



รายงานการพิจารณาศึกษา

ของ

คณะกรรมการติดตามการบริหารงบประมาณ
ติดตามมติของสภาและตรวจรายงานการประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรื่อง

การพิจารณาศึกษาและติดตามผลการใช้งบประมาณ
ของกรมทางหลวง

สำนักกรรมการ ๓
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



LIRT



(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว (สนช) (กมธค) ๐๐๑๙/ (ร ๑)

วันที่ ๓ มกราคม ๒๕๕๑

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการติดตามการบริหารงบประมาณ ฯ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๙ วันพุธที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้ลงมติตั้งใช้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๗๓ วรรคท้าย เป็นการชั่วคราว เฉพาะกรณี ต่อมาในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๙ เป็นพิเศษ วันพฤหัสบดีที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการติดตามการบริหารงบประมาณ ติดตามมติของสภา และตรวจรายงานการประชุม ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๗๓ วรรคสอง (๒๑) ซึ่งกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นายกำธร อุดมฤทธิรงค์	ประธานคณะกรรมการ
๒. นายเชนทร์ วิวัฒน์บวรวงศ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. พลตำรวจเอก สุนทร ชัยขวัญ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๔. นายแถมสิน รัตนพันธุ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๕. นายทวี สุรฤทธิกุล	เลขานุการคณะกรรมการ
๖. นายจักรวาล นิตยสุทธิ	โฆษกคณะกรรมการ
๗. นายเกียรติ บุญเจือ	กรรมการ
๘. นางเดือนใจ ดีเทศน์	กรรมการ
๙. นายทรงพล ทิมาศาสตร์	กรรมการ
๑๐. นายทศพร ศิริสัมพันธ์	กรรมการ
๑๑. พลเรือเอก ประเสริฐ บุญทรง	กรรมการ
๑๒. นายเพชร ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
๑๓. นายอรรคพล สรสุชาติ	กรรมการ

อนึ่ง นายอรรคพล สรสุชาติ กรรมการ ได้ลาออกจากการเป็นสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ เป็นเหตุให้สมาชิกภาพสิ้นสุดลงตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย



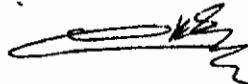
ในการนี้...
LIART

ในการนี้ คณะกรรมาธิการได้มีการพิจารณาศึกษาและติดตามผลการใช้งบประมาณของกรมทางหลวง และได้จัดทำรายงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาและติดตามผลการใช้งบประมาณของกรมชลประทาน ของคณะกรรมาธิการ ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณาต่อไป ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๙๒

(ลงชื่อ) กำธร อุดมฤทธิรงค์
(นายกำธร อุดมฤทธิรงค์)

ประธานคณะกรรมาธิการติดตามการบริหารงบประมาณ
ติดตามมติของสภาและตรวจรายงานการประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวอนรรฆวี คำภูมิ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมาธิการตรวจรายงานการประชุมฯ
สำนักกรรมาธิการ ๓
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
สำนักกรรมาธิการ ๓
โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๒๗- ๘
โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๐๗

รายงานของ

คณะกรรมการติดตามการบริหารงบประมาณ ติดตามมติของสภาและตรวจรายงานการประชุม เรื่อง การพิจารณาศึกษาและติดตามผลการใช้งบประมาณของกรมทางหลวง

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๙ วันพุธที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้ลงมติงดใช้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๗๓ วรรคท้าย เป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณี ต่อมาในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๙ เป็นพิเศษ วันพฤหัสบดีที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการติดตามการบริหารงบประมาณ ติดตามมติของสภาและตรวจรายงานการประชุม โดยมีอำนาจหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทบกิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาลในด้านงบประมาณ ติดตามและประเมินผล การรับ การใช้จ่ายเงินงบประมาณประจำปีของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งการปฏิบัติตามมติของสภา การตรวจรายงานการประชุมของสภา และเปิดเผย รายงานการประชุมลับของสภา ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๗๓ วรรคสอง (๒๑) ซึ่งคณะกรรมการได้พิจารณาศึกษาและติดตามผลการใช้งบประมาณ ของกรมทางหลวง

บัดนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเสร็จแล้ว จึงขอรายงาน การพิจารณาศึกษาต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๙๒ ซึ่งปรากฏผลดังนี้

๑. การดำเนินงานของคณะกรรมการ

การดำเนินงานของคณะกรรมการ

๑.๑ คณะกรรมการติดตามการบริหารงบประมาณฯ ได้ตั้งคณะอนุกรรมการติดตาม ผลการใช้งบประมาณของรัฐบาล องค์การมหาชนและกองทุน ขึ้น โดยให้มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษา ข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับการติดตามผลการใช้งบประมาณของรัฐบาล องค์การมหาชนและกองทุน รวมทั้งรวบรวมข้อมูลรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อเสนอแนะอื่น ๆ โดยมีอำนาจออกคำสั่ง เรียกเอกสาร หรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริง หรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำ หรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาได้ตามที่เห็นสมควรแล้วรายงานผลการดำเนินงาน ต่อคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาต่อไป ซึ่งคณะอนุกรรมการประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------------|---------------------|
| ๑) นายทศพร ศิริสัมพันธ์ | ประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๒) นายบัณฑิต สุภัทวนิช | อนุกรรมการ |
| ๓) นายเดชา ตีมตุง | อนุกรรมการ |
| ๔) นายชนะ รุ่งแสง | อนุกรรมการ |
| ๕) พันเอก ชินรัชต์ รัตนจิตเกษม | อนุกรรมการ |
| ๖) นายสิริวุทธิ์ เสียมภักดี | อนุกรรมการ |
| ๗) รองศาสตราจารย์จรรุพร ไวยนันท์ | อนุกรรมการ |
| ๘) นายชยกร ปุตระเศรณี | อนุกรรมการ |

(๒)

๙) นายเกษกร สุขเวชชวรกิจ	อนุกรรมการ
๑๐) นางสาวอรกัลยา เลิศฤทธิศิริกุล	อนุกรรมการ
๑๑) พันตำรวจโท ชัชวาล บุญมี	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๒) นายฐนันทศรณ เลิศฤทธิศิริกุล	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๓) นายปาน พึ่งสุจริต	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๔) นายวิชิต ภูประติษฐ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๕) นายวิชัย วรรณสิน	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๖) นายวิบูลย์ แสงกาญจนวนิช	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

๑.๒ คณะอนุกรรมการได้เชิญบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงและแสดงความคิดเห็น คือ

กรมทางหลวง

๑) นายอรุณ เตียวพานิช	รองอธิบดีฝ่ายบริหาร
๒) นายสุจินต์ เรืองพรวิสุทธิ	ผู้อำนวยการสำนักวางแผน
๓) นางศรีวันาวี อารยะสกุล	ผู้อำนวยการกองการเงินและบัญชี
๔) นางอภิรดี กลัดพ่วง	ผู้อำนวยการฝ่ายงบประมาณ
๕) นายอำนาจ แผงแอม	วิศวกรโยธา ๔ วช
๖) นางวัฒนา รัตนบุญชร	นักวิชาการเงินและบัญชี ๗ว
๗) นายเทพฤทธิ์ แก้วบุญมี	นิติกร ๗ว
๘) นางสาวอัญชลี สาทะ	นักวิชาการเงินและบัญชี ๖ว
๙) นายกมล แหลมทองมงคล	เจ้าหน้าที่บริหารงานการเงินและบัญชี ๖
๑๐) นายปิยะ ชูตินันท์	วิศวกรโยธา ๕

๑.๓ คณะอนุกรรมการได้พิจารณาศึกษาข้อมูลจากเอกสาร รายงาน กฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง สถิติและตัวเลขที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งคำวิจารณ์และการแสดงความคิดเห็นของคณะอนุกรรมการ และบุคคลต่างๆ

๒. ผลการพิจารณา

คณะกรรมการขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาและติดตามผลการใช้งบประมาณของกรมธนารักษ์ ซึ่งมีรายละเอียด ประวัติกรมทางหลวง ภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง อัตรากำลังของกรมทางหลวง การบริหารเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑ แผนงานและงบประมาณที่ได้รับ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔- ๒๕๕๑ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของกรมทางหลวง พร้อมทั้งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ



LIART

(๓)

ในการนี้ คณะกรรมาธิการขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาและติดตามผลการใช้งบประมาณของกรมทางหลวง และหากสภานิติบัญญัติแห่งชาติเห็นชอบด้วยกับรายงานการพิจารณาศึกษา รวมทั้งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ขอให้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและประเทศชาติต่อไป



(นายทวี สุรฤทธิกุล)

เลขานุการคณะกรรมการติดตามการบริหารงบประมาณ
ติดตามมติของสภาและตรวจรายงานการประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สารบัญ

	หน้า
๑. ประวัติกรมทางหลวง	๑-๒
๒. ภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง	๒-๔
๓. อัตราค่าสิ่งของกรมทางหลวง	๕
๔. การบริหารเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑	๖
๕. แผนงานและงบประมาณที่ได้รับ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๙ - ๒๕๕๑	๗-๙
๖. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของกรมทางหลวง	๑๐-๑๑
๗. ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการ	๑๒-๑๔

กรมทางหลวง

๑. ประวัติกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรม เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ร.ศ. ๑๓๑ ตรงกับ พ.ศ. ๒๔๕๕ แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และให้ชื่อว่า “กรมทาง” ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคม ตามประกาศราชการรัตนโกสินทร์ศก ๑๓๑ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๔๕๗ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมท่อน้ำ คือ กรมชลประทานขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการ กรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียว โดยมีเจ้ากรมเป็นหัวหน้า วันที่ ๓๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ ภายหลังที่ประเทศไทยได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน ออสเตรีย และฮังการี ก็ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปอยู่กับกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทางที่จะได้ใช้วิศวกรที่มีอยู่ร่วมกันเพราะเวลานั้นกรมรถไฟหลวงและกรมทางมีวิศวกรเป็นชนชาติศัตรูที่ต้องควบคุมตัว เป็นเชลยศึกและปลดออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้นมีนายช่างทางเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง วันที่ ๒๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๕ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยความเห็นชอบของคณะราษฎรได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกับกระทรวงเกษตราธิการ เข้าเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า “กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ” กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วย เดิมสังกัดอยู่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จึงต้องเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ

วันที่ ๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๖ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช ๒๔๗๖ โดยคำแนะนำและยินยอมของคณะรัฐมนตรี ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การได้ถูกยุบเลิกไป กรมรถไฟหลวงซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ด้วยจึงไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการแทน วันที่ ๑๘ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๗ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๗๗ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎรได้เปลี่ยนอำนาจหน้าที่ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย วันที่ ๑๙ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๘๔ ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว อานันทมหิดล กองทางก็ได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมทางโอนสังกัดจากกรมโยธาเทศบาล กระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช ๒๔๘๔ แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรม สังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตาม ก็ยังไม่มีที่ทำการเป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศจนถึงวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๔๙๑ พอถึงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ปีเดียวกันจึงได้ย้ายไปอยู่ที่ถนนพระราม ๖ ซึ่งเป็นที่ตั้งของกองการพัสดุในปัจจุบัน วันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๙๕ กรมทางหลวงได้เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมทางหลวงแผ่นดิน” ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๔๙๕ สังกัดกระทรวงคมนาคม วันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๘ กรมทางหลวงแผ่นดิน ได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด้านถนนศรีอยุธยา

วันที่ ๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๐๖ กรมทางหลวงแผ่นดิน ได้เปลี่ยนชื่อกลับมาเป็น “กรมทางหลวง” สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๐๖ วันที่ ๒๙ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๕ จนถึงปัจจุบัน กรมทางหลวงได้โอนมาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยลำดับ ดังนี้

- ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๑๖
- พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๓๔
- พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕

๒. ภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวง มีภารกิจตามอำนาจหน้าที่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับต่างประเทศ เสนอนโยบายและแผนพัฒนาทางหลวง ควบคุมและดำเนินการก่อสร้างบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ศึกษา วิเคราะห์ วิจัยและพัฒนา จัดทำมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับงานทางพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องในระดับสากล ตลอดจนกำกับตรวจตราควบคุมทางหลวงและงานทางในความรับผิดชอบ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคงและการป้องกันประเทศ

กรมทางหลวง มีหน้าที่ควบคุม และดำเนินการก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และบริการคมนาคมขนส่งทางบกให้เหมาะสมสอดคล้องกับแผนการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งมุ่งเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในตลาดโลก มุ่งเน้นการพัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่าง การขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการบริการที่ครบวงจร จากต้นทางถึงปลายทาง รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเร่งรัดการก่อสร้างทางตามแผนที่กำหนดไว้ รวมทั้งบูรณะปรับปรุงเส้นทางและสะพานที่มีอยู่เดิม ให้มีสภาพและมาตรฐานที่ดี ส่งเสริมการเพิ่มบทบาท ภาคเอกชน ให้มีส่วนร่วมในการพัฒนา เร่งรัดการกระจายโครงสร้างพื้นฐานไปสู่ภูมิภาค และชนบทของประเทศ

วิสัยทัศน์ “ มุ่งมั่นพัฒนาระบบทางหลวงตามมาตรฐานสากลเพื่อเสริมสร้างคุณค่าต่อเศรษฐกิจ และสังคม สนองตอบความต้องการของผู้ใช้ทาง ”

พันธกิจ

๑. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงในเชิงบูรณาการ เพื่อตอบสนองต่อวาระแห่งชาติ และยุทธศาสตร์รายพื้นที่ โดยการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด

๒. รักษาระดับมาตรฐาน ความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายทางหลวง สร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้ทางหลวง

๓. สร้างความเป็นเลิศด้านวิชาการวิศวกรรมงานทาง การบริหารและกำกับดูแลการใช้ทางหลวง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อม

๔. พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพปรับเปลี่ยนทัศนคติ และวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้องค์กรสามารถตอบสนองต่อพลวัตของการเปลี่ยนแปลง

ค่านิยม

- ◆ อุทิศตนในการพัฒนาระบบทางหลวงที่มีประสิทธิภาพนำไปสู่การเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน และความรุ่งเรืองของระบบเศรษฐกิจ
 - ◆ ให้คำมั่นและพันธะต่อความต้องการของผู้ใช้ทาง
 - ◆ มุ่งสู่ความเป็นเลิศด้านวิศวกรรมงานทางด้วยระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- ### ยุทธศาสตร์
- ◆ การพัฒนาระบบทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ
 - ◆ การพัฒนาทางหลวงที่ปลอดภัย
 - ◆ การรักษาและพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง
 - ◆ การพัฒนาระบบทางหลวงที่ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและรักษาสีเขียว
 - ◆ การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อนำไปสู่หลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี
- ### กลยุทธ์
- ◆ ปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบทางหลวง
 - ◆ พัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal)
 - ◆ พัฒนาระบบทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - ◆ การพัฒนาระบบทางหลวงเพื่อรองรับยุทธศาสตร์รายพื้นที่
 - ◆ ขยายโครงข่ายเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
 - ◆ การให้ความสำคัญต่องานอำนวยความปลอดภัยทางถนนเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง
 - ◆ การเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรระบบทางหลวง
 - ◆ การบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
 - ◆ สร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนและฉุกเฉินในเชิงบูรณาการกับหน่วยงานอื่น
 - ◆ การเพิ่มความสำคัญของการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตทัศนียภาพและรักษาสีเขียวในเขตทาง
 - ◆ การเพิ่มความสำคัญของการลดผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดลอมที่เกิดจากกิจกรรมงานทางและการขนส่งทางถนน
 - ◆ การพัฒนาระบบกำกับดูแล
 - ◆ การปรับปรุงระบบสถาปัตยกรรมองค์กร และการปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ให้สอดคล้องกันเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน
 - ◆ การปรับปรุงระบบบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมและแนวทางการดำเนินงานขององค์กร
 - ◆ การพัฒนาองค์ความรู้ด้านงานทาง
 - ◆ การพัฒนาระบบประเมินผลการใช้งานทางหลวงสายสำคัญ เพื่อประเมินระดับการใช้ประโยชน์
 - ◆ การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพย์สิน

- ◆ พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับการตัดสินใจของผู้บริหาร
- ◆ การพัฒนางานประชาสัมพันธ์ในเชิงรุก

ทางหลวงในประเทศไทย แบ่งออกเป็น ๖ ประเภท ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้แก่

๑) ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรี ได้ประกาศกำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษ และกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ

๒) ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

๓) ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาล และเขตสุขาภิบาล ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานอื่น ๆ เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

๔) ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงในเขตเทศบาล ที่เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงเทศบาล

๕) ทางหลวงสุขาภิบาล คือ ทางหลวงในเขตสุขาภิบาลที่สุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสุขาภิบาล

๖) ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

ทางหลวงประเภทต่าง ๆ ให้ลงทะเบียนไว้ดังต่อไปนี้

๑) ทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดิน อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง โดยอนุมัติรัฐมนตรี

๒) ทางหลวงสัมปทาน อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

๓) ทางหลวงชนบท อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวงชนบท

๔) ทางหลวงเทศบาล นายกเทศมนตรีเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานเทศบาล โดยอนุมัติผู้ว่าราชการจังหวัด

๕) ทางหลวงสุขาภิบาล ประธานกรรมการสุขาภิบาล เป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานสุขาภิบาล โดยอนุมัติผู้ว่าราชการจังหวัด



LIART

๓. อัตรากำลังของกรมทางหลวง

กองการเจ้าหน้าที่บริหารงานบุคคลสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในมาตรการกำหนดขนาดกำลังคนภาครัฐ โดยชะลอการบรรจุและเกลี้ยอัตรากำลังที่มีอยู่ให้เหมาะสมกับภารกิจอย่างต่อเนื่อง สำหรับมาตรการเศรษฐกิจระยะปานกลาง ได้มีการติดตามรายงานผลเป็นระยะโดยตลอด เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิรูประบบราชการมีระบบบริหารจัดการตามมาตรการปรับภาคราชการ ในภาวะวิกฤติ โดยจัดทำหลักเกณฑ์และวิธีดำเนินการจ้างเหมาเอกชน ใ้งานรักษาความปลอดภัย งานสำรวจ ออกแบบทางโครงการขนาดใหญ่ งานจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการขนาดใหญ่ งานบำรุงรักษาทางปกติ การจัดตั้งสำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นองค์การมหาชน ส่งเสริมการมอบอำนาจให้หน่วยงาน เพื่อลดขั้นตอน การปฏิบัติงาน การปรับปรุงระบบงานส่งเสริม การทำกิจกรรม ๕ ส. นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารงานบุคคล การเข้าร่วมโครงการพัฒนาระบบบริหาร มุ่งผลสัมฤทธิ์ ปรับปรุงการประเมินบุคคล หลักเกณฑ์เข้าสู่ตำแหน่งให้มีความเสมอภาค เป็นธรรมมากยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ได้รับการพัฒนาในเรื่องที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ปรับเปลี่ยนทัศนคติและค่านิยมในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับระเบียบวินัยและจรรยาบรรณส่งเสริม และดำเนินการคัดเลือกข้าราชการดีเด่นให้ได้รับการยกย่องและประกาศเกียรติคุณ

สรุปข้อมูลอัตรากำลังของกรมทางหลวง ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

๑. จำนวนข้าราชการตามระดับตำแหน่ง

ระดับตำแหน่ง	๑๐	๙	๘	๗	๖	๕	๔	๓	๒	๑	รวม
จำนวน (ราย)	๔	๗๐	๓๕๐	๗๖๓	๒,๗๔๐	๑,๘๙๙	๔๔๑	๒๗๘	๒๖๕	๒๐	๖,๘๓๐

๒. จำนวนลูกจ้างประจำ ๙,๑๑๑ ราย

๓. จำนวนพนักงานราชการ ๑๙๐ ราย

๔. จำนวนข้าราชการพลเรือนสามัญ จำแนกตามวุฒิการศึกษาสูงสุด ส่วนราชการกรมทางหลวง

การศึกษา	ชาย	หญิง	รวม
ปริญญาเอก	๒๕	๑	๒๕
ปริญญาโท	๓๖๙	๙๘	๔๖๗
ปริญญาตรี	๒,๑๑๑	๑,๕๖๔	๓,๖๗๕
ต่ำกว่าปริญญาตรี	๒,๐๙๖	๕๖๗	๒,๖๖๓
รวม	๔,๖๐๐	๒,๒๓๐	๖,๘๓๐



LIART

๔. การบริหารเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑

กรมทางหลวง รับผิดชอบเกี่ยวกับงานวางแผน สํารวจออกแบบ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษา โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่ากับความมั่นคงของชาติ ตามมาตรฐานที่เหมาะสมกับปริมาณการจราจร ของแต่ละท้องถิ่นในทุกภาคทั่วประเทศ ตลอดจนอำนวยความสะดวก สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทางหลวง และควบคุมการใช้ทางหลวง ให้เป็นไปโดยถูกต้อง ตามกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง ในการพัฒนาทางหลวง กรมทางหลวงต้องใช้จ่ายเงินงบประมาณ ในการวางแผน สํารวจออกแบบ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้างในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนงาน - งาน/โครงการ - กิจกรรม	เงินงบประมาณได้รับ	รายจ่าย (บาท)
แผนงบประมาณ : พัฒนาระบบ เครือข่ายการขนส่ง และระบบ การบริหารจัดการการขนส่งสินค้า และ บริการ	๔๐,๕๘๓,๒๒๗,๕๐๐.๐๐	๔๐,๕๘๓,๒๒๗,๕๐๐.๐๐
ผลผลิตที่ ๑ ทางหลวงได้รับ การพัฒนา	๑๕,๘๗๗,๐๘๓,๖๐๐.๐๐	๑๕,๘๗๗,๐๘๓,๖๐๐.๐๐
ผลผลิตที่ ๒ ทางหลวงได้รับ การบำรุงรักษา	๑๒,๖๕๐,๗๓๐,๐๐๐.๐๐	๑๒,๖๕๐,๗๓๐,๐๐๐.๐๐
ผลผลิตที่ ๓ ทางหลวงได้รับการดูแล และแก้ไขปัญห ในเรื่องความปลอดภัย	๒,๐๕๐,๓๒๓,๘๐๐.๐๐	๒,๐๕๐,๓๒๓,๘๐๐.๐๐
โครงการที่ ๑ โครงการเร่งรัดขยาย ทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องทาง จราจร (ระยะที่ ๒)	๖,๐๓๑,๕๑๐,๐๐๐.๐๐	๖,๐๓๑,๕๑๐,๐๐๐.๐๐
โครงการที่ ๒ โครงการแก้ไขปัญหา การจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	๓,๕๙๓,๕๘๐,๐๐๐.๐๐	๓,๕๙๓,๕๘๐,๐๐๐.๐๐
โครงการที่ ๓ โครงการก่อสร้าง ทางหลวงสนับสนุนการขนส่ง แบบต่อเนื่อง	๕๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๕๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
โครงการที่ ๔ โครงการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัด นครพนม	๓๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๓๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
รวมงบประมาณรายจ่ายทั้งสิ้น	๔๐,๕๘๓,๒๒๗,๕๐๐.๐๐	๔๐,๕๘๓,๒๒๗,๕๐๐.๐๐

๕. แผนงานและงบประมาณที่ได้รับ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๕๑

๕.๑ แผนงานและงบประมาณที่ได้รับ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน / งาน / โครงการ / กิจกรรม	งบประมาณ ที่ได้รับทั้งสิ้น	ผลการเบิกจ่าย	
		ผลการเบิกจ่าย	ร้อยละต่อ งบประมาณ ทั้งสิ้น
แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ โลจิสติกส์	๓๗,๖๒๗.๘๒	๒๕,๓๘๑.๓๕	๖๗.๕๕
๑. แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์	๒,๗๖๐.๒๑	๒,๖๕๐.๕๔	๙๖.๐๓
โครงการที่ ๑ โครงการแก้ไขปัญหาการจราจร ในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	๘๒๒.๑๐	๘๐๗.๒๗	๙๘.๒๐
โครงการที่ ๒ โครงการเร่งรัดขยายทางสาย ประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)	๑,๙๓๘.๑๑	๑,๘๔๓.๒๗	๙๕.๑๑
๒. แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	๓๔,๘๖๗.๖๑	๒๒,๗๓๐.๘๐	๖๕.๑๙
ผลผลิตที่ ๑ ทางหลวงได้รับการพัฒนา	๑๘,๓๓๙.๓๕	๑๑,๕๒๔.๕๕	๖๒.๘๔
ผลผลิตที่ ๒ ทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	๑๔,๓๔๒.๗๔	๙,๖๖๓.๓๘	๖๗.๓๗
ผลผลิตที่ ๓ ทางหลวงได้รับการดูแล และแก้ไข ปัญหาในเรื่องความปลอดภัย	๒,๑๘๕.๕๒	๑,๕๕๒.๘๗	๗๐.๖๐

๕.๒ แผนงานและงบประมาณที่ได้รับ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน / งาน / โครงการ / กิจกรรม	งบประมาณ ที่ได้รับทั้งสิ้น	ผลการเบิกจ่าย	
		ผลการเบิกจ่าย	ร้อยละต่อ งปม. ทั้งสิ้น
แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ โลจิสติกส์	๔๕,๐๕๑.๗๒	๔๐,๑๖๔.๘๗	๘๙.๑๕
ผลผลิตที่ ๑ ทางหลวงได้รับการพัฒนา	๒๐,๔๔๑.๐๒	๑๘,๕๓๗.๔๘	๙๐.๗๒
ผลผลิตที่ ๒ ทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	๑๔,๐๐๙.๙๘	๑๒,๒๙๒.๔๗	๘๗.๗๔
ผลผลิตที่ ๓ ทางหลวงได้รับการดูแล และแก้ไข ปัญหาในเรื่องความปลอดภัย	๒,๓๓๒.๓๔	๑,๖๕๓.๓๓	๗๐.๘๙
โครงการที่ ๑ โครงการเร่งรัดขยายทางสาย ประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)	๔,๓๐๓.๗๒	๔,๐๙๕.๓๔	๙๕.๑๖
โครงการที่ ๒ โครงการแก้ไขปัญหาการจราจร ในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	๓,๙๔๐.๖๖	๓,๕๘๖.๒๕	๙๑.๐๑
โครงการที่ ๓ โครงการก่อสร้างสะพานข้าม แม่น้ำโขง จังหวัดนครพนม	๓๑.๐๐	-	-

๕.๓ แผนงานและงบประมาณที่ได้รับ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน / งาน / โครงการ / กิจกรรม	งบประมาณ ที่ได้รับทั้งสิ้น	ผลการเบิกจ่าย	
		ผลการเบิกจ่าย	ร้อยละต่อ งปม. ทั้งสิ้น
แผนงานพัฒนาระบบเครือข่ายการขนส่ง และระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า และบริการ	๔๐,๕๘๓.๒๓	๙๔๙.๐๖	๒.๓๔
ผลผลิตที่ ๑ ทางหลวงได้รับการพัฒนา	๑๕,๘๗๗.๐๙	๔๕๙.๒๒	๒.๘๙
ผลผลิตที่ ๒ ทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	๑๒,๖๕๐.๗๓	๒๒๕.๗๑	๑.๗๘
ผลผลิตที่ ๓ ทางหลวงได้รับการดูแล และแก้ไข ปัญหาในเรื่องความปลอดภัย	๒,๐๕๐.๓๒	๔๗.๒๘	๒.๓๒
โครงการที่ ๑ โครงการเร่งรัดขยายทางสาย ประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)	๖,๐๓๑.๕๑	๒๑๖.๘๕	๓.๖๐
โครงการที่ ๒ โครงการแก้ไขปัญหาการจราจร ในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	๓,๔๙๓.๕๘	-	-
โครงการที่ ๓ โครงการก่อสร้างทางหลวง สนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง	๔๖๐.๐๐	-	-
โครงการที่ ๔ โครงการก่อสร้างสะพานข้าม แม่น้ำโขง จังหวัดนครพนม	๓๐.๐๐	-	-



LIART

๖. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของกรมทางหลวง

ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ / แนวทางในการแก้ไขปัญหา
<p>๑. ด้านผลประโยชน์สิ่งแวดล้อม การดำเนินการก่อสร้างในบางโครงการพาดผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น อุทยานแห่งชาติ พื้นที่มรดกโลก พื้นที่ลุ่มน้ำ ฯลฯ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมอุทยานแห่งชาติ ฯลฯ เพื่อหารือถึงรูปแบบที่เหมาะสมในการดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้รวมถึงการว่าจ้างที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ เพื่อศึกษาและออกแบบแนวทางการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม - ดำเนินการบูรณะก่อสร้างเฉพาะคันทางเดิมและในเขตทางของกรมทางหลวง - ศึกษาผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด รวมถึงการจัดทำแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม การป้องกันผลกระทบ ฯลฯ ในทุกโครงการที่มีความสำคัญ เพื่อเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป
<p>๒. การมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน การดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างของกรมทางหลวงยังทำได้ไม่ทั่วถึงเท่าที่ควร ส่งผลให้โครงการก่อสร้างบางโครงการล่าช้า เนื่องจากการต่อต้านของประชาชน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น ตั้งแต่ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ (การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม) - ในกรณีของโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง กรมทางหลวงได้ดำเนินการประสาน/หารือกับชุมชน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง นำมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงรูปแบบภายใต้หลักทางวิศวกรรมต่อไป
<p>๓. ปัญหาความไม่สงบในพื้นที่ ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ โครงการก่อสร้างในพื้นที่จังหวัดปัตตานี ยะลา นราธิวาส ล่าช้า ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จ ผู้รับจ้างทำงาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ประสานกับหน่วยทหารช่าง ขอความอนุเคราะห์เพื่อเข้าดำเนินการก่อสร้างต่อจากส่วนที่ผู้รับจ้างได้ดำเนินการไปแล้ว โดยกรมทางหลวงเป็นผู้สนับสนุนงบประมาณ - เร่งรัดการดำเนินงานในส่วนที่ดำเนินการได้ โดยหน่วยงานดำเนินการเองของกรมทางหลวง (ศูนย์สร้างทางฯ , ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน)



LIART

ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ / แนวทางการแก้ไขปัญหา
<p>๔. การจัดการมลพิษที่ดินสำหรับการก่อสร้าง</p> <p>โครงการก่อสร้างล่าช้า เนื่องจากปัญหาการจัดการมลพิษที่ดิน เช่น พื้นที่ที่ได้รับมอบไม่ต่อเนื่อง ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ ฯลฯ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบเขตทางก่อนการสำรวจออกแบบเพื่อกำหนดรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสม เพื่อลดความจำเป็นในการจัดการมลพิษที่ดิน - ดำเนินการจัดการมลพิษที่ดินให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มสัญญาก่อสร้าง - จัดสรรงบประมาณจัดการมลพิษที่ดินตามลำดับความจำเป็นเร่งด่วนของโครงการก่อสร้าง - ดำเนินการบริหารงบประมาณจากโครงการที่มีความล่าช้า , เงินเหลือท้ายสัญญา ฯลฯ เพื่อมาดำเนินการจัดการมลพิษที่ดินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว - เจรจาทอรองกับเจ้าของที่ดินเพื่อเข้าดำเนินการก่อน - ปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดิน ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการจัดการมลพิษที่ดินได้ หรือต้องใช้เวลาอันเกินควร
<p>๕. การรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ติดขัดการก่อสร้าง</p> <p>การรื้อย้ายสาธารณูปโภค เป็นไปด้วยความล่าช้า ส่งผลให้การก่อสร้างล่าช้า</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภค ตั้งแต่ขั้นตอนการสำรวจออกแบบ และแจ้งให้ดำเนินการรื้อย้ายตั้งแต่ทราบว่าเป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้าง - ขอความอนุเคราะห์ให้หน่วยงานสาธารณูปโภคปฏิบัติตามเงื่อนไขการขออนุญาตใช้เขตทางอย่างเคร่งครัด มีบทลงโทษปรับหากเป็นเหตุให้งานก่อสร้างล่าช้ากว่าสัญญา - ปรับปรุงรูปแบบก่อสร้างเพื่อเลี่ยงการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ในกรณีที่การรื้อย้ายใช้เวลาอันเกินควร
<p>๖. ผู้รับจ้างขาดเงินทุนหมุนเวียน ทางการเงิน</p> <p>ผู้รับจ้างขาดเงินทุนหมุนเวียน ทำให้การก่อสร้างล่าช้า ไม่เป็นไปตามสัญญา ทำให้เกิดปัญหาการใช้รถใช้ถนน และเป็นสาเหตุของการร้องเรียน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดคุณสมบัติพิเศษของผู้รับเหมาที่มีศักยภาพเพียงพอสำหรับการก่อสร้าง โดยเฉพาะทางที่มีความสำคัญเร่งด่วน และการจราจรหนาแน่น - ในกรณีผู้รับจ้างทางการเงิน ให้หน่วยงานดำเนินการเองของกรมทางหลวง (ศูนย์สร้างทางฯ , ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน) เข้าดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว - ประสานกับตำรวจจราจรท้องที่เพื่ออำนวยความสะดวกจราจร ระหว่างการก่อสร้าง

๗. ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

๗.๑ การบริหารจัดการงบประมาณของกรมทางหลวง

คณะกรรมการมีข้อสังเกตว่า กรมทางหลวงเป็นราชการบริหารส่วนกลาง สังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน่วยงานในสังกัด ๒๗ สำนัก โดยส่วนกลางแบ่งเป็น ๑๓ สำนัก ส่วนภูมิภาค ๑๔ สำนัก ๗ กอง (๑ สำนักงานเทียบเท่ากอง) และหน่วยงานที่กรมทางหลวงจัดตั้งขึ้นให้มีฐานะเทียบเท่าระดับกอง จำนวน ๑๐ สำนักงาน กรมทางหลวงดำเนินการภายใต้กฎหมายว่าด้วยทางหลวงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การเสนอของงบประมาณของกรมทางหลวงจึงขึ้นอยู่กับภาระหน้าที่งานและความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ แต่ข้อเท็จจริงที่ปรากฏ คือ งบประมาณส่วนหนึ่งของกรมทางหลวงได้ถูกแบ่งไปใช้กับกองบังคับการตำรวจทางหลวง ซึ่งเป็นส่วนราชการในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีหน่วยงานในสังกัด ๗ กองกำกับ การ ซึ่งมีภาระหน้าที่ควบคุมสถานีตำรวจทางหลวง ๕ สถานี

นอกจากนี้ ในการบริหารจัดการของกรมทางหลวง กรมทางหลวงเป็นทั้งผู้ปฏิบัติ ผู้ที่ทำการก่อสร้างด้วยตนเอง (Operators) และผู้ดูแลควบคุมกำกับงานที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงทั้งหมด (Regulators) โดยดำเนินการไปพร้อม ๆ กัน

คณะกรรมการมีข้อเสนอแนะว่า กรมทางหลวงควรพิจารณากำหนดนโยบายให้ชัดเจนในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างการบริหารจัดการ เพื่อให้เกิดความชัดเจน ว่าฝ่ายงานใด หรือหน่วยงานใด เป็นผู้ปฏิบัติ หรือเป็นผู้กำกับดูแล เพื่อให้งานของกรมทางหลวงเกิดการถ่วงดุล ที่เหมาะสมและมีความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน สามารถตอบคำถามจากสาธารณะชนได้ ในขณะเดียวกัน กรมทางหลวงควรประสานงานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของตำรวจทางหลวง และงบประมาณดำเนินการของตำรวจทางหลวง เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าจะให้อยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายใด ซึ่งจะส่งผลให้การปฏิบัติงานมีความชัดเจน เกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติในที่สุด

๗.๒ ประเด็นการวิเคราะห์ ศึกษาข้อมูล ออกแบบ โครงสร้างทางหลวง

คณะกรรมการมีข้อสังเกตว่า มีโครงการก่อสร้างของทางหลวงหลายโครงการไม่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กรมทางหลวงได้กำหนดไว้ มีการปฏิบัติข้ามขั้นตอนในการดำเนินการ จนเป็นเหตุให้เกิดการโต้แย้งคัดค้านจากผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างถนนลัดอ่าวไทยด้านตะวันตก จากสมุทรสาคร - แหลมผักเบี้ย - ชะอำ โครงการดังกล่าวเป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้งบประมาณวงเงินสูง แต่ไม่ได้ผ่านความเห็นชอบของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมถึงไม่มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทั้งนี้ โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี ทั้งโครงการและงบประมาณตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๘ ผูกพันงบประมาณปี ๒๕๔๙-๒๕๕๐ รวมเป็นเงินหลายหมื่นล้านบาท ซึ่งรัฐสภาที่อนุมัติงบประมาณดังกล่าวโดยไม่ได้ดูผลพินิจด้วยความรอบคอบ สภาพที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ลงมติทำหนังสือคัดค้านและเสนอให้ยกเลิกโครงการ ต่อมานายกรัฐมนตรีในขณะนั้น (พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร) ได้ประกาศยกเลิกโครงการและระงับโครงการนั้นไป ถือเป็นภาระยับยั้งงบประมาณแผ่นดินได้หลายหมื่นล้านบาท พร้อมทั้งหลีกเลี่ยงผลกระทบต่างๆ ได้มากมาย

คณะกรรมการมีข้อเสนอแนะว่า กรณีโครงการถนนลัดอ่าวไทยฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ เป็นบทเรียนของกรมทางหลวงและภาครัฐ รวมทั้งนักวิชาการผู้ทำการศึกษาวิจัยโครงการควรได้รับในลักษณะต่าง ๆ ตามกรณีนี้ ซึ่งรัฐสภาและรัฐบาลได้อนุมัติโครงการและงบประมาณในวงเงินสูงมากโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบและความคุ้มค่าทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม

กรมทางหลวงควรยึดถือแนวทางวิสัยทัศน์ และพันธกิจของกรมทางหลวงที่ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดไม่ควรดำเนินการใด ๆ ที่ผิดระเบียบขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการทำงาน การวิเคราะห์ ศึกษาข้อมูล การออกแบบ โครงการต่าง ๆ นอกเหนือจากการใช้ความรู้ ความสามารถด้านวิศวกรรมงานทางแล้ว กรมทางหลวงควรรับฟังข้อคิดเห็นจากหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนโครงการ ควรคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของประชาชน ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงต่อระบบนิเวศน์ ต่อชุมชน สิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของประชาชน การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขใด ๆ ที่ได้ตกลงกับผู้รับสัมปทานไปแล้ว ควรมีการประชุมตกลงแก้ไขด้วยความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย นอกจากนี้ กรมทางหลวง ควรนำการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง ให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นดังเช่นที่ผ่านมา

๗.๓ ประเด็นการบริหารจัดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการมีข้อสังเกตว่า การบริหารจัดการของกรมทางหลวง ยังมีปัญหาอุปสรรคในการประสานงานและความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคเอกชน เช่น การมีถนนเทพารักษ์ช่วงบางบ่อ-สำโรง (ถนนสุขุมวิท) ใช้เวลาในการก่อสร้างยาวนานมาก โครงการถนนเทพารักษ์-ถนนสุขุมวิท-ชายทะเล (งานกรมชลประทาน) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ อันเป็นงานในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โครงการดังกล่าวต้องการการประสานงานและบูรณาการเพื่อประสิทธิผลสูงสุด เพื่อลดปัญหาต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้หมดสิ้นไป

นอกจากนี้ ยังมีโครงการอื่น ๆ อีกหลายโครงการ เช่น โครงการถนนวงแหวนรอบในซึ่งใช้เวลาดำเนินการจนครบรอบใช้เวลายาวนานและถือว่าล่าช้ามาถึง ๓๐ ปี ในขณะที่โครงการถนนวงแหวนรอบนอกก็เพิ่งดำเนินการใกล้แล้วเสร็จ ใช้งานได้ปลายปี ๒๕๕๐ ถือได้ว่าล่าช้าต่อการใช้สอยเป็นอย่างมาก

คณะกรรมการมีข้อเสนอแนะว่า กรมทางหลวงควรประสานหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่เริ่มโครงการทำการชี้แจง ทำความเข้าใจ พร้อมทั้งขอความร่วมมือ เพื่อให้โครงการก่อสร้างของกรมทางหลวงสามารถดำเนินการไปได้อย่างรวดเร็ว ลดปัญหาข้อขัดแย้งในการทำงาน ส่งผลให้โครงการสำเร็จตามเป้าหมาย โครงการบางโครงการ เช่น โครงการถนนวงแหวนรอบนอกจะแล้วเสร็จใช้งานได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๕๐ แต่การที่โครงการเสร็จล่าช้าจากที่กำหนด ทำให้การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรไม่เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากถนนดังกล่าวรองรับการคมนาคมได้อีกไม่มากจะเพิ่มเติมความสามารถ ซึ่งต้องมีการวางแผนทำโครงการต่อเนื่องอีก ดังนั้นกรมทางหลวงจึงควรจะได้มีการพิจารณาและเตรียมการสำหรับวงแหวนรอบที่ ๓ ได้แล้ว และก็ควรให้เป็นนโยบายของรัฐ พร้อมแจ้งภาคเอกชนและภาคประชาชนได้รับทราบ เพื่อความหวังในการใช้สอยและแก้ปัญหาการจราจร ซึ่งถ้าจะมีการดำเนินการโครงการวงแหวนรอบ ๓

โครงการถนนมอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ - ชลบุรี (สายใหม่) เป็นหลักการที่ดีและมีการขยายผิวการจราจร ได้อย่างทันเหตุการณ์กับประโยชน์ใช้สอย เห็นควรให้พิจารณาดำเนินการก่อสร้างด้านฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ อันจะเกิดประโยชน์ใช้สอยและแก้ปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างมาก

ซึ่งก็น่าจะใช้แนวถนนสายปิ่นเกล้า-นครไชยศรี ถนนธนบุรี-ปากท่อ ควรแก่การก่อสร้างเพื่อใช้ข้ามถนนเพชรเกษม และตัดสู่ชะอำ ไม่ต้องผ่านเขาชัยยอดและตัวเมืองเพชรบุรี และถนนธนบุรี - ปากท่อ ก็อยู่ในวิสัยที่จะทำถนนยกระดับ เช่น ถนนบางนา-ตราด (ช่วงกรุงเทพ-ชลบุรี) และในแง่ของการดำเนินงานก่อสร้าง ควรพิจารณาด้วยความรอบคอบ ไม่ควรมีการก่อสร้างในลักษณะกีดขวางทางระบายน้ำ เช่น การก่อสร้างถนนเพชรเกษม ช่วงวังมะนาว - เพชรบุรี เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ปัญหาการล่าช้าของ กรมทางหลวง ในเรื่องการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับก่อสร้างทางหลวงหลายสาย อันเนื่องมาจากข้อขัดแย้งกับเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทั้งของส่วนราชการและเอกชน ซึ่งส่งผลกระทบต่อโครงการก่อสร้างหลายโครงการต้องล่าช้าออกไปมาก กรมทางหลวงควรมีแผนการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ชี้แจงข้อเท็จจริง และประโยชน์ที่พึงจะได้รับ รวมถึงการรับฟังข้อเสนอแนะจากทุกฝ่าย นำมาตัดสินใจแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยความเป็นธรรม ซึ่งจะส่งผลให้กรมทางหลวงสามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย

.....