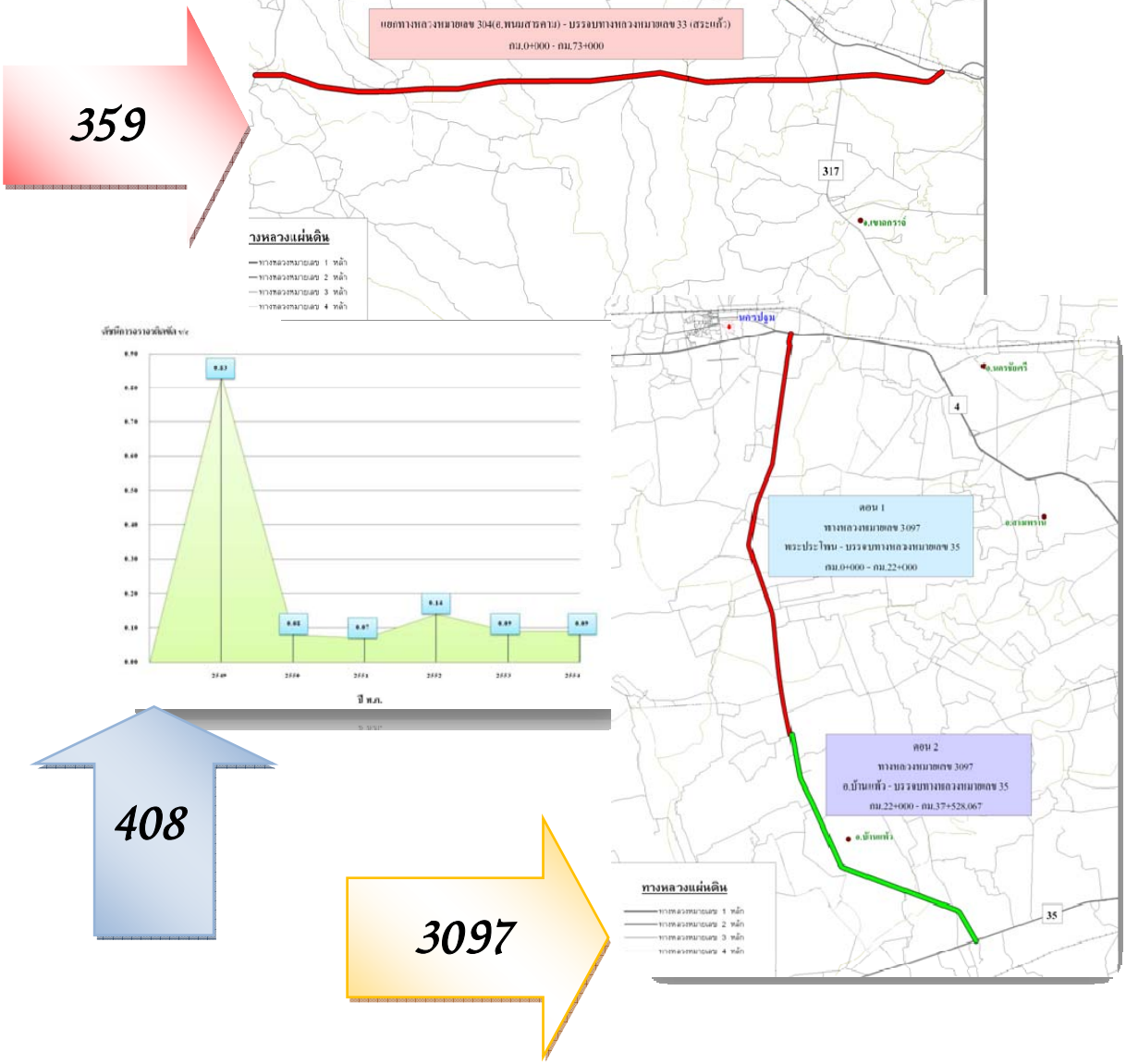
รายงานความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจร



สำนักอำนวยความปลอดภัย

กรมทางหลวง

ตุลาคม 2554

รายงานความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจร

โดย

1. นางพญาดา ประพงศ์เลขา
   นักวิชาการสถิติชำนาญการพิเศษ
2. นางสาวโสมสุดา ไกรสิงห์สม
   นักวิชาการสถิติชำนาญการ
3. นางสาวกรสุชา ปาลศิริ
   นักวิชาการสถิติชำนาญการ

รายงานความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจร

1. <u>ความเป็นมา</u>

เป็นที่ทราบกันดีว่า กรมทางหลวง เป็นองค์กรที่มีภารกิจหลักในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศไทย เส้นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ ได้รองรับการเดินทางขนส่งการโดยสารและสินค้า เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ระบบโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ไม่สามารถอำนวยความสะดวกได้ตามความต้องการของประชาชนผู้ใช้ทาง ดังจะเห็นได้จากสภาพการจราจรติดขัดของเส้นทาง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพปริมณฑล และเมืองหลักของภูมิภาค ในการศึกษา วางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวง กรมทางหลวงได้มีระบบการติดตามประเมินผลด้วยการสำรวจปริมาณจราจรบนทางหลวงอย่างเป็นระบบ และนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ค่าดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดถึงสภาพการจราจร (Traffic Volume) และความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร (Capacity) เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาตัดสินใจในการจัดทำแผนงาน/โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงให้มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจรของผู้ใช้ทาง

2. <u>สภาพปัญหาจราจรติดขัดในปี พ.ศ. 2549</u>

จากรายงานการวิเคราะห์ดัชนีการจราจรติดขัด ในปี พ.ศ.2549 พบว่า เส้นทางสายหลักที่ควรเร่งดำเนินงานก่อสร้างปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง รวมทั้งสิ้น 3 บริเวณ ได้แก่

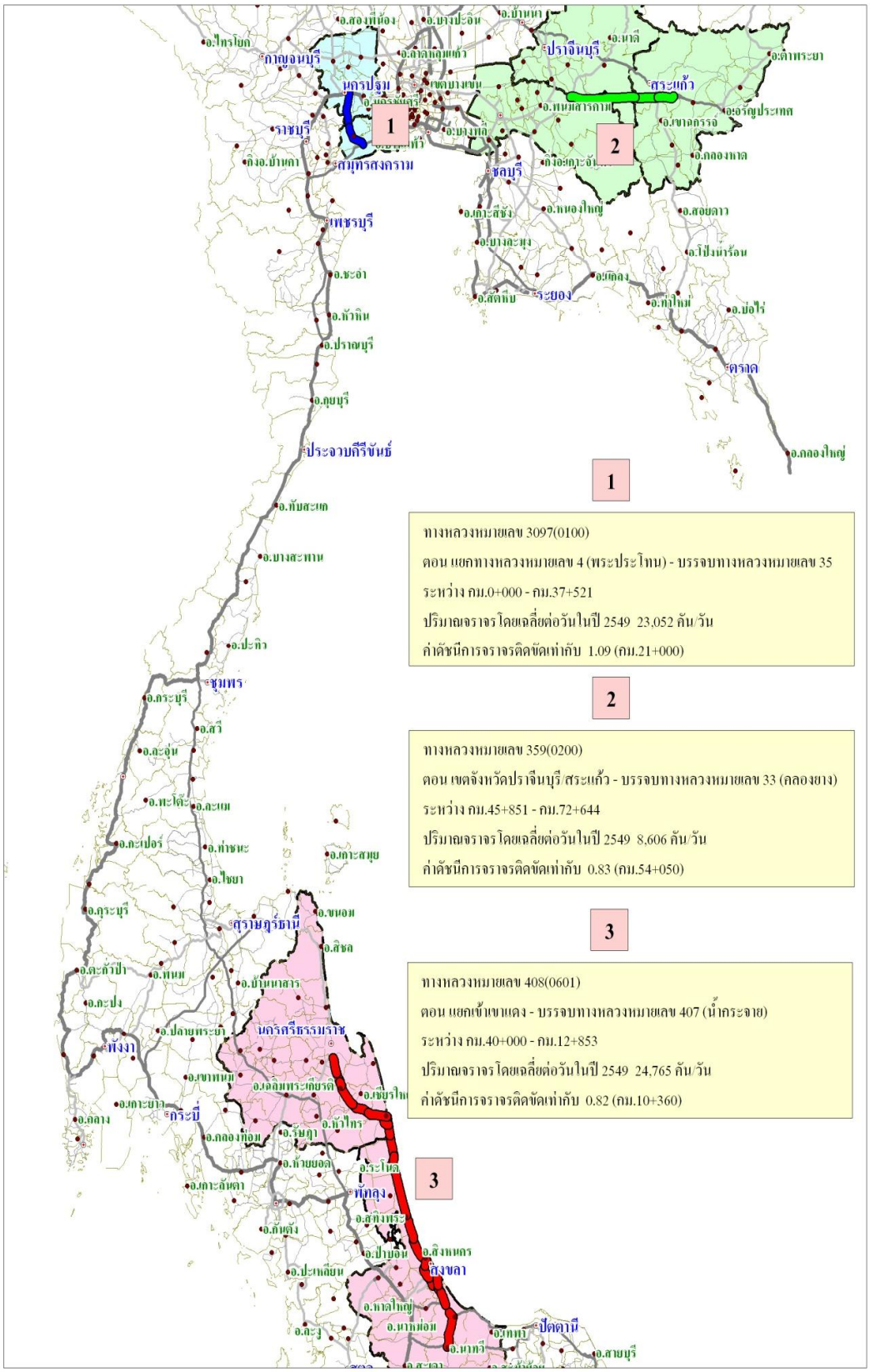
1. <u>ทางหลวงหมายเลข 3097 (0100)</u> ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 4(พระประโทน) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 ระหว่าง กม.0+000 – กม.37+521 เขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและสมุทรสาคร ซึ่งเป็นทาง 2 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจรเฉพาะย่านชุมชน ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตรต่อช่องจราจร ความกว้างไหล่ทาง 2.50 เมตร ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันในปี 2549 23,052 คัน (รถขนาดใหญ่ 25%) และค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 1.09 (กม.21+000)

2. <u>ทางหลวงหมายเลข 359 (0200)</u> ตอน เขตจังหวัดปราจีนบุรี/สระแก้ว – บรรจบทางหลวงหมายเลข 33(คลองยาง) ระหว่าง กม.45+851 – กม.72+644 เขตพื้นที่จังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นทาง 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตรต่อช่องจราจร ความกว้างไหล่ทาง 2.50 เมตร ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันในปี 2549 8,606 คัน และค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 0.83 (กม.54+050)

3. <u>ทางหลวงหมายเลข 408 (0601)</u> ตอน แยกเข้าเขาแดง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 407 (น้ำกระจาย) ระหว่าง กม.0+000 - กม.12+853 เขตพื้นที่จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นทาง 2 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจรบริเวณย่านชุมชน ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตรต่อช่องจราจร ความกว้างไหล่ทาง 2.50 เมตร ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันในปี 2549 24,765 คัน และค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 0.82 (กม.10+360)

รายละเอียดดังแสดงตามแผนภาพ

แผนที่บริเวณสายทางที่ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง



1

ทางหลวงหมายเลข 3097(0100)
ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 4 (พระประโทน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 35
ระหว่าง กม.0+000 - กม.37+521
ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันในปี 2549 23,052 คัน/วัน
ค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 1.09 (กม.21+000)

2

ทางหลวงหมายเลข 359(0200)
ตอน เขตจังหวัดปราจีนบุรี/สระแก้ว - บรรจบทางหลวงหมายเลข 33 (คลองยาง)
ระหว่าง กม.45+851 - กม.72+644
ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันในปี 2549 8,606 คัน/วัน
ค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 0.83 (กม.54+050)

3

ทางหลวงหมายเลข 408(0601)
ตอน แยกเข้าขาแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 407 (น้ำกระจาย)
ระหว่าง กม.40+000 - กม.12+853
ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันในปี 2549 24,765 คัน/วัน
ค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 0.82 (กม.10+360)

3. แผนดำเนินงาน

3.1 ทางหลวงหมายเลข 3097 (แยกทางหลวงหมายเลข 4(พระประโทน) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 ค่าดัชนีการจราจรติดขัด กม.21+000 เท่ากับ 1.09)

3.1.1 วัตถุประสงค์

ในการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3097 เป็นเส้นทางหลวงที่เชื่อมโยงโครงข่ายจากทางหลวงหมายเลข 4(พระประโทน) จังหวัดนครปฐม และทางหลวงหมายเลข 35 (จังหวัดสมุทรสาคร) รวมระยะทาง 37.521 กิโลเมตร ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการจัดทำ 4 ช่องจราจรเป็น 2 ตอน คือ ตอน 1 จากพระประโทน – อ.บ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร ระหว่าง กม.0+000 – กม.22+000 ระยะทาง 22.000 กิโลเมตร และตอน 2 จาก อ.บ้านแพ้ว – บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 ระหว่าง กม.22+000 – กม.37+528.067 ระยะทาง 15.528 กิโลเมตร

3.1.2 เป้าหมาย/ตัวชี้วัด

สำหรับเป้าหมายในการดำเนินงาน คือ การเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรเพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้า ผลผลิตทางการเกษตรและประชาชนผู้ใช้ทาง โดยกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินงานคือ ค่าดัชนีการจราจรติดขัด ที่ กม.0+100 ลดลงจากค่า 1.09 ให้เหลือน้อยกว่า 0.80

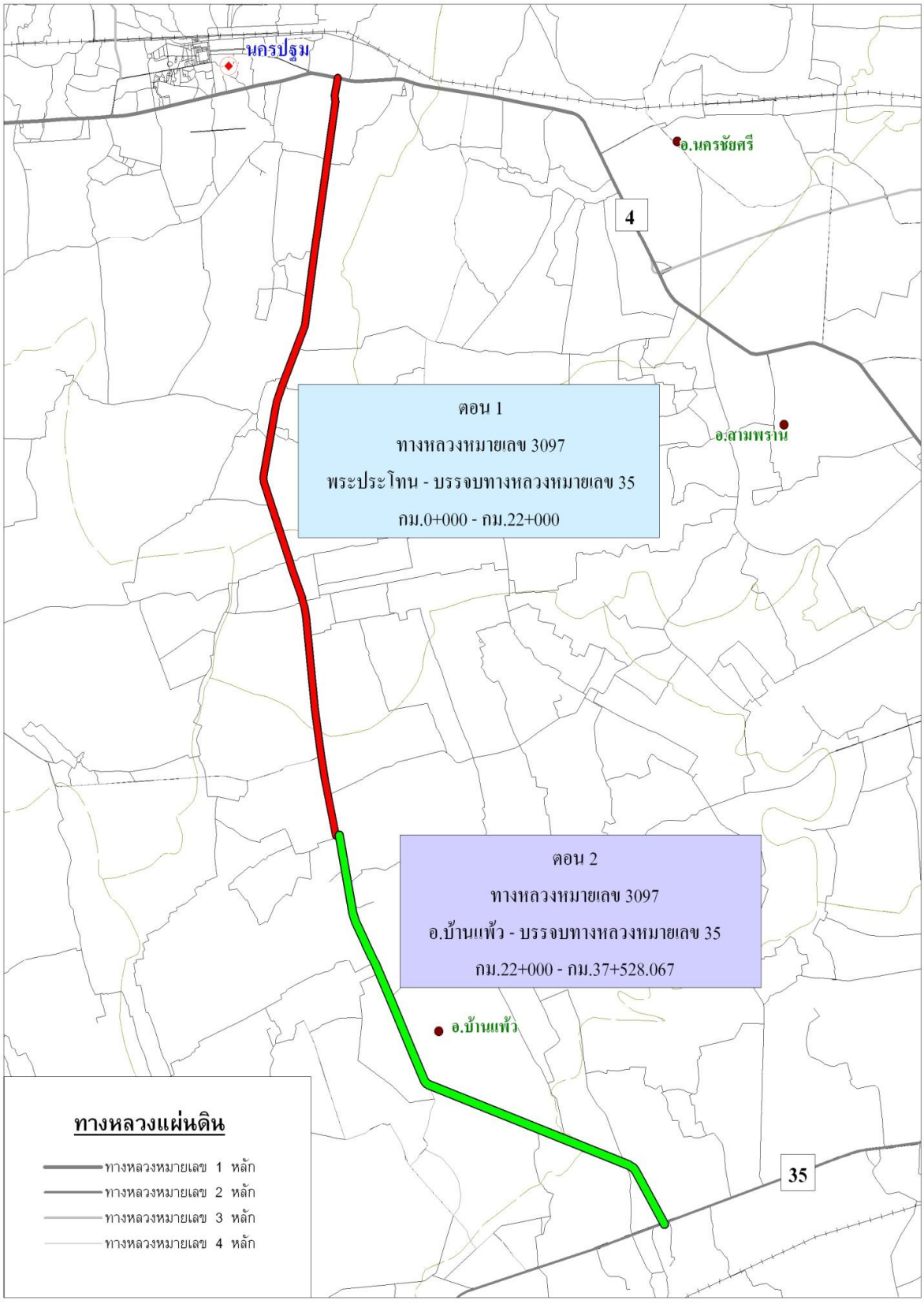
3.1.3 แผนการดำเนินงาน

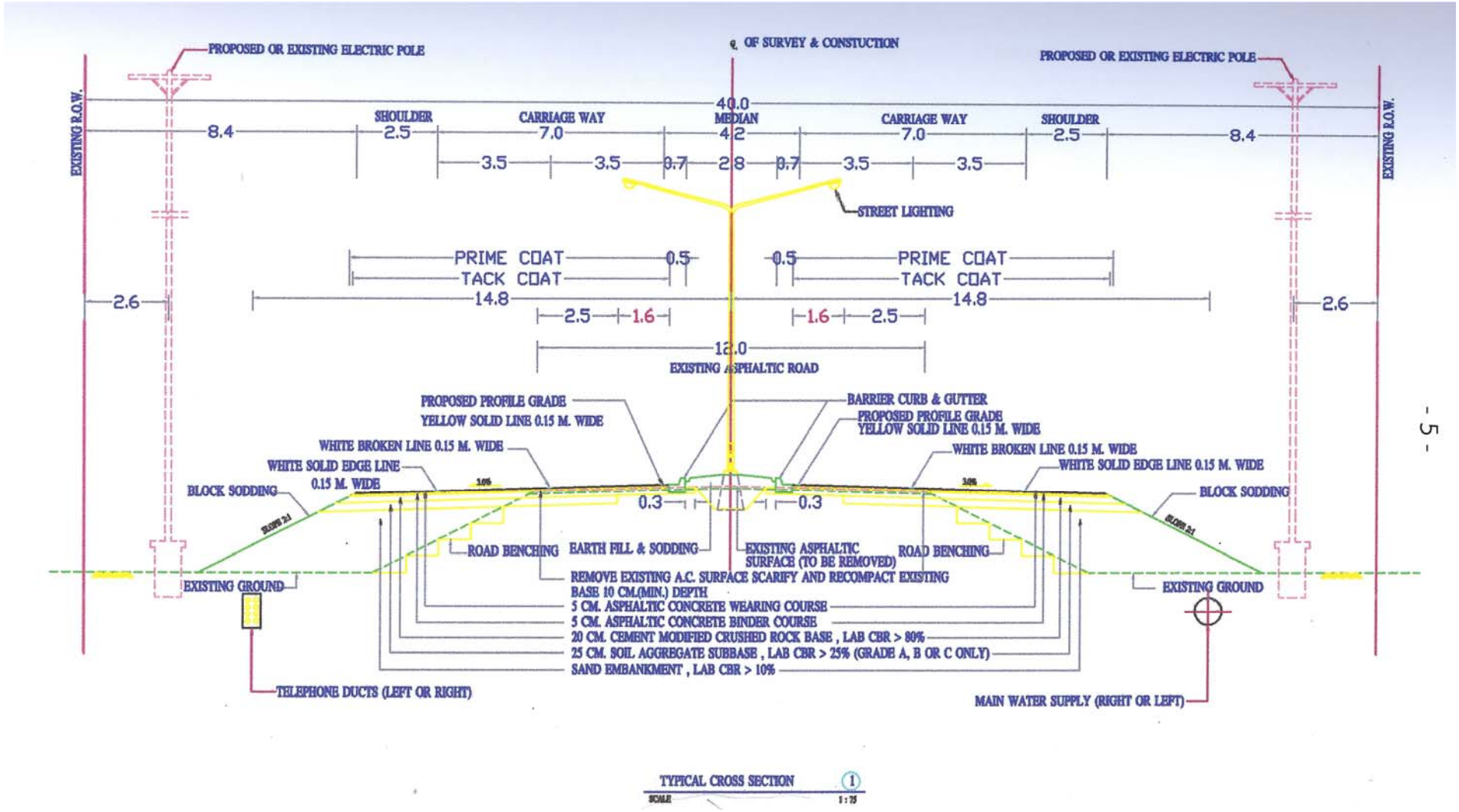
กรมทางหลวงมีแผนดำเนินการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3097 จาก แยกทางหลวงหมายเลข 4 บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 กม.0+000 – กม.37+528.067 จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ผิวทาง Asphaltic Concrete 2 ชั้น หนาชั้นละ 5 เซนติเมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางชนิดเดียวกันกับผิวทาง กว้างข้างละ 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบ Raised Median ตลอดสายทาง บริเวณย่านชุมชนมีการปรับปรุงย่านชุมชนเป็น 8 ช่องจราจร มีทางเท้าชิดเขตทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละ 3.90 เมตร (รายละเอียดดังแผนที่โครงการและรูปตัดขวางของสายทาง)

3.1.4 ผลลัพธ์

เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนผู้ใช้ทางได้อย่างสะดวกปลอดภัย

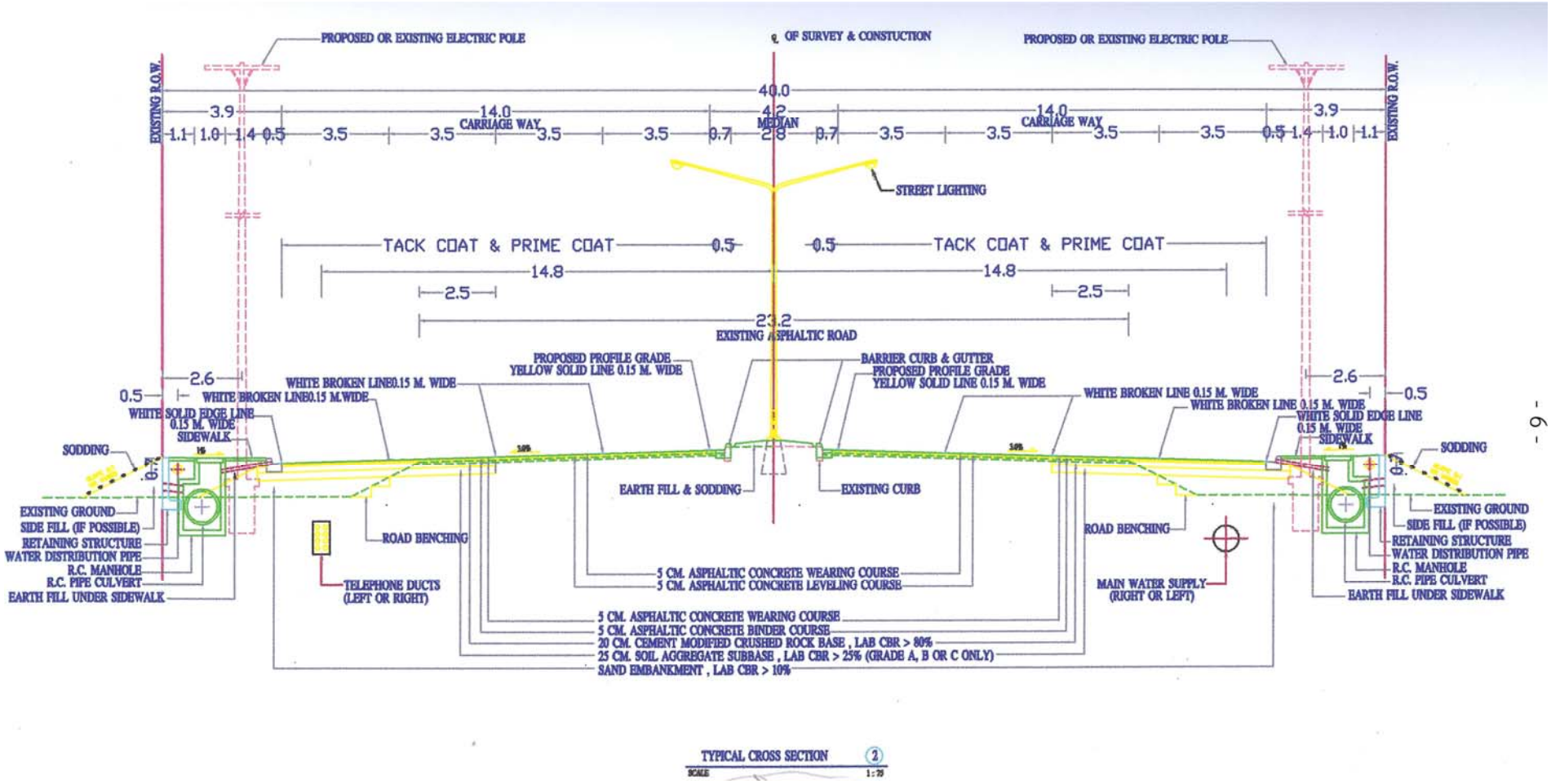
แผนที่ตั้งโครงการฯ บนทางหลวงหมายเลข 3097





TYPICAL CROSS SECTION (1)

SCALE 1 : 75



TYPICAL CROSS SECTION (2)

SCALE 1:75

3.2 <u>ทางหลวงหมายเลข 359</u> (เขตจังหวัดปราจีนบุรี/สระแก้ว – บรรจบทางหลวงหมายเลข 33 ค่าดัชนีการจราจรติดขัด กม.54+050 เท่ากับ 0.83)

3.2.1 <u>วัตถุประสงค์</u>

จากค่าดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 359 กม.54+050 มีค่า 0.83 กรมทางหลวงจึงได้จัดทำแผนงานก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 359 จากแยกทางหลวงหมายเลข 304 (อ.พนมสารคาม) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 33(สระแก้ว) ระหว่าง กม.0+000 – กม.73+000 รวมระยะทาง 73.000 กม. เพื่อเป็นการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีประสิทธิภาพสูง สามารถรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าจากแหลมฉบัง มาบตาพุด สู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมทั้งการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ ตลอดจนการเชื่อมโยงโครงข่ายทางประเทศเพื่อนบ้าน

3.2.2 <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด</u>

ตามเป้าหมายที่ต้องการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินงาน คือ ค่าดัชนีการจราจรติดขัด กม.71+500 ลดลงจากค่า 0.83 โดยให้เหลือ 0.60

3.2.3 <u>แผนการดำเนินการ</u>

กรมทางหลวง ได้เสนอโครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ระยะทาง 436 กิโลเมตร เพื่อขออนุมัติใช้เงินกู้ต่างประเทศ วงเงิน 11,240 ล้านบาท (เงินกู้ 5,620 ล้านบาท 170.3 ล้านเหรียญ และเงินงบประมาณ 5,620 ล้านบาท) เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และแผนยุทธศาสตร์ของประเทศในการพัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก ของประเทศ รวมถึงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ตลอดจนพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งทางหลวงหมายเลข 359 เป็นเส้นทางหนึ่งในโครงการดังกล่าว โดยมีแผนดำเนินการดังนี้

กิจกรรม	พ.ศ.				
	2551	2552	2553	2554	2555
• สำรวจออกแบบรายละเอียด					
• ประกวดราคา					
• ก่อสร้าง					

ผลการดำเนินงานโครงการดังกล่าว พอสรุปได้ดังนี้

- ครม. อนุมัติแผนการก่อหนี้ต่างประเทศ ประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552
- รัฐสภา ได้ผ่านกรอบการเจรจาเงินกู้ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2552
- รัฐสภา อนุมัติกรอบร่างสัญญา เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2552
- กระทรวงการคลัง ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาเงินกู้ ซึ่งมีผลการเจรจาคือ
    - ADB จำนวน 2 สายทาง ระยะทาง 178 กม. วงเงิน 77.1 ล้านเหรียญ

- IBRD จำนวน 5 สายทาง ระยะทาง 216 กม. วงเงิน 79.3 ล้านเหรียญ

โดยมีการยกเลิกโครงการทางหลวงหมายเลข 2042 ตอน บ้านนาไครัฐ อ.กุฉินารายณ์ จ.กาฬสินธุ์ – อ.คำชะอี จ.มุกดาหาร ระยะทาง 39 กิโลเมตร วงเงิน 13.9 ล้านเหรียญ

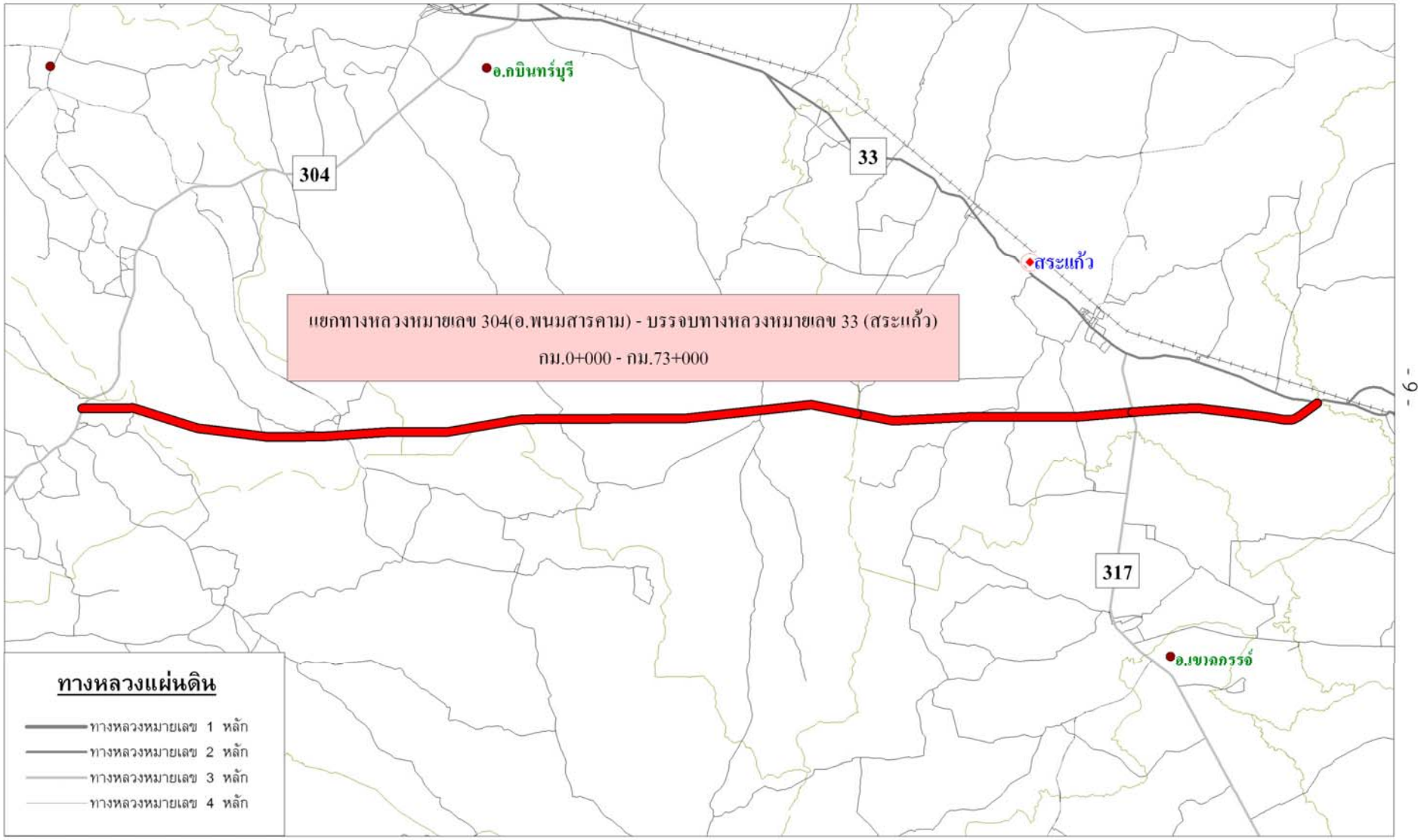
เนื่องจากเกิดความล่าช้าในการลงนามสัญญาเงินกู้ โดยกระทรวงการคลังได้ลงนามสัญญาเงินกู้ ADB เลขที่ 2608/THA ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2553 มีผลบังคับใช้วันที่ 2 กันยายน 2553 และสัญญาเงินกู้ IBRD เลขที่ 7775/THA ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2553 มีผลบังคับใช้วันที่ 9 กันยายน 2553

สำหรับแผนดำเนินงานเพื่อก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 359 กรมทางหลวงจะเร่งจัดหาตัวผู้รับจ้างภายในปี พ.ศ.2554 (ขณะนี้อยู่ระหว่างการคัดเลือกผู้รับจ้าง โดย ADB อนุมัติรายชื่อผู้รับจ้างในการประกวดราคา) คาดว่าจะสามารถหาตัวผู้รับจ้างได้ตามแผนที่วางไว้
(รายละเอียดดังแผนที่โครงการและรูปตัดขวางของสายทาง)

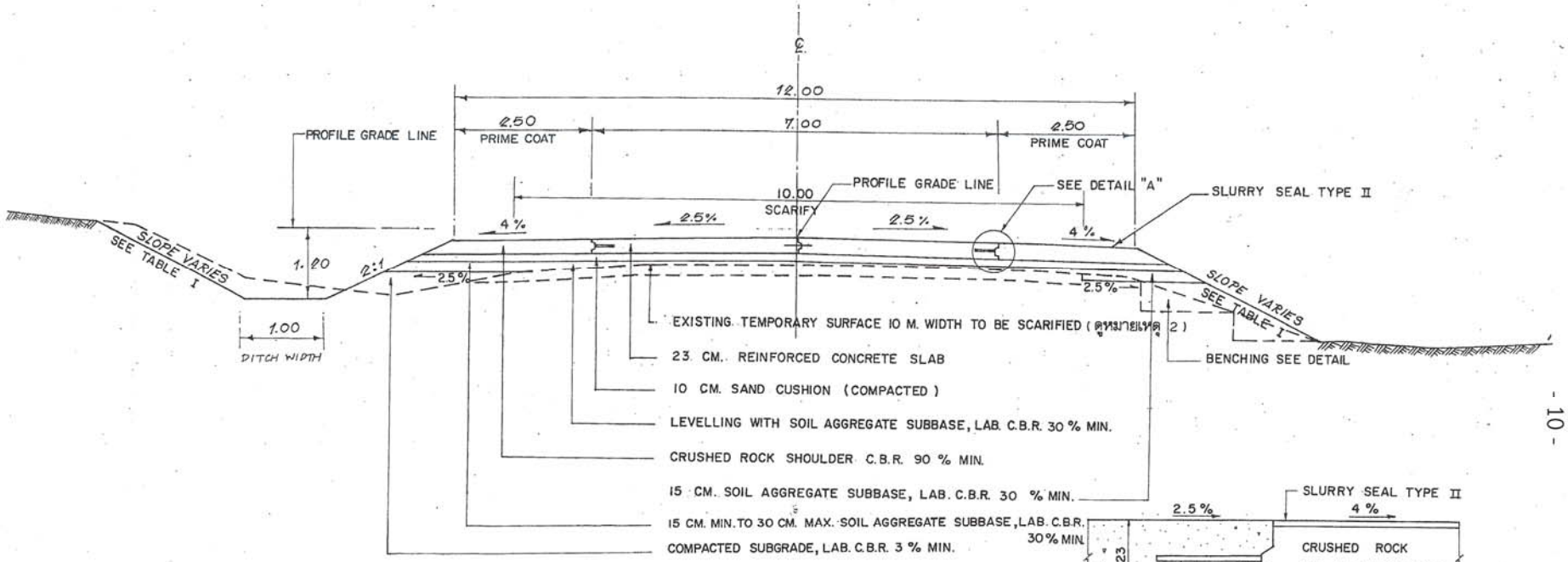
3.2.4 <u>ผลลัพธ์</u>

เพื่อเพิ่มความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางในการเดินทาง

แผนที่ตั้งโครงการฯ บนทางหลวงหมายเลข 359

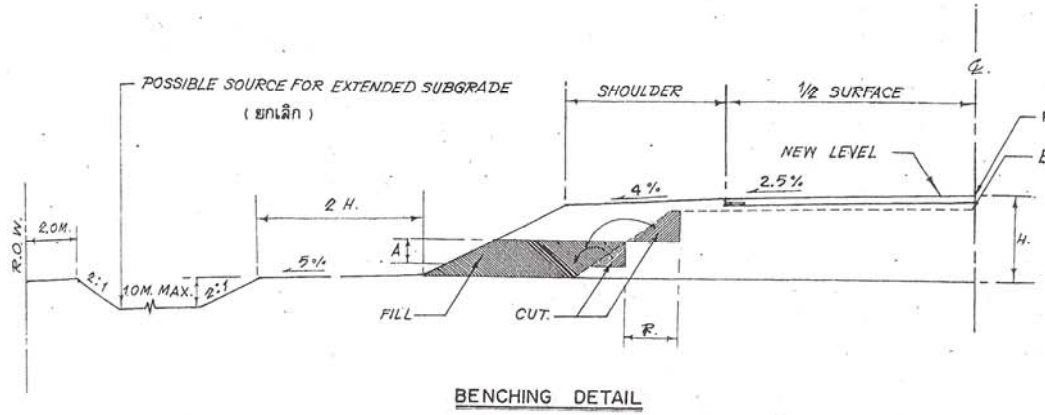


(แบบรูปตัดโครงสร้างทาง)



Ø 25 MM. HOLE 30 CM. LONG @ 60 CM. C. TO C.
รูสำหรับใส่เหล็ก TIE BAR. ในกรณีขยายผิวถนนคอนกรีต

DETAIL "A"



BENCHING DETAIL

TABLE I SLOPES FOR CUT AND FILL

HEIGHT OF CUT OR FILL	EARTH		SOFT ROCK		HARD ROCK	
	CUT	FILL	CUT	FILL	CUT	FILL
0.0 M. TO 1.0 M.	3 : 1	4 : 1	1/2 : 1	3 : 1	1/4 : 1	1 1/2 : 1
1.0 M. TO 3.0 M.	2 : 1	2 : 1	1/2 : 1	1 1/2 : 1	1/4 : 1	1 : 1
3.0 M. TO 5.0 M.	1 1/2 : 1	1 1/2 : 1	1/2 : 1	1 : 1	1/4 : 1	1 : 1
OVER 5.0 M. SEE TYPICAL HIGH CUT AND FILL						

3.3 <u>ทางหลวงหมายเลข 408</u> (แยกเข้าเขาแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 407(น้ำกระจาย)
ค่าดัชนีการจราจรติดขัด กม.54+050 เท่ากับ 0.83)

3.3.1 <u>วัตถุประสงค์</u>

จากค่าดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 408 กม.54+050 ปี 2549 มีค่าเท่ากับ 0.83 ซึ่งเป็นโครงข่ายเลียบชายฝั่งอ่าวไทยจาก จ.นครศรีธรรมราช ไป จ.สงขลา

3.3.2 <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด</u>

ตามเป้าหมายที่ต้องการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินงาน คือ ค่าดัชนีการจราจรติดขัด กม.54+050 ลดลงจากค่า 0.83 ให้เหลือ 0.60

3.3.3 <u>แผนการดำเนินการ</u>

กรมทางหลวง ได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 408 จาก จ.นครศรีธรรมราช – จ.สงขลา รวมระยะทางประมาณ 170 กม. เพื่อขยายช่องจราจรให้เป็น 4 ช่องจราจร มาตรฐานชั้นพิเศษ

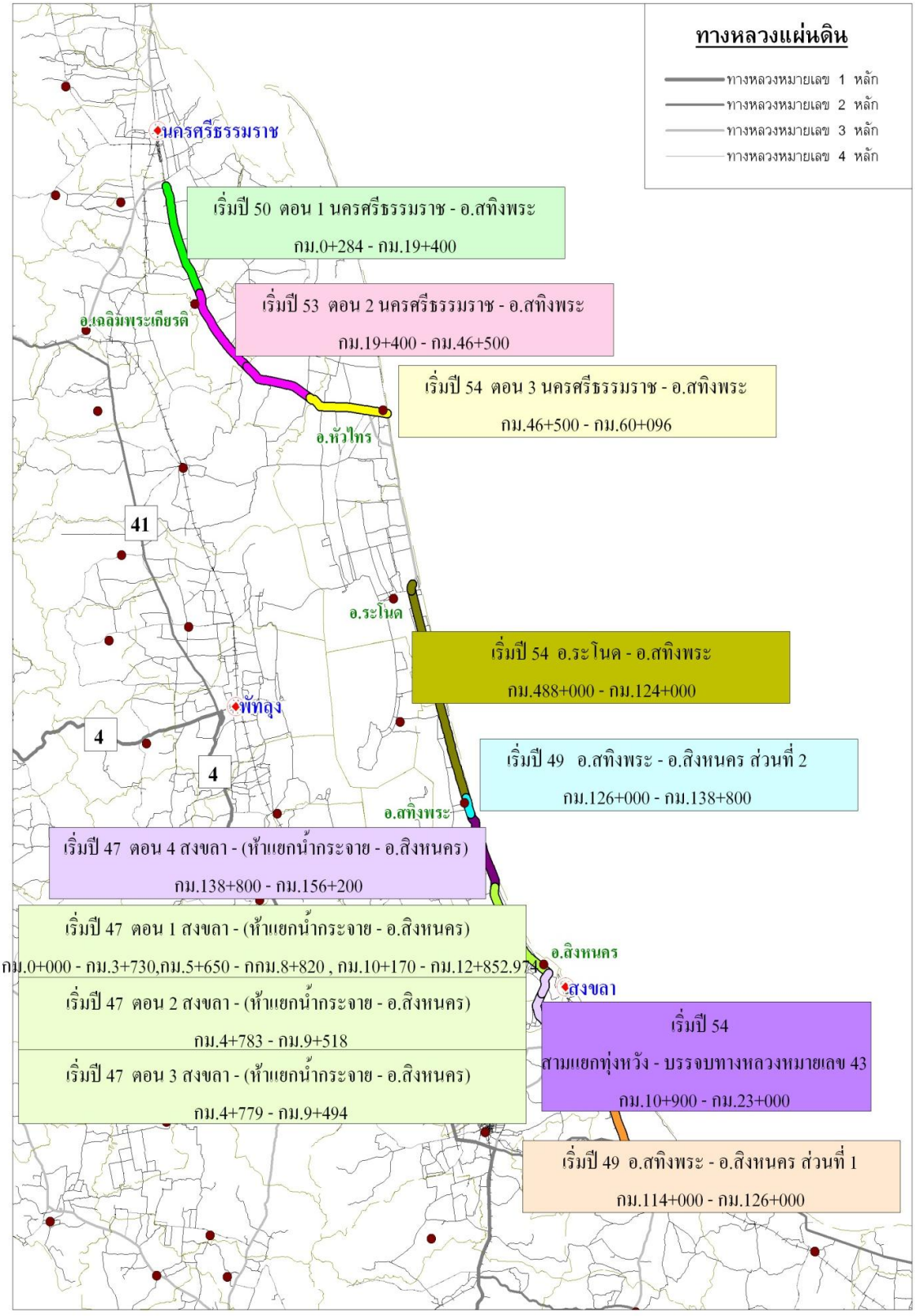
ลำดับที่	ตอน	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)
1	สงขลา (ห้าแยกน้ำกระจาย) – อ.สิงหนคร ตอน 1	9.603	194.639
2	สงขลา (ห้าแยกน้ำกระจาย) – อ.สิงหนคร ตอน 2	3.240	383.933
3	สงขลา (ห้าแยกน้ำกระจาย) – อ.สิงหนคร ตอน 3	2.640	73.000
4	สงขลา (ห้าแยกน้ำกระจาย) – อ.สิงหนคร ตอน 4	18.956	158.913
5	อ.สทิงพระ – อ.สิงหนคร ส่วนที่ 1	12.000	194.319
6	อ.สทิงพระ – อ.สิงหนคร ส่วนที่ 2	12.800	220.510
7	นครศรีธรรมราช – อ.สทิงพระ ตอน 1	19.120	486.479
8	นครศรีธรรมราช – อ.สทิงพระ ตอน 2	27.100	624.407
9	นครศรีธรรมราช – อ.สทิงพระ ตอน 3	13.596	490.000
10	อ.ระโนด – อ.สทิงพระ	36.000	900.000
11	สามแยกทุ่งหวัง (จ.สงขลา) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 43	12.100	350.000
รวม		167.155	4,076.200

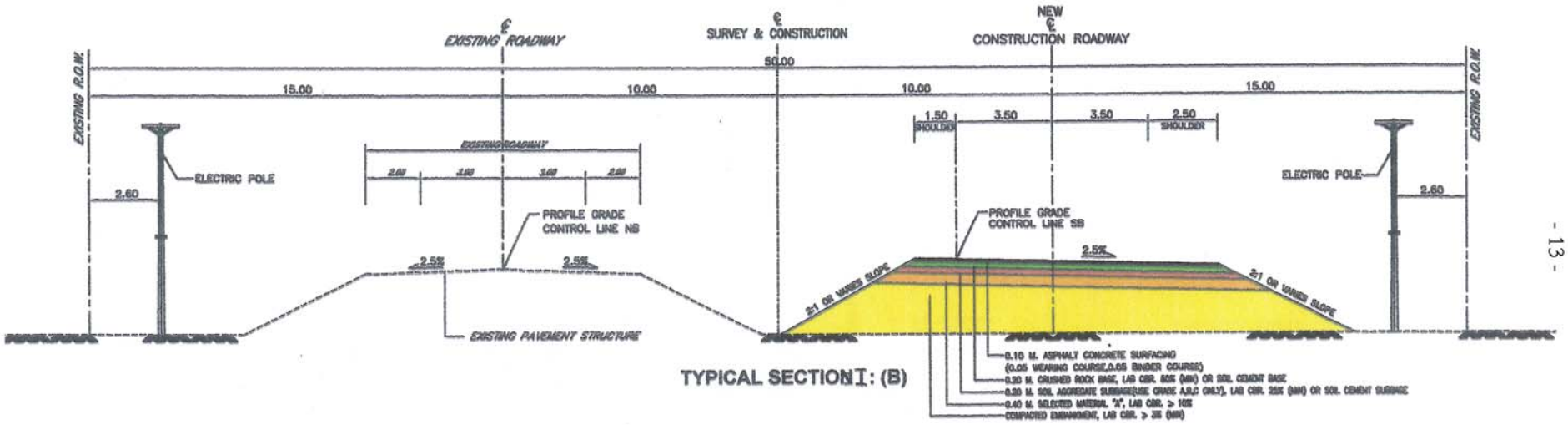
รายละเอียดดังแผนที่โครงการและรูปตัดทางหลวง

3.3.4 <u>ผลลัพธ์</u>

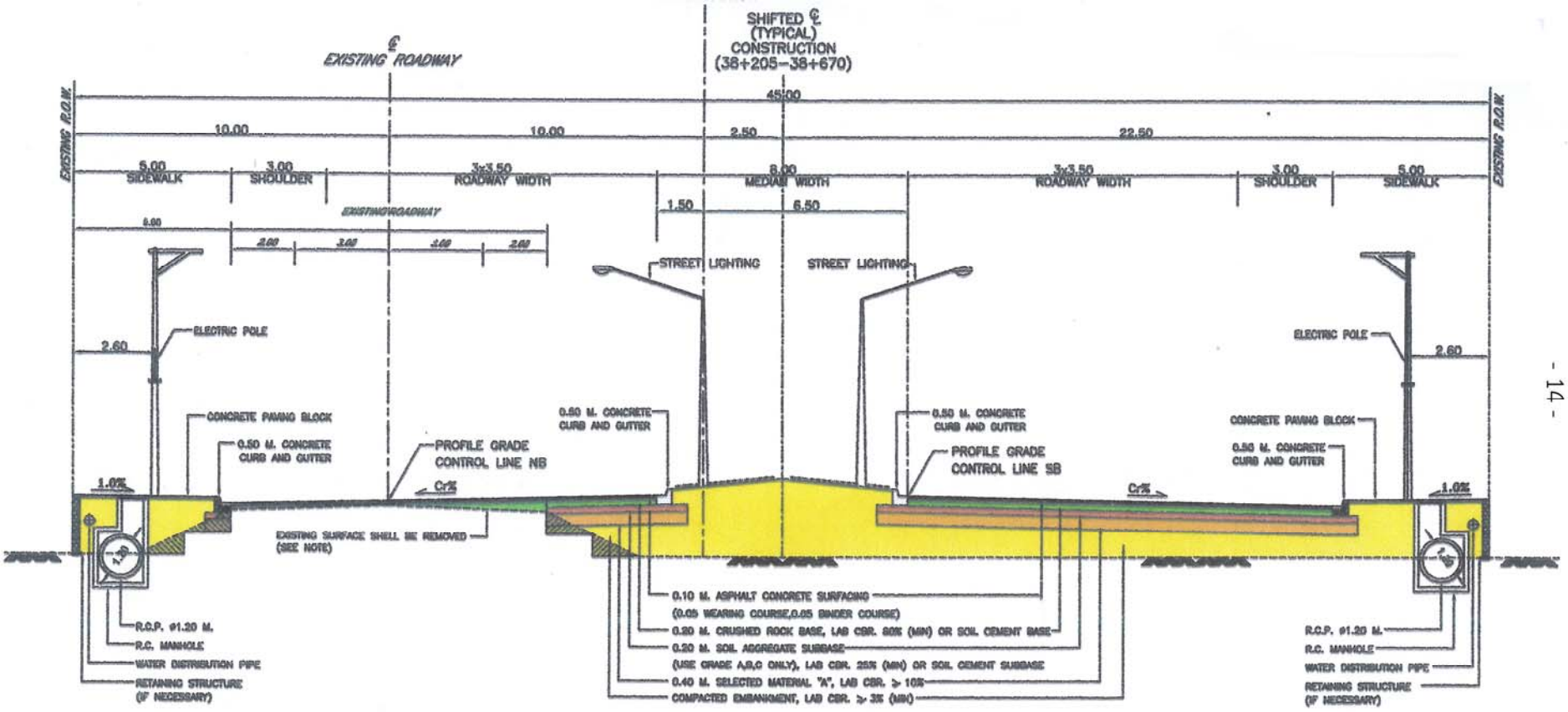
เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง

แผนที่ตั้งโครงการฯ บนทางหลวงหมายเลข 408



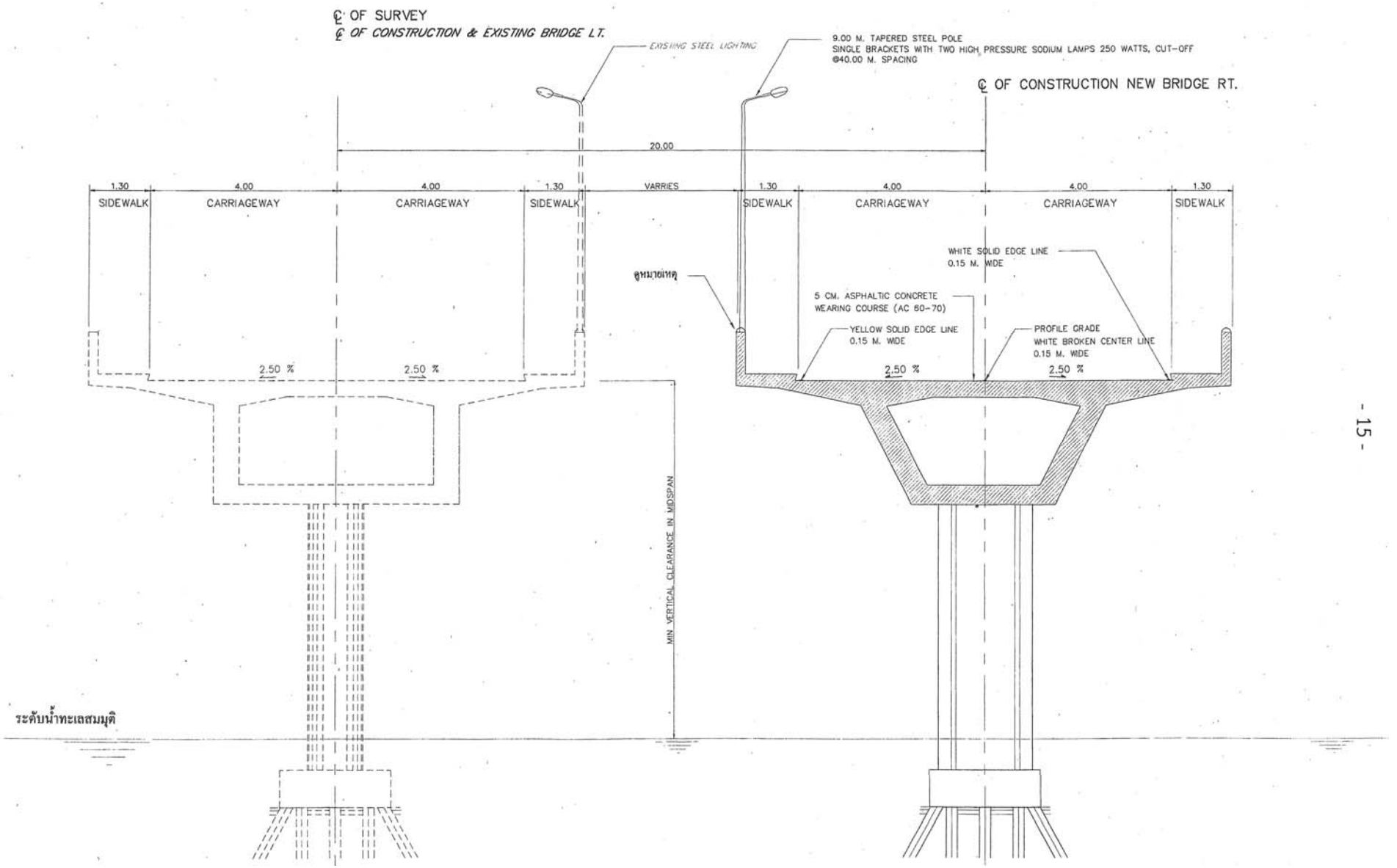


TYPICAL SECTION I: (B)



TYPICAL SECTION IV:

SECTION AT KARAKET VILLAGE


℄ OF SURVEY
℄ OF CONSTRUCTION & EXISTING BRIDGE LT.
EXISTING STEEL LIGHTING
9.00 M. TAPERED STEEL POLE
SINGLE BRACKETS WITH TWO HIGH PRESSURE SODIUM LAMPS 250 WATTS, CUT-OFF
@40.00 M. SPACING
℄ OF CONSTRUCTION NEW BRIDGE RT.
20.00
1.30
SIDEWALK
4.00
CARRIAGEWAY
4.00
CARRIAGEWAY
1.30
SIDEWALK
VARRIES
1.30
SIDEWALK
4.00
CARRIAGEWAY
4.00
CARRIAGEWAY
1.30
SIDEWALK
WHITE SOLID EDGE LINE
0.15 M. WIDE
ดูหมายเหตุ
5 CM. ASPHALTIC CONCRETE
WEARING COURSE (AC 60-70)
YELLOW SOLID EDGE LINE
0.15 M. WIDE
PROFILE GRADE
WHITE BROKEN CENTER LINE
0.15 M. WIDE
2.50 %
2.50 %
2.50 %
2.50 %
MIN. VERTICAL CLEARANCE IN MIDSPAN
ระดับน้ำทะเลสมมุติ

4. ผลการดำเนินงาน

4.1 ทางหลวงหมายเลข 3097 (แยกทางหลวงหมายเลข 4 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 35)

ตามที่กรมทางหลวง ได้มีแผนงานก่อสร้างหลวงหมายเลข 3097 ตอน เป็น 2 ตอน และสำนักก่อสร้างทางที่ 3 ได้ดำเนินการก่อสร้าง ตอน 1 จากแยกทางหลวงหมายเลข 4(พระประโทน) เขตจังหวัดนครปฐม - เขต อ.บ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร ระหว่าง กม.0+000 – กม.22+000 ระยะทาง 22.000 กิโลเมตร โดยบริษัท วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด ตามสัญญาเลขที่ สท.3/4/2553 ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน 2552 เริ่มต้นสัญญา 19 พฤศจิกายน 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 7 มกราคม 2555 ระยะเวลาทำการ 780 วัน ค่างานตามสัญญา 719,663,200 บาท ค่าปรับวันละ 1,799,158 บาท

จากแผนงานการก่อสร้างและผลการดำเนินงานของโครงการก่อสร้าง พบว่า ในช่วงปีงบประมาณ 2554

เดือน	แผนงานสะสม	ผลงานสะสม
ต.ค.53	21.773	28.364
พ.ย.53	26.195	32.164
ธ.ค.53	31.846	40.605
ม.ค.54	39.315	49.088
ก.พ.54	46.687	54.199
มี.ค.54	52.365	59.939
เม.ย.54	57.974	60.934
พ.ค.54	63.357	69.645
มิ.ย.54	68.190	78.359
ก.ค.54	73.752	83.795
ส.ค.54	78.566	87.695
ก.ย.54	85.402	89.546

ดังนั้นในปีงบประมาณ 2554 กรมทางหลวงสามารถดำเนินการตามแผน โดยผลงานสะสมมากกว่าแผนงานสะสมที่วางไว้

....ฉท.3/4/2553.....

....สัญญา.19.พฤศจิกายน...2552

สิ้นสุดสัญญา...7 มกราคม ...2555

รวมเวลาทำการ.....780.....วัน

รายงานแผนงานและผลงานก่อสร้างประจำเดือน...พฤษภาคม 2554

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ... 3097 ...สาย...พระประโทน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 1.....

ระหว่าง กม 0+000.000 - กม. 22+000.000 รวมระยะทางประมาณ 22.000 กม.

ผู้ว่าจ้าง สำนักก่อสร้างทางที่ 3 กรมทางหลวง

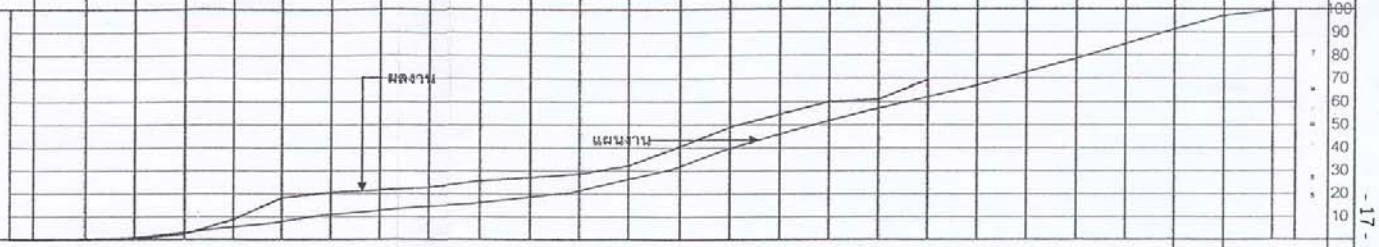
ผู้รับจ้าง บริษัท วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด.....

ค่างานตามสัญญา 719,663,200.00 บาท

ค่าปรับวันละ 1,799,158.00 บาท

NO. (ลำดับที่)	DESCRIPTION (รายการ)	ESTIMATE แผนงาน AMOUNT (Baht) เงินเงิน (บาท)	ESTIMATE แผนงาน Wt. Of Project % น้ำหนักโครงการ %	ACTUAL ผลงาน Wt. Of Item % น้ำหนักงาน %	ACTUAL ผลงาน Wt. Of Project % น้ำหนักโครงการ %
1-2	Clearing And Earthwork (งานถนนและงานดิน)	189,402,163.55	26.318	174,714,396.65	24.277
3	Subbase, Base And Shoulder (งานวางหินรองพื้นทาง,หินพื้นทางและงานไหล่ทาง)	107,320,108.10	14.913	83,095,433.480	11.871
4	Asphalt Surface Course (งานลาดทางแอสฟัลท์)	221,240,400.70	30.747	141,591,561.940	19.675
5	Drainage Structres (งานอาคารระบายน้ำ)	97,770,958.23	13.586	80,403,235.07	11.430
6	Miscellaneous (งานเบ็ดเตล็ด)	103,929,569.42	14.441	48,504,111.58	2.571
TOTAL (รวม)		719,663,200.00	100.000	501,208,738.12	69.645

			ค.ศ. 2009 / พ.ศ. 2552		ค.ศ. 2010 / พ.ศ. 2553												ค.ศ. 2011 / พ.ศ. 2554												ค.ศ. 2012 / พ.ศ. 2555	
			Nov พ.ย.	Dec ธ.ค.	Jan ม.ค.	Feb ก.พ.	Mar มี.ค.	Apr เม.ย.	May พ.ค.	Jun มิ.ย.	Jul ก.ค.	Aug ส.ค.	Sep ก.ย.	Oct ต.ค.	Nov พ.ย.	Dec ธ.ค.	Jan ม.ค.	Feb ก.พ.	Mar มี.ค.	Apr เม.ย.	May พ.ค.	Jun มิ.ย.	Jul ก.ค.	Aug ส.ค.	Sep ก.ย.	Oct ต.ค.	Nov พ.ย.	Dec ธ.ค.	Jan ม.ค.	%
ESTIMATE (แผนงาน)	MONTHLY COMPLETED (แล้วเสร็จของเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	199.020	3,904.203	4,086.239	14,325.948	14,378.260	20,478.395	20,149.612	12,295.471	12,309.212	13,511.261	10,699.183	23,813.931	31,839.916	40,660.000	55,788.420	51,955.160	40,864.717	40,306.277	38,740.949	34,778.395	40,826.304	34,647.408	49,254.729	50,650.776	43,868.405	10,460.461		
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	0.028	0.543	0.568	1.997	1.998	2.846	2.799	1.708	1.710	1.877	1.486	3.309	4.423	5.651	7.749	7.219	5.678	5.600	5.383	4.833	5.672	4.814	6.844	7.035	6.095	1.453		
	ACCUMULATE (สะสมถึงเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	199.020	4,103.207	8,189.528	22,564.954	36,943.209	57,422.455	77,563.647	89,859.118	102,168.330	115,679.591	126,378.774	150,192.705	182,032.621	222,692.621	278,481.037	330,436.197	371,300.914	411,607.191	450,348.140	485,126.535	525,952.839	560,600.247	609,854.976	660,505.752	704,374.157	714,834.618		
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	0.028	0.571	1.139	3.136	5.136	7.982	10.779	12.487	14.197	16.075	17.563	20.872	25.295	30.946	38.695	45.919	51.597	57.197	62.580	67.413	73.085	77.899	84.743	91.778	97.873	99.327		
ACTUAL (ผลงาน)	MONTHLY COMPLETED (แล้วเสร็จของเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	-	-	94.920	15,394.841	55,597.448	64,607.853	13,252.190	10,152.393	9,171.448	66,306.743	11,288.557	10,698.197	27,346.879	60,748.526	61,050.509	36,778.577	41,313.538	7,157.682	62,683.881									
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	-	-	0.013	2.138	7.722	8.978	1.702	1.408	1.274	9.211	1.568	1.487	3.798	8.439	8.481	5.109	5.738	0.994	8.707									
	ACCUMULATE (สะสมถึงเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	-	-	94.920	15,489.761	71,087.473	135,695.325	148,947.515	159,099.908	168,271.356	234,578.099	245,866.656	256,564.853	283,911.732	344,660.258	405,710.767	442,489.344	483,802.882	490,960.564	553,644.445									
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	-	-	0.013	2.152	9.880	18.857	20.696	22.102	23.380	32.592	34.158	35.646	39.444	47.883	56.358	61.447	67.196	68.192	76.892									



ผลงานรวมถึงเดือนที่แล้ว	เงินค่างาน	438,518,857.00	บาท	ได้ผลงาน	=	60.934 %
ผลงานเดือนนี้	เงินค่างาน	62,689,880.99	บาท	ได้ผลงาน	=	8.711 %
ผลงานรวม	เงินค่างาน	501,208,737.99	บาท	ได้ผลงาน	=	69.645 %

ผลงานรวมได้	=	69.645	%
แผนงานรวมได้	=	63.357	%
เร็ว ล่าช้ากว่าแผน	=	6.288	%

เวลาดำเนินการ	=	780	วัน
ดำเนินการไปแล้ว	=	559	วัน
เหลือเวลาดำเนินการ	=	221	วัน

ลงชื่อ ..... นายช่างโครงการ ฯ

4.2 <u>ทางหลวงหมายเลข 359</u> (เขตจังหวัดปราจีนบุรี/สระแก้ว – บรรจบทางหลวงหมายเลข 33)

ขณะนี้กรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกผู้รับจ้างตามขั้นตอนของ ADB และคาดว่าจะลงนามสัญญาได้ภายในปี พ.ศ.2554 ซึ่งถือว่าดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้ โดยได้ตัวผู้รับจ้าง ดังนี้

- ตอน 1 กม.0+000 – กม.27+900 บริษัทดอนเมืองการช่าง จำกัด
- ตอน 2 กม.27+900 – กม.45+000 บริษัทแสงชัยโชค จำกัด
- ตอน 3 กม.45+000 – กม.72+700 ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอส.พี.ที. ซีวิล กรุ๊ป

4.3 <u>ทางหลวงหมายเลข 408</u>

สำหรับผลการดำเนินงานตามแผน สามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในลำดับที่ 1 – 7

ลำดับที่	ตอน กม. – กม.	ระยะทาง (กม.)	ก่อสร้างโดย	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	ค่างานก่อสร้าง (ล้านบาท)
1	สงขลา – อ.สิงหนคร ตอน 1 (กม.0+000 – 3+730, กม.5+629 – 8+820, กม.10+170 – 12+852.974)	9.603	บ.ดอนเมือง การช่าง จำกัด	พฤษภาคม 2548	164.571
2	สงขลา – อ.สิงหนคร ตอน 2 (กม.4+783 – 9+518)	3.240	บ.เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด	กันยายน 2547	383.932
3	สงขลา – อ.สิงหนคร ตอน 3 (กม.4+779 – 9+494)	2.640	ศูนย์สร้างสะพานที่ 4 (นครศรีธรรมราช)	ธันวาคม 2549	73.000
4	สงขลา – อ.สิงหนคร ตอน 4 (กม.138+800 – 156+200, 0+108 – 1+664.115)	18.956	หจก.อึ้งทงกี่	พฤศจิกายน 2547	155.870
5	อ.สทิงพระ – อ.สิงหนคร ส่วนที่ 1 (กม.114+000 – 126+000)	12.000	บ.ธาราวัญ คอนสตรัคชั่น จำกัด	สิงหาคม 2550	194.021
6	อ.สทิงพระ – อ.สิงหนคร ส่วนที่ 2 (กม.126+000 – 138+800)	12.800	บ.หาดใหญ่ พี เอส เอ็ม ก่อสร้าง จำกัด	กรกฎาคม 2550	208.543
7	นครศรีธรรมราช – อ.สทิงพระ ตอน 1 (กม.0+284 – 19+400)	19.116	บ.เอ เอส แอสโซซิเอท เอนยิเนียริ่ง(1964) จำกัด	มิถุนายน 2552	478.593

ลำดับที่ 8 โครงการก่อสร้างทางสาย 408 ตอน นครศรีธรรมราช – อ.สทิงพระ ตอน 2 ขณะนี้สำนักก่อสร้างทางที่ 3 ได้ควบคุมงานก่อสร้างของห้างหุ้นส่วนจำกัดไทยพิพัฒน์ ตามสัญญาเลขที่ สท.3/16/2553

ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2553 เริ่มสัญญาวันที่ 7 สิงหาคม 2553 สิ้นสุดสัญญา 26 มิถุนายน 2555 ระยะเวลาทำการ 690 วัน ค่างานตามสัญญา 624,407,840 บาท ค่าปรับวันละ 187,323 บาท

ขณะนี้มีความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างและผลการดำเนินงานสะสมในปีงบประมาณ 2554 พอสรุปได้ตามตาราง

เดือน	แผนงานสะสม	ผลงานสะสม
ต.ค.53	2.519	0.627
พ.ย.53	4.652	0.716
ธ.ค.53	8.079	0.894
ม.ค.54	11.439	2.015
ก.พ.54	13.863	4.003
มี.ค.54	16.299	5.455
เม.ย.54	18.791	6.370
พ.ค.54	22.527	10.819
มิ.ย.54	28.197	13.494
ก.ค.54	33.889	17.131
ส.ค.54	40.332	22.339
ก.ย.54	47.483	26.152

ดังนั้นในปีงบประมาณ 2554 กรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ เนื่องจากปัญหาการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินยังไม่แล้วเสร็จ มีต้นไม้ 173 ต้น ติดขัดการก่อสร้าง อยู่ระหว่างการขออนุญาตทำไม้

และลำดับที่ 9 โครงการก่อสร้าง ตอน นครศรีธรรมราช – อ.สทิงพระ ตอน 3 ระหว่าง กม.46+500 – 60+096.393 ระยะทาง 13.596 กิโลเมตร และลำดับที่ 11 ตอน สามแยกทุ่งหวัง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 43 ระหว่าง กม.10+900 – 23+000 ระยะทาง 12.100 กิโลเมตร อยู่ระหว่างเสนอสำนักงบประมาณพิจารณาความเหมาะสมของราคา

สำหรับลำดับที่ 10 ตอน ระโนด – อ.สทิงพระ ระหว่าง กม.88 – กม.124 ระยะทางประมาณ 36 กม. อยู่ในการคัดเลือกผู้รับจ้างในโครงการเงินกู้ธนาคารโลก

สัญญาที่ สธ.3/16/2553 ลว. 6 สิงหาคม 2553

เริ่มต้นสัญญา 7 สิงหาคม 2553

สิ้นสุดสัญญา 26 มิถุนายน 2555

รวมเวลาทำการ 690 วัน

รายงานแผนงานและผลงานก่อสร้าง ประจำเดือน มกราคม 2554

โครงการฯ สาย นครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน 2

ระหว่าง กม. 19+400.000 - กม. 46+500.000

รวมระยะทางประมาณ 27.100 กิโลเมตร

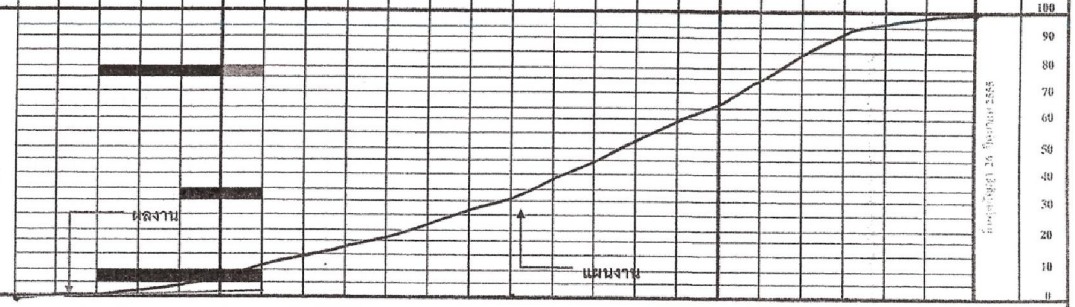
ผู้ว่าจ้าง :สำนักก่อสร้างทางที่ 3 กรมทางหลวง

ผู้รับจ้าง : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไพรพิทัตน์

ค่างานตามสัญญา : 624,407,840.00 บาท

ค่าปรับวันละ : 187,323.00 บาท

NO. (ลำดับที่)	DESCRIPTION (รายการ)	ESTIMATE แผนงาน AMOUNT (Baht) เป็นเงิน (บาท)	ESTIMATE แผนงาน Wt. Of Project % % นน. โครงการ ฯ	ACTUAL ผลงาน Wt. Of Item % % นน. ของงาน	ACTUAL ผลงาน Wt. Of Project % % นน. โครงการ ฯ
1	Removal of Existing Structures	101,816.00	0.016	-	-
2	Earthwork	99,746,781.40	15.975	10.853	1.734
3	Subbase And Base Courses	98,020,065.00	15.698	-	-
4	Surface Courses	298,554,718.00	47.814	-	-
5	Structures	70,028,112.60	11.215	-	0.178
6	Miscellaneous	56,665,700.80	9.075	-	-
7	Traffic Management During Construction	1,290,646.20	0.207	0.500	0.103
TOTAL (รวม)		624,407,840.00	100.000		2.015



			Aug ส.ค.	Sep ก.ย.	Oct ต.ค.	Nov พ.ย.	Dec ธ.ค.	Jan ม.ค.	Feb ก.พ.	Mar มี.ค.	Apr เม.ย.	May พ.ค.	Jun มิ.ย.	Jul ก.ค.	Aug ส.ค.	Sep ก.ย.	Oct ต.ค.	Nov พ.ย.	Dec ธ.ค.	Jan ม.ค.	Feb ก.พ.	Mar มี.ค.	Apr เม.ย.	May พ.ค.	Jun มิ.ย.
ESTIMATE (แผนงาน)	MONTHLY COMPLETED (แล้วเสร็จของเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	852.89	5,483.97	9,350.79	13,318.89	21,396.56	20,981.43	15,133.49	15,209.25	15,558.52	23,329.07	35,406.99	35,541.49	40,231.63	44,651.63	48,550.32	39,030.64	41,319.22	44,871.14	46,609.12	40,206.39	30,260.36	32,925.75	4,148.40
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	0.137	0.878	1.504	2.133	3.427	3.360	2.424	2.436	2.492	3.736	5.670	5.692	6.443	7.151	7.776	6.251	6.617	7.186	7.465	6.439	4.846	5.273	0.664
	ACCUMULATE (สะสมถึงเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	852.89	6,336.86	15,727.64	29,046.53	50,443.09	71,424.52	86,558.01	101,767.26	117,325.78	140,654.85	176,061.85	211,603.34	251,834.97	296,486.59	345,036.92	384,067.56	425,386.77	470,257.91	516,867.03	557,073.42	587,333.68	620,259.44	624,407.84
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	0.137	1.015	2.519	4.652	8.079	11.439	13.863	16.299	18.791	22.527	28.197	33.889	40.332	47.483	55.259	61.510	68.127	75.313	82.778	89.217	94.063	99.336	100.000
ACTUAL (ผลงาน)	MONTHLY COMPLETED (แล้วเสร็จของเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	-	-	3,921.07	552.74	1,111.87	6,997.23																	
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	-	-	0.627	0.089	0.178	1.121																	
	ACCUMULATE (สะสมถึงเดือนนี้)	Amount (Baht x 10^3) (จำนวนเงิน บาทx10^3)	-	-	3,921.07	4,473.81	5,585.68	12,582.91																	
		Percentage (เปอร์เซ็นต์)	-	-	0.627	0.716	0.894	2.015																	

รวมถึงเดือนที่แล้ว	เงินค่างาน	5,585,686.89 บาท	ได้ผลงาน	0.894 %
เดือนนี้	เงินค่างาน	6,997,231.19 บาท	ได้ผลงาน	1.121 %
รวม	เงินค่างาน	12,582,918.08 บาท	ได้ผลงาน	2.015 %

ผลงานรวมได้	2.015	%
แผนงานรวมได้	11.439	%
ช้ากว่าแผน	-9.424	%

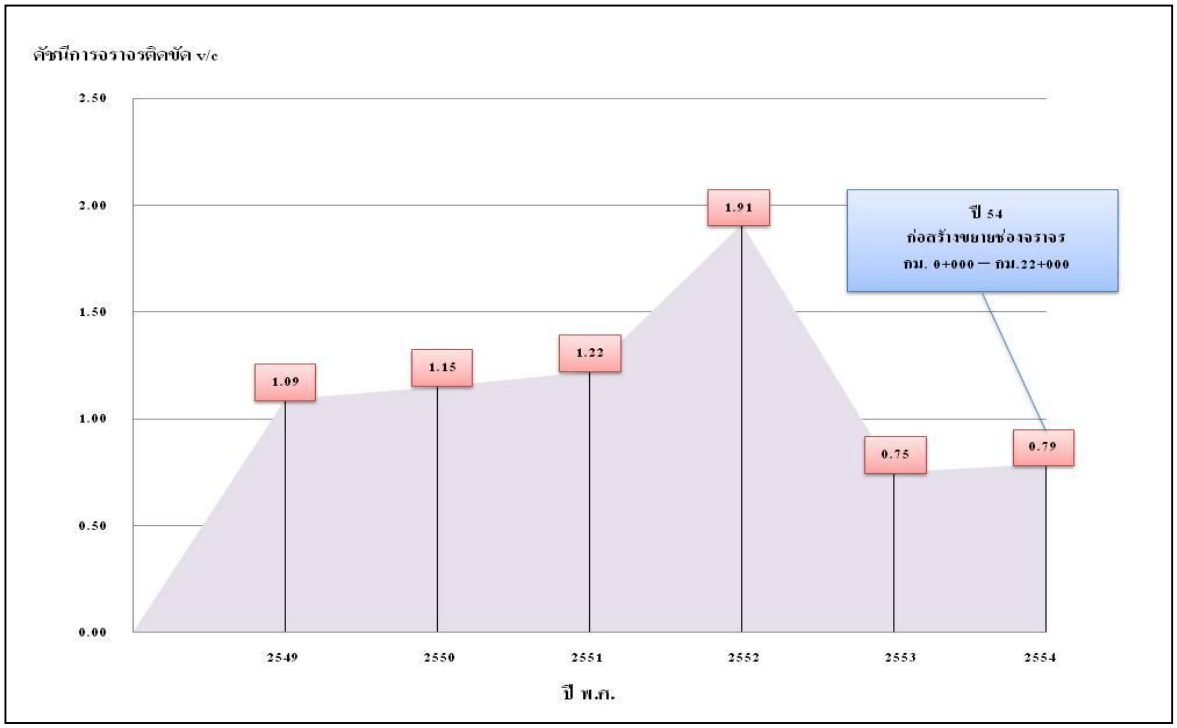
เวลาดำเนินการ	690
ดำเนินการไปแล้ว	178
เหลือเวลาดำเนินการ	512

5. <u>การติดตามประเมินผล</u>

การติดตามประเมินผลการดำเนินงานก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ได้ทำการคำนวณค่าดัชนีการจราจรติดขัดในปี 2554 โดยใช้ผลการสำรวจปริมาณจราจรงวดเมษายน 2554 รายละเอียดดังนี้

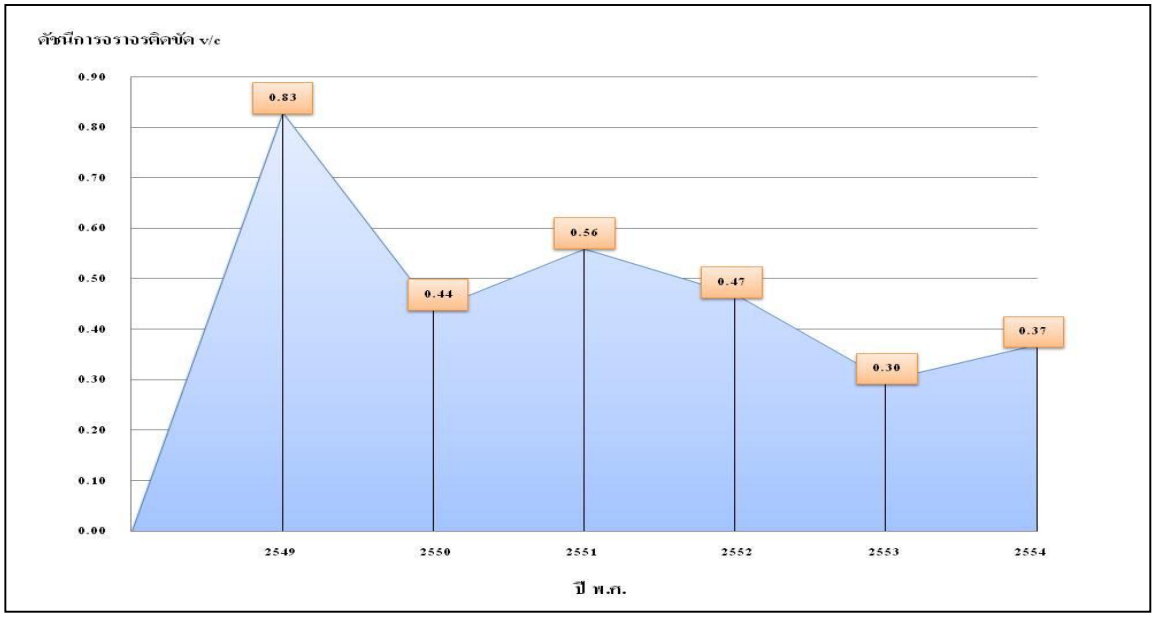
5.1 <u>ทางหลวงหมายเลข 3097</u> กม.21+000

จากการติดตามประเมินผลประสิทธิภาพการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3097 กม.21+000 ในเดือนเมษายน 2554 พบว่า ค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 0.79 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย 0.80 เนื่องจากมีผลงานแล้วเสร็จบางส่วนที่สามารถให้ประชาชนผู้ใช้ทางใช้งานได้



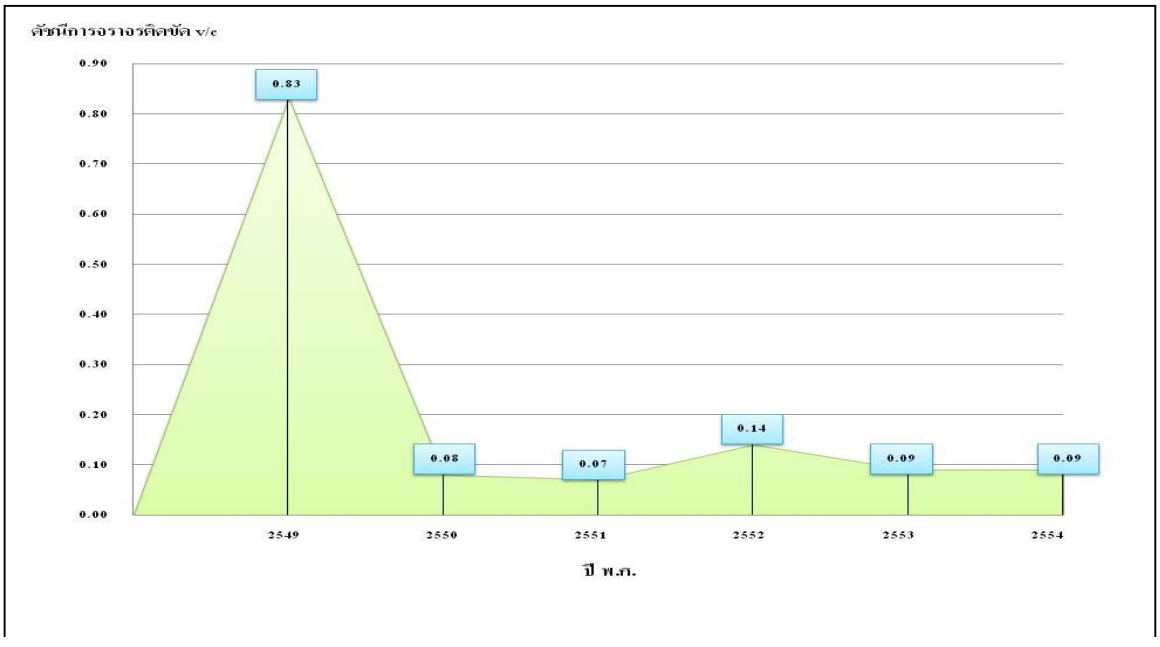
5.2 <u>ทางหลวงหมายเลข 359</u> กม.54+050

จากการติดตามประเมินผลประสิทธิภาพการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 359 กม.54+050 ในเดือนเมษายน 2554 พบว่า ค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 0.37 เนื่องจากเกิดวิกฤตการณ์ความสัมพันธ์ระหว่างไทย – กัมพูชา จึงทำให้ปริมาณจราจรลดลง



5.3 <u>ทางหลวงหมายเลข 408</u> กม.10+360

จากการติดตามประเมินผลประสิทธิภาพการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 408 กม.10+360 ในเดือนเมษายน 2554 พบว่า ค่าดัชนีการจราจรติดขัดเท่ากับ 0.09 เนื่องจากผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมและปัญหาชายแดนภาคใต้



6. ปัญหาอุปสรรค / การแก้ไข

ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจรสำหรับโครงการขนาดใหญ่ตามแผนงานที่วางไว้มีความล่าช้าอันเนื่องจากผลกระทบจากปัจจัยภายนอก ซึ่งกรมทางหลวงไม่สามารถควบคุมได้ ต้องยอมรับ และปรับแผนดำเนินงานโดยพิจารณาบริเวณที่มีความสำคัญและดำเนินการก่อสร้างตามที่ได้รับงบประมาณแต่ละปี ดังจะเห็นได้จากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 408 เป็นต้น

7. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการติดตามประเมินผลในการดำเนินงานการก่อสร้างปรับปรุงโครงข่ายทางหลวง ทั้ง 3 สายทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรของกรมทางหลวง จำเป็นต้องดำเนินการตามลำดับความสำคัญของปัญหาในแต่ละบริเวณและโครงการก่อสร้างที่ได้รับการจัดสรรเงินงบประมาณ

อย่างไรก็ดี การดำเนินงานของกรมทางหลวงเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการจราจรของการคมนาคมขนส่งทางถนนเท่านั้น หากต้องการปรับปรุงการคมนาคมของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด จำเป็นต้องให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพปริมณฑล เมืองหลัก และพื้นที่สำคัญของเขตพื้นที่เศรษฐกิจ/ระบบคมนาคมของประเทศ เช่น สนามบิน สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ นิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ

ดังนั้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการจราจรโดยรวมของประเทศ มีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายดังนี้คือ

1. ระยะสั้น

1.1 การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบการขนส่งสาธารณะอย่างสมบูรณ์ เช่น สถานีรถไฟฟ้า BTS และรถไฟใต้ดิน สถานีรถไฟ สถานีขนส่งภูมิภาค ท่าน้ำ ท่าเรือ

1.2 การพัฒนาและก่อสร้างโครงข่ายทางรถไฟให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนโดยเฉพาะเขตพื้นที่เศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค

1.3 ภาครัฐ ควรมีกลไกในการกำหนดราคาที่เอื้อประโยชน์ต่อความนิยมในการใช้ระบบการขนส่งสาธารณะ

2. ระยะยาว

2.1 การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย

ควรมีการบูรณาการแผนแม่บทของหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงหน่วยงานท้องถิ่น ให้เป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยคำนึงถึงความต้องการของประชาชนและภาคธุรกิจเอกชน เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืน รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งและความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

2.2 <u>การช่วยเหลือทางการเงินของรัฐในการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะ</u>

ในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศบางระบบบางพื้นที่ อาจให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนในการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการพัฒนาโดยเร็ว ซึ่งภาครัฐควรพิจารณาการให้สิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมต่อการลงทุนของภาคเอกชน

2.3 <u>การจัดทำแผนพัฒนาเมืองบริวารกรุงเทพมหานคร เมืองหลักของแต่ละภูมิภาค</u>

ควรมีการเร่งจัดทำแผนพัฒนาเมืองบริวารกรุงเทพมหานคร และเมืองหลักของแต่ละภูมิภาค เพื่อให้เกิดความชัดเจนในทิศทางการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคมขนส่ง เนื่องจากกรมทางหลวงได้พัฒนาถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงหมายเลข 9) ในการรองรับแผนพัฒนาเมืองบริวารของกรุงเทพมหานคร และหากมีความชัดเจนในการพัฒนาเมืองหลักของแต่ละภูมิภาค ย่อมจะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองที่เป็นศูนย์กลางระบบคมนาคมขนส่งของภูมิภาค อันจะทำให้กรมทางหลวงสามารถพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2.4 <u>การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของการพัฒนาการใช้ที่ดิน</u>

ควรมีการกำหนดเขตพื้นที่ (Zoning) ของผังเมืองที่ชัดเจน เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรจากโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่ ซึ่งควรให้เจ้าของโครงการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม โดยการช่วยเหลืองบประมาณสนับสนุนการก่อสร้างที่จำเป็นในการจัดการจราจรบริเวณดังกล่าว