

ระเบียบวาระการประชุม
ผู้บริหารระดับสูงกรมทางหลวงชนบทและคณะกรรมการติดตามผลการดำเนินงาน
และการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒
วันศุกร์ที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๔ (เพชรบุรี)

- ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ จำนวน ๑ เรื่อง
๑.๑ การเข้าร่วมต้อนรับคณะรัฐมนตรีของกระทรวงคมนาคม
- ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุมผู้บริหารระดับสูงกรมทางหลวงชนบท
และคณะกรรมการติดตามผลการดำเนินงานและการใช้จ่ายงบประมาณ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒
- ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องสืบเนื่อง รวม ๖ เรื่อง
๓.๑ การติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามมติที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง
ประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๒ จำนวน ๑ เรื่อง
๓.๑.๑ โปรแกรมรายงานภารกิจที่จังหวัดมอหมาย...สห.ที่ ๘ (นครสวรรค์) , ขทช.กาฬสินธุ์
๓.๒ การติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานตามมติที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง
ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒ จำนวน ๕ เรื่อง
๓.๒.๑ การจัดเตรียมจัดอบรมให้ความรู้ข้อระเบียบเรื่องการจัดซื้อจัดจ้าง
โดยให้เชิญวิทยากรที่มีความรู้ความสามารถจากกรมบัญชีกลาง
มาให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงชนบทก่อนปีงบประมาณ ๒๕๖๓.....สอ.
๓.๒.๒ รายงานการปรับปรุงแบบประเมิน ๔ S.....สปร.
๓.๒.๓ รายงานการดำเนินงานโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน.....สอป.
๓.๒.๔ รายงานความก้าวหน้าการจัดทำอุทยานเครื่องจักร
ที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี.....สห.ที่ ๔ (เพชรบุรี)
๓.๒.๕ รายงานความก้าวหน้ารายละเอียดของแบบและประมาณการเบื้องต้น
ของโครงการอุทยานเครื่องจักรของกรมทางหลวงชนบท.....สสอ.
- ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา จำนวน ๔ เรื่อง
๔.๑ การบริหารจัดการเครื่องจักรกล.....สกก.
๔.๒ การวางกรอบอัตรากำลังของหน่วยงาน สห.ที่ ๑ – ๑๘ /ขทช./บทช.....สปร.
๔.๓ การบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงชนบทกับแผนฯ.....สห.ที่ ๔ , ๘ , ๑๐ , ๑๓
๔.๔ การวางแผนการอบรมเชิงปฏิบัติการในการเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากร
ก่อนปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จำนวน ๔ ด้านคือ
๔.๔.๑ ด้านที่หนึ่ง ด้านการสำรวจและออกแบบ.....สสอ.
๔.๔.๒ ด้านที่สอง ด้านการควบคุมงาน.....สทท. และ สกส.
๔.๔.๓ ด้านที่สาม ด้านการควบคุมคุณภาพ.....สว.
๔.๔.๔ ด้านที่สี่ ด้านการซ่อมบำรุง.....สปร.

- ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวงชนบท
จำนวน ๑ เรื่อง
๕.๑ สรุปผลการดำเนินงานและการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒
และปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑ ที่กันไว้เบิกเหลือในปี ของหน่วยงานในสังกัด
กรมทางหลวงชนบท.....กผง.และทุกหน่วยงาน
- ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องเพื่อทราบ จำนวน ๗ เรื่อง
๖.๑ การจ้างที่ปรึกษาโครงการจัดทำแผนอัตรากำลังของกรมทางหลวงชนบท.....สบก.
๖.๒ รายงานการใช้พื้นที่บริเวณสำนักงาน และอาคารบ้านพักอาศัย
ของแขวงทางหลวงชนบทที่ใช้ร่วมกับหน่วยงานอื่น.....สบก.
๖.๓ รายงานผลความก้าวหน้าการปรับปรุงรายงานของส่วนภูมิภาค
ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒.....สพร.
๖.๔ รายงานความก้าวหน้าการปรับปรุงความปลอดภัย ๒๕๖๒.....สปป.
๖.๕ อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง.....สกม.
๖.๖ ปฏิทินการขับเคลื่อนและสนับสนุนการดำเนินงาน
ตามนโยบาย อส.ทช.ของกรมทางหลวงชนบท.....สทช.ที่ ๑๖ (กาฬสินธุ์)
๖.๗ การดำเนินงานของ สทช.ที่ ๔ (เพชรบุรี).....สทช.ที่ ๔ (เพชรบุรี)
- ผังสถานที่ทำงาน
- การวางแผนงาน
- แนวคิดในการพัฒนา
- ระเบียบวาระที่ ๗ เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

รายงานการประชุม

ผู้บริหารระดับสูงกรมทางหลวงชนบทและคณะกรรมการติดตามผลการดำเนินงาน
และการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ประจำปีเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒

วันศุกร์ที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๓๐ น.

ณ ห้องประชุมสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๔ (เพชรบุรี)

ผู้มาประชุม

๑. นายกฤษฎเทพ	ลิมลี	อทช.	ประธาน
๒. นายมานพ	สุสิงห์	รทช.	
๓. นายประศักดิ์	บัณฑิต	รทช.	
๔. นายปฐม	เฉลยวาเรศ	รทช.	
๕. นายโกสินท์	พิทยะเวสต์สุนทร	วศญ.	
๖. นายวิศว์	รัตนโชติ	วศญ.	
๗. นายสุรพันธุ์	ไตรรัตน์	ผส.กท.	
๘. นายผดุงศักดิ์	สรุจิกำจรวิณะ	ผอ.กผง.	
๙. นายสุพน	เดชพลมาตย์	ผส.สท.	
๑๐. นายวทีญญ	ฐิตานวงศ์	ผส.อป.	
๑๑. นายพีรพัฒน์	ภูตันติกุล	ผส.บร.	
๑๒. นายณรงค์	คูบารมี	ผส.อร.	
๑๓. นางสาวฉัตรนา	รักษาทิเจริญ	ผส.กม.	
๑๔. นายชัยณรงค์	องอาจวาณิชย์	ผส.กส.	
๑๕. นายสมโภชน์	เรืองพระยา	ผส.บก.	
๑๖. นายทวี	แสงสุวรรณโณ	ผส.วว.	
๑๗. นายอมร	จันทร์สกุล	แทน ผส.สอ.	
๑๘. นายปรเมศวร์	เพชรทองด้วง	แทน ผส.คก.	
๑๙. นายจิรนนท์	ประกอบไวยกิจ	ผส.ทช.ที่ ๑	
๒๐. นายอภิชัย	ธีระรังสิกุล	ผส.ทช.ที่ ๒	
๒๑. นายชัชวาล	ฤกษ์อร่าม	ผส.ทช.ที่ ๓	
๒๒. นายไกววัลย์	โรจนานุกุล	ผส.ทช.ที่ ๔	
๒๓. นายสมบุรณ์	ชัยศิริรินทร์	ผส.ทช.ที่ ๕	
๒๔. นายสมบุรณ์	กนกนภากุล	ผส.ทช.ที่ ๖	
๒๕. นายพิชัย	สุขอยู่	ผส.ทช.ที่ ๗	
๒๖. นายทักษิณ	บุญต่อ	ผส.ทช.ที่ ๘	
๒๗. นายเจริญ	พยุ่งวิวัฒนกุล	ผส.ทช.ที่ ๙	
๒๘. นายสว่าง	รัตนนรา	ผส.ทช.ที่ ๑๐	
๒๙. นายพิสิฐ	ศรีวรรณันท์	ผส.ทช.ที่ ๑๑	
๓๐. นายทวี	สกุลเวช	ผส.ทช.ที่ ๑๒	
๓๑. นายอภินันท์	จิรัชยภิตติ	ผส.ทช.ที่ ๑๓	
๓๒. นายดำรงศักดิ์	คงช่วย	แทน ผส.ทช.ที่ ๑๔	
๓๓. นายสมสมัย	แก้วบุตรดี	ผส.ทช.ที่ ๑๕	
๓๔. นายพีระพล	ปิ่นสังข์	ผส.ทช.ที่ ๑๖	

๓๕. นายเอนก	ณัฐโฆษิต	ผส.ทช.ที่ ๑๗
๓๖. นายสุรชัย	ศิริดาวทอง	ผส.ทช.ที่ ๑๘
๓๗. นายชาครีย์	บำรุงวงศ์	ผอ.สตป.
๓๘. นายพฤษภ	ศรีบุรี	ผอ.สพร.
๓๙. นายณัฐพนธ์	เดชมนี	ผอ.ศทส.
๔๐. นายสุทัศน์	ธนวิจิตรพันธ์	ผอ.สตน.
๔๑. นายชยทัต	วัฒนกุล	ผอ.กสป.

ผู้ไม่เข้าร่วมประชุม

๑. นายสานิตย์	ศรีสุข	รท.วิศวกรใหญ่	ติดราชการ
---------------	--------	---------------	-----------

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายกนกกร	จตุจินดา	ผชช.สทท.
๒. นายสาธิต	พงษ์พรต	ผชช.สสอ.
๓. นายสำราญ	สวัสดิ์พูน	ผชช.สทช.ที่ ๕
๔. นายศาศวัต	ภูริวัตรสกุล	ผอ.กคพ.สทส.
๕. นายสมเกียรติ	ชัยประเสริฐ	ผอ.กพร.สทท.
๖. นายธนะชัย	หล่ออภิบาลกุล	ผอ.กพค.กผง.
๗. นายธนิธ	วิทย์เมธ	ผอ.กบพ.สปร.
๘. นายกิตติ	มโนคุณ	ผอ.กพบ.สปร.
๙. นายคุณมาศ	พันธุ์เดชะ	ผอ.กบส.สปร.
๑๐. นายจักรพงษ์	วงศ์คำจันทร์	ผอ.กปว.สว.
๑๑. นายสิทธิชัย	ศิริพันธุ์	ผอ.กบผ.สอป.
๑๒. นายภูมิรัฐ	ทองอุดม	ผอ.กวม.สอร.
๑๓. นายนิติกร	คล้ายชม	ผอ.กปท.สสท.
๑๔. นายบุญจอม	พรหมทอง	ผอ.กพท.สสท.
๑๕. นางสาวจิรณุช	โหนดแจ่ม	ผอ.กกม.สกก.
๑๖. นางสาววิมล	ตั้งธนศฤงคาร	ผอ.กงบ.สบก.
๑๗. นายประสิทธิ์	จันทะศาสตร์	ผอ.ขทช.ประจวบคีรีขันธ์
๑๘. นายทินกร	คุณสมิตปัญญา	ผอ.ขทช.เพชรบุรี
๑๙. นายประทีก	เสรีรักษ์	ผอ.ขทช.ราชบุรี
๒๐. นายอภิรักษ์	สุวรรณคง	ผอ.ขทช.สมุทรสงคราม
๒๑. นายแก่นวิทย์	วงศ์ชูศิริ	ผอ.ขทช.สมุทรสาคร
๒๒. นายจตุรงค์	อมรรัตน์	ผอ.สปณ.สทช.ที่ ๔
๒๓. นายอิศย์	ศิริประเสริฐ	ผอ.กวม.สทช.ที่ ๔
๒๔. นายสามารถ	เพิ่มตระกูล	ผอ.ขทช.พิษณุโลก
๒๕. นายรักษาทิ	บุหงาชาติ	ผอ.ขทช.ตรัง
๒๖. นายกฤษดา	ธีระชวลวงศ์	ผอ.ขทช.กาฬสินธุ์

๒๗. นายกรวรงค์	สุรียา	สปร.
๒๘. นายเกรียงไกร	ศุภพงศ์	สสอ.
๒๙. นายศราวุธ	ยิ่งสกุล	สสอ.
๓๐. นางสาวศศิภัฏชญา	ทับทิมศรี	สบก.
๓๑. นางสาวรัชนี	ไร่ดี	สบก.
๓๒. ว่าที่ร.ต.ถิรวัฒน์	ผกผ่า	กสป.
๓๓. นางสาวหัสยา	วีระสมวงศ์	กสป.
๓๔. นายจินต์ ชินภัทร	นพยอด	สพร.
๓๕. นายนิธิ	หาญรักษ์	ศทส.
๓๖. นายจिरเทพ	วงศ์สว่าง	ศทส.

เริ่มประชุม
ระเบียบวาระที่ ๑
เรื่องที่ ๑
อทช.

เวลา ๑๐.๓๐น.

เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ จำนวน ๑ เรื่อง

การเข้าร่วมต้อนรับคณะรัฐมนตรีของกระทรวงคมนาคม

ด้วยเมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ได้เข้าร่วมต้อนรับคณะรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ทั้ง ๓ ท่าน ซึ่งได้นำเสนอภารกิจของกรมทางหลวงชนบทให้คณะรัฐมนตรีของกระทรวงคมนาคมได้รับทราบ ส่วนนโยบายต่าง ๆ ทางคณะรัฐมนตรียังไม่ได้มีการมอบนโยบายเพราะต้องรอให้รัฐบาลแถลงนโยบายที่สภาฯ ก่อน แต่การลงนามในหนังสือและเอกสารราชการต่าง ๆ สามารถดำเนินการได้ ซึ่งจากการนำเสนอภารกิจของกรมทางหลวงชนบทในวันนั้น คณะรัฐมนตรีของกระทรวงคมนาคมทั้ง ๓ ท่าน ได้ฝากเรื่องการทำงานเพื่อประชาชน ฝากให้ดูแลประชาชนเรื่องถนน ฝากถึงเรื่องงบประมาณของกรมฯ ให้ลงในพื้นที่ที่เป็นชนบทให้มากขึ้น และได้สอบถามถึงเรื่องถนนที่ได้ถ่ายโอนให้ท้องถิ่น แต่ไม่ได้รับการดูแลนั้น กรมฯ มีแนวทางในการดำเนินการแก้ไขอย่างไร ซึ่งก็ได้อธิบายให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบตามที่เราได้ประชุมหารือกันไปแล้ว

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

รับรองรายงานการประชุมผู้บริหารระดับสูงกรมทางหลวงชนบทและคณะกรรมการติดตามผลการดำเนินงานและการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒

ผส.บก.

กรมทางหลวงชนบท ได้ประชุมผู้บริหารระดับสูงกรมทางหลวงชนบทและคณะกรรมการติดตามผลการดำเนินงานและการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ ฝ่ายเลขานุการที่ประชุมได้จัดทำรายงานการประชุมฯ และจัดส่งให้ผู้บริหารทุกท่านทราบและพิจารณาตรวจสอบรายงานการประชุมดังกล่าว ไม่มีผู้บริหารท่านใดแก้ไข

อทช.

หลังการประชุมผู้บริหารระดับสูงในทุกเดือน ผมได้มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการที่ประชุม (สบก.) สรุปประเด็นข้อสั่งการพร้อมมอบหมายหน่วยที่รับผิดชอบ และผู้บริหารระดับกรมฯ กำกับติดตามจึงขอฝากผู้บริหารระดับกรมฯ ช่วยกำกับติดตามงานตามมติที่ประชุมด้วยเพื่อจะได้ให้หน่วยได้กลับไปทบทวนว่าที่ประชุมมีข้อสั่งการไปแล้วมีการดำเนินการอย่างไรบ้าง

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมผู้บริหารระดับสูงกรมทางหลวงชนบทและคณะกรรมการติดตามผลการดำเนินงานและการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒ และมอบหมายให้ผู้บริหารระดับกรมฯ ช่วยกำกับติดตามงานตามมติที่ประชุมทุกเดือนด้วย

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องสืบเนื่อง รวม ๖ เรื่อง

๓.๑ การติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามมติที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง

ประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๒ จำนวน ๑ เรื่อง

๓.๑.๑ โปรแกรมรายงานภารกิจที่จังหวัดมอหมาย...สทช.ที่ ๘ (นครสวรรค์) ,ขทช.

กาฬสินธุ์

ผส.ทช. ที่ ๘

สืบเนื่องจากท่านอธิบดีมีแนวคิดที่ว่า สิ่งที่คุณคลากรในระดับแขวงหรือสำนักฯ ที่ได้ปฏิบัติงานในพื้นที่ของจังหวัด ซึ่งไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เฉพาะของกรมฯ แต่ต้องรับภารกิจงานจากจังหวัดซึ่งมอบหมายให้คุณบุคลากรของกรมฯ ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่จังหวัดรับผิดชอบดำเนินงานด้วยนั้น กรณีเช่นนี้จะทำอย่างไรถึงจะทราบได้ว่าบุคลากรของกรมฯ ในพื้นที่ทำงานอะไรกันบ้าง ท่านอธิบดีจึงได้มอบหมายให้ทางชมรมผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบท รับไปพิจารณาหารูปแบบการรายงานการปฏิบัติภารกิจที่จังหวัดได้มอบหมายซึ่งเรื่องนี้ได้มอบหมายให้ ขทช.กาฬสินธุ์ รับไปดำเนินการ

ผส.ทช.ที่ ๔

จัดทำโปรแกรมรายงาน จึงขอให้ นายกฤษฎา อีระชาวลวงศ์ ขทช.ภาพสินธุ์ นำเสนอที่ประชุม รับทราบ

นายกฤษฎา

ขทช.ภาพสินธุ์

ขอเสนอโปรแกรมรายงานภารกิจที่จังหวัดมอหมาย

ประเด็นนำเสนอมีอยู่ ๔ ประเด็น

(๑.) แนวคิดการจัดทำระบบโปรแกรม

ปัญหา/อุปสรรค

- ผู้บริหาร ส่วนกลางไม่ทราบภาระงาน แผนงานโครงการที่จังหวัดมอหมายให้ ขทช./สทช. ดำเนินการมีจำนวนมาก
- ไม่มีระบบการรายงานติดตามประเมินผลสำหรับภารกิจที่จังหวัดมอหมาย
- เอกสารสูญหาย จัดเก็บไว้ไม่เป็นระบบ ยากในการค้นหาอ้างอิง

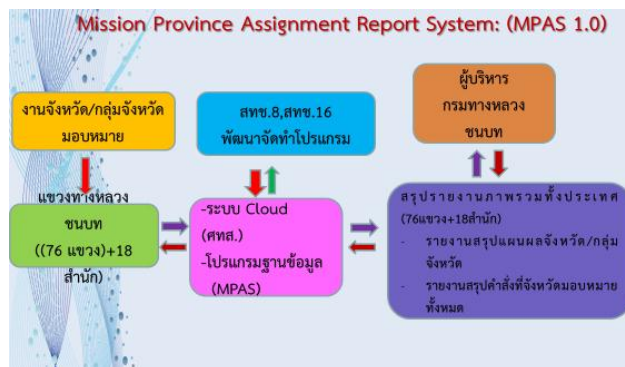
แนวทางแก้ไข

- ใช้ระบบ IT โปรแกรมจัดการข้อมูลเพื่อการ กำกับ ติดตาม ภาระงานที่จังหวัดมอหมาย เพื่อความรวดเร็ว/ลดภาระงานด้านเอกสาร/ประหยัดงบประมาณ/ลดขั้นตอนการรายงาน
- ออกแบบพัฒนาโปรแกรมระบบรายงานภารกิจที่จังหวัดมอหมาย

ขทช.ภาพสินธุ์ ก็ได้ร่วมกับ ศทส. ได้ออกแบบโปรแกรม MPAS ๑.๐ เป็นโปรแกรมที่จะรวบรวมข้อมูลรายงานจังหวัด โดยมีกลุ่มข้อมูลดังนี้

๑. ข้อมูลแผนงานโครงการ งบประมาณที่จังหวัดมอหมายให้ ขทช./สทช.รายหน่วย ดำเนินการ
๒. สรุปข้อมูลแผนผลโครงการงบจังหวัด/กลุ่มจังหวัด ทั้งประเทศ ๗๖ แขวง ๑๘ สำนัก เพื่อรายงานผู้บริหารส่วนกลาง
๓. สรุปข้อมูลหนังสือ คำสั่งที่จังหวัดแต่งตั้งมอบหมายให้ ขทช. / สทช. ดำเนินการโดยทำการจัดเก็บหนังสือที่จังหวัดมอหมายเพื่ออ้างอิงนำมาใช้จัดเก็บในระบบ Cloud และการค้นหาเอกสารได้ง่ายยิ่งขึ้น

กระบวนการทำงานระบบรายงานภารกิจที่จังหวัดมอหมาย



โดยกระบวนการทำงานของระบบรายงานภารกิจ ปกติเราจะมีหนังสือจากจังหวัดมาถึงสำนักฯ ทุกเรื่อง ในหนังสือตรงนี้เราก็จะดำเนินการให้เจ้าหน้าที่กรอกข้อมูลในระบบ โดยจะมี User name , Password , QR Cord และใบความรู้ ท่านสามารถนำข้อมูลตรงนี้ไปกรอกข้อมูลสิ่งที่ต้องทำคือต้องจัดเตรียมข้อมูลโครงการและคำสั่งต่าง ๆ ที่จะกรอกในระบบ เป็นระบบทั่วไปของกรมฯ โดยใช้เซิร์ฟเวอร์ของกรมฯ ใช้ระบบ Cloud ของ ศทส. และเอาโปรแกรมเข้าไปช่วยบริหารจัดการในการจัดเก็บ วิเคราะห์ข้อมูล และการสรุปผลในเรื่องของแผนงานและงานต่าง ๆ ที่จะต้องนำเสนอ

นายกฤษฎา ททท.ภาพสินธุ์

ใบความรู้

คู่มือการใช้งานโปรแกรม SkyDesk 1.0

กลุ่มข้อมูล การทำใบติดตามข้อเท็จจริงจากจังหวัด

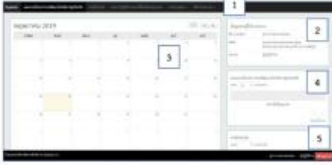
ก่อนใช้งานโปรแกรมผู้ใช้งานจะได้รับ Username และ Password เพื่อจะสามารถเข้าใช้งานโปรแกรมได้ วิธีการใช้งานโปรแกรมมีขั้นตอนดังนี้

1. เปิดโปรแกรมเว็บเบราว์เซอร์ (แนะนำให้ใช้โปรแกรม Chrome)
2. ค้นหา Address bar ให้พิมพ์ skydesk.doe.go.th
3. จะปรากฏหน้าจอโปรแกรมดังรูป



ภาพที่ 1 แสดงหน้าจอการเข้าสู่ระบบของโปรแกรม SkyDesk

4. กรอก Username และ Password ที่ได้รับจากอีเมลที่พิมพ์ "จังหวัด" จะปรากฏหน้าจอแสดงดังต่อไปนี้



ภาพที่ 2 หน้าจอแสดงและกรอกข้อมูลโปรแกรม



เมนูการนำเข้าข้อมูล

บันทึกข้อมูลแผนงานโครงการ

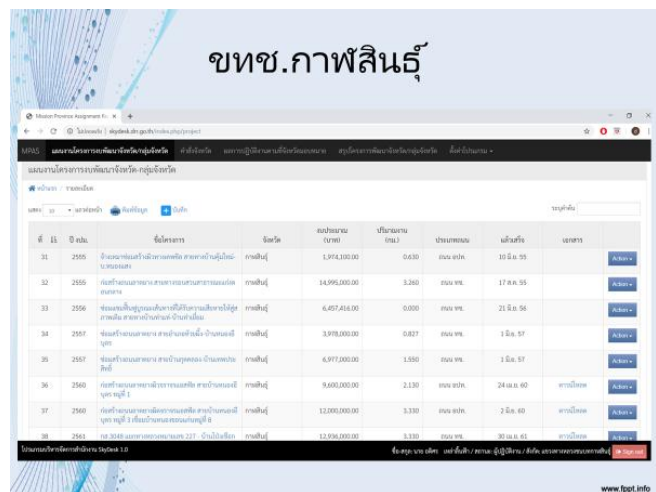
ปีงบประมาณ	ประเภท จ.ม.	เขตพื้นที่	ลงวันที่	ชื่อโครงการ
ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	ปีงบประมาณ (ค.ศ.)	
งบประมาณ (บาท)	สถานะโครงการ	ประเภททุน	วันที่ดำเนินการเสร็จ	
กิจกรรม	กิจกรรม	เอกสาร		

ภาพที่ ๑ เมนูการนำเข้าแผนงานโครงการของจังหวัด ก็จะมีการกรอกชื่อรายละเอียดโครงการ งบประมาณ ระยะทาง ฯลฯ

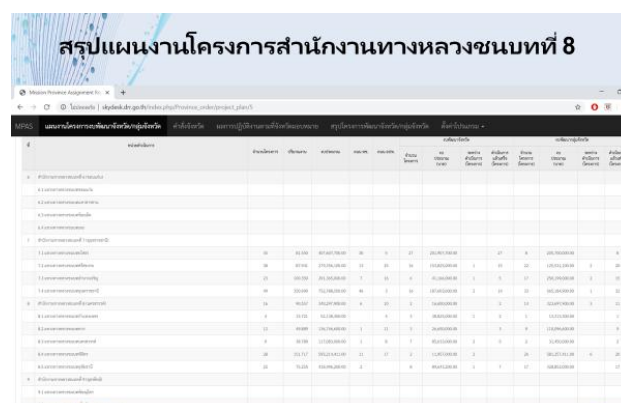
บันทึกคำสั่งจังหวัด

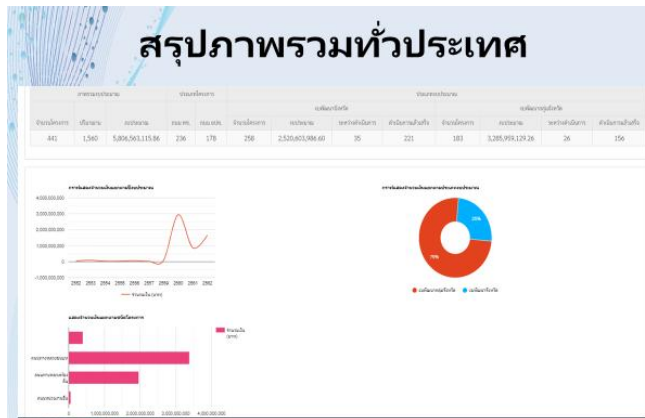
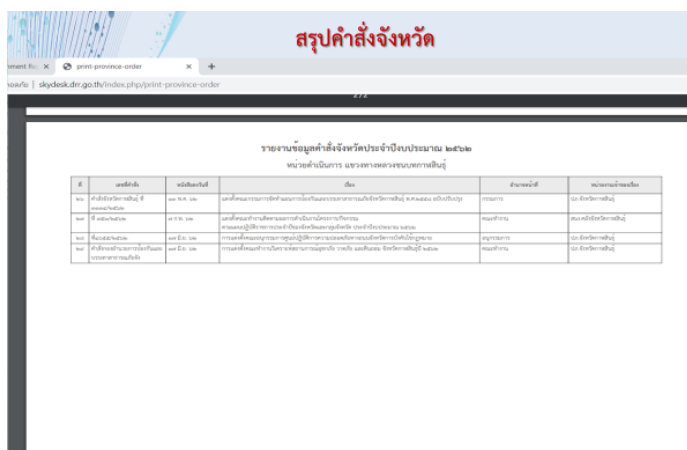
หนังสือเลขที่	ลงวันที่	เรื่อง
อำนาจหน้าที่	ไฟล์เอกสารคำสั่ง	หน่วยงานเจ้าของเรื่อง

ภาพที่ ๒ ก็คือเมนูในการบันทึกคำสั่งต่าง ๆ เช่นคำสั่งที่จังหวัดแต่งตั้งให้ ทช. เป็นกรรมการ มีการเก็บรวบรวมเป็นระบบ ทำเป็นบัญชีสรุป สามารถสืบค้นได้ ข้อมูลไม่สูญหาย



- สรุปภาพรวมแผนงานโครงการ (สทช ๗,๘,๑๖)
- บัญชีรายชื่อโครงการงบประมาณจังหวัด



[illegible]

**นายกฤษฎา
ขทช.ภาพสินธุ์**

(๔.) แนวทางการดำเนินการรวบรวมข้อมูลทั้งประเทศ ซึ่งเป็นข้อมูลจาก ๗๖ แขวง + ๑๘ สทช. ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ – ปี ๒๕๖๒ (๑๐ ปีย้อนหลัง)

๔.๑ เห็นควรนำโปรแกรม MPAS มาใช้ในการรายงานภารกิจที่จังหวัดมอบหมาย โดย
แขวงทางหลวงชนบท / สำนักฯ เข้าใช้โปรแกรมตาม User / Password ที่ สทช.๑๖
จัดส่งให้

๔.๒ ศทส.จัดประชุม VDO Conference เพื่อแนะนำการใช้โปรแกรมพร้อมกันทั้ง ๑๘ สำนัก

๔.๓ มอบ ศทส., สทช. ๘, สทช. ๑๖ ดูแลให้คำปรึกษาการใช้งานพัฒนาระบบในอนาคต

๔.๔ มอบหมาย กผง. กำกับติดตามข้อมูลในระบบเพื่อสรุปรวบรวมรายงานผู้บริหารกรม
ทางหลวงชนบท

อทช.

ข้อมูล ๑๐ ปีย้อนหลังจะสอดคล้องกับสิ่งที่ให้สำนักบริหารกลาง (กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล) ไป
จ้างที่ปรึกษาที่ดูแลระบบของ ก.พ. มาพัฒนาระบบบริหารงานบุคคลของกรมฯ หากเรามีข้อมูลนี้ก็
จะเป็นประโยชน์ในการทำงาน และพัฒนาระบบของเราได้

ผอ.ศทส.

ขอสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับระบบในการจัดเก็บข้อมูล ในเรื่องเอกสารประกอบการจัดซื้อจัดจ้างใน
การดำเนินงานของโครงการมีการจัดเก็บในระบบหรือไม่ อยากเสนอแนะว่ารูปแบบเอกสาร ข้อมูล
เป็นเอกสารหลักฐานทางราชการที่สำคัญ น่าจะรวมในระบบเดียวกัน

ผส.ทช.ที่ ๑๖

ขอชี้แจงว่าขณะนี้สืบค้น ๑๐ ปีย้อนหลัง ในระบบยังไม่มีการจัดเก็บ หากได้ชื่อ ระยะเวลาย้อนหลัง
สามารถสืบค้นหาได้ แต่หาแบบหรือสัญญา ยังไม่สามารถสืบค้นได้ เนื่องจากว่าเราอยากได้ข้อมูลในการ
รายงานภารกิจที่จังหวัดมอบหมาย แต่หากว่าต้องการจัดเก็บเอกสารเหล่านั้นก็สามารถพัฒนาต่อยอด
ได้ในปี ๒๕๖๓ อาจมีการพัฒนาเพิ่มเติมรายละเอียดในระบบเพื่อการสืบค้นได้

อทช.

ตามข้อเสนอแนะเห็นควรดำเนินการในการพัฒนาระบบก็มอบให้ศทส.สทช.ที่ ๘ และ สทช.ที่ ๑๖
เป็นผู้พัฒนาต่อไปในอนาคต

ผอ.กผง.

ขอชี้แจงจากระบบในตอนนี้เป็นารรวบรวมข้อมูลโครงการ การติดตามยังต้องพัฒนาต่อไปอีก
หากโปรแกรมเสถียรและใช้งานได้หมดพัฒนาไปถึงการติดตามได้ ทางกองแผนงานก็จะนำข้อมูลใน
ระบบมาใช้ เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง แต่ก็ต้องพัฒนาระบบให้ถึงจุดนั้นก่อน ตอนนี้เป็น
จุดเริ่มต้นในการลงฐานข้อมูลโครงการ

อทช.

ให้กองแผนงานเข้าไปติดตามการทำงานของระบบเป็นระยะ ๆ เพื่อข้อมูลเข้าระบบแล้วจะได้
บริหารจัดการได้เลยส่วนที่น่าสนใจ คือ งบประมาณจังหวัดละ ๑๐๐ ล้านบาท ปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น
เป็นข่าวว่าถนนชำรุด กรมฯ จะจัดการกับปัญหาเหล่านี้อย่างไร ใครจะเป็นผู้ศึกษา หาวิธีแก้ไข
ปัญหา เพื่อให้ปัญหาเกิดน้อยที่สุด

วศญ.(นายวิศว์)

ขอชี้แจง หลักการแรกก็คือลงโครงข่ายของเราก่อน ทำในโครงข่ายของเราทำโดยหน้าที่ ส่วนกรณี
ที่ทำนอกโครงข่ายก็ทำได้ แต่ต้องมีการทำข้อตกลงกับหน่วยที่รับผิดชอบว่าเราจะรับถนนมาดำเนินการ
ซ่อมสร้างเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จก็ทำการส่งมอบไป นี่คือหลักการที่ทางกรมฯ ของเรากำหนดไว้
ในเรื่องความเสียหายก็จะมีผู้รับผิดชอบ ซึ่งได้ดำเนินการมาแล้ว ๒ – ๓ ปี แต่ไม่แน่ใจว่าหน่วย
ละเลยกันหรือไม่ทางหน่วยต้องพิจารณาเอง

อทช.

อยากให้ทั้ง ขทช. และสทช. ที่ได้ทำงานร่วมกับทางจังหวัด จัดทำหลักเกณฑ์และนำมาผนวกกับที่
วศญ.(นายวิศว์) ได้กล่าว ในมุมมองของผู้ที่ได้ทำงานร่วมกับพื้นที่จะสามารถรับรู้ปัญหาได้ดี

รทช.(นายประศักดิ์)

งบประมาณของจังหวัดมาจากขทช. เราได้แสดงศักยภาพให้ผู้ว่าราชการจังหวัดได้เห็น หลาย
จังหวัดถูกแต่งตั้งให้ไปเป็นคณะทำงานมาโดยตลอด บางครั้งก็ได้เป็นหัวหน้ากลุ่มในการดูแลภารกิจ

- รทช.(นายประศักดิ์)** ขอบประมาณของจังหวัด เป็นสิ่งที่ค่อนข้างจะอิสระ ที่ว่าจะลงสายทางเรา หรือสายทางอื่น ๆ ก็ได้ ในขณะนั้นงบประมาณในแต่ละจังหวัดก็เพิ่มอีกประมาณ ๒๐% ก็จะกระทบในเรื่องของคน เพราะฉะนั้นกฎเกณฑ์ที่ท่านอธิบดีได้พูดมาก็น่าจะมีความสำคัญในการวางกติกาเบื้องต้น เท่าที่ ผ่านมาซื้อสิ่งก่อสร้าง ๑๐๐% ไม่ขัด แล้วแขวงฯ ก็มีการสนอง มีบ้างที่ดำเนินการช้าแล้วขัดใจ ผู้ว่าฯ เพราะฉะนั้นก็ควรมีกติกาไว้ โดยท่านอธิบดีต้องการหาผู้ที่คิดหาหลักเกณฑ์ในการ ปฏิบัติ เพื่อผลักดันกลุ่มจังหวัด
- รทช.(นายปฐม)** ขอชี้แจงเท่าที่ทราบก็คือทางจังหวัดต้องให้ข้อมูลกับผู้บริหาร งานพัฒนาหรืองานบูรณาการจังหวัด อบต.หรือ อบจ. ของงบประมาณมาแล้วไม่สามารถดำเนินการได้ ผู้ว่าฯ ต้องให้หน่วยงานอื่น ดำเนินการ ทล.ปฏิเสธไม่ดำเนินการทช. เป็นทางเลือกเดียวของจังหวัด เพราะฉะนั้นที่ว่าเราจะไป ตั้งหลักเกณฑ์ว่าจะรับดำเนินการหรือไม่ คิดว่าทช. ของเราคงจะปฏิเสธไม่ได้ เพราะเป็นข้อจำกัด เลยว่า อบต. อบจ. จังหวัดทำไม่ได้
- อทช.** หลักเกณฑ์ก็ต้องออกมาว่า สิ่งไหนที่เกินขีดความสามารถของ ทช. ที่จะให้ส่วนกลางลงไปช่วยได้ แขวงฯ ต้องรู้ศักยภาพของตัวเอง มีความสามารถในการเรื่องการออกแบบ ควบคุมงานเพียงใด หากมี ไม่มากพอก็ต้องให้ระดับสำนัก หรือระดับส่วนกลางช่วย เห็นด้วยกับท่านรองปฐมฯ ที่เราต้องรับได้ กับทุกสถานการณ์ที่เกิดขึ้น
- ผส.ทช.ที่ ๔** ขอชี้แจง ภารกิจเดิมที่จังหวัดได้มอบหมายมา ทางกรมฯ และผู้บริหารส่วนกลางยังไม่ได้ลง รายละเอียดในเรื่องนี้ หมายถึงว่า การปฏิบัติหน้าที่ในหลายพื้นที่ขึ้นอยู่กับความสามารถเฉพาะตัว ทช. และ ผส.ทช. กรณีที่ได้งบประมาณจากจังหวัดที่มองเห็นศักยภาพ ความสามารถของเรา จังหวัดก็จะมอบให้ทช.หรือ สทช. ดำเนินการ ที่ผ่านมาเป็นลักษณะแบบนี้ ถึงแม้ว่า วศญ.(นาย วิศว์) จะมอบแนวทางไปแล้วบ้าง แต่การที่กำกับโดยหลักเกณฑ์ที่เป็นหลักปฏิบัติทั่ว ๆ ไป กรมฯ ยังไม่เคยเร่งรัดในเรื่องนี้ เพราะฉะนั้นคิดว่าในเมื่อทางกรมฯ เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ หลักเกณฑ์ ต่าง ๆ ก็ควรออกมา ว่าลักษณะการพิจารณาโครงการจะต้องพิจารณาในส่วนไหนอย่างไรบ้าง บาง พื้นที่ทางจังหวัดอาจจะมีข้อจำกัดว่าไม่อยากให้งบประมาณไปลงที่โครงข่ายของเรา เพราะใน ท้องถิ่นก็ยังมีงบอยู่ แต่ในลักษณะของการตั้งงบประมาณบางแขวงฯ ก็เก่ง แทนที่จะตั้ง ชื่อเป็นโครงข่าย ก็ตั้งเป็นชื่อแทน ซึ่งก็ทำให้ได้งบประมาณมาดำเนินการ ซึ่งตรงนี้เป็นความสามารถ เฉพาะตัว แต่แนวทางยังไม่ชัดเจน ถือว่าในโอกาสนี้จะทำให้เกิดประโยชน์หลายอย่างในแง่ของการ พัฒนาโครงข่ายของเรา ก็ควรดำเนินการในประเด็นนี้
- ตามข้อเสนอแนะในข้อที่ ๔ ทาง ททช.กาฬสินธุ์ และคณะทำงานได้นำเสนอเกี่ยวกับการ มอบหมายให้กองแผนงาน เพื่อเป็นการย้าเตือนให้ผู้บริหารทางภูมิภาคและทช.ได้ตื่นตัวอยู่ ตลอดเวลาที่จะต้องมีการติดตาม ซึ่งหน่วยงานกลางที่เหมาะสมที่สุดน่าจะเป็นกองแผนงาน จุดนี้จะ ทำให้ผู้ที่รับผิดชอบในการกรอกข้อมูลต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง คิดว่าจะต้องมีการพัฒนาระบบ อย่างแน่นอน เพื่อที่จะได้มีรายละเอียดของโครงการเพิ่มขึ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหาร สามารถ ตรวจสอบติดตามประเมินได้ ในขณะนี้เพื่อให้เป็นการต่อเนื่องก็ควรมีหน่วยงานกลางในการจัดเก็บ ข้อมูลในแต่ละเดือนหรือสองเดือนต่อครั้ง มานำเสนอให้ผู้บริหาร เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานนั้นมีความ ตื่นตัวในการดำเนินการในเรื่องนี้
- ผส.ทช.ที่ ๑** ขอชี้แจง ทาง ททช. ก็อยากได้งบประมาณจากจังหวัดถ้าในฐานะกรมฯ ก็เกิดความเสียหายในเรื่อง ของการคุมงาน ซึ่งจะต้องใช้งบประมาณของเราเอง เราอาจจะให้กรมฯ เสนอว่าจังหวัดต้อง สนับสนุน เช่น ช่างคุมงานของเราสามารถเบิกเบี้ยเลี้ยง หรือน้ำมันจากหน่วยงานจังหวัดได้ และ หากเกิดความเสียหายภายใน ๒ ปี เราอาจโดนความผิด จึงควรที่จะมีอะไรที่บ่งชี้ว่าเราทำแต่ไม่ใช่

ผส.ทช.ที่ ๑

อยู่ในความรับผิดชอบของเรา เช่น ป้าย และอาจมีเบอร์โทรศัพท์หน่วยงานที่รับผิดชอบแจ้งไว้ในป้ายพร้อมด้วย ซึ่งต้องตกลงกับทางจังหวัดก่อน ก็น่าจะแก้ไขกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้

อทช.

การกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางทช. ก็ต้องรู้ศักยภาพของตัวเองสิ่งไหนที่จะให้สห. หรือกรมฯ ลงไปช่วย เพื่อจะใช้เป็นตัวชี้วัด และดูความสามารถของทช. ด้วย และงบประมาณพัฒนาจังหวัดให้ดำเนินการตามที่ ผส.ทช. ที่ ๘ เสนอแนะตามข้อเสนอแนะในข้อที่ ๔ ให้กองแผนงานดำเนินการรายงานความคืบหน้าในการประชุมผู้บริหารทุกครั้ง งบประมาณพัฒนาจังหวัดที่ให้ ทช. ดำเนินการ ให้ สทช.ที่ ๘ เป็นหลักในการกำหนดหลักเกณฑ์ แนวทางที่จะให้กรมฯ ลงไปช่วย สิ่งที่ ผส.ทช.ที่ ๑ เสนอมาก็เป็นสิ่งที่น่าสนใจ กองแผนงานลองดู ถ้าได้ข้อมูลตรงนี้มาแล้วทั้งประเทศได้เท่าไร สามารถที่จะให้ทาง วศญ.(นายวิศว์ฯ)หารือกับสำนักงบประมาณได้เลย

ผอ.กผง.

ขอชี้แจงงบประมาณจังหวัดเป็นงบปีเดียว ซึ่งปกติงานปีเดียวของกรมฯ มีระยะเวลามาให้ มีระดับในการควบคุมงาน คิดว่าน่าจะเหมือนกัน จังหวัดก็น่าจะสามารถตั้งค่าควบคุมงานได้ เพราะว่าจังหวัดเป็นหน่วยงานที่เสนอ

อทช.

ให้ทาง สทช.ที่ ๘ เอาข้อเสนอเหล่านี้มาเป็นแนวทาง ถ้ามีสถิติเข้ามาปีละ ๑๐๐ ล้านบาท ก็จะเป็นงานประจำที่เราจะต้องไปบริการจังหวัด งบประมาณถึงงบประมาณก่อนเดียวกัน งบประมาณของประเทศทั้งนั้น อยู่ที่ว่าจะนำงบประมาณจากที่เราหรือจังหวัดเท่านั้นเอง

ผส.ทช.ที่ ๘

ขอชี้แจงเพื่อให้เป็นข้อมูลในเรื่องของการจัดทำงบประมาณอย่าง ที่ ผอ.กผง.ได้บอกว่า การทำโครงการเราสามารถที่จะขอประมาณค่าใช้สอย ค่าตอบแทนในโครงการนั้น ๆ ได้เลย เพราะฉะนั้นเรื่องของน้ำมัน ค่าเบี้ยเลี้ยง เราสามารถดำเนินการได้ แต่จะต้องไม่ซ้ำซ้อนกับหน่วยงานที่ดำเนินการอยู่ แต่มีสิ่งที่กังวลก็คือ ลักษณะการทำงานเดิมเนื่องจากว่ากรมฯ อาจจะยังไม่ได้ให้ความสนใจในเรื่องนี้เท่าที่ควร เช่น การทำแบบแปลนทางทช. อาจจะไม่ได้เสนอผ่านสำนักฯ แต่ละจังหวัดก็ดำเนินการกันไปเอง กรณีที่มีปัญหาเกิดขึ้น ทางสำนักฯ ก็ต้องลงไปดูว่าเราจะแก้ปัญหาร่วมกันอย่างไร ส่วนนี้เมื่อกรมฯ ให้ความสนใจ แนวทางที่จะปฏิบัติงานก็จะต้องให้เป็นไปตามแนวทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับกรมทางหลวงชนบท ลักษณะงานถึงแม้จะเป็นงานของจังหวัด แต่เราไม่เคยปฏิเสธว่าเป็นงานของจังหวัด เราถือว่านั่นคือภารกิจที่บุคลากรของกรมฯ ไปทำ ก็คือมาตรฐานเดียวกับกรมทางหลวงชนบทนั่นเอง ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเป็นข้อมูลที่จะกำหนดแนวทางที่เหมาะสมและสอดคล้องกับประโยชน์ของกรมฯ ที่จะได้รับในอนาคตต่อไป

อทช.

สำหรับแนวทางมาตรการนี้ ให้ สทช.ที่ ๙ เป็นผู้จัดทำ และให้ ผชช.ธีรโชติ เป็นผู้ช่วย

วศญ.(นายวิศว์ฯ)

ขอชี้แจง เรื่องค่าสำรวจ ค่าออกแบบ ทางเรามองว่าหากเราได้งานมาแล้วควรจะมีการเสนอค่าสำรวจออกแบบไป แต่ทุกคนก็ยังไม่รับแนวทางนี้ ไปแจ้งเฉพาะค่าก่อสร้างเท่าไร เพราะค่าสำรวจออกแบบ ค่าคุมงาน ฯลฯ มาใช้จ่ายกับทางกรมฯ ตอนพิจารณากรอบได้มองแนวทางพวกนี้ไว้แล้ว ส่วนหนึ่งบางหน่วยอาจจะไม่เคยบอกเราเลยว่ามีบางสัญญากับจังหวัดที่มีปัญหา กรมฯ ไม่ทราบ เพราะไม่มีการติดตามในส่วนนี้ มีบางหน่วยเหมือนกันที่ทำให้กระทบต่องานหลักของเรา ทำให้เราดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพ แต่ส่วนที่ดีคือถ้าถนนเราลงถูกจุดก็ดีไป แต่ที่สปร. และกผง. พบบ่อยที่สุดคือทุกคนพูดว่าขาดอัตรากำลัง ขาดงบประมาณขาดเครื่องจักร เราก็จะพยายามช่วยเหลือ ถ้าเราเพิ่มก็ต้องประเมินศักยภาพของเราด้วย แต่ถ้าต้องการให้กรมฯ สนับสนุนก็พร้อมที่จะได้หารือกับทางกผง.ว่าถ้าเพิ่มงบประมาณและเพิ่มอัตรากำลังให้จะเป็นอย่างไร ก็คงต้องหาวิธีการ รูปแบบในการดำเนินงาน

รทช.(นายประศักดิ์ฯ)

เป็นข้อสังเกตว่าการเบิกเบี้ยเลี้ยง ๑ คนเบิกเบี้ยเลี้ยงเท่าไร เพราะทุกคนมีภาระไปตรวจงาน ไปประชุมบ้าง สุดท้ายจะเบิกเบี้ยเลี้ยงได้เดือนละ ๓,๐๐๐ บาท ต่อให้งานจังหวัดเข้ามา ๑๐๐ ล้านบาท

รทช.(นายประศักดิ์)

ยังงเดือนหนึ่งก็เบิกเบี้ยเลี้ยงได้ ๓,๐๐๐ บาท เป็นเงินที่กรมฯ วางไว้ให้ ขทช.อยู่แล้ว การที่จะไปขอเงินผู้ว่ามาจ่ายเบี้ยเลี้ยง ควรพึงระวังว่าเสี่ยงต่อการเบิกเข้าซ้อน อาจจะถูก สตง.เรียกคืน และอีกอย่างหนึ่งสายทางของเราใช้สัญลักษณ์ของเรา ถ้านำไปใช้ในสายทางของท้องถิ่นมีผลลาคอยู่เสมอ เป็นข้อสังเกตว่าต้องระมัดระวัง

อทช.

ฝาก ผส.ทช.ที่ ๘ ต้องการทราบข้อมูลในการประชุมจังหวัดว่าผู้ว่าฯ สั่งการอะไรกับทาง ขทช. และส่งใครเข้าร่วมประชุม ต้องการประสานกับกระทรวงมหาดไทยในการแทรกเข้ากลุ่มผู้ว่าฯ ทั้งหมดเพื่อที่จะได้ประสานงานและติดตามงานได้ เพราะบางที่ผู้ว่าสั่งการมาแล้ว กรมฯ ก็อยากจะสนับสนุนหรือบางครั้งขทช. ไม่ดำเนินการจะรับรู้

มติที่ประชุม

รับทราบ

- ให้ สทช./ขทช. นำโปรแกรม MPAS มาใช้งาน โดยที่ ศทส.จะจัดประชุม VDO Conference และให้ สทช.ที่ ๘ (นครสวรรค์), สทช.ที่ ๑๖ (กาฬสินธุ์) และ ศทส.ดำเนินการพัฒนาโปรแกรมต่อไป
- มอบหมายให้ กผง.เป็นหน่วยกำกับติดตามข้อมูลในระบบเป็นระยะๆ หากมีข้อมูลเข้ามาและสามารถบริหารจัดการได้ก็ให้ดำเนินการได้ทันที และให้รายงานความก้าวหน้าทุกครั้งที่มีการประชุมผู้บริหาร
- จากการที่จังหวัดมอบหมายให้หน่วยงานในภูมิภาคดำเนินการในงานก่อสร้าง เมื่อถนนเกิดชำรุดเสียหายและมีการลงข่าวในสื่อต่างๆ ก็จะเป็นปัญหาเพราะกรมต้องรับผิดชอบ มอบหมายให้ สทช.ที่ ๙ (อุตรดิตถ์) และ ผชช.จิระโชติ ปัญญาประดิษฐ์ ศึกษาหาวิธีการ จัดทำมาตรการในการรับงานของจังหวัดมาดำเนินการ โดยมาตรการดังกล่าวจะต้องมีการกำหนดขีดความสามารถของหน่วยงานที่จะรับงานด้วย หากดำเนินการไม่ได้อาจจะให้สำนักหรือส่วนกลางเข้าไปช่วยดำเนินการ
- ในการประชุมของจังหวัดนั้น อยากทราบว่าผู้ว่าราชการจังหวัดสั่งงานอะไรให้ทางหลวงชนบทบ้าง ทางหลวงชนบทส่งใครเข้าร่วมบ้าง ฝากให้ ผส.ทักษิณ บุญต่อ ช่วยทำข้อมูลให้ด้วย

๓.๒ การติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานตามมติที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒ จำนวน ๕ เรื่อง

๓.๒.๑ การจัดเตรียมจัดอบรมให้ความรู้ข้อระเบียบเรื่องการจัดซื้อจัดจ้างโดยให้วิทยากรที่มีความรู้ความสามารถจากกรมบัญชีกลางมาให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงชนบทก่อนปีงบประมาณ ๒๕๖๓

ผส.อร.

ในส่วนของการจัดฝึกอบรมให้ความรู้กับบุคลากรของกรมในเรื่องการจัดซื้อจัดจ้าง ได้บรรจุในแผนฯ ดำเนินการจัดฝึกอบรมของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ อยู่แล้ว โดยใช้ชื่อว่า โครงการฝึกอบรม “พัฒนาบุคลากรด้านพัสดุ” โดยมีระยะเวลาในการจัดฝึกอบรม จำนวน ๓ วัน ตั้งแต่วันที่ ๑ - ๓ สิงหาคม ๒๕๖๒ และกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

๑. สำนัก / กอง ส่วนกลางหน่วยละ ๑ คน	รวม	๑๗	คน
๒. สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ - ๑๘ หน่วยละ ๒ คน	รวม	๓๖	คน
๓. แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดหน่วยละ ๒ คน	รวม	๑๕๒	คน
	รวมทั้งสิ้น	๒๐๕	คน

หลักสูตร มี ๓ วัน โดยมีขอบเขต เนื้อหาวิชา ดังนี้

- เสริมประสิทธิภาพ ทักษะ ความรู้ ขั้นตอนและกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแต่ละวิธีตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ วิทยากรจากกรมบัญชีกลาง
- การป้องกันความผิดเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างการตรวจรับงานที่พบความผิดปกติและข้อสังเกตที่ตรวจพบบ่อย วิทยากรจาก สตง.

ผส.อธ.

- แนวทางการแก้ไขปัญหาในการจัดซื้อจัดจ้าง วิทยากรจาก กพด. สบก.
- สรุปประเด็นปัญหาที่พบบ่อยในการปฏิบัติงานด้านพัสดุ วิทยากรจาก สตน.

มติที่ประชุม

รับทราบ

๓.๒.๒ รายงานการปรับปรุงแบบประเมิน ๔ S

ผส.บร.

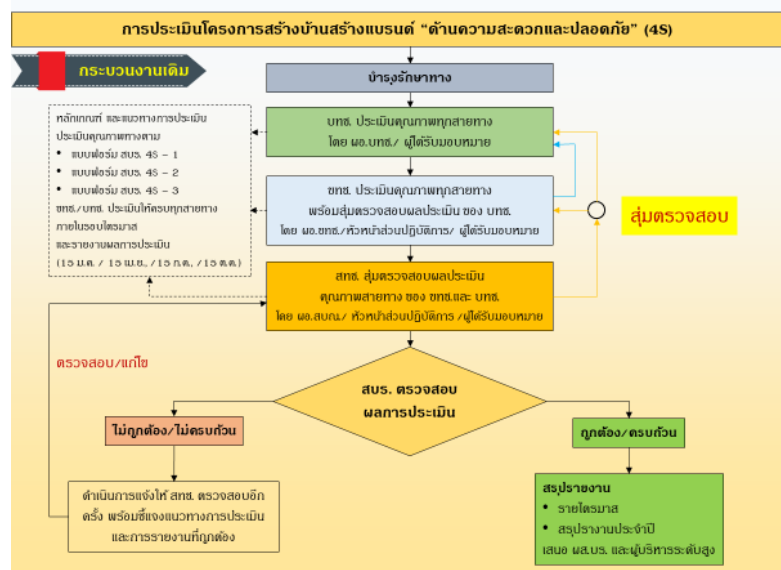
ตามที่ประชุมเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ นั้น ท่านผู้บริหารได้มีความเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการประเมิน ๔s ซึ่งในการประเมินออกมาไม่ตรงกับสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้น และที่ประชุมได้มอบหมายให้ทาง สบร. ไปพิจารณาและปรับปรุงวิธีการประเมิน ซึ่งได้ดำเนินการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

นายธนิตา

จากการประเมินค่อนข้างไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง สำนักบำรุงทางจึงแยกเป็น ๓ ประเด็นที่จะทำให้ผู้ประเมินกับผู้ตรวจสอบเกิดความเข้าใจ โดยมีเกณฑ์การประเมินเดิมดังนี้

ผอ.กบท.สบร.

การประเมินโครงการสร้างบ้านสร้างแบรนด์ “ด้านความสะอาดและปลอดภัย” (๔s)



นายธนิตา

ผอ.กบท.สบร.

ในกระบวนการเดิมที่เราได้แจ้งไว้ให้ทุกหน่วยรับทราบ เมื่อบำรุงรักษาทางเสร็จ หน่วยแรกที่ประเมิน นั่นก็คือ บพข. ต้องประเมินคุณภาพทุกสายทาง โดย ผอ.บพข./ ผู้ได้รับมอบหมาย เมื่อ บพข. ประเมินเรียบร้อยแล้ว ขทข. ประเมินคุณภาพทุกสายทาง พร้อมสุ่มตรวจสอบผลประเมิน ของ บพข.โดย ผอ.ขทข./หัวหน้าส่วนปฏิบัติการ/ ผู้ได้รับมอบหมาย เมื่อทั้ง ๒ หน่วยประเมินเสร็จ ก็ส่งให้ สทข. สุ่มตรวจสอบผลประเมินคุณภาพสายทาง ของ ขทข.และ บพข. โดย ผอ.สบร./ หัวหน้าส่วนปฏิบัติการ / ผู้ได้รับมอบหมาย เมื่อประเมินเสร็จสิ้นก็จะรายงานสำนักงมูทราบ โดยเกณฑ์ในการประเมินตามแบบฟอร์ม ๔s ดังนี้

หลักเกณฑ์ และแนวทางการประเมิน

ประเมินคุณภาพทางตาม

- แบบฟอร์ม สบร. ๔S - ๑
- แบบฟอร์ม สบร. ๔S - ๒
- แบบฟอร์ม สบร. ๔S - ๓

ขทข./บพข. ประเมินให้ครบทุกสายทางภายในรอบไตรมาสและรายงานผลการประเมิน (๑๕ ม.ค. / ๑๕ เม.ย. / ๑๕ ก.ค. / ๑๕ ต.ค.)

เมื่อตรวจประเมินผลแล้วเสร็จ ก็ส่งให้ สบร. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเบื้องต้น หากไม่ถูกต้องครบถ้วน ก็ดำเนินการแจ้งให้ สทข. ตรวจสอบอีกครั้ง พร้อมชี้แจงแนวทางการประเมินและการรายงานที่ถูกต้อง แต่ถ้าหากข้อมูลถูกต้องครบถ้วน ก็สรุปรายงานรายไตรมาส และสรุปรายงานประจำปีต่อไป เสนอ ผส.บร. และผู้บริหารระดับสูง

นายธนิตา

ผอ.กบท.สปร.

ทำไมถึงไม่สอดคล้อง ประเด็นที่เราคิดไว้อาจเป็นเพราะว่า ผู้ประเมินไม่ได้ลงพื้นที่และไม่ได้ตรวจสอบผลประเมินด้วยตนเอง ทำให้ผลการประเมินคลาดเคลื่อน และให้ความสำคัญกับคะแนนมากกว่าการประเมินตามสภาพความเป็นจริง ส่วนผู้ตรวจสอบ อาจสุ่มตรวจสอบสายทางไม่ครอบคลุมพื้นที่ ทำให้ไม่พบสายทางที่ชำรุดเสียหาย /เสื่อมสภาพ

ในส่วนของเกณฑ์ แต่ก่อนเราให้ความสำคัญในด้าน service การทำให้ถนนไม่เป็นหลุมเป็นบ่อ ตามลำดับ

การคำนวณจากคะแนนแต่ละด้าน ดังนี้

ทางสabay (Service)	คะแนนเต็ม	๔.๐๐	คติน้ำหนักที่	๐.๕๐	เท่ากับ	๒.๐๐
ทางสวยงาม (Scenic)	คะแนนเต็ม	๔.๐๐	คติน้ำหนักที่	๐.๒๐	เท่ากับ	๐.๘๐
ทางไม่หลง (Sure)	คะแนนเต็ม	๔.๐๐	คติน้ำหนักที่	๐.๑๕	เท่ากับ	๐.๖๐
ทางปลอดภัย (Safe)	คะแนนเต็ม	๔.๐๐	คติน้ำหนักที่	๐.๑๕	เท่ากับ	๐.๖๐

คะแนนคุณภาพ เท่ากับ ๔.๐๐

จากเกณฑ์เราให้น้ำหนักในด้าน service ถึง ๐.๕ ใน ๑๐๐% เราให้ด้านนี้ถึง ๕๐% เพราะกรณีที่เกณฑ์อื่น ๆ ได้เต็ม แต่สายทางมีหลุมบ่อ หรือเกิดความเสียหาย ก็จะได้คะแนนเต็ม เพราะในด้าน service มีคะแนนอยู่ถึง ๕๐% หากสายทางของท่านชำรุดเสียหาย โอกาสที่สายทางของท่านจะได้ A ไม่มีเลย

ข้อเสนอในการพัฒนา

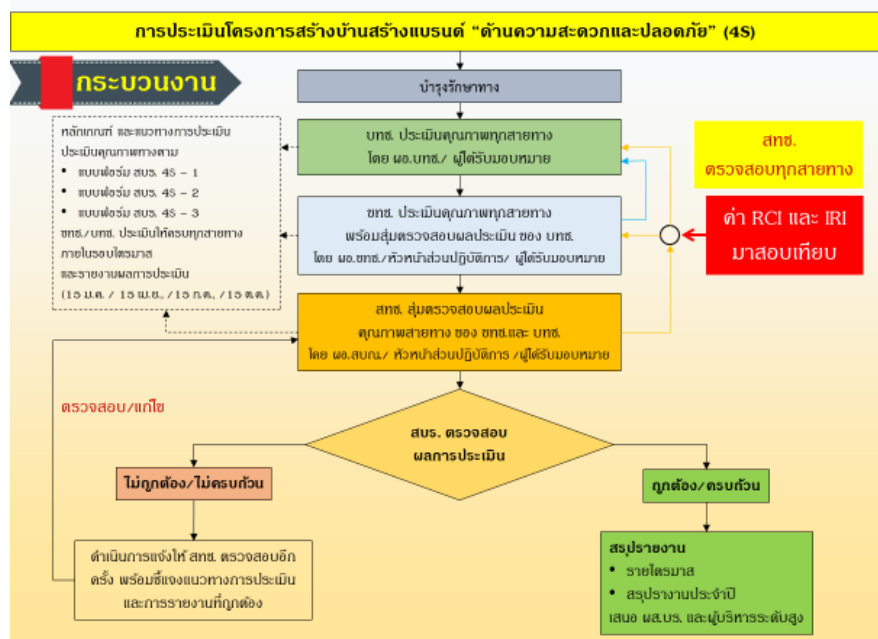
๑. กระบวนการ

กำหนดวิธีการตรวจสอบ ให้มีความเข้มข้นมากยิ่งขึ้น เช่น

๑. นำข้อมูลด้านวิศวกรรม เช่น ค่า IRI หรือ RCI มาสอบเทียบผลประเมิน โดยเฉพาะด้าน Service

๒. แนะนำวิธีการสุ่มตรวจสอบ เช่น ให้ผู้ตรวจสอบ ตรวจสอบทุกสายทางที่อยู่ในแผนซ่อมบำรุงรายไตรมาส ของหน่วยงาน (ที่ดำเนินการแล้ว) จนครบทั้ง ๔ ไตรมาส

๓. สทช. ตรวจสอบผลการประเมินทุกสายทาง ในความรับผิดชอบ
การประเมินโครงการสร้างบ้านสร้างแบรนด์ “ด้านความสะดวกและปลอดภัย” (๔S)



เราก็เพิ่มในส่วนของการตรวจสอบ สำนักฯ อาจตรวจสอบทุกสายทางหรือเอาค่า RCI หรือ IRI มาสอบเทียบ

๒. บุคลากร (ผู้ประเมินและผู้ตรวจสอบ)

นายธนิตา

ผอ.กบท.สปร.

ในด้านบุคลากร ให้ความรู้ กับผู้ประเมินและผู้ตรวจสอบ ซึ่ง สปร. ได้ดำเนินการเบื้องต้น ดังนี้
ผู้ประเมิน

- อบรม ผอ.บพท.(เดิม)
- อบรมเตรียมความพร้อม (ว่าที่) ผอ.บพท. ใหม่
- อบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานบำรุงรักษาทาง

เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ ในงานบำรุงทางและวิธีการประเมิน

ผู้ตรวจสอบ

ในทุกปีประชุมซักซ้อมงานด้านบำรุงทางกับ ผอ.สภม. สทช.ที่ ๑-๑๘ เพื่อทบทวน การ
ตรวจสอบ ติดตาม วิเคราะห์และประเมินผล

แต่ทั้งนี้หากผู้ประเมินและผู้ตรวจสอบ ไม่เข้าใจแนวทางการประเมิน ผลลัพธ์ที่ได้จะไม่
สะท้อนความเป็นจริง

๓. เกณฑ์การประเมิน

แบบฟอร์มปี ๒๕๖๒

แบบฟอร์มปี ๒๕๖๒		การประเมิน	
1. ทางสาย (Service) : (4 คะแนน)		1. ทางสาย (Service) : (4 คะแนน)	
1.1 จุดดูแล	คะแนน	1.1 จุดดูแล	คะแนน
A ไม่ดีเยี่ยม	1.60	A ไม่ดีเยี่ยม	1.60
D ดีเยี่ยม (ไม่มีการซ่อมหรือซ่อม)	0.00	D ดีเยี่ยม (ไม่มีการซ่อมหรือซ่อม)	0.00
1.2 รอยแตก	คะแนน	1.2 รอยแตก	คะแนน
A ดีเยี่ยม (ไม่พบรอยแตก)	0.80	A ดีเยี่ยม (ไม่พบรอยแตก)	0.80
D ไม่ดีเยี่ยม (พบรอยแตก)	0.00	D ไม่ดีเยี่ยม (พบรอยแตก)	0.00
1.3 การซ่อมแซม / ซ่อม	คะแนน	1.3 การซ่อมแซม / ซ่อม	คะแนน
A ครบถ้วน / ซ่อมแซมอย่างเหมาะสมและมีขั้นตอน	0.80	A ครบถ้วน / ซ่อมแซมอย่างเหมาะสมและมีขั้นตอน	0.80
B ครบถ้วน / ซ่อมแซมอย่างเหมาะสมแต่ไม่มีขั้นตอน	0.40	B ครบถ้วน / ซ่อมแซมอย่างเหมาะสมแต่ไม่มีขั้นตอน	0.40
D ไม่ดีเยี่ยม (ซ่อมแซม/ไม่ดำเนินการ)	0.00	D ไม่ดีเยี่ยม (ซ่อมแซม/ไม่ดำเนินการ)	0.00
1.4 การไม่ส่งผลกระทบ	คะแนน	1.4 การไม่ส่งผลกระทบ	คะแนน
A ครบถ้วน	0.60	A ครบถ้วน	0.60
B ครบถ้วนบางส่วน (มากกว่า 50%)	0.40	B ครบถ้วนบางส่วน (มากกว่า 50%)	0.40
C ครบถ้วนบางส่วน (น้อยกว่า 50%)	0.20	C ครบถ้วนบางส่วน (น้อยกว่า 50%)	0.20
D ไม่ดีเยี่ยม	0.00	D ไม่ดีเยี่ยม	0.00
1.5 ความปลอดภัย	คะแนน	1.5 ความปลอดภัย	คะแนน
A รายงานอันตรายให้ สปร.ทราบ	0.20	A รายงานอันตรายให้ สปร.ทราบ	0.20
D ไม่รายงานให้ สปร.ทราบ	0.00	D ไม่รายงานให้ สปร.ทราบ	0.00
รวม	4.00	รวม	4.00

เพิ่มความเข้มข้น ด้าน Service โดยแยกประเภทความเสียหาย ให้ผู้ประเมินเห็นได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ได้แก่

- รอยแตกแบบหนังจะเข้ หากผู้ประเมินไม่ดูให้ชัดเจน อาจมองไม่เห็นว่าเป็นหลุม ก็อาจให้คะแนนว่าดี แต่รอยแตกนี้ทั้งวันนาน ๆ เกิดเสียหายขึ้นมา ก็ต้องมีการประเมินใหม่ ซึ่งผู้ประเมินต้องมียุทธศาสตร์ความรู้ในเรื่องการประเมินความเสียหายด้วย

- ยบุตัวเป็นแอ่งร่องล้อ ก็ไม่เป็นหลุม ก็ให้คะแนนว่าไม่เสียหาย แต่จริง ๆ แล้วมันคือความเสียหาย

- ผิวทางหลุดร่อน ก็ยังไม่เป็นหลุม บางทีผู้ประเมินอาจมองว่ามันไม่เป็นหลุม ก็ยังประเมินว่าไม่มีหลุมบ่อ แต่จริงแล้วผิวทางเริ่มเสื่อมคุณภาพหลุดร่อนแล้ว

ทั้งนี้ทั้งนั้นการปรับปรุงก็จะต้องมีการเชิญ รวบรวม ระดมความคิดเห็น ข้อเสนอแนะกับหลาย ๆ หน่วยงานของภูมิภาคมาร่วมด้วย ซึ่งทาง สปร. ก็ต้องมีการปรับปรุงแบบฟอร์ม และรายงานต่อไป

รทช.(ประจักษ์คำ)

ผู้ประเมินตรงช่วงเวลาที่ต้องประเมิน และก็มาตรฐานของผู้ตรวจประเมิน ทั้งนี้ได้มีอะไรสอดแทรกเข้าไปหรือไม่

นายธนิตา

ผอ.กบท.สปร.

โดยปกติเราจะให้ ผอ.หมวดฯ กับ ผอ.แขวงฯ ไปลงพื้นที่ ถ้าดูในแบบฟอร์ม ๔๘ จะให้มีรูปถ่ายด้วยหลัก ๆ ทั้ง ผอ.หมวดฯ กับ ผอ.แขวงฯ มีความรู้ในการประเมิน และให้ประเมินทุกไตรมาส ถ้าเรามีข้อมูลในการเอกซเรย์ในเรื่องถนนทุก ๑๕ - ๓๐ วัน รายงานทุก ๓๐ วัน นั้นหมายความว่า

นายธนิตฯ

ผอ.กบท.สปร.

ทุกหน่วยมีการวิ่งดูถนนในความรับผิดชอบของตนเองอยู่แล้ว ทุกกิโลเมตรด้วยซ้ำไปในทุก ๓๐ วัน ใน
เพราะฉะนั้นการประเมินก็ไม่ใช่เรื่องยาก

ผส.บร.

โดยหลักสูตรของ สปร. ทุกหลักสูตร จะมีเรื่อง OS บรรจุอยู่ในการอบรมทุกครั้ง แม้กระทั่ง ผอ.
บทช. ข้าราชการใหม่ ว่าที่ ผอ.บทช. แล้ววิศวกรที่เราอบรมไปก็มี

วศญ.(นายวิศว์ฯ)

เท่าที่ดูข้อมูลบางครั้งมันเข้ามาเชิงปริมาณ แต่คุณภาพก็มีบ้างที่หลุด ก็พยายามที่จะตรวจว่าสิ่งที่
เข้ามามันเป็นคุณภาพ ตอนนี้สำนักบำรุงทางก็ได้ไปเพิ่มระบบ IRI หรือ RCI หรืออาจจะต้องมีการ
อัปเดตหรืออัปเดตโอมาด้วย

ผส.ทช.ที่ ๑๐

ขอเสนอแนะข้อคิดเห็นในเรื่องเกณฑ์ของ สปร. ก็เข้าใจว่าได้ตั้งเกณฑ์นี้มานานแล้ว โดยเฉพาะใน
เรื่อง Service ที่ตั้ง ๐.๕ แต่ว่าประเด็นคือในยุคปัจจุบันนี้ในเรื่องความปลอดภัยก็สำคัญ เกณฑ์การ
ให้คะแนนค่อนข้างต่ำเกินไป สปร. ลองหารือกับ สอป. ว่าจะปรับเกณฑ์นี้เพิ่มได้หรือไม่ เพื่อให้เข้า
กับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยการลดจากด้านทางสวยงาม (Scenic) กับทางไม่หลง (Sure)

ผส.บร.

ในประเด็นนี้ สปร. ได้มีแนวคิดไว้แล้ว ในเรื่องความปลอดภัยมี ๒ ตัว คือ ทางสบาย (Service) กับ
ทางปลอดภัย (Safe) อีกตัวหนึ่งเป็นความปลอดภัยทางอ้อม คือ ทางไม่หลง (Sure) บางครั้งอย่าง
ที่เราเห็นในกรณีที่เขาไม่ถูกทาง มันมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ ตรงนี้เราก็จะไปเพิ่ม ก็คิดอยู่แล้ว แต่
อย่างท่าน วศญ.(นายวิศว์ฯ) ว่าขอให้ลดหลุมบ่อก่อน แล้วถึงจะมาปรับลดเกณฑ์เหล่านี้ให้
สอดคล้อง

มติที่ประชุม

รับทราบ

๓.๒.๓ รายงานการดำเนินงานโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน

ผส.อป.

ความคืบหน้าของโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน สืบเนื่องจากการประชุมครั้งที่แล้ว คือเรื่องป้าย
บอกตำแหน่ง กม. บริเวณหน้าโครงการถนนสวยฯ ตอนนี้ความคืบหน้าของโครงการทั้ง ๖๘๐
โครงการ ก็แยกเป็นเหลือจ่าย ๒ ครั้ง ในส่วนของ ๖๓ อีกส่วนหนึ่ง ๔๐๐ โครงการ มอบให้นาย
สิทธิชัย ศิริพันธุ์ ผู้อำนวยการกลุ่มบริหารแผนงานงบประมาณ นำเสนอรายละเอียด

นายสิทธิชัยฯ

ผอ.กบพ.สอป.

ในส่วนของเรื่องสืบเนื่องจากการประชุมเดือนที่แล้ว ประเด็นของการเพิ่มป้ายในช่วงก่อนเข้าเขต
ชุมชน (Gateway) โดยให้ระบุตำแหน่งจุดเริ่มต้นเขตชุมชนทั้งสองด้าน ทาง สอป. ก็ได้เวียนเรื่องไป
แล้ว ตามบันทึกที่ด่วนที่สุด คค.๐๗๒๙.๓/ว๔๘๗ ลงวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๒ เรื่องแก้ไขแบบ
โครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้านครั้งที่๒ ให้เพิ่มป้ายในช่วงก่อนเข้าเขตชุมชน

ด่วนที่สุด		บันทึกข้อความ	
ส่วนราชการ สำนักผู้อำนวยการกองความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาวิศวกรรมจราจร โทร.๐ ๒๕๕๓ ๕๔๕๔			
ที่	คค.๐๗๒๙.๓/ว ๔๘๗	วันที่	๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๒
เรื่อง แก้ไขแบบโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน ครั้งที่ ๒			
เรียน เวียนตามหมายเหตุ			
ตามที่ สอป. ได้มีบันทึกข้อความ ด่วนที่สุด ที่ ๐๗๒๙.๓/ว ๕๔๒ ลงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒ เรื่องโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน และบันทึกข้อความด่วนที่สุด ที่ ๐๗๒๙.๓/ว ๕๔๓ ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๒ เรื่องแก้ไขแบบโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน โดย สอป. ได้แจ้งแนวทางการออกแบบโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้านและแจ้งแก้ไขแบบเพิ่มเติม เพื่อให้หน่วยงานนำไปประยุกต์ใช้ในการออกแบบ นั้น			
สืบเนื่องจากการประชุมผู้บริหาร เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติให้เพิ่มป้ายในช่วงก่อนเข้าเขตชุมชน (Gateway) โดยให้ระบุตำแหน่งจุดเริ่มต้นเขตชุมชนทั้งสองด้าน สอป. จึงได้เพิ่มเติมป้ายดังกล่าว โดยให้ติดตั้งในเสาเดียวกับป้าย ๓-๓๗ (เขตชุมชนวัดความเร็ว) โดยมีลักษณะและขนาดต่างๆ ดังนี้ตามแบบป้าย น-๘ ตามแบบมาตรฐานทาง กรมทางหลวงชนบท ๒๕๖๑ สอป. จึงขอส่งแบบแก้ไข (เอกสารแนบ) จำนวน ๒ แผ่น มาเพื่อประกอบการออกแบบ ต่อไป			
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป			
๑			
(นายวิชาญ วิเศษวงศ์)			
ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการกองความปลอดภัย			

นายสิทธิชัยฯ
ผอ.กบพ.สอป.

เพิ่มป้ายในช่วงก่อนเข้าเขตชุมชน (Gateway) โดยให้ระบุตำแหน่งจุดเริ่มต้นเขตชุมชนทั้งสองด้านสอป.จึงได้เพิ่มเติมป้ายดังกล่าวโดยให้ติดตั้งไว้เสาเดียวกันกับป้าย ต - ๗๗ (เขตชุมชนลดความเร็ว)โดยมีลักษณะและขนาดต่าง ๆ ของป้ายตามแบบป้าย น - ๘ ตามแบบมาตรฐานงานทางกรมทางหลวงชนบท ๒๕๖๑

ในส่วนของจำนวนโครงการตามที่ ผส.อป. ได้รายงานเบื้องต้น ส่วนของโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้านก็จะแบ่งเป็น ๒ ส่วนหลัก ๆ ส่วนที่ ๑ ใช้งบประมาณเหลือจ่ายของปี ๒๕๖๒ ซึ่งได้จัดจ้างไปแล้ว ๒ ครั้ง อีกส่วนหนึ่ง คือ ที่ตั้งในงบประมาณปี ๒๕๖๓ ซึ่งในภาพรวมก็จะมีโครงการอยู่ในทุกจังหวัด เป้าหมายของโครงการทั้งหมดอยู่ที่ ๖๘๐ แห่ง ซึ่งตอนนี้ได้ครบตามจำนวน รวมทั้งสิ้น ๖๐๔ โครงการ

๑. งบประมาณเหลือจ่ายปี พ.ศ.๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๑) จัดจ้างเรียบร้อยแล้ว จำนวน ๑๑๖

โครงการ ๑๒๑ หมู่บ้าน/แห่ง

๒. งบประมาณเหลือจ่ายปี พ.ศ.๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๒) จัดจ้างเรียบร้อยแล้ว จำนวน ๘๒ โครงการ

๙๑ หมู่บ้าน/แห่ง

สรุปงบประมาณเหลือจ่ายปี พ.ศ.๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๑ และ ครั้งที่ ๒) จำนวน ๑๙๘ โครงการ ๒๑๒ หมู่บ้าน/แห่ง

๓. เพิ่มโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้านในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๔๐๖ โครงการ ๔๖๘ หมู่บ้าน/แห่ง เป็นโครงการที่อยู่ในกองแผนงานฯ ของสำนักบำรุง และของ สอป. ซึ่งเป็นแผนงานเดิมที่ได้เสนอไว้แล้ว เพื่อเตรียมความพร้อมของแบบและประมาณราคาโดยการปรับปรุงเพิ่มเติมรูปแบบโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้านเข้าในแผนงานโครงการในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓

ส่วนเป้าหมายสุดท้าย ต้องการให้ดำเนินโครงการ ทั้ง ๑๘๐ แห่ง เริ่มต้นวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ สิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ซึ่งขณะนี้ทาง สอป. ก็มีการรายงานครั้งแรกเข้าไปที่กระทรวงคมนาคม และต้องรายงานอย่างต่อเนื่องทุก ๓ เดือน

สรุปรายงานความก้าวหน้าโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน

ลำดับ	รายการ	โครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้าน (ครั้งที่ 1 + ครั้งที่ 2)		ร้อยละ
		โครงการ	แห่ง/หมู่บ้าน	
1	โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง	139	151	70.20
2	โครงการที่ทราบผลจัดซื้อจัดจ้าง	47	48	23.74
3	โครงการที่ลงนามในสัญญาแล้ว	12	13	6.06
4	โครงการแล้วเสร็จ	-	-	-
รวม		198	212	

ในส่วนของการจัดจ้าง และงบประมาณรายจ่าย ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ กับ ครั้งที่ ๒ ขณะนี้มีการลงนามในสัญญาแล้ว จำนวน ๑๒ โครงการ ทราบผลโครงการ ๔๗ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ๑๓๙ โครงการ ข้อมูลนี้เป็นข้อมูล ณ วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ในส่วนงบประมาณ ๒๕๖๓ ก็อยู่ระหว่างการขอรับการจัดสรรในปีหน้า

วศยุ.(นายวิศว์ฯ)

ในปี ๒๕๖๓ บางหน่วยกำลังปรับแผนฯ ขอให้ปรับโครงการนี้เข้าไปด้วย เพราะว่าบางโครงการเราเริ่มตรวจสอบแล้วว่าหากเข้าช้อนเราก็จะตัดออก

รทช.(นายประศักดิ์)

ได้รับการประสานงานกับท่านอาจารย์เฉลิมชัยฯ จะให้เราเข้าไปนำเสนอโครงการในวันนี้ จึงเรียนไปว่าขอเป็นครั้งหน้า เพราะฉะนั้นจะนำข้อมูลจาก สอป. หลังการประชุมกันจะเตรียมที่จะนำไปนำเสนอในเรื่องของป้าย จำนวนโครงการที่จะดำเนินการ ทั้ง ๖๘๐ กับ ๓ โครงการของสำนักก่อสร้างสะพาน ขอบุญเกล้าฯ ขอเข้ามา ในลักษณะโครงการที่ได้รับฟังจากท่านอาจารย์เฉลิมชัยฯ โครงการของเรามีผลกระทบทางกว้างจริง เพราะมันกระจายไปทั่ว ๖๘๐ และก็ดำเนินการไปจนถึง ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓

มติที่ประชุม

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้ทุกหน่วยงานในส่วนภูมิภาคที่กำลังดำเนินการปรับแผน ขอให้คงโครงการถนนสวยหน้าหมู่บ้านเอาไว้ด้วย อย่าปรับออกจากแผน

๓.๒.๔ รายงานความก้าวหน้าการจัดทำอุทยานเครื่องจักรที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

ผส.ทช.ที่ ๔

ความเป็นมาและแนวคิดการจัดทำอุทยานเครื่องจักรฯ

๑. ท่าน รทช. มานพ สุสิทธิ์ มีบัญชาให้สำนักเครื่องกลและสื่อสาร แจ้ง สทช.ที่ ๑ - ๑๘ ดำเนินการสำรวจพร้อมจัดทำข้อมูลเครื่องจักร
๒. จากการลงพื้นที่หน่วยต่างๆในสังกัด พบข้อมูลเครื่องจักรที่ไม่ได้ใช้งาน บางรายการรอขายทอดตลาด (ส่วนใหญ่เป็นชนิดจักรกลหนัก และเป็นรุ่นเก่าแก่ไม่เหมาะกับการใช้งานในสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน)
๓. จากการจำแนกบัญชีเครื่องจักร พบว่าเครื่องจักรเก่าแก่ทั้งหมดเหมาะแก่การเก็บไว้ให้คนรุ่นหลัง ไว้ศึกษาเป็นประวัติศาสตร์ สร้างความภาคภูมิใจ เป็นการเล่าขานตำนานทางในอดีตเป็นอย่างดี

บัญชีครุภัณฑ์นายพาหนะและขนส่งสทช.ที่ ๔ (เพชรบุรี)

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ลำดับ ที่	ชนิดเครื่องจักร	จำนวน ทั้งสิ้น (คัน)	ประจำการอยู่ที่หน่วยงาน										
			สทช.ที่ 4 (คัน)	ททช.ปอ. (คัน)	ททช.ทบ. (คัน)	ททช.ร.บ. (คัน)	ททช.ส.ส. (คัน)	ททช.ส.ค. (คัน)	ททช.จอมบึง (คัน)	บทร.ทป. สะแก (คัน)	บทร.ปราง บุรี (คัน)	บทร.ชะอำ (คัน)	
1	รถตรวจการณ์	17	3	2	2	3	4	1	1				
2	รถเก๋ง	1						1					
3	รถบรรทุกขนาดเล็ก 1 คัน	11	1	1		2	1	2	3	1			
4	รถบรรทุกขนาดเล็ก สองครั้ง	30	5	2	3	5	3	6	2	2	1	1	
5	รถบรรทุกขนาดเล็ก สองตอน	30	8	1	5	3	3	6	1	1	1	1	
6	รถตู้โดยสารขนาดเล็ก	6	1	1	1	1		2					
7	รถบรรทุกขนาดใหญ่	8	1	2	3	1					1		
8	รถบรรทุกขนาดกลาง	4			1			2				1	
9	รถบรรทุกข้อมมิวลาตยา	12		2	2	1	2	2	2	1			
10	รถบรรทุกน้ำ 6,000 ลิตร	20	4	3	2	2	3	3	1		1	1	
11	รถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง	1	1										
12	รถบรรทุกพ่วงท้าย	15	3	2	1	2	2	2	1	1	1		
13	รถบรรทุกติดถังแก๊ส	9	1	1	2	1	1	1		1		1	
14	รถบรรทุกติดถังดับเพลิง (PR)	1	1										
15	รถหัวลาก	5	2	1		2							
16	รถบรรทุกยกย้ายเครื่องจักรชนิดไฮดรอลิค	2		1	1								
17	แทรกเตอร์ขนาดใหญ่	2	1						1				
18	แทรกเตอร์ขนาดกลาง	1	1										
19	รถตัดหญ้า	6	1		1	1	1	1		1			
20	รถตัดหญ้า จุฬาลง	8	1	1		1	1	1	1	1		1	
21	รถเกี่ยวนวดขนาดใหญ่	8	3	1	1	1	1	1					
22	รถตัดหญ้า	4	2	1		1							
23	รถตัดหญ้าสะเทือน	1	1										
24	รถตัดหญ้าสะเทือน	14	2	1	1	3	1	1	2	1	1	1	
25	เครื่องสูบน้ำแบบกังหัน	15		2	1	4	5		2	1			
26	รถตัดหญ้าสะเทือนขนาดเล็ก	7			1	1	1	2	1	1			
27	หัวลากพ่วงกลางสูง	6	2	1		2				1			
28	หัวลากพ่วงต่ำ	7		1	2		2		1	1			
29	รถกวาดและดูดฝุ่น	1	1										
30	รถบรรทุกข้อมมิวลาตยาแอลซีพี	3	1								1	1	
31	รถบรรทุกเครื่องขยายเสียง	1	1										
32	รถดูดน้ำโคลน	9	1	1	2	1	1	2	1				
33	รถกระเช้าแบบไฮดรอลิค	1	1										
34	เครื่องสูบน้ำแบบกังหัน	3		1	1			1					
35	เครื่องสูบน้ำแบบกังหัน	4	1	1				1		1			
36	เครื่องสูบน้ำแบบกราฟฟิค	3						1	1	1			
37	เครื่องสูบน้ำแบบสายสะพาน	42	4	16	3				6	13			
38	เครื่องสูบน้ำ	4		2			1		1				

ผส.ทช.ที่ ๔

รายการเครื่องจักรที่พร้อมให้การสนับสนุน (POOL) หน่วยงาน สทช.ที่ ๔ /ททช. / บพข.
ในกำกับ สทช.ที่ ๔ รายงาน ณ วันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ที่	ชนิดเครื่องจักร	สังกัด	ทะเบียน	ยี่ห้อ	สภาพ	สถานะการใช้งาน	ภาพถ่าย	หมายเหตุ	ที่	ชนิดเครื่องจักร	สังกัด	ทะเบียน	ยี่ห้อ	สภาพ	สถานะการใช้งาน	ภาพถ่าย	หมายเหตุ
1	รถบรรทุกน้ำ	สทช.ที่ 4	95-0701 มม	DAEWOO	C	สนับสนุน ททช.รบ.			5	รถบรรทุกน้ำ	ททช.รบ.	50-4628 มม.	ISUZU	A	POOL		
2	รถบรรทุกน้ำ	สทช.ที่ 4	95-0702 มม	DAEWOO	B	POOL			6	รถบรรทุกน้ำ	ททช.ปช.	81-0035 ปช.	DAEWOO	D	POOL		
3	รถบรรทุกน้ำ	สทช.ที่ 4	81-3442 ทบ	DAEWOO	C	ปช.4024			7	รถบรรทุกน้ำ	ททช.สค.	20-4142 มม.	DAEWOO	C	POOL		
4	รถบรรทุกน้ำ	สทช.ที่ 4	92-5973 มม	ISUZU	A	ปช.4024			8	รถบรรทุกน้ำ	ททช.สค.	81-0422 สค.	DAEWOO	C	POOL		
									9	รถบรรทุกน้ำ	ททช.สค.	81-3228 ทบ	DAEWOO	C	POOL		

บัญชีอัตราค่าจ้างเหมาที่ปฏิบัติงาน ส่วนเครื่องจักรกล และ พนักงานขับฯ
สังกัด สทช.ที่ ๔ /ททช. / บพข. ในกำกับ สทช.ที่ ๔ รายงาน ณ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ลำดับ ที่	หน่วยงาน	ตำแหน่ง								รวม จนท. ทั้งสิ้น (คน)
		วิศวกรเครื่องกล ชำนาญการ (คน)	นายช่างเครื่องกล อาวุโส (คน)	นายช่างเครื่องกล ชำนาญงาน (คน)	นายช่างเครื่องกล (พร.) (คน)	พนักงานขับฯ (ตป.) (คน)	พนักงานขับฯ (พร.) (คน)	ผู้ช่วยช่างหัวไป (ตป.) (คน)	พนักงานขับฯ (รายเดือน) (คน)	
1	สทช.ที่ 4	1	1			15	2	1		20
2	ททช.รบ.				1	7	2	2		12
3	ททช.ปช.					6	3	1	2	12
4	ททช.รบ.			1	1	9		4		15
5	ททช.สค.			1		6				7
6	ททช.สค.						3			3
7	บพข.จอมบึง					3			2	5
8	บพข.พิบูลย์						1		4	5
รวม		1	1	2	2	46	11	8	8	79

มีคำสั่งกรมฯ ที่ ๙๘๑/๒๕๖๒เรื่อง จัดตั้งหมวดบำรุงทางหลวงชนบทพะอ้อมโดยมีพื้นที่ตั้ง บพข. ๑๔
ไร่ ๑ งานบนถนนเลียบชายฝั่งทะเลมีพื้นที่มากพอสมควรจึงมีแนวคิดที่จะแบ่งพื้นที่จัดทำอุทยาน
เครื่องจักรกรมทางหลวงชนบท(พะอ้อม)

เส้นทางอุทยานเครื่องจักรฯ



ผล.ทช.ที่ ๔



ที่ กม.๗๔ จาก กม.๐ ของเรา ก็จะมีพื้นที่ที่ทาง ผอ.แขวงฯ ได้ประสานกับท้องถิ่นเป็นที่สาธารณะ ซึ่งเราได้ดำเนินการขั้นตอนในการขออนุญาต ในเบื้องต้นได้เจรจากันเรียบร้อยแล้ว แต่ว่าอยู่ในขั้นตอนอนุญาต เป็นขั้นตอนตามกฎหมาย ก็เริ่มดำเนินการนำเครื่องจักรเข้าไปในพื้นที่ปรับพื้นที่ในจุดที่เป็นกองขยะเดิม ก็มีการขุดฝังกลบ ก็จะเห็นว่าบริเวณใกล้กับที่ตั้งอุทยานฯ เป็นแหล่งท่องเที่ยว เราคาดหวังว่าประชาชนมาเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้ ก็จะแวะเที่ยวชมอุทยานฯ ของเรา

ความคืบหน้าการปรับปรุง สถานที่ตั้งอุทยานเครื่องจักร กรมทางหลวงชนบท (ชะอำ)



ผส.ทช.ที่ ๔



นี่ก็เป็นภาพการเริ่มดำเนินการ โดยระดมกำลังทั้งบุคลากร เครื่องจักร ทั้งของ ขทช. ที่อยู่ในกำกับของสำนักฯ ในขณะนี้เร่งปรับปรุง ตำแหน่งที่จะทำอุทยานฯ เป็นพื้นที่ส่วนหน้าของพื้นที่ทั้งหมด ใช้น้ำที่ประมาณ ๒ ไร่กว่า ณ วันนี้ก็ได้ปรับปรุง ได้รับความร่วมมือจากทาง ผส.สอ. (นายอมรฯ) จัดหาสถาปนิกมาดูและทำแบบร่างให้



รูปแบบ อุทยานเครื่องจักร ออกแบบโดย สำนักสำรวจออกแบบ



ผส.ทช.ที่ ๔

เครื่องจักรเก่าที่รวบรวมมาจาก ขทช.ในสังกัด และ จาก สคก. นำมาประจํากรมฯ



ความคืบหน้าในการจัดซื้อ , พ่นทรายขัดสนิม และ ทำสีจริง เครื่องจักรที่จะนำไปประจําการ ณ อุทยานเครื่องจักรชะอำ



แผน/ผล การจัดทำอุทยานเครื่องจักร กรมทางหลวงชนบท (ชะอำ)

ลำดับที่	รายการ	แผน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	หมายเหตุ
		ผล	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3 4	
1	ประสานงานขอซื้อรถแบ็กโฮคันที่เดิม	ผล	80%					
2	ขอเช่ารถแบ็กโฮคันเดิม ค่าเช่ารถแบ็กโฮ และรถแบ็กโฮ	ผล	100%					
3	ปรับพื้นที่ดินบริเวณ วางตั้งบริเวณอุทยานเครื่องจักร	ผล	100%					
4	วางแนวรั้วและก่อสร้างรั้วสวนหินชั่วคราว	ผล		5%				
5	ปรับปรุงถนนเข้า และถนนภายในบริเวณสวนหิน	ผล		5%				
6	ประสานงานให้ช่างสำรวจบริเวณอุทยานเครื่องจักร	ผล				20%		
7	ประสานงานขอเช่ารถแบ็กโฮคันเดิม	ผล				100%		
8	สำรวจที่ดินบริเวณที่ดินที่อุทยานเครื่องจักร	ผล		100%				
9	ปรับปรุงที่ดิน พื้นที่เครื่องจักรเดิมเข้าอุทยาน	ผล			20%			
10	ก่อสร้างฐาน คสล. เพื่อจอดเครื่องจักรบริเวณอุทยาน	ผล						
11	เคลื่อนย้ายเครื่องจักรจากสวนหินที่เดิมไว้	ผล						
12	ปรับปรุงที่ดินและปรับแต่งบริเวณโดยรอบอุทยาน	ผล						

- รทช.(นายมานพ)** ได้แจ้งไปทุกสำนักฯ ให้ดำเนินการเตรียมจัดทำอุทยานเครื่องจักรฯ เกิดจากที่ท่านอธิบดีฯ ได้ไปตรวจงาน ประชุมหมวดบำรุงทางที่จังหวัดตาก ก็ไปแวะที่พิษณุโลก ก็ไปเห็นเครื่องจักรสวย ๆ ของพิษณุโลกอยู่มากมาย เป็นความโชคดีที่เกิดจากความล่าช้าของเรา ท่านอธิบดีเลยให้นำไปทำเป็นอุทยานฯ สทช.ที่ ๔ เลยตอบสนองโดยการทำเป็นตัวอย่างมาก่อน สทช.ที่ ๘ ก็เริ่มดำเนินการแล้วที่บริเวณศูนย์ประชุมของเรา หลายๆ สทช. ก็มีการขับเคลื่อนแล้ว เบื้องต้นทางเครื่องกลก็มีการตรวจสอบบัญชีเครื่องจักรที่เรามีอยู่ เพื่อที่จะคัดเลือกคันที่เหมาะสมที่จะนำไปไว้ในอุทยานฯ
- อทช.** สทช.มีการดำเนินการแล้วบ้างหรือไม่ แล้วมาดูละ สทช.ไหนมีเครื่องจักรเก่าที่สุด
- ผส.ทช.ที่ ๒** อยู่ในขั้นตอนการสำรวจเครื่องจักร
- ผส.ทช.ที่ ๓** สทช.ที่ ๓ มีพื้นที่สำหรับจัดตั้งอุทยานฯ แต่พื้นที่มีจำกัด ก็อาจจะหาพื้นที่ที่เหมาะสมมากกว่านี้ และกำลังดำเนินการตรวจสอบเครื่องจักร
- ผส.ทช.ที่ ๕** สทช.ที่ ๕ มีพื้นที่บริเวณด้านหน้าสำนักงาน ออกแบบไว้บางส่วน แต่เมื่อตอนของงบประมาณ ๓ ปีที่แล้วไม่ได้รับงบประมาณก็ชะลอไป แต่ก็เอาตามแบบเดิมที่เคยออกแบบไว้เอามาปรับปรุงและใช้งาน
- ผส.ทช.ที่ ๖** สทช.ที่ ๖ ยังไม่มีพื้นที่ในการจัดตั้งอุทยานฯ
- ผส.ทช.ที่ ๗** สทช.ที่ ๗ มีพื้นที่แขวงทางหลวงชนบทอุบลราชธานี และขณะนี้กำลังติดต่อสถาปนิกเพื่อออกแบบ ส่วนเครื่องจักรมีจำนวนมากพอสมควร ตัวหลักก็จะมี รถบดกับบูลโดเซอร์ที่จอดอยู่สำนักฯ
- ผส.ทช.ที่ ๘** สทช.ที่ ๘ ดำเนินการอยู่ในพื้นที่ศูนย์ฝึกอบรมฯ ที่จังหวัดตาก ขณะนี้กำลังดำเนินการทำ TOR โดยได้เงินเหลือจ่ายจากกองแผนงาน อีกส่วนหนึ่งคือหน้าสำนักงาน ถนนสายเอเชีย เมื่อเดินทางจากนครสวรรค์หรือจาก กทม. จุดนั้นจะเป็นโค้ง ในส่วนที่เป็นด้านหน้าสำนักงาน ก็ได้จัดเตรียมพื้นที่วางเครื่องจักรไว้ ๓ ชั้น เพื่อเป็นสัญลักษณ์ เมื่อคนผ่านมาจะได้รู้ว่านี่คือ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๘ ขณะนี้กำลังดำเนินการอยู่ ๒ แห่ง
- ผส.ทช.ที่ ๙** สทช.ที่ ๙ ได้เลือกพื้นที่แขวงทางหลวงฯ สุโขทัย และดำเนินการสำรวจข้อมูลเครื่องจักร และก่อนที่จะมาประจำอยู่ที่ สทช.ที่ ๙ ท่าน ผส.สมบุญฯ ก็มีโครงการทำแล้วไว้หน้าตึกสำนักงานละ ๑ ชั้น
- ผส.ทช.ที่ ๑๐** สทช.ที่ ๑๐ โดยตัวสำนักต้องเข้าไปในซอย และส่วนแขวงทางหลวงชนบทบางแห่งก็อยู่ในซอยหรือด้านหน้าไม่มีพื้นที่ ที่ได้สำรวจมาก็น่าจะมีที่หมวดบำรุงทางฯ ของอำเภอฝาง ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักและตัวอาคารอยู่ลึก ด้านหน้ามีพื้นที่ว่างสำหรับจัดตั้งอุทยานฯ นอกจากนั้นยังมีหนองน้ำสาธารณะของเขตอำเภอ ก็น่าจะเป็นจุดที่เหมาะสม
- ผส.ทช.ที่ ๑๑** สทช.ที่ ๑๑ มีอยู่ ๑ คันตั้งอยู่หน้า สทช. แต่พื้นที่ของสำนักฯ ค่อนข้างแคบ ขณะนี้กำลังสำรวจข้อมูลจำนวนเครื่องจักร กำลังประสานกับ สดก.ปรากฏว่าได้จำหน่ายไปเป็นจำนวนมากแล้ว ส่วนในพื้นที่ที่จะจัดตั้งได้ก็น่าจะเป็น ขทช.นครศรีธรรมราช เพราะมีพื้นที่กว้างมากพอ
- ผส.ทช.ที่ ๑๒** สทช.ที่ ๑๒ ดำเนินการในพื้นที่ศูนย์ฝึกอบรมของ สทช.ที่ ๑๒
- ผส.ทช.ที่ ๑๓** สทช.ที่ ๑๓ กำลังหาหรือเรื่องพื้นที่ในการดำเนินการว่าจะเป็นที่จังหวัดสระแก้ว หรือ ฉะเชิงเทรา ส่วนเครื่องจักรกลมีจำนวนมากพอสมควร

ผส.ทช.ที่ ๑๔

สทช.ที่ ๔ ได้มีการประชุมพิจารณา เนื่องจากตัวสำนักฯ มีพื้นที่ค่อนข้างแคบ ก็พิจารณาในพื้นที่
หมวดฯ บางส่วน ซึ่งจะอยู่ติดกับทางหลวงหมายเลข ๔ ก็มีความเหมาะสม อยู่ระหว่างที่จะส่งแผน
ที่ให้ สสอ. พิจารณาออกแบบ

ผส.ทช.ที่ ๑๕

สทช.ที่ ๑๕ มีพื้นที่ใน สทช.ที่ ๑๕ เอง และ ขทช.หนองคาย กำลังพิจารณาอยู่ ๒ พื้นที่

ผส.ทช.ที่ ๑๖

สทช.ที่ ๑๖ จะดำเนินการในพื้นที่ของห้วยสีทนซึ่งเป็นที่ดินสร้างอาคารใหม่ของ ขทช.กาฬสินธุ์ และ
มองไว้อีกจุดหนึ่งก็คือ นครพนม ที่มีพื้นที่กว้าง

ผส.ทช.ที่ ๑๗

สทช.ที่ ๑๗ กำลังหาพื้นที่ แต่เรื่องเครื่องจักรมีความพร้อมแล้ว

ผส.ทช.ที่ ๑๘

สทช.ที่ ๑๘ มีพื้นที่บริเวณหน้าสำนักฯ

อทช.

ฝากดูเรื่องความเหมาะสมในการติดตั้งเครื่องจักร การตกแต่งบริเวณพื้นที่จัดตั้งอุทยานฯ ถ้าบาง
พื้นที่ไม่มีพื้นที่ในการจัดวางเครื่องจักร แต่มีเครื่องจักรจำนวนมาก ก็ลองเจรจากับท้องถิ่นที่มีที่
สาธารณะ ถ้าเขาสนใจที่จะเอาเครื่องจักรของเราไปตั้งเป็นอุทยานฯ ตามแนวคิดของเรา ก็สามารถ
ที่จะบูรณาการร่วมกันได้

มติที่ประชุม

รับทราบ

๓.๒.๕ รายงานความก้าวหน้ารายละเอียดของแบบและประมาณการเบื้องต้น

ของโครงการอุทยานเครื่องจักรของกรมทางหลวงชนบท

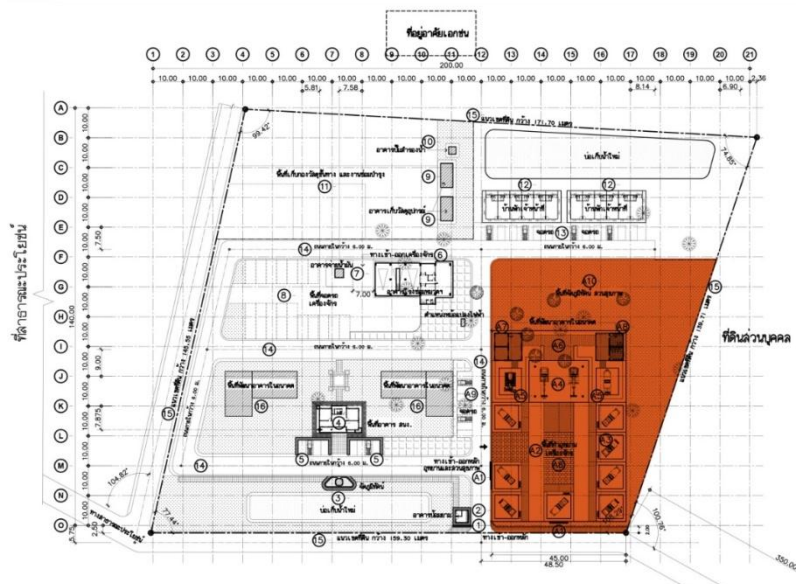
นายอมรฯ

ผชช.สสอ.

สืบเนื่องจากเดือนที่แล้วที่ สสอ. ได้นำเสนอกรอบแนวคิดในการจัดทำอุทยานเครื่องจักรกลขณะนี้
ก็ได้มีการจัดทำแบบแนะนำเบื้องต้น เพื่อให้ สทช. ทั้ง ๑๘ แห่ง นำไปปรับปรุงใช้ให้เข้ากับสภาพ
พื้นที่ของแต่ละ สทช. กำหนด โดย สสอ. ได้กำหนดแบบออกมาโดยมีองค์ประกอบสำคัญอยู่ ๔
องค์ประกอบ ก็คือ

๑. ทางเดินรอบ ๆ ตัวแท่นเครื่องจักร
๒. แท่นเครื่องจักร จะแบ่งเป็น ๒ แบบ ได้แก่
 - แบบล้อยาง ก็จะมีวางบนแท่นเหล็ก
 - แบบล้อเหล็ก ก็จะมีวางพื้นราบ ๆ
๓. ป้ายอธิบายประวัติของเครื่องจักร
๔. ปรับปรุงเครื่องจักรที่เก่า เป็นสนิม ก่อนที่จะนำไปวาง

ผังบริเวณต้นแบบแนะนำการจัดวางพื้นที่ใช้สอยของโครงการ



ผส.ทช.ที่ ๔

เนื่องจากแบบตัวอย่างนี้เป็นพื้นที่ของ สทช.ที่ ๔ ซึ่งมีพื้นที่กว้าง ประมาณ ๒ – ๓ ไร่ จึงสามารถวางเครื่องจักรได้ถึง ๑๕ คัน สำหรับ สทช. อื่น ท่านสามารถไปปรับลดได้

ในส่วนของผังต้นแบบที่ทาง สสอ. ได้เตรียมไว้ มี ๒ ส่วนหลัก ๆ คือ

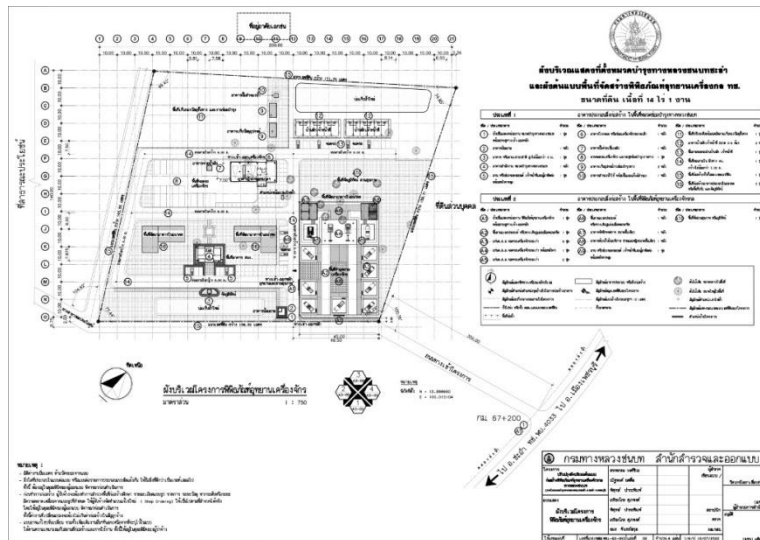
๑. ส่วนประกอบการใช้งานของพิพิธภัณฑ์อุทยาน ประกอบด้วย (กรณีเร่งดำเนินการช่วงแรก)

- ขนาดพื้นที่ ที่ต้องใช้ประมาณ ๕๐.๐๐x๕๐.๐๐ ม.หรือประมาณ ๓ ไร่
- ลานคอนกรีตจอดรถเครื่องจักรที่ใช้จัดแสดงขนาด ๑๐.๐๐x๑๐.๐๐ ม. /ต่อ ๑ ชุด
- ลานทางเดินปูบล็อกคอนกรีต เพื่อชมนิทรรศการ
- ป้ายชื่อของโครงการพิพิธภัณฑ์ฯ

๒. ส่วนประกอบการใช้งานของพิพิธภัณฑ์อุทยานประกอบด้วย (กรณีพัฒนาในอนาคต)

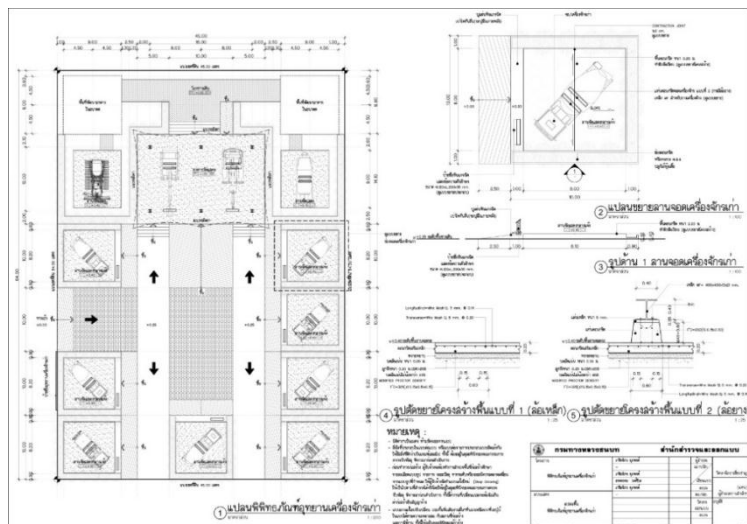
- หลังคาคลุมเครื่องจักร จำนวน ๒ คันขนาด ๑๐.๐๐x๑๖.๐๐ สูงไม่เกิน ๑๐ ม.
- อาคารจัดนิทรรศการขนาดเล็กชั้นเดียว
- อาคารห้องน้ำส้วมชายและหญิง อย่างละ ๒ ห้อง และสำหรับผู้พิการ ๑ ห้อง
- งานรั้วกั้นโดยรอบ
- งานปรับภูมิทัศน์ หรือจัดสวนสุขภาพ

แสดงผังแนะนำการจัดวาง



รายละเอียดของแบบก็จะเป็นผังร่วมกับหมวดบำรุง หรือสำนักงานตามพื้นที่แต่ละที่ แต่ในแบบอยู่ที่ประมาณ ๒ – ๓ ไร่

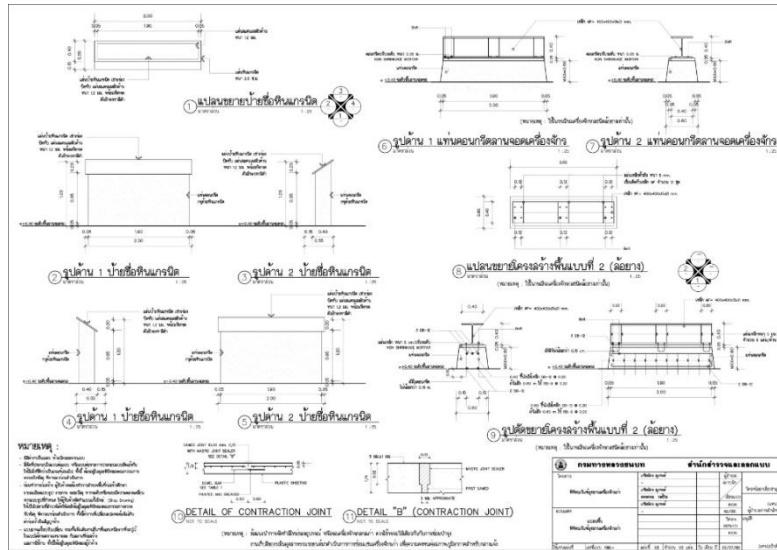
แสดงผังขยาย และลานจอด



ผส.ทช.ที่ ๔

แบบขยายของลาน ในแบบจำลองนี้มีที่วางจำนวน ๑๒ คัน จากข้อมูลของ สทช.ที่ ๔ สามารถวางได้ ๑๕ คัน

แบบขยายแผ่นรอง เครื่องจักรชนิดล้อยาง และป้าย



งานประมาณการราคาในเบื้องต้น

๑. ส่วนประกอบการใช้งานของพิพิธภัณฑ์อุทยาน ประกอบด้วย (กรณีเร่งดำเนินการช่วงแรก)

- ลานคอนกรีตจอดรถเครื่องจักรที่ใช้จัดแสดงขนาด ๑๐.๐๐x๑๐.๐๐ ม.เป็นเงิน ๕๘,๙๖๘.- / ๑ ชุด ** ขนาดใหญ่ เป็นเงิน ๓๓๑,๐๔๐.- จำนวน ๑ ลาน **จำนวนทั้งสิ้น ๑๕ คันจอด
- ลานทางเดินปูบล็อกคอนกรีต เพื่อชมนิทรรศการ พื้นที่ประมาณ ๙๖๓ ตร.ม. เป็นเงิน ๗๕๑,๑๔๐.-
- ป้ายชื่อแสดงรายละเอียดเครื่องจักรเป็นเงิน ๘,๙๕๗.-/ ๑ ชุดรวมก่อสร้างช่วงเร่งดำเนินการ (กรณีของ สทช.๔ เพชรบุรี เป็นเงินทั้งสิ้น ๑,๗๘๓,๑๑๙.-)

๒. ส่วนประกอบการใช้งานของพิพิธภัณฑ์อุทยานประกอบด้วย (กรณีพัฒนาในอนาคต)

- หลังคาคลุมเครื่องจักร จำนวน ๒ คัน ขนาด ๑๐.๐๐x๑๖.๐๐ สูงไม่เกิน ๑๐ ม. พื้นที่ประมาณ ๑๖๐.๐๐ ตร.ม. เป็นเงิน ๑,๑๐๐,๐๐๐.- / ๑ หลัง
- อาคารจัดนิทรรศการขนาดเล็กชั้นเดียว พื้นที่ประมาณ ๘๕.๐๐ ตร.ม. เป็นเงิน ๑,๕๕๐,๐๐๐.- / ๑ หลัง
- อาคารห้องน้ำส้วมชายและหญิง อย่างละ ๒ ห้อง และสำหรับผู้พิการ ๑ ห้อง พื้นที่ประมาณ ๘๕.๐๐ ตร.ม. เป็นเงิน ๑,๕๕๐,๐๐๐.- / ๑ หลัง
- งานรั้วกันโดยรอบ
- งานปรับภูมิทัศน์ หรือจัดสวนสุขภาพรวมก่อสร้างช่วงพัฒนาในอนาคต (กรณีของ สทช.๔ เพชรบุรี เป็นเงินทั้งสิ้น ๕,๔๖๐,๐๐๐.-)

รทช.(นายมานพ)

แบบก็สามารถไปปรับได้ตามสภาพของพื้นที่ แต่ในเบื้องต้นอยากให้ตรวจสอบเครื่องจักรที่นำมาวางก่อน เพื่อที่จะให้สถาปนิกออกแบบได้ว่าจะวางไว้จุดไหน ถ้าหากมีเครื่องจักรไม่พอก็ให้สำนักเครื่องกลส่งไฟล์ให้กับทุกหน่วย ว่าเครื่องจักรแบบที่ต้องการมีอยู่ ขทช./ สทช. ไหน เพื่อที่จะนำมาวางที่อุทยานฯ ของเรา โดยใช้หลักการดำเนินการเอง เหมือน สทช.ที่ ๔ ที่นำร่องไปก่อน เป็นการใช้เครื่องจักรและบุคลากรของเราเอง

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

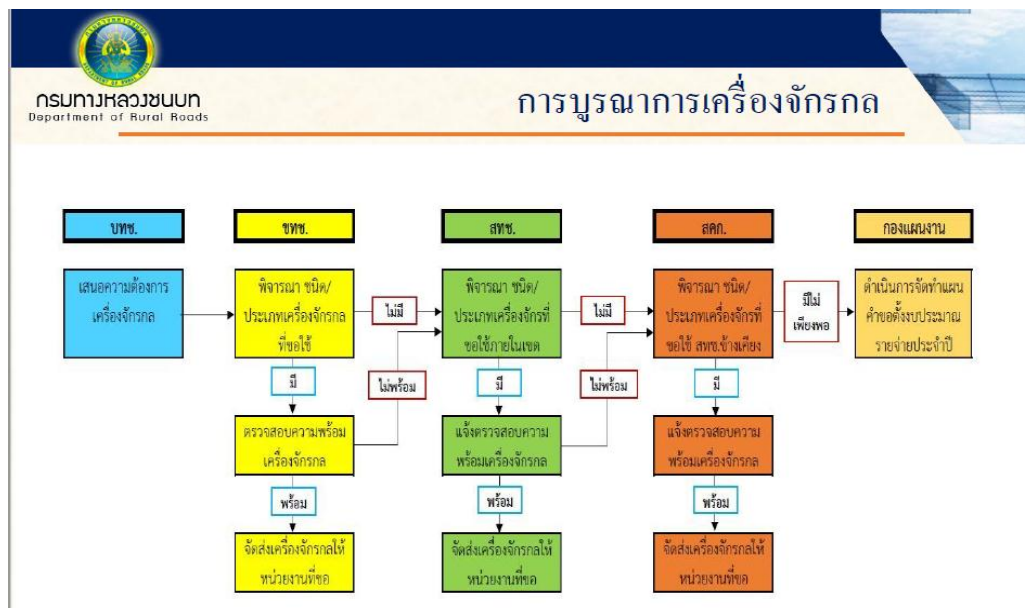
เรื่องพิจารณา จำนวน ๔ เรื่อง

๔.๑ การบริหารจัดการเครื่องจักรกล

นายปรเมศวร์ฯ

ผอ.กวบ.สคก.

การบริหารเครื่องจักรกล ตามกรอบที่อธิบดีได้มอบอำนาจออกไป ซึ่งปัจจุบันจะเป็นลักษณะแบบนี้ คือ ถ้า บทช. มีความต้องการขอใช้เครื่องจักรก็จะส่งแบบคำขอมาท่าง ขทช. ในสังกัด ขทช.ก็จะมีหน้าที่ตรวจสอบเครื่องจักรที่ บทช. ขอมมา ถ้ามีก็พร้อมที่จะจัดส่งเครื่องจักรไปให้ทาง บทช. ที่ได้ทันที ถ้าในกรณีที่ ขทช. ตรวจสอบแล้วว่าไม่มีเครื่องจักร ขทช. ก็ต้องทำหนังสือส่งเรื่องมาที่ สำนัก สำนักก็ต้องตรวจสอบในเขตพื้นที่ สทช.ที่ ๑ - ๑๘ ว่ามีหรือเปล่า ถ้ามีก็ต้องส่งเครื่องจักรไปให้ในหน่วยงานที่ขอมมา หรือถ้าดูแล้วใน สทช.ที่อยู่ในสังกัดไม่มี ต้องทำหนังสือส่งเรื่องไปขอที่ สคก. จะเป็นผู้ดูแลในภาพรวมให้ว่า สทช.ที่ใกล้เคียงที่สุดมีเครื่องจักรหรือเปล่า ถ้ามี สคก.จะเป็นผู้แจ้งให้ สทช.ที่ใกล้เคียงส่งเครื่องจักรเข้าไปช่วย เครื่องจักรบางประเภทในภาพรวมของ สทช.ที่ไม่มีเลย สคก.จะเป็นหน่วยจัดทำคำขอประมาณเพื่อตั้งงบประมาณ ส่งกองแผนงานดำเนินการต่อไป



ต่อเนื่องจากอุทยานเครื่องจักร ดูจากข้อมูลแล้วทางเรารับ - โอน เครื่องจักรมา กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทและกรมโยธาธิการมีจำนวนทั้งหมด ๓,๖๓๘ รายการ และมาซื้อใหม่ตอนที่ตั้งเป็นกรมทางหลวงชนบทมีจำนวนทั้งหมด ๓,๐๐๓ รายการ เหตุผลที่ซื้อใหม่มีอยู่ ๒ กรณี คือซื้อเพิ่มเติมในส่วนที่ขาดกรอบในส่วนหนึ่ง และส่วนใหญ่จะซื้อทดแทนซึ่งมีประมาณ ๒,๐๐๐ คันตอนนี้ขายไปได้แล้วประมาณ ๔๐๐ คัน แต่ต้องการขายเพิ่มประมาณ ๑,๖๐๐ คัน เป็นข้อตกลงกับสำนักงบประมาณว่าในเมื่อเราให้เหตุผลในการซื้อทดแทน ในเมื่อเราทดแทนมาแล้วเราต้องขายของเก่าออกไป

จำแนกตามสภาพ

- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| ๑. สภาพ A : มีสภาพการใช้งานได้ดีมาก | จำนวน ๒,๒๗๔ รายการ |
| ๒. สภาพ B : มีสภาพการใช้งานได้ดี | จำนวน ๙๔๗ รายการ |
| ๓. สภาพ C : มีสภาพการใช้งานได้พอใช้ | จำนวน ๑,๘๐๙ รายการ |
| ๔. สภาพ D : มีสภาพการใช้งานได้ไม่ดี | จำนวน ๑,๐๔๓ รายการ |
| ๕. สภาพ E : มีสภาพการใช้งานไม่ได้ | จำนวน ๕๖๘ รายการ |
| รวม | จำนวน ๖,๖๔๑ รายการ |

นายประเสริฐ
ผอ.กวน.สคก.

จากข้อมูลสภาพเครื่องจักรจะเห็นว่าสภาพเครื่องจักรส่วนใหญ่ยังพอใช้งานได้ กล่าวคือ สภาพ A B C มีจำนวน ๕,๐๓๐ รายการ หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๕.๗๔ ซึ่งแสดงว่าเครื่องจักรกลกรมทางหลวงชนบทอยู่ในภาพรวมมีขีดความสามารถหรือศักยภาพ หรือมีสมรรถนะความพร้อมในการปฏิบัติงานค่อนข้างสูง

จำแนกตามอายุการใช้งาน

๑. อายุการใช้งาน ๑ – ๕ ปี	จำนวน ๑,๘๖๔ รายการ
๒. อายุการใช้งาน ๖ – ๑๐ ปี	จำนวน ๖๕๑ รายการ
๓. อายุการใช้งาน ๑๑ – ๑๕ ปี	จำนวน ๔๔๐ รายการ
๔. อายุการใช้งาน ๑๖ ปีขึ้นไป	จำนวน ๓,๖๘๖ รายการ
รวม	จำนวน ๖,๖๔๑ รายการ

โดยทั่วไป กำหนดอายุการใช้งานเฉลี่ยของเครื่องจักรกลที่เหมาะสมไว้เท่ากับ ๑๕ ปี หรือมากกว่าเล็กน้อย แม้ว่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงชนบทส่วนใหญ่มีสภาพที่ใช้งานได้ แต่ด้วยเหตุที่เครื่องจักรกลมีอายุการใช้งานนานเกิน ๑๕ ปี มีจำนวนมากถึงร้อยละ ๕๕.๕๐ ดังนั้นจำเป็นต้องมีแผนจัดหาทดแทนส่วนที่มีอายุการใช้งานนาน และจัดหาเพิ่มเติมในส่วนที่ยังขาดแคลน โดยเฉพาะเครื่องจักรกลในชุดซ่อมปกติทางลาดยาง

กรอบยานพาหนะ



กรมทางหลวงชนบท

Department of Rural Roads



กรอบยานพาหนะ

สทช.ที่ 1-18

รายการ	จำนวน (คัน)	ชนิด/ประเภทยานพาหนะ
ติดตามโครงสร้าง		
สทช.	1	รถยนต์ตรวจการณ์
ฝ่ายบริหาร	2	
กลุ่มวิชาการและถ่ายทอด	4	
ส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์	2	รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่ง 2 ตอน ขับเคลื่อน 2 ล้อ/4 ล้อ+หลังคาไฟเบอร์กลาส
ส่วนบูรณะ	2	(พิจารณาจัดหาตามสภาพภูมิประเทศในเขตความรับผิดชอบ)
ส่วนเครื่องกล	2	
ติดตามชุดมาตรฐานเครื่องจักรกล		
ชุดติดตามและประเมินผล	2	รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่งตอนครึ่ง ติดตั้งหลังคาอลูมิเนียม
ชุดก่อสร้างทางลูกรัง	2	รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่งตอนครึ่ง ติดตั้งหลังคาอลูมิเนียม
ชุดผิวทางลาดยาง	1	
รวมทั้งสิ้น	18	

ชทช. 76 จังหวัด				
รายการ	จำนวน (คัน)	ชนิด/ประเภทยานพาหนะ		
ติดตามโครงสร้าง				
ชทช.	1	รถยนต์ตรวจการณ์		
ฝ่ายบริหาร	1			
ฝ่ายปฏิบัติการ	1	รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่งตอนครึ่ง ติดตั้งหลังคาอูมิเนียม		
ฝ่ายวิชาการ	2	(พิจารณาจัดหาตามสภาพภูมิประเทศในเขตความรับผิดชอบ)		
ฝ่ายเครื่องกล	1			
ติดตามชุดมาตรฐานเครื่องจักรกล				
ชุดติดตามและประเมินผล	2	รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่งตอนครึ่ง ติดตั้งหลังคาอูมิเนียม		
ชุดซ่อมบำรุงทาง		รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่งตอนครึ่ง ติดตั้งหลังคาอูมิเนียม		
- ชุดซ่อมปกติทางลูกรัง	n	(พิจารณาจัดหาตามสภาพภูมิประเทศในเขตความรับผิดชอบ)		
- ชุดซ่อมปกติทางลาดยาง		จำนวนขึ้นกับระยะทางในเขตความรับผิดชอบ โดยใช้เกณฑ์การคิดที่ 150กม./คัน/ชุด		
รวมทั้งสิ้น	8+n			

บพช. 110 หมวด				
รายการ	จำนวน (คัน)	ชนิด/ประเภทยานพาหนะ		
ติดตามโครงสร้าง				
บพช.	1	รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่งสองตอน ขับเคลื่อน 2 ล้อ / 4 ล้อ + หลังคาไฟเบอร์กลาส		
ติดตามชุดมาตรฐานเครื่องจักรกล				
ชุดซ่อมปกติทางลาดยาง	2	รถบรรทุกขนาดเล็ก แบบที่นั่งตอนครึ่ง ติดตั้งหลังคาอูมิเนียม		
รวมทั้งสิ้น	3			

นายปรเมศวร์
ผอ.กواب.สคก.

กรอบชุดมาตรฐานเครื่องจักรกล

รายการ

ขีดความสามารถ

ชุดเครื่องจักรของ สทช.ที่ ๑ - ๑๘

- | | |
|-------------------------|----------------|
| ๑. ชุดก่อสร้างทางลูกรัง | ๑๐ กม./ปี/ชุด |
| ๒. ชุดผิวทางลาดยาง | ๑๐๐ กม./ปี/ชุด |
| ๓. ชุดสนับสนุน | - |

ชุดเครื่องจักรของ บทช. ๗๖ จังหวัด

- | | |
|--------------------------|----------------|
| ๑. ชุดซ่อมปกติทางลูกรัง | ๑๕๐ กม./ปี/ชุด |
| ๒. ชุดซ่อมปกติทางลาดยาง | ๑๕๐ กม./ปี/ชุด |
| ๓. ชุดเสริมซ่อมทาง | - |
| ๔. ชุดสนับสนุน (ชุดเล็ก) | - |

ชุดเครื่องจักรของ บทช. ๑๑๐ หมวด

- | | |
|--------------------|---|
| ๑. ชุดซ่อมบำรุงทาง | - |
|--------------------|---|

อทช.

กรมฯ ต้องการให้พวกเราได้ช่วยเสนอปัญหาที่อยู่ในสทช. ขทช. และ บทช. เกี่ยวกับเครื่องจักร เครื่องจักรเป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับในงานของกรมทางหลวงชนบท มีอยู่ทั้งหมด ๖,๖๔๑ รายการ ก็เหมือนกับมีคนทั้งหมด ๖,๖๔๑ คน จะทำอย่างไรกับการบริหารจัดการเครื่องจักรจำนวน ๖,๖๔๑ รายการนี้ให้ทำงานได้อย่างประสิทธิภาพมากที่สุดสามารถทำงานได้ครบ ๑๐๐ % ไม่ต้องการเห็นเครื่องจักรจอดอยู่เฉย ๆ นิ่ง ๆ ใครมีปัญหาอะไรขอให้ช่วยนำเสนอ เพื่อที่จะได้ให้แนวทางด้านบริหารจัดการเครื่องจักรกลมอบให้กับ สคก. รับไปพิจารณาดำเนินการไปบริหารจัดการเครื่องจักรกลของกรมฯ ให้สอดคล้องกับงานในภารกิจของกรมฯ ที่รับผิดชอบดำเนินงานอยู่

ผส.ทช.ที่ ๑

ปัญหาเครื่องจักรของ สทช.ที่ ๑ มีอยู่ ๒ กรณี ปัญหาแรกก็คือตัวเครื่องจักรกล เครื่องจักรกลที่มีอยู่ปัจจุบันก็พอเพียง เพียงแต่ว่าเครื่องจักรกลบางรายการที่ใช้งานหนัก สทช.ที่ ๑ แจ้งขอซ่อมปรากฏว่า สคก. จัดเงินงบประมาณมาให้เพื่อซ่อมเครื่องจักรตัวอื่น คือไม่ได้จัดงบประมาณตามตัวที่แจ้งขอซ่อมไป ซึ่งเรื่องนี้ สคก.แจ้งวิธีในการซ่อมเครื่องจักรกลว่าจะใช้กำหนดตามอายุการใช้งาน ซึ่งจะไม่ตรงกับการปฏิบัติงานที่แท้จริงเพราะการปฏิบัติงานสำหรับเครื่องจักรกลที่ใช้งานบ่อยมักจะเสีย ซึ่งเมื่อไม่ได้งบประมาณซ่อม ตามที่ร้องขอไป ทางหน่วยก็จะแก้ปัญหาโดยการซ่อมแซมเพื่อการใช้ได้เป็นการชั่วคราวไปก่อน ซึ่งก็จะส่งผลให้เครื่องจักรกลตัวนี้เสียหายหนักมากขึ้นในปีถัดไป จึงอยากจะขอให้ สคก. เปลี่ยนนโยบายเรื่องการจัดสรรงบประมาณสำหรับการซ่อมเครื่องจักรกลใหม่ คือถ้า สทช.หรือหน่วยงานเรียงลำดับความสำคัญมาแล้วน่าจะจัดสรรงบประมาณตามนั้นก่อน ส่วนมากก็จะได้หน่วยงานละเครื่องจักร สำหรับเครื่องจักรที่เก่าโดยเฉพาะประเภทรถบรรทุก ผมอยากเสนอให้ซื้อเป็นรถบรรทุกขนาด ๑๐ ล้อ ไว้บ้างเพราะว่ารถบรรทุกขนาด ๖ ล้อที่ทางเรามีอยู่ บางครั้งก็ขนบรรทุกได้ไม่เพียงพอ ด้วยอายุของเครื่องจักรเองที่ทำให้กำลังที่จะขนของวัสดุก็ลดจำนวนลงต่อเที่ยว ซึ่งจากประสบการณ์ที่ผมเคยอยู่ทำงานอยู่ที่เมืองกาญจนบุรีได้นำรถบรรทุกขนาด ๖ ล้อ ไปขนวัสดุได้นิดเดียว แต่ถ้าเป็นรถบรรทุกขนาด ๑๐ ล้อ ก็จะสามารถขนได้จำนวนมากและประสิทธิภาพการทำงานของเราก็จะรวดเร็วยิ่งขึ้นปัญหาที่สองคือเรื่องบุคลากร ตอนนี้ลูกจ้างประจำทยอยเกษียณอายุราชการไปหลายคนแล้ว ขณะนี้บุคลากร ๑ คน ขับเครื่องจักรกลถึง ๓ คัน ซึ่งสทช.ก็อยากจะได้บุคลากรเข้ามาทำงานเป็นพนักงานราชการซึ่งจะมีความรับผิดชอบกับเครื่องจักรมากหน่อย ทุกวันนี้ให้พนักงานที่ทำงานเป็นรายเดือนเข้าไปฝึกทำงาน ทำได้แต่ความรับผิดชอบกับเครื่องจักรกลยังไม่มากพอซึ่งจะทำให้เครื่องจักรกลที่มีอยู่อาจจะมีความเสียหายมากกว่าที่ควรจะเป็น

- อทช.** กรมฯ ต้องการที่จะปฏิรูปเครื่องจักรกลใหม่ ถ้าหากว่าเครื่องจักรกลที่ใช้งานอยู่ไม่มีปัญหาที่ใช้งานตามรูปแบบเดิม ถ้าหากมีปัญหาที่หาวิธีการแก้ไขเพื่อให้ใช้งานได้
- ผส.ทช.ที่ ๑** ขอเสนอ การแก้ไขปัญหาไฟฟ้าแสงสว่าง ไม่จำเป็นต้องซื้อรถกระเช้า เพราะมีทางกระเช้าสามารถนำรถลากตัวนี้ไปก็เป็นกระเช้าขึ้นไปก็สามารถใช้ซ่อมไฟฟ้าแสงสว่างได้เลยราคาถูกกว่าเพราะไม่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนตัว จะคล้ายกับนั่งร้าน ผมว่าราคาถูกกว่าสามารถซื้อให้ ขทช.ไว้ใช้งานได้ โดยเฉพาะ ขทช.ที่ตั้งอยู่ในเขตเมือง รถกระเช้าได้เวียนให้ขทช.ใช้งานคนละเดือนแล้วก็ยังไม่ทัน เพราะว่าบางทีไฟฟ้าดับเราต้องไปตรวจสอบก่อน บางทีตรวจสอบข้างล่างก่อนไม่ได้เพราะไม่ทราบสาเหตุว่าไฟฟ้าดับเพราะอะไร ถ้าจะไปตรวจสอบข้างบนเสาไฟฟ้าก็ต้องเสียเวลานำรถกระเช้าออกไป บางทีรถกระเช้าไปคันเดียวก็ต้องมีรถนำผมว่ามันเปลืองทรัพยากรถ้าซื้อตัวหางลากตัวนี้ก็สามารถใส่ในชุดซ่อมในรถกระบะลากไปได้เลยก็น่าจะทำงานได้ดีกว่า
- รทช.(นายมานพ)** นั่งร้านก็เป็นแนวคิดที่ดี ขอรูปแบบมาดูหน่อย ทาง สคก.บอกว่าไม่ได้มาตรฐาน
- นายปรเมศวร์ฯ** ตอนนี้รถเทรนเลอร์ตัวกระเช้าได้ไปปรึกษากับทางบริษัทยูนิคแล้ว ทางบริษัทได้ให้รูปแบบการติดตั้งกระเช้ามาแล้ว สามารถติดตั้งได้
- รทช.(นายมานพ)** เรื่องไฟฟ้าถ้าหากว่าพื้นที่มี Connection กับท้องถิ่น อบต. เทศบาล จะมีรถของเขายอยู่แล้วส่วนมากจะใช้ตรงนั้นได้ ซึ่งเร็วกว่า ถ้าเกิดกรณีต้นไม้หักทางเขาจะมาช่วยเหลือจัดการได้เลยชาวบ้านก็ไม่ได้สนใจว่าถนนเส้นนี้เป็นของหน่วยงานไหน ทางกรมฯ ก็พยายามอยู่ว่าเราจะจัดรถไปกวาดให้ในสายทางที่เป็นถนน ๔ เลน ซึ่งไม่เหมาะที่จะใช้คนไปกวาด ปีหน้าก็จะตั้งเป้าหมายไว้อยู่แต่จะอยู่ Workload ของแต่ละพื้นที่ แต่ถ้า Workload น้อยก็จะชะลอไปก่อน กำลังพิจารณาอยู่
- อทช.** งบดำเนินการเองมีสำนักไหนยังไม่มีบ้างไหม
- นายดำรงศักดิ์ฯ** สทช.ที่ ๑๔ ไม่มี เพราะว่าในพื้นที่ ถนนลูกรังส่วนใหญ่จะหมดแล้ว มีเฉพาะที่พัทลุงซึ่งเป็นพื้นที่อยู่ในเขตป่าสงวนฯ เราไม่สามารถที่จะเข้าไปดำเนินการได้
- อทช.** แสดงว่ามีงบดำเนินการเองทุกสำนักยกเว้นสทช.ที่ ๑๔ ที่เดียวถูกต้องหรือไม่ในการนี้ ก็สามารถให้นำเงินงบดำเนินการเองไปบริหารจัดการเครื่องจักรกลที่มีอยู่ให้มีสภาพดีได้
- ผส.ทช.ที่ ๔** สทช.ที่ ๔ มีงบดำเนินการเองทำมาโดยตลอด ถ้า สทช.ไม่มีงานทำเอง เรื่องในการบริหารจัดการหลาย ๆ อย่าง เราจะลำบาก เรื่องบุคลากรที่เราได้เสริมมาและเครื่องจักรกลที่เราได้ออกไปทำงานพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทบทวนในการทำงานและมาช่วยสนับสนุนของสำนักทั้งหมดได้มีความคล่องตัวมากขึ้น เพราะถ้าสำนักไม่งบดำเนินการเอง จะไปเทียบกับขทช.ไม่ได้ เพราะ ขทช.มีงบบำรุงปกติประมาณ ๑๐ กว่าล้าน ตอนนี้ทางสำนักก็ช่วยสนับสนุนอยู่ เราดูเรื่องเครื่องจักรกล ว่าถ้าเครื่องจักรกลตัวไหนอยู่ที่ ขทช.ไม่ได้ใช้แล้วก็ต้องดูแลด้วย ถ้าไม่ซ่อมก็ต้องเอามาดูแลให้ ส่วนเรื่องการจัดสรรงบประมาณซ่อมเครื่องจักรกลทางสำนักก็จะประสานกันเพื่อให้รถที่ใช้น้อยให้มันใช้งานได้ด้วย อาทิ รถน้ำที่มีอยู่จำนวน ๒๐ คัน
- ผส.ทช.ที่ ๕** สทช.ที่ ๕ ก็มีงบดำเนินการเองในทุกปี ปีที่ผ่านมาที่ทำที่ชัยภูมิ ๒ ปีก็ทำที่นครราชสีมาเป็นแปลงสุดท้ายที่บริเวณหลังสนามบิน แต่ตอนนี้ก็ทำอยู่ที่ชัยภูมิก็มีประสิทธิภาพในส่วนที่เราสามารถเชื่อมโยงกับทางกรมอุทยานฯ เพื่อเข้าไปทำในพื้นที่ได้ เนื่องจากทางเขาไม่ยากให้จ้างเหมาอยากจะทำดำเนินการเองเพราะเขามองว่าเป็นงานเพียงขนาดเล็ก แต่ไปทำจริงทางเราก็อำไม่เล็กทำตามมาตรฐานเราใหญ่พอสมควร ทางเราได้รับความร่วมมือกับกรมอุทยานฯ คือสามารถดำเนินการเองได้จนสำเร็จต่อเนื่องจนเหลืออยู่บางส่วน

ผส.ทช.ที่ ๖

สทช.ที่ ๖ เป็นงบดำเนินการเองผิวทาง AC ถนนลูกรังมีระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร ก็ได้งบประมาณ ๗.๕ ล้านบาท เท่าที่ไปตรวจสอบหน้างานดูแล้วก็อยากจะปรับปรุงในบางส่วน เครื่องมือบางส่วนยังไปเก็บอยู่ที่วัด อยากจะเข้าพื้นที่สำหรับการเก็บเครื่องมือเครื่องจักรกลแบบเป็นมาตรฐานหรือแบบเป็นแคมป์ตื่นเช้ามาก็จะได้ทำงานเลยได้ปรึกษาประสานงานกับ ผอ.กลุ่มในสำนักฯ ว่าต่อไปปีหน้าถ้าได้งบดำเนินการเองจะนำมาบริหารจัดการปรับปรุงให้ได้ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นให้สามารถตื่นเช้ามาก็ทำงานได้ทันที สามารถร่นระยะการเดินทางและประหยัดงบประมาณได้มากยิ่งขึ้น

ผส.ทช.ที่ ๗

สทช.ที่ ๗ เป็นงบดำเนินการเองถนนลาดยาง ๕ สายทาง ระยะทางประมาณ ๑๘ กิโลเมตร

ผส.ทช.ที่ ๘

สทช.ที่ ๘ มีฉาบผิวและซ่อมสร้างถนน AC รวมเป็น ๔ โครงการ งานดำเนินการเองทำให้เราได้แก้ไขปัญหาในเรื่องของการบริหารจัดการเครื่องจักรมีงบมาดูแลรักษาและก็ซ่อมใหญ่ไป เสริมจากที่ สคก.ให้มาและยังมาใช้ในเรื่องของการจ้างบุคลากรมาช่วยจ้างคนงานและยังนำมาช่วยในส่วนอื่นที่เราไม่มีงบจ้าง ยังมีค่าน้ำมันมาดูแลหน่วยงาน ถ้าไม่มีงบดำเนินการเองก็คงลำบากพอสมควร งบดำเนินการเองนี้ช่วยให้บุคลากรที่เป็น Operator มีงานทำและมีทักษะอยู่ตลอดเวลาในการทำงาน

รทช.(นายมานพฯ)

งบดำเนินการเองของ สทช.ที่ ๘ มีสะพานด้วย

ผส.ทช.ที่ ๙

ปี ๒๕๖๓ ทาง สทช.ที่ ๙ ได้ของงบดำเนินการเองซ่อมสร้างผิว Cape Seal ซึ่งในปี ๒๕๖๒ ไม่ได้งบดำเนินการเองและก็มีเครื่องทำผิว Cape Seal อยู่ที่ สทช.ที่ ๙ ตอนนี้ได้เครื่องจักรกลเป็น รถเกรดมาใหม่ ก็สามารถใช้ได้ทั้งหมด พร้อมทำซ่อมสร้างได้อย่างสบาย ๆ ทำเป็นผิวCape Seal ซ่อมลูกรังบ้าง และก็ยังมีหินคลุกบ้าง

ผส.ทช.ที่ ๑๐

สทช.ที่ ๑๐ มีงบดำเนินการเองคือโครงการก่อสร้างถนนลูกรัง มีอยู่ในเขตป่าและพื้นที่ลาดชัน

ผส.ทช.ที่ ๑๑

สทช.ที่ ๑๑ มีงบดำเนินการเองอยู่ ๒ โครงการ โครงการแรกก็คือฉาบผิว และอีกโครงการเป็นดำเนินการซ่อมสร้างอยู่บนพื้นที่ดินอ่อนมีการขุดรื้อและได้ปูแผ่นใยสังเคราะห์ สทช.ได้ลองทำเองดูอยากจะเสนอปัญหาที่คือ Operator เพราะตอนนี้ได้ตรวจสอบพบว่ามียายุ ๕๗ ,๕๘, ๕๙ และ ๖๐ มีอยู่จำนวนเยอะมากเป็นลูกจ้างประจำ ซึ่งอีกไม่กี่ปีก็จะเกษียณอายุราชการทำให้บุคลากรที่ปฏิบัติงาน Operator ขาดแคลน เป็นผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่ในปัจจุบันเป็นผู้ที่มีความสามารถชำนาญการขับรถเกรดได้ดีมาก จึงควรหาบุคลากรใหม่มาทดแทนและเรียนรู้กันมากขึ้น ขอฝากเรื่องนี้ด้วย

ผส.ทช.ที่ ๑๒

สทช.ที่ ๑๒ มีงบดำเนินการเองอยู่ ๒ โครงการ งบประมาณ ๑๐ ล้านบาท ตอนนี้อย่างเสร็จไปแล้ว ๑ สายทาง ยังเหลืออีก ๑ สายทาง

ผส.ทช.ที่ ๑๓

สทช.ที่ ๑๓ มีงบดำเนินการเองซ่อมสร้างลูกรัง ๑ สายทางแล้วเสร็จไปแล้ว และมีฉาบผิวแล้วเสร็จไป ๑ สายทาง ยังเหลืออีก ๑ สายทาง เรียนให้ทราบว่า จะเหลือเงินจากการประมูลอย่างจำนวนมาก

ผส.ทช.ที่ ๑๔

สทช.ที่ ๑๔ ปี ๒๕๖๒ ได้รับงบประมาณดำเนินการเอง ๒ โครงการ ก็คือเป็นงานก่อสร้างทางลูกรังเป็นลาดยาง AC ประมาณสายทางละ ๑.๒ กิโลเมตร งบประมาณ ๗ ล้านบาทเศษ รวมแล้ว ๒ สายทาง งบประมาณ ๑๗ ล้านบาท งานทำเองมีส่วนช่วยให้ทางเราได้ดูแลเครื่องจักร และเจ้าหน้าที่ที่ดูแล Operator ได้เป็นอย่างดี ปัญหาที่พบก็คือเครื่องจักรกลโดยเฉพาะรถเกรดของ สทช. ค่อนข้างเก่าและจะเสียบ่อยมาก

ผส.ทช.ที่ ๑๖

สทช.ที่ ๑๖ มีงานดำเนินการเอง คืองานลูกรัง งานระบายน้ำ และงานฉาบผิว

ผส.ทช.ที่ ๑๗

สทช.ที่ ๑๗ มีเครื่องจักรพร้อมที่จะทำงาน แต่ด้วยปีที่ผ่านมามีงบประมาณ ปี ๒๕๖๒ สทช.ที่ ๑๗ ไม่ได้งบประมาณดำเนินการเอง ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จึงได้ของบประมาณดำเนินการเอง

ผส.ทช.ที่ ๑๘

สทช.ที่ ๑๘ ปี ๒๕๖๒ ไม่มีงบประมาณดำเนินการเอง

รทช.(นายมานพฯ)

เรื่องการซ่อมเครื่องจักรใหญ่ต่อไปนี้จะลดลงเพราะว่า ส่วนมากจะไปซ่อมเครื่องจักรเก่า ๆ จากการที่วิเคราะห์ดูพบว่า เครื่องจักรเก่าซ่อมแล้วจอดนิ่งไม่ค่อยเอาไปใช้งาน ประสิทธิภาพไม่ค่อยดี เราควรมาบริหารจัดการเครื่องจักรกลที่อยู่ในพื้นที่หน่วยงานใกล้เคียง บางหน่วยใช้งานน้อยก็ให้เอามารวมกันเพราะ คนขับก็น้อยแล้ว อาทิ สทช.ที่ ๔ ก็เอาคนขับแต่ละหน่วยมารวมกัน เพราะว่าถ้าอยู่ก็ทำอะไรไม่ได้ แต่ถ้าเอามารวมกันก็จะมีจำนวนที่เพียงพอที่จะไปดำเนินการเอง การซ่อมเครื่องจักรใหญ่จะต้องลดลงเอาไปซื้อเครื่องจักรย่อยมาใช้สำหรับ บทช. , ขทช. ไปซ่อมขนาดเล็กจะดีกว่า ซึ่งตอนนี้แนวทางจะเป็นแบบนี้อยากจะให้หน่วยงานที่เสนอของซ่อมเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ต้องมีการดำเนินการเองด้วยเพื่อที่จะมาสนับสนุนเรื่องค่าใช้จ่าย สะพานก็ดำเนินการเองได้แต่ไม่แน่ใจว่าเรื่องงบประมาณในการเปลี่ยนแปลง กผง. และ สบร. มีแนวทางอย่างไรบ้าง แจ้งให้หน่วยงานที่ยังไม่ได้งบประมาณทราบด้วย

ผส.บร.

สบร.จะได้งบประมาณซ่อมสร้างลูกรัง ฉาบผิวดำเนินการเองหรือว่าปรับปรุงลูกรังให้เป็นลาดยาง ตอนนี้ทาง สบร. ได้จัดสรรงบประมาณให้หมดแล้ว หน่วยงานไหนที่ไม่ได้แสดงว่าไม่ได้ของงบประมาณมา สำหรับ ขทช.จะได้งบดำเนินการเองก็คือบำรุงปกติไป ทุกหน่วยจะมีงานดำเนินการเอง ถ้าของงบประมาณมา สบร.จัดสรรให้หมด

อทช.

จากที่ฟังดูแล้วปัญหาเครื่องจักรกลไม่ค่อยมี ผมให้การบ้าน สคก.ไปว่าให้ดู Workload ของแต่ละ สทช. และขทช. ดู ให้ทาง สคก. บริหารจัดการเครื่องจักรกลให้มันสัมพันธ์กันกับ Workload ของแต่ละ สทช. และ ขทช. ทั้งเครื่องจักรกลและบุคลากรด้วย พอมาฟังวันนี้ก็พบว่ามีปัญหาเฉพาะเรื่องซ่อมเครื่องจักรกล แต่ถ้ามีงบดำเนินการเองหน่วยก็ไปช่วยได้แสดงว่าทาง สทช.มีความสามารถในการบริหารจัดการเครื่องจักรกลได้ดีพอสมควร เครื่องจักรกลจะทำงานได้มากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับ สทช. ฉะนั้น ผส.ทช.จะต้องมีความใส่ใจในเรื่องนี้ ทาง สคก.ก็มีหน้าที่ที่ต้องส่งเงินงบประมาณสำหรับค่าซ่อมเครื่องจักรกลใหญ่ไปให้ ทาง สทช.และ ขทช. ก็ส่งค่าของงบประมาณตามความต้องการเรียงลำดับเข้ามา สคก. ก็จัดการบริหารเครื่องจักรกลตามที่ สทช. ต้องการ สคก. มีแนวทางอย่างไรเกี่ยวกับการบริหารจัดการเครื่องจักรกลเพิ่มเติมอีกหรือไม่

นายปรเมศวร์ฯ

ผอ.กอบ.สคก.

เครื่องจักรกลที่ส่งให้ลำดับที่หนึ่งต้องจัดการให้อยู่แล้ว ส่วนลำดับที่สองขึ้นไปต้องมาดูรายละเอียดหลาย ๆ เรื่อง อาทิ เรื่องอายุการใช้งานของเครื่องจักร เครื่องจักรอยู่ในชุดซ่อม และเรื่อง Workload

รทช.(นายมานพฯ)

ประสานงานกันมาใหม่เพราะว่าบางที่อาจจะมีการขอเงินกันมาเยอะแต่กรอบวงเงินไม่พอ ทาง สคก.รับไปพิจารณาด้วย

ผส.ทช.ที่ ๗

สทช.ที่ ๗ มีเครื่องจักรกลอยากจะดำเนินการเองพิจารณา AC ในกรณีที่ยกระดับมาตรฐานทางหรือว่าซ่อมสร้างในการปูผิว AC ถ้าเราจ้างเหมาจะมีระเบียบหรือไม่อย่างใดบ้าง เพราะเห็นทาง ทล.จ้างเหมาได้

รทช.(นายมานพฯ)

ทาง สบร.ได้ทำรายละเอียดออกมาแล้วว่าการเช่าเครื่องจักรมาปูหรือว่าจ้างปู ถ้าเราจ้างปูจะมีการทำค่าประกัน ถ้าเช่าเครื่องจักรมาปูจะทำค่าประกันต่างกัน

ผส.บร.

งานดำเนินการเองมีละเอียดว่าในกรณีการดำเนินการเองให้ถ่วงจ่ายได้ แต่ถ้าตัวนี้เราไม่ดำเนินการเองไปจ่ายเหมาได้บางส่วน แต่ถ้าเราไปเหมาจ่ายก็จะเป็นงานก่อสร้างก็จะไปติดค่าประกันจะ

ผส.บร.

กลายเป็นงานก่อสร้างโดยทันที สำหรับงบดำเนินการเองอีกตัวหนึ่งที่สามารถนำไปซ่อมเครื่องจักรได้แต่ไม่ใช่ซ่อมใหญ่คืองบฉุกเฉิน บางครั้งเครื่องจักรของเราเสียสามารถนำตัวนี้ไปซ่อมได้ ในเมื่อเราเตรียมวัสดุพร้อมแล้ว เราจะมาเตรียมความพร้อมของเครื่องจักรกลได้ก็สามารถมาซ่อมได้แต่อย่าไปทำการซ่อมใหญ่

อทช.

งานดำเนินการเองทางสำนักแต่ละสำนักถ้ามีปัญหาอยากจะสอบถามอะไรต่าง ๆ ขอให้สอบถามสปร. ขอให้สปร. เป็นหน่วยให้คำปรึกษา และควรที่จะเน้นเรื่องงานดำเนินการเอง การที่จะให้งบดำเนินการเองมากหรือน้อยต้องมีเงื่อนไขอะไรบ้าง

รทช.(นายปฐมา)

มีโอกาที่เราจะได้ถนนลูกรังของ สปก. ถ้าอยู่ในโครงข่ายให้ทางเราพิจารณาถ่ายโอนมาเป็นของเราในการดำเนินการเอง เครื่องมือเครื่องจักร บุคลากรก็ต้องใช้เยอะ

ผอ.สพร.

งบการดำเนินการเองก็เป็นการดูแล้วยุทธศาสตร์ของข้าราชการและเครื่องมือเครื่องจักร มีข้อสังเกตระยะนี้คือตอนนี้อัตรา ๔๔ ของทางรัฐบาลและกพร.กำลังคุมสัดส่วนเรื่องการก่อสร้างจ้างเหมาและดำเนินการเองซึ่งตอนนี้ทางเราโดนบีบไว้ ๘๕ % ทางกผง.เป็นผู้กำกับตัวเลขทำแบบนี้ก็ดีแต่ต้องดูกรอบเขตแดนซึ่งปีนี้เราโดนบีบที่ ๘๕ % ปีหน้าอาจจะเป็น ๘๗ % หรือ ๙๐ % สัดส่วนดำเนินการเองจะถูกลดลงเรื่อย ๆ

อทช.

เรื่องเครื่องจักรกลของเราจะกระจายอย่างใดได้บ้างตามที่ สทช.ที่ ๑ เสนอมา เราจะมีวิธีการใดบ้าง ผส.ทช.ต้องศึกษาเครื่องจักรกล ทางส่วนกลาง กผง.และ สปร.พร้อมที่สนับสนุน ส่วนทาง สคก.ต้องบริหารจัดการเครื่องจักรกลต่าง ๆ และต้องประสานงานกับ ผส.ทช.ให้สอดคล้องกัน

ผอ.ศทส.

ที่ผ่านมาเรามองชนิดของเครื่องจักรกลที่อยู่เหนือพื้นดินขึ้นไป เราจะมองใต้พื้นดินลงมาไหม อาทิ เรื่องท่อระบายน้ำซึ่งอนาคตมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อาจจะให้มองตัวนี้ไว้ในกรอบด้วย

มติที่ประชุม

ให้หน่วยงานในภูมิภาครวมกลุ่มกันพัฒนาศักยภาพการดำเนินการเองให้เป็นศูนย์สร้างทาง โดยให้สปร.เป็นที่ปรึกษา ส่วน สคก.และ กผง.ให้การสนับสนุน

๔.๒ การวางกรอบอัตรากำลังของหน่วยงาน สทช.ที่ ๑ - ๑๘ /ขทช./บทช.

นายคุณมาศฯ

ขอเสนอแนวทางที่จะดำเนินการสำหรับการวางกรอบอัตรากำลังปี ๒๕๖๓ จะแบ่งเป็น ๓ ส่วน คือ สทช.,ขทช.และบทช.

ผอ.กบส.สปร.

กรอบอัตราพื้นฐานสำหรับ บทช.

ลำดับ	ลักษณะงาน	สายงาน	จำนวน (คน)			
			ขร.	พร./ลจป.	ลจ.รายเดือน	รวม
1	- งานสำรวจและดำเนินงานบำรุงและปลอดภัย - งานสำรวจและดำเนินงานก่อสร้างทางและสะพาน - งานพัฒนาจังหวัด (งานบูรณาการจังหวัด) - งานกำกับตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549) - งาน อสทช.	โยธา	1	1	1	3
2	งานธุรการ/การเงิน/พัสดุ	ธุรการ	-	1	1	2
3	งานดูแลเครื่องจักรกล/พนักงานขับรถ	เครื่องกล	-	1	3	4
รวม			1	3	5	9

หมายเหตุ

๑. การปฏิบัติงานของ บทช.คืองานบำรุงปกติและอำนวยความสะดวกถนน/สะพานในความดูแลรับผิดชอบ

๒. ถนนในความรับผิดชอบของ บทช. โดยเฉลี่ย ๒๕๐ กม./หน่วย

๓. บุคลากรของ บทช. มีคุณวุฒิในแต่ละสายงานสูงสุดไม่เกิน ปวส. ยกเว้น ผอ.บทช.

นายคุณมาศฯ
ผอ.กบส.สปร.

อัตรากำลังเพิ่มเติมสำหรับ บทช. ที่มีถนนขนาด ๔ ช่องจราจรขึ้นไป

๑. งานอำนวยความสะดวก งานกำกับดูแลตาม พรบ.ทางหลวง (สายงานโยธา)
๒. งานดูแลและบำรุงไฟฟ้าแสงสว่าง (สายงานไฟฟ้า)

หลักเกณฑ์ : ๑ คน / ระยะทางไม่เกิน ๒๕๐ กม. (ระยะทางเทียบเท่า ๒ ช่องจราจร)

หมายเหตุ

๑. บุคลากรเพิ่มเติมอยู่ในกลุ่มลูกจ้างชั่วคราวรายเดือนมีคุณสมบัติในสายงานสูงสุดไม่เกิน ปวส.
๒. บุคลากรเพิ่มเติมจะต้องเป็นสายงานโยธาหรือไฟฟ้าเท่านั้น

ตัวอย่าง บทช.มีถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ๕๐ กม. และขนาด ๖ ช่องจราจร ๕ กม. (เทียบเท่าถนน ๒ ช่องจราจร ๑๑๕ กม.)

อัตรากำลังพื้นฐาน (คน)	อัตรากำลังเพิ่มเติม (คน)	รวม (คน)
๙	๒	๑๑

แนวคิดและกรอบอัตรากำลังของ ขทช.

การจำแนกกลุ่มของแนวทางหลวงชนบท

กลุ่ม	จำนวนแขวง	แนวทางหลวงชนบท
1	13	อุบลราชธานี, นครราชสีมา, ร้อยเอ็ด, กาญจนบุรี, เชียงใหม่, ศรีสะเกษ, สกลนคร, บุรีรัมย์, กาฬสินธุ์, อุตรดิตถ์, นครศรีธรรมราช, ขอนแก่น, และ สระแก้ว
2	46	ชัยภูมิ, นครพนม, สุพรรณบุรี, ลพบุรี, สงขลา, กำแพงเพชร, นครสวรรค์, สุรินทร์, สตูล, พิจิตร, เขียวราย, ลำปาง, ชลบุรี, มหาสารคาม, เพชรบูรณ์, ราชบุรี, ชัยนาท, จันทบุรี, ปัตตานี, ประจวบคีรีขันธ์, ยโสธร, เลย, ลำพูน, กระบี่, ระยอง, พะเยา, หนองบัวลำภู, จะเข้, เพชรบูรณ์, แพร่, ปราจีนบุรี, พัทลุง, สระบุรี, พระนครศรีอยุธยา, แม่ฮ่องสอน, นครปฐม, ตรัง, นราธิวาส, บึงกาฬ, สุราษฎร์ธานี, หนองคาย, มุกดาหาร, ปทุมธานี, หนองบัวลำภู, พะเยา, เพชรบุรี, และ สุโขทัย
3	17	อำนาจเจริญ, ตาก, อุทัยธานี, ยะลา, อ่างทอง, สมุทรสาคร, น่าน, ตราด, อุตรดิตถ์, นนทบุรี, ระนอง, นครนายก, สิงห์บุรี, พังงา, สมุทรสาคร, สมุทรปราการ, และ ภูเก็ต

กรอบพื้นฐานสำหรับ แนวทางหลวงชนบท กลุ่มที่ ๑

ลำดับ	ลักษณะงาน	คุณวุฒิ	ขร. (คน)			พช./ลจ.ป. (คน)			ลจ.รายเดือน (คน)			รวม
			โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ไฟฟ้า	
1	ส่วนปฏิบัติการ - งานบำรุงและปลอดภัย และ งานพิทักษ์ - กำกับตาม พรบ. - งานเครื่องกล/ไฟฟ้า	ป.ตรี	2	-	-	1	1	-	1	-	-	25
		ปวส	4	-	1	1	-	1	5	2	6	
2	ส่วนวิชาการ - งานก่อสร้าง และงานบูรณาการจังหวัด - การมีส่วนร่วม และส่งเสริม อยบ. - QCT	ป.ตรี	2	-	-	1	1	-	-	-	-	20
		ปวส	5	-	-	1	-	-	7	3	-	
3	ส่วนอำนวยการ - ธุรการ การเงิน พัสดุ - งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย	ป.ตรี	-	2	-	-	1	-	-	-	-	15
		ปวส	-	3	-	-	2	-	-	7	-	
รวม			13	5	1	4	5	1	13	12	6	60

หมายเหตุ

๑. กรอบอัตราพื้นฐานของ ขทช.คือ กรอบอัตราที่ไม่ต้องดูแลงานบำรุงปกติสายทาง
๒. ขทช.ได้ที่มี GDP , จำนวนประชากร , และ PCU เฉลี่ยสูง , มีถนนขนาด ๔ ช่องจราจรขึ้นไปจะได้รับกรอบอัตราเพิ่มเติมจำนวน ๑ , ๓ และ ๕ อัตรา ตามเงื่อนไข
๓. คุณวุฒิ ป.ตรี สำหรับข้าราชการหมายถึงวุฒิการศึกษาขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ป.ตรี
๔. คุณวุฒิ ปวส. หมายถึงวุฒิการศึกษาสูงสุดไม่เกิน ปวส.ในสายงาน

กรอบพื้นฐานสำหรับ แนวทางหลวงชนบท กลุ่มที่ ๒

ลำดับ	ลักษณะงาน	คุณวุฒิ	ขร. (คน)			พช./ลจ.ป. (คน)			ลจ.รายเดือน (คน)			รวม
			โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	
1	ส่วนปฏิบัติการ - งานบำรุงและปลอดภัย และ งานพิทักษ์ - กำกับตาม พรม. - งานเครื่องกล/ไฟฟ้า	ป.ตรี	1	-	-	1	1	-	1	-	-	20
		ปวส.	3	-	1	1	-	1	4	2	4	
2	ส่วนวิชาการ - งานก่อสร้าง และงานบูรณาการจังหวัด - การมีส่วนร่วม และส่งเสริม สนย. - QCT	ป.ตรี	2	-	-	1	1	-	-	-	-	16
		ปวส.	4	-	-	1	-	-	5	2	-	
3	ส่วนอำนวยการ - ธุรการ การเงิน พัสดุ - งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย	ป.ตรี	-	2	-	-	1	-	-	-	-	11
		ปวส.	-	2	-	-	2	-	-	4	-	
รวม			10	4	1	4	5	1	10	8	4	47

นายคุณมาศฯ
ผอ.กบส.สปร.

หมายเหตุ

๑. กรอบอัตราพื้นฐานของ ขทช. คือ กรอบอัตราที่ไม่ต้องดูแลงานบำรุงปกติสายทาง
 ๒. ขทช.ใดที่มี GDP , จำนวนประชากร , และ PCU เฉลี่ยสูง , มีถนนขนาด ๔ ช่องจราจรขึ้นไป จะได้รับกรอบอัตราเพิ่มเติม จำนวน ๑ , ๓ และ ๕ อัตรา ตามเงื่อนไข
 ๓. คุณวุฒิ ป.ตรี สำหรับข้าราชการหมายถึงวุฒิการศึกษาขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ป.ตรี
 ๔. คุณวุฒิ ปวส.หมายถึงวุฒิการศึกษาสูงสุดไม่เกิน ปวส.ในสายงาน
- กรอบพื้นฐานสำหรับ แขนงทางหลวงชนบท กลุ่มที่ ๓**

ลำดับ	ลักษณะงาน	คุณวุฒิ	ขร (คน)			พร./ลาป (คน)			จ.รายเดือน (คน)			รวม
			โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ไฟฟ้า	
1	ส่วนปฏิบัติการ - งานบำรุงและปลอดภัย และ งานพิทักษ์ - กำกับตาม พรบ. - งานเครื่องกล/ไฟฟ้า	ป.ตรี	1	-	-	1	1	-	1	-	-	16
		ปวส	2	-	1	1	-	1	3	1	3	
2	ส่วนวิชาการ - งานก่อสร้าง และงานบูรณะการจราจร - การมีส่วนร่วม และส่งเสริม สป.บ. - QCT	ป.ตรี	1	-	-	1	1	-	-	-	-	13
		ปวส	3	-	-	1	-	-	5	1	-	
3	ส่วนอำนวยการ - ธุรการ การเงิน พัสดุ - งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย	ป.ตรี	-	2	-	-	1	-	-	-	-	9
		ปวส	-	2	-	-	1	-	-	3	-	
รวม			7	4	1	4	4	1	9	5	3	38

หมายเหตุ

๑. กรอบอัตราพื้นฐานของขทช. คือกรอบอัตราที่ไม่ต้องดูแลงานบำรุงปกติสายทาง
๒. ขทช.ใดที่มี GDP , จำนวนประชากร , และ PCU เฉลี่ยสูง , มีถนนขนาด ๔ ช่องจราจรขึ้นไป จะได้รับกรอบอัตราเพิ่มเติม จำนวน ๑ , ๓ และ ๕ อัตรา ตามเงื่อนไข
๓. คุณวุฒิ ป.ตรี สำหรับข้าราชการหมายถึงวุฒิการศึกษาขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ป.ตรี
๔. คุณวุฒิ ปวส.หมายถึงวุฒิการศึกษาสูงสุดไม่เกิน ปวส.ในสายงาน

หลักเกณฑ์การคิดอัตรากำลังเพิ่มเติม

คะแนนจาก GDP , Population และ PCU

- กำหนดให้แขวงฯที่มีค่าสูงสุดเท่ากับ ๑๐๐ คะแนน
- กำหนดให้แขวงอื่น ๆ มีคะแนนลดหลั่นตามค่าที่ลดลงตามลำดับ

คะแนนจากจังหวัดที่มีช่องจราจร > ๔ ช่อง

- แปลงระยะทางที่ > ๔ ช่องจราจร เป็น ๒ ช่องจราจร
- กำหนดให้แขวงที่มีระยะทางมากที่สุด เท่ากับ ๑๐๐ คะแนน
- กำหนดให้แขวงอื่น ๆ มีคะแนนลดหลั่นตามระยะทาง

แขวงทางหลวงชนบทที่ได้รับกรอบอัตราเพิ่มเติม

กลุ่ม	อัตราเพิ่ม (คน)	จำนวนแขวง	แขวงทางหลวงชนบท
1	5	5	สมุทรปราการ, เชียงใหม่, ระยอง, ชลบุรี, และ นนทบุรี
2	3	10	นครปฐม, นครราชสีมา, อุบลราชธานี, สงขลา, สมุทรสาคร, ขอนแก่น, นครศรีธรรมราช, พระนครศรีอยุธยา, ปทุมธานี, และ ฉะเชิงเทรา
3	1	23	กาญจนบุรี, สุรินทร์, อุตรดิตถ์, ปราจีนบุรี, นครนายก, เชียงราย, ร้อยเอ็ด, หนองบัวลำภู, บุรีรัมย์, สกลนคร, ประจวบคีรีขันธ์, ชุมพร, สุราษฎร์ธานี, ภูเก็ต, มหาสารคาม, ราชบุรี, สระบุรี, ตาก, เพชรบูรณ์, ศรีสะเกษ, ตรัง, กาฬสินธุ์, และนครสวรรค์
4	0	38	ที่เหลือทั้งหมด

นายคุณมาศฯ
ผอ.กบส.สปร.

แนวคิดและกรอบอัตรากำลังของ สทช.

การกำหนดกลุ่มของสำนักงานทางหลวงชนบท

กลุ่ม	จำนวนสำนัก	สำนักงานทางหลวงชนบท
๑	๕	สทช.ที่ ๕, ๖, ๗, ๑๐ และ ๑๖
๒	๑๐	สทช.ที่ ๑, ๒, ๓, ๔, ๘, ๑๑, ๑๒, ๑๓, ๑๕ และ ๑๘
๓	๓	สทช.ที่ ๙, ๑๔, และ ๑๗

หมายเหตุ การจำแนกกลุ่มจะพิจารณาจากงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรและระยะทางของ
สายทางในการกำกับดูแล

กรอบอัตราพื้นฐานสำหรับ สำนักงานทางหลวงชนบท กลุ่มที่ ๑

ลำดับ 5	ลักษณะงาน	คุณวุฒิ	ขร (คน)			พร./ลจป. (คน)			ลจ.รายเดือน (คน)			รวม
			โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	
1	ส่วนอำนวยการ	ป.ตรี	-	2	-	-	2	-	-	-	-	14
		ปวส	-	3	-	-	3	-	-	4	-	
2	กลุ่มวิชาการและถ่ายทอด เทคโนโลยี	ป.ตรี	2	-	-	1	1	-	1	-	-	19
		ปวส	4	-	-	1	-	-	6	3	-	
3	ส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์ (QCT)	ป.ตรี	1	-	-	-	1	-	-	-	-	12
		ปวส	2	-	-	2	-	-	4	2	-	
4	ส่วนบูรณะ	ป.ตรี	2	-	-	1	1	-	1	-	-	19
		ปวส	4	-	-	1	-	-	6	3	-	
5	ส่วนเครื่องกล	ป.ตรี	-	-	1	-	1	1	-	-	-	19
		ปวส	-	-	2	-	-	11	-	2	3	
รวม			15	5	3	6	9	12	18	14	3	85

หมายเหตุ

สำนักงานทางหลวงชนบทกลุ่มที่ ๑ หมายถึง สทช.ที่ ๕, ๖, ๗, ๑๐ และ ๑๖

๑. คุณวุฒิ ป.ตรี สำหรับข้าราชการหมายถึงวุฒิการศึกษาขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ป.ตรี
๒. คุณวุฒิ ปวส. หมายถึง วุฒิการศึกษาสูงสุดไม่เกิน ปวส.ในสายงาน
๓. กรอบอัตราพื้นฐานไม่รวมผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบท

กรอบอัตราพื้นฐานสำหรับ สำนักงานทางหลวงชนบท กลุ่มที่ ๒

ลำดับ1 5	ลักษณะงาน	คุณวุฒิ	ขร (คน)			พร./ลจป. (คน)			ลจ.รายเดือน (คน)			รวม
			โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	
1	ส่วนอำนวยการ	ป.ตรี	-	2	-	-	2	-	-	-	-	12
		ปวส	-	3	-	-	3	-	-	2	-	
2	กลุ่มวิชาการและถ่ายทอด เทคโนโลยี	ป.ตรี	2	-	-	1	1	-	1	-	-	17
		ปวส	4	-	-	1	-	-	5	2	-	
3	ส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์ (QCT)	ป.ตรี	1	-	-	-	1	-	-	-	-	10
		ปวส	2	-	-	2	-	-	3	1	-	
4	ส่วนบูรณะ	ป.ตรี	2	-	-	1	1	-	1	-	-	17
		ปวส	4	-	-	1	-	-	5	2	-	
5	ส่วนเครื่องกล	ป.ตรี	-	-	1	-	1	1	-	-	-	19
		ปวส	-	-	2	-	-	11	-	1	2	
รวม			15	5	3	6	9	12	15	8	2	75

หมายเหตุ

สำนักงานทางหลวงชนบทกลุ่มที่ ๒ หมายถึง สทช.ที่ ๑, ๒, ๓, ๔, ๘, ๑๑, ๑๒, ๑๓,
๑๕ และ ๑๖

๑. คุณวุฒิ ป.ตรี สำหรับข้าราชการหมายถึงวุฒิการศึกษาขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ป.ตรี
๒. คุณวุฒิ ปวส. หมายถึง วุฒิการศึกษาสูงสุดไม่เกิน ปวส.ในสายงาน
๓. กรอบอัตราพื้นฐานไม่รวมผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบท

นายคุณมาศฯ

ผอ.กบส.สปร.

กรอบอัตราพื้นฐานสำหรับ สำนักงานทางหลวงชนบท กลุ่มที่ ๓

ลำดับ1 5	ลักษณะงาน	คุณวุฒิ	พร (คน)			พร./ลจป. (คน)			ลจ.รายเดือน (คน)			รวม
			โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	โยธา	ธุรการ	เครื่องกล/ ไฟฟ้า	
1	ส่วนส่วนวงการ	ป.ตรี	-	2	-	-	1	-	-	-	-	10
		ปวส	-	3	-	-	2	-	-	2	-	
2	กลุ่มวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยี	ป.ตรี	1	-	-	1	1	-	1	-	-	15
		ปวส	4	-	-	1	-	-	4	2	-	
3	ส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์ (QCT)	ป.ตรี	1	-	-	-	1	-	-	-	-	8
		ปวส	1	-	-	2	-	-	2	1	-	
4	ส่วนบูรณะ	ป.ตรี	1	-	-	1	1	-	1	-	-	15
		ปวส	4	-	-	1	-	-	4	2	-	
5	ส่วนเครื่องกล	ป.ตรี	-	-	1	-	1	1	-	-	-	17
		ปวส	-	-	2	-	-	9	-	1	2	
รวม			12	5	3	6	7	10	12	8	2	65

สำนักงานทางหลวงชนบทกลุ่มที่ ๓ หมายถึง สทข.ที่ ๙, ๑๔ และ ๑๗

๑. คุณวุฒิ ป.ตรี สำหรับข้าราชการหมายถึงวุฒิการศึกษาขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ป.ตรี
๒. คุณวุฒิ ปวส. หมายถึง วุฒิการศึกษาสูงสุดไม่เกิน ปวส.ในสายงาน
๓. กรอบอัตราพื้นฐานไม่รวมผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบท

อทช.

เชิญให้ทุกท่านเสนอความคิดเห็น ถ้าเป็นไปได้ตามแบบนี้ก็จะเอาข้อมูลนี้มาบริหารจัดการ แบบไหนที่เกินไปถ้ามีจังหวะโอกาสก็จะลด ส่วนอันไหนที่ขาดถ้ามีจังหวะโอกาสก็จะเพิ่มให้

ผส.ทช.ที่ ๑๒

ขอเสนอความคิดเห็น ในฐานะที่ผมเคยบริหารตั้งแต่ ขทช. และ สทช. คิดว่าข้อมูลในกรอบนี้ไม่น่าจะมีปัญหา แต่ที่มีปัญหานั้นจะเป็นภาพรวมในเรื่องของการบริหารจัดการบุคลากรตั้งแต่ บทช., ขทช.และสทช.

อทช.

ถ้าเป็นไปได้ตามที่ ผส.ทช.ที่ ๑๒ เสนอมา ก็อยากจะให้ค่อย ๆ เป็น ค่อย ๆ ไป ทีละขั้นตอน ถ้ามีตำแหน่งว่างแล้วเกินกรอบอัตราตำแหน่งที่ว่างนั้นก็จะไม่คืนตำแหน่งให้ แต่ถ้าตำแหน่งว่างก็จะนำมาให้ สทช.ที่ว่ากรอบอัตรายังไม่ถึงก็จะดึงตำแหน่งว่างนั้นมาใส่ให้ สทช.ที่ ยังไม่เต็มกรอบอัตรา

ผส.ทช.ที่ ๔

ในการวิเคราะห์เรื่องกรอบอัตรากำลังที่ทาง สปร.นำเสนอ จำได้ว่าการวิเคราะห์เมื่อ ๒ ปีที่แล้ว ซึ่งตอนนั้นการวิเคราะห์ก็จะอยู่บนพื้นฐานของข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ มีจำนวนเท่าไรก็จะเพิ่มให้เพื่อให้ครบกรอบอัตรา ปัญหาก็คือ อย่างเช่นการดำเนินการเองมีผลกระทบมาก Operator ของเราเกษียณปีหนึ่งหลายคน ปรากฏว่ากรอบอัตรายังอยู่เหมือนเดิม การวิเคราะห์ตอนแรกจากข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และพนักงานราชการ มาวิเคราะห์ เหลือเท่าไรตามจำนวนคนก็จะใส่ลูกจ้างรายเดือนเข้าไป แต่ที่นี้ลูกจ้างประจำ และพนักงานราชการ เกษียณเรายังยึดกรอบอัตราเดิมก็แสดงว่าบุคลากรหลักของเราเกษียณออกไปแต่กรอบอัตรายังให้เหมือนเดิมคนทำงานจะมีจำนวนน้อยลงเรื่อย ๆ โดยเฉพาะตอนนี้ปัญหาของ Operator ที่ทำงานมีสูงมาก ยิ่งกำหนดวุฒิการศึกษาและสายงานด้วยยิ่งไปกันใหญ่ เพราะตอนนี้ที่ สทช.ที่ ๘ ใช้วิธีนำบุคลากรที่ทาง สปร. ,กผง.และ สอป.ที่ให้เงินจ้างรายเดือนไปเอาไปให้กับทางเครื่องกลฯ เนื่องจากว่าOperator ของทางเครื่องกลฯ หายไปหมดแล้วเราจะต้องเกลี้ยให้ทางเครื่องกลฯ มาก ๆ เพราะเราจะต้องสร้างงานดำเนินงานเองทุกปี คนเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเพราะว่าเราไปจ้าง

ผส.ทช.ที่ ๘

รายวันไม่ได้อยู่แล้ว ขนาดรายเดือนเรายังมีความรับผิดชอบน้อยแต่ไม่มีทางเลือก เราต้องให้ทางเครื่องกลฯมากขึ้นสทช.ที่ ๘ ในส่วนของเครื่องกลฯมีการจัดสรรอัตรากำลังรายเดือนไปให้เกือบ ๑๐ อัตรา โดยการเกลี้ยจากที่เรามีอยู่ตอนนี้ไปให้เครื่องกลฯให้มากขึ้นเพราะว่าต้องไปทดแทนบุคลากรที่เกษียณอายุการราชการออกไป ผมอยากจะยกปัญหาตัวนี้มาให้ผู้บริหารได้รับทราบ เพื่อที่จะดำเนินการต่อไป การกำหนดกรอบอัตราที่ให้สำนักขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ หรือแขวงฯ

ผส.ทช.ที่ ๔

ก็เป็นเรื่องที่ดีที่เราสามารถควบคุมได้แต่บางที่เราต้องไปคำนึงถึงกรอบอัตราเดิมที่เราได้วิเคราะห์กันแล้วว่าอัตรากำลังเดิมเท่าไรเราเพิ่มให้เขาเท่าไร แล้วถ้ามีเกษียณไปเรื่อยๆให้เท่าไรอยู่แสดงว่าอัตรากำลังก็จะมีจำนวนน้อยลง จริง ๆ แล้วมันต้องออกมาในรูปแบบว่าอัตรากำลังเดิมเท่าไรแล้วถ้าเกษียณไปส่วนรายเดือนต้องให้เขาเพิ่มขึ้นเพื่อไปทดแทนในส่วนที่เกษียณเพราะเขาจะไม่ได้ในส่วนนั้นมาเพิ่มนี่คือประเด็นแรก ส่วนประเด็นที่สองก็คือการกำหนดวุฒิการศึกษาเพื่อที่จะควบคุมระบบการให้จ่ายให้ตรงกับวัตถุประสงค์ ปัจจุบันเครื่องกลามีบุคลากรที่น้อยลงเราไม่มี Operator ทางเราต้องเกลี้ยรายเดือนไปจ้าง Operator ไปขับเครื่องจักร ถ้าเราไปกำหนดกรอบอัตรากำลังโดยใช้วุฒิการศึกษาเท่ากับเครื่องกลจะทำงานไม่ได้เลยมีประสิทธิภาพที่ลดลงและปัญหาก็จะเกิดขึ้น ซึ่งสวนทางกับแนวคิดที่ท่านอธิบดีคิดว่าเรากำลังสร้างดำเนินการเอง ส่วนคนที่จะมาขับเคลื่อน ในเรื่องของ การ Operator น้อยลงทุกปี ซึ่งตรงนี้ผมคิดว่าควรจะได้รับแก้ไข

นายคุณมาศฯ

ผอ.กบส.สปร.

ขอชี้แจงว่าลำดับแรกที่กำหนดกรอบวุฒิ ป.ตรี และ ปวส.ซึ่งไม่ได้กำหนดปีนี้แต่ถูกกำหนดมาแล้ว ๒ ปี แต่เป็นการกำหนดกรอบเดิม อัตราช่วง ๑ ท่าน ต่อวุฒิ ป.ตรี สำนักเคยกำหนดมาแล้วตั้งแต่อดีตไม่ได้เพิ่งมากำหนด ลำดับที่สองทางเราไม่ได้ลดคนลง สมมุติกรอบอัตรากำลังอยู่ที่ ๖๕ สำหรับสำนักฯ ถ้ามีใครเกษียณลูกจ้างประจำไป ๒ คน กรอบอัตรากำลังก็จะอยู่ ๖๕ เท่าเดิม คนที่มาแทน ๒ คนนั้น ถ้าไม่มีพนักงานราชการมาแทนก็จะเป็นลูกจ้างรายเดือนเข้าแทน ๒ คน ฉะนั้นกรอบอัตรากำลังก็จะมี ๖๕ เท่าเดิม ไม่ได้ลดลง ยกเว้นแต่ว่าหน่วยงานขณะนั้นเกินกรอบไม่สามารถทดแทนได้เพราะว่าบางหน่วยงาน Overload คือจำนวนคนเยอะเกินไป เมื่อเกษียณอายุราชการหรือว่าออกแล้วไม่มีการจ้างทดแทน แต่ถ้าว่ายังไม่ถึงสามารถเข้ามาทดแทนได้

รทช.(นายประศักดิ์ฯ)

สปร.ตอนที่ตั้งกรมฯ มีสัดส่วนโดยประมาณเงิน ๑๐๐ เอาไปซื้อวัสดุสัดส่วนโดยประมาณแต่เงินไม่พอดีจ้างคนเท่าไร จ้างเครื่องจักรเท่าไร ซื้อน้ำมันเท่าไร ทาง สปร.มีสถิติไว้ไหมเพราะการจ้างคนมันไปผูกไว้กับเรื่องพวกนี้ เราต้องการ Output สัดส่วนการจ้างที่เอาไปวางที่ บทช. ๑๐ คน ดูแลถนน ๑๐ สายทาง ระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร พอดูข้อมูลของ ขทช.ที่ทางสปร.กำหนดไว้ สมมุติ บทช.มีจำนวน ๑๐ คน แล้ว ขทช.มีจำนวน ๔๐ คน ถ้าขทช.ตัด บทช.ออกก็จะเหลือ ๓๐ คน บทช.ก็ต้องเท่ากัน ๑๐ คน อยากจะถามว่า ขทช.มี ๓๐ คนไว้ทำอะไรกัน อยากจะสะท้อนให้เห็นว่า แล้วอีกอย่างหนึ่งท่านอธิบดีได้เห็นตลอดเวลาว่าถ้าเราวางกรอบได้ไปคุยกับที่ บทช.ใหม่สะท้อนมาเป็นภาพรวมเก็บข้อมูลตัวนี้มาเราจะเห็นภาพอีกอย่างหนึ่ง อันที่จริงแล้วเรื่องของ บทช.ที่ไปวางกรอบไว้เนี่ย อยากจะถามว่ามีกิจกรรมอย่างอื่นบ้างไหมนอกจากการ ปะ ผุ อยากจะให้มองไปในกิจกรรมตัดหญ้า ไฟฟ้า จะใช้คน ๆ เดียวทำทุกอย่าง ๆ จริงหรือ เช่นเดียวกัน ขทช.อาจจะมีการขยายประชาสัมพันธ์ว่าอยู่กลุ่มส่วนไหน

นายคุณมาศฯ

ผอ.กบส.สปร.

ข้อมูลที่นำเสนอจะแสดงสูงสุดคือลูกจ้างรายเดือนจะควบคุมการปฏิบัติต่าง ๆ อาทิ การตัดหญ้า ปะซ่อมต่าง ๆ จะมีเรตของจำนวนอัตราลูกจ้างชั่วคราวอยู่ในระดับหนึ่ง จะให้ลูกจ้างรายเดือนมีหน้าที่เป็นหัวหน้าชุดในการควบคุม ส่วนผู้ที่ทำงานเราให้จ้างในอัตราลูกจ้างรายวันโดยใช้งบบำรุงปกติ ทาง สปร.ได้พิจารณาในเรื่องของชุดปฏิบัติงานอยู่ใน ๓ ส่วนด้วยกันคือ ชุดปะซ่อม ชุดตัดหญ้า และชุดจราจรสังเคราะห์ ในแต่ละชุดจะมีจำนวนลูกจ้างรายวันที่จะควรจะแนะนำว่าจะมีจำนวนเท่าไรอยู่แล้ว

อทช.

ลูกจ้างรายเดือนใช้งบประมาณอะไร

ผส.ปร.

ลูกจ้างรายเดือนจะใช้งบประมาณอยู่หลายส่วน จากงบบำรุง ๑ ส่วน สำรองออกแบบของ กผง. ๑ ส่วน และงานดำเนินการเองของ สอป. ๑ ส่วน เพื่อมาบริหารจัดการลูกจ้างที่เราจัดกรอบอัตราไว้ทั้งหมด ปีหนึ่งก็เป็นเงินอยู่ที่ประมาณ ๓๐๐ - ๔๐๐ ล้านบาท เราก็เลยต้องมากำหนดกรอบอัตราเรากำหนดจากกิจกรรมงานที่มีอยู่ทั้งหมด ซึ่งมีคณะกรรมการที่อยู่ในภูมิภาค กผง.

ผส.บร.

และส่วนที่เกี่ยวข้องที่ให้เงินมาทั้งหมดมาร่วมประชุมกันจึงได้กรอบอัตราตัวนี้มา ครั้งแรกเกิดปัญหาคือว่าไปกำหนดหลายชั้นเกิดไป อาทิ การกำหนดจุดคิด กำหนดจำนวน ต้องหลังเรากี่แผ่น คลายโดยการเพิ่มจุดคิด ป.ตรีให้ ถ้าเราไม่กำหนดเขาก็ไปจ้างจุดคิด ป.ตรีทั้งหมดทำให้ใช้เงินเยอะ ท่านอธิบดีให้มองเห็นว่าให้ไปกำหนดเป็นตำแหน่งเลยว่ามีธุรการกี่ตำแหน่ง นายช่างกี่ตำแหน่ง เพราะท่านอธิบดีเป็นห่วงและกังวลเรื่องจะไปจ้างตำแหน่งธุรการไว้เยอะ งานหลักไม่ได้ทำก็เลยกำหนดกรอบอัตราตัวนี้ขึ้นมาเพิ่ม อันนี้เป็นการแก้ไขปัญหาที่ว่าเมื่อก่อนเราไม่มีการกำหนดกรอบอัตราตัวนี้ ทุกหน่วยก็ไปใช้เงินบำรุงปกติค่าแรงมันก็เลยเพิ่มขึ้น ท่าน รทช.ประสงค์บอกว่าบำรุงปกติ ๑๐๐ % แบ่งเป็นอะไรบ้าง ลำดับแรกเมื่อก่อนค่าแรง ๑๒ % เบี้ยเลี้ยง ๑๕ % ค่าเครื่องจักรน้ำมัน ๑๓ % อีก ๗๐ % เป็นวัสดุ ณ ปัจจุบันทางเรายอมให้ค่าแรงสูงขึ้น ค่าแรงจะถูกปรับจาก ๑๒ % เป็น ๒๐ % น้ำมันสูงขึ้นก็จะถูกปรับขึ้นมาเป็น ๒๒ - ๒๓ % ค่าวัสดุจะถูกลดลง แต่เบี้ยเลี้ยงลดลง เพราะว่าเบิกได้แค่ครึ่งวันจาก ๕ % ก็จะเหลือประมาณ ๒ - ๓ % มันก็จะมาถัวกันในปี แต่ ณ ปัจจุบันก็จะมีค่าแรงที่เปอร์เซ็นต์ต้องนี้กำลังรวบรวมข้อมูลอยู่ บางหน่วยมี ๓ - ๔ % มันก็จะทำให้ไปเบียดงานที่ต้องไปซ่อมถนน ค่าแรงนี้ไม่ได้เกิดจากรายเดือนแล้วแสดงว่าเกิดจากรายวันที่มันมาก ตอนนี้อย่าง สบร.กำลังรวบรวมสถิติอยู่ เมื่อก่อนมี ๔๐ - ๕๐ % เงินประมูล ๔๐๐ % ไปจ้าง ๕๐ % ก็เลยเกิดการคิดว่าจะทำอย่างไรในการแก้ไขปัญหานี้ ก็เลยคิดกรอบอัตราค่าจ้างนี้ขึ้นมา ทาง สบร. จะสรุปตัวเลขว่า ณ ปัจจุบัน ๒ - ๓ ไตรมาสที่ทางหน่วยงานส่งมาจะดูว่าเบิกค่าอะไรเท่าไรแล้วบ้าง ที่เปอร์เซ็นต์

ผอ.กผง.

กรอบอัตราที่จัดสรรเป็นลูกจ้างรายเดือนที่ให้กับหน่วยงานในภูมิภาค นอกจากนั้น กผง. มีค่าควบคุมงานตัวหนึ่ง ตัวหนึ่งที่เราไปโอนไว้กับ ผส.บร.ที่พูดไว้เมื่อกี้ ยังมีอีกส่วนหนึ่งที่เราต้องรับผิดชอบส่วนกลางคือการจ้างลูกจ้างในส่วนกลางอีก ๔๐ - ๕๐ อัตรา อีกส่วนหนึ่งของ สว. ก็คือ QCS.เราจะใช้ปีหนึ่งประมาณ ๘๐ ล้านบาท จะต้องมาบริหารจัดการตัวนี้ด้วย ซึ่ง QCS. ส่วนใหญ่จะส่งไปที่ต่างจังหวัดและให้ที่ สว. สำหรับสุ่มตรวจด้วยและจะมีนอกเหนือจากคนก็จะมีที่ส่วนกลางด้วยไม่ได้ที่เฉพาะส่วนภูมิภาค

อทช.

ในส่วนพนักงานราชการกับลูกจ้างประจำ ทางกพ.ควบคุมอยู่ ปัจจุบันลูกจ้างรายเดือน overload อยู่ ดังนั้นกรอบอัตราของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างประจำต้องทำตามทาง สบร. กำหนดมา ส่วนลูกจ้างรายเดือนเดียวทาง ผส.บร.จะไปหาข้อมูลมา

ผส.บร.

ที่ผมจะไปหาข้อมูลก็คือ ณ ปัจจุบันงบบำรุงปกติจัดสรรไปเรื่องอะไรบ้าง อาทิ คน วัสดุ น้ำมัน ซ่อมเครื่องจักร และเบี้ยเลี้ยง งบบำรุงปกติตอนนี้เหลือแต่รายวันไม่เกี่ยวกับรายเดือนแล้ว เพราะรายเดือนทาง สบร.ดึงออกมาอยู่ในกรอบอัตราทั้งหมด ส่วนในประเด็นของ ผส.ทักษิณฯ ที่บอกว่าลูกจ้างประจำที่เกษียณไปทำให้คนลดลงไป จริง ๆ แล้ว เรามีกรอบอัตราอยู่แล้ว ถ้าลดไปเราขอเพิ่มเป็นรายเดือนแทนไปก่อนที่จะได้พนักงานราชการมา กรอบอัตราก็จะคงเดิม ถ้าลูกจ้างประจำเกษียณไปแล้วไม่มีการจ้าง เราก็ส่งรายเดือนเข้ากรอบเดิมไปคนก็เลยหาย แต่ถ้าจ้างมาเราก็เพิ่มรายเดือนไปแทน

ผส.ทช.ที่ ๔

ในเรื่องที่ลูกจ้างประจำเกษียณไปแล้วผมเพิ่งรู้ว่าจะต้องจ้างมาขอให้ไปเป็นลูกจ้างรายเดือนมาแทนคือทางเราจ้างเพื่อที่จะขอกรอบอัตราลูกจ้างประจำที่เกษียณทดแทนตำแหน่งเดิม เช่น ปีที่แล้วเกษียณทั้งหมด ๔ คน ทางเราก็จ้างไปที่ สบก.เพื่อขอกรอบอัตราลูกจ้างประจำหรือพนักงานราชการมาเติม เพิ่งรู้ว่าถ้าขาดตัวนี้จะให้ลูกจ้างรายเดือนมาแทนไม่ได้มีใครมาเสียหายเพราะว่าหายไปเท่าไรเราก็ได้ตัวนั้นมาแทน ประเด็นนี้ได้มีการพูดคุยในที่ประชุมหลายครั้งแล้ว เพราะทุกหน่วยมีปัญหาเหมือนกันหมด กรณีลูกจ้างประจำเกษียณตำแหน่ง operator จะลดลง การวิเคราะห์กรอบอัตราจากการวิเคราะห์กรอบทั้งหมดของบุคลากร ซึ่งผมเป็นคณะกรรมการด้วย

ผส.ทช.ที่ ๘

แบ่งออกมาขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ มีการรับทราบข้อมูลตลอด เพียงแต่ประเด็นที่ว่าเกษียณแล้ว ในส่วนข้อมูลทางซ้ายมือเป็นกรอบหลักของเรามีการลดลงไปเรื่อย ๆ ข้อมูลทางขวามือยังเท่าเดิมนี้ คือปัญหาของบุคลากรเกิดขึ้นแน่ ๆ ยิ่งเราทำงานดำเนินการเอง แต่ถ้าเราขอจากรายเดือนมาเสริม ได้ปัญหานี้จะไม่มี

อทช.

ปัญหาจะไม่มีเพราะว่าลูกจ้างประจำที่เกษียณไปจะมีลูกจ้างรายเดือนมาทดแทน ทาง กพ.คินมาให้ เราก็จะได้คืนกลับมาเป็นพนักงานราชการแทน ทาง สบร.ก็มาบริหารจัดการโดยให้ลดการจ้าง ลูกจ้างรายเดือน

ผส.บร.

ตอนนี้สำนักงบประมาณไม่อนุมัติเงินให้กรมฯ เรามีกรอบอัตราแค่ ๑,๙๓๙ อัตราก็ยังคงอยู่แต่ กรอบอัตราใหญ่คือ ๒,๘๗๐ อัตรา ถ้าทางเราได้จำนวนเต็มก็จะมีปัญหา พยายามจะไม่ให้ทุก แขวง และสำนักฯได้พนักงานราชการมากเกินไปทาง สบร.ก็ต้องมาจัดกรอบว่ามีจำนวน เท่าไหร่ไม่เช่นนั้นดังไปหมด อีกเรื่องหนึ่งคือได้กันกรอบอัตราตำแหน่งพนักงานขับเครื่องจักรกลไว้ ให้ด้วยแล้ว เพราะไม่เช่นนั้นก็จะขอเป็นตำแหน่งธุรการ ช่าง ไปหมด ครั้นพอกรอบอัตราหมด พนักงานขับเครื่องจักรกลเกษียณไปก็ไม่มีใครมาทดแทนได้ ซึ่งต้องรอให้สำนักงบประมาณปล่อย อนุมัติเงินกลับคืนมาซึ่งต้องใช้เวลา ทางเราเคยขอไป ๒๐๐ กว่าอัตราแต่ไม่ได้เลย สำนัก งบประมาณตัดออกหมด ที่นี่เราจะขอไปอีกเดือนผมจะกลับไปดูข้อมูลอีกครั้ง ซึ่งผมได้ขอไว้ ทดแทนกรอบอัตราที่เกษียณแล้วถ้าจำไม่ผิด ๑๑๒ อัตราของพนักงานราชการ แต่ถ้าเราเพิ่มกรอบ อัตราจาก ๑,๙๓๙ อัตรา สำนักงบประมาณก็จะไม่ให้อีก

อทช.

คือตอนนี้กรมฯ กำลังจะมาจัดกรอบcontrol อาทิ พนักงานราชการ บางสำนักฯขอพนักงานราชการ สายงานธุรการแต่ปรากฏว่าพนักงานราชการสายงานด้านช่างโยธาขาด แต่ถ้าตอนนี้หากหน่วยใดมี ตำแหน่งพนักงานราชการว่างลง เราจะมาช่วยกันพิจารณาว่าควรจะต้องจัดสรรตำแหน่งอะไรให้ไป ถ้า มีพนักงานราชการเกินความจำเป็นแล้วก็ไม่คืนตำแหน่งให้ แต่ถ้าอัตราไม่เพียงพออย่างขาดก็จะคืนให้ ค่อย ๆ เป็น ค่อย ๆ ไป ลูกจ้างรายเดือนก็กรอบอัตราตามนี้ แต่ถ้าเกิดลูกจ้างประจำเกษียณกว่าที่ จะอนุมัติคืนมาให้ก็จะเอาลูกจ้างรายเดือนเข้าไปทดแทนก่อนทุกอย่างก็เป็นไปตามกรอบอัตรา เรื่องพนักงานราชการ ถ้ากรมฯ จะจัดพนักงานด้านกฎหมายไปช่วยงานจะเหมาะสมหรือไม่อย่างไร ช่วยกันพิจารณาด้วย

นายคุณมาศ

ผอ.กบส.สบร.

อยู่ในกรอบอัตราพื้นฐานสำหรับ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ - ๑๘ การเพิ่มในส่วนของวุฒิ ปริญาตรี สรุปคือกำหนดให้เพิ่มพนักงานราชการด้านกฎหมาย สำหรับสำนักงานทางหลวงชนบท ที่ ๑-๑๘ ฉะนั้นกรอบอัตราของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ -๑๘ จะเพิ่มขึ้น ๑ อัตราทุกสทช. ในกรณีที่ สทช. ใดไม่มีพนักงานราชการด้านกฎหมาย ก็อาจจะให้จ้างเป็นลูกจ้างรายเดือนด้าน กฎหมายแทนได้ แต่ถ้าเมื่อใดได้พนักงานราชการด้านกฎหมายแล้วต้องยุบลูกจ้างรายเดือน ตำแหน่งนี้ลง

มติที่ประชุม

มอบ สบก.จัดกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการที่มีวุฒิมกกฎหมาย ให้ปฏิบัติงานที่ สทช.ที่ ๑-๑๘ สำนักละ ๑ อัตรา

๔.๓ การบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงชนบทกับแผนฯ สทช.ที่ ๔ , ๘, ๑๐ , ๑๓
(แผนปฏิบัติการกำหนดขั้นตอนการกระจายอำนาจให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)

ผส.ทช. ที่ ๔

จากที่ได้ร่วมประชุมมาที่กรมฯ ๒ รอบ ได้มาทบทวนเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการเรื่องการกระจาย อำนาจ และการเพิ่มถนนสายรองที่มีอยู่ปัจจุบัน เพื่อรองรับถนนสายหลัก จึงได้ร่วมกันประชุมกับ ขทช. ทั้ง ๕ จังหวัด

นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

ความเป็นมาของการพัฒนาถนนทางหลวงชนบท เพื่อความยั่งยืน ก็มาจากแผนปฏิบัติการกำหนดขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่ อบท. ฉบับที่ ๓ กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

- ให้ ทช. พัฒนาคำเนินการก่อสร้างบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท โครงข่ายสายรองที่สำคัญ และให้มีโครงสร้างสมบูรณ์ เชื่อมโยงกับทางหลวง หรือทางหลวงชนบท หรือทางหลวงท้องถิ่น และเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคสู่จังหวัด หรือจังหวัดสู่จังหวัด

- หากส่วนราชการต้องการทางหลวงท้องถิ่น เพื่อพัฒนาและก่อสร้างทางที่เชื่อมระหว่างจังหวัด หรือระหว่างภาค หรือระหว่างประเทศ ให้ อบท. ถ่ายโอนถนนให้เพื่อประโยชน์ส่วนรวม อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ได้มีบัญชาให้ สทช.ที่ ๔ (เพชรบุรี) นำร่องดำเนินการ

- ศึกษาข้อมูล แผนที่โครงข่ายทางหลวงชนบท และสำรวจถนนสายรองในพื้นที่
- คัดเลือกถนนสายรองที่สำคัญ ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพ
- จัดทำแนวเส้นทางถนนสายรองที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด
- เพื่อนำเข้ามาเป็นเส้นทางโครงข่ายทางหลวงชนบทในอนาคต
- เพื่อใช้เป็นตัวอย่างในการสร้างโครงข่ายถนนสายรองที่สำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดของกรมทางหลวงชนบท

โดยนำข้อมูลการศึกษาของ สทช. มาเป็นพื้นฐานประกอบการดำเนินการดังกล่าว และนำมาเสนอการแบ่งประเภทถนน (Road Classification) สามารถจำแนกหรือแบ่งออกได้เป็น ๔ ประเภทหลัก ได้แก่

- ถนนทางด่วนหรือมอเตอร์เวย์ (Freeway)
- ถนนสายหลัก (Arterial Roads) ถนนแกนหลักเชื่อมระหว่างจังหวัดหรืออำเภอ ซึ่งทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ดูแล เน้นในเรื่องการเดินทางหรือความเร็วในการเคลื่อนที่
- ถนนสายรอง (Collector Roads) ถนนภายในจังหวัดเชื่อมระหว่างอำเภอหรือตำบล ทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานที่ดูแล เน้นทั้งการเดินทางหรือความเร็วในการเคลื่อนที่ การเข้าถึงชุมชนและหมู่บ้าน
- ถนนสายย่อย (Local Roads) ถนนภายในตำบลเชื่อมระหว่างหมู่บ้าน ท้องถิ่น เป็นหน่วยงานที่ดูแล เน้นการเข้าถึงชุมชนและหมู่บ้าน

อัตราส่วนของระยะทางถนนประเภทต่างๆ



ถนนสายหลัก
ถนนสายรอง
ถนนสายย่อย

อัตราส่วนของระยะทางถนนประเภทต่างๆ

ประเภทถนน	ชนบท (%)	ในเมือง (%)
ถนนสายหลัก	6-12	15-25
ถนนสายรอง	20-25	5-10
ถนนสายย่อย	65-75	65-80

ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทถนนและเป้าหมายการพัฒนาถนนอย่างยั่งยืน

ปัจจัยหลักที่มีผลต่อแบ่งประเภทถนน ได้แก่

- การวางผังเมือง หรือการใช้ที่ดิน
- ยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน และ/หรือพื้นที่
- มาตรฐานการออกแบบ

นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

เป้าหมายการพัฒนาถนน

- ความหนาแน่นของถนน (Road Density)
- การให้บริการของถนน (Road Service)
- การเข้าถึงพื้นที่ชนบท (Rural Access Index)

การแบ่งประเภทถนนสายรอง (Collector Road Classification)

ถนนสายรองที่สำคัญ (Major Collector)

- ถนนสายรองเชิงยุทธศาสตร์ (ที่รองรับยุทธศาสตร์ กรมฯ และ/หรือพื้นที่) ที่มีมาตรฐาน

การออกแบบเฉพาะ

- ถนนเชิงยุทธศาสตร์ ที่ต้องใช้วิศวกรรมขั้นสูงในการดำเนินงาน เพื่อให้ได้มาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ

- ถนนสายรองทั่วไป (Minor Collector) คือถนนสายรองอื่นๆ ที่ไม่ได้เป็นถนนสายรองที่สำคัญ

หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ระหว่าง ถนนสายรองที่สำคัญ และถนนสายรองทั่วไป

เกณฑ์	ถนนสายรองหลัก	ถนนสายรองทั่วไป
ปริมาณการจราจร (AADT) ในชนบท	300-2,600	150-1,110
ปริมาณการจราจร (AADT) เมือง	5,000-15,000	1,100-6,300
ความกว้างช่องจราจร (ม.)	3.0-3.6	3.0-3.3
ความกว้างไหล่ทาง (ม.)	0-1.80	0-1.20
ระยะห่างของทางแยก (ม.)	90-200	90-200
ค่าเฉลี่ยการเดินทาง (กม.)	8-16	<11
ความเร็วในการเดินทาง (กม./ชม.)	40-90	40-55

การแบ่งประเภทถนนสายรองที่สำคัญ (Major Collector Classification)

ยุทธศาสตร์ แนวทาง และแผนของ ทช.

- สนับสนุนการท่องเที่ยว
- สนับสนุนด้านเกษตรกรรม
- สนับสนุนด้านอุตสาหกรรม
- สนับสนุนด้านระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- สนับสนุนการค้าชายแดน
- สนับสนุนชายแดนใต้
- สนับสนุนโครงการพระราชดำริ
- แก้ไขปัญหาการจราจรในเมือง

การใช้ที่ดิน

- เกษตรกรรม/อุตสาหกรรม
- ชุมชน/ที่อยู่อาศัย/สถานที่ราชการ
- อนุรักษ์/รักษาสีเขียว

ยุทธศาสตร์ภาค/จังหวัด/กลุ่มจังหวัด

- ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในกลุ่มจังหวัด
- ส่งเสริมการค้าชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงสู่เอเชีย
- พัฒนาระบบคมนาคมให้ครอบคลุม รองรับการพัฒนาเมือง ภาคอุตสาหกรรม

แหล่งท่องเที่ยว และการค้าชายแดน

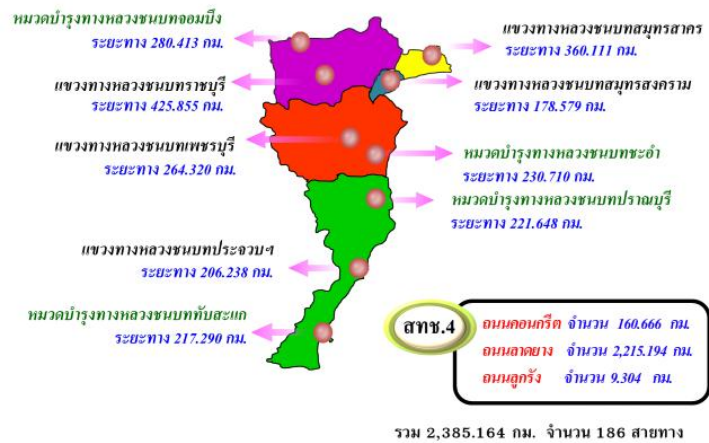
นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

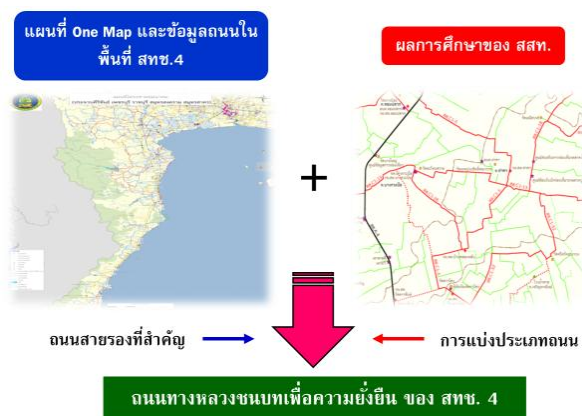
การแบ่งประเภทถนน (Road Classification)



โครงข่ายทางหลวงชนบทในพื้นที่ สทช.ที่ ๔ (เพชรบุรี)



แนวทางการพัฒนาถนนทางหลวงชนบทเพื่อความยั่งยืน

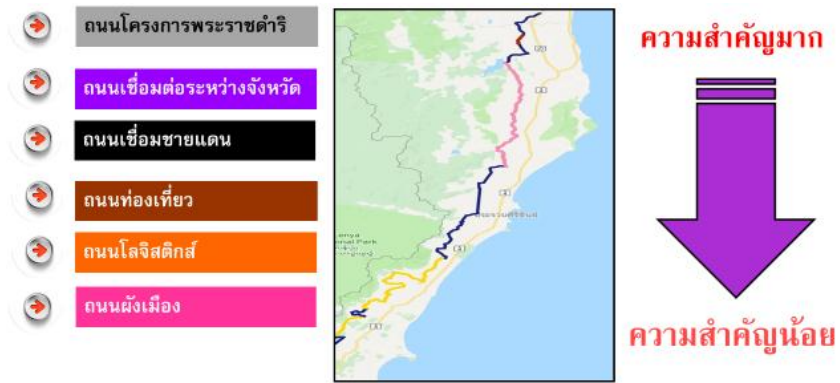


สทช. ๔ ได้ประชุม และพิจารณาผลการศึกษา ของ สสท. เกณฑ์คะแนนการจัดลำดับความสำคัญ ถนนเชิงยุทธศาสตร์ของที่ปรึกษา และถนนในพื้นที่ความรับผิดชอบ แล้วกำหนดให้นำถนนสายรองที่สำคัญ ๖ ประเภท ที่สำคัญ มาเพิ่มเติมในโครงข่ายทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดยเรียงลำดับตามความสำคัญ และใช้สีกำหนดแนวเส้นถนนในแผนที่ ดังนี้

นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

ถนนสายรองที่สำคัญ ๖ ประเภท

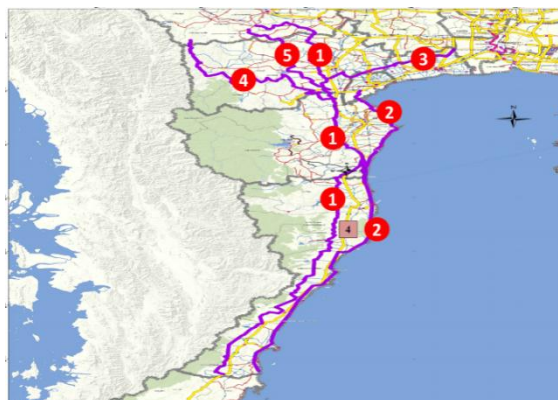


สรุปภาพรวมสายทางโครงข่ายถนนทางหลวงชนบทเพื่อความยั่งยืน

ขทช.	ถนนโครงข่ายพระราชดำริ		ถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด		ถนนชายแดน		ถนนท่องเที่ยว		ถนนโลจิสติกส์		ถนนผังเมือง	
	จำนวน	ระยะทาง	จำนวน	ระยะทาง	จำนวน	ระยะทาง	จำนวน	ระยะทาง	จำนวน	ระยะทาง	จำนวน	ระยะทาง
ประจวบฯ	6	97.830	2(57)	524.464	1	13.378	20	252.512	10	220.507	1	13.330
เพชรบุรี	5	51.386	4(16)	214.295	-	-	7	91.349	27	354.869	-	-
ราชบุรี	-	-	10(40)	488.088	-	-	22	296.135	15	180.234	1	9.950
สมุทรสงคราม	-	-	8(18)	115.780	-	-	6	58.470	11	61.937	2	5.445
สมุทรสาคร	-	-	7(17)	104.204	-	-	9	69.048	30	232.742	-	-
รวม	11	149.216	31(148)	1,466.831	1	13.378	64	767.514	93	1,050.289	4	28.725

รวมทั้งหมด 204 เส้นทาง 321 สายทาง ระยะทาง 3,475.953 กม. (จำนวนทางหลวงชนบทที่ 4 (เพชรบุรี) กรมทางหลวงชนบท)

ในระยะทาง ๓,๔๗๕.๙๕๓ กม. นี้ มีทั้งถนนของ อปท. และทางหลวงรวมอยู่ด้วย ภาพรวมโครงข่ายสายทาง ทั้ง ๕ จังหวัด



๑. สาย กจ.๔๐๐๔ ระยะทาง ๔๒๓.๘๓๔ กม.(กาญจนบุรี-ราชบุรี-เพชรบุรี-ประจวบฯ)
๒. สายริเวียร่า ระยะทาง กม. ระยะทาง ๓๕๔.๙๔๕ กม.(สงคราม—เพชรบุรี-ประจวบฯ)
๓. สายตะวันออก ระยะทาง ๙๙.๗๗๗ กม.(ราชบุรี-สมุทรสงคราม-สมุทรสาคร)
๔. สาย ชายแดนตะวันตก ระยะทาง ๑๘๕.๕๗๐ กม.(เพชรบุรี-ราชบุรี-กาญจนบุรี)
๕. สายตะวันตกเฉียงเหนือ ระยะทาง ๙๑.๖๘๐ กม.(ราชบุรี-กาญจนบุรี)

นี่คือเส้นแกนหลักของ สทช.ที่ ๔ (เพชรบุรี) พัฒนารับมาจากการเชื่อมโยงระหว่างทางหลวงชนบท อปท. และทางหลวง

นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

แนวทางหลวงชนบทประจวบคีรีขันธ์

ถนนที่รับผิดชอบ จำนวน ๓๙ สายทาง ระยะทาง ๖๔๕.๑๗๖ กิโลเมตร แบ่งประเภทถนนเป็น ๔ ประเภท ได้แก่

๑. ถนนเชื่อมจังหวัด จำนวน ๒ สายทาง ระยะทาง ๓๗.๖๑๕ กม.
๒. ถนนท้องถิ่น จำนวน ๒๑ สายทาง ระยะทาง ๓๑๐.๙๕๗ กม.
๓. ถนนโลจิสติกส์ จำนวน ๑๕ สายทาง ระยะทาง ๒๘๓.๒๒๖ กม.
๔. ถนนชายแดน จำนวน ๑ สายทาง ระยะทาง ๑๓.๓๗๘ กม.

โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๒ เส้นทาง



๑. ปข.๔๐๑๐- บ.ทองอินทร์ (กจ.๔๐๐๔) ประกอบด้วย ๓๒ สายทาง ระยะทางรวม ๒๖๗.๘๗๙ กม.

- เป็น ทข. ๑๑ สายทาง ระยะทาง ๑๑๐.๓๒๗ กม.
- เป็น ทล. ๑ สายทาง ระยะทาง ๕.๐๕๐ กม.
- เป็น อปท. ๒๐ สายทาง ระยะทาง ๑๕๒.๕๐๒ กม.

๒. ไทยแลนด์รีเวียร์ประกอบด้วย ๒๕ สายทาง ระยะทางรวม ๒๕๖.๕๘๕ กม.

- เป็น ทข. ๑๑ สายทาง ระยะทาง ๑๑๑.๓๑๕ กม.
- เป็น ทล. ๗ สายทาง ระยะทาง ๘๑.๖๔๐ กม.
- เป็น อปท. ๗ สายทาง ระยะทาง ๖๓.๖๓๐ กม.

รวม ๕๗ สายทาง ระยะทาง ๕๒๔.๔๖๔ กม. ถนนเชื่อมจังหวัด ปข. ๕๒๔.๔๖๔ กม.

โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนโครงการพระราชดำริ ชายแดน ท้องเที่ยว ถนนโลจิสติกส์ และถนนผังเมือง

- ถนนโครงการพระราชดำริ (เพิ่มขึ้น) ประกอบด้วย อปท. ๖ สายทาง ระยะทางรวม ๙๗.๘๓๐ กม.
- ถนนยุทธศาสตร์ชายแดน (เท่าเดิม) ประกอบด้วย ทข. ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๑๓.๓๗๘ กม.
- ถนนท่องเที่ยว (ลดลง) ประกอบด้วย ๒๐ สายทาง ระยะทางรวม ๒๕๒.๕๑๒ กม. เป็น ทข. ๑๒ สายทาง ระยะทาง ๒๐๓.๕๓๒ กม. และเป็น อปท. ๘ สายทาง ระยะทาง ๔๘.๙๘๐ กม.
- ถนนโลจิสติกส์ (ลดลง) ประกอบด้วย ๑๐ สายทาง ระยะทางรวม ๒๒๐.๕๐๗ กม. เป็น ทข. ๘ สายทาง ระยะทาง ๒๐๖.๖๒๔ กม. และเป็น อปท. ๒ สายทาง ระยะทาง ๑๓.๘๘๓ กม.
- ถนนผังเมือง (เพิ่มขึ้น) ประกอบด้วย ทข. ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๑๓.๓๓๐ กม.

นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

ปัจจุบันแนวทางหลวงชนบทประจวบคีรีขันธ์ มีสายทางรวมทั้งหมด ๖๔๕.๑๗๖ กม.เมื่อนำมา รวมกับ ๖ ประเภท (ยังยืน = One Map + ถนนโครงการพระราชดำริ+ ถนนชายแดน + ถนน เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด+ ถนนท่องเที่ยว+ ถนนโลจิสติกส์+ ถนนผังเมือง) ก็จะได้ ๑,๑๕๗.๙๘ กม. (เป็น ทล. ๘๖.๖๙ กม.เป็น อปท. ๓๗๖.๘๒๕ กม.) เมื่อนำมาคำนวณตามหลักเกณฑ์ ก็จะเห็นว่า ของ ขทช.ประจวบคีรีขันธ์ มีพื้นที่ถนน ๓,๖๑๘.๕๘๔ กม. ซึ่งถนน ทช.ปัจจุบันมี ๖๔๕.๑๗๖ กม. คิดเป็น ๑๗.๘% แต่เมื่อเราแบบยังยืนก็จะได้ประมาณ ๑,๑๕๗.๙๘ กม. ถ้าคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ก็จะ ได้ ๒๙.๔๙% ก็ถือว่ามากกว่าหลักเกณฑ์ที่ตั้งไว้ ๒๕% ของถนนสายรอง

ข้อมูลภาพรวมโครงข่าย จ.ประจวบฯ

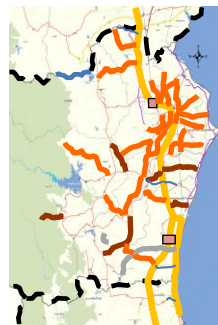
หน่วยงาน	ประเภทสายทาง (กม.)			รวม (กม.)
	สายหลัก	สายรอง	สายย่อย	
กรมทางหลวง	595.199	-	-	595.199
กรมทางหลวงชนบท	-	645.176	-	645.176
อปท.	3.406	644.501	1,730.302	2,378.209
รวม	598.605	1,289.677	1,730.302	3,618.584
อัตราส่วนสายทาง ปัจจุบัน	16.54%	35.64%	47.82%	100%
อัตราส่วนสายทาง ทช. ยังยืน				29.49%

แนวทางหลวงชนบทเพชรบุรี

ถนนโครงข่ายปัจจุบันของแนวทางหลวงชนบทเพชรบุรี มีถนนที่รับผิดชอบ จำนวน ๓๒ สายทางระยะทาง ๔๙๘.๙๖๒ กิโลเมตรแบ่งประเภทถนน ๔ ประเภท

๑. ถนนเชื่อมจังหวัด จำนวน ๒ สายทาง ระยะทาง ๓๐.๒๗๖ กม.
๒. ถนนท่องเที่ยว จำนวน ๒ สายทาง ระยะทาง ๑๐๑.๓๗๕ กม.
๓. ถนนโลจิสติกส์ จำนวน ๕ สายทาง ระยะทาง ๗๒.๙๔๒ กม.
๔. ถนนชายแดน จำนวน ๒๓ สายทาง ระยะทาง ๔๙๘.๙๖๒ กม.

โครงข่ายถนนยังยืน ถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๒ เส้นทาง



๑. กจ.๔๐๐๔ ประกอบด้วย ๗ สายทาง ระยะทางรวม ๙๓.๑๒๕ กม.
 - เป็น ทช. ๓ สายทาง ระยะทาง ๔๑.๒๐๕ กม.
 - เป็น ทล. ๒ สายทาง ระยะทาง ๑๕.๔๐๐ กม.
 - เป็น ชป. ๒ สายทาง ระยะทาง ๓๖.๕๒๐ กม.
 ๒. แยก ทล.๓๗ – หัวหิน ประกอบด้วย ชป. ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๑๙.๑๑๐ กม.
 ๓. สส.๒๐๒๑ - ปช.๑๐๑๕ (ริเวียร่า) ประกอบด้วย ๔ สายทาง ระยะทางรวม ๘๗.๔๖๐ กม.
 ๔. ด่านน้ำพุร้อน - เขาย้อย (ชายแดนตะวันตก) ประกอบด้วย ๓ สายทาง ระยะทางรวม ๑๔.๖๐๐ กม.
 - เป็น ทช. ๑ สายทาง ระยะทาง ๑๒.๗๘๗ กม.
 - เป็น อปท. ๒ สายทาง ระยะทาง ๑.๘ ๑๓ กม.
- รวม ๑๖ สายทาง ระยะทาง ๒๑๔.๒๙๕ กม.ถนน เชื่อมจังหวัด พบ. ๒๑๔.๒๙๕ กม.

นายอิศร

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเพชรบุรี ๔ เส้นทาง



โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนโครงการพระราชดำริ ถนนท่องเที่ยว และถนนโลจิสติกส์

ถนนโครงการพระราชดำริ (เพิ่มขึ้น)ประกอบด้วย ๕ สายทาง ระยะทางรวม ๕๑.๓๘๖ กม.เป็น ทช.๒ สายทาง ระยะทาง ๓๐.๒๗๖ กม. และเป็น อปท. ๓ สายทาง ระยะทาง ๒๑.๑๑๐ กม.

ถนนท่องเที่ยว (เพิ่มขึ้น)ประกอบด้วย ๗ สายทาง ระยะทางรวม ๙๑.๓๔๙ กม. เป็น ทช. ๕ สายทาง ระยะทาง ๗๒.๙๔๒ กม. และเป็น อปท. ๒ สายทาง ระยะทาง ๑๘.๔๐๗ กม.

ถนนโลจิสติกส์(ลดลง)ประกอบด้วย ๒๗ สายทาง ระยะทางรวม ๓๕๔.๘๖๙ กม. เป็น ทช. ๒๓ สายทาง ระยะทาง ๒๙๔.๓๖๙ กม.ทล. ๑ สายทาง ระยะทาง ๑๓.๐๐๐ กม. และ อปท. ๓ สายทาง ระยะทาง ๔๔.๕๐๐ กม.

ปัจจุบันแนวทางหลวงชนบทเพชรบุรี มีสายทางรวมทั้งหมด ๔๙๘.๙๖๒กม. เมื่อนำมารวมกับ ๔ ประเภท (ยั่งยืน = One Map + ถนนพระราชดำริ + ถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด+ ถนนท่องเที่ยว+ ถนนโลจิสติกส์) ก็จะได้ ๗๑๑.๘๙๙กม. (เป็น ทล. ๔๖.๘๐๐ กม.ชป. ๕๕.๖๓๐ กม. และ อปท. ๙๓.๖๘๐ กม.)

ข้อมูลภาพรวมโครงข่าย จ.เพชรบุรี

หน่วยงาน	ประเภทสายทาง (กม.)			รวม
	สายหลัก	สายรอง	สายย่อย	
กรมทางหลวง	466.593	7.844	23.300	497.777
กรมทางหลวงชนบท	122.513	367.994	4.523	495.030
อปท.	15.618	687.234	1,438.246	2,141.098
รวม	604.724	1,063.072	1,466.069	3,133.865
อัตราส่วนสายทางปัจจุบัน	19.30%	33.92%	46.78%	100%
อัตราส่วนสายทาง ทช. ยั่งยืน				22.71%

แนวทางหลวงชนบทราชบุรี

ถนนโครงข่ายปัจจุบันของแนวทางหลวงชนบทราชบุรี มีถนนที่รับผิดชอบจำนวน ๔๘ สายทางระยะทาง ๗๐๕.๒๖๘ กิโลเมตรแบ่งประเภทถนน ๔ ประเภท

๑. ถนนเชื่อมจังหวัด จำนวน ๗ สายทาง ระยะทาง ๑๙๐.๔๔๙ กม.

๒. ถนนท่องเที่ยว จำนวน ๒๕ สายทาง ระยะทาง ๓๒๕.๖๓๕ กม.

๓. ถนนโลจิสติกส์ จำนวน ๑๕ สายทาง ระยะทาง ๑๘๐.๒๓๔ กม.

๔. ถนนชายแดน จำนวน ๑ สายทาง ระยะทาง ๙.๙๕๐ กม.

นายอิชยา
ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

ถนนโครงข่ายปัจจุบันของแขวงทางหลวงชนบทราชบุรี



๑. กจ.๔๐๐๔ทช. ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๖๒.๘๓๐ กม.
๒. ชายแดนตะวันตก ประกอบด้วย ๑๓ สายทาง ระยะทางรวม ๑๗๐.๙๗๐ กม.
๓. ตะวันตกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย ๑๐ สายทาง ระยะทางรวม ๙๑.๖๘๐ กม.
๔. รบ.๔๐๑๕ ประกอบด้วย ๒ สายทาง ระยะทางรวม ๑๔.๒๙๖ กม.
๕. รบ.๔๐๔๔ ประกอบด้วย ๒ สายทาง ระยะทาง ๑๒.๒๕๒ กม.
๖. รบ.๓๓๓๕ ประกอบด้วย อปท. ๑ สายทาง ระยะทาง ๙.๒๐๘ กม.
๗. รบ.๔๐๒๕ ประกอบด้วย ๖ สายทาง ระยะทาง ๔๑.๓๗๕ กม.
๘. รบ.๔๐๐๙ ประกอบด้วย อปท. ๓ สายทาง ระยะทาง ๒๔.๐๕๐ กม.
๙. รบ.๔๐๓๓ ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทาง ๒๕.๕๙๙ กม.

รวม ๔๐ สายทาง ระยะทาง ๔๘๘.๐๘๘ กม.ถนน เชื่อมจังหวัด รบ. ๔๘๘.๐๘๘กม.

โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนท่องเที่ยว ถนนโลจิสติกส์ และถนนผังเมือง

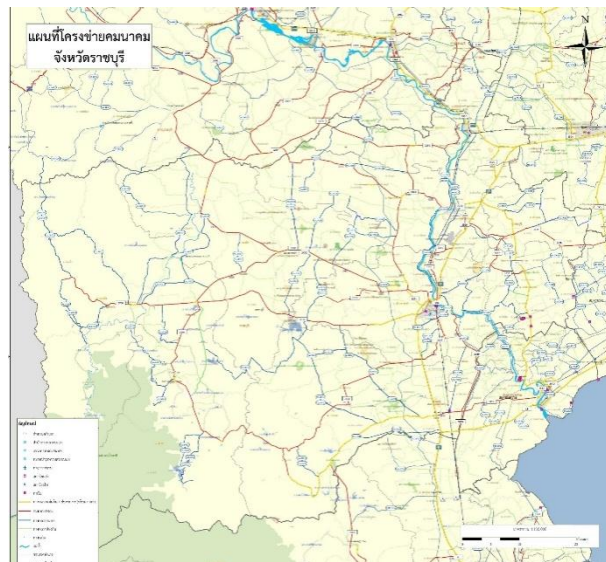
ถนนท่องเที่ยว (ลดลง)ประกอบด้วย ทช. ๒๒ สายทาง ระยะทางรวม ๒๙๖.๑๓๕ กม.

ถนนโลจิสติกส์(เท่าเดิม)ประกอบด้วย ทช. ๑๕ สายทาง ระยะทางรวม ๑๘๐.๒๓๔ กม.

ถนนผังเมือง (เท่าเดิม) ประกอบด้วย ทช. ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๙.๙๕๐ กม.

ปัจจุบันแขวงทางหลวงชนบทราชบุรี มีสายทางรวมทั้งหมด ๗๐๖.๒๖๘กม. เมื่อนำมารวมกับ ๔ ประเภท (ยั่งยืน = One Map+ ถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด+ ถนนท่องเที่ยว+ ถนนโลจิสติกส์+ ถนนผังเมือง) ก็จะได้ ๙๗๔.๔๐๗กม. (เป็น ทล. ๕๓.๘๐๐ กม.และ อปท. ๒๑๔.๓๓๙ กม.)

โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนท่องเที่ยว ถนนโลจิสติกส์ และถนนผังเมือง



นายอิษย์ฯ

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

ข้อมูลภาพรวมโครงข่าย จ.ราชบุรี

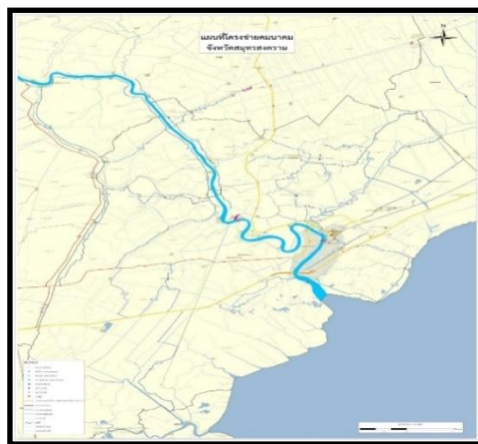
หน่วยงาน	ประเภทสายทาง (กม.)			รวม
	สายหลัก	สายรอง	สายย่อย	
กรมทางหลวง	592.522	2.218	2.458	597.198
กรมทางหลวงชนบท	259.224	447.044	-	706.268
อปท.	0.892	1,040.295	1,195.987	2,237.174
รวม	852.638	1,489.557	1,255.094	3,597.331
อัตราส่วนสายทาง ปัจจุบัน	23.70%	41.41%	34.89%	100%
อัตราส่วนสายทาง ทช. ยั่งยืน				27.08%

แนวทางหลวงชนบทสมุทรสงคราม

ถนนโครงข่ายปัจจุบันของแนวทางหลวงชนบทสมุทรสงคราม มีถนนที่รับผิดชอบจำนวน ๒๓ สายทาง ระยะทาง ๑๗๘.๕๗๙ กิโลเมตร แบ่งประเภทถนน ๔ ประเภท

๑. ถนนเชื่อมจังหวัด จำนวน ๘ สายทาง ระยะทาง ๘๗.๑๕๒ กม.
๒. ถนนท่องเที่ยว จำนวน ๔ สายทาง ระยะทาง ๓๙.๑๗๐ กม.
๓. ถนนโลจิสติกส์ จำนวน ๙ สายทาง ระยะทาง ๔๖.๘๑๒ กม.
๔. ถนนชายแดน จำนวน ๒ สายทาง ระยะทาง ๕.๔๔๕ กม.

ถนนโครงข่ายปัจจุบันของแนวทางหลวงชนบทสมุทรสงคราม



๑. สส.๕๐๒๒ – สส.๕๐๐๖ (ตะวันออก) ประกอบด้วย ๔ สายทาง ระยะทางรวม ๑๘.๕๐๐ กม.
๒. สส.๒๐๐๙ – สส.๔๐๑๓ ประกอบด้วย ๓ สายทาง ระยะทางรวม ๓๑.๖๒๐ กม.
๓. สส.๒๐๒๑ (ริเวียร์) ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๑๐.๙๐๐ กม.
๔. อัมพวา-สส.๖๐๐๒ ประกอบด้วย ๒ สายทาง ระยะทางรวม ๑๔.๐๙๐ กม.
๕. สส.๒๐๐๓-แม่กลอง ประกอบด้วย ๓ สายทาง ระยะทางรวม ๑๓.๗๒๐ กม.
๖. สค.๒๐๕๕ ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๗.๕๕๐ กม.
๗. . สค.๒๐๐๖ ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๑๑.๕๑๐ กม.
๘. สส.๓๐๑๑-สค.๒๐๐๖ ประกอบด้วย ๒ สายทาง ระยะทางรวม ๑๒.๐๐๐ กม.

รวม ๑๖ สายทาง ระยะทาง ๑๑๙.๘๙๐ กม. ถนน เชื่อมจังหวัด สส. ๑๑๖.๗๘๐ กม.

โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนท่องเที่ยว ถนนโลจิสติกส์ และถนนผังเมือง
ถนนท่องเที่ยว (เพิ่มขึ้น) ประกอบด้วย ๖ สายทาง ระยะทางรวม ๕๘.๔๗๐ กม. เป็น ทช.
๓ สายทาง ระยะทาง ๒๙.๑๗๐ กม. และ อปท. ๓ สายทาง ระยะทาง ๒๙.๓๐๐ กม.

นายอิษยา

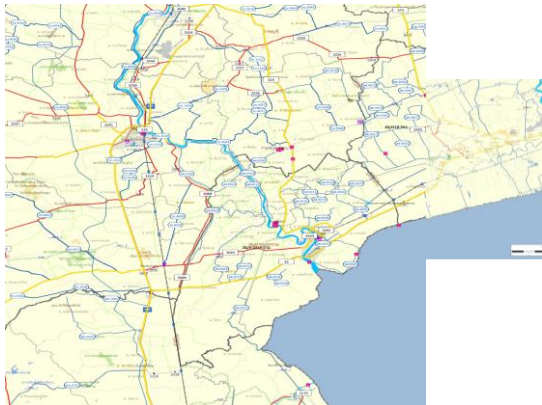
ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

ถนนโลจิสติกส์ (เพิ่มขึ้น) ประกอบด้วย ๑๑ สายทาง ระยะทางรวม ๖๑.๙๓๗ กม. เป็นถนนของ ทช. ๘ สายทาง ระยะทาง ๔๑.๖๐๐ กม. และ อปท. ๓ สายทาง ระยะทาง ๒๐.๓๓๗ กม.

ถนนผังเมือง (เท่าเดิม) ประกอบด้วย ทช. ๒ สายทาง ระยะทางรวม ๕.๔๔๕ กม.

ปัจจุบันแนวทางหลวงชนบทราชบุรี มีสายทางรวมทั้งหมด ๑๗๘.๕๗๙ กม. เมื่อนำมา รวมกับ ๔ ประเภท (ยั่งยืน = One Map+ ถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด+ ถนนท่องเที่ยว+ ถนนโลจิสติกส์+ ถนนผังเมือง) ก็จะได้ ๒๔๑.๖๓๒ กม. (เป็น ทล. ๐.๒๕๐ กม. และ อปท. ๖๒.๘๐๓ กม.)

โครงข่ายถนนยั่งยืน ถนนท่องเที่ยว ถนนโลจิสติกส์ และถนนผังเมือง



ข้อมูลภาพรวมโครงข่าย จ.สมุทรสงคราม

หน่วยงาน	ประเภทสายทาง (กม.)			รวม
	สายหลัก	สายรอง	สายย่อย	
กรมทางหลวง	157.690	0.492	1.170	159.352
กรมทางหลวงชนบท	50.109	128.470	-	178.579
อปท.	4.178	103.982	480.687	588.847
รวม	211.977	232.944	481.857	926.778
อัตราส่วนสายทาง ปัจจุบัน	22.87%	25.14%	51.99%	100%
อัตราส่วนสายทาง ทช. ยั่งยืน				26.07%

แนวทางหลวงชนบทสมุทรสาคร

ถนนโครงข่ายปัจจุบันของแนวทางหลวงชนบทสมุทรสาคร มีถนนที่รับผิดชอบ จำนวน ๔๔ สายทางระยะทาง ๓๖๐.๑๑๑ กิโลเมตรแบ่งประเภทถนน ๔ ประเภท

๑. ถนนเชื่อมจังหวัด จำนวน ๗ สายทาง ระยะทาง ๕๔.๕๕๕ กม.

๒. ถนนท่องเที่ยว จำนวน ๙ สายทาง ระยะทาง ๖๐.๐๔๘ กม.

๓. ถนนโลจิสติกส์ จำนวน ๒๗ สายทาง ระยะทาง ๒๒๙.๐๕๓ กม.

๔. ถนนชายแดน จำนวน ๑ สายทาง ระยะทาง ๗.๔๔๕ กม.

ถนนโครงข่ายปัจจุบันของแนวทางหลวงชนบทสมุทรสาคร



นายอิษยา

ผอ.กвт.สทช.ที่ ๔

๑. สายแยก บ.โคกวัด ประกอบด้วย ๘ สายทาง ระยะทางรวม ๔๓.๐๙๔ กม.
๒. สายแยก ทล.๓๕ - บ.ปลายนาประกอบด้วย ๔ สายทาง ระยะทางรวม ๒๒.๒๗๐ กม.
๓. สค.๒๐๕๕ ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๗.๙๐๕ กม.
๔. สค.๒๐๐๖ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๑๐.๓๗๒กม.
๕. สค.๕๐๒๙ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๖.๘๐๐ กม.
๖. สค.๔๐๐๘ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๘.๗๔๐ กม.
๗. สค.๕๐๐๙ประกอบด้วย ๑ สายทาง ระยะทางรวม ๕.๔๖๗ กม.

รวม ๑๗ สายทาง ระยะทาง ๑๐๔.๖๕๔ กม. ถนน เชื่อมจังหวัด สส. ๑๐๔.๒๐๔ กม.

โครงข่ายถนนยังยืน ถนนท่องเที่ยว ถนนโลจิสติกส์ และถนนผังเมือง

- ถนนท่องเที่ยว (เท่าเดิม)ประกอบด้วย ทช. ๙ สายทาง ระยะทางรวม ๖๙.๐๔๘ กม.

- ถนนโลจิสติกส์(เพิ่มขึ้น)ประกอบด้วย ๓๐ สายทาง ระยะทางรวม ๒๓๒.๗๔๒ กม.เป็น

ถนน ทช. ๒๓ สายทาง ระยะทาง ๒๐๑.๘๓๓ กม. อปท. ๖ สายทาง ระยะทาง ๒๗.๐๒๙ กม.

และ ทล. ๑ สายทาง ระยะทาง ๓.๙๐๐ กม.

ปัจจุบันแนวทางหลวงชนบทราชบุรี มีสายทางรวมทั้งหมด ๓๖๐.๑๑๑กม. เมื่อนำมารวมกับ ๔ ประเภท (ยังยืน = One Map+ ถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด+ ถนนท่องเที่ยว+ ถนนโลจิสติกส์+ ถนนผังเมือง) ก็จะได้ ๔๐๕.๙๙๔กม. (เป็น ทล. ๗.๔๕กม.และ อปท. ๓๓.๐๖๓ กม.)

โครงข่ายถนนยังยืน ถนนท่องเที่ยว ถนนโลจิสติกส์ และถนนผังเมือง



ข้อมูลภาพรวมโครงข่าย จ.สมุทรสาคร

หน่วยงาน	ประเภทสายทาง (กม.)			รวม
	สายหลัก	สายรอง	สายย่อย	
กรมทางหลวง	191.667	-	-	191.667
กรมทางหลวงชนบท	34.222	317.141	8.748	360.111
อปท.	3.300	183.190	-	186.490
รวม	229.189	500.331	8.748	738.268
อัตราส่วนสายทางปัจจุบัน	31.05%	67.77%	1.18%	100%
อัตราส่วนสายทาง ทช. ยังยืน				54.99%

อทช.

ก็เห็นได้ว่าเป็นโครงข่ายที่เพิ่มขึ้นมา สายทางยาว ๆ เชื่อมจังหวัด ยิ่งทำให้เราเห็นภาพของ สทช. ที่ ๔ เรื่องนี้ได้คุยกับท่านปลัดชัยวัฒน์ ท่านเห็นด้วยในการกิจของ ทช. และได้คุยกับอธิบดีทางหลวงในเรื่องการช่วยเหลือ ทช. ในการดำเนินงานในพื้นที่ท้องถิ่น วิธีการดำเนินการก็จะให้ทาง สทช. เป็นแกนหลักในการดำเนินการ โดยให้ ทล.เข้ามาช่วย ทั้ง ๒ กรมมีความเชี่ยวชาญด้านถนนของประเทศ ถ้าหากนำแผนพัฒนาฯ มาใช้ ก็จะเห็นถึงการพัฒนาและยังยืน ที่สำคัญเราได้พูดคุยในเรื่องแผนกระจายอำนาจ ฉบับที่ ๓ ที่มากระทบกับเรา ทางคณะอนุกรรมการ

อทช.

ได้มีการประชุมร่วมกัน เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ซึ่งเรามีเวลาในการเตรียมข้อมูลในการประชุม เพื่อให้ ทช. มีความยั่งยืน จึงได้มอบให้ท่านรองปฐมาฯ เข้าร่วมประชุม

รทช.(นายปฐมาฯ)

ก็เป็นข่าวดีสำหรับ ทช. ซึ่งจากที่ดู สทช.ที่ ๔ ดำเนินการตรงกับเป้าหมาย ในที่ประชุมเห็นชอบตามข้อเสนอของเราทั้ง ๓ ข้อ รายละเอียดให้ทาง สสท. นำเสนอข้อมูล

นายนิติกรฯ

ผอ.อปท.สสท.

จากการประชุมฯ วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ มีการประชุมร่วมกับคณะอนุกรรมการการกระจายอำนาจให้แก่ อปท. เพื่อเป็นการหารือการแก้ไขปัญหาถนนถ่ายโอนทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงชนบทให้ อปท. โดยพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติม มติที่ประชุมฯ และเสนอ ก.ก.ถ. พิจารณาเห็นชอบในหลักการ เพื่อกำหนดแนวทางและหลักเกณฑ์การแก้ไขปัญหการถ่ายโอนภารกิจให้ครบถ้วนรอบด้าน

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จำแนกปัญหาการถ่ายโอนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทให้แก่ อปท. เป็น ๓ กรณี ดังนี้

๑. การถ่ายโอนผิดไปจากขอบเขตที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ

กรณีการถ่ายโอนภารกิจทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท ที่ไม่เป็นไปตามขอบเขตการถ่ายโอน ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติ ตามแผนปฏิบัติการฯ ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๔๕ และฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๑ เช่น การถ่ายโอนทางหลวงชนบทที่ผ่านมา อปท. มากกว่า ๑ แห่ง ให้ อปท. เดี่ยวรับผิดชอบ หรือการถ่ายโอนทางหลวงชนบทที่ผ่าน อปท. มากกว่า ๑ แห่ง ให้แต่ละแห่งดูแลตามขอบเขตพื้นที่ อปท. (ควรถ่ายโอนให้ อบจ.)

ข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหามาจากคณะอนุกรรมการฯ

ให้ อปท. หรือส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจ นำเรื่องเสนอคณะกรรมการอำนวยการกระจายอำนาจให้แก่ อปท. ระดับจังหวัด พิจารณาดำเนินการโอนภารกิจและส่งมอบทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องให้แก่ส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจนั้น เพื่อให้ส่วนราชการนั้น พิจารณาถ่ายโอนภารกิจให้แก่ อปท. ที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องและเป็นไปตามขอบเขตการถ่ายโอน ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ กำหนดไว้ต่อไป

๒. การถ่ายโอนถูกต้องตามขอบเขตที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ แต่สถานการณ์ที่เปลี่ยนไปเป็นเหตุให้ภารกิจดังกล่าวไม่อยู่ในขอบเขตการถ่ายโอน

กรณีการถ่ายโอนภารกิจทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท โดยถูกต้องและเป็นไปตามของเขตการถ่ายโอน ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๔๕ และฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดไว้ หากแต่ด้วยระยะเวลาและสถานที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นเหตุให้ภารกิจดังกล่าวไม่อยู่ในขอบเขตการถ่ายโอนภารกิจ เช่น ในขณะถ่ายโอนภารกิจถนนมีสภาพเป็นถนนสายรอง ต่อมาสภาพถนนเปลี่ยนแปลงไปเป็นถนนสายหลักและ/หรือเป็นถนนสายทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดที่สำคัญ

ข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหามาจากคณะอนุกรรมการฯ

ให้ อปท. หรือส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจนำเรื่องเสนอคณะกรรมการอำนวยการฯ ระดับจังหวัด พิจารณาดำเนินการโอนภารกิจและส่งมอบทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องให้แก่ส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจนั้น เพื่อให้ส่วนราชการนั้นพิจารณาดำเนินการภารกิจดังกล่าวต่อไป

๓. การถ่ายโอนถูกต้องตามขอบเขตที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการ แต่เกินขีดความสามารถของ อปท. นั้น ๆ

กรณีการถ่ายโอนภารกิจทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท โดยถูกต้องและเป็นไปตามขอบเขตการถ่ายโอน ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๔๕

นายนิติกรฯ
ผอ.อปท.สสท.

และ ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดไว้ หากแต่เกินขีดความสามารถของ อปท. นั้น และ อปท. ไม่สามารถดำเนินการได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาจาก คณะอนุกรรมการฯ ให้ อปท. นั้น ร้องขอความช่วยเหลือจาก อปท. อื่น หรือส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจดำเนินการแทนไปพลางก่อน โดยยังถือเป็นทรัพย์สิน/กรรมสิทธิ์ หรือหน้าที่รับผิดชอบของ อปท. นั้นอยู่ และห้ามส่วนราชการและ อปท. รับถ่ายโอนภารกิจคืน ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ และกรณีเกินขีดความสามารถของ อปท. อื่น และส่วนราชการที่ถ่ายโอนภารกิจ ให้ร้องขอต่อ ก. ก.ธ. เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาต่อไป ซึ่งจากการหารือใน ๓ หัวข้อหลัก ที่ประชุมฯ ได้สรุปว่า คณะอนุกรรมการบริหารแผนการกระจายอำนาจให้แก่ อปท. และส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง (ทช. และ ทล.) เห็นชอบตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำมติที่ประชุมเสนอต่อ ก.ก.ธ. พิจารณาเห็นชอบในหลักการต่อไป ทั้งนี้หาก ก.ก.ธ. เห็นชอบแล้ว ให้ดำเนินการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามมติต่อไป ทั้ง ๓ กรณีจะสิ้นสุดที่คณะอนุกรรมการอำนวยการการกระจายอำนาจระดับจังหวัด ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัด หรือผู้ที่ผู้ว่าฯ มอบหมายเป็นประธานคณะอนุกรรมการฯ เพราะฉะนั้นเรื่องทุกอย่างที่เกิดปัญหาก็จะเข้าไปที่ คณะอนุกรรมการฯ เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาต่อไป

รทช.(นายปฐมฯ)

อย่างที่ชี้แจง เราได้ดำเนินการเชิงรุก ได้แจ้งว่าเรามีโครงข่ายอะไรพร้อมที่จะเสนอให้กับทาง จังหวัด เนื้อหาสำคัญคือเราไม่จำเป็นต้องรอ อปท./อบจ. ร้องขอคืน ส่วนราชการเอง อย่างที่เราดำเนินการ สามารถเสนอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดได้เลย ก็อาจจะ ๔ สำนัก เป็นตัวนำร่อง ไม่ต้องรอแผนกระจายอำนาจฯ ฉบับที่ ๓ เข้าหาคณะกรรมการพิจารณาแล้วดำเนินการได้เลย

ผส.ทช.ที่ ๔

จากมติฯ ที่ สกท. นำเสนอ และอ่านจากร่างแผนฯ ฉบับที่ ๓ คือเรามี ๒ แนวทางที่จะต้องดำเนินการก็คือ การแก้ปัญหากล่าวโอนภารกิจ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ เสนอมา ๓ ข้อและมีการเตรียมข้อมูลรองรับร่างแผนฯ ฉบับที่ ๓ ซึ่งมีประเด็นการถ่ายโอน ๓ ข้อนั้นจะเป็นโอกาสของเรา ๒ ข้อ ก็คือ การถ่ายโอนถนนที่ติดหลักการกับสภาพการเปลี่ยน ส่วนข้อที่ ๓ เราไม่สามารถดำเนินการได้ เป็นการแก้ไขปัญหาแผนการกระจายอำนาจฯ ที่ผ่านมา ส่วนในร่างแผนฯ ฉบับที่ ๓ ถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด เมื่อเรามองว่าเป็นถนนสายรองที่สำคัญ สามารถร้องขอจากท้องถิ่น และท้องถิ่นก็ต้องให้ แต่ประเด็นที่ต้องการความชัดเจนคือ ทาง ดร.อิษยาได้นำเสนอข้อมูลในการพัฒนาโครงข่ายเพื่อความยั่งยืน โดยใช้เส้นทางโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว ชายแดน โครงการพระราชดำริ ซึ่งบางส่วนของโครงการพระราชดำริเราสามารถนำไปเป็นโครงข่ายได้ตามแนวทางของ สบร. ส่วนถนนเส้นทางโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว ชายแดน ถ้ายังไม่เข้าหลักเกณฑ์ในการแก้ไขปัญหากล่าวโอน ต้องการให้รายละเอียดว่าเราสามารถดำเนินการได้หรือไม่

รทช.(นายปฐมฯ)

จากที่ ผส.ทักษิณฯ พูด กับที่ ผส.ไกรวัลย์ฯ นำเสนอฯ ตรงกัน ที่ได้ร่วมประชุมฯ อธิบายกระทั่งว่า ตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ ที่มีแผนกระจายอำนาจฯ ฉบับที่ ๑ นปช.สลายไป โอนทุกอย่างให้กับท้องถิ่น ทำถนนยาว ๆ ตัดเป็นตอน ๆ อธิบายให้คณะอนุกรรมการฯ ฟัง เขาว่าถูกต้อง บอกว่าควรจะมา กลับมาเป็นของเรา รวมถึงการเปลี่ยนแปลงของการใช้ถนน ทล.ก็บอกว่าต่อไปในอนาคตถนนบางส่วนของ เป็นของ อบจ. หาก ทช. หรือ ทล. พิจารณาแล้วว่าโครงข่ายส่วนใดส่วนหนึ่งของถนน อบจ. ไปเสริมสร้างโครงข่ายในการโลจิสติกส์ ท่องเที่ยว ที่เข้าโครงข่ายของ ทช. หรือ ทล. อบจ.ก็ต้องถ่ายโอนให้กับ ทช. หรือ ทล. ดำเนินการ เพื่อประโยชน์แผ่นดินเป็นหลัก เพราะฉะนั้นตามข้อ ๑ และ ๒ ชัดเจน โดยไม่ต้องรอแผนกระจายอำนาจฯ ฉบับที่ ๓ เพิ่มเติมด้วยว่าไม่ต้องรอให้ส่วนท้องถิ่น

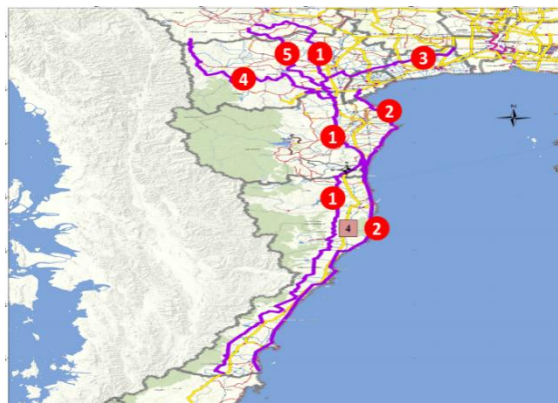
รทช.(นายปฐมฯ)

เป็นผู้เสนอ สิ่งที่ ผส.ไกวัลย์ฯ ทำให้ สามารถเสนอได้เลย แต่ว่าต้องรวบรวมข้อมูลให้ชัดเจน เช่น ความเร็วในการเดินทาง สภาพถนน รูปถ่าย ฯลฯ เพื่อจะชี้ให้เขาเห็นว่าควรจะเป็นหน่วยงานของเราที่จะต้องดำเนินการส่วนข้อที่ ๓ ไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะว่า อปท. ไร้ขีดความสามารถ หารับไม่ได้ แต่เราสามารถช่วยเหลือได้ เช่น การสนับสนุนให้ยืมเครื่องจักร

รทช.(นายประศักดิ์ฯ)

ก่อนที่จะเป็น พรบ.ทางหลวงชนบทฯ คือ พรบ.ทางหลวงฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ ก่อนการปฏิรูป ปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ใน พรบ. ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ มี ๕ ถนน คือ ถนนสัมปทาน ถนนพิเศษ (ถนนทางด่วน หรือมอเตอร์เวย์) ถนนทางหลวงแผ่นดิน (ถนนสายหลัก) ทางหลวงชนบท (ถนนสายรอง)ทางหลวง อบต. (ถนนสายย่อย)ที่นี้ก็มีคำถามว่าถนนสายรองคืออะไร ที่เรารู้กันถนนสายรอง คือ ถนนเชื่อม อบต. หลาย อบต.

ภาพรวมโครงข่ายสายทาง ทั้ง ๕ จังหวัด



แต่ขณะนี้ที่ท่าน ดร.อิษย์ฯ นำเสนอ จากภาพ หมายเลข ๑ , ๒ และ ๔ ตียาวลงมา ซึ่งไม่มีความแตกต่าง ถ้าดูแบบผิวเผิน ก็คือถนนสายหลักทั้ง ๓ เส้นทาง แต่ถ้าเจาะลึกแล้วก็จะเห็นลำดับความสำคัญ มีการเชื่อมกับหลาย อบต. หรือไม่ ทาง ดร.อิษย์ฯต้องทำการบ้านเพิ่มเกี่ยวกับเรื่องของชุมชนที่ผ่าน เช่น ชุมชนเมือง แต่เส้นทางหมายเลข ๑ ของเรามันผ่านชุมชนชนบท สิ่งนี้ต้องปรากฏในข้อมูลนำเสนอครั้งต่อไป เพื่อนำมาใช้ทั้งหมด

คณะกรรมการระดับจังหวัด จะเห็นว่าแผนฯ ฉบับที่ ๒ ไม่มีการพูดถึงคำนี้ แต่เป็นเรื่องที่ผมได้ไปเสนอไว้ให้มีคณะกรรมการระดับจังหวัด ซึ่งจังหวัดมีคณะกรรมการหลายชุด โดยมีคณะกรรมการพัฒนาจังหวัดอยู่ชุดหนึ่งที่ยังไม่มีการแต่งตั้งขึ้นมาแต่น่าจะหลังจากการประกาศแผนฯ ฉบับที่ ๓ ก็จะมีคณะกรรมการตรงนี้ขึ้นมา โดยประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธาน ท้องถิ่นจังหวัดเป็นเลขาฯ ทล. , ทช. อบจ. และ ตัวแทนจาก อบต.ร่วมเป็นคณะกรรมการ ในขณะที่ท่านรองปฐมฯ บอกว่าในคณะอนุกรรมการฯ จะเสนอให้ปฏิบัติได้ เขาจะต้องรีบผลักดัน เพราะว่าคณะกรรมการชุดนั้นโดยนายกฯ เป็นประธาน เขาจะออกคำสั่งแต่งตั้งใหม่เพื่อมาพิจารณาแผนฯ ฉบับที่ ๓ แล้วรายละเอียดตรงนั้นจะเกิดความชัดเจน ขณะนี้สามารถเตรียมข้อมูลไว้ได้ แต่ถ้าจะดำเนินการเลยลองเข้าไปคุยกับทางจังหวัดก่อน ว่าแนวทางในส่วนนี้มีการดำเนินการหรือยังแต่ไม่ใช่บังคับให้ อบจ. ต้องยอม แต่เป็นในลักษณะมติร่วมในคณะกรรมการระดับจังหวัด

ผส.สท.

มี ๒ ส่วนที่เหมือนกับท่านรองประศักดิ์ฯ กล่าว ที่ประชุมคณะอนุกรรมการฯ ตามแผนฯ ฉบับที่ ๑ และฉบับที่ ๒ ที่มันเกิดปัญหาจากการถ่ายโอนทั้งข้อ ๑ และ ๒ทั้งแผนฯ ฉบับที่ ๑ และฉบับที่ ๒ มีแต่ส่วนราชการถ่ายโอนไปให้ท้องถิ่น ไม่มีข้อไหนที่บอกให้ส่วนราชการไปรับของท้องถิ่นมาเลย มีแต่ว่าหากท้องถิ่นไม่สามารถดำเนินการได้ให้ขอความช่วยเหลือจากท้องถิ่นใกล้เคียง อบจ. หรือส่วนราชการ ถ้าไม่ได้ก็ถึงจะไปขอ ก.ก.ถ. แต่แผนฯ ฉบับที่ ๓ มีขอบข่ายในข้อ ๒ บอกชัดเจนว่าถ้า

ผส.สท.

เป็นถนนที่มีการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด และถ้าเป็นถนนท้องถิ่นอยู่แล้ว อาจจะไม่ใช้ถนนที่ถ่ายโอนด้วยซ้ำ หรือเป็นถนนของท้องถิ่นเดิมเราก็สามารถร้องขอได้และท้องถิ่นก็ต้องโอนให้เรา เพื่อประโยชน์ส่วนรวม ซึ่งข้อความนี้ไม่ปรากฏในแผนฯ ฉบับที่ ๑ และฉบับที่ ๒ เพราะฉะนั้นการจะทำโครงข่ายยั่งยืนนั้นต้องรอแผนฯ ฉบับที่ ๓ ขณะนี้แผนฯ ฉบับที่ ๓ กำลังสรุปเสนอ ครม. ชุดใหม่ หลังจากนั้นก็จะเข้าสภาฯ พอมีเวลาเร่งรัดในการจัดเตรียมข้อมูลให้ทัน ทั้งนี้อาจจะต้องหารือกับทางกฎหมายอีกที

อทช.

สิ่งที่เราเห็นอยู่ปัจจุบันนี้ก็คือ ข้อมูลทั้งข้อ ๑ , ๒ , ๓ แต่สิ่งที่เราไม่เห็น ก็คือ การประชุมคณะอนุกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ข้อมูลที่ได้รับฟังมีความแตกต่างจากข้อมูลข้อ ๑ , ๒ , ๓ นี้ และประธานคณะอนุกรรมการฯ ชุดนี้จะนำเสนอชุดใหญ่และให้ปฏิบัติตามนี้ และในที่ประชุมบอกว่าสามารถให้ปฏิบัติได้เลยด้วยซ้ำ ก็แสดงว่า ข้อ ๑ , ๒ , ๓ ที่เราเห็นอยู่นี้ น้ำหนักน้อยลง ใช่หรือไม่

รทช.(นายปฐมา)

ข้อ ๑ , ๒ , ๓ ตามมติเมื่อวานไม่ตรงกับที่ สทช. นำเสนอ มีรายละเอียดมากกว่านั้นนิดหน่อย ซึ่งตรงนั้นที่ทำมาเพื่อแก้ปัญหาการถ่ายโอนผิด ซึ่งเข้าทางของเราและเขาบอกว่าจะใช้เลย เขาไม่ได้รอแผนฯ ฉบับที่ ๓ ทั้ง ๓ รูปแบบ ๒ ข้อแรกตรงกับที่เราจะสามารถดำเนินการได้

อทช.

ข้อมูลที่นำเสนอในวันนี้ กับข้อมูลที่ท่านรองปฐมา เข้าร่วมประชุมเมื่อวานไม่ตรงกัน ข้อมูลที่ท่านรองปฐมา เข้าร่วมประชุมเมื่อวานเป็นข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน ก็คือว่าเราสามารถร้องขอจากทุกหน่วยได้ และทุกหน่วยก็สามารถร้องขอจากเราได้ เพราะฉะนั้นให้ทาง สทช. ไปเอารายงานประชุมและเอกสารที่เกี่ยวข้องมา เพื่อจะได้ชัดเจนเราจะดำเนินการอย่างไร แต่ปัจจุบันที่ สทช.ที่ ๔ กำลังดำเนินการถูกต้องแล้ว และจะต้องดำเนินการต่อไป

ผส.ทช.ที่ ๑๓

จากที่ได้พูดคุยกันให้ สทช.ที่ ๔ นำเสนอเพียงสำนักฯ เดียว แต่อยากสอบถามว่าที่ สทช.ที่ ๑๓ ทำสามารถเชื่อมหลายสำนักฯ ต้องเขียนโครงข่ายทั้งสายก่อนหรือไม่ หรือไปร้องขอเฉพาะของจังหวัด

นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

หากร้องขอจากท้องถิ่น ก็สามารถใช้อำนาจของจังหวัดนั้น ๆ ได้เลย ถ้าหากร้องขอในส่วนราชการอื่น ๆ ต้องใช้ข้อมูลในภาพรวมของภูมิภาค

(ผส.ทช.ที่ ๘)

ตามที่ได้ดำเนินการทั้ง ๓ กรอบ ก็คือ

กรอบที่ ๑ ถนนที่ถ่ายโอนผิดหลักการ ก็ได้เตรียมข้อมูลไว้โดยให้ทาง ขทช. ไปดูข้อมูลว่ากรณีที่จะถ่ายโอนถนนสายยาวแทนที่จะให้ อบจ. เราถ่ายโอนไปให้ อบต. ถือว่าผิดหลักการก็เอาคืนมา แล้วเห็นว่าเป็นโครงข่ายสำคัญ เราก็ยึดเลย โดยเสนอให้คณะกรรมการจังหวัดพิจารณาถ่ายโอนกลับมาเป็นของเรา

กรอบที่ ๒ เมื่อถ่ายโอนแล้ว สภาพการณ์เปลี่ยน เช่น เราถ่ายโอนถนนสายรอง จากเดิมเมื่อ ๑๐ ปีที่แล้วเป็นถนนสายรองที่ไม่สำคัญ แต่ปัจจุบันเป็นถนนแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ มีปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ผิวจราจรกว้างขึ้นจากเดิม นั่นก็ถือว่าเข้าหลักเกณฑ์ตามคณะอนุกรรมการฯ กำหนดไว้ นี่ก็คือการแก้ปัญหาของการถ่ายโอน

กรอบที่ ๓ ก็คือการทำข้อมูลรองรับร่างแผนฯ ฉบับที่ ๓ คือการร่างเส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างจังหวัด

เพราะฉะนั้น ทั้ง ๓ ส่วนนี้ก็จะประกอบเป็นข้อมูลโครงข่ายที่แต่ละ ขทช. ที่จะต้องเพิ่มขึ้น โดยจะดูว่าปัจจุบันเราดูแลเท่าไร ก็พิจารณาตาม ๓ กรอบนั้น ถนนของเราจะเพิ่มขึ้นเท่าไร ซึ่งก็ให้ทาง กทช. ดูข้อมูลการวิเคราะห์ถนนตามมาตรฐานที่ AASHTO ว่าเปอร์เซ็นต์เกินหรือไม่ ควรอยู่ระหว่าง ๒๐%- ๒๕% หรือไม่ ถ้าเกินเราจะมีวิธีการปรับลดอย่างไร ทั้งนี้ก็ประสานกันอยู่

ข้อมูลของ สทช.ที่ ๘ มอบให้ ผอ.วรินทร์ สีสาริกร ผอ.กลุ่มวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นผู้นำเสนอข้อมูล

นายวรินทร์ฯ

ผอ.กท.สทช.ที่ ๘

ได้เตรียมไว้ ๒ หัวข้อ ก็คือ

๑. ถนนโครงข่ายทางหลวงชนบท (เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด) มีทั้งหมด ๑๐ สายทาง

ที่	หน่วยงาน	จำนวน สายทาง	ถนน ทร. (กม.)	ถนน อบท. (กม.)	รวมระยะทาง (กม.)
1	ทท. กำแพงเพชร	2	16.400	66.991	83.391
2	ทท.ตาก	1	19.410	15.800	35.210
3	ทท. นครสวรรค์	3	62.760	36.000	93.360
4	ทท. พิจิตร	3	26.993	110.527	137.520
5	ทท. อุทัยธานี	1	12.936	15.534	28.470
รวม		10	138.499	244.852	377.951

เอกสารที่ 8 (นครสวรรค์)

- แขงทางหลวงชนบทกำแพงเพชร

๑.๑ สายบ้านโค้งวิไล - บ้านแดน

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยก ทล. ๑๑๓ ต.แม่ลาด อ.คลองขลุง และจุดสิ้นสุดโครงการจะอยู่ที่แยก ทล. ๑๐๗๘๘.บ้านแดน อ.บรรพตพิสัย

เส้นทางสีน้ำเงิน เป็นถนนที่อยู่ในเขตกำแพงเพชร มีระยะทางรวม ๓๒.๒๐๐ กม. ส่วนเส้นทางสีแดงจะอยู่ในพื้นที่นครสวรรค์ มีระยะทางรวม ๑๘.๔๓๐ กม. เป็นถนนของ ทช. อยู่ ๗.๔๐๐ กม.

สายบ้านโค้งวิไล - บ้านแดน



๑.๒ สายบ้านลานกระบือ - บ้านไหล่โก

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยก ทล. ๑๐๖๕๓.ลานกระบือ.ลานกระบือและจุดสิ้นสุดโครงการจะอยู่ที่แยก ทล.๑๑๗๓.หนองหลุม.วชิรบุรี

เส้นทางสีน้ำเงิน เป็นถนนที่อยู่ในเขตกำแพงเพชร มีระยะทางรวม ๑๘.๐๖๔กม. ส่วนเส้นทางสีแดงจะอยู่ในพื้นที่พิจิตร มีระยะทางรวม ๑๔.๖๔๗กม.

สายบ้านลานกระบือ - บ้านไหล่โก



[illegible][illegible]

เส้นทางสีแดง เป็นถนนที่อยู่ในเขตเพชรบูรณ์ มีระยะทางรวม ๑๒.๕๐๐กม. เส้นทางสีน้ำเงิน นครสวรรค์ มีระยะทางรวม๒๑.๘๘๐ กม.ส่วนเส้นทางสีน้ำตาลจะอยู่ในพื้นที่พิจิตรมีระยะทางรวม ๓.๓๐๐กม.

นายวรินทร์
ผอ.กท.สทช.ที่ ๘

สาย แยก ทล.๓๐๐๔ – บ้านวังก้านเหลือง

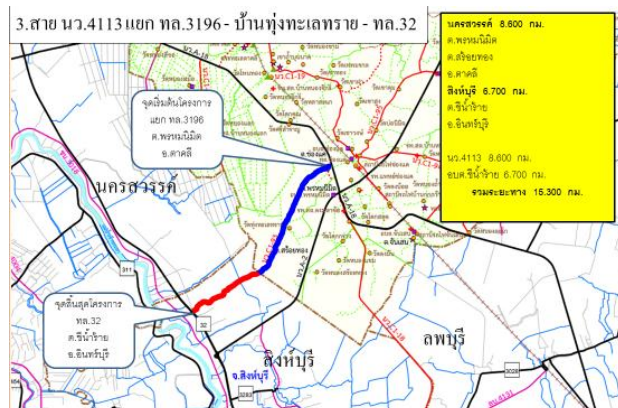


๑.๓สาย นว.๔๑๑๓ แยก ทล.๓๑๙๖ - บ้านทุ่งทะเลทราย - ทล.๓๒

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยก ทล.๓๑๙๖ต.พรหมนิมิตอ.ตาคีและจุดสิ้นสุดโครงการจะอยู่ที่แยก ทล.๓๒ต.ชีน้ำรายอ.อินทร์บุรี

เส้นทางสีน้ำเงิน เป็นถนนที่อยู่ในเขตนครสวรรค์ มีระยะทางรวม๘.๖๐๐กม. ส่วนเส้นทางสีแดงจะอยู่ในพื้นที่สิงห์บุรี มีระยะทางรวม ๖.๗๐๐กม.

สาย นว.๔๑๑๓ แยก ทล.๓๑๙๖ - บ้านทุ่งทะเลทราย - ทล.๓๒



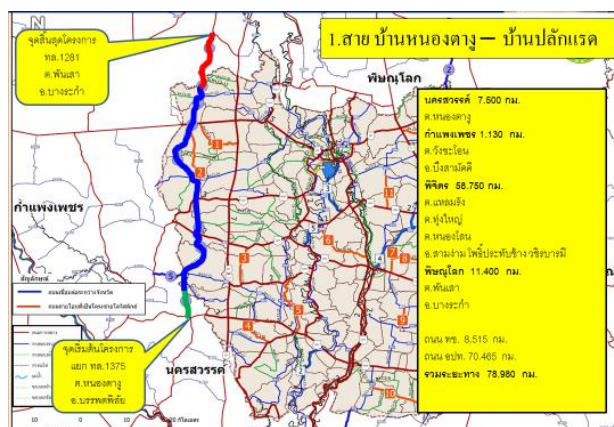
- แนวทางหลวงชนบทพิจิตร

๑.๑ สาย บ้านหนองตา - บ้านปลักแรด

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยก ทล.๑๓๗๕ต.หนองตาอ.บรรพตพิสัยและจุดสิ้นสุดโครงการจะอยู่ที่แยก ทล.๑๒๘๑ต.พันเสาอ.บางระกำ

เส้นทางสีเขียว เป็นถนนที่อยู่ในเขตนครสวรรค์ มีระยะทางรวม ๗.๕๐๐กม. และเข้ากำแพงเพชร ระยะทาง ๑.๑๓๐ กม.เส้นทางสีน้ำเงินจะอยู่ในพื้นที่พิจิตร มีระยะทางรวม ๕๘.๗๕๐ กม. ส่วนสีแดง จะอยู่ในเขตพิษณุโลก มีระยะทางรวม ๑๑.๔๐๐กม.

สาย บ้านหนองตา - บ้านปลักแรด



นายวรินทร์

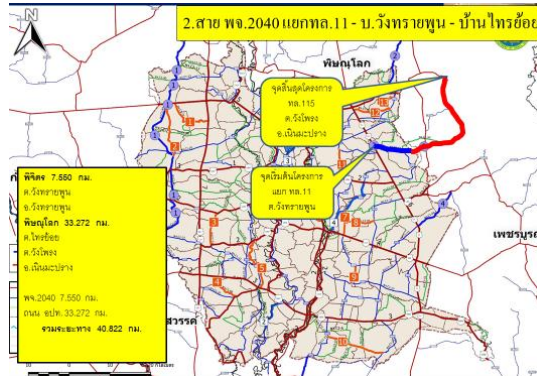
ผอ.กท.สทช.ที่ ๘

๑.๒ สาย พจ.๒๐๔๐ แยก ทล.๑๑ - บ.วังทรายพูน - บ้านไทรย้อย

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยก ทล.๑๑ ต.วังทรายพูนและจุดสิ้นสุดโครงการจะอยู่ที่แยก ทล.๑๑๕ ต.วังโพรง อ.เนินมะปราง

เส้นทางสีน้ำเงิน เป็นถนนที่อยู่ในเขตพิจิตร มีระยะทางรวม ๗.๕๕๐กม.เส้นทางแดงจะอยู่ในพื้นที่พิษณุโลก ระยะทางรวม ๓๓.๒๗๒กม.

สาย พจ.๒๐๔๐ แยก ทล.๑๑ - บ.วังทรายพูน - บ้านไทรย้อย

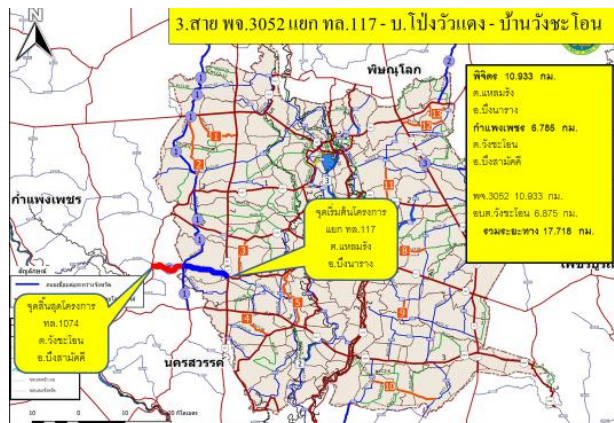


๑.๓ สาย พจ.๓๐๕๒ แยก ทล.๑๑๗ - บ.โป่งวัวแดง - บ้านวังชะโอน

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยก ทล.๑๑๗ ต.แหลมรัง อ.บึงนารางและจุดสิ้นสุดโครงการจะอยู่ที่แยก ทล.๑๐๗๔ ต.วังชะโอน อ.บึงสามัคคี

เส้นทางสีน้ำเงิน เป็นถนนที่อยู่ในเขตพิจิตร มีระยะทางรวม ๑๐.๙๓๓กม.เส้นทางแดงจะอยู่ในพื้นที่กำแพงเพชร ระยะทางรวม ๑๗.๗๑๘กม.

สาย พจ.๓๐๕๒ แยก ทล.๑๑๗ - บ.โป่งวัวแดง - บ้านวังชะโอน



- แนวทางหลวงชนบทอุทัยธานี

สาย แยก ทล.๓๔๕๖ - บ้านห้วยน้ำหอม

จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยก ทล.๓๔๕๖ ต.หนองหลวง อ.สว่างอารมณ์ และจุดสิ้นสุดโครงการจะอยู่ที่แยก ทล.๓๔๗๓ ต.ห้วยน้ำหอม อ.ลาดยาว

เส้นทางสีน้ำเงิน เป็นถนนที่อยู่ในเขตอุทัยธานี มีระยะทางรวม๑๕.๕๓๔ กม.ส่วนเส้นทางสีแดงจะอยู่ในพื้นที่นครสวรรค์ มีระยะทางรวม ๑๒.๙๓๖กม.

นายวรินทร์
ผอ.กвт.สทข.ที่ ๘

สาย แยก ทล.๓๔๕๖ - บ้านห้วยน้ำหอม



๒. ถนนถ่ายโอนผิดหลักการและสถานการณ์เปลี่ยน
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๘ (นครสวรรค์)

ที่	หน่วยงาน	จำนวนสายทาง	ระยะทางเพิ่มขึ้น (กม.)
1	ทท.กำแพงเพชร	6	79.082
2	ทท.ตาก	11	124.273
3	ทท.นครสวรรค์	4	112.167
4	ทท.พิจิตร	12	97.890
5	ทท.อุทัยธานี	7	58.544
รวม		40	471.956

สทข.บพ.ที่ 8 (นครสวรรค์)

โครงข่ายทางหลวงชนบท

	โครงข่ายเดิม (กม.)	เชื่อมระหว่าง จังหวัด (กม.)	ผิดหลักการ (กม.)	รอขึ้นทะเบียน ใหม่ (กม.)	รวม ระยะทาง (กม.)	ระยะทาง เพิ่มขึ้น (กม.)
กพ.	767.828	66.991	79.082	-	913.901	146.073
ตก.	364.561	15.800	124.273	22.954	527.588	163.027
นว.	732.509	36.000	112.167	10.416	891.092	158.583
พจ.	716.751	110.527	97.890	37.480	962.648	245.897
อน.	426.264	15.534	58.544	19.460	519.802	93.538
รวม	3,007.913	244.852	471.956	90.310	3,815.031	807.188

อทข.

ถ้าเพิ่มได้ตามนี้ และงบประมาณพัฒนาจังหวัดเพิ่มเข้ามาอีก จะให้ทางที่ปรึกษา ก.พ. ที่จะมาดูแลเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนาทางด้านบุคลากรของเรา

รทข.(นายปฐมา)

ทั้งนี้ทั้งนั้นก็ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่เสนอคณะอนุกรรมการกระจายอำนาจ ของจังหวัด สิ่งที่จะได้มา ต้องเป็นข้อคิดเห็นร่วมกันทั้ง อบท. และเรา มีมติร่วมกัน ฝ่ายทาง สทข. และ ททข. ก็ลองไปพูดคุย ส่วนไหนที่พอจะเป็นไปได้ จะให้เราอยู่แล้วที่รับรับเลย อีกทั้งจะเตรียมข้อมูลในเชิงรุก อย่างเช่น

รทช.(นายปฐมา)

สถานการณ์เปลี่ยนไป เราต้องมีปริมาณการจราจร โครงข่าย และที่อยู่ในยุทธศาสตร์ของกรมฯ หรือกระทรวงฯ เป็นหลัก แบบนี้ก็มีเหตุผลที่จะถ่ายโอนมาที่เรา ส่วนที่ถ่ายโอนผิดก็ลองดู

ผส.ทช.ที่ ๑๐

ในส่วนของ สทช.ที่ ๑๐ ที่เตรียมมาก็เป็นเรื่องถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดตามนโยบายของท่าน อธิบดีในส่วนนี้คณะทำงานของ สทช.ที่ ๑๐ ก็ได้ดำเนินการมาแล้ว ที่เชียงใหม่เสนอมา ๔ โครงการ ลำปาง ๓ โครงการ ลำพูน ๓ โครงการ และแม่ฮ่องสอน ๑ โครงการ ระยะทางทั้งหมด ๔๓๙.๑๘๘ กม. แต่ก็มีบางเส้นทางที่ตรงกับ สทช.ที่ ๘ เพราะต่างคนต่างคิด แต่สุดท้ายก็ต้องมาบูรณาการความคิดว่า โครงข่ายจะอยู่จุดไหน

อทช.

วิธีดำเนินการจะต้องส่งตัวแทนของสำนักฯ มาประสานกับทาง สทช.ที่ ๔ เพื่อจะได้เป็นแกนหลักของ สทช. ในการปฏิบัติงานร่วมกัน และให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

สำหรับวิธีการดำเนินการตามแผนฯ ฉบับที่ ๓ จะขอรายละเอียดที่ท่านรองปฐมา ไปประชุมฯ มา เพื่อให้เกิดความชัดเจนอีกที ทางผู้บริหารฯ จะตัดสินใจ และจะสั่งการลงไป อาจจะในรูปแบบหนังสือหรือประชุม conference ค่อยว่ากันอีกที แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นให้ สทช.เตรียมข้อมูลเหมือน สทช.ที่ ๔ ไว้ก่อน

นายนิติกรฯ

ผอ.กปท.สสท.

เพื่อความชัดเจน ทาง สทช. ได้ทำสรุปเปรียบเทียบว่าแผนฯ ฉบับที่ ๒ ต่างกับแผนฯ ฉบับที่ ๓ อย่างไร

ในร่างแผนฯ ฉบับที่ ๓ ได้กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทไว้ อย่างชัดเจน ว่า “ให้กรมทางหลวงชนบท พัฒนาดำเนินการก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงชนบท โครงข่ายสายรองที่สำคัญ และให้มีโครงสร้างสมบูรณ์เชื่อมโยงกับทางหลวงพิเศษ หรือทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงสัมปทาน หรือทางหลวงชนบท หรือทางหลวงท้องถิ่น และเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคสู่จังหวัดหรือจังหวัดสู่จังหวัด”

แต่มีประเด็นที่เป็นข้อสังเกตว่า “นอกเหนือจากภารกิจที่ ๑ - ๕ ได้แก่ ถนนที่เชื่อมโยงระหว่างหมู่บ้าน ตำบล และอำเภอ ให้ถ่ายโอนภารกิจให้ อพท. และส่วนราชการต้องปรับเปลี่ยนบทบาทเป็นผู้คอยช่วยเหลือทางด้านเทคนิควิชาการ” จากข้อความนี้เขาให้เราดูแลโครงข่ายถนนสายรองที่สำคัญ เพราะฉะนั้นต้องไปนิยามให้ชัดเจนว่า โครงข่ายของเรามีความสำคัญอย่างไร

อีกประเด็นหนึ่ง ก็คือขอบเขตความรับผิดชอบของ อพท. กำหนดให้ กทม. เมืองพัทยา รับผิดชอบงานทางทั้งหมดในพื้นที่ โดยให้ส่วนราชการส่งมอบเส้นทางในพื้นที่ กทม./เมืองพัทยา ในส่วนนี้คงต้องมีการประชุมอีกครั้งหนึ่ง ว่าทางเราและ ทล. มีความเห็นเป็นอย่างไร และมีแนวทางอย่างไร

ขอบเขตความรับผิดชอบราชการส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่นร่วมกันดำเนินการ โดยให้กรมทางหลวงชนบท จัดทำหลักสูตรอบรมให้ความรู้แก่นายช่างของ อพท.ทุกประเภท เพื่อให้มีความรู้ ความสามารถ และจัดทำแผนที่เส้นทางในเขตรับผิดชอบ โดยดำเนินการให้ทั่วถึง และข้อ ๓ ที่เป็นประเด็นสำคัญ คือ หากส่วนราชการต้องการทางหลวงท้องถิ่น เพื่อพัฒนาและก่อสร้างทางที่เชื่อมระหว่างจังหวัด หรือระหว่างภาค หรือระหว่างประเทศ ให้ อพท. ถ่ายโอนให้เพื่อประโยชน์ส่วนรวม จึงเป็นที่มาของการทำแผนที่นำร่องของ สทช.ทั้ง ๔ สำนักฯ ซึ่งได้ประสานเป็นการภายในกับทางคณะทำงานกระจายอำนาจ เขาบอกว่าหากแผนฯ ฉบับที่ ๓ ประกาศใช้ ซึ่งกำลังจะนำเข้า ครม. เมื่อผ่านก็จะนำไปประกาศในรัฐสภาฯ และประกาศบังคับใช้ ภายหลังบังคับใช้แล้ว หากส่วนราชการต้องการให้จัดทำเป็นแผนโครงข่าย ก็จะสอดคล้องกับที่ทาง สทช.ที่ ๔ จัดทำไว้ ว่าประกอบด้วยรายละเอียดของสายทางที่เชื่อมต่อกัน ประมาณกว่า ๔๐๐ กว่ากิโลเมตร มีหน่วยงานใดบ้าง เชื่อมจังหวัดใดบ้าง จัดทำเป็นแผนไว้เพื่อนำไปเสนอคณะอนุกรรมการฯ ต่อไป

นายนิติกรฯ

ผอ.กปท.สสท.

อีกส่วนหนึ่งเป็นส่วนท้าย ซึ่งสอดคล้องกับแผนฯ ฉบับที่ ๑ และฉบับที่ ๒ คือ ให้ส่วนราชการอนุญาตให้ อบท. เข้าไปดูแลร์รักษาและใช้ประโยชน์ในพื้นที่เกาะกลางถนน ทางเท้า ไหล่ทาง พื้นที่ริมทาง ที่พักผู้โดยสาร ไฟฟ้าแสงสว่าง และงานวิศวกรรมจราจร ในกรณีที่ อบท. มีความประสงค์ และความพร้อมที่จะดำเนินการภายใต้มาตรฐานที่ส่วนราชการกำหนดและให้กรมทางหลวงชนบทกำหนดมาตรฐานทางหลวงและงานทาง รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลือ ฝึกอบรม จัดทำคู่มือปฏิบัติงาน ควบคุมทางวิชาการ และติดตามประเมินผลการดำเนินงานของ อบท. ซึ่งในส่วนนี้เองจะเข้าไปหารือกับผู้แทนกระจายอำนาจอีกทีว่าระดับความเข้มข้นของการ ควบคุมทางวิชาการหรือการติดตามประเมินผล ความคาดหวังของการกระจายอำนาจ นี่คือการสรุป ของแผนกระจายอำนาจฯ ซึ่งเป็นที่มาของการทำแผนเชื่อมโยงโครงข่ายจังหวัด หาก สทช.จะเริ่ม ดำเนินการ ก็สามารถดำเนินการตามที่ สทช. นำร่องทั้ง ๔ ดำเนินการ แต่อีกส่วนหนึ่งที่มติที่ประชุม เมื่อวานนี้ ทาง สอท. ขออนุญาตรับไปติดตามความคืบหน้าของมติที่ประชุมเพื่อนำมาเสริมสร้างความชัดเจนในที่ประชุม รวมถึงหากมีความคืบหน้าจะนำเรียนผู้บริหารโดยตรงต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

โครงการไทยแลนด์ริเวียรา

ผส.ทช.ที่ ๔

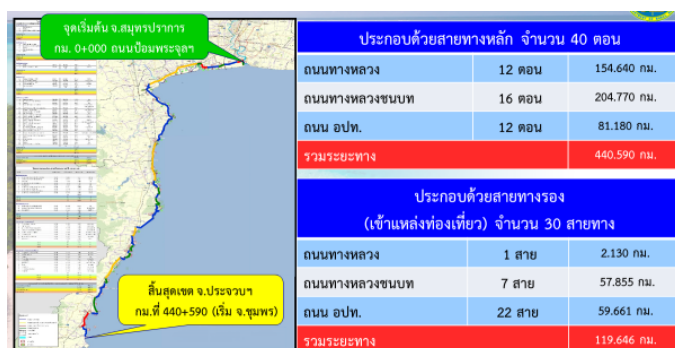
เดิมถนนริเวียราของเราเริ่มตั้งแต่ กม. ๗๓ พระราม ๒ เป็นจุดที่ สทช. มาทำเป็นจุดพักรถไว้ แล้วก็ไล่ มาในพื้นที่ สทช.ที่ ๔ ตั้งแต่ กม.ที่ ๐+๐๐๐ ถ.ป้อมพระจุลฯ ก็อยู่ใน ขทช.สมุทรสงคราม , เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีการเพิ่มเติม เนื่องจากเราได้ลงมาดูพื้นที่ก็มองว่าทาง ขทช.สมุทรสาคร และก็ได้นำเสนอว่าน่าจะเชื่อมไปด้วย ซึ่งได้เรียนท่านอธิบดีและท่านก็เห็นด้วยในหลักการ ททางสทช.ที่ ๔ ก็ได้ไปดำเนินการ รวบรวมข้อมูลร่วมกับ สทช. ที่ให้ข้อมูล ในส่วนของ สทช.ที่ ๔ รวมระยะทางประมาณ ๔๔๐.๕๙๐ กม. และได้ลงพื้นที่ร่วมกับ ขทช. ว่าเส้นทางที่มีอยู่แล้ว ที่ได้ดำเนินการไปแล้วมีสภาพ เป็นอย่างไร ควรปรับปรุงอย่างไร และลงไปเก็บข้อมูลว่าตั้งแต่เขตที่รับผิดชอบมันจะมีตอนไหนเป็น ของหน่วยงานใดบ้าง ซึ่งมีรายละเอียดค่อนข้างมาก และในแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในสายทางทั้งหมด และมีช่วงหนึ่งที่ท่านรองปฐมฯ ได้มอบหมายว่าเส้นริเวียรา นอกจากเป็นถนนสายหลักที่เราวางไว้ จะต้อง มีสายรองที่จะเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวหรือที่สำคัญอื่น ๆ ก็นำมาจัดทำด้วย เพราะฉะนั้นเราก็จะมีทั้งสายที่เป็น ริเวียราและสายที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวด้วย ก็ให้ทาง ดร.อิศยาฯ เป็นผู้นำเสนอข้อมูล

นายอิศยาฯ

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

เดิมถนนริเวียราของเราเริ่มตั้งแต่ เริ่มตั้งแต่สมุทรสงคราม กม. ๐+๐๐๐ วิ่งลงมาจนถึง ประจวบคีรีขันธ์ แล้วไปถึงชุมพร ในเขต สทช.ที่ ๔ จะมีแค่ สมุทรสงคราม ถึง ประจวบคีรีขันธ์ แต่เมื่อปลายปีที่แล้ว ทางสมุทรสาครเสนอข่าวของส่วนสมุทรปราการหรือสมุทรสาคร และวิ่งมาถึง กม.ที่ ๒๑ ของ สมุทรสงครามที่เป็นจุดริเวียราเดิม ผนวกเข้ามากลายเป็นสมุทรปราการวิ่งยาวมาถึงชุมพร ซึ่งตรงนี้เป็น การปรับปรุงข้อมูลล่าสุดในพื้นที่ จะประกอบด้วยสายหลัก ๔๐ ตอน ระยะทาง ๔๔๐.๕๙๐ กม. เน้น การเดินทางเป็นหลัก และจะมีสายรอง (เข้าแหล่งท่องเที่ยว) จำนวน ๓๐ สายทางระยะทาง ๑๑๙.๖๔๖ กม. ก็จะเห็นว่าทั้งทางหลัก ทางรอง จะเหมือนกัน คือประกอบด้วย ถนนทางหลวง ถนนทางหลวงชนบท และ ถนน อบท. เป็นการวิ่งเชื่อม

แนวเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในพื้นที่ สทช.ที่ ๔



นายอิษย์ฯ

ผอ.กвт.สทช.ที่ ๔

โดยเริ่มจากสมุทรปราการ จากป้อมพระจุลฑา วิ่งไปเข้าเขตกรุงเทพฯ ระยะทาง ๑๘ กม. ประกอบด้วย ๓ สายทาง

แนวเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ช่วงสมุทรปราการ)



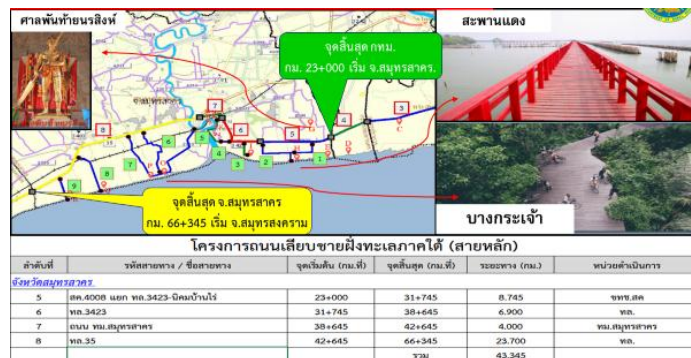
ต่อไปจะเป็นช่วงกรุงเทพมหานคร ระยะทางประมาณ ๔๙ กม. ที่วิ่งต่อจากสมุทรปราการ เข้าสู่สมุทรสาคร มีชื่อถนน ว่า บางขุนเทียนชายทะเล

แนวเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ช่วง กทม.)



ช่วงต่อไปก็จะทะลุเข้ามาสมุทรสาคร จะไล่เส้นทางสายหลักของพระราม ๒ วิ่งมาจนถึงหมดเขตสมุทรสาคร ซึ่งระยะทางก็อยู่ที่ ๔๓ กม. ประกอบไปด้วยเส้นทางย่อย ๔ สายทาง ก็จะมีของชพช.สมุทรสาคร , สมุทรสงคราม , เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ วิ่งจนจบที่เขตชุมพร

แนวเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ช่วงสมุทรสาคร)



แนวเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ช่วงสมุทรสงคราม)



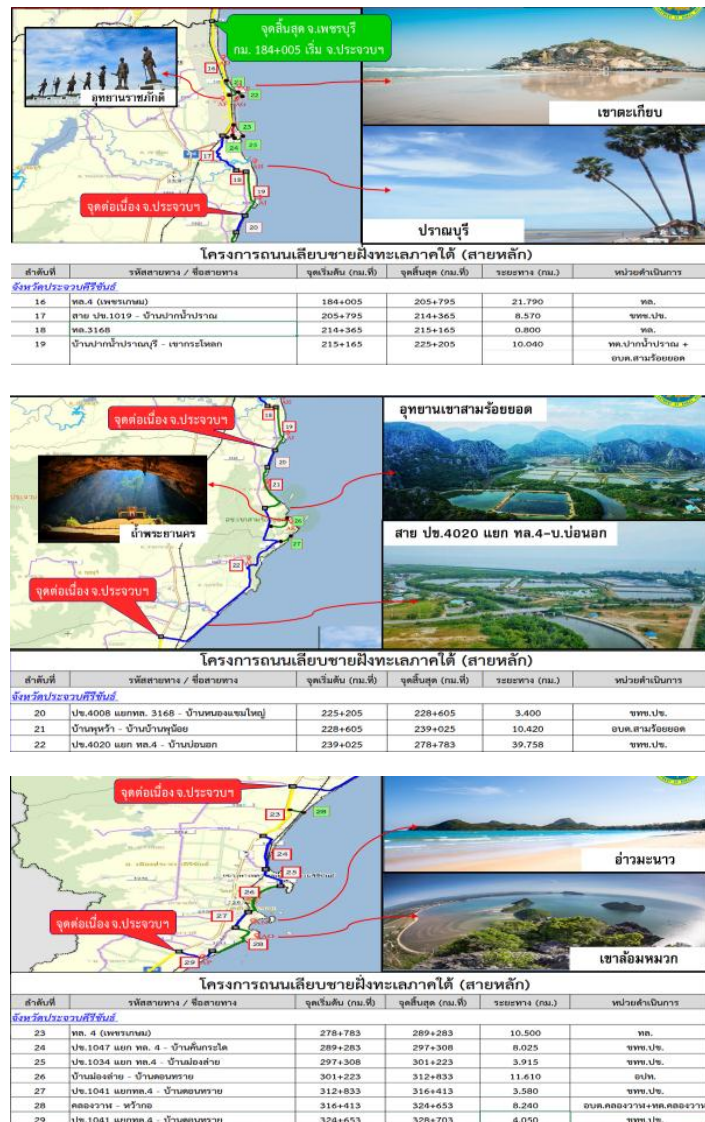
นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

แนวเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ช่วงเพชรบุรี)

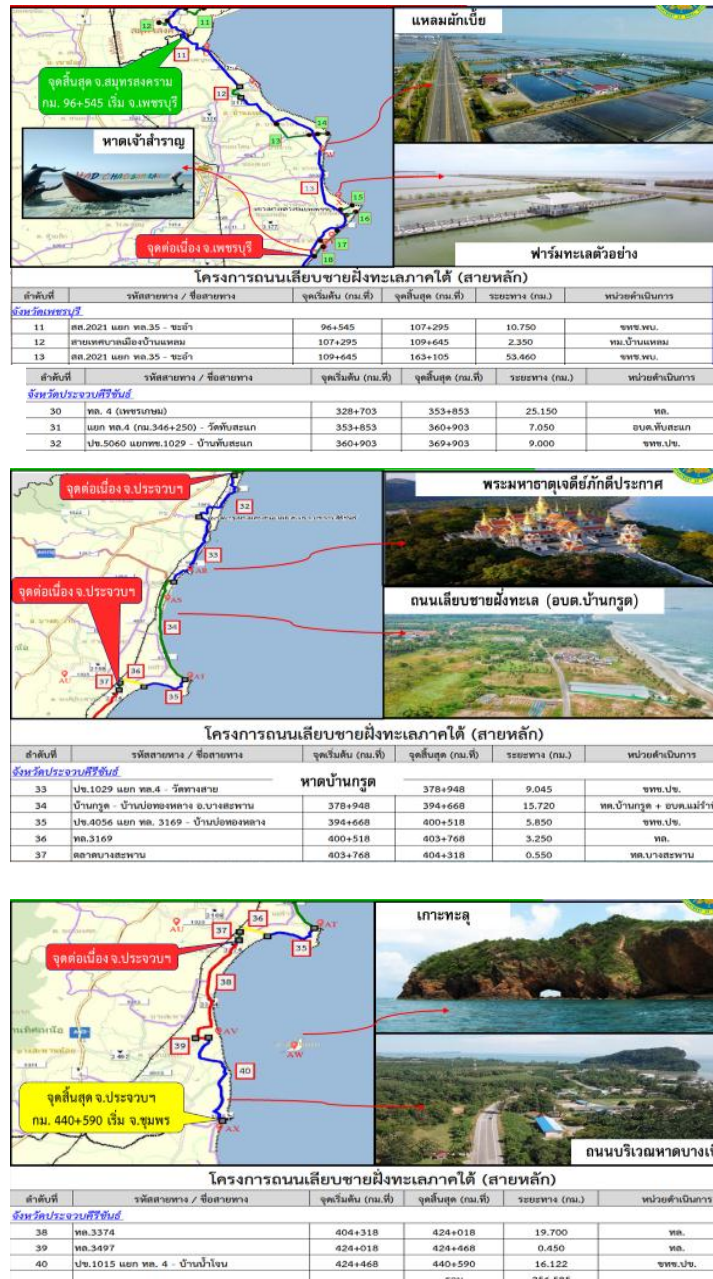


แนวเส้นทางถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (ช่วงประจวบคีรีขันธ์)



นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔



โครงการถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ สทช.ที่ ๔ เพื่อปรับเข้าแผนยุทธศาสตร์
 สนับสนุนการท่องเที่ยว ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๕ จังหวัด รวม ๒๙ สายทาง ระยะทาง
 ๑๐๔.๑๖๕ กม. งบประมาณ ๕๐๔.๘๐๐ ล้านบาท
 โครงการถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ สทช.ที่ ๔

งบปี 2563 กิจกรรมยุทธศาสตร์สนับสนุนการท่องเที่ยว					
จังหวัด	จำนวนสายทาง	ถนน ทช. (สาย)	ถนน อปท. (สาย)	ระยะทางรวม (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)
ขทท. สมุทรสาคร	4	2	2	7.730	37.400
ขทท. สมุทรสงคราม	8	-	8	25.180	124.200
ขทท. ราชบุรี	6	-	6	27.300	121.000
ขทท. เพชรบุรี	5	1	4	20.300	102.100
ขทท. ประจวบฯ	6	-	6	23.855	120.200
รวม	29	3	26	104.165	504.900

โครงการป้าย Overhead เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ สทช.ที่ ๔ ก็จะติดตั้งใน
 เส้นทางริเวียรา ซึ่งมีการนำร่องใน สทช.ที่ ๔ ก็คือ สมุทรสงคราม เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ โดย
 ใช้

นายอิษยา

ผอ.กท.สทช.ที่ ๔

งปี ๒๕๖๓ ของ สอป. กิจกรรมปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย ที่จะมีการปรับแผนฯ เข้าไป รวม๒๕ แห่งในการติดตั้งป้าย งบประมาณ ๔๓.๙๔๑ ล้านบาท

โครงการป้าย Overhead เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ สทช.ที่ ๔

งปี 2563 กิจกรรมปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย			
จังหวัด	อำเภอ	จำนวนแห่ง	งบประมาณ (ล้านบาท)
จ.สมุทรสงคราม	อัมพวา	2	3.681
จ.เพชรบุรี	บ้านแหลม, เมือง, ท่ายาง, ชะอำ	11	18.953
จ.ประจวบฯ	สามร้อยยอด, เมืองปราณบุรี, ห้วยสะพาน, บางสะพานน้อย, บางสะพาน	12	21.327
รวม	-	25	43.941



สรุปการประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์

- รทช.ปฐมาฯ ร่วมกับคณะทำงานกระทรวงการท่องเที่ยวฯ ตรวจสอบและหารือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน พร้อมทั้งสำรวจเส้นทางโครงการริเวียร่า
- ภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาถนนเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวเชิงกรมทางหลวงชนบท
- ภาครัฐและเอกชนในพื้นที่เสนอให้ส่งคืนพื้นที่จุดพักรถให้กรมธนารักษ์ เพื่อมอบให้เอกชนเข้าบริหารจัดการพื้นที่จุดพักรถ
- กรมทางหลวงชนบทยังคงใช้จุดพักรถเป็นสถานที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทาง

รทช.(นายประศักดิ์ฯ)

เรื่องสายทางท่องเที่ยว ข้อมูลในปีหนึ่งประมาณ ๓.๓๐๐ ล้านบาท และจะเดินไปด้วยสโลแกนที่ว่า การท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบต่อ หรือที่เราเรียก โครงการที่มีความรับผิดชอบต่อ ในเมื่อก่อนเราจะถามอยู่เสมอว่า สถานีตำรวจ สถานีอนามัย หรือสถานที่สำคัญอยู่ไหน ภายหลังเห็นเลือนหายไป มักจะบอกแค่ชื่อหมู่บ้าน เมื่อนักท่องเที่ยวจำนวนมากเข้ามาจะเกิดปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อม ปัญหาที่ว่าแหล่งท่องเที่ยวมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากจนล้น ทำให้เมื่อไปเที่ยวแล้วไม่อยากไปอีก ตรงนี้เมื่อเราเป็นหน่วยสนับสนุน เราจะมีส่วนช่วยเหลืออย่างไร ทางการท่องเที่ยวฯ (ททท.) เขาไม่ได้คิดเผื่อเราว่าถนนของเราจะเกิดผลกระทบไปด้วย อย่างไรก็ตามดูประเด็นเรื่องของความรับผิดชอบต่อชุมชน ให้ทางดร.อิษยา ไปศึกษาอีกทีว่าจะสร้างถนนของเราให้สอดคล้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวอย่างไร

อทช.

ถนนท่องเที่ยวในปัจจุบันหน่วยงานของเราได้ทำงานร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวฯ (ททท.) และอีกหลายหน่วยงาน ฉะนั้นเมื่อเรามีการทำงานร่วมกันในพื้นที่ตรงนี้ และในอนาคตก็ต้องทำงานร่วมกันอีก เรื่องท่องเที่ยวเป็นนโยบายของรัฐบาล แล้วหน่วยงานที่รับผิดชอบถนนท่องเที่ยวก็ยังไม่มีความชัดเจนก็ต้องมาลงที่เรา ทุก สทช./จทช. เตรียมรับสถานการณ์นี้ไว้

มติที่ประชุม

รับทราบ

๔.๔ การวางแผนการอบรมเชิงปฏิบัติการในการเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรก่อน

ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จำนวน ๔ ด้านคือ

๔.๔.๑ ด้านที่หนึ่ง ด้านการสำรวจและออกแบบ

นายอมรฯ ผชช.สสอ.

ในเรื่องของการวางแผนอบรมเชิงปฏิบัติการด้านสำรวจออกแบบ ทาง สสอ.ได้ของบประมาณเหลือจ่ายในปี ๒๕๖๒ ก็ได้มาประมาณ ๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อจะอบรม แล้วทางเราจะเริ่ม

นายอมรฯ ผชช.สสอ.

อบรมในเดือนกันยายน รุ่นที่ ๑ เป้าหมายจะอบรมที่จังหวัดนครนายก ต่อไปจะมีรุ่นที่ ๒ รุ่นที่ ๓ และรุ่นที่ ๔ ทางเราจะหมุนเวียนไปอบรมในจังหวัดรอบบริเวณกรุงเทพมหานครฯ ผลผลิตที่เราคาดว่าจะได้รับเครือข่ายเกี่ยวกับสำรวจและออกแบบโดยที่เราจะรับเด็กใหม่ ๆ เข้ามาอบรม อันที่สองเราได้รับแบบก่อสร้างที่ทำขึ้นจริงเอาเป็นแบบก่อสร้างไว้ใช้งานได้จริงโดยไม่เสียเปล่า ส่วนอันที่สามเราจะได้รับความรู้เกี่ยวกับรูปแบบก่อสร้างไปในทิศทางเดียวกันของกรมทางหลวงชนบท สำหรับรายละเอียดขอเชิญนายศราวุธ ยิ่งสกุล เป็นผู้นำเสนอข้อมูล

นายศราวุธฯ สสอ.

ขอเสนอโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการมีชื่อหลักสูตร “การสำรวจออกแบบและประมาณราคาทางหลวงชนบทสู่การประกันคุณภาพ” รุ่นที่ ๑ ซึ่งโครงการนี้ได้ร่วมกับทางสำนักฝึกอบรม

หลักการและเหตุผล

สำนักสำรวจและออกแบบได้เล็งเห็นความสำคัญในการปฏิบัติงานแต่ละขั้นตอนด้านการพัฒนาระบบประกันคุณภาพ (Quality Assurance) จึงจัดให้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการแก่บุคลากรภายในหน่วยงานส่วนกลาง และส่วนภูมิภาคของกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้มีความรู้และทักษะที่ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการ ก้าวหน้าเทคโนโลยีที่ทันสมัย ในเรื่องของการสำรวจออกแบบและประมาณราคาทางหลวงชนบท และสามารถนำไปประยุกต์ใช้รวมถึงพัฒนาในการปฏิบัติงานต่อไป

วัตถุประสงค์

๑. เพื่อสร้างเครือข่ายผู้ที่รับผิดชอบงานสำรวจและออกแบบของกรมทางหลวงชนบท
๒. เพื่อให้งานสำรวจและออกแบบของกรมทางหลวงชนบทมีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ
๓. มุ่งเน้นให้ผู้เข้ารับการสัมมนาสามารถดำเนินการสำรวจออกแบบ และประมาณราคาเป็นแนวทางปฏิบัติเดียวกันทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค

ระยะเวลาการจัดสัมมนา

๔ วัน (วันที่ ๓ – ๖ กันยายน ๒๕๖๒)

งบประมาณที่ใช้

๑.๑๐๔๒ ลบ. (งบประมาณเหลือจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒)

คุณสมบัติของผู้เข้ารับการฝึกอบรม (๑๐๐ คน)

๑. สสอ. สกส. และ สกท. (เป็นข้าราชการบรรจุใหม่ไม่เกิน ๒ ปี) หน่วยงานละ ๒ คน
๒. สทช.ที่ ๑ – ๑๘ และ ขทช.ในสังกัดหน่วยละ ๑ คน
 - วิศวกรโยธาปฏิบัติการ/ชำนาญการ
 - นายช่างโยธาปฏิบัติงาน/ชำนาญงาน

ขอบเขตเนื้อหาหลักสูตร

ภาคทฤษฎี เวลา ๑๓.๕ ชั่วโมง

- การประกันคุณภาพ (QA) ด้านการสำรวจและออกแบบ
- การสำรวจที่ดี
- เทคนิคการออกแบบทางหลวงชนบทที่เป็นเลิศ
- การประมาณราคาที่มีประสิทธิภาพ

ภาคปฏิบัติ เวลา ๑๔ ชั่วโมง

- การสำรวจที่ดี
- การจัดทำแบบก่อสร้างตามรูปแบบกรมทางหลวงชนบท
- เทคนิคการออกแบบทางหลวงชนบทที่เป็นเลิศ (การใช้งานโปรแกรม Road Pack)
- การประมาณราคาที่มีประสิทธิภาพ

นายศราวุธ สสอ.

กำหนดการสัมมนา

วันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๒

- การประกันคุณภาพ QA (ด้านการสำรวจและออกแบบ)
- การสำรวจที่ดี

วันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๒

- เทคนิคการออกแบบทางหลวงชนบทที่เป็นเลิศ
- ภาควิชาปฏิบัติการสำรวจที่ดี

วันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๒

- ภาควิชาปฏิบัติการจัดทำแบบก่อสร้างตามรูปแบบกรมทางหลวงชนบท
- ภาควิชาปฏิบัติการออกแบบทางหลวงชนบทที่เป็นเลิศ

วันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๒

- การประมาณราคาที่มีประสิทธิภาพ
- ภาควิชาปฏิบัติการประมาณราคาที่มีประสิทธิภาพ

ภาคปฏิบัติ (การสำรวจ ออกแบบ จัดทำแบบก่อสร้าง และประมาณราคา) แบ่งกลุ่มเป็น ๑๐ กลุ่ม กลุ่มละ ๑๐ คนโดยมีวิทยากรของ สสอ. ประจำในแต่ละกลุ่ม กลุ่มละ ๒ คน

ผลผลิตจากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ

๑. ได้เครือข่ายผู้สำรวจและออกแบบกรมทางหลวงชนบท
๒. ได้แบบก่อสร้างและประมาณราคาสายทางของกรมทางหลวงชนบท ๑ โครงการ
๓. ผู้เข้ารับการสัมมนาสามารถดำเนินการสำรวจและออกแบบเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ

อทช.

อยากจะให้บุคลากรที่มาอบรมเป็นเครือข่ายของ สสอ. ที่จะต้องมีการประเมินผล เก็บผลงาน บันทึกประวัติการทำงาน เพื่อที่จะมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามา สามารถที่จะรู้ได้ว่าใครเหมาะที่จะกับเทคโนโลยีตัวนี้เพิ่มเติม ให้มีลักษณะที่คล้ายกับใบรับประกันจาก สสอ. ว่าบุคคลนี้สามารถออกแบบได้ขนาดไหน อยากจะให้ดูแลบุคคลที่ทำหน้าที่ทางด้านสำรวจและออกแบบได้ทั่วประเทศ ให้ สสอ. เป็นแกนกลางให้มีประวัติทุกอย่างแม้กระทั่งผลงานออกแบบ ทุกปีจะต้องมีการสรุปรายงานเข้ามาแล้วให้ทาง สสอ. เป็นผู้บันทึกเก็บประวัติทั้งหมดให้เห็นว่าบุคคลคนนี้มีการทำงานที่สำรวจและออกแบบมีผลงานมากน้อยขนาดไหน เพราะเขาเป็นเครือข่ายของเรา เราจะต้องดูแลเป็นอย่างดี

รทช. ประศักดิ์ฯ

อยากที่จะเพิ่มเติมเนื้อหาเข้าไปอีก ๒ ส่วน เทคนิคในการแบ่งงวดงาน และเทคนิคในการประเมินราคา อีกประเด็นหนึ่งคือบุคคลที่จะเข้ามาอบรมต้องมีใบ กว. สสอ. จะต้องลิงค์ข้อมูลไปที่ทาง สสอ. เพราะเป็นแม่ข่ายเพื่อพ่วงที่ตั้งไปซื้อเป็นว่าได้ชั่วโมงเรียนจากสภาวิศวกรฟรี

ผอ.ศทส.

การสำรวจและออกแบบเป็นแนวทางมาตรฐานเดียวกันที่ดีขอเพิ่มเติมประเด็นการวัดด้วยของค่าพิกัด เนื่องจากว่ากรมฯว่าโหมด GPRS ไว้ทั่วประเทศให้หมดแล้ว กระบวนการจัดซื้อจัดการจ้างให้ลงค่าพิกัดไว้ด้วย

อทช.

ทาง สสอ. ก็รับข้อเสนอแนะไว้พิจารณาด้วย

มติที่ประชุม

รับทราบ

๔.๒.๒ ด้านที่สอง ด้านการควบคุมงาน

ผส.กท.

เป็นการเสริมทักษะหมายถึงมีการอบรมการควบคุมงานจากสำนักก่อสร้างทางและหน่วยงานอื่นมีข้อคิดเห็นจาก สตง.บ้างอะไรบ้างและมีการปรับปรุงกระบวนการควบคุมงานให้ดีขึ้นเป็นการอบรมจากหน่วยงานทั้ง ๓ หน่วยงาน ก็คือ สกท. สกส. และ สตป. ที่จะมาช่วยกันบรรยายในเรื่องของความปลอดภัยในขณะก่อสร้าง ขอให้ ผชช.สกท. นายกนก จตุจินดา เป็นผู้นำเสนอรายละเอียดข้อมูล

นายกนกกรร

ผชช.สกท.

ตามนโยบายของท่านอธิบดีที่อยากจะให้ทางผู้ควบคุมของกรมฯได้มีความพร้อมก่อนการก่อสร้างปี ๒๕๖๓ ทาง สกท. สกส. และสตป. ได้ร่วมกันหารือถึงเนื้อหาที่เราจะอบรมเพื่อเสริมสร้างความรู้และทักษะในการทำงานของผู้ควบคุมงานก่อนการก่อสร้างและเป็นการสร้างเครือข่ายกันระหว่างผู้ควบคุมงานส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค

เนื้อหาการอบรม

- การเตรียมการก่อนการก่อสร้าง
- การกำกับควบคุมการก่อสร้างทาง โดยเน้นย้ำขั้นตอนการก่อสร้างที่ถูกต้องรวมถึงข้อควรระวังในการกำกับก่อสร้างที่ได้มาจากข้อสังเกตในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
- การทดสอบภาคสนามที่จำเป็นสำหรับผู้ควบคุมงาน เช่น การทดสอบความแน่น , ระดับ , ความเรียบ และอื่น ๆ
- การกำกับควบคุมงานก่อสร้างสะพาน
- การกำกับควบคุมงานก่อสร้างระบบระบายน้ำ
- การตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง ทั้งด้านการจราจร และความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างชั่วคราว

คุณสมบัติผู้เข้าอบรม

เป็นผู้ควบคุมงานหรือผู้ช่วยที่เป็นผู้ทำงานจริงในสนามจะเป็นข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างก็ได้

วิทยากร

เป็นบุคลากรจากสำนักก่อสร้างทาง สำนักก่อสร้างสะพาน และสำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง

สถานที่

แบ่งออกเป็น ๕ พื้นที่ ได้แก่

๑. ภาคเหนือตอนบน
๒. ภาคเหนือตอนล่าง
๓. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๔. ภาคกลาง
๕. ภาคใต้

โดยสถานที่อบรมจะต้องมีความกว้างเพียงพอที่จะสามารถสาธิตวิธีการทดสอบและการทำงานของเครื่องจักรได้ หากเป็นไปได้จะใช้พื้นที่ที่เป็นของทางราชการเพื่อจักได้ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย

ช่วงเวลา

ตุลาคม ๒๕๖๒ – พฤศจิกายน ๒๕๖๒

การติดตามผล

เปิด Line กลุ่มตามพื้นที่จัดอบรม และมีการติดตามผลโดยสำนักฝึกอบรม โดยดูจากกิจกรรมถาม – ตอบที่เกิดขึ้นใน Line กลุ่ม

อทช.

เช่นเดียวกับที่มอบให้ทาง สสอ. ทาง ผชช.สภท.พูดถึงที่ว่าทาง สภท.จะเป็นที่ปรึกษาให้ข้อมูล และมีวิธีการการแก้ไขปัญหาทุกอย่าง เพราะทาง สภท.เป็นผู้มีประสบการณ์ ผู้ควบคุมงานจะมีที่ปรึกษานอกจากจะเป็นทาง ขทช. สทช.ในสังกัดอยู่แล้ว ก็อาจจะจะมีผู้ที่มีประสบการณ์จากทาง สภท. ให้คำปรึกษาอยู่ อาทิ ด้านการควบคุมงาน ด้านการแก้ไขสัญญา และด้านอื่น ๆ ต่าง ๆ สภท.จะต้องมีบัญชีในการบันทึกประวัติ ผลงาน และการฝึกอบรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมงานเช่นเดียวกันกับสำนักสำรวจและออกแบบ

มติที่ประชุม

รับทราบ

๔.๔.๓ ด้านที่สาม ด้านการควบคุมคุณภาพ

ผส.ว.

ทาง สสว. ได้ประชุมหารือกันแล้ว ได้ร่างเป็นหลักสูตร ๒ หลักสูตร ดังนี้

๑. ด้านการทดสอบวัสดุ หลักสูตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการทดสอบ

๒. ด้านการควบคุมคุณภาพงาน หลักสูตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมงานคุณภาพ และตรวจสอบงานทางสำหรับผู้ควบคุมงานและผู้สนใจ รายละเอียดให้ นายจักรพงษ์ วงศ์คำจันทร์ เป็นผู้นำเสนอข้อมูล

ผอ.จักรพงษ์ฯ

ผอ.กปว.สว.

แผนการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการด้านการควบคุมคุณภาพที่ทาง สสว.ได้วางไว้จะมอบคล้อย ๒ กลุ่ม ตามที่ ผส.ว.ได้นำเรียนไว้แล้ว คือเรามองที่ด้านการทดสอบวัสดุกับคนของ QC ที่มีอยู่ทั้งหมดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการทดสอบและปฏิบัติเรื่อง QC อยู่ จะมีลูกจ้างชั่วคราวรายเดือน (นายช่างโยธา) ๒๕๖ คน มีพนักงานราชการ ๕๔ คน และมีข้าราชการ ๑๑๒ คน รวมทั้งสิ้น ๔๒๒ คน ซึ่งลูกจ้างชั่วคราวรายเดือนที่เรามองอยู่ ๒๕๖ คน ส่วนมากจะมีการปรับเปลี่ยนหมุนเวียนเข้าออกกันบ่อยมาก การที่จะให้มีการความรู้ในด้านการทดสอบมีด้านประสบการณ์ในการเชี่ยวชาญต้องใช้ทักษะที่ค่อนข้างจะเยอะ เราจึงมองกลุ่มนี้ว่าควรที่จะมีหลักสูตรสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านการทดสอบโดยเฉพาะ ส่วนด้านที่สองการควบคุมคุณภาพงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพว่ามีวิธีการดำเนินงานในสนามการเก็บตัวอย่างทดสอบคุณภาพอย่างไรบ้างและก็มีเทคโนโลยีในการตรวจสอบคุณภาพงานทางที่ทาง สสว.ได้นำเข้ามาแล้วในการตรวจสอบคุณภาพงานทางสำหรับผู้ควบคุมงานและผู้สนใจ รายละเอียดดังนี้

ด้านการทดสอบวัสดุ

๑. การประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการหน่วยงานควบคุมคุณภาพ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓

ผู้เข้ารับการฝึกอบรม ประกอบด้วย หัวหน้าหน่วยควบคุมคุณภาพงานทาง สสว.,ผอ.สทว.

หัวหน้า QCT. ขทช.

สถานที่ ศูนย์ฝึกอบรมกรมทางหลวงชนบท

แผนการดำเนินการ ก่อนเริ่มงบประมาณแต่ละปี (กันยายน – ตุลาคม ๒๕๖๒)

๒. การทดสอบและการควบคุมคุณภาพวัสดุ

ผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ประกอบด้วย ลูกจ้างชั่วคราวรายเดือน/พนักงานราชการ/ข้าราชการ

หลักสูตร สำหรับผู้ปฏิบัติ จำนวน ๖ รุ่น รุ่นละ ๕๐ คน (๗วัน)

หลักสูตร สำหรับหัวหน้าหน่วยทดสอบ จำนวน ๒ รุ่น รุ่นละ ๕๖ คน

สถานที่ ศูนย์ฝึกอบรมกรมทางหลวงชนบท / ศูนย์ทดสอบวัสดุงานทาง

แผนการดำเนินการ ๒ รุ่นต่อปี (๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

ผอ.จักรพงษ์ฯ
ผอ.กปว.สว.

๓. การออกแบบชั้นพื้นทางปรับปรุงคุณภาพ และการออกแบบชั้นผิวทาง
- ผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ประกอบด้วย ข้าราชการ/พนักงานราชการที่ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการทดสอบและการควบคุมคุณภาพวัสดุและได้ใบรับรองแล้ว
- หลักสูตร จำนวน ๒ รุ่น รุ่นละ ๕๕ คน
- สถานที่ ศูนย์ฝึกอบรมกรมทางหลวงชนบท / ศูนย์ทดสอบวัสดุงานทาง
- แผนการดำเนินการ ๑ รุ่นต่อปี (๒๕๖๓ – ๒๕๖๔)

ด้านการควบคุมคุณภาพ

หลักสูตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการควบคุมงานคุณภาพ และตรวจสอบงานทาง

ผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ประกอบด้วย ข้าราชการ / พนักงานราชการ

หลักสูตร ไม่จำกัดรุ่น

สถานที่ ศูนย์ฝึกอบรมกรมทางหลวงชนบท / ศูนย์ทดสอบวัสดุงานทาง

แผนการดำเนินการ ๑ รุ่นต่อปี (๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

ถ้าต้องการอบรมหลักสูตรเพิ่มเติมทาง สว. จะมีหลักสูตรเปิดให้อบรม มีดังนี้

๑. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก (สสอ./สอป./สตป./สว.)

* ข้อกำหนดและมาตรฐานงานอำนวยความสะดวก

* การตรวจสอบคุณภาพ

๒. การทดสอบคุณสมบัติผลิตภัณฑ์แอสฟัลต์

๓. การควบคุมคุณภาพงานผิวทาง AC และ Para AC

๔. การควบคุมคุณภาพงาน Pavement In-Place Recycling

๕. การควบคุมคุณภาพงานผิวทาง Porous Asphalt Concrete

๖. การควบคุมคุณภาพงานผิวทาง Concrete

๗. การตรวจสอบคุณภาพงานผิวทาง(สปร. /สอป./สตป./สว.)

- การวัดค่าดัชนีความขรุขระสากล

- การวัดค่าดัชนีความต้านทานการลื่นไถล

๘. การตรวจติดตามงานแก้ไขคันทางทรุดตัวด้วยเครื่องมือ อินครินอมิเตอร์

๙. การสำรวจชั้นดิน ด้วยเครื่องมือทางธรณีฟิสิกส์ Resistivity

๑๐. การวิเคราะห์และออกแบบ เพื่อแก้ไขปัญหาทางธรณีเทคนิคด้วยโปรแกรม Fem

- มาตรฐานงานผิวทาง
- วิธีการปฏิบัติ การทดสอบ
และควบคุมคุณภาพในสนาม

อทช.

ใครจะเป็นผู้ตรวจสอบว่าผู้ควบคุมงานควรที่จะเข้ามาอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ ของกรมฯ

ผส.ว.

ผู้อำนวยการแขวงฯจะเป็นผู้ที่แต่งตั้งให้ลูกน้องที่อยู่ในความดูแลเป็นผู้ควบคุมงาน และจะต้องมีความรู้ความสามารถมากน้อยแค่ไหน

อทช.

ผู้ควบคุมงานของ สกท.และสกส.ชุดที่แล้ว จะต้องมีการดูคุณสมบัติว่าจะต้องมีการผ่านการเข้ารับการอบรม มีความเหมาะสมที่จะไปควบคุมงานได้ จะต้องมีการตรวจสอบดูว่าบุคคลได้รับการอบรมหลักสูตรนี้แล้วหรือยัง ถ้ายังไม่ได้รับการอบรมต้องให้บุคคลเหล่านี้อบรมก่อนเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ

ผส.ทช.ที่ ๗

สทช.ที่ ๗ ใช้วิธีการให้ลูกน้องตามลูกพี่ไปก่อนในโครงการแรก แต่บ้างที่ลูกพี่ก็ปล่อยให้ลูกน้องคุมงานเอง

ผส.ทช.ที่ ๑๒

สทช.ที่ ๑๒ และ ทช. ในสังกัด ทางเราจะมีการประชุมการแต่งตั้งผู้ควบคุมงานก่อน ถ้ามีเจ้าหน้าที่เข้ามาใหม่จะแต่งตั้งให้เป็นผู้ช่วยไปก่อน เราจะใช้วิธีการแบบพี่สอนน้อง

ผส.ทช.ที่ ๒

ถ้าเราไม่ปล่อยเขาไปคุมงาน เขาจะไม่มีความรู้ แต่เราจะให้เขาเป็นผู้ช่วยคุมงานไปก่อน พอเขาเริ่มมีความชำนาญการมากขึ้น ก็ปล่อยให้เขาเป็นผู้คุมงานในโครงการขนาดเล็ก

อทช.

พอได้ฟังจากการแสดงความคิดเห็นแล้ว ก็จะเป็นมาตรฐานของการคุมงานใน สทช.ของแต่ละที่ที่แตกต่างกัน แต่ไม่เคยนำเจ้าหน้าที่มาอบรมพร้อมกันมีมาตรฐานของกรมทางหลวงชนบทในทิศทางเดียวกัน มีแต่ตำราอันเดียวกัน จะใช้ตำรากันหรือเปล่าพอรู้ทราบกันบ้างไหม

ผส.ทช.ที่ ๒

จะเป็นลักษณะแบบการอบรมเป็นเรื่อง ๆ ทาง สทช.จะส่งไปอบรมเรื่องที่ทางกรมมาเป็นผู้จัดอบรม แต่จะไม่มีเป็นลักษณะ Package ว่าเจ้าหน้าที่ที่เข้ามาใหม่จะอบรมเรื่องอะไรบ้างจะไม่มีแบบนั้น เพราะฉะนั้นก็แล้วแต่ทาง สทช.จะส่งไปว่าแต่ละกลุ่มจะส่งเจ้าหน้าที่คนไหนไปอบรม ไม่มีเป็น Package ว่านายช่างที่เข้ามาใหม่จะอบรมเรื่องไหนก่อน

อทช.

โดยหน้าที่สำนักไหนจะเป็นผู้ทำหน้าที่ในการจัดอบรมหลักสูตร ส่วนพนักงานราชการใหม่ ลูกจ้างรายเดือนใหม่ ก็ไม่เคยมีการอบรมบุคคลเหล่านี้ที่เข้ามาทำงานใหม่

ผส.อร.

ณ ตอนนี้ สอร.ได้รับนโยบาย ให้รวบรวมบุคลากรของกรมฯทั้งหมด ไม่รวมลูกจ้างชั่วคราวรายวัน ปัจจุบันว่ามีใครยังไม่ได้รับการเข้าอบรมอะไรบ้าง ไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรใด ๆ ทั้งสิ้น ตอนนี้เป็นปัญหาตรงที่ว่าแต่ละหน่วย อาทิ สว.ก็มีการจัดอบรม พอไปจัดมันไม่เข้าสู่กระบวนการฝึกอบรม ไม่มีการบันทึกประวัตินอกจากที่จัดอบรมจะบันทึกเอง ซึ่งก็ไม่สามารถเข้าไปสู่ กพ.๗ ด้วย จะเกิดปัญหาที่ตามมา จริง ๆ ถ้าหน่วยงานมีการจัดอบรมรู้อย่างนี้ที่มีอยู่ใน Package ของผู้ควบคุมงาน หน่วยงานหลักของการควบคุมงานจะเป็นของ สกท. สกส. และ สปร. จะเป็นภารกิจเฉพาะ ถ้าจับ Package ได้ว่าจะเริ่มนับหนึ่งจากตรงไหนสามารถจัดอบรมได้หรือจะแจ้งมาทาง สอร.ก็ได้ จะได้จัดอบรมให้อยู่แล้ว มีข้อสังเกตหนึ่ง การคุมงานทั้งหมดเป็นหลักสูตรภาคปฏิบัติจะต้องเห็นและทำจริงไปด้วยถึงจะเป็นแบบที่สอนน้องถือปฏิบัติกันมาตั้งแต่กรมโยธาธิการ ถ้าเราสอนแบบตำราอย่างเดียวได้แค่ ๑๐ % แล้วลืม แต่ถ้าเราสอนจากตำราแล้วพาเขาไปฝึกไปดูเข้าใจประมาณ ๖๐ - ๗๐ % เขาก็จะจำแล้วนำไปปฏิบัติได้แล้วจะมีขั้นตอนเฉพาะ

อทช.

ทำแบบไหนดีถึงจะเป็นระบบ ให้สำนักสำรวจและออกแบบทำหน้าที่ควบคุมไปก่อนจนกระทั่งสำนักฝึกอบรมแข็งแรงถึงจะสามารถเป็นระบบให้ได้ คนคุมงานก็ให้ทางสำนักก่อสร้างทางเป็นหน่วยส่วนกลางทำหน้าที่ควบคุมไป ส่วนที่ใครไม่มีความรู้ทางด้านไหน ก็ไปหาข้อมูลมา ค่อยตรวจสอบข้อมูลอยู่ตลอด ส่วนของภูมิภาคต้องลงรายละเอียดมากกว่าส่วนกลางด้วย ผส.ทช.ต้องรู้ด้วยว่าคนคุมงานมีความรู้ มีคุณสมบัติแบบไหน แล้วต้องมีการอบรมในหลักสูตรไหนบ้าง จะต้องแต่งตั้งบุคคลเป็นเครือข่ายให้สอดคล้องกับส่วนกลาง ทำหน้าที่ในการกรอข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมงาน ฉะนั้นจะต้องมีเครือข่ายทุกสำนักส่วนกลาง

ผส.ทช.ที่ ๔

ได้เห็นแนวทางของ สกท. สสอ.และ สว.นำเสนอวันนี้ ระบบในเรื่องของการฝึกอบรมของทางกรมฯ เรายังต่างคนต่างทำ ของ สทช.ที่ ๘ ก่อนไปคุมงานทางสำนักก็จัดอบรม ยังต้องใช้วิทยากรส่วนกลางของ สทว.เชิญผู้เชี่ยวชาญไปร่วมอบรมให้เพื่อที่จะอบรมให้ความรู้และไปเริ่มปฏิบัติงาน แต่ละปีก็จะเป็นลักษณะแบบนี้ รูปแบบการทำแบบนี้ก็ขึ้นแต่ละสไตล์ของแต่ละสำนักฯ ยังไม่เป็นระบบที่ท่ถามว่าเรื่องของการพัฒนาบุคลากรในเชิงคุณภาพจะต้องมีระบบในการพัฒนาบุคลากร หน่วยงานหลักน่าจะเป็นทาง สอร. ควรจะต้องไปออกแบบว่าหลักสูตรพื้นฐานที่ช่างคุมงานที่ต้องผ่านการอบรมมีหลักสูตรอะไรบ้าง ระดับแอดวานซ์มีหลักสูตรอะไรบ้าง และระดับขั้นสูงมีหลักสูตรอะไรบ้าง แต่ละคนจะต้องผ่านหลักสูตรเหล่านี้ ส่วนกลางจะต้องกำหนดว่าถ้าเป็นนายช่างไม่ผ่านหลักสูตรนี้การถูกประเมินเพื่อจากระดับปฏิบัติการมาชำนาญการต้องผ่าน

ผส.ทช.ที่ ๔

หลักสูตรเหล่านี้ ทาง สอธ.จะต้องเป็นเจ้าภาพในการดำเนินการ ในแต่ละสำนักจะต้องส่งบุคลากรเข้าไปอบรมตามเกณฑ์ที่ทาง สอธ. ออกแบบจัดหลักสูตรที่ดี บุคลากรของกรมฯก็จะมีคุณภาพที่ดีเข้าสู่เกณฑ์มาตรฐานสามารถพัฒนาบุคลากรได้

ผส.อธ.

ทาง สอธ.แจ้งเวียนไปยังทุกสำนักในส่วนกลางและภูมิภาคด้วยว่าจะเตรียมบุคลากรอย่างไรให้รองรับยุทธศาสตร์ของกรมฯ ยกตัวอย่าง สมมติว่าทาง สสท.เตรียมบุคลากรทำเรื่อง ให้เขียน Package ว่าการควบคุมงานงานพื้นที่ทางคอนกรีตในสะพานของ สสท. เพราะทาง สอธ.เป็นหน่วย

ผส.อธ.

ดำเนินการจัดฝึกอบรม เจ้าหน้าที่ที่ทุกคนไม่มารู้ขั้นตอนการดำเนินงานได้ ควบคุมงานตามขั้นตอน แต่ละสำนักที่อยู่ในส่วนกลางและภูมิภาคให้เขียนมาว่าต้องการเตรียมบุคลากรเพื่ออะไรบ้าง เดียวทาง สอธ.จะดำเนินการจัดการว่าจะเตรียมบุคลากรอย่างไรบ้างตามความต้องการของทาง สสท. โดยมีขั้นตอนส่งกลับมาให้ที่ทาง สอธ.

อทช.

ตามหลักสูตร การควบคุมงานเหมือนเดิม แต่ต้องหาเครือข่ายให้ได้ ส่วนทางสำนักจะต้องมีผู้ทำหน้าที่รับผิดชอบเป็นเครือข่ายของทุกสำนักที่อยู่ในส่วนกลางทั้งหมด สำนักส่วนกลางพยายามที่จะประสานเครือข่ายจัดอบรมให้ความรู้เพื่อที่จะเป็นมาตรฐานในทิศทางเดียวกัน ทาง สอธ. เป็นผู้ทำหน้าที่ออกแบบให้เป็นระบบ

ผส.วว.

ในกรณีของทาง สวว. พร้อมทั้งจะทำหน้าที่เป็นวิทยากรในการทำหน้าสอนและฝึกผู้ควบคุมงาน เราจะมีข้อจำกัดในเรื่องของการจัดการ อาทิ การเขียนโครงการ การของบประมาณ ในด้านต่าง ๆ เราด้อยในเรื่องนี้ แต่ถ้าหากว่าทาง สอธ.เป็นผู้จัดการฝึกอบรม และทาง สวว.ทำหน้าที่เป็นผู้ฝึกสอนหลักสูตรที่ทาง สวว. นำเสนอไว้

ผส.ทช.ที่ ๖

การพัฒนาบุคลากรในการควบคุมงาน งานจะดีหรือไม่ดีขึ้นกับคุณภาพของผู้รับเหมาด้วยส่วนหนึ่งจะต้องมีการพัฒนาควบคู่สอดคล้องกันไป บุคลากรของกรมฯก็มีการควบคุมเยอะมากไม่สามารถเข้าไปดูไซต์งานได้ตลอดเวลา บางทีผู้ควบคุมงานและผู้รับเหมาก็มัวในการทำงาน ในความคิดส่วนตัวอยากที่จะเสนอให้ทาง สอธ. พิจารณาดูว่าอยากจะให้ขึ้นทะเบียนผู้ควบคุมงานและผู้รับเหมา เหมือนทำการสอบใบขับขี่ มีการออกข้อสอบ ถ้าใครสอบไม่ผ่านก็ต้องสอบจนกว่าจะผ่านถึงจะได้เป็นผู้ควบคุมงาน

อทช.

อยากจะพัฒนาบุคลากรของกรมฯให้ถือการปฏิบัติการควบคุมงานเป็นไปตามมาตรฐานในทิศทางเดียวกันทั้งหมด วิธีการที่ทางส่วนกลางคอยควบคุม กำกับอยู่เป็นมาตรฐานกลางเป็นวิธีที่ถูกต้องและเหมาะสมที่สุดแล้วในสถานการณ์ในตอนนี ทาง สอธ.ก็จะพยายามเข้าเป็นระบบของเขาเอง การเจริญในหน้าที่การงาน กง.เป็นผู้กำหนดมาตรฐานขึ้นมาว่าใครจะขึ้นไปสู่ตำแหน่งอะไร ต้องมีการผ่านการอบรมหลักสูตรไหนบ้าง และมีคุณสมบัติเข้ามาในการกำกับดูแล

มติที่ประชุม

รับทราบ

๔.๔.๔ ด้านที่สี่ ด้านการซ่อมบำรุง

ผส.บร.

ในส่วนของทาง สบร. ได้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้และการเตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สบร.ได้ดำเนินการไปแล้วบางส่วน ในรายละเอียดขอให้ นายธนิศ วิทยเมธ ผอ.กบ.สบร.เป็นผู้รายงาน

นายธนิศ

ในเรื่องของการเตรียมความพร้อมทางด้านงานบำรุงทาง ได้แบ่งย่อยในการดำเนินการเอง ๓

ผอ.กบ.ท.สบร.

หลักสูตร ดังนี้

นายธนิศา

ผอ.กบท.สปร.

สำนักบำรุงทาง

ดำเนินการถ่ายทอดองค์ความรู้ และเตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินงานด้านบำรุงทาง

สปร. ดำเนินการจัดอบรมบุคลากร ให้มีความรู้ ความเข้าใจในงานบำรุงทาง ดังนี้

ลำดับ	รายละเอียด	ช่วงเวลา	กลุ่มเป้าหมาย
1.	ประชุมเตรียมความพร้อม ชักซ้อมแนวทาง การสำรวจ ประมาณราคา และ ควบคุมงานบำรุง ทางปี 2563 ผ่าน Video Conference	17 มี.ย. 62	ผู้เกี่ยวข้องกั บงานบำรุงทางทุกระดับ (งานจ้างเหมา)
2.	ชี้แจงแนวทางปฏิบัติงานบำรุงรักษาทางและสะพาน ประจำปีงบประมาณ	ช่วงเดือนตุลาคม ของทุกปี	ผอ.สปร. (ถ่ายทอดให้หน่วยงาน ใ้กำกับ) (งานบำรุงปกติ)
3.	การสัมมนาถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับบุคลากร กรมทางหลวงชนบท ประจำปีงบประมาณ	30 ม.ค. 62	บุคลากรกรมทางหลวง ชนบท

๑.ประชุมเตรียมความพร้อมชักซ้อมแนวทางการสำรวจ ประมาณราคา และควบคุมงานบำรุง ทางปี ๒๕๖๓ ผ่าน Video Conference เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๒

เนื้อหาประกอบด้วย

๑. การสำรวจเพื่อจัดทำแบบประมาณราคา
๒. หลักเกณฑ์การกำหนดกิจกรรม/ประมาณราคางานซ่อมบำรุงทาง/ระยะเวลาการทำงาน
๓. การจัดทำแบบงานบำรุงทาง
๔. การควบคุมงานบำรุงทาง
๒. การประชุมชี้แจงแนวทางปฏิบัติ งานบำรุงรักษาทางและสะพานประจำปีงบประมาณ และเตรียมความพร้อมการจัดทำแผนปีงบประมาณ ปีถัดไป ดำเนินการเป็นประจำทุกปี ในช่วงเดือน ตุลาคม

เนื้อหาประกอบด้วย

๑. ผลการตรวจติดตามงานบำรุงปกติทางลาดยาง
 ๒. ผลการดำเนินโครงการสร้างบ้านสร้างแบรนด์ “ด้านความสะอาดและปลอดภัย” (๔S)
 ๓. รายงานผลการตรวจสอบและเร่งรัดการดำเนินการซ่อมแซมถนน/สะพานในความรับผิดชอบ (X-ray)
 ๔. การบริหารโครงข่าย
 ๕. แผนสำรวจข้อมูลทางวิศวกรรมในปีงบประมาณ ๒๕๖๒
 ๖. ชักซ้อมกิจกรรมที่ดำเนินการและรอบเวลาในการบำรุงรักษาสะพาน
 ๗. การพิจารณาอนุญาตใช้ยานพาหนะ (รถกึ่งพ่วงตั้งแต่ ๔-๗ เพลา)ที่ใช้ขนส่งเครื่องจักรขนาดใหญ่เดินบนเส้นทางของกรมทางหลวงชนบท
 ๘. การจัดทำแผนบำรุงรักษาทางและสะพานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓
 ๙. การตรวจสอบโครงการที่ใช้ยางพาราในงานก่อสร้างของกรมทางหลวงชนบท
 ๓. การสัมมนาถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับบุคลากร กรมทางหลวงชนบท
- เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๒

นายธนิศา

ผอ.กบท.สปร.

เนื้อหาประกอบด้วย

๑. การดำเนินการสำรวจและซ่อมแซมบูรณะสะพานขนาดใหญ่
๒. การจัดการแก้ปัญหาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงดินถล่มบริเวณไหล่เขา พื้นที่เสี่ยงถนนทรุดตัว และพื้นที่เสี่ยงคอสะพานขาด
๓. การออกแบบงานซ่อมบำรุงด้วยวิธีเชิงกล (Mechanistic Design)
๔. โครงการพัฒนาระบบบริหารงานบำรุงทาง (Pavement Maintenance Management System : PMMS) เพื่อพัฒนาสู่การบริหารโครงข่ายทางหลวงชนบท (Infrastructure Asset Management for Rural Road : iAmR)
๕. ระบบสารสนเทศการบริหารจัดการที่ดินในเขตทางหลวงของกรมทางหลวงชนบท (ROW)
๖. การบริหารจัดการความเสียหายของถนนจากภัยพิบัติ
๗. การดำเนินงานบำรุงรักษาสะพาน

ส่วนที่ ๒ สปร.จะร่วมกับ สอธ. ในการจัดอบรมก็จะเป็น สปร.ทำหนังสือแจ้งไปทาง สอธ. มีการอยากจะจัดอบรมหลักสูตรอะไรบ้าง ก็จะทำให้ สอธ.ช่วยในการดำเนินการจัดอบรมให้

สำนักบำรุงทาง

ดำเนินการถ่ายทอดองค์ความรู้ และเตรียมความพร้อมเพื่อดำเนินงานด้านบำรุงทาง

สปร. ร่วมกับ สอธ. จัดอบรมบุคลากร ให้มีความรู้ ความเข้าใจในงานบำรุงทาง (เพิ่มเติม) ดังนี้			
ลำดับ	รายละเอียด	ช่วงเวลา	กลุ่มเป้าหมาย
1.	การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานหมวดบำรุงทางหลวงชนบท ประจำปีงบประมาณ	21 – 23 พ.ค. 62	ผอ.หมวดฯ (เดิม)
2.	โครงการฝึกอบรมหลักสูตร “การบำรุงรักษาทางและสะพาน สำหรับผู้ปฏิบัติงาน” รุ่นที่ 1 และ 2	3 – 5 ก.ค. 62 7 – 10 ก.ค. 62	วิศวกร/นายช่างรุ่นใหม่ (ขก./พร.) (บำรุงปกติ/จ้างเหมา)
3.	โครงการฝึกอบรม “การบริหารงาน บทช.” เตรียม ผอ.บทช. (ใหม่) รุ่นที่ 10 (ศูนย์ฯตาก)	1 – 7 ส.ค. 62	ว่าที่ ผอ.หมวดฯ

๑. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานหมวดบำรุงทางหลวงชนบท ประจำปีงบประมาณ

๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๑ – ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ณ ศูนย์ฯ ตาก

เนื้อหาประกอบด้วย

๑. รายงานซ่อมบำรุงปกติ
๒. แผนจัดตั้ง บทช. (ตั้งแต่ เริ่มถึงปัจจุบัน และ แผนตั้ง บทช. ใหม่ตามเกณฑ์/ปี ๖๓ จัดตั้งที่ไหนบ้าง
๓. โครงการสร้างบ้านสร้างแบรนด์ (๔S)

๒. โครงการฝึกอบรมหลักสูตร “การบำรุงรักษาทางและสะพานสำหรับผู้ปฏิบัติงาน”

รุ่นที่ ๑ และรุ่นที่ ๒ เมื่อวันที่ ๓ – ๕ กรกฎาคม และ ๙ – ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒

เนื้อหาประกอบด้วย

๑. ความหมายของการบำรุงทาง
๒. การสำรวจข้อมูลทางวิศวกรรมงานบำรุงทาง
๓. การจัดทำแผนงานซ่อมบำรุงและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
๔. การออกแบบและการประมาณราคา

นายธนิศา

ผอ.กบท.สปร.

๕. การควบคุมงานบำรุง (จ้างเหมา)

๖. การดำเนินงานซ่อมบำรุงปกติ

๗. ความหมายหมายของการบำรุงรักษาสะพาน

๘. การสำรวจตรวจสอบและบำรุงรักษาสะพาน

๓. โครงการการฝึกอบรมหลักสูตร “การบริหารงานหมวดบำรุงทางหลวงชนบท”

(เตรียม ผอ.บพท.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ รุ่นที่ ๑๐ ระหว่างวันที่ ๑ - ๗

สิงหาคม ๒๕๖๒ ณ ศูนย์ฯ ตาก

เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับ สปร.

๑. การพิสูจน์ทราบเขตทางหลวง และการใช้งานระบบสารสนเทศ การบริหารจัดการที่ดินในเขตทางหลวงของกรมทางหลวงชนบท
๒. แนวทางการดำเนินการควบคุมกำกับน้ำหนักรถบรรทุก และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
๓. การจัดทำแผนงานบำรุงรักษาทางและสะพาน
๔. การซ่อมบำรุงปกติผิวทางลูกรัง ลาดยาง และคอนกรีต
๕. การสำรวจข้อมูลบำรุงปกติ (ฝึกปฏิบัติ)
๖. โครงการสร้างบ้าน สร้างแบรนด์ ทช. (๔S)
๗. การบริหารจัดการงานอุทกภัย
๘. การประมาณราคางานบำรุงปกติ
๙. ฝึกปฏิบัติการประมาณราคางานบำรุงปกติ
๑๐. นำเสนอการประมาณราคางานบำรุงปกติ
๑๑. งานบำรุงรักษาสะพาน
๑๒. งานสำรวจความเสียหายของสะพาน (ฝึกปฏิบัติ)
๑๓. การบริหารจัดการโครงข่ายและระบบงานต่างๆในสำนักบำรุงทาง

อทท.

สปร.มีการฝึกอบรมที่สมบูรณ์แต่กระบวนการสร้างยังไม่มีกรอบ การสร้างก็คือการออกแบบและควบคุม

รทช.ปฐมา

ใช้งบประมาณไหนในการอบรม ของสำนักฯเอง หรือของ สำนักฝึกอบรม

ผอ.ธนิศา

ถ้าเป็นการเดินทางก็จะใช้งบประมาณแต่ละหน่วยงานในการเบิกจ่ายหน่วยงานนั้น ทางเราใช้สถานที่ห้องคุณากุลสวัสดิ์ในการอบรม

รทช.ปฐมา

ข้อสังเกตคือ สปร.ใช้เจ้าหน้าที่ในส่วนภูมิภาคมีการอบรมที่เป็นขั้นตอนที่สมบูรณ์ดี ยังขาดการออกแบบและก่อสร้าง ซึ่งการก่อสร้าง ทาง สกท.และสกส.ยังใช้คนคุมงานส่วนกลางเป็นหลักไม่ได้ไปให้ความรู้กับส่วนภูมิภาคก็ต้องแก้ปัญหาดังนี้

อทท.

แก้ปัญหาแบบที่คุยประสานกันมาก็ถูกต้องแล้ว ทั้ง ทาง สสอ. สกท. สกส. และ สวว. เมื่อกี้เห็นข้อมูลทาง สกท. จะเริ่มการอบรมเมื่อไหร่

ผส.สภท.

ในช่วงเดือนตุลาคมก็จะเริ่มดำเนินการอบรม เพราะว่าเดือนสิงหาคม – กันยายน เร่งเบิกจ่ายกันหมด เจ้าหน้าที่ไม่สามารถไปอบรมกันได้ ที่ทำได้ดีที่สุดก็จะได้อยู่กลุ่มเดียวคือกลุ่มภาคกลางน่าจะสะดวกมาอบรมกันได้ แต่ที่เหลืออีก ๔ กลุ่ม น่าจะรอหลังตุลาคมที่จะอบรมกันได้

อทช.

ยึดแนวทางที่ทาง สปร.ดำเนินการมีเนื้อหาหลายหัวข้อครบถ้วน เรื่องที่เป็นห่วงคือการออกแบบให้เป็นมาตรฐานเดียวกันจะได้รู้ถึงศักยภาพของแต่ละหน่วย ทั้ง ขทช. และ สทช.มีศักยภาพขนาดใหญ่มีการพัฒนา ถ้ามีการออกแบบดีก็ไม่ต้องมีการแก้ไขแบบและตัวสัญญา เครือข่ายจะต้องมีทุกสำนักทั้งส่วนกลางและภูมิภาค

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องติดตามผลการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๑ เรื่อง

๕.๑ สรุปผลการดำเนินงานและการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี ๒๕๖๒

ภาพรวมงบประมาณ ๒๕๖๒ และ ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๑ ที่กันไว้เบิกเหลือมปีของหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงชนบท

ผอ.ภผง.

ภผง. ขอรายงานผลการดำเนินงานตามภารกิจของกรมทางหลวงชนบทดังนี้

★ภาพรวมงบประมาณปี ๒๕๖๒

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๖,๗๘๖.๓๒๑๖ ล้านบาท
เบิกจ่าย	๓๑,๖๙๐.๗๓๙๕ ล้านบาท (๖๗.๗๔ %)
๑. งบประจำ	๑,๗๒๐.๒๖๕๘ ล้านบาท (๓.๖๘ %)
เบิกจ่าย	๑,๓๕๓.๒๐๓๙ ล้านบาท (๗๘.๖๖%)
- งบบุคลากร	๑,๓๘๕.๙๕๔๓ ล้านบาท(๘๐.๕๗ %)
เบิกจ่าย	๑,๑๔๔.๑๑๕๙ ล้านบาท (๘๒.๕๕ %)
- งบดำเนินงาน	๓๑๕.๔๓๗๒ ล้านบาท (๑๘.๓๔ %)
เบิกจ่าย	๑๙๘.๘๗๐๒ ล้านบาท (๖๓.๐๕ %)
- งบอุดหนุน	๘.๘๔๔๐ ล้านบาท (๐.๕๒%)
เบิกจ่าย	๐.๔๙๖๕ ล้านบาท (๕.๖๑%)
- งบรายจ่ายอื่น	๑๐.๐๓๐๓ ล้านบาท (๐.๕๘ %)
เบิกจ่าย	๙.๗๒๑๓ ล้านบาท (๙๖.๙๒ %)
๒. งบลงทุน	๔๕,๐๖๖.๐๕๕๘ ล้านบาท (๙๖.๓๒ %)
เบิกจ่าย	๓๐,๓๓๗.๕๓๕๖ ล้านบาท (๖๗.๓๒ %)
• ผูกพันเดิม	๘,๔๕๕.๖๕๕๑ ล้านบาท (๑๘.๗๖%)
เบิกจ่าย	๔,๐๕๓.๐๑๒๙ ล้านบาท (๔๗.๙๓ %)
• รายการใหม่	๓๖,๖๑๐.๔๐๐๗ ล้านบาท (๘๑.๒๔ %)
เบิกจ่าย	๒๖,๒๘๔.๕๒๒๗ ล้านบาท (๗๑.๘๐%)
- ค่าที่ดิน + ค่าอุปกรณ์	๒,๒๗๕.๐๐๐๐ ล้านบาท (๖.๒๑%)
เบิกจ่าย	๙๗๓.๘๐๗๗ ล้านบาท (๔๒.๘๐ %)
- งานดำเนินการเอง	๓,๒๓๓.๒๘๓๕ ล้านบาท (๘.๘๓ %)
เบิกจ่าย	๑,๗๖๘.๕๓๐๕ ล้านบาท (๕๔.๗๐ %)
- งานจ้างเหมา	๓๑,๑๐๒.๑๑๗๒ ล้านบาท (๘๔.๙๕ %)
เบิกจ่าย	๒๓,๕๔๒.๑๘๔๕ ล้านบาท (๗๕.๖๙ %)

ผอ.กผง.

๑. บำรุงปกติ
เบิกจ่าย ๒,๓๘๐.๕๔๘๐ ล้านบาท (๗๓.๖๓ %)
๒. อำนาจความปลอดภัยช่วงเทศกาล
เบิกจ่าย ๑,๓๕๕.๘๐๔๑ ล้านบาท (๕๖.๙๕ %)
๓. แก้ไขปัญหาการสัญจรอย่างเร่งด่วน
เบิกจ่าย ๙๔.๑๙๗๒ ล้านบาท (๒.๙๑%)
๔. ค่าความความปลอดภัย
เบิกจ่าย ๖๔.๒๙๙๑ ล้านบาท (๖๘.๖๖%)
๕. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๑๐๐.๐๐๐๐ ล้านบาท (๓.๐๙%)
๖. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๑๔.๑๗๐๓ ล้านบาท (๑๔.๑๗ %)
๗. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๒๑๔.๐๘๙๒ ล้านบาท (๖.๖๒%)
๘. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๑๒๙.๔๐๐๕ ล้านบาท (๖๐.๔๔%)
๙. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๒๒๗.๔๖๙๑ ล้านบาท (๗.๐๔%)
๑๐. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๑๐๕.๙๗๑๗ ล้านบาท (๔๖.๕๙ %)
๑๑. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๒๑.๖๖๐๐ ล้านบาท (๐.๖๗%)
๑๒. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๑๑.๕๓.๑๙ ล้านบาท (๕๓.๒๔%)
๑๓. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๑๙๐.๗๑๐๐ ล้านบาท (๕.๙๐ %)
๑๔. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๘๓.๒๒๕๓ ล้านบาท (๔๓.๖๔%)
๑๕. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๔.๖๑๐๐ ล้านบาท (๐.๑๔ %)
๑๖. ค่าสำรวจออกแบบ
เบิกจ่าย ๔.๑๒๗๖ ล้านบาท (๘๙.๕๕%)

★ **แผนเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๖๒ (ภาพรวม) ข้อมูลวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒**

เดือน		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
เป้าหมายรัฐบาล(ทุกราย)	%			๓๒			๕๔						๑๐๐
ผลเบิกจ่าย ๖๐	%	๑.๒๐	๓.๔๐	๓๔.๒๒	๓๙.๓๐	๓๓.๔๕	๔๙.๔๗	๕๖.๙๘	๖๕.๕๕	๗๒.๗๗	๗๙.๘๓	๘๖.๒๖	๘๙.๙๙
ผลเบิกจ่าย ๖๑	ส.บ.	๕๙๕.๐๑๑๒	๒,๕๕๐.๐๖๕๖	๖,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑
	%	๑.๒๖	๕.๕๐	๓๕.๓๐	๓๙.๓๐	๓๓.๔๕	๔๙.๔๗	๕๖.๙๘	๖๕.๕๕	๗๒.๗๗	๗๙.๘๓	๘๖.๒๖	๘๙.๙๙
แผนเบิกจ่าย ๖๒	ส.บ.	๕๙๕.๐๑๑๒	๒,๕๕๐.๐๖๕๖	๖,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑
	%	๑.๒๖	๕.๕๐	๓๕.๓๐	๓๙.๓๐	๓๓.๔๕	๔๙.๔๗	๕๖.๙๘	๖๕.๕๕	๗๒.๗๗	๗๙.๘๓	๘๖.๒๖	๘๙.๙๙
แผนดำเนินการเบิกจ่าย ๖๒	ส.บ.	๕๙๕.๐๑๑๒	๒,๕๕๐.๐๖๕๖	๖,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑
	%	๑.๒๖	๕.๕๐	๓๕.๓๐	๓๙.๓๐	๓๓.๔๕	๔๙.๔๗	๕๖.๙๘	๖๕.๕๕	๗๒.๗๗	๗๙.๘๓	๘๖.๒๖	๘๙.๙๙
ผลเบิกจ่าย ๖๒	ส.บ.	๕๙๕.๐๑๑๒	๒,๕๕๐.๐๖๕๖	๖,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑	๑๑,๙๙๘.๐๙๑๑
	%	๑.๒๖	๕.๕๐	๓๕.๓๐	๓๙.๓๐	๓๓.๔๕	๔๙.๔๗	๕๖.๙๘	๖๕.๕๕	๗๒.๗๗	๗๙.๘๓	๘๖.๒๖	๘๙.๙๙

★ **ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๖๒ ข้อมูลจากระบบ GFMS ณ วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒**

ส่วนภูมิภาค

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยดำเนินการ	งบ.ทั้งสิ้น	PO	เบิกจ่าย ณ ๑๘ ก.ค.๖๒	ร้อยละ	คงเหลือ	แผนเบิกจ่าย สะสม ก.ค.๖๒	ร้อยละ	สูง/ต่ำกว่าแผน
สทช.๑ และขทช.	๑,๒๕๓.๗๓๓๕	๒๑๓.๙๘๖๖	๙๖๖.๗๔๕๑	๗๗.๙๒	๑๑๓.๐๐๗๘	๙๙๖.๘๕๕๑	๗๙.๑๙	- ๖๖.๑๑๐๐
สทช.๒ และขทช.	๑,๔๐๐.๘๗๓๓	๑๙๓.๘๒๐๐	๑,๐๗๗.๗๐๙๖	๗๖.๕๐	๑๓๗.๓๕๓๓	๑,๑๑๓.๙๔๕๕	๗๙.๕๘	- ๔๑.๖๘๔๙
สทช.๓ และขทช.	๒,๐๔๖.๒๔๙๐	๓๐๑.๒๖๐๘	๑,๖๖๖.๒๘๒๕	๗๙.๓๐	๑๔๖.๗๕๕๖	๑,๖๖๖.๖๕๕๖	๘๑.๐๓	- ๗๖.๓๖๘๗
สทช.๔ และขทช.	๑,๕๓๙.๔๑๐๙	๑๖๘.๒๐๖๒	๑,๒๖๑.๒๐๔๓	๘๒.๒๓	๓๖๘.๒๐๖๖	๑,๓๖๑.๒๐๔๓	๘๙.๗๓	- ๒๓.๐๒๓๕
สทช.๕ และขทช.	๒,๗๕๗.๔๗๑๓	๓๗๗.๓๐๘๗	๒,๓๘๐.๑๖๒๖	๘๖.๕๕	๓๘๐.๑๐๘๗	๒,๓๘๐.๑๖๒๖	๘๖.๕๕	- ๓๗.๓๐๘๗
สทช.๖ และขทช.	๑,๘๐๐.๐๑๙๙	๒๒๕.๑๘๗๐	๑,๕๗๔.๘๓๒๙	๘๗.๖๖	๒๒๕.๑๘๗๐	๑,๕๗๔.๘๓๒๙	๘๗.๖๖	- ๓๗.๓๐๘๗
สทช.๗ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
สทช.๘ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
สทช.๙ และขทช.	๑,๗๖๗.๐๐๐๐	๒๓๐.๘๗๕๑	๑,๕๓๖.๑๒๔๙	๘๖.๖๖	๒๓๐.๘๗๕๑	๑,๕๓๖.๑๒๔๙	๘๖.๖๖	- ๒๓๐.๘๗๕๑
สทช.๑๐ และขทช.	๑,๕๓๙.๔๑๐๙	๒๒๕.๑๘๗๐	๑,๓๑๔.๒๒๓๙	๘๖.๕๕	๓๑๔.๒๒๓๙	๑,๓๑๔.๒๒๓๙	๘๖.๕๕	- ๓๑๔.๒๒๓๙
สทช.๑๑ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
สทช.๑๒ และขทช.	๓,๑๐๖.๓๑๑๖	๓๗๗.๓๐๘๗	๒,๗๒๘.๙๐๒๙	๘๗.๖๖	๓๗๗.๓๐๘๗	๒,๗๒๘.๙๐๒๙	๘๗.๖๖	- ๓๗๗.๓๐๘๗
สทช.๑๓ และขทช.	๑,๕๓๙.๔๑๐๙	๒๒๕.๑๘๗๐	๑,๓๑๔.๒๒๓๙	๘๖.๕๕	๓๑๔.๒๒๓๙	๑,๓๑๔.๒๒๓๙	๘๖.๕๕	- ๓๑๔.๒๒๓๙
สทช.๑๔ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
สทช.๑๕ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
สทช.๑๖ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
สทช.๑๗ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
สทช.๑๘ และขทช.	๑,๕๕๔.๘๘๕๑	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	๖๘.๕๒๗๐	๑,๔๘๖.๓๕๘๑	๙๕.๖๖	- ๖๘.๕๒๗๐
รวมส่วนภูมิภาค	๓๐,๗๙๑.๗๐๕๗	๔,๑๑๖.๑๙๐๙	๒๖,๖๗๕.๕๑๔๘	๘๖.๖๖	๔,๑๑๖.๑๙๐๙	๒๖,๖๗๕.๕๑๔๘	๘๖.๖๖	- ๔,๑๑๖.๑๙๐๙

ผอ.ภผง.

★ ผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๖๒ ข้อมูลจากระบบ GFMS ณ วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ส่วนกลาง

หน่วย : ลบ.

หน่วยดำเนินการ	งปม.ทั้งสิ้น	PO	เบิกจ่าย ณ ๑๘ ก.ค.๖๒	ร้อยละ	คงเหลือ	แผนเบิกจ่าย สะสม ก.ค.๖๒	ร้อยละ	สูง/ต่ำ กว่าแผน
สภท.	๕,๙๗๔.๒๔๙๗	๓,๗๐๒.๕๓๒๔	๑,๙๓๙.๑๕๐๕	๓๒.๔๖	๓๓๒.๕๖๖๘	๒,๑๕๕.๖๗๓๑	๓๖.๐๘	- ๒๑๖.๕๒๒๖
สภส.	๓,๑๘๐.๖๕๙๐	๑,๒๑๘.๗๘๕๕	๑,๖๓๘.๔๒๐๒	๕๑.๕๑	๓๒๓.๔๕๓๓	๑,๗๘๙.๘๑๖๙	๕๖.๒๗	- ๑๕๑.๓๙๖๗
สปร.และ ศปช.	๙๒๘.๔๒๘๓	๑๙๑.๙๖๙๘	๕๖๒.๘๒๖๕	๖๐.๖๒	๑๗๓.๖๓๒๐	๖๐๗.๕๖๐๐	๖๕.๔๔	- ๔๔.๗๓๓๕
สอป.	๑๖๓.๒๓๑๒	๕.๕๓๐๙	๑๕๔.๗๓๓๘	๙๔.๗๙	๒.๙๖๖๕	๑๕๕.๒๓๓๗	๙๕.๐๙	- ๐.๔๗๙๙
สสอ.	๒๗๓.๐๕๕๗	๙๖.๖๖๕๗	๑๗๐.๑๔๒๖	๖๒.๓๑	๖.๒๔๖๔	๑๙๖.๓๗๑๒	๗๑.๙๒	- ๒๖.๒๒๘๖
สวว.	๒๐๔.๑๔๔๔	๘๐.๖๔๗๓	๑๑๑.๘๑๗๗	๕๔.๗๗	๑๑.๖๗๙๓	๑๑๔.๗๖๓๓	๕๖.๒๒	- ๒.๙๔๖๖
ภผง.	๑๑๕.๗๒๐๙	๒๗.๒๕๖๙	๗๙.๑๑๕๓	๖๘.๖๓	๙.๐๔๘๗	๘๘.๓๖๘๖	๗๖.๖๖	- ๓.๙๗๓๓
สคก.	๓๙๓.๐๒๙๓	๒๔๓.๙๑๙๐	๑๔๓.๗๐๙๒	๓๖.๖๖	๔.๔๐๑๑	๑๙๗.๘๑๑๒	๕๐.๔๖	- ๕๔.๑๐๒๐
สกก.	๘.๖๖๒๙	๑.๘๔๒๒	๖.๐๑๕๘	๖๙.๔๔	๐.๘๐๕๐	๖.๒๐๐๐	๗๑.๕๗	- ๐.๑๘๕๒
สสน.	๐.๕๔๔๐	-	๐.๔๑๔๔	๗๗.๑๐	๐.๑๒๖๖	๐.๔๕๗๔	๘๔.๐๘	- ๐.๐๓๔๐
สอ.	๒๕.๙๓๗๑	๐.๒๐๗๖	๑๓.๙๖๘๘	๕๓.๘๖	๑๑.๗๕๙๗	๑๓.๒๕๐๐	๕๑.๐๙	- ๐.๗๙๘๘
ศทส.	๘๗.๔๙๔๕	๒๒.๖๗๓๑	๖๑.๓๒๖๘	๗๐.๐๙	๓.๔๙๔๖	๖๕.๐๘๘๓	๗๔.๓๙	- ๓.๗๖๑๕
สสท.	๒๙.๙๗๗๖	๗.๒๘๘๐	๒๑.๑๗๕๗	๗๐.๖๔	๑.๕๑๔๐	๒๒.๖๙๒๒	๗๕.๕๒	- ๑.๔๖๒๕
สพร.	๐.๕๖๖๐	๐.๐๒๗๑	๐.๔๗๑๒	๘๓.๒๕	๐.๐๖๗๗	๐.๔๗๑๕	๘๓.๓๐	- ๐.๐๐๓๓
สบก.	๔๔.๕๕๓๑	๑๕.๑๗๙๙	๑๘.๐๐๗๐	๔๐.๔๒	๑๑.๓๖๖๓	๑๘.๘๖๖๓	๔๒.๓๕	- ๐.๘๕๓๓
สศป.	๒๒.๗๕๐๓	๖.๘๒๓๓	๑๓.๐๙๗๗	๕๗.๕๕	๒.๘๓๔๓	๑๓.๙๒๘๘	๕๙.๐๓	- ๐.๘๓๖๑
กสป.	๐.๖๕๘๘	-	๐.๕๕๘๑	๘๔.๔๒	๐.๐๖๗๗	๐.๕๖๕๗	๘๖.๔๗	- ๐.๐๙๒๔
ค่าที่ดิน	๒,๒๗๕.๐๐๐๐	-	๙๗๓.๘๐๗๖	๔๒.๘๐	๑,๓๐๑.๑๙๒๔	๑,๒๗๕.๑๑๒๑	๕๖.๙๔	- ๓๒๑.๖๐๔๕
เบิกจ่ายในนามกรมฯ	๒,๒๖๖.๙๕๔๐	๓.๑๘๖๒	๑,๓๒๓.๕๓๙๑	๕๘.๓๘	๙๔๐.๒๒๘๘	๑,๘๖๓.๕๓๙๑	๘๖.๔๔	- ๕๐๐.๐๐๐๐
รวมส่วนกลาง	๑๕,๙๙๔.๖๑๕๙	๕,๖๒๔.๕๓๔๗	๗,๒๓๒.๖๒๙๙	๔๕.๒๒	๓,๑๓๗.๔๕๑๒	๘,๕๖๐.๔๘๗๓	๕๓.๕๒	-๑,๓๒๗.๘๕๗๔
รวมทั้งสิ้น	๕,๙๗๔.๒๔๙๗	๓,๗๐๒.๕๓๒๔	๑,๙๓๙.๑๕๐๕	๓๒.๔๖	๓๓๒.๕๖๖๘	๒,๑๕๕.๖๗๓๑	๓๖.๐๘	- ๒๑๖.๕๒๒๖

★ ความก้าวหน้าการจัดซื้อจัดจ้างปี ๒๕๖๒ (ภาพรวม)

จำนวน ๔,๙๙๒ รายการ งปม.ทั้งสิ้น ๓๑,๒๒๗.๘๗๙๕ ลบ.

สถานภาพการจัดซื้อจัดจ้าง

- ประมาณราคา ๓ รายการ (๐.๐๖%) วงเงิน ๔.๖๙๐๐ลบ. (๐.๐๒%)
- ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง ๓ รายการ (๐.๐๖%) วงเงิน ๒๒.๑๒๐๐ ลบ. (๐.๐๗%)
- รอลงนาม ๕๕ รายการ (๑.๕๐ %) วงเงิน ๖๙๗.๒๙๒๒ ลบ. (๒.๒๓ %)
- ลงนามในสัญญา ๔,๙๑๒ รายการ (๙๘.๔๐ %) วงเงิน ๒๗,๖๙๓.๔๘๓๗ ลบ. (๘๘.๖๘%)

★ ความก้าวหน้าการจัดซื้อจัดจ้างปี ๒๕๖๒ (ผูกพัน)

จำนวน ๙๙ รายการ งปม.ทั้งสิ้น ๒,๐๓๒.๘๐๓๔ ลบ.

สถานภาพการจัดซื้อจัดจ้าง

- ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง ๑ รายการ (๑.๐๑%) วงเงิน ๑๖.๐๐๐๐ ลบ. (๐.๗๘%)
- รอลงนาม ๖ รายการ (๖.๐๖%) วงเงิน ๕๔๘.๐๙๔๒ ลบ. (๒๖.๙๖%)
- ลงนามในสัญญา ๙๒รายการ (๙๒.๙๒%) วงเงิน ๑,๔๖๘.๗๐๙๒ ลบ. (๗๒.๒๖%)

หมายเหตุ ส่ง สงป.ขอความเห็นชอบราคา ๙๙ รายการ สงป.เห็นชอบแล้ว ๙๘ รายการ

★ ความก้าวหน้าการจัดซื้อจัดจ้างปี ๒๕๖๒ (ปีเดียว)

จำนวน ๔,๕๒๒ รายการ งปม.ทั้งสิ้น ๒๘,๓๘๗.๖๙๔๖ ลบ.

สถานภาพการจัดซื้อจัดจ้าง

- ประมาณราคา ๓ รายการ (๐.๗ %) วงเงิน ๔.๖๙๐๐ลบ. (๐.๐๑%)
- ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง ๒ รายการ (๐.๐๔%) วงเงิน ๖.๑๒๐๐ลบ. (๐.๐๒%)
- รอลงนาม ๖๙ รายการ (๑.๓๕%) วงเงิน ๑๔๙.๑๙๘๐ลบ. (๐.๕๓%)
- ลงนามในสัญญา ๔,๔๕๑รายการ (๙๙.๓๙%) วงเงิน ๒๕,๔๒๕.๑๕๙๒ลบ. (๘๙.๕๖%)

★ ความก้าวหน้าการจัดซื้อจัดจ้างปี ๒๕๖๒ (ครุภัณฑ์)

จำนวน ๓๗๑ รายการ งปม.ทั้งสิ้น ๘๐๗.๓๘๑๕ลบ.

ผอ.ภพง.

สถานภาพจัดซื้อจัดจ้าง

- รอลงนามในสัญญา ๓๗๑ รายการ (๑๐๐ %) วงเงิน ๗๙๙.๖๑๕๓ ลบ. (๙๙.๐๔ %)
(ลงนามครบทุกรายการ)

ผอ.ภพง.

★ แผนเบิกจ่ายงบประมาณปี ๒๕๖๒ (ผูกพันเดิม)

วงเงินทั้งสิ้น ๘,๔๕๕.๖๕๕๑ลบ.

เดือน		พ.ย.๖๑	ธ.ค.๖๑	ม.ค.๖๒	ก.พ.๖๒	มี.ค.๖๒	เม.ย.๖๒	พ.ค.๖๒	มิ.ย.๖๒	ก.ค.๖๒	ส.ค.๖๒	ก.ย.๖๒	หลัง ก.ย.๖๒
แผนเบิกจ่าย	ส.บ.	๓๓๓.๑๘๘๖	๓,๓๕๖.๗๒๖๒	๑,๗๙๐.๗๘๗๓	๒,๔๔๖.๐๘๗๓	๓,๒๕๘.๐๑๓๗	๓,๔๓๖.๕๖๕๑	๓,๖๙๐.๑๒๖๑	๔,๐๕๓.๐๑๒๗	๔,๔๐๘.๐๑๒๓	๕,๒๘๖.๗๒๑๔	๖,๕๓๓.๔๘๖๑	๘,๔๕๕.๖๕๕๑
	%	๘.๓๔	๖๐.๓๓	๒๑.๕๕	๒๘.๙๓	๓๘.๕๓	๔๑.๐๗	๔๓.๖๔	๔๗.๙๓	๕๒.๓๓	๖๒.๔๘	๗๗.๒๘	๑๐๐
ผลเบิกจ่าย	ส.บ.	๓๒๒.๐๐๒๗	๓,๕๓๓.๖๐๕๐	๑,๗๐๕.๕๔๐๐	๒,๓๘๑.๗๖๕๕	๓,๐๕๐.๖๘๕๑	๓,๒๔๘.๗๗๗๑	๓,๓๐๕.๑๘๐๕	๔,๐๐๐.๐๗๖๒	๔,๐๕๓.๐๑๒๗			
	%	๘.๕๔	๔๑.๑๑	๒๐.๕๓	๒๘.๘๑	๓๖.๐๘	๓๘.๔๖	๓๙.๐๗	๔๗.๓๑	๔๗.๙๓			

★ งบประมาณปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑ ที่กันไว้เบิกเหลือปี

ปีงบประมาณ	จำนวนที่ขอ		กรมบัญชีกลางอนุมัติแล้ว		เบิกจ่ายแล้ว	คงเหลือ	จำนวนรายการ ที่แล้วเสร็จ	จำนวน คงเหลือ
	จำนวน	งบป.	จำนวน	งบป.				
๒๕๕๘	๑	๘.๐๐๐๐	๑	๘.๐๐๐๐	๔.๗๘๐๐	๓.๒๒๐๐	-	๑
๒๕๕๙	๑	๓๑.๘๓๓๐	๑	๓๑.๘๓๓๐	-	๓๑.๘๓๓๐	-	๑
๒๕๖๐	๕๖	๑,๑๙๘.๗๖๒๗	๕๖	๙๐๖.๐๓๔๖	๔๕๒.๗๗๕๗	๔๕๓.๒๕๘๙	๒๖	๒๖
๒๕๖๑	๕๖๐	๔,๕๘๓.๖๙๖๕	๕๔๙	๔,๔๖๑.๕๐๙๓	๓,๒๘๓.๒๖๗๑	๑,๑๗๘.๒๔๒๒	๔๗๘	๗๑
รวม	๖๑๘	๕,๘๒๒.๒๙๒๒	๖๐๓	๕,๔๐๗.๓๗๖๙	๓,๗๔๐.๘๒๒๘	๑,๖๖๖.๕๕๔๑	๕๐๔	๙๙

★ แผน/ผลการเบิกจ่ายเงินกันเหลือปี ๒๕๖๑

เดือน		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	หลัง ก.ย.๖๑
แผนเบิกจ่าย ๖๑	ส.บ.	๓๔๙.๒๑๓๖	๑,๖๖๖.๗๗๖๐	๑,๖๖๖.๗๗๖๐	๒,๐๔๙.๒๗๐๓	๒,๒๖๐.๐๓๐๒	๒,๔๘๗.๘๘๘๑	๒,๖๖๗.๘๘๐๑	๒,๗๙๖.๖๕๗๘	๓,๒๐๓.๖๘๗๕	๓,๔๕๔.๗๒๔๖	๓,๕๕๓.๕๖๓๐	๓,๗๕๓.๕๖๓๐	๔,๕๖๓.๕๖๓๐
	%	๗.๘๓	๒๖.๕๗	๒๖.๕๗	๔๕.๙๓	๕๐.๘๘	๕๕.๘๑	๕๕.๘๑	๖๗.๐๘	๗๗.๘๑	๗๗.๘๑	๗๗.๘๑	๗๗.๘๑	๑๐๐
ผลเบิกจ่าย ๖๑	ส.บ.	๓๔๙.๒๑๓๖	๑,๖๖๖.๗๗๖๐	๑,๖๖๖.๗๗๖๐	๒,๐๔๙.๒๗๐๓	๒,๒๖๐.๐๓๐๒	๒,๔๘๗.๘๘๘๑	๒,๖๖๗.๘๘๐๑	๒,๗๙๖.๖๕๗๘	๓,๒๐๓.๖๘๗๕	๓,๔๕๔.๗๒๔๖			
	%	๗.๘๓	๒๖.๕๗	๒๖.๕๗	๔๕.๙๓	๕๐.๘๘	๕๕.๘๑	๕๕.๘๑	๖๗.๐๘	๗๗.๘๑	๗๗.๘๑			

★ งบประมาณปี ๒๕๖๐เพิ่มเติม แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืน

ให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศจำนวนทั้งสิ้น ๑๒๐ รายการ วงเงิน ๒,๒๓๓.๓๗๖๑ ลบ.

ก่อสร้างแล้วเสร็จ ๑๑๙ รายการ เบิกจ่าย ๒,๒๑๗.๒๑๔๖ ลบ. (๙๙.๒๘%)

- คงเหลือ ๑๑ รายการ วงเงิน ๑๔.๑๖๑๕ ลบ. (๐.๖๓%)

๑. ก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก สายแยก ทล.๒๑๒ ด้านสุลกการ อ.เมือง จ.บึงกาฬ
(ขทช.บก.)งบป.คงเหลือ ๑๔.๑๖๑๕ ลบ. ผลก่อสร้าง ๙๒.๐๐% ติดปัญหาเรื่องรื้อถอน
อาคารของเอกชน คาดว่าจะแล้วเสร็จ ส.ค.๖๑

★ งบกลาง ๒๕๖๐ ซ่อมฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหาย เนื่องจากเหตุอุทกภัย

ตามมติ ครม.๒๔ ก.ค.๖๑จำนวน ๖๐ รายการ วงเงิน ๕๖๓.๔๔๙๐ ลบ.

- ลงนามในสัญญา ๕๙ รายการ (๙๘.๓๓%) วงเงิน ๔๘๗.๙๒๓๓ ลบ. (๘๖.๖๐%)

- ดำเนินการเอง ๑ รายการ (๑.๖๖%) วงเงิน ๘.๕๒๐๐ ลบ. (๑.๕๖%)

(สาย กส.๔๐๐๑ แยก ทล.๒๒๙ - บ้านโคกกลาง อ.นาาคู, เต่างอย จ.กาฬสินธุ์

ผอ.กผง.

ผลก่อสร้าง ๑๐๐ %) ขทช.กส.

- เบิกจ่ายแล้ว ๔๔๐.๔๘๐๐ ลบ. (๘๘.๘๘%)
- ก่อสร้างแล้วเสร็จ ๕๕ รายการ
- คงเหลือ ๕ รายการ

ขณะนี้ทุกหน่วยช่วยกันวางแผน ถ้าเทียบกับปี ๒๕๖๑ เราเบิกจ่ายได้ ๘๙.๗๕% แต่ถ้ามาดูในแต่ละเดือนที่ดำเนินการมาสู่ปีที่แล้วไม่ได้เมื่อปีที่แล้วเริ่มต้นดำเนินการจะดีกว่าปีนี้ มีความเสี่ยงว่าโอกาสที่เราจะได้ ๘๙ % น่าจะยาก แต่มีเวลาอีก ๒ เดือนครึ่งก็พอมีหนทางถ้าเราช่วยกันกระตุ้นการเบิกจ่าย ก็เป็นไปได้ที่จะได้ไม่น้อยกว่าที่เราทำได้ในปีที่แล้ว โดยสิ่งที่ผมมองว่าน่าจะเป็นกระตุ้นได้คือ ๒ เงินก้อนที่อยู่ปัจจุบันที่รอลงนามในบญกพันใหม่ เป็นของ สกท. และ สกส. ประมาณ ๗ โครงการมูลค่าวงเงินประมาณ ๓,๕๐๐ ล้านบาท ถ้าเบิกจ่าย ๑๕ % ได้ผมคาดการณ์ว่าน่าจะเบิกจ่ายได้ ๗๐๐ ล้านบาท น่าจะทำให้ได้ ส่วนที่ ๒ เงินเหลือจ่าย ๓,๐๐๐ กว่าล้านบาท เหมือนกันที่แจกจ่ายไปยังสห. ๑ - ๑๘ และส่วนกลาง ทั้งโครงการ ๒ - ๓ ล้านบาท โครงการ ๕ - ๙ ล้านบาท ส่วนใหญ่จะต่ำกว่า ๑๐ ล้านบาท โครงการที่เกิน ๑๐ ล้านบาทมีจำนวนน้อย ทำอย่างไรที่จะทำให้ ๓,๕๐๐ ล้านบาทมีผลการเบิกจ่ายได้มาก ซึ่งตอนนี้เห็นตัวเลขตัวหนึ่งสะท้อนเป็นนัยสำคัญมากก็คือ เงินเหลือจ่ายที่ไปอยู่ในระบบ GFMIS ที่ลงนามแล้วประมาณ ๑,๒๐๐ ล้านบาท เช่นสัญญาแล้วช่วงเบิกจ่ายยังเป็น ๐ อยู่ ถ้ายังอยู่สถานะแบบนี้ไปถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ผลการเบิกจ่ายจะไม่ได้อะไรเลย ทำอย่างไรให้การเบิกจ่ายนี้เพิ่มขึ้น ขอเสนอเป็นแนวทางคือ ๑. โครงการเล็ก ๆ ต้องเบิกจ่ายให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะเบิกจ่ายได้ ถ้าไม่เบิกจ่ายต้องเบิกเงินล่วงหน้า (advance) อย่างโครงการที่เกิน ๕ ล้านบาทขอเบิกเงินล่วงหน้าถ้าไม่เบิกเงินล่วงหน้าก็ต้องเบิกงวดงาน เพื่อที่จะให้ยอดเบิกจ่ายสะสมรวมกัน ซึ่งคิดว่าถ้าทำได้แบบนี้ก็จะได้ ๑,๐๐๐ กว่าล้านบาท ก็เสนอเป็นช่องทางหนึ่งที่จะกระตุ้นงบประมาณในช่วงไตรมาสสุดท้าย อีกส่วนหนึ่งที่ยอยากเตือนไม่ยอกให้หลงลืม ทุกสัญญาที่ต้องลงนามแล้วเสร็จต้องลง PO ให้หมดก่อนวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ห้ามลืมเด็ดขาดเพราะจะกันเงินไม่ได้ พอเราทำสัญญาลง PO แล้วเราจะรู้ว่าในสัญญาจะมีเงินจำนวนเท่าไร เงินที่เหลือต้องรีบส่งมาที่ส่วนกลางตั้งแต่ตอนนี้เลย เพราะว่าถ้าส่งมาเดือนสุดท้ายจะทำอะไรแทบไม่ได้เลย ถ้าส่งมาตอนนี้มีโอกาสหมุนไปใช้ในงบดำเนินงานทำให้เกิดประโยชน์มากกว่า เป็นส่วนหนึ่งที่ขอให้ทุกหน่วยเมื่อลง PO แล้วเสร็จพอทราบแล้วคืนเงินทันที ส่วนกลางก็จะโอนมาที่ศูนย์ต้นทุนกรมฯ ส่วนภูมิภาคก็ขอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดส่งคืนกลับมาที่สำนักก็สามารถส่งได้โดยตรงอยู่แล้ว สิ่งสุดท้ายที่ผมเห็นในเอกสารที่ถืออยู่ การเบิกจ่ายที่เรารวมกันได้ ๘๙.๗๕ % เห็นบางหน่วยที่เป็นของหมวดบำรุงทางยังไม่ได้วางแผนให้ใกล้เคียง ๑๐๐ % ปกติต้องเกือบ ๑๐๐ % ตัวนี้ลองไปอัพขึ้นมาอาจจะได้เพิ่มขึ้นสัก ๑๐๐ ล้านบาท เป็นส่วนที่จะทำให้การเบิกจ่ายของเราเป็นตัวที่เราทำได้จริง ผมเข้าใจว่าทำได้จริงอยู่แล้วถ้าให้ไปลองดูจะไม่ลงในรายละเอียด มีรายสำนักที่เป็นหมวดบำรุงทาง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ยังเป็นตัวเลขที่ ๖๐ - ๘๐ % ถ้าอย่างนั้นไปปรับขึ้นมา ๙๘ - ๙๙ % ก็จะทำให้การเบิกจ่ายดีขึ้น

รทช.(นายมานพฯ)

ของหมวดบำรุงทางปรับให้เป็น ๑๐๐ % หรือ ๙๙.๙๙ % ก็น่าจะไม่มีปัญหา ผากทาง ผส.ไปกำกับด้วย

ผส.กท.

ขอชี้แจงว่า สัญญาที่ว่าขาด ๓ สัญญา เช็ข้อมูลแล้วสัปดาห์หน้าผมว่าน่าจะจบแล้ว เพราะฉะนั้น ๑๕ % ก็น่าจะได้ออกแล้วก็ครบหมดแล้ว

ผอ.กผง.

ขอชี้แจงว่า ในภูมิภาคเป็นปัญหาอยู่ว่าเราไม่สามารถที่จะไปบังคับผู้รับจ้างให้เบิกจ่ายได้ เราได้แจ้งผู้รับจ้างว่าถ้าไม่เบิกเงินล่วงหน้า ๑๕ % ต้องส่งงวดงานวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ต้องมีผลการเบิกจ่าย คาดการณ์ว่าเป็นไปได้

- อทช.** คือเงินเหลือจ่ายต้องมีการขยับ ต้องมีเงินเหลือจ่ายส่งไปอีกใช้หรือไม่
- ผอ.กผง.** ขอชี้แจงว่า ตอนนี้สิ่งที่เราเหลือจ่ายจากใบงวดที่ สบร.และ สอป. ส่งไป เหลือแต่เราไปจัดจ้างเมื่อแล้วเสร็จเหลือเท่าไรซึ่งผมว่าน้อย ถ้าทราบเมื่อไหร่ในรีบส่งมาเลยเราจะบริหารได้เท่าที่เรามี
- อทช.** ส่วนภูมิภาคก็ฝากผู้อำนวยการสำนัก รองอธิบดี วิศวกรใหญ่ ลงในรายละเอียดอีกทีหนึ่ง เงินเหลือเท่าไรให้รีบส่งกลับคืนมาที่กองแผนงานจะได้จัดการบริหารงานต่อไป ไม่ต้องการที่จะกันทั้งยอดแต่ต้องทำให้ได้
- ผอ.กผง.** ขอชี้แจง ค่าที่ดินของเดือนที่ผ่านมาขยับตัวได้ดีพอสมควร เหลือบางจังหวัดที่เหลือเป็นหลักล้าน สามารถดันต่อได้อีกเท่าไร ทயอยเบิกจ่ายให้ได้ครบ เพราะว่าเงินที่เหลือที่ไม่ได้ใช้จากที่ดินเราโอนเปลี่ยนแปลงไปหมดแล้ว
- อทช.** ค่าที่ดินที่รายงานมาที่ผมก็ถือว่าอยู่ในระดับดี
- ผอ.กผง.** ขอชี้แจง ที่เกริ่นไว้ในที่ประชุมมีโครงการปีเดียว รายการปีเดียวที่อยู่ในสถานะประมาณราคามีอยู่ ๓ โครงการ เพราะว่าไม่มั่นใจว่าสถานะที่เราตรวจสอบจากระบบการจัดซื้อจัดจ้างที่ สทช.ที่ ๒ (สระบุรี) สาย สบ.๑๐๐๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ - น้ำตกเจ็ดคต อ.แก่งคอย จ.สระบุรีงบประมาณ ๓.๗ ล้านบาท ระบบขึ้นมาอยู่ในสถานะประมาณราคาคาดว่าจะลงนามภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒ แสดงว่าตรงนี้ได้ลงนามในสัญญาไปแล้วใช้หรือไม่ และขอตรวจสอบของ สทช.ที่ ๕ (นครราชสีมา) อีก ๒ โครงการ คือ สาย ชย.๔๐๔๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑๘๗ - แยกทางหลวงชนบทขก.๓๐๑๐ อ.บ้านแท่น จ.ชัยภูมิ และสาย ชย.๔๐๔๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๓๘๙ - แยกทางหลวงชนบท ขก.๓๐๑๐ อ.แก่งคร้อ จ.ชัยภูมิ ระบบขึ้นมาอยู่ในสถานะประมาณราคาคาดว่าจะลงนามภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒ เช่นกัน อยากให้ท่านผส.ช่วยตรวจสอบด้วยอาจจะยังไม่อัปเดตในระบบ
- ผส.ทช.ที่ ๕** ขอชี้แจงว่า จังหวัดชัยภูมิรายงานมาว่าไม่มีปัญหาอาจจะเกี่ยวกับการแจ้งลงระบบไม่ครบถ้วน จะแจ้งให้เจ้าหน้าที่อัปเดตให้เป็นปัจจุบัน ตอนนี้ผ่านกระบวนการหมดแล้วรอเงินโอนไปแล้วก็ลงนามได้เลย ได้ผู้รับจ้างหมดแล้ว
- ผอ.กผง.** แสดงว่าชื้ออยู่ที่ส่วนกลางเอง ขอฝากทาง สบก.ดูด้วย เพราะแจ้งขึ้นระบบ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๒ กระบวนการที่เราขออนุมัติการเดินเส้นทางเดินกลับมาภายในเดือนมิถุนายน ผมว่าเงินต้องออกแล้วใช้ระยะเวลาประมาณ ๑ เดือน
- รทช.(นายมานพฯ)** ขอสอบถามเรื่องเงินเร็ว ตอนนี้ขั้นตอนเป็นอย่างไรมือออกมาหรือยังในปี
- ผอ.กผง.** ขอชี้แจงว่า ที่เราทำไปของ สกส.ได้ทำการปิดแล้วที่ขอสะพานชุมชน ออกมาแล้ว อนุมัติแล้ว ได้แล้ว ถึงตรงนี้ สกท.ต้องดูการจับคู่ของตัวเองว่ามีเร็วจับคู่กันได้หรือไม่ อย่างของ สกส.เขายกมีเงินBlue logistic และเรื่องสะพานชุมชนก็อยู่ในBlue logistic มีเร็วมีเข้าจับคู่ให้เรา จับคู่กันได้ เราเสนอไป ขั้นตอนการดำเนินงานค่อนข้างยาว เพราะต้องไปตามแผน Blue logistic กว่า จะกลับมา ถ้าเกิดว่าอีกตอนนี้อ้างไปถึงสำนักงบประมาณว่าสำนักงบประมาณจะพิจารณา ถ้าเข้าเดือนกันยายน ๒๕๖๒ สำนักงบประมาณไม่น่าจะพิจารณาให้เรา เขาอาจจะส่งให้เราถอนเรื่อง ณ ตอนนี้เสี่ยงส่งไปเกินเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒
- รทช.(นายมานพฯ)** ชุดแรกออกมาแล้วใช้หรือไม่จะได้แจ้งว่าออกมาแล้ว
- ผส.กท.** ขอชี้แจง ของ สกท.ตอนนี้ สัปดาห์หน้าพอส่งแล้วเสร็จ ก็จะส่งของงบประมาณเหลือจ่ายเลย แล้วส่ง ๔๐ ล้านบาท รับเงินแค่ ๙ ล้านบาท ประสานด้วยวาจาไปแล้ว แล้วจะจัดส่งหนังสือตามไป

ผล.ทช.ที่ ๘

ขอชี้แจง ที่ได้หารือกัน ถ้านำเสนอทั้ง ๑๘ สำนักเวลาอาจจะเกิน มีผู้เสนอว่าจะขอนำร่องคือ สทช.ที่ ๑ (ปทุมธานี) และ สทช.ที่ ๑๖ (กาฬสินธุ์) ที่เหลือถ้าท่านอธิบดีอยากให้สำนักไหน รายงานก็เลือกได้เลยครับ เพื่อไม่ให้บรรยากาศในห้องประชุมเครียดไป

ผล.ทช.ที่ ๑

ขอรายงานผลการเบิกจ่ายของ สทช.ที่ ๑ ถึงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ภาพรวมทุกหน่วย เบิกจ่ายได้ ๗๓.๙๑ % จากแผน ๗๙.๑๙ % คิดเป็นเงิน ๖๖ ล้านบาท คาดการณ์ว่าสิ้นเดือน กรกฎาคม ๒๕๖๒ จะเบิกจ่ายได้อีกจำนวน ๖๗ ล้านบาท คิดเป็น ๗๙.๑๙ % สูงกว่าแผน เล็กน้อย คิดว่าไม่น่าจะมีปัญหาอะไร

ผล.ทช.ที่ ๑๖

สรุปรายการที่ดำเนินการโดยใช้งบประมาณของกรม ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๖ (กาฬสินธุ์)

สรุปภาพรวมการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี พ.ศ.๒๕๖๒ (งบกรม)

หน่วยดำเนินการ	งบประมาณ ที่ได้รับ	PO	เบิกจ่าย ณ 18 ก.ค. 62	คิดเป็นร้อยละ	แผนเบิกจ่าย 19 - 31 ก.ค. 62	รวมแผน เบิกจ่ายสะสมถึง 31 ก.ค. 62	คิดเป็นร้อยละ	หมายเหตุ
สทช.ที่ 16 (กาฬสินธุ์)	520.7465	72.0383	396.9798	76.23	10.1472	407.1270	78.18	
กาฬสินธุ์	256.8200	17.3200	218.9864	85.27	0.7700	219.7564	85.57	
นครพนม	354.1895	36.6928	298.6443	84.22	12.5562	310.8499	87.76	
มุกดาหาร	190.5010	40.782	121.0619	63.55	22.4041	143.4952	74.99	
สกลนคร	340.4239	8.2272	309.8836	90.85	1.5101	310.8456	91.29	
บพข.หนองกุ้งศรี	9.9677	0	5.9135	59.33	0.3200	6.2335	62.54	
บพข.ห้วยผึ้ง	8.8138	0	6.4596	73.29	0.3300	6.7896	77.03	
บพข.คำม่วง	7.9692	0	5.5833	70.06	0.3000	5.8833	73.83	
บพข.สว่างแดนดิน	8.8754	0	6.4390	69.47	0.4982	6.6640	75.08	
บพข.อากาศอำนวย	8.5765	0	5.8795	66.76	1.3424	6.9184	80.67	
บพข.ศรีสงคราม	9.7782	0	7.2492	73.32	0.1999	7.3692	75.36	
บพข.ปลาปาก	7.6041	0.0385	4.5499	58.94	0.7717	5.2535	69.09	
บพข.วานรนิวาส	9.0489	0	5.8783	56.00	1.5000	6.5678	72.58	
รวม	1733.3146	175.0989	1393.5083	80.40	52.6498	1443.7533	83.29	

ผลการเบิกจ่ายงบประมาณ ๒๕๖๒ (ทุกงบรายจ่าย) ณ วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒

หน่วยดำเนินการ	รับจัดสรร	PO	เบิกจ่าย	คงเหลือ	% เบิกจ่าย	แผนการดำเนินงานเบิกจ่ายเดือน กรกฎาคม						หมายเหตุ	
						ปีเฉพาะ 19-31 ก.ค. 62	เบิกจ่าย สะสม ก.ค. 62	%	สูง/ต่ำกว่าแผน				
									จำนวนเงิน	%			
สทช.16 (กาฬสินธุ์)	520.7465	72.0383	396.9798	51.7284	76.23	10.1472	407.1270	78.18	-	10.15	-	1.95	
ขทช.กาฬสินธุ์	256.8200	17.3200	218.9864	20.5136	85.27	0.7700	219.7564	85.57	-	0.77	-	0.30	
ขทช.นครพนม	354.1895	36.6928	298.6443	18.8524	84.32	12.5562	310.8499	87.76	-	12.21	-	3.45	
ขทช.มุกดาหาร	190.5010	40.7820	121.0619	28.6571	63.55	22.4041	143.4952	75.33	-	22.43	-	11.78	
ขทช.สกลนคร	340.4239	8.2272	309.8836	22.3131	91.03	1.5101	310.8456	91.31	-	0.96	-	0.28	
บพข.หนองกุ้งศรี	9.9677	-	5.9135	4.0542	59.33	0.3200	6.2335	62.54	-	0.32	-	3.21	
บพข.ห้วยผึ้ง	8.8138	-	6.4596	2.3542	73.29	0.3300	6.7896	77.03	-	0.33	-	3.74	
บพข.คำม่วง	7.9692	-	5.5833	2.3859	70.06	0.3000	5.8833	73.83	-	0.30	-	3.76	
บพข.สว่างแดนดิน	8.8754	-	6.4390	2.4364	72.55	0.4982	6.6640	75.08	-	0.23	-	2.54	
บพข.อากาศอำนวย	8.5765	-	5.8795	2.6970	68.55	1.3424	6.9184	80.67	-	1.04	-	12.11	
บพข.ศรีสงคราม	9.7782	-	7.2492	2.5290	74.14	0.1999	7.3692	75.36	-	0.12	-	1.23	
บพข.ปลาปาก	7.6041	0.0385	4.5499	3.0157	59.83	0.7717	5.2535	69.09	-	0.70	-	9.25	
บพข.วานรนิวาส	9.0489	-	5.8783	3.1706	64.96	1.5000	6.5678	72.58	-	0.69	-	7.62	
รวม	1,733.3146	175.0989	1,393.5083	164.7074	80.40	52.6498	1,443.7533	83.29	-	50.25	-	2.90	

ผล.ทช.ที่ ๑๖

สรุปรายการที่ดำเนินการโดยใช้งบประมาณประจำปีของกรม ปี ๒๕๖๒รวมทุกกิจกรรม

หน่วยดำเนินการ	ความก้าวหน้าการจัดซื้อจัดจ้าง				ความก้าวหน้าการดำเนินการ				รายการที่มีปัญหาและอุปสรรคคาดว่าจะไม่แล้วเสร็จตามสัญญา
	จำนวนทั้งสิ้น	ลงนามแล้ว	ยังไม่ลงนาม	ปัญหาอุปสรรค	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	
สทช.ที่ 16	47	46	1	-	39	7	7	-	-
ขทช.กาฬสินธุ์	54	54	-	-	0	6	6	-	-
ขทช.สกลนคร	68	62	6	-	38	2	3	1	-
ขทช.มุกดาหาร	35	31	4	-	48	4	4	-	-
ขทช.นครพนม	64	56	8	-	60	10	9	-	-
รวม	268	249	19	-	185	29	29	1	-

สรุปรายการที่ดำเนินการโดยใช้งบประมาณประจำปีของกรม ปี ๒๕๖๒งานก่อสร้างทาง และงานก่อสร้างสะพาน

หน่วยดำเนินการ	ความก้าวหน้าการจัดซื้อจัดจ้าง				ความก้าวหน้าการดำเนินการ				รายการที่มีปัญหาและอุปสรรคคาดว่าจะไม่แล้วเสร็จตามสัญญา
	จำนวนทั้งสิ้น	ลงนามแล้ว	ยังไม่ลงนาม	ปัญหาอุปสรรค	ดำเนินการแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างสัญญา	สิ้นสุดสัญญา	
สทช.ที่ 16	8	8	-	-	5	3	3	-	-
ขทช.กาฬสินธุ์	8	8	-	-	8	-	-	-	-
ขทช.สกลนคร	9	9	-	-	9	-	-	-	-
ขทช.มุกดาหาร	6	6	-	-	2	4	4	-	-
ขทช.นครพนม	12	12	-	-	11	1	-	1	-
รวม	43	43	-	-	35	8	7	1	-

เตรียมความพร้อมอุทกภัยและช่วยเหลือประชาชน

- แขวงทางหลวงชนบทกาฬสินธุ์



- แขวงทางหลวงชนบทสกลนคร



ผส.ทช.ที่ ๑๖



สาย นพ.๓๐๕๖



- แขวงทางหลวงชนบททุกตาราง



- ในเรื่องเตรียมความพร้อมของโครงการปี ๒๕๖๓ สทช.ที่ ๑๖ ได้โครงการในภาพรวมทั้งหมด
- งานยกระดับมาตรฐานทาง ๕๑ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓๔ โครงการ คงเหลือ ๑๗ โครงการ
 - งานบำรุง ๔๓ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๖๘ โครงการ คงเหลือ ๒๕ โครงการ
 - งานอำนวยความสะดวก ๑๗๗ โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๖๐ โครงการ คงเหลือ ๑๗ โครงการ

อทช.

ขอฝากเรื่องการเบิกจ่ายงบประมาณ ทำหน้าที่กันให้เต็มที่สิ่งที่ทาง ผอ.กผง.ได้ฝากไว้เรื่องเงินเหลือจ่าย สัญญาใหญ่ ๆ ของ สกท. สกส.ต้องเบิกจ่าย ๑๕ % ให้ช่วยกันเร่งรัดการเบิกจ่ายด้วย

มติที่ประชุม

รับทราบและมอบ

๑. ทุกหน่วยงาน กำกับ ติดตาม และเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของกรมฯ ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดและเป็นไปตามเป้าหมายของรัฐบาลหากหน่วยงานใดที่มีปัญหาอุปสรรคให้แจ้งมายังผู้บริหารฯ เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขโดยเร็ว
๒. รทช. , วศญ. กำกับ ติดตามหน่วยงานในความรับผิดชอบในการเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณ

มติที่ประชุม

๓. สทช.ที่ ๑ - ๑๘ และ ขทช.ทุกแขวง ที่มีผลการเบิกจ่ายงบประมาณต่ำกว่าแผน ขอให้เร่งรัดดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณ

๔. สทช.ที่ ๑ - ๑๘ และ ขทช.ทุกแขวง ติดตาม ตรวจสอบ และกำกับเจ้าหน้าที่ในการลงข้อมูลในระบบ GFMS และอัปเดตข้อมูลในระบบจัดซื้อจัดจ้างให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องเพื่อทราบ จำนวน ๒ เรื่อง

๖.๑ การจ้างที่ปรึกษาโครงการจัดทำแผนอัตรากำลังของกรมทางหลวงชนบท

ผส.บก.

สบก.ขอรายงานการจ้างที่ปรึกษาโครงการจัดทำแผนอัตรากำลังของกรมทางหลวงชนบท ตามที่ท่านอธิบดีได้มอบหมายให้ สบก.หาที่ปรึกษาที่มีความชำนาญเกี่ยวกับเรื่องการวิเคราะห์อัตรากำลัง เพื่อมาวิเคราะห์อัตรากำลังของกรมทางหลวงชนบทว่ามีอัตรากำลังที่ควรจำเป็นเท่าไร ปัจจุบันเรามีอยู่เท่าไรขาดเหลือเท่าไรจะมีวิธีการบริหารจัดการอย่างไร

หลักการและเหตุผล

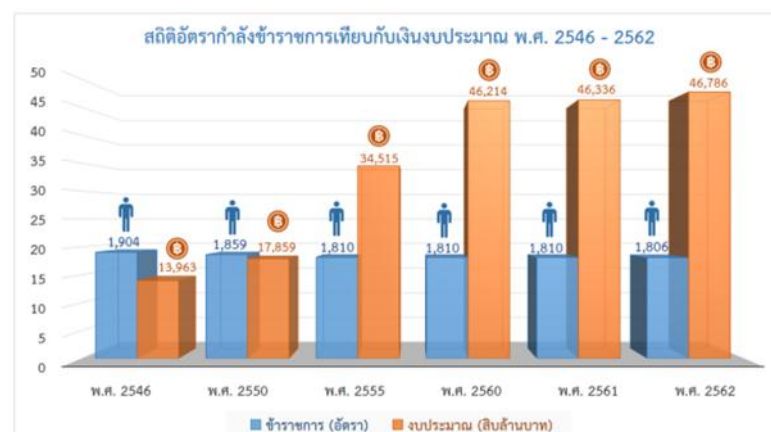
๑. มาตรการบริหารจัดการกำลังคนภาครัฐ (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๕) กรมจะต้องยุบเลิกอัตรารว้างจากการเกษียณอายุของข้าราชการในแต่ละปี ร้อยละ ๑๐

๒. โครงสร้างอายุข้าราชการ ซึ่งในอีก ๕ - ๑๐ ปีข้างหน้า จะมีข้าราชการเกษียณอายุ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๗.๐๘ %

อัตรากำลังข้าราชการของกรมทางหลวงชนบท ๑,๖๖๑ อัตรา อายุเฉลี่ยประมาณ ๔๗ ปี



๓. อัตรากำลังของข้าราชการเปรียบเทียบกับงบประมาณ จำนวนคนทำงานน้อยลง ในขณะที่งบประมาณมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้งานล้นคน ซึ่งส่งผลให้ประสิทธิภาพการทำงานลดลง



อทช.

ตอนนี้ขั้นตอนไปถึงไหนแล้ว

ผส.บก.

ขอชี้แจงว่า ณ ตอนนี้ร่าง TOR แล้วกำลังตั้งคณะกรรมการกำหนดขอบเขตงาน ซึ่งจะนัดประชุมโดยท่าน ผส.บร.เป็นประธาน ที่ปรึกษาทำร่าง TOR คร่าว ๆ แล้ว ต้องตั้งคณะกรรมการกำหนดขอบเขตงานและเริ่มดำเนินการ คาดว่าเซ็นสัญญาได้ประมาณเดือนกันยายน ๒๕๖๒ ได้ประสานขอเงินเหลือจ่ายจาก กผง.ไปแล้วประมาณ ๕.๕ ล้านบาท

อทช.

วัตถุประสงค์ก็คือว่า ต้องการให้ กพ.ได้รับรู้ถึงสถานะของกรมฯ ในปัจจุบัน เมื่อเจอสถานะการณ์แบบนี้ในฐานะที่เราที่มีประสบการณ์มีความรู้เรื่องกฎระเบียบต่าง ๆ จะมาบริหารจัดการสถานะของบุคลากรในกรมทางหลวงชนบทอย่างไรจะแนะนำอย่างไร การที่จะเพิ่มมีช่องทางในการเพิ่มตรงไหนซึ่งเราไม่ทราบ อยากจะได้ไอเดียจากเขาที่คิดได้มากกว่าเรา เพราะเราไม่มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญมีความชำนาญการที่จะมาจัดการเรื่องอัตรากำลังของเรา งานก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ คนก็มีจำนวนเท่าเดิม ต้องให้ กพ.ช่วยจัดทำแผนอัตรากำลังของกรมทางหลวงชนบท จะให้เพิ่มข้าราชการจำนวนเท่านั้นเท่านั้นคนไม่สามารถทำได้ คนที่มีประสบการณ์ของ กพ.เจอสถานะการณ์แบบนี้เขาบริหารจัดการด้านบุคลากรของกรมทางหลวงชนบทอย่างไร เป้าหมายคืออย่างนี้

อทช.

ผอ.กผง.

ขอชี้แจงว่า การจ้างที่ปรึกษา ที่ กบค.สบก.ได้นำเสนอเมื่อสักครู่ อยู่ในกระบวนการที่เราต้องมีการกลั่นกรองคณะกรรมการจ้างที่ปรึกษา ผมเคยเรียนท่านอธิบดีแล้วว่าคณะกรรมการที่อยู่ในวันนี้ คณะกรรมการกลั่นกรองที่พิจารณาระดับกรมคือชุดเดียวกันเลยในนี้ ผมเลยขอเสนออวาระตัวนี้เข้ามาให้คณะกรรมการเห็นชอบ ถ้ามติที่ประชุมเห็นชอบในการจัดทำโครงการนี้ก็จะไปบอกว่ารายการนี้ได้มีการกลั่นกรองผ่านคณะกรรมการเรียบร้อยแล้ว สมควรที่จะให้เงินไปจ้างที่ปรึกษาไม่อย่างนั้นจะไม่ตรงกับวงรอบที่เราดำเนินการ

มติที่ประชุม

รับทราบและเห็นชอบในการจ้างที่ปรึกษาโครงการจัดทำแผนอัตรากำลังของกรมทางหลวงชนบท

๖.๒ รายงานการใช้พื้นที่บริเวณสำนักงานและอาคารบ้านพักอาศัยแขวงทางหลวงชนบท ที่ใช้ร่วมกับหน่วยงานอื่น

ผส.บก.

สืบเนื่องจากการประชุมผู้บริหารระดับสูงในเดือนเมษายน ๒๕๖๒ ท่านอธิบดีได้มอบ สบก. ประสานกับหน่วยงานในต่างจังหวัดในพื้นที่ของบริเวณสำนักงานและบ้านพักอาศัย ทั้ง ๗๖ จังหวัด ก็ได้รายงานมาขอสรุปรายงานดังนี้

รายงานการใช้พื้นที่บริเวณสำนักงาน

- หน่วยงานที่ใช้พื้นที่เพียงหน่วยงานเดียวจำนวน ๒๓ จังหวัด
- หน่วยงานที่ใช้พื้นที่กับหน่วยงานอื่นจำนวน ๕๓ จังหวัด ซึ่งรวมกับหน่วยงานต่าง ๆ

ดังนี้

กรมทรัพยากรน้ำ	๔	หน่วยงาน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๑๐	หน่วยงาน
กรมทรัพยากรน้ำ + กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๓๑	หน่วยงาน
กรมทรัพยากรน้ำ + กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย+อื่น ๆ	๑๑	หน่วยงาน
อื่น ๆ	๗	หน่วยงาน

รายงานอาคารบ้านพักอาศัยแขวงทางหลวงชนบท

- แบบ ทช. ๔ ชั้น	๔๑	หน่วยงาน
ก่อสร้างแล้วเสร็จ	๒๖	หน่วยงาน
อยู่ระหว่างก่อสร้าง	๑๒	หน่วยงาน
ตั้งบปี ๖๓	๓	หน่วยงาน
- แพลต(ของเดิม)		
ยธ. ๑ หน่วยงาน รพช. ๘ หน่วยงาน รวมเป็น	๙	หน่วยงาน
- เรือนแถว	๖๘	หน่วยงาน
ต้องใช้กับหน่วยงานอื่น	๕๔	หน่วยงาน
ทชช.	๑๔	หน่วยงาน
- บ้านเดี่ยว / แพลต	๖๔	หน่วยงาน
ต้องใช้กับหน่วยงานอื่น	๔๘	หน่วยงาน

ผล.บก.

ขทช.	๑๖	หน่วยงาน
<u>สภาพอาคารบ้านพักอาศัยแขวงทางหลวงชนบท (กรณีใช้ร่วมกับหน่วยงานอื่น)</u>		
- แพลต (ของเดิม) จำนวน ๙ หน่วยงาน		
กรมทรัพยากรน้ำ	๑	หน่วยงาน
หน่วยงานอื่น ๆ	๑	หน่วยงาน
กรมทรัพยากรน้ำ + กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๗	หน่วยงาน
- เรือนแถว (ของเดิม) จำนวน ๖๘ หน่วยงาน		
กรมทรัพยากรน้ำ	๕	หน่วยงาน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๗	หน่วยงาน
หน่วยงานอื่น ๆ	๕	หน่วยงาน
กรมทรัพยากรน้ำ + กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๓๓	หน่วยงาน
กรมทรัพยากรน้ำ + อื่น ๆ	๑	หน่วยงาน
กรมทรัพยากรน้ำ + กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย+ อื่น ๆ	๑๑	หน่วยงาน
- บ้านเดี่ยว/แฝด (ของเดิม) จำนวน ๖๘ หน่วยงาน		
กรมทรัพยากรน้ำ	๕	หน่วยงาน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๕	หน่วยงาน
หน่วยงานอื่น ๆ	๓๔	หน่วยงาน
กรมทรัพยากรน้ำ + กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	๔	หน่วยงาน

ผล.บก.

จำนวนบ้านพักอาศัยแขวงทางหลวงชนบท สภาพชำรุด ทรุดโทรม

- บ้านเดี่ยว/แฝด(ชำรุด)	จำนวนที่มีทั้งหมด	๖๔	หน่วยงาน
ใช้บ้านพักหน่วยงานเดียว		๑๐	หน่วยงาน
ใช้ร่วมกัน ๑ หน่วยงาน		๕	หน่วยงาน
ใช้ร่วมกัน ๒ หน่วยงาน		๒๐	หน่วยงาน
- เรือนแถว (ชำรุด)	จำนวนที่มีทั้งหมด	๖๘	หน่วยงาน
ใช้เรือนแถวหน่วยงานเดียว		๗	หน่วยงาน
ใช้ร่วมกัน ๑ หน่วยงาน		๗	หน่วยงาน
ใช้ร่วมกัน ๒ หน่วยงาน		๒๖	หน่วยงาน
ใช้ร่วมกัน ๓ หน่วยงาน		๑	หน่วยงาน
- แพลต (ชำรุด)	จำนวนที่มีทั้งหมด	๙	หน่วยงาน
ใช้แพลตหน่วยงานเดียว		-	หน่วยงาน
ใช้ร่วมกัน ๑ หน่วยงาน		-	หน่วยงาน
ใช้ร่วมกัน ๒ หน่วยงาน		๕	หน่วยงาน
มีจังหวัด ลพบุรี ระยอง อำนาจเจริญ อุทัยธานี ภูเก็ต			

ผส.บก.

ภาพถ่ายบ้านพักที่ชำรุด



ความต้องการขยายไฟฟ้า น้ำประปา

- | | | |
|----------------|----|----------|
| - ขยายไฟฟ้า | ๑๓ | หน่วยงาน |
| - ขยายน้ำประปา | ๒๐ | หน่วยงาน |

บ้านพักผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท

- | | | |
|-------------------------|----|----------|
| - ยังไม่มีบ้านพัก | ๒๗ | หน่วยงาน |
| ยังไม่ได้รับงบประมาณ | ๒๑ | หน่วยงาน |
| ขอตั้งงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ | ๖ | หน่วยงาน |
| - มีบ้านพัก | ๔๖ | หน่วยงาน |
| บ้านพักมีสภาพชำรุด | ๒๕ | หน่วยงาน |
| บ้านพักมีสภาพดี | ๒๑ | หน่วยงาน |
| - ก่อสร้างใหม่ | ๓ | หน่วยงาน |

อทช.

เรื่องนี้ต้องระดับอธิบดีต้องหารือกันว่าแก้ไขได้หรือไม่ ปลัดกระทรวงต้องหารือกันหรือระดับรัฐมนตรีต้องหารือกัน ถึงจะสามารถสั่งการมาที่อธิบดีได้ แต่ไม่มีข้อมูลที่จะนำมาให้ผู้ใหญ่เขาหารือกัน คนที่มีสำนักงานอยู่แล้วมีหน่วยงานอื่นเข้ามาอยู่ ฝากท่าน ผส.ต้องลงไปดูแล้วถ้ามีแนวทางเสนอเข้ามาว่าสิ่งที่จะนำหน่วยงานอื่นออกไป เราจะต้องไปทำอะไรให้เขาต้องมีข้อแลกเปลี่ยน

อทช.

อยู่ ๆ ให้เขาออกไปไม่มีทางเป็นไปได้ ต้องมีข้อเสนอแบบนี้ขึ้นมาอยู่ในมือของผู้บริหาร ในกรณีนี้ผู้บริหารไปเรียน วปอ.เจอรองอธิบดีที่เรียนด้วยกัน กรมทางหลวงชนบทกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยก็สามารถพูดคุยหารือกันได้ หรือ อธิบดีรู้จักกันก็สามารถพูดคุยหารือกันได้ หรือไม่สามารถพูดคุยหารือกันได้ก็ให้ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยก็สามารถตั้งโต๊ะเจรจากันได้ ถ้าหากว่าเรามีข้อมูลในการที่จะไปแลกเปลี่ยนเจรจา เราให้อะไรเขาแล้วเราได้อะไรกลับมาต้องมีข้อมูลแบบนี้อันดับแรกที่จะกระทบกับภาพลักษณ์กับ ทช.ก็คือตัวสำนักงาน บ้านพักอาศัยไม่เท่าไร สั่งการให้ ผส.ทุกสำนักลงไปดูแขวงทุกแขวงนำข้อเสนอในการต่อรองขึ้นมา ถ้าท่านมีข้อเสนอในการต่อรองแล้วสามารถต่อรองในระดับพื้นที่ได้สำเร็จก็จะเป็นการดี ถ้าไม่สำเร็จก็เสนอผู้บริหาร ผู้บริหารพร้อมที่จะเสนอให้ผู้บริหารที่สูงกว่านำไปหารือกัน

ผส.บก.

ขอชี้แจง สำนักงานที่ใช้กับหน่วยงานอื่นมีทั้งหมด ๑๗ แห่ง ได้แก่ ลพบุรีสิงห์บุรี เพชรบุรี สมุทรสงคราม อำนาจเจริญ อุทัยธานี ระนอง ภูเก็ต นครปฐม อ่างทอง ตราด ชุมพร ตรัง นครสวรรค์ สตูล นครนายก มุกดาหาร

- อทช.** ขอให้จังหวัดที่ได้กล่าวมาเมื่อสักครู่นี้แจ้งมาว่าจริงหรือไม่อย่างไร
- ผส.ทช.ที่ ๒** ขอชี้แจง จังหวัดลพบุรีสำนักงานเป็นของเราทั้งหมดเลย เขาย้ายออกมาอยู่เป็นตึกเล็ก ๆ ตึกหนึ่งแต่อยู่ในรั้วเดียวกัน จังหวัดสิงห์บุรีตอนแรกมี ๒ หน่วยงานมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกับกรมทรัพยากรน้ำ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้ย้ายออกไปแล้วเราแลกกับอาคารที่อยู่ในรั้วเดียวกัน ยังเหลือกรมทรัพยากรน้ำซึ่งยังใช้สำนักงานร่วมกันอยู่
- อทช.** มีวิธีเจรจาต่อรองอย่างไรเราจะให้อะไรเขาถึงจะได้ห้องนี้คืนมา
- ผส.ทช.ที่ ๒** ขอชี้แจง ตอนนี้ยังไม่ได้เจรจา
- อทช.** ต้องไปเจรจาต้องไปพูดคุยกันดูเสนอเงื่อนไขให้เขาหน่อย ให้ผส.ที่สำนักงานใช้ร่วมกับหน่วยงานอื่นไปเจรจากหาข้อต่อรองมีเงื่อนไขเข้ามา
- ผส.ทช.ที่ ๑๘** ขอชี้แจง จังหวัดนครปฐมมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมอยู่ด้วย ขทช.แจ้งว่ากำลังเจรจากันอยู่ครับ
- อทช.** ให้แจ้งเข้ามาว่าเจรจาเป็นอย่างไรมีเงื่อนไขอะไร กรมฯ จะสนับสนุนอะไรอย่างไรรู้จะได้ดำเนินการให้
- นายดำรงศักดิ์
แทน ผส.ทช.ที่ ๑๔** ขอชี้แจง ขทช.ชุมพรได้แยกตัวออกมาแล้วขทช.กระบี่ใช้ร่วมกับกรมทรัพยากรน้ำอยู่ ซึ่งกรมทรัพยากรน้ำใช้เป็นที่พักของ ขทช.มีอาคารใหม่ปรับปรุงอย่างดีเพื่อที่จะเอามาแลกให้กรมทรัพยากรน้ำไปใช้ แต่กรมทรัพยากรน้ำได้บอกว่ายังจำเป็นต้องใช้ตึกนี้อยู่ เดี่ยวคงต้องเจรจากันอีกทีครับ
- ผส.ทช.ที่ ๘** ขอชี้แจง ขทช.นครสวรรค์เคยนัดทางกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อหารือกันเมื่อเดือนที่แล้วหลังจากมีการประชุมกัน ทาง ผอ.แขวงได้ไปหารือกัน ทราบข้อมูลเชิงลึกว่าท่านปลัดกระทรวงมหาดไทยคนปัจจุบันที่เคยอยู่ที่นั่น เขาเลยมีความรู้สึกเหมือนจะเก็บไว้เป็นเชิงสัญลักษณ์อะไรประมาณนี้ ผมจะลงไปดูอีกทีหนึ่งว่าจะมีแนวทางไหนที่จะแลกพื้นที่กันได้บ้าง ให้ทางผู้ว่าหรือทางรทช.ช่วย
- ผส.ทช.ที่ ๑๒** ขอชี้แจงว่า ขทช.สตูลได้เจรจากับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแล้ว แต่เขาขอไว้เก็บของก่อน
- ผส.ทช.ที่ ๑๓** ขอชี้แจงว่า ขทช.นครนายก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเอาไว้เก็บของอยู่ยังไม่ได้ย้ายออกพยายามให้แลกอาคารหลายครั้งแล้ว เดี่ยวจะไปเจรจาอีกครั้งหนึ่ง แล้วจะทำเอกสารเสนอมาทີผู้บริหารว่าติดขัดอย่างไร
- ผส.ทช.ที่ ๑๖** ขอชี้แจง ขทช.มุกดาหาร อยู่ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เคยได้ไปเจรจามาว่าเราจะก่อสร้างอาคารเก็บวัสดุของเขาในพื้นที่ที่มีอยู่ ตอนนี้อยู่ระหว่างรอคำตอบจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเดี๋ยวจะไปเร่งติดตามครับ
- อทช.** ถ้าผส.ท่านไหนดูแล้วการเจรจาง่ายหน่อยเรื่องอื่น ๆ เอาเข้ามาด้วย เช่นเรื่องบ้านพัก จะได้ช่วย ๆ กัน ให้นำข้อมูลเข้ามาหารือกับผู้บริหาร ถ้าอยากให้ช่วยเรื่องบ้านพักด้วยก็แจ้งมาด้วย โดยมีเงื่อนไขว่าเราจะต้องทำอะไรให้เขาถึงจะยกสำนักงานให้เรา
- มติที่ประชุม** รับทราบและมอบหมายหน่วยงานใดที่ยังคงมีหน่วยงานอื่นอยู่ร่วมด้วยในอาคารเดียวกัน ฝากให้ผส.ทช.ช่วยดูพร้อมทั้งจัดทำแนวทางเสนอเข้ามาว่าควรจะต้องดำเนินการอย่างไรที่จะให้หน่วยงานเหล่านั้นออกจากพื้นที่ไป ซึ่งอาจจะต้องมีข้อแลกเปลี่ยนหรือข้อเสนอมือที่จะต่อรองกับหน่วยงานเหล่านั้น

๖.๓ รายงานผลความก้าวหน้าการปรับปรุงรายงานของส่วนภูมิภาค

ประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒

ผอ.สพร.

สพร.ขอรายงานผลความก้าวหน้าการปรับปรุงรายงานของส่วนภูมิภาคประจำเดือน มิถุนายน ๒๕๖๒ผู้บริหารสั่งการในที่ประชุมผู้บริหารระดับสูงเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดยมีนโยบายที่จะลดจำนวนและรายงานที่ไม่สำคัญ/จำเป็น หรือไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพงานลง เพื่อลดภาระงานให้มีความเหมาะสมกับอัตรากำลังที่มีอยู่ อันจะส่งผลดีต่อประสิทธิภาพ และคุณภาพในการปฏิบัติราชการในส่วนภูมิภาค ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงาน



คำสั่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
ที่ ๓๕๒ /๒๕๖๒
เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานการปรับปรุงรายงานของส่วนภูมิภาค

ตามที่ อธิบดีกรมการเกษตรและสหกรณ์ มีนโยบายที่จะลดจำนวนเอกสาร และรายงานที่ไม่จำเป็น หรือไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพงานลง เพื่อลดภาระงานให้มีความเหมาะสมกับอัตรากำลังที่มีอยู่ อันจะส่งผลดีต่อประสิทธิภาพ และคุณภาพในการปฏิบัติราชการในส่วนภูมิภาค นั้น

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าว เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเห็นสมควรแต่งตั้งคณะทำงานการปรับปรุงรายงานของส่วนภูมิภาค ดังนี้

๑) นายฤทธิชัย ศรีสุ	ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาบริหาร	ประธานคณะทำงาน
๒) นายสุพจน์ เกษมณี	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	คณะทำงาน
๓) นายพิทักษ์ คุณสมบัติปัญญา	ผู้อำนวยการกองกลางส่วนราชการ	คณะทำงาน
๔) นายสุพจน์ ธีระราชวงศ์	ผู้อำนวยการกองกลางส่วนราชการ	คณะทำงาน
๕) นายชยศักดิ์ วัฒนกุล	ผู้อำนวยการกองส่งเสริมและคุ้มครองพันธุ์พืช	คณะทำงาน
๖) นายชยศักดิ์ พลเยี่ยม	ผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาโครงการ (สพ.)	คณะทำงาน
๗) นายสุทัศน์ นววิจิตรพันธ์	ผู้อำนวยการศูนย์การเงินและบัญชี (สย.)	คณะทำงาน
๘) นายนิล วัฒนผล	ผู้อำนวยการศูนย์บริหาร (สว.)	คณะทำงาน
๙) นายสุวิทย์ บุญเต็ม	ผู้อำนวยการศูนย์บริหาร (สว.)	คณะทำงาน
๑๐) นายจักรพงษ์ วงศ์คำจันทร์	ผู้อำนวยการศูนย์บริหาร (สว.)	คณะทำงาน
๑๑) นายวิรัช คุณากรวิจิตร	ผู้อำนวยการศูนย์ส่งเสริมการมีส่วนร่วม (สย.)	คณะทำงาน
๑๒) นายพลล ดิเรก	ผู้อำนวยการส่วนบูรณาการ (สพ.)	คณะทำงาน
๑๓) นายวิเศษ มีศรี	ผู้อำนวยการศูนย์บริหารและถ่ายทอดเทคโนโลยี (สพ.)	คณะทำงาน
๑๔) นายจิตรัฐ ช่างโค	ผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาและประเมินผล (สย.)	คณะทำงาน
๑๕) นายชินต์ ชินทิพร นพอด	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ (สพ.)	คณะทำงาน
๑๖) นางสาวนันทิพย์ มานะ	นักวิชาการคอมพิวเตอร์ปฏิบัติการ	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ๒ -

โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. รวบรวมวิเคราะห์ ปรับปรุง แยกแยะการรายงานที่ซ้ำกันในส่วนกลางส่งให้สำนักในส่วนภูมิภาค ดำเนินการให้เกิดความเหมาะสมกับงานจริง เกิดประโยชน์ มีประสิทธิภาพและใช้ได้จริงกับส่วนการปฏิบัติงาน
๒. แยกแยะเลือก ปรับปรุง แยกแยะการรายงานและที่จำเป็นจำเป็นในการปฏิบัติงาน
๓. เสนอระบบหรือวิธีการโดยให้เทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ เพื่อลดภาระด้านการรายงาน
๔. หน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๒

สั่ง ณ วันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๒

(นายสุพจน์ ธีระราชวงศ์)
รองอธิบดีกรมการเกษตรและสหกรณ์
อธิบดีกรมการเกษตรและสหกรณ์

◆ตารางสรุปผลการประชุมคณะทำงานการปรับปรุงรายงานของส่วนภูมิภาค

ยกเลิก	คงไว้แบบเดิม	คงไว้แต่มีการปรับปรุง/ เปลี่ยนแปลง	รวมทั้งหมด
๕๑	๑๘	๔๙	๑๑๘

◆สรุปผลการรายงานผลการปรับปรุงรายงานของส่วนภูมิภาคประจำเดือน มิถุนายน ๒๕๖๒

การยกเลิกแบบฟอร์ม ทั้งหมด ๕๑ แบบฟอร์ม

แจ้งส่วนภูมิภาคแล้วเสร็จ	จำนวน	๒๑	แบบฟอร์ม คิดเป็น ๔๑.๑๘%
	คงเหลือ	๓๐	แบบฟอร์ม คิดเป็น ๕๘.๘๒%

การคงไว้แบบเดิม ทั้งหมด ๑๘ แบบฟอร์ม

แจ้งส่วนภูมิภาคแล้วเสร็จ	จำนวน	๑๔	แบบฟอร์ม คิดเป็น ๗๗.๗๘%
	คงเหลือ	๔	แบบฟอร์ม คิดเป็น ๒๒.๒๒%

ผอ.สพร.

การคงไว้แต่ปรับปรุง/เปลี่ยนแปลง ทั้งหมด ๔๙ แบบฟอร์ม

แจ้งส่วนภูมิภาคแล้วเสร็จ จำนวน ๒๒ แบบฟอร์ม คิดเป็น ๔๔.๙๐%

คงเหลือ ๒๗ แบบฟอร์ม คิดเป็น ๕๕.๑๐%

จัดทำ e-form จำนวน ๑๐ แบบฟอร์ม จาก ๖ หน่วยงาน

(สว. ๒ แบบฟอร์ม, สปร. ๒ แบบฟอร์ม, สอ. ๒ แบบฟอร์ม, สอป. ๑ แบบฟอร์ม,

กผง. ๑ แบบฟอร์ม, สพร. ๒ แบบฟอร์ม)

มีขั้นตอนทั้งหมด ๙ ขั้นตอน ขณะนี้ดำเนินการอยู่ในขั้นตอนที่ ๔ เป็นไปตามแผน

◆ปัญหา - อุปสรรค

การยกเลิกแบบฟอร์ม (คงเหลืออยู่ระหว่างดำเนินการ ๓๐ แบบฟอร์ม)

๑. อยู่ระหว่างดำเนินการแจ้ง สทช.ที่ ๑ - ๑๘ จำนวน ๑ แบบฟอร์ม

๒. อยู่ระหว่างดำเนินการขอแก้ไขเพื่อปรับเปลี่ยนแบบฟอร์ม จำนวน ๒๘ แบบฟอร์ม

๓. อยู่ระหว่างรออนุมัติหน่วยงานภายนอกแจ้งผล จำนวน ๑ แบบฟอร์ม

การคงไว้แบบเดิม (คงเหลืออยู่ระหว่างดำเนินการ ๔ แบบฟอร์ม)

๑. อยู่ระหว่างดำเนินการแจ้ง สทช.ที่ ๑ - ๑๘ จำนวน ๒ แบบฟอร์ม

๒. อยู่ระหว่างพิจารณาแนวทางปฏิบัติในปี ๒๕๖๓ จำนวน ๒ แบบฟอร์ม

การคงไว้แต่ปรับปรุง/เปลี่ยนแปลง (คงเหลืออยู่ระหว่างดำเนินการ ๒๗ แบบฟอร์ม)

๑. อยู่ระหว่างดำเนินการแจ้ง สทช.ที่ ๑ - ๑๘ จำนวน ๒๐ แบบฟอร์ม

๒. อยู่ระหว่างดำเนินการปรับเปลี่ยนแบบฟอร์ม จำนวน ๓ แบบฟอร์ม

๓. อยู่ระหว่างปรับปรุงภายในหน่วยงาน จำนวน ๒ แบบฟอร์ม

๔. เปลี่ยนแปลงเป็น e-form และอยู่ระหว่างดำเนินการแจ้ง สทช.ที่ ๑ - ๑๘

จำนวน ๒ แบบฟอร์ม

มติที่ประชุม

รับทราบ

๖.๔รายงานความก้าวหน้าการปรับปรุงความปลอดภัย ๒๕๖๒

สตป.

สตป.ขอรายงานการติดตามความก้าวหน้าการปรับปรุงความปลอดภัย ๒๕๖๒

แผนการดำเนินการ ไตรมาส ๓

๑.วิเคราะห์จุดอันตรายและจุดเสี่ยง

๒.ตรวจสอบความปลอดภัยผ่านระบบ RM

๓.ส่วนภูมิภาคตรวจสอบความปลอดภัยภาคสนาม (ภายในวันที่ ๒๘ พ.ค.๖๒)

๔.ปรับปรุงยกระดับความปลอดภัย (ภายในวันที่ ๓๐ มิ.ย.๖๒)

๕.ติดตามและประเมินผลการปรับปรุง

แผนการดำเนินการ ไตรมาส ๔

๑.วิเคราะห์จุดอันตราย และจุดเสี่ยงภายในวันที่ (๓๑ ก.ค. ๖๒)

๒.ตรวจสอบความปลอดภัยผ่านระบบ RM (ภายในวันที่ ๗ ส.ค. ๖๒)

๓.ส่วนภูมิภาคตรวจสอบความปลอดภัยภาคสนาม (ภายในวันที่ ๒๑ ส.ค.๖๒)

๔.ปรับปรุงยกระดับความปลอดภัย (ภายในวันที่ ๓๐ ก.ย.๖๒)

๕.ติดตามและประเมินผลการปรับปรุง

จำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตในจุดเสี่ยงจุดอันตรายถึง ณ วันที่ ๑๒ ก.ค. ๖๒

ส.ต.ป.

		จุดปรับปรุง	จำนวนอุบัติเหตุ		เปลี่ยนแปลง	เสียชีวิต		เปลี่ยนแปลง
			ก่อน	หลัง		ก่อน	หลัง	
๒๕๖๑	ไตรมาส ๑	๑๐๐	๒๙๑	๑๖๗	๔๒.๖๑	๑๖	๙	-๔๓.๗๕
	ไตรมาส ๒	๑๓๒	๘๔	๑๒	๘๕.๗๑	๑๔	๓	-๗๘.๕๗
	ไตรมาส ๓	๑๒๓	๓๕	๑๒	๖๕.๗๑	๑๑	๓	-๗๒.๗๓
	ไตรมาส ๔	๑๐๘	๕๒	๗	๘๖.๕๔	๘	๓	-๖๒.๕๐
๒๕๖๒	ไตรมาส ๑	๒๒๘	๑๙	๕	๗๓.๖๘	๑	๑	๐
	ไตรมาส ๒	๒๒๘	๓	๑	๖๖.๖๗	๐	๐	๐
รวม		๙๑๙	๔๘๔	๒๐๔	- ๕๗.๘%	๕๐	๑๙	- ๖๒.๐%

สรุปความก้าวหน้าการปรับปรุงจุดอันตรายและจุดเสี่ยง ไตรมาสที่ ๓ (๒๕๖๒) จำนวน ๒๒๘ จุด ณ วันที่ ๑๒ ก.ค. ๖๒ เวลา ๑๖.๐๐ น.

หน่วยงาน	รายงาน RSA ฉบับสมบูรณ์ (จุด)	ดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยแล้ว (จุด)
สำนักบำรุงทาง (สปร.)	๓/๓	๓/๓
สทช.๑ (ปทุมธานี)	๑๑/๑๕	๓/๑๕
สทช.๒ (สระบุรี)	๑๒/๑๒	๙/๑๒
สทช.๓ (ชลบุรี)	๗/๑๒	๔/๑๒
สทช.๔ (เพชรบุรี)	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕
สทช.๕ (นครราชสีมา)	๑๒/๑๒	๒/๑๒
สทช.๖ (ขอนแก่น)	๑๒/๑๒	๖/๑๒
สทช.๗ (อุบลราชธานี)	๑๒/๑๒	๘/๑๒
สทช.๘ (นครสวรรค์)	๑๕/๑๕	๖/๑๕
สทช.๙ (อุดรธานี)	๖/๑๒	๓/๑๒
สทช.๑๐ (เชียงใหม่)	๑๕/๑๕	๑๒/๑๕
สทช.๑๑ (สุราษฎร์ธานี)	๑๒/๑๒	๑๐/๑๒
สทช.๑๒ (สงขลา)	๗/๙	๗/๙
สทช.๑๓ (ยะลา)	๑๒/๑๒	๑๒/๑๒
สทช.๑๔ (กระบี่)	๑๕/๑๕	๑๑/๑๕
สทช.๑๕ (อุดรธานี)	๑๒/๑๒	๑๒/๑๒
สทช.๑๖ (กาฬสินธุ์)	๑๒/๑๒	๑๒/๑๒
สทช.๑๗ (เชียงราย)	๑๑/๑๒	๙/๑๒
สทช.๑๘ (สุพรรณบุรี)	๙/๙	๙/๙
รวม	๒๑๐/๒๒๘ (๙๒.๑%)	๑๕๓/๒๒๘ (๖๗.๑%)

ขอความกรุณาท่านผู้บริหาร ไตรมาสที่ ๓ ปัจจุบันความก้าวหน้าในการทำรายงานตรวจสอบความปลอดภัยก็ไปค่อนข้างเยอะแล้ว ๙๒.๑ % เพียงแต่ว่าผลการปรับปรุงปัจจุบันยังมีความก้าวหน้าเพียงแค่ ๖๗.๑ % ใน ๑๙ สำนักที่ดำเนินการก็จะมียู่ ๖ สำนักที่ดำเนินการแล้วเสร็จก็คือ สปร., สทช.ที่ ๔, สทช.ที่ ๑๓, สทช.ที่ ๑๕, สทช.ที่ ๑๖ และสทช.ที่ ๑๘ ขอความกรุณาผู้บริหารหน่วยงานที่เหลือที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ เพราะเลยกำหนด ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๒ แล้ว ช่วยเร่งรัดด้วย เพราะไตรมาสที่ ๔ ได้ชี้เป้าไปแล้วเรียบร้อยแล้ว

อ.ท.ช.

ถ้าดูจากความก้าวหน้าก็จะเห็นว่าลดคนเสียชีวิตไปได้ประมาณ ๓๐ คน การลดอุบัติเหตุลดคนเสียชีวิตถือว่าเป็นบุญมหาศาล แล้วท่านก็จะเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน ขอฝากให้ทำให้เต็มที่ การปรับปรุงจุดเสี่ยงต่าง ๆ

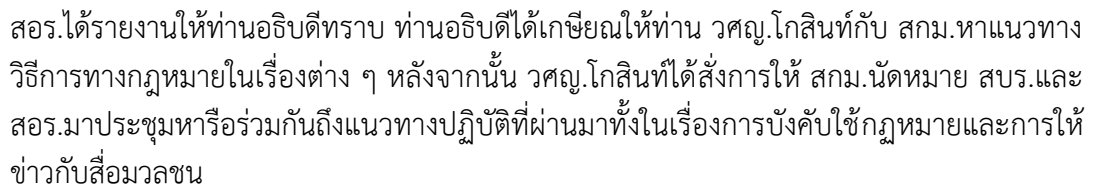
ม.ต.ที่ประชุม

รับทราบ

๖.๕ อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

ผ.ส.กม.

ส.กม. รายงานเกี่ยวกับเรื่องอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ทางหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ได้พาดหัวข่าว “๕ หมื่นป้ายโฆษณาเกื่อนถนน ทช.จับได้แค่ ๔ รายเอาผิดไม่ถึงนายทุน”



๑.มอบ สกม.จัดทำแนวทางการบังคับใช้กฎหมาย กรณี ป้ายโฆษณาผิดกฎหมาย การตั้งร้านค้าชั่วคราวบนทางเท้า และการขุดขนทำลายทางหลวง

๒.ในการจัดทำข้อมูลเสนอผู้บริหารเพื่อให้ชาวแกสื่อนวลชน หากเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับ
ข้อกฎหมายให้ สอ.ประสาน สกม.พิจารณาเนื้อหาก่อนเสนอผู้บริหาร

สภม.ได้จัดทำแนวทางขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมายทั้งกรณีเสนอท่านอธิบดีตามบันทึก
ที่ คค. ๐๗๐๕/๑๓๐๖ ลว. ๕ ก.ค. ๒๕๖๒

ท่านอธิบดีได้สั่งการเมื่อวันที่ ๕ ก.ค ๒๕๖๒ให้ สกม.นำเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง ประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๒ ด้วยว่าเจ้าพนักงานทางหลวงที่ต้องทำหน้าที่ออกตรวจตราสายทางของแต่ละจังหวัดประกอบไปด้วยใครบ้าง ตำแหน่งอะไร

ในรายละเอียดขอมอบให้นางสาวจิรนุชโหนดแจ่ม ผู้อำนวยการกลุ่มกฎหมาย สำนักกฎหมาย เป็น
ผู้รายงาน

ผอ.กกม.สกกม.

◆อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕
เจ้าพนักงานทางหลวง หมายถึง “ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อปฏิบัติ
ราชการตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕”

รัฐมนตรีได้แต่งตั้งข้าราชการและพนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้^๑เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงชนบท ดังนี้

๑. อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
๒. รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
๓. วิศวกรใหญ่ที่ปรึกษาวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธาหรือตำแหน่งอื่นที่เทียบเท่า
๔. สำนักกฎหมาย
 - ๔.๑ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
 - ๔.๒ นิติกร และนักวิชาการจัดหาที่ดินทุกระดับ
 - ๔.๓ นายช่างโยธาทุกระดับ
 - ๔.๔ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งนิติกร และนักวิชาการจัดหาที่ดิน
๕. สำนักก่อสร้างทาง
 - ๕.๑ ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทาง
 - ๕.๒ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ

นางสาวจิรนุชา
ผอ.กกม.สกม.

- ๕.๓ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างโยธา นายช่างโยธา และวิศวกรโยธา
๖. สำนักก่อสร้างสะพาน
- ๖.๑ ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน
- ๖.๒ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ
- ๖.๓ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างโยธา นายช่างโยธา และวิศวกรโยธา
๗. สำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- ๗.๑ ผู้อำนวยการสำนักเครื่องกลและสื่อสาร
- ๗.๒ นายช่างเครื่องกล และวิศวกรเครื่องกลทุกระดับ
- ๗.๓ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างเครื่องกล นายช่างเครื่องกล และวิศวกรเครื่องกล
๘. สำนักบำรุงทาง
- ๘.๑ ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง
- ๘.๒ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ
- ๘.๓ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างโยธา นายช่างโยธา และวิศวกรโยธา
๙. สำนักวิเคราะห์ วิจัยและพัฒนา
- ๙.๑ ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์ วิจัยและพัฒนา
- ๙.๒ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ
- ๙.๓ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างโยธา นายช่างโยธา และวิศวกรโยธา
๑๐. สำนักสำรวจและออกแบบ
- ๑๐.๑ ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ
- ๑๐.๑ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ
๑๑. สำนักอำนวยความปลอดภัย
- ๑๑.๑ ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย
- ๑๑.๒ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ
๑๒. สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ - ๑๘
- ๑๒.๑ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ - ๑๘
- ๑๒.๒ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ
- ๑๒.๓ นายช่างเครื่องกล และวิศวกรเครื่องกลทุกระดับ
- ๑๒.๔ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างโยธา นายช่างโยธา และวิศวกรโยธา
- ๑๒.๕ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างเครื่องกล นายช่างเครื่องกล และวิศวกรเครื่องกล
๑๓. แขวงทางหลวงชนบทจังหวัด
- ๑๓.๑ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบททุกจังหวัด
- ๑๓.๒ นายช่างโยธา และวิศวกรโยธาทุกระดับ
- ๑๓.๓ นายช่างเครื่องกล และวิศวกรเครื่องกลทุกระดับ
- ๑๓.๔ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างโยธา นายช่างโยธา และวิศวกรโยธา
- ๑๓.๕ พนักงานราชการผู้ดำรงตำแหน่งช่างเครื่องกล นายช่างเครื่องกล และวิศวกรเครื่องกล

ประกาศ ณ วันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๒

ท่านอธิบดียังดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการทางหลวงชนบทตามมาตรา ๕ และยังมีตำแหน่งเป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางด้วย

นางสาวจิรนุชา
ผอ.กกม.สกม.

อำนาจและหน้าที่มาตรา ๒๓ พ.ร.บ. ทางหลวงฯ

๑. ตรวจตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืน พ.ร.บ. ทางหลวงฯ
๒. เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que เชื่อว่ามีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง
๓. จับกุมผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ ในขณะที่กระทำความผิด

สิ่งสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่มาตรา ๒๓ วรรคสองและวรรคสาม แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวงฯ

- ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง
- บัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง

เขตอำนาจเจ้าพนักงานทางหลวง

- ๑.เขตอำนาจในทางพื้นที่
เขตทางหลวง(ถนน) ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เจ้าพนักงานทางหลวงนั้นๆสังกัดอยู่
- ๒.เขตอำนาจในทางเนื้อหา
ฐานความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕

สถานะเจ้าพนักงานทางหลวง

“เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา” (มาตรา ๒๔ แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวงฯ)

สิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองในการปฏิบัติหน้าที่

๑. สิทธิที่จะไม่ได้รับการดูหมิ่น (ป.อาญา ม.๑๓๖)
๒. สิทธิที่จะได้รับข้อมูลที่เป็นความจริงจากบุคคลอื่น (ป.อาญา ม.๑๓๗)
๓. สิทธิที่จะไม่ถูกต่อสูั ขัดขวาง (ป.อาญา ม.๑๓๘)
๔. สิทธิที่จะไม่ถูกข่มขืนใจให้ปฏิบัติการอันมิชอบด้วยหน้าที่หรือละเว้นการ ปฏิบัติหน้าที่ (ป.อาญา ม.๑๓๙)
๕. สิทธิที่จะได้รับการปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมาย(ป.อาญา ม.๓๖๘)

การจับ

ความผิดซึ่งหน้า

- เจ้าพนักงานทางหลวงต้องจับ ในขณะที่กระทำความผิด
- ความผิดซึ่งเห็นกำลังกระทำ หรือพบในอาการใดซึ่งแทบจะไม่มี ความสงสัยเลยว่าเขาได้กระทำความผิดมาแล้วสดๆ

ขั้นตอนการจับตามกฎหมาย

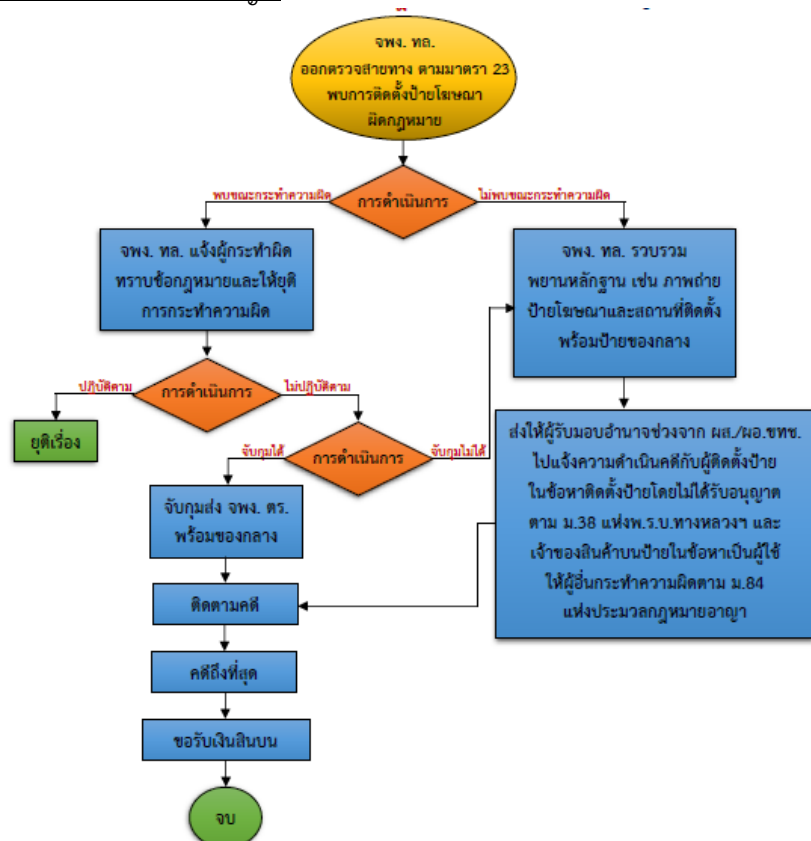
- (๑) แสดงบัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงต่อผู้ที่จะถูกจับ
- (๒) แจ้งให้ผู้ถูกจับทราบ ว่า “เขาถูกจับแล้ว”
- (๓) แจ้งข้อกล่าวหาให้ผู้ถูกจับทราบ
- (๔) แจ้งสิทธิตามกฎหมายให้ผู้ถูกจับทราบ
- (๕) นำตัวผู้ถูกจับไปยังสถานีตำรวจแห่งท้องที่ที่มีการจับกุมพร้อมด้วยผู้จับ
- (๖) ส่งตัวผู้ถูกจับแก่พนักงานตำรวจ
- (๗) แจ้งข้อกล่าวหาและรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุแห่งการจับให้ผู้ถูกจับทราบ

การป้องกันตัว

ผู้ใดจำต้องกระทำการใดเพื่อป้องกันสิทธิของตนหรือของผู้อื่นให้พ้นอันตรายซึ่งเกิดจากการประทุษร้ายอันละเมิดต่อกฎหมายและเป็นอันตรายที่ใกล้จะถึง ถ้าได้กระทำพอสมควรแก่เหตุ การกระทำนั้นเป็นการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมายผู้นั้นไม่มีความผิด(ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๖๘)

นางสาวจิรนุชา
ผอ.กกม.สกก.

ขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย ตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ กรณีติดตั้งป้ายโฆษณาผิด
กฎหมาย (มาตรา ๓๘) (ทางอาญา)



อทช.

อยากทราบว่ามีส่วนไหนได้ไปแจ้งความเรื่องนี้บ้าง

ผส.กกม.

ขอชี้แจง มี สบร.ที่ได้ไปแจ้งความไว้ มีหมวดราชพฤกษ์ หมวดชัยพฤกษ์ หมวดนครอินทร์

อทช.

แสดงว่าทาง สทช.ที่ ๑ - ๑๘ ยังไม่ได้ปฏิบัติตาม Flow chart หรือยังไม่ทำหน้าที่อย่างเต็มที่
หมายเหตุก็คือไม่มี พร.ทางด้านกฎหมาย ต้องเร่งการที่จะรับ พร.หรือลูกจ้างทางด้านกฎหมายต้อง
เร่งดำเนินการ จัณสิ่งที่เราต้องรักษากฎหมายตาม พ.ร.บ. ทางหลวงของเราต้องใช้เจ้าหน้าที่ตรงนี้

ผส.ทช.ที่ ๑๒

ขอชี้แจง คือส่วนใหญ่ถ้าที่ไหนเราจับตลอด ๆ ทางคนที่ทำผิดเขาจะทราบ แล้วเขาจะไปติดป้าย
นอกเขตทางเรา

ผส.ทช.ที่ ๑๐

ขอชี้แจง ผมเข้าใจว่าเมื่อ ๑ - ๒ เดือนที่แล้ว ผมอ่านจดหมายข่าวใน Line ของกรมฯ บอกว่าเป็น
ความผิดซึ่ง ๆ หน้าถึงจะจับได้เจ้าของป้ายไม่มีความผิด คนที่ผิดคือคนที่ไปติดตั้งป้ายซึ่ง ๆ หน้า
ผมอ่านเจอตรงนี้ อยากให้ สกก.ไปดูเพิ่มเติมประเด็นนี้คือ จะฟ้องเจ้าของป้าย โครงการหมู่บ้าน
จัดสรร หรือคนติดป้าย

ผส.กกม.

ขอชี้แจง ตอนที่เราจะจับเขาได้ต้องความผิดซึ่งหน้าตามประมวลกฎหมายอาญา แต่ว่าเราสามารถ
ที่จะดำเนินคดีกับผู้เป็นเจ้าของป้าย ยกตัวอย่างเช่น เจ้าของป้ายคือหมู่บ้านสุภาลัยต้องจ้างคนไปติด
ป้าย แต่ตอนที่เราไปตรวจพบเราไม่เห็นคนติดป้ายแล้ว แต่เราสามารถที่จะถ่ายภาพที่เป็นป้ายของ
หมู่บ้านสุภาลัยแล้วไปแจ้งตำรวจว่าฐานะผู้ใช้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา ๘๔ ได้ แต่ตอนนี้
เราไม่เคยทำกันเลยออกเป็น Flow Chart ออกมา เพื่อย้ำเตือนว่าสามารถที่จะแจ้งข้อหา
กับเจ้าของป้ายได้ ในมาตรา ๘๔ ประมวลกฎหมายอาญาในฐานะผู้จ้างวานให้บุคคลอื่นไปติดป้าย
แต่คนที่ไปติดป้ายเราเจอเราสามารถนำส่งตำรวจได้เลย

- อทช.** การรักษากฎหมายตาม พ.ร.บ.ของเราก็คงไม่ได้รักษาทุกข้อแล้ว เพียงแต่ว่า สกม.ได้ทำการแจ้งเตือนไปตามหน้าที่ ทาง สทช. ๑ - ๑๘ ขทช.ต่าง ๆ ก็ไม่สามารถทำได้
- ผส.กม.** ขอชี้แจง ในคู่มือ QA เราก็มียกขั้นตอนและ Flow Chart พร้อมทั้งตัวหนังสือที่เป็นแนวทางให้กับทางสำนักและแขวง มีขั้นตอนการร่างหนังสือให้ด้วย ส่วนใหญ่ทางแขวงและสำนักจะปรึกษาแล้วเราก็จะร่างหนังสือให้ เพียงแต่ลงรายมือชื่อ ผอ.ทางหลวงกับตัวเจ้าพนักงานทางหลวงเท่านั้น
- อทช.** ใน QA มีข้อไหนที่บังคับให้ทำหรือไม่
- ผส.กม.** ขอชี้แจง เรามีขั้นตอนการดำเนินการของเจ้าพนักงานทางหลวงกับผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงบอกไว้อยู่แล้ว
- อทช.** แล้วถ้าเกิดเขาไม่ทำจะมีอะไรเกิดขึ้น
- ผส.กม.** ขอชี้แจง ถ้าไม่ทำก็ละเว้น ๑๕๗
- วศญ.(นายโกสินทร์)** ขอชี้แจง คือใน QA ของในแต่ละสำนัก ทางแขวงต้องรายงานอยู่แล้วว่าต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดแล้วก็ต้องมีสถิติ ทุก ๖ เดือนทาง สบร.จะมารายงานว่าแต่ละสำนักใครทำตรงนี้เท่าไรมีฐานความผิดอะไรบ้าง เพื่อเป็นการรายงานกรมฯ ทางอ้อมเพื่อการปฏิบัติบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานของเรา
- อทช.** แล้วในรายงานนั้นมีจำนวนอะไรเข้ามาหรือไม่
- ผส.กม.** ขอชี้แจง จะให้ทางแขวงหรือหมวดรายงานทุกเดือนรายการที่ไปบังคับใช้กฎหมาย เรื่องของป้ายเชื่อมทาง ปักเสาพาดสาย ก็รายงานทุกเดือนมีทาง LDMS และทาง สกม.จะมารวบรวมข้อมูลและนำเสนอผู้บริหารระดับสูงตอนสิ้นปีงบประมาณการประชุมของกรมฯ ทาง สกม.นิติกรสัญจรก็ลงไปตรวจที่เรารายงานมาว่าเขาทำจริงหรือไม่ ก็ไปพบว่าเขามีป้ายที่ประกาศจริง
- อทช.** เราจะเร่งรัดการจ้างนิติกรอย่างไร ให้สำนัก ๑ - ๑๘
- ผส.บก.** ขอชี้แจง ต้องดูว่ามีกรอบอัตราหรือไม่ในการจ้างพนักงานราชการ
- อทช.** เป็นเป้าหมายแรก ถ้าเกิดทาง กพ.คืนอัตรา พร.มาให้ต่าง ๆ ให้เปลี่ยนเป็นนิติกรเลย อยากทราบว่า กพ.คืน พร.มาให้เราเท่าไร
- ผส.บร.** ขอชี้แจง กรมฯ ขอไป ๒๑๒ อัตรา กพ.น่าจะให้ที่เกษียณไป ๗๑ อัตรา ปี ๖๐ เขาก็ไม่คืน ปี ๖๑ เขาก็ไม่คืน ปี ๖๓ เขาจะคืนมา ๗๑ อัตราที่เราขอไป ลูกจ้างเกษียณประจำปี ๖๐ จำนวน ๗๑ อัตรา ลูกจ้างเกษียณประจำปี ๖๑ จำนวน ๗๑ อัตรา เราตั้งไปที่สำนักงบประมาณเพราะเรามีกรอบอยู่แล้ว อนุมัติมาตอนนี้เราก็ได้เลย
- มติที่ประชุม** รับทราบ

๖.๖ ปฏิทินการขับเคลื่อนและสนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบาย อส.ทช.

ของกรมทางหลวงชนบท

ผส.ทช.ที่ ๑๖

สทช.ที่ ๑๖ ขอรายงานแนวทางการขับเคลื่อนอาสาสมัครทางหลวงชนบท

๑. คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท

คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท ที่ ๑ / ๒๕๖๒

ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๒

องค์ประกอบ

ผส.ทช.ที่ ๑๖

- | | | |
|--|-----------|---------------------|
| ๑) นายฤทธิเทพ สิมลี | อธิบดี | ประธานกรรมการ |
| ๒) นายมานพ สุสิงห์ | รองอธิบดี | รองประธานกรรมการ |
| ๓) ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง | | กรรมการ |
| ๔) ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย | | กรรมการ |
| ๕) ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง | | กรรมการ |
| ๖) ผู้อำนวยการกองแผนงาน | | กรรมการ |
| ๗) ผู้อำนวยการสำนักฝึกอบรม | | กรรมการ |
| ๘) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น | | กรรมการ |
| ๙) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ - ๑๘ | | กรรมการ |
| ๑๐) ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความสะดวก | | กรรมการและเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

- ๑) กำหนดนโยบาย กรอบทิศทาง และแนวทางในการดำเนินงานอาสาสมัครทางหลวงชนบท
 - ๒) กำหนดสิทธิประโยชน์ตอบแทนให้แก่อาสาสมัครทางหลวงชนบท
 - ๓) กำกับ ควบคุม ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอาสาสมัครทางหลวงชนบท ให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบทกำหนด
 - ๔) แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานหรือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบทตามที่เห็นสมควร
 - ๕) แต่งตั้งอาสาสมัครทางหลวงชนบทกิตติมศักดิ์ เพื่อเป็นการยกย่องเชิดชูเกียรติแก่บุคคลที่มีความเสียสละ อุทิศตน ในการสร้างคุณประโยชน์แก่กรมทางหลวงชนบท และสังคมส่วนรวมจนเป็นที่ประจักษ์ แก่สาธารณชน
๒. คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนและสนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบาย อส.ทช.



คำสั่งคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท
ที่ ๑ / ๒๕๖๒
เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนและสนับสนุนนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท

ตามระเบียบกรมทางหลวงชนบท ว่าด้วยอาสาสมัครทางหลวงชนบท พ.ศ. ๒๕๕๓ ข้อ ๑๔ (๔) คณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานหรือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท นั้น

เพื่อให้การดำเนินงานอาสาสมัครทางหลวงชนบทบรรลุวัตถุประสงค์ เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนและสนับสนุนนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. นายพิรพัฒน์ ปิ่นสนิท	ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๖ ประธานคณะทำงาน (การเดิน)	รองประธาน
๒. นายสำราญ สวัสดิ์ชื่น	วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๕ (นครราชสีมา)	คณะทำงาน
๓. นายภาณุวัฒน์ ผ่านสำแดง	วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ (ปทุมธานี)	คณะทำงาน
๔. นายประจักษ์ รัตนธณี	นักวิชาการโยธาเชี่ยวชาญ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๖ (ขอนแก่น)	คณะทำงาน
๕. นายจิระโชติ ปัญญาประสิทธิ์	นักวิชาการโยธาเชี่ยวชาญ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่)	คณะทำงาน
๖. นายอำนาจ หงษ์เสนาธรรม	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพิจิตร	คณะทำงาน
๗. นายประสิทธิ์ อุตสาหกิจ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทศรีสะเกษ	คณะทำงาน
๘. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๙. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๐. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๑. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๒. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๓. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๔. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๕. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๖. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน
๑๗. นายสุวิทย์ พงษ์กิจจานุ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น	คณะทำงาน

/อำนาจหน้าที่...

อำนาจหน้าที่

- ๑) เสนอนโยบาย กรอบทิศทาง และแนวทางในการดำเนินงานต่อคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท
- ๒) บริหารจัดการกำลัง และกำหนดภารกิจหน้าที่ของอาสาสมัครทางหลวงชนบท
- ๓) เสนอแนวทางการบริหารจัดการค่าตอบแทน และกำหนดกระบวนการจ่ายค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบทภายใต้หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด
- ๔) เสนอการกำหนดสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ต่อคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท
- ๕) กำกับ ควบคุม ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงานอาสาสมัครทางหลวงชนบท
- ๖) กำกับดูแลฐานข้อมูลทะเบียนอาสาสมัครทางหลวงชนบทในการสมัคร
- ๗) จัดการด้านการเงินอาสาสมัครทางหลวงชนบท ตามระเบียบกรมทางหลวงชนบท ว่าด้วยอาสาสมัครทางหลวงชนบท พ.ศ. ๒๕๕๓ ข้อ ๑๐ (๒) ต่อคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท
- ๘) จัดการและเสนอแนวทางการคัดเลือกอาสาสมัครทางหลวงชนบทให้เหมาะสมกับงาน
- ๙) ใช้เป็นแนวทางประกอบการดำเนินการคัดเลือก
- ๑๐) จัดการคัดเลือกอาสาสมัครทางหลวงชนบทที่เกิน และพิจารณาเสนอชื่อผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสม
- ๑๑) งานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท

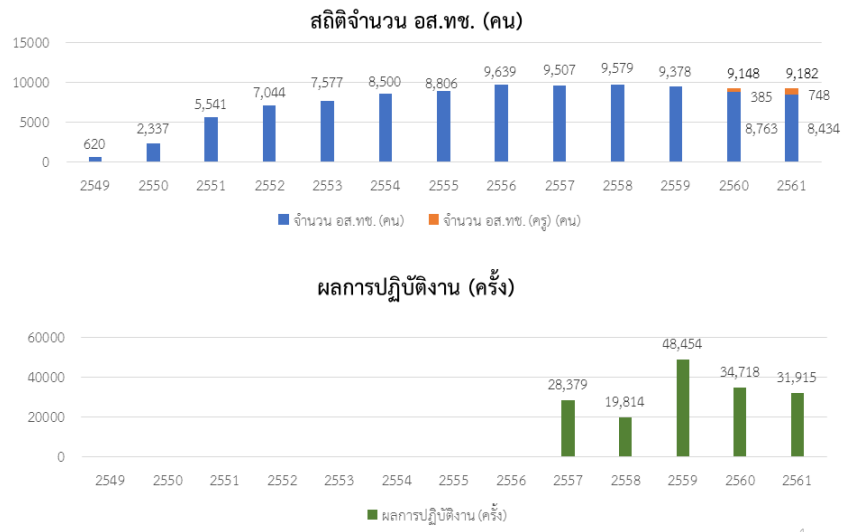
จึงนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๕๖๒

สั่ง ณ วันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

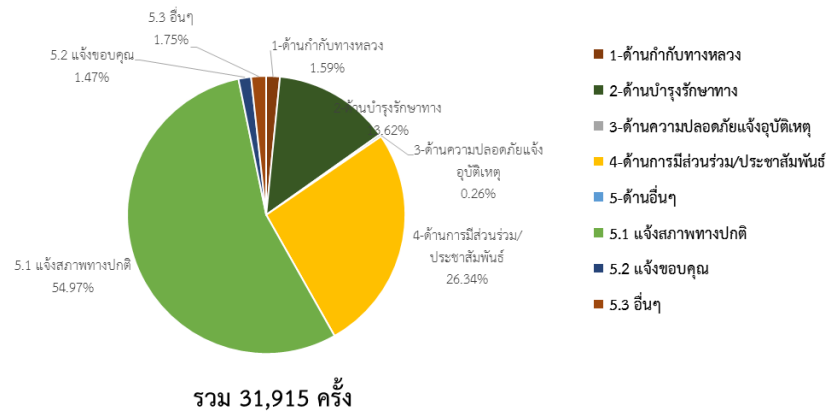
(นายฤทธิเทพ สิมลี)
ประธานคณะกรรมการนโยบายอาสาสมัครทางหลวงชนบท

ผล.ทช.ที่ ๑๖

สถานการณ์ อส.ทช. ปัจจุบัน



ผลการปฏิบัติงานอาสาสมัครทางหลวงชนบท สะสมตั้งแต่เดือน ต.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๑

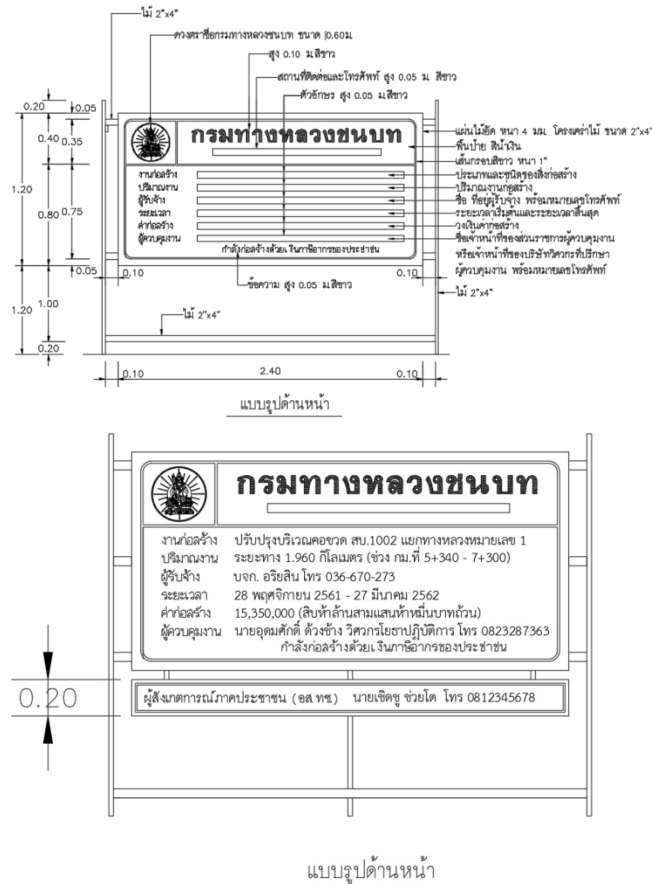


สรุปประเด็นจากการประชุมคณะทำงานฯ

ลำดับที่	รายการ/กิจกรรมดำเนินงาน	หน่วยดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ
๑	๑.๑ ลงพื้นที่ตรวจสอบข้อมูลจำนวน อส.ทช. รายสายทางให้เป็นปัจจุบัน และสามารถติดต่อได้ (โดยหาก อส.ทช. ครบวาระ ๖ ปี ให้ดำเนินการกรอกแบบฟอร์มใบสมัครใหม่)	ขทช./บพช.	ภายใน ๓๑ ก.ค. ๒๕๖๒
	๑.๒ รับสมัครสมาชิก อส.ทช. เพิ่มเติมกรณีไม่ครอบคลุมพื้นที่ (๑ คน/ระยะทาง ๕ ก.ม.) หรือตามความเหมาะสมของพื้นที่		
	๑.๓ พิจารณาคัดเลือกหัวหน้า และ รองหัวหน้า อส.ทช. ในสายทาง ตามความเหมาะสม		
๒	๒.๑ ลงพื้นที่เยี่ยมยามถามไถ่ พบปะพูดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และมอบสิ่งของที่ระลึกเช่น กล้าไม้, พันธุ์ปลา ฯลฯ	ขทช./บพช.	ไตรมาสละ ๒๕ % ของสายทางทั้งหมด
	๒.๒ สร้างระบบเครือข่าย (กลุ่ม line) อส.ทช. ระดับ ขทช.		ภายใน ๓๑ ก.ค. ๖๒
๓	๓.๑ หน่วยดำเนินการในพื้นที่ (ขทช./บพช.) แจ้งข่าวให้ อส.ทช. ในสายทางรับทราบและเข้ามามีส่วนร่วมกรณีชุดซ่อมบำรุงปกติจะเข้าดำเนินการซ่อม (เก็บภาพก่อน/ขณะ/หลัง)	ขทช./บพช.	ไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสายทาง
	๓.๒ เชิญ อส.ทช. ในสายทางเข้าร่วมกิจกรรม MOU ทุกโครงการ (ก่อน/ขณะ/หลัง) และร่วมตรวจคืนคำประกันสัญญา ทุกโครงการตามระบบประกันคุณภาพ (QA.)	ส่วนกลาง / สทช.๑ - ๑๘/ขทช.	ทุกโครงการฯ
	๓.๓ กรณีมีโครงการงานก่อสร้างหรืองานซ่อมสร้างฯ ของโครงการในสายทางให้ใส่ ชื่อ-สกุล-เบอร์มือถือของหัวหน้า อส.ทช. ในสายทางจำนวน ๑ นายบนป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	ส่วนกลาง / สทช.๑ - ๑๘/ขทช.	ทุกโครงการฯ

ผส.ทช.ที่ ๑๖

ป้ายแสดงรายละเอียดงานก่อสร้าง และ ป้ายแจ้งข้อมูลข่าวสาร ตามแบบมาตรฐานกรมทางหลวง
ชนบท ที่ จร ๔๐๗/๖๑



ลำดับที่	รายการ/กิจกรรมดำเนินงาน	หน่วย ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ
๔	ททช./บพช. จัดกิจกรรมวันสำคัญของหน่วยงานฯ เช่น ทำบุญสำนักงาน, สงกรานต์, ปีใหม่ บริการช่วงเทศกาลฯเชิญหัวหน้า อส.ทช. เข้าร่วม	สทช. ๑-๑๘/ ททช./บพช.	ในโอกาสและเวลาที่ เหมาะสม
๕	จัดประชุมสัมมนาเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและสร้างความเข้าใจ เกี่ยวกับการปฏิบัติงานประจำปี	สทช.๑ - ๑๘	อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง
๖	เจ้าหน้าที่รับแจ้งเหตุแล้วต้องรีบเข้าดำเนินการหรือเข้าตรวจสอบประเมิน ความชำรุดเสียหายและรีบดำเนินการโดยเร็วพร้อมแจ้ง อส.ทช. ประชาสัมพันธ์พื้นที่ทราบ	ททช. /บพช.	รับดำเนินการตาม คู่มือกำหนด
๗	๗.๑ กรณี อส.ทช. มีความขยันตั้งใจเอาใจใส่การติดต่อแจ้งข้อมูลข่าวสารอย่าง ต่อเนื่องหน่วยงานฯ ต้องประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ On Line, เสียงตามสาย,วิทยุชุมชน ,หรือหอกระจายข่าว ของผู้ใหญ่บ้าน หรือชุมชน ยกย่อง	ททช./บพช.	ในโอกาส ที่เหมาะสม
	๗.๒ ยกย่องเชิดชูผู้มีผลงานเชิงประจักษ์โดดเด่น โดยผ่านการประเมินในระดับ พื้นที่ (บพช./ททช.) ผ่านคณะกรรมการกลั่นกรอง เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ มอบเข็ม โล่ ประกาศเกียรติคุณ หรือเสื้อกั๊กแก๊ อส.ทช. ที่ทำคุณประโยชน์แก่ ส่วนรวม โดยมอบในวันที่จัดประชุมสัมมนา	สทช.ที่ ๑ - ๑๘	อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง
๘	จัดทำป้ายชื่อ-ตำแหน่ง บัตรประจำตัว อส.ทช.	สทช.๑ - ๑๘/ ททช.	๓๑ ส.ค. ๒๕๖๒
๙	จัดทำป้ายจอดรถ อส.ทช. ติดต่อราชการใน สนง. บริการกาแฟ, น้ำดื่ม, บริการอินเทอร์เน็ตฟรี อื่นๆ	สทช.๑ - ๑๘/ ททช./บพช.	ดำเนินการได้ทันที
๑๐	จัดสวัสดิการให้แก่ อส.ทช. โดยพิจารณาหลักเกณฑ์ตามความเหมาะสม เช่นทุนการศึกษา, ของเยี่ยมกรณีเจ็บป่วย	ส่วนกลาง/ คณะกรรมการฯ/ ททช./บพช.	ในโอกาสที่เหมาะสม

ผส.ทช.ที่ ๑๖

ข้อเสนอแนะการติดตามงาน

ทุกกิจกรรมลำดับที่ ๑ - ๑๐ เมื่อทุกหน่วยได้ดำเนินการในแต่ละกิจกรรมแล้วให้หน่วยจัดทำรายงานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร ดังนี้

๑) จัดทำภาพกิจกรรมเป็น Infographics ทุกครั้งให้มี อส.ทช. ในพื้นที่สายทางเข้ามามีส่วนร่วม (เห็นภาพ อส.ทช. โดดเด่นชัดเจน)

๒) รายงานผ่าน E-form ของ ศทส.

๓) สอป. สรุปภาพรวมรายงานที่ประชุมประจำเดือนให้ผู้บริหารทราบต่อไป

อยากจะทราบความเห็นของผู้บริหารว่าจะมีอะไรเพิ่มเติมหรือนำอย่างไร หลังจากนั้นก็จะสรุปทั้งหมดเพื่อส่งให้ทาง สอป.เป็นผู้ดำเนินการและติดตามในโอกาสต่อไป

อทช.

อส.ทช.เป็นบุคคลที่มีประโยชน์สำหรับเราอย่างมากในการดูแลรักษาเส้นทาง ในการเฝ้าระวังค่อยส่งข่าวอะไรต่าง ๆ เขาช่วยแบ่งเบาภาระของเราอย่างมาก เราละเลยในการที่จะมีปฏิสัมพันธ์กับเขา ก็จะทำให้การแจ้งข่าวอะไรต่าง ๆ ก็จะหายเงียบไป กลายเป็นการร้องเรียนทำให้เราเดือดร้อน ถ้าเกิดว่าเรามีปฏิสัมพันธ์กับ อส.ทช.มากขึ้นทำให้เป็นคนของเรามากขึ้นเราก็จะสบายขึ้น ถือว่าอส.ทช.ถ้าปฏิบัติหน้าที่ได้ทั้ง ๑๐ ข้อตามที่เสนอมาผมถือว่าเขาเป็นคนของเรา เวลามาเสนอข้อมูลต่าง ๆ ของกรมฯ มีข้าราชการเท่าไร มีพนักงานราชการเท่าไร ลูกจ้างประจำเท่าไร อยากจะเพิ่มว่ามี อส.ทช.เท่าไร แล้วสวัสดิการที่เรา กำลังทำกันขึ้นมาหรือรื้อฟื้นกันขึ้นมา ก็อยากจะให้อส.ทช.ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเราได้รับสวัสดิการจากเราด้วย เราจะไม่ทอดทิ้งเขาเพราะเขาเป็นส่วนหนึ่งที่ทำงานของเราสบายขึ้น ดีขึ้น ลดเรื่องการร้องเรียนมากขึ้น ลองพิจารณาดูว่ามีอะไรที่จะเสนอแนะเพิ่มเติมก็เชิญเสนอแนะได้

ผอ.ศทส.

ในเรื่องของการรายงานผ่าน E - from เห็นด้วยและยินดีช่วยพัฒนาตรงนี้ ประเด็นคือว่าอยากให้ทางคณะทำงานเสนอผ่าน สปร.เพราะเป็นเจ้าภาพในการรวบรวมทั้งหมดอยู่ ว่าตัวไหนควรจะทำ ตัวไหนควรจะลดความซ้ำซ้อน

อทช.

ถ้ามีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะสามารถแจ้งที่ ผส.ทช.ที่ ๑๖ หรือ ผชช.สำราญ สวัสดิ์พูน ได้ ข้อเสนอแนะทุกอย่างคือสิ่งที่ดีสำหรับเราในการที่จะปฏิบัติกับ อส.ทช. พอได้สักระยะหนึ่ง ท่าน ผส.ทช.ที่ ๑๖ เสนอไปที่ สอป.เราจะต้องปฏิบัติตาม ๑๐ ข้อนั้นอย่างเคร่งครัด เป็นหน้าที่เราที่จะไปดูแล อส.ทช. การที่จะมาประชุมทั่วประเทศก็จะมีแล้วก็จะปฏิสัมพันธ์กันในสำนักแล้ว มีคนออกแบบเข็ม อส.ทช.ก็ออกแบบแล้วเสร็จและสวยงาม

มติที่ประชุม

รับทราบ

๖.๗ การดำเนินงานของ สทช.ที่ ๔ (เพชรบุรี)

อทช.

ให้ทางสทช.ที่ ๔ ได้นำเสนอการดำเนินงานของสำนักฯ ให้กับผู้ที่รับชม รับฟังการประชุม conference ว่าทางสำนักฯ มีการบริหารหรือดำเนินงานอย่างไรบ้าง

ผส.ทช. ที่ ๔

การบริหารจัดการภายในสำนัก โดยเริ่มจาก

โครงสร้างองค์กร สทช.ที่ ๔

- ผู้บริหาร

- แนวทางหลวงชนบทในกำกับ จำนวน ๕ แขวง

๑. แนวทางหลวงชนบทประจวบคีรีขันธ์

๒. แนวทางหลวงชนบทเพชรบุรี

๓. แนวทางหลวงชนบทสมุทรสาคร

๔. แนวทางหลวงชนบทสมุทรสงคราม

ผส.ทช. ที่ ๔

๕. แนวทางหลวงชนบทราชบุรี

- หมวดบำรุงทางหลวงชนบทในกำกับ จำนวน ๔ หมวด

๑. หมวดบำรุงทางหลวงชนบททับสะแก

๑. หมวดบำรุงทางหลวงชนบทจอมบึง

๑. หมวดบำรุงทางหลวงชนบทปราณบุรี

๑. หมวดบำรุงทางหลวงชนบทห้วยอ้อ

- อัตรากำลัง สทช.ที่ ๔ มีบุคลากร จำนวน ๘๘ คน

โครงข่ายทางหลวงชนบท

พื้นที่ สทช.ที่ ๔ ทั้ง ๕ จังหวัดมีโครงข่ายอยู่ประมาณ ๒,๓๘๕.๑๖๔ กม. ซึ่งจากการที่ท่านอธิบดีให้มาดูการปรับเรื่องโครงข่าย ณ วันนี้โครงข่ายที่มีอยู่เราสามารถดูแลได้ดีแล้ว เราสามารถเพิ่มการบริการจากถนนสายหลักไปหาหาถนนสายย่อยได้

ฝั่งสถานที่ทำงาน

มีพื้นที่ ๒๑ ไร่ อาคารหลัก ๆ ก็จะทำตามแบบของเรา แล้วก็มาปรับปรุง ออกแบบเพิ่มเติม ด้านข้างเป็นโรงจอดรถ ด้านหลังเป็นโรงอาหาร และเป็นโรงเก็บของเก่า ซึ่งจัดเก็บไว้ไม่เป็นระเบียบ ก็ย้ายมาทางด้านล่างทางด้านขวา จัดทำเป็นห้องเก็บพัสดุ ส่วนอีกห้องทำเป็นห้องออกกำลังกาย ส่วนห้องใต้บันได ๓ ช่วงเป็นที่นั่งพัก ด้านซ้ายก็จะใช้เป็นสำนักงาน และก็มีบ้านพักหลังเก่าที่ปรับปรุงใหม่ และมีห้องพักใหม่เพิ่มอีก ๔ ชั้นสำหรับพนักงานของ สทช.ที่ ๔ ส่วนตะวันออกมีภูเขา มีน้ำไหลผ่านภูเขาจึงปรับปรุงภูมิทัศน์ และได้เชิญหลวงปู่ทวดมาประดิษฐานบนภูเขา เพื่อให้เป็นที่สักการะสำหรับพวกเราและชาวบ้าน มีสนามกีฬาสำหรับใช้จัดกิจกรรมต่าง ๆ ได้ มีสนามตะกร้อ แบดมินตันอยู่ด้านหน้าห้องประชุม มีไฟส่องสว่างให้ พื้นที่ของ สทช.ที่ ๔ ยังเป็นสถานที่ฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องต่าง ๆ ของ สทช.

การวางแผน

การมอบหมายงาน

- มีคำสั่งมอบหมายและหน้าที่ความรับผิดชอบทุกปี
- มอบหมายงานเจ้าหน้าที่แต่ละคนให้ชัดเจน

การสั่งการและติดตามงาน

- ประชุม ผอ.กลุ่ม/ส่วนทุกสัปดาห์
- ประชุมติดตามงานก่อสร้างทุกเดือน
- ระบบติดตามเอกสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้าง
- ไลน์กลุ่มติดตามงานต่าง ๆ ใน สทช.

การทำงานเชิงรุก

- จัดทำแผนโครงการงานปี ๒๕๖๔
- ประชุมกำหนดแนวทางการจัดทำแบบและประมาณราคาทุกปี
- ตั้งคณะทำงานจัดทำและตรวจสอบค่า K ที่ท่านอธิบดีได้มอบหมายมา

ซึ่งตอนนี้สามารถอนุมัติและส่งเงินได้เรียบร้อยแล้ว

- การบริหารจัดการเครื่องจักรกลใน สทช. ๔ ละคร. โดยการแชร์ข้อมูลให้พนักงานรู้โดยทั่วกัน เพื่อที่จะสามารถทำงานแทนกันได้ และได้สำรวจจำนวนเครื่องจักร ซึ่งมีจำนวนมาก จึงแบ่งเป็น ๓ ส่วน

ส่วนที่ ๑ คือ ส่วนที่แต่ละหน่วยต้องใช้ประจำ ต้องดูแลรักษาเอง มาสามารถให้ยืมใช้ได้

ส่วนที่ ๒ คือ ส่วนที่ใช้น้อย รวบรวม และมีการคุมการใช้งาน

ผส.ทช. ที่ ๔

ส่วนที่ ๓ คือส่วนที่สามารถหมุนเวียนใช้กันได้ สำหรับงานเร่งด่วน ก็สารมารถติดต่อใช้ได้ โดยการติดต่อสื่อสารกันทางไลน์ ส่วนการทำเอกสารต่าง ๆ ก็ว่าตามมา

ระบบ Big Data

- แพร่ข้อมูลระหว่างกลุ่ม/ส่วน ของ สทช.๔ ในระบบ Big Data
- มีการ Update ข้อมูลในระบบทุกสัปดาห์
- เจ้าหน้าที่สามารถเข้าประชุมแทนกันได้

แนวคิดในการพัฒนา

- การทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- เจ้าหน้าที่มีความสุขในการทำงาน
- พัฒนาระบบการบริหารจัดการดูแลเจ้าหน้าที่และสถานที่
- พัฒนาสิ่งแวดล้อมและสถานที่ทำงาน

อทช.

ต้องการให้อธิบายในเรื่องอาคารที่พัก และสวัสดิการต่าง ๆ เพราะบางที่ยังไม่ค่อยทราบระเบียบ/หลักเกณฑ์

ผส.ทช. ที่ ๔

ก็นำกฎระเบียบของหอพัก คอนโดมาใช้ประยุกต์ มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อจัดเก็บค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า เป็นต้น เพื่อนำเข้าส่วนกลาง ใช้ในการบำรุงรักษาอาคารที่พัก และสวัสดิการสำหรับผู้ที่พักอาศัยก็จะมีหลักเกณฑ์ โดยคณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาตามระเบียบหลักเกณฑ์

กองทุนสวัสดิการ ก็จะมีการเก็บสะสม เพื่อให้ลูกจ้างรายเดือนหรือรายวันยืมแบบฉุกเฉิน และให้ผ่อนคืน เพื่อช่วยเหลือลูกจ้างที่เดือดร้อน ซึ่งมีอยู่ประมาณแสนกว่าบาท

ประกันภัยอุบัติเหตุ ก็สำคัญ เพราะลูกจ้างหลาย ๆ คนก็ต้องมีการออกไปคุมงาน ไปช่วยโปรเจ็ค ต้องออกรถปฏิบัติงานทุกวัน ซึ่งไม่มีหลักประกันช่วยเหลือเลย ก็มีแนวคิดทำประกันสำหรับลูกจ้างเหล่านี้แบบหมู่ ก็จะสามารถสร้างขวัญกำลังใจให้กับลูกจ้างได้

สำหรับการถ่ายทอดความรู้ ในทุก ๆ เดือนจะมีการให้ความรู้กับลูกจ้างที่เป็นช่างจะต้องเขียนแบบ Automation ท่องประมาณราคาจะทำให้งานของเรารวดเร็วยิ่งขึ้น

อทช.

สิ่งไหนที่สามารถนำไปปฏิบัติใช้กับ สทช. อื่นได้ ก็สามารถนำไปปฏิบัติ หากต้องการการแนะนำก็สามารถสอบถามทาง ผส.ทช. ที่ ๔ ได้

ก่อนเข้าประชุมได้ไปดูอุทยานเครื่องจักร ซึ่งสำนัก ๔ ก็สนองนโยบาย ซึ่งก็เริ่มนำเครื่องจักรต่าง ๆ มาปรับปรุงแล้ว หากใครว่างก็สามารถไปดูได้ โดยจะนำไปไว้ที่หมวด บทช.ชะอำ ภายใน ๒ - ๓ เดือนนี้ ก็เป็นสิ่งที่ดีที่จะอนุรักษ์เครื่องจักรของเราไว้ เพื่อให้คนรุ่นหลังได้ศึกษาเรียนรู้ อยากให้ทำไว้ทุกภูมิภาค

มติที่ประชุม

รับทราบ

เลิกประชุม

เวลา ๒๐.๓๐ น.

ลงชื่อ.....ผู้จัดรายงานการประชุม
(นางสาวรัชนิ ไร่ดี)
เจ้าพนักงานธุรการ

ลงชื่อ.....ผู้ตรวจรายงานการประชุม
(นางสาวศศิภิญญา ทับทิมศรี)
นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ