

เส้นทางขนส่ง..

ทางหลวงชนบท

LOGISTICS

เชื่อมโยงเศรษฐกิจ จากผู้ผลิตสู่ตลาดโลก





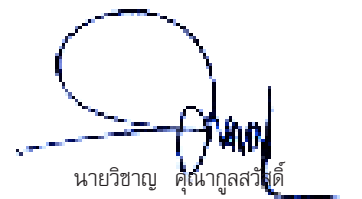
เปิดประตูการค้า ของประเทศไทย สู่อสากล



จากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ซึ่งเศรษฐกิจของประเทศไทย ไปผูกพันอยู่กับการค้าระหว่างประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ภายใต้โลกาภิวัตน์ ความสมดุลของเศรษฐกิจไทยยังมีความจำเป็นในการผลักดันกลไกของการพัฒนา โลจิสติกส์ให้สามารถขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจ ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกรมทางหลวง ชนบท ได้ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ในการปฏิบัติงาน ตามนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการแข่งขันของประเทศ ลด Logistics Cost ซึ่งระบบ Logistics เป็นกระบวนการจัดการระบบการขนส่งเพื่อสนับสนุนการเคลื่อน ย้ายผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะเป็นวงจรตั้งแต่จุดเริ่มต้นและจบลงที่ลูกค้า ซึ่งการมีระบบ Logistics ที่ดีจะส่งผลให้การขนส่งมีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ต้นทุนในระบบ ขนส่ง (Cost) ลดลง

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนสนับสนุนระบบ ขนส่ง ทั้งโครงข่ายทาง ระบบราง ทางน้ำ และอากาศ ซึ่งรัฐบาลมุ่งผลักดันให้ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การมีถนน หนทางที่ได้มาตรฐานเชื่อมโครงข่ายทาง จะช่วยเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยใน ด้านการขนส่งให้แข็งแกร่งขึ้น ทั้งยังช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมอีกหลายสาขาให้เจริญ รุดหน้า สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจของชาติ

หนังสือ เส้นทางขนส่ง..ทางหลวงชนบท Logistics เชื่อมโยงเศรษฐกิจ จากผู้ผลิตสู่ตลาดโลกเล่มนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่กิจกรรมโครงการก่อสร้างเพื่อ สนับสนุนกระบวนการโลจิสติกส์ ที่กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ตั้งแต่ปี 2549 และโครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งโครงการที่จะก่อสร้าง ในอนาคตเพื่อเป็นการเผยแพร่ให้ประชาชนทั่วไปหน่วยงานต่าง ๆ และผู้ประกอบการ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องรับทราบ ซึ่งกรมทางหลวงชนบท หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะเป็น ประโยชน์ต่อการสร้างความเข้าใจกับประชาชนทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและการ ตัดสินใจในการลงทุน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจในภาพรวมรวมของประเทศต่อไป



นายวิชาญ คุเนากุลสวัสดิ์
อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของประเทศ



ถนนวงแหวนเชื่อมต่อเขตอุตสาหกรรมทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานครเพื่อประโยชน์ในการรองรับรถบรรทุกที่วิ่งขนถ่ายและลำเลียงสินค้าจากท่าเรือคลองเตยไปยังโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่โครงการ โดยไม่ต้องใช้เส้นทางเข้าไปในตัวเมือง โดยรถบรรทุกจากทั่วประเทศที่ต้องการวิ่งมาสู่ท่าเรือคลองเตยและโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในเขตพื้นที่โครงการนี้สามารถใช้ถนนวงแหวนเป็นเส้นทางขนส่งที่ลดระยะทางและเวลาได้อย่างมาก รวดเร็วสะดวก ไม่ต้องรอใช้แพขนานยนต์ข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา



ประเทศไทย

เป็นจุดกำเนิดหรือแหล่งผลิต (Origin) สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่ส่งออกไปทั้งภูมิภาคและทั่วโลกและเป็น ประตูการค้า (Median or Gateway) ที่สามารถเปิดตลาดไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ของอุตสาหกรรมบริการ และการท่องเที่ยวซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการนำส่งสินค้า /บริการไปสู่ผู้บริโภค จะนำมาซึ่งมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Value Added) ให้กับประเทศได้มากขึ้นเพียงใดก็ขึ้นอยู่กับความสามารถ ในการยกระดับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ สู่ระดับโลก (World Class)

โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพจึงเป็นเสมือนโครงสร้าง แกนกลาง (Skeleton) ของระบบโลจิสติกส์ ในการนำส่งสินค้าบริการ จากต้นทาง แหล่งผลิต จนถึงปลายทางผู้บริโภค ซึ่งเกี่ยวข้องกันทั้ง กระบวนการขนส่ง จัดการคลังสินค้า การบริหารการไหลของข้อมูล ข่าวสารและอื่น ๆ โดยโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพประกอบด้วย ประตูการค้าหลัก (Gateway) โครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ (Domestic Network) โครงข่ายเชื่อมโยงสู่ประเทศภูมิภาค (International Network) ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในทุกรูปแบบ สิ่งอำนวยความสะดวก ที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมและกระจายสินค้า เช่น คลังหรือสถานที่ รวบรวมขนถ่ายสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลข่าวสาร เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) ให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพและทันเวลา สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเชื่อมโยง การผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดและผู้บริโภคในทุกระดับ รวมทั้งการลดต้นทุน ในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า

พัฒนา.. เชื่อมต่อระบบขนส่ง ให้ได้มาตรฐาน เชื่อมโยงเศรษฐกิจจากผู้ผลิต สู่ตลาดโลก

กระทรวงคมนาคม จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการปฏิบัติงานตามนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมการแข่งขันของประเทศลด Logistics Cost โดยร่วมมือกันระหว่างส่วนราชการที่มีหน้าที่รับผิดชอบ จัดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ คือ ทล. ทข. ขน. ขอ. ขบ. กับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีหน้าที่ให้บริการ คือ กทท. รฟท. รสพ. บตท. และ บกท. พร้อมทั้งประสานงานกับส่วนราชการและหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนในอันที่จะพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศให้สำเร็จตามนโยบายของรัฐบาล เพื่อความเจริญของประเทศ และประโยชน์สุขของประชาชนชาวไทย

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับประเทศไทยสามารถแบ่งองค์ประกอบใหญ่ ๆ คือ

- 1) ประตูการค้า (Gateway) หลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติ ท่าเรือนานาชาติ และด่านชายแดน
- 2) ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง (Network) ในทุกรูปแบบ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางน้ำ ทางถนน ทางราง รถไฟ ทางอากาศ และทางท่อ ซึ่งมีความสามารถในการเชื่อมโยงเครือข่ายการกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศ และมีขอบข่ายการเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก
- 3) โครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับจุดรวบรวมและกระจายสินค้าต่าง ๆ เช่น คลังเก็บรักษาสินค้าในขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการตลอดห่วงโซ่อุปทาน
- 4) โครงสร้างพื้นฐานของการทำธุรกรรมทั้งในด้านข้อมูล ข่าวสารและการเงิน

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าแล้ว ต้องมีการสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศในภูมิภาค เพื่อผลักดันให้เกิดการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศภายในภูมิภาค ให้กลายเป็นตลาดร่วมที่มีขนาดใหญ่เป็นการสร้างอุปสงค์ให้กับผู้ผลิตต่าง ๆ ในภูมิภาค ซึ่งบทบาทของไทยในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศจะมีส่วนสำคัญในการสร้างความร่วมมือในระดับชาติ





ที่มา : กระทรวงคมนาคม

โครงการสนับสนุนยุทธศาสตร์ LOGISTICS ของกรมทางหลวงชนบท



C O N T E N T S

สารบัญ

- P. 11 ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- P. 47 กำลังดำเนินการก่อสร้าง
- P. 53 เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ปี 2552
- P. 68 โครงการที่อยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบ/
สำรวจอสังหาริมทรัพย์/ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- P. 72 ภาคผนวก



สป. 1006 ถนนสายอุตสาหกรรม เคหะบางพลี จ.สมุทรปราการ



พท.5050 ไสกลิ่ง - หัวป่า จ.พิจิตร

ก่อสร้างแล้วเสร็จ



P. 12 เส้นทางตัดกรรมลันนา

ถนนสายเลี่ยงเมือง อ.สันป่าตอง - อ.หางดง จ.เชียงใหม่

P. 14 ขนส่งการเกษตรคลองตัว

ถนนสายแยก ทล.11 - อ.บ้านใหม่ จ.ลำพูน

P. 16 ถนนสู่ท่าเรือแหลมอับัง

เขม.3009 ถนนสายแยก ทล.331 - บ.หนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

P. 18 ถนนสายโรงงานที่บางพลี

สป.1006 ถนนสายแยก ทล.3 - โคะบางพลี จ.สมุทรปราการ

P. 20 ลดต้นทุน เกื้อกูลระบบการขนส่ง

อย.2033 ถนนสายแยก ทล.32 - แยก ทล.329 อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา

P. 22 เส้นทางการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

สก.4029 ถนนสายบ้านโนน - จุดพ่อนปรนหนองปรือ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

P. 24 เปิดตลาดการค้าภาคตะวันออก

รย.4009 ถนนสายแยก ทล.3138 - บ.เข็ดลูกเนิน อ.บ้านค่าย จ.ระยอง

P. 26 เส้นทางรองรับอุตสาหกรรม

รย.4006 ถนนสายแยก ทล.3143 - บ.หนองสนม อ.เมือง จ.ระยอง

P. 28 เติมต่อโครงข่ายทางสู่นิคมอุตสาหกรรม

รย.4011 ถนนสายแยก ทล.3143 - บ.หนองบัว อ.บ้านค่าย จ.ระยอง

P. 30 เชื่อมต่อระบบขนส่ง

รย.2015 ถนนสายแยก ทล.36 - บ.ทุ่งสระแก้ว อ.ปลวกแดง จ.ระยอง

P. 32 ถนนสู่ศูนย์บริการตู้ขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม

นม.1056 ถนนสายสถานีรถไฟอุตสาหกรรม - บ.หนองตะกั่ว อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา

P. 34 เส้นทางสายเศรษฐกิจ - มัญจาคีรี

ขก.4008 ถนนสายแยก ทล.2026 - บ.เหล่าธานี อ.มัญจาคีรี จ.ขอนแก่น

P. 36 ขยายเส้นทางเชื่อมการเกษตรลำน้ำชี

ถนนสายบ.โนนสะอาด บ.ลำชี อ.คอนสวรรค์ จ.ชัยภูมิ

P. 38 เส้นทางสู่ศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางทะเลอินทามัน

รณ.4004 ถนนสาย ทล.4004 ระนอง - ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง

P. 40 เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พท.5050 ถนนสาย บ.โสกตั้ง อ.คอนขนุน จ.พิจิตร - บ.หัวป่า อ.ระโนด จ.สงขลา

P. 42 เส้นทางสู่ท่าเรือน้ำลึกปากบารา

สศ.3003 ถนนสายท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา (ตอนที่ 1) อ.ละงู จ.สตูล

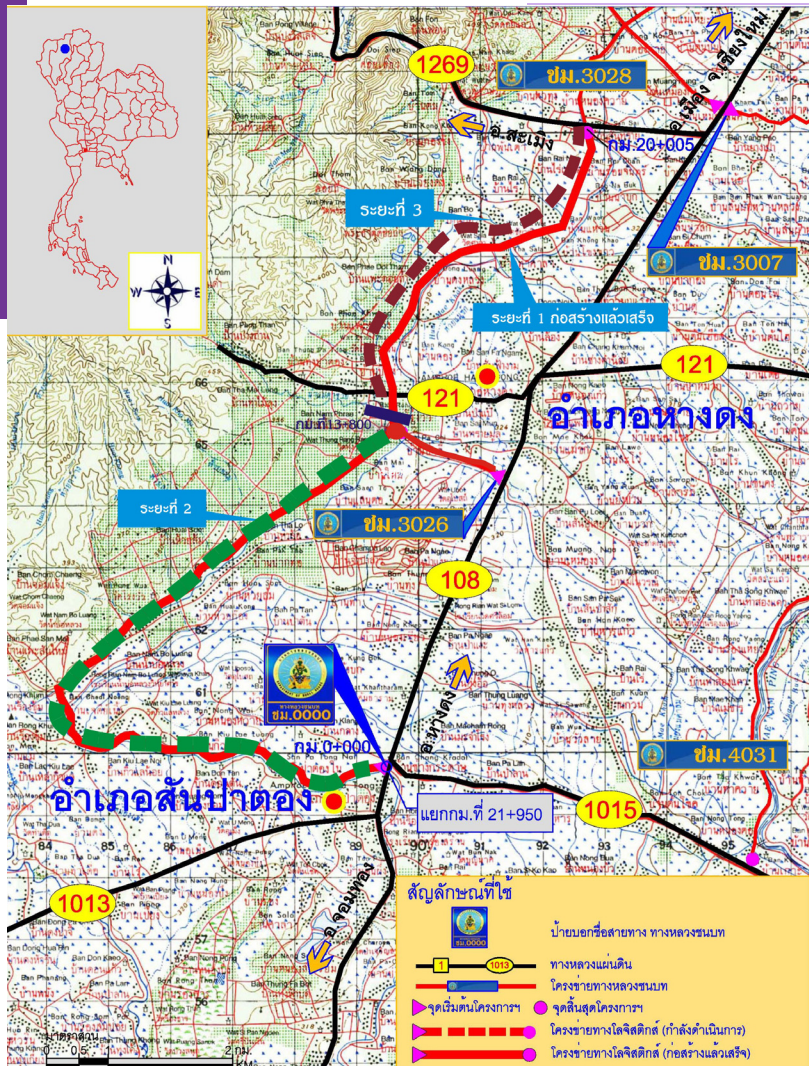
เส้นทางทัศนกรรมล้านนา

ถนนสายเลี้ยวเมือง อ.สันป่าตอง - อ.หางดง จ.เชียงใหม่



การคมนาคมระหว่างจังหวัดเชียงใหม่กับอำเภอทางตอนใต้ของจังหวัด เช่น อำเภอหางดง อำเภอสันป่าตอง อำเภอแม่วาง และจังหวัดแม่ฮ่องสอน ต้องอาศัยทางหลวงหมายเลข 108 เป็นเส้นทางหลักเพียงสายเดียว ขนาด 2 ช่องจราจร ด้านซ้ายมีชุมชนหนาแน่นไม่สามารถขยายผิวจราจรได้ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางสายหลักที่ประชาชนใช้ในการขนส่งสินค้า และยังเป็นเส้นทางไปสู່แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดใกล้เคียงอีกด้วย จึงทำให้ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 108 มีความหนาแน่นมากเกินขีดความสามารถ จำเป็นต้องก่อสร้างถนนเลี้ยวเมืองเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าว





กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการจัดทำโครงการก่อสร้างถนนสายเลี่ยงเมืองอำเภอสันป่าตอง และอำเภอทางดง จังหวัดเชียงใหม่ โดยการก่อสร้างครั้งนี้แบ่งออกเป็น 3 ระยะ

โดยระยะที่ 1 เป็นการก่อสร้างถนนสายรอง ขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7 เมตร สร้างแยกจากทางหลวงหมายเลข 108 ทับแนวนถนนเลียบริมฝั่งซ้ายคลองชลประทานโครงการส่งน้ำแม่แตง ไปสิ้นสุดที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 121 ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานเมื่อปี พ.ศ. 2551

ระยะที่ 2 เริ่มก่อสร้างแยกจากทางหลวงหมายเลข 108 ไปบรรจบกับถนนระยะที่ 1 ตรงเลียบริมฝั่งขวาคลองชลประทาน โครงการส่งน้ำแม่แตง ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร ซึ่งกรมทางหลวงชนบท ได้สำรวจออกแบบแล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างเวนคืนที่ดิน

ส่วนระยะที่ 3 ซึ่งอยู่ระหว่างสำรวจออกแบบและเวนคืนที่ดินเป็นโครงการก่อสร้าง ต่อเนื่องจากระยะที่ 2 เริ่มจากเลียบริมฝั่งขวาคลองชลประทานโครงการส่งน้ำแม่แตง ไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 121 ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร ทั้งระยะที่ 2 และระยะที่ 3 ออกแบบเป็นถนนสายหลักขนาด 4 ช่องจราจร



เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จก็จะใช้เป็นถนนเลี่ยงเมืองสันป่าตองและทางดง สามารถแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 108 ลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้าช่วงผ่านเขตเมือง ซึ่งเส้นทางสันป่าตอง-ทางดง เป็นแหล่งผลิตสินค้าที่ตัดกรรม เช่นหมู่บ้านหัตถกรรมบ้านถวาย หมู่บ้านหัตถกรรมสองฝั่งคลอง ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้แวะเวียนมาเที่ยวชม ทั้งยังเป็นการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไปสู่แหล่งท่องเที่ยวทางตอนใต้ของจังหวัดเชียงใหม่และต่อเชื่อมโยงไปยังจังหวัดใกล้เคียงให้ผู้ที่ใช้เส้นทางจราจรมีความสะดวกและปลอดภัย

งบประมาณทั้งสิ้น
510,000,000 บาท

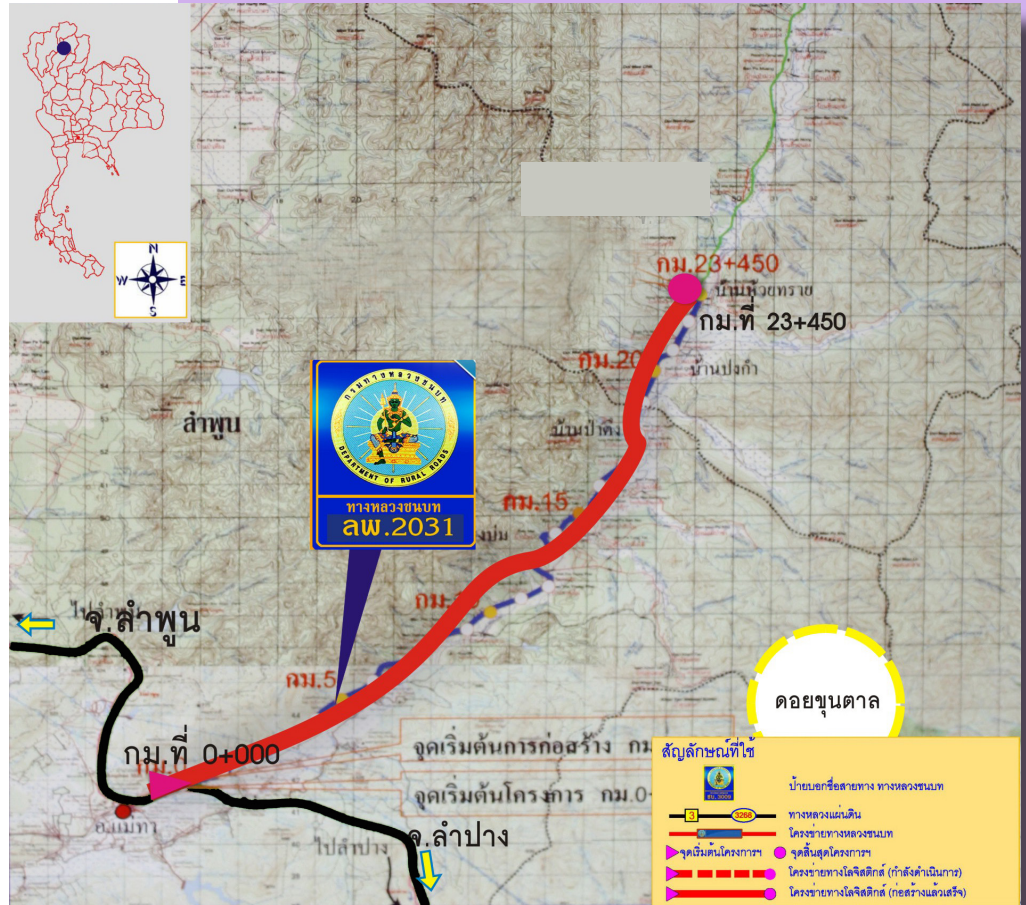
ขนส่งการเกษตรคลองตัว

ถนนสายแยกทางหลวง 11 - อ.บ้านใหม่ จ.ลำพูน



กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ดำเนินการสำรวจออกแบบก่อสร้าง ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 11 - บ้านใหม่ จังหวัดลำพูน เนื่องจากถนนสายนี้เป็น เส้นทางสายหลัก และเป็นเส้นทางลัดระหว่างอำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน ไปยังกิ่งอำเภอ แม่อ่อน, อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ทั้งยังผ่านย่านชุมชน แหล่งท่องเที่ยว และ ที่สำคัญเป็นเส้นทางขนส่งผลผลิตทางเกษตรกรรมเป็นจำนวนมากจึงทำให้มีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดเวลา





งบประมาณทั้งสิ้น 109,000,000 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2551



กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการจัดทำโครงการก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 11 - บ้านใหม่ จังหวัดลำพูน โดยก่อสร้างเป็นถนนผิวจราจรแบบ Asphaltic Concrete ขนาด 2 ช่องจราจร ระยะทาง 23.350 กิโลเมตร

เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จก็จะสามารถแบ่งปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 ลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้าช่วงผ่านพื้นที่ที่เกษตรกรกรรมและย่านชุมชน ทั้งยังเป็นเส้นทางเข้าสู่อุทยานคอยขุนตาลที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้แวะเวียนมาเที่ยวชม ทั้งยังเป็นการพัฒนาเส้นทางลัดไปยังอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ช่วยอำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับผู้ใช้เส้นทางได้เป็นอย่างดี

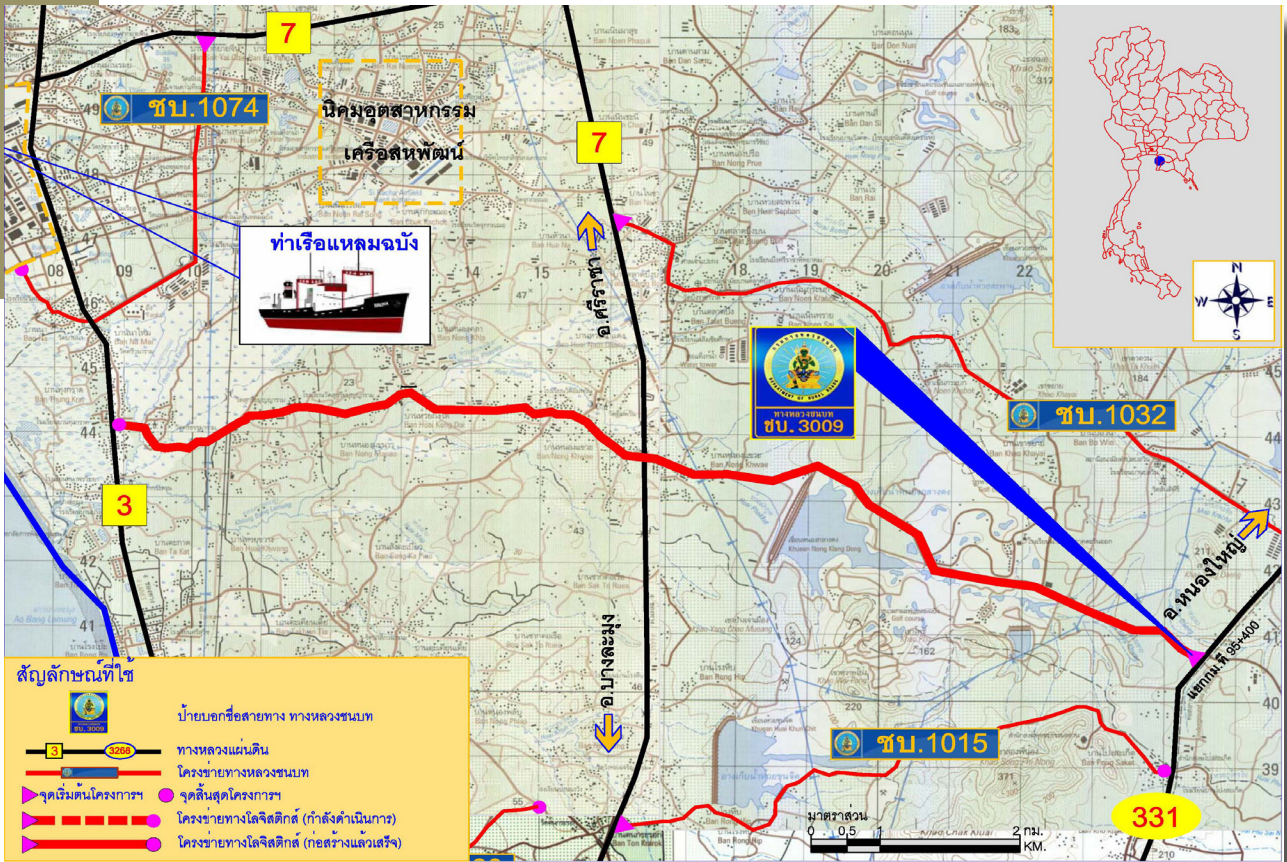
ถนนสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

ช.บ.3009 ถนนสายแยก ทล. 331- บ.หนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี



โดยในส่วนของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางภาคพื้น (Surface) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ย่อยที่สำคัญอันหนึ่งได้แก่ “การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่ภูมิภาค” เพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นในภูมิภาคเดียวกันโดยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (LCB) เพื่อรองรับและดึงดูดปริมาณสินค้า ผ่านช่องทางอินโดจีนและจีนตอนใต้บริเวณพื้นที่ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ เป็นจำนวนมากและเป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบัง





วงเงินค่าก่อสร้าง 120 ล้านบาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2552

เส้นทางคมนาคม สายหลักที่ผ่านพื้นที่ อำเภอมี 3 สาย คือ ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ทางหลวงหมายเลข 7 (ชลบุรี - พัทยา) และทางหลวงหมายเลข 331 (พนมสารคาม - สัตหีบ) โดยที่ถนนทั้ง 3 สาย ขนานกันอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ แต่ยังไม่มีการเชื่อมระหว่าง เส้นทางทั้ง 3 ในแนวตะวันออก - ตะวันตก ถนนสายนี้จะเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 331 ทางหลวงหมายเลข 7 ซึ่งตัดตรงเข้าสู่บริเวณท่าเทียบเรือแหลมฉบัง โดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง ขนาด 2 ช่องจราจร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จถนนที่แล่นตรงสู่ท่าเรือแหลมฉบังสายนี้จะช่วยให้การเดินทางระหว่างโรงงานอุตสาหกรรมกับท่าเทียบเรือสะดวกรวดเร็ว ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และขนส่งสินค้าจำนวนมากรองรับการขยายตัวในการขนส่งสินค้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อยกระดับศักยภาพการเป็น Transshipment Port ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

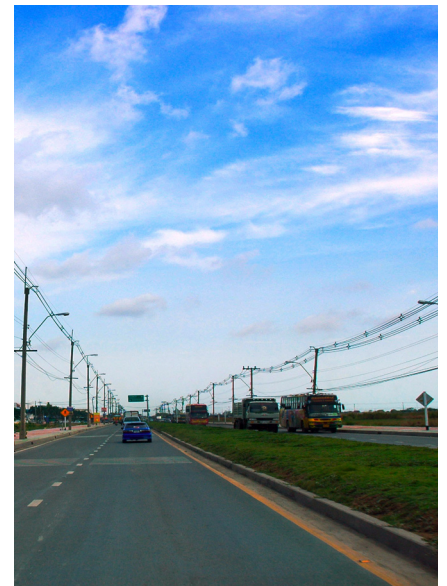


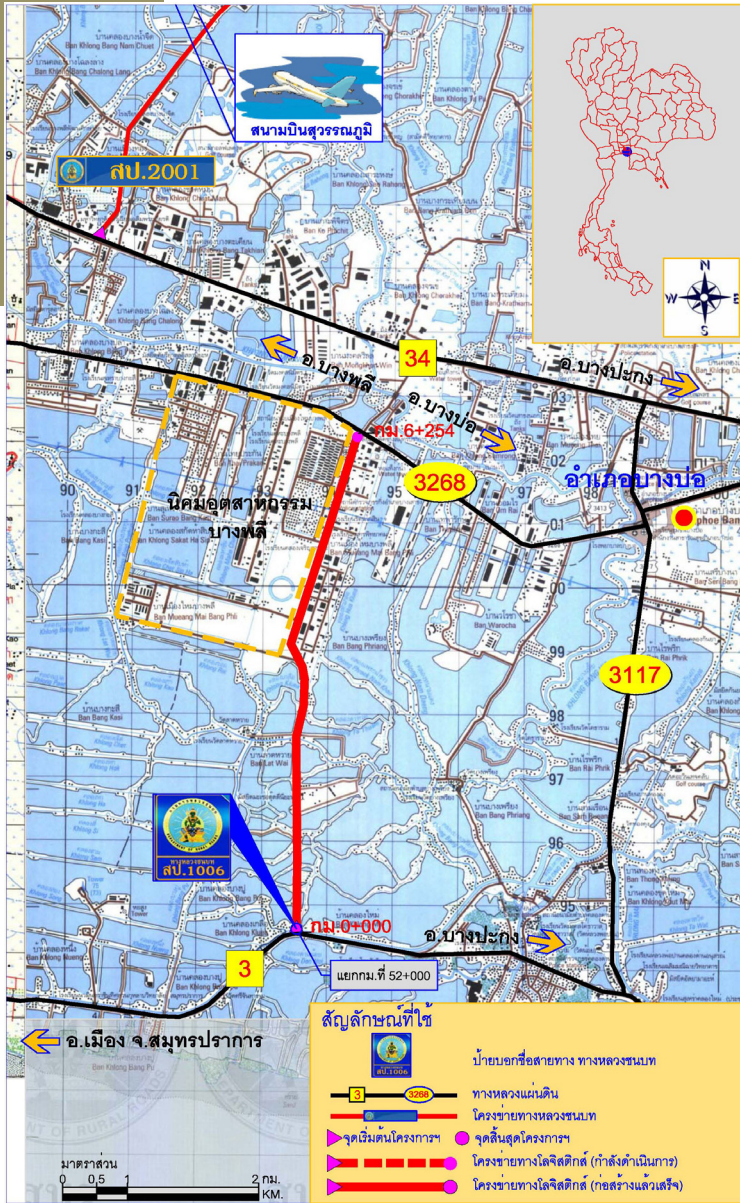
ถนนสายโรงงานที่บางพลี

สป.1006 ถนนสายแยก ทล. 3 - เคหะบางพลี จ.สมุทรปราการ



จังหวัดสมุทรปราการมีพื้นที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพมหานครจึงได้รับอิทธิพลการขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนเมือง กลายเป็นพื้นที่รองรับธุรกิจการค้าโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่อาศัย อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของสนามบินสุวรรณภูมิ จึงจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โดยปรับปรุงขยายถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 3 - เคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) บางพลีเมืองใหม่และนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญที่สามารถส่งเสริมและรองรับยุทธศาสตร์ของจังหวัดได้





งบประมาณทั้งสิ้น 510,000,000 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2552

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการก่อสร้างขยายถนนสายดังกล่าวให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร และเนื่องจากสภาพพื้นที่ในบริเวณนั้นเป็นพื้นที่ดินอ่อนมีอัตราการทรุดตัวสูงตั้งนั้นเพื่อให้ถนนมีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอกับปริมาณการจราจรที่มากขึ้น การก่อสร้างถนนจึงเลือกเทคนิควิธีการปรับปรุงฐานรากดินทาง โดยเฉพาะบรรทุกรุกและลดการบำรุงรักษาดินหนในอนาคด

โครงการก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 3- เคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม. ที่ 52 ก่อสร้างแนวเส้นทางจะไปตามถนนลาดยางเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ผ่านคลังสินค้าเมืองใหม่บางพลีพัฒนาเข้าสู่ถนนลาดยางเดิม ขนาด 4 ช่องจราจร ที่ กม. 3+979 หลังจากนั้นผ่านทางเข้าแพลตฟอร์มโครงการ 3 , ทางเข้านิคมอุตสาหกรรมบางพลีและผ่านทางเข้าแพลตฟอร์มโครงการ 2 จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณ กม. 6+254 รวมระยะทางทั้งสิ้น 6.254 กิโลเมตร

ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งจากถนนสุขุมวิทมายังนิคมอุตสาหกรรมบางพลี เส้นทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิรองรับการขยายตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมและแหล่งชุมชนที่พักอาศัยเพิ่มความคล่องตัวและลดระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้งบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดจึงทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบายรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

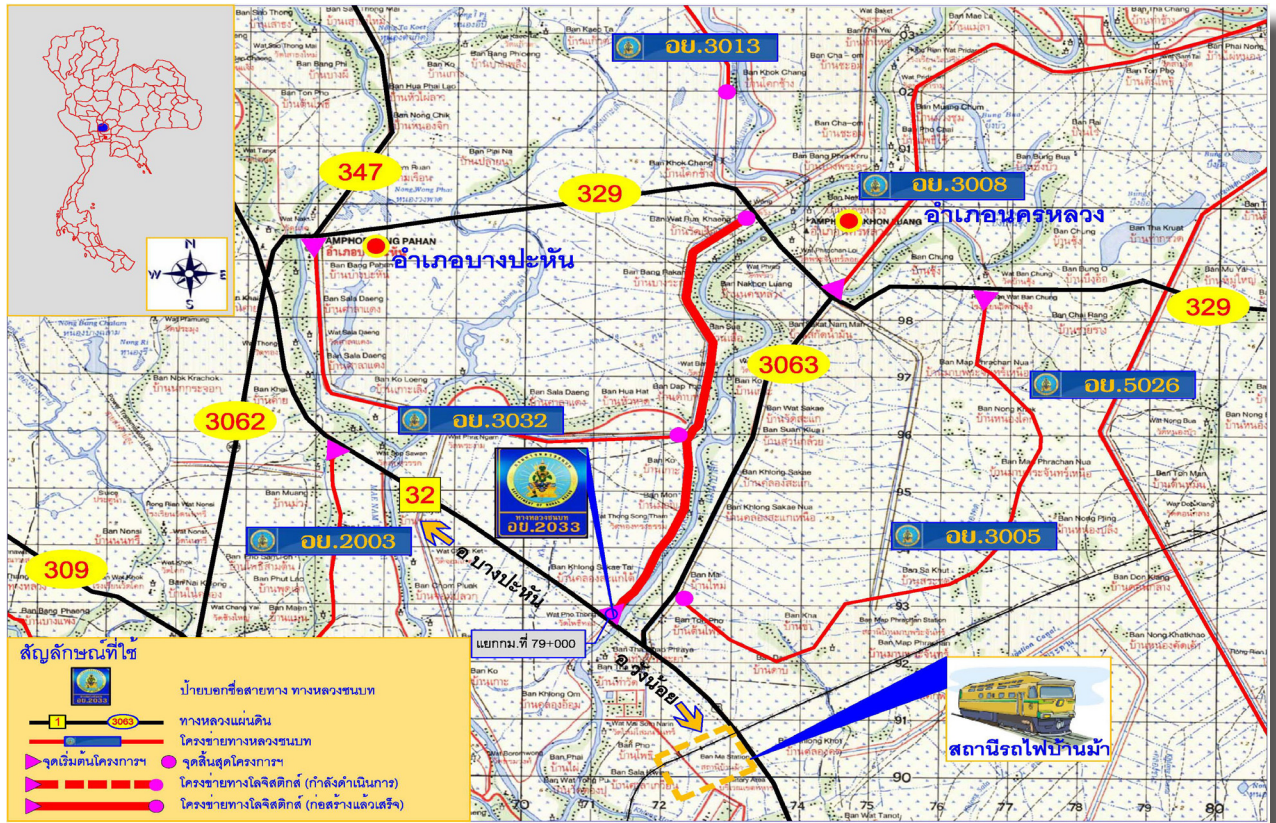
ลดต้นทุน เพื่อถูกระบบการขนส่ง

อย.2033 แยก ทล. 32 – แยก ทล. 329 อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา



จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคกลางตอนบนเป็นจุดบรรจบของเส้นทางคมนาคมจากทุกภาค เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม ตลาดเพื่อการเกษตร และเป็นแหล่งลงทุนต่าง ๆ อีกมากมาย ดังนั้นจังหวัดจึงต้องมีระบบขนส่งในพื้นที่ตัวจังหวัด เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการเป็นเส้นทางเชื่อมการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกซึ่งมีปริมาณสินค้ามากกว่าวันละ 100,000 ตัน จากอำเภอท่าเรือ จังหวัดสระบุรี เข้าสู่ท่าเทียบเรือเอกชน रिมน้ำหน้าป่าสักบริเวณอำเภอนครหลวง ซึ่งมีจำนวนมากกว่า 20 ท่าเรือ เพื่อถ่ายสินค้าลงสู่เรือขนส่งไปยังแม่น้ำเจ้าพระยามุ่งสู่เกาะสีชังเพื่อส่งต่อไปยังต่างประเทศและขนส่งวัตถุดิบจากเกาะสีชังเข้าสู่โรงงานที่ อำเภอนครหลวง อำเภอท่าเรือ และจังหวัดสระบุรี





โครงการทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง สายแยกทางหลวงหมายเลข 32 (กม. ที่ 79+000) – แยกทางหลวงหมายเลข 329 (กม.ที่ 8 +000) อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทาง 5.350 กิโลเมตร

หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมเพื่อกระจายสินค้าและบริการสามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ทำให้ระบบขนส่งเกือบลูกกันทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางรถไฟ อย่างเป็นระบบ ต้นทุนค่าขนส่งจะลดลงทำให้ผู้ประกอบการแข่งขันกันได้

งบประมาณทั้งสิ้น 32,000,000 ล้านบาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2551

เส้นทางการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

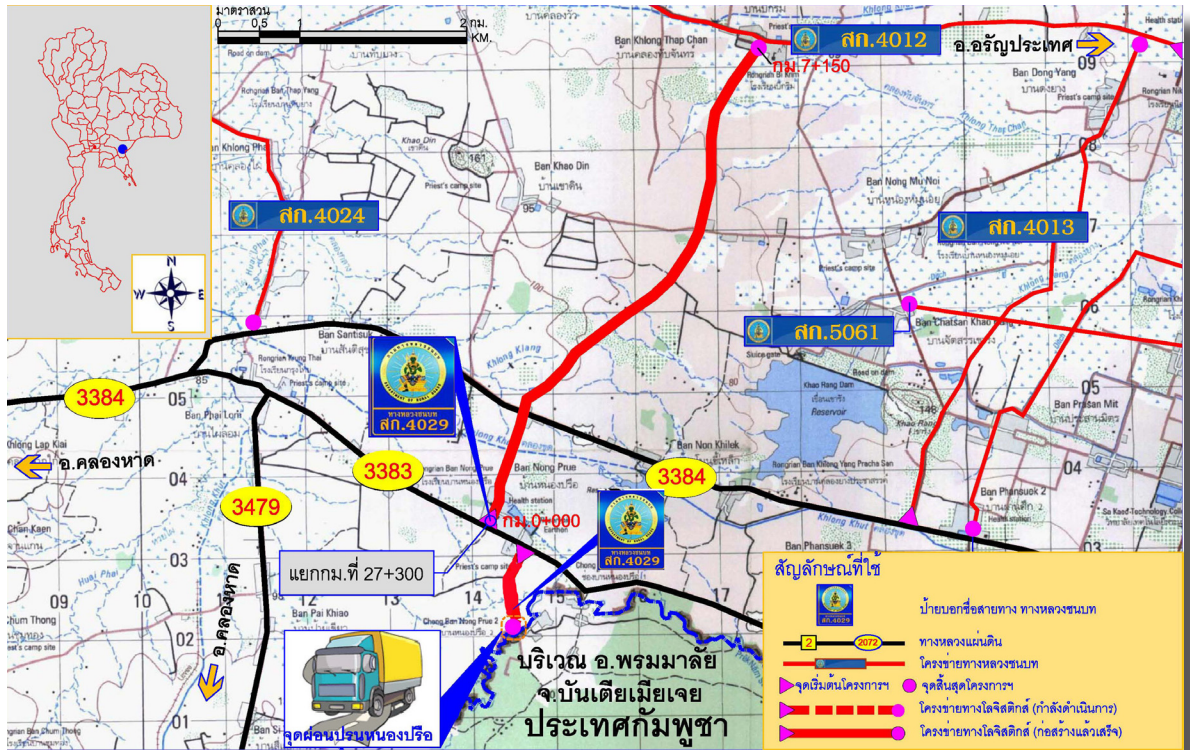
สก.4029 ถนนสายบ้านโนน – จุดผ่อนปรนหนองปรือ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว



ตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชา

จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ไปจังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศพม่า โดยผ่านจุดผ่านแดนถาวรปอยเปต อ.โอโฉร ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรเพื่อการค้าชายแดนไทยกัมพูชาที่ใหญ่ที่สุด การค้าที่ตลาดชายแดนมีทั้งรายใหญ่และรายย่อย นอกจากนี้ยังเป็นจุดผ่านแดนเพื่อการท่องเที่ยว มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางออกไปยังจังหวัดเสียมเรียบเพื่อไปชมปราสาทนครวัด-นครธม ที่จุดผ่านแดนนี้มีตลาดการค้าอยู่ 2 แห่ง คือตลาดโรงเกลือและตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชา

กรมทางหลวงชนบท ได้ร่วมกับสถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทำการศึกษาโครงการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายสายทาง เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้า (Logistic) และการค้าชายแดนไทย – กัมพูชา จังหวัดสระแก้ว ผลการศึกษาเห็นสมควรก่อสร้างถนนสายบ้านโนน – จุดผ่อนปรนหนองปรือ เพื่อเป็นเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนหนองปรือให้ได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้า ผ่านแดนไปยังประเทศกัมพูชาจังหวัดบันเตียเมียนเจย หากจุดผ่อนปรนมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งจะสามารถบรรเทาความแออัด และลดระยะเวลาผ่านแดนของจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกเป็นอย่างมาก



(ตอนที่ 1) ใช้งบเงินทั้งสิ้น 65,000,000 บาท
 (ตอนที่ 2) ใช้งบเงินทั้งสิ้น 8,100,000 บาท
 ดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 2 ตอน ในปี 2552



โดยกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการปรับปรุงโครงข่ายของถนนเข้าสู่จุดผ่อนปรนหนองปรือ ให้เป็นผิวจราจรแบบ Asphaltic Concrete ระยะทาง 8.125 กิโลเมตร ปรับปรุงจุดอันตราย (Black Spot) การพัฒนาจุดตัด จุดร่วม ทางแยก และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนหนองปรือสนับสนุนนโยบายยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนไทย-กัมพูชาและยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสระแก้วส่งผลให้เกิดการสิ้นไหลของสินค้าผ่านแดน ทั้งนี้เป็นการลดต้นทุนทางด้านการจัดการ Logistics ทำให้โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสมบูรณ์มากขึ้น ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้นเกิดความปลอดภัยในการเดินทางและลดอุบัติเหตุ

เปิดตลาดการค้าภาคตะวันออก

รย.4009 ถนนสายแยกทล. 3138 - บ.เจ็ดลูกเนิน อ.บ้านค่าย จ.ระยอง



รัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกทำให้มีการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม และเกษตรกรรมออกสู่ตลาดมากขึ้น ทำให้มีปริมาณการจราจรในเส้นทางต่าง ๆ ในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและรอบบริเวณหนาแน่นขึ้น กรมทางหลวงชนบทได้เล็งเห็นความจำเป็นในการพัฒนาเส้นทางสายรอง เพื่อรองรับปริมาณการจราจรจากสายหลัก จึงได้ดำเนินโครงการก่อสร้างถนนสายรอง เชื่อมระหว่างทางหลวงสายหลักเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนสายหลัก





ใช้งบประมาณ 83,512,000 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2552

โดยกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการปรับปรุงขยายผิวจราจรถนนสาย รย. 4009 แยกทางหลวง 3138 - บ้านเจ็ดลูกเนิน อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง เริ่มก่อสร้างจาก กม. ที่ 0+081 ถึง กม. ที่ 10+633 ระยะทาง 10.552 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยร่นระยะทางและลดเวลาในการขนส่งสินค้า ช่วยลดปัญหามลภาวะที่จะมีผลกระทบต่อชุมชน ช่วยให้การจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงในการแก้ไขปัญหาจราจรรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม เพิ่มความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง

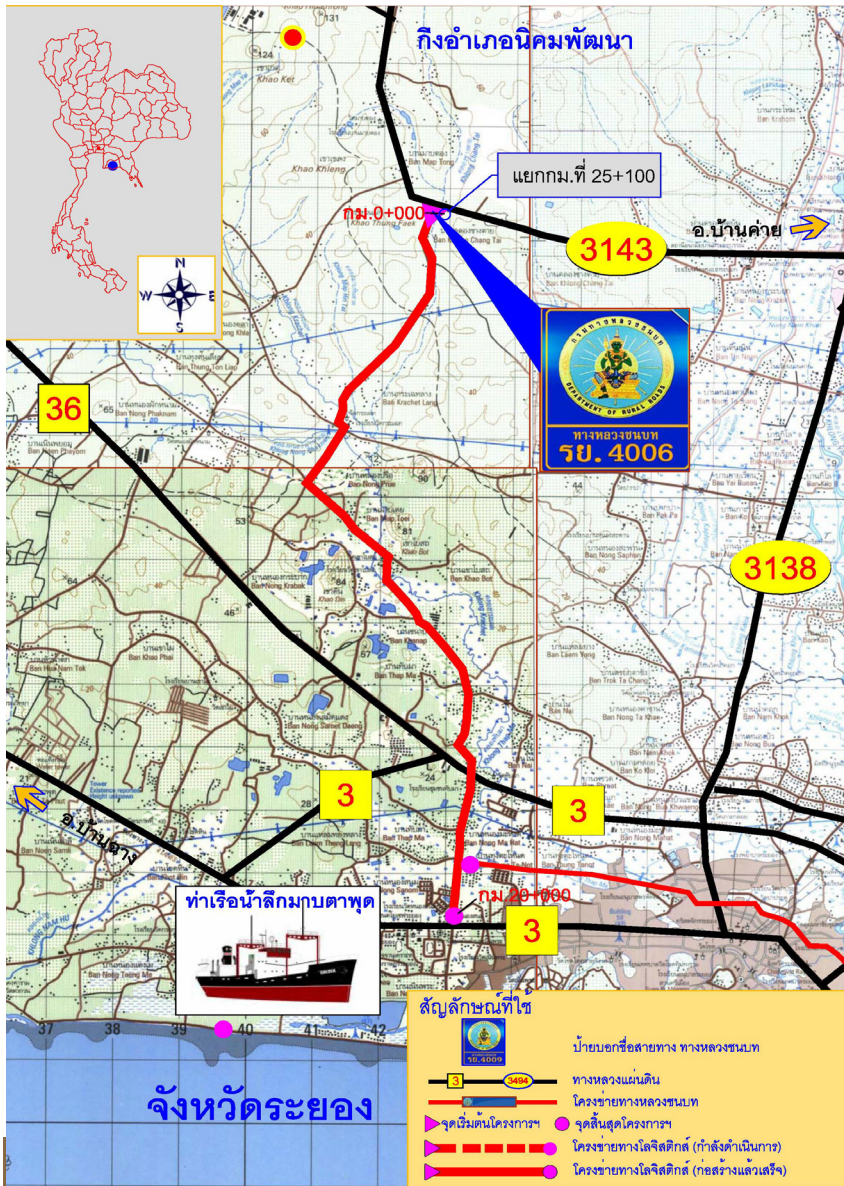


เส้นทางรองรับอุตสาหกรรม

รย.4006 ถนนสายแยก ทล. 3143 - บ.หนองสนม อ.เมือง จ.ระยอง



ระยองเป็นจังหวัดที่มีสภาพทางเศรษฐกิจที่ดีจังหวัดหนึ่งของประเทศซึ่งเป็นผลมาจาก การประกอบการอุตสาหกรรม ในปี 2540 โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเลียม โครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ (Logistics) ที่จะรองรับการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ที่จะเกิดขึ้นสู่ท่าเทียบเรือมาตาพุดให้เกิดความสมบูรณ์ต่อเนื่องตลอดสาย ช่วยร่นระยะทาง ลดเวลาในการขนส่งสินค้า เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดความคับคั่งของการจราจรลดอุบัติเหตุการจราจร และลดปัญหามลภาวะซึ่งจะมีผลกระทบต่อชุมชน



ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 86.762 ล้านบาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จ ในปี 2552



โครงการก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 3143 - บ.หนองสนม อ.เมือง จ.ระยอง เป็นถนนลาดยาง AC ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร โหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร ระยะทาง 10.352 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้าให้มีความสะดวกและปลอดภัยเพื่อพัฒนาเส้นทางรองรับ Logistic บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมอุตสาหกรรมอื่น ๆ เป็นทางเลือกกรณีมีเหตุฉุกเฉินในบริเวณนิคมอุตสาหกรรม และสอดคล้องกับเป้าหมายยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดระยองด้านการพัฒนาเศรษฐกิจรวมทั้งด้านการท่องเที่ยว

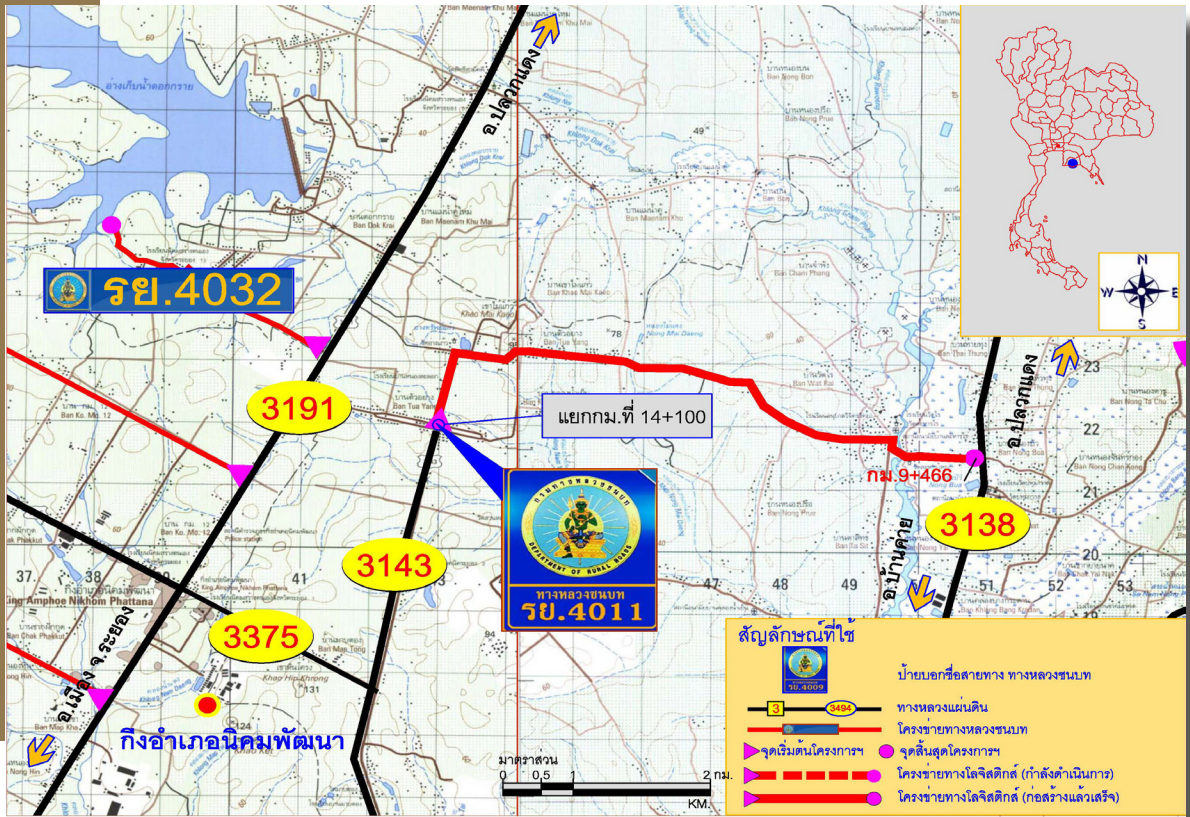
เติมต่อโครงข่ายทางสู่นิคมอุตสาหกรรม

รย.4011 ถนนสายแยกทล. 3143 - บ.หนองบัว อ.บ้านค่าย จ.ระยอง



ในการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก มีผลให้บริเวณนี้ มีการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการขนส่งสินค้า และผลผลิต อุตสาหกรรมออกสู่ตลาดมากขึ้น มีปริมาณการจราจรหนาแน่น แต่โครงข่ายทางหลวงที่มี อยู่ในปัจจุบันไม่เพียงพอที่จะรองรับได้ และเกิดความล่าช้าในการขนส่งและการเดินทาง ซึ่งปริมาณการจราจรในพื้นที่อำเภอบ้านค่ายและใกล้เคียง เป็นแหล่งที่ตั้งของนิคม อุตสาหกรรมและชุมชนต่าง ๆ ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้มีแนวโน้มที่ปริมาณ จราจรจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งสายทาง รย.4011 เป็นสายทางในการขนส่งลำเลียงสินค้า และปัจจุบันไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องก่อสร้าง ถนนสายนี้ใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว





ใช้งบประมาณ 73,690,000.00 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2552

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ.2550 และปี พ.ศ.2551 ดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างถนนสาย รย.4011 ให้มีผิวจราจรที่มีความกว้างและได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น โครงการก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข3143- บ้านหนองบัว อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง มีจุดเริ่มต้นโครงการ ที่ รย. 4011 กิโลเมตรที่ 0+000 เชื่อมเป็นเส้นทางเดียวกับจุดสิ้นสุดสายทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3143 (บ้านค่าย - ระยอง) ระยะทางรวม 9.469 กม.

ถนนที่ก่อสร้างใหม่จึงมีความมั่นคงแข็งแรงและมีความสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ ทำให้โครงข่ายถนนกรมทางหลวงชนบทมีประสิทธิภาพและการคมนาคมขนส่งมีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัยและประหยัดมากขึ้น ซึ่งบริเวณเส้นทางเหล่านี้มีโรงงานอุตสาหกรรม และชุมชนตั้งอยู่รายรอบหลายแห่ง เส้นทางสาย รย 4011จึงเป็นทางเลือกที่สำคัญอีกทางหนึ่งในการขนส่งสินค้า เป็นการพัฒนาระบบ Logistics ของพื้นที่นี้ และสนับสนุนการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งจังหวัดระยอง

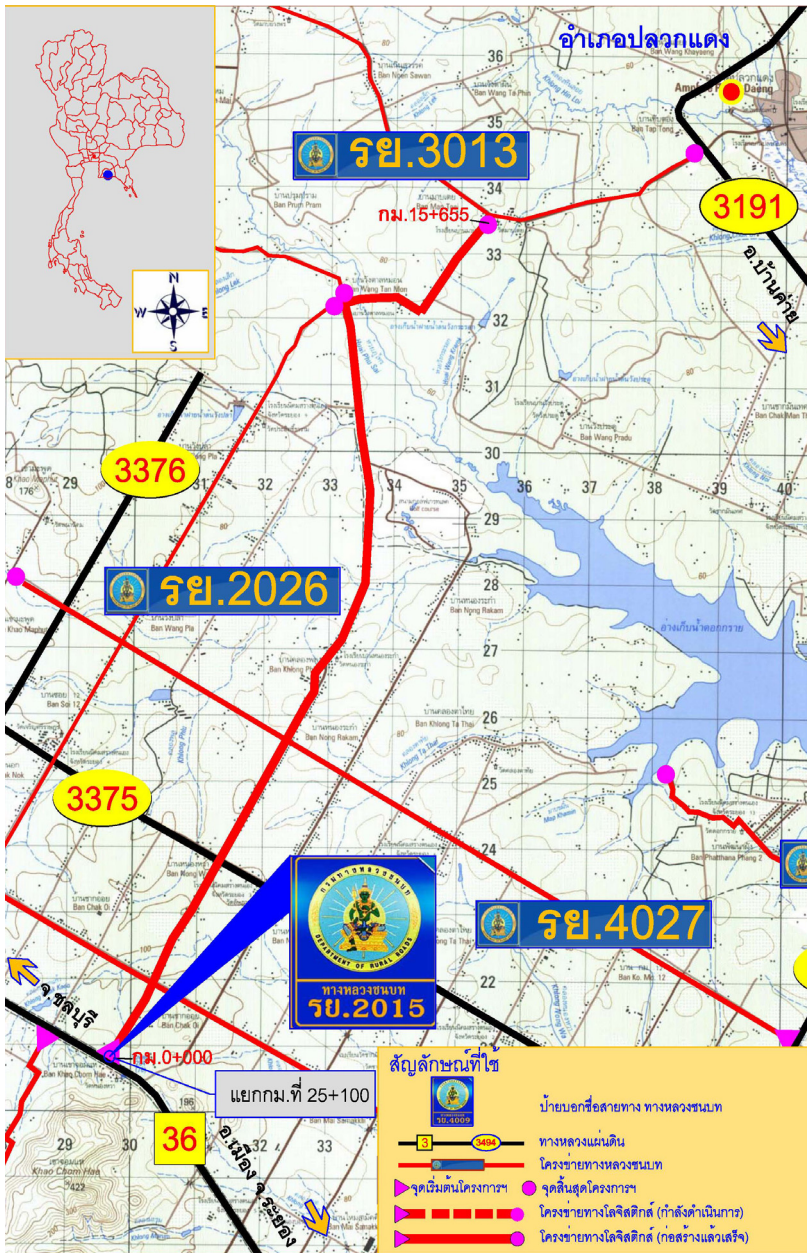


เชื่อมต่อระบบขนส่ง

รย.2015 ถนนสายแยก ทล.36 – บ.ทุ่งสระแก้ว อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



จังหวัดระยอง อำเภอปลวกแดง ประชาชนส่วนใหญ่มีพื้นฐานด้านการเกษตรได้แก่ สับปะรด ยางพาราและมันสำปะหลัง บางส่วนเป็นพืชผสมผสาน นอกจากนี้ยังมีการทำประมงน้ำจืดในอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล และการเลี้ยงสัตว์ นอกเหนือจากการประกอบอาชีพเกษตรกรรมแล้ว อาชีพรองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้าง ทั้งการรับจ้างเป็นแรงงานภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมซึ่งกำลังจะเติบโตในอนาคต



งบประมาณทั้งสิ้น 92,500,000 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2551



เพื่อเป็นการเสริมต่อโครงข่ายทางในด้านการขนส่ง ช่วยร่นระยะทางลดเวลาในการขนส่งสินค้า เชื่อมต่อระบบขนส่งสนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistics ของประเทศ

กรมทางหลวงชนบท จึงได้ดำเนินการก่อสร้างถนนสายแยกทล. 36 — บ.ทุ่งสระแก้ว อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง ระยะทาง 18.500 กิโลเมตร ผิวจราจร Asphaltic concrete กว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร ขนาด 2 ช่องทางจราจร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถทำให้โครงข่ายถนนกรมทางหลวงชนบทมีประสิทธิภาพ และการคมนาคมขนส่ง มีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัยและประหยัดมากขึ้น รองรับบริการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งทางด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและการท่องเที่ยวในพื้นที่นี้ ซึ่งเป็นการช่วยส่งเสริมยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดระยอง

ถนนสู่ศูนย์บริการตู้ขนส่งสินค้ากุดจิก

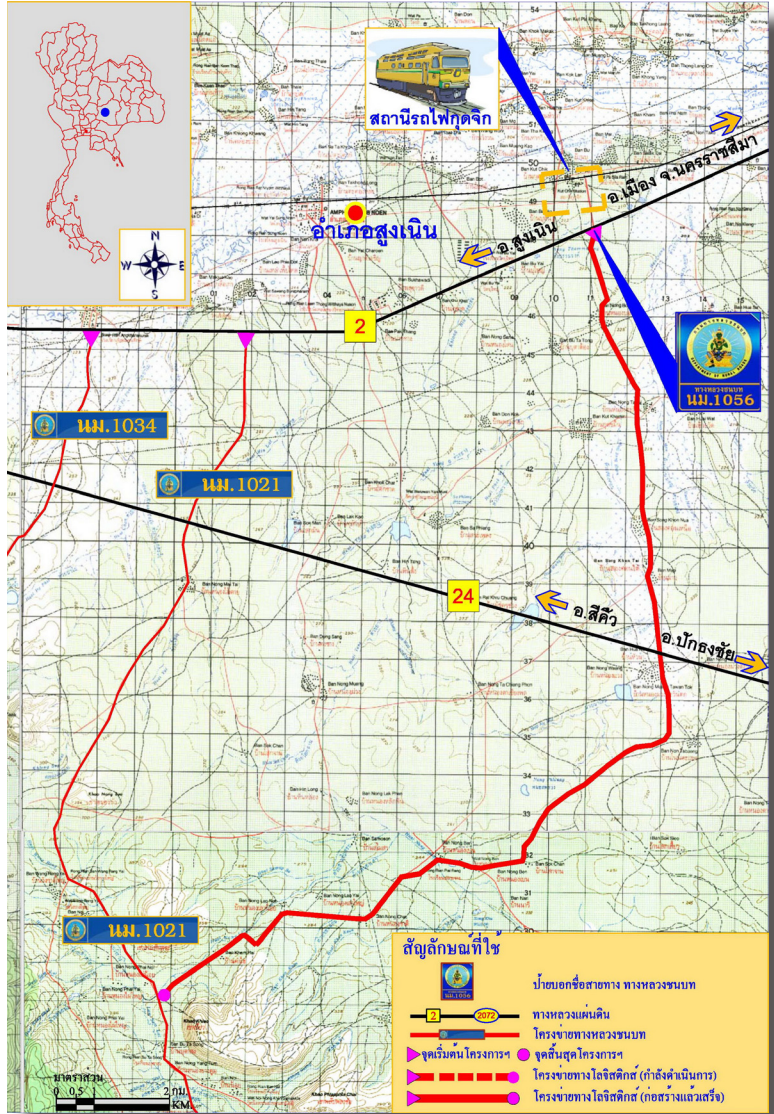
ม.ม.1056 ถนนสายสถานีรถไฟกุดจิก – บ.หนองตะโก้ อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา



นอกจากการก่อสร้างถนนสนับสนุนการขนส่งทางบกและทางน้ำ แล้วกรมทางหลวงชนบทยังสนับสนุนการขนส่งระบบราง เช่น รถไฟ ซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ แต่การขนส่งทางรถไฟมีข้อจำกัด คือไม่สามารถนำสินค้าส่งไปยังปลายทางได้โดยตรง และจำเป็นต้องมีการขนส่งทางถนนมาเสริม

กรมทางหลวงชนบทตระหนักถึงข้อจำกัดนี้จึงสนับสนุนโครงการขยายการขนส่งให้ต่อเนื่องยิ่งขึ้น โดยการสร้างถนนสายสถานีรถไฟกุดจิก-บ้านหนองตะโก้ อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 8.300 กิโลเมตร เพื่อรองรับศูนย์บริการตู้ขนส่งสินค้า (Container Yard) ที่สถานีรถไฟกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา





อนาคตสถานีรถไฟกุดจิกจะเป็นศูนย์บริการตู้ขนส่งสินค้าและกระจายสินค้าไปยังภาคต่างๆ ของประเทศและลดต้นทุนของระบบขนส่งให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ถนนสายนี้ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและทำให้การลำเลียงขนส่งสินค้าจากโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมนวนครนิคมอุตสาหกรรมสุรนารี ซึ่งอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา รวมถึงการขนส่งจังหวัดใกล้เคียงสามารถออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ จุดกระจายสินค้าลาดกระบังและแห่งอื่นๆ ให้สะดวกยิ่งขึ้นสามารถลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในระบบขนส่งและยังเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าไทยในตลาดโลก

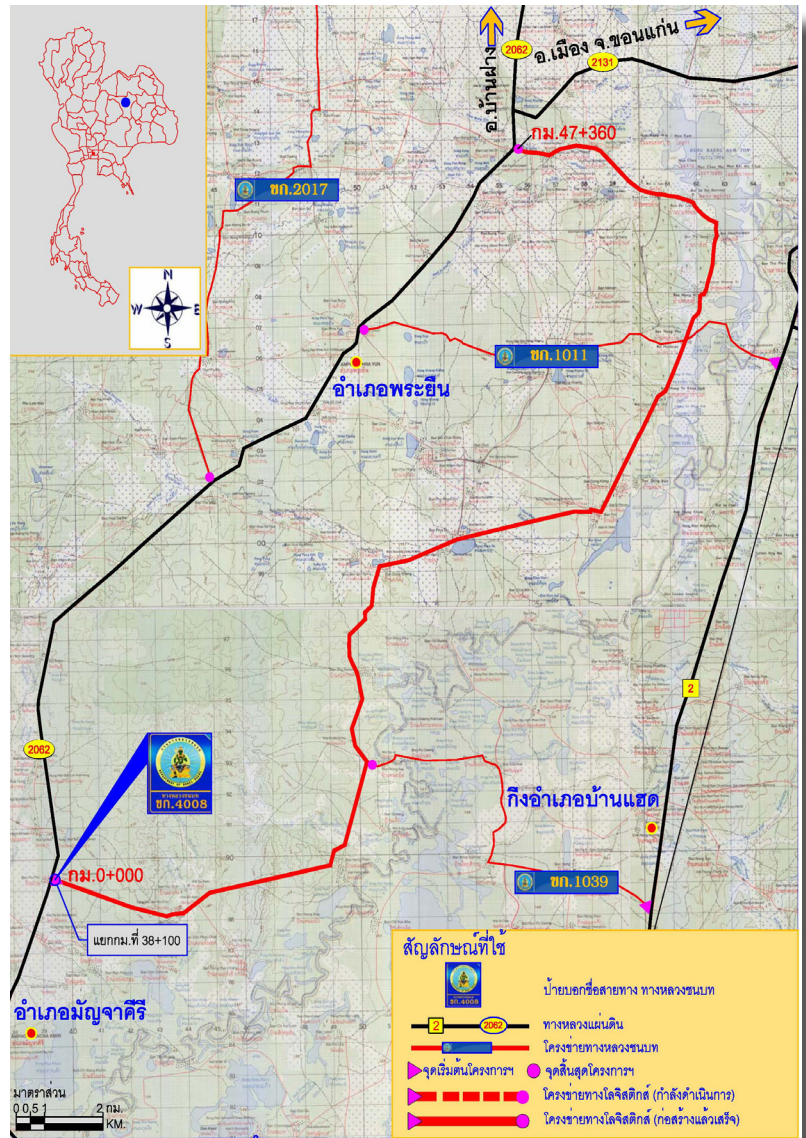
เส้นทางสายเศรษฐกิจ - มัญจาคีรี

บก.4008 ถนนสายแยกทล. 2062 - บ.เหล่าบาคี อ.มัญจาคีรี จ.ขอนแก่น



เมื่อกระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า เพื่อสามารถรองรับการแข่งขันและเป็นทางเลือกให้กับผู้ค้าได้อีกทางหนึ่ง จึงได้ก่อสร้างศูนย์บริการตู้สินค้า (Container Yard) ขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ โดยในจังหวัดขอนแก่น ก่อสร้างสถานีรถไฟท่าพระ ซึ่งเป็นอีกสถานีหนึ่งที่มีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจรวมของภาคอีสาน ดังนั้นเพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับการพัฒนาสู่ความก้าวหน้าในครั้งนี้กรมทางหลวงชนบท จึงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมเส้นทาง เพื่อให้เป็นเส้นทางสายรองและช่วยสนับสนุนการขนถ่ายสินค้าไปยังศูนย์บริการตู้สินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น





ใช้งบประมาณ 160 ล้านบาท ซึ่งได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดทางจราจรเรียบร้อยแล้ว

การดำเนินงานโครงการก่อสร้างถนนลาดยาง สายแยกทางหลวงหมายเลข 2062 - บ้านเหล่านาดี อำเภออมัญจาคีรี อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก ระยะทางทั้งสิ้น 47 กิโลเมตร

โดยกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการก่อสร้างถนนลาดยาง สายแยกทางหลวงหมายเลข 2062 - บ้านเหล่านาดี อำเภออมัญจาคีรี อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก ระยะทางทั้งสิ้น 47 กิโลเมตร

หลังจากที่กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่งผลให้การพัฒนาเศรษฐกิจ การส่งเสริมภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร รวมถึงความเจริญต่าง ๆ กระจายสู่ชุมชน นอกเหนือจากการใช้เป็นทางสายรองเพื่อสนับสนุนการขนถ่ายสินค้าไปยังศูนย์บริการตู้สินค้าของทางรถไฟแห่งประเทศไทย

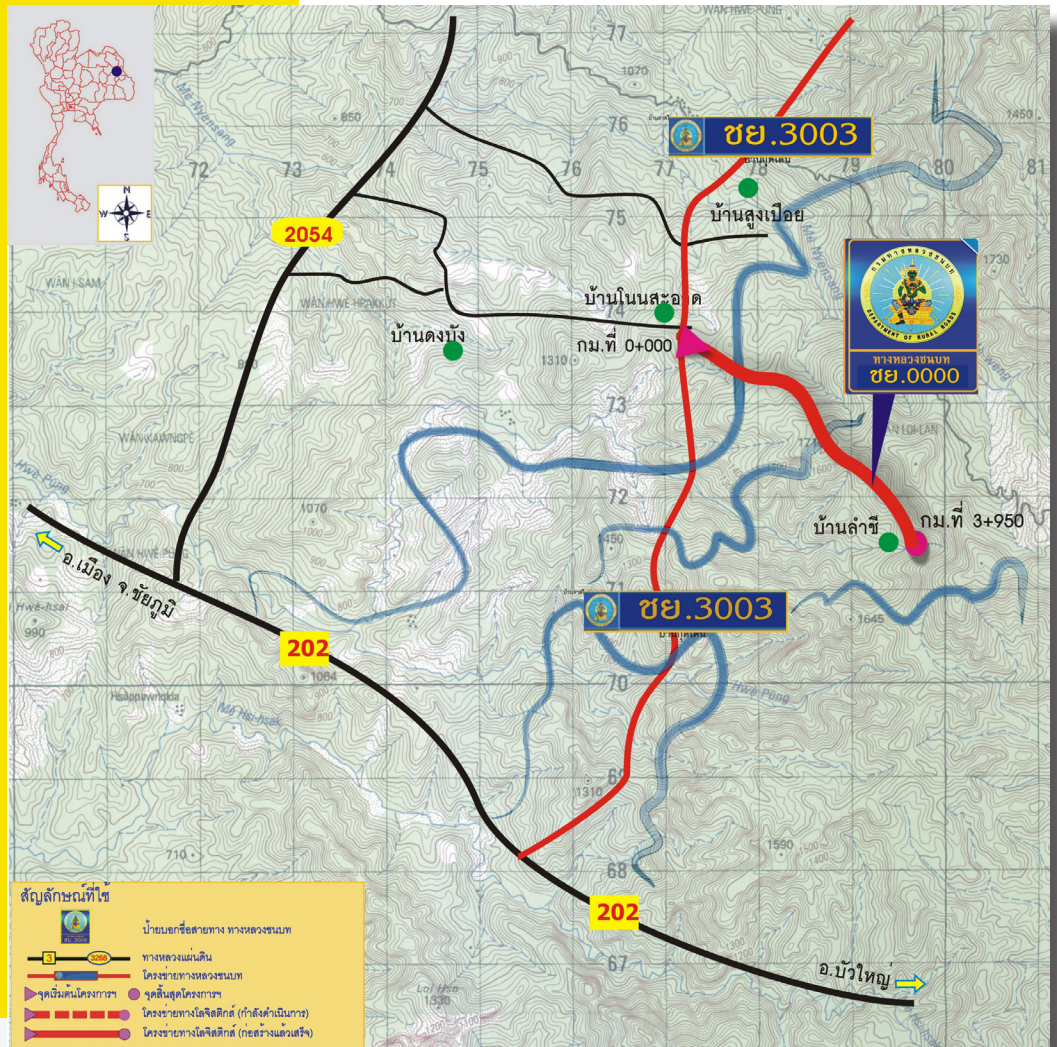
ขยายเส้นทางเชื่อมการเกษตรลำน้ำชี

ถนนสาย บ.โนนสะอาด - บ.ลำชี อ.คอนสวรรค์ จ.ชัยภูมิ



ชัยภูมิ...ถือเป็นจังหวัดหนึ่งซึ่งมีศักยภาพในการผลิตพืชผลทางการเกษตร เนื่องจากจังหวัดชัยภูมิเป็นจังหวัดติดกับลำน้ำชีซึ่งเป็นแม่น้ำสายสำคัญของชาวภาคอีสาน ในการอุปโภคบริโภค การคมนาคมขนส่ง ซึ่งในเรื่องของการคมนาคมขนส่งทางบกที่สามารถเชื่อมถนนสายหลักรวมถึงแม่น้ำสายสำคัญ อย่างสมบูรณ์ เป็นสิ่งที่จะช่วยให้จังหวัดชัยภูมิตลอดจนจังหวัดใกล้เคียงสามารถดำเนินกิจการขนส่งผลิตผลทางการเกษตร อุตสาหกรรม และการประกอบอาชีพได้เป็นอย่างดี





กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการก่อสร้าง ถนนสายบ้านโนนสะอาด - บ้านลำชี อำเภอคอนสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ โดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยางแบบ Asphaltic Concrete กว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร ความยาวทั้งสิ้น 3.950 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถลดระยะทางและเวลาในการขนส่งสินค้าได้โดยสามารถขนถ่ายสินค้าต่อเชื่อมระหว่างจังหวัดชัยภูมิและจังหวัดอื่น ๆ ในเขตภาคอีสานให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวก รวดเร็วและลดต้นทุนได้เป็นอย่างดี

ใช้งบเงินทั้งสิ้น 20,780,000 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2550

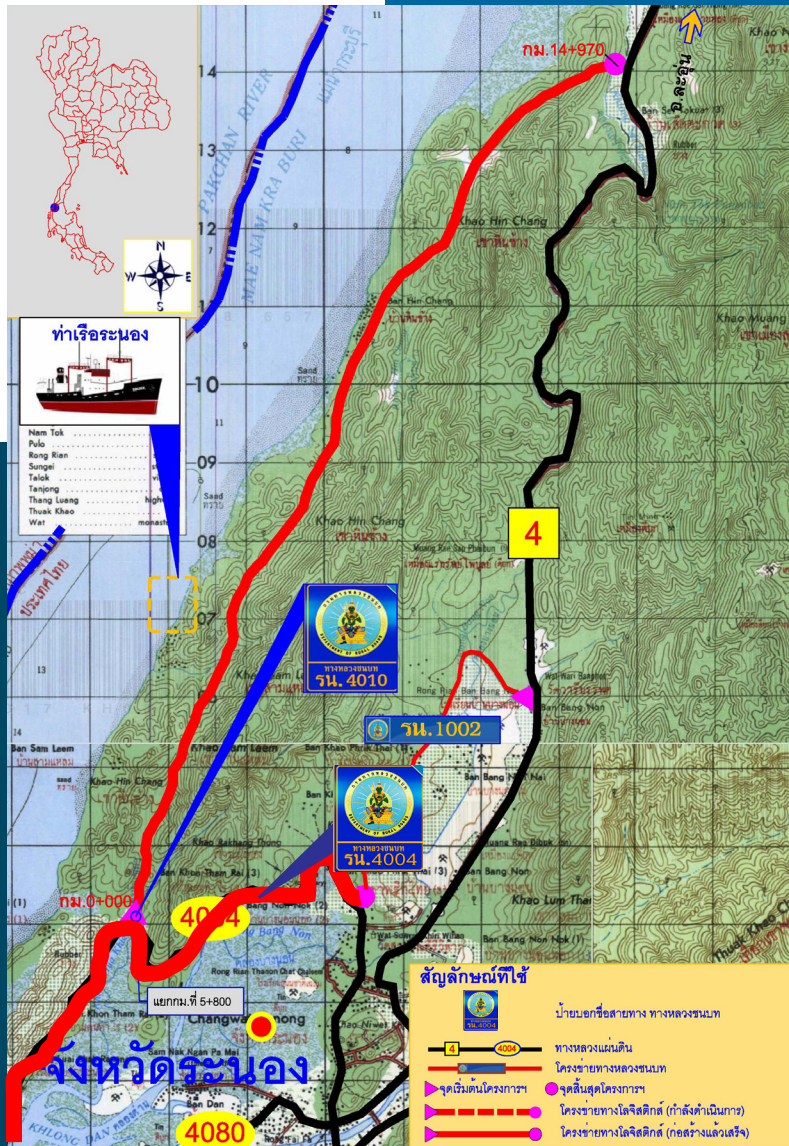
เส้นทางสู่ศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางทะเลอันตามัน

SU.4004 ถนนสาย ทล. 4004 ระนอง – ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง



คณะรัฐมนตรีมีมติ เมื่อ 25 มีนาคม 2546 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย บริหารประกอบการท่าเรือระนอง เพื่อเป็นท่าหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่ง อันตามันของไทย เชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศเอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรป ปัจจุบันท่าเรือระนองมีความสามารถในการรองรับเรือสินค้าขนาด 12,000 เดทเวตตัน การเข้าสู่ท่าเรือระนองมีอยู่ 2 เส้นทาง คือ แยกจากทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาใช้ทางหลวงชนบทหมายเลข รน.4010 และทางหลวงหมายเลข 4004 กรมทางหลวงได้ถ่ายโอนถนนสายนี้ ให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางบอน และ องค์การบริหารส่วนตำบลปากน้ำ ซึ่งองค์การบริหารส่วนตำบลทั้งสองได้ให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4004 เพื่อใช้เป็นเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือระนอง





ท่าเรือระนอง



โดยก่อสร้างเป็นการปรับปรุงโครงข่ายของถนนเข้าสู่ท่าเรือระนอง สายทางหลวงหมายเลข 4004 ระนอง – ปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ให้เป็น ผิวจราจรแบบ Asphaltic Concrete ระยะทาง 8.200 กิโลเมตร การปรับจุดอันตราย (Black Spot) การพัฒนาจุดตัด จุดร่วม ทางแยก และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ปัจจุบันเป็นโครงข่ายทางหลวงชนบทสาย รน.4004

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสมบูรณ์มากขึ้น สอดคล้องกับยุทธศาสตร์จังหวัดระนอง ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทาง ฝั่งอันดามันและเพื่อเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจของนานาชาติ ทั้งนี้เป็นการลดต้นทุนทางด้านการจัดการ Logistics รวดเร็วขึ้น และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจในแง่ ของเวลาการเดินทางที่ลดลง เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและลดอุบัติเหตุ

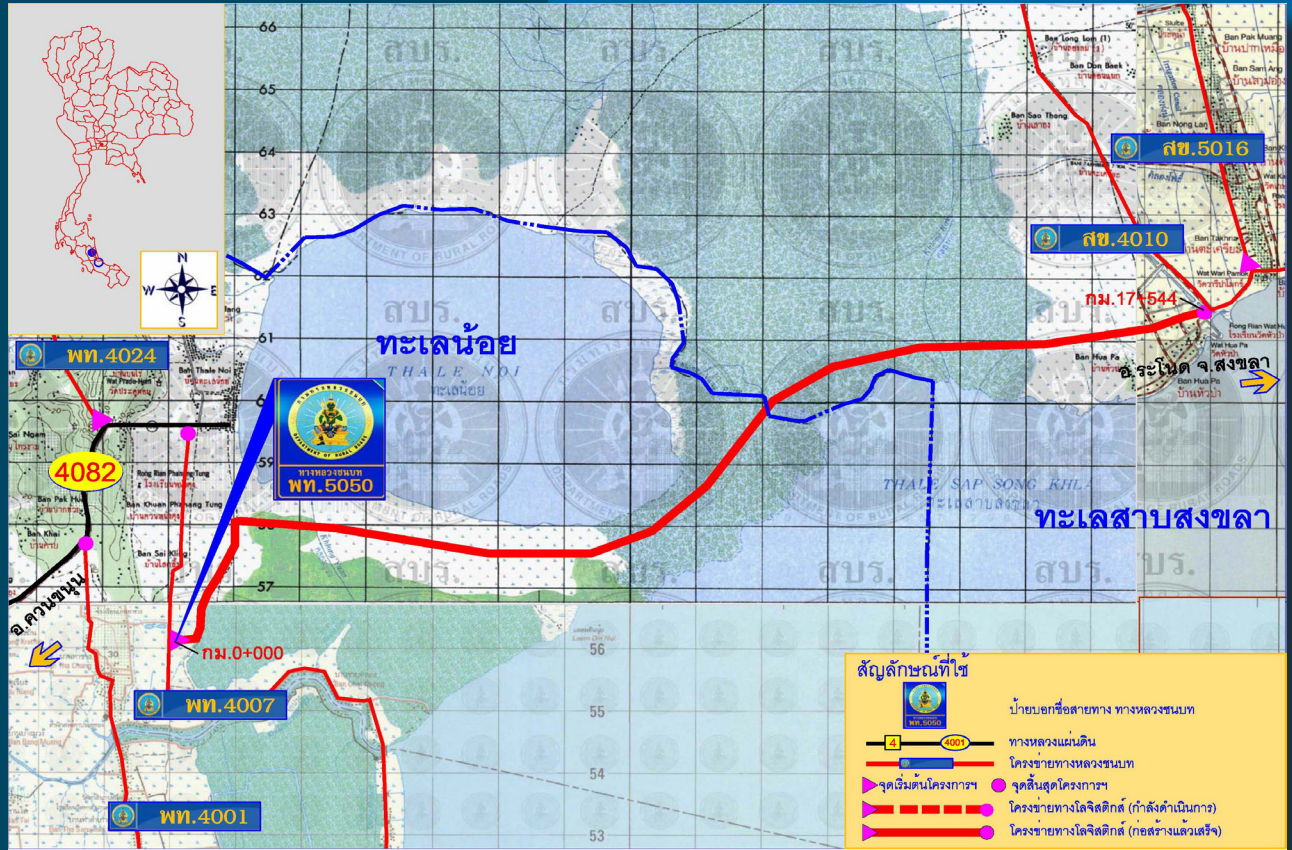
ใช้งบเงินทั้งสิ้น 123,000,000 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2552

เส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พท.5050 ถนนสาย บ.โสกลิ่ง อ.คอนขนุน จ.พัทลุง – บ.หัวป่า อ.ระโนด จ.สงขลา



โลจิสติกส์ถนนสาย พท.5050 โสกลิ่ง - หัวป่า จังหวัดพัทลุง อยู่ในโครงการสะพานเศรษฐกิจ เชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Landbridge) ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Master Plan) ขึ้น ซึ่งได้บรรจุโครงการที่จะสนับสนุนสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Landbridge) ไว้ในยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนแม่บทดังกล่าวและกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแล้ว



ใช้วงเงิน 549,000,000.00 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2549



โดยกรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนจากบ้านไสกลิ่ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ไปสิ้นสุดที่บ้านหัวป่า อำเภอรือไนต์ จังหวัดสงขลา รวมระยะทาง 17.544 กิโลเมตร โดยออกแบบเป็นถนนลาดยางเสมอระดับผิวดิน แต่จะยกระดับเหนือผิวดินในช่วงที่ผ่านป่าพรุ และมีสะพานข้ามคลองเพื่อไม่ให้เกิดขวางทางน้ำที่สำคัญคือช่วยรักษาระบบนิเวศของพื้นที่ให้คงสภาพเดิมมากที่สุด

ถนนสายบ้านไสกลิ่ง-บ้านหัวป่า มีระยะทาง 17.547 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 โครงการก่อสร้างถนนลาดยางบ้านไสกลิ่ง ระยะทาง 5.90 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานคลองยวน ความยาว 140 เมตร ช่วงที่ 2 การก่อสร้างทางยกระดับผ่านป่าพรุและทางน้ำตลาก จาก กม.ที่ 5+900-กม.11+350 ระยะทาง 5.45 กิโลเมตร และช่วงที่ 3 การก่อสร้างถนนลาดยาง จาก กม.ที่ 11+350 บ้านหัวป่า-กม.ที่ 17+547 ระยะทาง 6.197 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองกอก ความยาว 80 เมตร

ถนนสายบ้านไสกลิ่ง-บ้านหัว ป่านับเป็นถนนยกระดับในชนบทสายแรกของประเทศไทยและเป็นสะพานข้ามทะเลสาบที่ยาวที่สุด ช่วยร่นระยะทางลงกว่า 90 กิโลเมตร เอื้อประโยชน์ให้ประชาชนของทั้งสองจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง ได้รับความสะดวกในการเดินทางและขนส่งพืชผลการเกษตรตลอดจนสินค้าอุปโภค-บริโภค อุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องมือทำการเกษตรและอื่น ๆ ทั้งยังประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทำให้เศรษฐกิจของทั้งสองจังหวัดเติบโตขึ้น

เส้นทางสู่ท่าเรือน้ำลึกปากบารา

สต. 3003 ถนนสายท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา (ตอนที่ 1) อ.ละงู จ.สตูล



สตูล...ถือเป็นจังหวัดหนึ่งซึ่งมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นศูนย์เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางเรือที่สำคัญระหว่างประเทศ เนื่องจากอยู่ใกล้เส้นทางเดินเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา จากการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี พบว่าพื้นที่ที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ได้แก่บริเวณชายฝั่งปากคลองปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล นั่นเอง

ซึ่งจะสามารถลดระยะทางและเวลาในการขนส่งสินค้าได้โดยสามารถขนถ่ายสินค้าต่อเชื่อมระหว่างท่าเทียบเรือปากบารากับท่าเรือสงขลา เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าจากฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย มีความสะดวกสบายมากขึ้น โดยผลการศึกษาดังกล่าวเพื่อเป็นการส่งเสริมให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวก รวดเร็ว และลดต้นทุน





(ตอนที่ 1) ใช้งบเงิน 176,800,000 บาท
ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ ปี 2551
(ตอนที่ 2) ขณะนี้อยู่ระหว่างการสำรวจ
อสังหาริมทรัพย์

กรมทางหลวงชนบท ได้พัฒนาถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบพร้อมทั้งตัดถนนใหม่เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองสำหรับขนส่งสินค้าเข้าสู่ท่าเรือจึงได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและก่อสร้างตามโครงการก่อสร้างถนนสายท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน

(ตอนที่ 1) จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างถนนสายท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ได้ดำเนินการปรับปรุงถนนสายทางหลวงชนบทหมายเลข สฎ.3003 เริ่มก่อสร้างจากแยกทางหลวงหมายเลข 416 บริเวณกิโลเมตรที่ 29+897 ไปบรรจบกับทางหลวงชนบทหมายเลข สฎ.6021 รวมระยะทาง 6.782 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นถนนแอสฟัลติกคอนกรีต จำนวน 4 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างข้างละ 7.50 เมตรไหล่ทาง กว้างข้างละ 2.00 เมตร พร้อมเกาะกลางถนนกว้าง 5.00 เมตร ส่วน **(ตอนที่ 2)** ดำเนินการก่อสร้างอีก 2.267 กิโลเมตร

ภายหลังที่กรมทางหลวงชนบท ก่อสร้างแล้วเสร็จซึ่งเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนกับท่าเรือปากบารา ให้เป็นประตูการค้าด้านชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยของประเทศไทยอีกแห่งหนึ่งที่สามารถเชื่อมแนวทางการขนส่งกับท่าเรือสงขลาที่อยู่ฝั่งอ่าวไทย และสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ขณะเดียวกันก็เป็นการเพิ่มความสามารในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศให้ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อีก





สม. 3013 แยก ทอ.3191 – บ.ห้วยปราบ
อ.ป่าซาง จ.เชียงใหม่



รย. 4006 แยก ทล.3143 - บ.หนองสนม
อ.บ้านค่าย จ.ระยอง



กำลังดำเนินการก่อสร้าง



P. 48 ถนนเชื่อม CY สถานีรถไฟวิสัย ที่ชุมพร
โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.41 - บ.วังใหม่ จ.ชุมพร

P. 50 เชื่อมทาง สู่ท่าเรือนาเกลือ ปลุกาศเศรษฐกิจจ.ตรัง
โครงการก่อสร้างถนนสาย บ.บางสัก - ท่าเรือนาเกลือ จ.ตรัง

ถนนเชื่อม CY สถานีรถไฟวิสัย ที่ชุมพร

โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.41 – บ.วังใหม่ จ.ชุมพร

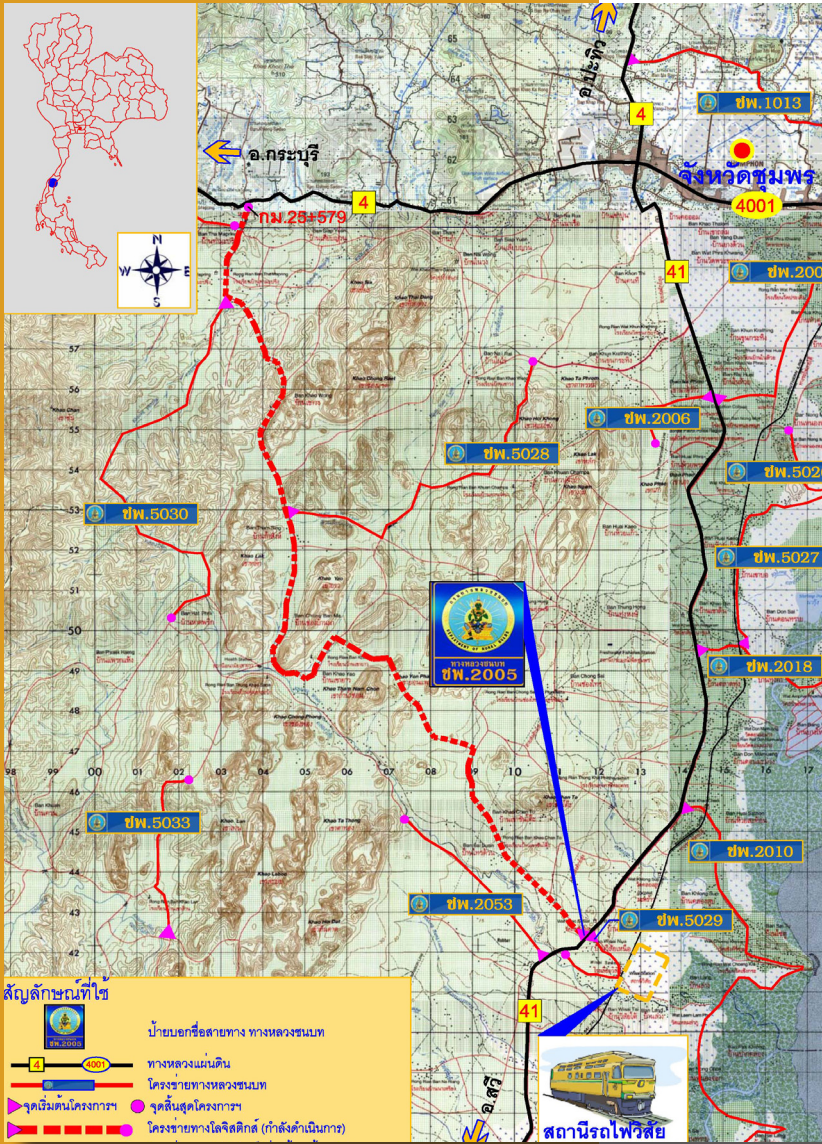


ภาพถ่ายความก้าวหน้าของโครงการ 70 %

จังหวัดระนองได้ประชุมเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเปิดประตูการค้าทางทะเลฝั่งอันดามัน โดยกำหนดจุดที่เหมาะสมในการตั้ง CY ที่สถานีรถไฟวิสัย จ.ชุมพร เพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่งสู่ท่าเทียบเรือระนอง

โดยกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายแยก ทล.41 – บ.วังใหม่ จังหวัดชุมพร ระยะทาง 25.579 กิโลเมตร เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่าง CY ที่สถานีรถไฟวิสัย จ.ชุมพร กับท่าเทียบเรือระนองเพื่อเสริมโครงข่ายการคมนาคมให้สมบูรณ์และสนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistics ให้การขนส่งไปสู่ท่าเทียบเรือระนองสะดวกขึ้น





ภาพถ่ายความก้าวหน้าของโครงการ 70 %



โดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง AC ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร
ไหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร เป็นระยะทางทั้งหมด 25.579 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จนอกจากจะเป็นโครงข่ายเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์
Logistics ให้การขนส่งไปสู่ท่าเทียบเรือระนองสะดวกขึ้นแล้ว ยังเป็นเส้นทางเลี่ยง
เมืองชุมพรสามารถลดปริมาณการจราจรที่ผ่านสี่แยกปฐมพรได้อีกเส้นทางหนึ่ง

ใช้วงเงินทั้งสิ้น 155,000,000 บาท
ขณะนี้ได้ดำเนินการก่อสร้างคืบหน้าไปแล้วกว่า 70 %
คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2552

เชื่อมทางสู่ท่าเรือนาเกลือ ปลุกเศรษฐกิจสร้าง

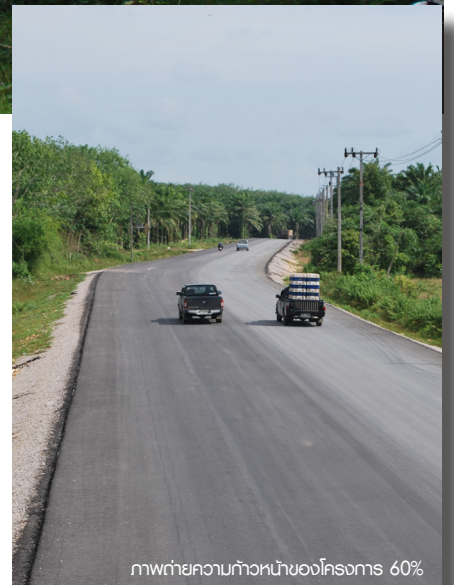
โครงการก่อสร้างถนนสายบ.บางสัก – ท่าเรือนาเกลือ จ. ตรัง



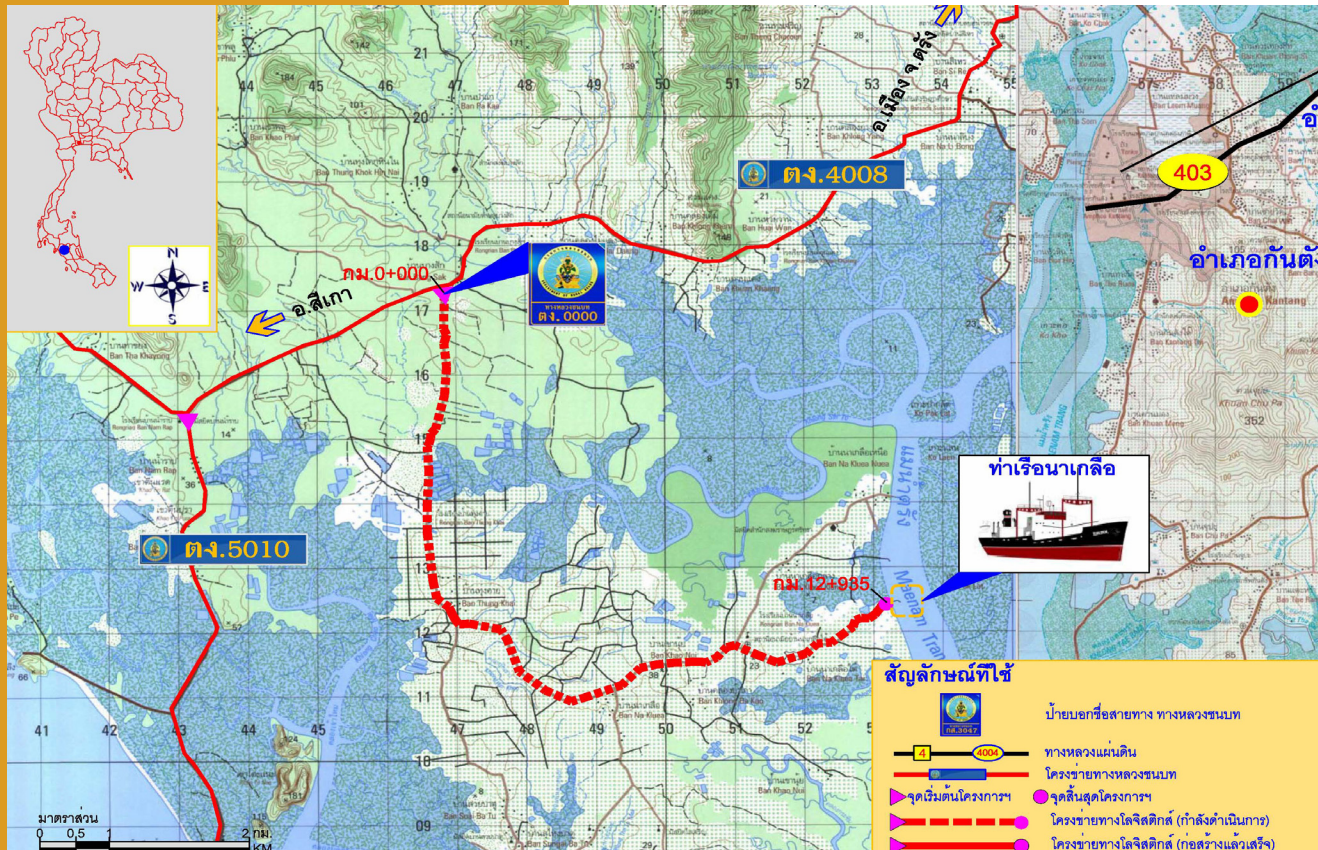
ภาพถ่ายความก้าวหน้าของโครงการ 60%

ที่ผ่านมาในการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศต้องใช้วิธีการบรรทุกคอนเทนเนอร์ ไปยังท่าเรือสงขลา หรือท่าเรือปั้ง ประเทศมาเลเซียเพราะนอกจากจะต้องเดินทางไกลแล้ว ยังเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาด้านการอุบัติน้ำจืดด้วย เพราะในแต่ละวันจะมีรถบรรทุกคอนเทนเนอร์จำนวนมากวิ่งผ่านถนนสายตรง-พัทลุง

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี มีโครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งที่จังหวัดตรัง บริเวณบ้านนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง เพื่อสนับสนุนท่าเรือกันตังเนื่องจากปัจจุบันท่าเรือไม่สามารถให้บริการเพิ่มขึ้นได้ เพราะข้อจำกัดของพื้นที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในบริเวณท่าเรือ ทำให้สินค้าส่วนหนึ่งต้องขนส่งทางถนน ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น ท่าเรือนาเกลือจะเป็นท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง โครงการก่อสร้างถนนสายบ.บางสัก – ท่าเรือนาเกลือ เป็นถนนที่เข้าสู่ท่าเรือนาเกลือ สนับสนุนท่าเรือเอกชน และสนับสนุนนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ ทางทะเล พ.ศ. 2548 - 2552



ภาพถ่ายความก้าวหน้าของโครงการ 60%



ใช้งบเงิน 90,000,000 บาท
คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ประมาณปี 2553

โดยดำเนินการปรับปรุงโครงข่ายของถนนเข้าสู่ท่าเรือนาเกลือให้เป็นผิวจราจรแบบ Asphaltic Concrete ระยะทาง 12.935 กิโลเมตร การปรับจุดอันตราย (Black Spot) การพัฒนา จุดตัด จุดร่วม ทางแยก และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัย ความยาว 12.935 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้เกิดการสิ้นไหลของสินค้าชายฝั่ง ทั้งนี้เป็นการลดต้นทุนทางด้านการจัดการ Logistics เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่ง มีความสมบูรณ์มากขึ้น ทำให้การเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจในแง่เวลาการเดินทางลดลง สนับสนุนนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ. 2548-2552 เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและลดอุบัติเหตุ



เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ปี 2552



- P. 54 ถนนสาย แยก ทล. 3159 - บ.ตรอกมะนาว จ.ตราด (ตอนที่ 1)
- P. 56 ถนนสายแยก ทล.4145 - แยก ทล. 4135 อ.เสนา, คลองหอยโข่ง จ.สงขลา
- P. 58 ถนนสายแยก ทล. 3067 - บ.โนน อ.อรัญประเทศ, วัฒนานคร จ.สระแก้ว
- P. 60 ถนนสาย รย. 3013 แยก ทล. 3191 - บ.ห้วยปราบ อ.ปลวกแดง จ.ระยอง
- P. 62 ถนนสาย ทล.4036 แยก ทล.2009- บ.หนองสามขา อ.หนองกุงศรี จ.กาฬสินธุ์
- P. 64 ถนนสาย ทล. 3047 แยก ทล. 227 - บ.แหลมโนนวิเศษ อ.สหัสขันธ์ จ.กาฬสินธุ์

ถนนสายแยก ทล. 3159 – บ.ตรอกมะนาว อ.เมือง จ.ตราด (ตอนที่ 1)



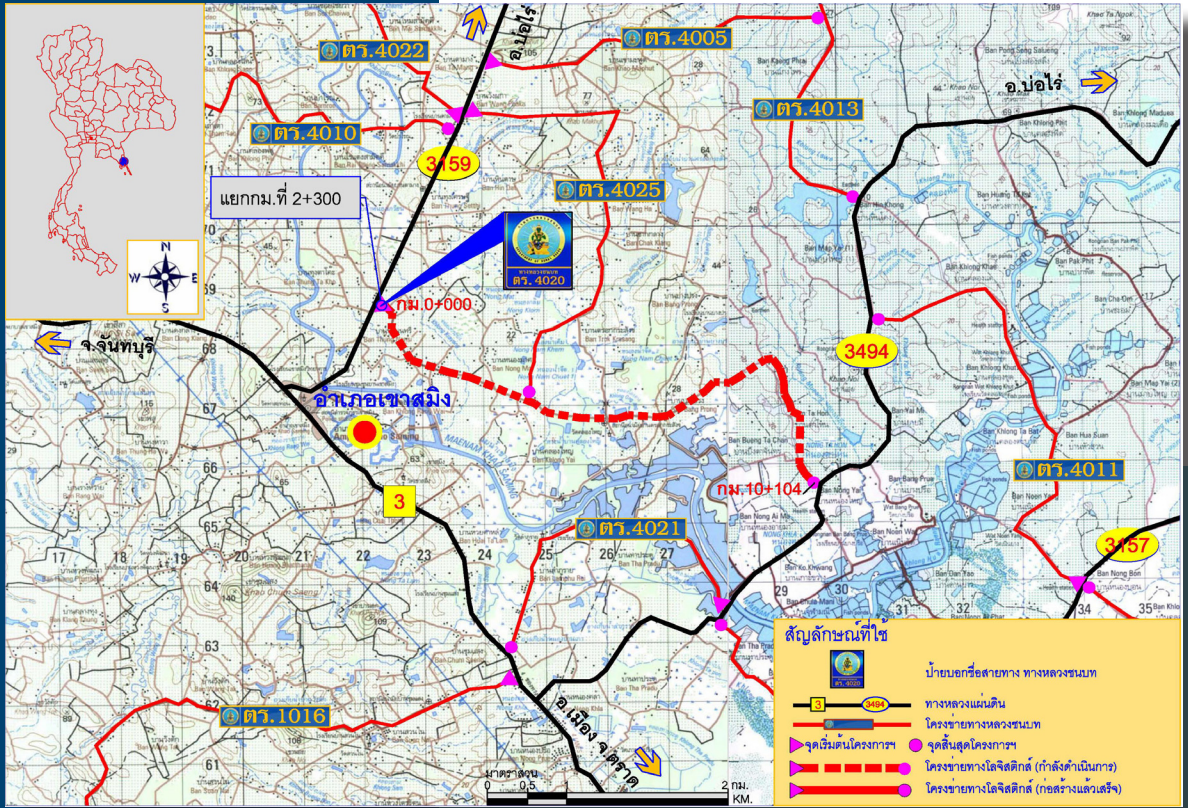
ท่าเทียบเรือบริเวณบ้านหาดเล็ก



บริเวณจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง

จังหวัดตราดสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่จังหวัดพระตะบองของประเทศกัมพูชาได้ทางจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง โดยที่การขนส่งข้ามแดนส่วนใหญ่จะอาศัยท่าเทียบเรือบริเวณบ้านหาดเล็ก เป็นศูนย์กลางในการขนส่งข้ามแดน ส่วนใหญ่จะอาศัยท่าเทียบเรือบริเวณบ้านหาดเล็กเป็นศูนย์กลางในการขนถ่ายสินค้าอย่างไรก็ตาม ในอนาคตเมื่อเส้นทางสาย 48 ใน กัมพูชาเสร็จสมบูรณ์จะมีการกระจายสินค้าจากท่าเทียบเรือบริเวณบ้านหาดเล็กไปเข้าทางจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง ซึ่งจะทำให้เกิดการขนส่งทางบก เพื่อเป็นการรองรับการขนส่งที่เกิดขึ้นไม่ให้เกิดข้อจำกัดเข้าสู่ตัวเมืองตราด จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงสายทางดังกล่าวให้สามารถรองรับการขนส่งที่เกิดขึ้น





ใช้เงิน 85,000,000 บาท
ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในปี 2552



โดยกรมทางหลวงชนบท จะก่อสร้างเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจร กว้างข้างละ 2.50 เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจรและ สิ่งอำนวยความสะดวก รวมระยะทาง 10.104 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าเข้าสู่ชุมชนปรนบ้าน มะม่วงและประเทศกัมพูชา สามารถลดจำนวนรถบรรทุกที่จะต้องวิ่งผ่านตัวเมืองตราด และทำให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยกับการเดินทาง

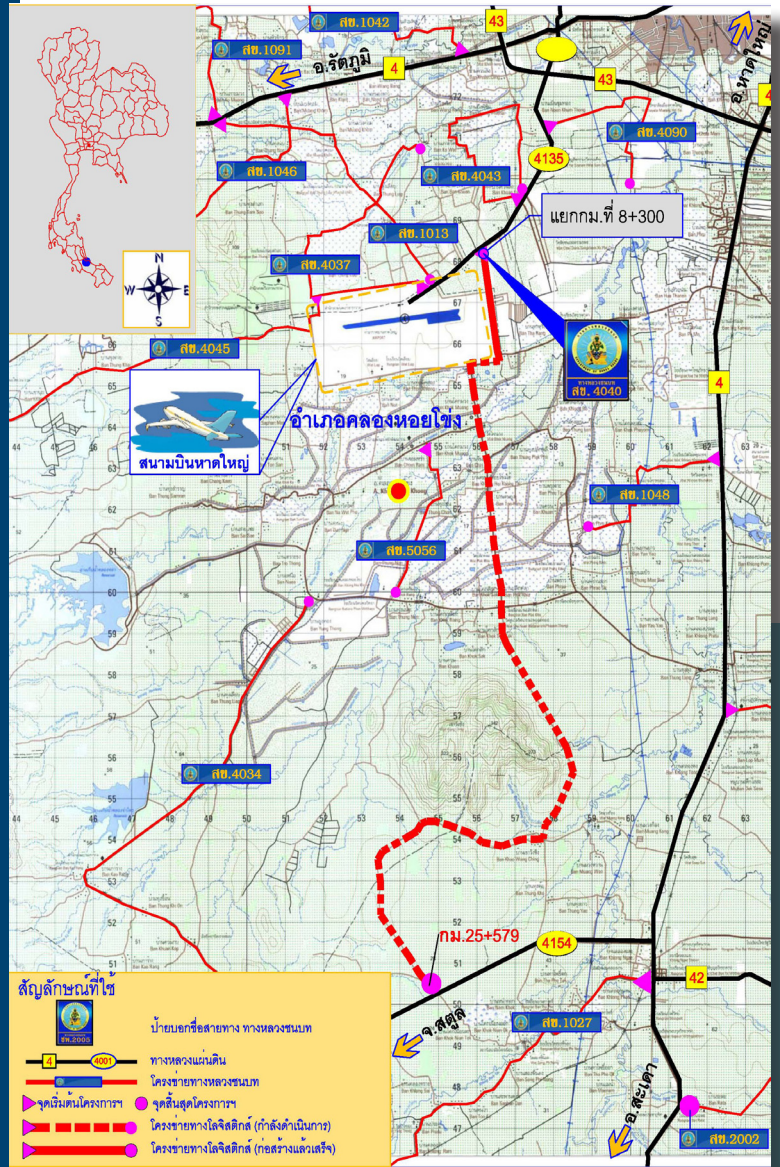
ถนนสาย ทล.4145 แยก ทล.4135 อ.สะเตา, คลองทอยโข่ง จ.สงขลา



ตามที่สภาความมั่นคงแห่งชาติได้กำหนดแนวทางการดำเนินการตามนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ. 2548 – 2552 โดยให้ความสำคัญกับการรักษาผลประโยชน์และความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล เพื่อเป็นกองการดำเนินงานของหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องให้สามารถดำเนินงานของหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องให้สามารถดำเนินงานในภาพรวมอย่างมีเอกภาพและประสิทธิภาพ ซึ่งกรม ได้มีมติเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 9 ส.ค. 2549 โดยมีนโยบายส่งเสริมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและท่าเรือในการขนส่งทางทะเลฝั่งอันดามัน เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบกฝั่งอ่าวไทยโดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตกของภูมิภาคจึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเส้นทางดังกล่าว เพื่อรองรับการขนส่งโดยเชื่อมโยงกับท่าเรือปากบารา



บริเวณท่าเทียบเรือปากบารา



ท่าอากาศยานท่าอากาศยานขนาดใหญ่



สภาพปัจจุบัน

โดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.00 เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมระยะทาง 22.84 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าเข้าสู่ท่าอากาศยานท่าอากาศยานขนาดใหญ่และท่าเรือสงขลาประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ในการเดินทาง สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเวลาเดินทางได้เป็นอย่างดี

ใช้วงเงินทั้งสิ้น 200,000,000 บาท
ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในปี 2552

ถนนสาย ทล.3067 – บ.โนน อัญประเทศ, วัฒนานคร จ.สระแก้ว



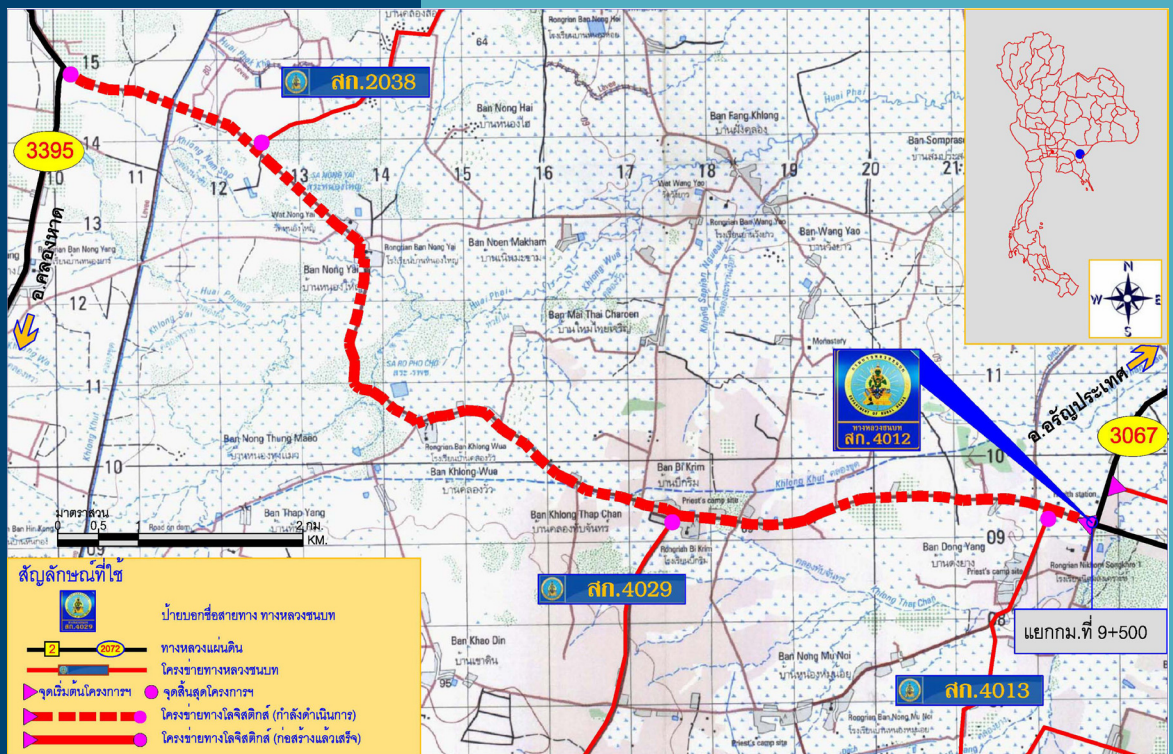
เนื่องจากถนนสาย ทล.3067 เป็นถนนที่เชื่อมต่อเส้นทางระหว่างอำเภอ อัญประเทศกับบ้านหนองปรือ และเชื่อมเข้ากับถนนสาย บ.คลองทับจันทร์ – จุดผ่อนปรนหนองปรือ และยังเป็นถนนสายหลักเชื่อมทางหลวงทลวงเลข 3067 กับทางหลวงหมายเลข 3398 ซึ่งจะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สนับสนุนการค้าชายแดน ไทย – กัมพูชาและยังรองรับการทำ Contract Earning กับประเทศกัมพูชาอีกด้วย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงสายทางดังกล่าวสามารถรองรับการขนส่งที่เกิดขึ้น



บรรยากาศการค้าขาย บริเวณบ้านคลองทับจันทร์
อ.อัญประเทศ จ.สระแก้ว



บริเวณเขาแดนไทย-พม่า นองปรี้อ



กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบโดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.00 เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกรวมระยะทางทั้งสิ้น 15.916 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าเข้าสู่จุดผ่อนปรนหนองและเข้าสู่ประเทศกัมพูชา สนับสนุนการขนส่งสินค้าให้มีความสะดวกในการผ่านแดน ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทาง

ใช้เงินทั้งสิ้น 134,000,000 บาท
ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในปี 2552

ถนนสาย รพ. 3013 แยก ทล.3191 – บ.ห้วยปราบ อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



จากการพัฒนาโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกส่งผลให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดนิคมอุตสาหกรรมมากมาย ทำให้เกิดการขนส่งมากขึ้น มีปริมาณจราจรหนาแน่น เส้นทางที่มีอยู่ปัจจุบันไม่สามารถรองรับได้ทัน ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางและถนนที่แคบทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย ประชาชนผู้สัญจรไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางดังนั้นจึงจำเป็นต้องทำการปรับปรุงเส้นทางดังกล่าว เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าออกสู่ท่าเรือมาบตาพุด, ท่าเรือแหลมฉบัง และทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง





ท่าเรือมาตาพวา



กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบโดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจร กว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมระยะทางทั้งสิ้น 9.905 กิโลเมตร

เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นเส้นทางทางการขนส่งสินค้าเข้าสู่ท่าเรือมาตาพุดและท่าเรือแหลมฉบัง ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

ใช้งบเงินทั้งสิ้น 73,500,000 บาท
ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในปี 2552

ถนนสาย กส. 4036 แยกทล.2009 – บ.หนองสามขา อ.หนองกุงศรี จ.กาฬสินธุ์



ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดกาฬสินธุ์ ด้านการค้าการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมเพื่อส่งเสริมภาคเกษตรกรรมที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ เช่นผลผลิตจากอ้อย มันสำปะหลัง ข้าวและอื่นๆ ให้สามารถขนส่งผลผลิตได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และประหยัด ซึ่งปัจจุบันเส้นทางสายนี้ยังเป็นผิวจราจรลูกรังแคบ เป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เอื้อต่อการค้า การลงทุนในภาคเกษตรกรรมอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว



แพขนานยนต์ บริเวณ อ่างเก็บน้ำลำปาว



กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบโดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจร กว้าง 7.00 เมตร ไหลทางข้างละ 2.50 เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมระยะทางทั้งสิ้น 10.890 กิโลเมตร

เพื่อเชื่อมต่อโครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาวและโครงการ East - West Economic Corridor ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ ลดต้นทุนในการเดินทาง ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

ใช้วงเงินทั้งสิ้น 86,300,000 บาท
ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในปี 2552

ถนนสาย กส. 3047 แยกทล.227 – บ.แหลมโนนวิเศษ อ.สหัสขันธ์ จ.กาฬสินธุ์



ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดกาฬสินธุ์ ด้านการค้า การลงทุน ในภาคอุตสาหกรรมเพื่อส่งเสริมภาคเกษตรกรรมที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ เช่นผลผลิตจากอ้อย มันสำปะหลัง ข้าวและอื่นๆ ให้สามารถขนส่งผลผลิตได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และประหยัด ซึ่งปัจจุบันเส้นทางสายนี้ยังเป็นผิวจราจรลูกรังแคบ เป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เอื้อต่อการค้า การลงทุนในภาคเกษตรกรรมอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว



แพขนานต์ บริเวณ อ่างเก็บน้ำลำปาว



กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบโดยก่อสร้างเป็นถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจร กว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.50 เมตร พร้อมเครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมระยะทางทั้งสิ้น 7.635 กิโลเมตร

เพื่อเชื่อมต่อโครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาวและโครงการ East - West Economic Corridor ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ ลดต้นทุนในการเดินทาง ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

ใช้งบเงินทั้งสิ้น 71,200,000 บาท
ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในปี 2552





ตจ. 5010 - ทำเรือขนาดเล็ก อ.กันตัง จ.ตรัง

โครงการที่อยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบ/ สำรวจสิ่งทามิทรพย์ / จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและศึกษา วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



สำรวจรูปแบบ จำนวน 12 สายทาง

| | |
|---|----------------------------|
| 1 สายเทพราช - เทพารักษ์ จ.สมุทรปราการ | ระยะทาง 14.500 กม. |
| 2 สาย นย.3001 แยกทางหลวงหมายเลข 305 - บ.บางน้ำเปรี้ยว จ.นครนายก | ระยะทาง 33.473 กม. |
| 3 สาย นย.2005 แยกทางหลวงหมายเลข 33 - บ.คลอง 33 จ.นครนายก | ระยะทาง 10.250 กม. |
| 4 สาย ฉบ.3001 แยกทางหลวงหมายเลข 314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา | ระยะทาง 20.039 กม. |
| 5 สาย นย.3007 แยก ทล.305-บ.คลอง 33 จ.นครนายก | ระยะทาง 18.502 กม. |
| 6 สาย นย.4009 แยก ทล. 3369 - บ.พร.อาจารย์ จ.นครนายก | ระยะทาง 12.648 กม. |
| 7 สายแยก ทล.1098 - แยก ทล.1อ.เมือง จ.เชียงราย | ระยะทาง 27.000 กม. |
| 8 สาย ถนนพื้งเมืองรวมเชียงราย (จ3) - ถนนวงแหวนพื้งตะวันตก (ด้าน ใต้) อ.เมือง จ.เชียงราย พร้อม Overpass และ Interchange | ระยะทาง 2.000 กม. |
| 9 สายแยก ทล. 348 - บ.ป่าไร่ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว | ระยะทาง 11.800 กม. |
| 10 สายแยก ทล.212 - ท่าแพขนานยนต์ อ.บึงกาฬ จ.หนองคาย | ระยะทาง 1.700 กม. |
| 11 สายแยก ทล. 1021 - บ.แก้วแก้วอ.เทิง, อ.จุน จ.เชียงราย จ.พะเยา | ระยะทาง 39.000 กม. |
| 12 สายช่อง 5 - บ่อนไก่ จ.ชุมพร | ระยะทาง 8.000 กม. |
| รวม | ระยะทาง 198.912 กม. |

สำรวจสิ่งฮาริมทรัพย์ จำนวน 12 สายทาง

| | |
|--|---------------------------|
| 1 สายเลี่ยงเมือง บ.ทุ่งเสียว - บ.สันป่าตอง - บ.หางดง (ตอนที่ 2) จ.เชียงใหม่ | ระยะทาง 13.800 กม. |
| 2 สายแยก ทล. 7 - บ.หนองกระศรีม อ.เมือง จ.ชลบุรี พร้อมทางแยกต่างระดับ 1 แห่ง | ระยะทาง 4.983 กม. |
| 3 สายแยก ทล. 7 - บ.คิมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จ.ชลบุรี พร้อมทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง | ระยะทาง 8.486 กม. |
| 4 สายเชื่อม ทล. 1129 -ทล.1098 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย | ระยะทาง 14.100 กม. |
| 5 สายเชื่อม จ.3 - วงแหวนตะวันตก (ด้านเหนือ) อ.เมือง จ.เชียงราย | ระยะทาง 11.446 กม. |
| 6 สายแยก ทล. 24 - สถานีรถไฟอุดจิก อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา | ระยะทาง 12.530 กม. |
| 7 สะพานข้ามทางรถไฟ สาย ทล.3 - บ.ชากแง้ว อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี | ระยะทาง 1.000 กม. |
| 8 สะพานข้ามทางรถไฟ สาย ทล.3 - บ.เขาเชิงธรรย์ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี | ระยะทาง 0.973 กม. |
| 9 สะพานข้ามทางรถไฟ สาย ทล. 3 - บ.ท่า อ.เมือง จ.ชลบุรี | ระยะทาง 1.006 กม. |
| 10 สายเข้าท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา (ตอนที่ 2) อ.ส.จ. จ.สตูล | ระยะทาง 2.267 กม. |
| 11 สาย ฉบ.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา | ระยะทาง 20.039 กม. |
| 12 สาย นย.2005 แยก ทล.33 - บ.คลอง 33 จ.นครนายก | ระยะทาง 10.250 กม. |
| รวม | ระยะทาง 98.580 กม. |

จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 9 รายการ

| | |
|--|---------------------------|
| 1 สายเสียดเมือง บ.ทุ่งเสียว - บ.สันป่าตอง - บ.ทางดง(ตอนที่ 2) อ.ทางดง อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่ | ระยะทาง 13.645 กม. |
| 2 สายแยก ทล.7 - บ.หนองกระเสริม อ.เมือง จ.ชลบุรี พร้อมทางแยกต่างระดับ 1 แห่ง | ระยะทาง 4.983 กม. |
| 3 สายแยก ทล.7 - นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จ.ชลบุรี พร้อมทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง | ระยะทาง 8.486 กม. |
| 4 สายเชื่อม ทล.119 - ทล.1098 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย | ระยะทาง 14.100 กม. |
| 5 สายเชื่อม จ.3 - วงแหวนตะวันตก อ.เมือง จ.เชียงราย | ระยะทาง 11.446 กม. |
| 6 สายแยก ทล.24 - สถานีรถไฟหุดจิก อ.สูงเม่น จ.นครราชสีมา | ระยะทาง 12.536 กม. |
| 7 สายแยก ทล.24 - สถานีรถไฟ สาย ทล.3 - บ.ชากแง้ว อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี | ระยะทาง 1.000 กม. |
| 8 สะพานข้ามทางรถไฟ สาย ทล. 3 - บ.เขาจรดรอย อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี | ระยะทาง 0.973 กม. |
| 9 สะพานข้ามทางรถไฟ สาย ทล.315 - บ.เก่า อ.เมือง จ.ชลบุรี | ระยะทาง 1.006 กม. |
| รวม | ระยะทาง 81.932 กม. |

สำรวจออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 8 สายทาง

| | |
|---|----------------------------|
| 1 สาย สป.4002 แยก ทล.3344 - บ.บางพลีใหญ่ จ.สมุทรปราการ | ระยะทาง 7.934 กม. |
| 2 สาย บร.4057 แยก ทล. 1020 - บ.ดอนมหาวัน อ.เชียงของ จ.เชียงราย | ระยะทาง 10.000 กม. |
| 3 สาย บร.4014 แยก ทล.1020 - บ.แก่นใต้ อ.เชียงของ จ.เชียงราย | ระยะทาง 8.300 กม. |
| 4 สาย จบ.4006 แยก ทล.3277 - บ.ตาพราย อ.มะขาม, ชลุม จ.จันทบุรี | ระยะทาง 38.300 กม. |
| 5 สายทางอ้อมเมืองอรัญประเทศด้านใต้ (แยก ทล.33 - ด้านฟาร์มแดน บ.คลองลึก) อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว | ระยะทาง 10.00 กม. |
| 6 สาย ตร.4011 แยก ทล.3157 - บ.เขาน้อย อ.เมือง จ.ตราด | ระยะทาง 8.300 กม. |
| 7 สาย ปท.3004 แยก ทล.305 - ส.ลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จ.ปทุมธานี | ระยะทาง 10.391 กม. |
| 8 สาย บร.4049 แยก ทล.1129 - บ.ดอนงาม อ.เชียงแสน, ดอยหลวง จ.เชียงราย | ระยะทาง 14.400 กม. |
| รวม | ระยะทาง 113.625 กม. |

ค่าจ้างที่ปรึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 8 สายทาง

| | |
|---|----------------------------|
| 1 ถนนสายแยก ทล.1129 – แยกทล.1098 อ.เวียงแสน จ.เชียงราย | ระยะทาง 14.100 กม. |
| 2 ถนนสายแยก ทล.1098 – แยก ทล.1 อ.เมือง จ.เชียงราย | ระยะทาง 27.000 กม. |
| 3 ถนนสาย ๗๘.3001 แยก ทล.314 – ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา | ระยะทาง 20.039 กม. |
| 4 ถนนสาย นย.2005 แยก ทล.33 – บ.คลอง 33 จ.นครนายก | ระยะทาง 10.250 กม. |
| 5 ถนนสาย ทล.1021 – บ.กึ่งแก้ว อ.เทิง, จุน จ.เชียงราย, พะเยา | ระยะทาง 39.000 กม. |
| 6 ถนนสาย นย.3001 แยก ทล.305 – บ.บางน้ำเปรี้ยว จ.นครนายก | ระยะทาง 33.473 กม. |
| 7 ถนนสายแยก ทล.348 – บ.ไร่ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว | ระยะทาง 11.800 กม. |
| 8 ถนนสายเทพาราช – เทพารักษ์ จ.สมุทรปราการ | ระยะทาง 14.500 กม. |
| รวม | ระยะทาง 170.162 กม. |



ภาคผนวก

- บทสัมภาษณ์ นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์
ปลัดกระทรวงคมนาคม ส่วนหนึ่งในนิตยสาร
CONTRACTORS' คอลัมน์ COVER STORY ฉบับประจำเดือน
กรกฎาคม - สิงหาคม 2552 หน้า 69-74
- พันธกิจในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทาง
หลวงชนบท





COVER STORY
นอัสบนัสนัม

ไทยเข้มแข็ง ก่อสร้างเข้มขัน อนาคต 3 ปีข้างหน้า

สุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์
ปลัดกระทรวงคมนาคม

แผนงานการพัฒนาโลจิสติกส์ประเทศ

สุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ ปลัดกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า กระทรวงคมนาคมมีภาระหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนาโครงสร้างการคมนาคมขนส่งของประเทศหรือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในส่วนการเตรียมพร้อมโลจิสติกส์ในประเทศ ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ กระทรวงมีแผนงานและเสนอแผนนี้ไปอยู่ในแผนพัฒนางบประมาณราว 6 แสนล้านบาท

งานปี 2552 ดำเนินการแล้ว ส่วนงานปี 2553-2555 งบประมาณส่วนนี้ ไปอยู่ในแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศระยะที่ 2 หรือ SP 2 ตอนนี้อยู่ที่ออกท่าทาง ทวก. กู้เงิน 4 แสนล้านบาท และ พรบ. กู้เงิน 4 แสนล้านบาท รวมเป็น 8 แสนล้านบาทออกมาแล้ว ที่มาของเงินมีแล้ว เชื่อว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศจะเดินหน้าต่อไปได้

โครงการบูรปรอมต่างๆ กระจายไปอยู่ในหน่วยงานหลักๆ คือกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ทางรฟท. ก็มีโครงการทางรถไฟรางคู่ ซึ่งตอนนี้ทำจาก ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ และรถไฟรางคู่จะมีเพิ่มในปี 2553 จากฉะเชิงเทรา-แก่งคอย บรรจุในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ 2 แล้ว มีระยะเวลาประมาณ 3 ปีใช้ประมาณราวหมื่นล้านบาท เส้นทางแปดริ้ว-แก่งคอย ระยะทางราว 106 กิโลเมตร คาดว่าการก่อสร้างเริ่มต้นได้ปี 2553 ขณะที่กระทรวงคมนาคมกำลังทำมาสเตอร์แพลนร่างทั่วประเทศ เมื่อทำเสร็จการทำรางคู่ก็จะเดินไป และได้ศึกษาไปพร้อมกันว่า ส่วนไหนทำสแตนดาร์ดเกท ตรงไหนทำมิตเดิ้ลเกท

ตอนนี้ในส่วนของเส้นทางฉะเชิงเทรา-แหลมฉบังยังเป็นรางกว้างเมตรเดียว ส่วนรางมาตรฐานเราศึกษารองรับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงซึ่งเน้นเรื่องการขนคน จากกรุงเทพฯ ไปโคราช กรุงเทพฯ เชื่อมภาคใต้ ภาคเหนือ อันนี้อยู่ในการศึกษาอยู่ ส่วนแหล่งเงินทุนนั้น ทางเงินสนใจมาลงทุนด้านนี้

เรื่องรถไฟต้องย้ำว่า รถไฟของเรานั้น ปัจจุบันไม่ได้มีการซ่อมแซมมานาน สภาพรางหมดอายุ รับน้ำหนักไม่ได้มาก ไม้หมอน คันทางมันเคลือบผิว ไม่แข็งแรง เวลารถไฟวิ่งไปเหมือนม้าโยก โยกไปโยกมา ทำให้วิ่งเร็วก็ไม่ได้ เกิน 30-40 กิโลเมตรต่อยกก็ตกราง

เรื่องนี้กระทรวงนั้นให้รถไฟซ่อมแซมซึ่งทางรถไฟเองก็พยายามผลักดันให้มีการซ่อมแซมมาตลอด แต่ยังไม่ได้งบประมาณ คราวนี้คาดว่าใช้งบประมาณตามแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ ที่มีโครงการปรับปรุงทางรถไฟหลายๆ โครงการ

โดยงบประมาณในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ กำหนดไว้ โดยในช่วงที่รัฐบาลออกพรก. และพรบ. รวมเป็นเงิน 8 แสนล้านบาทนั้น โครงการที่เสนอไปได้เงินงบประมาณครบเลย รถไฟมีเรื่องของงบการปรับปรุงทาง 3 ปี งบประมาณ 1.5 หมื่นล้านบาท ปรับปรุงช่วงแก่งคอย-แก่งเสือเต้น-สุรนารายณ์-บัวใหญ่ 308 กม. ชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย 278 กม. ต้นนี้อยู่ในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่สองของรัฐบาล

นอกจากนี้ยังมีการจัดหาโบกี้โดยสารใหม่ จัดหารถเคื่องจักร เพื่อพัฒนารถไฟให้เป็น Supporting logistic ได้จริงๆ



แผนนี้เดินหน้าได้ เป็นเรื่องการพัฒนาโครงการพื้นฐาน ไม่เกี่ยวกับการบริหารจัดการ

นอกจากนี้มีการเตรียมแผนการสร้างรถไฟรางคู่ไปภาคอีสาน และศึกษาอยู่ว่าจัดทำเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่นอาเซียนมีหนองคาย-แหลมฉบัง เพราะต้องขนส่งสินค้า แข่งขันท่าเรือต่าง เส้นทางคือ แปดริ้ว-แก่งคอย เป็นเส้นทางสร้างใหม่ รองรับขนส่งสินค้ามาที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนทางรถไฟเพื่อเชื่อม เส้นทาง R3 ตอนนี้อยู่กำลังศึกษาอยู่ แนวเส้นทางรถไฟกำหนดจากภาคอีสานถึง อ.เชียงของ จ.เชียงราย ซึ่งกำลังศึกษาอยู่ จะผ่านเชียงใหม่หรือไม่ ส่วนแผนพัฒนาการเส้นทางรถไฟตามข้อตกลงอาเซียนยังคงไว้

เดินทาง-ระบบขนส่งมวลชน

งบประมาณการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนคนนั้น โครงการเกือบทั้งหมดรัฐบาลจัดไว้ไปอยู่ในแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ 2 ตอนนี้อยู่ที่แน่นอนสายสีแดง เส้นบางซื่อ-ตลิ่งชันกำลังสร้าง เส้นบางซื่อ-รังสิตประกวดราคาคาดว่าดำเนินการก่อสร้างได้เร็วๆ นี้ เป็นงานในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ส่วนรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง เส้นสายสีม่วงเปิดของแล้ว ต่อไปเป็นสายสีน้ำเงิน เส้นสายสีเขียวส่วนต่อขยายจากหมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา และเส้นสีเขียวจากแจ้งไปสมุทรปราการ

นอกจากนี้เราเห็นว่าถนนแจ้งวัฒนะนั้น เมื่อศูนย์ราชการเปิดแล้ว ปัญหาการจราจร



ตรงนี้มานาน คิดว่าจะผ่านเรื่องการศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการท่าเรือที่ปากบารา จังหวัดสตูล ผังทะเลอันดามันเป็นโครงการสร้างท่าเรือนำลิขนสงสินค้า การพัฒนาท่าเรือนี้ กับโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทยนั้นในที่สุดก็ปรับเข้าด้วยกัน ซึ่งเรื่องการทำท่าเทียบเรือฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทยนั้นทางดูไปให้เงินสนช. ศึกษาความเป็นไปได้ เป็นแบบเงินให้เปล่า และอยู่ระหว่างการศึกษา

แนวคิดคือ สร้างให้มีท่าเรืออยู่สองฝั่งให้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้า มีท่าเรือรับน้ำมันโดยตรง โดยขนส่งทางท่อ อาจไปสร้างที่ระดับน้ำลึกเรือน้ำมันมาถ่ายน้ำมันทางท่อไปอีกฝั่งหนึ่ง แนวทางนี้เกี่ยวเนื่องกับการสร้างท่าเรือที่ปากบารา ในส่วนฝั่งอ่าวไทยยังคงอยู่ ตำแหน่งยังกำหนดไม่แน่นอน อาจจะสงขลาหรือลงมาหน่อย

ในส่วนตัวเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขาที่เทิร์นซีบอร์ดนั้น สุดท้ายแล้วต้องมาบูรณาการเข้ากันทั้งหมด ทั้งนี้เพราะการขนส่งน้ำมันทางท่อ ขนส่งสินค้าระหว่างสองท่าเรือ น่าจะต้องมีแนวทางการพัฒนาให้มีมูลค่าเพิ่มกับประเทศไทย อาจกำหนดเป็นเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่

ปลัดกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า "การพัฒนาดังกล่าวยังรอการศึกษา แต่ว่าอยากเห็นในอนาคต เราลงทุนร่วมกับกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ที่มีศักยภาพ เพราะเราทำคนเดียวไม่ได้ การลงทุนครั้งนี้ต้องร่วมกับประเทศที่มีเน็ตเวิร์คมาใช้ประโยชน์ทางท่าเรือ เป็นประเทศที่มีกำลังเรื่องสายการบินเรือก็ตั้งมาลงทุน เมื่อสร้างเสร็จเราเก็บเกี่ยวประโยชน์จากการใช้บริการ ประเทศที่เรามีเครือข่ายการบินเรือ เป็นการค้ำน้ำหนัก เขามาลงทุนเขาได้ประโยชน์จากสินค้าของเขา เราได้ประโยชน์จากการบริการ"

โครงการนี้มีความเป็นไปได้ เพราะมีท่าเรือสองฝั่งและแลนด์บริดจ์ เพิ่มความสะดวกลดต้นทุนค่าการขนส่งลง เมื่อคิดตัวเลขแล้วประเทศที่เกี่ยวข้องเอาเงินมาลงทุนก็สามารถคืนทุนในระยะเวลาไม่นาน ซึ่งในทางธุรกิจสามารถตั้งประเทศที่เกี่ยวข้องมาลงทุนด้วย เรื่องนี้ก็ขึ้นอยู่กับรัฐบาลมองและวางแผนอย่างไร

นอกจากนี้ถ้าพัฒนาระบบการขนส่งตรงนี้ให้สมบูรณ์ ก็สามารถมีโครงการเกิดขึ้น จนอาจพัฒนาเป็นตลาดกลางน้ำมันของภูมิภาคนี้ให้อยู่ที่ประเทศไทย สงขลาอาจกลายเป็นตลาดกลางกำหนดราคาน้ำมัน ทำให้เรามีรายได้จากตรงนี้เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพราะโครงการที่เกิดขึ้นหลังท่าเรือมีมาก ตัวอย่างจากดูไบ เขามีวิสัยทัศน์ที่ดีมาก เมื่อมีท่าเทียบเรือนำลิขน ได้มีการพัฒนาต่างๆ ให้สนับสนุนกันในเรื่องของอุตสาหกรรม ถ้ากำหนดเขตอุตสาหกรรมพิเศษขึ้นมา คนมาลงทุนเพิ่มส่งผลให้เกิดการจ้างงานในบ้านเรา ผลดีขยายเป็นลูกโซ่ เพียงแต่ว่าคนบ้านเรามีหลายแนวคิด เรามีเอ็นจีโอที่คอยดูสิ่งแวดล้อม ในขณะที่อีกกลุ่มหนึ่งดูความเติบโตของเศรษฐกิจ ก็สวนทางกันนิดหน่อย

เรื่องนี้เมื่อมองจากภายนอกมองแบบประชาชนมันมีโอกาสตรงนี้ จะช่วงชิงได้หรือไม่ แต่เมื่อมองจากภาครัฐการออกไปก็เห็นว่าการบินไปสู่จุดนั้นมีอุปสรรคขวากหนามมากมาย ที่ต้องบริหารจัดการแก้ไข ไม่สามารถดำเนินการได้รวดเร็วดังใจนึก



สุวรรณภูมิเฟส 2 ยับย้อภา

การก่อสร้างพัฒนาการขนส่งทางอากาศ มีการพิจารณาทบทวนโครงการสนามบินสุวรรณภูมิเฟส 2 ที่จะสร้างรันเวย์ที่ 3 ทางกระทรวงคมนาคมจะละเอียดว่า เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินชะลอตัวนั้น ต้องทบทวนดูสิ่งที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตว่าจำนวนผู้โดยสารที่ประเมินไว้จะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่ หากไม่มีผลกระทบือนมากนัก โครงการก็เดินต่อไป

การพัฒนาขนส่งทางอากาศของสุวรรณภูมิมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับมักกะสันเทอร์มินัล และรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงมักกะสัน-สุวรรณภูมินั้น การบินไทยตกลงเปิดบริการที่มักกะสันเทอร์มินัล มีการเช็คอินที่นั่น ส่วนสายการบินอื่นๆ แล้วแต่ความพร้อมของเขา เพราะต้องลงทุนรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงก็ตั้งใจเปิดธันวาคม แต่ยังมีปัญหาเรื่องบริษัทลูก กับสภาพให้แก่ไขจัดการ ทั้งนี้เพราะเกี่ยวข้องกับการรับสมัครคนทำงาน การฝึกอบรมและอื่นๆ ส่วนเรื่องการก่อสร้างเสร็จทันไม่มีปัญหา

ส่วนท่าอากาศยานภูมิภาคยังไม่มีการเพิ่มเติมที่ไหน สนามบินที่พัฒนาแล้วให้ดูแลสิ่งที่มีอยู่แล้ว ที่กำลังดำเนินการขยายก็เร่งรัด เช่น สนามบินกระบี่ใกล้เสร็จ

มีการพัฒนาสนามบินเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน มีโครงการขยายสนามบินให้ใหญ่ขึ้นอีกเล็กน้อย โดยขยายรันเวย์อีกสักหน่อย เพื่อให้เครื่องบินขนาดใหญ่ขึ้นอีกนิดลงได้ แต่เครื่องบินใหญ่นั้นไม่ส่งเสริม เพราะเมืองมันเล็กๆ Capacity จำกัด รับคนมากเกินไปไม่ได้ ต้องรักษาธรรมชาติเอาไว้ กล่าวคือหนึ่งดูแลสภาพแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ สมดุลนักท่องเที่ยว มีโซฟามีคนนิยมก็ส่งคนเข้าไปมากๆ ในที่สุดก็เกิดผลเสียกับแหล่งท่องเที่ยว

โครงการก่อสร้างใหม่ปี 2553 ไปอยู่ในงบประมาณกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ 2

กรมทางหลวงชนบท ได้ระดมความคิดเห็นของบุคลากรในองค์กรร่วมกัน กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน ให้สอดคล้องกับนโยบายบริหาร ราชการแผ่นดินของรัฐบาล โดยมีวิสัยทัศน์ ดังนี้

“ พัฒนา เพิ่มคุณค่า เต็มต่อโครงข่ายทางให้สมบูรณ์ อย่างพอเพียงและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน ”

กรมทางหลวงชนบท มีพันธกิจในการพัฒนา และยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาชายแดน การพัฒนาการเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาการจราจร โดยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (By Pass) ทางลัด (Shortcut) รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนพัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย เพื่อให้บรรลุผลตามวิสัยทัศน์และพันธกิจกรมทางหลวงชนบทได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและนอกเพื่อกำหนดกลยุทธ์ และแนวคิดในการบริหารจัดการ 6 ประการ ดังนี้

1. พัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการพัฒนาประเทศ เช่น ก่อสร้างทางเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistics แล้วกว่า 400 กิโลเมตร ยกระดับมาตรฐานทาง โดยก่อสร้างถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยางกว่า 6,900 กิโลเมตร และก่อสร้างทางสนับสนุนยุทธศาสตร์ชายแดน ในพื้นที่ 31 จังหวัดชายแดนกว่า 900 กิโลเมตร
2. เชื่อมต่อโครงข่ายพื้นฐาน และบริการคมนาคมอย่างมีบูรณาการ ได้แก่ ก่อสร้างทางเข้าโครงการพระราชดำริ 200 กิโลเมตร ก่อสร้างทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว 1,600 กิโลเมตร ก่อสร้างสะพานในภูมิภาคเพื่อเชื่อมโยงชุมชน 2 ฟากฝั่งน้ำรวม 500 แห่ง แก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค โดยแบ่งเป็นโครงการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑล เช่น ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม / โครงการวัดนครอินทร์ / โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ด / โครงการก่อสร้างถนนตากสิน เพชรเกษม บรรจบถนนวงแหวนรอบนอกรวมกว่า 70 กิโลเมตร และโครงการแก้ไขปัญหาจราจรในภูมิภาค เช่น ก่อสร้างถนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ รวมทั้งทางลอด ทางข้าม และก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวมในพื้นที่ 55 จังหวัด 110 สายทาง ความยาวกว่า 130 กิโลเมตร
3. บำรุงรักษาทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบ 45,000 กิโลเมตร ให้ไร้หลุมบ่อรวมทั้งปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายต่าง ๆ กว่า 2,300 แห่ง เพื่อให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อีกด้วย
4. ถ่ายทอดความรู้และสนับสนุนแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง โดยให้การฝึกอบรมผู้บริหารและช่างท้องถิ่นกว่า 10 หลักสูตร เช่น หลักสูตรการจัดทำและบริหารโครงการก่อสร้าง / การควบคุมการก่อสร้างทางและสะพาน / การบริหารจัดการระบบงานเครื่องจักรกล / การออกแบบและประมาณราคา / การพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานงานทาง เป็นต้น และมีผู้ผ่านการอบรมแล้วกว่า 13,500 คน
5. ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการกิจกรรม เช่น การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตั้งแต่เริ่มโครงการก่อนการก่อสร้าง กำลังก่อสร้าง และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยยึดถือประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตลอดจนได้จัดตั้งอาสาสมัครทางหลวงชนบท หรือ อส.ทช. ทั่วประเทศ เพื่อช่วยดูแลถนนและแจ้งข่าวความเสียหาย หรือสถานการณ์ภัยพิบัติ และอื่น ๆ ในพื้นที่กว่า 3,000 คน
6. พัฒนาบุคลากร องค์ความรู้ กระบวนการ และวิธีการทำงาน โดยการฝึกอบรมข้าราชการกรมทางหลวงชนบทกว่า 50 หลักสูตร เช่น หลักสูตรการวางแผนกลยุทธ์ การพัฒนาสู่ความเป็นเลิศในด้านการให้บริการประชาชน การบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับต้น เป็นต้น รวมผู้ผ่านการอบรมแล้วกว่า 6,300 คน

ภารกิจของกรมทางหลวงชนบทตามที่กล่าวข้างต้น ล้วนมีส่วนช่วยในระบบเศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตอย่างมั่นคง และส่งผลโดยตรงต่อชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน ทั้งในพื้นที่ชนบทและเมืองอย่างกว้างขวาง ชาวทางหลวงชนบททุกคนต่างมุ่งมั่น จริ่งจังและจริงใจ ร่วมมือกันสรรสร้างให้การเดินทางของประชาชนมีความรวดเร็ว สะดวกปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อเชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ ตลอดไป



ข้อมูลอ้างอิง

- (1) บทสัมภาษณ์ นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ในนิตยสาร CONTRACTORS' คอลัมน์ COVER STORY ฉบับประจำเดือน กรกฎาคม - สิงหาคม 2552 หน้า 69-74
- (2) ร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551
- (3) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 กันยายน 2549
- (4) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 พฤษภาคม 2550
- (5) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- (6) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- (7) โลจิสติกส์ ก้าวอย่างประเทศไทย ในกระแสโลกาภิวัตน์ โดย ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล
- (8) หนังสือ LOGISTICS TIME

หนังสือ เส้นทางขนส่ง..ทางหลวงชนบท LOGISTICS จากภูมิพลิต สู่อุตสาหกรรมโลก

ผู้จัดทำ กรมทางหลวงชนบท พิมพ์ครั้งที่ 1 : สิงหาคม 2552

ที่ปรึกษา

| | |
|----------------------------|--|
| นายวิชาญ คุณาภูลสวัสดิ์ | อธิบดีกรมทางหลวงชนบท |
| นายอาทร เทียนตระกูล | รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท |
| นายพงษ์เดช หวังสิทธิเดช | รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท |
| นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี | รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท |
| นายเทียม เจนงามกุล | ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านบำรุงรักษาทางและสะพาน) |
| นายกฤษเทพ สิมลี | ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทาง |
| นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน | ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน |
| นายธวัช กุลทนันท์ | ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ |

คณะทำงาน

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| นายสมบูรณ์ กนกนภากุล | ผู้อำนวยการสำนักฝึกอบรม | |
| นายสมโภชน์ ฤทธิเดช | หัวหน้ากลุ่มงานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ สำนักฝึกอบรม | |
| ออกแบบรูปเล่ม / เรียบเรียงข้อมูล | นางสาวศุภลักษณ์ บุญพร | เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป (พร.) สำนักฝึกอบรม |
| ออกแบบแผนที่ | นางสาววรรณวรรณ วิเศษโวหาร | ช่างโยธา (พร.) สำนักสำรวจและออกแบบ |
| ถ่ายภาพ | นางสาวศุภลักษณ์ บุญพร | เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป (พร.) สำนักฝึกอบรม |
| | นายวิศรุต อังกูรโรหิต | เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป สำนักฝึกอบรม |

สนับสนุนข้อมูล / ภาพ

| | | |
|-------------------------|--|------------------|
| นายปราโมทย์ ยาหอม | ผู้อำนวยการกลุ่มงานทางหลวงชนบท | สำนักก่อสร้างทาง |
| นายสุรพันธุ์ ไตรรัตน์ | ผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างทางในพื้นที่เฉพาะ | สำนักก่อสร้างทาง |
| นายจุมพล แม้นญาติ | ผู้อำนวยการกลุ่มงานพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่ง | สำนักก่อสร้างทาง |
| นายยงยุทธ เพิ่งเมือง | หัวหน้ากลุ่มงานพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่ง | สำนักก่อสร้างทาง |
| นายธนะชัย ทล่ออภิบาลกุล | ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาโครงข่าย | สำนักแผนงาน |
| นายบุญจ่อม พรหมทอง | วิศวกรโยธาชำนาญการ | สำนักแผนงาน |

ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง โครงการสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ สำนักก่อสร้างทาง

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| นายองอาจ วนจาร์โรจน์ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ |
| นายสำราญ มีล่อง | วิศวกรโยธาชำนาญการ |
| นายสมุห์ ผลาชีวะ | นายช่างโยธาชำนาญงาน |
| นายอนันต์ มีคุณ | นายช่างโยธาชำนาญงาน |
| นายพจ ชันติวรพันธ์ | นายช่างโยธาชำนาญงาน |
| นายพีรพงษ์ วงษ์วีโรชิตี | นายช่างโยธาชำนาญงาน |
| นายอิสสรชนม์ คงช่วย | นายช่างโยธาชำนาญงาน |
| นายศศิวิศว์ เงามสุมาตร | นายช่างโยธาชำนาญงาน |
| นายสมัคร แก่นชัยภูมิ | นายช่างโยธาชำนาญงาน |

LOGISTICS

กรมทางหลวงชนบท พัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง (Network) เพื่อสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำ ทางถนน ทางรางรถไฟ ทางอากาศ เพิ่มความสามารถในการกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศ และการเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก



ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ