

แนวทางการจัดลำดับความสำคัญแผนงานบำรุงรักษาทางหลวง ปี ๒๕๖๗

๑. งานบำรุงกำหนดเวลา (เอกสารแนบ ๒)

- เน้นการบำรุงรักษาทางหลวงตามวงจรอายุการใช้งาน (Life Cycle)
- พิจารณาปริมาณการจราจรและสัดส่วนรถบรรทุกหนัก เพื่อประกอบการพิจารณาความเร่งด่วนของแผนงาน
- งานรหัส ๒๒๒๐๐ ควรมีงานแก้ Soft ไม่เกิน ร้อยละ ๕ ของ พื้นที่ โครงการ และควรมีค่างาน Asphalt Leveling Course ไม่เกิน ร้อยละ ๕ ของค่างาน Asphalt Wearing Course หากมีงานแก้ soft หรืองานปรับระดับมากกว่านี้ ควรเลือกใช้รหัสงานบำรุงพิเศษหรือบูรณะ

๒. งานบำรุงพิเศษและบูรณะ (เอกสารแนบ ๓)

- พิจารณาเส้นทางที่ความเสียหายปรากฏ ข้อมูลสำรวจสภาพทาง เช่น ค่าความขรุขระผิวทาง (IRI) ค่าความลึกร่องล้อ (RUT DEPTH) พื้นที่รอยแตกต่อเนื่อง (CRACKING AREA) เป็นต้น
- วิธีการบำรุงรักษาทางหลวง สอดคล้องและเหมาะสมกับลักษณะความเสียหายที่เกิดขึ้น
- พิจารณาปริมาณการจราจรและสัดส่วนรถบรรทุกหนัก เพื่อประกอบการพิจารณาความเร่งด่วนของแผนงาน
- อาจมีการขยายความกว้างผิวจราจร แต่ทั้งนี้ไม่ให้ก่อสร้างเพิ่มจำนวนช่องจราจร
- มีความพร้อมของพื้นที่ที่จะดำเนินการ ไม่ติดขัดสาธารณูปโภค เมื่อได้รับงบประมาณ
- กรณีงาน Asphalt Hot Mix Recycling
 ๑. ควรดำเนินการในพื้นที่ ๆ ผิวทางเดิมเป็นผิว AC๖๐-๗๐
 ๒. ส่งบันทึกข้อความชี้แจงเหตุผล ที่แสดงถึงความเหมาะสมที่เลือกใช้วิธีการซ่อมแบบ Asphalt Hot Mix Recycling พร้อมแนบแบบฟอร์ม การพิจารณาระดับความรุนแรงของความเสียหายของผิวทาง
- งาน ๒๔๑๐๐ หากมีปริมาณรถบรรทุกหนักมากกว่า ๑๕ คันต่อวัน ควรต้องปูผิวแอสฟัลต์คอนกรีตหนาอย่างน้อย ๑๐ ซม. บนชั้น Recycling
- หากเน้นงาน Full Depth หรือมีค่างาน Full Depth เกินกว่าครึ่งควรใช้งานรหัส ๒๔๒๐๐ ไม่ควรใช้ งานในรหัส ๒๓๔๐๐

๓. งานฟื้นฟูทางหลวง (เอกสารแนบ ๔)

- พิจารณาเส้นทางที่เสียหายหนัก โดยความเร่งด่วนของความเสียหาย ๕ ประเภท เรียงตามลำดับ ดังนี้
 ๑. สะพานขาด/สะพานชำรุด
 ๒. ทางขาด
 ๓. ดินสไลด์/คันทางสไลด์
 ๔. อาคารระบายน้ำชำรุดเสียหาย
 ๕. โครงสร้างทางชำรุดเสียหาย
- เน้นการแก้ไขเชิงบูรณาการ และเชิงป้องกันอย่างยั่งยืน ในจุดที่เกิดเหตุซ้ำซาก ให้มีค่างานเพื่อก่อสร้างทดแทนอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ชำรุดเสียหายจากการเกิดภัยพิบัติได้ แต่ไม่ให้สร้างใหม่เพิ่มเติม

- กรณีมีประกาศพื้นที่ภัยพิบัติ และ/หรือ รายงาน กขภจ. และมีการรายงานข้อมูลผ่านศูนย์บริหารงานอุบัติภัย สำนักบริหารบำรุงทาง ให้บันทึกข้อมูลในรูปแบบฟอร์มแผนงานความต้องการงบประมาณ

๔. งานปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐาน (เอกสารแนบ ๕)

- พิจารณาจากทางหลวงสายรอง ทางหลวงหมายเลข ๔ หลัก ที่มีปริมาณการจราจรต่ำกว่า ๒,๐๐๐ คันต่อวัน ในเส้นทางที่เป็นช่วงปลายของโครงข่าย หรือไม่ได้มีโครงข่ายต่อเนื่องกับโครงข่ายหลัก อยู่ในพื้นที่ห่างไกล หรือ ทางหลวงที่รับมอบจากหน่วยงานอื่นมาแล้ว หรืออยู่ในกระบวนการจะพิจารณาโอนมอบให้หน่วยงานท้องถิ่น เช่น หน่วยงานด้านความมั่นคง หรือ กรมป่าไม้ เป็นต้น
- พิจารณางานปรับปรุงกายภาพทาง โครงสร้างชั้นทางที่ต่ำกว่ามาตรฐานกรมทางหลวง ให้ได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมถึงการปรับปรุงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงของกลุ่มเปราะบางบนถนน เช่นรถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า
- พิจารณางานปรับปรุง “ขยายความกว้างช่องจราจร” เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุชนคอสสะพาน ของกลุ่มเปราะบางบนถนน ได้แก่ รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้าตามภาพตัวอย่าง (กรณีเป็นงานเพิ่มจำนวนช่องจราจรให้เสนอแผนงานสำนักแผนงาน)
- มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐานของประชาชน หรือสนับสนุนการพัฒนาความเข้มแข็งและสร้างความสามารถในการแข่งขันของชุมชนเกษตรกรในพื้นที่ห่างไกล
- พิจารณาจากสายทางที่ขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง มีค่าความขรุขระผิวทาง (IRI) > ๓.๕ โดยพิจารณาจากข้อมูลในระบบ Roadnet



- สามารถทำได้ทุกลักษณะงาน ที่มีลักษณะของงานบูรณะทางหลวงที่มีความเสียหายถึง โครงสร้างชั้นพื้นทางลงไป โดยเป็นการดำเนินการก่อสร้างบนคันทางเดิม ไม่เพิ่มช่องจราจร เป็นงานที่สามารถดำเนินการได้ทันที หลังจากได้รับการจัดสรรงบประมาณ โดยไม่ต้องทำการมีส่วนร่วมของประชาชน และประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

๕. กิจกรรมบำรุงรักษาสะพาน (เอกสารแนบ ๖)

- พิจารณาตามลักษณะความเสียหายของสะพาน ดังนี้
 - รอยต่อ ของสะพานชำรุด
 - ผุกร่อนจนเห็นเหล็กเสริม
 - การทรุดตัวของโครงสร้าง
 - เชิงลาดคอสสะพานเสียหาย

- ส่วนประกอบอื่นๆ เสียหาย เช่น หูช้าง (Wing Wall), แผ่นรองรับคาน (Bearing), แผงกั้นจราจร (Traffic Barrier), ราวสะพาน (Railing), ทางเท้า (Sidewalk), ระบบระบายน้ำ (Drainage) และกำแพงกันดิน (Retaining Wall) เป็นต้น
 - พิจารณางานบำรุงรักษาชิ้นส่วนสะพานที่เสื่อมสภาพตามวงรอบอายุการใช้งาน (Life Cycle)/ซ่อมแซมชิ้นส่วนที่ชำรุดเสียหาย/เสริมกำลังเพิ่มการรับน้ำหนักบรรทุกของสะพาน ทั้งนี้ไม่รวมงานขยายความกว้าง/ต่อความยาว/ทุบรื้อ และสร้างใหม่ทดแทน
 - พิจารณาความปลอดภัยในการใช้งานเป็นสำคัญ
- ๖. โครงการบูรณะโครงสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค (เอกสารแนบ ๗)**
- ทางหลวงหมายเลข ๑ หลัก ๒ หลัก และทางหลวงหมายเลข ๓ หลัก หรือ ๔ หลักที่มีปริมาณการจราจรตั้งแต่ ๘,๐๐๐ คันต่อวันขึ้นไป
 - ทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway : AH)
 - สามารถทำได้ทุกลักษณะงาน ที่มีลักษณะของงานบูรณะทางหลวงที่มีความเสียหายถึง โครงสร้างชั้นพื้นทางลงไป โดยเป็นการดำเนินการก่อสร้างบนคันทางเดิม ไม่เพิ่มช่องจราจร ไม่เพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัย เป็นงานที่สามารถดำเนินการได้ทันที หลังจากได้รับการจัดสรรงบประมาณ โดยไม่ต้องทำการมีส่วนร่วมของประชาชน และประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม
 - เป็นโครงการขนาดกลาง สามารถดำเนินการแล้วเสร็จได้ภายในปีงบประมาณ (๖ เดือน)
- ๗. โครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง (เอกสารแนบ ๘)**
- สถานที่ก่อสร้าง พิจารณาที่ดินสงวนนอกเขตทาง หรือ ที่ดินตั้งอยู่ใกล้เคียงกับสำนักงานแขวงทางหลวง/หมวดทางหลวง หรือ พิจารณาจุดที่ใกล้เคียงตำแหน่งที่ตั้งของจุดบริการตำรวจทางหลวง
 - พิจารณาจุดดำเนินการที่มีศักยภาพจะพัฒนาเป็นจุดจอดพักรถบรรทุก คือ มีจำนวนรถบรรทุกสัญจรในปริมาณมาก
 - พิจารณาจุดที่พบปัญหาการจอดขวางไหล่ทางของรถบรรทุกในปัจจุบัน
 - พิจารณาและกำหนดจำนวนช่องจอดรถบรรทุกตามขนาดของพื้นที่/ ความต้องการของผู้ใช้งาน
- ๘. ภาพรวมการจัดลำดับความสำคัญยุทธศาสตร์งานในระดับสำนักงานทางหลวง และแขวงทางหลวง (เอกสารแนบ ๙)**