



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก สำนักวิศวกรรมยานยนต์ โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๘๖๐๕

ที่ คค ๐๔๑๘.๓/ว. ๐๒๖

วันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๗

เรื่อง สรุปผลการศึกษาพิกัดน้ำหนักบรรทุก และการดำเนินการตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ฯ

เรียน รอก., รอร., รอป., ตรข.ทุกเขต, ผอ. สำนักทุกสำนัก, ผอ. กองทุกกอง, ผสพ.๑,๒,๓,๔,๕ ขสจ.ทุกจังหวัด และ หสข. ทุกสาขา

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำโครงการศึกษาพิกัดน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย โดยได้ดำเนินการจ้างมหาวิทยาลัยนเรศวรเป็นที่ปรึกษา เพื่อทำการศึกษาพิกัดน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย โดยพิจารณาทั้งในด้านวิศวกรรมความปลอดภัย ด้านเศรษฐศาสตร์ ระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งแนวทางในการบังคับใช้กฎหมาย นั้น

ปัจจุบันโครงการศึกษาพิกัดน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวได้ดำเนินการจนเสร็จสิ้นแล้ว โดยสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

๑. ด้านวิศวกรรมโครงสร้างถนน

การออกแบบถนนในประเทศไทยตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. ๒๕๐๐ จะอ้างอิงน้ำหนักบรรทุกตามมาตรฐาน AASHTO ซึ่งเป็นมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และ พ.ศ. ๒๕๕๒ ที่กำหนดให้รถพ่วงทั้งขบวนมีน้ำหนักบรรทุกได้ ๕๐.๕ ตัน ก็มีค่าพิกัดน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าค่ามาตรฐานความปลอดภัยในการรับน้ำหนักของถนนที่ออกแบบไว้แล้ว ดังนั้น หากมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกของรถพ่วงทั้งขบวนเป็น ๕๘ ตัน ก็จะทำให้อัตราส่วนความปลอดภัยของถนนลดลง ประกอบกับปริมาณการจราจรของรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้นมากกว่าที่ประมาณการไว้ ก็จะทำให้อายุการใช้งานของถนนสั้นลงไปอีก ซึ่งหากต้องการให้ถนนมีอัตราส่วนความปลอดภัยและมีอายุการใช้งานตามที่ออกแบบไว้ (ตลอด ๑๕ ปี) ก็จะต้องมีการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงถนน

๒. ด้านวิศวกรรมโครงสร้างสะพาน

สะพานในประเทศไทยมีหลายรูปแบบและมีสมรรถนะในการรับน้ำหนักที่แตกต่างกัน ซึ่งสะพานรุ่นหลัง ๆ (ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘) ได้ถูกออกแบบตามมาตรฐาน AASHTO แต่น้ำหนักบรรทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และ พ.ศ. ๒๕๕๒ นั้น มีค่าน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ออกแบบไว้แต่เดิม ซึ่งจะส่งผลให้อายุการใช้งานของสะพานสั้นลงเช่นเดียวกัน ดังนั้น หากต้องการให้สะพานมีอัตราส่วนความปลอดภัยเป็นไปตามที่ออกแบบไว้เดิมตั้งแต่ต้น ก็จะต้องมีการปรับปรุงเสริมกำลังสะพานหรือสร้างสะพานใหม่ (ในกรณีที่สะพานไม่สามารถเสริมความแข็งแรงได้)

๓. ด้านวิศวกรรมยานยนต์

ปัจจุบันเทคโนโลยียานยนต์ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เครื่องยนต์มีสมรรถนะสูงขึ้น การเพิ่มน้ำหนักบรรทุกทุกอาจมีผลต่อความเร็ว ระยะเบรก ความสามารถในการขึ้นทางชันของรถบ้างแต่ไม่มากนัก ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด และทำให้รถมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นบ้างตามอัตราส่วนน้ำหนักบรรทุกคือ หากมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกร้อยละ ๑ ก็จะทำให้รถมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑ เช่นเดียวกัน

๔. ด้านเศรษฐศาสตร์

ปัจจุบันภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง ซึ่งมีถนนระยะทางมากกว่า ๖๐,๐๐๐ กิโลเมตร และสะพานจำนวนมากกว่า ๑๔,๐๐๐ สะพาน การที่จะทำการเสริมกำลังสะพานและซ่อมบำรุงถนนเพื่อให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรมความปลอดภัย โดยมีอัตราส่วนความปลอดภัยของถนนและสะพานตามมาตรฐานที่ออกแบบไว้ จะต้องใช้งบประมาณทั้งสิ้น ๘๕๖,๐๐๐ ล้านบาท (ตลอด ๑๕ ปี) เพื่อบำรุงและรักษาให้ถนนและสะพานสามารถรับน้ำหนักได้ ๕๐.๕ ตัน ตามพิกัดน้ำหนักตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และ พ.ศ. ๒๕๕๒ และหากจะทำการเพิ่มพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกจาก ๕๐.๕ ตัน เป็น ๕๘ ตัน จะต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นอีก ๑๖๐,๐๐๐ ล้านบาท (ตลอด ๑๕ ปี)

ดังนั้น เมื่อวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ จะพบว่า มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถและระยะเวลาในการเดินทางมีมูลค่าผลประโยชน์น้อยกว่าเงินที่ต้องใช้ในการลงทุนสำหรับการเสริมกำลังของสะพานและการซ่อมบำรุงรักษาถนน ซึ่งอัตราส่วนผลประโยชน์ตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit/Cost Ratio) เท่ากับ ๐.๒๔ ซึ่งสรุปได้ว่า การเพิ่มน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวจึงไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์

๕. ด้านโลจิสติกส์

ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก แม้ว่าภาครัฐจะทำการลงทุนเพื่อทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) แต่การขนส่งทางถนนก็ยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีการแข่งขันค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ไม่เน้นคุณภาพในการบริการแต่กลับไปเน้นการแข่งขันด้านราคาค่าขนส่ง จึงทำให้มีความต้องการที่จะขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยวให้ได้ปริมาณที่มากขึ้น ประกอบกับการประสบปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถ จึงทำให้มีพนักงานขับรถที่ด้อยคุณภาพขาดระเบียบวินัยและจิตสำนึกความปลอดภัย อันเป็นเหตุนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้น

๖. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

มีหน่วยงานราชการหลายหน่วยงานที่ควบคุมกำกับการใช้น้ำหนักบรรทุก แต่มีข้อกฎหมายและบทลงโทษที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งยังขาดความเข้มงวดในการใช้บังคับกฎหมาย โดยยังมีการปล่อยปละละเลยให้มีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดจำนวนมาก และการลงโทษผู้กระทำความผิดก็ยังไม่ครอบคลุมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เช่น ผู้ว่าจ้างและเจ้าของสินค้า เป็นต้น

จากผลการศึกษาโครงการดังกล่าว ที่ปรึกษาฯ ได้สรุปว่า ควรกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และ พ.ศ. ๒๕๕๒ (๕๐.๕ ตัน) เนื่องจากพิกัดน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวก็ทำให้อัตราส่วนความปลอดภัยของถนนและสะพานลดลงจากมาตรฐานการออกแบบไว้เดิมตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว และการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ นอกจากนี้ควรนำมาตรการบังคับใช้กฎหมายมาใช้ อย่างจริงจัง โดยการกำหนดบทลงโทษกับผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถในการบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยให้ มีผลใช้บังคับไปยังผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของสินค้าด้วย เพราะเป็นต้นเหตุที่แท้จริงที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือ เจ้าของรถมีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด รวมทั้งต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เสมอภาคและเป็นธรรม ไม่ควรเลือกปฏิบัติหรือมีข้อยกเว้นกับผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มหนึ่งกลุ่มใด

เนื่องจากผลการศึกษาออกมาในระยะเวลาค่อนข้างกระชั้นชิดกับการสิ้นสุดระยะเวลาการผ่อนผันพิกัดน้ำหนักในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๖ กระทรวงคมนาคมจึงได้มีมติผ่อนผันให้ใช้พิกัดน้ำหนัก รถบรรทุก ๕๔ ตัน ออกไปอีก ๖ เดือน โดยจะสิ้นสุดการผ่อนผันในวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๗ ซึ่งปรากฏ รายละเอียดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ และประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐได้เตรียมความพร้อมในการประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของรถ หน่วยงานภาครัฐได้มีเวลาเตรียมการ เรื่องการบังคับใช้กฎหมายภายหลังสิ้นสุดระยะเวลาการผ่อนผัน และผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของรถได้มีเวลาปรับตัวในการดำเนินการธุรกิจได้

จึงแจ้งมาเพื่อทราบ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ และผู้เกี่ยวข้อง ได้ทราบโดยทั่วกัน



(นายอัมษไธค์ รัตนติลก ณ ภูเก็ต)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน
และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด
หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ
ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๗)

พ.ศ. ๒๕๕๖

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง เห็นสมควรให้แก้ไขเพิ่มเติมประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๐ ง หน้า ๑๙ วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๔๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๒ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๔ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๕ และ

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๖ ดังนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในวรรคสี่ ของข้อ ๒๐/๑ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๐ ง หน้า ๑๙ วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๔๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ความในวรรคสองให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๗ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๗ และตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่งต้องมีน้ำหนัก ยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม”

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความในวรรคสี่ และวรรคห้า ของข้อ ๒๐/๒ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๐ ง หน้า ๑๙ วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๔๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๒ ประกาศ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๔ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและ ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๕ และประกาศผู้อำนวยการ ทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๖ และให้ใช้ความต่อไปนั้แทน

“ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๗ ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่ง ต้องมีน้ำหนัก ยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๘,๐๐๐ กิโลกรัม และตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่ง ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม

ให้ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่ง เมื่อเดินบนสะพานต้องเว้นระยะห่างจากยานพาหนะ ชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ที่เดินร่อยุ่ข้างหน้าไม่น้อยกว่า ๒๐๐ เมตร ทั้งนี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๗ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๗”

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความในข้อ ๒๐/๓ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๐ ง หน้า ๑๙ วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๔๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ และประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๕ และให้ใช้ความต่อไปนั้แทน

“ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูงมี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาหน้า (เพลาที่ ๑ และเพลาที่ ๒) เป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาที่ ๓ และเพลาที่ ๔) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ตัวรถพ่วงชนิดเพลาหน้าและเพลาท้าย เป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางคู่ ตัวรถลากจูงต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนัก ยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ กิโลเมตร ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาไม่เกิน เพลาละ ๑๑,๐๐๐ กิโลกรัม และระยะห่างระหว่างศูนย์กลางเพลาน้ำกับศูนย์กลางเพลาลังต้อง ไม่น้อยกว่า ๔.๓๐ เมตร

ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่ง ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๒,๐๐๐ กิโลกรัม และตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นไป ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม”

ข้อ ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๒๐/๔ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๐ ง หน้า ๑๔ วันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๔๘

“ข้อ ๒๐/๔ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วง ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๓,๐๐๐ กิโลกรัม

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๗ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๗ และตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่ง ต้องมี น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม

ความในข้อนี้นี้มิให้นำมาใช้บังคับกับยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FUL TRAILER) ที่ขนส่งสิ่งของจำนวนหนึ่งหน่วยต่อเที่ยว ซึ่งโดยสภาพของสิ่งนั้นไม่อาจแยกจากกันได้ เว้นแต่จะทำลาย หรือทำให้เปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพและเป็นการขนส่งเฉพาะกาล หรือติดตั้งเครื่องจักร เครื่องกล หรือโดยสภาพมีลักษณะเป็นเครื่องจักร เครื่องกล”

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

ชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ

อธิบดีกรมทางหลวง

ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ

ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก
หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย
เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

(ฉบับที่ ๖)

พ.ศ. ๒๕๕๖

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ ผู้อำนวยการทางหลวงชนบท โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงชนบท จึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๖”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๖

ข้อ ๔ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๔/๑ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๙ วันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งเพิ่มเติมโดยประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๖ ตอนพิเศษ ๑๔๐ ง หน้า ๘๕ วันที่ ๒๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้เพิ่มเติมความต่อไปนี้แทน

“ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูงมี ๓ เพล่า ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพล่าที่ ๒ และเพล่าที่ ๓) เป็นเพล่าคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ และตัวรถพ่วงมี ๓ เพล่า ๖ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพล่าหน้าใช้ยางคู่ เพล่าท้าย (เพล่าที่ ๒

และเพลาคูที่ ๓) เป็นเพลาคู (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ตัวรถลากจะต้องมีน้ำหนักลงเพลาคูท้ายไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๕,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาคูหน้าไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลาคูท้ายไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงเมื่อนำมาต่อพ่วงกับตัวรถลากจะต้องมีระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาคูท้ายของรถลากจนถึงกึ่งกลางเพลาคูท้ายของรถพ่วงไม่น้อยกว่า ๙.๗๕ เมตร

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๗ และตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ เป็นต้นไป ตัวรถลากและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่งต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม”

ข้อ ๕ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๔/๒ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาก่อนกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๙ วันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งเพิ่มเติมโดยประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาก่อนกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๖ ตอนพิเศษ ๑๔๐ ง หน้า ๘๕ วันที่ ๒๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ยานพาหนะชนิดรถลากและรถพ่วง (FULL TRAILER) ประเภทตัวรถลากจะมี ๔ เพลาคู ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาคูหน้า (เพลาคูที่ ๑ และเพลาคูที่ ๒) เป็นเพลาคูเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาคูท้าย (เพลาคูที่ ๓ และเพลาคูที่ ๔) เป็นเพลาคู (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ และตัวรถพ่วงมี ๓ เพลาคู ๖ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาคูหน้าใช้ยางคู่ เพลาคูท้าย (เพลาคูที่ ๒ และเพลาคูที่ ๓) เป็นเพลาคู (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ตัวรถลากจะต้องมีน้ำหนักลงเพลาคูท้ายไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาคูหน้าไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลาคูท้ายไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงเมื่อนำมาต่อพ่วงกับตัวรถลากจะต้องมีระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาคูท้ายของรถลากจนถึงกึ่งกลางเพลาคูท้ายของรถพ่วงไม่น้อยกว่า ๙.๗๕ เมตร

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๗ และตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ เป็นต้นไป ตัวรถลากและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่งต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม”

ให้ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่ง เมื่อเดินบนสะพานต้องเว้นระยะห่างจากรถพ่วง (FULL TRAILER) ที่เดินรอลอยู่ข้างหน้าไม่น้อยกว่า ๒๐๐ เมตร ทั้งนี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๗”

ข้อ ๖ ให้ยกเลิกข้อ ๑๔/๓ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๙ วันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งเพิ่มเติมโดยประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๖ ตอนพิเศษ ๑๔๐ ง หน้า ๘๕ วันที่ ๒๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๒

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

ชาติชาย ทิพย์สุนาวี

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงชนบท