

## วิวัฒนาการงานทาง

### ช่วงที่ ๑ ทางหลวง

#### เบิกเส้นทาง สร้างความมั่นคง

เมื่อครั้งอดีต เส้นทางคมนาคม อย่าง “ถนน” ที่มีมาตรฐานในประเทศไทย ยังไม่ปรากฏมากนัก การสัญจรของผู้คนโดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกล ต้องอาศัย “การเดิน” หรือ “การใช้สัตว์ต่าง” เป็นพาหนะ ลัดเลาะผ่านทุ่งนาป่าเขาที่คดเคี้ยว ขรุขระ มีโอกาสเผชิญหน้าทั้งฝุ่นตลบในฤดูแล้ง ที่พร้อมจะแปลงสภาพเป็นโคลนตมในฤดูฝน และสัตว์ร้าย

ตราบเมื่อ **กรมทางหลวง** ได้รับสถาปนาอย่างเป็นทางการ ในวันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๕๕ ให้เป็น “หน่วยงานหลัก” ที่มีบทบาทสำคัญในการ “สร้าง” ซึ่งรวมถึงการ “บุกเบิก” และ “พัฒนา” เส้นทาง ซึ่งเมื่อแรกดำเนินงาน มักอยู่ในท้องถิ่นห่างไกลและทุรกันดาร จึงเป็นภารกิจท้าทายของเหล่า “นายช่าง” แห่งกรมทางหลวง ที่ต้องมุ่งมั่น ท่วมเท และเตรียมพร้อมปฏิบัติหน้าที่ ท่ามกลาง “สมรภูมิ” อันตราย ทั้งจากสัตว์ป่า ไข้ป่า สภาพภูมิประเทศ หรือภูมิอากาศ ที่ไม่อาจคาดเดาได้ โดยมี “ประโยชน์สุขของประชาชน” เป็นทั้งขวัญกำลังใจและเป้าหมายสำคัญ ในการพยายามอย่างสุดกำลัง เพื่อขับเคลื่อนภารกิจต่าง ๆ ให้บรรลุความสำเร็จ

อย่างไรก็ตาม การบุกเบิกสร้างทาง โดยกรมทางหลวง ไม่เพียงแต่เป็นการวางรากฐาน “เส้นทาง” ให้มั่นคง งอกงาม กระทั่งเติบโตเป็นโครงข่ายคมนาคมที่แผ่ขยายไปทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ แต่ “เส้นทาง” ต่าง ๆ ที่รองรับและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ยังเป็นปัจจัยสนับสนุน ส่งเสริม พร้อมนำพา ความเจริญ ความมั่นคง ความผาสุกร่มเย็น ไปสู่คนไทยทุกหมู่เหล่าอย่างเท่าเทียม

#### บุกเบิก “สร้างทาง สร้างไทย” ให้มั่นคง

ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๑๒-๒๕๒๕ เจ้าหน้าที่กรมทางหลวง นับว่ามีบทบาทเคียงบ่าเคียงไหล่กับฝ่ายทหาร ในการปฏิบัติการบุกเบิกและฟันฝ่าก่อสร้างเส้นทางเข้าสู่พื้นที่ห่างไกลในท้องถิ่นทุรกันดาร โดยเฉพาะในเขตภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กว่า ๑๐๐ สายทาง ระยะทางรวมกว่า ๔,๕๐๐ กิโลเมตร ไม่ว่าจะเป็นทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๐ สายน่าน-ปัว-ทุ่งช้าง-ปอน-ห้วยโก๋น ที่ตัดผ่านไหล่เขาคดเคี้ยวและสูงชัน หรือทางหลวงหมายเลข ๓๔๘ ละหานทราย-ตาพระยา เป็นต้น

การบุกเบิกเส้นทางเข้าสู่พื้นที่ห่างไกล เอื้อให้ภาครัฐสามารถเข้าถึงประชาชนในพื้นที่ได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว เพื่อดูแล ช่วยเหลือ สร้างขวัญกำลังใจและความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตให้กับคนไทย แม้ต้องเผชิญอุปสรรคมากมาย กระทั่งเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงหลายนาย ต้องสละชีวิตในการปฏิบัติหน้าที่

กรมทางหลวง จึงจัดสร้าง “อนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญกรมทางหลวง” เมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๕ เพื่อสดุดีและรำลึกถึงเจ้าหน้าที่แห่งกรมทางหลวงทุกนายที่อุทิศชีวิตในภารกิจการก่อสร้างทางเพื่อความมั่นคงของประเทศชาติและประชาชน

## บุกเบิก “สร้างทาง สร้างเศรษฐกิจ” เพื่อชีวิตที่มั่นคง

ทุกเส้นทางที่กรมทางหลวงบุกเบิกและพัฒนา ด้วยความมุ่งมั่นทุ่มเท ไม่เพียงแต่เอื้ออำนวยให้การสัญจรของประชาชนสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเท่านั้น หากยังเปรียบเสมือน “เส้นเลือด” ที่หล่อเลี้ยงและขับเคลื่อนชีวิตของผู้คนทุกพื้นที่ที่ทางหลวงทอดผ่าน จาก “เมือง” สู่อำเภอ “ชนบท” จนถึง “พื้นที่ห่างไกล” ให้อรรถประโยชน์เชื่อมโยง เป็น “โครงข่ายทางหลวง” ที่สมบูรณ์ทั่วผืนแผ่นดินไทย “ปูเส้นทาง” และ “เปิดพื้นที่” ทำกินให้แก่ชุมชนหลายท้องถิ่น เกื้อหนุนการขนส่ง “ผลผลิต” ของประชาชน หลายพื้นที่ ออกสู่ตลาดและกระจายไปยังภูมิภาคต่าง ๆ สร้างโอกาส สร้างงาน สร้างรายได้ และสร้างชีวิตใหม่ ให้แก่คนไทยอย่างทั่วถึง ทั้งเป็นการนำพาความสะดวกสบายและความเจริญเข้าถึงทุกพื้นที่ อันเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจจากฐานรากให้เข้มแข็ง เพื่อการพัฒนาสู่อนาคตที่ยั่งยืนสืบไป

## บุกเบิก “สร้างทาง สร้างชีวิต” สร้างโอกาส

เส้นทางคมนาคมที่ไม่สะดวก ไม่เพียงทำให้การเดินทางของประชาชนมีความยากลำบากเท่านั้น แต่ยังเป็นประหนึ่งขวากหนามของการได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกล ทำให้ประชาชนโดดเดี่ยวและเมื่อประสบความเดือดร้อน ยังไม่สามารถเข้าถึงความช่วยเหลือและบริการต่าง ๆ จากภาครัฐได้อย่างเหมาะสม

เส้นทางที่ กรมทางหลวงบุกเบิกและพัฒนา จึงไม่เพียงสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ แต่ยังช่วยให้การพัฒนาจากภาครัฐสามารถเข้าถึงหลายพื้นที่ เอื้อให้ประชาชนหลายท้องถิ่น ได้รับ “โอกาส” ในการพัฒนาในหลายมิติ ทั้งด้านการศึกษา การแพทย์ การสาธารณสุข ระบบสาธารณสุขปฐมภูมิและสาธารณสุขการขั้นพื้นฐาน รวมทั้งสามารถเดินทางติดต่อและเข้าถึงบริการต่าง ๆ จากภาครัฐ ที่จะช่วยบรรเทาความเดือดร้อน ส่งเสริมให้เกิดความก้าวหน้าทางอาชีพ สังคม และโดยเฉพาะคุณภาพชีวิต อันเป็นรากฐานแห่งความ “อยู่ดีมีสุข” และความ “มั่นคง” อย่างยั่งยืน

## ช่วงที่ ๒ ทางหลวงแผ่นดิน เชื่อมโยงโครงข่ายทั่วไทย สู่อุตสาหกรรมแดน

กรมทางหลวง เป็นผู้ก่อสร้าง ดูแล และบำรุงรักษา “ทางหลวงแผ่นดิน” เส้นทางหลักที่ทำหน้าที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้า ทั้งในระดับอำเภอ จังหวัด สู่ทั่วประเทศภูมิภาคของประเทศและระหว่างประเทศ ทำให้ทุกการเดินทางของประชาชนเปี่ยมไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

นอกจากนี้ “ทางหลวงแผ่นดิน” ยังเปรียบเสมือน “เส้นเลือดใหญ่แห่งการพัฒนา” ทำหน้าที่เป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ นำพาความมั่นคงและความเจริญสู่ทุกพื้นที่ เอื้ออำนวยให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมนโยบายการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตลอดจนเชื่อมเศรษฐกิจและมิตรไมตรีอย่างไร้พรมแดน โดยปัจจุบัน โครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ทั่วประเทศ มีระยะทางรวมกว่า ๕๒,๒๐๕ กิโลเมตร เป็นเหตุให้ ใน พ.ศ. ๒๕๖๒ สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development) หรือ IMD ได้จัดอันดับให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันในกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนนเป็นอันดับที่ ๒๘ จาก ๖๓ เขตเศรษฐกิจทั่วโลก

### ๔ เส้นทางสายหลัก เชื่อมโยงสู่ภูมิภาค

ปัจจุบัน ทางหลวงแผ่นดิน “สายหลัก” ที่ทำหน้าที่เป็นเสมือน “เส้นเลือดใหญ่” เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคต่างๆ และถือเป็นหัวใจของการคมนาคมในประเทศไทย มีทั้งหมด ๔ เส้นทาง ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนมิตรภาพ ถนนสุขุมวิท และถนนเพชรเกษม โดยแต่เดิมเริ่มนับหลักกิโลเมตรที่ ๐ ณ บริเวณหัวมุมถนนดินสอ ใกล้กับอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ต่อมา มีการเปลี่ยนแปลงการนับหลักกิโลเมตรของทางหลวงแผ่นดินสายประธานทั้ง ๔ สาย ให้สอดคล้องกับระยะทางที่แท้จริง จึงเริ่มนับหลักกิโลเมตรที่ ๐ จากจุดเริ่มต้นของทางหลวงแผ่นดินสายประธานแต่ละสาย ดังนี้

#### ถนนพหลโยธิน ทางสายหลักมุ่งสู่ภาคเหนือ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ หรือ ถนนพหลโยธิน เป็นเส้นทางสายหลักสำหรับการเดินทางไปยังจังหวัดทางภาคเหนือ โดยเริ่มต้นนับกิโลเมตรที่ ๐ จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศเมียนมา รวมระยะทางทั้งสิ้น ๙๙๔ กิโลเมตร

ถนนพหลโยธิน แต่เดิมเรียกว่า **ถนนประชาธิปไตย** เริ่มก่อสร้างครั้งแรกโดยกรมยุทธโยธาทหารบก จากสนามเป้าถึงสนามบินดอนเมือง ระยะทาง ๒๒ กิโลเมตร ต่อมา ใน พ.ศ. ๒๔๘๑ มีการดำเนินงานก่อสร้างต่อจากสามแยกดอนเมือง ผ่านบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา บ้านม้า (ภาชี) พระพุทธบาท จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี ถึงจังหวัดสิงห์บุรี รวมระยะทาง ๑๖๒ กิโลเมตร โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒ ปี ทั้งนี้ ในวันที่ ๑๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๓ คณะรัฐมนตรีมีมติให้ขนานนามใหม่ว่า “**ถนนพหลโยธิน**” เพื่อเป็นอนุสรณ์แด่พระยาพหลพลพยุหเสนา (พจน์ พหลโยธิน) นายกรัฐมนตรีคนที่ ๒ ของไทย จากนั้นกรมทางหลวงได้เข้าดำเนินการขยายเส้นทางต่อเชื่อมอีกหลายช่วงและมีการรวมทางหลวงสายลำปาง-เชียงราย เข้าเป็นส่วนหนึ่ง

ของถนนพหลโยธินด้วยในปัจจุบัน เพื่อให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ มุ่งสู่ภาคเหนือมีความสมบูรณ์ สะดวก และรวดเร็ว

### ถนนมิตรภาพ เปิดประตูสู่อีสาน

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ หรือ ถนนมิตรภาพ เป็นเส้นทางสายหลักสำหรับการเดินทางไปยังจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มต้นนับกิโลเมตรที่ ๐ ในจังหวัดสระบุรี มุ่งสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย บริเวณชายแดนประเทศลาว รวมระยะทาง ๕๐๙ กิโลเมตร โดยถนนสายนี้ยังถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่าย “ทางหลวงเอเชีย” หมายเลข AH๑๒ ด้วย

ถนนมิตรภาพ นับเป็น “ถนนสายอนุสรณ์” รำลึกถึงความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา และเป็นถนนสายแรกที่มีผิวจราจรลาดยางแบบแอสฟัลต์คอนกรีต โดยเริ่มก่อสร้าง เมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๘ ด้วยมาตรฐานด้านวิศวกรรมเทียบเท่ากับต่างประเทศ ทั้งได้รับการสนับสนุนด้านการเงินและเทคโนโลยีที่ทันสมัยจากสหรัฐอเมริกา โดยสายทางเริ่มต้น แยกจากถนนพหลโยธินตรงกิโลเมตรที่ ๑๐๗ ในจังหวัดสระบุรี ตัดผ่านดงพญาเย็น เข้าสู่จังหวัดนครราชสีมา อันเป็นประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางประมาณ ๑๔๘ กิโลเมตร มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๐๑

กรมทางหลวงมุ่งมั่นดำเนินก่อสร้างถนนมิตรภาพอย่างต่อเนื่อง กระทั่งเป็นโครงข่ายทางหลวงที่ร้อยรัดเชื่อมโยงทุกจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่สามารถขยายสายทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ถึง ๖ แห่ง อีกด้วย

### ถนนสุขุมวิท ทางสายหลักมุ่งสู่ภาคตะวันออก

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ หรือ ถนนสุขุมวิท เป็นเส้นทางหลักสำหรับการเดินทางไปยังจังหวัดทางภาคตะวันออกเลียบชายฝั่งทะเล โดยเริ่มต้นนับกิโลเมตรที่ ๐ จากอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และเริ่มเรียกชื่อถนนสุขุมวิทตั้งแต่แยกใต้ทางด่วนเพลินจิต ซึ่งเป็นทางต่อเนื่องจากถนนเพลินจิตในกรุงเทพฯ ไปจนถึงอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรปราการ จากนั้นเลียบตามชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และไปสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนในอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดต่อกับชายแดนประเทศกัมพูชา รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๔๘๘ กิโลเมตร

ถนนสุขุมวิท แต่เดิมเป็นถนนหินคลุก มีชื่อว่า “ถนนกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ” เริ่มก่อสร้างระหว่าง พ.ศ. ๒๔๗๙-๒๔๙๔ โดยสร้างต่อจากถนนเพลินจิตตรงบริเวณที่ตัดกับทางรถไฟไปท่าเรือคลองเตยไปจนถึงตัวเมืองสมุทรปราการ เปิดใช้งานเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ ๘ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๙ จากนั้น มีการขยายเส้นทางจากสมุทรปราการไปบางปะกง ชลบุรี จันทบุรี และตราด ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังจังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

ในวันที่ ๑๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๓ คณะรัฐมนตรีขณะนั้น มีมติให้ขนานนามใหม่ว่า “ถนนสุขุมวิท” เพื่อเป็นเกียรติแก่พระพิศาลสุขุมวิท (ประสพ สุขุม) อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ ๕ ในฐานะผู้บุกเบิกการก่อสร้าง

และเป็นผู้มีคุณูปการต่อกิจการด้านงานทางในประเทศไทย ปัจจุบันถนนสุขุมวิท ช่วงระยอง-บ้านหาดเล็ก ยังได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชีย หมายเลข AH ๑๒๓ ด้วย

### ถนนเพชรเกษม ทางสายหลักมุ่งสู่ภาคใต้

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ หรือ ถนนเพชรเกษม เป็นเส้นทางสายหลักสำหรับการเดินทางไปยังจังหวัดทางภาคใต้ โดยเริ่มนับกิโลเมตรที่ ๐ จากบริเวณสะพานเนาวจำเนียร เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เข้าสู่เขตภาษีเจริญ เขตบางแค และเขตหนองแขม แล้วผ่านไปยังจังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร แล้วตัดเข้าจังหวัดระนอง ไปสิ้นสุดที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา บริเวณพรมแดนประเทศมาเลเซีย รวมระยะทางทั้งสิ้น ๑,๓๑๐ กิโลเมตร นับเป็นถนนที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

ถนนเพชรเกษม ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างติดต่อกันตลอดสายในคราวเดียว แต่ทำเป็นช่วง เช่น ทางช่วงแรกจากสงขลาถึงไทรบุรี ระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร สร้างในสมัยรัชกาลที่ ๔ ประมาณ พ.ศ. ๒๔๐๕ ทางช่วงนครปฐม-บ้านโป่ง สร้างในสมัยรัชกาลที่ ๕ และช่วงตะกั่วป่า-ทุ่งมะพร้าว สร้างในสมัยรัชกาลที่ ๗ ประมาณ พ.ศ. ๒๔๗๓ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๕ เป็นต้นมา กรมทางหลวงได้วางโครงการก่อสร้างให้เป็นถนนที่เชื่อมต่อภาคใต้ระยะยาวตลอดสาย ทั้งให้เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ไปยังภาคใต้ ต่อมา ในวันที่ ๑๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๓ คณะรัฐมนตรี จึงมีมติให้ขนานนามว่า “ถนนเพชรเกษม” เพื่อเป็นอนุสรณ์และเป็นเกียรติแก่หลวงเพชรเกษมวิถีสวัสดิ์ (แถม เพชรเกษม) อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ ๗ นายช่างใหญ่ควบคุมการก่อสร้าง ผู้มีคุณูปการต่อกิจการด้านงานทางของไทย

ปัจจุบันบางช่วงของถนนเพชรเกษมยังได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชีย หมายเลข AH๒ และทางหลวงเอเชียหมายเลข AH๑๒๓ ด้วย

### สะพานเชื่อมสองฟากฝั่ง เต็มเต็มสายทางให้ต่อเนื่อง

“...ห้วงน้ำใด ๆ ในประเทศ แม้จะกว้างเท่ากว้าง ลึกเท่าลึก ก็สามารถสร้างสะพานข้ามได้...”<sup>๑</sup>

ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความสมบูรณ์ หากมีเส้นทางที่ต้องข้ามผ่านแม่น้ำ ลำคลอง ขุนเขา ก็จำเป็นต้องมีการก่อสร้าง “สะพาน” เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ ก้าวข้ามอุปสรรคของการเดินทางจากสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติ เพื่อให้ทางหลวงทุกสายทางทั่วประเทศมีความต่อเนื่องและราบรื่น เอื้ออำนวยให้ทุกการเดินทางของประชาชนมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

หากย้อนกลับไปในอดีต สะพานยุคแรกส่วนใหญ่นิยมก่อสร้างด้วยไม้เป็นหลัก ล่วงถึงสมัยรัชกาลที่ ๕ เป็นต้นมา จึงมีการพัฒนาเป็นสะพานก่ออิฐถือปูนและสะพานเหล็ก อย่างไรก็ตาม แม้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำขนาดใหญ่อย่างสะพานพระราม ๖ (พ.ศ. ๒๔๖๙) และสะพานพระพุทธยอดฟ้า (พ.ศ. ๒๔๗๕) แต่ต้องอาศัยวิศวกรและบริษัทจากต่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด รวมทั้งต้องนำเข้าวัสดุจากต่างประเทศเป็นหลัก

<sup>๑</sup> ดร. สิริลักษณ์ จันทรางศุ หัวหน้ากองสะพานคนแรก ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๙๗-๒๕๐๑

กระทั่งช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ เทคโนโลยีการสร้างสะพานมีความก้าวหน้าอย่างมาก ทั้งด้านวิศวกรรม และฝีมือช่าง การก่อสร้างสะพานสามารถดำเนินการได้โดยคนไทยและใช้วัสดุที่ผลิตในประเทศ โดยมีกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการ ผลงานการก่อสร้างสะพานสำคัญยุคบุกเบิก ได้แก่ สะพานปรีดี-ธำรง ทอดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และสะพานเดชาติวงศ์ ซึ่งทอดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดนครสวรรค์ โดยสะพานทั้งสองแห่งเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดคันทัน (Tied Arch หรือ Bowstring Bridge) ซึ่งสามารถรับน้ำหนักได้อย่างดีเยี่ยม

ต่อมา ใน พ.ศ. ๒๔๙๗ “กองสะพาน” ซึ่งแยกออกจากกองแบบแผน เพื่อเป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่ก่อสร้างสะพานทั่วพระราชอาณาจักร โดยมี ดร. สิริลักขณ์ จันทรางศุ เป็นหัวหน้ากองสะพานคนแรก เริ่มดำเนินการก่อสร้างสะพานด้วยมาตรฐานสากล โดยนำเทคโนโลยีการก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรง (Girder Type) ซึ่งเหมาะสมกับสะพานช่วงยาว ๆ แทนสะพานโครงเหล็กหรือชนิดโค้ง มาใช้ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงในเส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี เป็นแห่งแรก จากนั้นมีการพัฒนาปรับปรุงทางวิศวกรรม เช่น รูปแบบของตอม่อ คาน การตอกเสาเข็ม ตลอดจนวัสดุรองรับสะพาน จนเป็นเทคโนโลยีก่อสร้างสะพานที่แพร่หลายในเวลาต่อมา

ปัจจุบัน กรมทางหลวงมีสะพานอยู่ในความดูแลรับผิดชอบกว่า ๑๗,๐๐๐ สะพาน ทั้งยังมีหน่วยงานสำคัญ คือ สำนักก่อสร้างสะพาน ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน รวมทั้งสำนักวิจัยและพัฒนาทาง ปฏิบัติหน้าที่ก่อสร้างและดูแลรักษาสะพานทั่วทั้งประเทศให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เชื่อมต่อและเติมเต็มโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้สมบูรณ์ พร้อมอำนวยให้ทุกการเดินทางของประชาชนมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

**สะพานศรีหิรัญ** ข้ามแม่น้ำงาว อำเภองาว จังหวัดเชียงราย เชื่อมถนนพหลโยธิน ช่วงงาว-พะเยา เป็นสะพานแขวนแห่งแรกของไทย เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๑

**สะพานปรีดี-ธำรง** ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กคันทัน มีระบบเคเบิลแบบเครือข่ายซึ่งตัวสะพาน (Network Tied Arch Bridge) เชื่อมต่อเส้นทางสัญจรหลักเข้าสู่เกาะเมืองอยุธยา ตามแผนการพัฒนาจังหวัดในพื้นที่ภาคกลาง โดยเริ่มก่อสร้าง ใน พ.ศ. ๒๔๘๓ และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๘๖

**สะพานเดชาติวงศ์** ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดนครสวรรค์ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กคันทันเชื่อมต่อกถนนพหลโยธินซึ่งเป็นเส้นทางหลักเข้าสู่เมืองนครสวรรค์ เริ่มก่อสร้างใน พ.ศ. ๒๔๘๕ และเปิดใช้งานครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๓ โดยคำว่า “เดชาติวงศ์” มาจากราชทินนามของหลวงเดชาติวงศ์วรวัฒน์ (ม.ล. กรี เดชาติวงศ์) อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ ๔

ปัจจุบัน ถือเป็นสะพานที่สำคัญแห่งหนึ่งของไทยในการเดินทางเข้าสู่จังหวัดทางภาคเหนือ และยังเป็นจุดชมวิว “แม่น้ำสองสี” ที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งด้วย

**สะพานวุฒิกุล** ข้ามแม่น้ำปิง อำเภอมองแจ้ว จังหวัดตาก บนเส้นทางหลวงหมายเลข ๑๐๔ ต่อเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข ๑ เป็นสะพานแบบคันทันคอนกรีตเสริมเหล็กแบบคันทัน มีตอม่อกลางสะพาน และมีเหล็กเส้นตึงคานและพื้นสะพาน เริ่มก่อสร้าง ใน พ.ศ. ๒๔๘๐ แต่ยังไม่แล้วเสร็จ ต่อมา ใน พ.ศ. ๒๔๙๖ จึงดำเนินการ

ก่อสร้างอีกครั้งหนึ่ง โดยมีนายอุทัย วุฒิกุล อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ ๑๐ เมื่อครั้งเป็นนายช่างใหญ่ เป็นผู้ควบคุมการออกแบบและก่อสร้าง จึงมีการตั้งชื่อเพื่อเป็นเกียรติว่า “สะพานวุฒิกุล”

**สะพานพ้อขุนผาเมือง หรือ สะพานห้วยตอง** เป็นสะพานที่ทอดข้ามหุบเขาลึก มีความยาว ๑๘๐ เมตร มีความสูงของตอม่อถึง ๕๐ เมตร นับเป็นสะพานที่มีตอม่อสูงที่สุดในประเทศไทย และเป็นสะพานที่ตัดผ่านภูเขาที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ เชื่อมระหว่างชายแดนฝั่งตะวันตก อำเภอแม่สอด จังหวัดเชียงราย กับชายแดนฝั่งตะวันออกของจังหวัดมุกดาหาร บนทางหลวงหมายเลข ๑๒ โดยกรมทางหลวง ดำเนินการก่อสร้าง เมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๖ และเปิดใช้อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๘

**สะพานติณสูลานนท์** ข้ามทะเลสาบสงขลา เชื่อมเกาะยอทั้งสองด้านระหว่างฝั่ง อำเภอเมืองสงขลา กับ อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา โดยเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘ ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๔ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๗ (สงขลา-หาดใหญ่) เป็นสะพานสองช่วง ความยาวรวมกันกว่า ๒,๖๔๐ เมตร นับเป็นสะพานคอนกรีตที่ยาวสุดในไทย โดยกรมทางหลวง เริ่มก่อสร้าง ใน พ.ศ. ๒๕๒๔ และเปิดให้บริการ ใน พ.ศ. ๒๕๒๗ ตามแผนการพัฒนาเมืองหลักของภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย เพื่อรองรับการคมนาคมทางบกที่เจริญก้าวหน้ามากขึ้นทำให้รถยนต์ไม่ต้องรอข้ามแพขนานยนต์ ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ปัจจุบัน สะพานติณสูลานนท์ นอกจากช่วยให้การเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองสงขลามีความสะดวกและรวดเร็วแล้ว ยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวขึ้นชื่อแห่งหนึ่งของจังหวัดสงขลาด้วย

**สะพานข้ามเขื่อนบางลาง** จังหวัดยะลา เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๐ สายยะลา-เบตง มีความยาวตลอดสาย ๒.๑๒๕ กิโลเมตร ได้รับการก่อสร้าง เมื่อ พ.ศ. ๒๕๔๗ เพื่อเชื่อมถนนหมายเลข ๔๑๐ ส่วนที่ลัดเลาะบริเวณท้ายเขื่อนที่มีความคดเคี้ยวเข้าด้วยกัน ช่วยย่นระยะทางได้กว่า ๑๕ กิโลเมตร นับเป็นถนนที่เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางจาก อำเภอเบตง เข้าสู่ตัวเมืองยะลา และยังเป็นสะพานที่มีทัศนียภาพงดงามมากที่สุดแห่งหนึ่ง

### สะพานเชื่อมพรมแดนไทย ผูกสายใยประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากภารกิจ “ร้อยรัด” และ “เชื่อมโยง” เส้นทางทั่วผืนแผ่นดินไทย กระทั่งก้าวสู่การเป็นโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ กรมทางหลวง ยังยกระดับโครงข่ายทางหลวงสู่สากล ด้วยการสร้าง “สะพานมิตรภาพ” เปิดประตูข้ามพรมแดน พัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประชาชน รวมทั้งประสานความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ยั่งยืนทั้งในระดับภูมิภาคและระดับสากล

#### ไทย-ลาว

**สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๑** (หนองคาย-เวียงจันทน์) เป็นสะพานแม่น้ำโขงขนาดใหญ่ แห่งแรกที่เชื่อมระหว่างอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ประเทศไทย กับเมืองหาดขายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว

<p>สะพานแห่งนี้ นอกจากช่วยส่งเสริมสายสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่างประเทศไทยและลาวยังมีความสำคัญเป็นอย่างมากในการสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจของ ๒ ประเทศ ด้วยเป็นสะพานที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ซึ่งแต่เดิมขนถ่ายกันโดยใช้แพขนานยนต์ และยังเป็นเส้นทางออกสู่ทะเลโดยสะดวกให้แก่ประเทศลาว</p>
<p><b>สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๒</b> (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้โครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวตะวันออกและตะวันตก (East-West Economic Corridor) ซึ่งเริ่มต้นจากเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ข้ามแม่น้ำโขงที่แขวงสะหวันนะเขต ประเทศลาว ต่อมายัง จังหวัดมุกดาหาร และผ่านไปยังพรมแดน อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย เชื่อมต่อไปยังเมืองเมียวดี และสิ้นสุดที่เมืองมะละแหม่ง ประเทศเมียนมา</p> <p>สะพานแห่งนี้ นับเป็นปัจจัยที่สนับสนุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอินโดจีน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของลาวให้เติบโตต่อเนื่อง รวมทั้งกระตุ้นการค้าชายแดนไทย-ลาว ทางจังหวัดมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และยังส่งเสริมการดำเนินงานของโครงการยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง หรือ ACMECS (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy) ที่ สนับสนุนโครงการก่อสร้างถนนและสะพานเชื่อมประเทศสมาชิก ACMECS ๕ ประเทศ (ไทย กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้การค้าชายแดนของประเทศสมาชิกขยายตัวอย่างต่อเนื่อง</p>
<p><b>สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๓</b> (นครพนม-คำม่วน) ข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมระหว่าง อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม กับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ประเทศลาว ถือเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค ซึ่งเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย ลาว เวียดนาม และภาคใต้ของจีน ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง</p>
<p><b>สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๔</b> (เชียงของ-ห้วยทราย) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมระหว่าง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ประเทศลาว และเป็นสะพานที่เชื่อมต่อกับเส้นทางอาร์ ๓ เอ (R๓A) ซึ่งมีต้นทางเริ่มจากเชียงของ ประเทศไทย บ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็น ของประเทศลาว บ่อหาน เชียงรุ่งหรือจิ่งหง ในแคว้นสิบสองปันนา นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ของจีน โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงคุนหมิงรวมกว่า ๑,๘๐๐ กิโลเมตร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงการค้าในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จึงนับเป็นโครงการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และโดยเฉพาะการท่องเที่ยว ที่เปิดโอกาสให้ประเทศไทยมีช่องทางเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ ที่จะเดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือ เพื่อมาท่องเที่ยวยังจังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือของประเทศไทย</p>

<p><b>ไทย-เมียนมา</b></p> <p><b>สะพานมิตรภาพ ไทย-เมียนมา แห่งที่ ๑</b> เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเมย เชื่อมอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับรัฐกะเหรี่ยง ประเทศเมียนมา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของของภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออก (East-West Economic</p>
---

Corridor) ที่เชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างเวียดนาม ลาว ไทย และเมียนมา ส่งเสริมการค้าข้ามพรมแดน การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

**สะพานมิตรภาพ ไทย-เมียนมา แห่งที่ ๒** เป็นสะพานขนาดใหญ่ ข้ามแม่น้ำเมย เชื่อมระหว่างอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมา ซึ่งนอกจากช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางสัญจรของประชาชนระหว่าง ๒ ประเทศแล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของของภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก-ตะวันออก (East-West Economic Corridor) รองรับการพัฒนาขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

### ไทย-กัมพูชา

**สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา** (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำพรหมโหด เชื่อมระหว่างอำเภอรัฐประเทศ จังหวัดสระแก้ว กับเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชา โดยเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเอเชีย ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับเอเชียเศรษฐกิจด้านใต้ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โครงข่ายทางหลวงเอเชียภายใต้คณะกรรมการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ ซึ่งช่วยส่งเสริมกระบวนการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน และสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทย

### ช่วงที่ ๓ มอเตอร์เวย์

#### เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและขนส่ง เพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์

นอกเหนือจากการพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเป็นโครงข่ายถนนชั้นพื้นฐานสำหรับประชาชนโดยไม่คิดค่าบริการแล้ว กรมทางหลวงยังได้พัฒนา “ทางเลือก” ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น คือ **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือ มอเตอร์เวย์** ซึ่งเป็นทางหลวงที่คิดค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ลักษณะของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จะมีการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ ไม่มีจุดตัดทางแยกหรือสัญญาณไฟจราจร มีการบำรุงรักษาผิวทางให้มีสภาพดีอยู่ตลอดเวลา และมีการกั้นรั้วตลอดแนวเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้ความเร็วได้อย่างต่อเนื่องและมีความปลอดภัยสูง โดยจะเน้นการให้บริการเชื่อมต่อทางไกลระหว่างเมือง ซึ่งจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งเสริมกระจายความเจริญสู่พื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นอีกหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง จำเป็นต้องมีการวางแผนการพัฒนาอย่างรอบคอบให้มีความครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาให้มีความเหมาะสมต่อความจำเป็น ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวง จึงริเริ่ม “แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways)” ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๐ เป็นต้นมา โดยมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๐ ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน ๑๓ สายทาง ระยะทาง ๔,๑๕๐ กิโลเมตร

ทั้งนี้ กรมทางหลวง ได้มีการทบทวนและปรับแผนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละยุคสมัย รวมทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศด้านต่าง ๆ โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๐ กรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี ฉบับใหม่ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน และพื้นที่อุตสาหกรรมต่าง ๆ รวมทั้งบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งอย่างต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาค จำนวน ๒๑ สายทาง รวมระยะทาง ๖,๖๑๒ กิโลเมตร

ปัจจุบัน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว ทั้งในส่วนที่กรมทางหลวงดำเนินงานและบำรุงรักษา และส่วนที่เปิดให้เอกชนร่วมลงทุนและให้บริการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง จำนวน ๓ สายทาง ระยะทางรวม ๒๘๒ กิโลเมตร

- ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง ๑๒๖ กิโลเมตร
- ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน-บางพลี และตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน ระยะทาง ๗๙ กิโลเมตร
- ทางหลวงสัมปทาน สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ระยะทาง ๒๒ กิโลเมตร มีบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับสัมปทานภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง

และมีตัวอย่างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สำคัญที่อยู่ระหว่างการพัฒนา ดังนี้

#### ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖

##### สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา เชื่อมโยงจังหวัดภาคกลาง เปิดประตูสู่ภาคอีสาน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ (M๖) สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ ภาคกลาง ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้แก่ ลาว เวียดนาม กัมพูชา ตลอดจนจีนตอนใต้ ทั้งยังช่วยแบ่งเบาการจราจรของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ที่ในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะในช่วงวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดเทศกาลต่าง ๆ

#### ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

##### เชื่อมต่อภาคตะวันตก กระตุ้นการค้าชายแดน เต็มเต็มระเบียงโครงข่ายเศรษฐกิจอาเซียน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑ (M๘๑) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสูงในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน โดยมีแนวเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลสู่ภาคตะวันตกของประเทศ รวมทั้งเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษสู่ภาคใต้

นอกจากนี้ ในอนาคต กรมทางหลวงยังมีแผนพัฒนาแนวเส้นทางต่อเนื่องจนถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เมียนมา ผ่านทางด่านบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อเต็มเต็มโครงข่ายเส้นทางตามแนว **ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกตอนใต้ (GMS South Corridor)** เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษของอาเซียนทั้ง ๔ เขต ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (เมียนมา) เขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด และเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว รวมทั้งเชื่อมต่อกับท่าเรือ ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าเรือทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางของประชาชนและระบบโลจิสติกส์ ส่งเสริมการกระจายรายได้ การจ้างงาน การสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวในภาคตะวันตก ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

### ล่องใต้รวดเร็วทันใจ เพิ่มทางเลือกใหม่ให้การเดินทาง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘ (M๘) สายนครปฐม-ชะอำ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑ (M๘๑) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีแนวเส้นทางไปทางตะวันตกของกรุงเทพฯ ก่อนจะเชื่อมต่อเส้นทางไปยังอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่จะไปสู่ภาคใต้ของประเทศ

โครงการนี้จะช่วยลดความแออัดคับคั่งของปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม) และถนนพระราม ๒ เส้นทางหลักสู่ภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันมีการจราจรหนาแน่นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาล ช่วยลดระยะเวลาเดินทาง ลดอุบัติเหตุ เพิ่มทางเลือกใหม่ให้การเดินทางสู่ภาคใต้ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ทั้งยังเป็นการเปิดประตูสู่เส้นทางเศรษฐกิจสายใหม่ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน

## ช่วงที่ ๔ แก้วฤทธิจรรยา ลอดอุบัติเหตุ ขับเคลื่อนซีพจรเมือง

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ทั้งภาคธุรกิจ การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของ “เมือง” อย่างรวดเร็ว ทั้งในเขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล ตลอดจนเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงเส้นทางเข้า-ออกเมืองด้วย ส่งผลสืบเนื่องถึงความต้องการใช้รถใช้ถนนบนโครงข่ายทางหลวงที่เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย นำมาซึ่งปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองและการเกิดอุบัติเหตุ ที่ส่งผลกระทบต่อเป็นวงกว้างสู่พื้นที่รอบนอก

ภารกิจในการ “แก้วฤทธิจรรยา” บนทางสายหลักและจุดตัดทางแยกต่าง ๆ ภายในเมืองหลวง เมืองหลัก ในภูมิภาค และเส้นทางเชื่อมต่อเข้า-ออกเมืองหลักต่าง ๆ ของกรมทางหลวง จึงเปรียบได้กับการ “ขับเคลื่อนซีพจรเมือง” อย่างไม่หยุดยั้ง เพื่อให้การเดินทางและการขนส่งตามกระบวนการโลจิสติกส์มีความคล่องตัว ต่อเนื่อง และปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ตลอดจนจะเป็นการเสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจให้เข้มแข็ง สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองและความเจริญก้าวหน้าของประเทศได้อย่างมั่นคง

## สร้างทางใหม่ แก้ปัญหาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้า-ออกเมือง

ทางหลวงที่ตัดผ่านย่านใจกลางเมือง มักมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นแหล่งชุมชนที่มีความต้องการในการเดินทางสูง และมีการปะปนกันของรถที่เดินทางข้ามเมืองกับรถที่สัญจรในพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้า แนวทางที่กรมทางหลวงใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นในเมือง จึงเป็นการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่หรือเชื่อมโยงทางหลวงที่มีอยู่เดิม ให้มีลักษณะ “ถนนวงแหวน” และ “ถนนเลี้ยวเมือง” เพื่อลดการกระจุกตัวของจราจร ทั้งนี้ นอกเหนือจากการแก้ไขปัญหาจราจรแล้ว ถนนวงแหวนและถนนเลี้ยวเมืองยังเป็นเส้นทางในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่รอบนอกของย่านใจกลางเมือง

### ถนนวงแหวน (Ring Road)

เป็นโครงข่ายถนนแบบวงรอบที่เชื่อมต่อถนนสายต่างๆ ที่ออกจากศูนย์กลางเมือง โดยเลี่ยงการตัดผ่านเข้าสู่ย่านใจกลางเมืองซึ่งมีการจราจรหนาแน่น ลดการกระจุกตัวและช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดภายในเมือง และทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางข้ามเมืองได้อย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังรองรับการเจริญเติบโตของเมืองจากย่านใจกลางเมืองสู่พื้นที่รอบนอกได้เป็นอย่างดี นับเป็นการเติมเต็มโครงข่ายถนนทั้งในแบบรัศมีและวงแหวนได้อย่างครบถ้วนและยั่งยืน ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้พัฒนาถนนวงแหวนขึ้นหลายแห่งทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นถนนวงแหวนรอบในกรุงเทพมหานคร อันเป็นต้นแบบของถนนวงแหวนในพื้นที่อื่นๆ ในเวลาต่อมา ซึ่งมีตัวอย่างที่สำคัญดังนี้

<p><b>ถนนกาญจนาภิเษก สืบสานพระราชดำริ แก้วกิตติจราจร</b></p>
<p>ด้วยแนวพระราชดำริบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ กระทั่งก่อเกิดเป็น “ถนนรัชดาภิเษก” หรือถนนวงแหวนรอบใน ที่ได้รับการก่อสร้างเนื่องในโอกาสมหามงคลพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงครองสิริราชสมบัติครบ ๒๕ ปี เมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๔ นั้น</p> <p>กรมทางหลวง น้อมนำแนวพระราชดำริและต่อยอดการพัฒนา ในการก่อสร้าง “ถนนวงแหวนรอบนอก” กรุงเทพฯ อีก ๓ สาย ใน ๓ ทิศทาง คือ ด้านตะวันตก ด้านตะวันออก และด้านใต้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สัญจรระหว่างใจกลางเมืองกับเขตชานเมือง รวมทั้งผู้ที่เดินทางมาจากต่างจังหวัด ให้สามารถผ่านกรุงเทพฯ ได้ โดยไม่ต้องเข้าสู่ศูนย์กลางของเมือง ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง อันเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจร ทั้งพร้อมรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต โดยกรมทางหลวง ดำเนินการก่อสร้างถนนสายนี้เนื่องในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงครองสิริราชสมบัติครบ ๕๐ ปี ใน พ.ศ. ๒๕๓๙ ซึ่งต่อมาได้รับพระราชทานนามว่า “ถนนกาญจนาภิเษก” และได้รับการกำหนดเป็นทางหลวงพิเศษ “หมายเลข ๙”</p>
<p><b>ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา</b></p>
<p>ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๙๐ ระยะทาง ๑๑๐ กิโลเมตร ถือเป็นถนนวงแหวนที่มีระยะทางยาวเป็นอันดับที่ ๒ ของประเทศไทย รองจากถนนกาญจนาภิเษก</p> <p>เมื่อโครงการแล้วเสร็จ จะเป็นเส้นทางหนึ่งที่ช่วยระบายการจราจรที่คับคั่งในตัวเมืองนครราชสีมา อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนในพื้นที่ ส่งเสริมศักยภาพทางด้านการคมนาคม การค้า การขนส่งของจังหวัดนครราชสีมาและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งรองรับการขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศในอนาคต</p>
<p><b>ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น</b></p>
<p>ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่น หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๓๐ ระยะทาง ๔๘.๓๓๒ กิโลเมตร สร้างขึ้นเพื่อช่วยระบายการจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ที่มีปริมาณหนาแน่นจากการจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น</p> <p>ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเป็นถนนอีกหนึ่งเส้นทางสำคัญในการเดินทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลางเข้าไปสู่ภาคเหนือตอนล่าง ช่วยเสริมประสิทธิภาพการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางให้ได้รับความสะดวกสบาย และส่งเสริมให้จังหวัดขอนแก่นมีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางคมนาคม และโลจิสติกส์ของภูมิภาค</p>
<p><b>ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี</b></p>
<p>ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕๗ ระยะทาง ๔๘.๓๑ กิโลเมตร มีลักษณะเป็นวงแหวนล้อมรอบเมืองสุพรรณบุรี เริ่มดำเนินการเมื่อ พ.ศ. ๒๕๓๙ แล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๒ ก่อสร้างเป็นแบบมาตรฐานทางแบบพิเศษ ทางคู่ขนานรวม ๔-๖ ช่องจราจร</p>

<p><b>ถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่</b></p>
<p>ถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๑ ระยะทาง ๕๒.๙๕๗ กิโลเมตร มีลักษณะเป็นวงแหวนล้อมรอบอำเภอเมืองเชียงใหม่ในทิศทางแบบทวนเข็มนาฬิกาที่ ๓ ของเมือง โดยแนวเส้นทางด้านทิศตะวันออกเป็นแนวโค้งออกผ่านอำเภอต่าง ๆ ได้แก่ อำเภอหางดง อำเภอสารภี อำเภอสันกำแพง อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอสันทราย และอำเภอแมริม ส่วนด้านทิศตะวันตกเป็นแนวตรงเลียบบึงน้ำและทิวถนนธงชัยตะวันออก</p>
<p><b>ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี</b></p>
<p>ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๓๑ ระยะทาง ๔๖.๑๔๒ กิโลเมตร ขนาด ๔ ช่องจราจร มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบอำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอวารินชำราบ และอำเภอสว่างวีระวงศ์ ช่วยระบายการจราจรและพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งและบริการต่าง ๆ รวมถึงรองรับการเดินทางไปยังจังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๖ ในอนาคต</p>
<p><b>ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด</b></p>
<p>ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๓๒ ระยะทาง ๒๖.๕๙๖ กิโลเมตร โดยมี ๒ ช่วง คือ ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดด้านทิศเหนือและทิศใต้ เชื่อมต่อกันเป็นวงกลม ซึ่งแต่เดิมกรมทางหลวงได้กำหนดให้ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๓ ต่อมาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ ได้กำหนดให้จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดสุรินทร์ เป็นศูนย์กลางทางพัฒนาชนบททุ่งกุลาร้องไห้และเขตภาคอีสานตอนกลาง ทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจ จึงเป็นที่มาของถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ปัจจุบันวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดมีทั้งหมด ๓ เส้นทาง คือ วงแหวนรอบคูเมือง (ถนนรอบเมือง) วงแหวนรอบกลาง (ถนนจุรีมาศ) และวงแหวนรอบนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๓๒)</p>

### ทางเลี่ยงเมือง (Bypass)

เป็นเส้นทางที่ช่วยให้สามารถเดินทางอ้อมผ่านพื้นที่ตัวเมืองได้ โดยไม่ต้องเข้าสู่ใจกลางเมืองซึ่งมีการจราจรหนาแน่น ทั้งช่วยระบายความคับคั่งของการจราจรในตัวเมือง ส่งเสริมโครงข่ายทางหลวงให้มีความสมบูรณ์ ทำให้การเดินทางและขนส่งมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ลักษณะของแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองจะมีความคล้ายคลึงกับถนนวงแหวน แต่มักจะดำเนินการพัฒนาในด้านหนึ่งของเมือง อย่างไรก็ตามหากมีความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น ก็สามารถพัฒนาเพิ่มเติมให้ครบรอบเป็นถนนวงแหวนได้เช่นกัน ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการพัฒนาทางเลี่ยงเมืองหลายแห่งทั่วประเทศ โดยเฉพาะในจังหวัดที่มีการจราจรหนาแน่นในย่านใจกลางเมือง เพื่อรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและช่วยยกระดับชีวิตด้านการเดินทางของประชาชน โดยมีตัวอย่างที่สำคัญ ดังนี้

<b>ทางเลี่ยงเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา</b>
<p>หนึ่งในเส้นทางที่ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในตัวเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นย่านอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม ที่มีปริมาณการใช้รถใช้ถนนหนาแน่น เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่งระหว่างจังหวัดหรือภูมิภาคให้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เติบโตโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดฉะเชิงเทราให้สมบูรณ์ พร้อมรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC</p>
<b>ทางเลี่ยงเมืองจังหวัดเชียงราย</b>
<p>การก่อสร้างทางแนวใหม่ เพื่อลดปัญหาการจราจรหนาแน่นในตัวเมืองเชียงรายและยังเชื่อมต่อกับเส้นทางมุ่งสู่สนามบินแม่ฟ้าหลวง เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่งบนถนนสายหลักรองรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านเส้นทาง RnA ส่งเสริมเศรษฐกิจการค้า และการท่องเที่ยว พร้อมยกระดับให้เชียงรายเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</p>
<b>ทางเลี่ยงเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์</b>
<p>ทางเลี่ยงเมืองหัวหินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๗ สายชะอำ-ปราณบุรี เป็นเส้นทางที่ช่วยบรรเทาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้ โดยไม่ต้องเข้าสู่ตัวเมืองหัวหินซึ่งมีการจราจรคับคั่ง เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางสู่ภาคใต้ให้สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น สนับสนุนเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม</p>
<b>ทางเลี่ยงเมืองอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว</b>
<p>ทางเลี่ยงเมืองอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว หรือทางหลวงหมายเลข ๓๗๒ เป็นหนึ่งในเส้นทางพัฒนาโครงข่ายสายหลักให้ได้มาตรฐาน เชื่อมโยงระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามแผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รองรับการพัฒนาการขนส่งโลจิสติกส์ และนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต สร้างโอกาสในการกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น และการค้าการลงทุนข้ามพรมแดน</p>

<b>ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา</b>
<p>อำเภอหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง มีอัตราการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ และมีแนวโน้มสูงขึ้นมากทุกปี ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) จึงลดปริมาณจราจรในเขตเมือง ลดค่าใช้จ่ายและเวลา เพิ่มความสะดวกปลอดภัย และมีแผนงานที่จะเพิ่มเติมโครงข่ายต่อเนื่อง คือ ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันตก) เชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ เพื่อรองรับปริมาณจราจรในอีก ๒๐ ปี และเป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมือง</p>
<b>ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี</b>
<p>ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งผลิตที่สำคัญกับประตุการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และมาบตาพุด ช่วยแยกการจราจรจากการขนส่งสินค้าผ่านเมืองพนัสนิคมออกจากการจราจรท้องถิ่น เพิ่มความสะดวกในการสัญจรและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในเขตอำเภอพนัสนิคม และพื้นที่ใกล้เคียงไปยังจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และประตุการค้าชายแดนอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว</p>