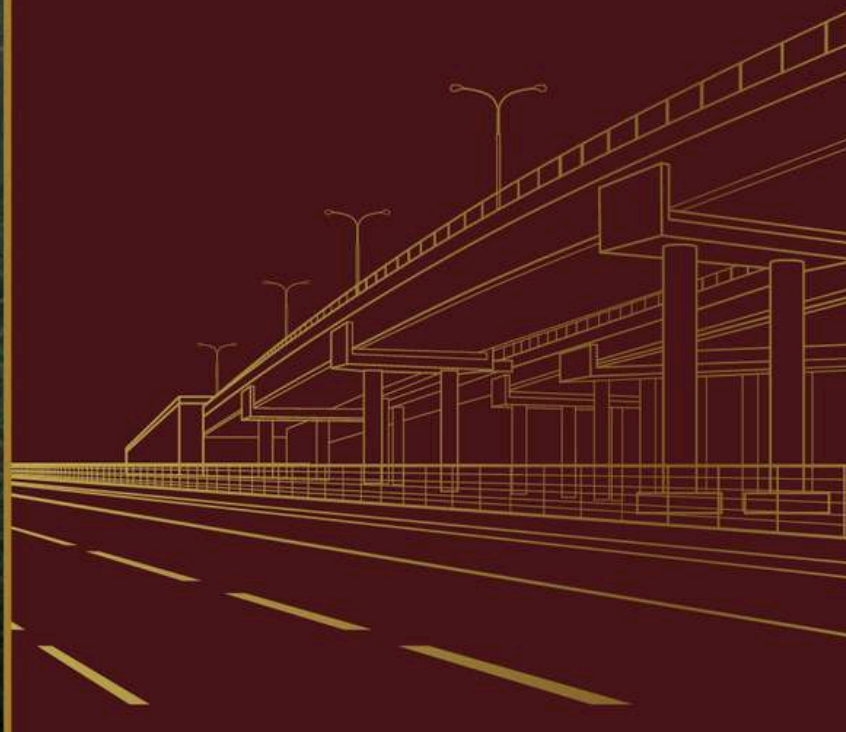
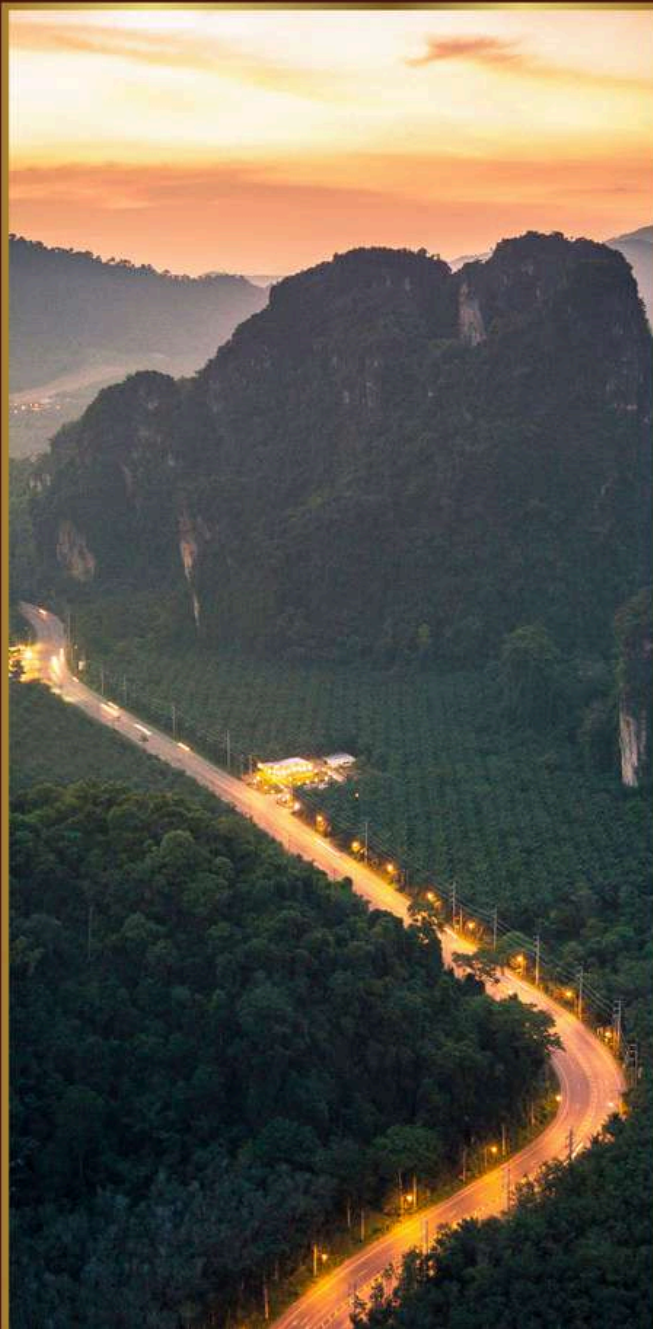




# กรมทางหลวง วิวัฒนาการ สร้างไทยพัฒนา Developing Highways for National Advancement

ระบบทางหลวงที่สะดวกปลอดภัย  
เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ  
Establishing an efficient highway system for safe and convenient  
public travel and honing the development of national infrastructure



- 10. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงต่อจากวังพญาไท - Motorway No. 7 Extension (Pathayai - Miao Ya Phut Se)
- 11. ทางหลวงพิเศษ-ทางเหนือ 3 ช่วงพญาไท - The Third Thai-Lao Friendship Bridge in Nakhon Phanom
- 12. ทางหลวงหมายเลข 11 ช่วงแม่เปิน-แม่เปิน อ.แม่เปิน จ.นครปฐม - Highway No. 11 (Lampang - Chiang Mai) in Heng Ch
- 13. ทางหลวงหมายเลข 4034 กม. 9 ในแขวงศรีนครินทร์ อ.ศรีนครินทร์ - Highway No. 4034, Km. 9, in Muang Krabi District, N
- 14. ทางหลวงหมายเลข 1081 อ.อุ้มผาง จ.น่าน - Highway No. 1081 in Bo Kluea District, Nan
- 15. ทางหลวงหมายเลข 1081 อ.อ่าว จ.น่าน - Highway No. 1081 in Pua District, Nan



# เบิกเส้นทาง

## Pioneering Highways Developing



การเดินทางโดยใช้ช้างเป็นพาหนะเมื่อครั้งอดีต  
Elephants were used for travel in the past.

### เบิกเส้นทาง สร้างความมั่นคง

เมื่อครั้งอดีต เส้นทางคมนาคม อย่าง “ถนน” ที่มีมาตรฐานในประเทศไทย ยังไม่ปรากฏมากนัก การสัญจรของผู้คนโดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกล ต้องอาศัย “การเดินทาง” หรือ “การใช้สัตว์ต่าง” เป็นพาหนะลัดเลาะผ่านทุ่งนาป่าเขาที่คดเคี้ยว ขรุขระ มีโอกาสเผชิญหน้าทั้งฝุ่นตลบในฤดูแล้ง ที่พร้อมจะแปลงสภาพเป็นโคลนตมในฤดูฝน และสัตว์ร้าย

ตราบเมื่อ กรมทางหลวง ได้รับสถาปนาอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2455 ให้เป็น “หน่วยงานหลัก” ที่มีบทบาทสำคัญในการ “สร้าง” ซึ่งรวมถึงการ “บุกเบิก” และ “พัฒนา” เส้นทาง ซึ่งเมื่อแรกดำเนินงาน มักอยู่ในท้องถิ่นห่างไกล และทุรกันดาร จึงเป็นภารกิจท้าทายของเหล่า “นายช่าง” แห่งกรมทางหลวง ที่ต้องมุ่งมั่น ท่วมเท และเตรียมพร้อมปฏิบัติหน้าที่ ท่ามกลาง “สมรภูมิ” อันตราย ทั้งจากสัตว์ป่า ไข้ป่า สภาพภูมิประเทศ หรือภูมิอากาศ ที่ไม่อาจคาดเดาได้ โดยมี “ประโยชน์สุขของประชาชน” เป็นทั้งขวัญกำลังใจและเป้าหมายสำคัญ ในการพยายามอย่างสุดกำลัง เพื่อขับเคลื่อนภารกิจต่างๆ ให้บรรลุความสำเร็จ

อย่างไรก็ตาม การบุกเบิกสร้างทาง โดยกรมทางหลวง ไม่เพียงแต่เป็นการวางรากฐาน “เส้นทาง” ให้มั่นคง งดงามกระทั่งเติบโตเป็นโครงข่ายคมนาคมที่แผ่ขยายไปทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ แต่ “เส้นทาง” ต่างๆ ที่รองรับและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ยังเป็นปัจจัยสนับสนุน ส่งเสริม พร้อมนำพาความเจริญ ความมั่นคง ความผาสุกร่มเย็น ไปสู่คนไทยทุกหมู่เหล่าอย่างเท่าเทียม

# เบิกเส้นทาง

## Pioneering Highways Developing



เจ้าหน้าที่ช่างก่อสร้างที่มาร่วมแรงร่วมใจกันขุดดินเหนียวในการสร้างทาง  
สายนครราชสีมา-ชัยบาดาล เมื่อ พ.ศ. 2482  
A group of engineers who constructed Nakhon Ratchasima - Chai Badan  
Road were unsticking a car during carrying out their task in 1939.

### Pioneering Highway Development for National Security

Before the introduction of proper roads in Thailand, people travelled on foot, by boat, or via animal transportation. They had to brave rugged routes winding through paddy fields, forests and mountainous areas. In the dry season the passages were full of dust and turned muddy in the rainy season. Worse still, hostile wild animals could appear during their trips.

The Department of Highways was established on 1 April 1912 to pioneer, construct and develop national thoroughfares, especially those in remote rural areas. Its engineers occasionally had to work in battle fields, in the midst of unfavorable geographical and weather conditions, or at the risk of wild animals or infectious diseases. Still, they were determined to work to the best of their ability for the optimal benefit of the people.

The highways they pioneered, constructed and developed not only formed transport networks that have facilitated public travel nationwide, but have also served as conduits for distributing development and well-being to all parts of the country equitably.

# เบิกเส้นทาง

## Pioneering Highways Developing

### บุกเบิก “สร้างทาง สร้างไทย” ให้มั่นคง

ระหว่าง พ.ศ. 2512-2525 เจ้าหน้าที่กรมทางหลวง นับว่ามีบทบาทเคียงบ่าเคียงไหล่กับฝ่ายทหารในการปฏิบัติการบุกเบิกและฟันฝ่าก่อสร้างเส้นทางเข้าสู่พื้นที่ห่างไกลในท้องถื่นทุรกันดาร โดยเฉพาะในเขตภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือกว่า 100 สายทาง ระยะทางรวมกว่า 4,500 กิโลเมตร ไม่ว่าจะเป็นทางหลวงหมายเลข 1080 สายน่าน-ปัว-ทุ่งช้าง-ปอน-ห้วยโก๋นที่ตัดผ่านไหล่เขาคดเคี้ยวและสูงชัน หรือทางหลวงหมายเลข 348 ละหานทราย-ตาพระยา เป็นต้น

การบุกเบิกเส้นทางเข้าสู่พื้นที่ห่างไกล เอื้อให้ภาครัฐสามารถเข้าถึงประชาชนในพื้นที่ได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว เพื่อดูแลช่วยเหลือ สร้างขวัญกำลังใจและความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตให้กับคนไทย แม้ต้องเผชิญอุปสรรคมากมาย กระทั่งเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงหลายนาย ต้องสละชีวิตในการปฏิบัติหน้าที่ กรมทางหลวง จึงจัดสร้าง “อนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญกรมทางหลวง” เมื่อ พ.ศ. 2515 เพื่อสดุดีและรำลึกถึงเจ้าหน้าที่แห่งกรมทางหลวงทุกนายที่อุทิศชีวิตในภารกิจการก่อสร้างทางเพื่อความมั่นคงของประเทศชาติและประชาชน

### Constructing Highways for National Security

From 1969 to 1982, Thailand faced a severe threat from indigenous communist activities in both rural and urban areas. The officers of the Department of Highways operated alongside the military to pioneer and construct more than 100 highways connecting remote areas, especially in the northern and northeastern regions, to a combined length of approximately 4,500 kilometers. Among these routes were Highway No. 1080 (Nan – Pua –Thung Chang – Pon – Huai Kon) that winded along steep hillside and Highway No. 348 (Lahan Sai – Ta Phraya).

These highways helped to facilitate military operations as well as efforts to foster well-being, morale and positive attitudes towards the government among local people, forming a solid foundation for establishing national security. However, several officers of the Department of Highways lost their lives in the red zones during this risky mission. In 1972, a monument commemorating the valor, devotion and sacrifice was erected in front of the Department’s office in Bangkok.



# เบิกเส้นทาง

## Pioneering Highways Developing



ทางหลวงหมายเลข 1081 อ.บึง อ.บ้าน  
Highway No. 1081 in Pua District, Nan.

### บุกเบิก “สร้างทาง สร้างเศรษฐกิจ” เพื่อชีวิตที่มั่นคง

ทุกเส้นทางที่กรมทางหลวงบุกเบิกและพัฒนา ด้วยความมุ่งมั่นทุ่มเท ไม่เพียงแต่เอื้ออำนวยให้การสัญจรของประชาชนสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเท่านั้น หากยังเปรียบเสมือน “เส้นเลือด” ที่หล่อเลี้ยงและขับเคลื่อนชีวิตของผู้คนทุกพื้นที่ที่ทางหลวงทอดผ่าน จาก “เมือง” สู่ “ชนบท” จนถึง “พื้นที่ห่างไกล” ให้ร้อยรัดเชื่อมโยง เป็น “โครงข่ายทางหลวง” ที่สมบูรณ์ทั่วผืนแผ่นดินไทย “ปูเส้นทาง” และ “เปิดพื้นที่” ทำกินให้แก่ชุมชนหลายท้องถิ่น เกื้อหนุนการขนส่ง “ผลิต” ของประชาชน หลายพื้นที่ออกสู่ตลาด และกระจายไปยังภูมิภาคต่างๆ สร้างโอกาส สร้างงาน สร้างรายได้ และสร้างชีวิตใหม่ ให้แก่คนไทยอย่างทั่วถึง ทั้งเป็นการนำพา ความสะดวกสบายและความเจริญเข้าถึงทุกพื้นที่ อันเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจจากฐานรากให้เข้มแข็ง เพื่อการพัฒนา สู่อนาคตที่ยั่งยืนสืบไป



ทุกเส้นทางได้เปิดพื้นที่ทำกินและเปิดหนทางขนส่งผลผลิตจากชุมชนสู่ตลาด เสริมสร้างความเป็นอยู่  
ทางเศรษฐกิจฐานราก  
Highways facilitate transportation of produce to markets, thus broadening opportunities  
for the locals to generate higher income.

### Constructing Highways to Boost Economic Growth

The routes developed by the Department of Highways not only enhance rapid and safe mobility for the public, but also connect remote communities to large cities to form efficient road networks nationwide, thus enabling local people to transport their produce to markets in different parts of the country. As such, these highway networks have broadened the scope for generating higher income and have stimulated economic activities at the local level, paving the way for further economic development at the national level.

# เบิกเส้นทาง

## Pioneering Highways Developing



ทางหลวงช่วยให้ประชาชนได้รับ "โอกาส" ในการพัฒนาอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม  
Highways help to distribute development and well-being to all parts of the country equitably.

### บุกเบิก "สร้างทาง สร้างชีวิต" สร้างโอกาส

เส้นทางคมนาคมที่ไม่สะดวก ไม่เพียงทำให้การเดินทางของประชาชนมีความยากลำบากเท่านั้นแต่ยังเป็นประเด็นขวากหนามของการได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกล ทำให้ประชาชนโดดเดี่ยวและเมื่อประสบความเดือดร้อน ยังไม่สามารถเข้าถึงความช่วยเหลือและบริการต่าง ๆ จากภาครัฐได้อย่างเหมาะสม

เส้นทางที่กรมทางหลวงบุกเบิกและพัฒนา จึงไม่เพียงสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ แต่ยังช่วยให้การพัฒนาจากภาครัฐสามารถเข้าถึงหลายพื้นที่ เอื้อให้ประชาชนหลายท้องถิ่น ได้รับ "โอกาส" ในการพัฒนาในหลายมิติ ทั้งด้านการศึกษา การแพทย์ การสาธารณสุข ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการขั้นพื้นฐาน รวมทั้งสามารถเดินทางติดต่อและเข้าถึงบริการต่างๆ จากภาครัฐ ที่จะช่วยบรรเทาความเดือดร้อน ส่งเสริมให้เกิดความก้าวหน้าทางอาชีพ สังคม และโดยเฉพาะคุณภาพชีวิต อันเป็นรากฐานแห่งความ "อยู่ดีมีสุข" และความ "มั่นคง" อย่างยั่งยืน

## Constructing Highways to Improve Quality of Life

In the past, insufficient and poorly planned transport routes inhibited public travel and national development. People in remote areas were impeded from accessing public services and prompt government assistance when needed. The advent of highways facilitated their access to educational, medical and public health services, as well as the development of public utilities in cooperation with the government sector. As such, opportunities for occupational and socio-economic development resulted in better quality of life and sustainable well-being.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

### ทางหลวงแผ่นดิน เชื่อมโยงโครงข่ายทั่วไทย สู่โลกไร้พรมแดน

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

นอกจากนี้ “ทางหลวงแผ่นดิน” ยังเปรียบเสมือน “เส้นเลือดใหญ่แห่งการพัฒนา” ทำหน้าที่เป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ นำพาความมั่นคงและความเจริญสู่ทุกพื้นที่ เอื้ออำนวยให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมนโยบายการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตลอดจนเชื่อมเศรษฐกิจและมิตรไมตรีอย่างไร้พรมแดน โดยปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ทั่วประเทศ มีระยะทางรวมกว่า 52,205 กิโลเมตร เป็นเหตุให้ ใน พ.ศ. 2562 สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development) หรือIMD ได้จัดอันดับให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันในกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนนเป็นอันดับที่ 28 จาก 63 เขตเศรษฐกิจทั่วโลก

### National Highways: Enhancing National and Cross-border Connectivity

The Department of Highways is responsible for the construction and maintenance of national highways that serve as Thailand’s main arteries for enhancing the convenience and safety of users. These national highways serve as the main arteries that convey development to the areas they pass through and, as such, contribute to improved quality of life in these localities. Furthermore, they drive trading and other economic activities and during these processes forge ties beyond geographical boundaries. Currently, 52,205 kilometers of national highways are in service. In 2019, the International Institute for Management Development ranked Thailand 28<sup>th</sup> out of 63 economies worldwide in terms of infrastructure competitiveness in the category of road networks.



# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

### 4 เส้นทางสายหลัก เชื่อมโยงสู่ภูมิภาค

ปัจจุบัน ทางหลวงแผ่นดิน “สายหลัก” ที่ทำหน้าที่เป็นเสมือน “เส้นเลือดใหญ่” เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคต่าง ๆ และถือเป็นหัวใจของการคมนาคมในประเทศไทย มีทั้งหมด 4 เส้นทาง ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนมิตรภาพ ถนนสุขุมวิท และ ถนนเพชรเกษม โดยแต่เดิมเริ่มนับหลักกิโลเมตรที่ 0 ณ บริเวณหัวมุมถนนดินสอ ใกล้กับอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ต่อมา มีการเปลี่ยนแปลงการนับหลักกิโลเมตรของทางหลวงแผ่นดินสายประธานทั้ง 4 สาย ให้สอดคล้องกับระยะทางที่แท้จริง จึงเริ่มนับหลักกิโลเมตรที่ 0 จากจุดเริ่มต้นของทางหลวงแผ่นดินสายประธานแต่ละสาย ดังนี้

### Four Main National Highways

Currently, Phahon Yothin Road, Mittraphap Road, Sukhumvit Road, and Phet Kasem Road are the four main highways that link Bangkok to different parts of the country. The starting point (Km 0) of these highways was formerly at a corner of Dinso Road close to the Democracy Monument. Subsequently, the kilometer zero marker of each highway was erected at its actual starting point.

#### ถนนพหลโยธิน ทางสายหลักมุ่งสู่ภาคเหนือ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือ ถนนพหลโยธิน เป็นเส้นทางสายหลักสำหรับการเดินทางไปยังจังหวัดทางภาคเหนือ โดยเริ่มต้นนับกิโลเมตรที่ 0 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศเมียนมา รวมระยะทางทั้งสิ้น 994 กิโลเมตร



# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

ถนนพหลโยธิน แต่เดิมเรียกว่า ถนนประชาธิปไตย เริ่มก่อสร้างครั้งแรกโดยกรมยุทธโยธาทหารบก จากสนามเป้าถึงสนามบินดอนเมือง ระยะทาง 22 กิโลเมตร ต่อมา ใน พ.ศ. 2481 มีการดำเนินงานก่อสร้างต่อจากสามแยกดอนเมือง ผ่านบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา บ้านม้า (ภาชี) พระพุทธบาท จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี ถึงจังหวัดสิงห์บุรี รวมระยะทาง 162 กิโลเมตร โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายใน 12 ปี ทั้งนี้ ในวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2493 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ขนานนามใหม่ว่า “ถนนพหลโยธิน” เพื่อเป็นอนุสรณ์แด่พระยาพหลพลพยุหเสนา (พจน์ พหลโยธิน) นายกรัฐมนตรีคนที่ 2 ของไทย จากนั้นกรมทางหลวงได้เข้าดำเนินการขยายเส้นทางต่อเชื่อมอีกหลายช่วงและมีการรวมทางหลวงสายลำปาง-เชียงราย เข้าเป็นส่วนหนึ่งของถนนพหลโยธินด้วยในปัจจุบัน เพื่อให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ มุ่งสู่ภาคเหนือมีความสมบูรณ์ สะดวก และรวดเร็ว

### Phahon Yothin Road: The Main Route to the North

As National Highway No. 1 it starts at the Victory Monument in Ratchathewi District, Bangkok. Stretching northwards for 994 kilometers, it terminates at the Mae Sai Border Checkpoint in Mae Sai District, Chiang Rai.

Phahon Yothin Road, formerly known as Prachathipathai (Democracy) Road, was first constructed by the Post Engineer Department, stretching from Sanam Pao to the Don Mueang Airport for a distance of 22 kilometers. Construction continued once again in 1938 from the Don Mueang Intersection, passing Bang Pa-in in the Phra Nakhon Si Ayutthaya Province, and continuing to Ban Ma (Phachi), Phra Phutthabat in Saraburi Province, Lop Buri and Sing Buri Province, for a total distance of 162 kilometers, scheduled to be completed within 12 years. On 10 December 1950, the Cabinet resolved to rename it "**Phahon Yothin Road**" to commemorate Phraya Phahon Phon Phayuhaseana (Phot Sarasin), the 2nd Prime Minister of Thailand. The Department of Highways subsequently developed several connecting routes and also included the Lampang - Chiang Rai highway as a part of Phahon Yothin Road in order to facilitate travel from Bangkok to the North to ensure the convenient and rapid public travel.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



### ถนนมิตรภาพ เปิดประตูสู่อีสาน

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 หรือ ถนนมิตรภาพ เป็นเส้นทางสายหลักสำหรับการเดินทางไปยังจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มต้นนับกิโลเมตรที่ 0 ในจังหวัดสระบุรี มุ่งสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย บริเวณชายแดนประเทศลาว รวมระยะทาง 509 กิโลเมตร โดยถนนสายนี้ยังถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่าย “ทางหลวงเอเชีย” หมายเลข AH12 ด้วย

ถนนมิตรภาพ นับเป็น “ถนนสายอนุสรณ์” รำลึกถึงความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา และเป็นถนนสายแรกที่มีผิวจราจรลาดยางแบบแอสฟัลต์คอนกรีต โดยเริ่มก่อสร้าง เมื่อ พ.ศ. 2498 ด้วยมาตรฐานด้านวิศวกรรมเทียบเท่ากับต่างประเทศ ทั้งได้รับการสนับสนุนด้านการเงินและเทคโนโลยีที่ทันสมัยจากสหรัฐอเมริกา โดยสายทางเริ่มต้น แยกจากถนนพหลโยธิน ตรงกิโลเมตรที่ 107 ในจังหวัดสระบุรี ตัดผ่านดงพญาเย็น เข้าสู่จังหวัดนครราชสีมา อันเป็นประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางประมาณ 148 กิโลเมตร มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2501

กรมทางหลวงมุ่งมั่นดำเนินก่อสร้างถนนมิตรภาพอย่างต่อเนื่อง กระทั่งเป็นโครงข่ายทางหลวงที่ร้อยรัดเชื่อมโยงทุกจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่สามารถขยายสายทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ถึง 6 แห่ง อีกด้วย

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

### Mittraphap Road: Gateway to Northeastern Provinces

This is National Highway No. 2 that starts in Saraburi and stretches for 509 kilometers to terminate at the Thai-Lao PDR border in Nong Khai. It is also the AH12 section of the Asian Highway Network.

Mittraphap Road, as suggested by its name which means friendship, is considered a "**memorial road**" commemorating good relationship between Thailand and the United States of America. The first asphalt-concrete road in Thailand, its construction began in 1955. With financial and technological support from the United States, the construction techniques were congruent with international engineering standards. The route separates from Phahon Yothin Road at Km 107 in Saraburi Province and initially stretched for a distance of 148 kilometer through Dong Phaya Yen to Nakhon Ratchasima Province, which is the gateway to the northeastern region. The official inauguration ceremony of Mittraphap Road was held on 10 July 1958.

The Department of Highways is committed to continuing development of Mittraphap Road until it becomes a network of highways that connects all the provinces in the Northeast and to neighboring countries through six Thai-Lao Friendship Bridges.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



### ถนนสุขุมวิท ทางสายหลักมุ่งสู่ภาคตะวันออก

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 หรือ ถนนสุขุมวิท เป็นเส้นทางหลักสำหรับการเดินทางไปยังหัวทางภาคตะวันออกเลียบชายฝั่งทะเล โดยเริ่มต้นนับกิโลเมตรที่ 0 จากอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และเริ่มเรียกชื่อถนนสุขุมวิทตั้งแต่แยกใต้ทางด่วนเพลินจิต ซึ่งเป็นทางต่อเนื่องจากถนนเพลินจิตในกรุงเทพฯ ไปจนถึงอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ จากนั้นเลียบตามชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และไปสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนในอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดต่อกับชายแดนประเทศกัมพูชา รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 488 กิโลเมตร

ถนนสุขุมวิท แต่เดิมเป็นถนนหินคลุก มีชื่อว่า “ถนนกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ” เริ่มก่อสร้างระหว่าง พ.ศ. 2479-2494 โดยสร้างต่อจากถนนเพลินจิตตรงบริเวณที่ตัดกับทางรถไฟไปท่าเรือคลองเตยไปจนถึงตัวเมืองสมุทรปราการ เปิดใช้งานเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2479 จากนั้น มีการขยายเส้นทางจากสมุทรปราการไปบางปะกง ชลบุรี จันทบุรี และตราด ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังจังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

ในวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2493 คณะรัฐมนตรีขณะนั้น มีมติให้ขนานนามใหม่ว่า “ถนนสุขุมวิท” เพื่อเป็นเกียรติแก่พระพิศาลสุขุมวิท (ประสพ สุขุม) อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 5 ในฐานะผู้บุกเบิกการก่อสร้างและเป็นผู้มีคุณูปการต่อกิจการด้านงานทางในประเทศไทย ปัจจุบันถนนสุขุมวิท ช่วงระยอง-บ้านหาดเล็ก ยังได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชีย หมายเลข AH 123 ด้วย

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

### Sukhumvit Road: The Main Route to the East

Stretching for 488 kilometers, National Highway No. 3 starts from Democracy Monument in Bangkok. Its branch from the intersection beneath the expressway on Phloen Chit Road is called Sukhumvit Road; this runs to Samut Prakan and then heads to the provinces along the eastern coastline to terminate at the border checkpoint in Khlong Yai District, Trat.

Sukhumvit Road was originally a crushed stone road known as "**Bangkok-Samut Prakan Road**". Its construction lasted from 1936 to 1951. Starting from Phloen Chit Road where it intersects with the railway line to the Khlong Toei Pier, the road runs to Samut Prakan's inner city. It was opened for the first time on 8 September 1936. Sukhumvit Road was subsequently extended from Samut Prakan to Bang Pakong, Chon Buri, Chanthaburi and Trat, thus facilitating convenient and rapid public travel to the eastern coastal provinces.

On 10 December 1950, the Cabinet at that time resolved to rename the road as "**Sukhumvit Road**" in honor of Phra Phaisal Sukhumvit (Prasop Sukhum), the 5th Director-General of the Department of Highways as he was regarded as a pioneer in its construction and a significant contributor to roadwork in Thailand. Currently, its section from Rayong to Ban Hat Lek is designated as part of the Asian Highway No. AH 123.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



### ถนนเพชรเกษม ทางสายหลักมุ่งสู่ภาคใต้

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 หรือ ถนนเพชรเกษม เป็นเส้นทางสายหลักสำหรับการเดินทางไปยังจังหวัดทางภาคใต้ โดยเริ่มนับกิโลเมตรที่ 0 จากบริเวณสะพานนาคราช ถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร เข้าสู่เขตภาคใต้ โดยผ่านจังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร แล้วตัดเข้าจังหวัดระนอง ไปสิ้นสุดที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา บริเวณพรมแดนประเทศมาเลเซีย รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,310 กิโลเมตร นับเป็นถนนที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

ถนนเพชรเกษม ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างติดต่อกันตลอดสายในคราวเดียว แต่ทำเป็นช่วง เช่น ทางช่วงแรกจากสงขลาถึง ไทรบุรี ระยะทาง 90 กิโลเมตร สร้างในสมัยรัชกาลที่ 4 ประมาณ พ.ศ. 2405 ทางช่วงนครปฐม-บ้านโป่ง สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 และช่วงตะกั่วป่า-ทุ่งมะพร้าว สร้างในสมัยรัชกาลที่ 7 ประมาณ พ.ศ. 2473 เป็นต้น อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ พ.ศ. 2475 เป็นต้นมา กรมทางหลวง ได้วางโครงการก่อสร้างให้เป็นถนนที่เชื่อมต่อภาคใต้ระยะยาวตลอดสาย ทั้งให้เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อจาก กรุงเทพฯ ไปยังภาคใต้ ต่อมา ในวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2493 คณะรัฐมนตรี จึงมีมติให้ขนานนามว่า “ถนนเพชรเกษม” เพื่อเป็นอนุสรณ์และเป็นเกียรติแก่หลวงเพชรเกษมวิถีสวัสดิ์ (แถม เพชรเกษม) อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 7 นายช่างใหญ่ควบคุมการก่อสร้าง ผู้มีคุณูปการต่อกิจการด้านงานทางของไทย

ปัจจุบันบางช่วงของถนนเพชรเกษมยังได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชียหมายเลข AH2 และทางหลวงเอเชียหมายเลข AH123 ด้วย

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

### Phet Kasem Road: The Main Route to the South

Starting at Naowachamnian Bridge in Bangkok Yai District, Bangkok, **National Highway No. 4** passes through Phasi Charoen, Bang Khae and Nong Khaem districts before heading to Samut Sakhon, Nakhon Pathom, Ratchaburi and running southwards to terminate at Sadao District in Songkhla. With a total length of 1,310 kilometers, it is the longest highway in Thailand.

The entire route of Phet Kasem Road was not constructed within a construction period, but the road was constructed in sections in different periods of time. The first section, stretching for 90 kilometers from Songkhla to Sai Buri, was constructed in 1862 during the reign of King Rama IV. The Nakhon Pathom - Ban Pong section was built in the reign of King Rama V and the Takua Pa - Thung Maphrao section was built in 1930 during the reign of King Rama VII. Since 1932, the Department of Highways planned for long-term construction to complete the entire route to serve as the main road that connects Bangkok to the southern provinces. On 10 December 1950, the Cabinet decided to name it "**Phet Kasem Road**" to commemorate and honor Luang Phet Kasem Withisawat (Thaem Phetkasem), the 7th Director-General of the Department of Highways, the Chief Engineer in charge of supervising its construction and a contributor to Thailand's roadwork development.

Currently, certain sections of Phet Kasem Road are also designated as part of the Asian Highway No. AH2 and Asian Highway No. AH123.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



สะพานปรีดี-ธำรง อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา  
Pridi-Thamrong Bridge in Phra Nakhon Si Ayutthaya District,  
Phra Nakhon Si Ayutthaya.

## สะพานเชื่อมสองฟากฝั่ง เติมเต็มสายทางให้ต่อเนื่อง

“...ห้วงน้ำใด ๆ ในประเทศ แม้จะกว้างเท่ากว้าง ลึกเท่าลึก ก็สามารถสร้างสะพานข้ามได้...”<sup>1</sup>

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

หากย้อนกลับไปในอดีต สะพานยุคแรกส่วนใหญ่นิยมก่อสร้างด้วยไม้เป็นหลัก ล่วงถึงสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา จึงมีการพัฒนาเป็นสะพานก่ออิฐถือปูนและสะพานเหล็ก อย่างไรก็ตาม แม้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำขนาดใหญ่อย่างสะพานพระราม 6 (พ.ศ. 2469) และสะพานพระพุทธยอดฟ้า (พ.ศ. 2475) แต่ต้องอาศัยวิศวกรและบริษัทจากต่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด ทั้งต้องนำเข้าวัสดุจากต่างประเทศเป็นหลัก

กระทั่งช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เทคโนโลยีการสร้างสะพานมีความก้าวหน้าอย่างมาก ทั้งด้านวิศวกรรมและฝีมือช่าง การก่อสร้างสะพานสามารถดำเนินการได้โดยคนไทยและใช้วัสดุที่ผลิตในประเทศ โดยมีกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการ ผลงานการก่อสร้างสะพานสำคัญยุคบุกเบิก ได้แก่ สะพานปรีดี-ธำรง ทอดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และ สะพานเดชาดิวงศ์ ซึ่งทอดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดนครสวรรค์ โดยสะพานทั้งสองแห่งเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดค้ำธนู (Tied Arch หรือ Bowstring Bridge) ซึ่งสามารถรับน้ำหนักได้อย่างดีเยี่ยม

ต่อมา ใน พ.ศ. 2497 “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

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

ปัจจุบัน กรมทางหลวงมีสะพานอยู่ในความดูแลรับผิดชอบกว่า 17,000 สะพาน ทั้งยังมีหน่วยงานสำคัญ คือ สำนักก่อสร้างสะพาน ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน รวมทั้งสำนักวิจัยและพัฒนาทาง ปฏิบัติหน้าที่ก่อสร้างและดูแลรักษาสะพานทั่วประเทศ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เชื่อมต่อและเติมเต็มโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินให้สมบูรณ์ พร้อมอำนวยความสะดวกให้การเดินทางของประชาชน มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

<sup>1</sup> ดร. สิริลักษณ์ จันทรางศุ หัวหน้ากองสะพานคนแรก ระหว่าง พ.ศ. 2497-2501

## Bridges: Connecting Two Opposing Sides, Completing Highway Routes

“...No matter how wide and deep a water body found elsewhere on Earth, human can build a bridge to span it...” <sup>1</sup>

To complete a highway network, it is sometimes necessary to construct a bridge where the road crosses a waterway so that public travel remains smooth, safe and uninterrupted.

Initially, wood was the main component of such bridges. In the reign of King Rama V, concrete and steel bridges were first developed. However, the construction large bridges such as Rama VI Bridge (1926) and Pha Buddha Yot Fa Bridge or King Rama I Memorial Bridge (1932) relied mainly on imported materials and was carried out by foreign companies.

Bridge construction technology was substantially developed in Thailand during WWII. Thai engineers, under the supervision of the Department of Highways, were able to carry out and manage bridge construction on their own with the use of domestic construction materials. Important bridges developed in this period included Pridi-Thamrong Bridge crossing the Chao Phraya River in Phra Nakhon Si Ayutthaya and Dechatiwong Bridge crossing the Chao Phraya River in Nakhon Sawan. Both are tied arch (bowstring) bridges with high load-carrying capacity.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways

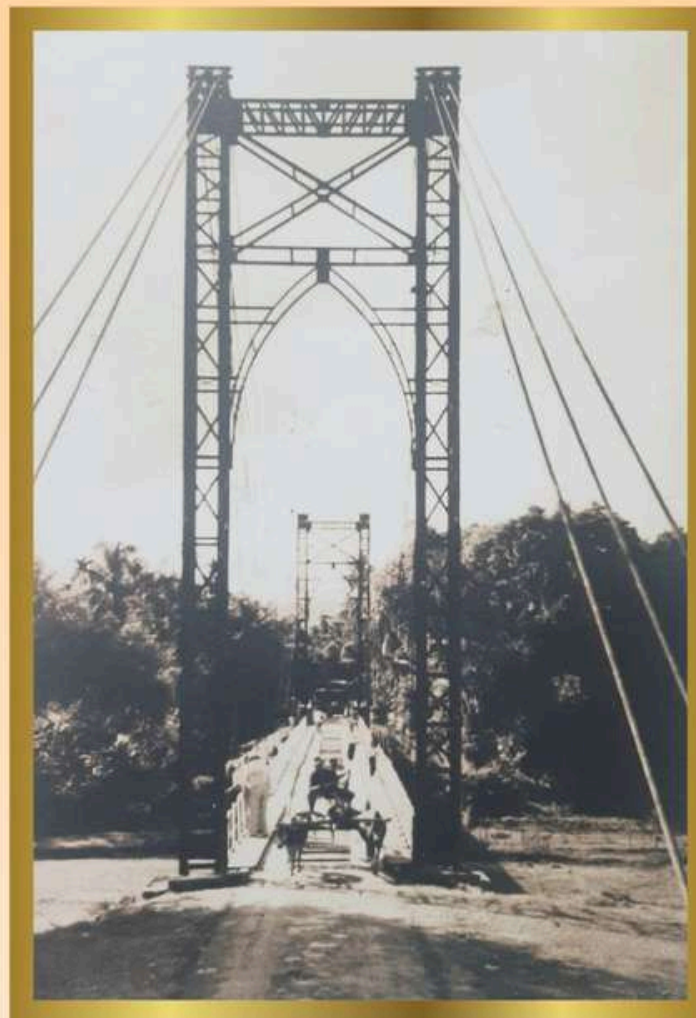
In 1954, the Bridge Division, which was separated from the Planning Division to take charge of constructing bridges nationwide under the supervision of its first head – Dr. Sirilak Chandrangu, introduced construction techniques that were congruent with international standards. Prestressed concrete girders were employed for construction of long-span bridges such as the bridge over the Bang Pakong River on Bangkok – Chon Buri Road. Engineering techniques in terms of pier and beam construction, pile driving and bridge bearing materials were also developed and improved for later bridge construction projects.

Currently, more than 17,000 such bridges across the country are under the care of the Department of Highways. The Bureau of Bridge Construction together with its subordinate units – Bridge Construction and Rehabilitation Centers – and the Bureau of Road Research and Development are the main agencies in charge with mandates to construct and maintain bridges to ensure efficient functionality throughout the year.

<sup>1</sup> Sirilak Chandrangu, the first chief of Bridge Division (1954-1958)

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



สะพานศรีหิรัญ ข้ามแม่น้ำงาว อำเภองาว จังหวัดเชียงราย เชื่อมถนนพหลโยธิน ช่วงงาว-พะเยา เป็นสะพานแขวนแห่งแรกของไทย เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ เมื่อ พ.ศ. 2471

### Sri Hiran Bridge

This bridge crosses the Ngao River in the Ngao District in Chiang Rai Province connecting Phaho Yothin Road from the Ngao – Phayao section. It is the first suspension bridge in Thailand, officially opened in 1928.

สะพานปรีดี-ธำรง ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นสะพานคอนกรีต เสริมเหล็กโค้งคั่นธนู มีระบบเคเบิลแบบเครือข่ายขึงตัวสะพาน (Network Tied Arch Bridge) เชื่อมต่อเส้นทางสัญจรหลักเข้าสู่เกาะเมืองอยุธยา ตามแผนการพัฒนาจังหวัดในพื้นที่ภาคกลาง โดยเริ่มก่อสร้าง ใน พ.ศ. 2483 และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2486

### Pridi-Thamrong Bridge

This re-inforced concrete network tied arch bridge spans the Chao Phraya River in Phra Nakhon Si Ayutthaya to connect the main transport route to Ayutthaya's Old Town Island. Developed in response to a plan for the development of central provinces, bridge construction started in 1940 and it was opened to traffic on 14 July 1943.



# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



สะพานเดชาติวงศ์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดนครสวรรค์ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กโค้งค้ำยันเชื่อมต่อกถนนพหลโยธินซึ่งเป็นเส้นทางหลักเข้าสู่เมืองนครสวรรค์ เริ่มก่อสร้างใน พ.ศ. 2485 และเปิดใช้งานครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2493 โดยคำว่า “เดชาติวงศ์” มาจากราชทินนามของหลวงเดชาติวงศ์วรวัฒน์ (ม.ล. กวี เดชาติวงศ์) อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 4

ปัจจุบัน ถือเป็นสะพานที่สำคัญแห่งหนึ่งของไทยในการเดินทางเข้าสู่จังหวัดทางภาคเหนือ และยังเป็นจุดชมวิว “แม่น้ำสองสี” ที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งด้วย

### Dechatiwong Bridge

Spanning the Chao Phraya River in Nakhon Sawan, this re-inforced concrete arch bridge connects Phahon Yothin Road, the main highway, to the city of Nakhon Sawan. Construction started in 1942 and the bridge was opened to traffic in 1950. It was named after the fourth Director-General of the Department of Highways, Luang Dachatiwong Wararat (Mom Luang Kri Dechatiwong).

At present, it is considered one of the important bridges in Thailand for traveling to the northern provinces and is also a sight-seeing stop to view the "Two-Color River" which is one of the most beautiful sights as well.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



**สะพานวุฒิกุล** ข้ามแม่น้ำปิง อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก บนเส้นทางหลวงหมายเลข 104 ต่อเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 1 เป็นสะพานแบบโค้งคอนกรีตเสริมเหล็กแบบคันทัน มีตอม่อกลางสะพาน และมีเหล็กเส้นดึงคานและพื้นสะพาน เริ่มก่อสร้างใน พ.ศ. 2480 แต่ยังไม่แล้วเสร็จ ต่อมา ใน พ.ศ. 2496 จึงดำเนินการก่อสร้างอีกครั้งหนึ่ง โดยมีนายอุทัย วุฒิกุล อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 10 เมื่อครั้งเป็นนายช่างใหญ่ เป็นผู้ควบคุมการออกแบบและก่อสร้าง จึงมีการตั้งชื่อเพื่อเป็นเกียรติว่า “สะพานวุฒิกุล”

### Wuthikul Bridge

This bridge crosses the Ping River at the Wang Chao District in Tak Province on Highway No. 104, connected to Highway No. 1. It is a reinforced concrete arch bridge shaped like a bow. There is a pillar in the middle of the bridge with steel bars pulling the bridge supports and the floor. Construction of the bridge began in 1937, but was not completed until 1953, when construction was resumed under Mr. Uthai Wuthikul, the 10<sup>th</sup> Director-General of the Department of Highways, when he was the master mechanic in charge of design and construction. The bridge was named "Wuthikul Bridge" in his honor.



**สะพานพ้อขุนผาเมือง หรือ สะพานห้วยตอง** เป็นสะพานที่ทอดข้ามหุบเขาลึก มีความยาว 180 เมตร มีความสูงของตอม่อถึง 50 เมตร นับเป็นสะพานที่มีตอม่อสูงที่สุดในประเทศไทย และเป็นสะพานที่ตัดผ่านภูเขาที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ เชื่อมระหว่างชายแดนฝั่งตะวันตก อำเภอแม่สอด จังหวัดเชียงราย กับชายแดนฝั่งตะวันออกของจังหวัดมุกดาหาร บนทางหลวงหมายเลข 12 โดยกรมทางหลวง ดำเนินการก่อสร้าง เมื่อ พ.ศ. 2516 และเปิดใช้อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่ พ.ศ. 2518

### Pho Khun Pha Mueang Bridge or Huai Tong Bridge

This is a bridge that spans a deep valley with a length of 180 meters. The pillar height of the bridge is 50 meters, making it a bridge with the tallest pillars in Thailand. This bridge cuts through one of the most beautiful mountains in the country, connecting the western border of the Mae Sot district in Chiang Rai Province with the eastern border of Mukdahan Province on highway 12. Construction of highway 12 by the Department of Highways Construction was carried out in 1973 and officially opened in 1975.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



สะพานติณสูลานนท์ ข้ามทะเลสาบสงขลา เชื่อมเกาะยอทั้งสองด้านระหว่างฝั่ง อำเภอเมืองสงขลา กับอำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา โดยเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 408 ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 414 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 407 (สงขลา-หาดใหญ่) เป็นสะพานสองช่วง ความยาวรวมกันกว่า 2,640 เมตร นับเป็นสะพานคอนกรีตที่ยาวสุดในไทย โดยกรมทางหลวง เริ่มก่อสร้าง ใน พ.ศ. 2524 และเปิดให้บริการ ใน พ.ศ. 2527 ตามแผนการพัฒนาเมืองหลักของภาคใต้ ฝั่งอ่าวไทย เพื่อรองรับการคมนาคมทางบกที่เจริญก้าวหน้ามากขึ้นทำให้รถยนต์ไม่ต้องรอข้ามแพขนานยนต์ ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ปัจจุบัน สะพานติณสูลานนท์ นอกจากช่วยให้การเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองสงขลาความสะดวกและรวดเร็วแล้ว ยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวขึ้นชื่อแห่งหนึ่งของจังหวัดสงขลาด้วย

### Tinsulanonda Bridge

Spanning Songkhla Lake in Songkhla, Tinsulanonda Bridge connects one side of Yo Island to Mueang Songkhla District and the other side to Singhanakhon District. It is part of National Highway No. 408 (which connects Highway No. 414 to Highway No. 407 or Songkhla-Hat Yai Road). The bridge has two spans with a combined length of 2,640 meters, making it the longest concrete bridge in Thailand. It was developed in response to a plan for the development of southern provinces in the Gulf of Thailand. Construction started in 1981 and the bridge was opened to traffic in 1984. It can accommodate the rapidly increasing volume of cars that disrupts the car ferry service. The bridge facilitates public travel to and from Songkhla downtown and becomes a famous attraction of Songkhla.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



สะพานข้ามเขื่อนบางลาง จังหวัดยะลา เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 410 สายยะลา-เบตง มีความยาวตลอดสาย 2.125 กิโลเมตร ได้รับการก่อสร้าง เมื่อ พ.ศ. 2547 เพื่อเชื่อมถนนหมายเลข 410 ส่วนที่ลัดเลาะบริเวณท้ายเขื่อนที่มีความคดเคี้ยวเข้าด้วยกัน ช่วยย่นระยะทางได้กว่า 15 กิโลเมตร นับเป็นถนนที่เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางจาก อำเภอเบตง เข้าสู่ตัวเมืองยะลา และยังเป็นสะพานที่มีทัศนียภาพงดงามมากที่สุดแห่งหนึ่ง

### Bang Lang Dam Bridge

Located in Yala Province, this bridge is part of National Highway No. 410. The Yala-Betong Line, with a length of 2.125 kilometers, was constructed in 2004 to connect Road No. 410, the part that traverses the end of the dam winds together and helps to shorten the distance travelled by 15 kilometers making it a road that increases the convenience and speed of traveling from Betong District to Yala City whilst also being one of the most scenic bridges.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



## สะพานเชื่อมพรมแดนไทย ผูกสายใยประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากภารกิจ “ร้อยรัด” และ “เชื่อมโยง” เส้นทางทั่วผืนแผ่นดินไทย กระทั่งก้าวสู่การเป็นโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ กรมทางหลวง ยังยกระดับโครงข่ายทางหลวงสู่สากล ด้วยการสร้าง “สะพานมิตรภาพ” เปิดประตูข้ามพรมแดน พัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประชาชน รวมทั้งประสานความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงเศรษฐกิจ การค้า

การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ยั่งยืนทั้งในระดับภูมิภาคและระดับสากล

## Cross-border Bridges: Connecting Two Countries, Forging Neighboring Ties

Apart from connecting all parts of the country, the Department of Highways strives to provide efficient cross-border links to develop comprehensive regional highway networks. In this context, these “friendship bridges” serve as portals to neighboring countries, facilitating cross-border transport and logistical activities, trade, investment, tourism and international cooperation. They help to strengthen the national economy and expand Thailand’s competitive edge in the regional arena.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



### ไทย-ลาว Thailand and Lao PDR

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) เป็นสะพานแม่น้ำโขงขนาดใหญ่ แห่งแรก ที่เชื่อมระหว่างอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ประเทศไทย กับเมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป. ลาว

สะพานแห่งนี้ นอกจากช่วยส่งเสริมสายสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่างประเทศไทยและลาวยังมีความสำคัญเป็นอย่างมากในการสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจของ 2 ประเทศ ด้วยเป็นสะพานที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ซึ่งแต่เดิมขนถ่ายกันโดยใช้แพขนานยนต์ และยังเป็นการเปิดทางออกสู่ทะเลโดยสะดวกให้แก่ สปป. ลาว

#### The First Thai-Lao Friendship Bridge (Nong Khai – Vientiane)

This is the first large bridge across the Mekong River connecting Nong Khai District in Nong Khai Province, Thailand and Sai Phong Beach City in the Vientiane Capital of Lao PDR. This bridge, in addition to promoting the close ties between Thailand and Lao PDR, is also very important in supporting the economic development of the two countries by facilitating the transportation of goods which were originally loaded and unloaded using a ferry and also by conveniently opening up a sea exit for Lao PDR.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้โครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวตะวันออกและตะวันตก (East-West Economic Corridor) ซึ่งเริ่มต้นจากเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ข้ามแม่น้ำโขงที่แขวงสะหวันนะเขต ต่อมายัง จังหวัดมุกดาหาร และผ่านไปยังพรมแดน อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย เชื่อมต่อไปยังเมืองเมียวดี และสิ้นสุดที่เมืองมะละแหม่ง ประเทศเมียนมา

สะพานแห่งนี้ นับเป็นปัจจัยที่สนับสนุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอินโดจีน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของลาวให้เติบโตต่อเนื่อง รวมทั้งกระตุ้นการค้าชายแดนไทย-ลาว ทางจังหวัดมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และยังส่งเสริมการดำเนินงานของโครงการยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง หรือ ACMECS (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy) ที่สนับสนุนโครงการก่อสร้างถนนและสะพานเชื่อมประเทศสมาชิก ACMECS 5 ประเทศ (ไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้การค้าชายแดนของประเทศสมาชิกขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

### The Second Thai-Lao Friendship Bridge (Mukdahan – Savannakhet)

It is part of the transport and logistics route development project under the East-West Economic Corridor project, starting from Danang, Vietnam, then crossing the Mekong River in Savannakhet Province, Laos, then on to Mukdahan Province, Mae Sot District, Tak Province, Thailand, and connecting to Myawaddy city and ending at Mawlamyine, Myanmar.

This bridge is considered a factor in supporting economic cooperation within the Indochina region, helping to drive the economy of Laos to continue to grow which stimulates the Thai-Lao border trade in the Mukdahan-Savannakhet Provinces. It also promotes the implementation of the Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS) project, which supports the construction of roads and bridges connecting ACMECS 5 member countries (Thailand, Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Vietnam), which is an important factor that will help the member countries' border trade to expand continuously.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



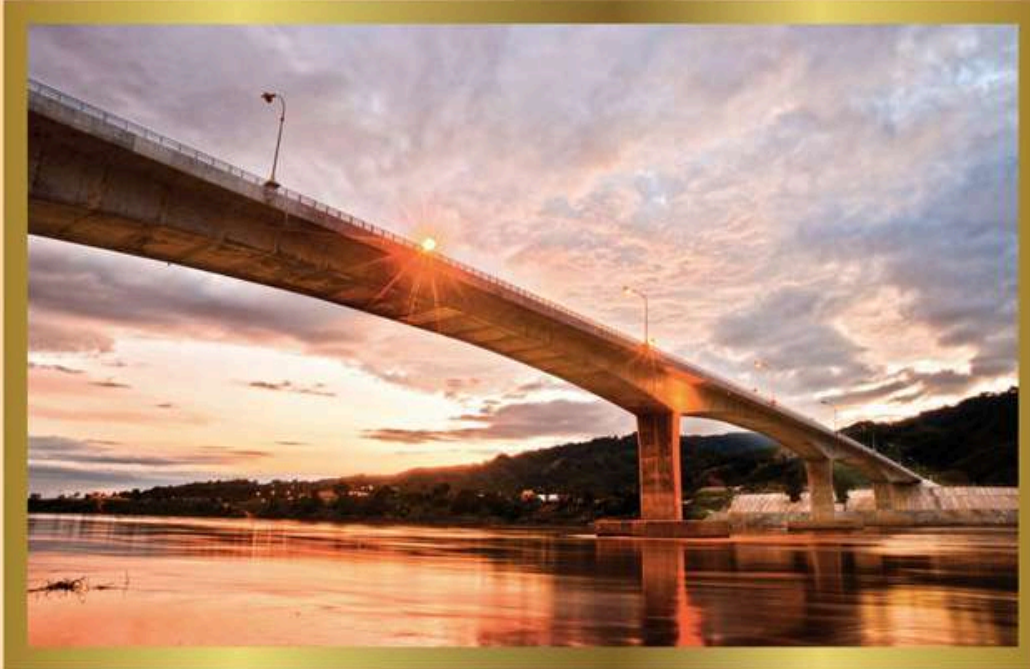
สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมระหว่าง อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม กับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป. ลาว ถือเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค ซึ่งเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย ลาว เวียดนาม และภาคใต้ของจีน ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศกลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง

### The Third Thai-Lao Friendship Bridge (Nakhon Phanom-Khammouane)

Spanning the Mekong River, this bridge connects Nakhon Phanom District in Nakhon Phanom Province, Thailand to Lao PDR's Thakhek District in Khammouane Province. Developed under the Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS), it is a major transport and logistics route in the ASEAN region that links Thailand to Lao PDR, Vietnam and southern China.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมระหว่างอำเภอเชียงของ จังหวัด เชียงราย กับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว และเป็นสะพานที่เชื่อมต่อเส้นทางอาร์ 3 เอ (R3A) ซึ่งมีต้นทางเริ่มจากเชียงของ ประเทศไทย บ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็น ของสปป. ลาว บ่อหาน เชียงรุ่งหรือจิ่งหง ในแคว้นสิบสองปันนา นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ของจีน โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงคุนหมิงรวมกว่า 1,800 กิโลเมตร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จึงนับเป็น โครงการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และโดยเฉพาะการท่องเที่ยว ที่เปิดโอกาสให้ประเทศไทยมีช่องทางเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ ที่จะเดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือ เพื่อมา ท่องเที่ยวยังจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือของประเทศไทย

### The Fourth Thai-Lao Friendship Bridge (Chiang Khong – Huai Sai)

This is a bridge across the Mekong River that connects the Chiang Khong district in Chiang Rai with the city of Huai Sai in Bokeo Province, Laos and is a bridge connecting the R3A route (R3A), which originates from Chiang Khong, Thailand, Bokeo, Luang Namtha, Boten of Lao PDR, Bo Han, Chiang Rung or Jinghong. In Xishuangbanna, Kunming City, Yunnan Province of China, with a distance from Bangkok to Kunming of more than 1,800 kilometers along the North - South Economic Corridor to connect transportation within the Mekong sub-region, therefore, it is considered a macro-economic integration project on a regional scale, for both economic and cultural exchanges and especially for tourism that gives Thailand an opportunity to open a channel for tourists from southern China to travel by car and boat to various provinces in the north of Thailand.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



### ไทย-เมียนมา

#### Thailand and the Republic of the Union of Myanmar

สะพานมิตรภาพ ไทย-เมียนมา แห่งที่ 1 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเมย เชื่อมอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับรัฐกะเหรี่ยง ประเทศเมียนมา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างเวียดนาม ลาว ไทย และเมียนมา ส่งเสริมการค้าข้ามพรมแดน การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

#### The First Thai-Myanmar Friendship Bridge

This is a bridge over the Moei River connecting Mae Sot District, Tak Province, with the Karen State of Myanmar. It is part of the Mae Sot Special Economic Zone development project that is an important trade gateway of the region along the East-West Economic corridor that connects economic routes between Vietnam, Laos, Thailand and Myanmar, which promotes cross-border trade, investment and tourism which, in turn increases the country's competitiveness.



สะพานมิตรภาพ ไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 เป็นสะพานขนาดใหญ่ ข้ามแม่น้ำเมย เชื่อมระหว่างอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมา ซึ่งนอกจากช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางสัญจรของประชาชนระหว่าง 2 ประเทศแล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) รองรับการค้าขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

#### The Second Thai-Myanmar Friendship Bridge

This large bridge spans the Moei River and connects Thailand's Mae Sot District in Tak to Myawaddy in the Republic of the Union of Myanmar. It not only facilitates cross-border travel, but is also a key component of the Mae Sot Special Economic Zone Project. The project aims to promote Mae Sot as a major trade portal of the East-West Economic Corridor to accommodate trade, investment, economic and tourism growth in the Greater Mekong Subregion.

# ทางหลวงแผ่นดิน

## National Highways



### ไทย-กัมพูชา

#### Thailand and the Kingdom of Cambodia

สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบต) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำพรมโหด เชื่อมระหว่างอำเภอรัฐประเทศ จังหวัดสระแก้ว กับเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชา โดยเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้านและเอเชีย ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โครงข่าย ทางหลวงเอเชียภายใต้คณะกรรมการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ ซึ่งช่วยส่งเสริมกระบวนการ โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน และสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทย

#### Thailand-Cambodia Friendship Bridge (Ban Nong Ian-Stung Bot)

The bridge spans the Phrom Hot River in Aranyaprathet District, Sa Kaeo to connect to Poipet in the Kingdom of Cambodia. It is part of the international highway network development project under the Economic Cooperation Framework for the Southern Economic Corridor of the Greater Mekong Subregion as well as part of the Asian Highway Network project of the United Nations' Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP). The bridge helps to enhance cross-border logistical activities and promote the Sa Kaeo Special Economic Zone as one of Thailand's major trade portals.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways



### เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและขนส่ง เพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์

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

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

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นอีกหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง จำเป็นต้องมีการวางแผนการพัฒนาอย่างรอบคอบให้มีความครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาให้มีความเหมาะสมต่อความจำเป็น ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวง จึงริเริ่ม “แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways)” ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา โดยมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 สายทาง ระยะทาง 4,150 กิโลเมตร

ทั้งนี้ กรมทางหลวง ได้มีการทบทวนและปรับแผนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละยุคสมัย รวมทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศด้านต่าง ๆ โดยใน พ.ศ. 2560 กรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี ฉบับใหม่ (พ.ศ. 2560–2579) ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน และพื้นที่อุตสาหกรรมต่าง ๆ รวมทั้งบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งอย่างต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาค จำนวน 21 สายทาง รวมระยะทาง 6,612 กิโลเมตร

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

### Intercity Motorways Providing New Travel Option, Improving Logistical Efficiency

Apart from developing and maintaining national highways which are integral components of national land transport networks that the public can use free-of-charge, the Department of Highways also pursues the creation of other efficient, rapid and safe transport and logistical systems in the form of **intercity motorways**, which users are required to pay tolls.

Motorways are controlled-access highways generally constructed to enhance intercity transport. Fenced along their lengths, the motorways have no at-grade intersections and traffic lights and the pavements are regularly maintained in good condition, thus allowing for high-speed yet safe driving. This contributes to equitable allocation of development, economic expansion and improved quality of life.

Motorway development is a key strategic element for enhancing national competitiveness and promoting Thailand as the logistical hub of Southeast Asia and the Greater Mekong Subregion. Therefore, the Department of Highways formulated the Intercity Motorway Master Plan to provide circumspect framework for development of motorway networks nationwide and determine appropriate project priority. The master plan, which addresses 13 motorways with a combined length of 4,150 kilometers, was approved in principle by the Cabinet on 22 April 1997.

The Department of Highways has occasionally revised and modified the plan in accordance to the changing socio-economic context and the national strategies. In 2017, the revised **20-year Intercity Motorway master Plan (2017-2036)** was established with aim of developing motorways to connect different special economic zones and industrial zones, boost border trade, and support the multimodal transportation system which focuses on seamless connection among the road, rail, water and air transport networks for interregional travel. The new plan targets 21 motorways with a combined length of 6,612 kilometers.



# มอเตอร์เวย์

## Motorways

ปัจจุบัน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว ทั้งในส่วนที่กรมทางหลวงดำเนินงานและบำรุงรักษา และส่วนที่เปิดให้เอกชนร่วมลงทุนและให้บริการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง จำนวน 3 สายทาง ระยะทางรวม 282 กิโลเมตร

Currently, there are three motorways in services, of which two are operated and maintained by the Department of Highways and one is invested and operated by a private concessionaire under the Department's supervision. The combined length of these three motorways is 282 kilometers.

- ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 126 กิโลเมตร
- ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน-บางพลี และตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน ระยะทาง 79 กิโลเมตร
- ทางหลวงสัมปทาน สายทางยกระดับอุดรภิมุข ระยะทาง 22 กิโลเมตร มีบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับสัมปทานภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง
- Motorway No. 7 (Bangkok-Chon Buri – Pattaya – Map Ta Phut), 126 kilometers
- Motorway No. 9: The Outer Bangkok Ring Road (Kanchanaphisek Road). Bang Pa In – Bang Phli Section, Phra Pra Daeng – Bang Khae Section,, and Phra Pra Daeng –Bang Khun Thian Interchange Section, 79 kilometers
- Concession Motorway: Uttraphimuk Elevated Tollway, 22 kilometers, Don Muang Tollway Public Company Limited is the concessionaire.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways



และมีตัวอย่างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สำคัญที่อยู่ระหว่างการพัฒนา ดังนี้

**ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา เชื่อมโยงจังหวัดภาคกลาง  
เปิดประตูสู่ภาคอีสาน**

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (M6) สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ ภาคกลาง ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้แก่ ลาว เวียดนาม กัมพูชา ตลอดจนจีนตอนใต้ ทั้งยังช่วยแบ่งเบาการจราจรของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่ในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะในช่วงวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดเทศกาลต่าง ๆ

In addition, the following motorway projects are being developed.

**Motorway No. 6 (Bang Pa In –Saraburi – Nakhon Ratchasima) From Central Provinces  
to Northeastern Thailand**

Motorway No. 6 (Bang Pa-In – Saraburi – Nakhon Ratchasima) is a major transport route that links Bangkok and central provinces to the northeastern region and onwards to Cambodia, Lao PDR, Vietnam and southern China. It helps to alleviate large traffic volumes on Phahon Yothin Road (Highway No. 1) and Mittraphap Road (Highway No. 2), which are critically congested on weekends and during festivities.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **แนวเส้นทางโครงการ** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) และทางหลวงหมายเลข 1 ที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สิ้นสุดที่บริเวณทางเลี้ยวเมืองจังหวัดนครราชสีมา รวมระยะทาง 196 กิโลเมตร
- **รูปแบบถนนของโครงการ** เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4-6 ช่องจราจร เขตทางทั่วไปกว้างประมาณ 70 เมตร
- **ทางแยกต่างระดับ 10 แห่ง** ได้แก่ ทางแยกต่างระดับบางปะอิน 1 ทางแยกต่างระดับบางปะอิน 2 ทางแยกต่างระดับวังน้อย ทางแยกต่างระดับหินกอง ทางแยกต่างระดับสระบุรี ทางแยกต่างระดับแก่งคอย ทางแยกต่างระดับมวกเหล็ก ทางแยกต่างระดับปากช่อง ทางแยกต่างระดับสีคิ้ว และทางแยกต่างระดับ เป็นจุดเชื่อมต่อกับกับทางหลวงสายสำคัญ
- **ด่านเก็บค่าผ่านทาง 9 แห่ง** ได้แก่ ด่านบางปะอิน ด่านวังน้อย ด่านหินกอง ด่านสระบุรี นครราชสีมาด่านแก่งคอย ด่านมวกเหล็ก ด่านปากช่อง ด่านสีคิ้ว ด่านขามทะเลสอ
- **ที่พักริมทาง (Rest Area) 8 แห่ง** เพิ่มความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง
  - ที่พักริมทางหลวง (Rest Stop) 5 แห่ง ได้แก่ วังน้อย หนองแค ทับทวน ลำตะคอง และขามทะเลสอ
  - สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง ได้แก่ สระบุรี สีคิ้ว
  - ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง ที่ปากช่อง
- **สถานะโครงการ**
  - สัญญาก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้างานก่อสร้างโยธาประมาณ 95% (ข้อมูล ณ เดือน ต.ค. 2564)
  - การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างงานระบบ พร้อมดำเนินงานและบำรุงรักษา : ลงนามในสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) เมื่อวันที่ 29 ก.ย. 2564
  - การให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง (Rest Area) : อยู่ระหว่างสรุปรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **Alignment:** The route starting point is at the connection point with Motorway No. 9 (Kanchanaphisek Road) and Highway No. 1 at the Bang Pa-In Interchange at Phra Nakhon Si Ayutthaya Province and ends at the bypass area of Nakhon Ratchasima Province, which is a total distance of 196 kilometers.
- **Road Type:** It is a motorway with 4-6 traffic lanes and the width of about 70 meters.
- **10 interchanges:** Bang Pa-In interchange 1, Bang Pa-In interchange 2, Wang Noi interchange, Hin Kong interchange, Saraburi interchange, Kaeng Khoi interchange, Muak Lek interchange, Pak Chong interchange, Sikhio interchange, and Nakhon Ratchasima interchange which are all connection points with major highways.
- **9 toll plazas:** Bang Pa-In, Wang Noi, Hin Kong, Saraburi, Kaeng Khoi, Muak Lek, Pak Chong, Sikhio, and Kham Thale So
- **8 rest areas:** For increased safety and to facilitate the users of the route.
  - 5 rest stops: Wang Noi, Nong Khae, Thap Kwang, Lam Ta Khong, and Kham Thale So
  - 2 service areas: Saraburi and Sikhio
  - 1 service center: Pak Chong
- **Project Status**
  - Civil works construction contract: About 95% progress in civil construction (data as of Oct. 2021)
  - Private investment in the construction of the system as well as operations and maintenance: Contract was signed by the private sector to invest in operation and maintenance (Operation and Maintenance: O&M) on 29 September 2021
  - Private sector co-investment and management of rest areas: In the process of finalizing the model for private investment

# มอเตอร์เวย์

## Motorways



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี  
เชื่อมต่อภาคตะวันตก กระตุ้นการค้าชายแดน เต็มเต็มระเบียบโครงข่ายเศรษฐกิจอาเซียน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสูงในการส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน โดยมีแนวเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลสู่ภาคตะวันตกของประเทศ รวมทั้งเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษสู่ภาคใต้

นอกจากนี้ ในอนาคต กรมทางหลวงยังมีแผนพัฒนาแนวเส้นทางต่อเนื่องจนถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เมียนมา ผ่านทางด่านบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อเติมเต็มโครงข่ายเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกตอนใต้ (GMS South Corridor) เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษของอาเซียนทั้ง 4 เขต ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (เมียนมา) เขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด และเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว รวมทั้งเชื่อมต่อกับท่าเรือ 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางของประชาชนและระบบโลจิสติกส์ ส่งเสริมการกระจายรายได้ การจ้างงาน การสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวในภาคตะวันตก ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

### Motorway No. 81 (Bang Yai – Kanchanaburi)

#### Connecting Western Provinces, Boosting Border Trade and Complete the ASEAN Economic Corridor

It is a route with high potential to promote Thailand as the logistics center of the ASEAN region, linking Bangkok and its surrounding areas to the western part of the country as well as connecting to the special highway network leading to the south.

In addition, the Department of Highways has plans in the future to develop a continuous route to Dawei, Myanmar's Special Economic Zone through the Ban Phu Nam Ron checkpoint in Kanchanaburi to complete the route network along the East-West Economic Corridor (GMS South Corridor) connecting the 4 ASEAN Special Economic Zones, namely Dawei Special Economic Zone (Myanmar), Kanchanaburi Special Economic Zone, Eastern Seaboard Industrial Estate and Sa Kaeo Special Economic Zone as well as connecting to 3 ports, namely Dawei Port, Laem Chabang Port and Map Ta Phut Port which will increase the efficiency of people's travel and logistics systems, promoting the distribution of income, employment, industrial and tourism support in the western region, and helping to improve people's quality of life.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **แนวเส้นทางโครงการ** มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 อำเภอกำแพง จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทาง 96 กิโลเมตร
- **รูปแบบถนนของโครงการ** เป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 4-6 ช่องจราจร เขตทางทั่วไปกว้างประมาณ 70 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่
  - ช่วงที่ 1 บางใหญ่-นครปฐม เป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 6 ช่องจราจร
  - ช่วงที่ 2 นครปฐม-กาญจนบุรี เป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 4 ช่องจราจร
- **ทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง** ได้แก่ ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก ทางแยกต่างระดับท่ามะกา ทางแยกต่างระดับท่าม่วง และทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี
- **ด่านเก็บค่าผ่านทาง 8 แห่ง** ได้แก่ ด่านบางใหญ่ ด่านนครชัยศรี ด่านศิระษะทอง ด่านนครปฐมฝั่งตะวันออก ด่านนครปฐมฝั่งตะวันตก ด่านท่าม่วง ด่านท่ามะกา ด่านกาญจนบุรี
- **ที่พักริมทาง (Rest Area) 3 แห่ง** เพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง
  - ที่พักริมทางหลวง (Rest Stop) 1 แห่ง ท่ามะกา
  - สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง ได้แก่ นครชัยศรี นครปฐม
- **สถานะโครงการ**
  - สัญญาก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้างานก่อสร้างโยธาประมาณ 63% (ข้อมูล ณ เดือน ต.ค. 2564)
  - การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างงานระบบ พร้อมดำเนินงานและบำรุงรักษา : ลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) เมื่อวันที่ 29 ก.ย. 2564
  - การให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง (Rest Area) : อยู่ระหว่างสรุปรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **Alignment:** Its starting point is at Bang Yai interchange, Bang Yai District, Nonthaburi Province and will converge with Highway 324, Tha Muang District, Kanchanaburi Province, which is the end point of the project, a total distance of 96 kilometers.
- **Road Type:** It is a motorway of 4-6 traffic lanes. The width of the road is about 70 meters wide, divided into 2 sections as follows:
  - Phase 1: Bang Yai - Nakhon Pathom is a motorway with 6 traffic lanes.
  - Phase 2: Nakhon Pathom - Kanchanaburi is a motorway with 4 traffic lanes.
- **8 interchanges:** Bang Yai, Nakhon Chaisri, Sasi Thong, Nakhon Pathom East, Nakhon Pathom West, Tha Maka , Tha Muang, and Kanchanaburi
- **8 toll plazas:** Bang Yai, Nakhon Chai Si, Sasi Thong, Nakhon Pathom East, Nakhon Pathom West, Tha Muang, Tha Maka, and Kanchanaburi
- **3 rest areas:** For increased safety and to facilitate the users of the route.
  - 1 rest stop: Tha Maka
  - 2 service areas: Nakhon Chai Si and Nakhon Pathom
- **Project Status**
  - Civil works construction contract: Progress of civil construction is approximately 63% (Information as of Oct. 2021)
  - Private investment in the construction of the system as well as operations and maintenance: Contract was signed by the private sector to invest in operation and maintenance (Operation and Maintenance: O&M) on 29 Sep 2021
  - Private sector co-investment and management of rest areas: In the process of finalizing the model for private investment

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **แนวเส้นทางโครงการ** มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 อำเภอดำม่วง จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทาง 96 กิโลเมตร
- **รูปแบบถนนของโครงการ** เป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 4-6 ช่องจราจร เขตทางทั่วไปกว้างประมาณ 70 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่
  - ช่วงที่ 1 บางใหญ่-นครปฐม เป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 6 ช่องจราจร
  - ช่วงที่ 2 นครปฐม-กาญจนบุรี เป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 4 ช่องจราจร
- **ทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง** ได้แก่ ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก ทางแยกต่างระดับท่ามะกา ทางแยกต่างระดับท่าม่วง และทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี
- **ด่านเก็บค่าผ่านทาง 8 แห่ง** ได้แก่ ด่านบางใหญ่ ด่านนครชัยศรี ด่านศิระษะทอง ด่านนครปฐมฝั่งตะวันออก ด่านนครปฐมฝั่งตะวันตก ด่านท่าม่วง ด่านท่ามะกา ด่านกาญจนบุรี
- **ที่พักริมทาง (Rest Area) 3 แห่ง** เพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง
  - ที่พักริมทางหลวง (Rest Stop) 1 แห่ง ท่ามะกา
  - สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง ได้แก่ นครชัยศรี นครปฐม
- **สถานะโครงการ**
  - สัญญาก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้างานก่อสร้างโยธาประมาณ 63% (ข้อมูล ณ เดือน ต.ค. 2564)
  - การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างงานระบบ พร้อมดำเนินงานและบำรุงรักษา : ลงนามในสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) เมื่อวันที่ 29 ก.ย. 2564
  - การให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง (Rest Area) : อยู่ระหว่างสรุปรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **Alignment:** Its starting point is at Bang Yai interchange, Bang Yai District, Nonthaburi Province and will converge with Highway 324, Tha Muang District, Kanchanaburi Province, which is the end point of the project, a total distance of 96 kilometers.
- **Road Type:** It is a motorway of 4-6 traffic lanes. The width of the road is about 70 meters wide, divided into 2 sections as follows:
  - Phase 1: Bang Yai - Nakhon Pathom is a motorway with 6 traffic lanes.
  - Phase 2: Nakhon Pathom - Kanchanaburi is a motorway with 4 traffic lanes.
- **8 interchanges:** Bang Yai, Nakhon Chaisri, Sasi Thong, Nakhon Pathom East, Nakhon Pathom West, Tha Maka , Tha Muang, and Kanchanaburi
- **8 toll plazas:** Bang Yai, Nakhon Chai Si, Sasi Thong, Nakhon Pathom East, Nakhon Pathom West, Tha Muang, Tha Maka, and Kanchanaburi
- **3 rest areas:** For increased safety and to facilitate the users of the route.
  - 1 rest stop: Tha Maka
  - 2 service areas: Nakhon Chai Si and Nakhon Pathom
- **Project Status**
  - Civil works construction contract: Progress of civil construction is approximately 63% (Information as of Oct. 2021)
  - Private investment in the construction of the system as well as operations and maintenance: Contract was signed by the private sector to invest in operation and maintenance (Operation and Maintenance: O&M) on 29 Sep 2021
  - Private sector co-investment and management of rest areas: In the process of finalizing the model for private investment

# มอเตอร์เวย์

## Motorways



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ  
ล่องใต้รวดเร็วทันใจ เพิ่มทางเลือกใหม่ให้การเดินทาง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 (M8) สายนครปฐม-ชะอำ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 (M81) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยมีแนวเส้นทางไปทางตะวันตกของกรุงเทพฯ ก่อนจะเชื่อมต่อเส้นทางไปยังอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่จะไปสู่ภาคใต้ของประเทศ

โครงการนี้จะช่วยลดความแออัดคับคั่งของปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และถนนพระรามที่ 2 เส้นทางหลักสู่ภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันมีการจราจรหนาแน่นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาล ช่วยลดระยะเวลาเดินทาง ลดอุบัติเหตุ เพิ่มทางเลือกใหม่ให้การเดินทางสู่ภาคใต้ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ทั้งยังเป็นการเปิดประตูสู่เส้นทางเศรษฐกิจสายใหม่ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน

**Motorway No. 8 (Nakhon Pathom – Cha-Am)**

**A New Option for Convenient Travel to Southern Provinces**

Motorway No. 8 (Nakhon Pathom – Cha-Am) is a route that connects from Motorway No. 81 (Bang Yai – Kanchanaburi) to the west of Bangkok before connecting to the route leading to Cha-Am District, Phetchaburi Province which can then connect to the highway network that goes to the southern part of the country.

This project will help reduce traffic congestion on National Highway No. 4 (Phet Kasem Road) and Rama II Road, the main route to the South, which at present has continually increasing traffic congestion especially during the holidays. This route will help to reduce travel time, reduce accidents, and add new options for traveling to the south. It is more convenient and faster and it also opens the door to a new economic path by driving the overall economy of the country which will help improve people's quality of life.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **แนวเส้นทางโครงการ** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี บริเวณทางแยกต่างระดับนครชัยศรี และมีจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 บริเวณอำเภอยาง จังหวัดเพชรบุรี รวมระยะทาง 118 กิโลเมตรปฐม
- **รูปแบบถนนของโครงการ** เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ซึ่งสามารถขยายเป็น 8 ช่องจราจรได้ในอนาคต
- **ด่านเก็บค่าผ่านทาง 9 แห่ง** ได้แก่ ด่านนครชัยศรี ด่านตลาดจินดา ด่านบางแพ ด่านราชบุรี ด่านวัดเพลง ด่านปากท่อ 1 ด่านปากท่อ 2 ด่านเขาย้อย และด่านท่ายาง
- **ที่พักริมทาง (Rest Area) 5 แห่ง** เพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง
  - ที่พักริมทางหลวง (Rest Stop) 2 แห่ง บางแพ เขาย้อย
  - สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง ได้แก่ นครชัยศรี บ้านลาด
  - ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง ที่ราชบุรี
- **สถานะโครงการ** อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนรูปแบบและขอบเขตการให้เอกชนร่วมลงทุน ตามมติคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ คาดว่าแล้วเสร็จภายในปี 2565 และจะประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนภายในปี 2565-2566 ดำเนินการก่อสร้างช่วงปี 2567-2570 และเปิดให้บริการในปี 2570

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **Alignment:** The starting point is at the connection point with Motorway No. 81 (Bang Yai - Kanchanaburi) at the Nakhon Chai Si interchange and the end of the project is connected to National Highway No. 4 at Tha Yang District in Phetchaburi Province. The total distance is 118 km.
- **Road Type:** It is a motorway with 4 traffic lanes (in each direction) which can be expanded to 8 lanes in the future.
- **9 toll plazas:** Nakhon Chai Si, Jinda Market, Bang Phae, Ratchaburi, Wat Phleng, Pak Tho 1, Pak Tho 2, Khao Yoi, and Tha Yang
- **5 rest areas:** For increased safety and to facilitate the users of the route.
  - 2 rest stops: Bang Phae and Khao Yoi
  - 2 service areas: Nakhon Chai Si and Ban Lat
  - 1 service center: Ratchaburi
- **Project Status:** In the process of reviewing the form and scope of private investment according to the policy committee for private investment in state affairs. It is expected to be completed by 2022 and will announce the invitation and selection of the private sector within 2022 - 2023. Construction will be carried out during the years 2024 - 2027 and will open for service in 2027.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 84 สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย  
ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ เปิดประตูการค้าแดนใต้

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 84 สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย เป็นทางหลวงพิเศษในพื้นที่จังหวัดสงขลา ที่จะช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ที่แออัดคับคั่ง ทั้งช่วยอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางจากด่านชายแดนสู่ตัวเมืองหาดใหญ่

เส้นทางนี้ยังช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบริเวณชายแดนภาคใต้ ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ สะเดา ด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย (ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และสะเดา) ซึ่งปัจจุบันมีมูลค่าการค้าชายแดนเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังสร้างโอกาส สร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและรองรับการเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

**Motorway No. 84 (Hat Yai – Thailand/Malaysia Border)**

**Promoting Special Economic Zone, Boosting Trade in the South**

Motorway No. 84 (Hat Yai – Thai/Malay border) in Songkhla helps to reduce traffic volumes on Phet Kasem Road (Highway No. 4) and allows for rapid and safe travel between Hat Yai and the border checkpoint.

This route also stimulates the economy, trade, investment and tourism in the southern border areas. It hones the development of Sadao Special Economic Zone around the Thai-Malay border checkpoint (Padang Besar and Sadao customs houses), which currently has continuous growth in border trade value. The motorway also creates opportunities to generate income for local people, enhances the country's competitiveness, and support the ASEAN Economic Community.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

- **แนวเส้นทางโครงการ** มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) บริเวณบ้านควนทรายทอง อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา มุ่งหน้าไปทางทิศใต้ผ่านด้านหลังท่าอากาศยานหาดใหญ่ สิ้นสุดที่ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ รวมระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร
- **รูปแบบถนนของโครงการ** เป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) โดยมีการขยายเป็นจำนวน 6 ช่องจราจร บริเวณใกล้ด่านศุลกากร
- **ทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง** ได้แก่ ทางแยกต่างระดับปาดังเบซาร์ ทางแยกต่างระดับสะเดา
- **ด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 แห่ง** ได้แก่ ด่านปาดังเบซาร์ ด่านสะเดา
- **ที่พักริมทาง (Rest Area) 4 แห่ง** เพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้เส้นทาง
- **สถานะโครงการ** อยู่ระหว่างเสนออนุมัติรูปแบบเอกชนร่วมลงทุน คาดว่าสามารถเปิดใช้งานได้ในปี 2567
- **Alignment:** It starts from Highway No. 4 (Phet Kasem Road) at ban Khuan Sai thong, Bang Klam District, Songkhla, and heads southwards to the back of Hat Yai Airport to terminate at the new Sadao Customs House. The total distance is 70 km.
- **Road Type:** It is a motorway with 4 traffic lanes (in each direction). The traffic surface is enlarged to 6 lanes when it approaches the customs houses.
- **2 interchanges:** Padang Besar and Sadao
- **2 toll plazas:** Padang Besar and Sadao
- **4 rest areas:** For increased safety and to facilitate the users of the route.
- **Project Status:** Under the Cabinet's consideration of the proposed public-private partnership (PPP) approach. Slated for full operation in 2024.

# มอเตอร์เวย์

## Motorways



## MR-MAP บูรณาการโครงข่ายมอเตอร์เวย์ร่วมกับทางรถไฟ วางรากฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่าย “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง” เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูง เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคและการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว รัฐบาลก็ได้มีนโยบายในการพัฒนา “ระบบราง” ให้เป็นแกนหลักในการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีแผนการพัฒนารถไฟทางคู่ ทางรถไฟสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง เพื่อการประหยัดพลังงานและลดต้นทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สร้างทางเลือกในการเดินทางที่รวดเร็วและสะดวกสบายให้กับประชาชน รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ

ซึ่งทั้ง 2 รูปแบบการขนส่งนี้จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องบูรณาการแผนการพัฒนาเข้าด้วยกัน เพื่อช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดความคุ้มค่าต่องบประมาณการลงทุน รวมถึงยังช่วยลดผลกระทบต่อประชาชนในการเวนคืนที่ดินและปัญหาการแบ่งแยกชุมชน อีกทั้งยังช่วยชี้นำความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ สร้างชุมชนเมืองใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาประเทศในอนาคต

กรมทางหลวง จึงได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำ “แผนบูรณาการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)” เพื่อบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควบคู่ไปกับแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อให้ทั้ง 2 รูปแบบการเดินทางนี้มีประสิทธิภาพในการพัฒนาสูงสุด สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ รวมถึงสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาระบบรางและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ผ่านมา ซึ่งในการวางโครงข่าย MR-MAP จะเป็นแนวตาราง (Grid Network) ในพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง ซึ่งมีพื้นที่กว้างขวาง ผสมผสานกับแนวแกนกระดูก (Spine Network) ในพื้นที่ภาคกลางตอนล่างและภาคใต้ ซึ่งมีพื้นที่แคบ และในพื้นที่ภาคกลางโดยรอบกรุงเทพมหานครที่มีการจราจรหนาแน่นเป็นพิเศษ จะเป็นแนววงแหวน (Circumferential Network) โดยปรับปรุงให้มีความเหมาะสมต่อสภาพพื้นที่ ผลตอบแทบทางเศรษฐกิจ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความต้องการของประชาชนยิ่งขึ้น

โดยกำหนดรูปแบบการพัฒนา ให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ พัฒนาคู่กันในเขตทางเดียวกันให้ได้มากที่สุด โดยจะมีการวางแผนร่วมกัน เวนคืนที่ดินพร้อมกัน แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน รวมทั้งกำหนดให้มีทางแยกต่างระดับทุก 10 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมชุมชนสองฝั่งให้สามารถสัญจรได้โดยสะดวก ช่วยแก้ไขปัญหาการแบ่งแยกชุมชน และเน้นการเปิดพื้นที่พัฒนาใหม่ที่ไม่ซ้ำแนวถนนเดิม เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความเจริญของที่ดินทั้งสองฝั่งตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งผลการศึกษาแนวเส้นทางเบื้องต้น มีดังนี้

# มอเตอร์เวย์

## Motorways

### Motorway and Railway Master Plan (MR-MAP) Integrated motorway and railway development

Complementing “motorway” development to enhance interprovincial and international transport and logistics efficiency, the government has established a policy for developing “railways” as the main transportation mode in the country to reduce fuel consumption and logistical costs as well as to increase national competitiveness. The agenda includes development of double-track railways and high-speed rail systems and the construction of new railway lines.

In this context, it is essential to integrate the plans for development of both transport modes to ensure cost-effective investment, greatest transport efficiency and avoid the expropriation and community separation issues. This will also help distribute development to remote areas and accommodate community expansion.

Therefore, the **Department of Highways**, in cooperation with related agencies, has formulated the “**Motorway and Railway Master Plan (MR-MAP)**” that aims to develop motorways that run in parallel with railways to enhance efficiency of both the motorways and railways in line with the national strategies and the master plans for the development of rail systems and motorways in the past. The MR-MAP stipulates motorway and railway grid network development in the vast areas of the northern, northeastern and central regions; spine network development in the lower central and southern regions of which the areas are not vast; and circumferential network development in the heavy-traffic areas around Bangkok. The plan can be revised depending on topological features, expected economic returns, environmental impacts and local demand for travel.

According to the plan, agencies in charge of motorways and railways must jointly formulate the development plans. Land acquisition processes must be carried out simultaneously even though the structures are not constructed at the same time. An interchange must be provided at every 10 kilometers to facilitate travel for communities on both sides and address the community separation issue. The alignments should not parallel the existing roads so that development is development to new areas on both sides. The results of the preliminary route study are as follows:

# มอเตอร์เวย์

## Motorways



### เส้นทางเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง

ระยะทาง 3,261 กิโลเมตร

**North-South Direction 3 motorways**  
3,261 kilometers

- MR 1 เชียงราย-นราธิวาส** ระยะทาง **2,125 กม.**  
MR1: Chiang Rai – Narathiwat (2,125 kilometers)
- MR 2 หongคาย-แหลมฉบัง** ระยะทาง **666 กม.**  
MR2: Nong Khai – Laem Chabang (666 kilometers)
- MR 3 บึงกาฬ-สุรินทร์** ระยะทาง **470 กม.**  
MR3: Bueng Kan – Surin (470 kilometers)

### เส้นทางวงแหวน 1 เส้นทาง

ระยะทาง 283 กิโลเมตร

**1 Ring Road 283 kilometers**

- MR 10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3** ระยะทาง **283 กม.**  
MR10: the Third Outer Bangkok Ring Road (283 kilometers)

### เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง

ระยะทาง 2,883 กิโลเมตร

**East-West Direction 6 motorways**  
2,883 kilometers

- MR 4 นครพนม - ตาก** ระยะทาง **1,022 กม.**  
MR4: Nakhon Phanom – Tak (1,022 kilometers)
- MR 5 อุบลราชธานี - กาญจนบุรี** ระยะทาง **980 กม.**  
MR5: Ubon Ratchathani – Kanchanaburi (980 kilometers)
- MR 6 สระแก้ว - กาญจนบุรี** ระยะทาง **312 กม.**  
MR6: Sa Kaeo – Kanchanaburi (312 kilometers)
- MR 7 ตรัง - ชลบุรี** ระยะทาง **293 กม.**  
MR7: Trat – Bangkok (293 kilometers)
- MR 8 ชุมพร - ระนอง** ระยะทาง **91 กม.**  
MR8: Chimphon – Ranong (91 kilometers)
- MR 9 สุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต** ระยะทาง **185 กม.**  
MR9: Surat Thani – Phuket (185 kilometers)

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ลดอุบัติเหตุ ขับเคลื่อนชีพจรเมือง

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

ภารกิจในการ “แก้วิกฤติจราจร” บนทางสายหลักและจุดตัดทางแยกต่าง ๆ ภายในเมืองหลวง เมืองหลักในภูมิภาค และเส้นทางเชื่อมเข้า-ออกเมืองหลักต่าง ๆ ของกรมทางหลวง จึงเปรียบได้กับการ “ขับเคลื่อนชีพจรเมือง” อย่างไม่หยุดยั้ง เพื่อให้การเดินทางและการขนส่งตามกระบวนการโลจิสติกส์มีความคล่องตัว ต่อเนื่อง และปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ตลอดจนจะเป็นการเสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจให้เข้มแข็ง สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองและความเจริญก้าวหน้าของประเทศได้อย่างมั่นคง

### Reducing Accidents, Improving Mobility in Large Cities

Thailand’s business, tourism, industrial and agricultural expansion has resulted in rapid community growth in Bangkok and its vicinities as well as major cities across the country. As such, the demand for travel and transport has increased accordingly, leading to traffic congestion in urban areas and increasing road accidents.

One of the Department of Highways’ core missions is to address traffic issues on highways and inter-sections across the country in order to facilitate smooth, uninterrupted and safe transport and logistical activities. This will support economic growth, urban expansion and contribute to better quality of life.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### สร้างทางใหม่ แก้ปัญหาโครงข่ายถนน เชื่อมเข้า-ออกเมือง

ทางหลวงที่ตัดผ่านย่านใจกลางเมือง มักมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นแหล่งชุมชนที่มีความต้องการในการเดินทางสูง และมีการปะปนกันของรถที่เดินทางข้ามเมืองกับรถที่สัญจรในพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้า แนวทางที่กรมทางหลวงใช้ในการแก้ไขปัญหการจราจรหนาแน่นในเมือง จึงเป็นการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่หรือเชื่อมโยงทางหลวงที่มีอยู่เดิม ให้มีลักษณะ “ถนนวงแหวน” และ “ถนนเลี้ยวเมือง” เพื่อลดการกระจุกตัวของการจราจร ทั้งนี้ นอกเหนือจากการแก้ไขปัญหการจราจรแล้ว ถนนวงแหวนและถนนเลี้ยวเมืองยังเป็นเส้นทางในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่รอบนอกของย่านใจกลางเมือง

### Constructing New Roads to Address Urban Traffic Congestion

A highway section that passes through a city center is usually tasked with accommodating heavy traffic owing to the combination of local and long-distance vehicle transit. This affects smooth traffic flow. The Department of Highways has thus adopted a new approach for highway development by constructing ring roads and bypasses to alleviate traffic congestion. Ring roads and bypasses also help to drive local and regional economies as they enable the distribution of development to peri-urban areas.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### ถนนวงแหวน (Ring Road)

เป็นโครงข่ายถนนแบบวงรอบที่เชื่อมต่อถนนสายต่างๆ ที่ออกจากศูนย์กลางเมือง โดยเลี่ยงการตัดผ่านเข้าสู่ย่านใจกลางเมือง ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น ลดการกระจุกตัวและช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดภายในเมือง และทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางข้ามเมืองได้อย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังรองรับการเจริญเติบโตของเมืองจากย่านใจกลางเมืองสู่พื้นที่รอบนอกได้เป็นอย่างดี นับเป็นการเติมเต็มโครงข่ายถนนทั้งในแบบรัศมีและวงแหวนได้อย่างครบถ้วนและยั่งยืน ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้พัฒนาถนนวงแหวนขึ้นหลายแห่งทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นถนนวงแหวนรอบในกรุงเทพมหานคร อันเป็นต้นแบบของถนนวงแหวนในพื้นที่อื่น ๆ ในเวลาต่อมา ซึ่งมีตัวอย่างที่สำคัญดังนี้

### Ring Roads

A ring road is built to encircle a town or a city. It avoids passing through the city center where traffic is heavy but connects to roads running from the city center. It thus helps to attenuate urban traffic volume, facilitate public travel and accommodate urban expansion to peripheral areas. Bangkok's Inner Ring Road, or Ratchadaphisek Road, serves as a model for the subsequent development of ring roads in the metropolis and elsewhere.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ถนนกาญจนาภิเษก สืบสานพระราชดำริ แก้วิกฤติจราจร

ด้วยแนวพระราชดำริบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ กระทั่งก่อเกิดเป็น “ถนนรัชดาภิเษก” หรือถนนวงแหวนรอบใน ที่ได้รับการก่อสร้างเนื่องในโอกาสมหามงคล พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 25 ปี เมื่อ พ.ศ. 2514 นั้น

กรมทางหลวง น้อมนำแนวพระราชดำริและต่อยอดการพัฒนา ในการก่อสร้าง “ถนนวงแหวนรอบนอก” กรุงเทพฯ อีก 3 สาย ใน 3 ทิศทาง คือ ด้านตะวันตก ด้านตะวันออก และด้านใต้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สัญจรระหว่างใจกลางเมืองกับเขตชานเมือง รวมทั้งผู้ที่เดินทางมาจากต่างจังหวัด ให้สามารถผ่านกรุงเทพฯ ได้ โดยไม่ต้องเข้าสู่ศูนย์กลางของเมือง ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง อันเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจร ทั้งพร้อมรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต โดยกรมทางหลวง ดำเนินการก่อสร้างถนนสายนี้เนื่องในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 50 ปี ใน พ.ศ. 2539 ซึ่งต่อมาได้รับพระราชทานนามว่า “ถนนกาญจนาภิเษก” และได้รับการกำหนดเป็นทางหลวงพิเศษ “หมายเลข 9”

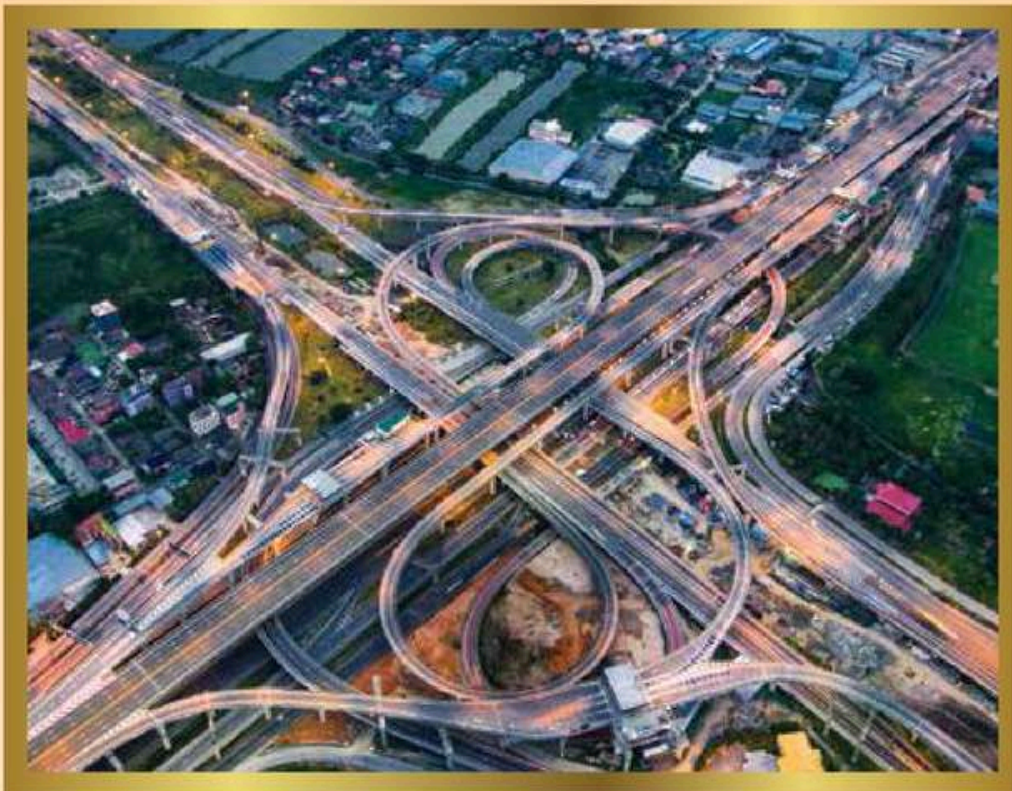
### Kanchanaphisek Road: Building On the Royal Initiative

As HM King Bhumibol Adulyadej the Great wished to alleviate the traffic congestion in Bangkok, “Ratchadaphisek Road” or the inner ring road was built to commemorate the auspicious occasion of the 25<sup>th</sup> anniversary of his accession to the throne in 1971.

The Department of Highways implemented His Majesty’s initiative, furthering the development in building the **Outer Bangkok Ring Road** for another three routes in three directions: west, east, and south. This aims to accommodate motorists traveling to and from downtown and suburban areas including those from the province to pass through Bangkok without getting into the center with heavy traffic to ease the problems, and to facilitate the city expansion in the future. This road was built to celebrate the 50<sup>th</sup> anniversary of HM King Bhumibol Adulyadej the Great’s accession to the throne in 1996 and later graciously named “Kanchanaphisek Road,” designated as Motorway No. 9.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ถนนกาญจนาภิเษก สืบสานพระราชดำริ แก้วิกฤติจราจร

ด้วยแนวพระราชดำริบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ กระทั่งก่อเกิดเป็น “ถนนรัชดาภิเษก” หรือถนนวงแหวนรอบใน ที่ได้รับการก่อสร้างเนื่องในโอกาสมหามงคล พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 25 ปี เมื่อ พ.ศ. 2514 นั้น

กรมทางหลวง น้อมนำแนวพระราชดำริและต่อยอดการพัฒนา ในการก่อสร้าง “ถนนวงแหวนรอบนอก” กรุงเทพฯ อีก 3 สาย ใน 3 ทิศทาง คือ ด้านตะวันตก ด้านตะวันออก และด้านใต้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สัญจรระหว่างใจกลางเมืองกับเขตชานเมือง รวมทั้งผู้ที่เดินทางมาจากต่างจังหวัด ให้สามารถผ่านกรุงเทพฯ ได้ โดยไม่ต้องเข้าสู่ศูนย์กลางของเมือง ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง อันเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจร ทั้งพร้อมรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต โดยกรมทางหลวง ดำเนินการก่อสร้างถนนสายนี้เนื่องในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 50 ปี ใน พ.ศ. 2539 ซึ่งต่อมาได้รับพระราชทานนามว่า “ถนนกาญจนาภิเษก” และได้รับการกำหนดเป็นทางหลวงพิเศษ “หมายเลข 9”

### Kanchanaphisek Road: Building On the Royal Initiative

As HM King Bhumibol Adulyadej the Great wished to alleviate the traffic congestion in Bangkok, “Ratchadaphisek Road” or the inner ring road was built to commemorate the auspicious occasion of the 25<sup>th</sup> anniversary of his accession to the throne in 1971.

The Department of Highways implemented His Majesty’s initiative, furthering the development in building the **Outer Bangkok Ring Road** for another three routes in three directions: west, east, and south. This aims to accommodate motorists traveling to and from downtown and suburban areas including those from the province to pass through Bangkok without getting into the center with heavy traffic to ease the problems, and to facilitate the city expansion in the future. This road was built to celebrate the 50<sup>th</sup> anniversary of HM King Bhumibol Adulyadej the Great’s accession to the throne in 1996 and later graciously named “Kanchanaphisek Road,” designated as Motorway No. 9.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่น หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 230 ระยะทาง 48.332 กิโลเมตร สร้างขึ้นเพื่อช่วยระบายการจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ที่มีปริมาณหนาแน่นจากการจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น

ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเป็นถนนอีกหนึ่งเส้นทางสำคัญในการเดินทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางเข้าไปสู่ภาคเหนือตอนล่าง ช่วยเสริมประสิทธิภาพการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางให้ได้รับความสะดวกสบาย และส่งเสริมให้จังหวัดขอนแก่นมีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางคมนาคม และโลจิสติกส์ของภูมิภาค

### The Khon Kaen Ring Road, Khon Kaen Province

The Khon Kaen Ring Road or Highway No. 230 with a total length of 48.332 kilometers is built to help dissipate traffic congestion, caused by increasing population, in Khon Kaen municipality. Once completed, it will be a key route to travel from the Central Northeast to the Lower North, enhancing motorists' travel efficiency for great comfort and making Khon Kaen ready for the regional transport and logistics hub.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี

ถนนวงแหวนรอบเมืองสุพรรณบุรี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 357 ระยะทาง 48.31 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นวงแหวนล้อมรอบเมืองสุพรรณบุรี เริ่มดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2539 แล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2552 ก่อสร้างเป็นแบบมาตรฐานทางแบบพิเศษทางคู่ขนานรวม 4-6 ช่องจราจร

### The Suphan Buri Ring Road, Suphan Buri Province

The Suphan Buri Ring Road or Highway No. 357, encircling the town with a total length of 48.31 kilometers, was built in 1996 and completed in 2009. This four to six-lane parallel road was based on the special standard drawings for highway design and construction.



### ถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

ถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 121 ระยะทาง 52.957 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นวงแหวนล้อมรอบอำเภอเมืองเชียงใหม่ในทิศทางแบบทวนเข็มนาฬิกาที่รอบที่ 3 ของเมือง โดยแนวเส้นทางด้านทิศตะวันออกเป็นแนวโค้งออกผ่านอำเภอต่าง ๆ ได้แก่ อำเภอหางดง อำเภอสารภี อำเภอสันกำแพง อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอสันทราย และอำเภอแมริม ส่วนด้านทิศตะวันตกเป็นแนวตรงเลียบคูน้ำ และทิวถนนธงชัยตะวันออก

### The Chiang Mai Ring Road, Chiang Mai Province

The Chiang Mai Ring Road or Highway No. 121 with a total length of 52.957 kilometers encircles Mueang Chiang Mai District. The construction process progresses for the third round in the anti-clockwise direction -- The east line curves northwards past different districts, namely Hang Dong, Saraphi, San Kamphaeng, Doi Saket, San Sai, and Mae Rim whereas the west line is straight along the ditch and East Thanon Thong Chai Range.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 231 ระยะทาง 46.142 กิโลเมตร ขนาด 4 ช่องจราจร มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบอำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอวารินชำราบ และอำเภอสว่างวีรวงศ์ ช่วยระบายการจราจรและพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งและบริการต่าง ๆ รวมถึงรองรับการเดินทางไปยังจังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 ในอนาคต

### The Ubon Ratchathani Ring Road, Ubon Ratchathani Province

The four-lane Ubon Ratchathani Ring Road or Highway No. 231 with a total length of 46.142 kilometers encircles the districts of Mueang Ubon Ratchathani, Warin Chamrap and Sawang Wirawong. This road helps improve traffic flow and develop the projects concerning transportation and other services, accommodating travel to Yasothon and Amnat Charoen Provinces, and Lao People's Democratic Republic through the Sixth Thai-Lao Friendship Bridge to be constructed in the near future.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 232 ระยะทาง 26.596 กิโลเมตร โดยมี 2 ช่วง คือ ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดด้านทิศเหนือและทิศใต้ เชื่อมต่อกันเป็นวงกลม ซึ่งแต่เดิมกรมทางหลวงได้กำหนดให้ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ต่อมาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ได้กำหนดให้จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดสุรินทร์ เป็นศูนย์กลางทางพัฒนาชนบททุ่งกุลาร้องไห้และเขตภาคอีสานตอนกลาง ทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจ จึงเป็นที่มาของถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ปัจจุบันวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดมีทั้งหมด 3 เส้นทาง คือ วงแหวนรอบคูเมือง (ถนนรอบเมือง) วงแหวนรอบกลาง (ถนนจุรีมาศ) และวงแหวนรอบนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 232)

### The Roi Et Ring Road, Roi Et Province

The Roi Et Ring Road or Highway No. 232 with a total length of 26.596 kilometers comprises two sections, the North and the South Ring Road connected in a circle. Originally, the Department of Highways designated this road as Highway No. 23. Later, the fifth National Economic and Social Development Plan designated Roi Et, Ubon Ratchathani, and Surin Provinces as the center of rural development for Thung Kula Rong Hai and the Central Northeast, resulting in an economic expansion. This in turn brought about the Roi Et Ring Road to deal with traffic problems. Currently, the ring road has three routes, namely the City Moat Ring Road (Rop Mueang Road), the Middle Ring Road (Churi Mat Road) and the Outer Ring Road (Highway No. 232).

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### ทางเลี่ยงเมือง (Bypass)

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

### Bypasses

Bypasses enable motorists to avoid metropolitan or other heavy traffic zones, thus alleviating urban traffic congestion. They also complement highway networks that promote transport efficiency. The Department of Highways has constructed bypasses in provinces with heavy traffic in their downtown urban areas to mitigate the issue, boost economic activities and improve quality of life in terms of easier travel.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางเลี่ยงเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา

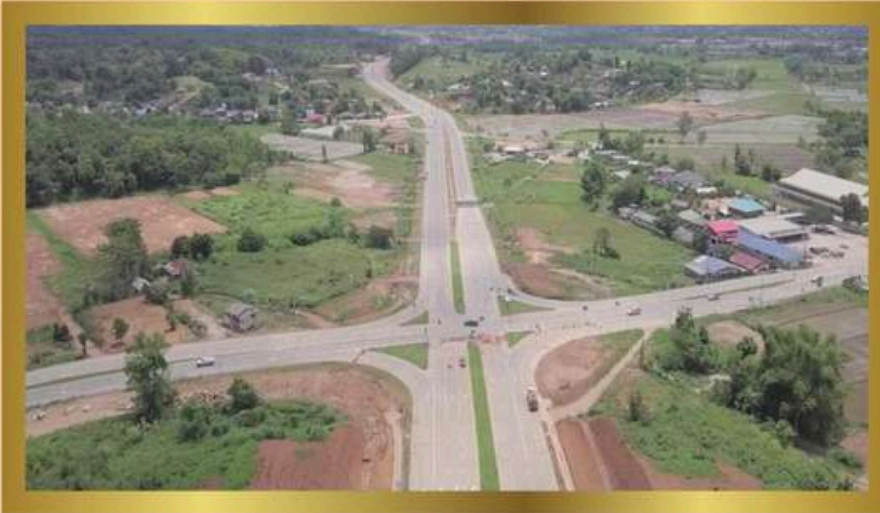
หนึ่งในเส้นทางที่ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในตัวเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นย่านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ที่มีปริมาณการใช้รถใช้ถนนหนาแน่น เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่งระหว่างจังหวัดหรือภูมิภาคให้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เติมเต็มโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดฉะเชิงเทราให้สมบูรณ์ พร้อมรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC

### Chachoengsao Bypass

This is one of the routes that helps ease traffic problems in downtown Chachoengsao, an industrial and commercial area with heavy use of vehicles and roads. This bypass boosts efficiency in traveling and transporting to and from many provinces or regions, making it convenient, fast and safe. It has also completed highway network in Chachoengsao, rendering it for the Eastern Economic Corridor (EEC) development plan.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางเลี่ยงเมืองจังหวัดเชียงราย

การก่อสร้างทางแนวใหม่ เพื่อลดปัญหาการจราจรหนาแน่นในตัวเมืองเชียงรายและยังเชื่อมต่อกับเส้นทางมุ่งสู่สนามบินแม่ฟ้าหลวง เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่งบนถนนสายหลัก รองรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านเส้นทาง R3A ส่งเสริมเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว พร้อมยกระดับให้เชียงรายเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

### Chiang Rai Bypass

The construction of a new standard highway aims to reduce traffic congestion in Chiang Rai city areas and to link with the route to Mae Fah Luang-Chiang Rai International Airport. This increases the efficiency of travel and transportation on the main road, accommodating the development of highway network linked with neighboring countries on the R3A road. Furthermore, economy, trade and tourism can be enhanced, upgrading Chiang Rai to a significant regional transport and logistics hub in order to improve the country's capacity for competitiveness.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางเลี่ยงเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ทางเลี่ยงเมืองหัวหินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 37 สายชะอำ-ปราณบุรี เป็นเส้นทางที่ช่วยบรรเทาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้ โดยไม่ต้องเข้าสู่ตัวเมืองหัวหินซึ่งมีการจราจรคับคั่ง เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางสู่ภาคใต้ให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น สนับสนุนเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว รวมทั้งขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

### Hua Hin Bypass, Prachuap Khiri Khan Province

The Hua Hin Bypass or Highway No. 37 (Cha-Am – Pran Buri) helps reduce traffic on Highway No. 4 (Phet Kasem Road), a main road to the south, avoiding heavy traffic in the town area. This bypass makes it more efficient to travel to the southern region in a more convenient and faster way while supporting economy, trade and tourism and stimulating the country's overall economy.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางเลี่ยงเมืองอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

ทางเลี่ยงเมืองอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว หรือทางหลวงหมายเลข 372 เป็นหนึ่งในเส้นทางการพัฒนาโครงข่ายสายหลักให้ได้มาตรฐาน เชื่อมโยงระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามแผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รองรับการจราจรด้านการขนส่งโลจิสติกส์ และนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต สร้างโอกาสในการกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น และการค้าการลงทุนข้ามพรมแดน

### Aranyaprathet Bypass, Sa Kaeo Province

The Aranyaprathet Bypass, Sa Kaeo Province or Highway No. 372 is one of the routes constructed to meet the standard of main road networks, achieving international links in accordance with an integrated development plan for Special Economic Zones. This accommodates logistics and tourists that are likely to increase continuously in the future, affording an opportunity to locally create economic prosperity including cross-border trade and investment.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

อำเภอหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง มีอัตราการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ และมีแนวโน้มสูงขึ้นมากทุกปี ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) จึงลดปริมาณจราจรในเขตเมือง ลดค่าใช้จ่ายและเวลา เพิ่มความสะดวกปลอดภัย และมีแผนงานที่จะเพิ่มเติมโครงข่ายต่อเนื่อง คือ ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันตก) เชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนรอบเมืองหาดใหญ่ เพื่อรองรับปริมาณจราจรในอีก 20 ปี และเป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมือง

### Hat Yai Bypass, Songkhla Province

Hat Yai District is the biggest city of the Lower South. The economic growth rate tends to be substantially higher every year. As a result, the Hat Yai Bypass (Eastern Section) can cause a reduction in traffic in the city areas including costs and travel time whereas convenience and safety has increased. Additional subsequent network is planned, that is, the Hat Yai Bypass (Western Section) which is connected to the former one in a ring shape encircling Hat Yai City to accommodate traffic volume in the next 20 years and to serve as an alternative for long-trip travelers who need no access to the city.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี

ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งผลิตที่สำคัญกับประตูการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และมาบตาพุด ช่วยแยกการจราจรจากการขนส่งสินค้าผ่านเมืองพนัสนิคมออกจากจราจรท้องถิ่น เพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในเขตอำเภอพนัสนิคม และพื้นที่ใกล้เคียงไปยังจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และประตูการค้าชายแดนอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

### Phanat Nikhom Bypass, Chon Buri Province

The Phanat Nikhom Bypass, Chon Buri Province serves as a route for freight transportation from the Eastern Industrial Estate, a key production site, to international trade gateways, namely Laem Chabang Deep-Sea Port and Map Ta Phut. This bypass helps separate traffic occurring from logistics through Phanat Nikhom from local traffic, thus increasing travel safety and making transportation more convenient, faster, and safer. In addition, this has developed the transportation networks from Phanat Nikhom District and nearby areas to Northeastern provinces and border trade gateways at Aranyaprathet, Sa Kaeo Province.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



สะพานข้ามทางแยก ๖ ชั้น อ.พระนครศรีอยุธยา  
The Rang Pa-In Interchange  
in Wang Noi District, Phra Nakhon Si Ayutthaya.

## เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเดิม แก้ปัญหาทางแยก ช่วยการจราจรลื่นไหล ไม่สะดุดจุดตัด ลดอุบัติเหตุ

ในบริเวณจุดตัดทางแยกที่มีถนนตั้งแต่ 2 สายขึ้นไปมาตัดกันหรือบรรจบกัน เป็นบริเวณที่การเคลื่อนตัวของการจราจรหยุดชะงัก ซึ่งโดยทั่วไปแล้วหากมีปริมาณการจราจรที่ไม่สูงมากมักจะใช้สัญญาณไฟจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในทิศทางต่าง ๆ ได้ แต่หากทางแยกนั้นมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก ก็จำเป็นต้องสร้างถนนในระดับที่ต่างกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางผ่านแยกให้มีความลื่นไหล โดยติดตั้งสัญญาณไฟจราจรน้อยลงในบางทิศทาง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและสร้างความปลอดภัยในการเดินทาง โดยรูปแบบที่กรมทางหลวงนำมาพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพจุดตัดทางแยก ได้แก่ “สะพานข้ามทางแยก” “ทางลอดใต้ทางแยก” “สะพานข้ามทางรถไฟ” “ทางยกระดับ” และ “ทางแยกต่างระดับ” ซึ่งมีความแตกต่างกันตามสภาพความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่และปริมาณการจราจร โดยจะสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาไว้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าในแต่ละรูปแบบการแก้ปัญหาที่มีความเหมาะสมทั้งในปัจจุบันและสามารถรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้เป็นอย่างดี

## Addressing Intersection Issues to Refine Highway Efficiency

Traffic flow usually decelerates where two or more roads meet or intersect. If traffic volume is not high, traffic signals are sufficient to efficiently manage and control vehicular movement. Otherwise, multilevel roads are needed to enhance smooth and safe mobility. In this connection, the Department of Highways has introduced different structures to address the problems related to at-grade intersections. Studies have been conducted on the development of overpasses, underpasses, flyovers above railways, elevated ways and interchanges to suit topographical conditions and traffic conditions in different areas to ensure that these options solve existing problems and account for future rise in traffic volume.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### สะพานข้ามทางแยก (Overpass)

เป็นการแก้ไขปัญหาคอขวดระดับพื้นราบ โดยให้ถนนหนึ่งยกข้ามอีกถนนหนึ่ง เพื่อให้ถนนที่ยกข้ามสามารถเดินทางผ่านแยกได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ ช่วยลดการติดขัดบริเวณทางแยกที่มีปริมาณการจราจรสูงในเส้นทางหลักตัดกับเส้นทางรอง ให้การจราจรมีความคล่องตัว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพขึ้น กรมทางหลวงได้วางแผนและดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแยกในบริเวณจุดตัดทางหลวงที่สำคัญทั่วประเทศ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการจราจรยิ่งขึ้น โดยมีตัวอย่างสะพานข้ามแยกที่สำคัญ ดังนี้

### Overpasses

These are mechanisms to address traffic congestion at at-grade intersections between main roads and secondary roads by passing over them. They allow for overhead transit of the crossroads without having to stop for traffic signals below. They thus help to enhance smooth and safe locomotion at intersections with high traffic volume. The Department of Highways has constructed overpasses at many intersections nationwide.



### สะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน จังหวัดชลบุรี

แก้ปัญหาจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 เนื่องจากเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดชลบุรี ช่วยให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ทั้งยังเป็นการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจและยกระดับศักยภาพการขนส่งที่เป็นเครือข่ายสำคัญนำไปสู่การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

### Overpass above Bo Win Industrial Estate Intersection, Chon Buri Province

The traffic problems around Highway No. 331 Intersection, resulting from important economic and industrial areas in Chon Buri, have been solved. Consequently, travel is more convenient, faster, and safer. This also enhances economic expansion and upgrades the potential for transportation which is a key network to the development of Eastern Economic Corridor (EEC).

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### สะพานข้ามแยกเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

แก้ปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41 กับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4009 ทั้งยังได้รับการออกแบบให้มีการจัดการจราจรในลักษณะวงเวียน ซึ่งมีสวยงามและมีความปลอดภัยสูง เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และการขนส่งให้คล่องตัว สะดวก และปลอดภัยยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวของจังหวัดสุราษฎร์ธานี และภาคใต้ของไทย

### Overpass above Wiang Sa Intersection, Surat Thani Province

The traffic problems at the intersection between Highways No. 41 and No. 4009 have been tackled. The overpass has been designed to be treated like a traffic circle, which in turn looks attractive and provides a high level of safety. This increases the efficiency of travel and transportation, making it flexible, convenient, and safe, which results in upgrading people's quality of life. In addition, it helps stimulate economy, trade and tourism in Surat Thani and Southern Thailand.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



สะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 12 จังหวัดพิษณุโลก

สะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 12 (แยกอินโดจีน) จังหวัดพิษณุโลก ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ทำให้รถในแต่ละทิศทางสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟจราจร ประชาชนสามารถเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา และมีความปลอดภัยในชีวิตมากยิ่งขึ้น ตลอดจนช่วยเพิ่มมูลค่าด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว พร้อมทั้งปรับปรุงภูมิทัศน์ในวงเวียนด้านล่างของสะพานข้ามแยก ซึ่งเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ในการเดินทางของจังหวัดพิษณุโลก

Overpass above the Intersection of Highway No. 11 and Highway No. 12, Phitsanulok Province

The overpass above the intersection of Highway No. 11 and Highway No. 12 (Indochina Intersection), Phitsanulok Province helps improve traffic efficiency when vehicles from each direction can move freely without having to stop for traffic lights. People can also travel in a convenient, fast, and less time-consuming way while keeping themselves safer. Furthermore, this raises the value of economy, trade and tourism, and adjusts a landscape at the traffic circle below the overpass which has become a new landmark when traveling to Phitsanulok.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### สะพานข้ามแยกขนำไร่ และแยกหนองบอน จังหวัดระยอง

สะพานข้ามแยกขนำไร่และแยกหนองบอน จังหวัดระยอง เป็นหนึ่งในโครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 36 สายกระทุ่มลาย-ระยอง และทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว-แยกหนองบอน ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักของจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง โดยเฉพาะด้านการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ และเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคกลาง และนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร ส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวในภาคตะวันออก

### Overpass above Khanam Rai and Nong Bon Intersections, Rayong Province

The overpass above Khanam Rai and Nong Bon Intersections, Rayong Province is part of the expansion project for Highway No. 36 Krathing Lai – Rayong and Khao Mai Kaeo – Yaek Nong Bon Interchange, which is a main road in Chon Buri and Rayong, especially for local people use and for transportation linking between the Central plain and the Eastern Industrial Estate. It also helps enhance traffic capacity and boost quality of life, economy and tourism in the East.

### Underpasses

These run under a road and enable motorists to drive past an intersection without the need to stop for traffic signal. They allow for more efficient traffic signal management.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### Underpasses

These run under a road and enable motorists to drive past an intersection without the need to stop for traffic signal. They allow for more efficient traffic signal management.



### ทางลอดฟ้าฮ่าม จังหวัดเชียงใหม่

ทางลอดฟ้าฮ่าม เป็นอุโมงค์ทางลอดจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1001 จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางอย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังมีการออกแบบและตกแต่งบริเวณทางลอด ด้วยลวดลายไทยประยุกต์ที่มีความวิจิตรตระการตา ถือเป็นอีกหนึ่งอุโมงค์ทางลอดที่สวยงามที่สุดของไทย

### Fa Ham Underpass, Chiang Mai Province

The Fa Ham Underpass is located at the intersection of Highway No. 11 and Highway No. 1001, Chiang Mai Province for people to travel faster and more conveniently. In addition, it has been spectacularly designed and decorated with an applied Thai pattern and has become one of the most beautiful underpasses in Thailand.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางลอดเชื่อม จังหวัดอุดรธานี-หนองคาย

ทางลอดเชื่อมจังหวัดอุดรธานี-หนองคาย เป็นอุโมงค์ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านเหนือ) จังหวัดอุดรธานี เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านเหนือ) ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถสัญจรผ่านจุดตัดทางแยกได้โดยไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟจราจร ซึ่งนอกจากจะเอื้ออำนวยให้การเดินทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคายมีความสะดวกรวดเร็วแล้ว อุโมงค์ทางลอดแห่งนี้ ยังได้รับการออกแบบและตกแต่งให้สอดคล้องกับศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น ด้วยลวดลาย “ขันหมากเบ็ง” ซึ่งเป็นลายผ้าขิด เพื่อเป็นแลนด์มาร์กแห่งใหม่ ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานีและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

### Udon Thani – Nong Khai Underpass

The Udon Thani – Nong Khai Underpass, located at the intersection of Highway No. 2 and the Udon Thani Ring Road (Northern Section), Udon Thani Province, helps improve traffic efficiency when motorists can drive through without having to stop for traffic lights. Apart from making it fast and convenient to travel from Udon Thani to Nong Khai, this underpass has been designed and decorated in line with local art and culture, using “Khan Mak Beng,” which is a Pha Khid pattern or patterned silk weaving, to represent a new landmark, boosting economy and tourism in Udon Thani and in the Northeast.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางลอดแยกดงอุ้มผิง-แยกวนารมย์ จังหวัดอุบลราชธานี

ทางลอดแยกดงอุ้มผิง เป็นอุโมงค์ทางลอดบริเวณบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 231 กับทางหลวงหมายเลข 23 (แยกดงอุ้มผิง) จังหวัดอุบลราชธานี ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) พร้อมวงเวียน ส่วนทางแยกต่างระดับแยกวนารมย์ เป็นอุโมงค์ทางลอดขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) พร้อมวงเวียน โดยได้รับการก่อสร้าง เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกให้มีความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็ว เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่งไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่สามารถเชื่อมต่อเส้นทางไปยังประเทศลาว นับเป็นการสนับสนุนเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวบริเวณชายแดนได้อีกทางหนึ่ง

### Underpass Beneath Dong U Phueng Intersection – Wanarom Interchange, Ubon Ratchathani Province

The six-lane underpass (inbound and outbound) with a traffic circle is located at the intersection of Highway No. 231 and Highway No. 23 (Dong U Phueng Intersection), Ubon Ratchathani Province whereas the Wanarom Interchange is a four-lane underpass (inbound and outbound) with a traffic circle. Both are constructed to alleviate traffic congestion in those areas, thus making a smooth traffic flow in a fast and convenient way, and increasing the efficiency of travel and transportation to different provinces in the Northeast which connect with Laos. This could be another approach to stimulate economy, trade and tourism at the border.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางลอดแยกประโดก จังหวัดนครราชสีมา

ทางลอดแยกประโดก จังหวัดนครราชสีมา เป็นอุโมงค์ทางลอดบริเวณทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ซึ่งเป็นถนนสายหลักและเป็นสี่แยกสำคัญของจังหวัดนครราชสีมา เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่ง เนื่องจากมีสถานที่ราชการ สถานศึกษา โรงพยาบาล ศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ และบ้านพักอาศัยหนาแน่น รองรับการเดินทางจากถนนมิตรภาพ และถนนช้างเผือก ทำให้การจราจรมีความคล่องตัวและมีความต่อเนื่องมากยิ่งขึ้น

### Underpass Beneath Pradok Intersection, Nakhon Ratchasima Province

The Underpass Beneath Pradok Intersection, Nakhon Ratchasima Province is located at Highway No. 2 (Mittraphap Road), a main road and key intersection in the city, to tackle heavy traffic due to packed government offices, educational institutions, hospitals, shopping centers, commercial buildings and residences. This underpass accommodates traffic from Mittraphap and Chang Phueak Roads, resulting in more traffic flow and continuity.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางลอดมาบตาพุด-แยกนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง

ทางลอดมาบตาพุด-แยกนิคมพัฒนา หรือทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3191 กับทางหลวงหมายเลข 3375 เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพื้นที่ภาคตะวันออก (EEC) เพื่อลดปัญหาการจราจรคับคั่งของการขนส่งบริเวณท่าเรือมาบตาพุดเนื่องจากมีปริมาณรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่จำนวนมาก ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่จังหวัดระยอง ช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งยังขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมไปสู่ความมั่งคั่ง ยั่งยืน

### Map Ta Phut – Nikom Phatthana Intersection Underpass, Rayong Province

The Map Ta Phut – Nikom Phatthana Intersection Underpass or the Underpass Beneath the Intersection of Highway No. 3191 and Highway No. 3375 is part of the Eastern Economic Corridor (EEC) development project to reduce heavy traffic concerning logistics around Map Ta Phut Sea Port due to a large number of trucks and huge vehicles. This increases the efficiency of transportation and logistics system, facilitating travel to Rayong. In addition, it promotes trade, investment and tourism, boosting the country's overall economy to sustainable wealth.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### สะพานข้ามทางรถไฟ

จุดตัดทางแยกระหว่างเส้นทางรถไฟและทางหลวง นับเป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอันตรายและเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง จึงควรปรับปรุงและก่อสร้างเป็นทางต่างระดับ ทั้งในรูปแบบสะพานและอุโมงค์ตามความเหมาะสมของพื้นที่ เพื่อแยกการจราจรของทางหลวงและทางรถไฟจากกันอย่างเด็ดขาด ซึ่งสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี กรมทางหลวงได้สำรวจจุดตัดทางรถไฟผ่านทางหลวงทั่วประเทศ โดยได้พิจารณาก่อสร้างเป็นสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 83 จุด ซึ่งจะดำเนินการตามลำดับความสำคัญกับทางหลวงสายหลัก และแผนการก่อสร้างทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีตัวอย่างที่สำคัญ ดังนี้

### Flyovers above Railways

Level crossings are accident-prone areas. The Department of Highways thus constructs flyovers above railway lines to prevent accident occurrence caused by motorists on the ground.



### สะพานข้ามทางรถไฟ ทางหลวงหมายเลข 3188 ตอนทางเข้าเลี้ยวเมืองแก่งคอย จ.สระบุรี

เป็นหนึ่งในโครงการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟช่วงก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย บนแนวทางหลวงหมายเลข 3188 ตอนทางเข้าเลี้ยวเมืองแก่งคอย โดยเป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความยาวสะพาน 270 เมตร พร้อมก่อสร้างทางกลับรถใต้สะพาน รวมทั้งขยายถนนที่มีอยู่เดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร และงานปรับปรุงถนนย่านชุมชน ระยะทาง 1.5 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ประชาชนในพื้นที่

### Highway No. 3188 Flyover at the entrance to Kaeng Khoi Bypass, Saraburi Province

This is one of the Department of Highways' level crossing improvement projects implemented across the country. This two-lane flyover (inbound and outbound), with a total length of 270 meters, is built during the construction of Double-track Railway (Chachoengsao – Khlong Sip Kao – Kaeng Khoi Section) along Highway No. 3188 at the entrance to Kaeng Khoi Bypass, with a U-turn underneath. The road itself is expanded from two to four lanes and a 1.5-kilometer road in an urban area is improved to make it convenient and safe for local community.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



สะพานข้ามทางรถไฟ ทางหลวงหมายเลข 4049 ตอนห้วยทราย-ปากพะยูน จ.พัทลุง

เป็นหนึ่งในโครงการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศของกรมทางหลวง ในบริเวณอำเภอป่าบอนและอำเภอปากพะยูน จังหวัดพัทลุง ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางลงสู่ภาคใต้ตอนล่างและประเทศมาเลเซีย โดยเป็นการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟช่วงก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา บนแนวทางหลวงหมายเลข 4049 ตอนห้วยทราย-ปากพะยูน โดยเป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ความยาวสะพาน 405 เมตร พร้อมก่อสร้างทางกลับรถใต้สะพาน รวมทั้งปรับปรุงถนนเดิมระยะทาง 1.5 กิโลเมตร

Highway No. 4049 Flyover (Huai Sai – Pak Phayun Section), Phatthalung Province

This is one of the Department of Highways' level crossing improvement projects implemented across the country, located in Pa Bon District and Pak Phayun District, Phatthalung Province, which is a significant route connected to the one heading toward the Lower South and Malaysia. This two-lane flyover (inbound and outbound), with a total length of 405 meters, is built during the construction of Double-track Railway (Surat Thani – Hat Yai – Songkhla) along Highway No. 4049 (Huai Sai – Pak Phayun Section), with a U-turn underneath, including an improvement of the 1.5-kilometer original road.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



สะพานข้ามทางรถไฟ ทางหลวงหมายเลข 226 ตอนทางเลี่ยงเมืองห้วยแถลง จังหวัดนครราชสีมา

เป็นหนึ่งในโครงการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศของกรมทางหลวง บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ทางเลี่ยงเมืองห้วยแถลง จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 1.7 กิโลเมตร ขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางข้ามรถไฟ

Highway No. 226 Flyover (Huai Thalaeng Bypass Section), Nakhon Ratchasima Province

This is one of the Department of Highways' level crossing improvement projects implemented across the country, located at Highway No. 226 (Huai Thalaeng Bypass Section), Nakhon Ratchasima Province. This four-lane flyover (inbound and outbound), with a total length of 1.7 kilometers, is built to make it convenient for people to travel and to reduce accidents at the crossing.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### สะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟสายดอยติ-ลำพูน จังหวัดลำพูน

แก้ปัญหาบริเวณจุดตัดทางแยกระหว่างเส้นทางรถไฟและทางหลวงหมายเลข 114 รองรับแผนการพัฒนารอบวงแหวนลำพูน-เชียงใหม่ เชื่อมต่อแม่ฮ่องสอน ทั้งยังส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งแบบบูรณาการร่วมกับระบบราง คือโครงการรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

### Overpass above Doi Ti – Lamphun Level Crossing, Lamphun Province

The traffic problems at the level crossing between railroads and Highway No. 114 have been solved, accommodating the development plan for the Lamphun – Chiang Mai ring road linking Mae Hong Son. In addition, the development plan for transportation network integrated with track systems has been enhanced; that is, double track railway and high-speed train system projects are to be implemented in the future.

### ทางยกระดับ (Elevated Way)

เป็นการแก้ปัญหาจุดตัดระดับพื้นราบในลักษณะสะพานลอยข้ามแยกอีกรูปแบบหนึ่ง โดยสร้างทางยกระดับเหนือถนนเดิมข้ามบริเวณที่มีจุดตัดทางแยกหลาย ๆ จุด ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถเดินทางข้ามจุดตัดทางแยกที่มีรถติดสะสมหลาย ๆ แยกได้ในคราวเดียว ช่วยแยกการเดินทางระยะไกลข้ามพื้นที่กับการเดินทางภายในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการจราจรในพื้นที่ที่มีขีดจำกัด ไม่สามารถขยายช่องจราจรในแนวราบได้ โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการวางแผนและก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงสายสำคัญที่มีการจราจรสูง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจราจรได้อย่างยั่งยืน โดยมีตัวอย่างที่สำคัญ ดังนี้

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### Elevated Ways

An elevated way is constructed above a road with several at-grade intersections which cause traffic jams. It helps to separate long-distance motorists from local drivers and increases traffic flow capacity on a road that cannot be expanded horizontally due to area limitation. The Department of Highways has planned and constructed elevated ways on several important highways to enhance traffic flow capacity.



### ทางคู่ขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี

หนึ่งในโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร โดยกรมทางหลวง ได้รับสนองแนวพระราชดำริดูแลรับผิดชอบการก่อสร้าง เป็นทางยกระดับคู่ขนานไปกับแนวถนนบรมราชชนนี ตั้งแต่ทางแยกต่างระดับสีรินธรจนถึงแยกพุทธมณฑล สาย 2 ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ที่ส่งผลกระทบต่อถนนราชดำเนินและถนนหลานหลวง รวมทั้งฝั่งธนบุรีและย่านชานเมือง ทั้งช่วยระบายปริมาณรถในจุดวิกฤตทางฝั่งธนบุรีให้ออกนอกเมืองได้เร็วขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางจากฝั่งพระนครไปยังฝั่งธนบุรี ที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันตกและภาคใต้ของประเทศไทยให้สะดวกรวดเร็วขึ้น

### The Elevated Way on Borom Ratchachonnani Road

This is one of HM King Bhumibol Adulyadej the Great's initiative projects that Department of Highways has taken into account and is in charge of. The elevated way is constructed to be parallel to Borom Ratchachonnani Road starting from the Sirindhorn Interchange and ending at Phutthamonthon Sai 2 Interchange, with a total length of 9.4 kilometers. This aims to alleviate heavy traffic around Somdet Phra Pinklao Bridge which incessantly affects Ratchadamnoen Avenue and Lan Luang Road including Thon Buri and the outskirts of Bangkok. It also helps dissipate a number of vehicles in a critical area on Thon Buri side, letting them move out of the city more rapidly, which in turn increases the efficiency of traveling from Phra Nakhon side to Thon Buri side, providing a link to Western and Southern Thailand in a faster and more convenient way.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางยกระดับถนนพระรามที่ 2

ทางยกระดับถนนพระรามที่ 2 เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เหนือแนวเกาะกลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ หรือถนนพระรามที่ 2 เมื่อโครงการแล้วเสร็จ จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนพระรามที่ 2 หนึ่งในเส้นทางสายหลักที่มุ่งสู่ภาคใต้ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการเดินทางและการขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ สมุทรสาคร ตลอดจนถึงจังหวัดในเขตภาคใต้ไทย ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

### Rama II Interchange

The Rama II Interchange is a six-lane road (inbound and outbound) above an array of traffic island in the middle of Highway No. 35 Thon Buri – Pak Tho or Rama II Road. Once the project is completed, it will mitigate traffic congestion on Rama II Road, one of the main routes to the South, and increase the efficiency of travel and transportation network between Bangkok and Samut Sakhon including Southern provinces, making it faster, safer and more convenient.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางยกระดับศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ

ทางยกระดับศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ระยะทาง 19 กิโลเมตร เป็นหนึ่งโครงข่ายการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งสามารถแบ่งเบาความคับคั่งของการจราจรบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ-ชลบุรี) ในช่วงเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง รวมถึงเพิ่มศักยภาพการเดินทาง การขนส่ง และการท่องเที่ยว โดยผู้ใช้ทางสามารถเชื่อมต่อการเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน และรองรับการขยายตัวของปริมาณผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### Sri Nagarindra – Suvarnabhumi Interchange

The Sri Nagarindra – Suvarnabhumi Interchange is a six-lane road (inbound and outbound) with a total length of 19 kilometers. It is one of the highway networks for traveling from Bangkok to the Eastern Economic Corridor (EEC) which could reduce heavy traffic on Motorway No. 7 (Bangkok – Chon Buri) heading toward and from Suvarnabhumi Airport and nearby highway networks. In addition, it will unlock the potential for travel, transportation and tourism, providing quick access to the airport especially during rush hours, and it will accommodate the growth in the number of passengers at the airport.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues

### ทางแยกต่างระดับ (Interchange)

ทางแยกต่างระดับ เป็นบริเวณทางแยกที่เป็นจุดตัดกันหรือเชื่อมกันของถนนตั้งแต่ 2 สายขึ้นไปมีการแยกระดับของถนนมากกว่าหนึ่งระดับ ซึ่งรถที่วิ่งในทิศทางตรงจะสามารถผ่านทางแยกได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ ส่วนรถที่จะเลี้ยวซ้ายหรือขวา ก็สามารถใช้ทางเชื่อม (Ramp) เพื่อเลี้ยวเข้าสู่ถนนที่ตัดกันโดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟด้วยเช่นกัน นับเป็นรูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดที่สมบูรณ์ที่สุด เนื่องจากรถจากทุกทิศทางสามารถผ่านทางแยกได้โดยไม่ต้องมีการติดสัญญาณไฟจราจรไปได้ทุกทิศทางเช่นกัน โดยมักใช้ในจุดตัดที่มีปริมาณการจราจรสูงมาก เช่น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แต่ก็อาจพัฒนาบนทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่มีการจราจรสูงได้เช่นกัน โดยตัวอย่างทางแยกต่างระดับที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการวางแผน ออกแบบ และก่อสร้างบนทางหลวงสายสำคัญ ได้แก่

### Interchanges

An interchange is a multilevel highway intersection arranged so that vehicles may move from one road to another without encountering the various streams of traffic. Motorists can also use ramps for changing to another road. It is an ideal solution to the at-grade intersection problem as it allows vehicles from all directions to move freely from one road to another without crossing another line of traffic. In general, interchanges are provided at intersections with high traffic volume such as on a motorway or a main national highway.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางแยกต่างระดับแยกทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

ทางแยกต่างระดับแยกทุ่งสง เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41 (เพชรเกษม) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 403 (แยกทุ่งสง) ได้รับการก่อสร้าง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรหนาแน่นบนถนนเพชรเกษม เส้นทางสายหลักในการเดินทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ของภาคใต้ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 403 ทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดนครศรีธรรมราชกับจังหวัดตรัง ทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางให้มีความคล่องตัว และสามารถรองรับแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งจะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ในอนาคต

### Yaek Thung Song Interchange, Nakhon Si Thammarat Province

The Yaek Thung Song Interchange, located at the intersection of Highway No. 41 (Phet Kasem Road) and Highway No. 403 (Yaek Thung Song), is constructed to alleviate heavy traffic on Phet Kasem Road, a main route to different provinces in the South, and on Highway No. 403, a main route connecting Nakhon Si Thammarat to Trang. This helps provide smooth travel, making it more efficient and accommodate the Southern Seaboard Development Plan, which can link to Malaysia and Singapore in the future.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางต่างระดับห้าแยกน้ำกระจ่าย จังหวัดสงขลา

ทางต่างระดับห้าแยกน้ำกระจ่าย เป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 407 ตัดทางหลวงหมายเลข 408 และตัดทางหลวงหมายเลข 414 ก่อสร้างเป็นสะพานจำนวน 5 ทิศทาง เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณห้าแยกน้ำกระจ่าย อำนวยความสะดวก ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดสงขลา อีกหนึ่งเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคใต้

### Ha Yaek Nam Krachai Interchange, Songkhla Province

The Ha Yaek Nam Krachai Interchange, located at the intersection of Highway No. 407, 408, and 414, is constructed as a five-way flyover to relieve traffic congestion in the area. It facilitates travel with reduced time and costs, boosting economy and tourism in Songkhla, one of the key economic cities in the South.

# แก้วิกฤติจราจร

## Addressing Traffic Issues



### ทางแยกต่างระดับบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ทางแยกต่างระดับบางปะอิน ในพื้นที่อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้รับการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ถนนสายประธานที่มุ่งสู่ภาคกลางตอนบนและภาคเหนือ ช่วยอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ทั้งยังรองรับการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักของประเทศที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยสามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 32 (สายเอเชีย) และเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์หมายเลข 6 สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

### Bang Pa In Interchange, Phra Nakhon Si Ayutthaya Province

The Bang Pa In Interchange, Wang Noi District, Phra Nakhon Si Ayutthaya Province is constructed to tackle traffic problems on Highway No. 1 (Phahon Yothin Road), a primary road heading toward the Upper Central and the North. It keeps travel safe and convenient for people especially when traffic is heavy during the festivals and long holidays. Furthermore, this accommodates the development of main road network linking between the North and the Northeast, connecting to Highway No. 32 (Asian Highway) and Motorway No. 6 (Bang Pa In – Saraburi – Nakhon Ratchasima), to increase the efficiency of travel and the country's logistics system.