



กรมทางหลวง

# แผนแม่บท การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ของประเทศไทย ปี 2558



สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา  
ลดระยะเวลาการเดินทางและขนส่ง  
ด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรมทางหลวง  
สำนักแผนงาน  
BUREAU OF PLANNING

ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย  
พฤษภาคม 2558

# ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชื่อมโยงเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิต ประชาชน

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จะช่วยเสริมศักยภาพการขนส่งทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบราง การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ทำให้การคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นระบบโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ เกิดประโยชน์ทั้งต่อภาคประชาชน ผู้ประกอบการ ภาคธุรกิจ และภาครัฐ ช่วยกระตุ้นให้เกิดการลงทุน สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ และนำความเจริญไปสู่ทุกภูมิภาคของประเทศ



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
หรือ  
มอเตอร์เวย์  
Motorway

เป็นทางหลวงที่ออกแบบให้มีมาตรฐานสูงกว่าถนนปกติ ด้วยการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ ไม่มีจุดตัดทางแยก ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ผู้ขับขี่ไม่ต้องกังวลกับคนข้ามถนนหรือสัตว์ที่อาจตัดผ่านหน้ารถ สามารถใช้ความเร็ว 100-120 กม./ชม. ได้อย่างสม่ำเสมอและมีความปลอดภัยสูงสุด ประหยัดทั้งเวลาและเชื้อเพลิง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจึงเป็นรูปแบบการเดินทางและขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการเดินทางระหว่างจังหวัดหรือเชื่อมโยงเมืองหลักของภูมิภาคต่างๆ อันจะส่งเสริมการกระจายโอกาสและนำความเจริญไปสู่ทุกภูมิภาค ซึ่งเป็นกลไกหนึ่งในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ



ผลประโยชน์ที่ได้  
มากกว่า  
ความสะดวก  
ในการเดินทาง

- ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ภาคธุรกิจ
- เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมในระดับภูมิภาค
- เกิดการพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรมใหม่ๆ ตามแนวเส้นทาง
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการกระจายรายได้
- สนับสนุนการพัฒนาภาคเกษตรกรรม
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

# กรมทางหลวงกับการพัฒนา ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2534 ได้รับความช่วยเหลือด้านวิชาการจากรัฐบาลญี่ปุ่นในการศึกษาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดย JICA ซึ่งต่อมาได้กำหนดเป็นแผนแม่บท

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 และมีแผนดำเนินการภายใน 20 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2540-2559 รวมทั้งสิ้น 13 สายทาง ระยะทางรวม 4,150 กิโลเมตร



## แนวคิดในการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปี 2540

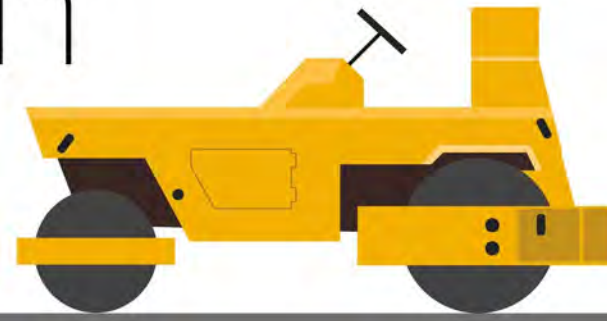
- เน้นการพัฒนาเส้นทางออกจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและบริหารประเทศเพื่อกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่างๆ
- โครงข่ายเชื่อมโยงไปยังจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางและจังหวัดหลักๆ ในแต่ละภูมิภาค
- โครงข่ายเชื่อมโยงท่าอากาศยานและท่าเรือน้ำลึก
- โครงข่ายเชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่
- แนวเส้นทางของโครงข่ายสามารถพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้



## โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บท ปี 2540



# การพัฒนา ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่ผ่านมา



# แผนพัฒนา ระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะเร่งด่วน 5 สายทาง



แม้ว่าแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองปี 2540 จะถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจน แต่การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกลับไม่เป็นไปตามแผนงาน เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่จำเป็นต้องใช้งบประมาณลงทุนค่อนข้างสูง ประกอบกับประเทศไทยต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำต่อเนื่องหลายปี นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแผนแม่บทฯ ในปี 2540

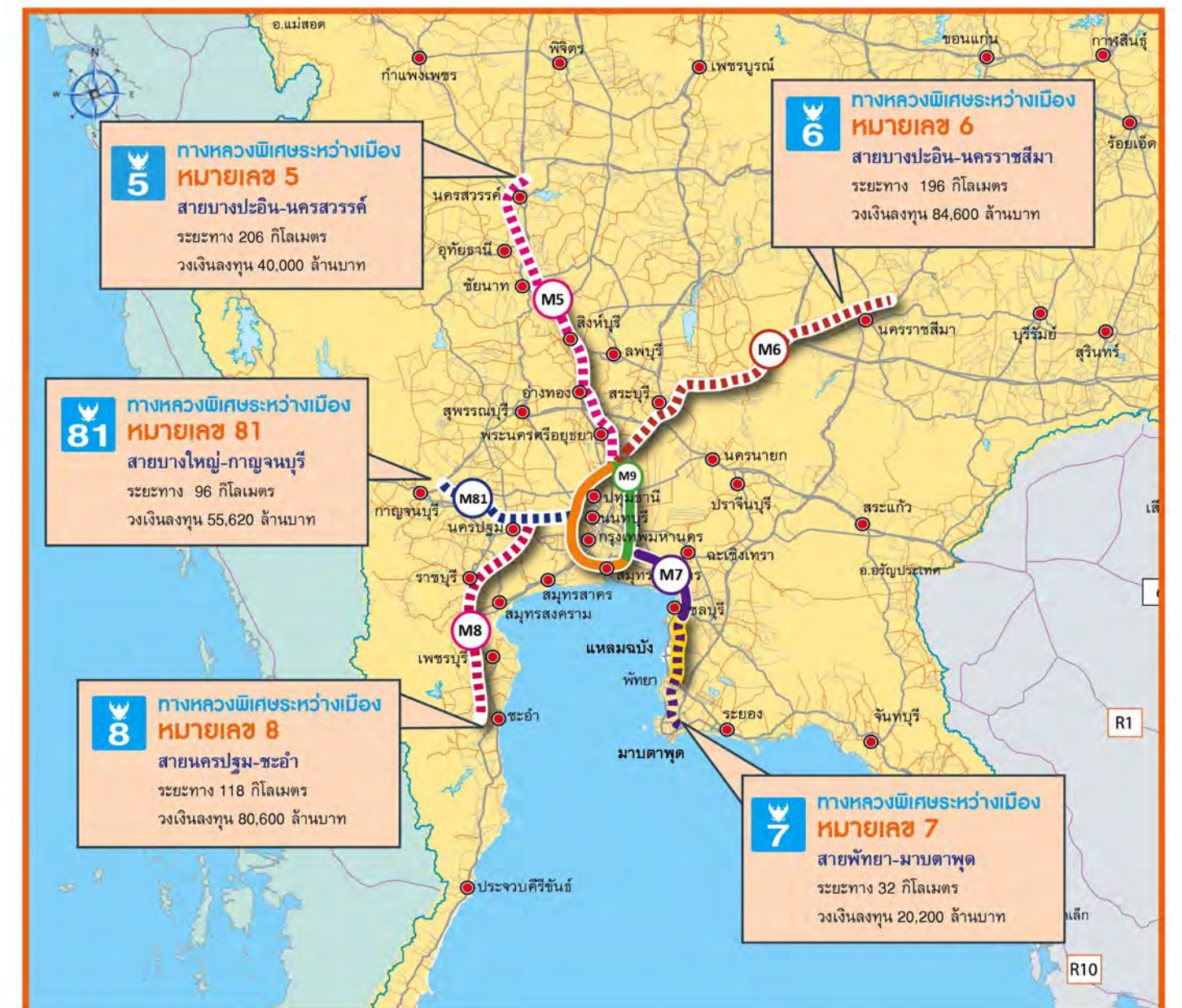
ปัจจุบัน กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างและเปิดให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแล้วเสร็จ 2 เส้นทาง ได้แก่

1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-พัทยา ระยะทาง 82 กิโลเมตร
2. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก ระยะทาง 64 กิโลเมตร

เพื่อแก้ไขสภาพปัญหาการจราจรติดขัด เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และสนับสนุนโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ กรมทางหลวงจึงมีแผนพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วน สำหรับเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรสูง คู่ค่าต่อการลงทุน และมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้ก่อน รวม 5 เส้นทาง อยู่ในรัศมี 250 กิโลเมตร รอบกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับการอนุมัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 ให้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 3 เส้นทาง ได้แก่

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด





# กรมทางหลวง ปรับกลยุทธ์ การพัฒนา ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ของประเทศไทย เพื่อเสริมศักยภาพ การเป็นศูนย์กลางโครงข่ายโลจิสติกส์ ของภูมิภาคอาเซียน

ในช่วงระยะ 20 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการเติบโตและขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมาก ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่จังหวัดหลักๆ ในทุกภูมิภาคของประเทศ อีกทั้งได้เกิดความร่วมมือด้านการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนหลายโครงการ กรมทางหลวงจึงดำเนินการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนา

ทางหลวงพิเศษของประเทศไทยอีกครั้ง เพื่อปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความทันสมัย สำหรับใช้เป็นแผนแม่บทและแผนดำเนินการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศในอนาคต โดยมีกรอบงานศึกษาทบทวนและแนวคิดในการกำหนดโครงข่าย ดังนี้

## งานศึกษาทบทวนเพื่อกำหนดกรอบการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- แผนแม่บทและโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ที่ผ่านมา
- ความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาดังกล่าว เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 และผังประเทศ
- ความสอดคล้องกับโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ
- แผนการพัฒนาโครงการด้านระบบคมนาคมขนส่งอื่นๆ
- เศรษฐกิจสังคม
- การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ
- การใช้พื้นที่ทางการเกษตร



## แนวคิดการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บท ปี 2558

- ปรับปรุงรูปแบบโครงข่าย จากเดิมโครงข่ายแบบรัศมีที่กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลาง เป็นโครงข่ายแบบตารางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค เพื่อลดการแออัดของการจราจรบริเวณกรุงเทพมหานครและพื้นที่โดยรอบ พร้อมทั้งส่งเสริมการกระจายความเจริญไปยังเมืองหลักของแต่ละภูมิภาค
- เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ
- เชื่อมโยงพื้นที่อุตสาหกรรมและฐานการผลิตต่างๆ เพื่อความสะดวกรวดเร็วและลดต้นทุนในการขนส่ง
- เชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งทางราง น้ำ และอากาศ เพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal Transportation)
- รองรับความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้า
- หลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เขตอุทยาน พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม



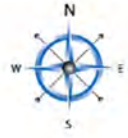
**สัญลักษณ์**

- ที่ตั้งจังหวัด
- ด้านการค้าชายแดน
- 🚢 ท่าเรือ

สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)
M2	ตาก-มุกดาหาร 704
M3	สุรินทร์-บึงกาฬ 465
M4	นครสวรรค์-อุบลราชธานี 610
M5	กาญจนบุรี-นครราชสีมา-บางปะอิน-ชัยราช (ด่านเปี้ยช/ด่านเชียงของ) 908
M6	บางปะอิน-หนองคาย 540
M7	กรุงเทพมหานคร-บ้านดง 153
M8	นครปฐม-นครศรีธรรมราช (ด่านสุโขทัย) 1,068
M9	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 165
M51	เชียงใหม่-ลำปาง (อ.จันทน์) 53
M52	สุพรรณบุรี-ชัยนาท 42
M53	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันตก-บางปะอิน 48
M61	ชลบุรี-นครราชสีมา 288
M62	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันออก-สระบุรี 78
M71	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันออก-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ) 204
M72	ชลบุรี-ตราด 216
M81	บางใหญ่-กาญจนบุรี (ด่านเปี้ยช) 165
M82	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันตก-ปากท่อ 74
M83	สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต 191
M84	สงขลา-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ด่านสะเดา) 83
M91	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 245
M92	ชลบุรี-นครปฐม 312
<b>รวมระยะทาง</b>	<b>6,612</b>

**สัญลักษณ์**

- ที่ตั้งจังหวัด
- ท่าอากาศยานนานาชาติ
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงเอเชียและอาเซียน
- ท่าเรือ
- ด่านการค้าชายแดน
- พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- นิคมอุตสาหกรรม
- ทางรถไฟรางเดี่ยวในปัจจุบัน
- ทางรถไฟรางคู่ในปัจจุบัน
- แผนรถไฟรางคู่ในอนาคต



# ภาคเหนือ 3 สายทาง

- M5** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายบางปะอิน-เชียงราย  
(ด่านแม่สาย/ด่านแม่สอด)  
ระยะทาง : ประมาณ 908 กิโลเมตร
- M51** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายเชียงใหม่-ลำปาง (แจ้ห่ม)  
ระยะทาง : ประมาณ 53 กิโลเมตร
- M2** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายตาก-มุกดาหาร  
ระยะทาง : ประมาณ 704 กิโลเมตร

# ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 4 สายทาง

- M6** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายบางปะอิน-หนองคาย ระยะทาง : 540 กิโลเมตร
- M3** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายสุรินทร์-บึงกาฬ ระยะทาง : 465 กิโลเมตร
- M2** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายตาก-มุกดาหาร ระยะทาง : 704 กิโลเมตร
- M4** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายนครสวรรค์-อุบลราชธานี ระยะทาง : 610 กิโลเมตร

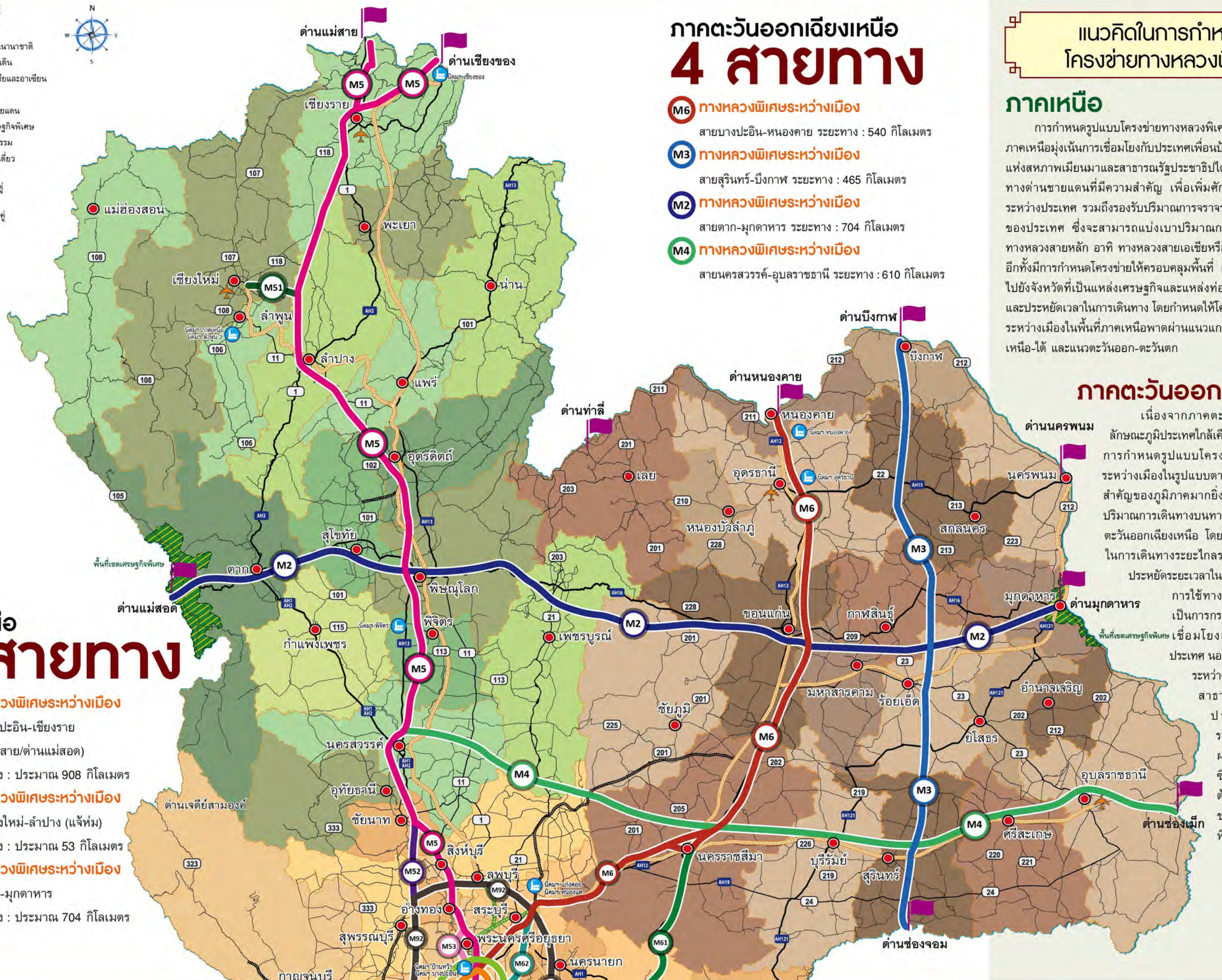
## แนวคิดในการกำหนด โครงข่ายทางหลวงพิเศษ

### ภาคเหนือ

การกำหนดรูปแบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ภาคเหนือมุ่งเน้นการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านทางด่านชายแดนที่มีความสำคัญ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเดินทางระหว่างประเทศ รวมถึงรองรับปริมาณการจราจรและขนส่งระหว่างภาคของประเทศ ซึ่งจะสามารถแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก อาทิ ทางหลวงสายเอเชียหรือทางหลวงหมายเลข 1 อีกทั้งมีการกำหนดโครงข่ายให้ครอบคลุมพื้นที่ เพื่อให้สามารถเดินทางไปยังจังหวัดที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง โดยกำหนดให้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ภาคเหนือพาดผ่านแนวแกนของภูมิภาค ทั้งแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก

### ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เนื่องจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีลักษณะภูมิประเทศใกล้เคียงกับรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า การกำหนดรูปแบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในรูปแบบตารางจะครอบคลุมพื้นที่สำคัญของภูมิภาคมากยิ่งขึ้น สามารถแบ่งเบาปริมาณการเดินทางบนทางหลวงสายหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเป็นการลดความแออัดในการเดินทางระยะไกลระหว่างภูมิภาค ทั้งยังประหยัดระยะเวลาในการเดินทางได้มากกว่าการใช้ทางหลวงท้องถิ่น รวมถึงเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวและเชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยังเชื่อมโยงไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และราชอาณาจักรกัมพูชา ผ่านทางด่านชายแดน ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นต้นทางหรือปลายทางของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง





**แนวคิด  
ในการกำหนด  
โครงข่าย  
ทางหลวงพิเศษ**

**ภาคกลาง  
ภาคตะวันตก  
และภาคตะวันออก**

สำหรับภาคกลางซึ่งเป็นศูนย์กลางการปกครองและเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคมีปริมาณการจราจรสูงมาก เนื่องจากเป็นจุดกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ทั้งยังเชื่อมโยงกับภาคตะวันตกซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวและเกษตรกรรม และภาคตะวันออกซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำที่สำคัญของประเทศ ทำให้โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกมีความซับซ้อน ดังนั้น การกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะต้องให้เกิดความครอบคลุม สามารถรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ เชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมถึงสนับสนุนการขนส่งสินค้าทั้งทางน้ำและอากาศ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจึงมีรูปแบบตามแนววงแหวนและรัศมี เพื่อเพิ่มศักยภาพการระบายปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอ ช่วยลดความแออัดบนทางหลวงสายหลักในพื้นที่ นอกจากนี้ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกยังสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ ทั้งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และราชอาณาจักรกัมพูชา

**ภาคกลาง  
ภาคตะวันตก และภาคตะวันออก  
15 สายทาง**

- M53** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 2  
ด้านตะวันตก-บางปะหัน ระยะทาง : 48 กิโลเมตร
- M61** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-นครราชสีมา  
ระยะทาง : 288 กิโลเมตร
- M62** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 2  
ด้านตะวันออก-สระบุรี ระยะทาง : 78 กิโลเมตร
- M71** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 2  
ด้านตะวันออก-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ)  
ระยะทาง : 204 กิโลเมตร
- M72** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายชลบุรี-ตราด  
ระยะทาง : 216 กิโลเมตร
- M81** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (ด่านบ้านพุน้ำร้อน)  
ระยะทาง : 165 กิโลเมตร
- M82** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 2  
ด้านตะวันตก-ปากท่อ ระยะทาง : 74 กิโลเมตร
- M91** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3  
ระยะทาง : 245 กิโลเมตร
- M92** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายชลบุรี-นครปฐม ระยะทาง : 312 กิโลเมตร
- M5** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายบางปะอิน-เชิงชาย  
(ด่านแม่สาย/ด่านแม่สอด)  
ระยะทาง : 908 กิโลเมตร
- M6** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายบางปะอิน-หนองคาย  
ระยะทาง : 540 กิโลเมตร
- M7** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายกรุงเทพฯ-บ้านฉาง  
ระยะทาง : 153 กิโลเมตร
- M8** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายนครปฐม-นราธิวาส  
ระยะทาง : 1,068 กิโลเมตร
- M9** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ  
รอบที่ 2  
ระยะทาง : 168 กิโลเมตร
- M52** **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
สายสุพรรณบุรี-ชัยนาท  
ระยะทาง : 42 กิโลเมตร

**สัญลักษณ์**

- ที่ตั้งจังหวัด
- ✈ ท่าอากาศยานนานาชาติ
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงเอเชียและอาเซียน
- 🚢 ท่าเรือ
- 🚧 ด่านการค้าชายแดน
- 🏭 พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- 🏢 นิคมอุตสาหกรรม
- 🚗 ทางรถไฟรางเดี่ยวในปัจจุบัน
- 🚗 ทางรถไฟรางคู่ในปัจจุบัน
- 🚗 แนวนรถไฟรางคู่ในอนาคต



## แนวคิดในการกำหนด โครงข่ายทางหลวงพิเศษ

### ภาคใต้

เนื่องจากพื้นที่ภาคใต้มีลักษณะภูมิประเทศเป็นแนวยาว จึงกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรูปแบบแกนกระดูก ให้มีเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียว พาดผ่านแนวยาวของภูมิภาค อย่างเหมาะสมและผ่านจังหวัดที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ โดยยังคงมาตรฐานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองซึ่งต้องมีสัดส่วนของ แนวเส้นทางที่เป็นทางตรงต่อเนื่องไว้ ทั้งนี้ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะมีบทบาทในการรองรับปริมาณการจราจรจาก ทางหลวงหมายเลข 4 หรือถนนเพชรเกษม ทำให้การเดินทางในระยะใกล้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังเพิ่มประสิทธิภาพ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยการกำหนดแนวเส้นทางเสริม เพื่อเชื่อมการเดินทางไปยังแหล่งเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงด่านชายแดนที่มีความสำคัญของภูมิภาค เพื่อรองรับปริมาณ การเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

## ภาคใต้ 3 สายทาง

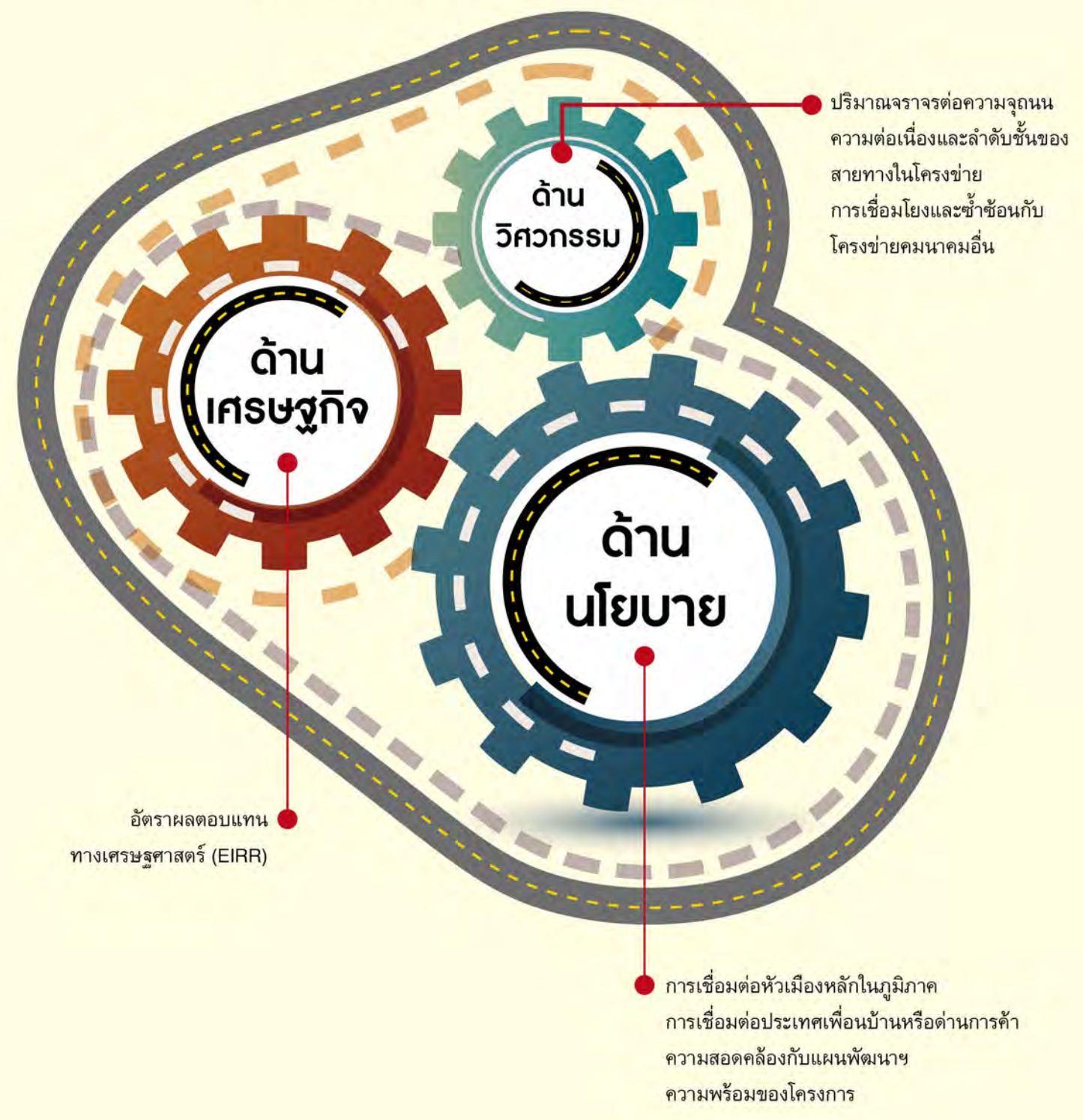
- M8** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายนครปฐม-นราธิวาส  
ระยะทาง : 1,068 กิโลเมตร
- M83** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายสุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต  
ระยะทาง : 191 กิโลเมตร
- M84** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายสงขลา-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ด่านสะเดา)  
ระยะทาง : 83 กิโลเมตร



# แผนดำเนินงาน การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ของประเทศไทย

แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้งหมด **21 สายทาง**

ได้ถูกนำมาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อจัดทำเป็น**แผนดำเนินงาน**การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ **3 ด้าน** ดังนี้



แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะแรก 10 ปี (พ.ศ. 2560-2569)



แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะถัดไป (พ.ศ. 2570-2579)



# กรอบระยะเวลา ในการขับเคลื่อนโครงการ แต่ละเส้นทาง



ลำดับ	กิจกรรม	ปีที่						
		1	2	3	4	5	6	7
1	การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ-การเงิน วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	█						
2	การสำรวจและออกแบบรายละเอียด		█					
3	การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA)		█					
4	การออกประกาศ พ.ร.ฎ. เวเนคืน				█			
5	การสำรวจทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างที่จะเวนคืน					█		
6	การกำหนดราคาและจ่ายเงินค่าชดเชย						█	█
7	การศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม				█			
8	การขออนุมัติเห็นชอบโครงการในหลักการ					█		
9	การประกวดราคาหรือคัดเลือกเอกชนดำเนินงาน						█	
10	เริ่มขั้นตอนก่อสร้าง							→



## รูปแบบ การลงทุน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

### ภาครัฐ ลงทุนทั้งหมด

เป็นการว่าจ้างให้เอกชนทำการก่อสร้าง เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จภาครัฐทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษา รวมถึงการจัดเก็บและบริหารรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านทาง แบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ

- **วิธีจ้างเหมาปกติ** : เป็นรูปแบบการจ้างเหมาให้เอกชนดำเนินการก่อสร้าง ภาครัฐจะชำระค่าก่อสร้างเป็นงวดตามผลงาน
  - **วิธีว่าจ้างเอกชนก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน** : เป็นรูปแบบที่เอกชนดำเนินการหาแหล่งเงินทุนและทำการก่อสร้าง เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จภาครัฐจะจ่ายเงินค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายด้านการเงินพร้อมดอกเบี้ยให้แก่เอกชน
- โดยแหล่งเงินทุนที่ภาครัฐอาจนำมาใช้ในการลงทุน ได้แก่ 1) เงินงบประมาณแผ่นดิน 2) เงินกู้ยืมในประเทศ 3) เงินกู้ยืมต่างประเทศ 4) เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง และ 5) การระดมทุนด้วยวิธีการจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานสำหรับพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

### ภาครัฐ-เอกชน ร่วมลงทุน (PPP)

เป็นรูปแบบที่ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ เพื่อช่วยลดภาระงบประมาณการลงทุนของภาครัฐและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมและรักษาวิสาหกิจคลั่งของประเทศ แบ่งเป็น 2 รูปแบบหลัก คือ

- **รูปแบบ PPP Net Cost** : โดยการให้สัมปทานเอกชนลงทุนก่อสร้าง บำรุงรักษา และจัดเก็บรายได้จากค่าผ่านทาง เป็นระยะเวลาตามที่กำหนด โดยภาครัฐอาจจำเป็นต้องให้การสนับสนุนด้านการเงินแก่ภาคเอกชน เพื่อให้โครงการมีความน่าสนใจในการลงทุน เช่น การลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์และค่าชดเชย การลงทุนค่าก่อสร้างบางส่วน การจ่ายเงินอุดหนุน เป็นต้น หรืออาจกำหนดให้เอกชนแบ่งรายได้บางส่วนคืนให้แก่ภาครัฐถ้าเอกชนดำเนินการแล้วมีกำไร
- **รูปแบบ PPP Gross Cost** : โดยการว่าจ้างให้เอกชนลงทุนก่อสร้างพร้อมทั้งจัดหาแหล่งเงินทุน บำรุงรักษา และดำเนินงานต่างๆ เป็นระยะเวลาตามที่กำหนด โดยภาครัฐบริหารจัดการรายได้จากค่าผ่านทางและจ่ายเงินค่าจ้างให้แก่เอกชนตามเงื่อนไขคุณภาพการให้บริการ ทั้งนี้ ภาครัฐอาจจำเป็นต้องร่วมลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชย รวมถึงค่าก่อสร้างบางส่วน เพื่อดึงดูดให้เอกชนสนใจเข้ามาลงทุน



## สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ดำเนินการศึกษาโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

### ด้านจรรยาและขนส่ง

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนต์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2363 7727-8 โทรสาร : 0 2509 9079

### ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 2312 โทรสาร : 0 2519 5734

### ด้านวิศวกรรม

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2532 3623 โทรสาร : 0 2532 3566

### ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2187 1452-3 โทรสาร : 0 2187 1451