



กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS



Public Private Partnership for

Uttraphimuk Elevated Motorway **Rangsit – Bang Pa-In** Section



NOVEMBER 2025



ความเป็นมาของโครงการ Project Background

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน เป็นโครงการเร่งด่วนตามแผนพัฒนา 10 ปีแรก (พ.ศ. 2560–2569) มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมและรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยมุ่งแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทิศเหนือของกรุงเทพฯ บนถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน พร้อมทั้งขยายโครงข่ายถนนสายหลักเชื่อมต่อพื้นที่ตอนบนของกรุงเทพฯ กับจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และรองรับการเดินทางระหว่างภูมิภาคสู่กรุงเทพฯ อีกทั้งเมื่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา แล้วเสร็จ จะทำให้โครงการนี้มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยตรง อำนวยความสะดวกในการเดินทางอย่างรวดเร็วและปลอดภัย พร้อมเสริมสร้างศักยภาพด้านโลจิสติกส์และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดยเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงระบบงานที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมืออาชีพ ภายใต้กรอบการดำเนินงานในรูปแบบ PPP Gross Cost และสามารถเปิดให้บริการได้อย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2574

The Uttraphimuk Elevated Motorway Project (Rangsit–Bang Pa-In Section, M5) is a flagship initiative under the initial ten-year development plan (2017–2026). The project aims to enhance the efficiency and capacity of Thailand’s transportation network and accommodate the anticipated growth in traffic demand. It is specifically intended to ease severe congestion along Phahonyothin Road (Highway No. 1) to the north of Bangkok—especially during peak periods—and to strengthen the crucial highway connection between the northern outskirts of the capital and adjacent provinces such as Pathum Thani and Phra Nakhon Si Ayutthaya. It will also facilitate long-distance regional traffic traveling into Bangkok. Upon completion of the Bang Pa-In–Nakhon Ratchasima Intercity Motorway Project (M6), the M5 will serve as a key strategic corridor, offering direct, safe, and efficient connectivity between Bangkok and the northeastern region, thereby contributing to the enhancement of national logistics efficiency and economic competitiveness.

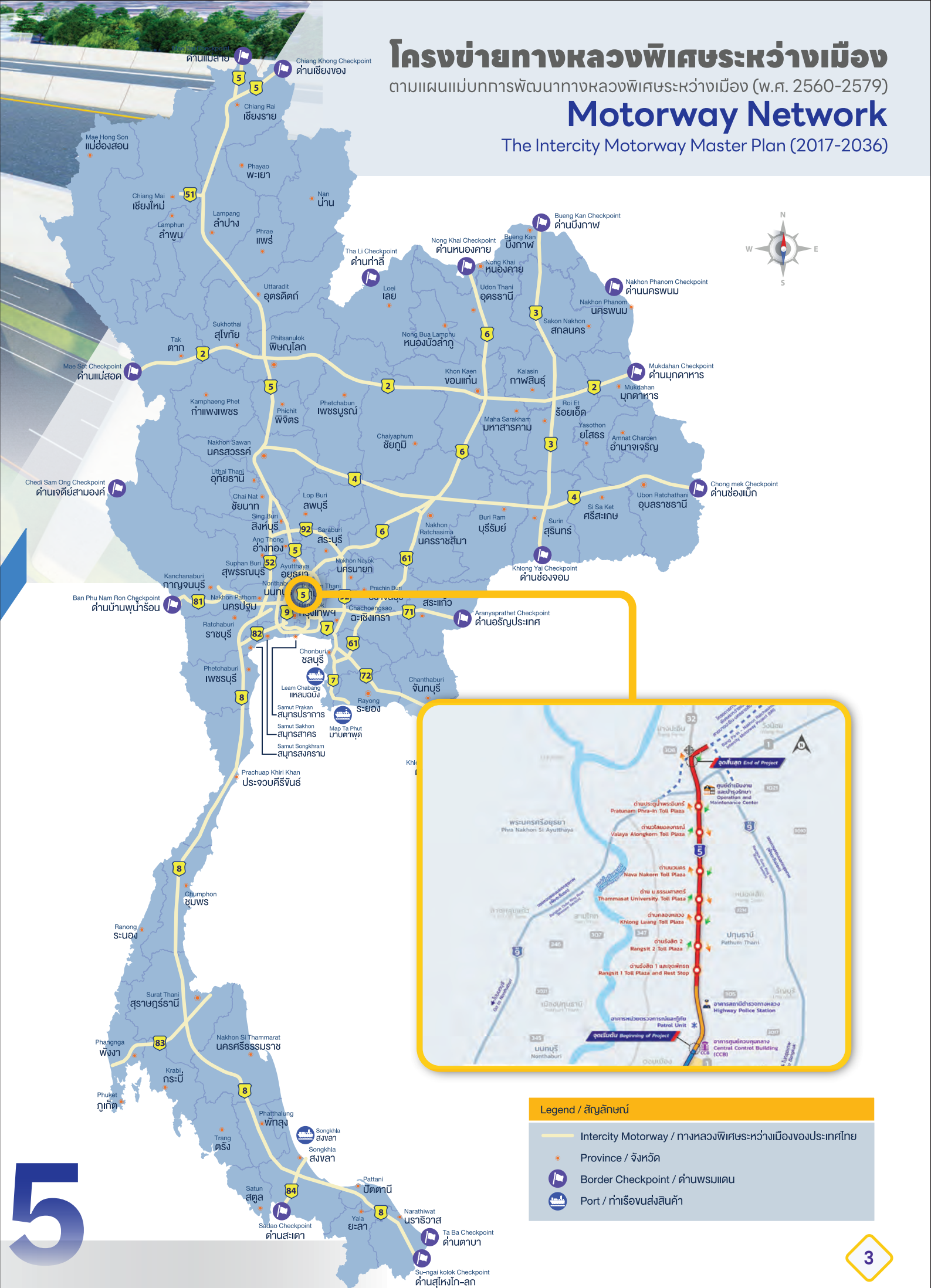
Accordingly, the Department of Highways (DOH) is proceeding in accordance with the Public–Private Partnership (PPP) Act, B.E. 2562 (2019), to invite private participation from entities with expertise in construction technology, infrastructure innovation, and operational management. The project will be implemented under a PPP Gross Cost arrangement and is targeted to commence full operations by B.E. 2574 (2031).

โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (พ.ศ. 2560-2579)

Motorway Network

The Intercity Motorway Master Plan (2017-2036)



แนวเส้นทางโครงการ Project Alignment

การก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน เป็นส่วนต่อขยายของทางยกระดับอุตราภิมุขในปัจจุบัน มีแนวเส้นทางอยู่บนถนนพหลโยธิน ลักษณะเป็นทางยกระดับตลอดเส้นทาง ระยะทางประมาณ 29 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 ช่วง ได้แก่

1. ช่วงรังสิต-บางปะอิน ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ปลายทางยกระดับอุตราภิมุขปัจจุบัน ที่ประมาณ กม. 33+924 ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทางโครงการมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงหมายเลข 32 รวมถึงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) และมีจุดสิ้นสุดทางหลักโครงการที่ประมาณ กม. 51+924 ของถนนพหลโยธิน บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6)
2. ช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร ซึ่งเปิดให้บริการโดยกรมทางหลวงอยู่ในปัจจุบัน

The Uttaraphimuk Elevated Motorway Project (M5), Rangsit–Bang Pa-In Section, represents an extension of the existing elevated expressway structure, constructed along the centerline of Phahonyothin Road, with a total project length of approximately 29 kilometers. The alignment is divided into two segments:

1. the Rangsit–Bang Pa-In Section, covering about 22 kilometers, commencing from the terminus of the existing Uttaraphimuk Elevated Tollway at km 33+924 of Phahonyothin Road and extending northward to connect with Highways No. 1 and No. 32, as well as the Bang Pa-In–Nakhon Ratchasima Intercity Motorway (M6), before concluding near km 51+924 at the Bang Pa-In Interchange; and
2. the Anusornsathan–Rangsit Section, approximately 7 kilometers in length, which currently remains under the Department of Highways (DOH) operation.



ตำแหน่งเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง จำนวน 7 แห่ง ดังนี้ Toll Collection Locations, Seven Locations as Follows:

- | | |
|---|--|
| 1. รังสิต 1
Rangsit 1 | 5. บวนคร
Nava Nakorn |
| 2. รังสิต 2
Rangsit 2 | 6. วไลยอลงกรณ์
Valaya Alongkorn |
| 3. คลองหลวง
Khlong Luang | 7. ประตุน้ำพระอินทร์
Pratunam Phra-In |
| 4. ม.ธรรมศาสตร์
Thammasat University | |



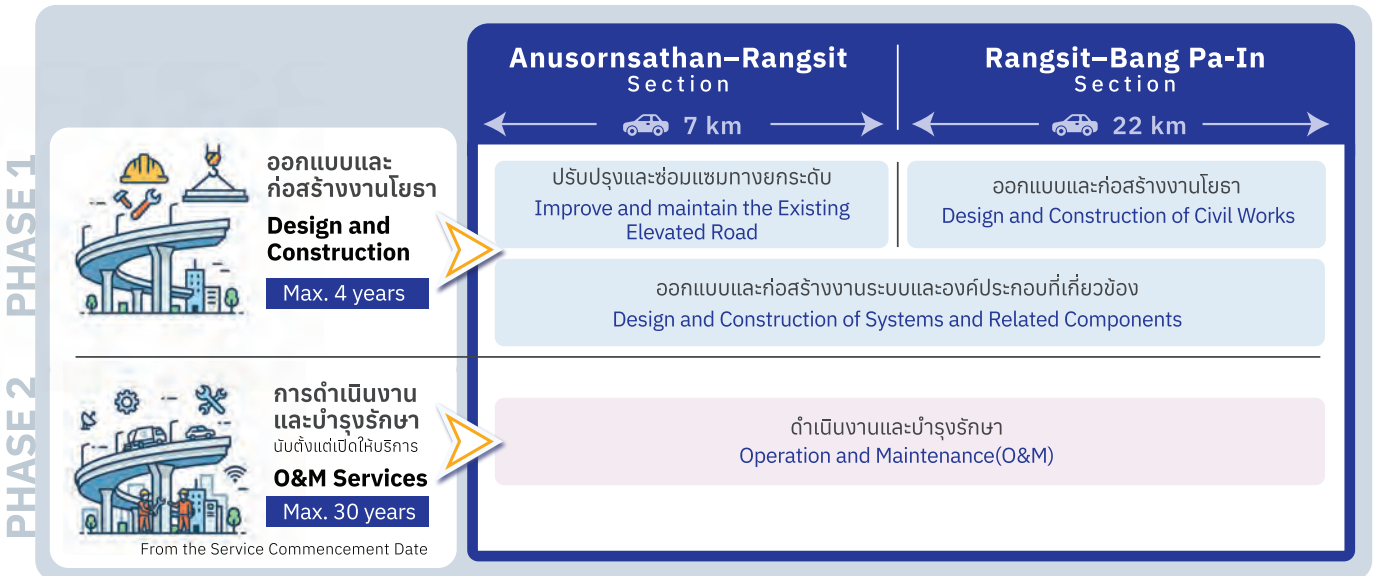
ทางขึ้น – ลง
จำนวน 7 แห่ง ดังนี้
Seven on-off ramps
are available at:

1. บริเวณรังสิต 2 ประมาณ กม. 35+930
Rangsit 2 (approx. km. 35+930)
2. บริเวณคลองหลวง ประมาณ กม. 39+175
Khlong Luang (approx. km. 39+175)
3. บริเวณ ม.ธรรมศาสตร์ ประมาณ กม. 42+980
Thammasat University (approx. km. 42+980)

ขอบเขตของโครงการ

Project Scope

โครงการมีระยะเวลาการดำเนินงานรวมไม่เกิน 34 ปี แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้
The maximum project duration is 34 years and is divided into 2 phases as follows:



ระยะที่ 1 / Phase 1

การออกแบบและก่อสร้าง Design and Construction

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่รับผิดชอบการออกแบบ ก่อสร้างงานโยธา งานระบบและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ครอบคลุมอาคารประกอบระบบไฟฟ้า ระบบควบคุมและบริหารจัดการจราจร รวมถึงจุดพักรถ
The private party shall be responsible for the design and construction of all civil works and related systems. This encompasses ancillary buildings, electrical systems, traffic control and management systems, as well as a rest stop.

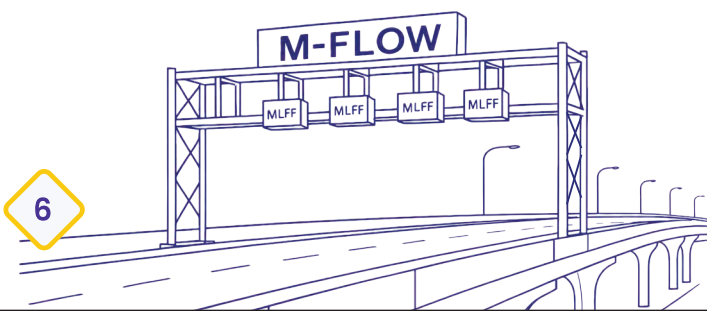
01



ออกแบบและก่อสร้างงานโยธาทองยกระดับ(ช่วงรังสิต-บางปะอิน) Design and Construction of the Elevated Road (Rangsit-Bang Pa-In Section)

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้างทางยกระดับ โดยมีรูปแบบเป็นทางยกระดับวางตัวอยู่บนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เป็นทางยกระดับขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ขนาดความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร มีทางขึ้น-ลง ทั้งหมด 7 แห่ง ซึ่งใช้เป็นทางกลับรถยกระดับด้วย และมีทางแยกต่างระดับจำนวน 1 แห่ง บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน

The private party shall be responsible for the design and construction of the elevated motorway, which is an elevated structure built along the centerline of Highway No. 1 (Phahonyothin Road), featuring 3 lanes per direction. Each lane shall be 3.50 meters, with the left and right shoulder width of 2.00 and 1.00 meter(s) respectively. A total of seven on/off ramps, which also functioning as elevated U-turns, shall be provided, together with 1 interchange located in the Bang Pa-in area.



02



ออกแบบและก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง Design and Construction of Systems and Related Components

ช่วงอนุสรณ์สถาน–รังสิต–บางปะอิน / **Anusornsan–Rangsit–Bang Pa-in Section**



ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง Toll Collection System

โครงการกำหนดให้มีระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยระบบ M-Flow โดยติดตั้งตำแหน่งเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ทางเข้าหรือทางขึ้น โดยกำหนดค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยอัตราคงที่ตามประเภทรถ ทั้งนี้ ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางจะต้องเชื่อมต่อการทำงานกับโครงข่ายอื่น ๆ อย่างไร้รอยต่อ ด้วยรูปแบบมาตรฐานการใช้งานเดียวกัน

The project mandates the use of the M-Flow system for toll collection. Toll collection points will be at on/off ramp locations, with a specific rate fixed for each toll collection point regardless of the travel distance. The toll collection system shall also seamlessly integrate and interoperate with other networks using a single platform.



งานระบบอำนวยความสะดวกและบริหารจัดการจราจร Traffic Control and Management System

เป็นระบบที่จะช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง และช่วยให้การจราจรมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น โดยมีองค์ประกอบ อาทิ ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน ระบบตรวจจับรถยนต์ ระบบสื่อสารข้อมูล ระบบโครงข่ายสื่อสารข้อมูล ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมจราจร เป็นต้น

This system is designed to reduce road accidents as well as improve traffic flow and speed. Components include CCTV system, emergency telephone system, vehicle counting system, data communication system, communication network system, traffic control system, etc.

03



อาคารประกอบ ตามแนวเส้นทางของโครงการ ประกอบด้วย Ancillary Buildings along the Project Alignment, including:



การก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมกลาง (CCB) (บริเวณซอยวิภาวดี 76) และอาคารศูนย์ดำเนินงานและบำรุงรักษา (บริเวณต่างระดับบางปะอิน)

Construction of the Central Control Building (near Soi Vibhavadi 76) and the Operation and Maintenance Center Building (near the Bang Pa-In Interchange).

การปรับปรุงอาคารหน่วยตรวจการณ์และกู้ภัย และอาคารตำรวจทางหลวง

Renovation of the Patrol Unit Building and the Highway Police Building.




จุดพักรถ
Rest Stop

บริเวณตำแหน่งเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางรังสิต 1 กิโลเมตรขาเข้ากรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ห้องน้ำ ศาลาที่พัก พื้นที่จำหน่ายสินค้าและบริการ ฯลฯ เพื่ออำนวยความสะดวกและเป็นสถานที่พักผ่อนแก่ผู้ใช้ทาง

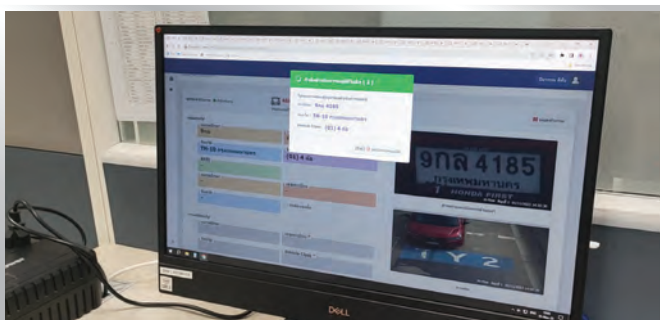
A rest stop shall be designed and constructed near the Rangsit 1 toll collection point (Bangkok-bound), with a variety of facilities provided, including restrooms, shelters, a space for commercial goods and services, etc., all of which are designed to provide convenience and serve as a relaxation area for motorway users.

ระยะที่ 2 / Phase 2

การดำเนินงานและบำรุงรักษา Operation and Maintenance

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานและบำรุงรักษาทั้งหมดของโครงการ ทั้งในช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต (กรมทางหลวงเป็นผู้ดูแลในปัจจุบัน) และช่วงรังสิต-บางปะอิน (เอกชนเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง)

The private party shall be responsible for the operation and maintenance of the entire project, both the Anusornsatthan – Rangsit (currently under the DOH's operation) and the Rangsit – Bang Pa-In sections (invested and constructed by the private party itself).


บริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
Toll Collection Management

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการสร้างรายการผ่านทางของยานพาหนะทุกคันที่วิ่งเข้าสู่ระบบ ตามรูปแบบที่กรมทางหลวงกำหนดและนำส่งข้อมูลทั้งหมดให้กับกรมทางหลวงหรือบุคคลอื่นที่กรมทางหลวงมอบหมาย เพื่อนำไปใช้เรียกเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้งาน ตลอดจนดำเนินงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

The private party shall be responsible for transaction generation for every vehicle entering the system, in the form prescribed by the DOH. The private party shall submit all data to the DOH or its designated party for the purpose of collecting tolls and carrying out other related operations.



ควบคุมและบริหารการจราจร Traffic Control and Management

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการควบคุมและบริหารงานจราจรของโครงการ ได้แก่ งานอำนวยความสะดวกจราจร งานควบคุมกล้อง CCTV งานควบคุมป้ายสัญญาณปรับได้ งานบริการข้อมูล Call Center และงานควบคุมวิทยุสื่อสาร เป็นต้น

The private party shall be responsible for controlling and managing traffic for the project, including traffic facilitation, CCTV control, Variable Message Sign (VMS) control, Call Center information services, radio communication control, etc.



งานตรวจสอบแผ่นป้ายทะเบียน License Plate Verification

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการรวบรวมข้อมูลยานพาหนะที่เข้าสู่ระบบ M-Flow ของโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินงานธุรกรรมจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง รวมถึงตรวจสอบข้อมูลยานพาหนะที่กระทำความผิด เป็นต้น

The private party shall be responsible for collecting data on vehicles entering the project's M-Flow system, which is to be used for both generating toll collection transactions and verifying violators' vehicle information.



งานกู้ภัยและฉุกเฉิน Rescue and Emergency Services

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการจัดการอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ในพื้นที่ เช่น การให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ การจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุและมีการกีดขวางหรือมีเหตุอันตราย รวมทั้งให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ใช้ทางที่รถขัดข้อง เป็นต้น

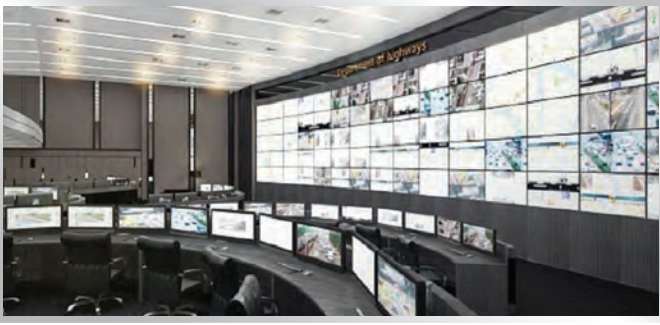
The private party shall be responsible for managing accidents and incidents within the project area, such as providing assistance to accident victims, managing traffic at accident or blockage sites where hazards exist, as well as assisting road users whose vehicles have broken down, etc.



งานหน่วยซ่อมบำรุงโครงการ Project Maintenance Unit

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการดูแลซ่อมแซม และปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ป้ายและเครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง รวมทั้งทรัพย์สินของกรมทางหลวงที่อยู่บนสายทาง ให้สามารถคงสภาพการใช้งานได้ตลอดระยะเวลาโครงการ

The private party shall be responsible for the care, repair, and improvement of the intercity motorway, traffic signs and markings, lighting systems, safety equipment, toll collection system, and all DOH's assets along the route, to ensure that they remain fully operational throughout the project period.



งานบริหารจัดการ Overall Management

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่บริหารและจัดการในภาพรวมของโครงการ รวมทั้งวิเคราะห์ ติดตาม ตรวจสอบปริมาณจราจร คุณภาพสิ่งแวดล้อมและความเสียหายต่างๆ เพื่อนำมาปรับปรุงซ่อมแซมการให้บริการของโครงการให้ดำเนินการไปได้ อย่างมีประสิทธิภาพ

The private party shall be responsible for the overall administration and management of the project. This includes analyzing, monitoring, and inspecting traffic volume, environmental quality, and various damages in order to improve project services and ensure efficient operation.



งานดำเนินงานจุดพักรถ Rest Stop Operation

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการบริหารจัดการจุดพักรถเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมทางหลวงกำหนด

The private party shall be responsible for the management and operation of the rest stop based on the DOH's standards to ensure motorway users' comfort and convenience.

02



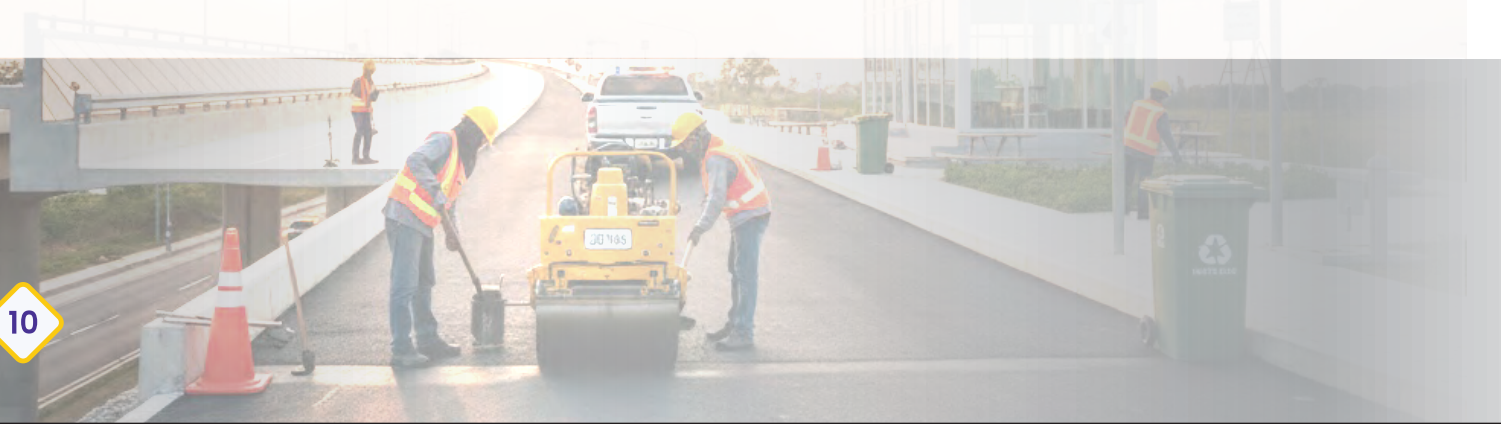
การบำรุงรักษา Maintenance



บำรุงรักษางานระบบ Systems Maintenance

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ดำเนินการซ่อมบำรุงรักษางานระบบทั้งหมดของโครงการให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลาการให้บริการ อีกทั้งต้องวางแผนในการสำรองชิ้นส่วน/อุปกรณ์ ให้เพียงพอต่อการบำรุงรักษางานระบบของโครงการ

The private party shall be responsible for the operation and maintenance of all project systems, to ensure they remain in good condition and function efficiently throughout the service period. The private party shall also plan for and maintain sufficient spare parts/equipment inventory to support the maintenance of the project's systems.





บำรุงรักษาโครงสร้าง Structural Maintenance

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ดำเนินการตรวจสอบ บำรุงรักษา โครงสร้างและชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ของโครงการให้อยู่ใน สภาพที่ดี สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานที่กรมทางหลวงกำหนด เช่น งานทำความสะอาด และเปลี่ยนท่อระบายน้ำ งานทำความสะอาดและเปลี่ยน Bearing งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อพื้นสะพาน งานซ่อมบำรุงลาดคอสะพาน เป็นต้น

The private party shall be responsible for the inspection and maintenance of the project structures and related components to ensure they remain safe, functional, and efficient, in accordance with the DOH's standards. Examples include cleaning and replacing drainage pipes or bridge bearings, replacing bridge expansion joint materials, repairing approach slab settlements, etc.



บำรุงรักษาผิวจราจร เครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์งานทาง Pavement, Traffic Signs and Roadway Equipment Maintenance

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาผิวทางเครื่องหมาย จราจร และอุปกรณ์งานทางตลอดสายทาง เช่น งานบำรุงรักษา ผิวทางลาดยาง งานเสริมผิวทางแอสฟัลท์ งานเปลี่ยนวัสดุรอยต่อ ผิวทางคอนกรีต งานไฟฟ้าแสงสว่าง งานตีเส้นและทำเครื่องหมาย จราจร เป็นต้น เพื่อให้ถนนของโครงการอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ได้อย่างดีและปลอดภัยตลอดเวลา

The private party shall be responsible for the care and maintenance of the road surface, traffic markings, and roadway equipment along the entire route. This includes asphalt pavement maintenance, asphalt overlay works, concrete pavement joint materials replacement, lighting system maintenance, road surface marking, etc. These efforts ensure the project road is regularly maintained in a highly functional and safe condition.

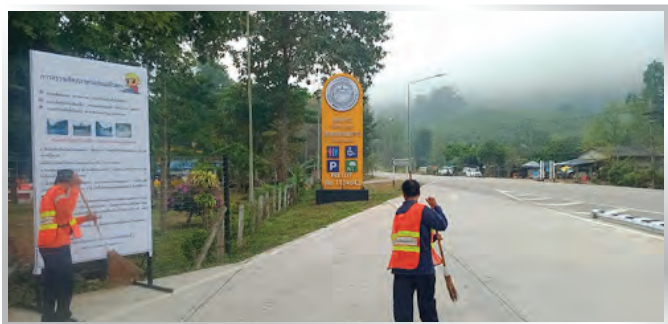


งานบำรุงรักษางานอาคาร Buildings Maintenance

เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการซ่อมบำรุงอาคารสำนักงานและ อาคารประกอบต่าง ๆ ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย การซ่อมแซม ตัวอาคารและอุปกรณ์ในระบบประกอบอาคาร รวมทั้งระบบ คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ตลอดเวลา

The private party shall be responsible for the repair and maintenance of all office and ancillary buildings. This encompasses repairing building structures, building service components, including computer systems and equipment, to ensure they are operational 24/7.





งานบำรุงรักษางานจุดพักรถ
Rest Stop Maintenance

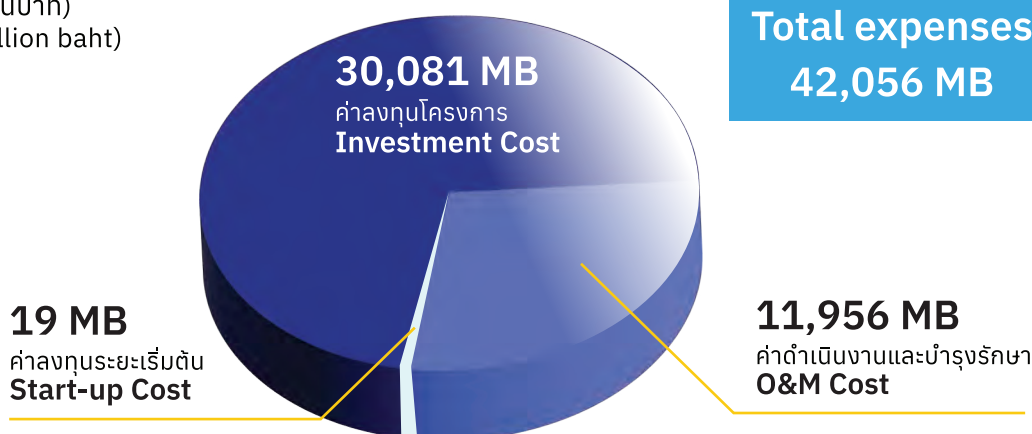
เอกชนผู้ร่วมลงทุนมีหน้าที่ในการปรับปรุง ซ่อมแซมจุดพักรถ เพื่อให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย สะดวกสบาย และถูกสุขลักษณะต่อผู้ใช้ทาง อีกทั้งยังช่วยยืดอายุการใช้งานของทรัพย์สิน ลดความเสี่ยงจากการชำรุดเสียหาย และรักษามาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวก ให้สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว

The private party shall be responsible for the renovation and repair of the rest stop to ensure they are safe, convenient, and hygienic for motorway users. These duties are essential to extend the life of the assets, minimize damage risk, and ensure the facilities sustain high service standards over the long term.

มูลค่าลงทุนโครงการ Investment cost

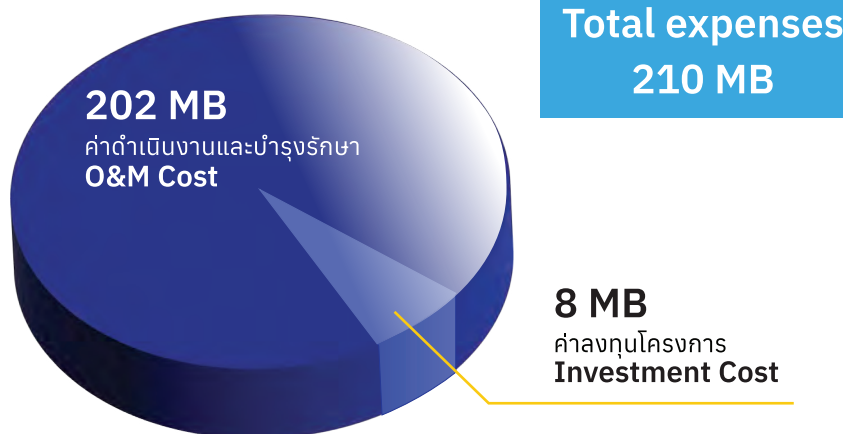
ต้นทุนค่าใช้จ่ายงานทาง / Cost Roadwork

(หน่วย: ล้านบาท)
(Unit: million baht)



ต้นทุนค่าใช้จ่ายจุดพักรถ / Cost Rest Stop

(หน่วย: ล้านบาท)
(Unit: million baht)



กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินโครงการ

Ownership of Project Assets

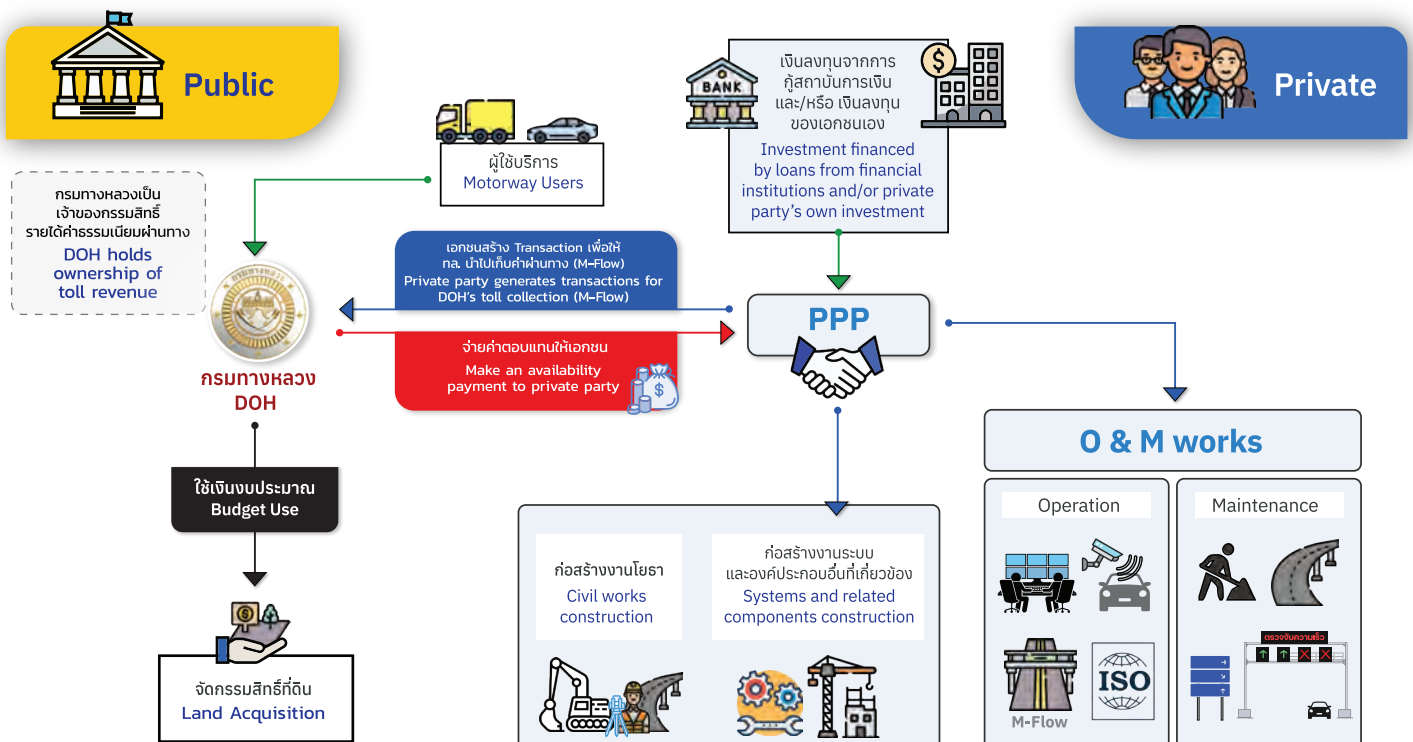
ภาครัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนได้ลงทุนก่อสร้างและรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง
The government shall hold ownerships of the toll revenue and all the project assets invested in and constructed by the private party.

การจ่ายค่าตอบแทน

Payment of Remuneration

เอกชนจะได้รับค่าตอบแทนจากการให้บริการ (Availability Payment) เป็นมูลค่าปัจจุบันไม่เกินกรอบวงเงิน 47,881 ล้านบาท โดยรัฐแบ่งจ่ายแยกเป็นสองส่วน คือ (1) จ่ายคืนค่าตอบแทนเงินลงทุนในการก่อสร้าง ไม่น้อยกว่า 15 ปี และ (2) ค่าตอบแทนการดำเนินงานและบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากปีที่เปิดให้บริการ ทั้งนี้ จุดพักรถ เอกชนจะได้รับอนุญาตให้เข้าลงทุนจัดให้มีและบริหารจัดการ โดยเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการพัฒนาและบริหารจัดการ และต้องชำระค่าตอบแทนให้กรมทางหลวงตามที่กำหนดในสัญญา

The private party shall receive an availability payment for its services, with a present value not exceeding Baht 47,881 million. The government will make two separate repayments: (1) a repayment for construction costs over a period of not less than 15 years; and (2) a repayment for operation and maintenance (O&M) costs over a 30-year term from the commencement of service operations. In addition, the private party shall be granted the right to invest in, procure, and operate the rest area, covering all related development and management expenditures, while being required to pay compensation to the Department of Highways (DOH) in accordance with the provisions of the contract.



ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ

Project Economic and Financial Viability

ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงินพบว่า โครงการมีความเหมาะสมและคุ้มค่าต่อการลงทุน ดังนี้
The project's economic and financial returns show that the project is feasible and viable for investment.

ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ / Economic Returns

โครงการก่อให้เกิดประโยชน์ด้านเศรษฐศาสตร์

อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ **15.20%**

ECONOMIC
BENEFITS
GENERATED BY
THE PROJECT

Economic Internal Rate of
Return (EIRR) **15.20%**

โครงการก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรง ได้แก่

- ประหยัดค่าใช้จ่ายยานพาหนะ 15,826.49 ล้านบาท
- ประหยัดเวลาเดินทาง 11,179.42 ล้านบาท
- ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 8.09 ล้านบาท

รวมผลประโยชน์ทางตรงทั้งสิ้น 27,012.86 ล้านบาท

สร้างผลประโยชน์ทางอ้อม ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ได้แก่

- การขยายตัวทางด้านการผลิต 90,401 ล้านบาท
- กระตุ้นการจ้างงาน มูลค่า 10,635 ล้านบาท
- สร้างรายได้หมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ 13,000 ตำแหน่ง
- สร้างรายได้หมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ 25,337 ล้านบาท

Direct Benefits Generated by the Project:

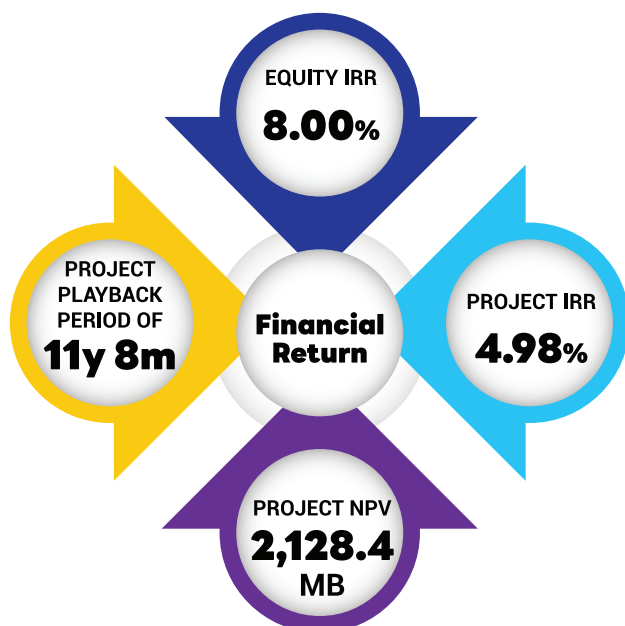
- Savings in Vehicle Operating Costs Baht 15,826.49 million
- Savings in Value of Time Baht 11,179.42 million
- Savings from Accident Cost Reduction 8.09 MB

Total Direct Benefits: Baht 27,012.86 million

The Economy-Driving Indirect Benefits Obtained:

- Output Effect Baht 90,401 million
- Employment Stimulus Baht 10,635 million
- 13,000 jobs
- Total Income Generated for the Economy Baht 25,337 million

ผลตอบแทนด้านการเงิน / Financial Returns



โครงการให้ผลตอบแทนทางการเงินที่คุ้มค่าต่อการให้เอกชนร่วมลงทุน
ในรูปแบบ PPP Gross Cost

- อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น 8.00%
- อัตราผลตอบแทนโครงการ 4.98%
- มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ 2,128.4 ล้านบาท
- ระยะเวลาคืนทุนของโครงการ 11 ปี 8 เดือน

The project is worthwhile in terms of Financial Return when the PPP Gross Cost investment model is adopted.

- Equity IRR 8.00%
- Project IRR 4.98%
- Project NPV 2,128.4 MB
- Project Payback Period 11y 8m

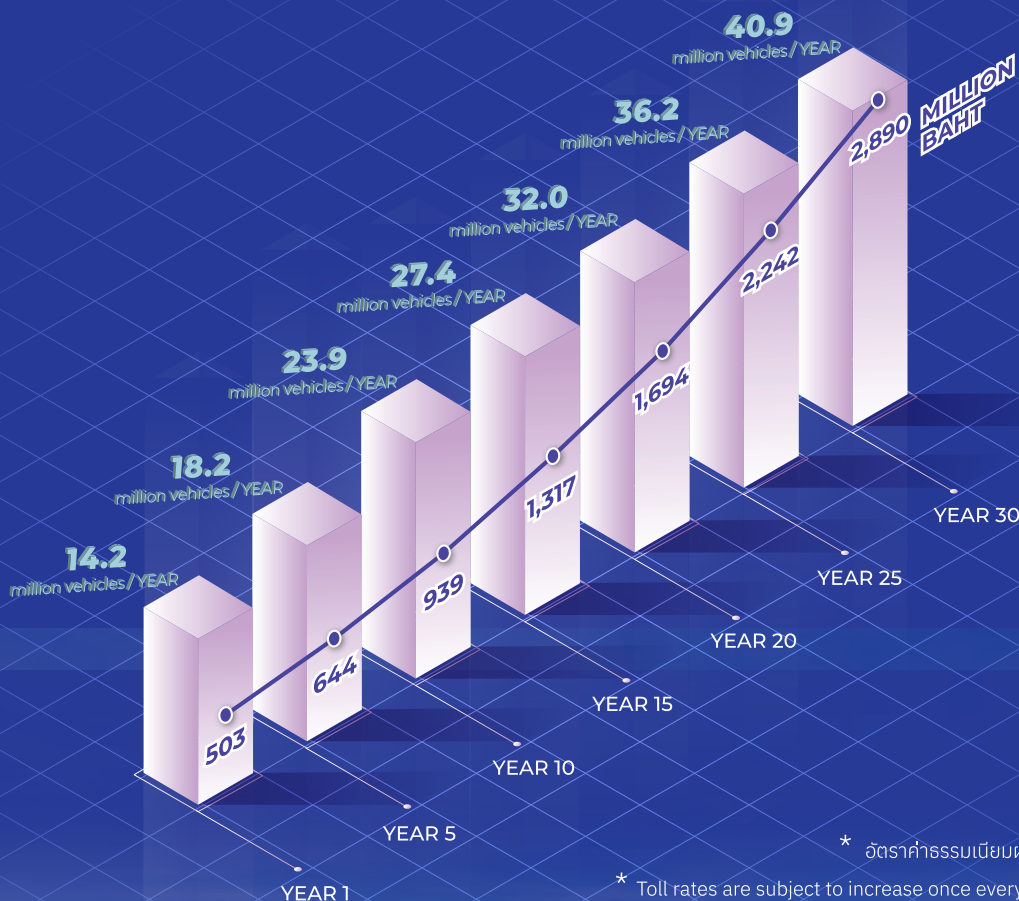
คาดการณ์ปริมาณจราจรและ รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง

Projected Traffic Volume and Toll Revenue

ในปีเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2574) คาดว่าปริมาณจราจรบนโครงการจะอยู่ที่ประมาณ 14.2 ล้านคันต่อปี สร้างรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางประมาณ 503 ล้านบาทต่อปี ภายในปีที่ 30 ของการดำเนินงาน ปริมาณจราจรคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 40.9 ล้านคันต่อปี และสร้างรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางประมาณ 2,890 ล้านบาทต่อปี

Traffic forecasts suggest an initial volume of about 14.2 million vehicles annually in the opening year, bringing in approx. 503 million baht in annual toll revenue. By the 30th year of operation, the traffic volume is projected to increase to approx. 40.9 million vehicles per year, generating estimated toll revenue of 2,890 million baht annually.

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรและรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง Traffic Volume and Toll Revenue Projection



YEAR 1



4-Wheeled Vehicles

Toll Rate:
Baht 20 or 40/Vehicle



Over-4-Wheeled Vehicles

Toll Rate:
Baht 30 or 65/Vehicle

ปริมาณจราจร
Traffic Volume

รายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง
Toll Revenue

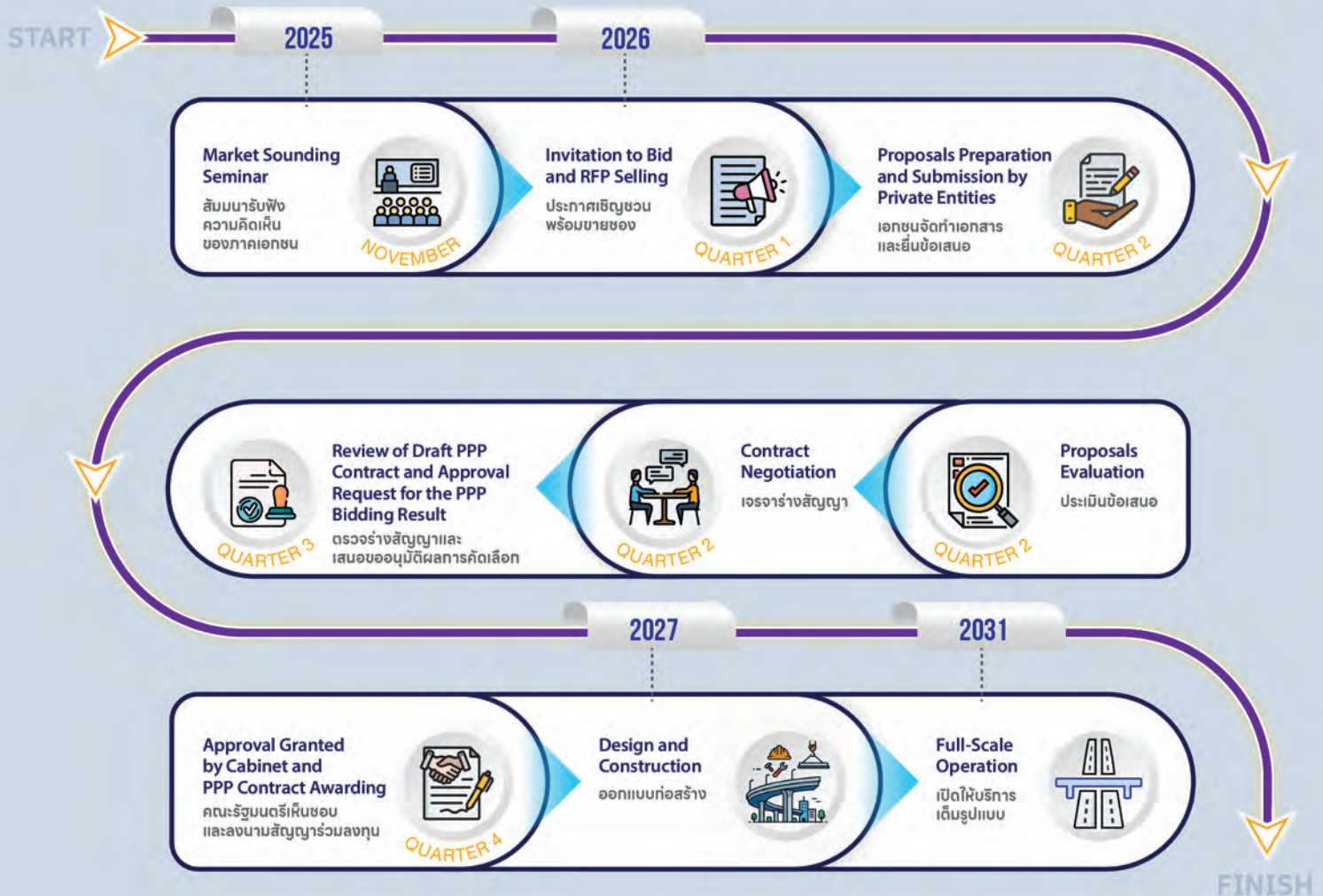
* อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางเพิ่มขึ้นทุก 5 ปี ในอัตราร้อยละ 2.5 ต่อปี

* Toll rates are subject to increase once every 5 years, at a rate of 2.5 percent per year.

แผนการดำเนินงานโครงการ / Project Implementation Plan

กรมทางหลวงจะออกประกาศเชิญชวนเอกชนพร้อมขายของในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2569 และคาดว่าจะดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในโครงการฯ จะแล้วเสร็จสมบูรณ์ พร้อมลงนามสัญญา ในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2569 และพร้อมเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2574

The Department of Highways (DOH) plans to issue an invitation to bid and sell the Request for Proposal (RFP) within the first quarter of 2026. The PPP bidding process and the contract signing are expected to be completed by the 4th quarter of the same year, while the project is scheduled to be ready for full-scale operation by 2031.



กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง
Inter-City Motorway Division, Department of Highway

2/486 Sri Ayutthaya rd., Thung Phayathai,
Rachathewi, Bangkok 10400
Telephone (+66) 2360 7865



www.doh-motorway.com