



# เอกสารประกอบการประชุม

พฤศจิกายน 2564

## งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

### พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และพื้นที่ภาคตะวันออก กลุ่มที่ 1

- MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด่านหนองคาย) ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา
- MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด่านหนองคาย) ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น
- MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี
- MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ-นครราชสีมา
- MR6 กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (อรัญประเทศ) ช่วงปราจีนบุรี-สระแก้ว (อรัญประเทศ)

### ดำเนินการศึกษาโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



## สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
1. หลักการและเหตุผล	2
2. นโยบายสำคัญในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง	3
3. แนวทางการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง	5
4. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)	10
5. เส้นทาง MR-MAP ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และพื้นที่ภาคตะวันออก กลุ่มที่ 1	24
5.1 เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา	25
5.2 เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น	27
5.3 เส้นทาง MR2 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี	29
5.4 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วง นครสวรรค์-ชัยภูมิ-นครราชสีมา	30
5.5 เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (อรัญประเทศ) ช่วงปราจีนบุรี-สระแก้ว (อรัญประเทศ)	31



## 1. หลักการและเหตุผล

ในอดีตที่ผ่านมา การพัฒนาโครงข่ายทางถนนยังขาดการบูรณาการร่วมกับการพัฒนาโครงข่ายทางราง ทำให้เกิดปัญหาการเวนคืนพื้นที่ การแบ่งแยกชุมชนและขาดการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายทางถนนและโครงข่ายทางรางที่เน้นการพัฒนาไปในพื้นที่ชุมชนที่มีความเจริญอยู่แล้ว ทำให้จำกัดการพัฒนาเมือง ไม่มีการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ใหม่นอกจากนี้ ด้วยโครงข่ายทางถนนในปัจจุบันมีการใช้เส้นทางร่วมกันของรถในท้องถิ่นและรถขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคที่ใช้ความเร็วในการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง

เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรและความปลอดภัยบนโครงข่ายถนนและการกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ใหม่ นายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีนโยบายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายถนนที่มีแนวตรง ไม่ผ่านชุมชน ไม่ซ้ำแนวถนนเดิม เพื่อพัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ สร้างชุมชนเมืองใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาประเทศในอนาคต

จากดำริของนายกรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม ภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์เป็นคำตอบของการพัฒนาโครงข่ายทางถนนในอนาคตที่เหมาะสม ในขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมยังได้พัฒนาโครงข่ายทางราง ตามแนวคิดยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ผลักดันให้เป็นระบบขนส่งหลักของประเทศ ควบคู่ไปพร้อมกับการพัฒนาโครงข่ายถนน

ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาย่างเป็นระบบและยั่งยืน กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอแนวคิด “การบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)” เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่ บรรเทาปัญหาเรื่องผลกระทบของประชาชนจากการเวนคืนพื้นที่และการแบ่งแยกชุมชน ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญและการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมไปสู่พื้นที่ใหม่

### วัตถุประสงค์โครงการ

- ปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และบูรณาการร่วมกับระบบราง
- ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการเบื้องต้น (PRE-FEASIBILITY STUDY)
- จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาพิจารณาปรับปรุงโครงการให้มีความเหมาะสมมากที่สุด

### ผลประโยชน์โครงการ

- ✓ บูรณาการแผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับแผนพัฒนารถไฟเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการพัฒนาระยะยาว
- ✓ ลดการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน
- ✓ เพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคและการขนส่งระหว่างประเทศ
- ✓ ลดระยะเวลาในการเดินทางและขนส่ง
- ✓ ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นทั้งในเขตเมืองและบริเวณด่านการค้าชายแดน
- ✓ พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่โดยใช้การเชื่อมโยงการเดินทางหลากหลายรูปแบบ

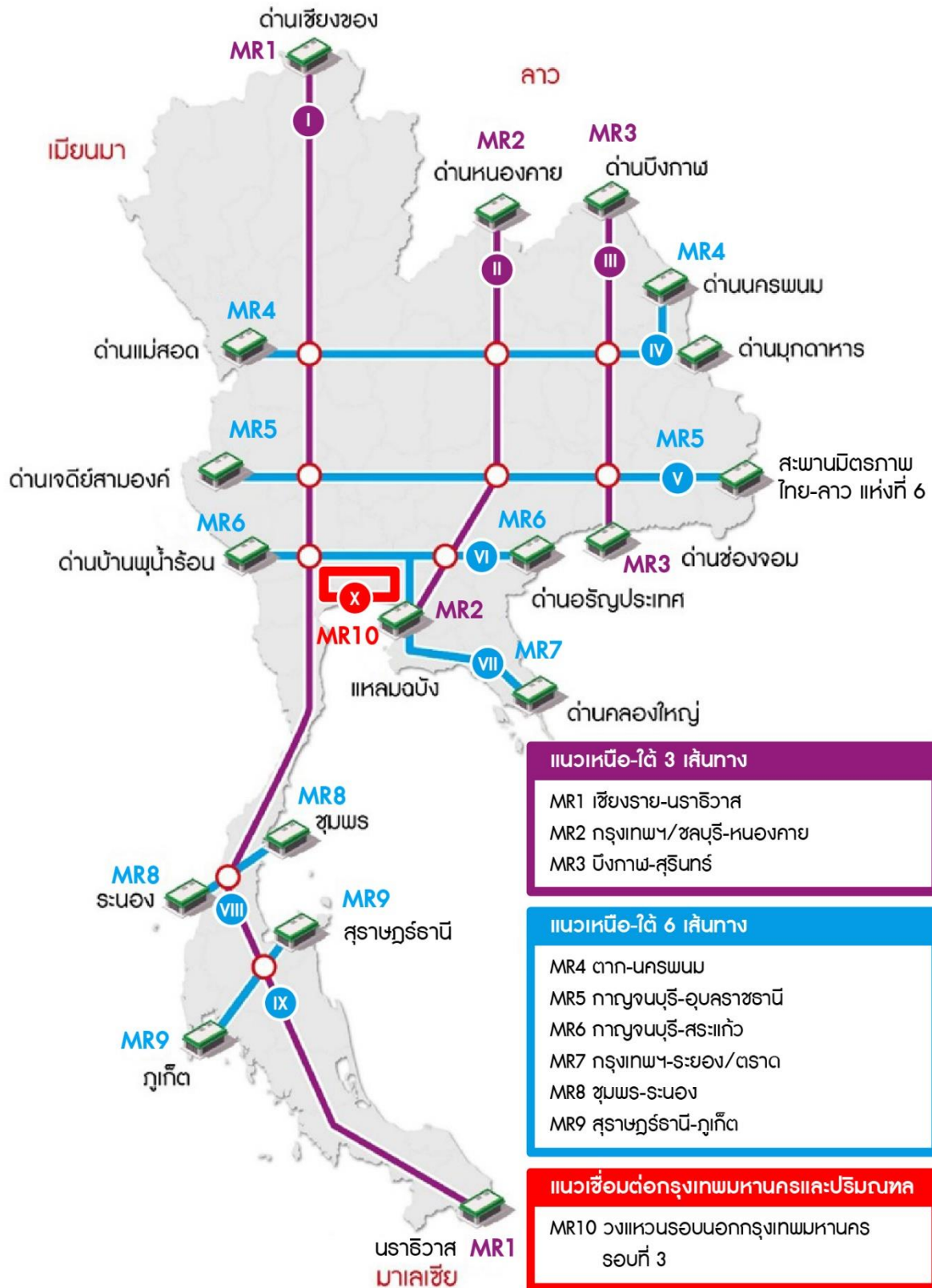


## 2. นโยบายสำคัญในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

การศึกษาแนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและขึ้นำการพัฒนาเชิงพื้นที่รวมถึงพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตามนโยบายรัฐบาล เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน ให้การลงทุนมีความคุ้มค่าสามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟโดยมีนโยบายเร่งด่วนให้ศึกษาแนวทางการบูรณาการการใช้เขตทางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางพร้อมกัน 10 เส้นทาง ได้แก่ แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง แนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง และแนวเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 2-1 เพื่อนำไปใช้เป็นแผนหลักในการพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบรางในอนาคตให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทความต้องการเดินทางและขนส่งของประเทศ ตลอดจนสร้างการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานตามแผนแม่บทโครงข่ายถนนและระบบรางมีประสิทธิภาพและเป็นระบบมากขึ้น ทั้งนี้ การบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง ไม่จำเป็นต้องพัฒนาไปในแนวเดียวกันตลอดทั้งเส้นทาง ทั้งนี้ จะต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ ให้มีความครอบคลุมทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพิจารณาถึงแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง ทั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและโครงการระบบราง ที่มีการดำเนินการออกแบบรายละเอียดหรือจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) จำเป็นต้องพิจารณาความเหมาะสมและหารือร่วมกับหน่วยงานเจ้าของโครงการนั้น ๆ เพื่อตรวจสอบและพิจารณาความเหมาะสมในการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง เพื่อลดปัญหาความล่าช้าของการดำเนินโครงการอื่น ๆ โดยในการดำเนินงานจะวางแผนพร้อมกันทั้งการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง แต่ไม่จำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างพร้อมกันขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการและกระบวนการตามขั้นตอนของแต่ละโครงการและหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งต้องพิจารณาความเป็นไปได้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง จะก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายด้าน ดังนี้

- บูรณาการการใช้พื้นที่เขตทางของทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
- ลดการเวนคืน การแบ่งแยกชุมชน และการจำกัดการพัฒนาเมือง
- พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
- เพิ่มโครงข่ายการเชื่อมต่อทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง
- บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดโดยการแยกการเดินทางระยะยาวจากพื้นที่นอกเมือง
- เพิ่มความสะดวกสบาย ความคล่องตัว และความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
- แก้ปัญหาทางรถไฟแออัดในเขตเมืองด้วยการพัฒนาเส้นทางรถไฟใหม่ผ่านเส้นทางที่พัฒนาแล้ว
- เชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน เพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน

• • •



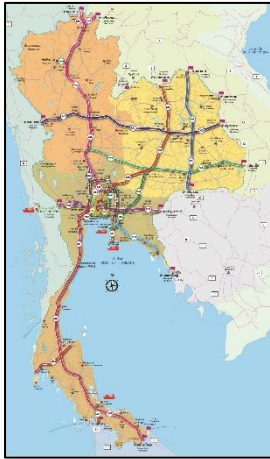
รูปที่ 2-1 แนวคิดเส้นทาง MR-MAP ตามนโยบาย



### 3. แนวทางการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

การบูรณาการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีการทบทวนและพิจารณาความสอดคล้องในด้านต่าง ๆ (รูปที่ 3-1) ดังนี้

1. ความสอดคล้องกับนโยบายด้านการบูรณาการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เพื่อลดการเวนคืนและการแบ่งแยกพื้นที่ของประชาชน
2. พิจารณาความสอดคล้องตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ และพื้นที่สำคัญต่าง ๆ เช่น พื้นที่ด้านการค้าชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ เชื่อมโยงการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้านและเกิดการพัฒนาศรษฐกิจระหว่างประเทศ
3. การพิจารณาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ เพื่อให้เส้นทางโครงการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางเชื่อมโยงพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในทุกพื้นที่
4. การพิจารณาตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) โดยพิจารณาสถานะความเหมาะสมของโครงการ ทั้งที่ศึกษาความเหมาะสมแล้ว ที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างหรือที่ยังไม่ได้มีการศึกษา เพื่อคัดเลือกเส้นทางที่สามารถนำมาปรับปรุงเป็นเส้นทางร่วมกับระบบรางได้
5. พิจารณาการเชื่อมโยงเส้นทางพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับแผนการพัฒนาโครงการทางรถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง ตรวจสอบสถานะความเหมาะสมของโครงการพัฒนาระบบรางเพื่อเลือกแนวเส้นทางที่สามารถปรับปรุงเป็นเส้นทางร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้
6. การบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง จะก่อให้เกิดการเดินทางที่สนับสนุนกัน เนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะส่งเสริม/อำนวยความสะดวกให้กับการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยจะใช้ระยะเวลาในการเดินทางสั้นลง ในขณะเดียวกัน ระบบรางจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางขนส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการ สามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เพิ่มโอกาสในการเดินทางขนส่งระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศ
7. ในขั้นตอนการวางแผนและการดำเนินการสำหรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง จะวางแผนพร้อมกัน แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟ
8. แนวคิดการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง ถนนและรางไม่จำเป็นต้องพัฒนาควบคู่กันทั้งโครงข่าย จะต้องพิจารณาตามความเหมาะสมในแต่ละช่วง/เส้นทาง



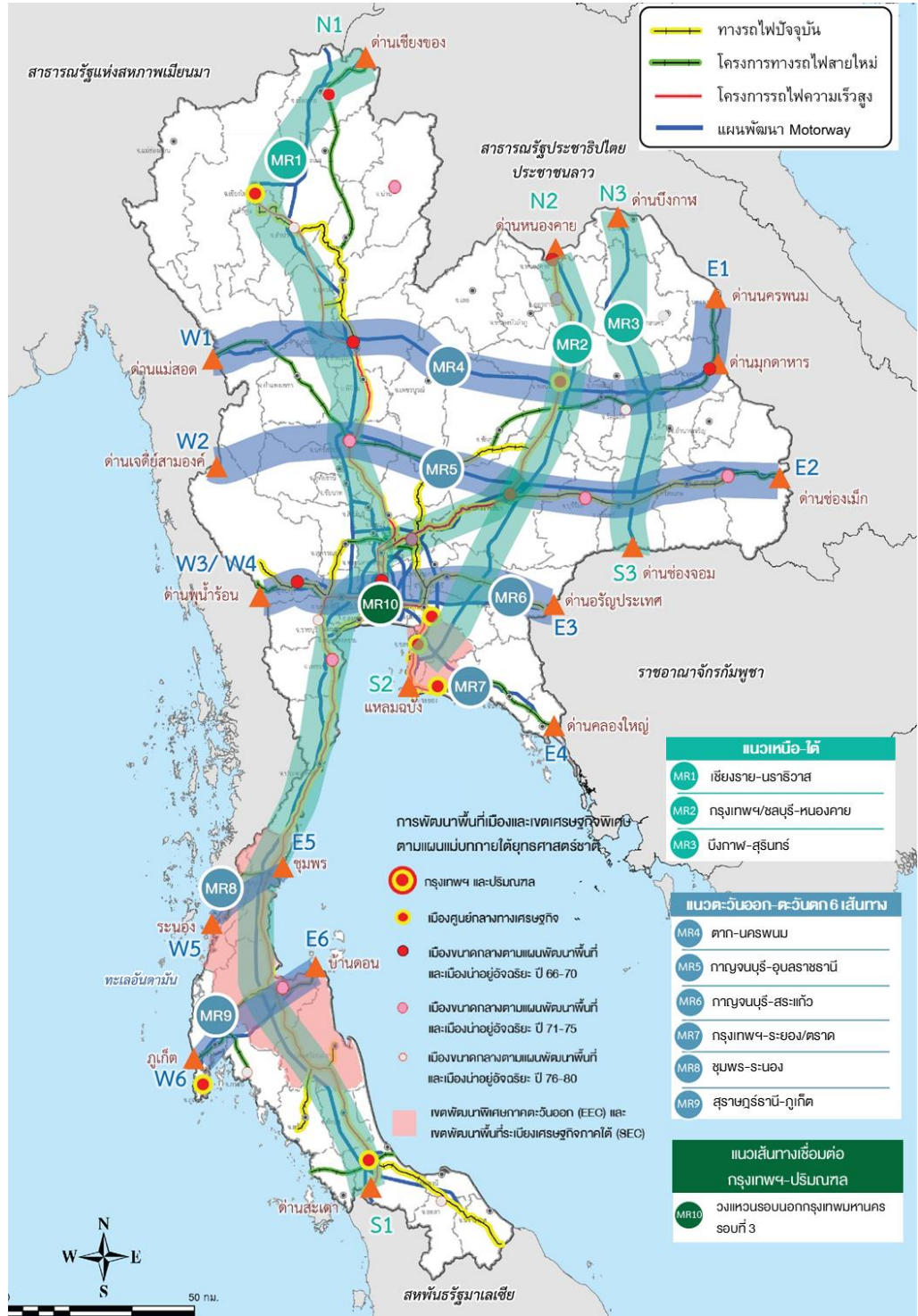
แผนพัฒนามอเตอร์เวย์



แผนพัฒนารถไฟฟ้าคู่และ  
รถไฟสายใหม่



แผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง



รูปที่ 3-1 การบูรณาการแผนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง



จากนโยบายของรัฐบาลที่เน้นให้พิจารณาการลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับประชาชนให้มากที่สุด และสามารถใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ขยายความเจริญสู่พื้นที่ใหม่ ดังนั้น แนวคิดการออกแบบแนวเส้นทางพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง มุ่งเน้นให้มีการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางไปในเส้นทางใหม่ ไม่ผ่านเข้าพื้นที่ชุมชนหนาแน่น มีระบบขนส่งสายรอง (Feeder) ที่เป็นถนนหรือระบบราง เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่นอกเมืองสู่พื้นที่ในเมืองได้อย่างสะดวกสบายและปลอดภัย ซึ่งสามารถสรุปแนวความคิดการออกแบบแนวสายทาง จุดตัดและทางเข้าออก (เบี่ยงต้น) ได้ดังนี้

### 1) รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดเล็ก

ออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งมีถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านข้าง ตำแหน่งที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตัดกับถนนท้องถิ่นจะยกระดับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองข้ามถนนท้องถิ่น เพื่อให้คนในชุมชนสามารถเดินทางข้ามฝั่งไปมาและเข้าถึงสถานีรถไฟได้ ดังรูปที่ 3-2

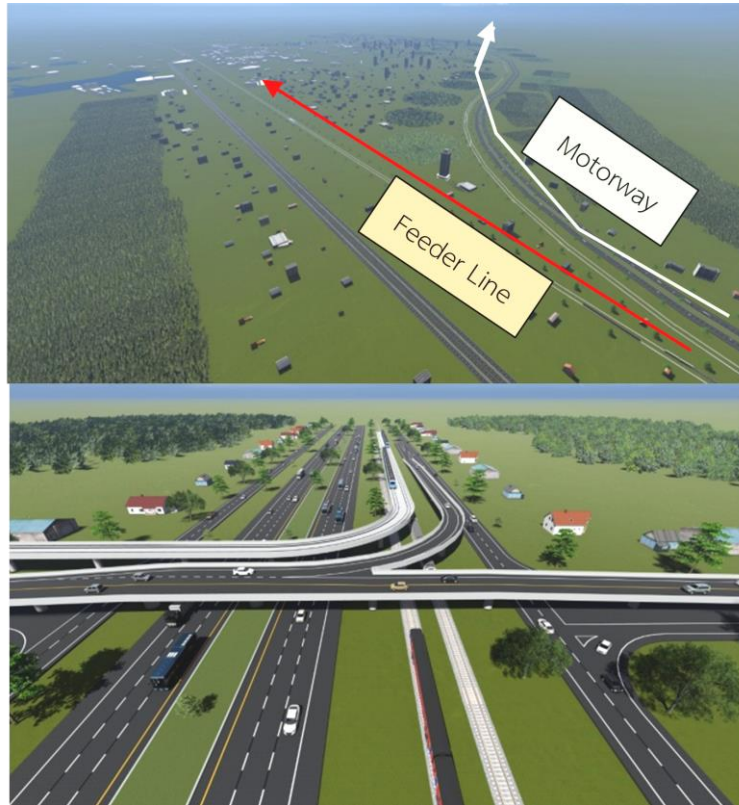


รูปที่ 3-2 แนวคิดการออกแบบสายทาง ช่วงผ่านชุมชนขนาดเล็ก

### 2) รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดใหญ่

ลักษณะของถนนกรณีที่ผ่านมาพื้นที่ชุมชนเมืองขนาดใหญ่ จะมีระบบขนส่งสายรอง (Feeder Line) ที่เป็นถนนหรือระบบรางวิ่งเข้าเมืองและเบี่ยงแนวเส้นทางของทางรถไฟสายใหม่และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้วิ่งอ้อมผ่านตัวเมืองไปเพื่อหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่บริเวณตัวเมือง ซึ่งจะทำให้มีผลกระทบมาก ดังรูปที่ 3-3





รูปที่ 3-3 แนวคิดการออกแบบสายทาง ช่วงผ่านชุมชนขนาดใหญ่

3) รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณสถานีรถไฟ

ลักษณะของการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณช่วงที่มีสถานีรถไฟอยู่ด้านข้างของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) จะมีถนนบริการ (Service Road) อยู่ด้านข้างทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นอกจากนี้จะมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางข้ามทางรถไฟและทางหลวงสายพิเศษเข้าสู่สถานีรถไฟได้สะดวก ดังรูปที่ 3-4



รูปที่ 3-4 แนวคิดการออกแบบสายทาง ช่วงสถานีรถไฟ



#### 4) รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงเข้า-ออก

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณช่วงเข้า-ออก รูปแบบนี้จะเป็นจุดที่ถนนสายท้องถิ่นตัดกับทางหลวงสายพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ มีทางรถไฟอยู่ทางด้านข้างของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ถนนท้องถิ่นที่ตัดผ่านทางหลวงสายพิเศษและทางรถไฟจะก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับข้ามไป และมีทางเข้า-ออก พร้อมกับด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) ซึ่งทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในฝั่งที่ไม่ผ่านทางรถไฟจะสามารถเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ที่ระดับพื้น (At-Grade) ส่วนทางเข้า-ออก ฝั่งที่มีทางรถไฟกั้นอยู่ จะก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ อีกทั้งมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่ง



รูปที่ 3-5 แนวคิดการออกแบบจุดตัดและทางเข้า-ออก ช่วงทั่วไป



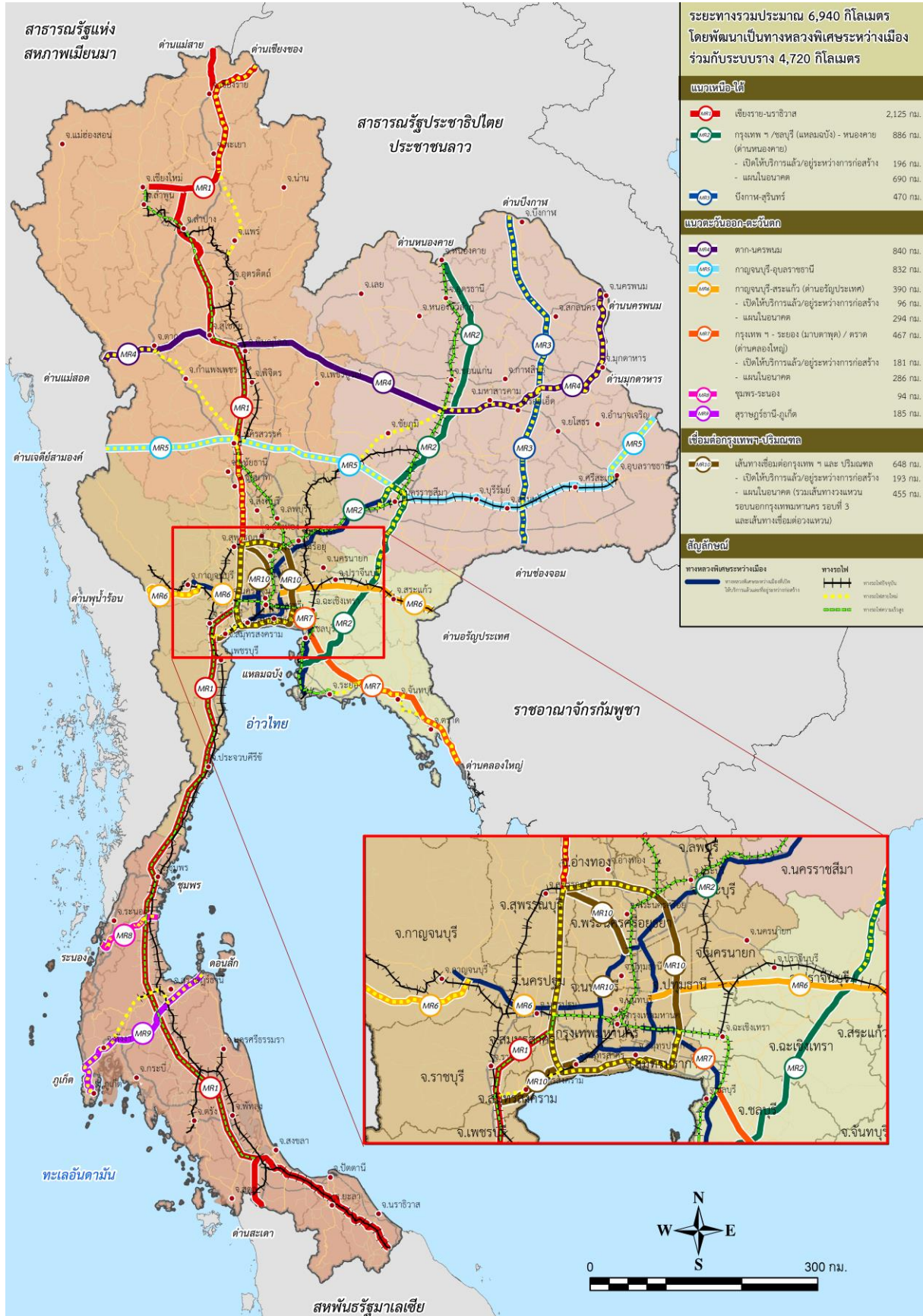
## 4. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

จากแนวทางการกำหนดโครงข่ายการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) 10 เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง และเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1 เส้นทาง โดยระยะทางรวมของร่างแผนแม่บท MR-MAP ทั้งหมดประมาณ 6,940 กิโลเมตร ซึ่งมีเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางประมาณ 4,720 กิโลเมตร

ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) แสดงดังรูปที่ 4-1 โดยมีรายละเอียดแนวเส้นทางทั้ง 10 เส้นทาง ดังนี้

- MR1: เชียงราย-นราธิวาส ระยะทางรวม 2,125 กิโลเมตร
- MR2: กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ระยะทางรวม 886 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร และส่วนที่ 2 เส้นทางตามแผนในอนาคต ระยะทาง 690 กิโลเมตร
- MR3: บึงกาฬ (ด้านบึงกาฬ)-สุรินทร์ (ด้านช่องจอม) ระยะทางรวม 470 กิโลเมตร
- MR4: ตาก (ด้านแม่สอด)-นครพนม (ด้านนครพนม) ระยะทางรวม 840 กิโลเมตร
- MR5: กาญจนบุรี (ด้านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6) ระยะทางรวม 832 กิโลเมตร
- MR6: กาญจนบุรี (ด้านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (ด้านอรัญประเทศ) ระยะทางรวม 390 กิโลเมตร
- MR7: กรุงเทพฯ-ระยอง (มาบตาพุด)/ตราด (ด้านคลองใหญ่) ระยะทางรวม 467 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 เส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพฯ-พัทยามาบตาพุด ระยะทาง 181 กิโลเมตร และส่วนที่ 2 เส้นทางตามแผนในอนาคต ระยะทาง 286 กิโลเมตร
- MR8: ชุมพร-ระนอง ระยะทางรวม 94 กิโลเมตร
- MR9: สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต ระยะทางรวม 185 กิโลเมตร
- MR10: เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แบ่งเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก ระยะทาง 168 กิโลเมตร ซึ่งเปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน โดยในด้านตะวันออกมีการเก็บค่าผ่านทางและในด้านตะวันตกกำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอย่างสมบูรณ์ ส่วนที่ 2 เส้นทางตามแผนในอนาคต ได้แก่ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทาง 346 กิโลเมตร และส่วนที่ 3 เส้นทางเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 และ 3 ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระยะทาง 25 กิโลเมตร และเส้นทางตามแผนในอนาคต ได้แก่ บ้านแพ้ว-ปากท่อ ระยะทาง 54 กิโลเมตร และส่วนต่อขยายทางพิเศษอุดรรัถยา บางปะอิน-สุพรรณบุรี ระยะทาง 55 กิโลเมตร

เอกสารประกอบการประชุม เดือนพฤศจิกายน 2564  
งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



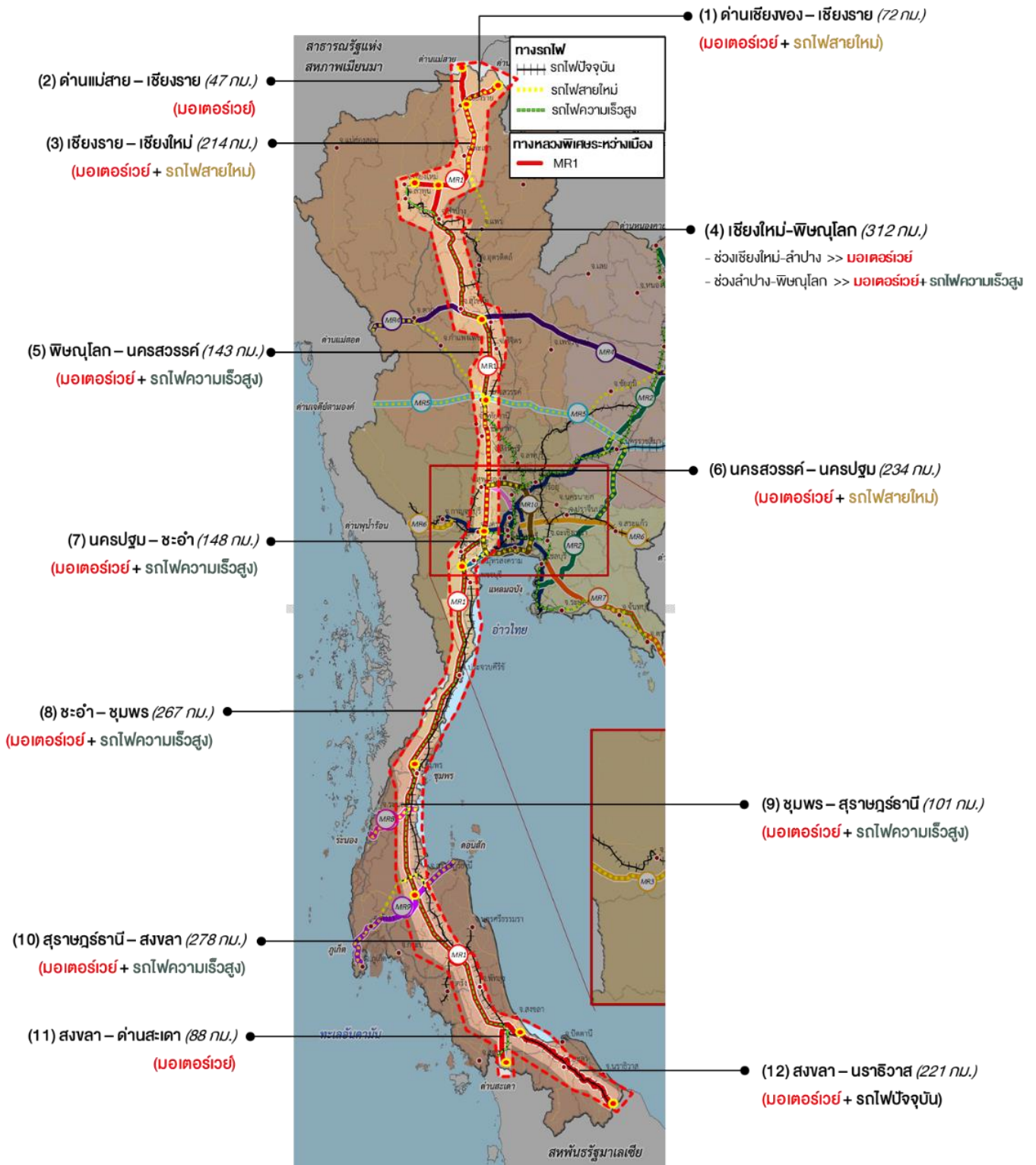
รูปที่ 4-1 ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR Map)



## ■ MR1: เชียงราย-นราธิวาส

เป็นเส้นทางที่ยาวที่สุดของร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เน้นการรองรับการเดินทางและการขนส่งจากภาคเหนือและภาคกลางลงสู่ภาคใต้เป็นหลัก นอกจากนี้ ยังมีจุดเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตกที่จังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่เศรษฐกิจ ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม และจากจังหวัดนครสวรรค์ ไปยังสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 จังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเชื่อมต่อการค้าการลงทุนกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศเวียดนาม แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นตั้งแต่ภาคเหนือบริเวณด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งมีพื้นที่ชายแดนติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสิ้นสุดแนวเส้นทางในภาคใต้ เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย บริเวณจังหวัดนราธิวาส

แนวเส้นทางกำหนดให้ผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา ลำปาง เชียงใหม่ แพร่ สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี สมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส มีระยะทางรวมประมาณ 2,125 กิโลเมตร โดยเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางมีระยะทางทั้งหมดประมาณ 1,965 กิโลเมตร ซึ่งสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาทั้ง 12 ช่วง ได้ดังรูปที่ 4-2



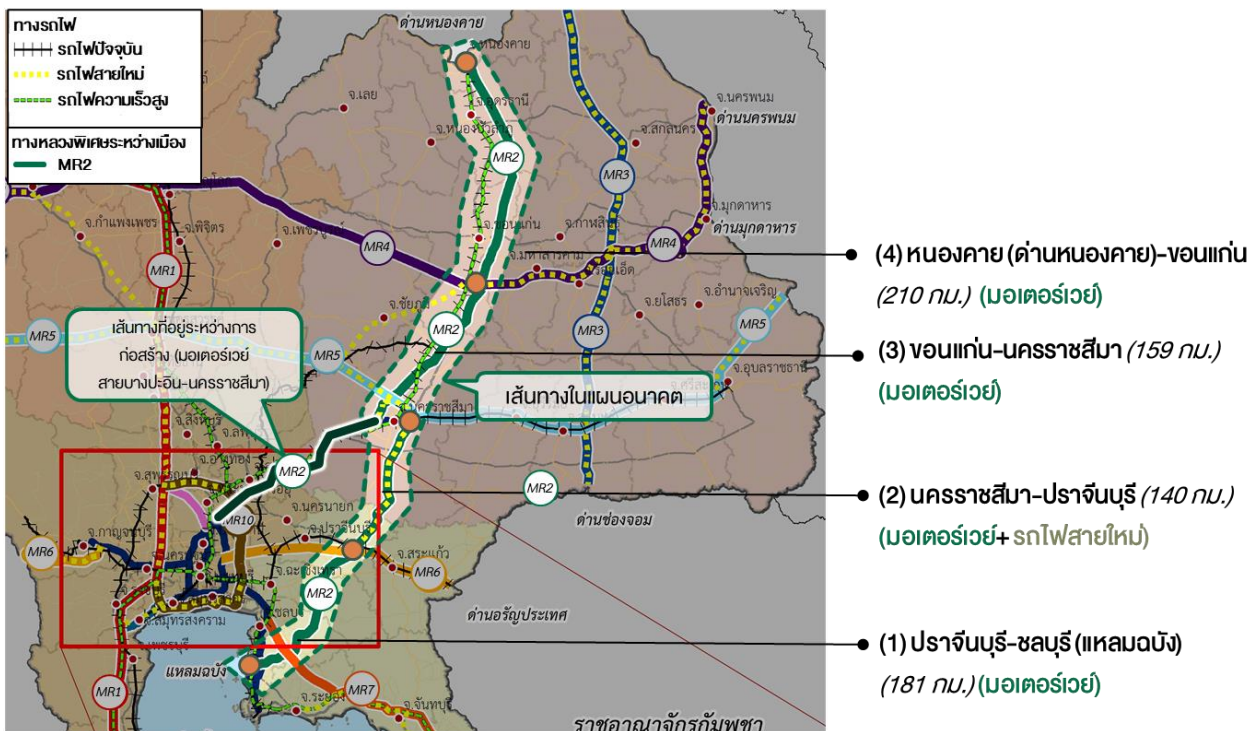
รูปที่ 4-2 การพัฒนาเส้นทาง MR1: เชียงราย-นราธิวาส



■ **MR2: กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด่านหนองคาย)**

แนวเส้นทาง MR2 เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสปป. ลาว โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 เส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบัน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และส่วนที่ 2 เส้นทางในแผนอนาคต ได้แก่ เส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด่านหนองคาย) ซึ่งจะเชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย บริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนประเทศไทย-สปป. ลาว ซึ่งเป็นแหล่งการค้าขายและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศ

แนวเส้นทางมีระยะทางรวมประมาณ 886 กิโลเมตร แบ่งเป็นเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา) 196 กิโลเมตร และเส้นทางตามแผนในอนาคต 690 กิโลเมตร พาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี นครราชสีมา มหาสารคาม ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย แบ่งออกเป็น 4 ช่วง โดยเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางทั้งหมด มีระยะทาง 163 กิโลเมตร สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาในแต่ละช่วงดังรูปที่ 4-3



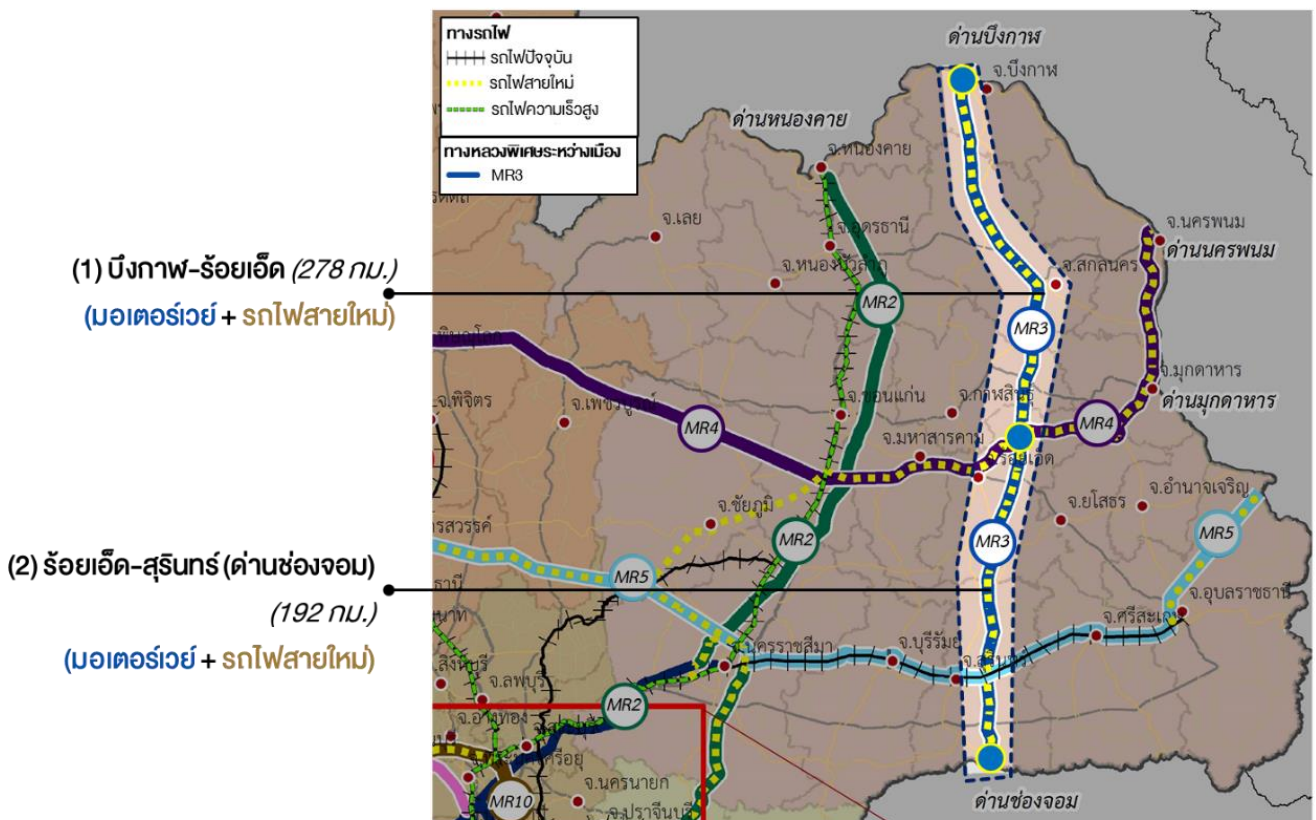
รูปที่ 4-3 การพัฒนาเส้นทาง MR2: ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด่านหนองคาย)



■ **MR3: บึงกาฬ (ด้านบึงกาฬ)-สุรินทร์ (ด้านช่องจอม)**

แนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงยังเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่าง สปป.ลาว-ไทย-กัมพูชา จุดเริ่มต้นด้านบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ที่เป็นจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-ลาว และสิ้นสุดที่ด้านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ที่เป็นจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-กัมพูชา โดยเส้นทางนี้จะช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้าไปยังด้านการค้าชายแดนและเพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

แนวเส้นทางจะพาดผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ บึงกาฬ สกลนคร กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด และสุรินทร์ มีระยะทางรวมประมาณ 470 กิโลเมตร ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาทั้ง 2 ช่วง ได้ดังรูปที่ 4-4



รูปที่ 4-4 การพัฒนาเส้นทาง MR3: บึงกาฬ (ด้านบึงกาฬ)-สุรินทร์ (ด้านช่องจอม)

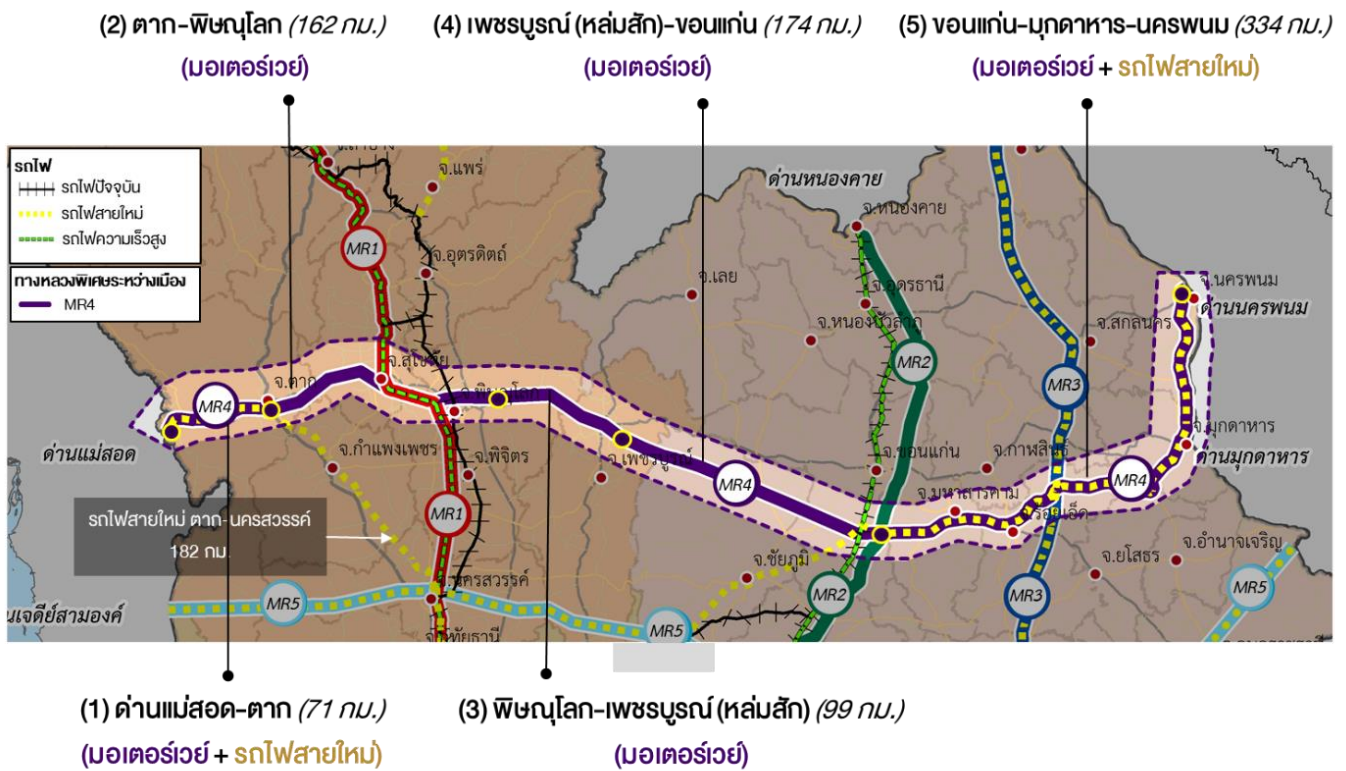




■ **MR4: ตาก (ด่านแม่สอด)-นครพนม (ด่านนครพนม)**

แนวเส้นทางตาก (ด่านแม่สอด)-นครพนม (ด่านนครพนม) รองรับการเดินทางและการขนส่งจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังภาคตะวันตก รองรับโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง แนว East-West Economic Corridor เชื่อมต่อชายแดนไทย-สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาและชายแดนไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เชื่อมพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) 3 แห่ง จากฝั่งตะวันตกที่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก และฝั่งตะวันออกที่ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และด่านนครพนม จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณด่านแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ด่านนครพนม อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม พาดผ่านพื้นที่ 11 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม มีระยะทางทั้งหมด 840 กิโลเมตร โดยเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางทั้งหมด 405 กิโลเมตร สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาทั้ง 5 ช่วง ได้ดังรูปที่ 4-5



รูปที่ 4-5 การพัฒนาเส้นทาง MR4: ตาก (ด่านแม่สอด)-นครพนม (ด่านนครพนม)

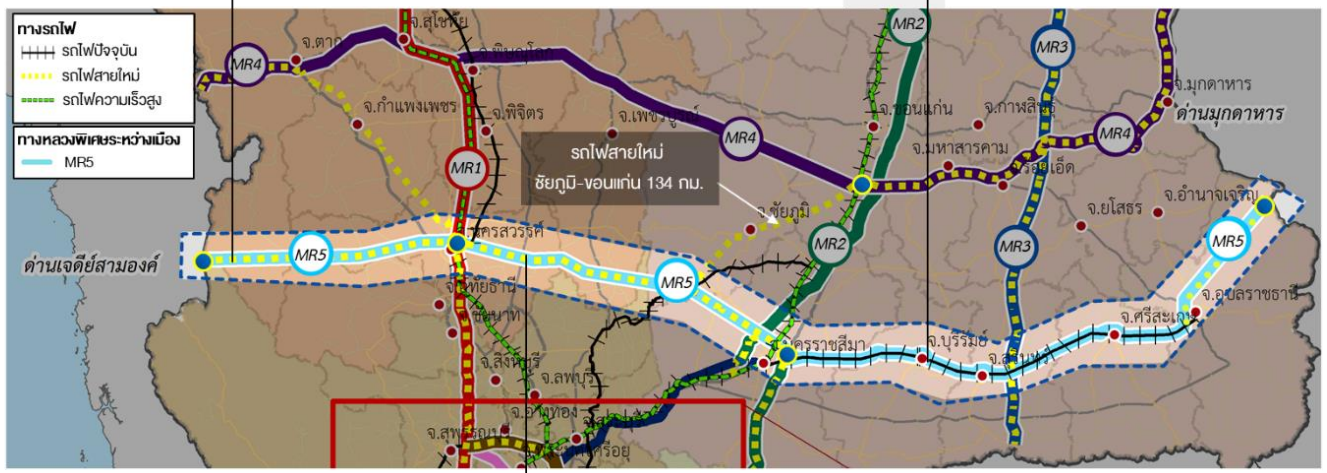


■ **MR5: กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)**

แนวเส้นทางกาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) เป็นเส้นทางเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งในแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณด่านเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นด่านการค้าชายแดนระหว่างไทย บริเวณอำเภอสังขละบุรี กับเมียนมา บริเวณเมืองพญาตองซู รัฐกะเหรี่ยง โดยแนวเส้นทางจะวิ่งจากจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อไปเชื่อมต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และไปสิ้นสุดโครงการบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 บริเวณอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว บริเวณเมืองละคอนเพ็ง (สาละวัน) และยังเพิ่มโอกาสในการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเวียดนามในอนาคต

แนวเส้นทางจะพาดผ่านพื้นที่ 12 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ตาก อุทัยธานี นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี มีระยะทางทั้งหมดประมาณ 832 กิโลเมตร โดยเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาทั้ง 3 ช่วง ได้ดังรูปที่ 4-6

- (1) กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-นครสวรรค์ (172 กม.) (มอเตอร์เวย์+ สกฟสายใหม่)  
 (2) นครสวรรค์-ชัยภูมิ-นครราชสีมา (211 กม.) มอเตอร์เวย์+ สกฟสายใหม่  
 (3) นครราชสีมา-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 6) (449 กม.)  
 - ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี >> มอเตอร์เวย์+ สกฟปัจจุบัน  
 - ช่วงอุบลราชธานี-สะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 6 >> มอเตอร์เวย์+ สกฟสายใหม่



(2) นครสวรรค์-ชัยภูมิ-นครราชสีมา (211 กม.)  
มอเตอร์เวย์+ สกฟสายใหม่

รูปที่ 4-6 การพัฒนาเส้นทาง MR5: กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)



■ **MR6: กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ)**

แนวเส้นทางกาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ) แบ่งเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 เส้นทางที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบัน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทวายในอนาคต และ ส่วนที่ 2 เส้นทางในแผนอนาคต โดยเริ่มต้นโครงการบริเวณด่านพุน้ำร้อน อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นด่านการค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมา เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน และแนวเส้นทางจะเชื่อมโยงไปยังแนวตะวันออกต่อจากทางพิเศษ บริเวณจตุโชติ เขตสายไหม จังหวัดกรุงเทพมหานคร ผ่านวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 และ 3 และไปสิ้นสุดโครงการบริเวณด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อประเทศกัมพูชา

แนวเส้นทางมีระยะทางทั้งหมด 390 กิโลเมตร แบ่งเป็นเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี) 96 กิโลเมตร และเส้นทางตามแผนในอนาคต 294 กิโลเมตร พาดผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี กรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว โดยเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางทั้งหมด มีระยะทาง 122 กิโลเมตร สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาในแต่ละช่วงได้ดังรูปที่ 4-7



รูปที่ 4-7 การพัฒนาเส้นทาง MR6: กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ)



■ **MR7: กรุงเทพฯ-ระยอง (มาบตาพุด)/ตราด (ด้านคลองใหญ่)**

แนวเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง (มาบตาพุด)/ตราด (ด้านคลองใหญ่) เชื่อมกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับภาคตะวันออก และชายแดนประเทศกัมพูชา โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 เส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพฯ-พัทยา-มาบตาพุด และ ส่วนที่ 2 เส้นทางในแผนอนาคต ได้แก่ เส้นทางชลบุรี-ตราด (ด้านคลองใหญ่) เริ่มต้นบริเวณจุดต่อเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กรุงเทพฯ-พัทยา-มาบตาพุด ที่จังหวัดชลบุรี และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ด้านคลองใหญ่ จังหวัดตราด ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อประเทศกัมพูชาบริเวณเกาะกง

แนวเส้นทางมีระยะทางทั้งหมดประมาณ 467 กิโลเมตร แบ่งเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพฯ-พัทยา-มาบตาพุด) 181 กิโลเมตร และเส้นทางตามแผนในอนาคต 286 กิโลเมตร พาดผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด แบ่งเป็น 2 ช่วง โดยเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางทั้งหมด มีระยะทาง 93 กิโลเมตร สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาในแต่ละช่วงได้ดังรูปที่ 4-8

(2) ระยอง-ตราด (ด้านคลองใหญ่) (193 กม.)

- ช่วงระยอง-จันทบุรี >> **มอเตอร์เวย์** + สทไฟสายใหม่ + สทไฟความเร็วสูง
- ช่วงจันทบุรี-ตราด >> **มอเตอร์เวย์** + สทไฟความเร็วสูง
- ช่วงตราด-คลองบางใหญ่ >> **มอเตอร์เวย์** + สทไฟสายใหม่



(1) ชลบุรี-ระยอง (93 กม.) >> **มอเตอร์เวย์**

รูปที่ 4-8 การพัฒนาเส้นทาง MR7: ชลบุรี-ตราด (ด้านคลองใหญ่)

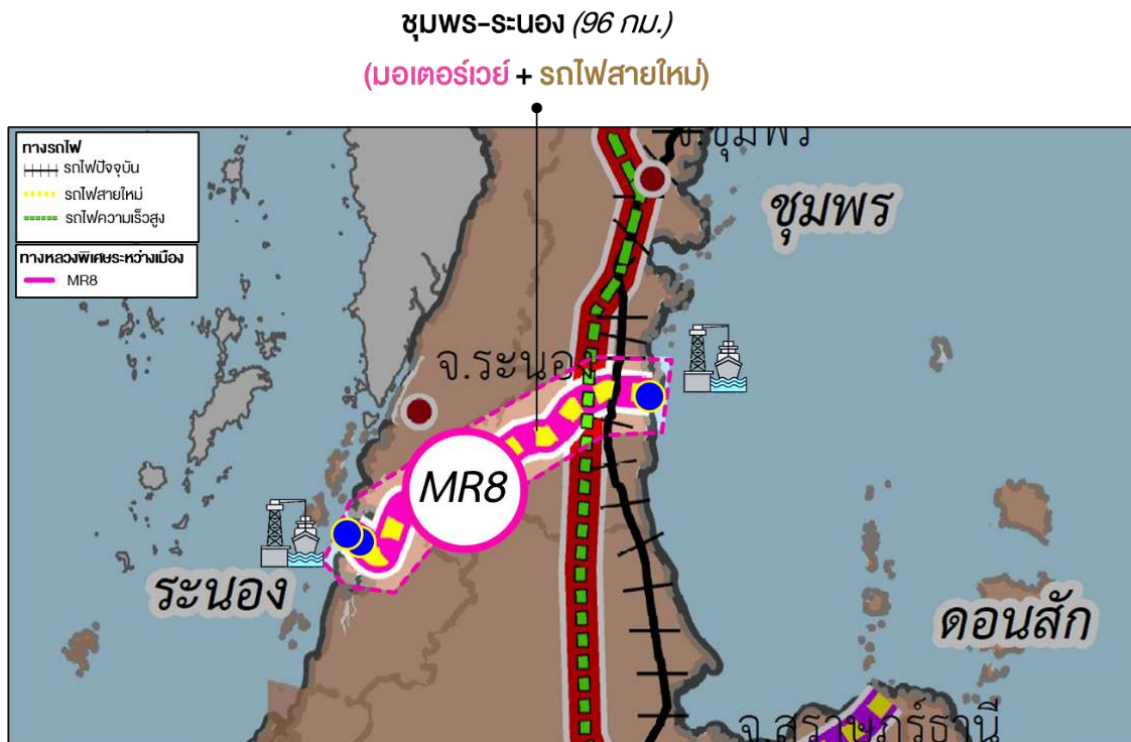


## ■ MR8: ชุมพร-ระนอง

แนวเส้นทางวางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมต่อท่าเรือทั้ง 2 ฝั่งทะเลคือฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามัน จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ในพื้นที่ท่าเรือตามการคัดเลือกของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) โดยเริ่มต้นที่แหลมรีว อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และสิ้นสุดโครงการที่อ่าวอ่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

แนวเส้นทางรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และโครงการ Land Bridge ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางและขนส่ง และประหยัดต้นทุนการขนส่งจากเดิมที่ต้องขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละกาจะเปลี่ยนมาใช้เส้นทางเดินทางและการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันที่มีระยะทางสั้นกว่า ซึ่งจะทำให้เส้นทางนี้มีศักยภาพในการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจระหว่างประเทศและระหว่างภาคจากภาคใต้สู่ภาคตะวันออกผ่านการเดินทางขนส่งทางทะเล นอกจากนี้ แนวเส้นทางชุมพร-ระนอง จะตัดกับแนวเส้นทางของ MR1 เชียงราย-นราธิวาส ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้-ภาคกลาง-ภาคเหนือ

แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร และระนอง มีระยะทางรวมประมาณ 94 กิโลเมตร ซึ่งแนวเส้นทางนี้มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทางสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาได้ดังรูปที่ 4-9



รูปที่ 4-9 การพัฒนาเส้นทาง MR8: ชุมพร-ระนอง

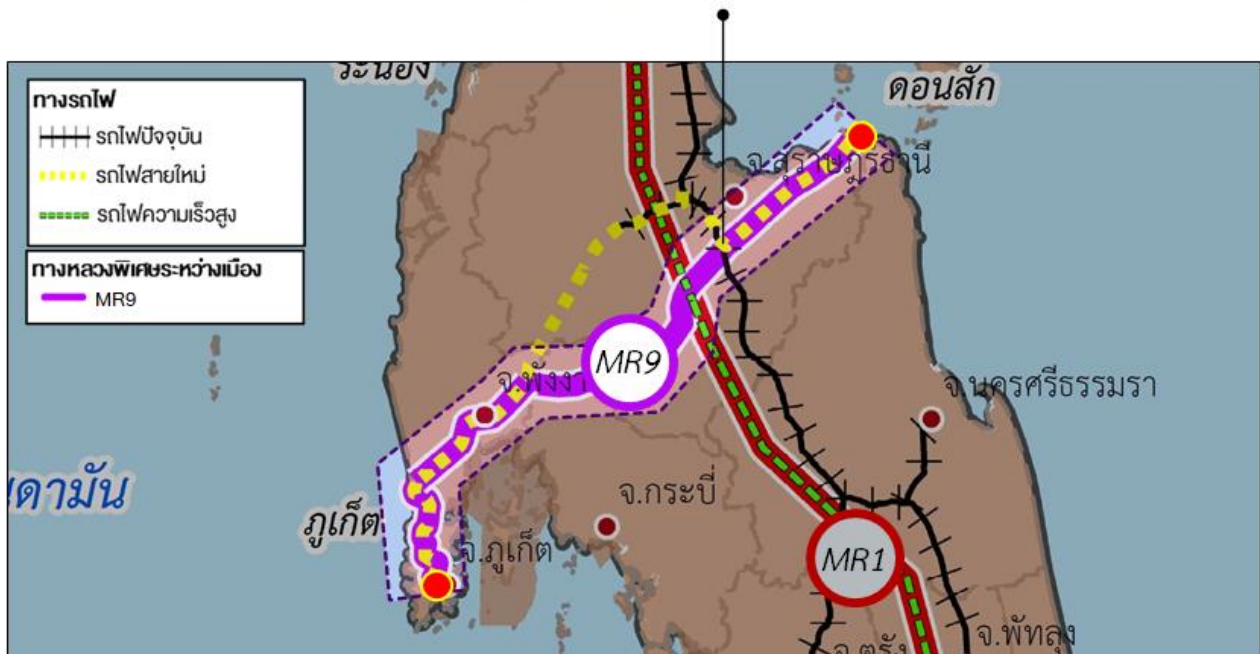


■ **MR9: สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต**

แนวเส้นทางวางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก อยู่ในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เป็นแนวเส้นทางที่เชื่อมระหว่าง 2 ฝั่งทะเลคือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เริ่มต้นที่อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผ่านจังหวัดกระบี่ พังงา และสิ้นสุดที่จังหวัดภูเก็ต แนวเส้นทางตัดกับโครงการ MR1 เชียงราย-นราธิวาส และรถไฟปัจจุบัน บริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้-ภาคกลาง-ภาคเหนือ

แนวเส้นทางกำหนดให้ผ่านพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี กระบี่ พังงาและภูเก็ต รวมระยะทางรวมประมาณ 185 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง ประมาณ 155 กิโลเมตร ดังรูปที่ 4-10

- ช่วงดอนสัก-สุราษฎร์ธานี >> **มอเตอร์เวย์ + รถไฟสายใหม่**
- ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา >> **มอเตอร์เวย์** แยกจาก **รถไฟสายใหม่**
- ช่วงพังงา-ภูเก็ต >> **มอเตอร์เวย์ + รถไฟสายใหม่**



รูปที่ 4-10 การพัฒนาเส้นทาง MR9: สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต



## ■ MR10: เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

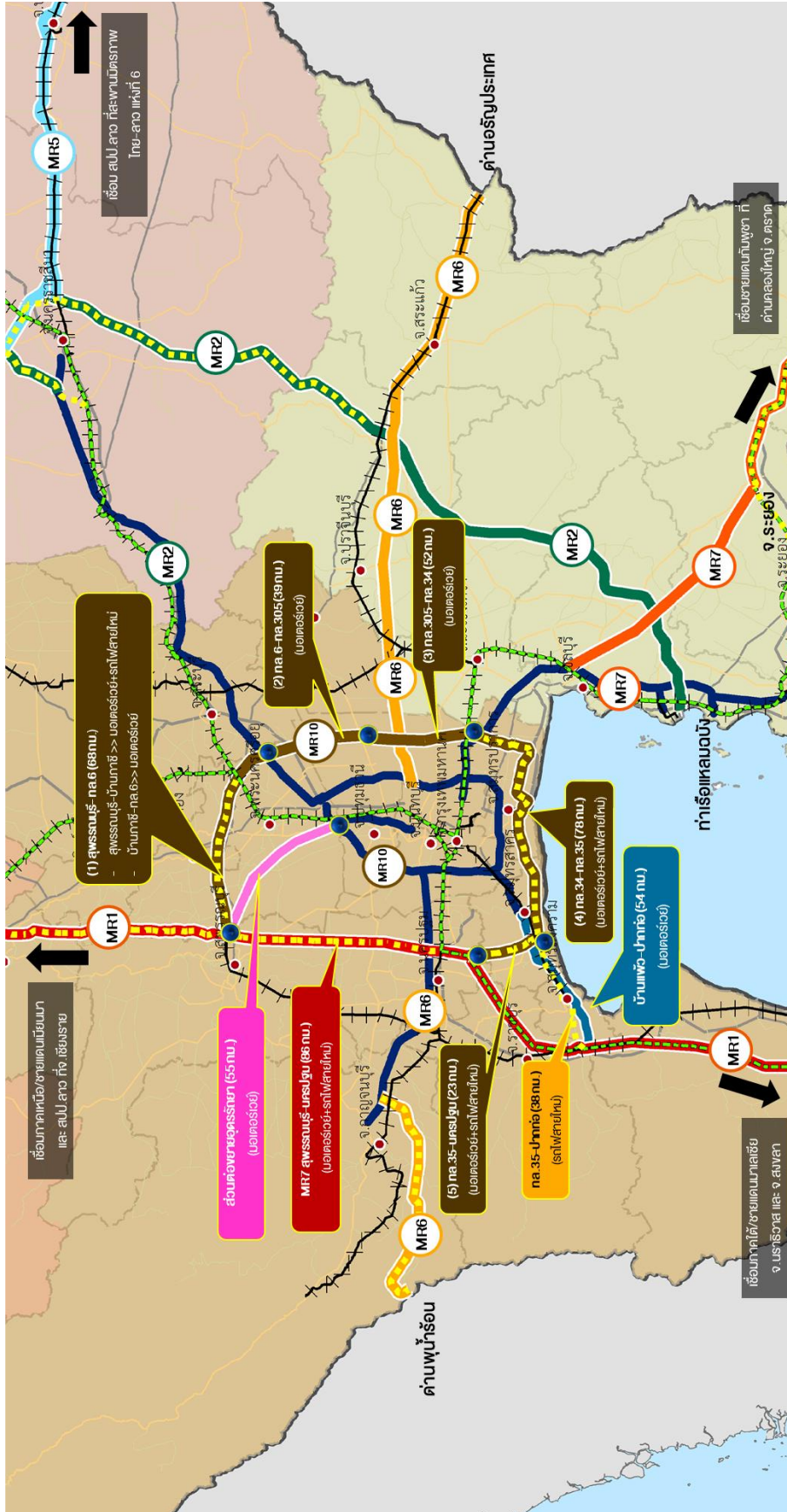
เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 648 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน โดยมีการเก็บค่าผ่านทางในด้านตะวันออก สำหรับด้านตะวันตกอยู่ระหว่างการปรับปรุงให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีระยะทางรวม 168 กิโลเมตร

ส่วนที่ 2 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 เป็นเส้นทางตามแผนในอนาคต เพื่อแยกการจราจรทางไกลและการเดินทางเข้าเมือง เชื่อมโยงเส้นทางในทุกภูมิภาคเข้าหากัน แบ่งเป็น 5 ช่วง ได้แก่ (1) ด้านเหนือ ช่วงสุพรรณบุรี-ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน โคราซ (ทล.6) (2) ด้านตะวันออก ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน โคราซ (ทล.6)-ถ.รังสิต นครนายก (ทล.305) (3) ด้านตะวันออก ช่วง ถ.รังสิต นครนายก(ทล.305)-ถ.บางนา ตราด (ทล.34) (4) ด้านใต้ ช่วง ถ.บางนา ตราด (ทล.34)-ถ.พระราม 2 (ทล.35) (5) ด้านตะวันตก ช่วง ถ.พระราม 2 (ทล.35)-นครปฐม โดยมีระยะทางรวมทั้งหมด 3689 กม. และจากนครปฐม-สุพรรณบุรีในด้านตะวันตก ใช้แนวเส้นทางร่วมกับ MR1 เชียงราย-นราธิวาส ระยะทาง 86 กิโลเมตร

ส่วนที่ 3 เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ และเชื่อมวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบ 2 และ 3 ได้แก่ (1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว-ปากท่อ โดยช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน ระยะทาง 25 กิโลเมตร และช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อ เป็นเส้นทางตามแผนในอนาคต ระยะทาง 54 กิโลเมตร และ (3) ส่วนต่อขยายทางพิเศษอุดรรัถยา ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี เป็นเส้นทางตามแผนในอนาคต ระยะทาง 55 กิโลเมตร

แนวเส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี และช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 455 กิโลเมตร โดยเส้นทางช่วงที่มีการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางมีระยะทางประมาณ 243 กิโลเมตร ซึ่งสรุปแนวทางการพัฒนาได้ดังรูปที่ 4-11



รูปที่ 4-11 การพัฒนาเส้นทาง MR10: วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร





## 5. เส้นทาง MR-MAP ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และพื้นที่ภาคตะวันออก กลุ่มที่ 1

การศึกษาคำแนะนำด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม เบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของโครงการจะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมในทุกเส้นทางตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ทั้งนี้ ระหว่างการดำเนินการศึกษาคำแนะนำ เบื้องต้น จะต้องดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาคำแนะนำของแนวเส้นทาง การออกแบบเบื้องต้น และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อพื้นที่ที่โครงการพาดผ่าน เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับรู้และเข้าใจ รวมทั้งสามารถแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อโครงการสามารถนำไปเป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงการศึกษาคำแนะนำ ของโครงการให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนให้มากที่สุด

ดังนั้น การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในครั้งนี้ ได้เลือกแนวเส้นทางในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และพื้นที่ภาคตะวันออก มานำเสนอต่อประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

- เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา
- เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น
- เส้นทาง MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี
- เส้นทาง MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ-นครราชสีมา
- เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (อรัญประเทศ) ช่วงปราจีนบุรี-สระแก้ว (อรัญประเทศ)



## 5.1 เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

จุดเริ่มต้นโครงการ : ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ต.บางละมุง อ.บางละมุง จ.ชลบุรี

จุดสิ้นสุดโครงการ : บริเวณ ต.ด่านจาก อ.โนนไทย จ.นครราชสีมา

ระยะทางรวม : 297 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด 17 อำเภอ ได้แก่

จ.ชลบุรี : อ.เกาะจันทร์ อ.บ่อทอง อ.บ้านบึง อ.หนองใหญ่ และ อ.ศรีราชา

จ.ฉะเชิงเทรา : อ.สนามชัยเขต และ อ.แปลงยาว

จ.ปราจีนบุรี : อ.นาดี อ.กบินทร์บุรี และ อ.ศรีมหาโพธิ์

จ.นครราชสีมา : อ.โนนไทย อ.โนนสูง อ.เฉลิมพระเกียรติ อ.เมืองนครราชสีมา อ.โชคชัย อ.ปักธงชัย และ อ.วังน้ำเขียว

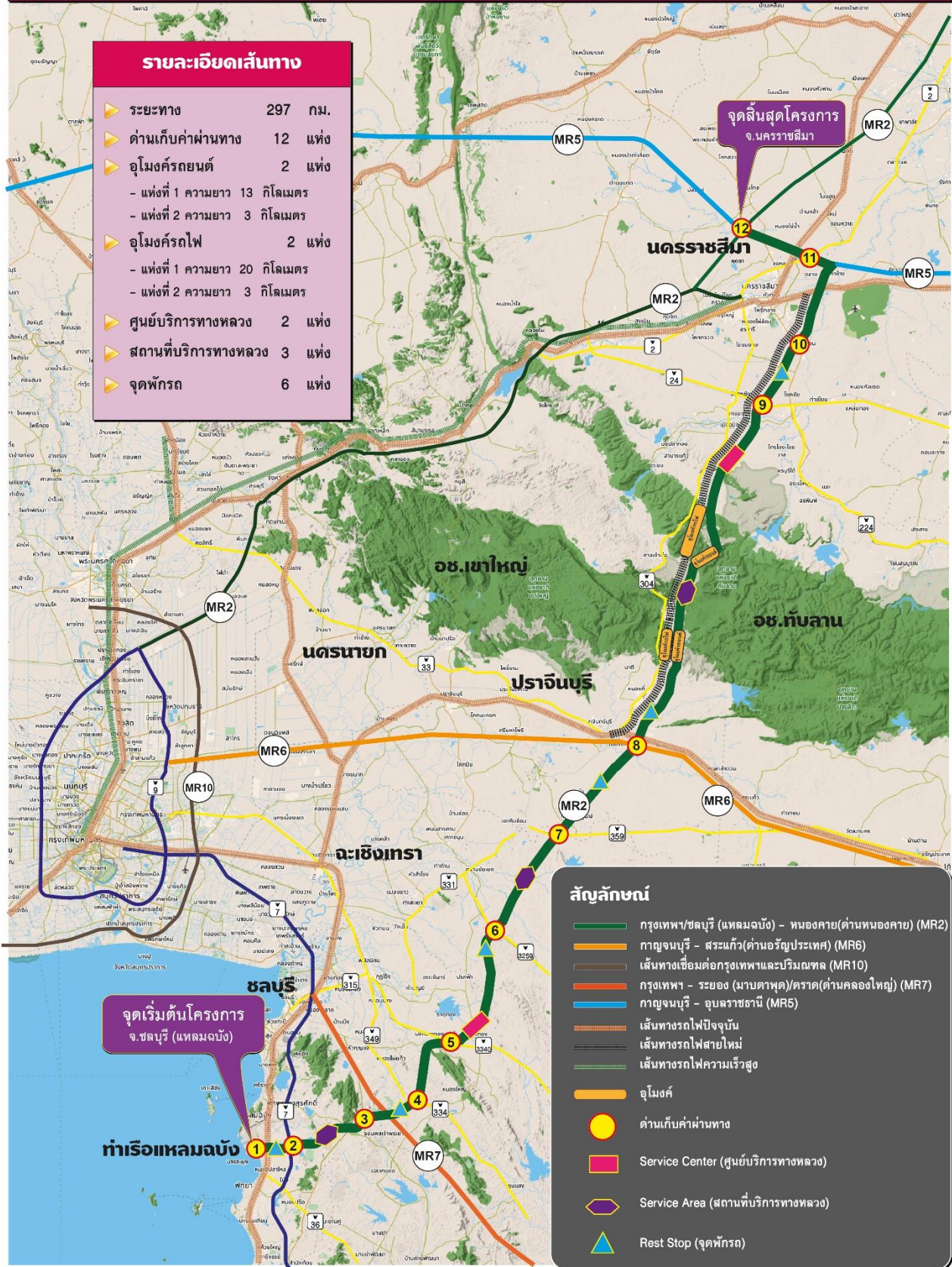
### การพัฒนาแนวเส้นทาง

- ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้แนวเส้นทางตามการออกแบบของโครงการมอเตอร์เวย์ ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทล.359)
- ช่วงปราจีนบุรี-นครราชสีมา พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง โดยเป็นแนวใหม่ทั้งคู่

แนวเส้นทาง MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา แสดงดังรูปที่ 5-1



## MR2 : กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง) – หนองคาย(ด่านหนองคาย)



รูปที่ 5-1 แนวเส้นทาง MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-ชลบุรี



แนวเส้นทาง MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา จะมีช่วงที่ผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ และอุทยานแห่งชาติทับลาน มีการออกแบบให้เป็นอุโมงค์รถยนต์ จำนวน 2 แห่ง และอุโมงค์รถไฟ จำนวน 2 แห่ง ดังรูปที่ 5-2



รูปที่ 5-2 ตำแหน่งอุโมงค์ในแนวเส้นทาง ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

## 5.2 เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น

จุดเริ่มต้นโครงการ : อ.ขามทะเลสอ จ.นครราชสีมา

จุดสิ้นสุดโครงการ : อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น

ระยะทางรวม : 150 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 13 อำเภอ ได้แก่

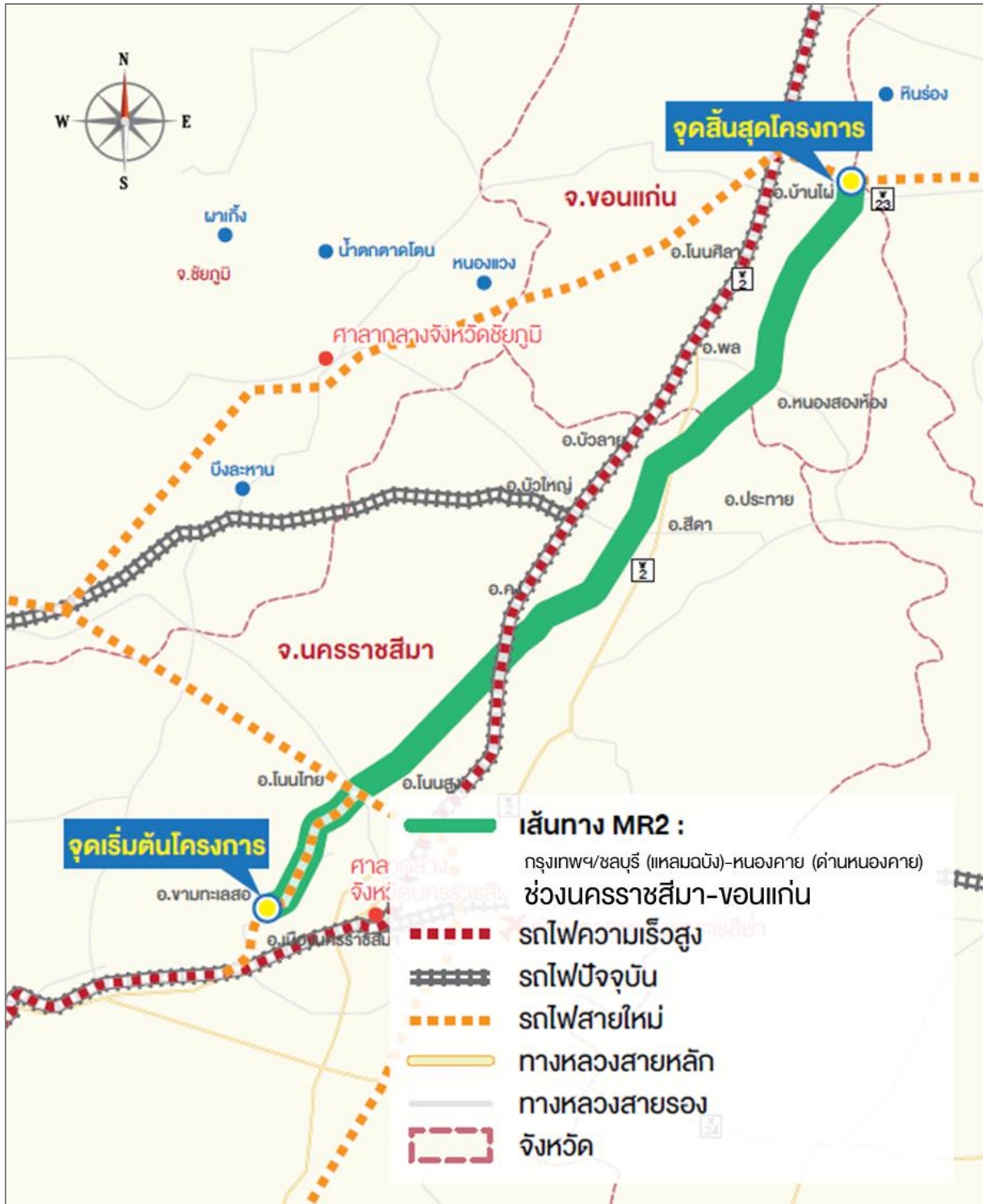
จ.นครราชสีมา: อ.ประทาย อ.บัวลาย อ.บัวใหญ่ อ.สีดา อ.คง อ.เมืองนครราชสีมา อ.โนนสูง อ.โนนไทย และ อ.ขามทะเลสอ

จ.ขอนแก่น : อ.บ้านไผ่ อ.โนนศิลา อ.พล และ อ.หนองสองห้อง

### การพัฒนาแนวเส้นทาง

แนวเส้นทางเริ่มจากจุดสิ้นสุดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา บริเวณก่อนถึงด่านขามทะเลสอ และมีแนวเส้นทางควบคุมไปกั้บรถไฟสายใหม่จนไปถึงจุดตัดเส้นทาง MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตลอดแนวเส้นทางจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น ดังรูปที่ 5-3

• • •



รูปที่ 5-3 แนวเส้นทาง MR2 ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น



### 5.3 MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา

จุดสิ้นสุดโครงการ : สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อ.นาตาล จ.อุบลราชธานี

ระยะทางรวม : 404 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 24 อำเภอ ได้แก่

จ.นครราชสีมา : อ.โนนสูง อ.เฉลิมพระเกียรติ อ.จักราช อ.ห้วยแถลง

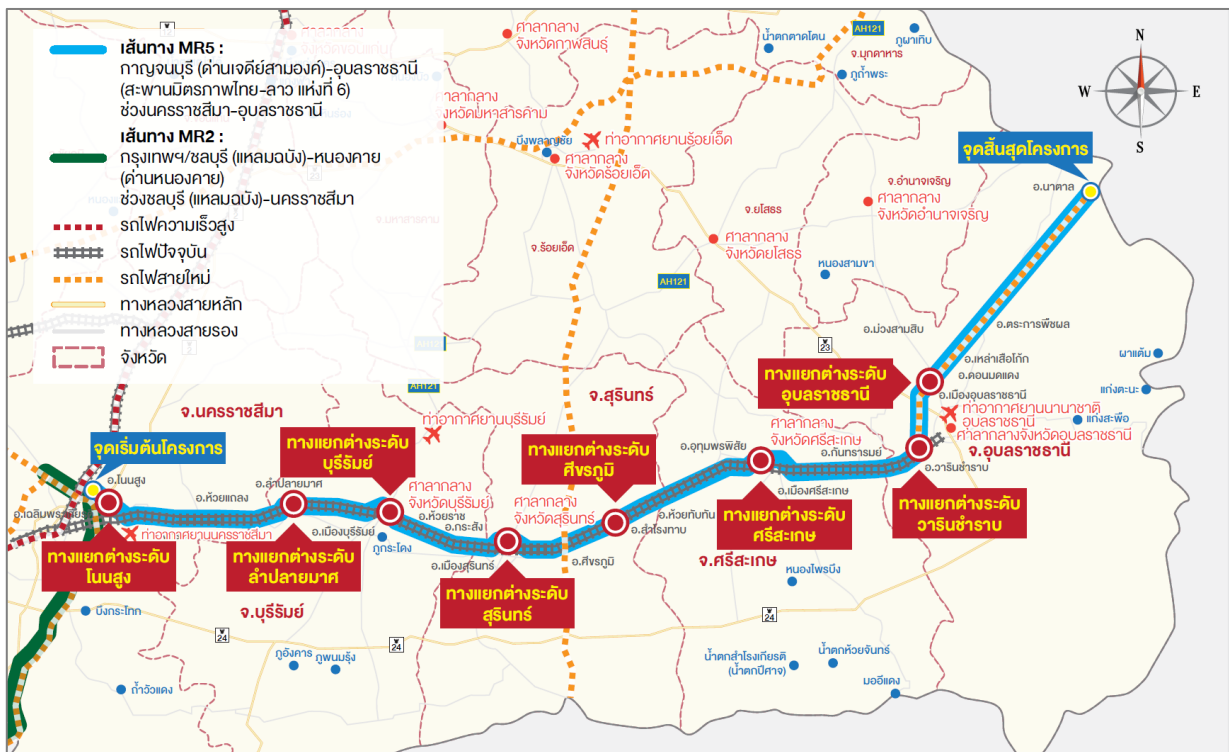
จ.บุรีรัมย์ : อ.ลำปลายมาศ อ.เมืองบุรีรัมย์ อ.ห้วยราช อ.กระสัง

จ.สุรินทร์ : อ.เมืองสุรินทร์ อ.ศีขรภูมิ อ.สำโรงทาบ

จ.ศรีสะเกษ : อ.ห้วยทับทัน อ.อุทุมพรพิสัย อ.เมืองศรีสะเกษ อ.กันทรารมย์

จ.อุบลราชธานี : อ.วารินชำราบ อ.เมืองอุบลราชธานี อ.ม่วงสามสิบ อ.เหล่าเสือโก้ก อ.ดอนมดแดง อ.ตระการพืชผล อ.โพธิ์ไทร อ.นาตาล

แนวเส้นทางเริ่มต้นจาก อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา โดยเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก โดยวิ่งตามแนวรถไฟสายตะวันออกปัจจุบัน โดยใช้เขตทางส่วนหนึ่งของรถไฟ และมีช่วงที่แยกตัวจากรถไฟในบริเวณชุมชนขนาดใหญ่ เช่น อ.เมืองบุรีรัมย์ อ.เมืองสุรินทร์ จนถึง อ.อุบลราชธานี จะแยกจากแนวรถไฟเดิมขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปสิ้นสุดเส้นทางที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อ.นาตาล จ.อุบลราชธานี ดังรูปที่ 5-4



รูปที่ 5-4 แนวเส้นทาง MR5 ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี



## 5.4 เส้นทาง MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ-นครราชสีมา

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3473 อ.แม่เปิน จ.นครสวรรค์

จุดสิ้นสุดโครงการ : ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา

ระยะทางรวม : 313 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 17 อำเภอ ได้แก่

จ.นครสวรรค์ : อ.แม่เปิน อ.ชุมตาบง อ.ลาดยาว อ.เมืองนครสวรรค์ อ.ชุมแสง อ.ท่าตะโก อ.ไพศาลี

จ.เพชรบูรณ์ : อ.วิเชียรบุรี และ อ.ศรีเทพ

จ.ลพบุรี : อ.ลำสนธิ

จ.ชัยภูมิ : อ.เทพสถิต และ อ.บ้านหันจมนรงค์

จ.นครราชสีมา : อ.ด่านขุนทด อ.โนนไทย อ.พระทองคำ อ.โนนสูง และ อ.เมืองนครราชสีมา

### การพัฒนาแนวเส้นทาง

แนวเส้นทางในช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟสายใหม่ โดยใช้เส้นทางตามแนวการศึกษาโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ หลังจากนั้นพัฒนาเป็นรถไฟสายใหม่เพิ่มเติมในช่วงชัยภูมิ-ขอนแก่น เพื่อเชื่อมต่อ MR4 ตาก-นครพนม และ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด่านหนองคาย) บริเวณ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น ดังรูปที่ 5-5



รูปที่ 5-4 แนวเส้นทาง MR5 ช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ-นครราชสีมา



## 5.5 เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (อรัญประเทศ) ช่วงปราจีนบุรี-สระแก้ว (อรัญประเทศ)

**จุดเริ่มต้นโครงการ :** บริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) ที่ อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี

**จุดสิ้นสุดโครงการ :** บรรจบกับทางหลวงชนบท สก.2089 บริเวณด่านอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

**ระยะทางรวม :** 74 กิโลเมตร

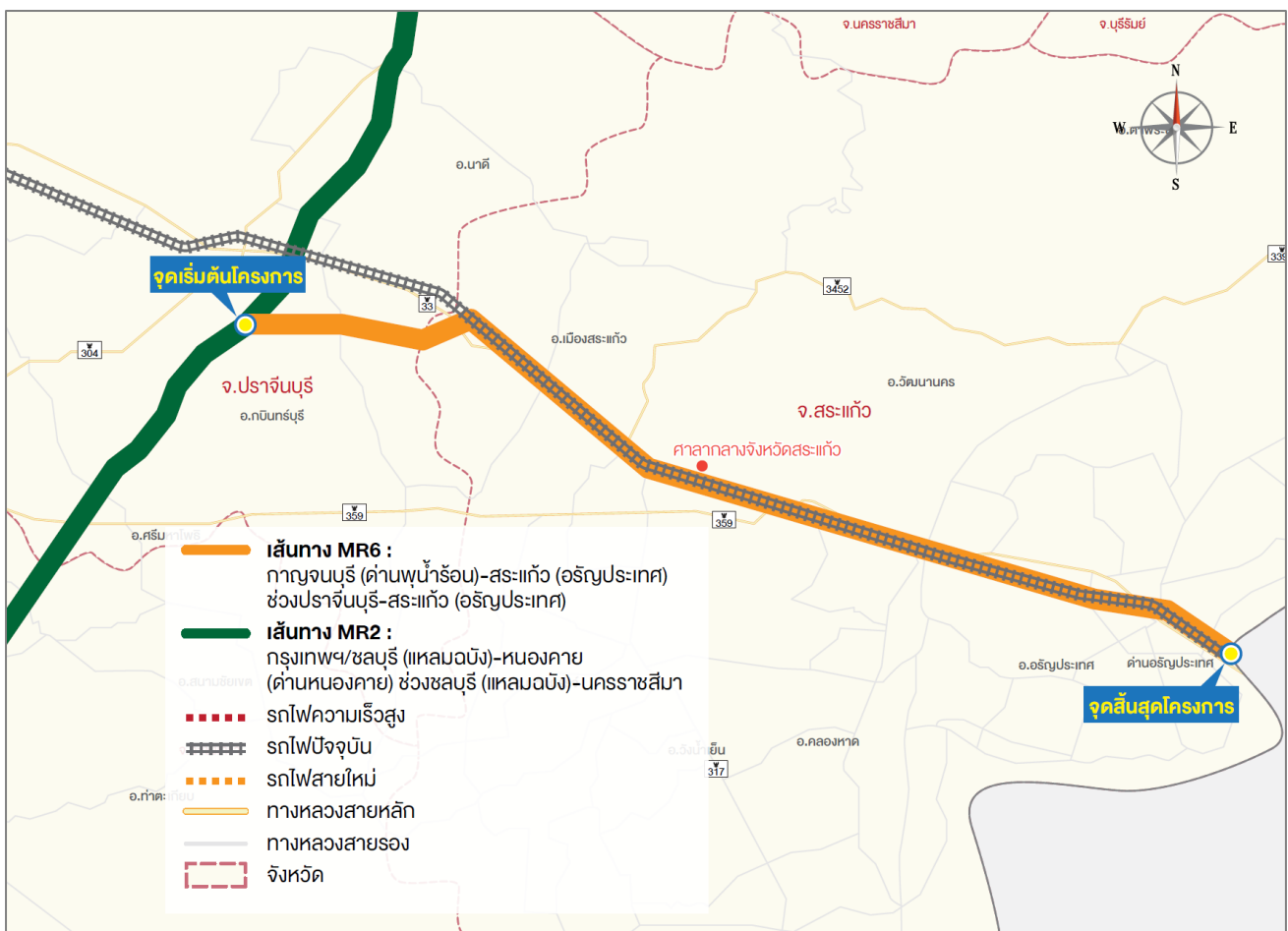
โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 4 อำเภอ ได้แก่

จ.ปราจีนบุรี : อ.กบินทร์บุรี

จ.สระแก้ว : อ.เมืองสระแก้ว อ.วัฒนานคร และ อ.อรัญประเทศ

### การพัฒนาแนวเส้นทาง

พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟปัจจุบัน โดยแนวเส้นทางดังรูปที่ 5-6



รูปที่ 5-5 แนวเส้นทาง MR6 ช่วงปราจีนบุรี-สระแก้ว (อรัญประเทศ)



