



งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

(MR-MAP)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ครั้งที่ 2)

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง กลุ่มที่ 1

15 ธันวาคม 2564 เวลา 09:00-12:00 น.

ณ ห้องกับทิมสยาม 3 ชั้น 5 โรงแรมสุโขทัยแกรนด์

แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์

จังหวัดอุบลราชธานี

เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา



1| เหตุผลและความจำเป็น

2| ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

3| ความก้าวหน้าของการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

- MR5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)
นครราชสีมา-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)

1 | เหตุผลและความจำเป็น



แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง

1 เชียงราย-สงขลา	1,660 กม.
2 หนองคาย-แหลมฉบัง	490 กม.
3 บึงกาฬ-สุรินทร์	470 กม.
รวม	2,620 กม.

แนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง

1 ตาก-นครพนม	710 กม.
2 กาญจนบุรี-อุบลราชธานี	830 กม.
3 กาญจนบุรี-สระแก้ว	310 กม.
4 กาญจนบุรี-ตราด	220 กม.
5 ชุมพร-ระนอง	120 กม.
6 ภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี	190 กม.
รวม	2,380 กม.

*ระยะทางนี้เป็นระยะทางโดยประมาณ ไม่รวมวงแหวนรอบเมือง

- ❖ ใช้เส้นทางที่มีอยู่อย่างเต็มที่โดยบูรณาการมอเตอร์เวย์และทางรถไฟร่วมกัน
- ❖ ลดการเวนคืนพื้นที่และการแบ่งแยกชุมชน
- ❖ พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
- ❖ ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่าย ทั้งมอเตอร์เวย์และทางรถไฟ
- ❖ เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรในพื้นที่
- ❖ แก้ปัญหาทางรถไฟในเขตเมืองที่มีความแออัด โดยพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมือง
- ❖ ปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศของโครงข่ายมอเตอร์เวย์และทางรถไฟ

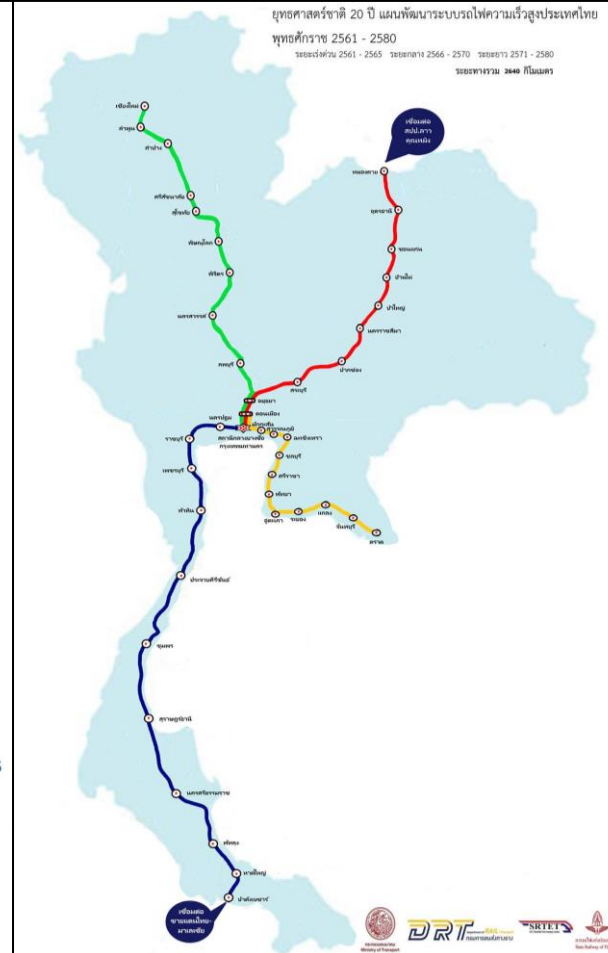
- ✓ เน้นการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ✓ คำนึงถึงผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนเป็นหลัก
- ✓ จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วางแผนพร้อมกัน แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน

ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟ

บูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง

แผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง



ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

ร่างแผนแม่บท MR-MAP

ระยะทางรวมประมาณ **7,070 กิโลเมตร**

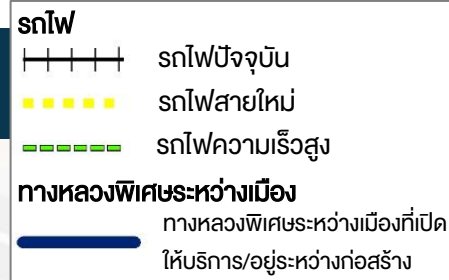
พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง 4,780 กม.

❖ เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ ประกอบด้วย

- MR1** เชียงราย-นราธิวาส 2,125 กม.
- MR2** กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย) 895 กม.
(โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 196 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 699 กม.)
- MR3** บึงกาฬ (ด้านบึงกาฬ)-สุรินทร์ (ด้านช่องจอม) 544 กม.
- ❖ **เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก ประกอบด้วย**
- MR4** ตาก (ด้านแม่สอด)-นครพนม (ด้านนครพนม) 840 กม.
- MR5** กาญจนบุรี (ด้านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6) 891 กม.
- MR6** กาญจนบุรี (ด้านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (ด้านอรัญประเทศ) 390 กม.
(โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 96 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 294 กม.)
- MR7** กรุงเทพฯ-ระยอง (มาบตาพุด)/ตราด (ด้านคลองใหญ่) 467 กม.
(โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 181 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 286 กม.)
- MR8** ชุมพร-ระนอง 87 กม.
- MR9** สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต 185 กม.

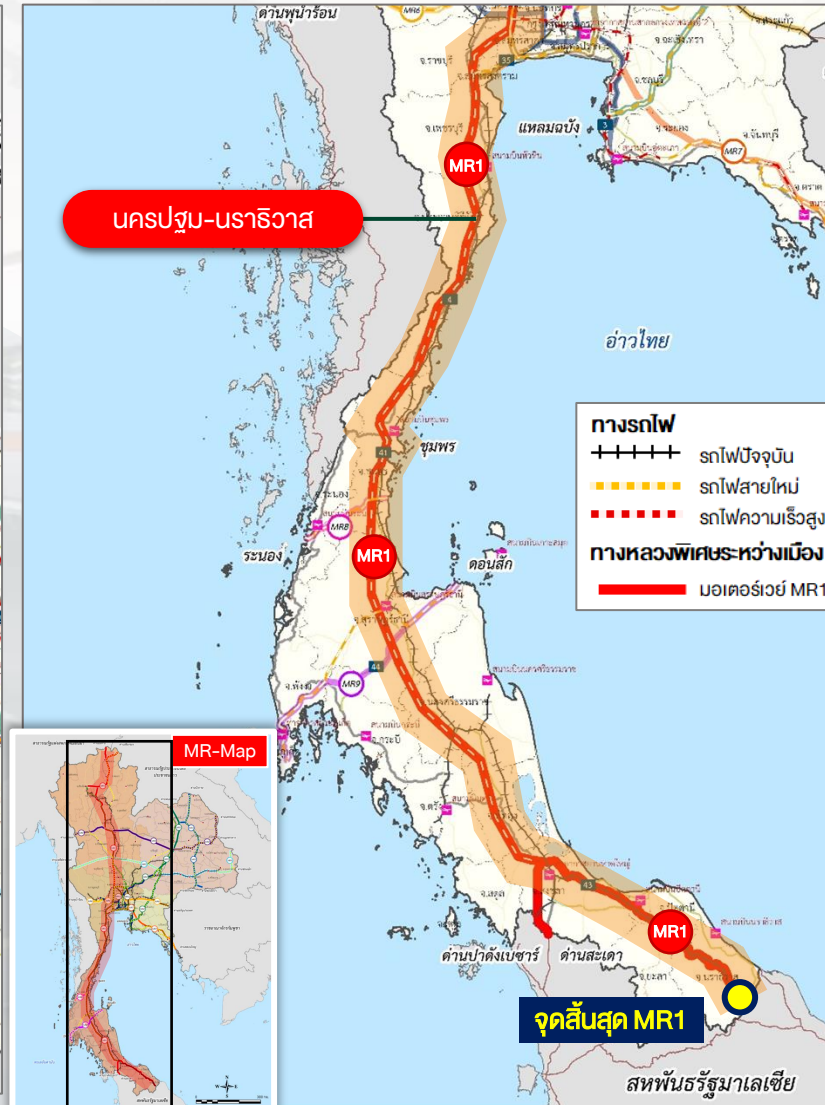
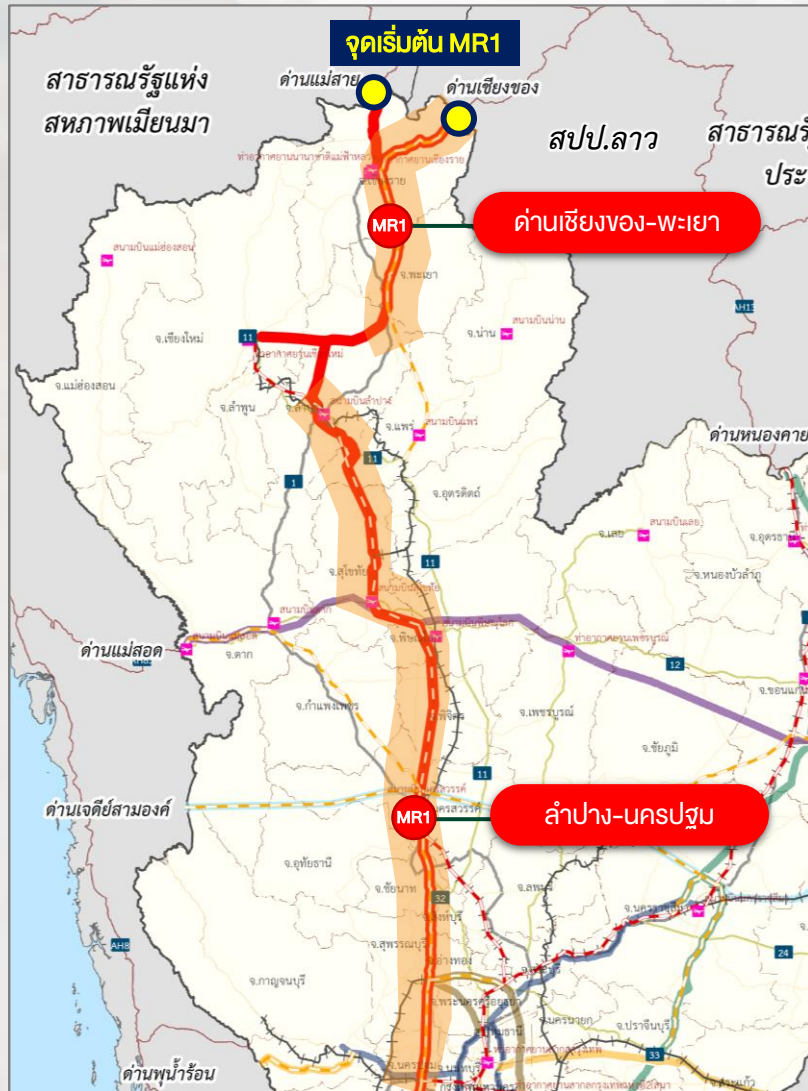
❖ เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย

- MR10** เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 648 กม.
- ส่วนที่ 1 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก เปิดให้บริการแล้ว 168 กม.)
- ส่วนที่ 2 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (แผนในอนาคต) 455 กม.
- ส่วนที่ 3 เส้นทางเชื่อมต่อวงแหวนรอบ 2 และ 3 ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 25 กม.)
ช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อ 54 กม. และ ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี 55 กม.)



MR1: เชียงราย-นราธิวาส

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



จุดเริ่มต้น : ด้านเชียงของ/ด้านแม่สาย จ.เชียงราย

จุดสิ้นสุด : จ.นราธิวาส

การเชื่อมโยงเส้นทาง : เมียนมา-สปป.ลาว-
ภาคเหนือ-ภาคกลาง-ภาคใต้-มาเลเซีย

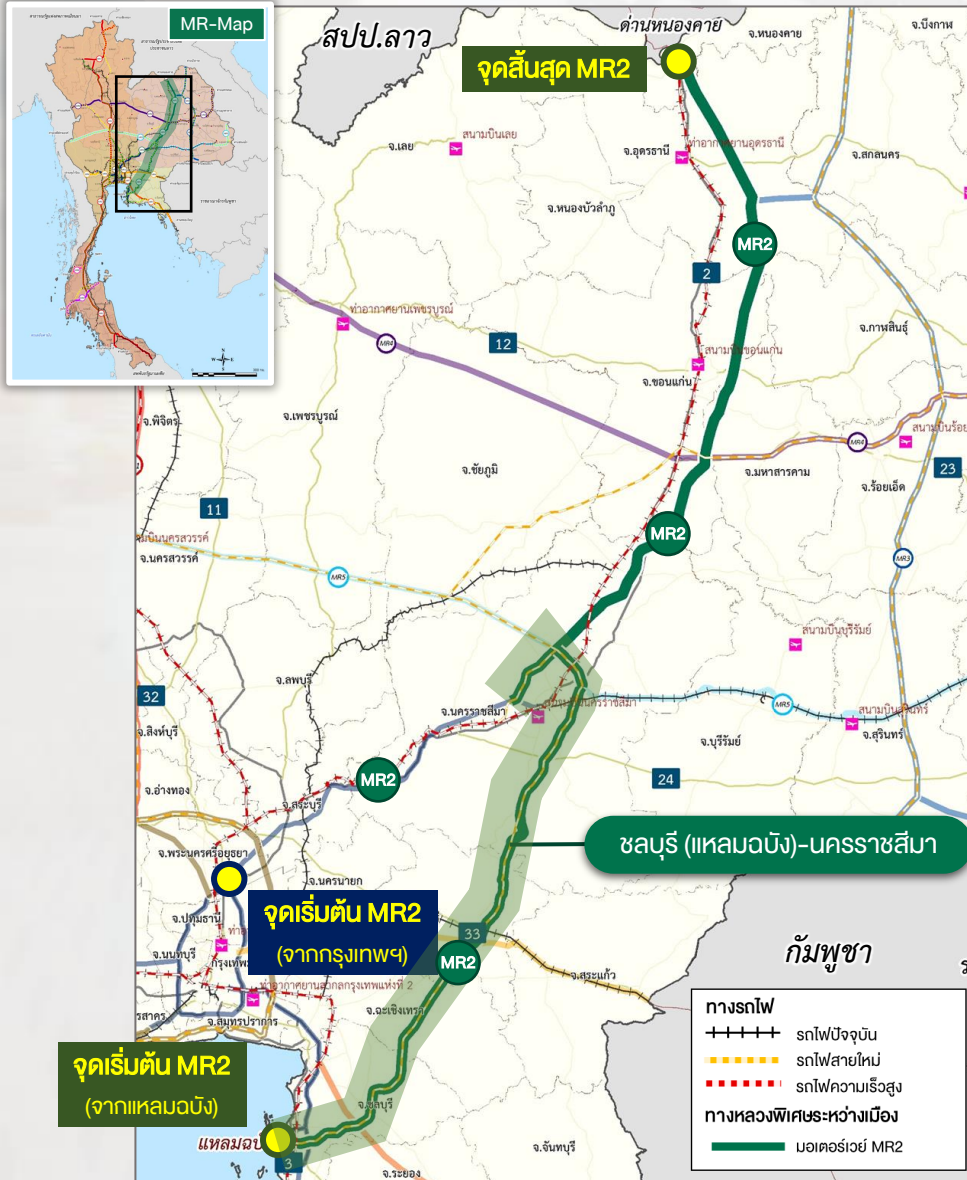
ระยะทาง : รวมประมาณ 2,125 กม.

ช่วงที่พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง
มีระยะทางรวมประมาณ 1,720 กม.

- ช่วง เชียงราย (ด้านเชียงของ)-พะเยา
- ช่วง ลำปาง-นราธิวาส

MR2: กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย (ด้านหนองคาย)

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



จุดเริ่มต้น : กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)

จุดสิ้นสุด : หนองคาย (ด้านหนองคาย)

การเชื่อมโยงเส้นทาง : สปป.ลาว-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคกลาง-ภาคตะวันออก

แนวเส้นทาง MR2 แบ่งเป็น 2 ส่วน ระยะทางรวม 895 กม. ประกอบด้วย

- เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง >> มอเตอร์เวย์
สายบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทางรวม 196 กม.
- เส้นทางตามแผนในอนาคต ระยะทางรวม 699 กม.

ช่วงที่พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง มีระยะทางรวมประมาณ 313 กม.

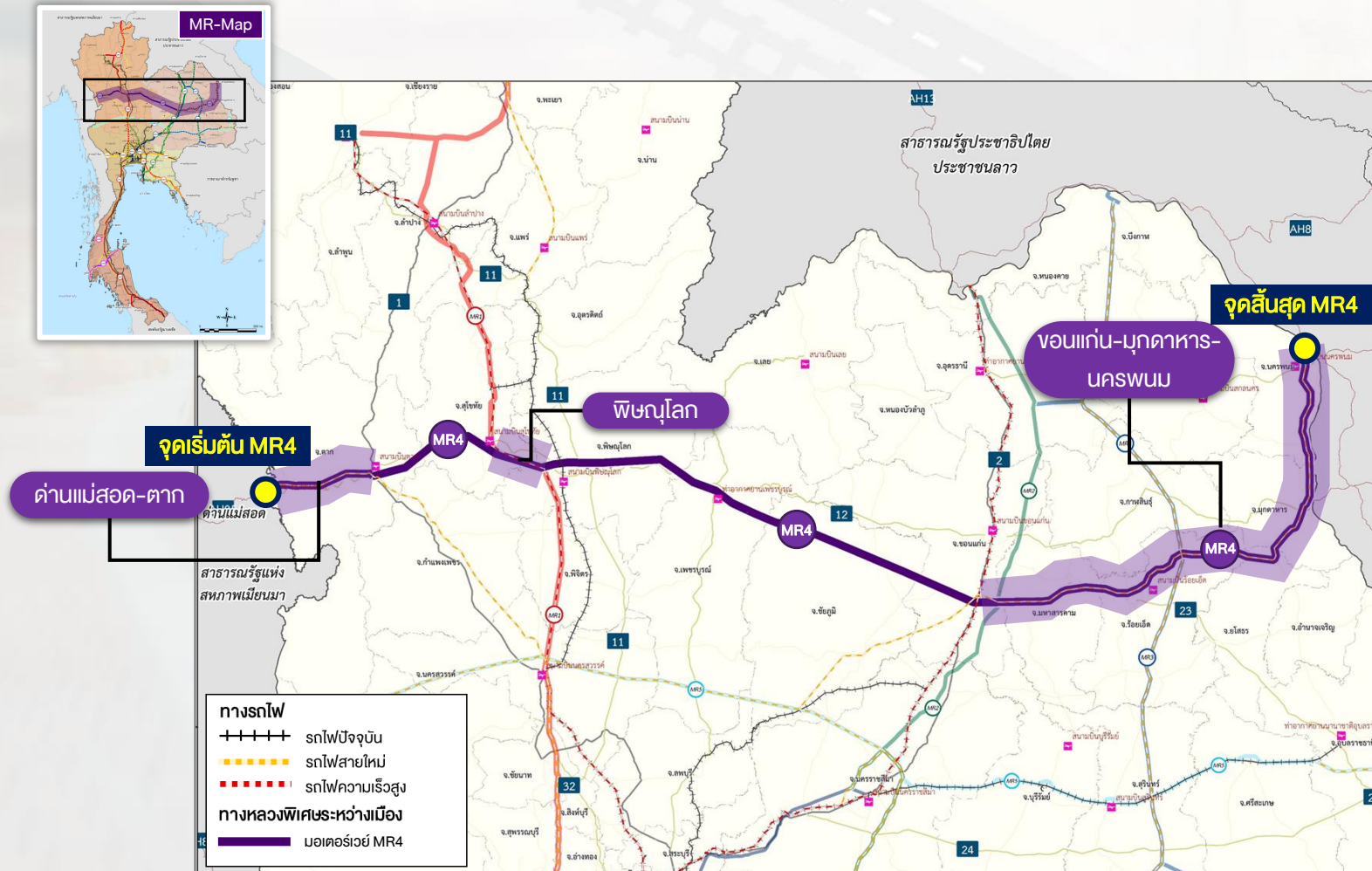
ได้แก่ ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

- ช่วงขอนแก่น-หนองคาย รถไฟมีแนวเส้นทางใกล้กับ ทล.2 มาก การพัฒนา
มอเตอร์เวย์ร่วมด้วย อาจทำได้ยากมาก
- แนวเส้นทางจึงเลือกพัฒนาแนวมอเตอร์เวย์ออกไปทางฝั่งตะวันออกของรถไฟ
เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบต่อชุมชน

ช่วงที่พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง มีระยะทางรวม
ประมาณ 490 กม. ได้แก่ ช่วงบึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ)-สุรินทร์
(ด่านช่องจอม)

MR4: ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม)

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



จุดเริ่มต้น : ด่านแม่สอด จ.ตาก

จุดสิ้นสุด : ด่านนครพนม จ.นครพนม

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :

เมียนมา-ภาคเหนือ-ภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

ระยะทาง : รวมประมาณ 840 กม.

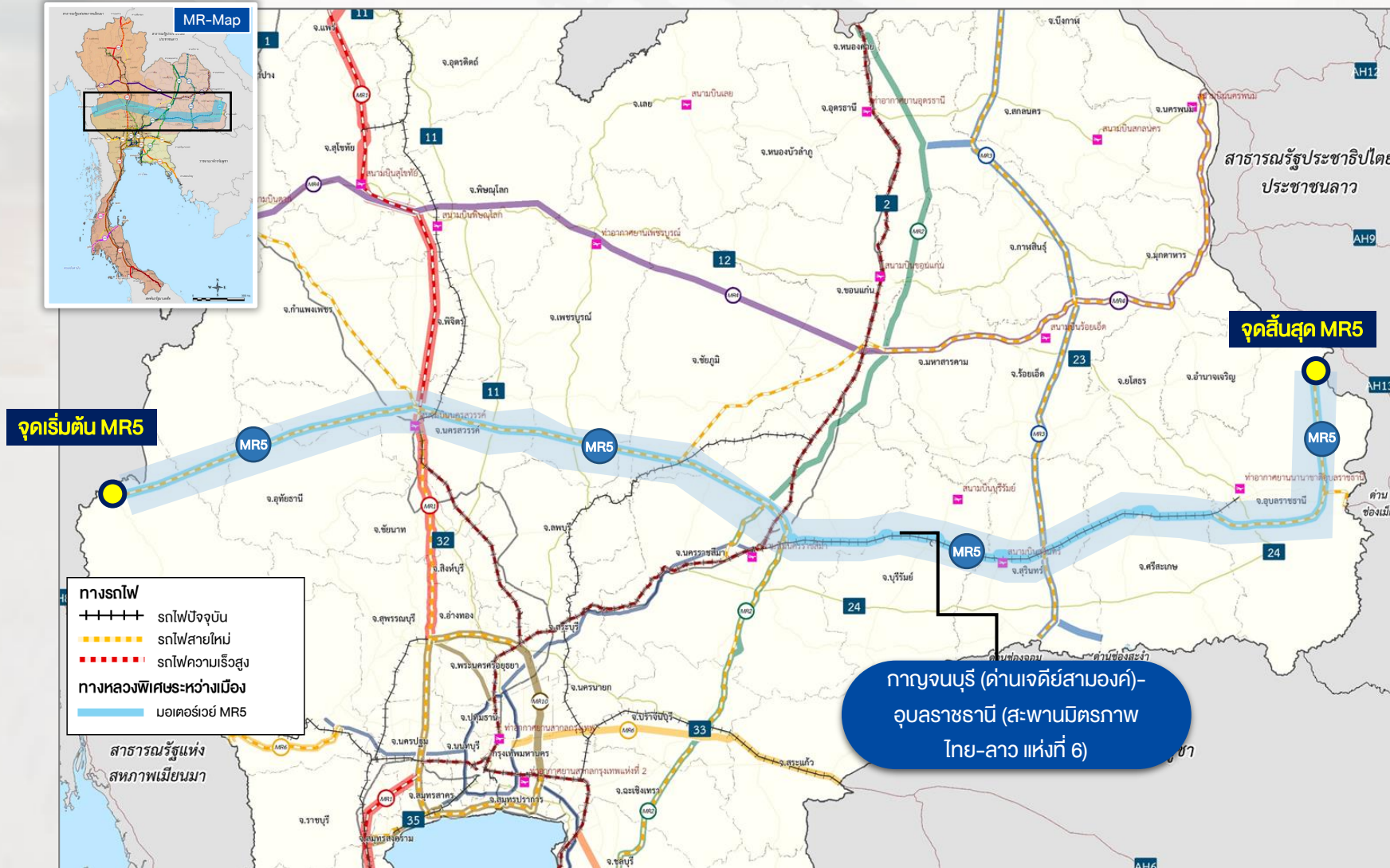
ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง

มีระยะทางรวมประมาณ 435 กม.

- ช่วง ด่านแม่สอด-ตาก
- ช่วง พิกัดโลก
- ช่วง พิกัดโลก-นครพนม

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

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



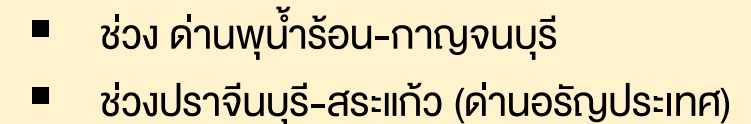
จุดเริ่มต้น : ด่านเจดีย์สามองค์
จ.กาญจนบุรี

จุดสิ้นสุด : สะพานมิตรภาพไทย-ลาว
แห่งที่ 6 จ.อุบลราชธานี

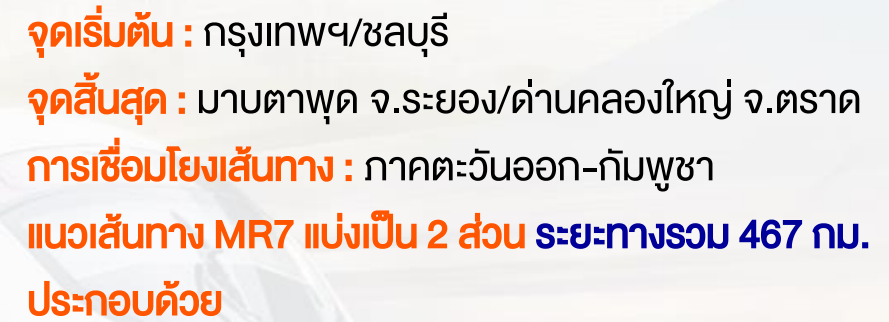
การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :
เมียนมา-ภาคตะวันออก-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

ระยะทาง : รวมประมาณ 891 กม.

เส้นทาง MR5 ส่วนใหญ่พัฒนาเป็น
มอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบรางตลอด
แนวเส้นทาง และมีรถไฟสายใหม่เชื่อม
ไปยังด่านช่องเม็ก



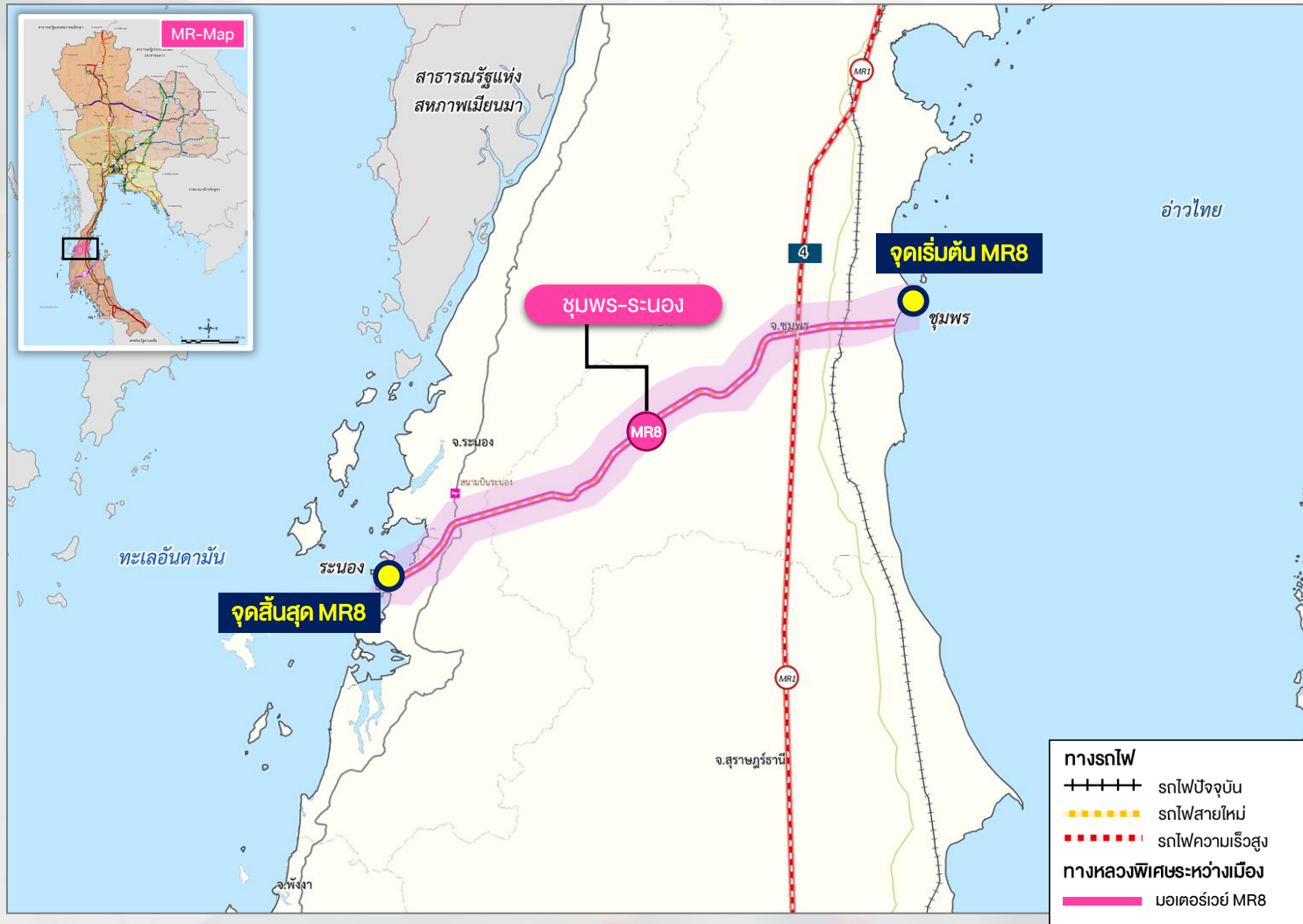
งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



- เส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว >>
มอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพ-พัทยา-มาบตาพุด
ระยะทางรวม 181 กม.
- เส้นทางตามแผนในอนาคต **ระยะทางรวม 286 กม.**

ช่วงที่พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง
ระยะทางรวมประมาณ 193 กม. ได้แก่ ช่วง ระยอง-
จันทบุรี-ตราด

MR8: ชุมพรว-ระนอง



จุดเริ่มต้น : ท่าเรือ จ.ชุมพร

จุดสิ้นสุด : ท่าเรือ จ.ระนอง

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :

เชื่อมการเดินทางและขนส่งฝั่งอ่าวไทย
และฝั่งอันดามัน

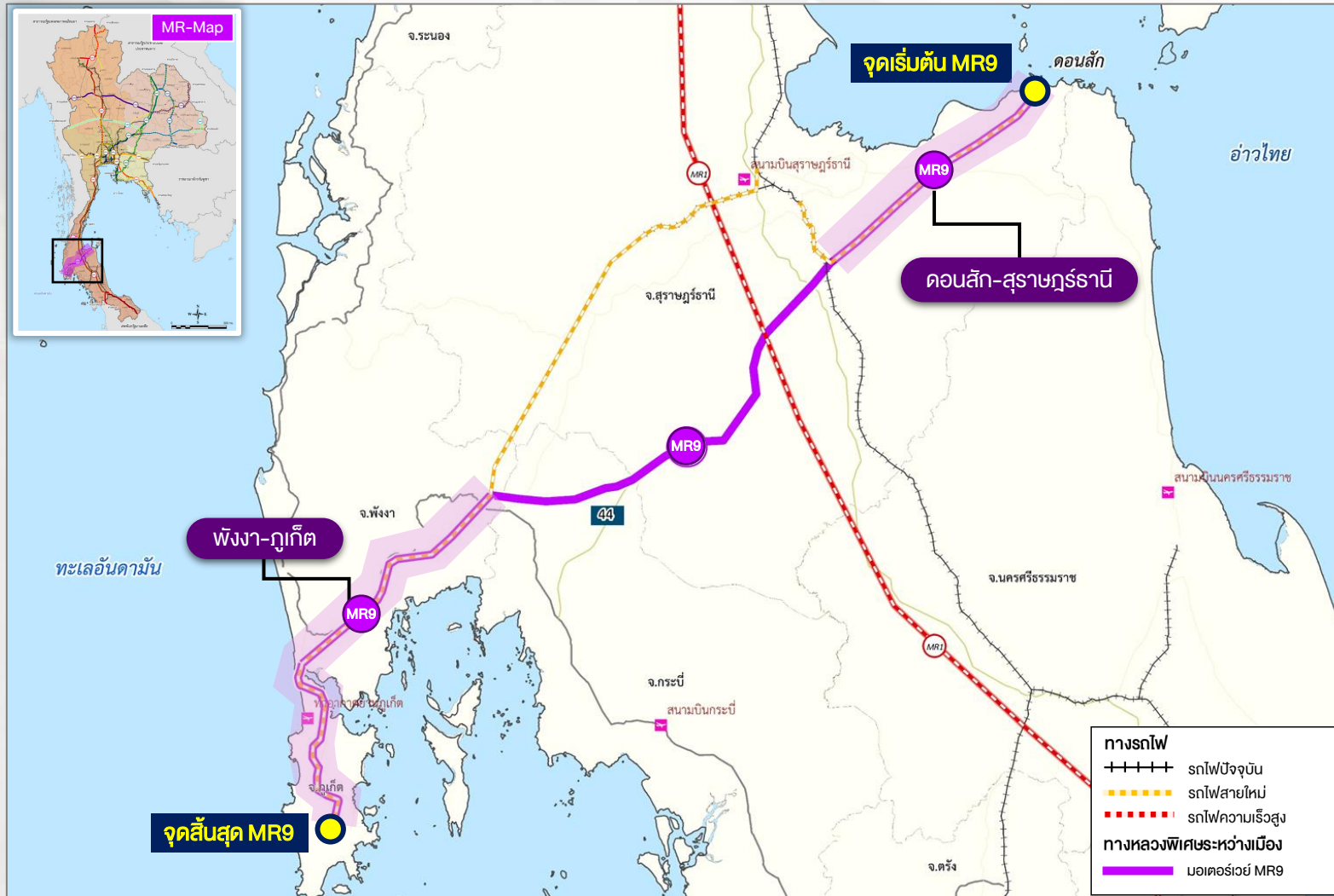
ระยะทาง : รวมประมาณ 87 กม.

เส้นทาง MR8 เสนอให้พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์
ร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง (เส้นทาง
ใหม่ทั้งคู่) ตั้งแต่ชุมพร ไปจนถึง ระนอง

แนวเส้นทางจะพัฒนาให้สอดคล้องกับ **โครงการ
Land Bridge** เพื่อเชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย
ให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางเรือภูมิภาค

MR9: สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



จุดเริ่มต้น : จ.สุราษฎร์ธานี (ดอนสัก)

จุดสิ้นสุด : จ.ภูเก็ต

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :

เชื่อมการเดินทางและขนส่งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

ระยะทาง : รวมประมาณ 185 กม.

ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง

มีระยะทางรวมประมาณ 155 กม.

- ช่วง ดอนสัก-สุราษฎร์ธานี
- ช่วงพังงา-ภูเก็ต

MR10: วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมต่อ

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



ส่วนที่ 1 : วงแหวนรอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง
ทั้งหมด 193 กม. เปิดให้บริการแล้ว และเส้นทางบางขุนเทียน-
บ้านแพ้ว ระยะทาง 25 กม. อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ส่วนที่ 2 : วงแหวนรอบที่ 3 เส้นทางในอนาคต ระยะทาง
346 กม.

ส่วนที่ 3 : เส้นทางเชื่อมต่องานแหวนรอบที่ 2 และ 3 ได้แก่
เส้นทางบ้านแพ้ว-ปากท่อ ระยะทาง 54 กม. และ เส้นทาง
บางปะอิน-สุพรรณบุรี ระยะทาง 55 กม.

ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบรางสำหรับเส้นทาง
MR10 มีระยะทางรวมประมาณ 255 กม.

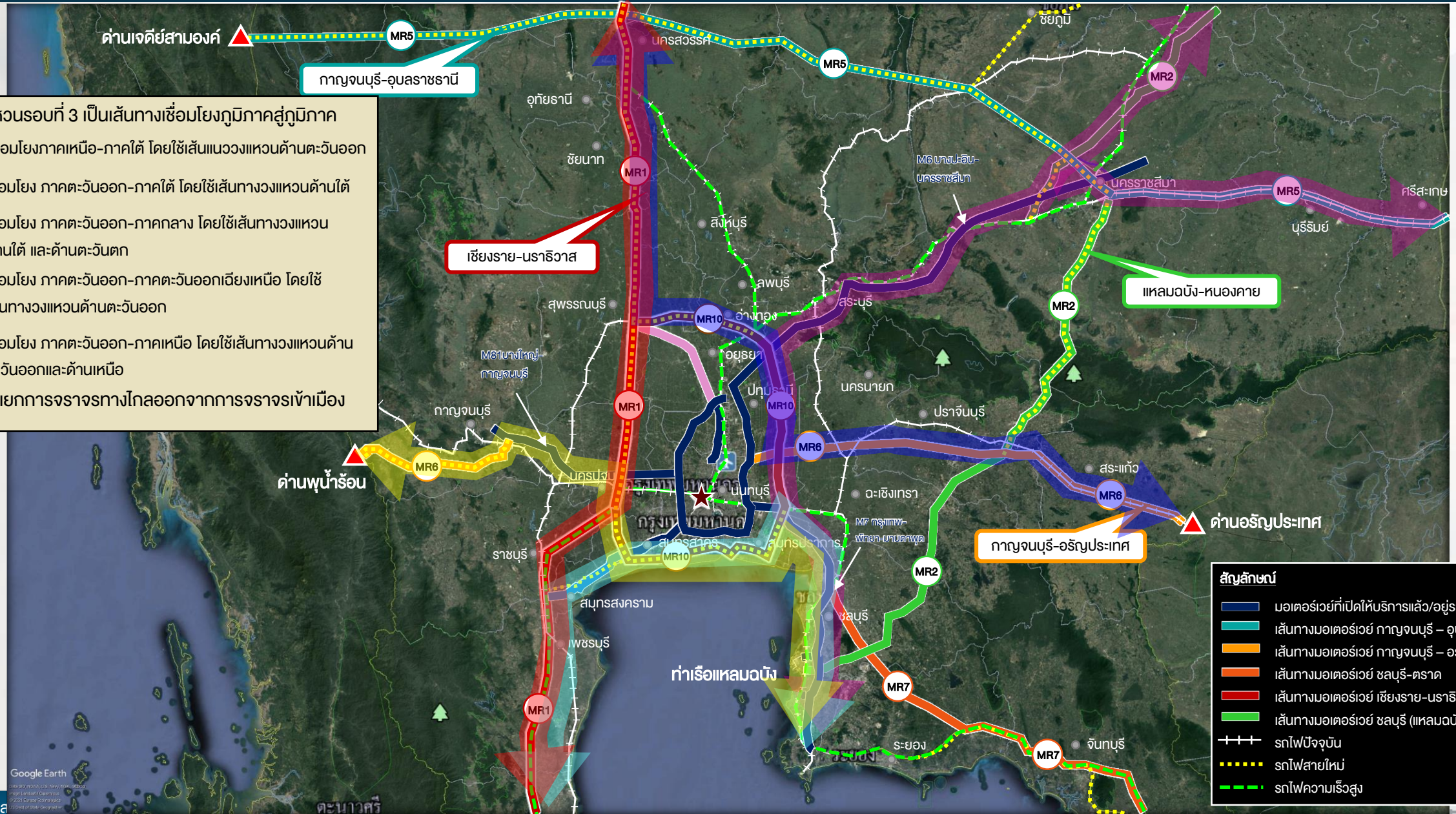
- วงแหวนรอบที่ 3 (ด้านเหนือ) ช่วง สุพรรณบุรี-ทล.6
- วงแหวนรอบที่ 3 (ด้านใต้) ช่วง ทล.34-ทล.35
- วงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ช่วงทล.35-นครปฐม-
สุพรรณบุรี

การเชื่อมโยงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 กับภูมิภาคอื่น

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



- วงแหวนรอบที่ 3 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคสู่ภูมิภาค
- ↔ เชื่อมโยงภาคเหนือ-ภาคใต้ โดยใช้เส้นทางแนววงแหวนด้านตะวันออก
- ↔ เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคใต้ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านใต้
- ↔ เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคกลาง โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านใต้ และด้านตะวันตก
- ↔ เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านตะวันออก
- ↔ เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคเหนือ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านตะวันออกและด้านเหนือ
- ช่วยแยกการจราจรทางไกลออกจากจราจรเข้าเมือง

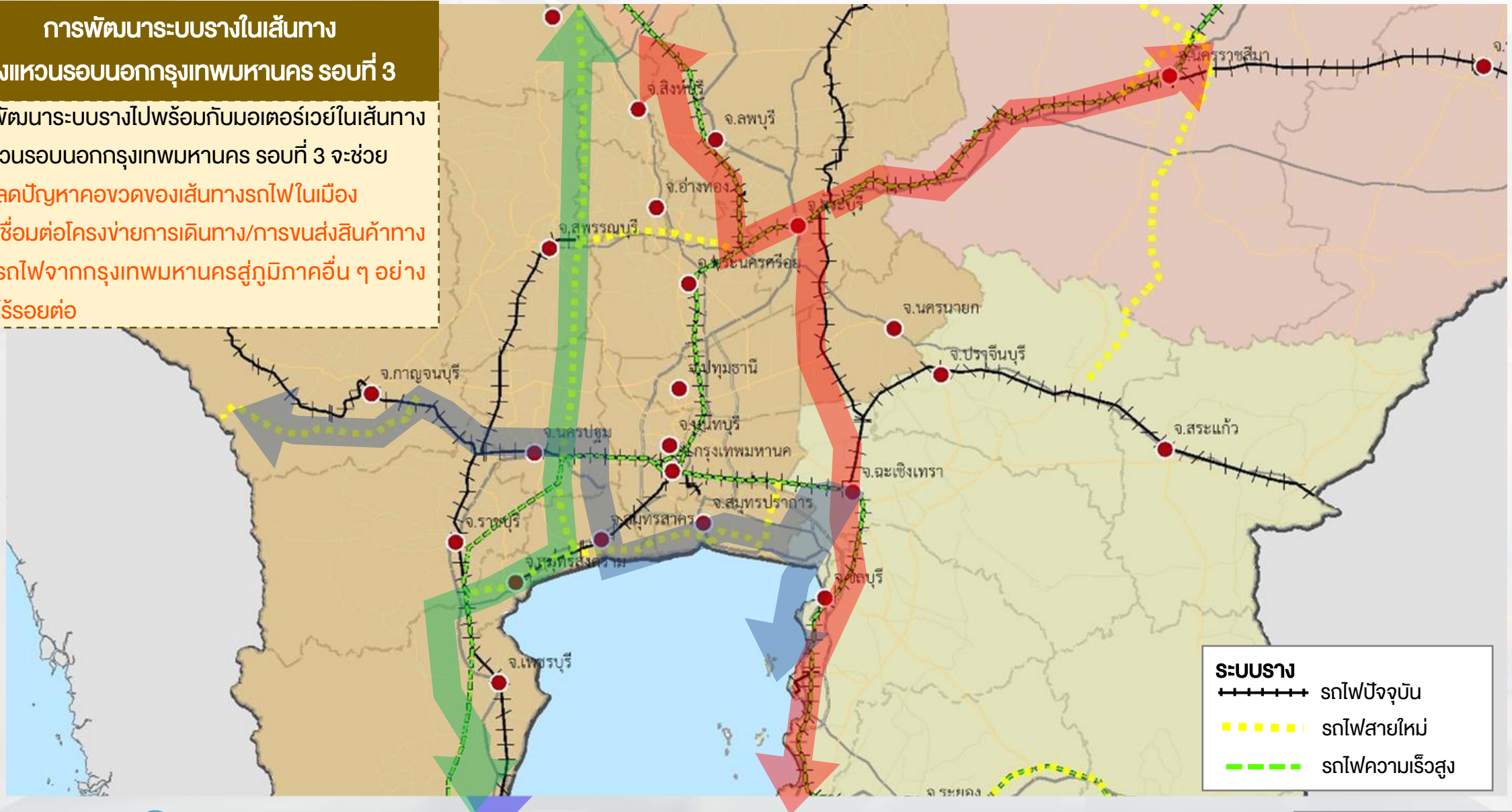


- สัญลักษณ์**
- มอเตอร์เวย์ที่เปิดให้บริการแล้ว/อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - เส้นทางมอเตอร์เวย์ กาญจนบุรี - อุบลราชธานี
 - เส้นทางมอเตอร์เวย์ กาญจนบุรี - อรัญประเทศ
 - เส้นทางมอเตอร์เวย์ ชลบุรี-ตราด
 - เส้นทางมอเตอร์เวย์ เชียงราย-นราธิวาส
 - เส้นทางมอเตอร์เวย์ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-หนองคาย
 - +++ รถไฟฟ้าปัจจุบัน
 - รถไฟฟ้าสายใหม่
 - รถไฟฟ้าความเร็วสูง

การพัฒนาระบบรางในเส้นทาง วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3

การพัฒนาระบบรางไปพร้อมกับมอเตอร์เวย์ในเส้นทาง
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จะช่วย

- ลดปัญหา congestion ของเส้นทางรถไฟในเมือง
- เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง/การขนส่งสินค้าทาง
รถไฟจากกรุงเทพมหานครสู่ภูมิภาคอื่น ๆ อย่าง
ไร้รอยต่อ



การเชื่อมโยงพื้นที่ (40 คะแนน)

พิจารณาความเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางของประเทศ เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคการพัฒนาเมืองหลัก เมืองขนาดกลาง เขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม/ชุมชน (15 คะแนน)

พิจารณาโอกาสของแนวเส้นทางในการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1A และ 1B รวมทั้งพื้นที่เมือง, ชุมชน

เกณฑ์การคัดกรอง แนวเส้นทาง

การแก้ไขปัญหารถราจร (30 คะแนน)

พิจารณาปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ได้จากการคาดการณ์ในแต่ละเส้นทาง

ความสอดคล้องกับนโยบายเร่งด่วน (15 คะแนน)

ความสอดคล้องกับนโยบายเร่งด่วนในการดำเนินการศึกษาโครงการ MR-MAP, Land bridge, โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นครปฐม-ชะอำ และ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สงขลา-ด่านสะเดา

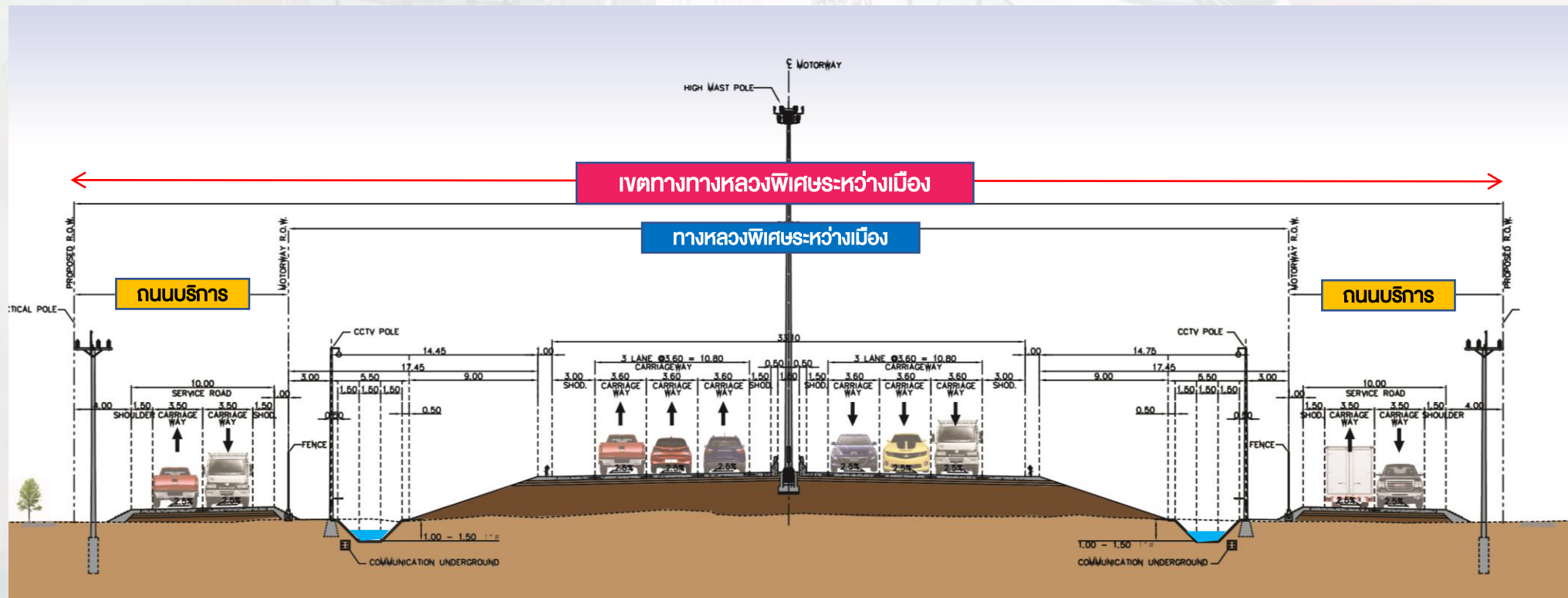


3| ความก้าวหน้าของการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

กรณีที่ 1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

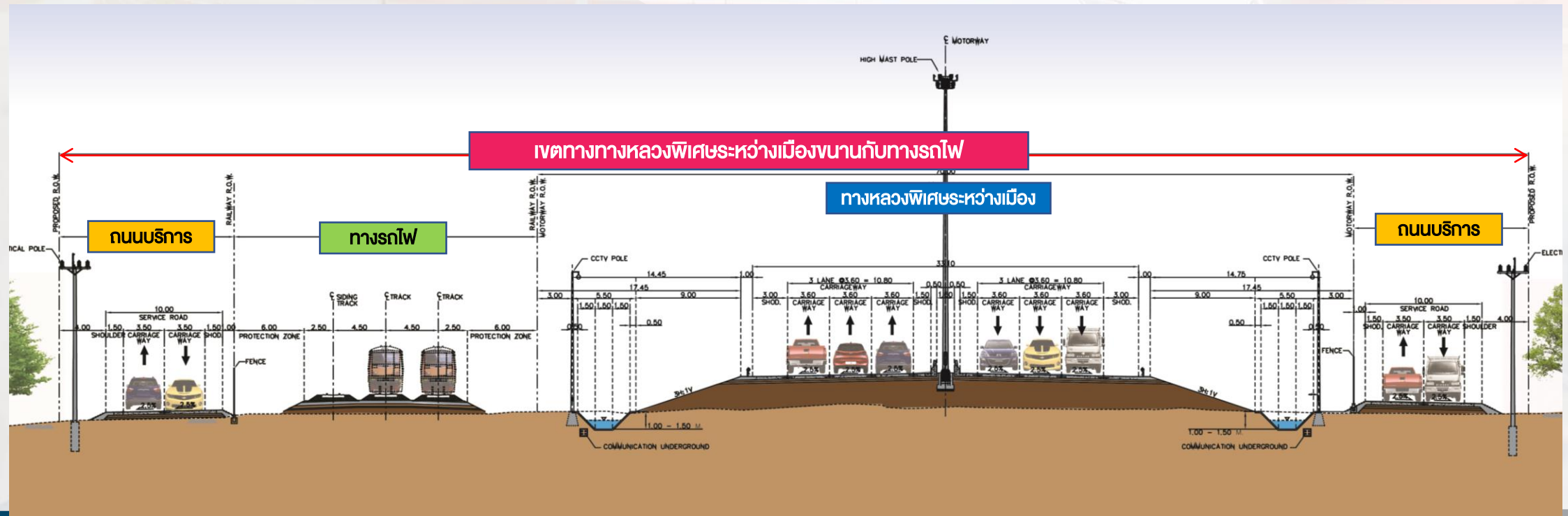
- ทางหลัก (Main Road) เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร
- ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านซ้ายและขวาของทางหลัก เป็นถนนขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร



รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

กรณีที่ 2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟ

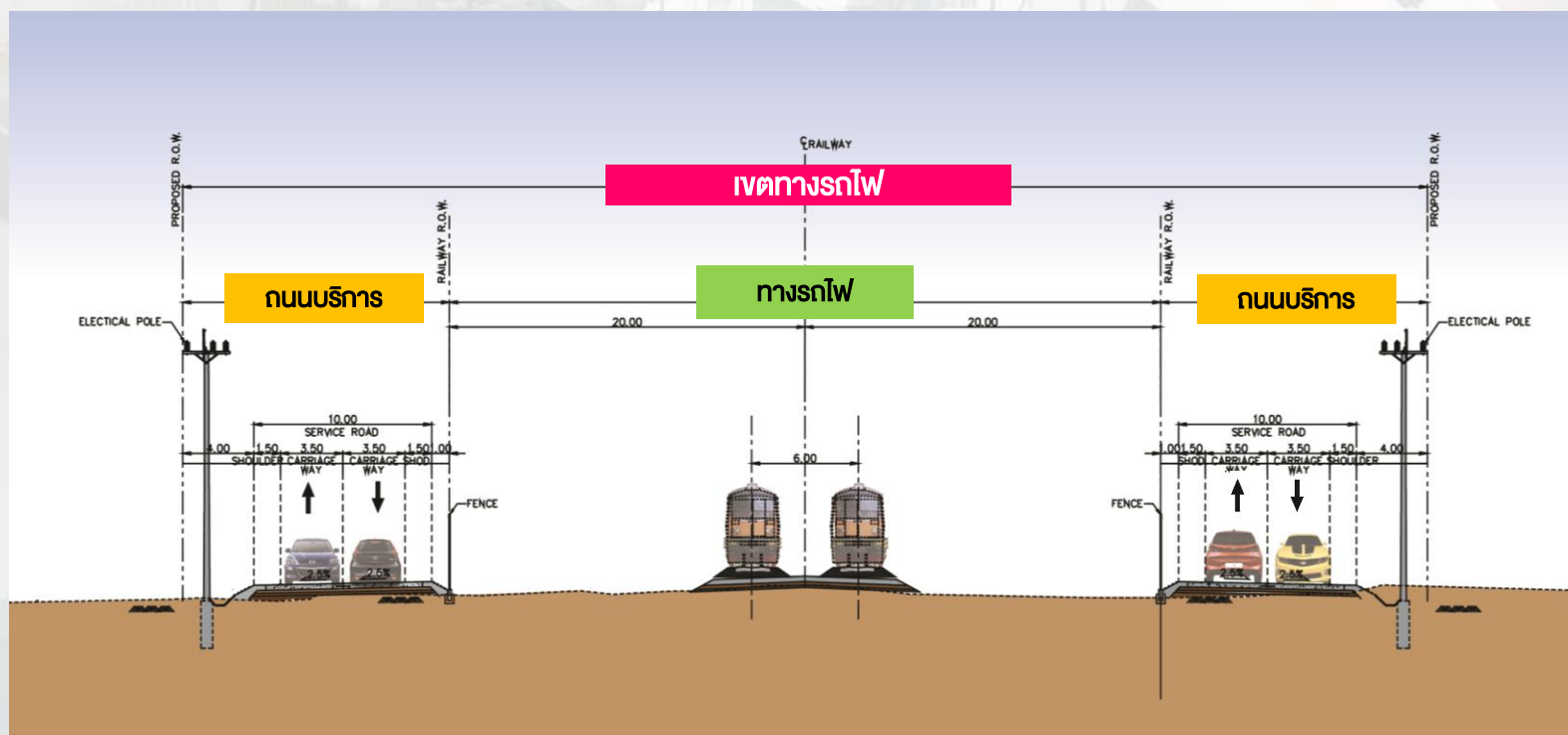
- ทางหลัก (Main Road) เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร
- ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านซ้ายและขวาของทางหลัก เป็นถนนขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร
- รถไฟฟ้าทางคู่ พร้อมกับ Siding Track 1 ราง

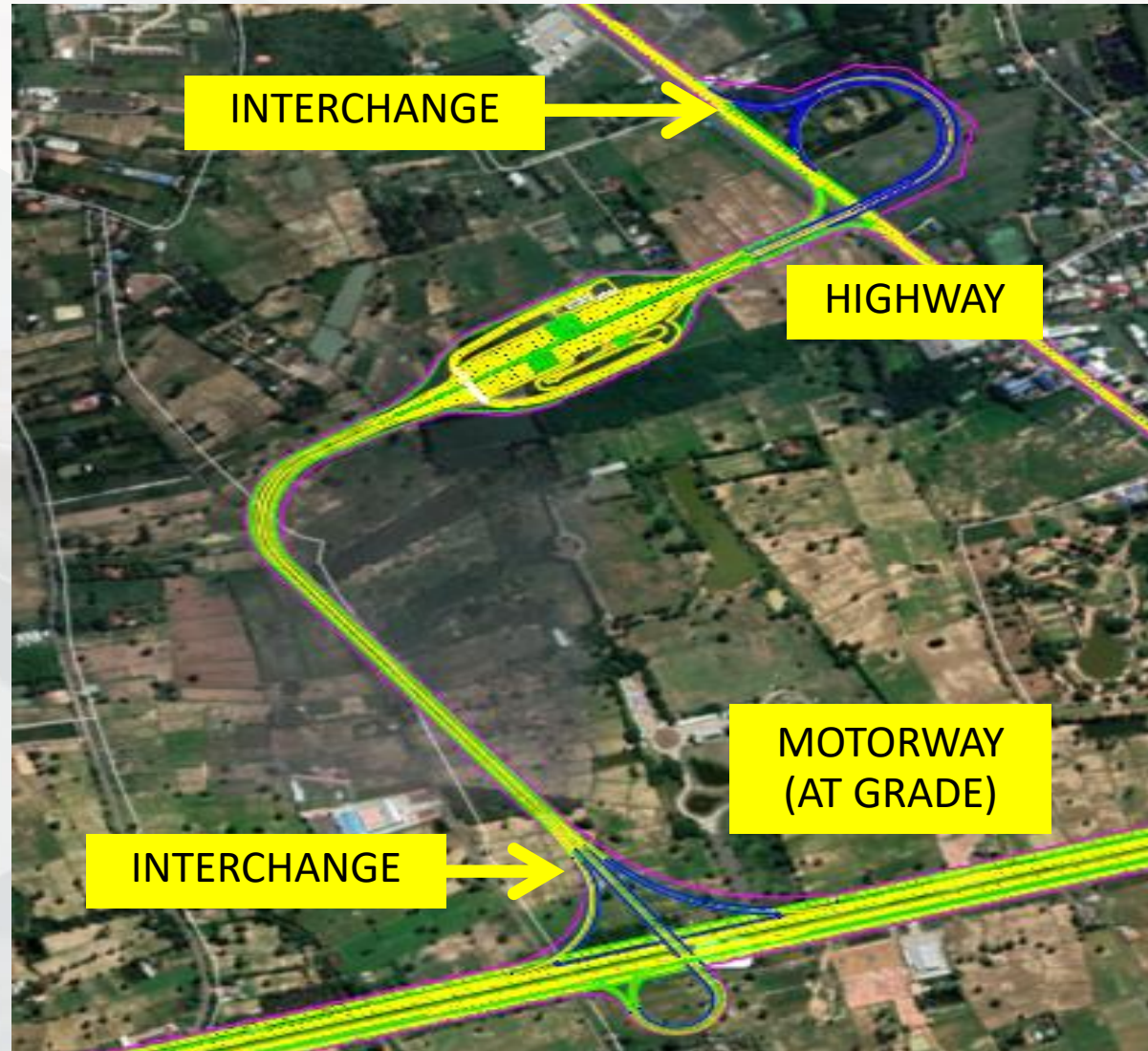


รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

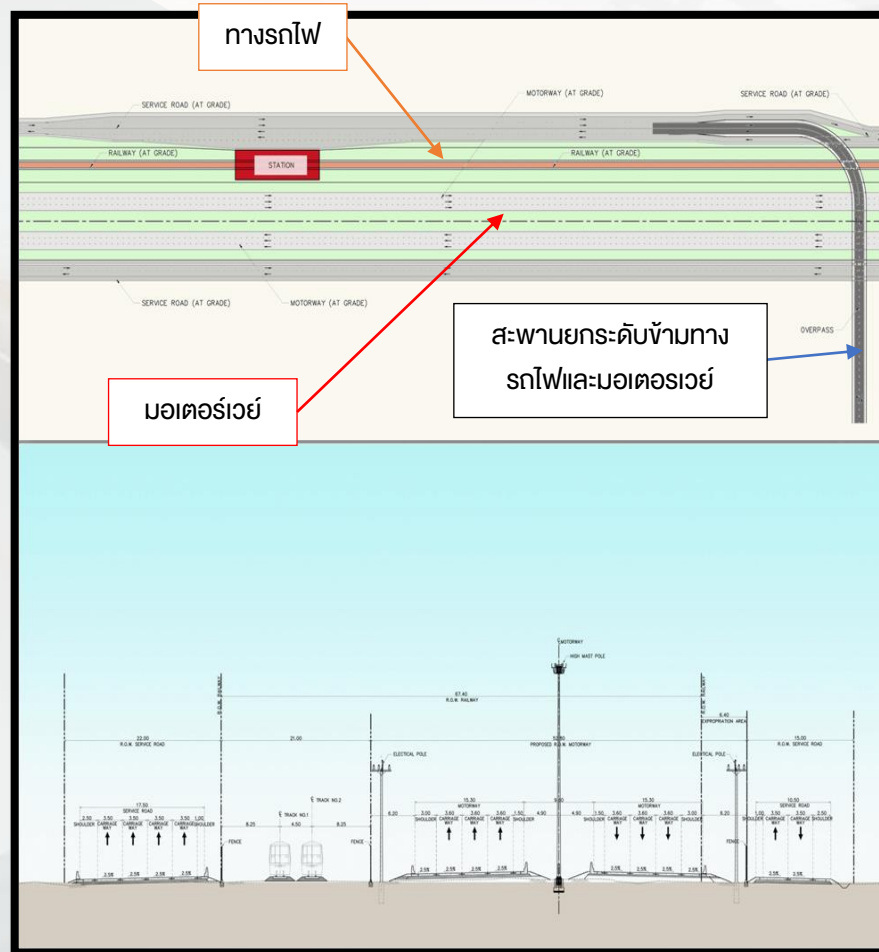
กรณีที่ 3 ทางรถไฟ (สายใหม่)

- รถไฟฟ้าทางคู่ พร้อมกับการ Siding Track 1 ราง
- ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านซ้ายและขวาของทางรถไฟ เป็นถนนขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร

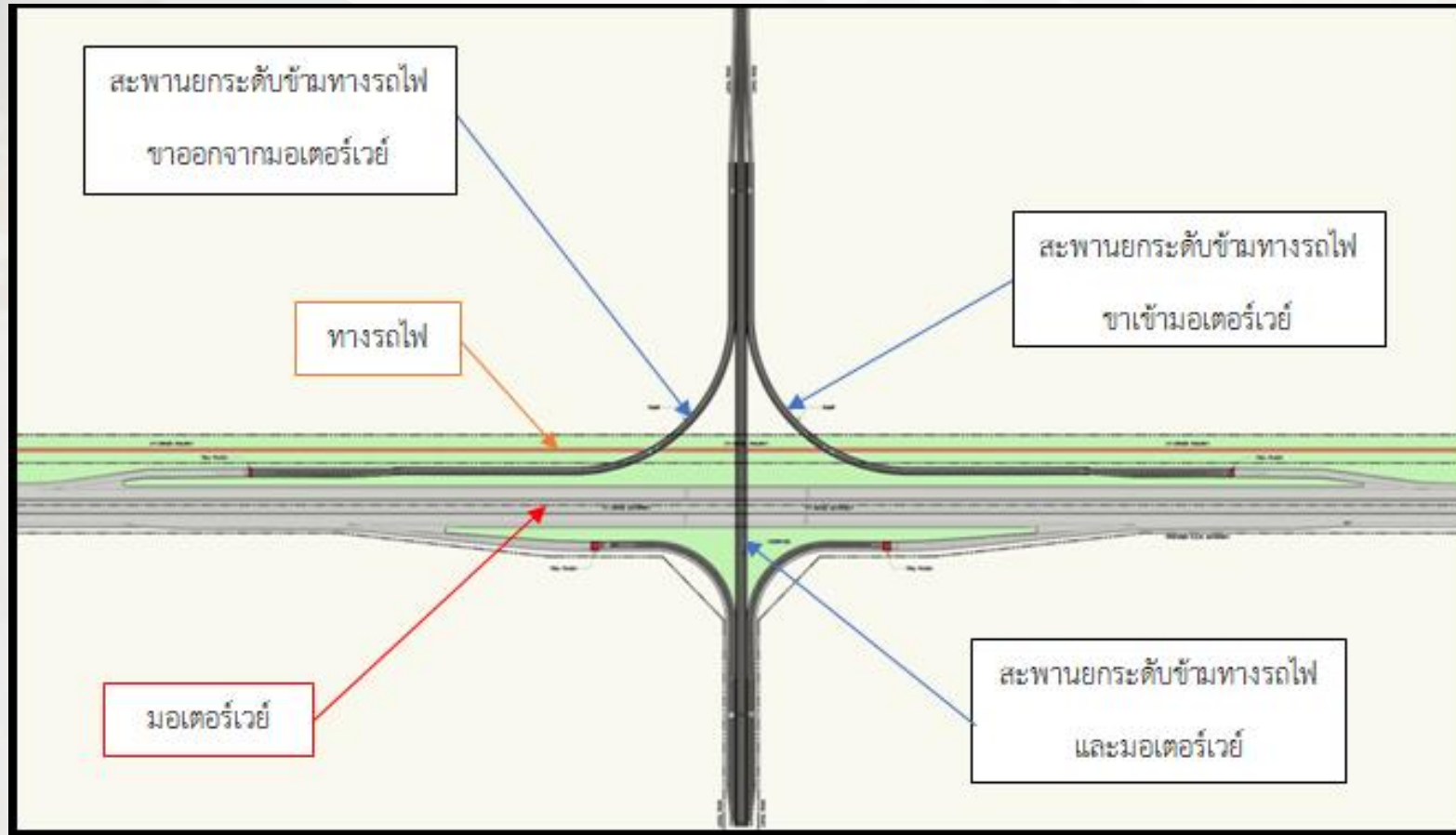




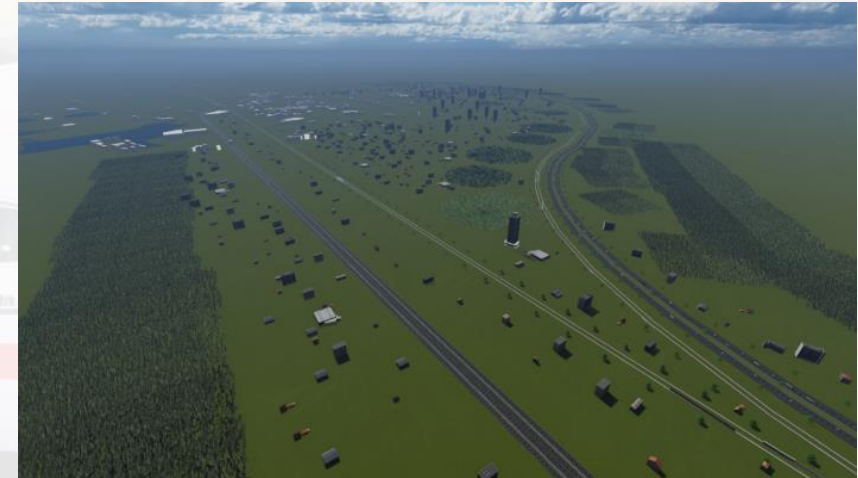
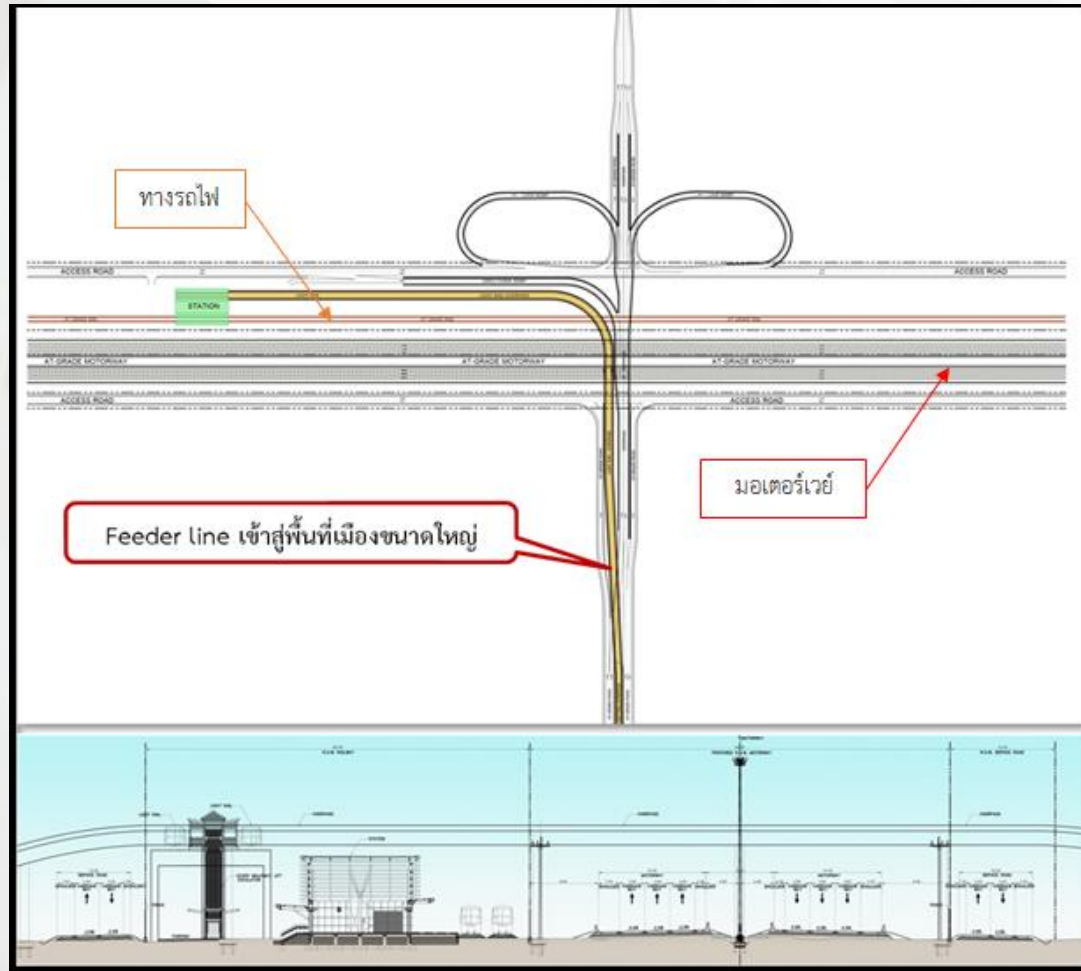
1) กรณีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระดับพื้น รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณสถานีรถไฟ

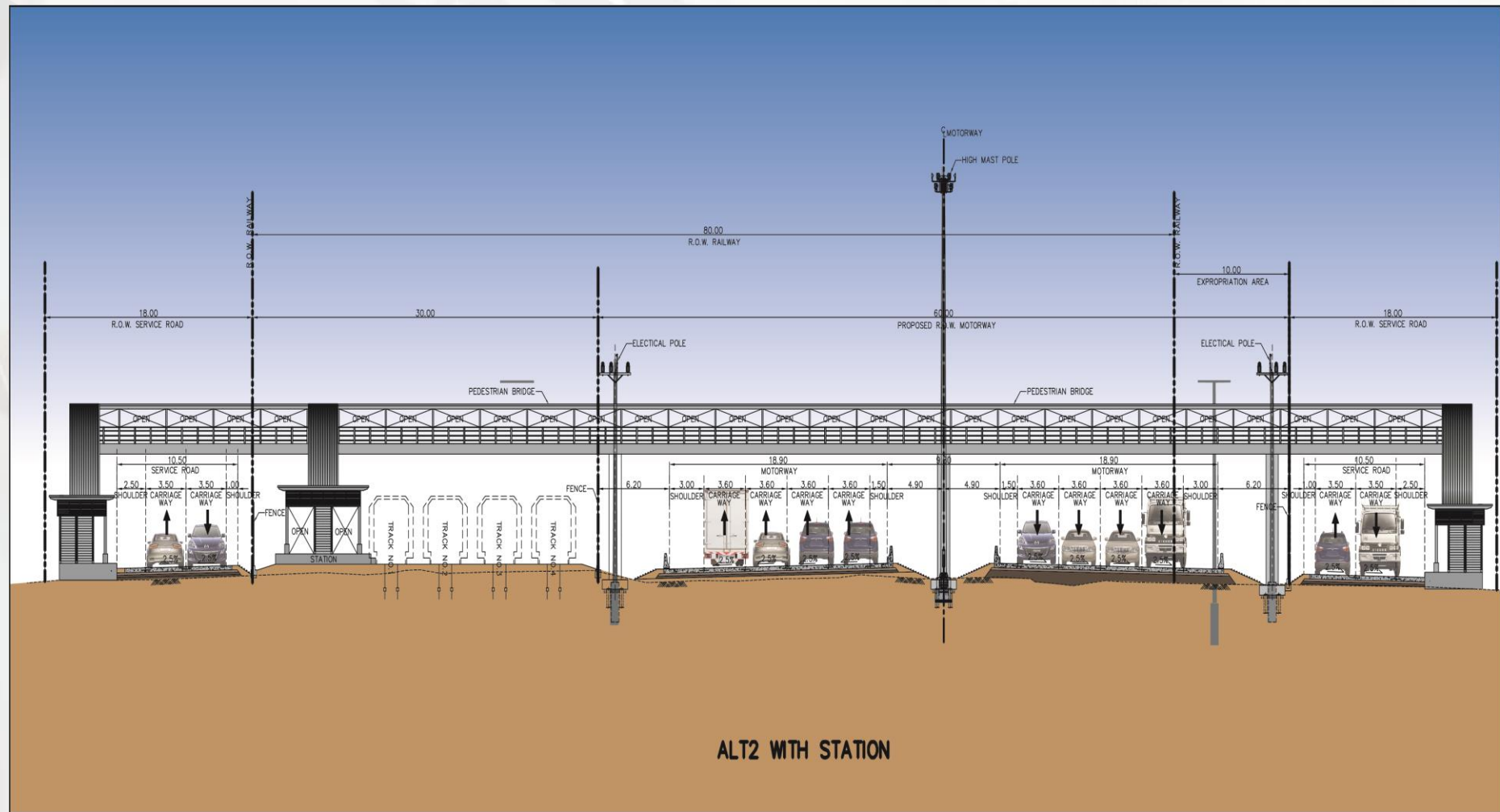


รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงเข้า-ออก



รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรณีผ่านชุมชนเมืองขนาดใหญ่





MR5 กาญจนบุรี (ด้านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)

เส้นทาง MR 5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)
ช่วงนครราชสีมา - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร

MR3 ช่วงบึงกาฬ-ร้อยเอ็ด

พ.ศ.2568	13,500
พ.ศ.2573	17,000
พ.ศ.2583	27,000
พ.ศ.2593	34,000

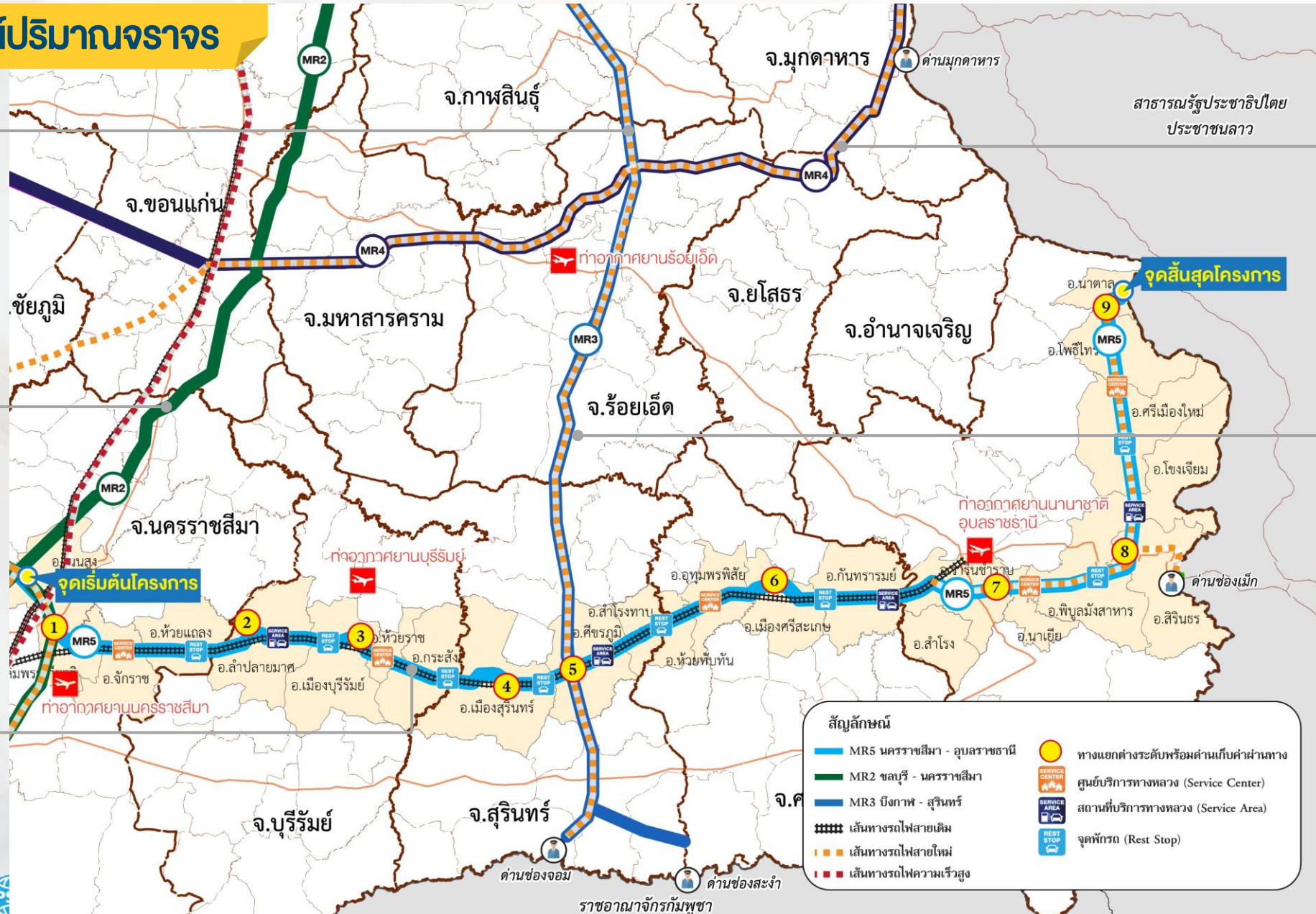
MR2 ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น

พ.ศ.2568	36,500
พ.ศ.2573	44,500
พ.ศ.2583	59,000
พ.ศ.2593	72,000

MR5 ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

พ.ศ.2568	21,500
พ.ศ.2573	26,200
พ.ศ.2583	38,700
พ.ศ.2593	52,000

เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา



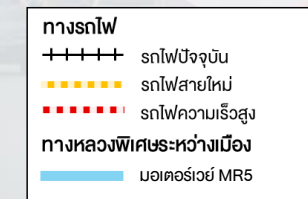
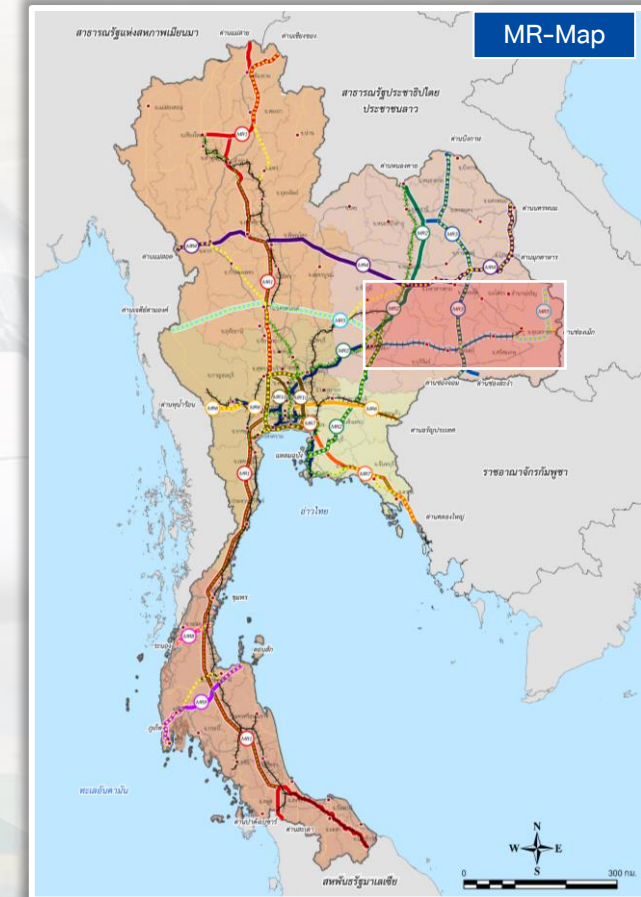
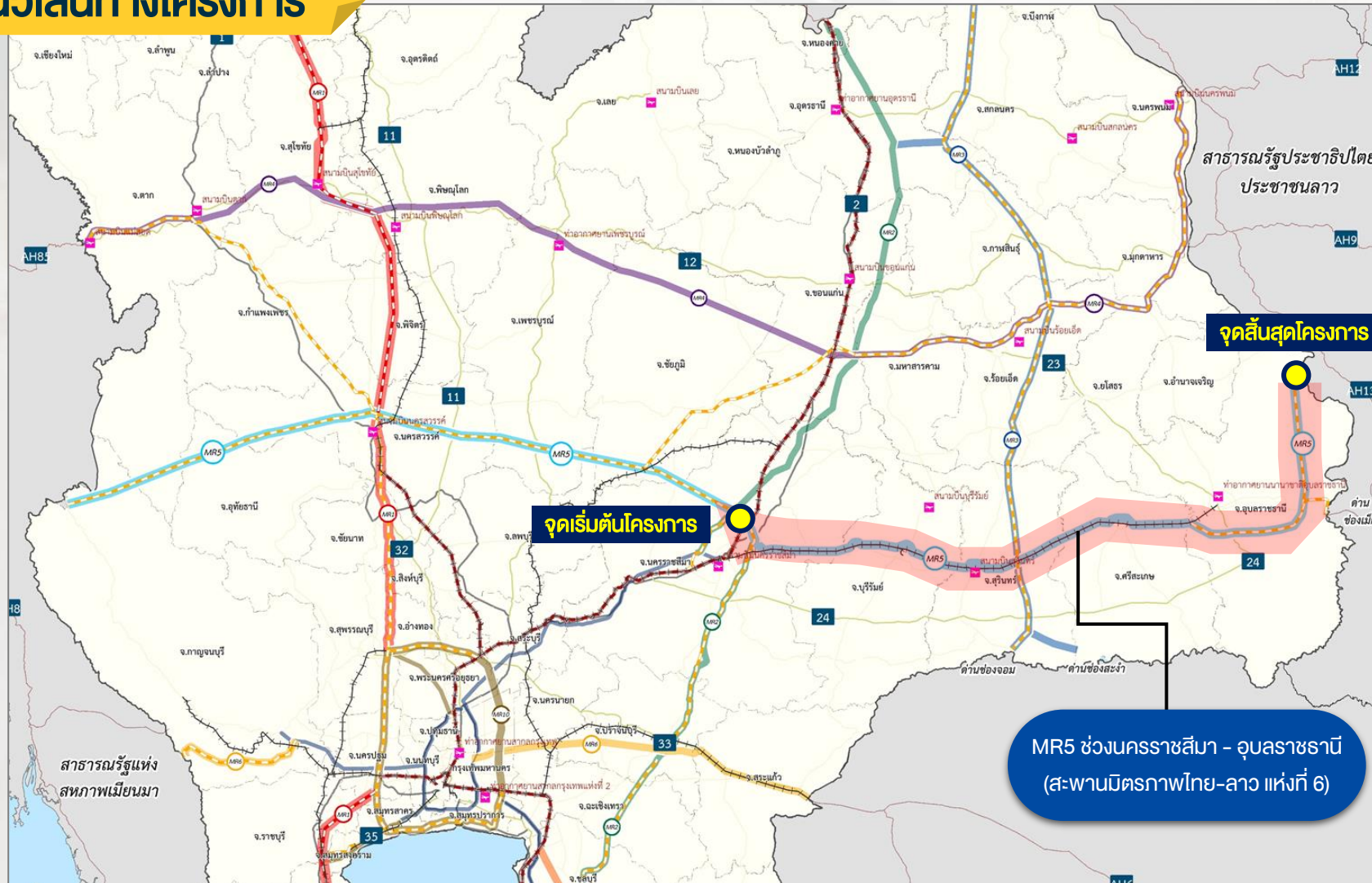
MR4 ช่วงขอนแก่น-มุกดาหาร

พ.ศ.2568	8,900
พ.ศ.2573	14,600
พ.ศ.2583	22,300
พ.ศ.2593	32,100

MR3 ช่วงร้อยเอ็ด-สุรินทร์

พ.ศ.2568	14,000
พ.ศ.2573	17,000
พ.ศ.2583	22,800
พ.ศ.2593	30,500

แนวเส้นทางโครงการ



การออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา

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

ระยะทางมอเตอร์เวย์และระบบราง : 451 กม. (มอเตอร์เวย์เดี่ยว 71 กม.
มอเตอร์เวย์ขนานทางรถไฟสายใหม่ 166 กม. และมอเตอร์เวย์ขนานทาง
รถไฟสายเก่า 214 กม.)

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 23 อำเภอ ได้แก่

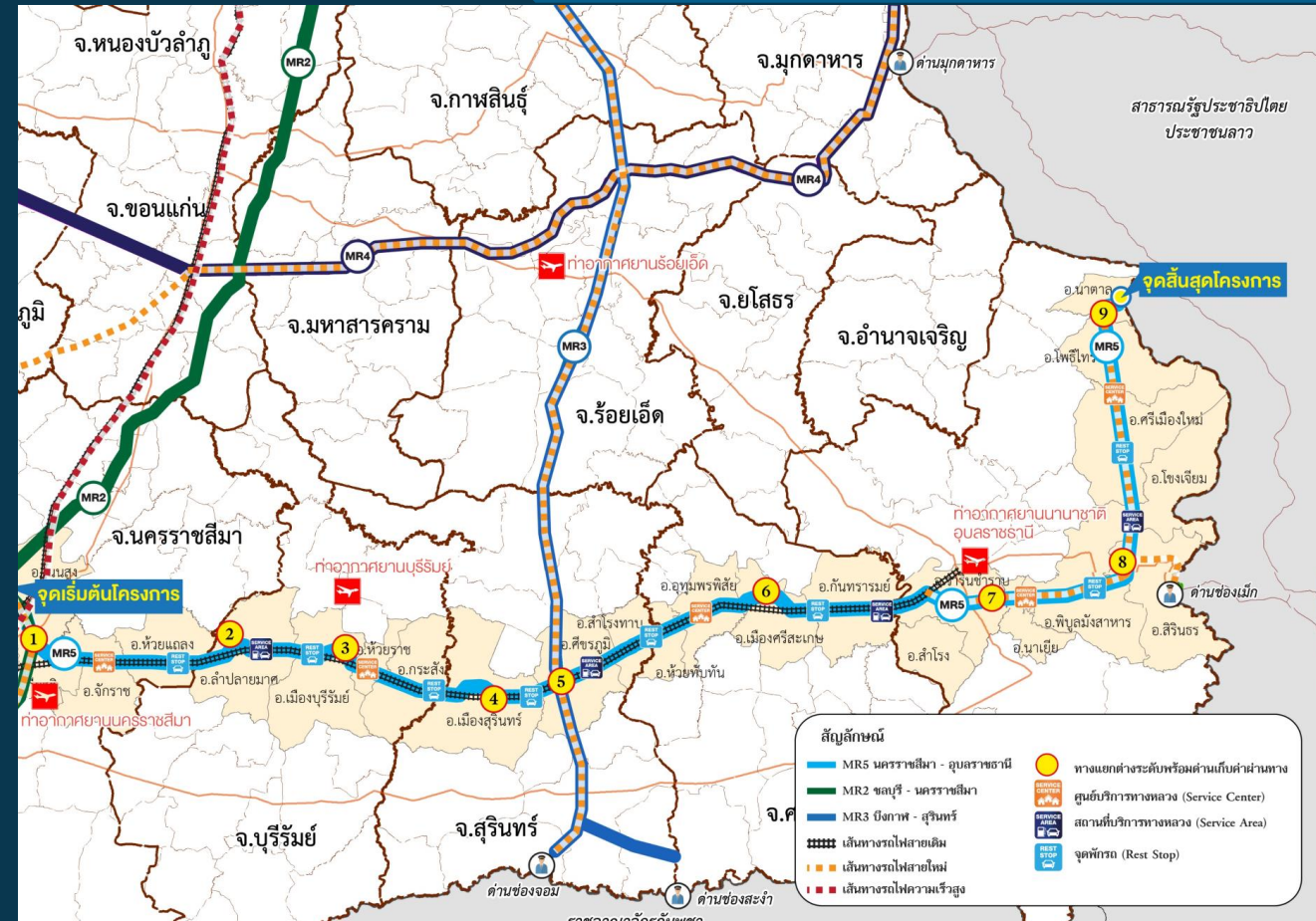
จ.นครราชสีมา : อ.โนนสูง อ.เฉลิมพระเกียรติ อ.จักราช และ อ.ห้วยแถลง

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

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

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

จ.อุบลราชธานี : อ.วารินชำราบ อ.สำโรง อ.นาเยีย อ.พิบูลมังสาหาร
อ.สิรินธร อ.ศรีเมืองใหม่ อ.โพธิ์ไทร และ อ.นาตาล



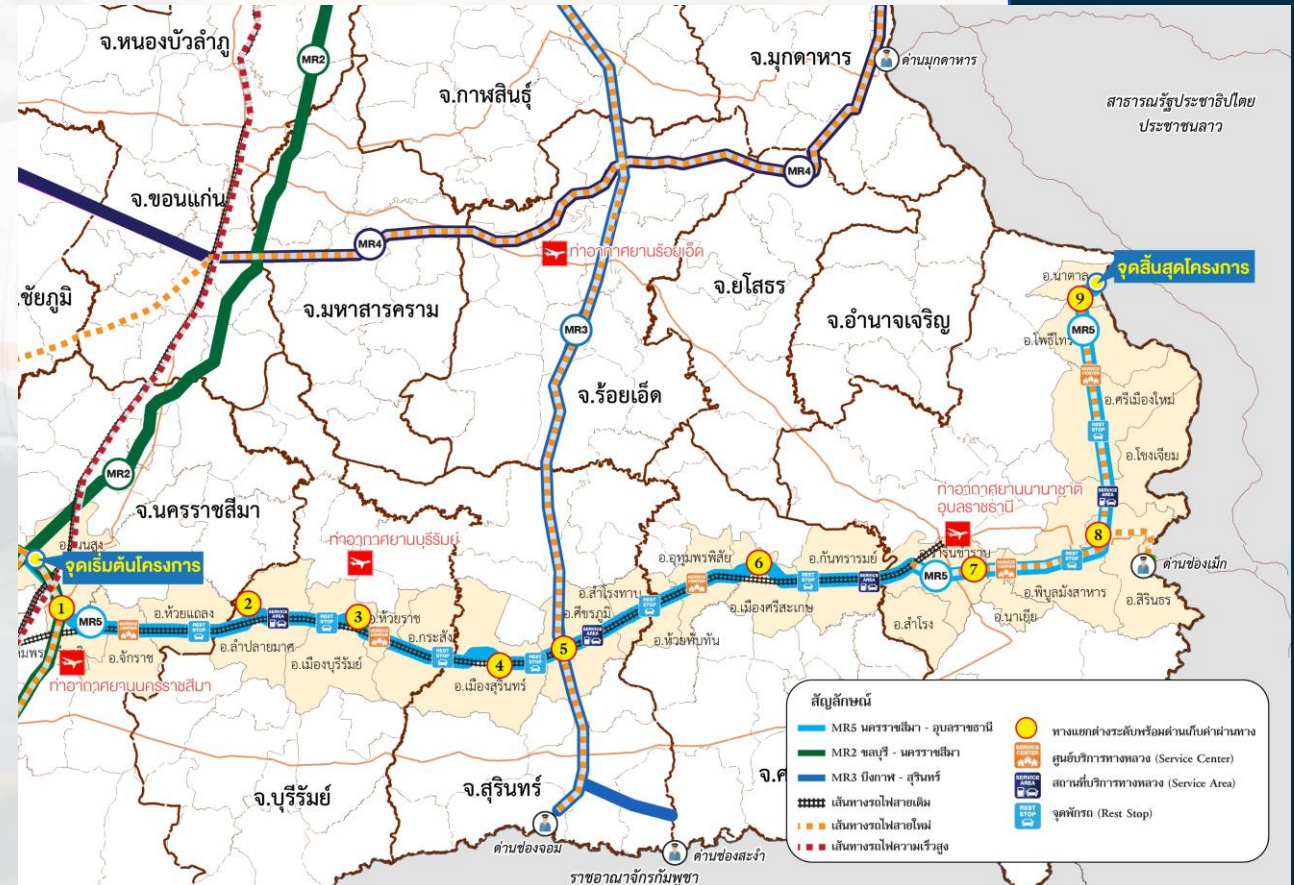
รายละเอียดการออกแบบ

- ด่านเก็บค่าผ่านทาง 9 แห่ง
- ทางแยกต่างระดับ 9 แห่ง
- Service Area 4 แห่ง
- Rest Stop 8 แห่ง
- Service Center 5 แห่ง

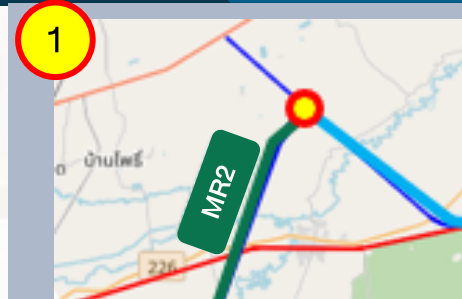
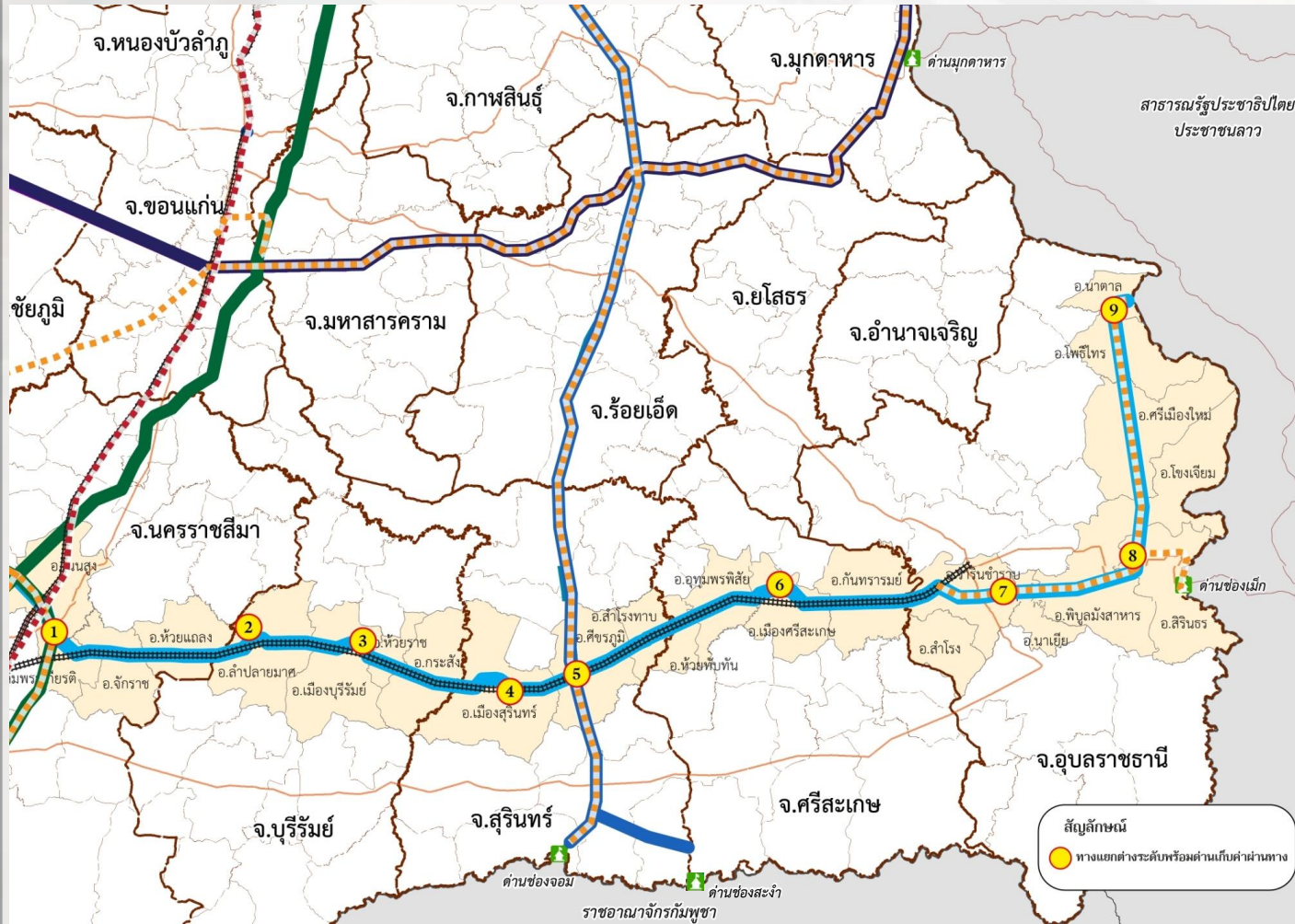
รายละเอียดทางแยกต่างระดับพร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง

ทางแยกต่างระดับพร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง **9 แห่ง** ประกอบด้วย

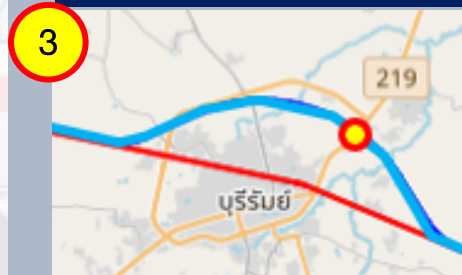
1. ทางแยกต่างระดับโนนสูง :
เชื่อม MR2 ที่ ต.โหนด อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา
2. ทางแยกต่างระดับลำปลายมาศ :
เชื่อมต่อ ทล.2223 ที่ ต.หนองคู อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์
3. ทางแยกต่างระดับบุรีรัมย์ :
เชื่อมต่อ ทล.219 ที่ ต.บ้านยาง อ.เมืองบุรีรัมย์ จ.บุรีรัมย์
4. ทางแยกต่างระดับสุรินทร์ :
เชื่อมต่อ ทล.214 ที่ ต.แกใหญ่ อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์
5. ทางแยกต่างระดับศีขรภูมิ :
เชื่อมต่อ MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์ ที่ ต.นารุ่ง อ.ศีขรภูมิ จ.สุรินทร์
6. ทางแยกต่างระดับศรีสะเกษ :
เชื่อมต่อ ทล.226 ที่ ต.หนองไผ่ อ.เมืองศรีสะเกษ จ.ศรีสะเกษ
7. ทางแยกต่างระดับวารินชำราบ :
เชื่อมต่อ ทล.24 ที่ ต.เมืองศรีโค อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี
8. ทางแยกต่างระดับสิรินธร : เชื่อมต่อ ทล.214 ที่ ต.คันไร่ อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี
9. ทางแยกต่างระดับนาตาล : เชื่อมต่อ ทล.2112 ที่ ต.นาตาล อ.นาตาล จ.อุบลราชธานี



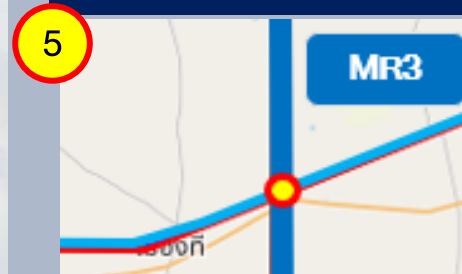
รายละเอียดทางแยกต่างระดับพร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง



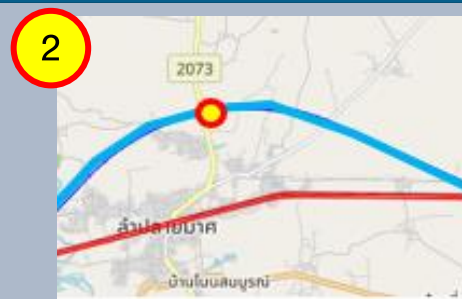
1
ทางแยกต่างระดับโนนสูง
เชื่อมต่อ MR2 นครราชสีมา-ชลบุรี ที่
ต.โตนด อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา



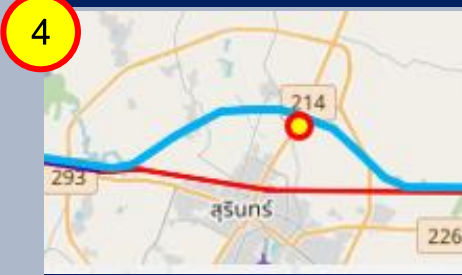
3
ทางแยกต่างระดับบุรีรัมย์
เชื่อมต่อ ทล.219 ที่ ต.บ้านยาง
อ.เมืองบุรีรัมย์ จ.บุรีรัมย์



5
ทางแยกต่างระดับสิงห์ภูมิ
เชื่อมต่อ MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์
ที่ ต.นาสูง อ.สิงห์ภูมิ จ.สุรินทร์



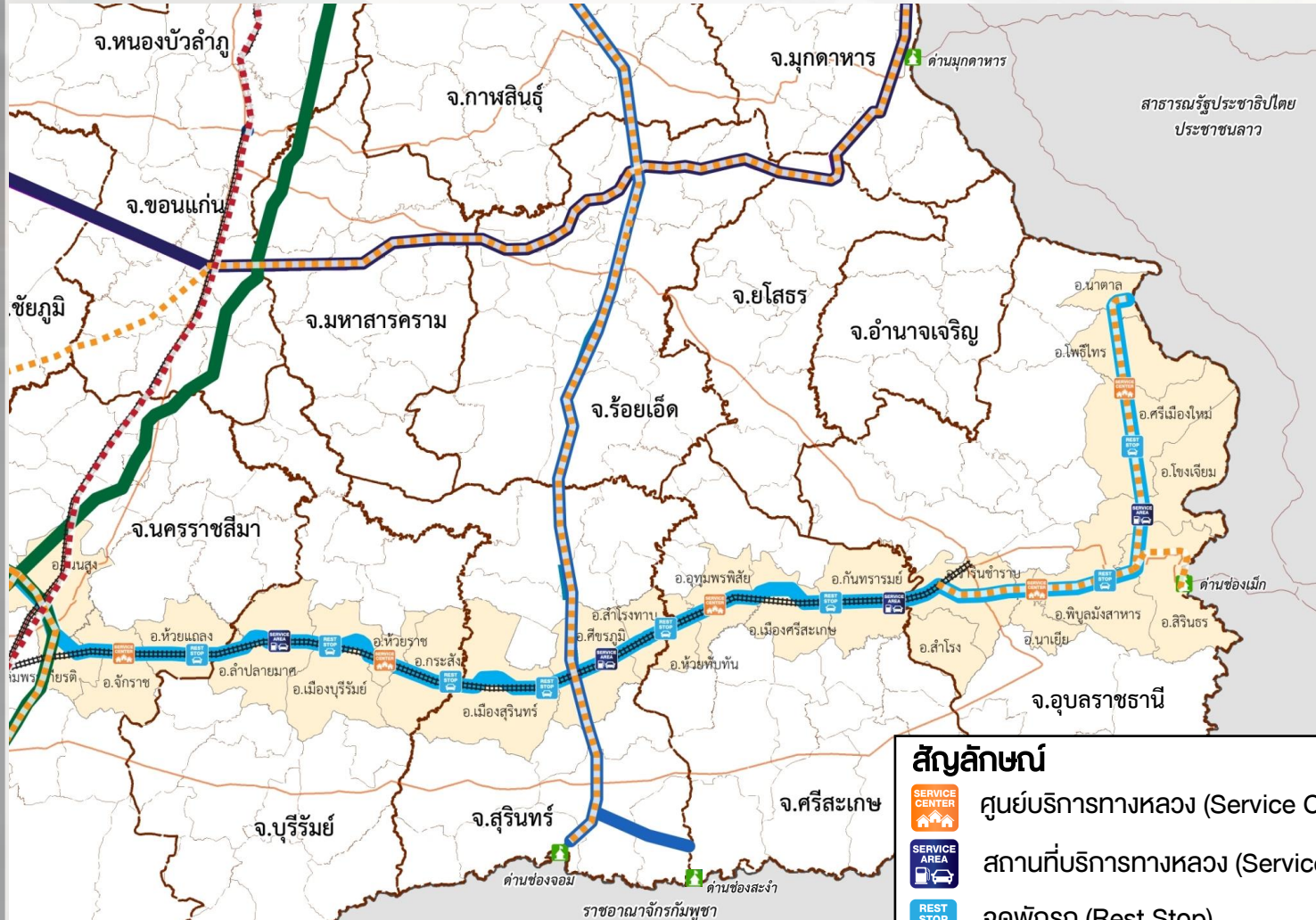
2
ทางแยกต่างระดับลำปลายมาศ
เชื่อมต่อ ทล.2073 ที่ ต.หนองคู
อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์



4
ทางแยกต่างระดับสุรินทร์
เชื่อมต่อ ทล.214 ที่ ต.เทวใหญ่
อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์

รายละเอียดที่พักริมทาง

ที่พักริมทาง (Rest Area) รวมทั้งหมดประกอบด้วย



สัญลักษณ์

-  ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
-  สถานีบริการทางหลวง (Service Area)
-  จุดพักรถ (Rest Stop)

1. ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 5 แห่ง

- 1.1 ศูนย์บริการทางหลวง แห่งที่ 1 (อ.จักราช จ.นครราชสีมา)
- 1.2 ศูนย์บริการทางหลวง แห่งที่ 2 (อ.กระสัง จ.บุรีรัมย์)
- 1.3 ศูนย์บริการทางหลวง แห่งที่ 3 (อ.อุทุมพรพิสัย จ.ศรีสะเกษ)
- 1.4 ศูนย์บริการทางหลวง แห่งที่ 4 (อ.นาเยี่ย จ.อุบลราชธานี)
- 1.5 ศูนย์บริการทางหลวง แห่งที่ 5 (อ.ศรีเมืองใหม่ จ.อุบลราชธานี)

2. สถานีบริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 4 แห่ง

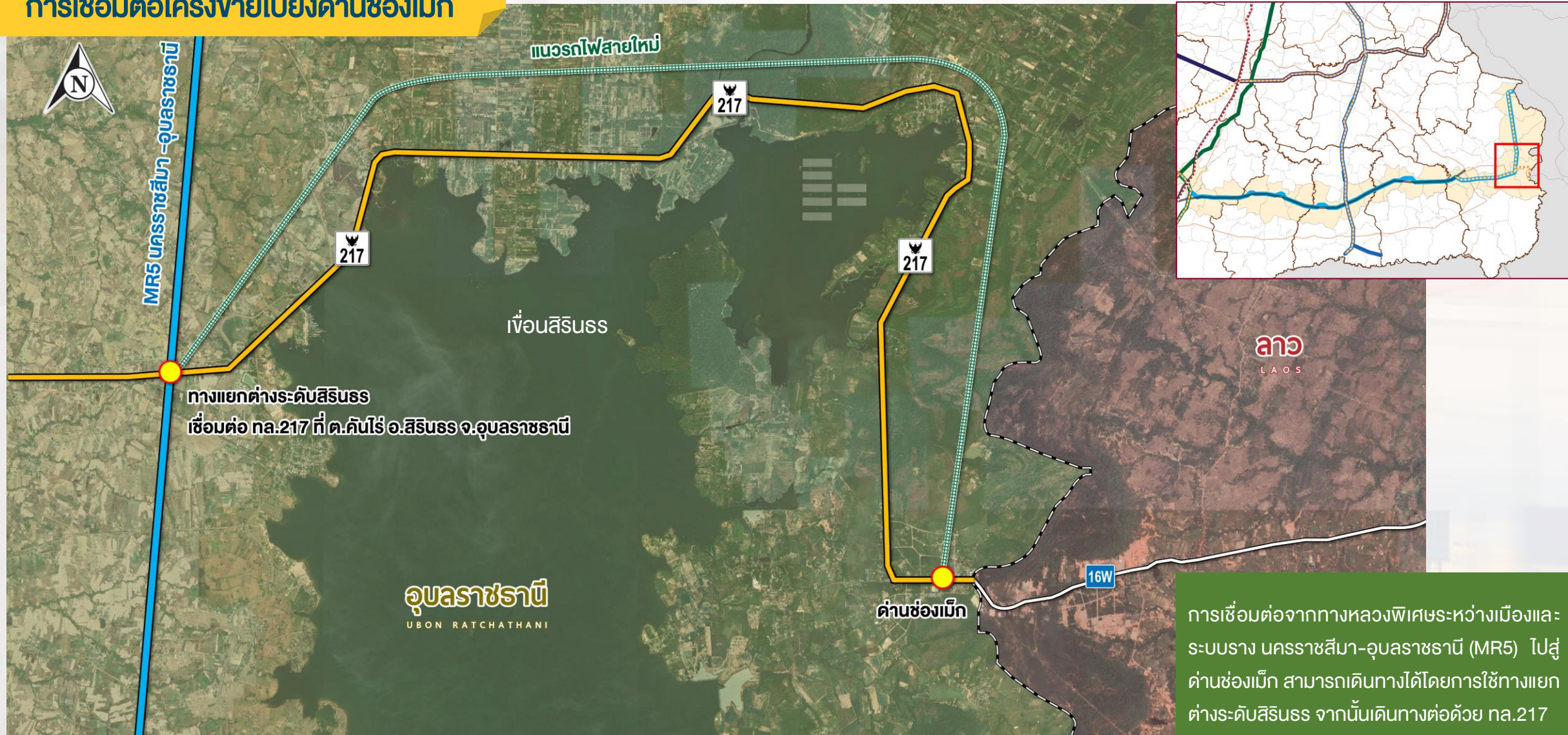
- 2.1 สถานีบริการทางหลวง แห่งที่ 1 (อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์)
- 2.2 สถานีบริการทางหลวง แห่งที่ 2 (อ.ศรีณรงค์ จ.สุรินทร์)
- 2.3 สถานีบริการทางหลวง แห่งที่ 3 (อ.กันทรารมย์ จ.ศรีสะเกษ)
- 2.4 สถานีบริการทางหลวง แห่งที่ 4 (อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี)

3. จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 8 แห่ง

- 3.1 จุดพักรถ แห่งที่ 1 (อ.ห้วยแถลง จ.นครราชสีมา)
- 3.2 จุดพักรถ แห่งที่ 2 (อ.เมืองบุรีรัมย์ จ.บุรีรัมย์)
- 3.3 จุดพักรถ แห่งที่ 3 (อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์)
- 3.4 จุดพักรถ แห่งที่ 4 (อ.ลำไทร จ.สุรินทร์)
- 3.5 จุดพักรถ แห่งที่ 5 (อ.เมืองศรีสะเกษ จ.ศรีสะเกษ)
- 3.6 จุดพักรถ แห่งที่ 6 (อ.ลำไทร จ.อุบลราชธานี)
- 3.7 จุดพักรถ แห่งที่ 7 (อ.พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี)
- 3.8 จุดพักรถ แห่งที่ 8 (อ.ศรีเมืองใหม่ จ.อุบลราชธานี)

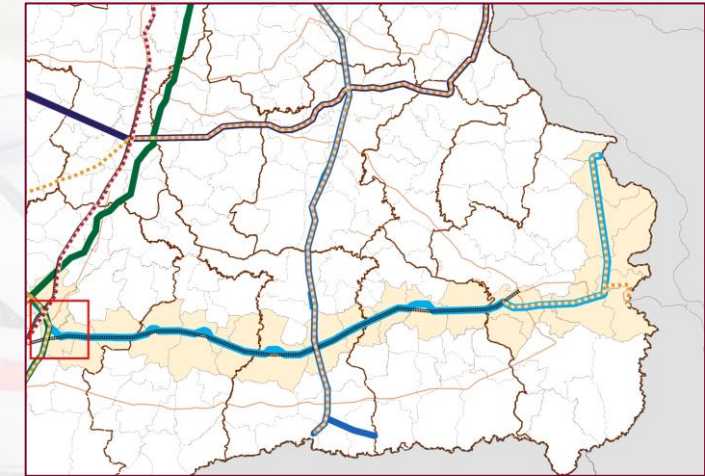
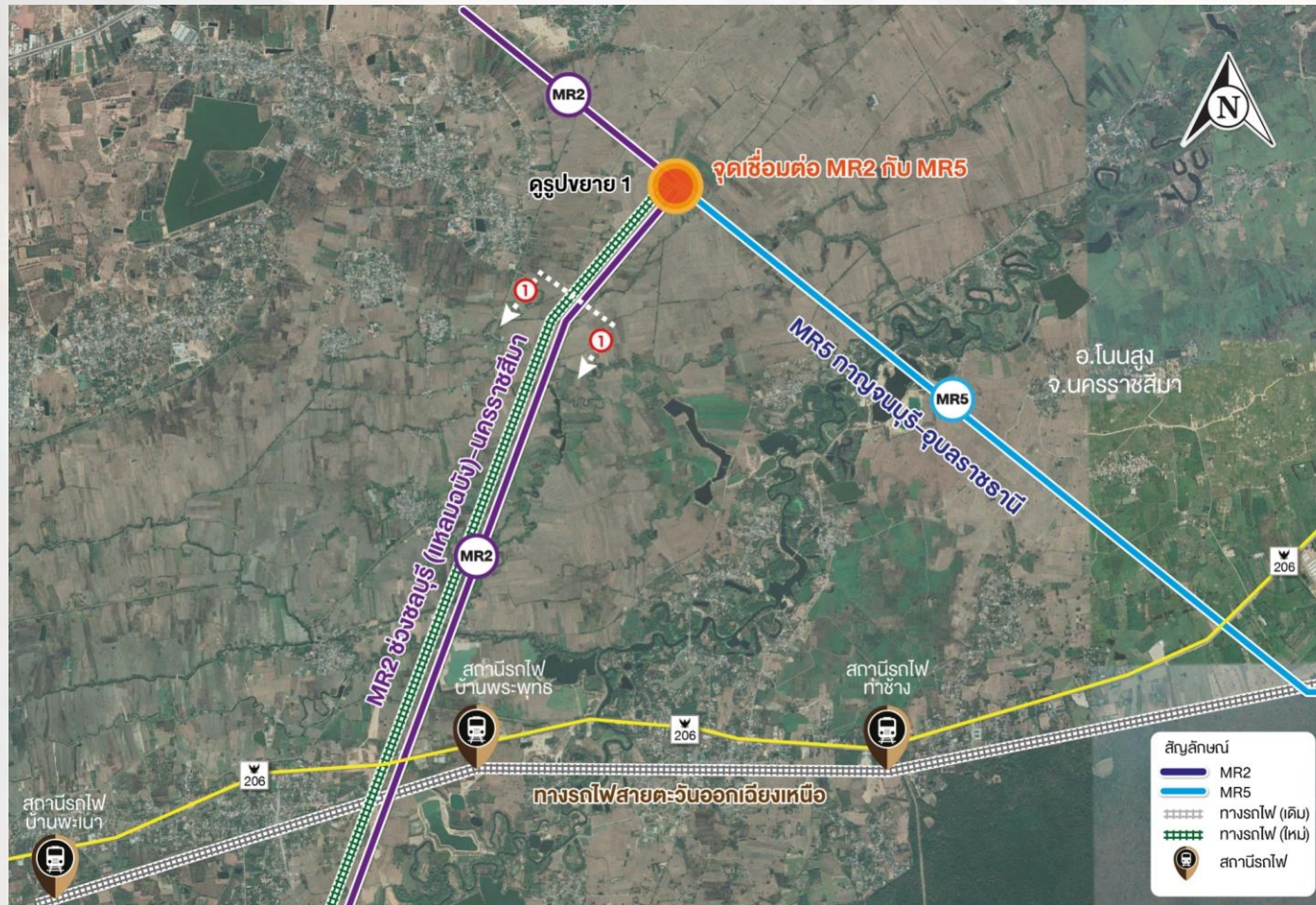
การเชื่อมต่อกับจุดสำคัญ

การเชื่อมต่อโครงข่ายไปยังด่านช่องเม็ก



รายละเอียดบริเวณจุดเชื่อมต่อกับ MR2

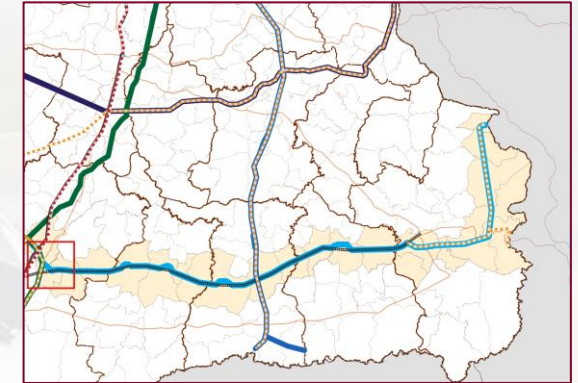
บริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา
กับ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง MR5 กาญจนบุรี-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)



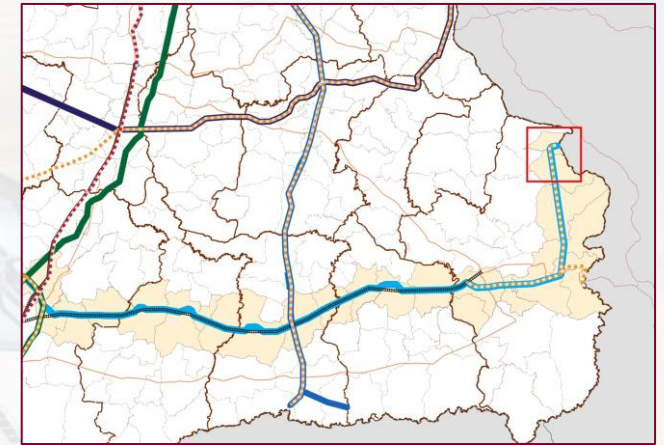
แปลนซ้อนภาพถ่ายทางอากาศบริเวณจุดเริ่มต้น



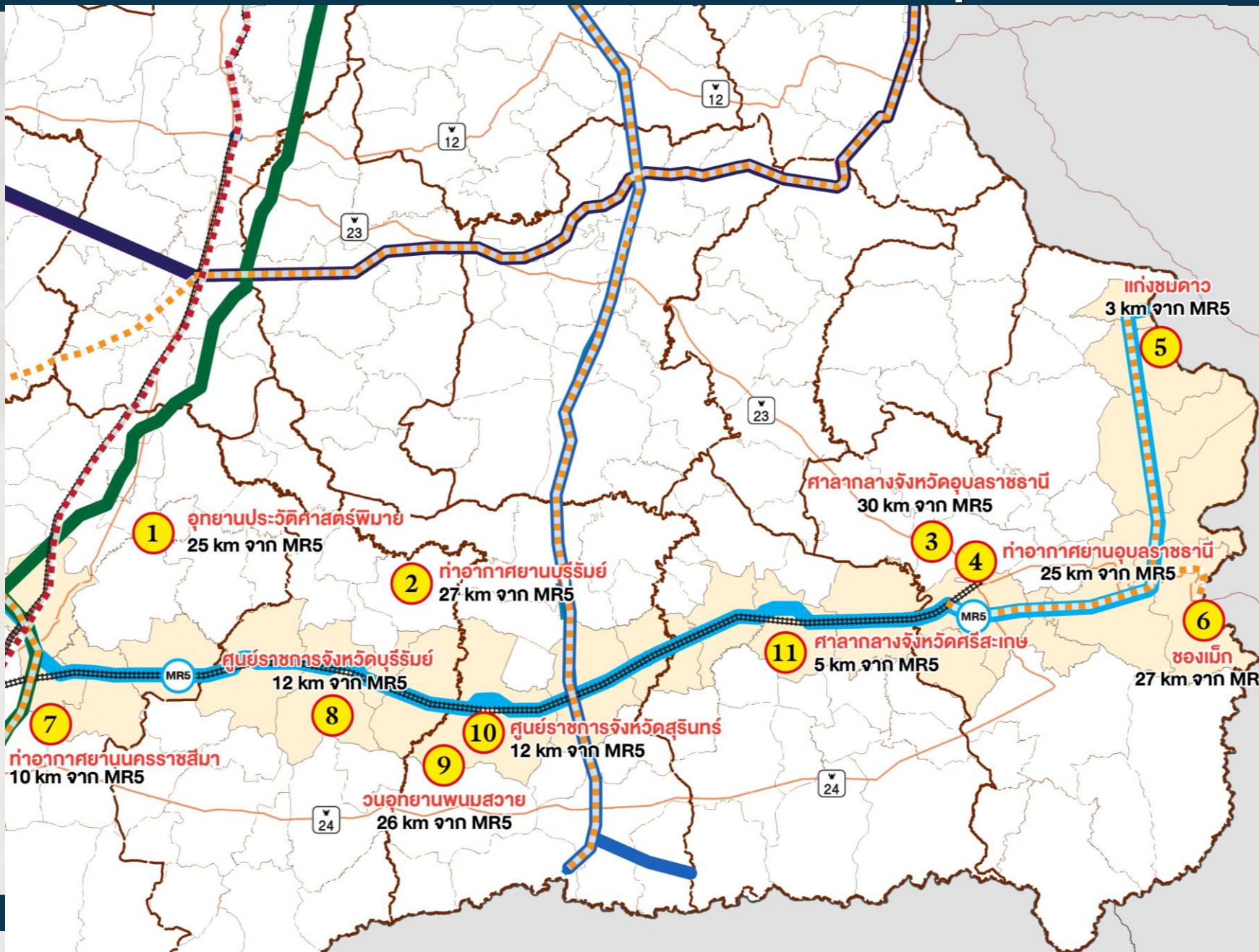
รายละเอียดบริเวณจุดเชื่อมต่อกับ MR2



รายละเอียดบริเวณจุดเชื่อมต่อกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6



สถานที่สำคัญใกล้เส้นทาง MR5 นครราชสีมา-อุบลราชธานี



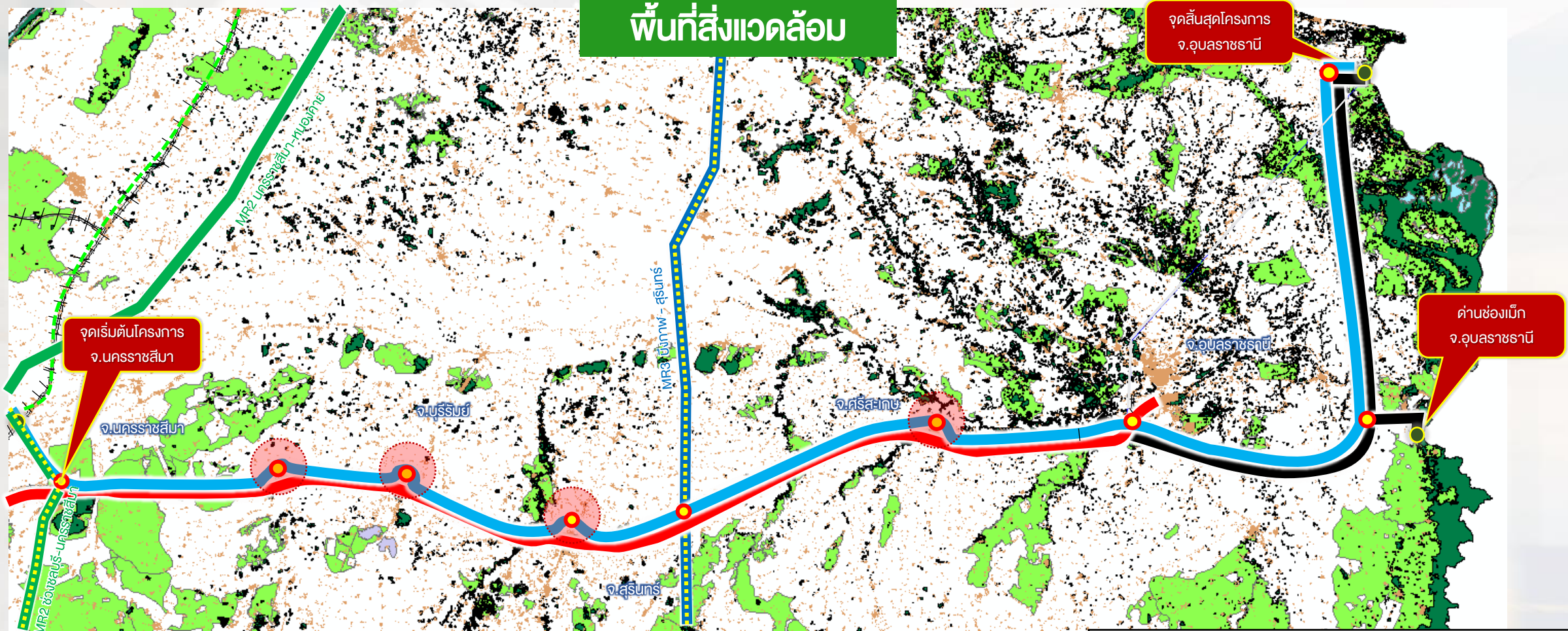
พื้นที่อ่อนไหวที่แนวเส้นทางผ่าน

เส้นทาง MR 5 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)
ช่วงนครราชสีมา - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)



พื้นที่สิ่งแวดล้อม



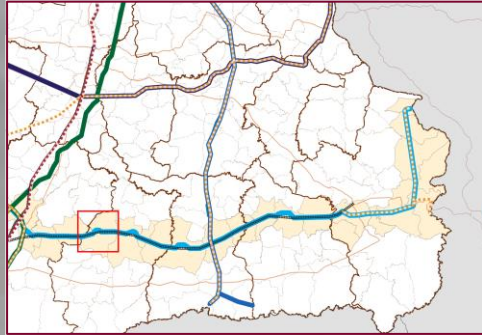
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง ช่วง
นครราชสีมา-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว
แห่งที่ 6) ผ่านพื้นที่อ่อนไหวต่าง ๆ ดังต่อไปนี้
พื้นที่ป่าสงวน
พื้นที่เมือง
พื้นที่อุทยานแห่งชาติ

สัญลักษณ์

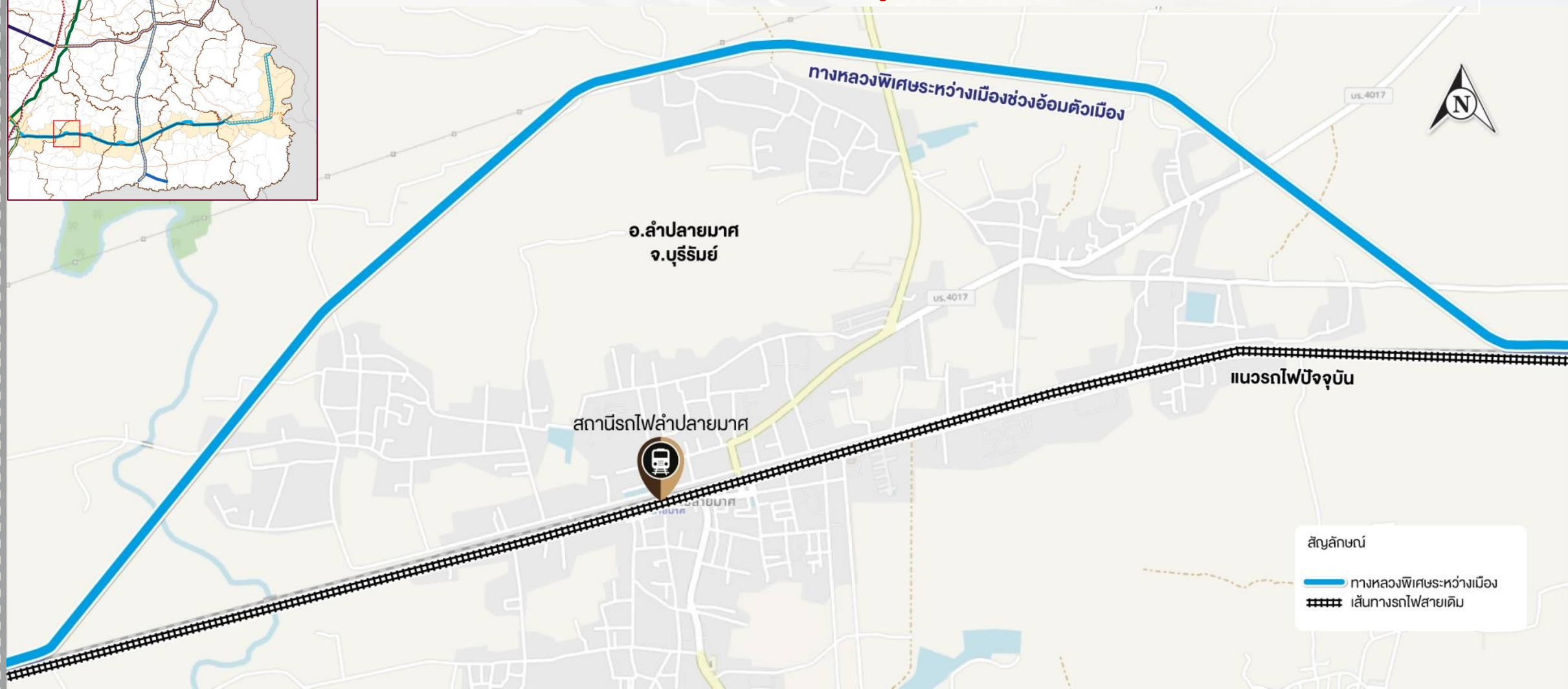
- | | | | |
|--|------------------------------|--|--|
| | เส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | | ทางแยกต่างระดับพร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง |
| | เส้นทางทางรถไฟสายเดิม | | แนวเส้นทางทางช่วงเลี้ยวเมือง |
| | เส้นทางทางรถไฟสายใหม่ | | |

	พื้นที่ป่าสงวน		พื้นที่ชุ่มน้ำ
	พื้นที่เมือง		พื้นที่อุทยานแห่งชาติ
	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1		

ตัวอย่างทางเลี้ยวเมืองบริเวณ อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์

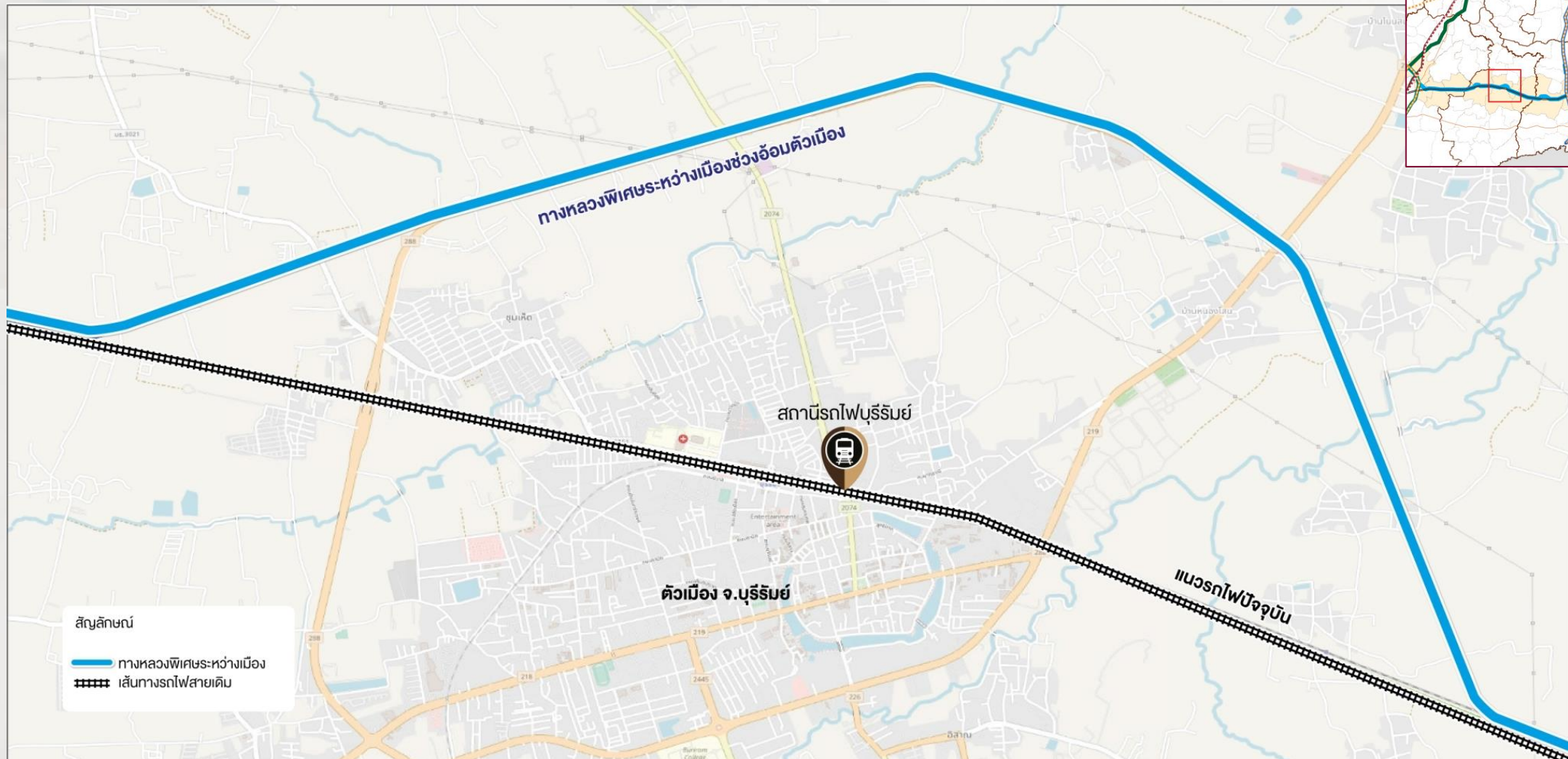


- ระยะทาง 9 กิโลเมตร
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบ 22 หลัง



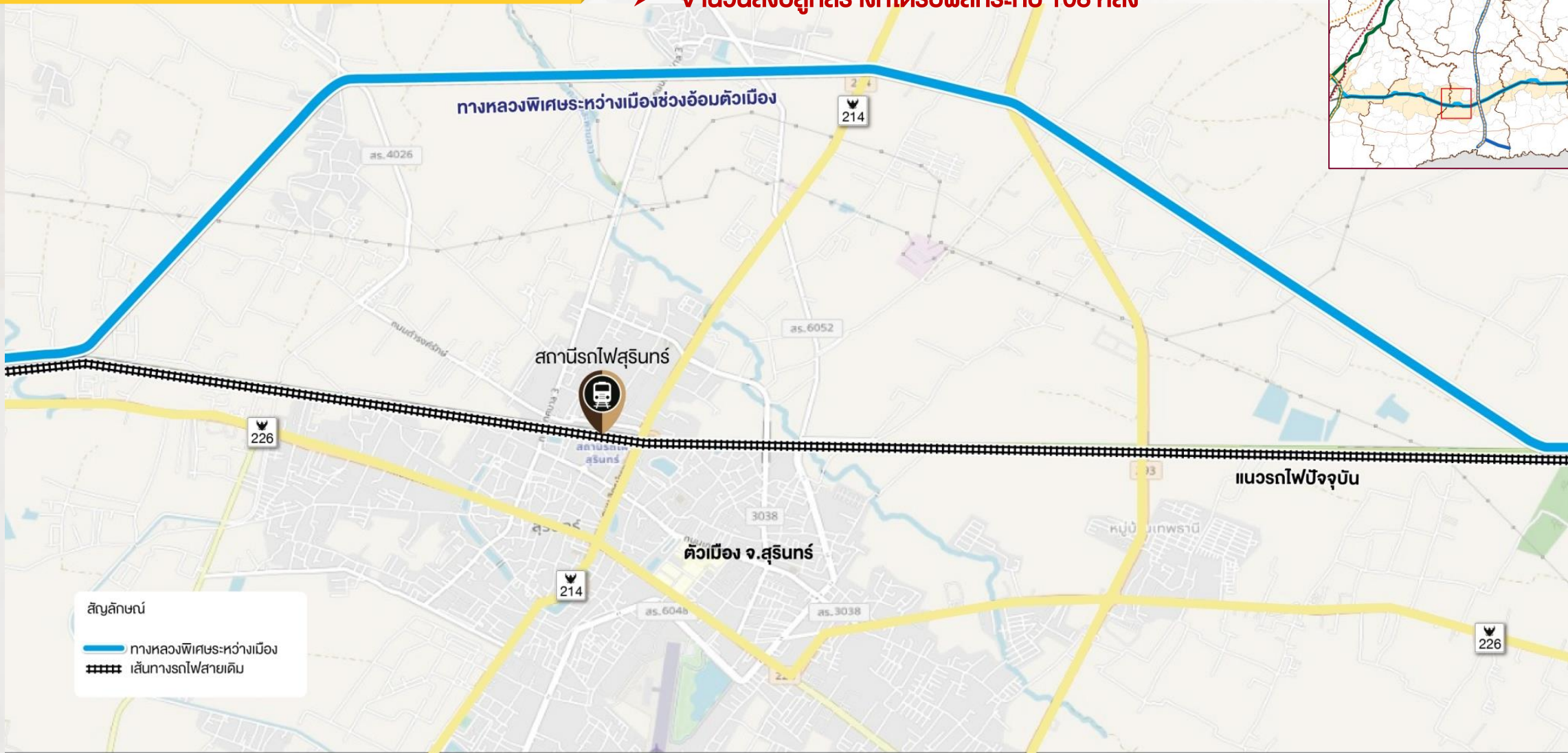
ตัวอย่างทางเลี้ยวเมืองบริเวณตัวเมือง จ.บุรีรัมย์

- ระยะทาง 12.5 กิโลเมตร
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบ 80 หลัง

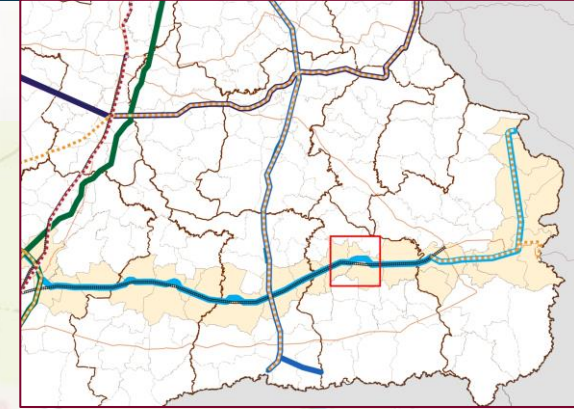


ตัวอย่างทางเลี่ยงเมืองบริเวณตัวเมือง จ.สุรินทร์

- ระยะทาง 13.7 กิโลเมตร
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบ 108 หลัง

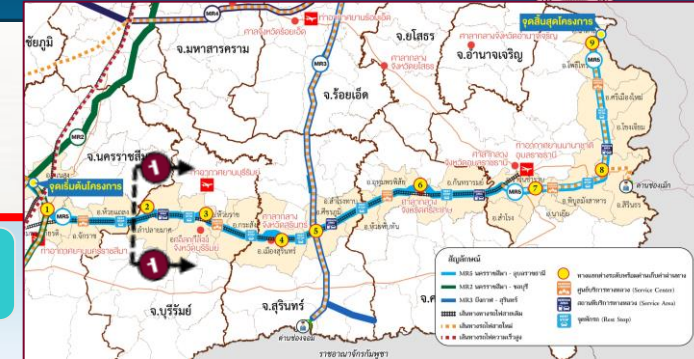


- ระยะทาง 17.6 กิโลเมตร
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบ 45 หลัง



รูปตัดทั่วไปในแต่ละช่วงของแนวเส้นทาง

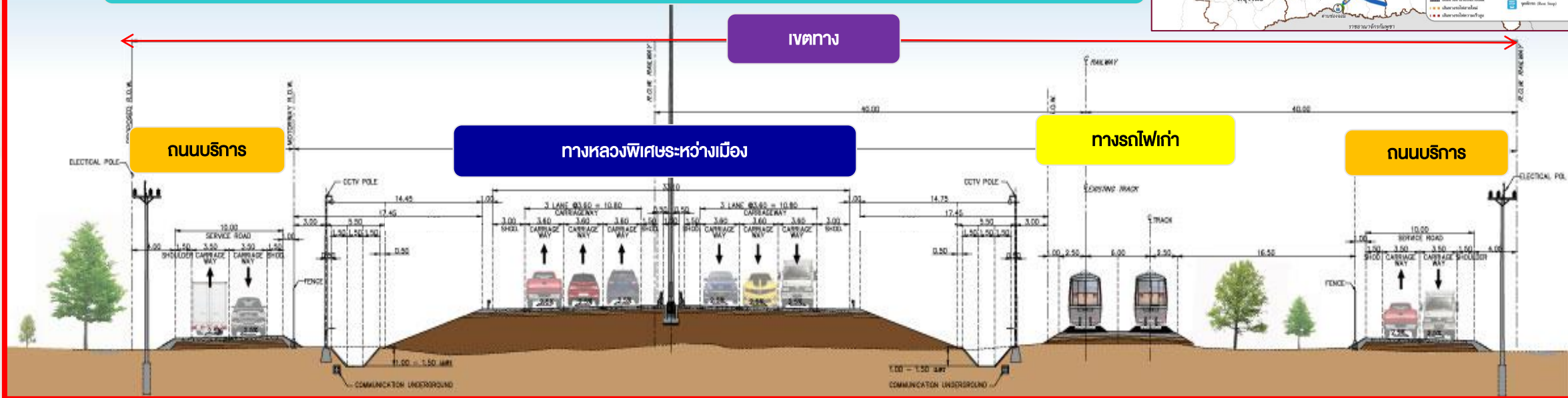
รูปตัดแนวเส้นทาง



1

รูปตัดช่วงทั่วไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นานกับ ทางรถไฟเก่า

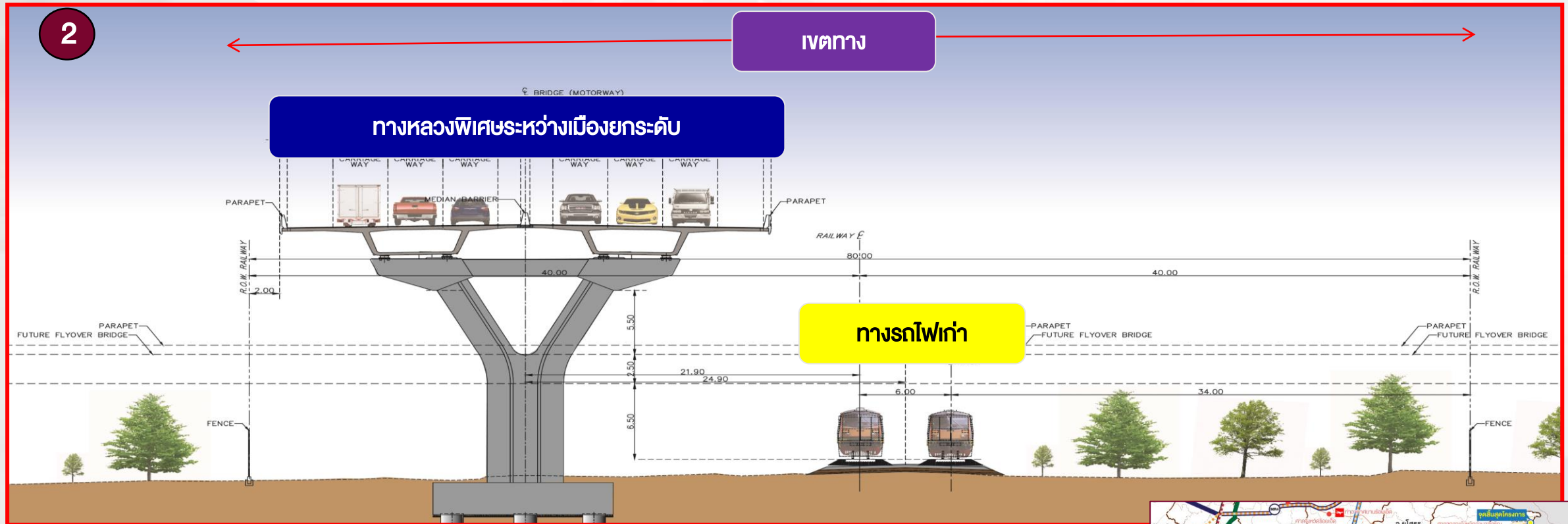
เขตทาง



ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนานกับทางรถไฟปัจจุบัน

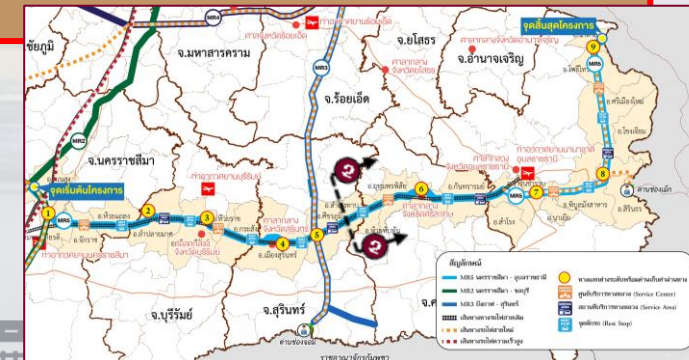
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 ม. พร้อมถนนบริการด้านซ้ายและขวาของแนว ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 2 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.50 ม.
- ทางรถไฟขนาด 2 ราง (ทางรถไฟหลัก)

รูปตัดแนวเส้นทาง



ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับในแนวทางการรถไฟปัจจุบัน (ช่วงสถานี)

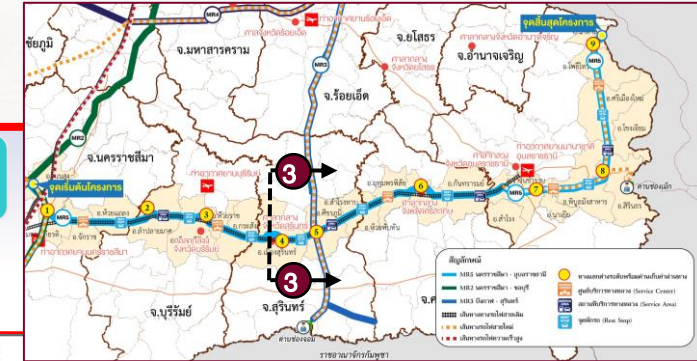
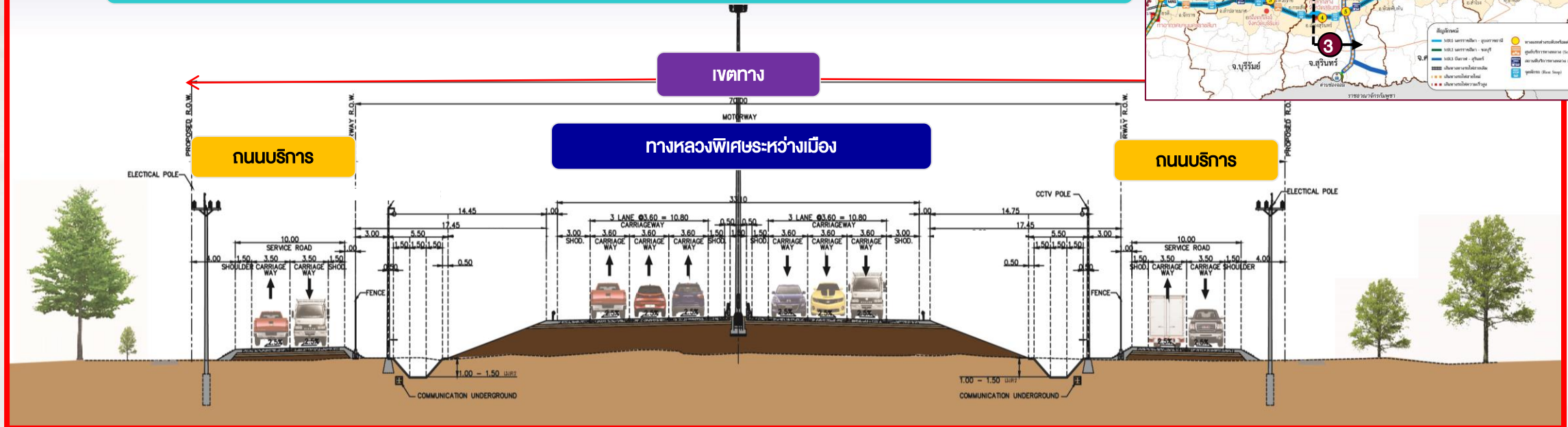
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 ม.
- ทางรถไฟขนาด 2 ราง (ทางรถไฟหลัก)



รูปตัดแนวเส้นทาง

3

รูปตัดช่วงทั่วไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงเริ่มต้นโครงการ และช่วงอ้อมเมือง



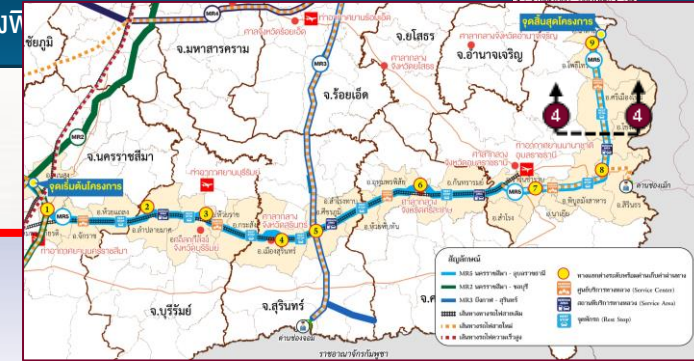
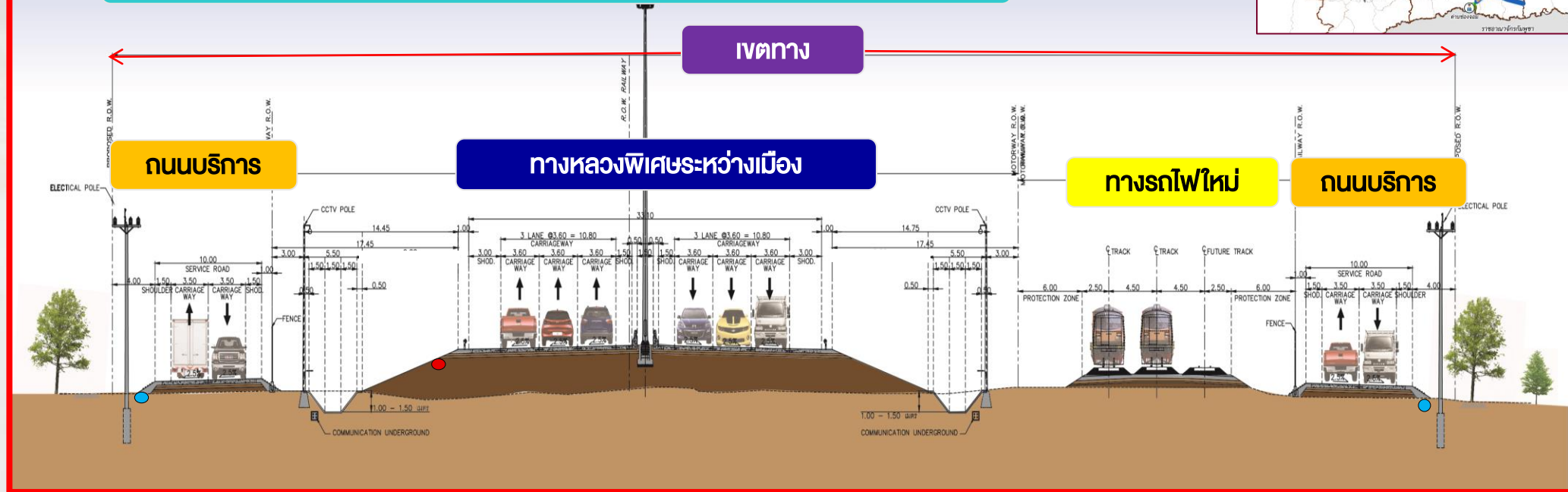
ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเดี่ยว

- **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง** ขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 ม. พร้อมถนนบริการด้านซ้ายและขวาของ
แนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 2 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.50 ม.

รูปตัดแนวเส้นทาง

4

รูปตัดช่วงทั่วไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟใหม่

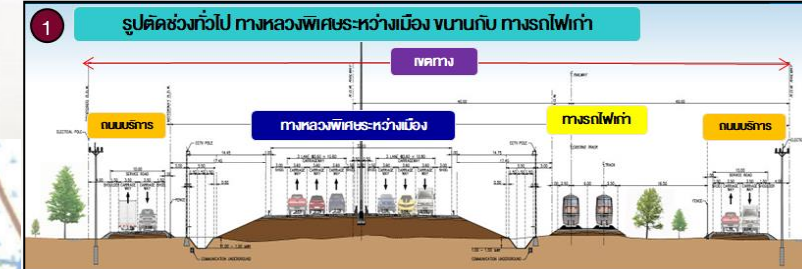
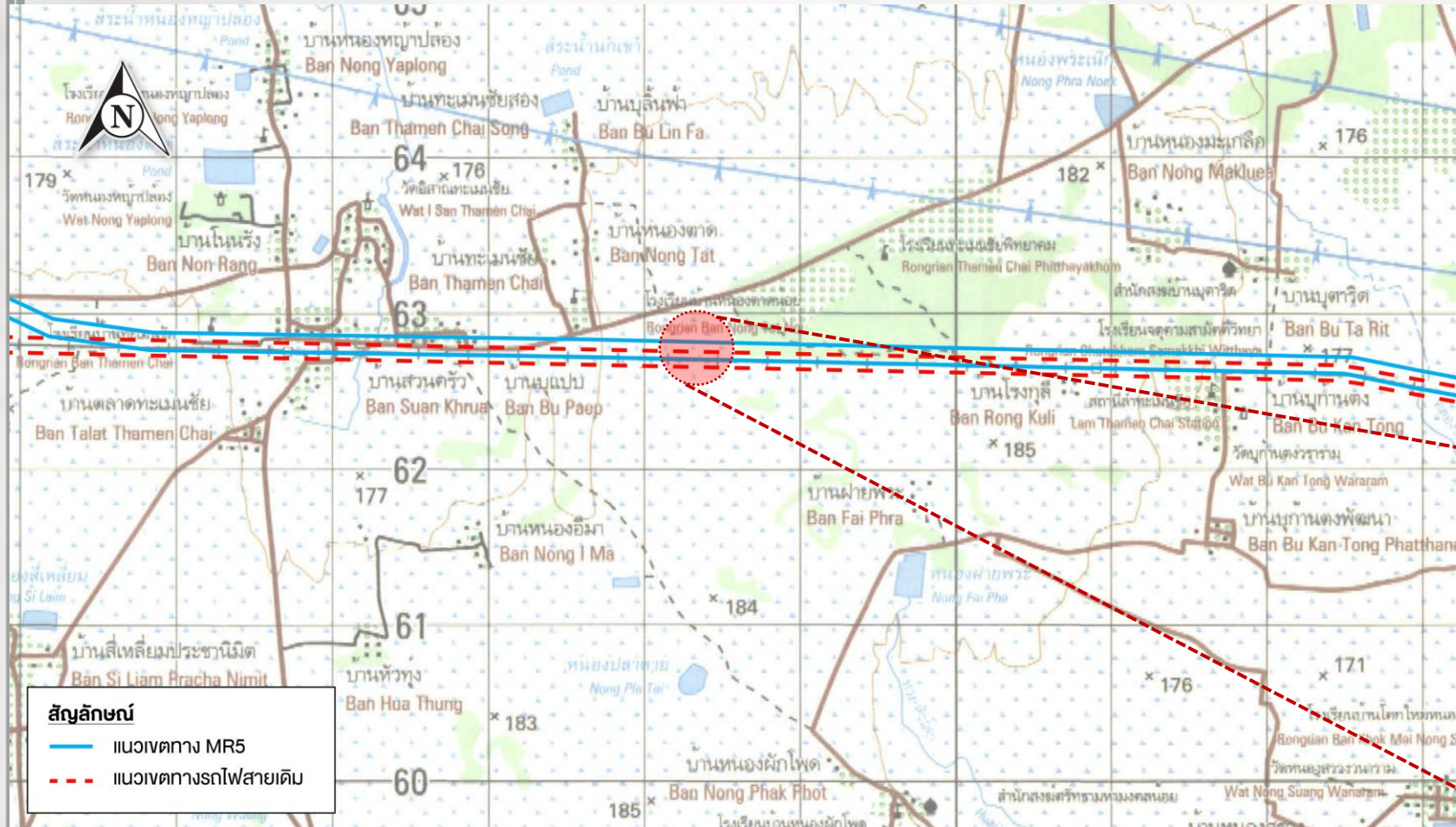


ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางรถไฟสายใหม่

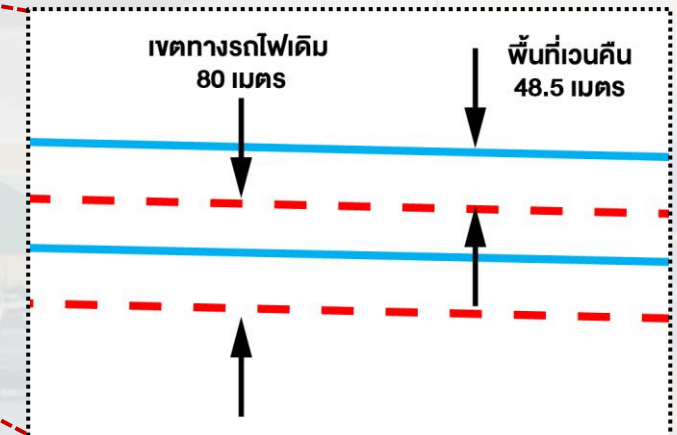
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 ม. พร้อมถนนบริการด้านซ้ายและขวาของแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 2 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.50 ม.
- ทางรถไฟ ขนาด 2 ราง (ทางรถไฟหลัก) พร้อม Siding Track 1 ราง

การเวนคืนที่ดิน

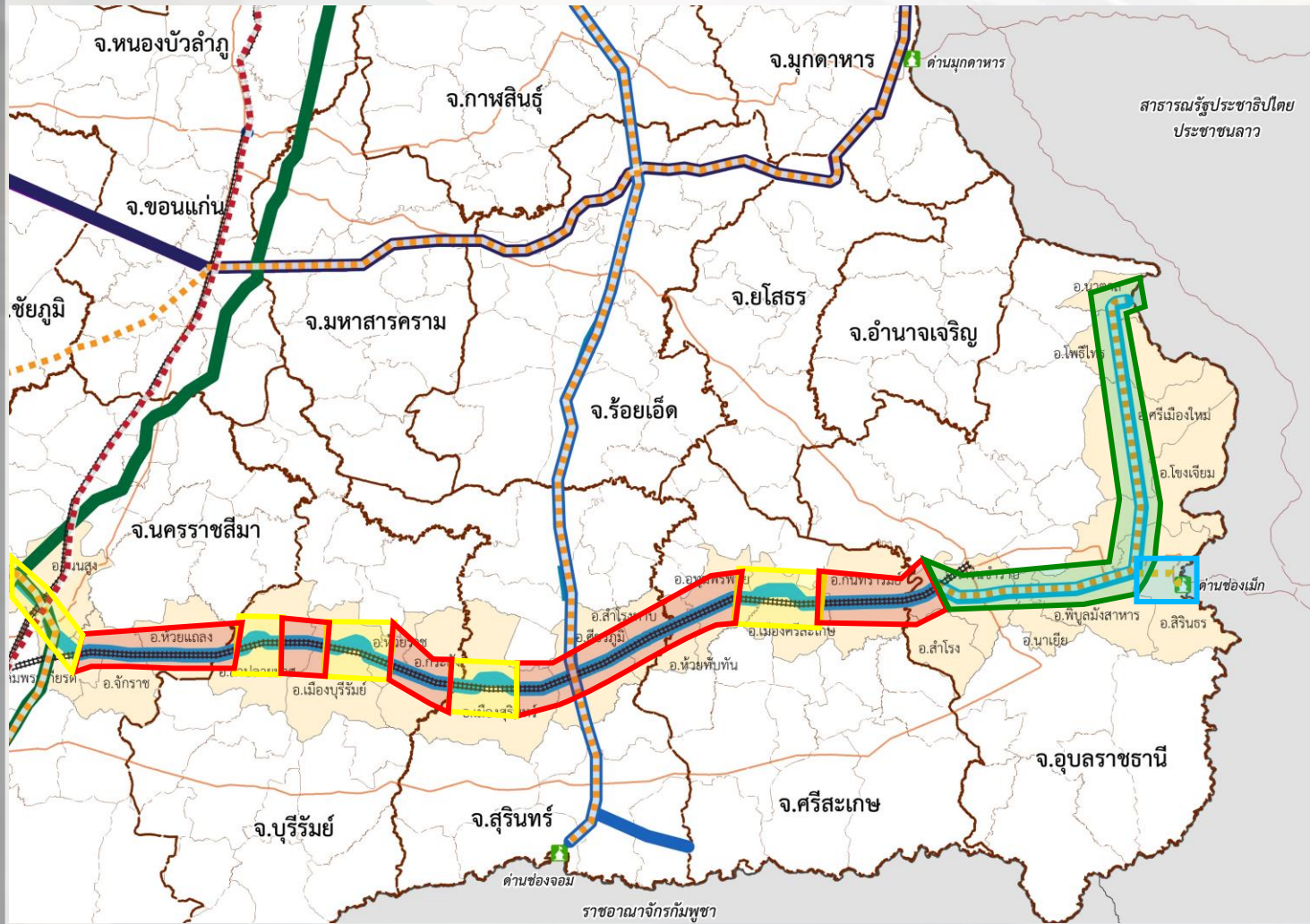
ตัวอย่างแนวเส้นทางของมอเตอร์เวย์และระบบรางกับแนวเส้นทางของรถไฟเดิม



ช่วงที่มอเตอร์เวย์และระบบราง ใช้รูปตัดทั่วไปที่ 1 จะต้องมี
เวนคืนเส้นทาง 48.5 เมตร เป็นระยะทาง 200 กม. รวมเป็นพื้นที่
ประมาณ 9.7 ตร.กม.



การเวนคืนพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง



ช่วงที่ใช้รูปตัดทั่วไป 1 เป็นช่วงที่มอเตอร์เวย์ขนานกับทางรถไฟสายเดิม ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนเขตทาง 48.5 เมตร เป็นระยะทาง 214 กม. รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 9.7 ตร.กม.

ช่วงที่ใช้รูปตัดทั่วไป 2 เป็นช่วงที่มอเตอร์เวย์ขนานกับทางรถไฟสายเดิม (ช่วงสถานี) ซึ่งจะไม่มีการเวนคืนเขตทางเพิ่มเติม

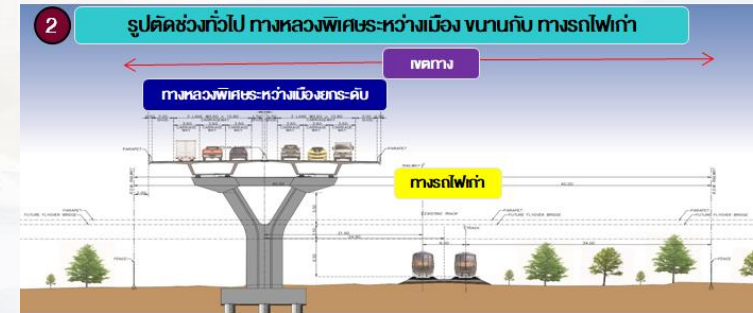
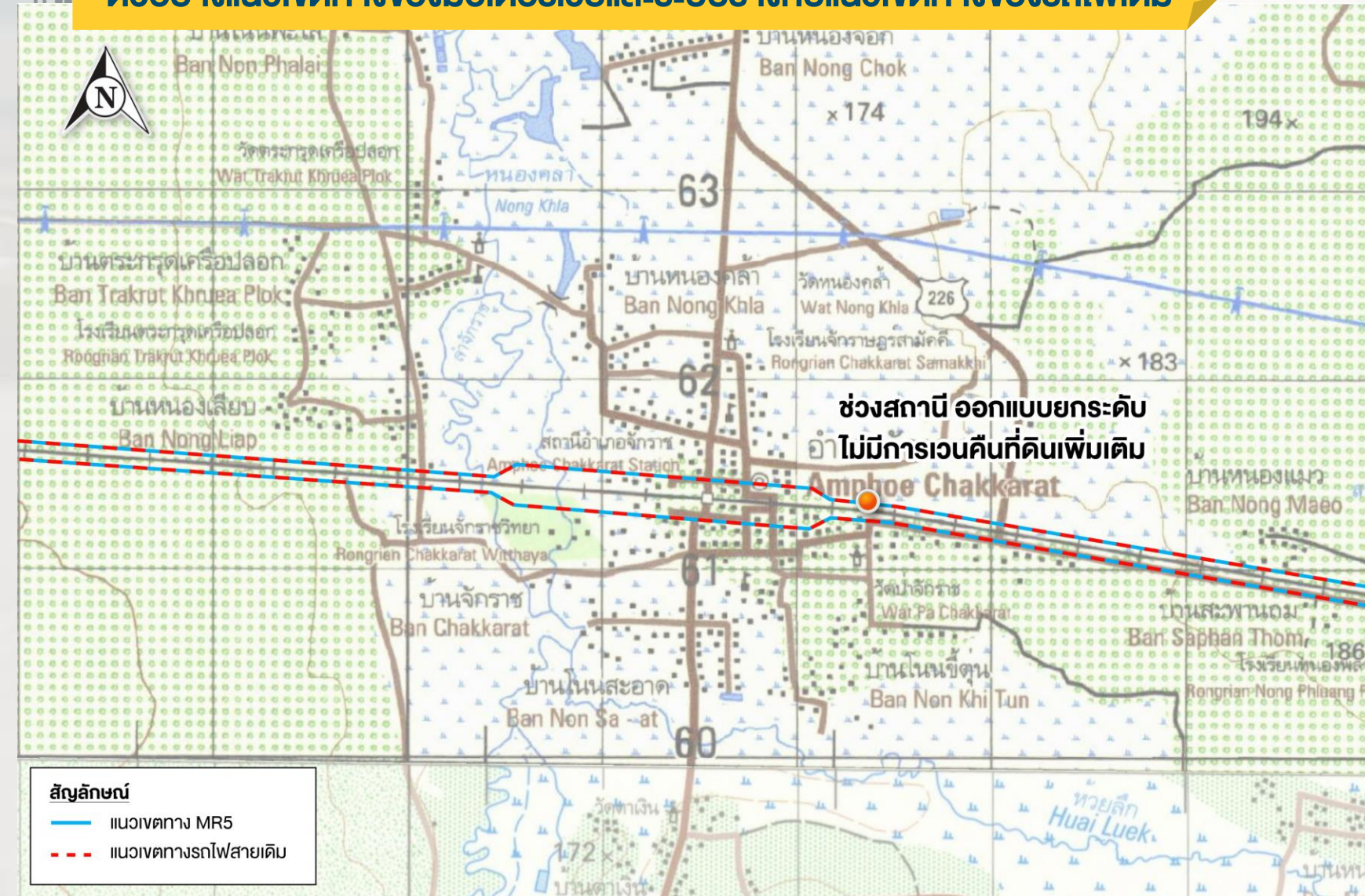
ช่วงที่ใช้รูปตัดทั่วไป 3 เป็นช่วงที่เริ่มต้นโครงการ และช่วงอ้อมเมือง ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนเขตทาง 100 เมตร เป็นระยะทาง 71 กม. รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 7.1 ตร.กม.

ช่วงที่ใช้รูปตัดทั่วไป 4 เป็นช่วงท้ายโครงการ ที่แนวเส้นทางมีการเบี่ยงจากแนวมอเตอร์เวย์ เพื่อมุ่งหน้าไปด่านช่องเม็ก และสิ้นสุดโครงการที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนเขตทาง 126 เมตร เป็นระยะทาง 166 กม. รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 21 ตร.กม.

ช่วงรถไฟสายใหม่ เป็นช่วงที่รถไฟสายใหม่เบี่ยงแนวออกจากมอเตอร์เวย์เพื่อไปเชื่อมต่อด่านช่องเม็ก ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนเขตทาง 40 เมตร เป็นระยะทาง 28 กม. รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 1.12 ตร.กม.

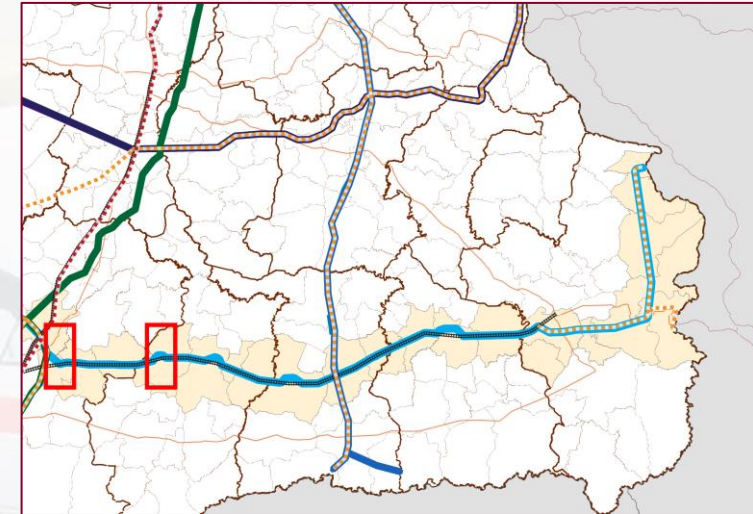
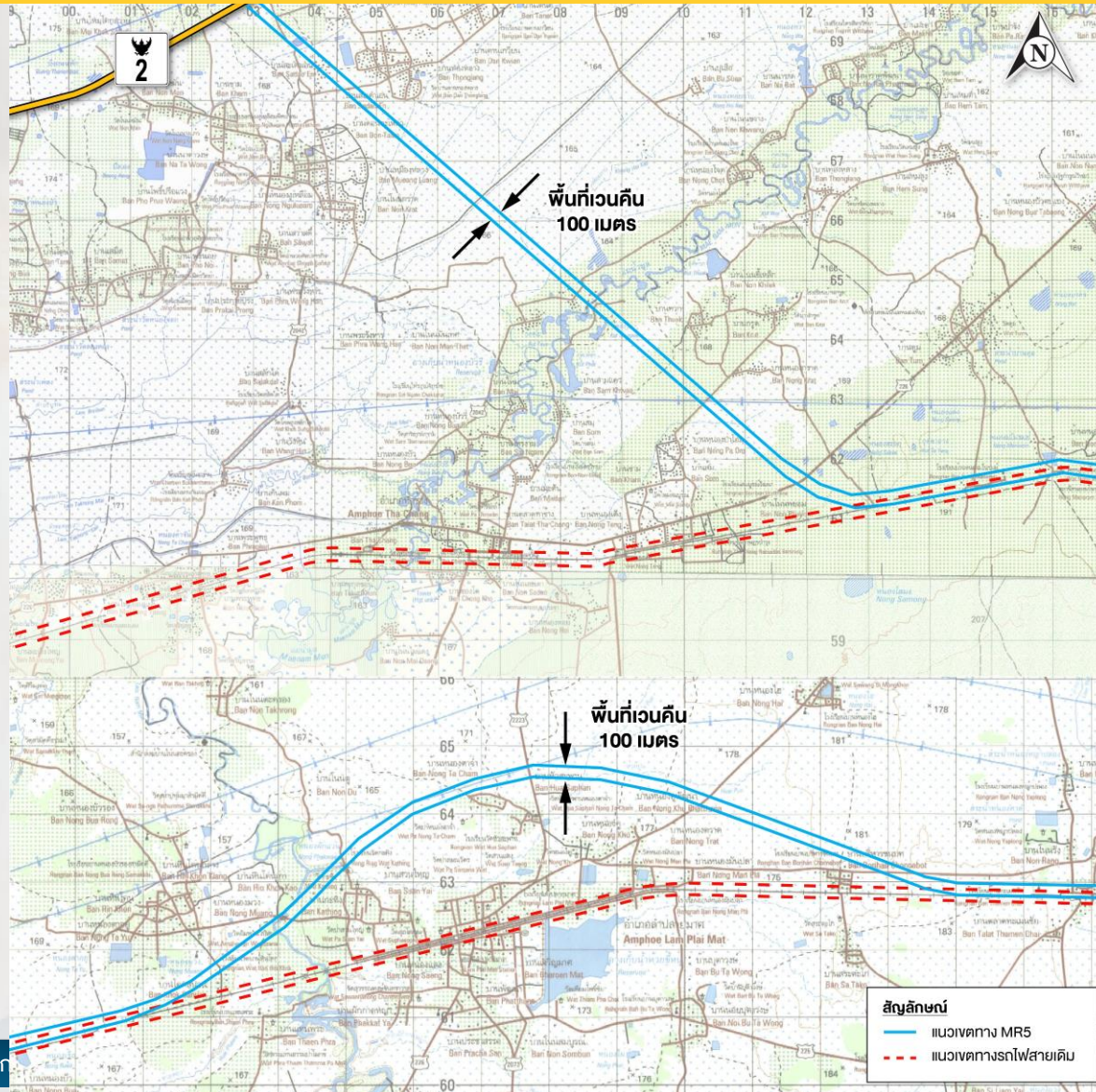
รวมพื้นที่เขตทางที่ต้องเวนคืนทั้งหมด **ประมาณ 39 ตร.กม.**

ตัวอย่างแนวเส้นทางของมอเตอร์เวย์และระบบรางกับแนวเส้นทางของรถไฟเดิม

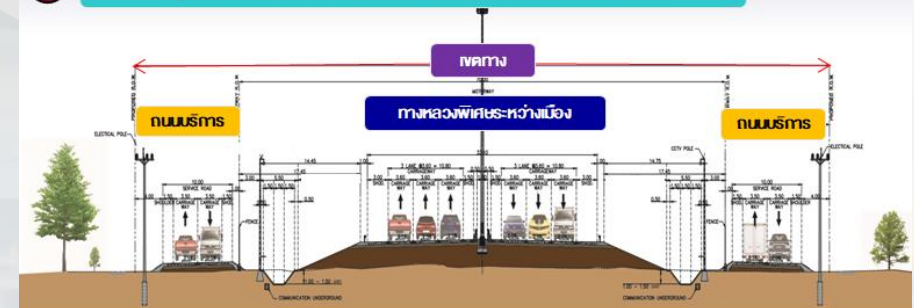


ช่วงที่มอเตอร์เวย์และระบบราง ใช้รูปตัดทั่วไป 2 (ยกระดับ) คือช่วงบริเวณเข้าสถานี ซึ่งจะไม่มีการเวนคืนเส้นทางเพิ่มเติม

ตัวอย่างแนวเขตทางของมอเตอร์เวย์และระบบรางกับแนวเขตทางของรถไฟเดิม

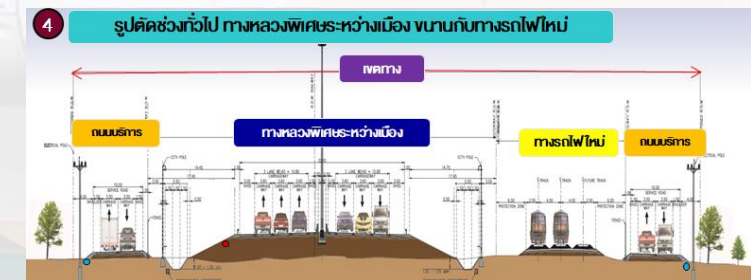
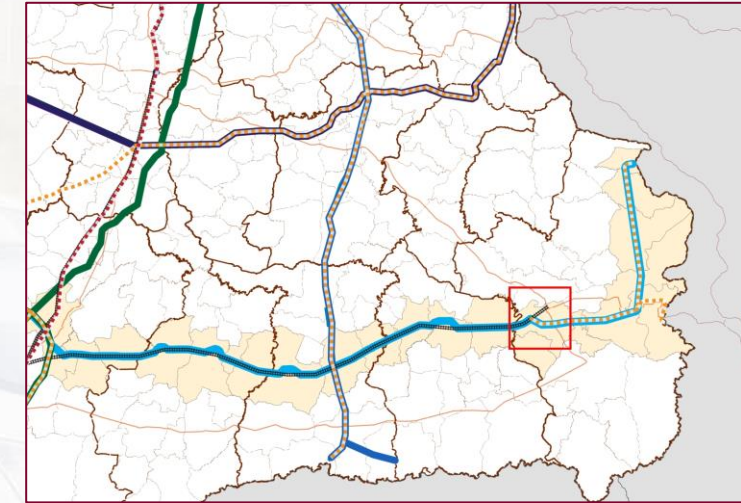
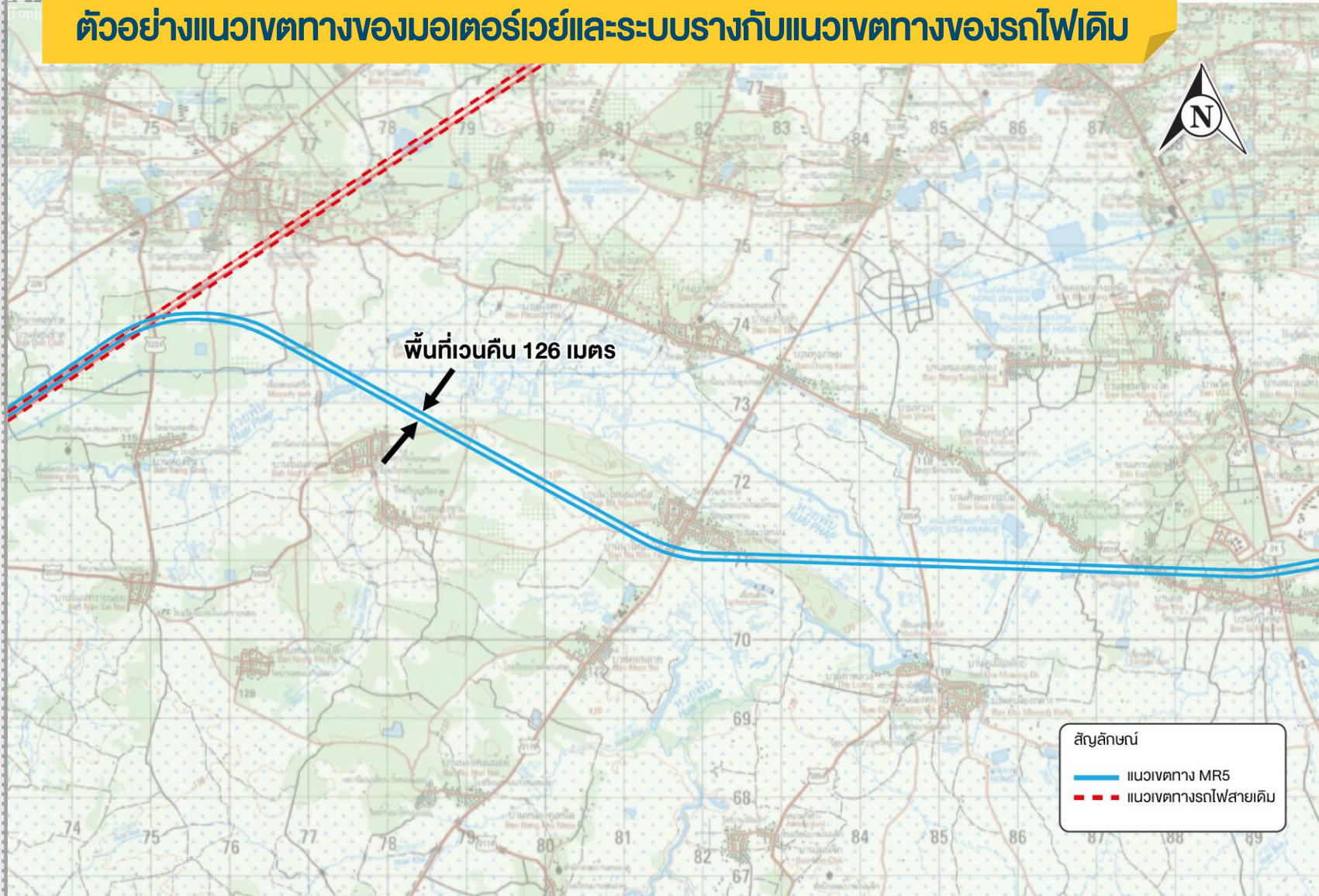


รูปตัดช่วงทั่วไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงอ้อมเมือง



ช่วงที่มอเตอร์เวย์และระบบราง ใช้รูปตัดทั่วไป 3 จะเป็นช่วงเริ่มต้นโครงการ และช่วงอ้อมเมือง ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนเขตทาง 100 เมตร เป็นระยะทาง 71 กม. รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 7.1 ตร.กม.

ตัวอย่างแนวเขตทางของมอเตอร์เวย์และระบบรางกับแนวเขตทางของรถไฟเดิม



ช่วงที่มอเตอร์เวย์และระบบราง ใช้รูปตัดทั่วไป 4 จะต้องมีการเวนคืนเขตทาง 126 เมตร เป็นระยะทาง 166 กม. รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 21 ตร.กม.

การประมาณราคาของแนวเส้นทาง (เบื้องต้น)

การประมาณราคาของแนวเส้นทาง (เบื้องต้น)

1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

1.1) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	50,230
2. ราคาค่าก่อสร้าง	113,140
ราคาทั้งหมด	163,370

1.2) ช่วงอุบลราชธานี-สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	4,180
2. ราคาค่าก่อสร้าง	5,260
ราคาทั้งหมด	9,440

2. ทางรถไฟ

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	1,700
2. ราคาค่าก่อสร้าง	26,380
ราคาทั้งหมด	28,080

รวมราคาทั้งสองส่วน
200,890 ล้านบาท

การประเมินผลทางเศรษฐกิจโครงการ MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

ประโยชน์ของโครงการ

- ลดเวลาในการเดินทาง จาก 5 ชั่วโมง 30 นาที เหลือ 3 ชั่วโมง
- มอเตอร์เวย์และรถไฟเชื่อมโยงประตูการค้าที่ด่านช่องเม็ก เมืองปากเซ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังท่าเรือเว้ และท่าเรือดานัง ประเทศเวียดนาม
- กรณีมีโครงการ ลดพื้นที่เวนคืนประมาณ 7,000 ไร่ ในช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี
- เชื่อมโครงข่ายทางรถไฟระหว่างประเทศตามแผนงานของสมาคมรถไฟของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMRA)
- กระตุ้นเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่รอบนอกของเมือง
- เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากปริมาณการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

การเปรียบเทียบผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับโครงการ ระหว่างกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ MR5 ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)

การเปรียบเทียบผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับโครงการ ระหว่างกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ

	มอเตอร์เวย์ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี	
	กรณีไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ
ระยะทาง (กิโลเมตร)	353	285
พื้นที่เวนคืน (ไร่)	17,650	10,480
ค่าเวนคืน (ล้านบาท)	8,850	5,250
ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	124,710	113,140
ระยะเวลาเดินทาง (ชั่วโมง)	5.30	3.00

ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

- กรณีมีโครงการ ลดค่าก่อสร้างมอเตอร์เวย์และรถไฟ เมื่อเทียบกับ กรณีไม่มีโครงการ ประมาณ 11,570 ล้านบาท
- กรณีมีโครงการ ลดพื้นที่เวนคืนประมาณ 7,170 ไร่ และ ลดค่าเวนคืนประมาณ 3,600 ล้านบาท เมื่อเทียบกับกรณีไม่มีโครงการ

ช่วงนครราชสีมา-ด่านช่องเม็ก

- ปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่จากแผนรถไฟเดิม เพื่อเชื่อมต่อด่านช่องเม็ก ซึ่งเป็นด่านที่มีมูลค่าการค้าสูง ช่วงอุบลราชธานี-สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6
- เสนอแนวเส้นทางพัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบรางเพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุนกับ สปป.ลาว และประเทศเวียดนาม ในอนาคต โดยเชื่อมต่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 6

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

MR5 ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)

รายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

ครอบคลุม 4 องค์ประกอบ รวมจำนวน 37 ปัจจัย

ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง
กรมทางหลวง, พ.ศ.2563

- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ
- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ
- คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์
- คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม
ทางด้านกายภาพ
9 ปัจจัย

- ภูมิสังคม
- ทรัพยากรดิน
- ธรรณีวิทยา
- ทรัพยากรแร่ธาตุ
- น้ำทะเล
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน
- น้ำผิวดินและน้ำใต้ผิวดิน



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม
ทางด้านชีวภาพ
4 ปัจจัย

- ระบบนิเวศ
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ
- สิ่งมีชีวิตหายาก



คุณค่าการใช้ประโยชน์
ของมนุษย์
10 ปัจจัย

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค
- พลังงาน
- เกษตรกรรม
- การอุตสาหกรรม
- เหมืองแร่
- การใช้ที่ดินน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค
- การควบคุมน้ำท่วม/การระบายน้ำ



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
14 ปัจจัย

- เศรษฐกิจ-สังคม
- การโยกย้ายและเวนคืน
- การศึกษา
- สาธารณสุข
- อาชีวอนามัย
- การแบ่งแยก
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขาภิบาล
- สารอันตราย
- ความสำคัญเฉพาะชุมชน
- ผู้ใช้ทาง
- ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- สุนทรียภาพ



ผลกระทบในด้านต่าง ๆ ต่อการพัฒนาโครงการ

1. ผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ ภูมิฐาน และภารกิจทะเลาะ
2. ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ
3. ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
4. ผลกระทบต่อนิเวศวิทยาบนบก (พื้นที่อนุรักษ์ ป่าไม้และสัตว์ป่า)
5. ผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน
6. ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง
7. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมและการแบ่งแยกชุมชน และการเวนคืน
8. ผลกระทบด้านแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ทางสิ่งแวดล้อมในแนว 500 เมตร 2 ข้างจากแนวถึงกลางเส้นทาง

มีปัจจัยที่ตรวจพบเบื้องต้นดังนี้ คือ

1. ประเภทพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 128 แห่ง

- 1.1 หมู่บ้าน 50 แห่ง
- 1.2 โรงเรียน 43 แห่ง
- 1.3 โรงพยาบาล และ สถานพยาบาลตำบล 31 แห่ง
- 1.4 วัดและศาสนสถาน 26 แห่ง

2. ประเภทประโยชน์การใช้ที่ดิน 3 ประเภท ทั้งหมด 245,900 ไร่

- 2.1 พื้นที่เกษตรกรรม 219,790 ไร่
- 2.2 พื้นที่อุตสาหกรรม 730 ไร่
- 2.3 พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 25,380 ไร่

3. พื้นที่แหล่งน้ำ ทั้งหมด 422 ไร่ ผ่าน 4 จังหวัด

นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ และอุบลราชธานี

4. เขตป่าไม้ ทั้งหมด 58,510 ไร่

- 4.1 เขตป่าไม้ 44,560 ไร่
- 4.2 เขตป่าสงวน 13,950 ไร่

5. พื้นที่อุทยานแห่งชาติ

ไม่พบในพื้นที่โครงการ

6. พื้นที่ลุ่มน้ำ 1A และ ลุ่มน้ำ 1B

ไม่พบในพื้นที่โครงการ

มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

1. การคัดเลือกเส้นทาง หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ให้มากที่สุด
2. กำหนดแนวเส้นทางให้หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดีและโบราณสถาน
3. หลีกเลี่ยงการตัดต้นไม้และพืชที่สำคัญ/หายาก หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้ทำการย้ายไปปลูกในบริเวณที่จะไม่ได้รับผลกระทบ และปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ที่ถูกรบกวน
4. ให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทนทรัพยากร รวมทั้งจัดให้มีระบบการจ่ายค่าทดแทนอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมในเวลาอันรวดเร็ว
5. มีการออกแบบระบบระบายน้ำให้เหมาะสมกับพื้นที่ไม่ให้เกิดน้ำท่วมขัง ทั้งระหว่างการก่อสร้างและการใช้เส้นทาง
6. การออกแบบเส้นทางต้องพิจารณาทางด้านความปลอดภัยในการใช้งานอย่างครบถ้วน
7. ในระหว่างการก่อสร้าง จัดทำบ่อพักน้ำตกตะกอน และบ่อดักไขมันก่อนไหลลงสู่แหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงที่ฝนตกหนัก

มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ (ต่อ)

8. ในระหว่างการก่อสร้าง มีการควบคุมฝุ่นละอองโดยการฉีดพรมน้ำเป็นระยะ จำกัดความเร็วรถ ปลุกต้นไม้ เพื่อเป็นแนวป้องกันเสียงและฝุ่นละออง และหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในเวลากลางคืนบริเวณที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยของชุมชน
9. ป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือนระหว่างการก่อสร้าง โดยเลือกใช้เครื่องจักรในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพและมีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี
10. คำเนึงถึงการจัดการด้านระบบสุขาภิบาลให้ถูกสุขลักษณะ จากที่พักคนงานที่มาทำงานก่อสร้าง
11. ระหว่างการก่อสร้าง จัดเจ้าหน้าที่มาอำนวยความสะดวก ทำป้ายแสดงว่ากำลังมีการก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งแนวขอบเขตและไฟแสดงพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน

จบการนำเสนอ



ท่านสามารถสแกน QR Code เพื่อร่วมตอบแบบสอบถามโครงการ