งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

15 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09:00-12:00 น.
ณ ห้องอีเทอร์นิตี้บอลรูม ชั้น 1 โรงแรมพูลแมน
คิง เพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร (รางน้ำ)

เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา

หัวข้อการนำเสนอ

1| เหตุผลและความจำเป็น

2| ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

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

- MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา
- MR5 กาญจนบุรี-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี
- MR8 ชุมพร-ระนอง
- MR10 เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

1| เหตุผลและความจำเป็น

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

นโยบายสำคัญในการพัฒนา MR-Map

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

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

- ✓ เน้นการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ✓ คำนึงถึงผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนเป็นหลัก
- ✓ จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วางแผนพร้อมกัน แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน

ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟ

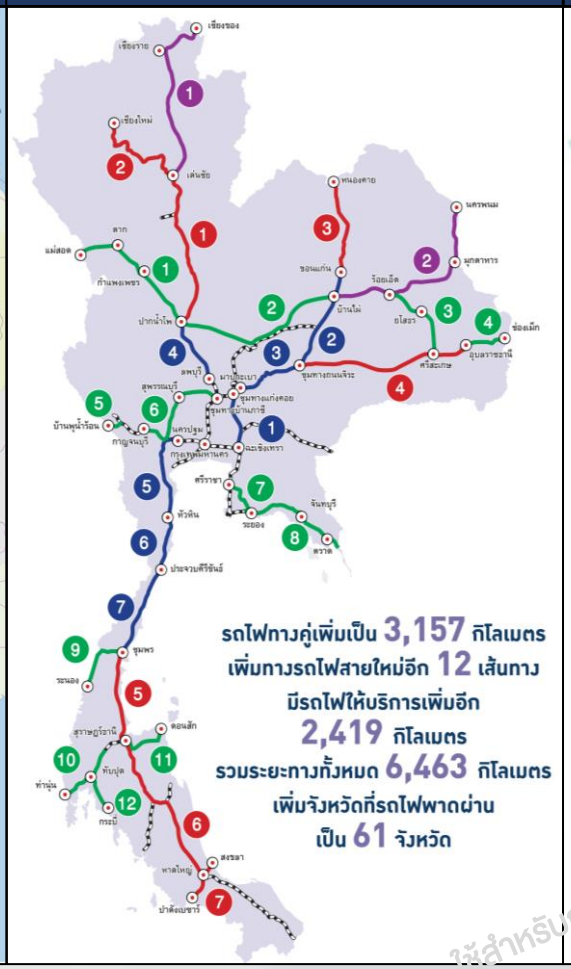
ใช้สำหรับการรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

พิจารณาโครงข่ายและแผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแผนระบบราง

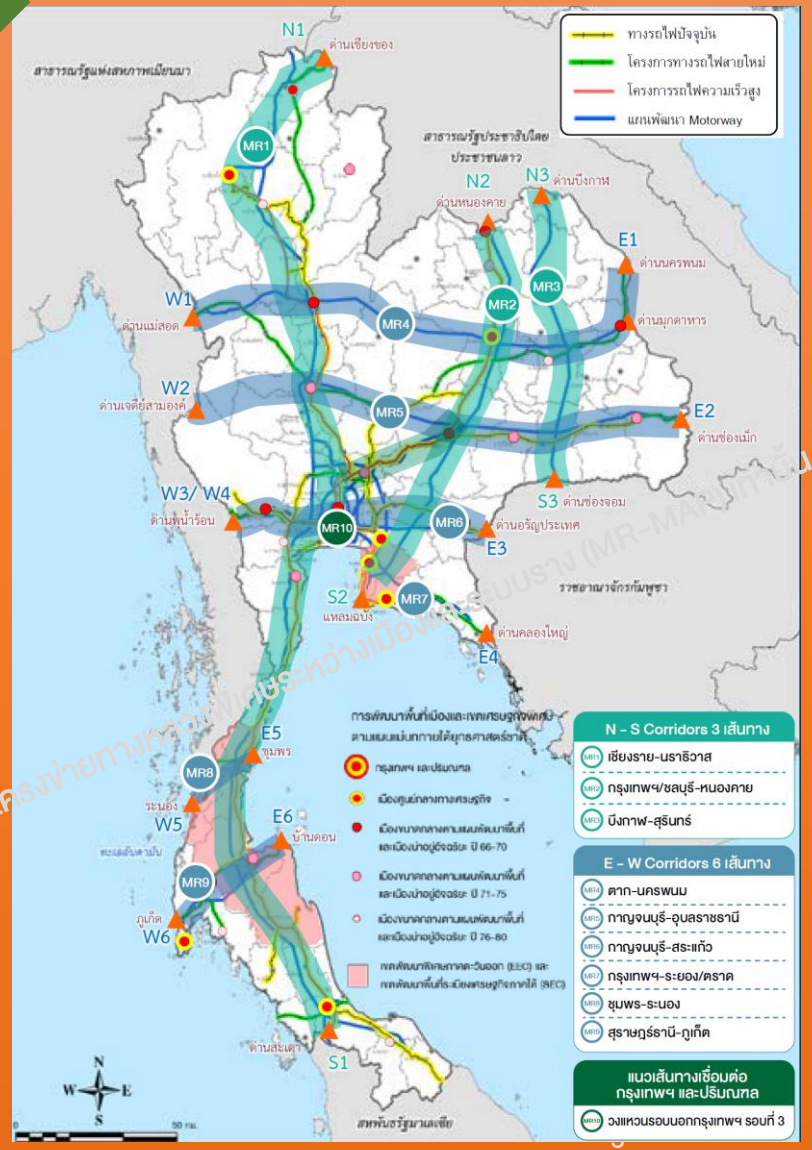
แผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

แผนพัฒนารถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่



แผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง

บูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

ความสอดคล้องกับนโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

ภายใน

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- พัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ โดยมุ่งเป้าการพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เมืองขนาดกลาง และเมืองอัจฉริยะ เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นที่อยู่อาศัย ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางให้เข้าถึงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มโอกาสในการด้านการค้าลงทุนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
- การเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค

กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉ.13

- เป็นประตูการค้าการลงทุนที่สำคัญของอาเซียน
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าและการค้าชายแดน ยกระดับการบริการจัดการด้านโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งในอาเซียนอย่างไร้รอยต่อ
- เสริมสร้างศักยภาพและเชื่อมโยงผู้ประกอบการในประเทศในเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การค้าการลงทุนโลก

แผนการพัฒนาด้านต่าง ๆ

- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 ในด้านการการพัฒนาโครงการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
- แผนการพัฒนารถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง
- แผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางน้ำ อากาศ

การขยายตัวด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ภายนอก

แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของประเทศเพื่อนบ้าน

เน้นถึงการเชื่อมโยงกับเส้นทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดกับประเทศไทย เพื่อให้เกิดศักยภาพในการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว และเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

พิจารณาแนวเส้นทางให้รองรับตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น

- โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)
- ASEAN Highway
- ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC)
- แผนความเชื่อมโยงอาเซียน (MPAC)
- ทางรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway Network: TAR)
- แผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)

นโยบาย One Belt One Road (OBOR)

วางแผนและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง ให้สอดรับกับนโยบาย One Belt One Road (OBOR) ของจีน ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย ดังนี้

- <u>มิติทางเศรษฐกิจ:</u> การพัฒนาโครงข่ายทางลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง จะสร้างการเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างประเทศ เพิ่มความได้เปรียบในด้านการคมนาคมขนส่ง และเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าระหว่างกลุ่มอาเซียนและจีนรวมถึงภูมิภาคอื่น ๆ
- <u>มิติทางสังคม วัฒนธรรม:</u> ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมหลายด้าน เช่น อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมด้านความบันเทิง และด้านการศึกษา เป็นต้น

เอกสารประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

พิจารณาการเชื่อมโยงแนวเส้นทาง MR-MAP

❖ เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้

MR1 >> เส้นทางเชียงราย-นราธิวาส : เชื่อม เมียนมา-สปป.ลาว-ภาคเหนือ-ภาคกลาง-ภาคใต้-มาเลเซีย

MR2 >> เส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย : เชื่อม สปป.ลาว-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคกลาง-ภาคตะวันออก

MR3 >> เส้นทางบึงกาฬ-สุรินทร์ : เชื่อม สปป.ลาว-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-กัมพูชา

❖ เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก

MR4 >> เส้นทางตาก-นครพนม : เชื่อม เมียนมา-ภาคเหนือ-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

MR5 >> เส้นทางกาญจนบุรี-อุบลราชธานี : เชื่อม เมียนมา-ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

MR6 >> เส้นทางกาญจนบุรี-สระแก้ว : เชื่อม เมียนมา-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

MR7 >> เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด : เชื่อม ภาคตะวันออก-กัมพูชา

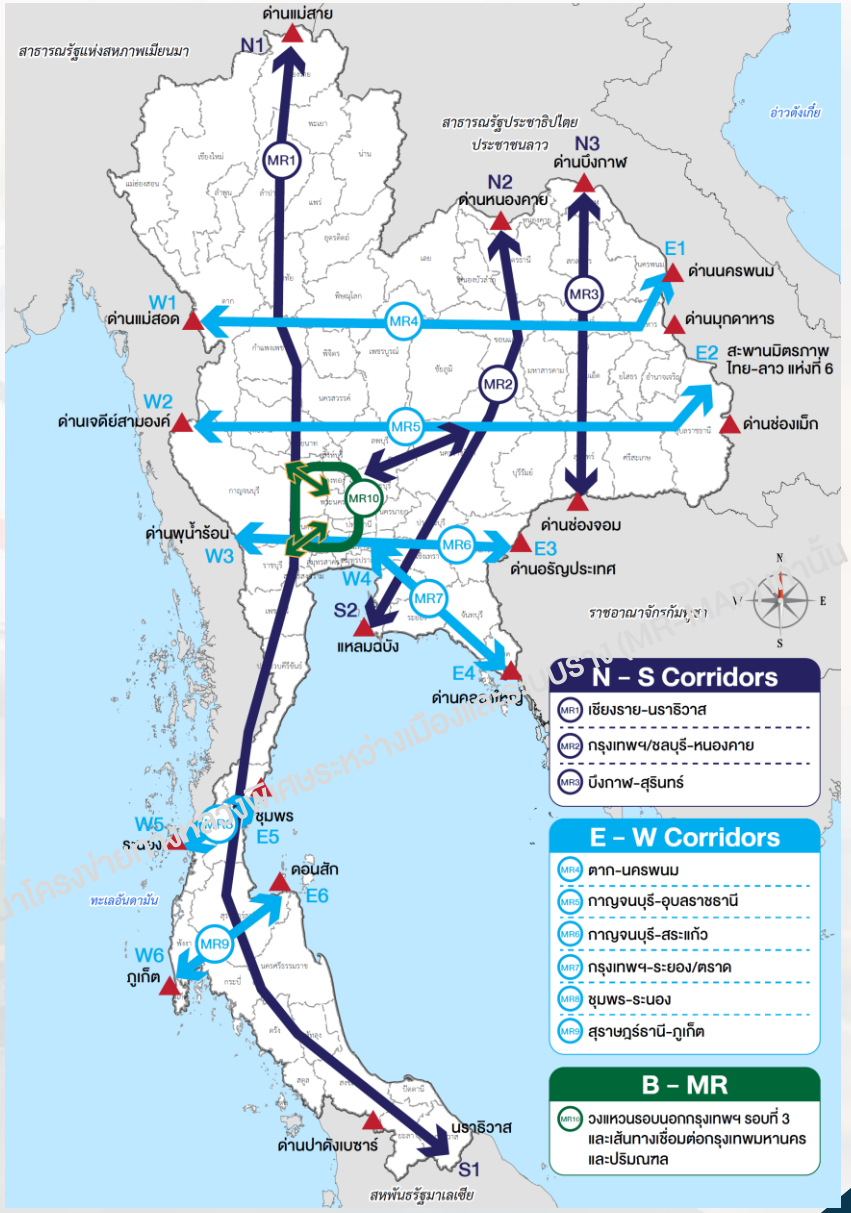
MR8 >> เส้นทางชุมพร-ระนอง : เชื่อมการเดินทางและขนส่งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

MR9 >> เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต : เชื่อมการเดินทางและขนส่งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

❖ เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

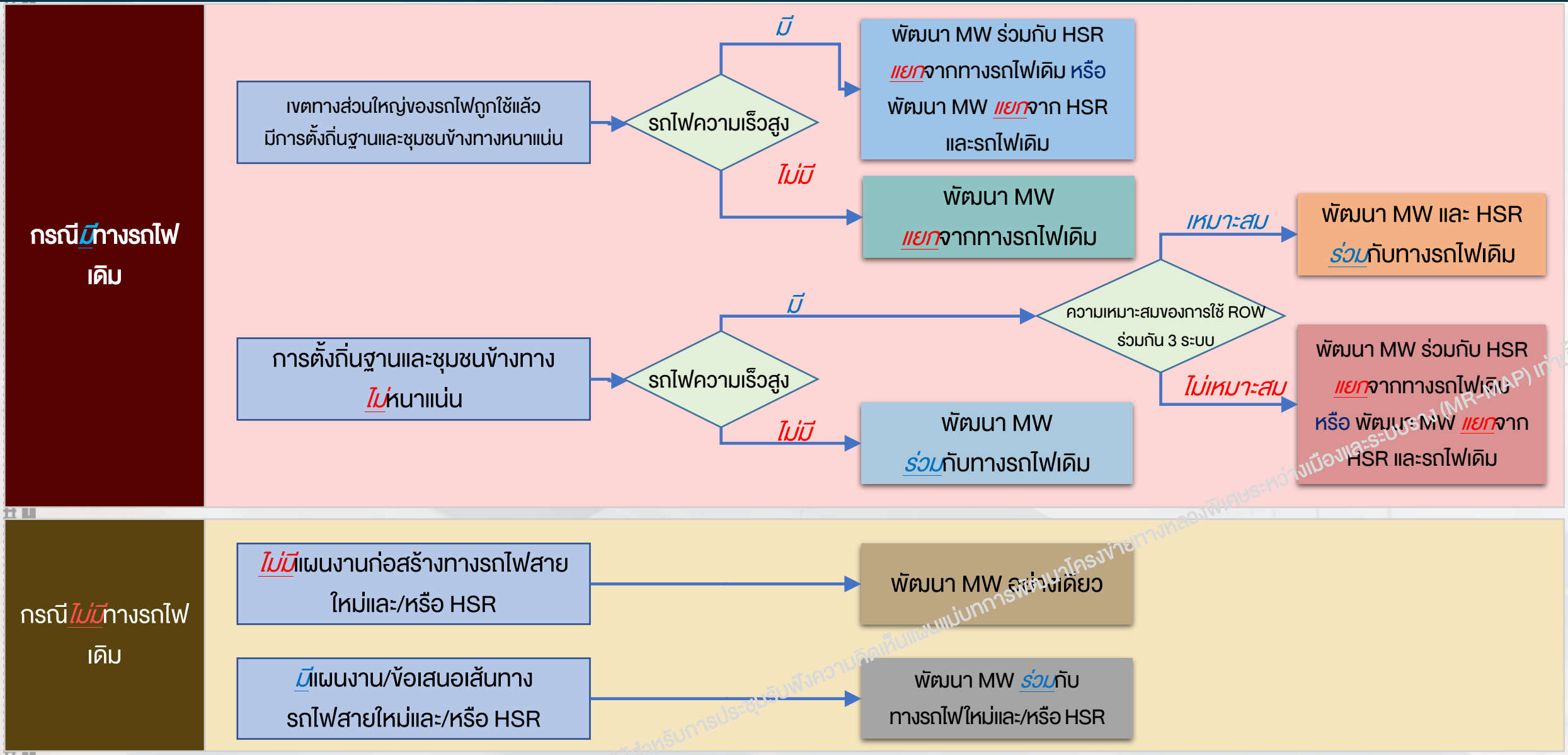
MR 10 >> ลดปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองด้วยวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3

MR 10 >> เชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครสู่ภาคอื่น ๆ ด้วยเส้นทางส่วนต่อขยายทางพิเศษอุดรรักษา ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี บริเวณวงแหวน ด้านเหนือ เส้นทางบ้านแพ้ว-ปากท่อ บริเวณวงแหวนด้านใต้ และเส้นทางจตุโชติ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)



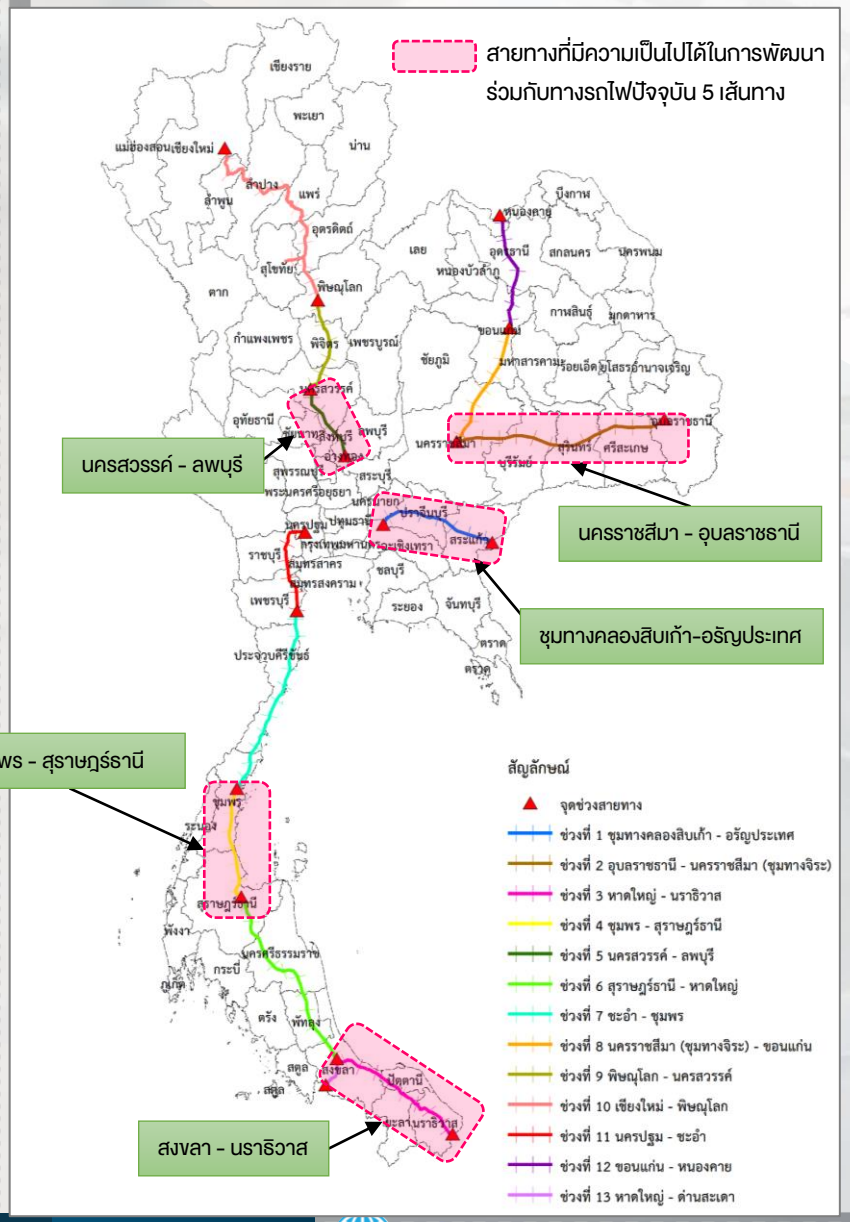
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

พิจารณากำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง



เพื่อสำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

พิจารณากำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง



พิจารณาสถานะโครงการ และ ผลกระทบต่อชุมชนตามแนวทางรถไฟปัจจุบัน

พิจารณาจากเขตทาง 150 เมตรจากแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบันที่เกี่ยวข้อง

เส้นทางรถไฟปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	ระยะทาง (กม.)	จำนวนชุมชน (แห่ง)	ความหนาแน่นของ จน.ชุมชน/พื้นที่ (แห่ง/กม.)	สถานะโครงการรถไฟ
หนองคาย-ขอนแก่น	176.18	100	0.5676	DD+EIA ทางคู่ แล้วเสร็จ
ขอนแก่น-นครราชสีมา	184.19	76	0.4126	ก่อสร้างทางคู่แล้วเสร็จ
(1) นครราชสีมา – อุบลราชธานี	310.45	75	0.2416	DD+EIA แล้วเสร็จผ่านแล้ว
เชียงใหม่ – พิษณุโลก	392.32	126	0.3212	DD แล้วเสร็จ EIA ยังไม่ผ่าน
พิษณุโลก – นครสวรรค์	143.45	53	0.3695	DD แล้วเสร็จ
(2) นครสวรรค์ – ลพบุรี	113.02	18	0.1593*	อยู่ระหว่างก่อสร้างทางคู่
นครปฐม – ชะอำ	138.95	86	0.6189	อยู่ระหว่างก่อสร้างทางคู่
ชะอำ – ชุมพร	281.39	91	0.3234	อยู่ระหว่างก่อสร้าง
(3) ชุมพร – สุราษฎร์ธานี	166.41	22	0.1322	DD แล้วเสร็จ EIA ยังไม่ผ่าน
สุราษฎร์ธานี - สงขลา (หาดใหญ่)	293.31	97	0.3307	DD แล้วเสร็จ EIA ยังไม่ผ่าน
สงขลา (หาดใหญ่) - ด่านสะเดา (ปะดังเบซาห์)	44.71	34	0.7605	DD+EIA รถไฟฟ้า แล้วเสร็จ
(4) สงขลา (หาดใหญ่) - นราธิวาส (สุไหโกลก)	214.25	45	0.2100	ปัจจุบันเป็นทางเดี่ยว ยังไม่มีแผนปรับปรุง
(5) ชุมทางคลองสิบเก้า – อรัญประเทศ	174.93	13	0.0743	ปัจจุบันเป็นทางเดี่ยว ยังไม่มีแผนปรับปรุง

เกณฑ์การพิจารณาแนวมอเตอร์เวย์และรถไฟ

- ❖ ความหนาแน่น ไม่เกิน 0.30 แห่ง/กม. มอเตอร์เวย์ใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟปัจจุบัน
- ❖ ความหนาแน่น มากกว่า 0.30 แห่ง/กม. มอเตอร์เวย์ แยกจากแนวรถไฟปัจจุบัน

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

ร่างแผนแม่บท MR-MAP

ระยะทางรวมประมาณ 7,003 กิโลเมตร

พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง 4,321 กม.

รถไฟ
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- รถไฟความเร็วสูง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้บริการ/อยู่ระหว่างก่อสร้า

❖ **เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้** ประกอบด้วย

MR1	เชียงราย-นราธิวาส	2,125	กม.
MR2	กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 196 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 718 กม.	914	กม.
MR3	บึงกาฬ-สุรินทร์	544	กม.

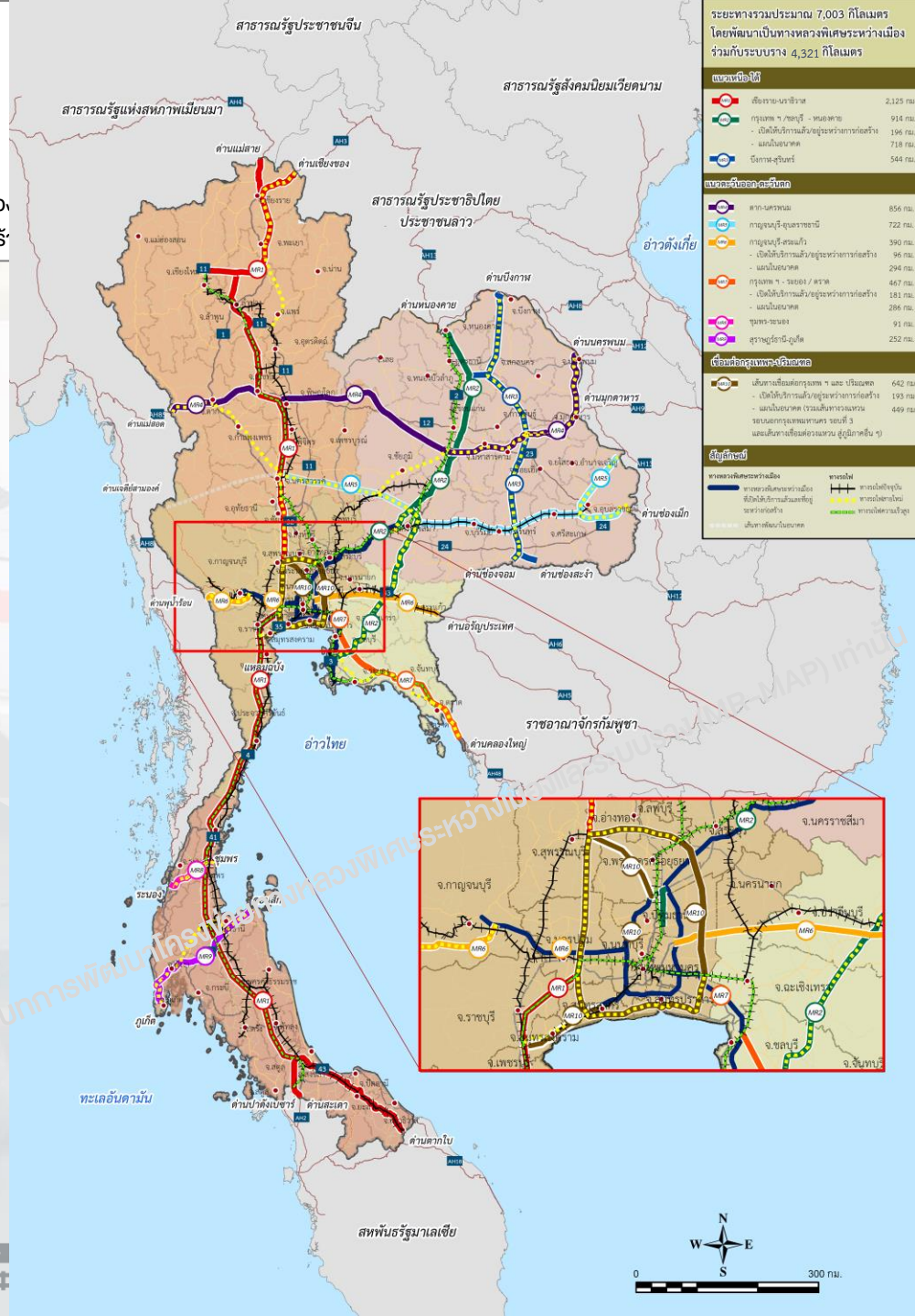
❖ **เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก** ประกอบด้วย

MR4	ตาก-นครพนม	856	กม.
MR5	นครสวรรค์-อุบลราชธานี	722	กม.
MR6	กาญจนบุรี-สระแก้ว (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 96 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 294 กม.)	390	กม.
MR7	กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 181 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 286 กม.)	467	กม.
MR8	ชุมพร-ระนอง	91	กม.
MR9	สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต	252	กม.

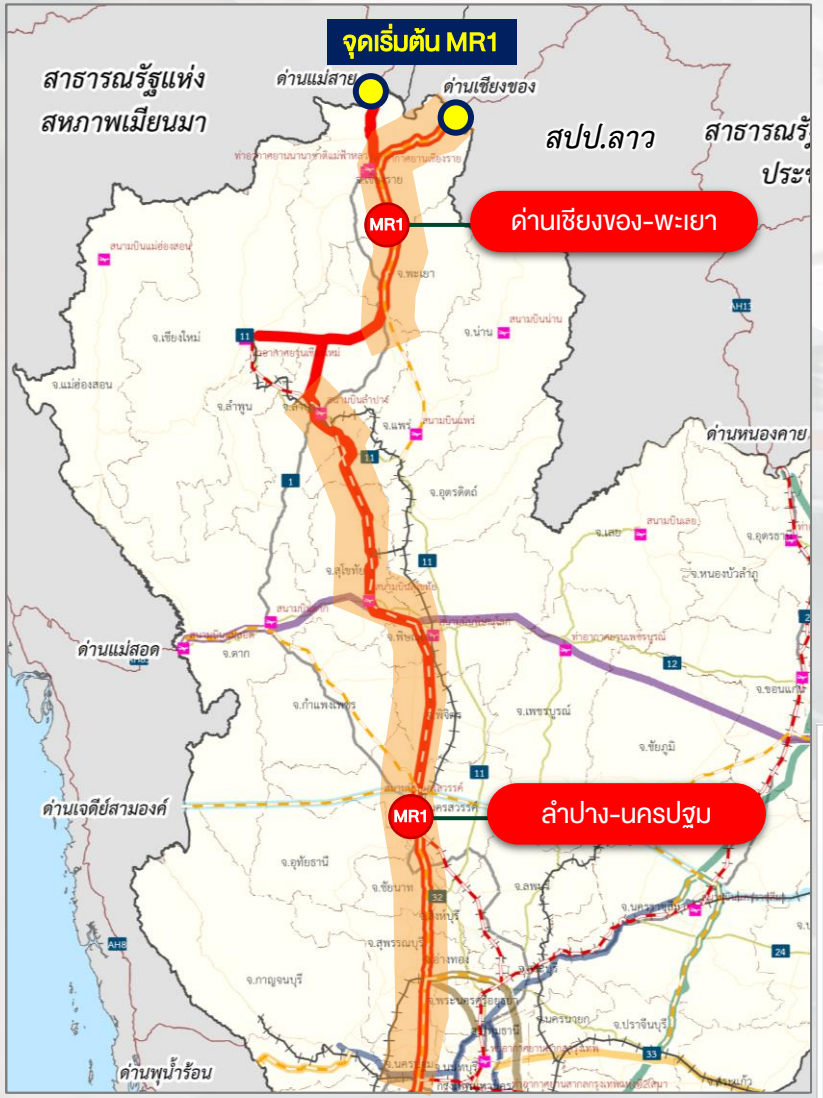
❖ **เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล** ประกอบด้วย

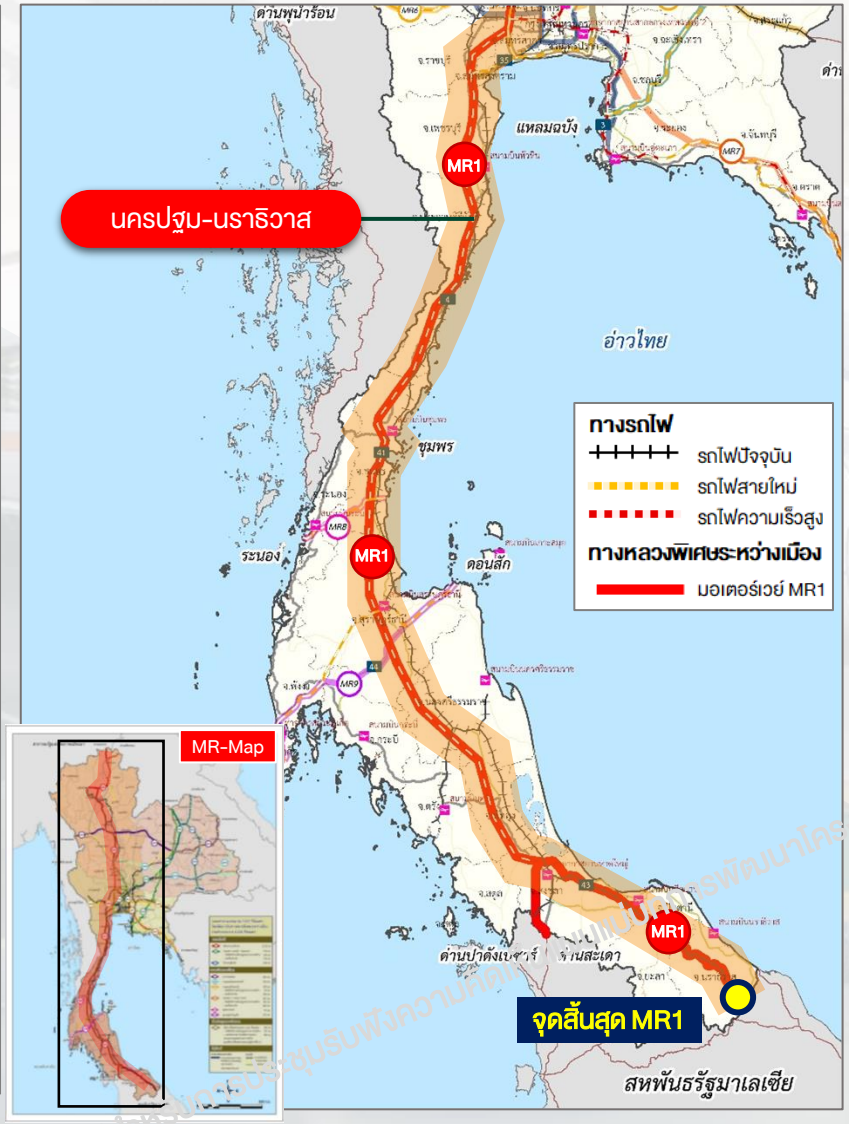
MR10	เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	642	กม.

- เปิดให้บริการแล้ว/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 193 กม.
- แผนในอนาคต (รวมเส้นทางวงแหวนรอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพฯ รอบที่ 2 และ 3 สู่ภูมิภาคอื่น ๆ) 449 กม.



MR1: เชียงราย-นราธิวาส





จุดเริ่มต้น : ด่านเชียงของ/ด่านแม่สาย จ.เชียงราย

จุดสิ้นสุด : จ.นราธิวาส

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

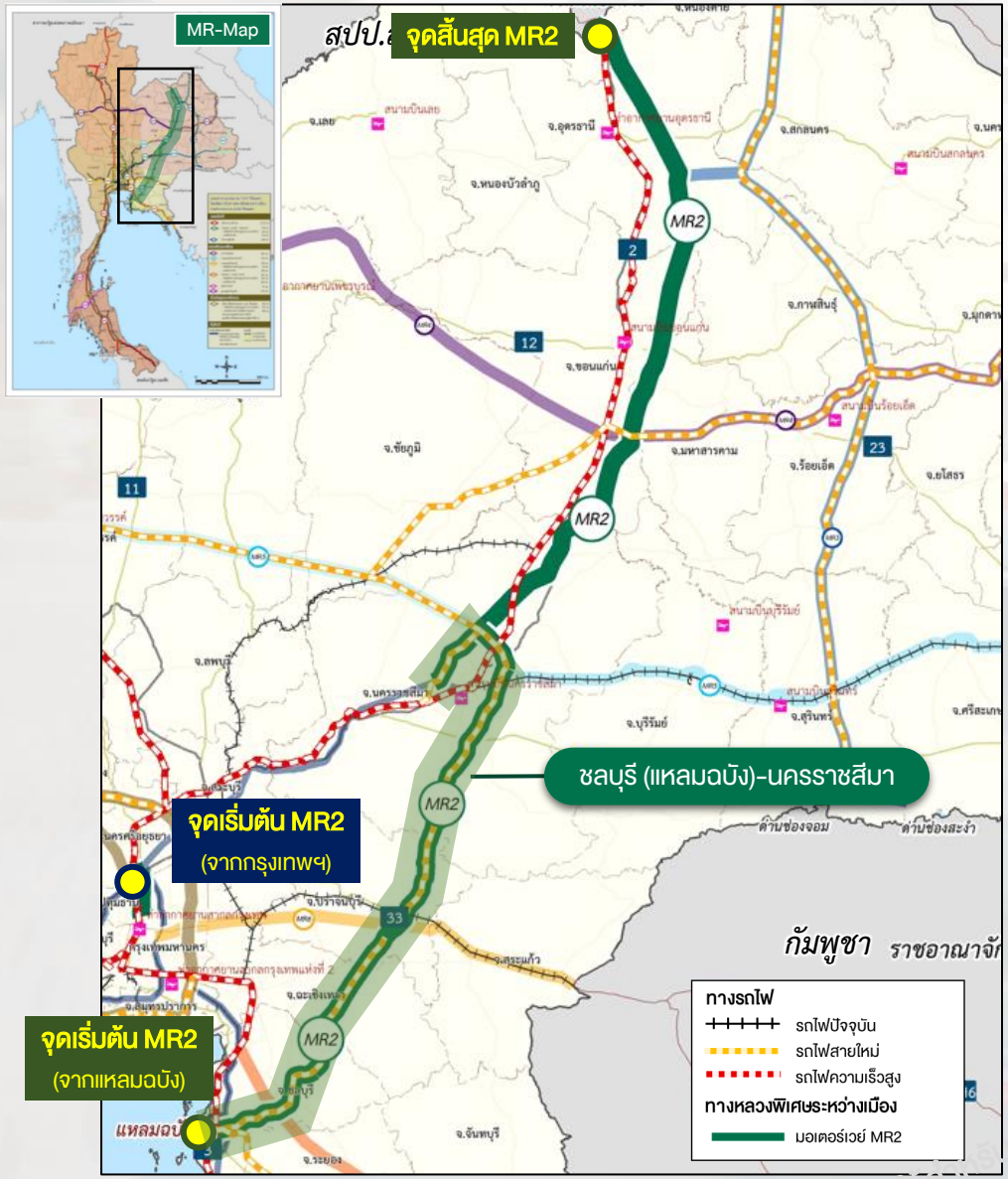
ระยะทาง : รวมประมาณ 2,125 กม.

ช่วงที่พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง
มีระยะทางรวมประมาณ **1,720 กม.**

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

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

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



จุดเริ่มต้น : กรุงเทพฯ/ชลบุรี (แหลมฉบัง)

จุดสิ้นสุด : หนองคาย (ด่านหนองคาย)

การเชื่อมโยงเส้นทาง : สปป.ลาว-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคกลาง-ภาคตะวันออก

แนวเส้นทาง MR2 แบ่งเป็น 2 ส่วน ระยะทางรวม 914 กม. ประกอบด้วย

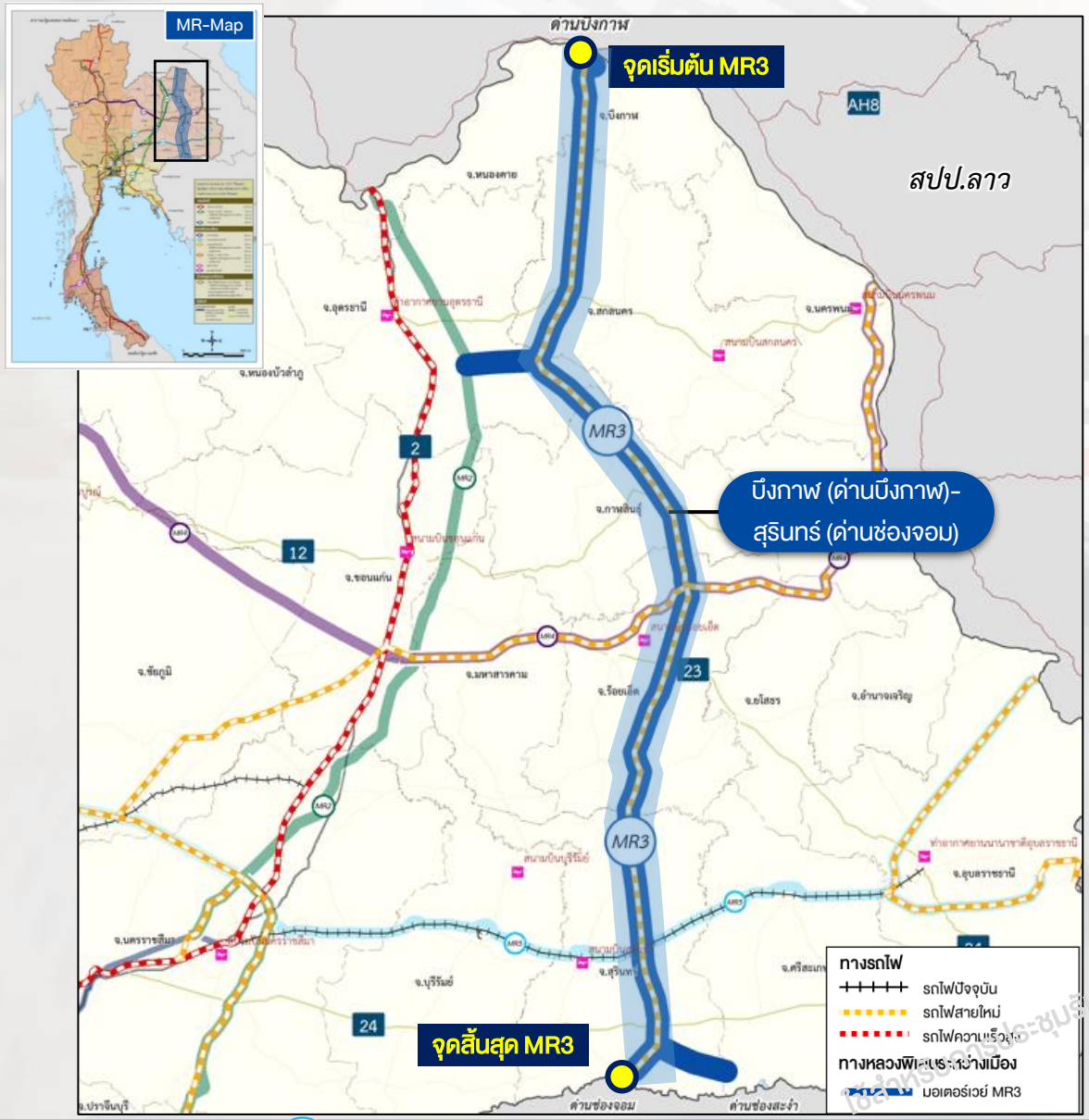
- เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง >> มอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน-นครราชสีมา **ระยะทางรวม 196 กม.**
- เส้นทางตามแผนในอนาคต **ระยะทางรวม 718 กม.**

ช่วงที่พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง มีระยะทางรวมประมาณ **313 กม.** ได้แก่ ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

- **ช่วงขอนแก่น-หนองคาย** รถไฟมีแนวเส้นทางใกล้กับ ทล.2 มาก การพัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมด้วย อาจทำได้ยากมาก
- แนวเส้นทางจึงเลือกพัฒนาแนวมอเตอร์เวย์ออกไปทางฝั่งตะวันออกของรถไฟ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบต่อชุมชน

เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา

MR3: บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ) – สุรินทร์ (ด่านช่องจอม)



จุดเริ่มต้น : ด่านบึงกาฬ จ.บึงกาฬ

จุดสิ้นสุด : ด่านช่องจอม จ.สุรินทร์ / ด่านช่องสะงำ จ.ศรีสะเกษ

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :

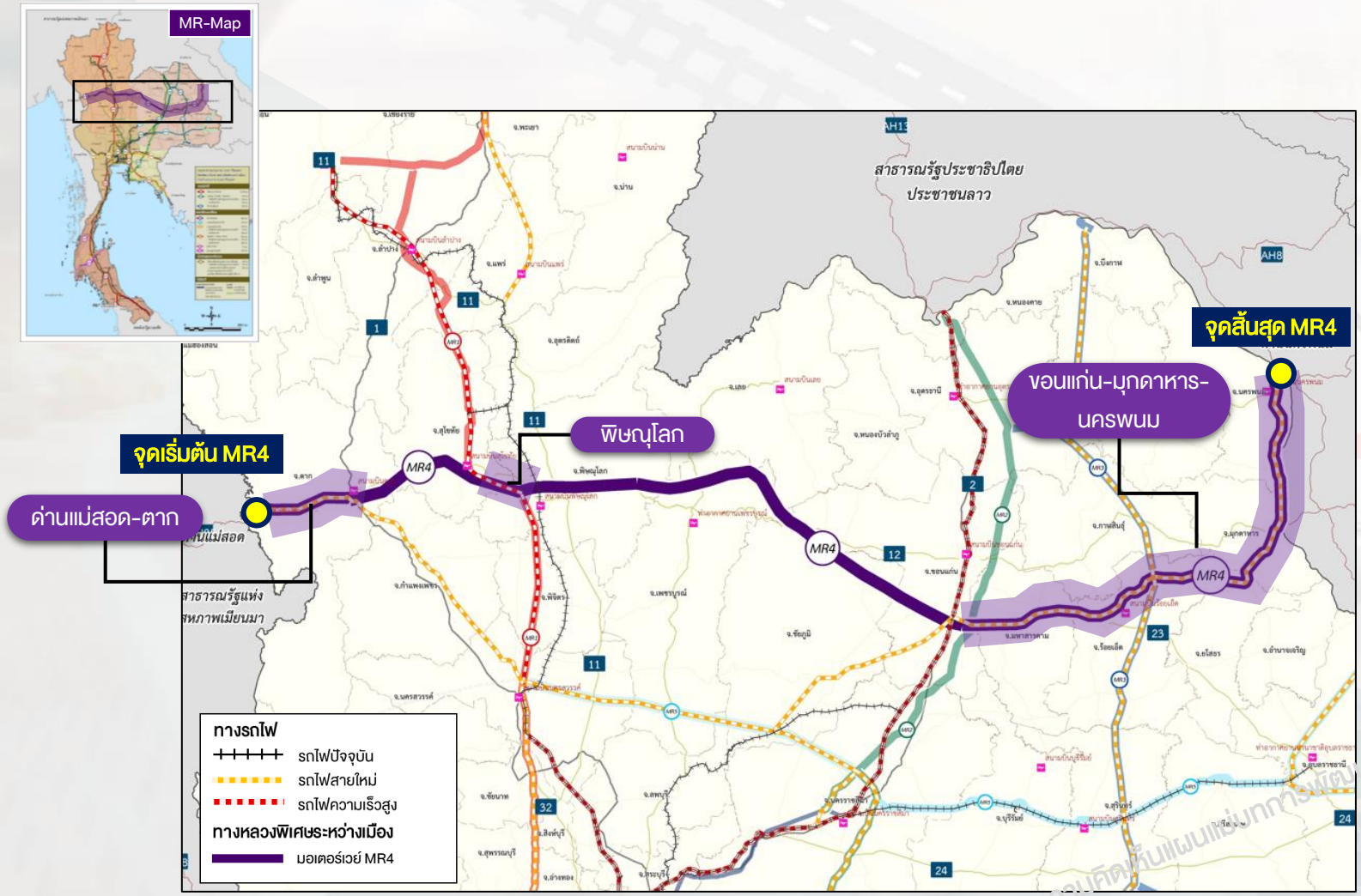
- สปป.ลาว-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-กัมพูชา
- เชื่อมเส้นทาง MR 2 ด้วยมอเตอร์เวย์ บริเวณจังหวัดอุดรธานี
- เชื่อมด่านช่องจอม ที่ จังหวัดสุรินทร์
- เชื่อมด่านช่องสะงำ ที่จังหวัดศรีสะเกษ ด้วยมอเตอร์เวย์

ระยะทาง : รวมประมาณ 544 กม.

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

เอกสารประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR4: ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม)



จุดเริ่มต้น : ด่านแม่สอด จ.ตาก

จุดสิ้นสุด : ด่านนครพนม จ.นครพนม

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :
เมียนมา-ภาคเหนือ-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

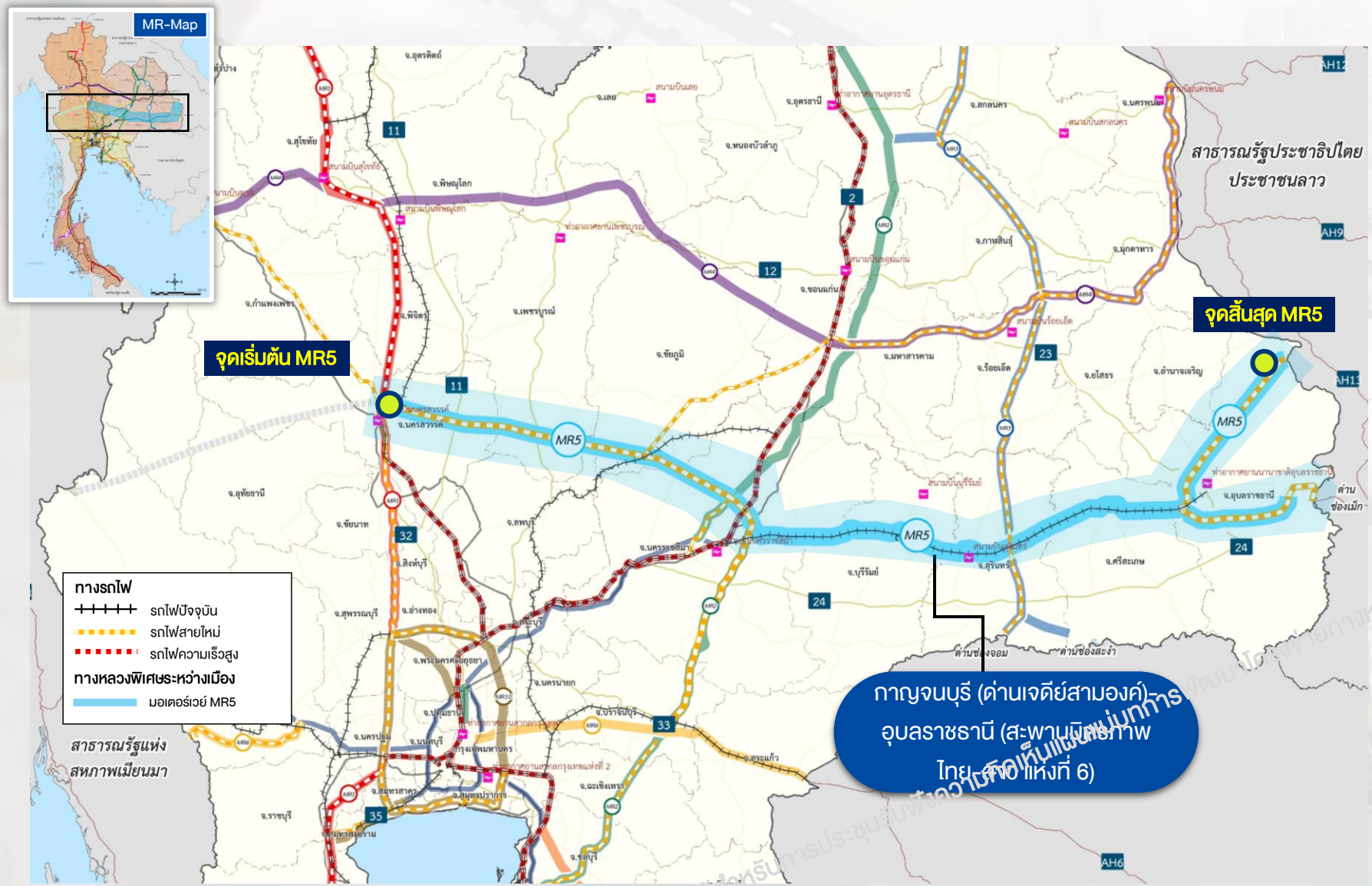
ระยะทาง : รวมประมาณ 856 กม.

ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง
มีระยะทางรวมประมาณ **435 กม.**

- ช่วง ด่านแม่สอด-ตาก
- ช่วง พิษณุโลก
- ช่วง ขอนแก่น-มุกดาหาร-นครพนม

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

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



จุดเริ่มต้น : จ.นครสวรรค์

จุดสิ้นสุด : ด่านช่องเม็ก/สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 จ.อุบลราชธานี

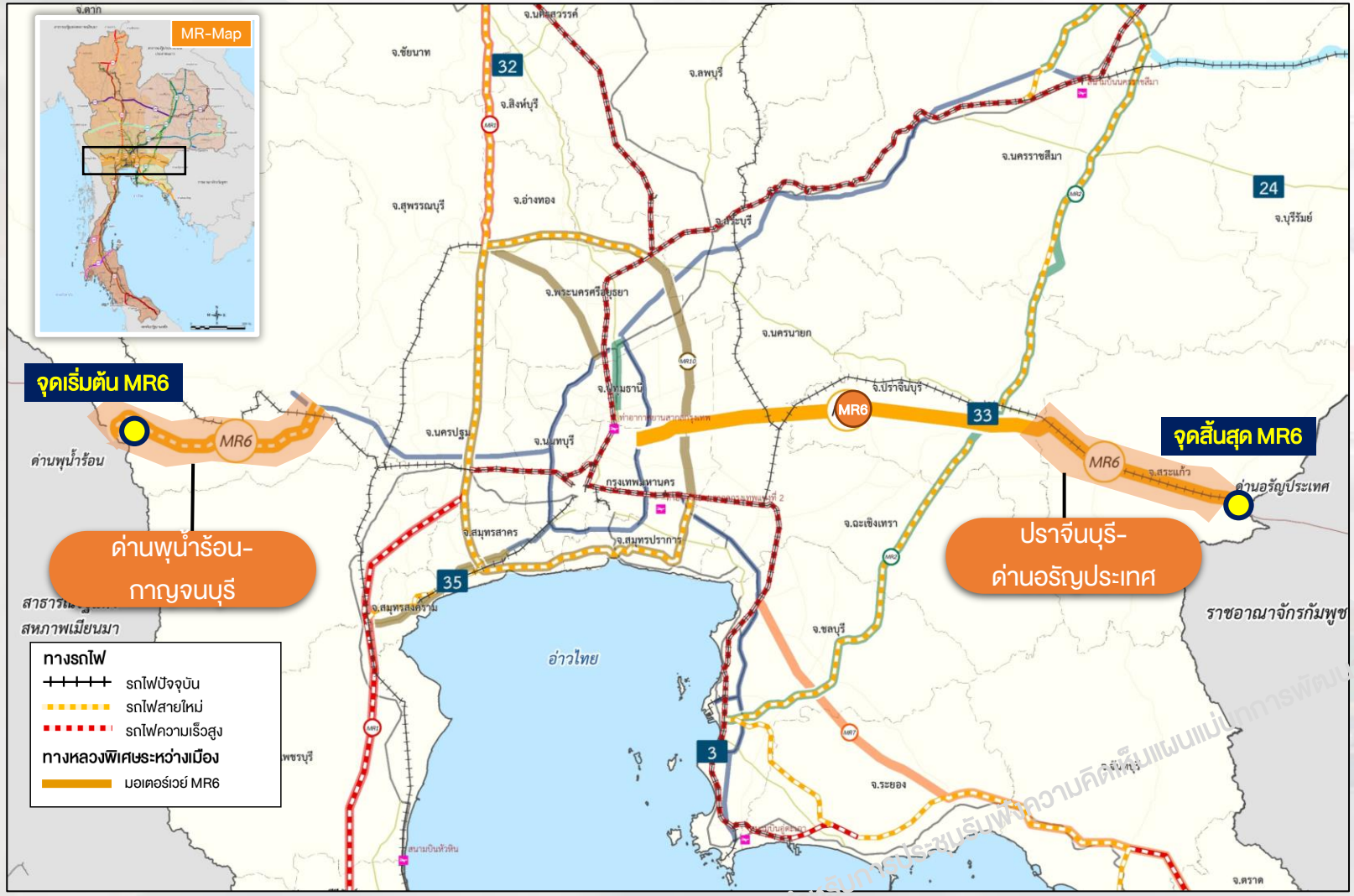
การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง : เมียนมา-ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

ระยะทาง : รวมประมาณ 722 กม.

เส้นทาง MR5 ส่วนใหญ่พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง และมีรถไฟสายใหม่เชื่อมไปยังด่านช่องเม็ก

เพื่อหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR6: กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ)



จุดเริ่มต้น : ด่านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี

จุดสิ้นสุด : ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว

การเชื่อมโยงเส้นทาง : เมียนมา-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

แนวเส้นทาง MR แบ่งเป็น 2 ส่วน ระยะทางรวมประมาณ 390 กม. ประกอบด้วย

- เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง >> มอเตอร์เวย์ สายบางใหญ่-กาญจนบุรี **ระยะทางรวม 96 กม.**
- เส้นทางตามแผนในอนาคต **ระยะทางรวม 294 กม.**

ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง

มีระยะทางรวมประมาณ **172 กม.** ได้แก่

- ช่วง ด่านพุน้ำร้อน-กาญจนบุรี
- ช่วง ปราจีนบุรี-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ)

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง (มาบตาพุด)/ตราด (ด่านคลองใหญ่)

จุดเริ่มต้น : กรุงเทพฯ/ชลบุรี

จุดสิ้นสุด : มาบตาพุด จ.ระยอง/ด่านคลองใหญ่ จ.ตราด

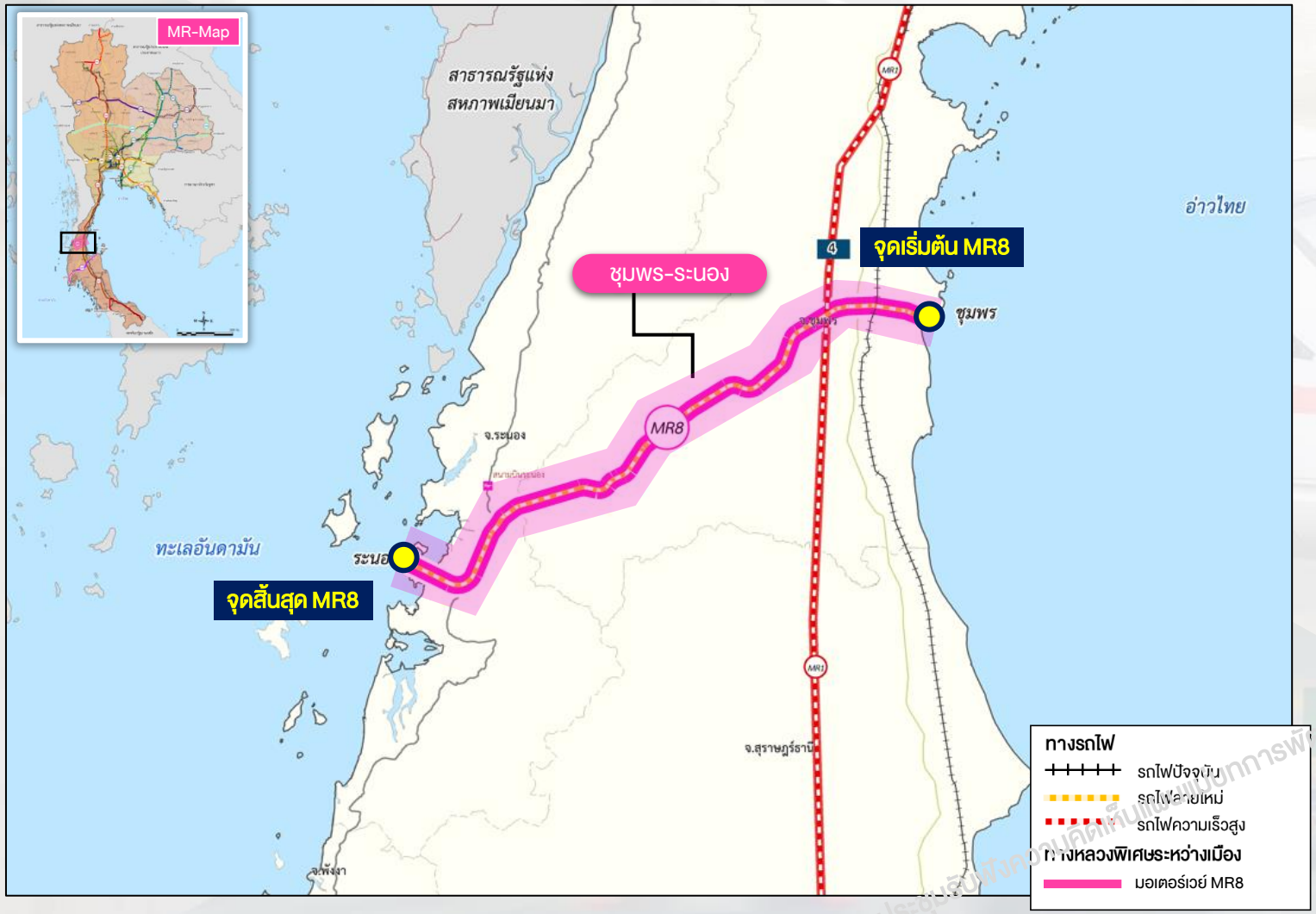
การเชื่อมโยงเส้นทาง : ภาคตะวันออก-กัมพูชา

แนวเส้นทาง MR7 แบ่งเป็น 2 ส่วน ระยะทางรวม 467 กม. ประกอบด้วย

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

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

MR8: ชุมพร-ระนอง



จุดเริ่มต้น : ท่าเรือ จ.ชุมพร

จุดสิ้นสุด : ท่าเรือ จ.ระนอง

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :
เชื่อมการเดินทางและขนส่งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

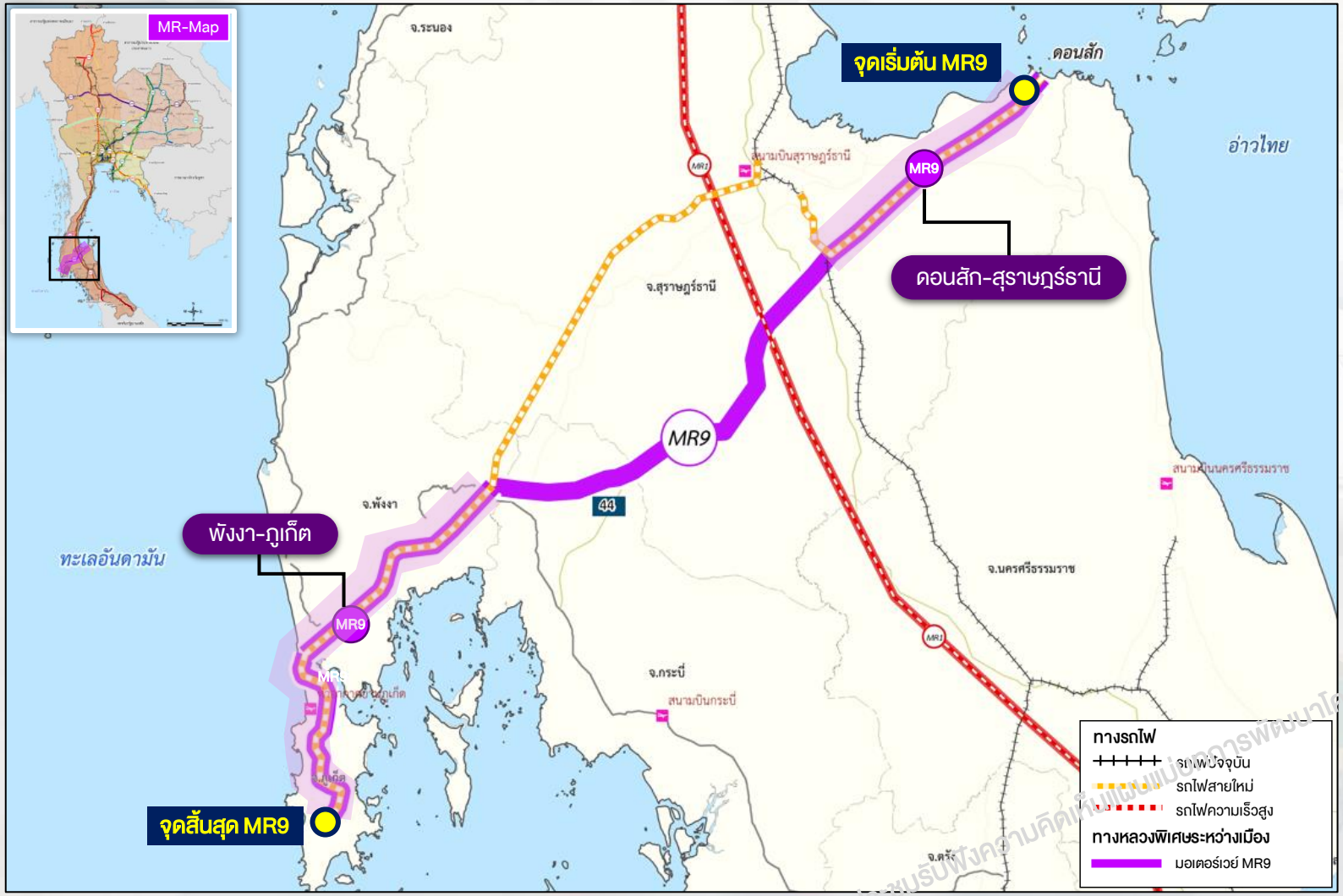
ระยะทาง : รวมประมาณ 91 กม.

เส้นทาง MR8 เสนอให้พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง (เส้นทางใหม่ทั้งคู่) ตั้งแต่ชุมพร ไปจนถึง ระนอง

แนวเส้นทางจะพัฒนาให้สอดคล้องกับ*โครงการ Land Bridge* เพื่อเชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย ให้เป็นศูนย์กลางการเดินเรือภูมิภาค

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR9: สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต



จุดเริ่มต้น : จ.สุราษฎร์ธานี (ดอนสัก)

จุดสิ้นสุด : จ.ภูเก็ต

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง :

เชื่อมการเดินทางและขนส่งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

ระยะทาง : รวมประมาณ 252 กม.

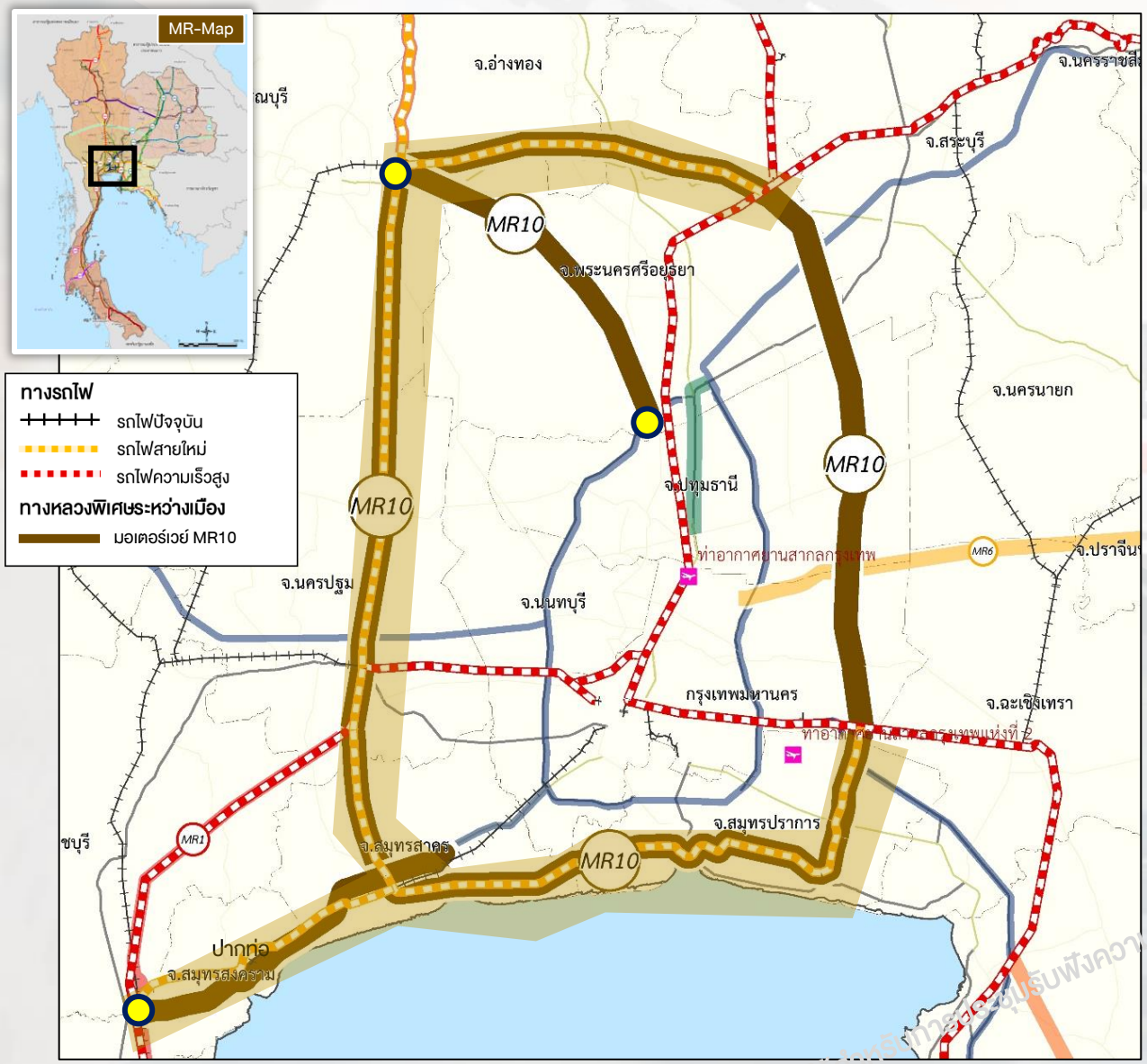
ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง

มีระยะทางรวมประมาณ **155 กม.**

- ช่วง ดอนสัก-สุราษฎร์ธานี
- ช่วงพังงา-ภูเก็ต

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR10: วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมต่อ



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

ส่วนที่ 2 : วงแหวนรอบที่ 3 เส้นทางในอนาคต **ระยะทาง 346 กม.**

ส่วนที่ 3 : เส้นทางเชื่อมต่อวงแหวนรอบที่ 2 และ 3 ได้แก่ เส้นทางบ้านแพ้ว-ปากท่อ **ระยะทาง 54 กม.** และ เส้นทางบางปะอิน-สุพรรณบุรี **ระยะทาง 55 กม.**

ระยะทางทั้งหมด 642 กม.

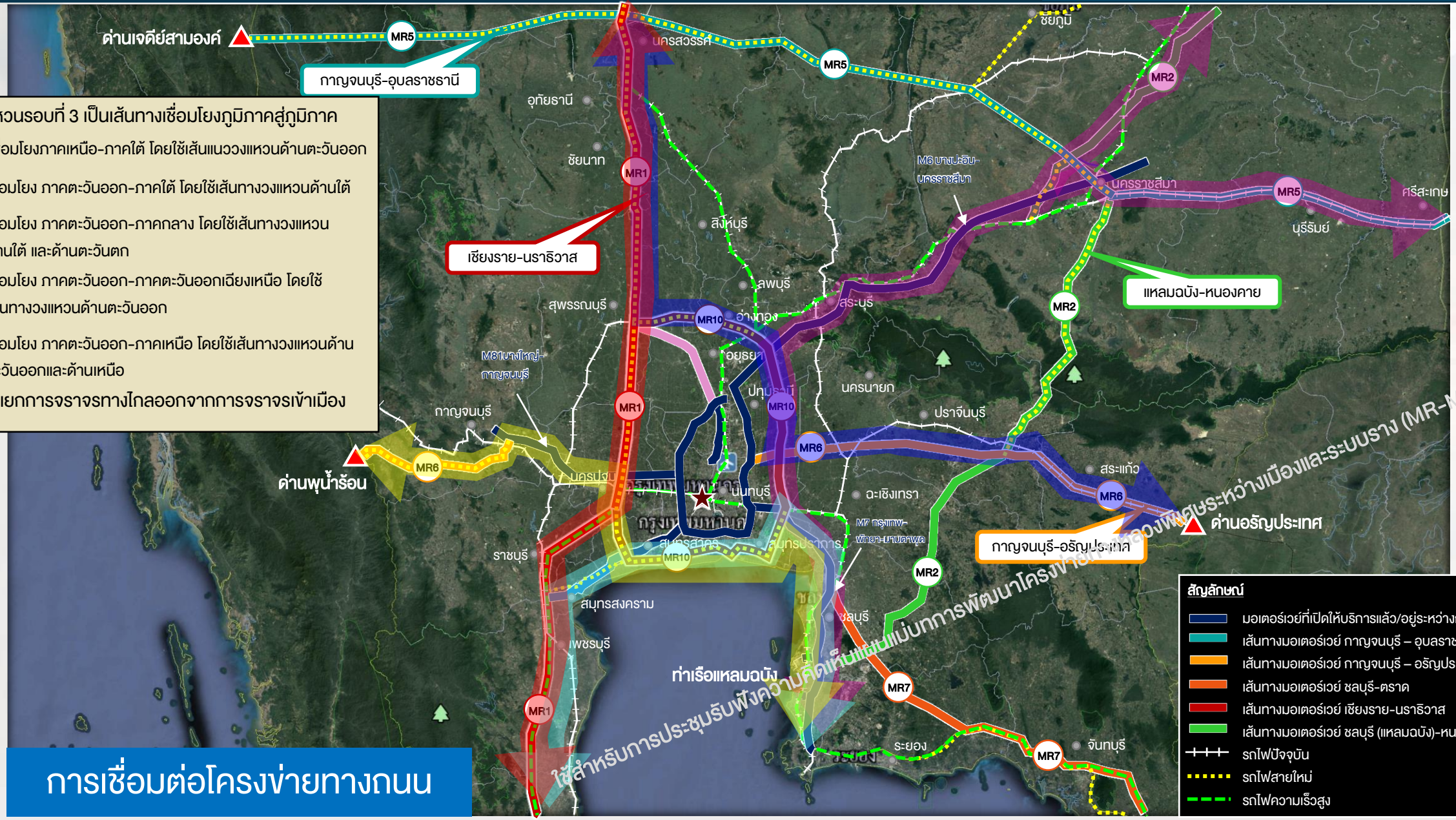
ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบรางสำหรับเส้นทาง MR10 มีระยะทางรวมประมาณ 365 กม.

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

เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา

การเชื่อมโยงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 กับภูมิภาคอื่น

- วงแหวนรอบที่ 3 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคสู่ภูมิภาค
  - เชื่อมโยงภาคเหนือ-ภาคใต้ โดยใช้เส้นแนววงแหวนด้านตะวันออก
  - เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคใต้ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านใต้
  - เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคกลาง โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านใต้ และด้านตะวันตก
  - เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านตะวันออก
  - เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคเหนือ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านตะวันออกและด้านเหนือ
- ช่วยแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรเข้าเมือง



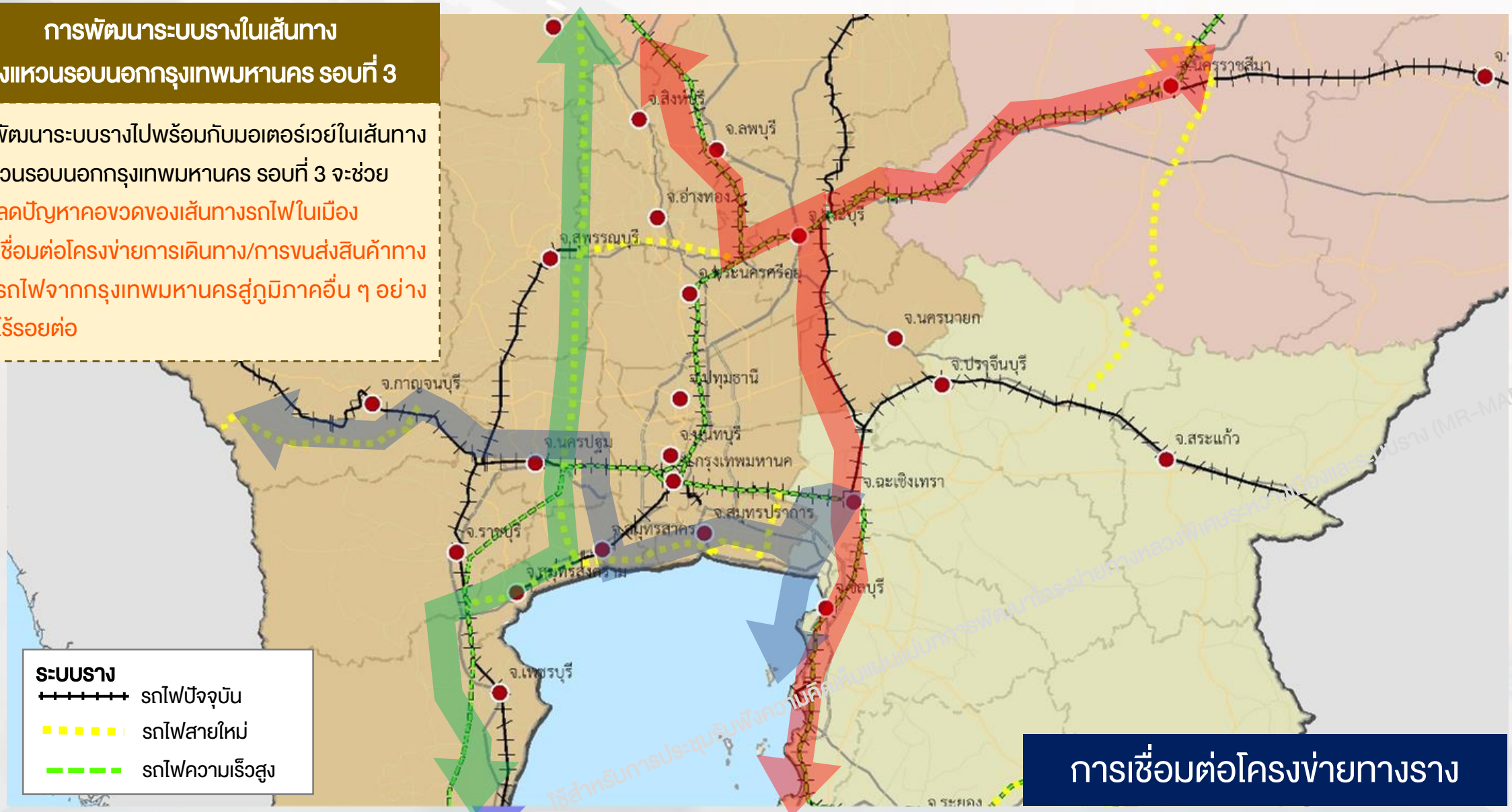
การเชื่อมต่อโครงข่ายทางถนน

การพัฒนาระบบราง ช่วงวงแหวนนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3

การพัฒนาระบบรางในเส้นทาง วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3

การพัฒนาระบบรางไปพร้อมกับมอเตอร์เวย์ในเส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จะช่วย

- ลดปัญหาคอขวดของเส้นทางรถไฟในเมือง
- เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง/การขนส่งสินค้าทางรถไฟจากกรุงเทพมหานครสู่ภูมิภาคอื่น ๆ อย่างไร้รอยต่อ



การเชื่อมต่อโครงข่ายทางราง

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

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

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ

ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการและข้อจำกัดต่าง ๆ และผลการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรที่มีปริมาณและลักษณะการจราจรในปัจจุบัน และผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต จัดทำรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เป็นไปได้ แล้วนำมาพิจารณาคัดเลือกในรายละเอียดเพื่อหารูปแบบที่เหมาะสม โดยการดำเนินการมีขั้นตอนดังนี้

1 | การพิจารณากำหนดแนวเส้นทาง

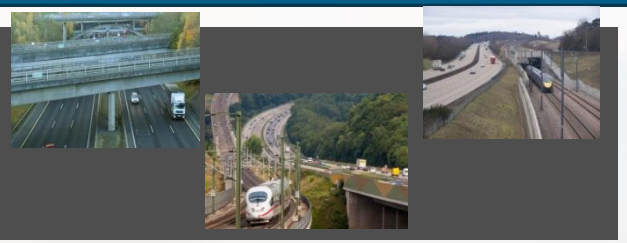
- พิจารณาจากสภาพภูมิประเทศของพื้นที่
- พิจารณาข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่
- พิจารณาถึงผลประโยชน์ของการมีโครงการ
- การวางแนวเส้นทางเป็นไปตามมาตรฐาน

2 | รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟ
- ทางรถไฟ (สายใหม่)

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ



1 | แนวคิดในการพิจารณากำหนดแนวเส้นทาง

จะพิจารณาในหลาย ๆ ด้าน ได้แก่

- สภาพพื้นที่ที่เหมาะสม คือ พื้นที่ราบโดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งมีระดับสูงกว่าระดับน้ำท่วมถึง พื้นที่ซึ่งไม่มีสิ่งปลูกสร้างหรือต้นไม้ใหญ่หนาแน่น หรือพื้นที่ที่ไม่คดโค้งเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

พิจารณาจากสภาพภูมิประเทศของพื้นที่

- หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พื้นที่ป่าอนุรักษ์
- หลีกเลี่ยงพื้นที่ที่ต้องมีการขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานอื่นๆ หรือเวนคืนจากผู้ถือครอง
- หลีกเลี่ยงพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับท้องถิ่น เช่น สถานที่ราชการ ศาสนสถาน แหล่งวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยว ฯลฯ

พิจารณาข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่

- พิจารณาถึงความสอดคล้องกับแผนแม่บทและแผนการพัฒนาที่สำคัญในปัจจุบันและในอนาคต
- แนวเส้นทางของโครงการที่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดและดึงดูดการเดินทางในพื้นที่ทั้งการสัญจรและการขนส่งสินค้า เช่น พื้นที่แหล่งอุตสาหกรรม ท่าเรือ สถานีรถไฟ เพื่อดึงดูดผู้ใช้ทางให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และเพื่อรองรับการพัฒนาในด้านอื่น ๆ

พิจารณาถึงผลประโยชน์ของการมีโครงการ

- การวางแนวเส้นทางเลือกนั้นจะต้องมีระยะทางที่สั้นและเป็นทางตรงให้มากที่สุด โดยที่การออกแบบแนวเส้นทางต้องเป็นไปตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีความเป็นไปได้ในการก่อสร้างและรูปแบบการก่อสร้างไม่ควรต้องใช้เทคนิคพิเศษ หรือดำเนินการได้ยากกว่าปกติ

การวางแนวเส้นทางเป็นไปตามมาตรฐาน

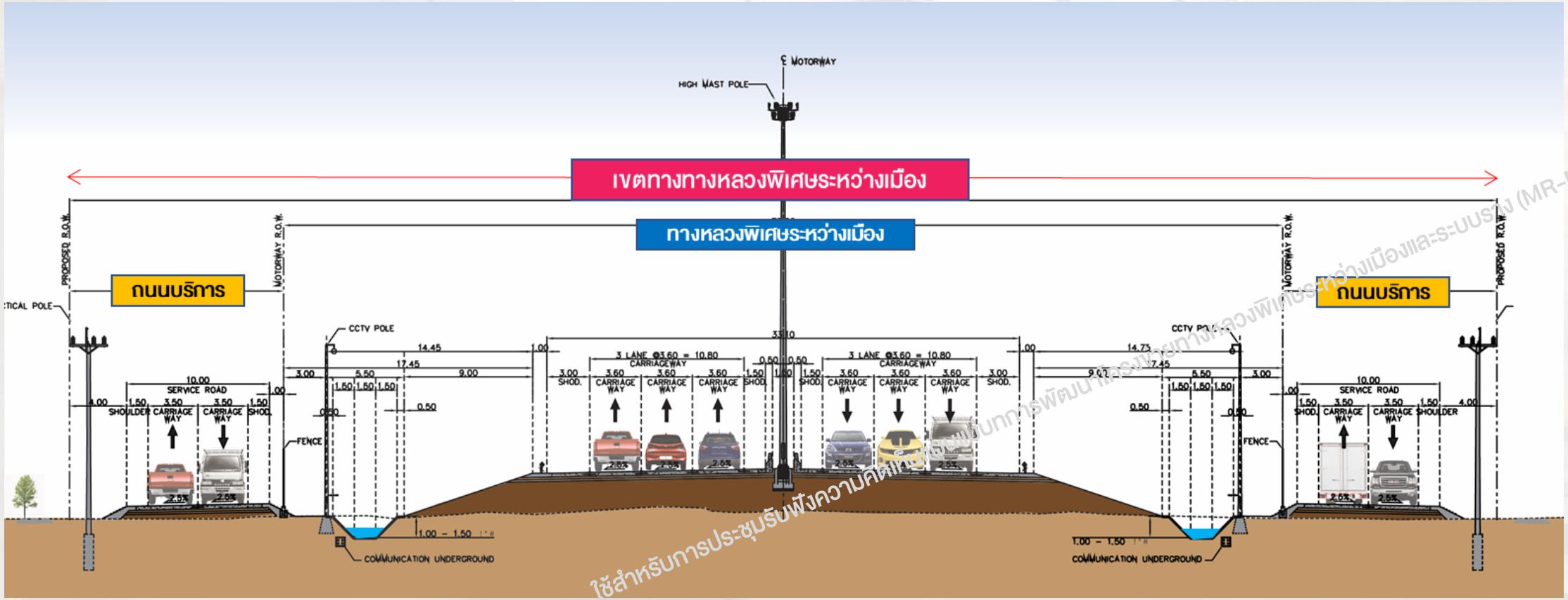
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

กรณีที่ 1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

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



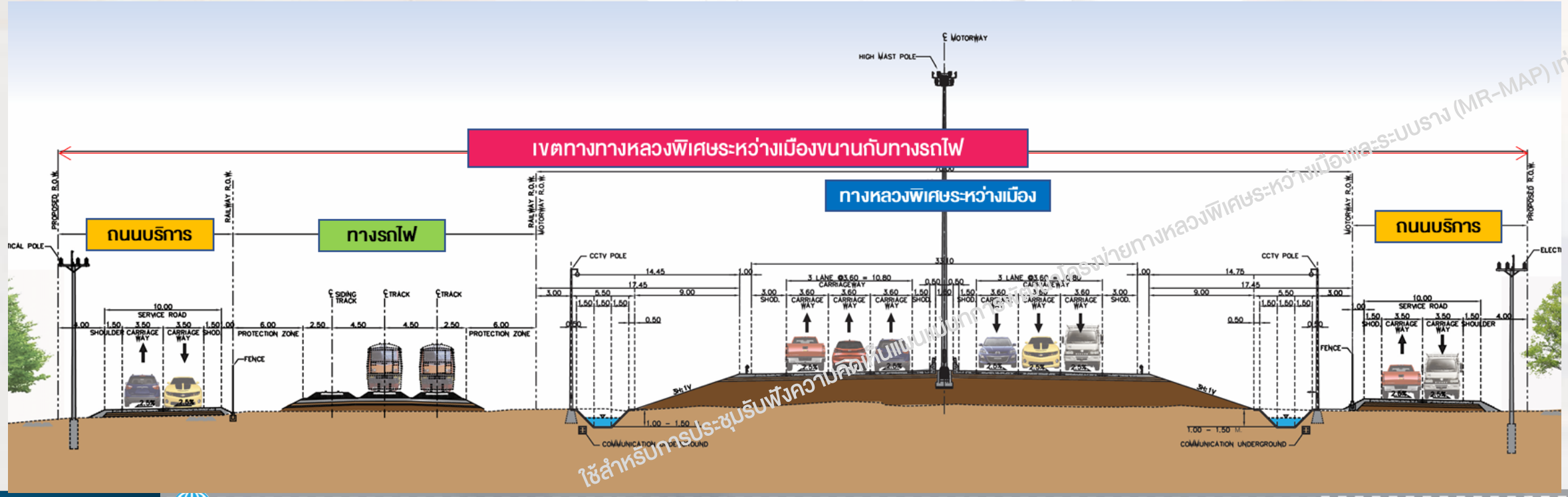
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

กรณีที่ 2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟ

- ทางหลัก (Main Road) เป็นถนนขนาด 6-8 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร
- ถนนบริการ (Service Road) ขนาด 2 ช่องจราจร ข้างทางหลัก (จัดตามความจำเป็น) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.50 เมตร
- รถไฟทางคู่ พร้อมกับ Siding Track 1 ราง



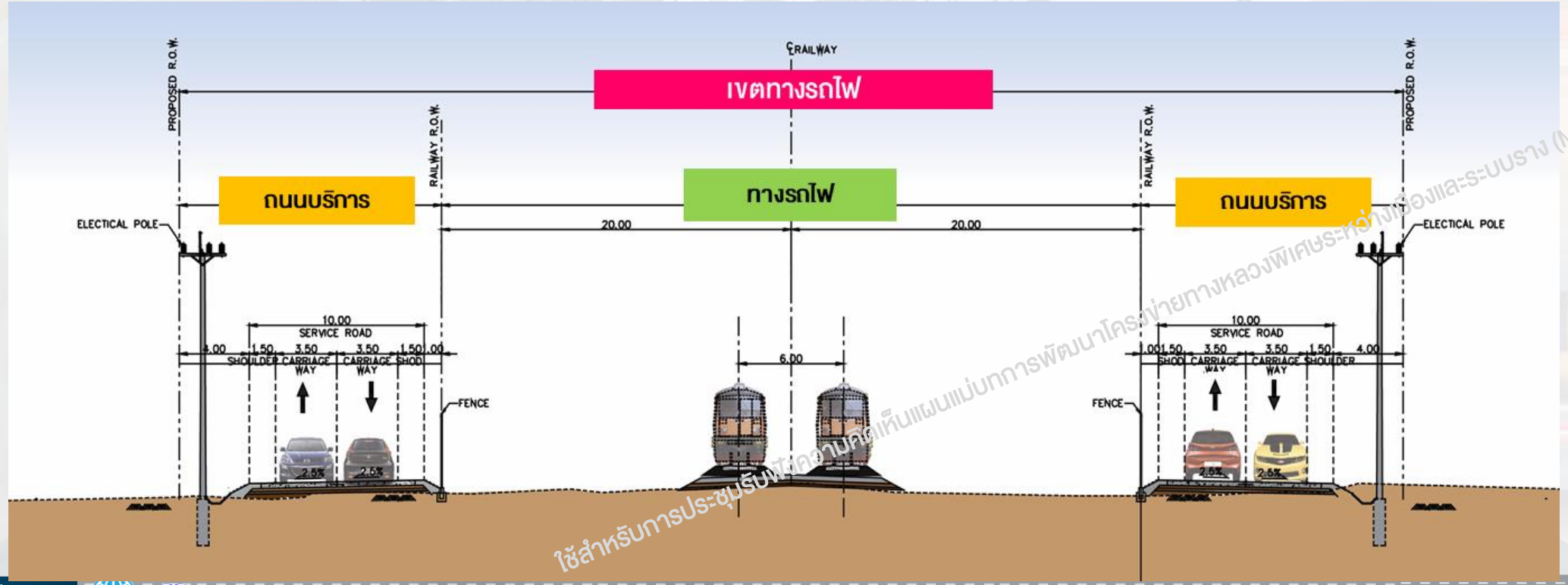
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

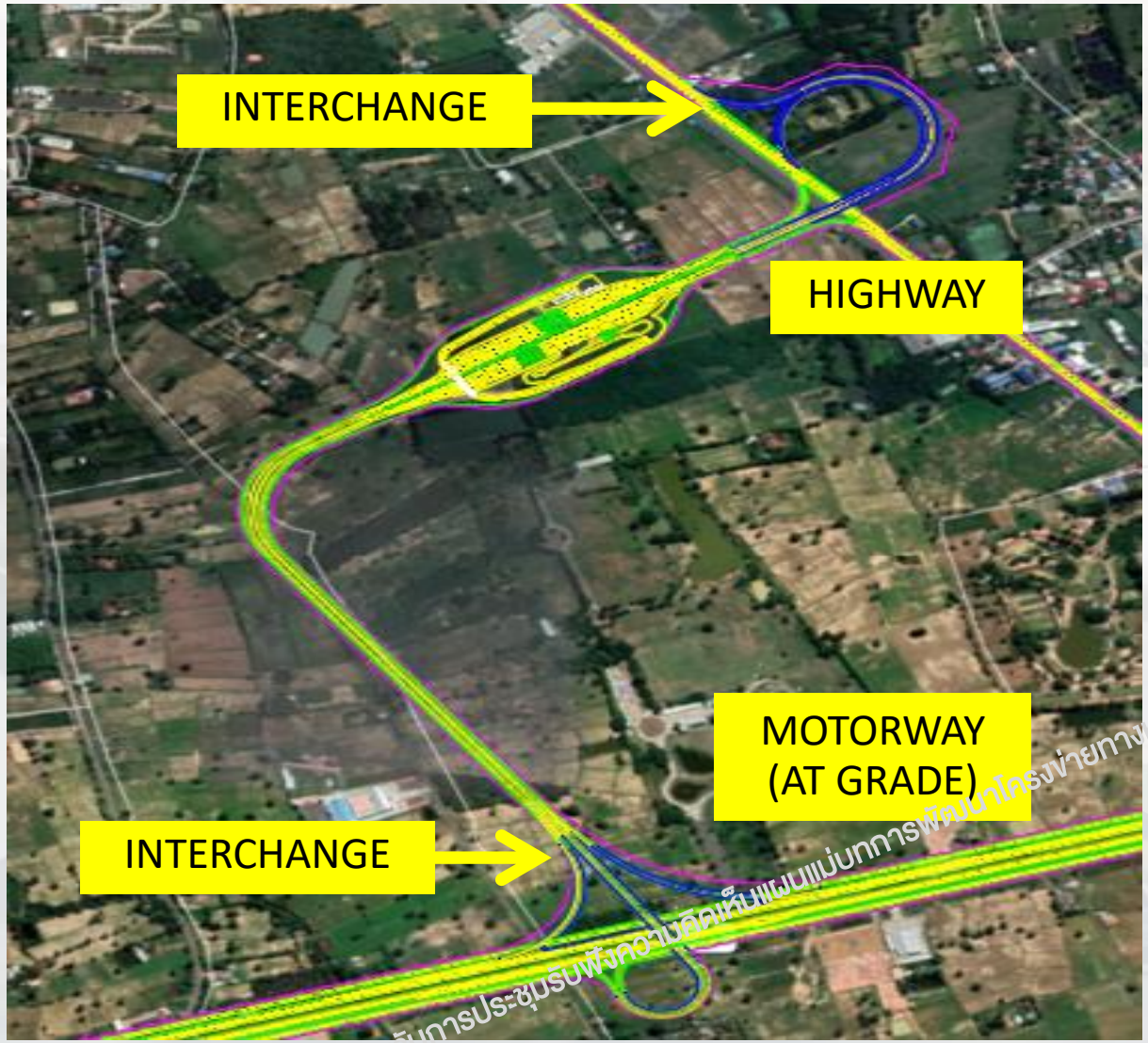
กรณีที่ 3 ทางรถไฟ (สายใหม่)

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



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การออกแบบจุดตัดทางเข้าออก

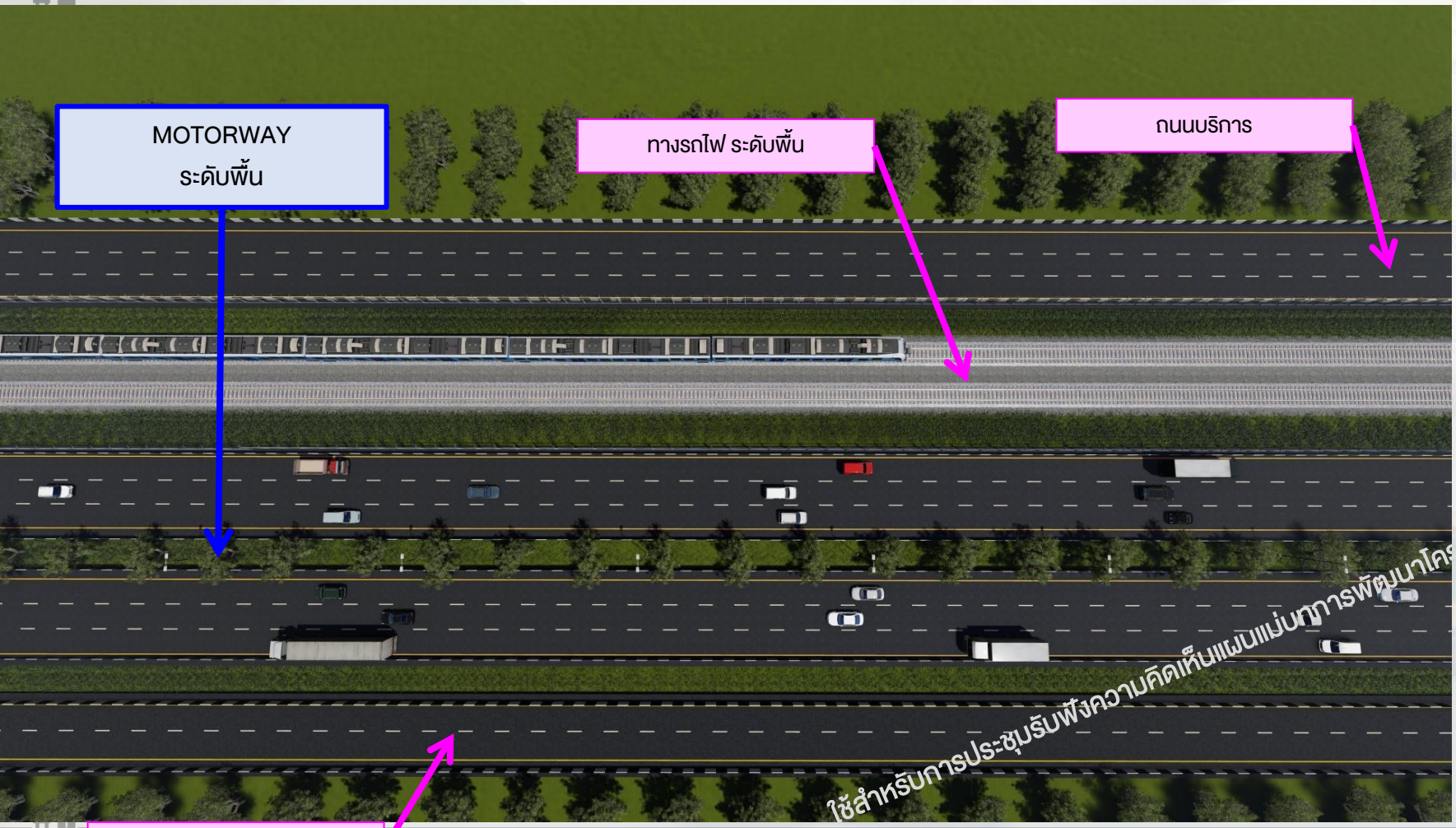


ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

การออกแบบช่วงแนวสายทาง: ช่วงไม่ผ่านชุมชน

มอเตอร์เวย์ > ระดับพื้น **รถไฟ** > ระดับพื้นดิน



MOTORWAY ระดับพื้น

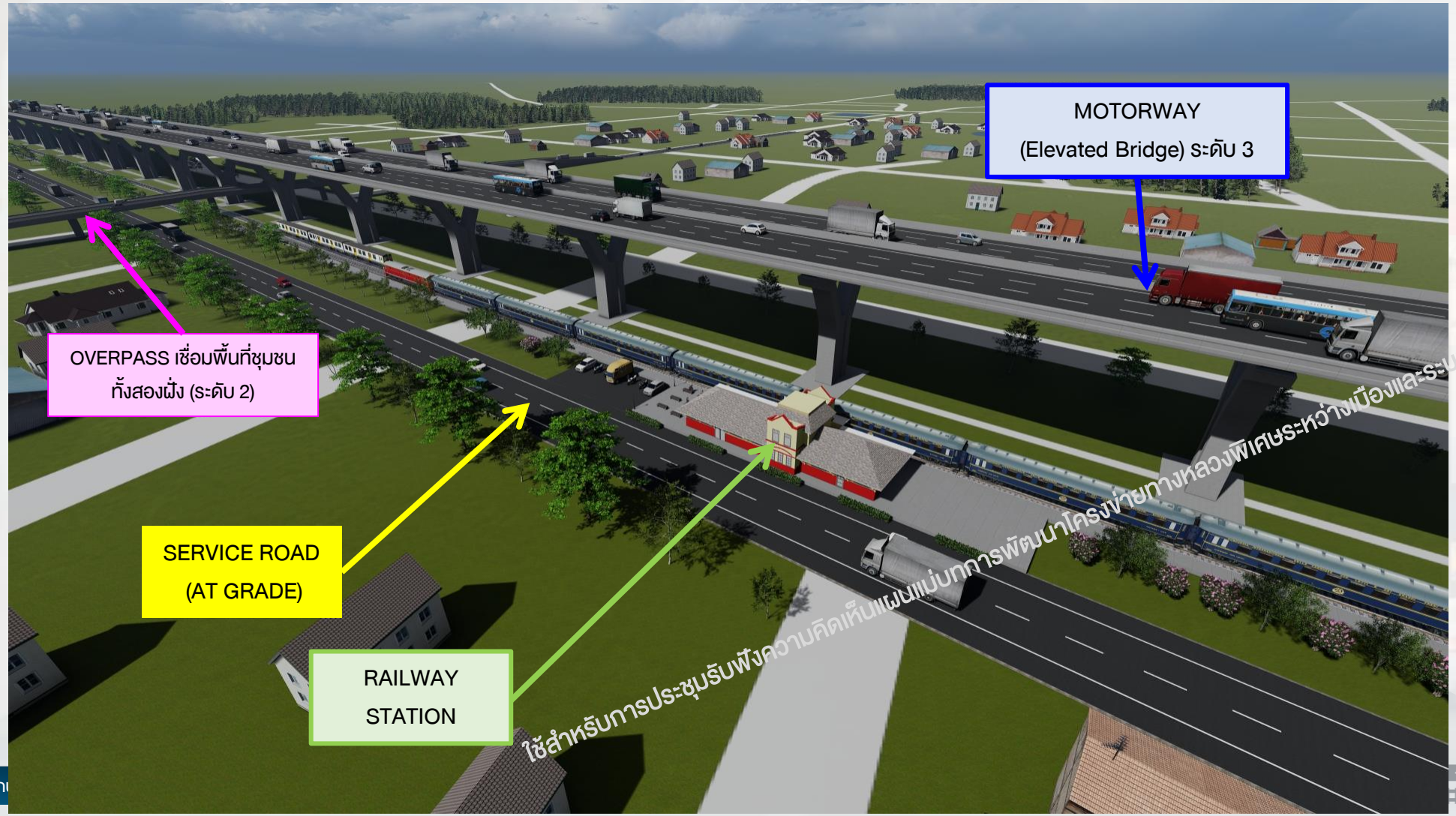
ทางรถไฟ ระดับพื้น

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

การออกแบบช่วงแนวสายทาง: ช่วงผ่านชุมชนขนาดเล็ก

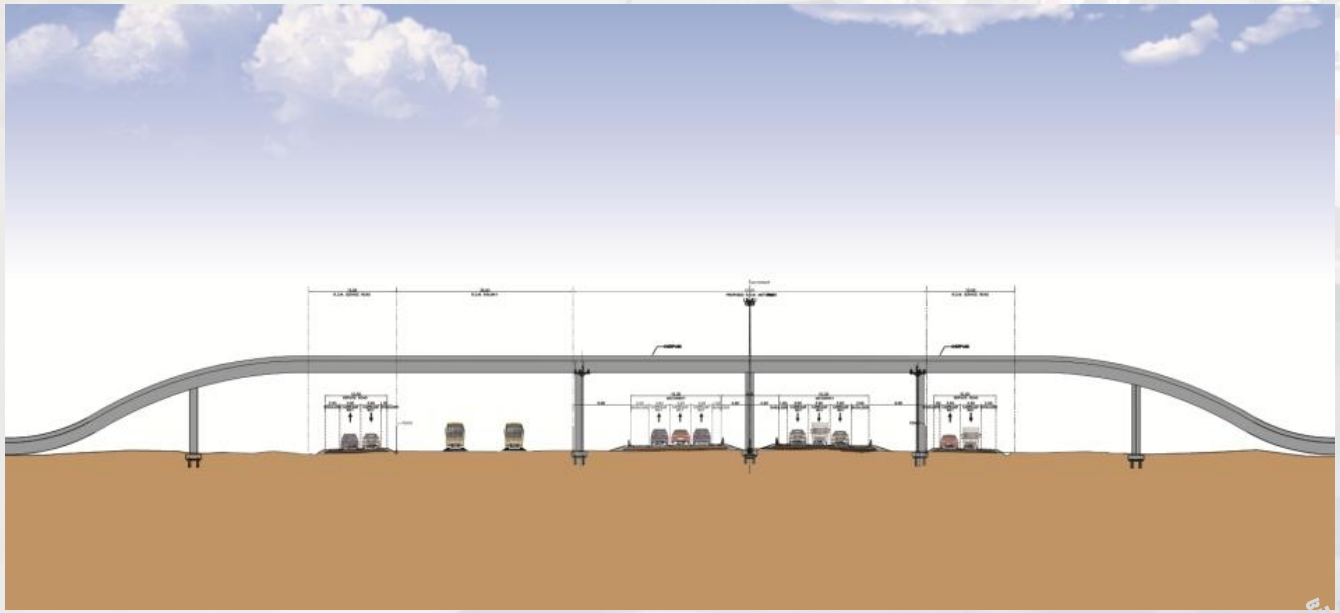
มอเตอร์เวย์ > ยกระดับ **รถไฟ** > ระดับพื้นดิน



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดเล็ก

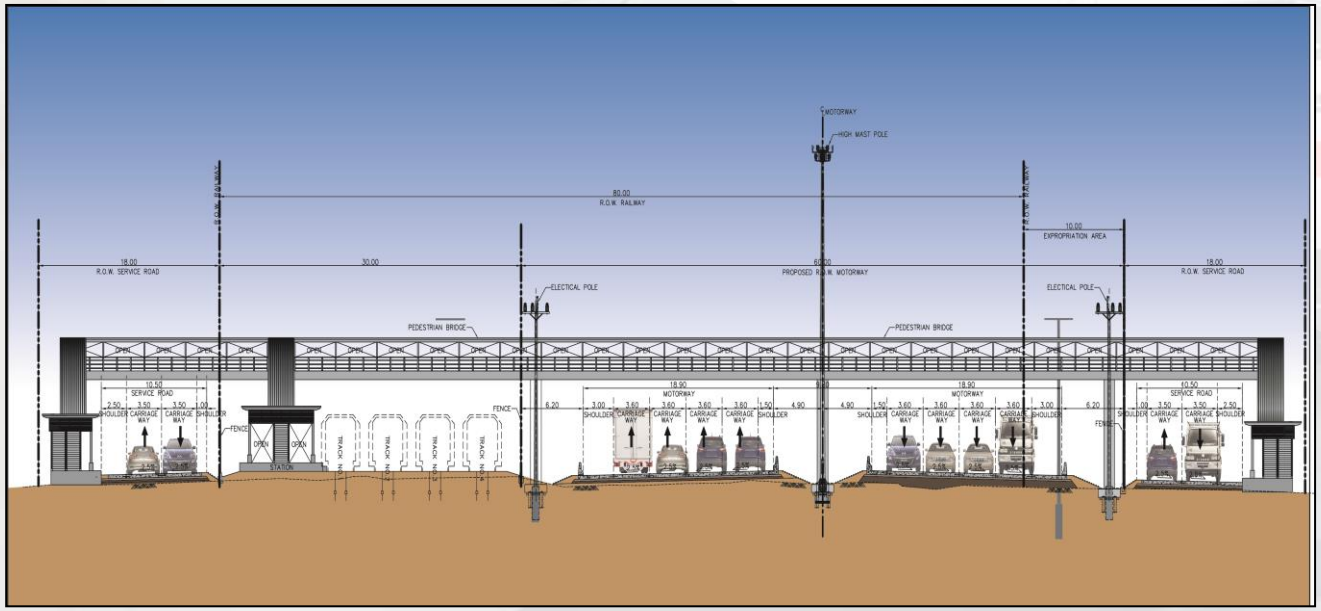
ออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งมีถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านข้าง ตำแหน่งที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตัดกับถนนท้องถิ่นจะยกระดับถนนท้องถิ่นข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้คนในชุมชนสามารถเดินทางข้ามฝั่งไปมาและเข้าถึงสถานีรถไฟได้



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณสถานีรถไฟ

- ลักษณะของการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงที่มีสถานีรถไฟอยู่ด้านข้าง จะมีถนนบริการ (Service Road) อยู่ด้านข้างทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- นอกจากนี้ จะมีสะพานคนข้ามเพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเข้าสู่สถานีรถไฟได้สะดวก

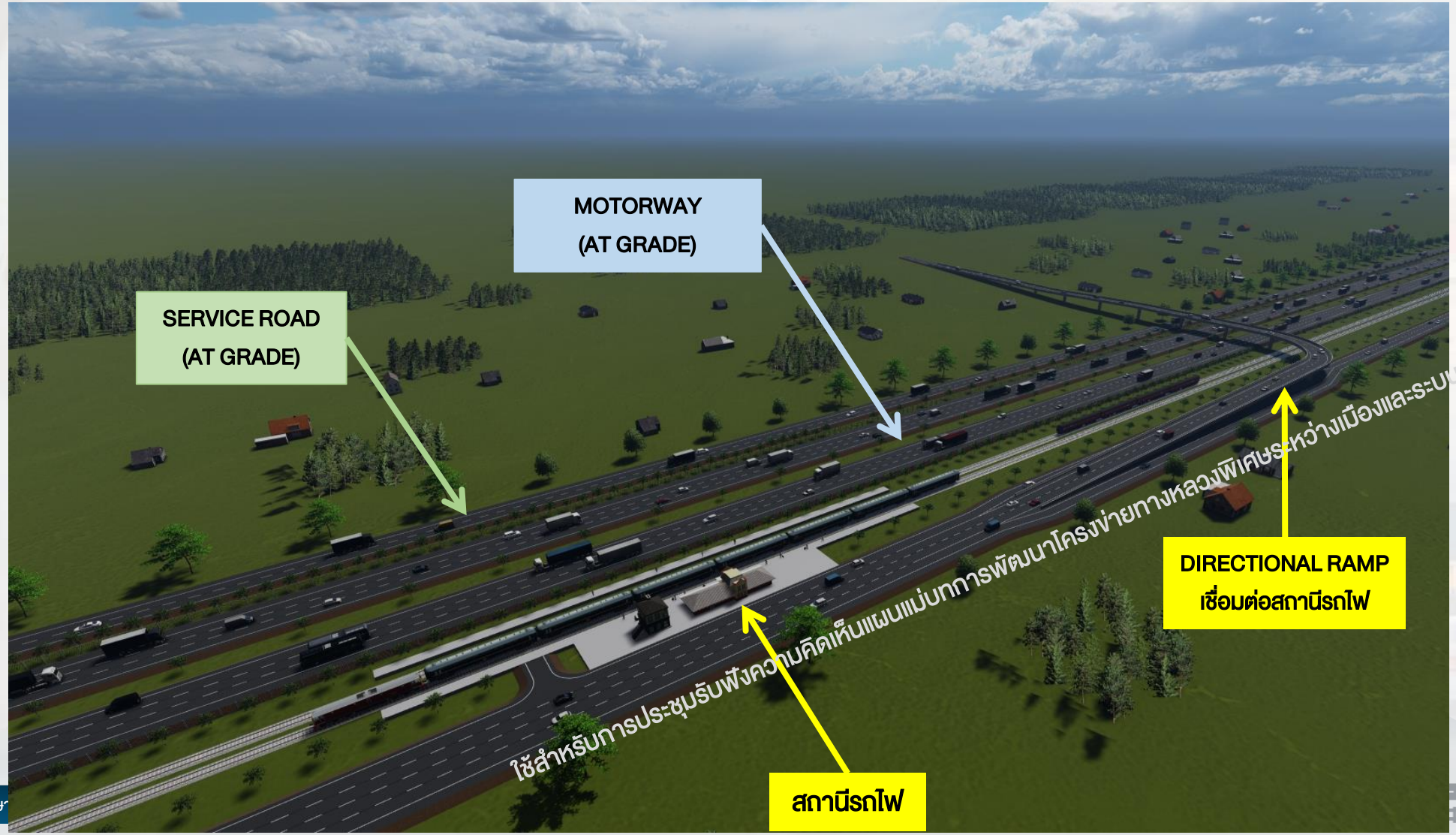


ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

การออกแบบจุดตัดและทางเข้า-ออก: ช่วงทั่วไป

มอเตอร์เวย์ > ระดับพื้นดิน **รถไฟ** > ระดับพื้นดิน

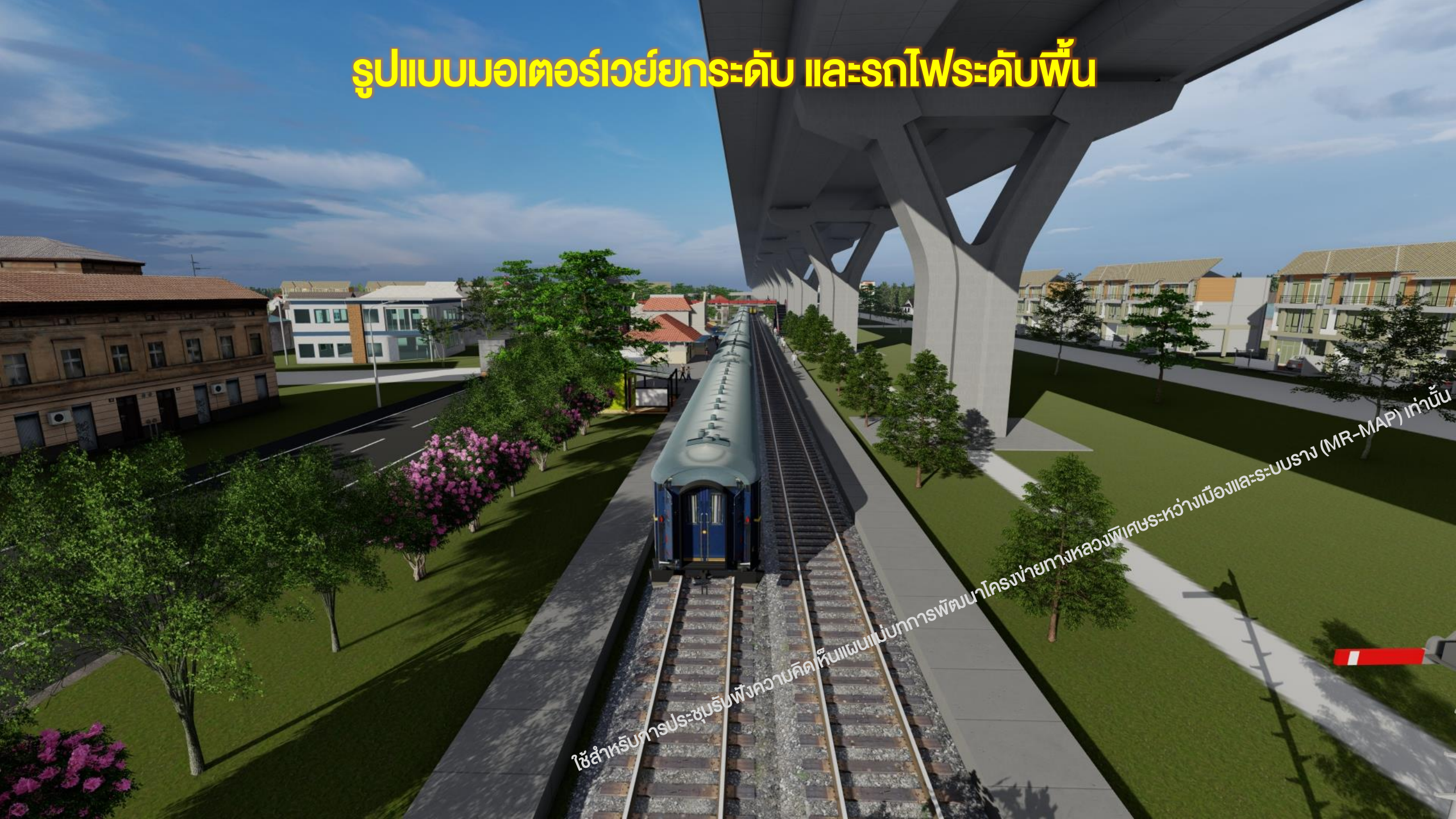


ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบมอเตอร์เวย์ยกระดับ และรถไฟระดับพื้น

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบมอเตอร์เวย์ยกระดับ และรถไฟระดับพื้น

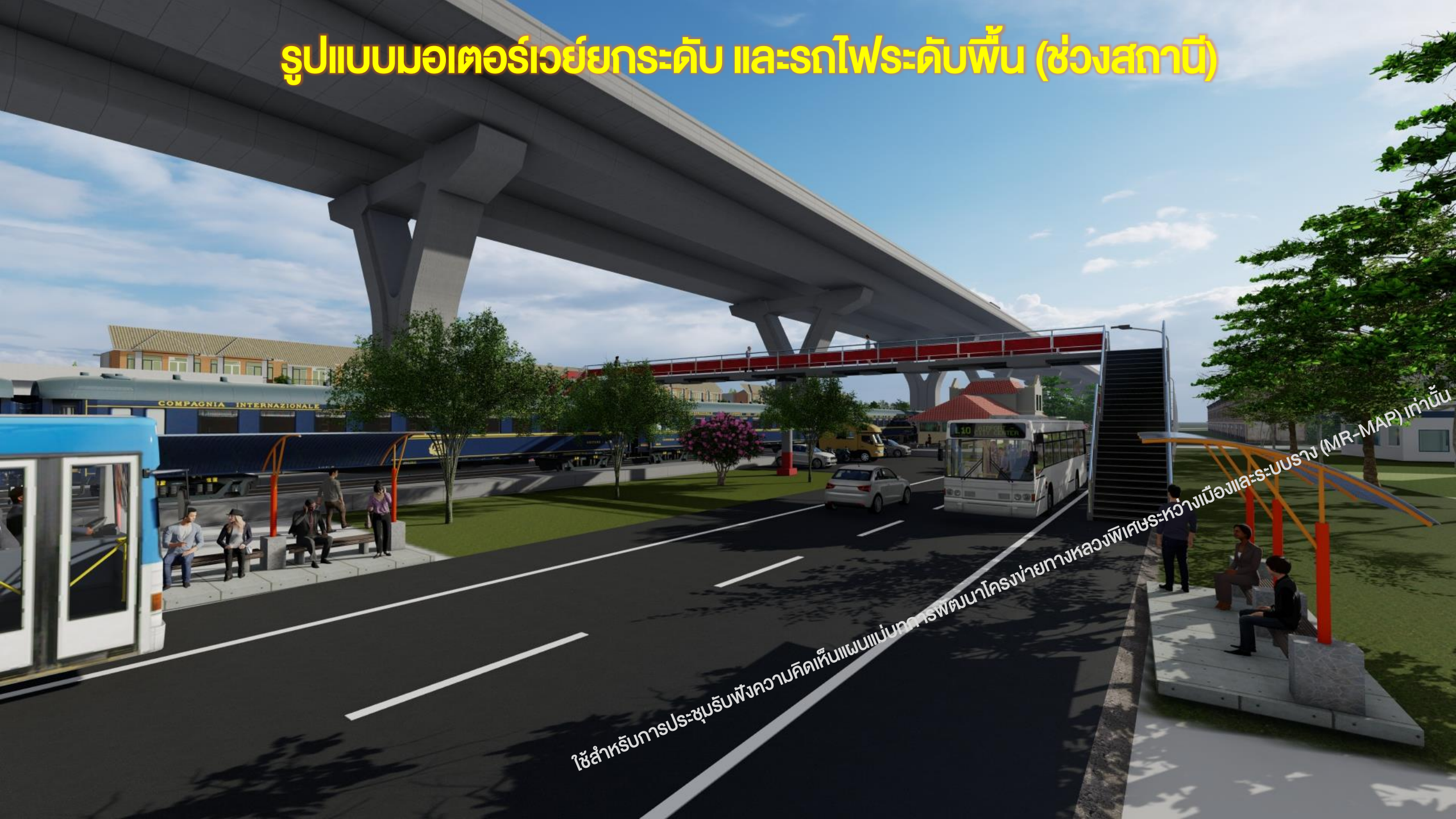


ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบมอเตอร์เวย์ยกระดับ และรถไฟระดับพื้น

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบมอเตอร์เวย์ยกระดับ และรถไฟระดับพื้น (ช่วงสถานี)



รูปแบบทางรถไฟช่วงทั่วไป

สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การวิเคราะห์แนวเส้นทางโครงการ

1 | รวบรวมข้อมูลพื้นฐานการออกแบบเบื้องต้น

- การสำรวจสภาพภูมิประเทศ
- การสำรวจสิ่งกีดขวางและอาคารสิ่งปลูกสร้าง
- การสำรวจสภาพแวดล้อม

2 | กำหนดรูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขึ้นอยู่กับอุปสงค์และลักษณะของการจราจร
- รถไฟ ขึ้นอยู่กับอุปสงค์ ทั้งปริมาณผู้โดยสาร ปริมาณสินค้าและความถี่ในการเดินขบวนในแนวเส้นทาง
- เมื่อได้รูปแบบที่เหมาะสมจะทำการประเมินสมรรถนะการรองรับปรับแก้และตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาถึงความคงสภาพการจราจรขณะดำเนินการก่อสร้าง

3 | การออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design)

- จัดเตรียมแบบร่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง
- วิเคราะห์ทางเลือกของแบบร่างและคัดเลือกแบบร่างที่เหมาะสมที่สุด สำหรับการศึกษาต่อไป
- จัดเตรียมรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Drawing)

4 | การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบและแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางที่เหมาะสม

- ด้านวิศวกรรม
- ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน
- ด้านสิ่งแวดล้อม

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้นระดับ Pre-Feasibility Study

หลักการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางหลวงทั่วประเทศ

- มาตรฐานการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (กรมทางหลวง)
- มาตรฐานการออกแบบทางหลวงแผ่นดิน (กรมทางหลวง)
- A policy on Geometric Design of Highways and Street by AASHTO
- Highway Capacity Manual (HCM) by TRB

หลักการออกแบบทางรถไฟ

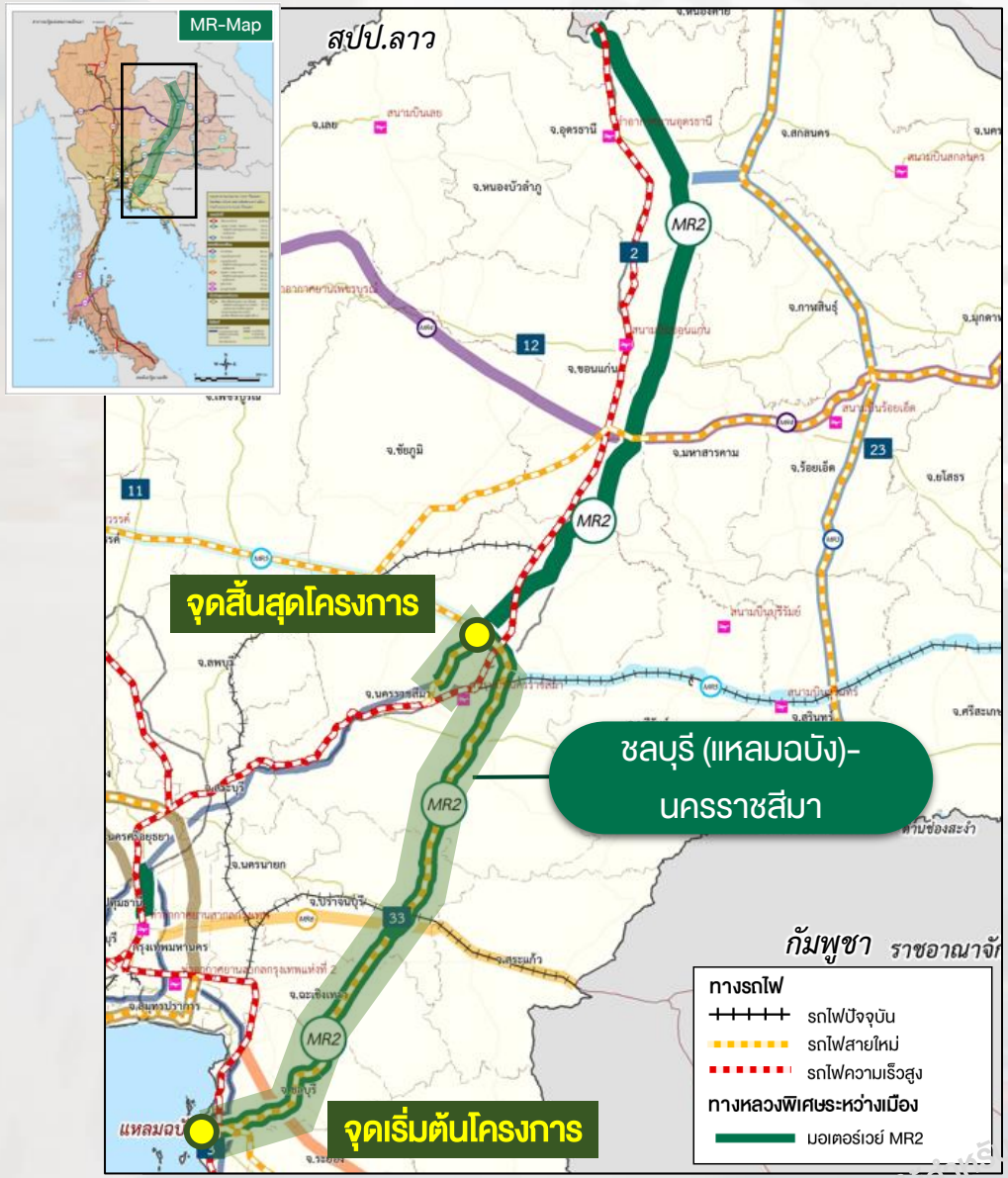
- มาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ISO (International Standards Organisation)
- UIC (The Union Internationale des Chemins de fers bax)
- AREMA (American Railway Engineers and Maintenance of Way Association)

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

แนวเส้นทาง MR 2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย
ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง) – นครราชสีมา



การออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น

จุดเริ่มต้นโครงการ : ท่าเรือแหลมฉบัง ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

จุดสิ้นสุดโครงการ : บริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี-อุบลราชธานี (MR5) ต.ด่านจาก อ.โนนไทย จ.นครราชสีมา

ระยะทางรวม : 313 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ **4 จังหวัด 17 อำเภอ**

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

จ.ฉะเชิงเทรา : อ.แปลงยาว และ อ.สนามชัยเขต

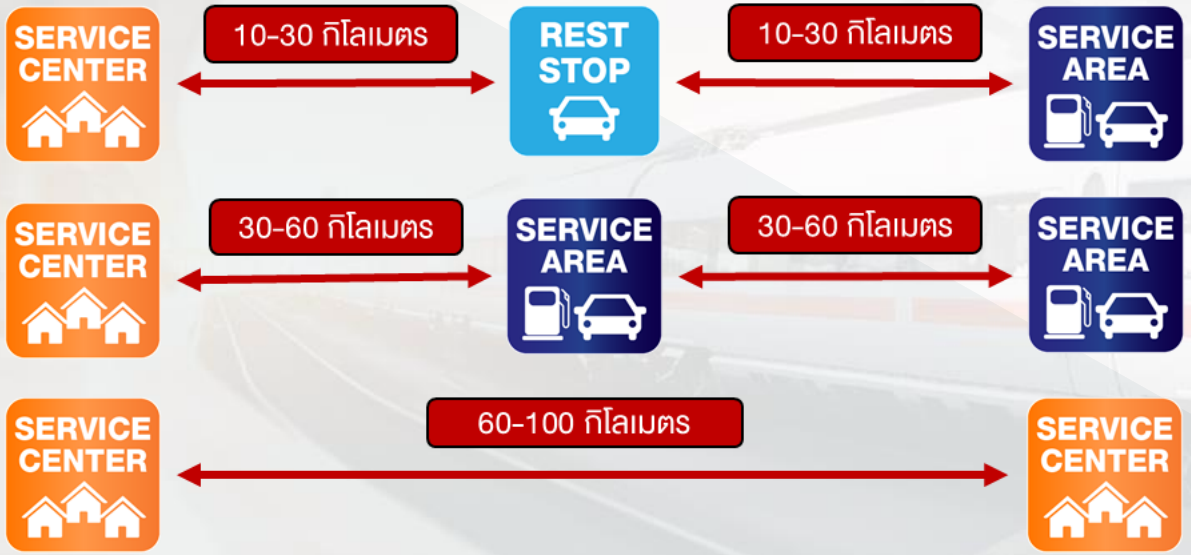
จ.ปราจีนบุรี : อ.ศรีมหาโพธิ อ.กบินทร์บุรี อ.นาดี

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

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง) – นครราชสีมา

ที่พักริมทาง (Rest Area)



- ทางเข้า-ออก 14 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 2 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 3 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 6 แห่ง
- เขตทาง 126 เมตร รวมทั้งมอเตอร์เวย์และระบบราง

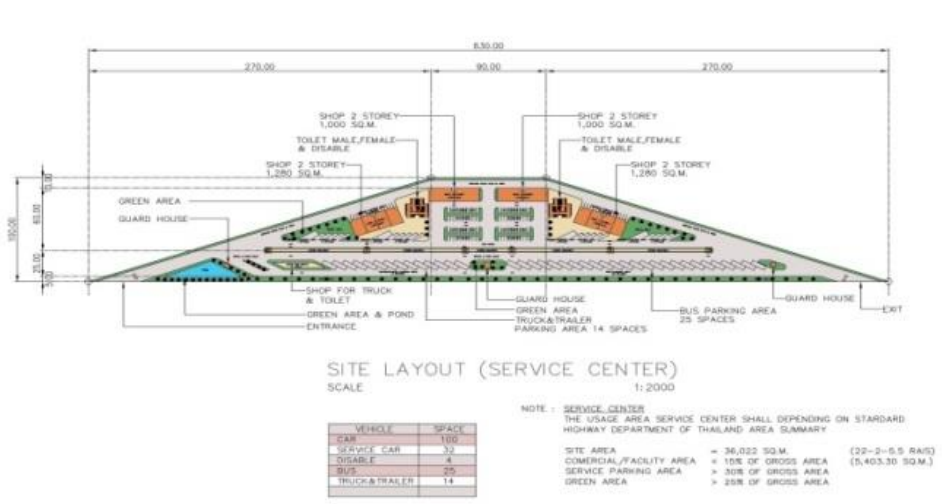
สัญลักษณ์

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

เส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง

รายละเอียดที่พักริมทาง

จุดพักรถ (Rest Stop) พื้นที่ประมาณ 5 ไร่



สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) พื้นที่ประมาณ 20 ไร่

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) พื้นที่ประมาณ 50 ไร่

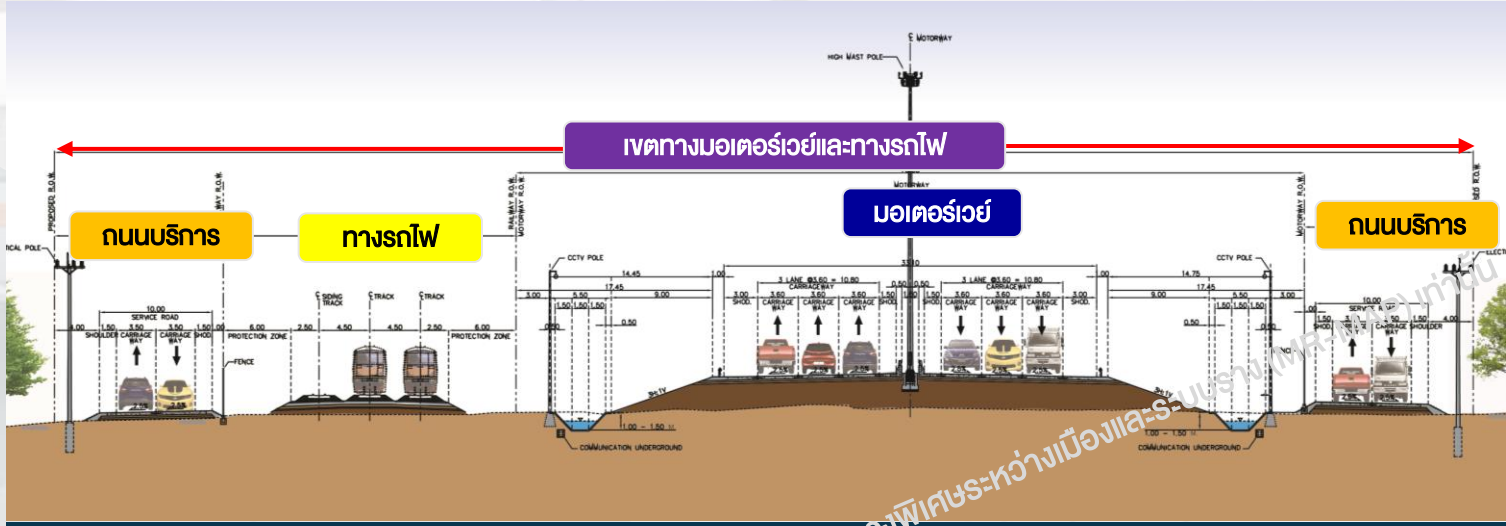
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบทั่วไป
MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การออกแบบรูปตัดของโครงการ

1 รูปตัดช่วงทั่วไปมอเตอร์เวย์ ขนานกับ ทางรถไฟใหม่



เพื่อสำหรับการประชาสัมพันธ์ (ศูนย์โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง) ความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาฯ

ช่วงมอเตอร์เวย์ขนานกับทางรถไฟสายใหม่

- *มอเตอร์เวย์* ขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร พร้อมถนนบริการด้านซ้ายและขวาของแนวมอเตอร์เวย์ ขนาด 2 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร
- *ทางรถไฟ* ขนาด 2 ราง (ทางรถไฟหลัก) พร้อม Siding Track 1 ราง

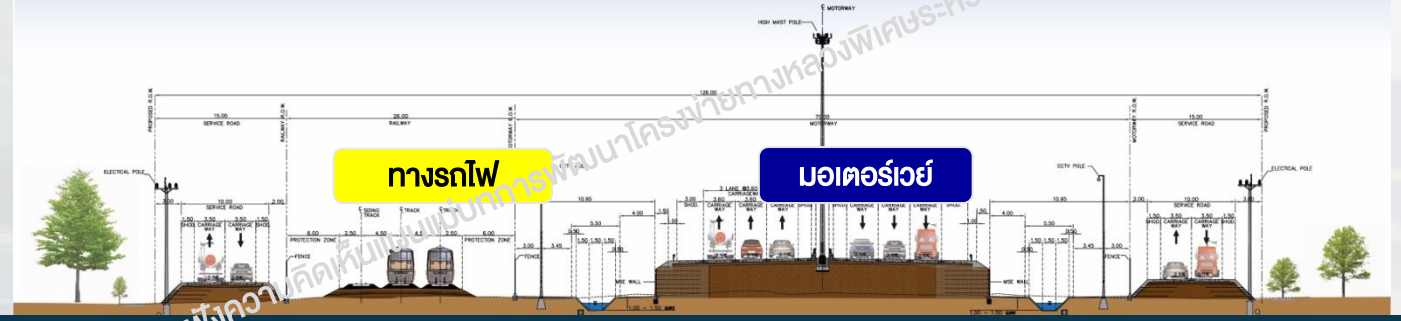
การออกแบบรูปตัดของโครงการ

2 รูปตัดมอเตอร์เวย์ช่วงตัดลึก

รูปตัดมอเตอร์เวย์ช่วงตัดลึก

- *มอเตอร์เวย์*ขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร พร้อมระบบป้องกันเสถียรภาพเชิงลาด (กรณีตัดลึก)
- *ทางรถไฟ*ขนาด 2 ราง (ทางรถไฟหลัก) พร้อม Siding Track 1 ราง

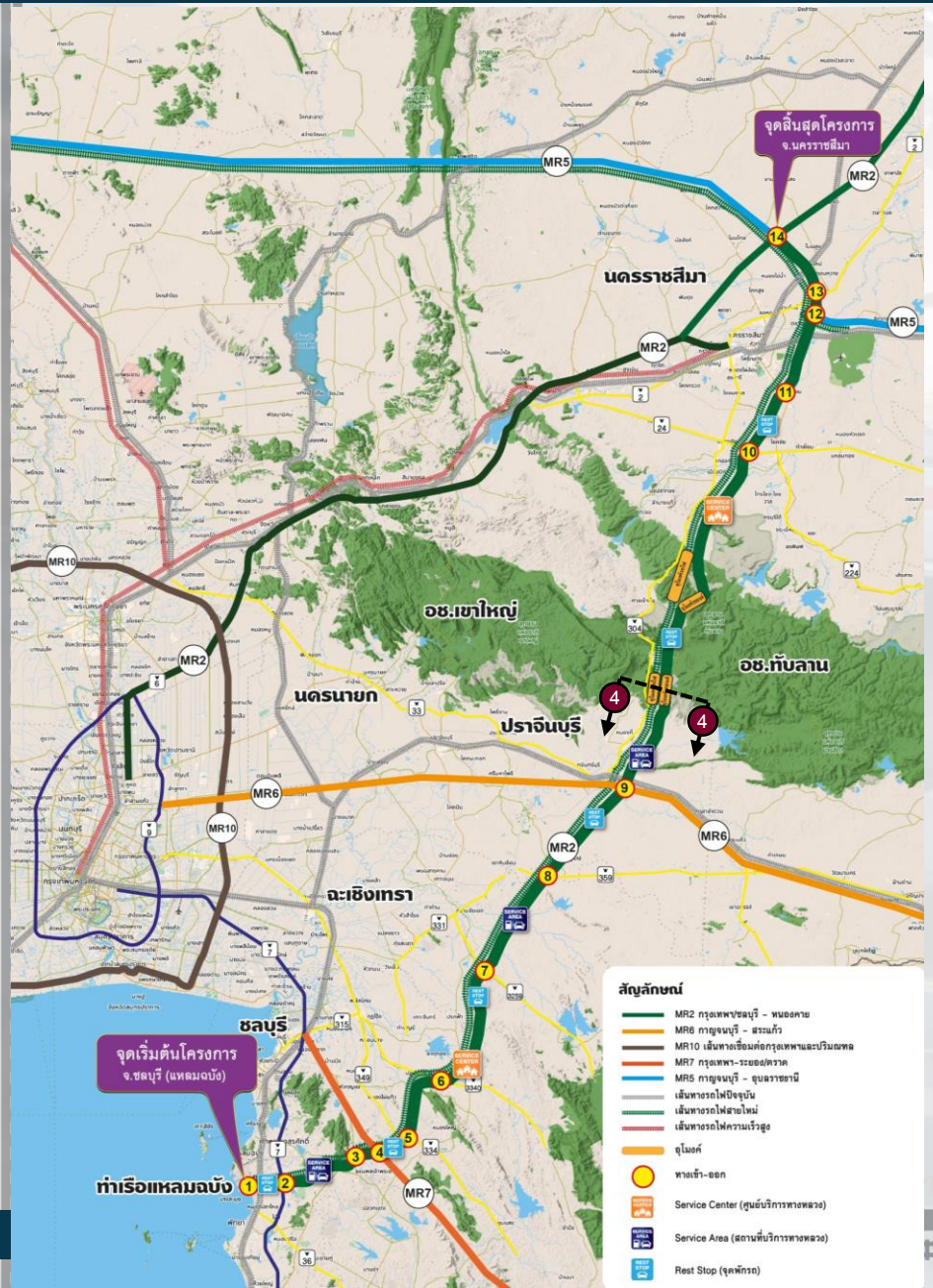
3 รูปตัดมอเตอร์เวย์ช่วงถมสูง



รูปตัดมอเตอร์เวย์ช่วงถมสูง

- *มอเตอร์เวย์*ขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 ม. และระบบกำแพงดินเสริมกำลัง (กรณีถมสูง)
- *ทางรถไฟ*ขนาด 2 ราง (ทางรถไฟหลัก) พร้อม Siding Track 1 ราง

สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น



การออกแบบรูปตัดของโครงการ

4 รูปตัดช่วงอุโมงค์รถยนต์ และ อุโมงค์รถไฟ

ช่วงอุโมงค์มอเตอร์เวย์ และ อุโมงค์รถไฟ

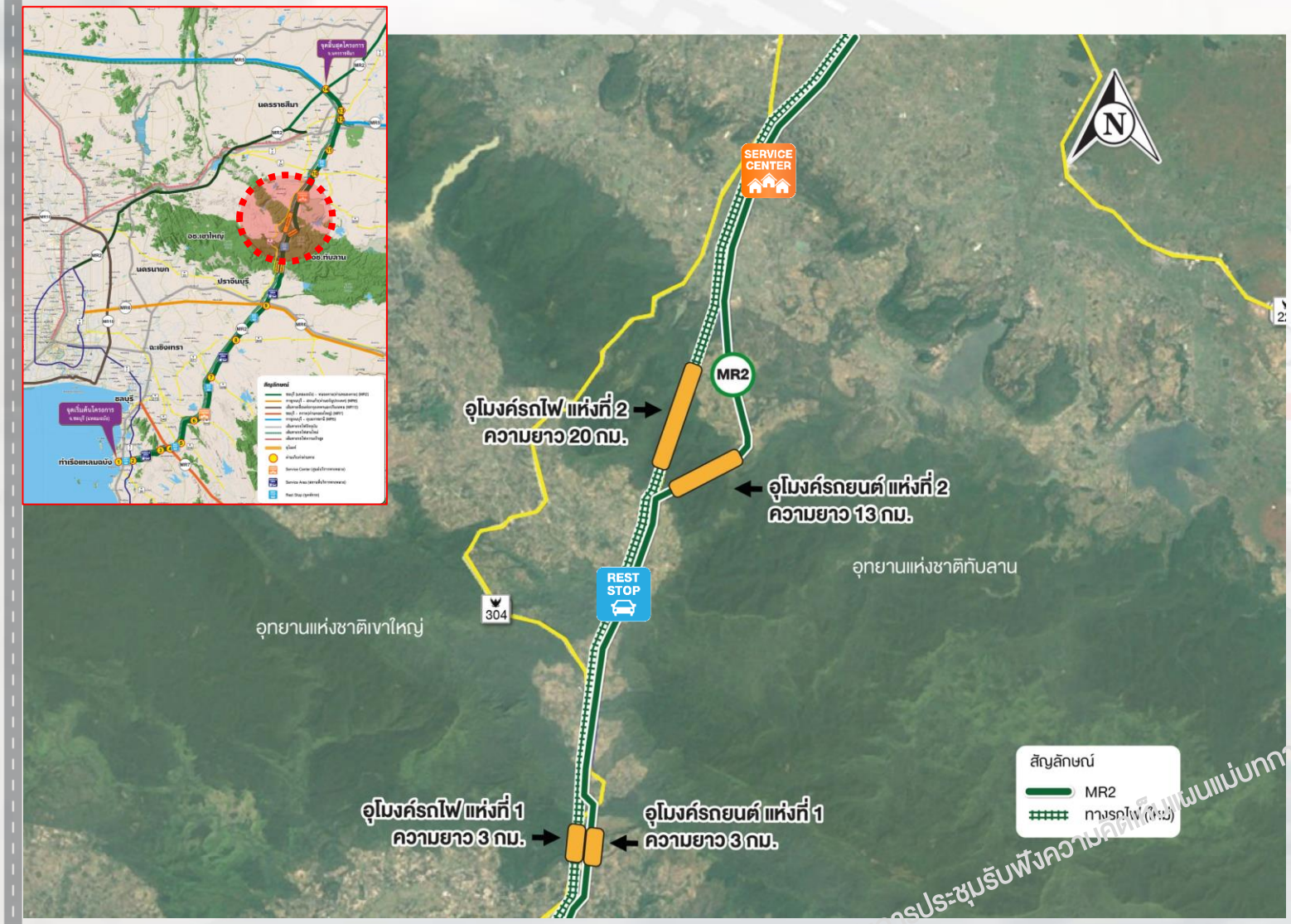
- *อุโมงค์รถยนต์* ขนาด 4 ช่องจราจร (ต่อทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร พร้อมงานระบบภายในอุโมงค์
- *อุโมงค์รถไฟ* จำนวน 1 ราง (ต่อทิศทาง)

เพื่อสำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นงานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เส้นทาง MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



แนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา จะมีแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ และอุทยานแห่งชาติทับลาน

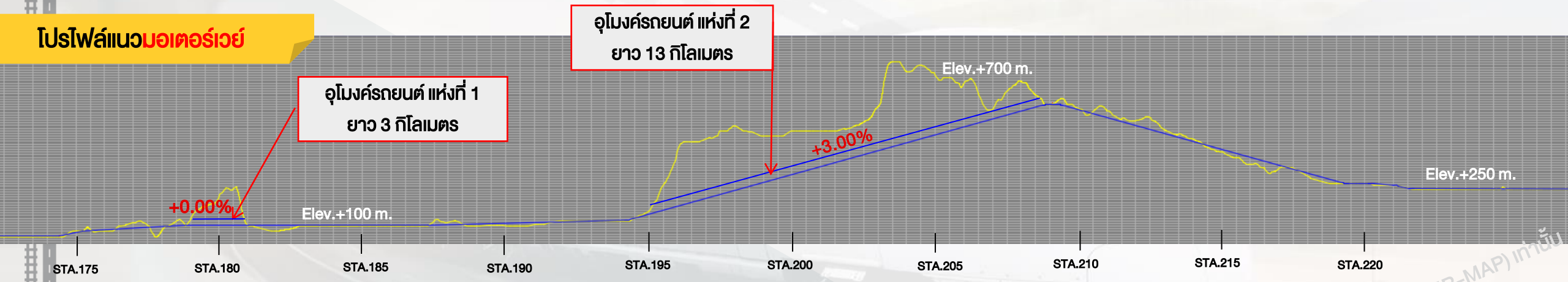
มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **อุโมงค์รถยนต์ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่**
  - อุโมงค์รถยนต์ แห่งที่ 1 ความยาว 3 กม. (อ.นาดี จ.ปราจีนบุรี)
  - อุโมงค์รถยนต์ แห่งที่ 2 ความยาว 13 กม. (อ.วังน้ำเขียว จ.นครราชสีมา)
- **อุโมงค์รถไฟ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่**
  - อุโมงค์รถไฟ แห่งที่ 1 ความยาว 3 กม. (อ.นาดี จ.ปราจีนบุรี)
  - อุโมงค์รถไฟ แห่งที่ 2 ความยาว 20 กม. (อ.วังน้ำเขียว จ.นครราชสีมา และ อ.นาดี จ.ปราจีนบุรี)

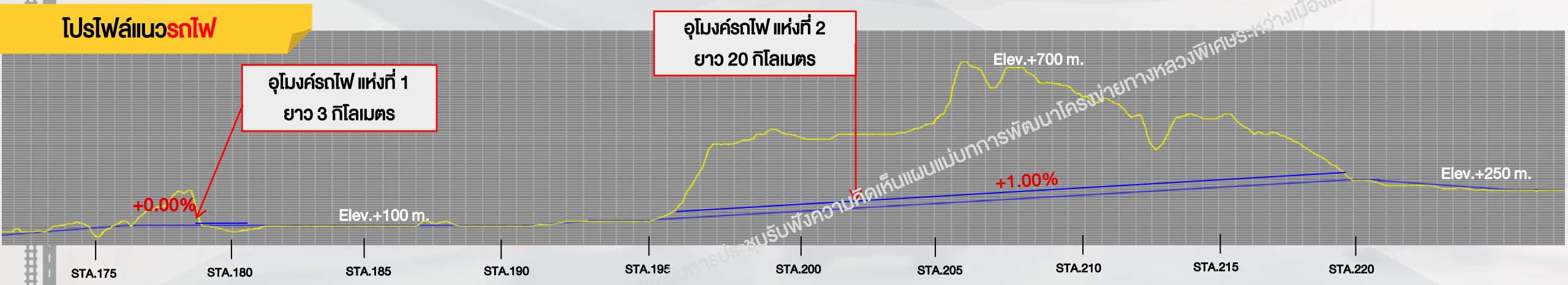
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปตัดตามยาวช่วงอุโมงค์รถยนต์ และ อุโมงค์รถไฟ

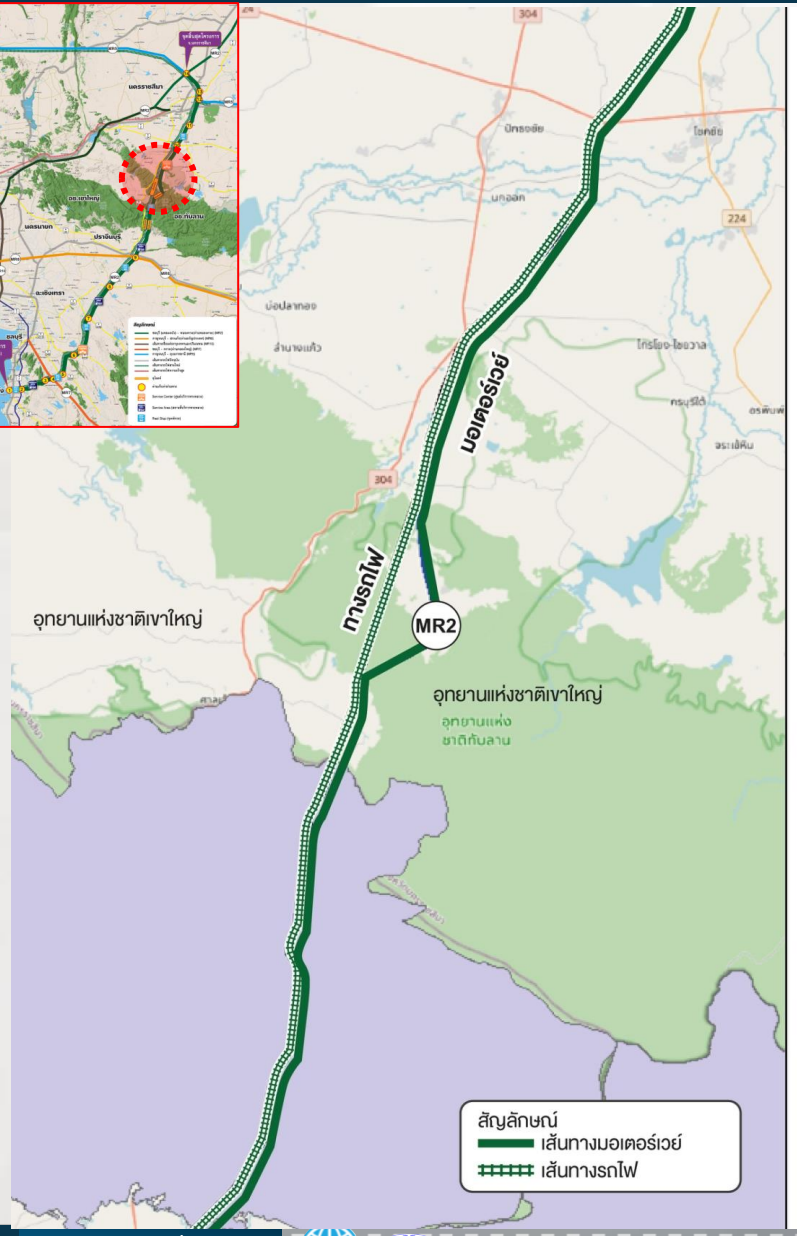
โปรไฟล์แนวมอเตอร์เวย์

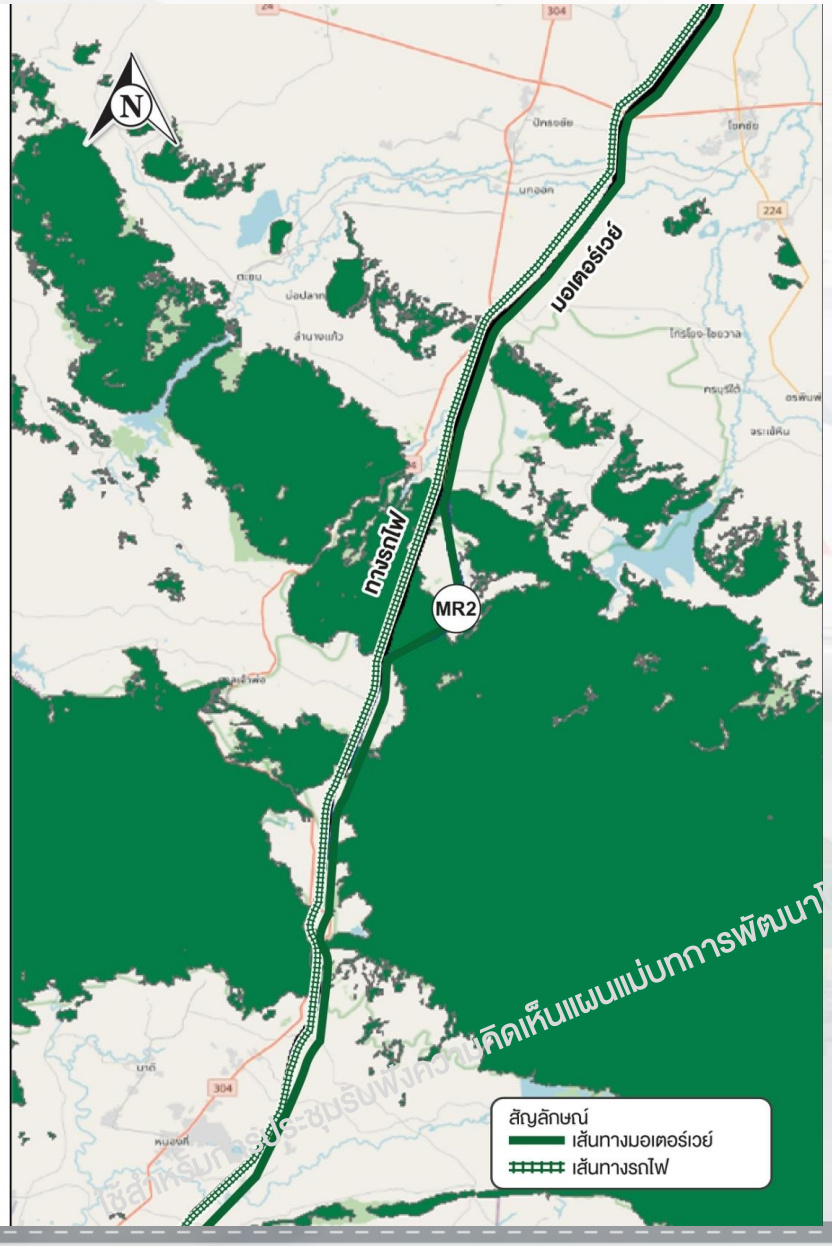


โปรไฟล์แนวรถไฟ



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น





ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา ผ่านพื้นที่ทางธรรมชาติต่าง ๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

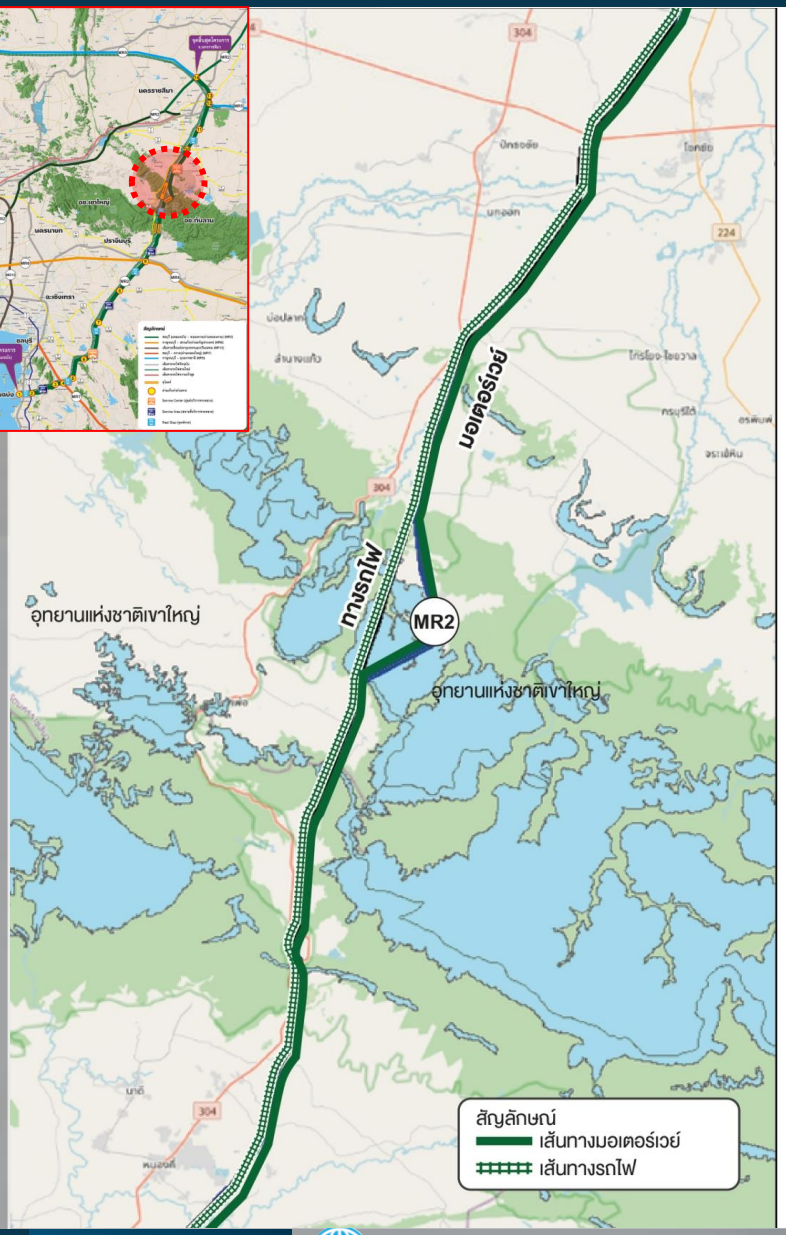
- พื้นที่ชุ่มน้ำ >> ระยะทางประมาณ 38 กม.
- พื้นที่อุทยานแห่งชาติ >> ระยะทางประมาณ 27 กม.
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 >> ระยะทางประมาณ 18 กม.
- พื้นที่ป่าสงวน >> ระยะทางประมาณ 30 กม.

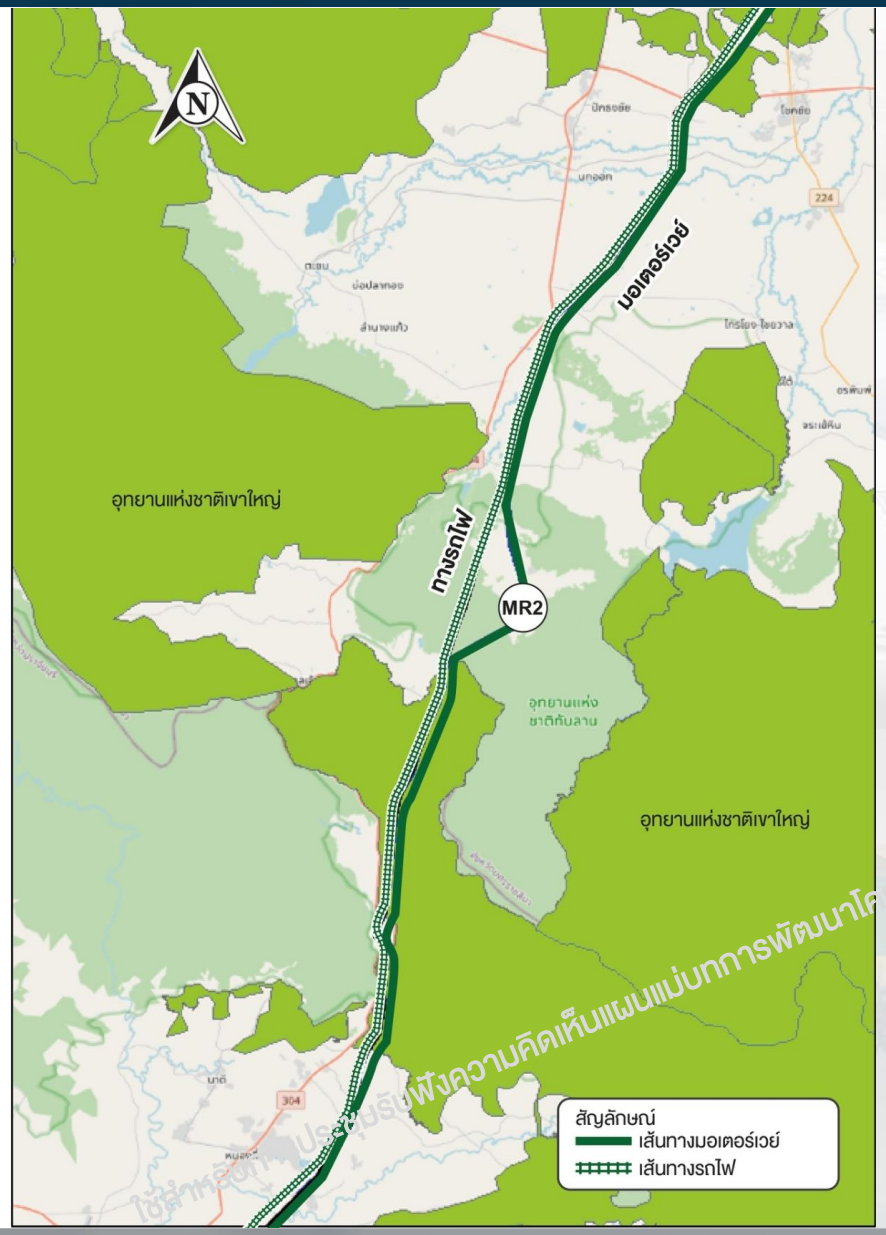
พื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่อุทยานแห่งชาติ

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย
ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง) – นครราชสีมา





ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง)-นครราชสีมา ผ่านพื้นที่ทางธรรมชาติต่างๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

พื้นที่ชุ่มน้ำ >> ระยะทางประมาณ 38 กิโลเมตร

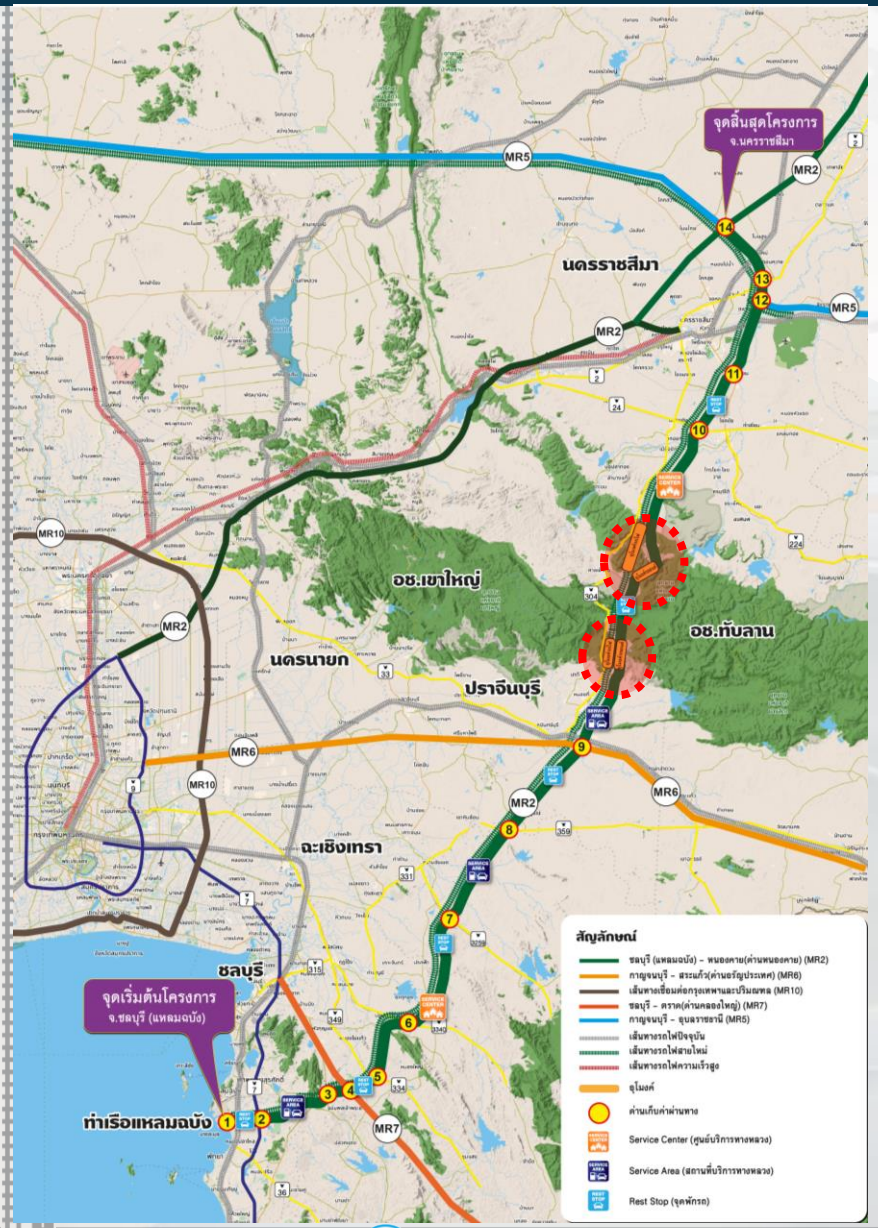
พื้นที่อุทยานแห่งชาติ >> ระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร

พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 >> ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร

พื้นที่ป่าสงวน >> ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร

- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1
- พื้นที่ป่าสงวน

ใช้สำหรับประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น



เส้นทาง MR2 ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง) - นครราชสีมา

ช่วงที่มอเตอร์เวย์และทางรถไฟผ่านช่วงพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ในบางช่วงจะพิจารณาออกแบบให้เป็นทางเชื่อมผืนป่า เพื่อช่วยลดผลกระทบกับสัตว์ป่าในพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และพื้นที่อุทยานแห่งชาติทับลาน

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การประมาณราคาของแนวเส้นทาง (เบื้องต้น)

1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (313 กิโลเมตร)

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	22,870
2. ราคาค่าก่อสร้าง	131,900
ราคาทั้งหมด	**154,770**

2. ทางรถไฟ (313 กิโลเมตร)

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1.ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	6,020
2. ราคาค่าก่อสร้าง	112,000
ราคาทั้งหมด	**118,020**

รวมราคาทั้งสองส่วน

272,790 ล้านบาท

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

ประโยชน์ของโครงการ

- ลดเวลาในการเดินทางทางถนนจากแหลมฉบังไปยังนครราชสีมา จาก 5 ชั่วโมง เหลือ 3 ชั่วโมง 30 นาที
- ลดความแออัดของการจราจรทางถนน
- เชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง พื้นที่ EEC กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ สปป.ลาว
- รองรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3
- รองรับการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ และ สปป.ลาว
- รองรับการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งตามแนวเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน (ตามแนวนโยบาย One belt one road ของจีน)
- กระตุ้นเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่รอบนอกของเมือง
- เพิ่มทางเลือกในการเดินทางด้วยรถไฟสายใหม่จากภาคตะวันออกสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยลดระยะทางในการเดินทาง 50 กิโลเมตร รองรับการขยายตัวและการเดินทางขนส่งจากภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จีน และ สปป.ลาว และแก้ปัญหาคอขวดของการขนส่งทางรถไฟในอนาคต
- ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากปริมาณการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

ครอบคลุม 4 องค์ประกอบ รวมจำนวน 37 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ 9 ปัจจัย

- ภูมิสัณฐาน
- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยา
- ทรัพยากรแร่ธาตุ
- น้ำทะเล
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน
- น้ำผิวดินและน้ำใต้ผิวดิน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ 4 ปัจจัย

- ระบบนิเวศ
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ
- สิ่งมีชีวิตหายาก

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 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

เพื่อสำหรับการรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ทางสิ่งแวดล้อมในแนว 500 เมตร 2 ข้างจากแนวกึ่งกลางเส้นทาง มีปัจจัยที่ตรวจพบเบื้องต้นดังนี้ คือ

1. ประเภทพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 43 แห่ง

1.1 หมู่บ้าน 20 แห่ง
1.2 โรงเรียน 5 แห่ง
1.3 โรงพยาบาล และ สถานพยาบาลตำบล 9 แห่ง
1.4 วัดและศาสนสถาน 9 แห่ง

2. ประเภทประโยชน์การใช้ที่ดิน 3 ประเภท ทั้งหมด 1,660,500 ไร่

2.1 พื้นที่เกษตรกรรม 142,770 ไร่
2.2 พื้นที่อุตสาหกรรม 4,400 ไร่
2.3 พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 13,330 ไร่

3. พื้นที่แหล่งน้ำ ทั้งหมด 11 ไร่ ผ่าน 1 จังหวัด

แม่น้ำมูล นครราชสีมา

4. เขตป่าไม้ ทั้งหมด 48,740 ไร่

4.1 เขตป่าไม้ 40,200 ไร่
4.2 เขตป่าสงวน 8,540 ไร่

5. พื้นที่อุทยานแห่งชาติ

5.1 จังหวัดนครราชสีมา อุทยานแห่งชาติทับลาน 11,760 ไร่
5.2 จังหวัดปราจีนบุรี อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ 543 ไร่ และอุทยานแห่งชาติทับลาน 6,920 ไร่

6. พื้นที่ลุ่มน้ำ 1A และ ลุ่มน้ำ 1B ทั้งหมด 5,184 ไร่ ได้แก่

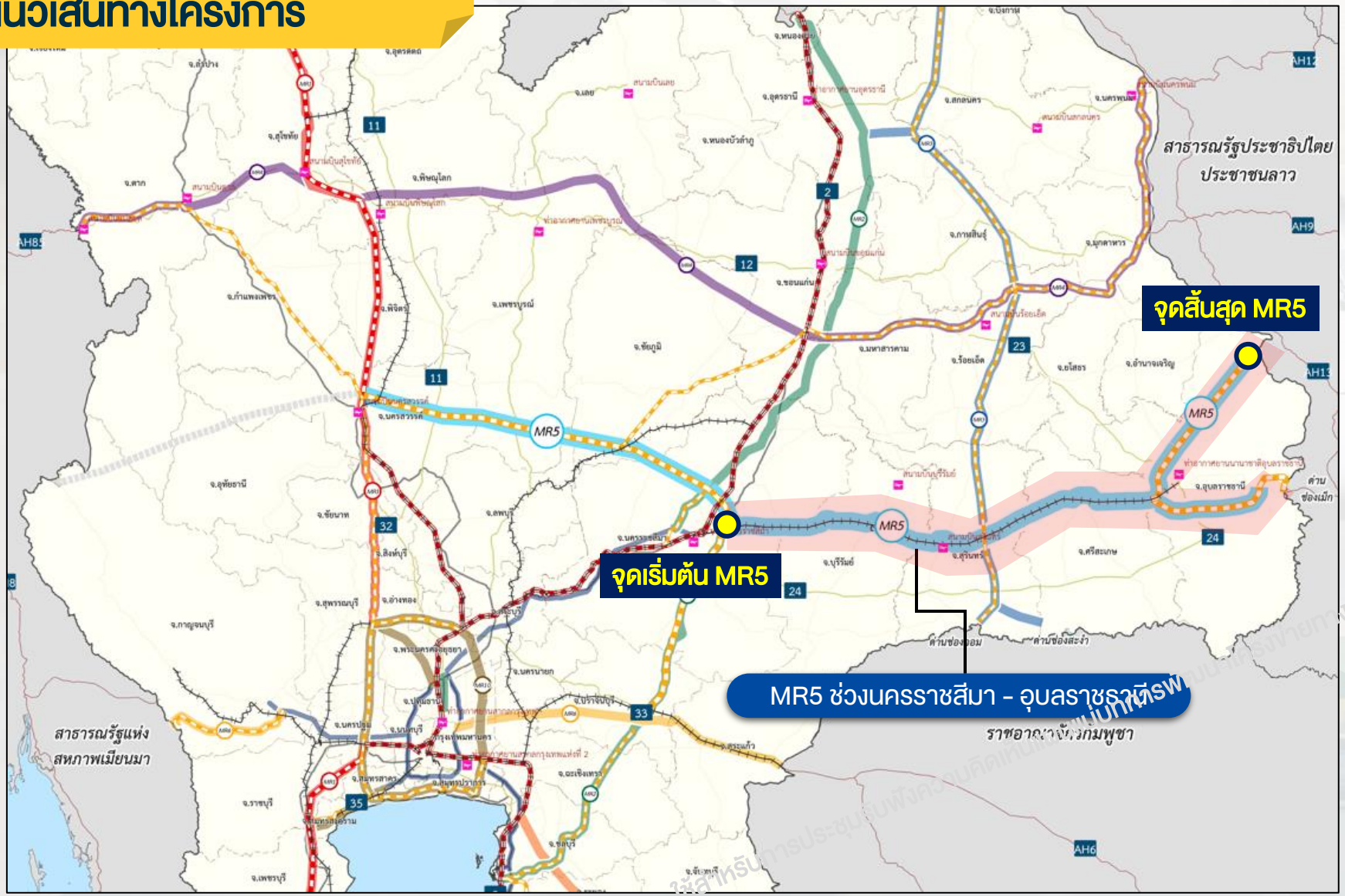
6.1 จังหวัดนครราชสีมา คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1A 3,740 ไร่ และ คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B 1,220 ไร่รวม 4,960 ไร่
6.2 จังหวัดปราจีนบุรี คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1A 224 ไร่ และ คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B 37 ไร่ รวม 4 ไร่

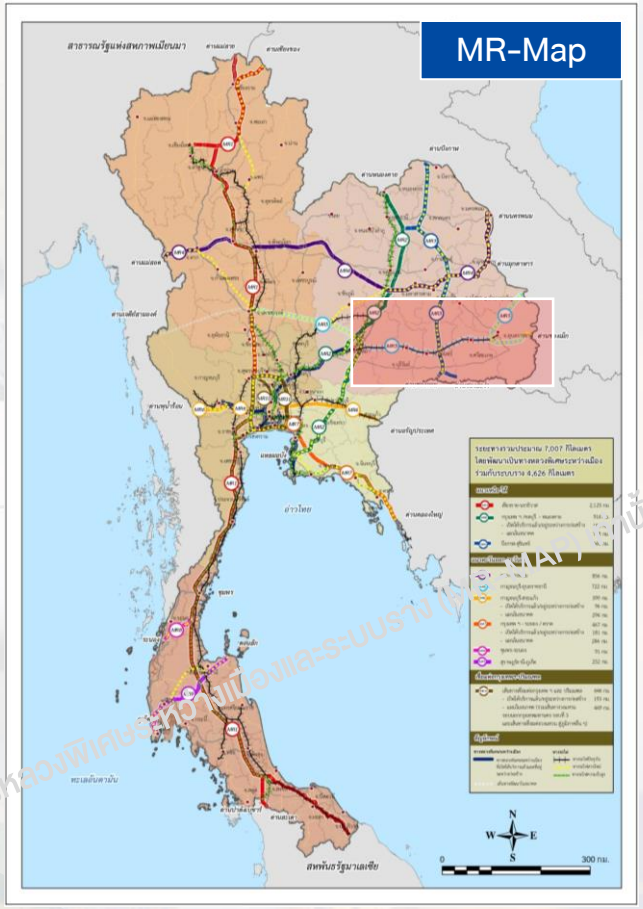
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR5 กาญจนบุรี-อุบลราชธานี
ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

แนวเส้นทางโครงการ





ทางรถไฟ
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- รถไฟความเร็วสูง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- มอเตอร์เวย์ MR5

การออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา

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

ระยะทางมอเตอร์เวย์และระบบราง : 474 กม. (มอเตอร์เวย์เดี่ยว 71 กม. มอเตอร์เวย์ขนานทางรถไฟสายใหม่ 189 กม. และมอเตอร์เวย์ขนานทางรถไฟสายเก่า 214 กม.

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 26 อำเภอ ได้แก่

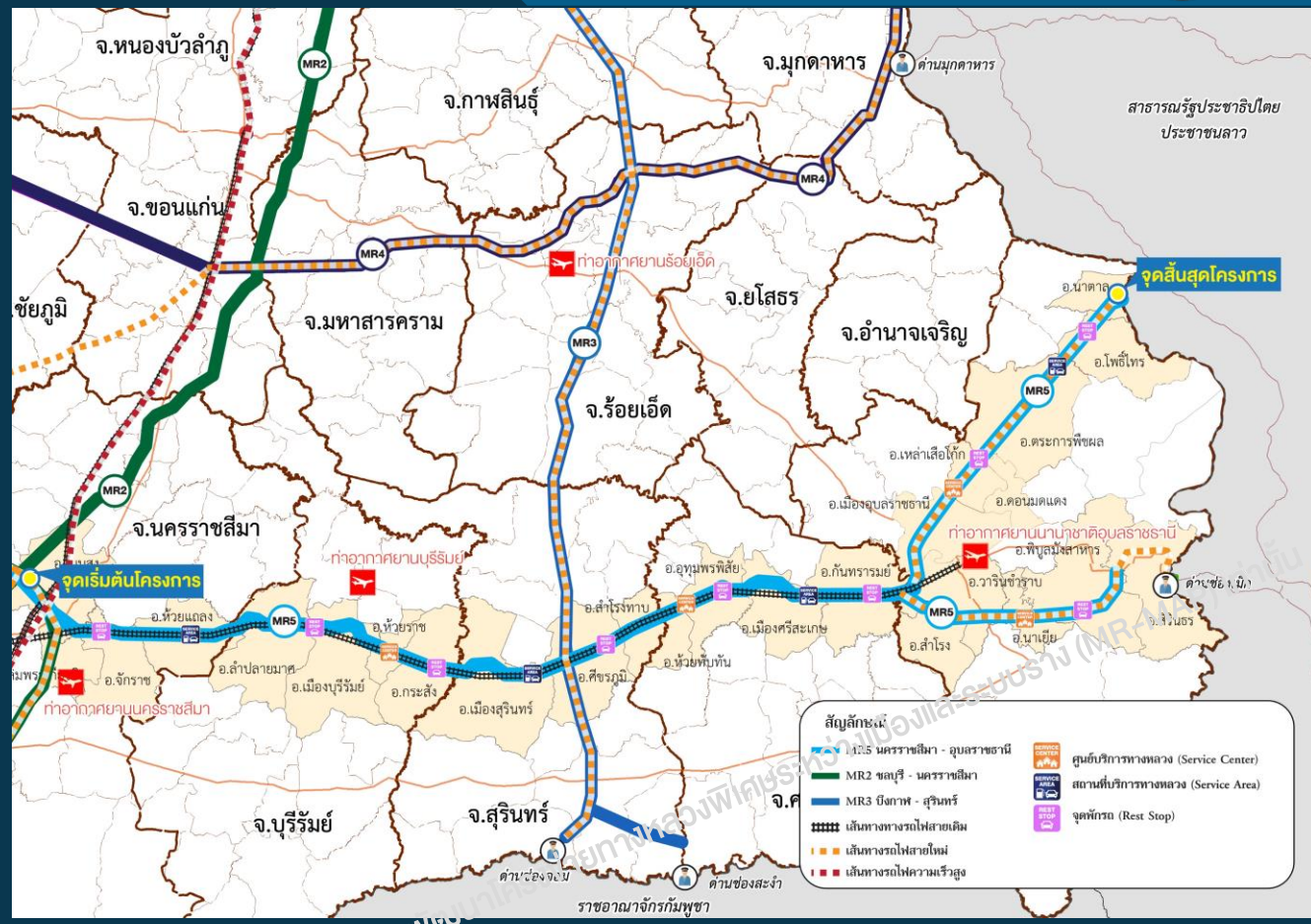
จ.นครราชสีมา : อ.โนนสูง อ.เฉลิมพระเกียรติ อ.จักราช และ อ.ห้วยแถลง

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.โพธิ์ไทร อ.นาตาล อ.เมืองอุบลราชธานี อ.ม่วงสามสิบ อ.เหล่าเวือโก้ก อ.ตระการพืชผล อ.ดอนมดแดง และ อ.สิรินธร อ.พิบูลมังสาหาร



❖ รายละเอียดการออกแบบ

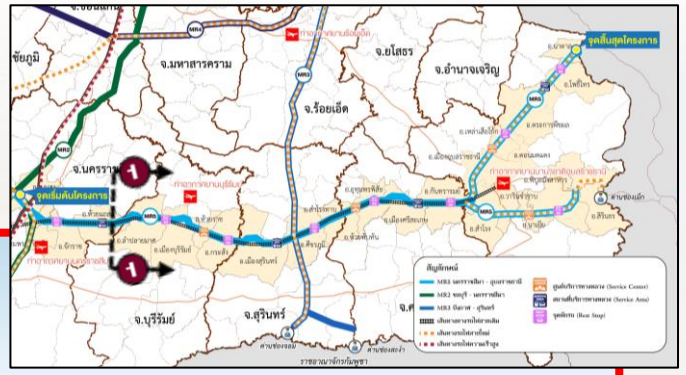
- ทางเข้า-ออก 14 แห่ง
- ทางแยกต่างระดับ 13 แห่ง
- Service Center 4 แห่ง
- Service Area 4 แห่ง
- Rest Stop 9 แห่ง

เพื่อใช้ประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

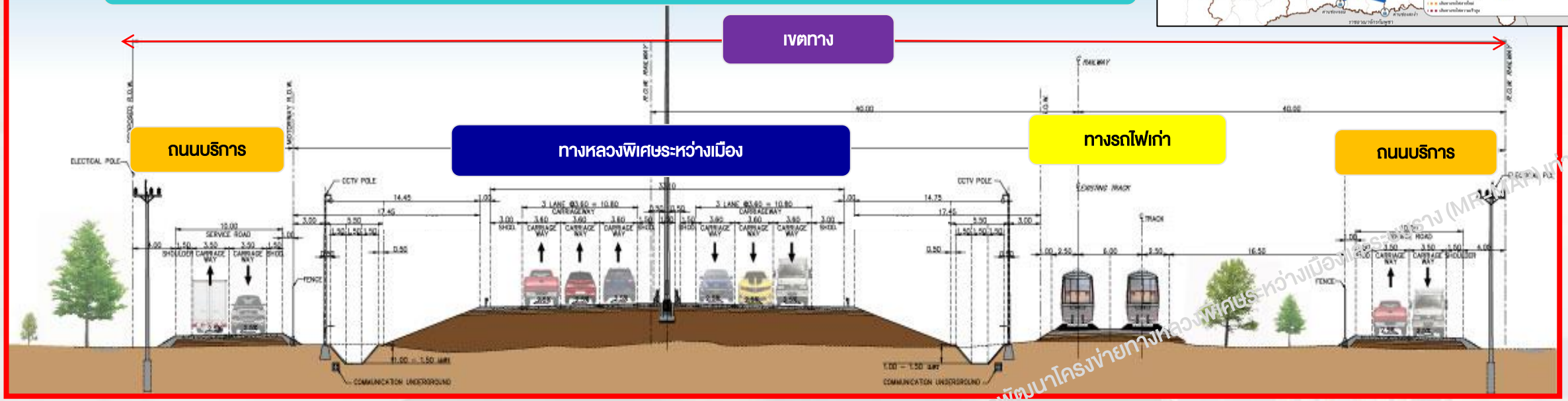
รูปตัดทั่วไปในแต่ละช่วงของแนวเส้นทาง

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปตัดแนวเส้นทาง



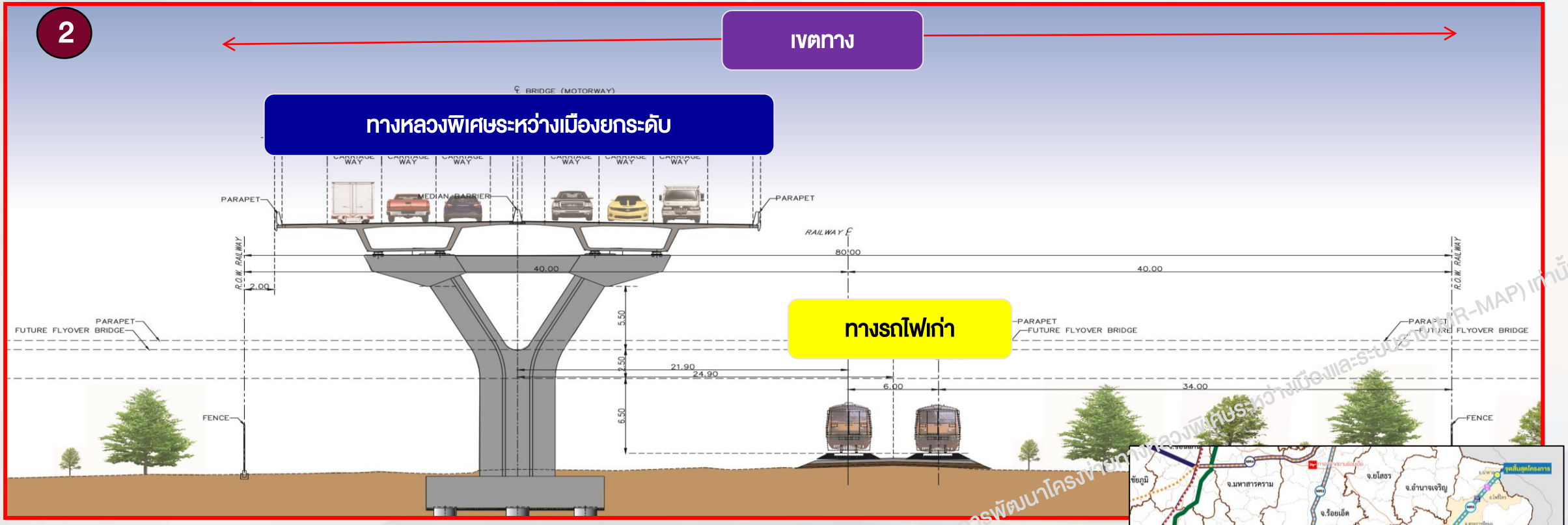
1 รูปตัดช่วงทั่วไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับ ทางรถไฟเก่า

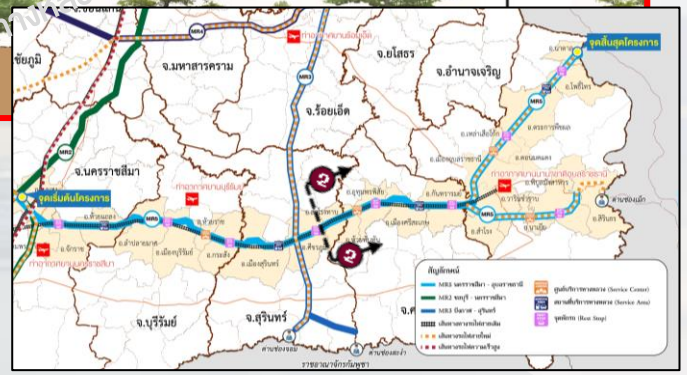


ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน

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

รูปตัดแนวเส้นทาง





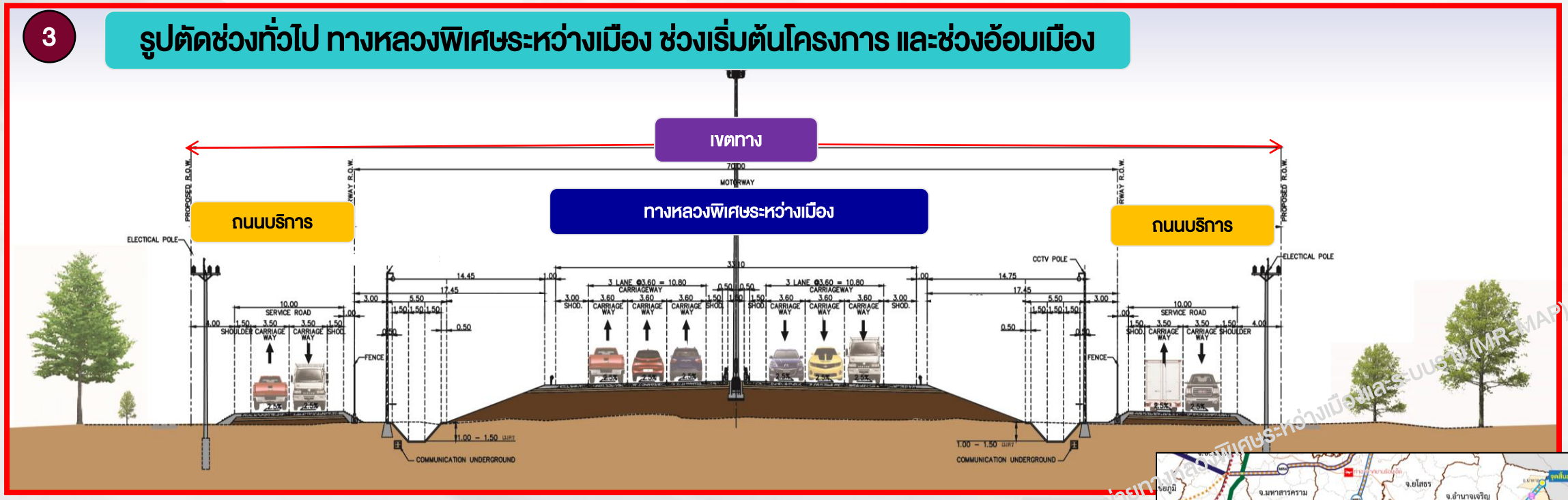
ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับในเขตทางรถไฟปัจจุบัน (ช่วงสถานี)

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

ใช้สำหรับการประชุมเพื่อขอความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

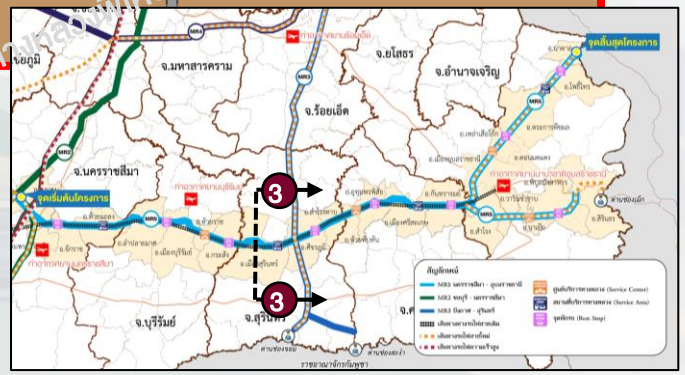
รูปตัดแนวเส้นทาง

3 รูปตัดช่วงทั่วไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงเริ่มต้นโครงการ และช่วงอ้อมเมือง



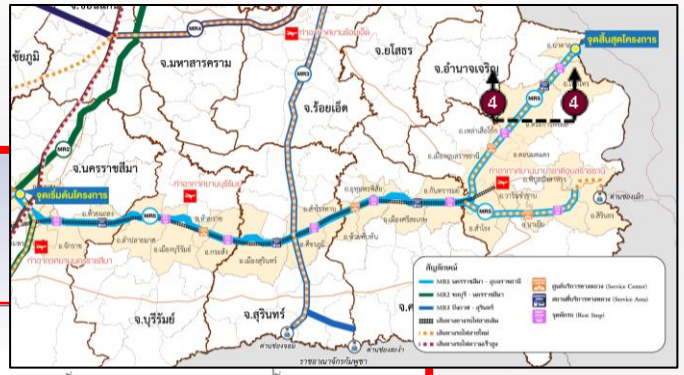
ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเดี่ยว

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 ม. พร้อมถนนบริการด้านซ้ายและขวาของแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 2 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.50 ม.

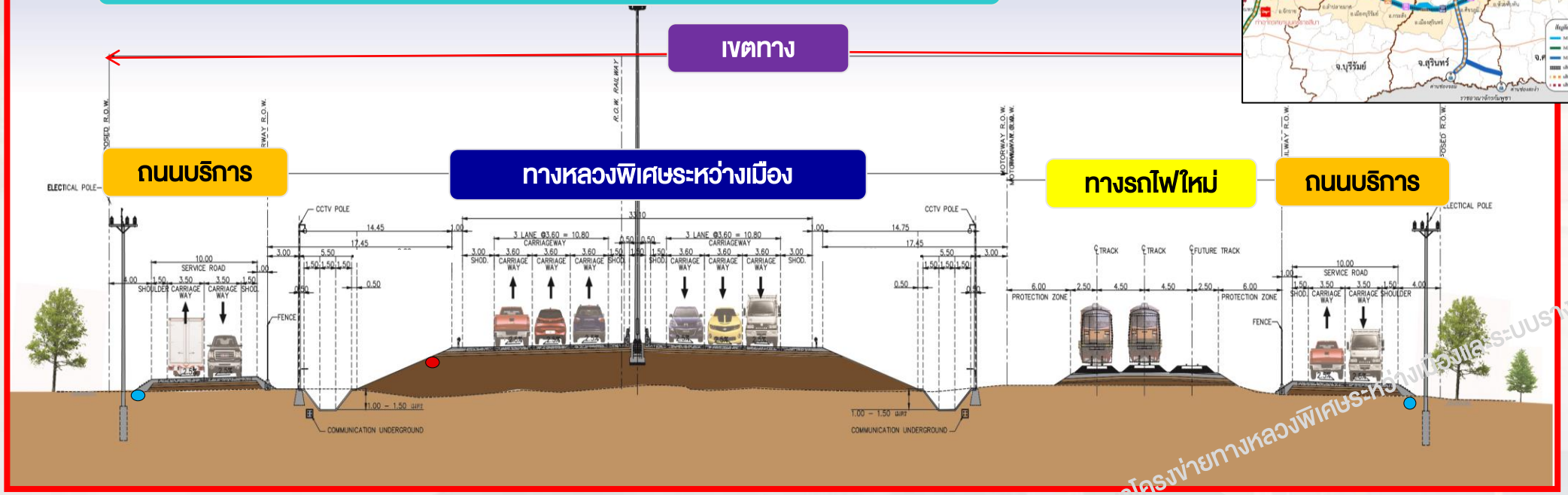


ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปตัดแนวเส้นทาง



4 รูปตัดช่วงทั่วไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟใหม่



ช่วงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางรถไฟสายใหม่

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

โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การประมาณราคาของแนวเส้นทาง (เบื้องต้น)

1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (474 กิโลเมตร)

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	9,430
2. ราคาค่าก่อสร้าง	193,600
ราคาทั้งหมด	**203,030**

2. ทางรถไฟ (189 กิโลเมตร)

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1.ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	10,460
2. ราคาค่าก่อสร้าง	40,590
ราคาทั้งหมด	**51,050**

รวมราคาทั้งสองส่วน

254,080 ล้านบาท

ใช้สำหรับการประชาสัมพันธ์ความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

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
- เชื่อมโครงข่ายทางรถไฟระหว่างประเทศตามแผนงานของสมาคมรถไฟของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMRA)
- กระตุ้นเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่รอบนอกของเมือง
- เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากปริมาณการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็น งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ทางสิ่งแวดล้อมในแนว 500 เมตร 2 ข้างจากแนวกึ่งกลางเส้นทาง 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

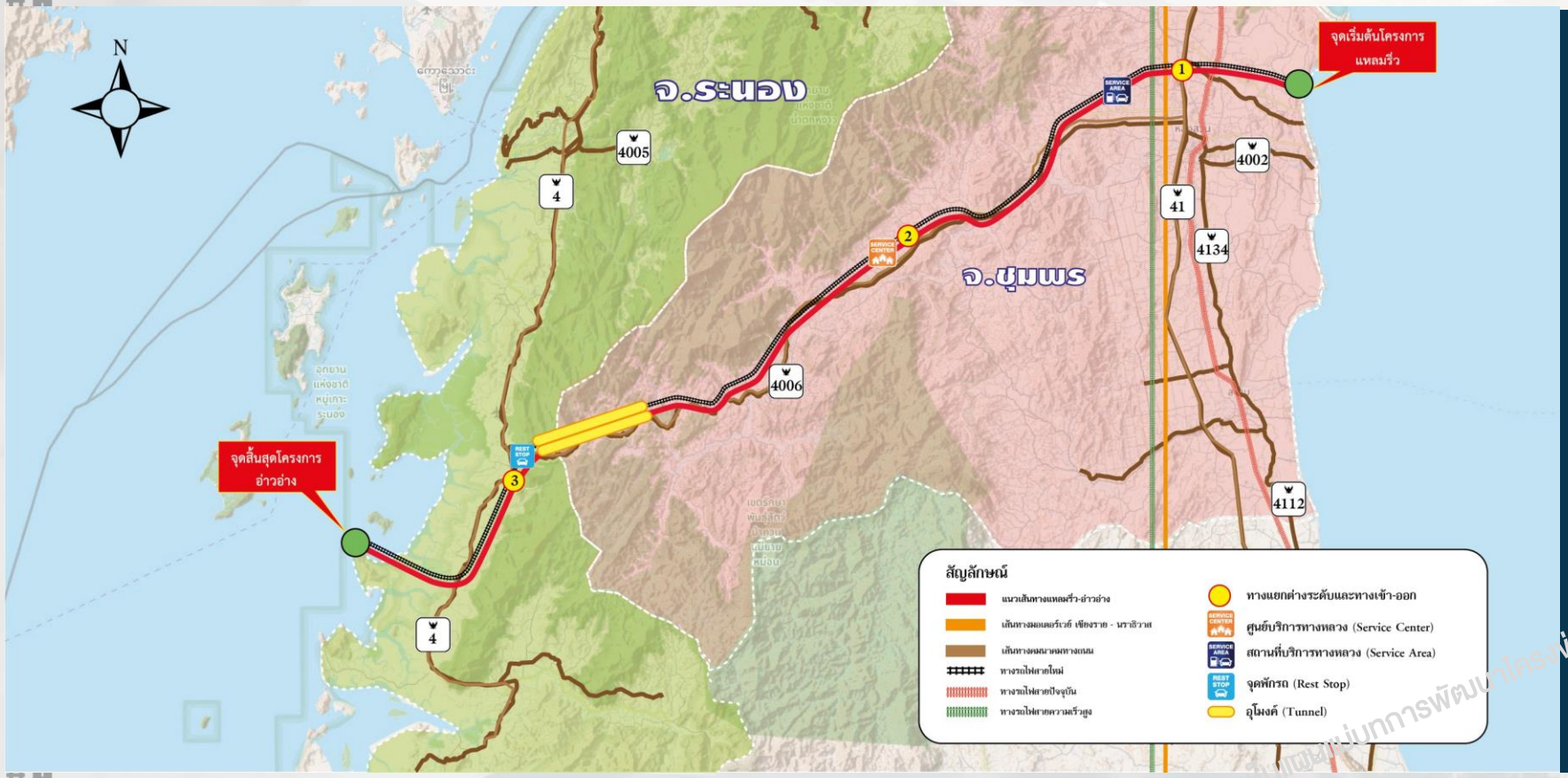
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR8 ชุมพร-ระนอง

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง

แนวเส้นทางโครงการ



จุดเริ่มต้นโครงการ :

บริเวณแหลมริ่ว ต.บางน้ำจืด อ.หลังสวน จ.ชุมพร

จุดสิ้นสุดโครงการ :

บริเวณอ่าวอ่าง ต.ราชกรูด อ.เมืองระนอง จ.ระนอง

รายละเอียดการออกแบบ :

- ทางเข้า-ออก 3 แห่ง
- ทางแยกต่างระดับ 3 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง 1 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง 1 แห่ง
- จุดพักรถ 1 แห่ง

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

รูปแบบทั่วไป

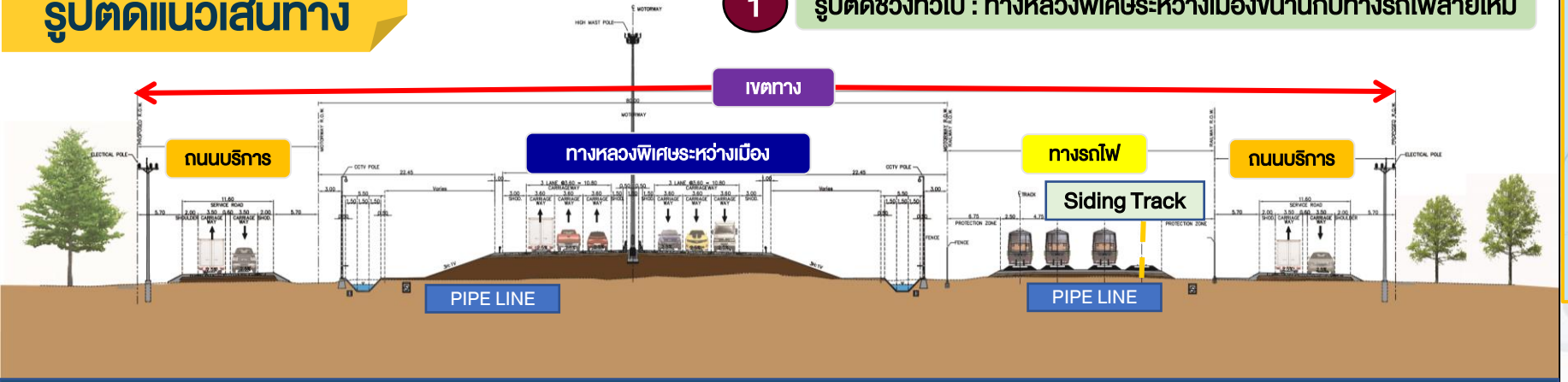
MR8 ชุมพร-ระนอง

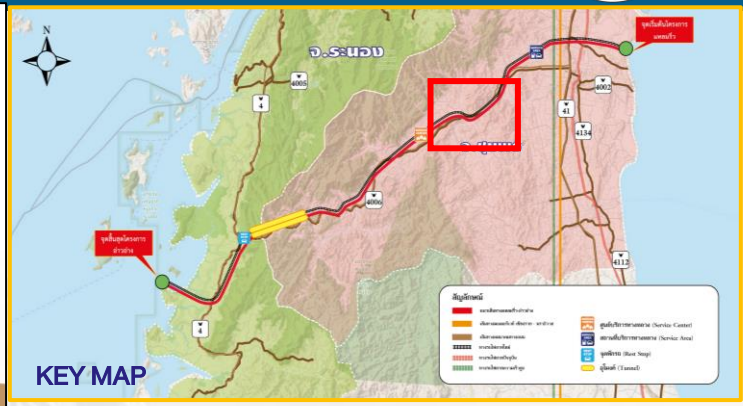
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR8: ชุมพร-ระนอง

รูปตัดแนวเส้นทาง

1 รูปตัดช่วงทั่วไป : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟสายใหม่

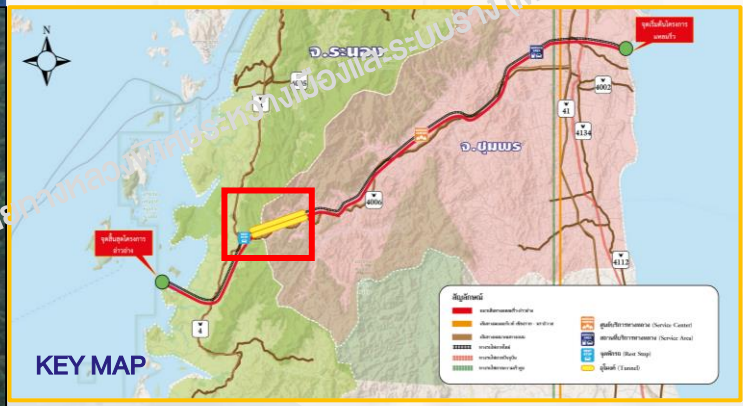




ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟใหม่

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร พร้อมถนนบริการด้านซ้ายและขวาของแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 2 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.50 มตร
- ทางรถไฟขนาด 3 ราง (ทางรถไฟหลัก) พร้อม Siding Track 1 ราง

2 รูปตัดช่วงอุโมงค์ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟสายใหม่



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟใหม่ ช่วงอุโมงค์

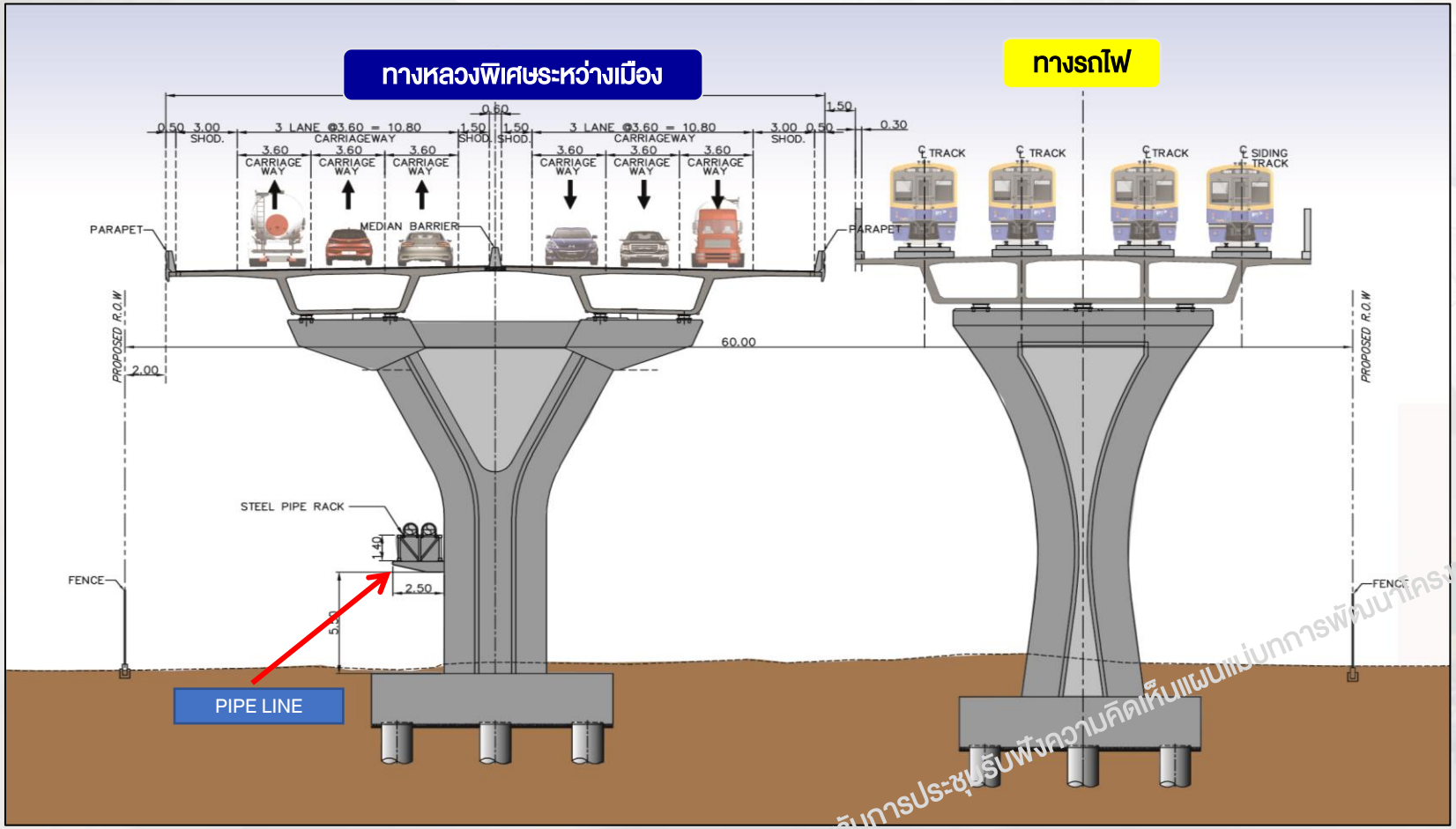
- อุโมงค์รถยนต์ ขนาด 3 ช่องจราจร (ต่อทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร
- อุโมงค์รถไฟจำนวน 2 ราง (ต่อทิศทาง)

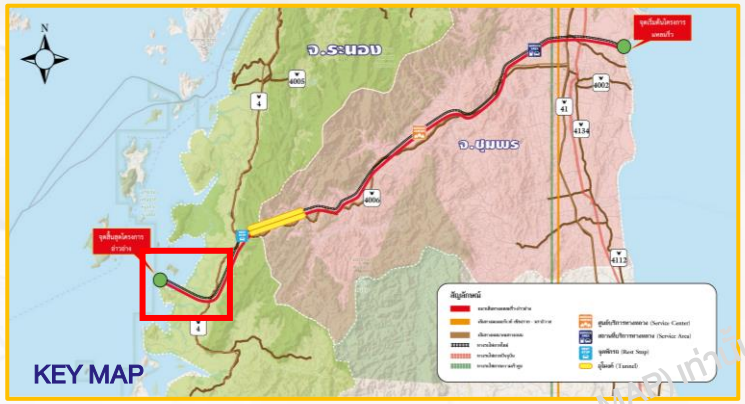
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR8: ชุมพร-ระนอง

รูปตัดแนวเส้นทาง

3 รูปตัดช่วงยกระดับ : ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟสายใหม่





ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนานกับทางรถไฟใหม่ ช่วงยกระดับ

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) ความกว้างช่องละ 3.60 เมตร
- ทางรถไฟขนาด 3 ราง (ทางรถไฟหลัก) พร้อม Siding Track 1 ราง

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR8: ชุมพร-ระนอง

ประมาณราคาของแนวเส้นทาง (เบื้องต้น)

แหลมริ่ว – อ่าวอ่าง

1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (91 กิโลเมตร)

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	1,970
2. ราคาค่าก่อสร้าง	66,690
ราคาทั้งหมด	**68,660**

2. ทางรถไฟ (91 กิโลเมตร)

ค่าก่อสร้าง	ราคารวม (ล้านบาท)
1. ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	330
2. ราคาค่าก่อสร้าง	45,785
ราคาทั้งหมด	**46,115**

รวมราคาทั้งสองส่วน 114,775 ล้านบาท

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR8: ชุมพร-ระนอง

ประโยชน์ของโครงการ

- ลดพื้นที่การเวนคืนประมาณ 2,000 ไร่ เมื่อเทียบกับกรณีไม่มีการบูรณาการมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง
- เชื่อมโยงท่าเรือทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันตามนโยบาย Land Bridge ด้วยมอเตอร์เวย์และระบบราง ซึ่งจะช่วยให้เกิดความรวดเร็วและความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า
- เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC
- กระตุ้นเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน ในพื้นที่ SEC
- ส่งเสริมการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR8: ชุมพร-ระนอง

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม MR8

พื้นที่ทางสิ่งแวดล้อมในแนว 500 เมตร 2 ข้างจากแนวกึ่งกลางเส้นทาง (ยังไม่รวมการพิจารณาแนวอุโมงค์)

มีปัจจัยที่ตรวจพบเบื้องต้นดังนี้ คือ

1. ประเภทพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 10 แห่ง

1.1 โรงเรียน 3 แห่ง

1.2 โรงพยาบาล 4 แห่ง

1.3 วัดและศาสนสถาน 3 แห่ง

2. ประเภทประโยชน์การใช้ที่ดิน 3 ประเภท ทั้งหมด 41,340 ไร่

2.1 พื้นที่เกษตรกรรม 40,540 ไร่

2.2 พื้นที่อุตสาหกรรม 60 ไร่

2.3 พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 740 ไร่

3. พื้นที่แหล่งน้ำ ทั้งหมด 1,155 ไร่ ผ่าน 2 จังหวัด

3.1 จังหวัดชุมพร 550 ไร่ คือ คูคลอง 550 ไร่

3.2 จังหวัดระนอง 605 ไร่ คือ คูคลอง 455 ไร่ หนอง/บึง 6.8 ไร่ ทะเล 0.01 ไร่ บ่อพาณิชย์ 145 ไร่

4. เขตป่าไม้ ทั้งหมด 53,200 ไร่

4.1 เขตป่าไม้ 44,560 ไร่

4.2 เขตป่าสงวน 8,640 ไร่

5. พื้นที่อุทยานแห่งชาติ ทั้งหมด 6,240 ไร่ ผ่าน 2 จังหวัด

5.1 จังหวัดชุมพร อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว 1,795 ไร่

5.2 จังหวัดระนอง อุทยานแห่งชาติแหลมสน 180 ไร่ อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว 860 ไร่ และ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะพยาม 3,400 ไร่ รวม 4,440 ไร่

6. พื้นที่ลุ่มน้ำ 1A และ ลุ่มน้ำ 1B ทั้งหมด 1,045 ไร่ ได้แก่

6.1 จังหวัดชุมพร คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1A 450 ไร่ และ คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B 290 ไร่ รวม 750 ไร่

6.2 จังหวัดระนอง คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1A 290 ไร่

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

MR10 เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

แนวคิดการพัฒนาวงแหวนรอกนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (แนวใหม่)

วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ที่ปรับปรุงใหม่จากโครงการ MR-MAP มีระยะทางรวมทั้งหมด 330 กม. แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ได้แก่

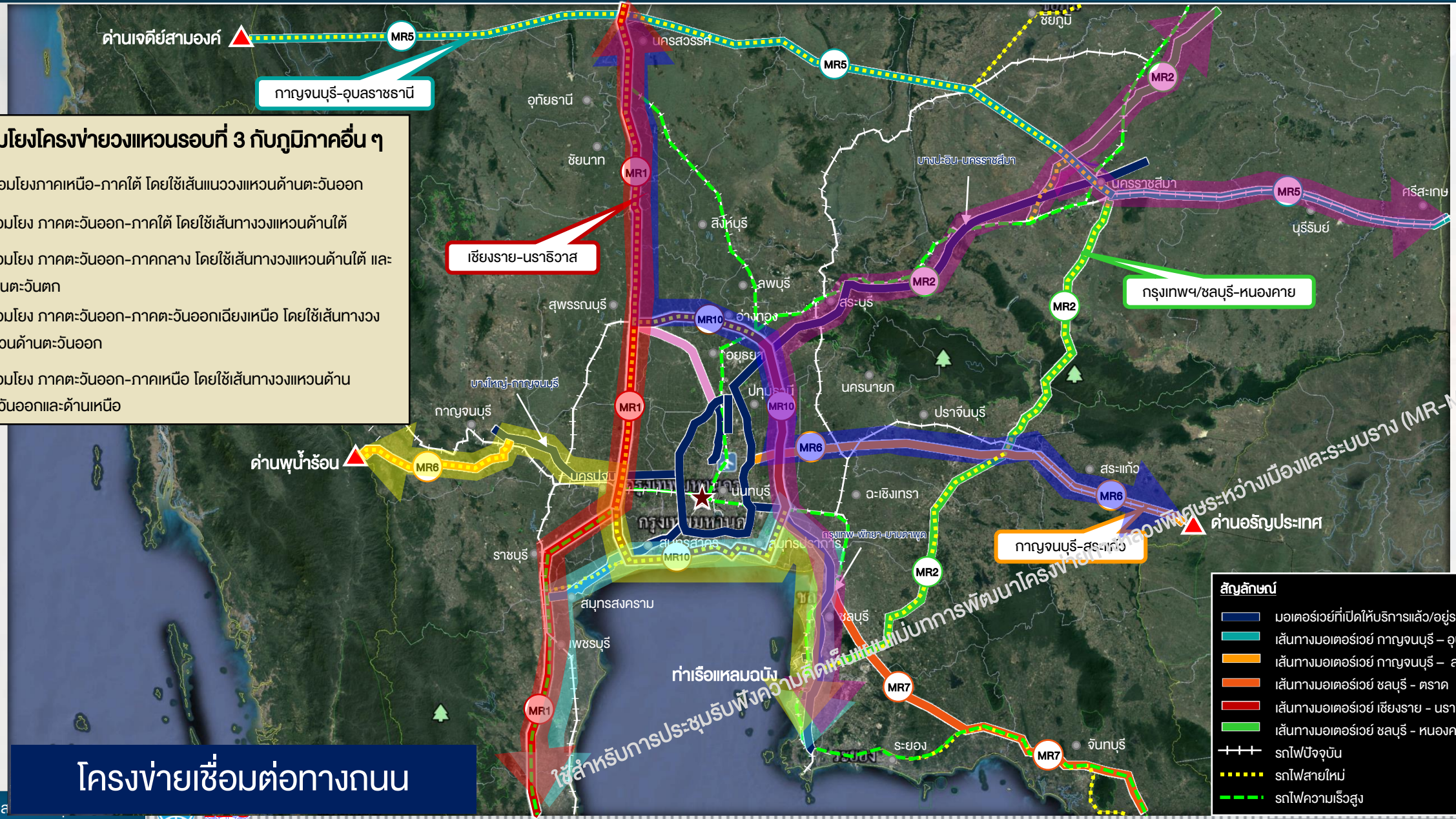
แนวคิดการพัฒนาวงแหวนรอบที่ 3 (MR10)

ส่วนที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง	การพัฒนา
ด้านเหนือ			
1	สุพรรณบุรี-ทล.32	33 กม.	มอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง (แนวใหม่ทั้งคู่)
ด้านตะวันออก			
2	ทล.32-ทล.305	69 กม.	- ช่วง ทล.32-บ้านภาชี เป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง - ช่วงบ้านภาชี-ทล.305 เป็นมอเตอร์เวย์ (แนวใหม่)
3	ทล.305-ทล.34	52 กม.	- ช่วง ทล.305-ทางรถไฟสายตะวันออก เป็นมอเตอร์เวย์ (ใช้แนวตามการออกแบบของ ทล.) - ช่วงรถไฟสายตะวันออก-ทล.34 เป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง โดยปรับปรุงแบบมอเตอร์เวย์ที่ ทล. ออกแบบไว้แล้ว ด้วยการเพิ่มเขตทางรถไฟ
ด้านใต้			
4	ทล.34-ทล.35	79 กม.	- ช่วง ทล. 34-ทล.3116 เป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง (แนวใหม่ทั้งคู่) - ช่วง ทล.3116-ทล.35 เป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง (ส่วนใหญ่ใช้แนวของโครงการพระสมุทรเจดีย์)
ด้านตะวันตก			
5	ทล.35-นครปฐม	23 กม.	มอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง (แนวใหม่ทั้งคู่)
6	นครปฐม-สุพรรณบุรี*	84 กม.	มอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง (แนวใหม่ทั้งคู่)

*ส่วนที่ 6 ใช้แนวเส้นทางของ MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-นครปฐม

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การเชื่อมโยงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 แนวใหม่ กับภูมิภาคอื่น ๆ



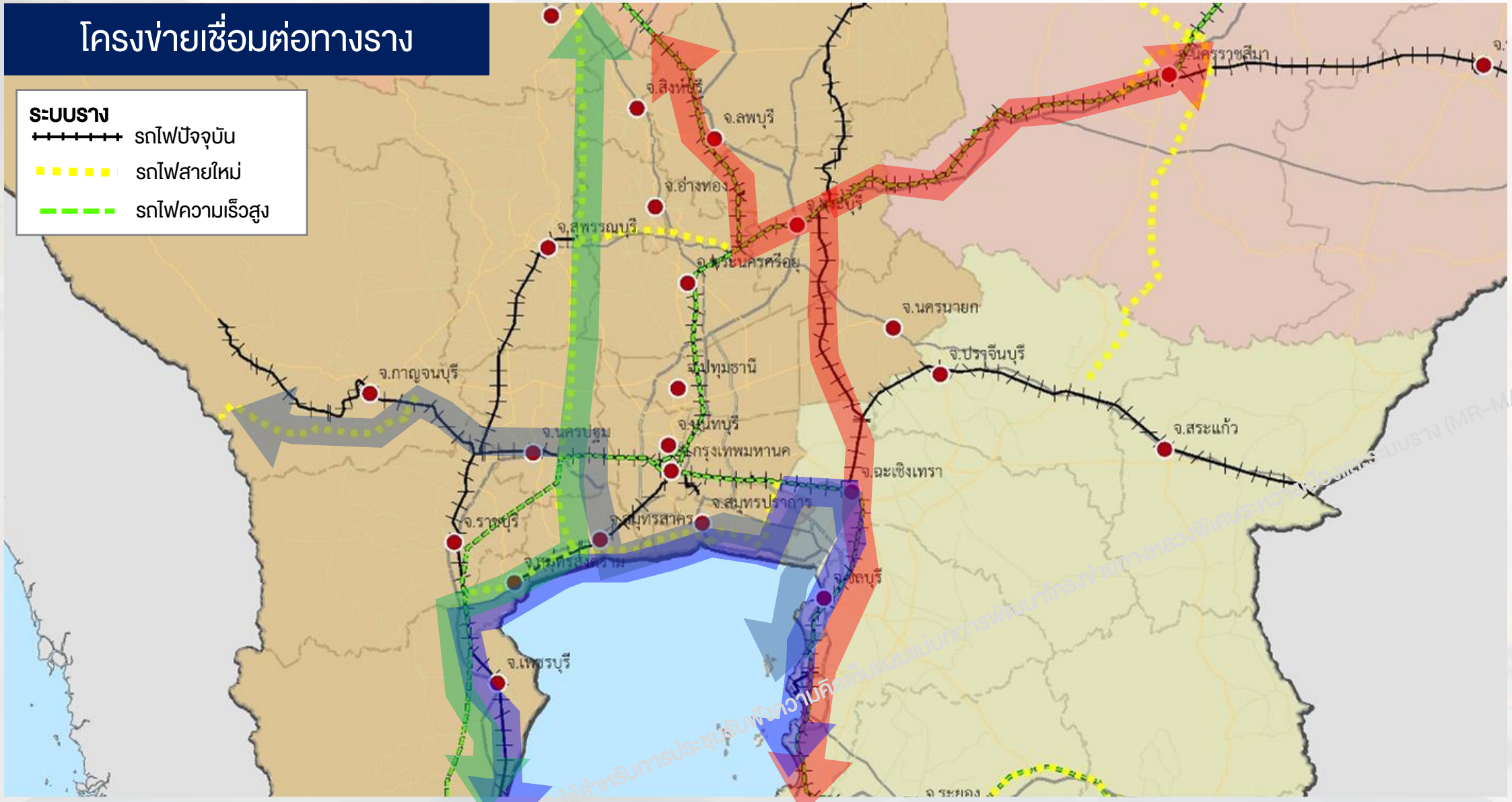
การเชื่อมโยงโครงข่ายวงแหวนรอบที่ 3 กับภูมิภาคอื่น ๆ

- เชื่อมโยงภาคเหนือ-ภาคใต้ โดยใช้เส้นแนววงแหวนด้านตะวันออก
- เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคใต้ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านใต้
- เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคกลาง โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านใต้ และด้านตะวันตก
- เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านตะวันออก
- เชื่อมโยง ภาคตะวันออก-ภาคเหนือ โดยใช้เส้นทางวงแหวนด้านตะวันออกและด้านเหนือ

โครงข่ายเชื่อมต่อทางถนน

การพัฒนาระบบราง ช่วงวงแหวนนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 แนวใหม่

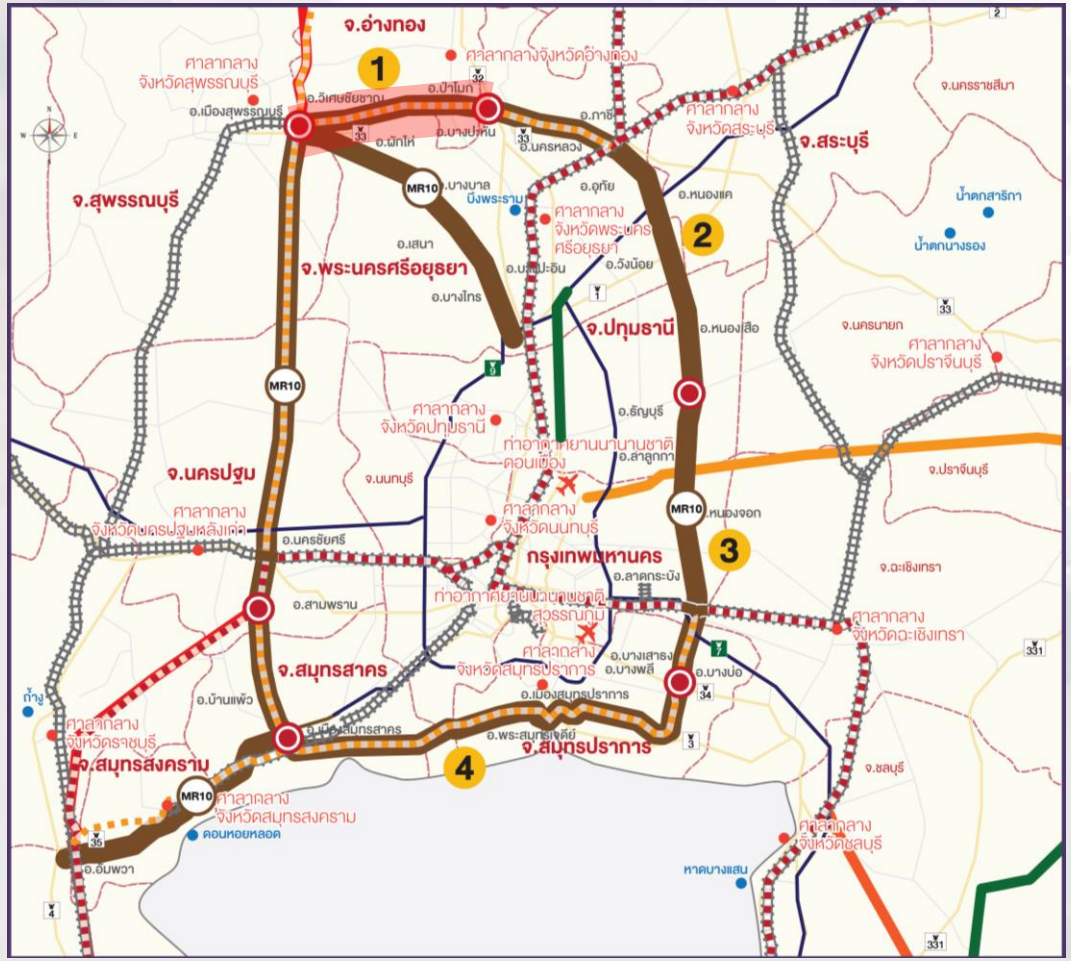
โครงข่ายเชื่อมต่อทางราง



MR10 เส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมต่อวงแหวน นอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 และ 3

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 1 สุพรรณบุรี-ทล.32



- **เส้นทาง MR10 :** วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล
- **เส้นทาง MR1 :** เชียงราย-นราธิวาส
- **เส้นทาง MR2 :** กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
- **เส้นทาง MR6 :** กาญจนบุรี-สระแก้ว
- **เส้นทาง MR7 :** กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- ทางหลวงสายหลัก
- ทางหลวงสายรอง
- จังหวัด

1 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ช่วงสุพรรณบุรี-ทล.32

จุดเริ่มต้นโครงการ : ต.ดอนตาล อ.เมืองสุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี

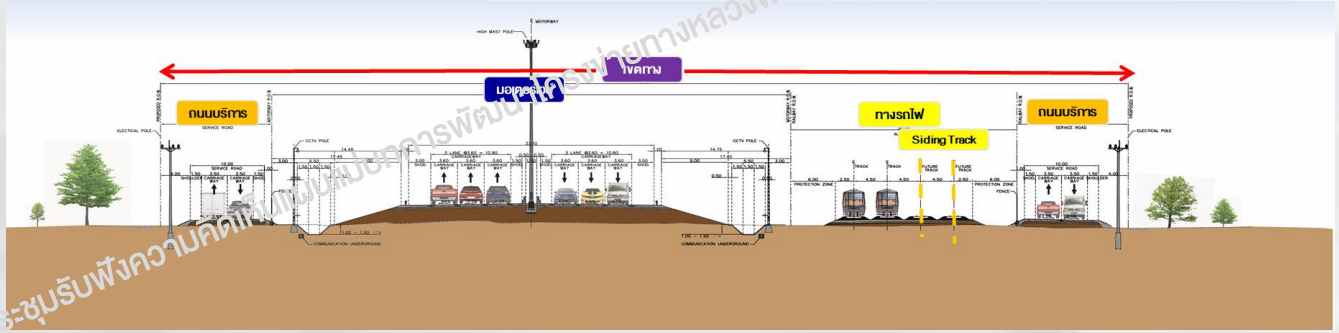
จุดสิ้นสุดโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 32 ต.หันสัง อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา

ระยะทาง : 33 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ ได้แก่

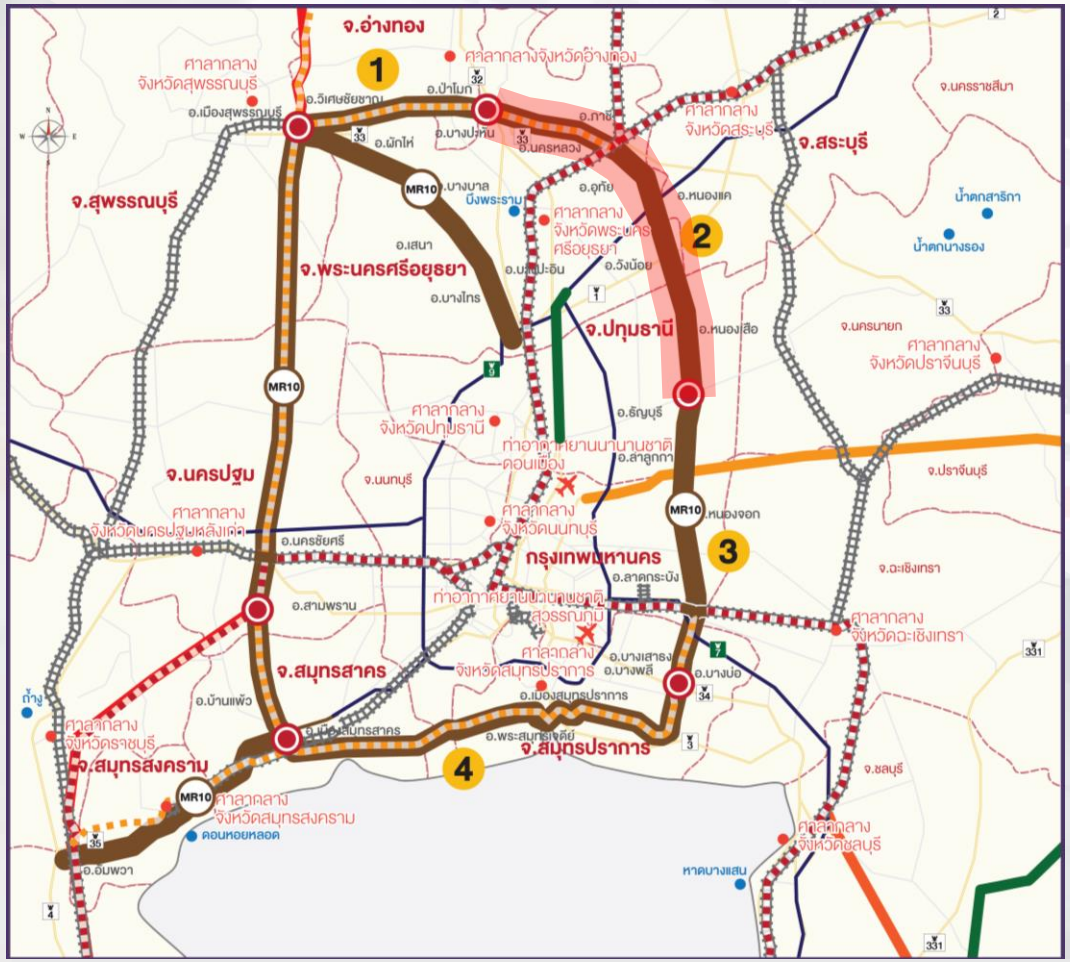
- จ.สุพรรณบุรี : อ.เมืองสุพรรณบุรี
- จ.อ่างทอง : อ.วิเศษชัยชาญ อ.ป่าโมก
- จ.พระนครศรีอยุธยา : อ.ผักไห่ อ.บางปะหัน อ.มหาราช

หน้าตัดทางหลวงพิเศษคู่ขนานไปกับทางรถไฟสายใหม่



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 2 ทล.32-ทล.305



- **เส้นทาง MR10 :** วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล
- **เส้นทาง MR1 :** เชียงราย-นราธิวาส
- **เส้นทาง MR2 :** กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
- **เส้นทาง MR6 :** กาญจนบุรี-สระแก้ว
- **เส้นทาง MR7 :** กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- ทางหลวงสายหลัก
- ทางหลวงสายรอง
- จังหวัด

2 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ช่วงทล.32-ทล.305

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 32 ต.หันสัง อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา

จุดสิ้นสุดโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 305 ต.บึงสนั่น อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี

ระยะทาง : 69 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด 8 อำเภอ ได้แก่

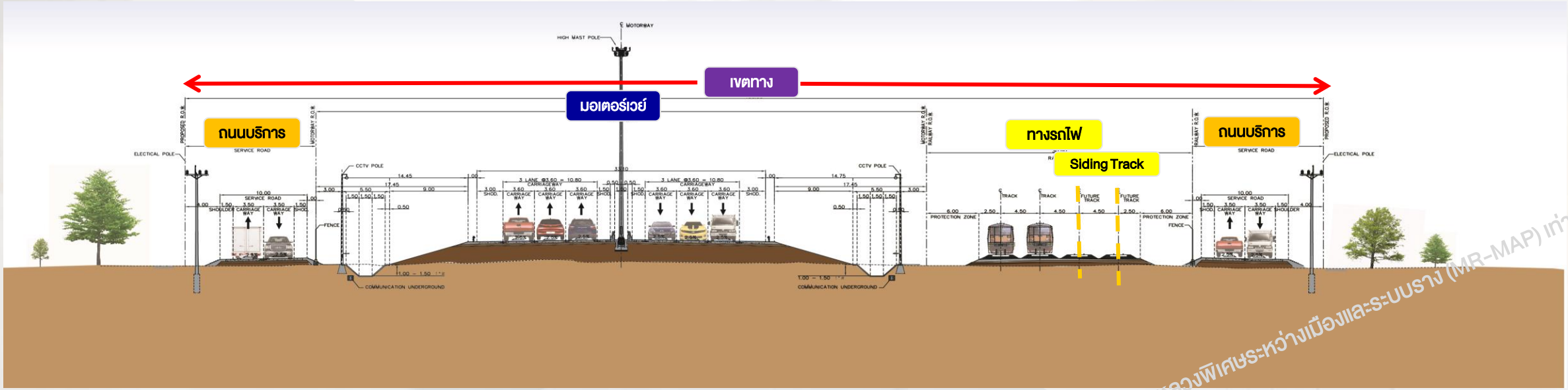
จ.พระนครศรีอยุธยา : อ.บางปะหัน อ.นครหลวง อ.ภาชี อ.อุทัย อ.วังน้อย

จ.สระบุรี : อ.หนองแค

จ.ปทุมธานี : อ.หนองเสือ อ.ธัญบุรี

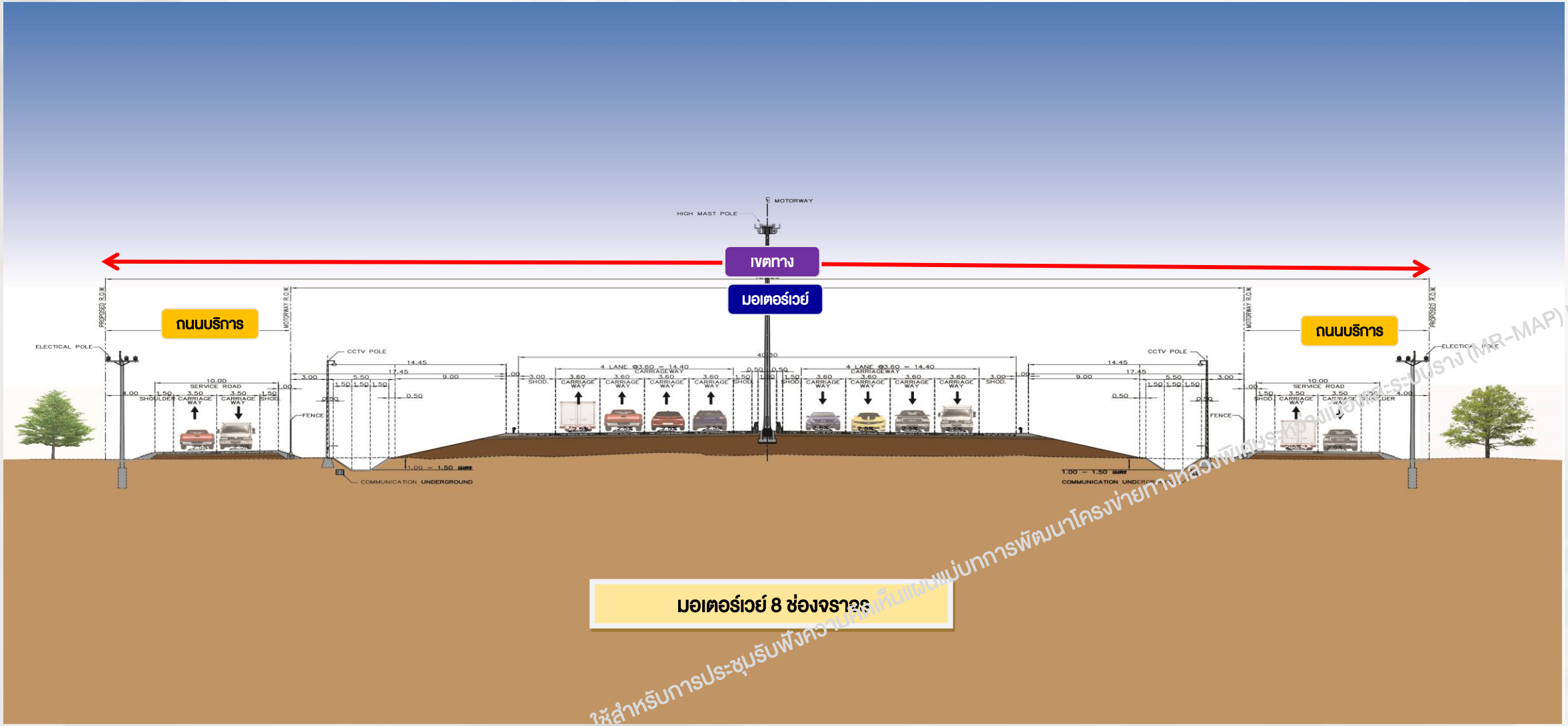
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

หน้าตัดทางหลวงพิเศษคู่ขนานไปกับทางรถไฟสายใหม่



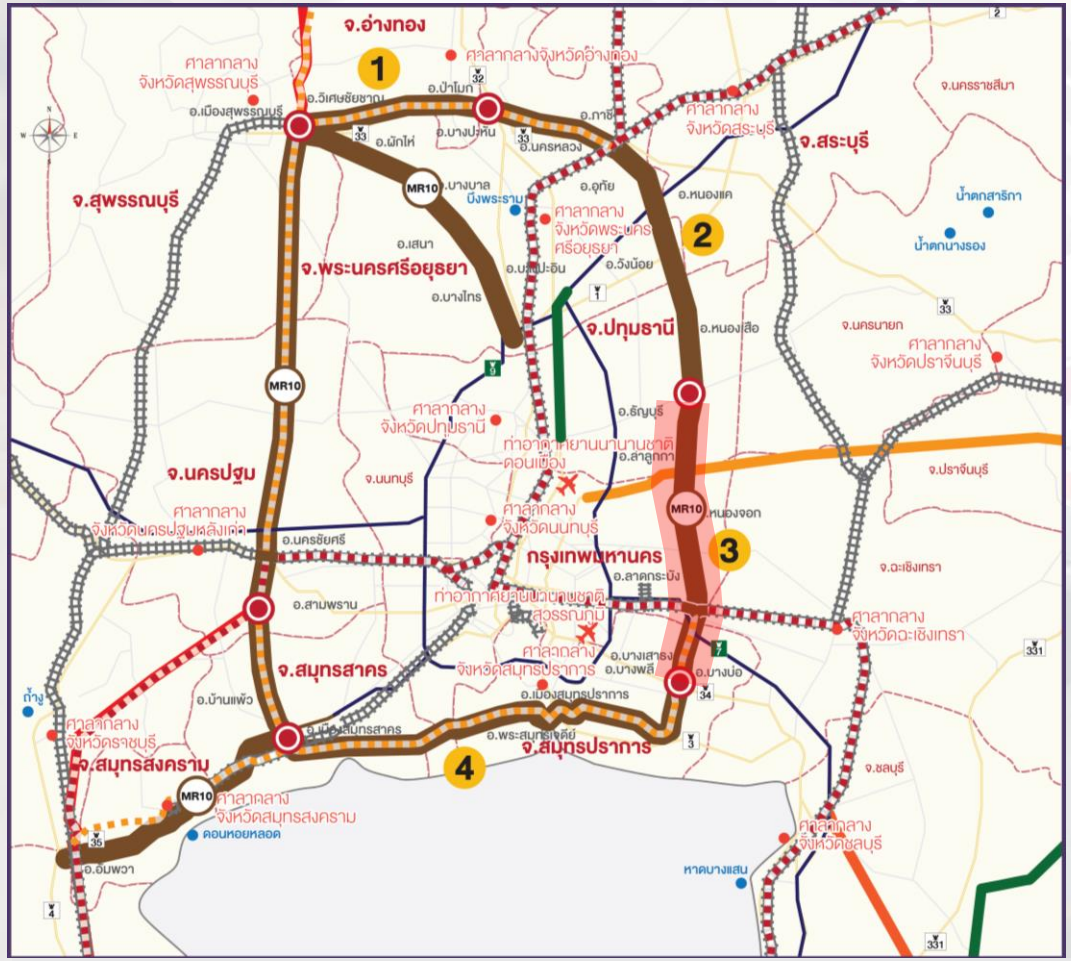
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

หน้าตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์เดี่ยว)



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 3 ทล.305-ทล.34



- **เส้นทาง MR10 :** วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล
- **เส้นทาง MR1 :** เชียงราย-นราธิวาส
- **เส้นทาง MR2 :** กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
- **เส้นทาง MR6 :** กาญจนบุรี-สระแก้ว
- **เส้นทาง MR7 :** กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- ทางหลวงสายหลัก
- ทางหลวงสายรอง
- จังหวัด

3 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ช่วงทล.305-ทล.34

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 305 ต.บึงสนั่น อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี

จุดสิ้นสุดโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 34 ต.บางเสาธง อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ

ระยะทาง : 52 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด 3 อำเภอ 2 เขต ได้แก่

จ.ปทุมธานี : อ.หนองเสือ อ.ธัญบุรี อ.ลำลูกกา

จ.กรุงเทพมหานคร : เขตหนองจอก เขตลาดกระบัง

จ.สมุทรปราการ : อ.บางเสาธง

- **ช่วง ทล.305-ทางรถไฟสายตะวันออก:**

  พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ ทล. ออกแบบแนวเส้นทางแล้วเสร็จ

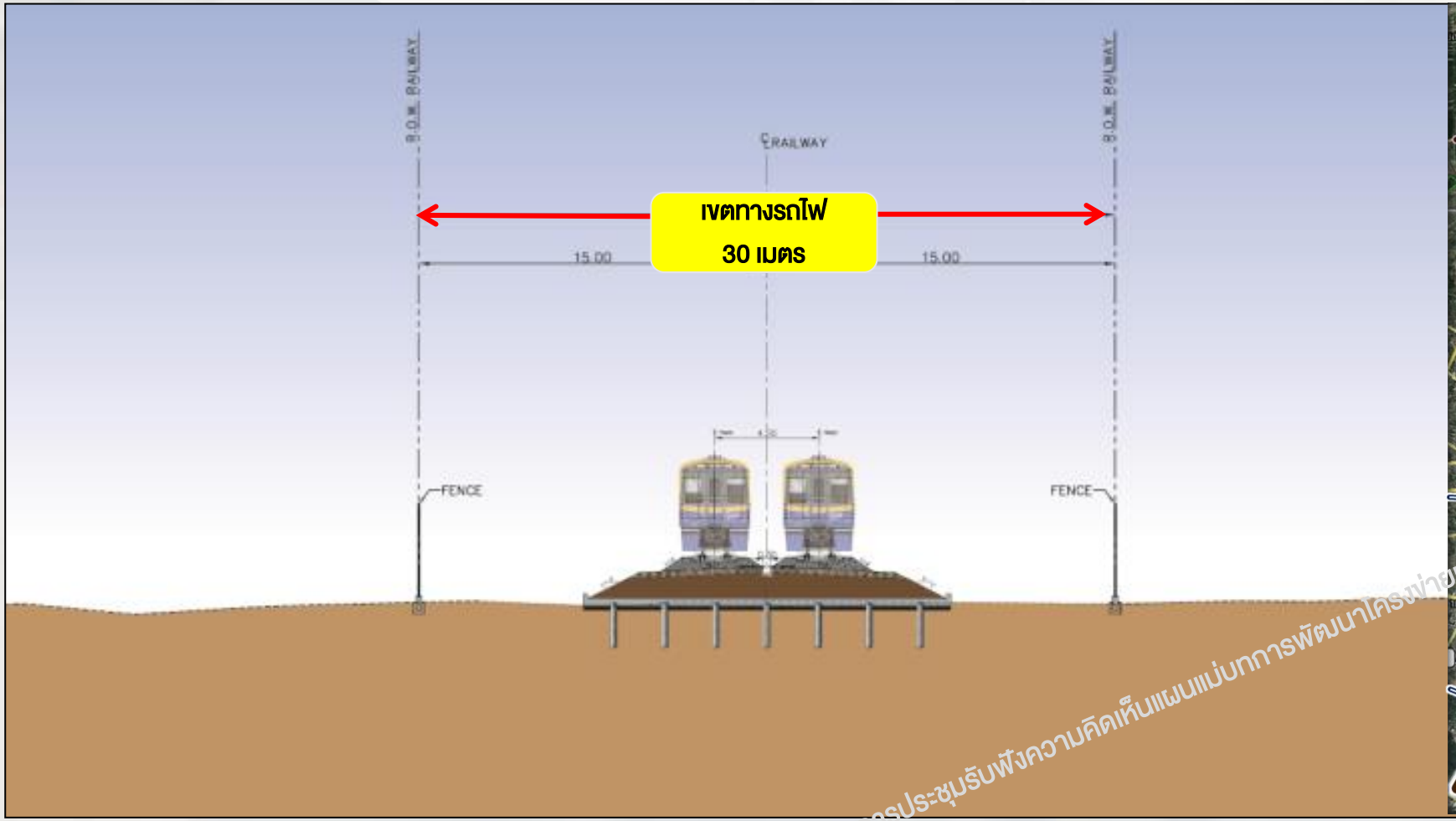
- **ช่วง ทางรถไฟสายตะวันออก-ทล.34:**

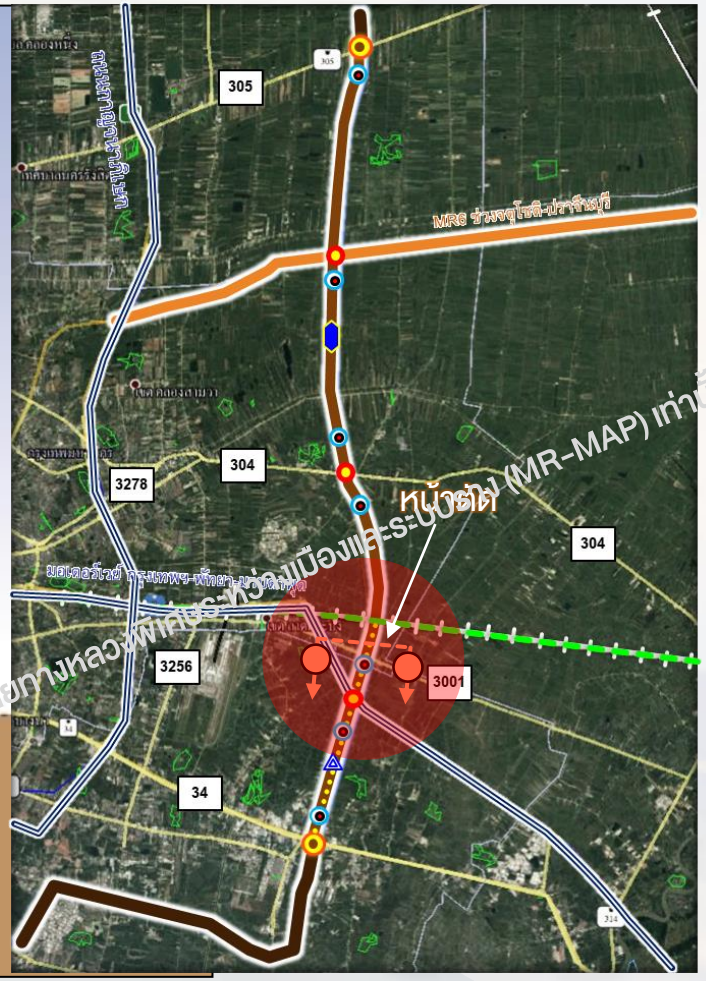
  ปรับปรุงแนวเส้นทางตามแบบที่ ทล. เคยออกแบบไว้ โดยเพิ่มแนวรถไฟประกบคู่กับเส้นทางเดิม

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การออกแบบหน้าตัดเบื้องต้น

หน้าตัดทางรถไฟใหม่

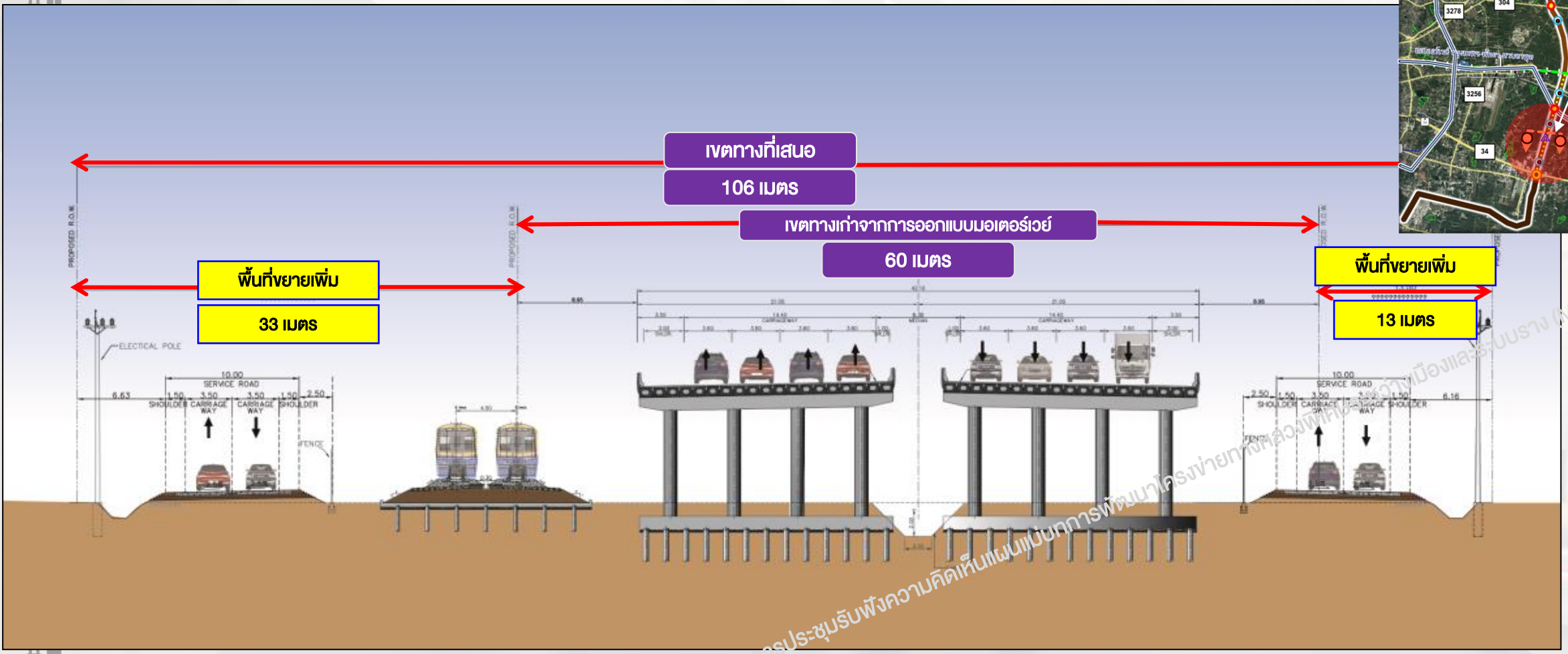


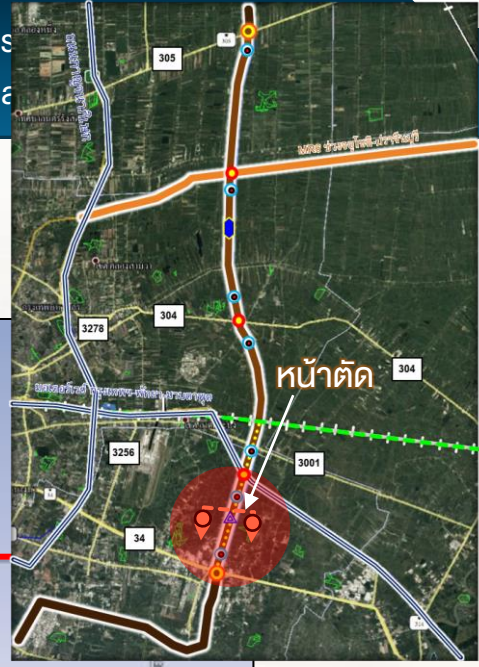


ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การออกแบบหน้าตัดเบื้องต้น

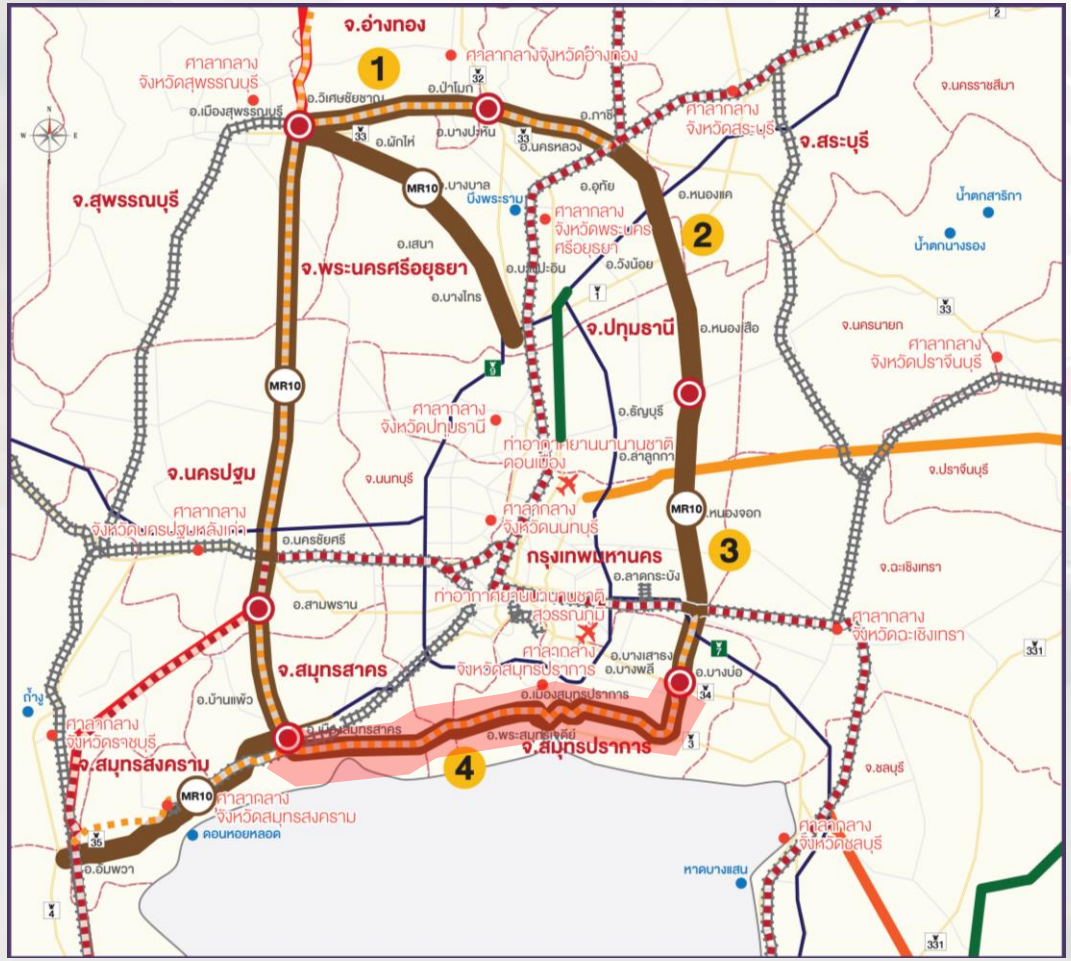
หน้าตัดมอเตอร์เวย์ + ทางรถไฟใหม่





ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 4 ทล.305-ทล.34



- **เส้นทาง MR10 :** วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล
- **เส้นทาง MR1 :** เชียงราย-นราธิวาส
- **เส้นทาง MR2 :** กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
- **เส้นทาง MR6 :** กาญจนบุรี-สระแก้ว
- **เส้นทาง MR7 :** กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- ทางหลวงสายหลัก
- ทางหลวงสายรอง
- จังหวัด

4 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ช่วงทล.34-ทล.35

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 34 ต.บางเสาธง อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ

จุดสิ้นสุดโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 35 ต.ชัยมงคล อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร

ระยะทาง : 79 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด 6 อำเภอ 1 เขต ได้แก่

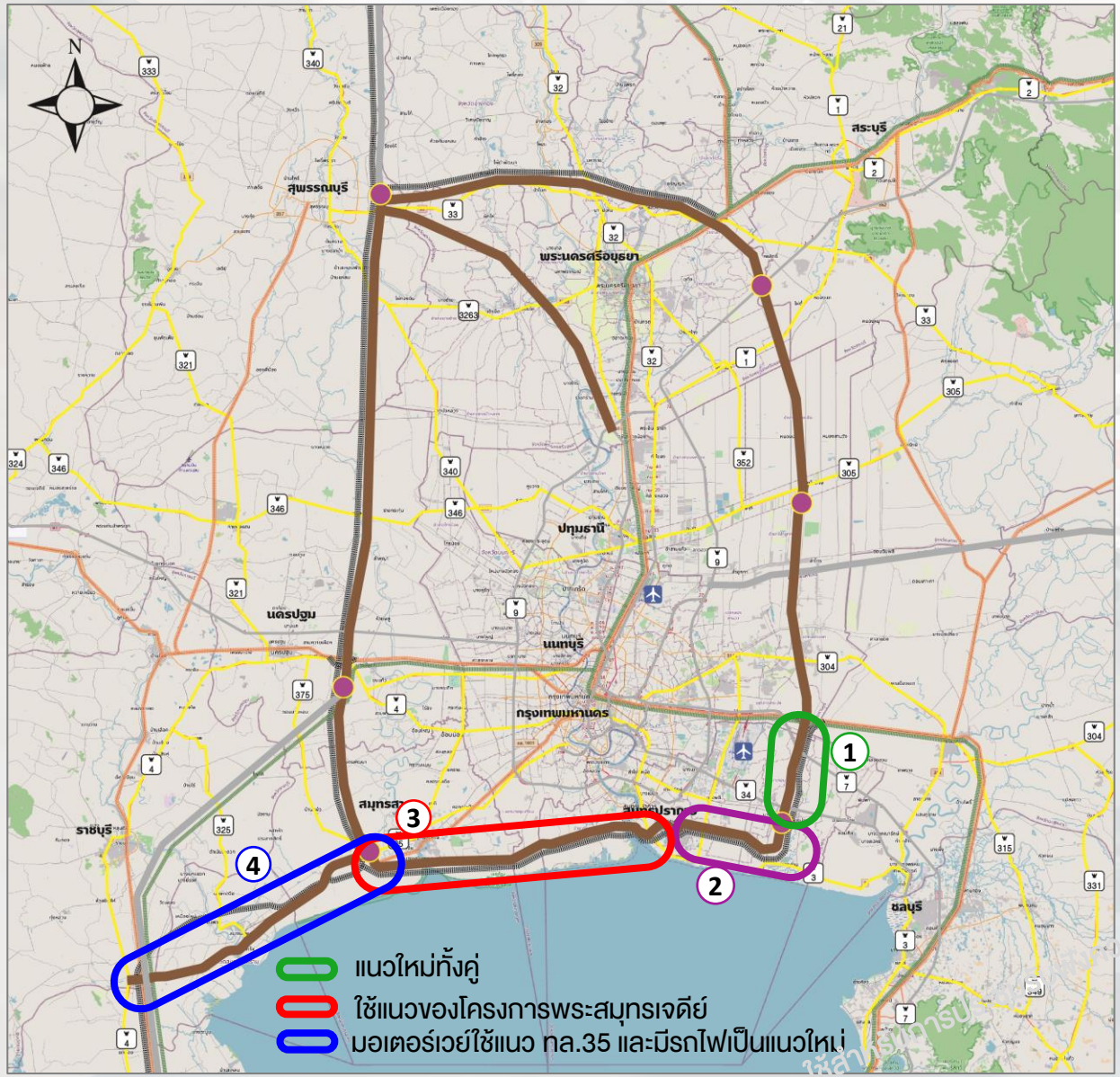
จ.สมุทรปราการ : อ.บางเสาธง อ.บางบ่อ อ.บางพลี อ.เมืองสมุทรปราการ อ.พระสมุทรเจดีย์

จ.สมุทรสาคร : อ.เมืองสมุทรสาคร

จ.กรุงเทพมหานคร : เขตบางขุนเทียน

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 4 ทล.305-ทล.34

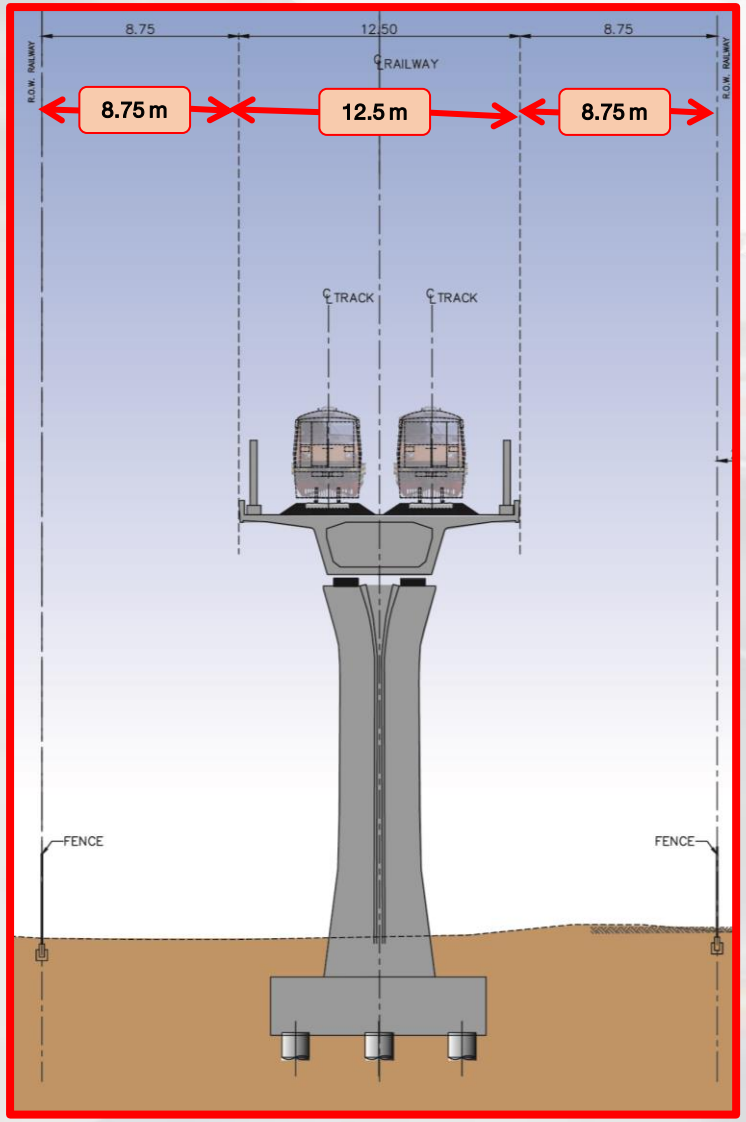


การพัฒนาวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมต่อ
ด้านใต้ ช่วง ทล.34 (ถ.บางนา-ตราด)-ทล.35 (ถ.พระราม 2) ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร และเส้นทางเชื่อมวงแหวน บ้านแพ้ว-ปากท่อ ระยะทาง 54 กิโลเมตร

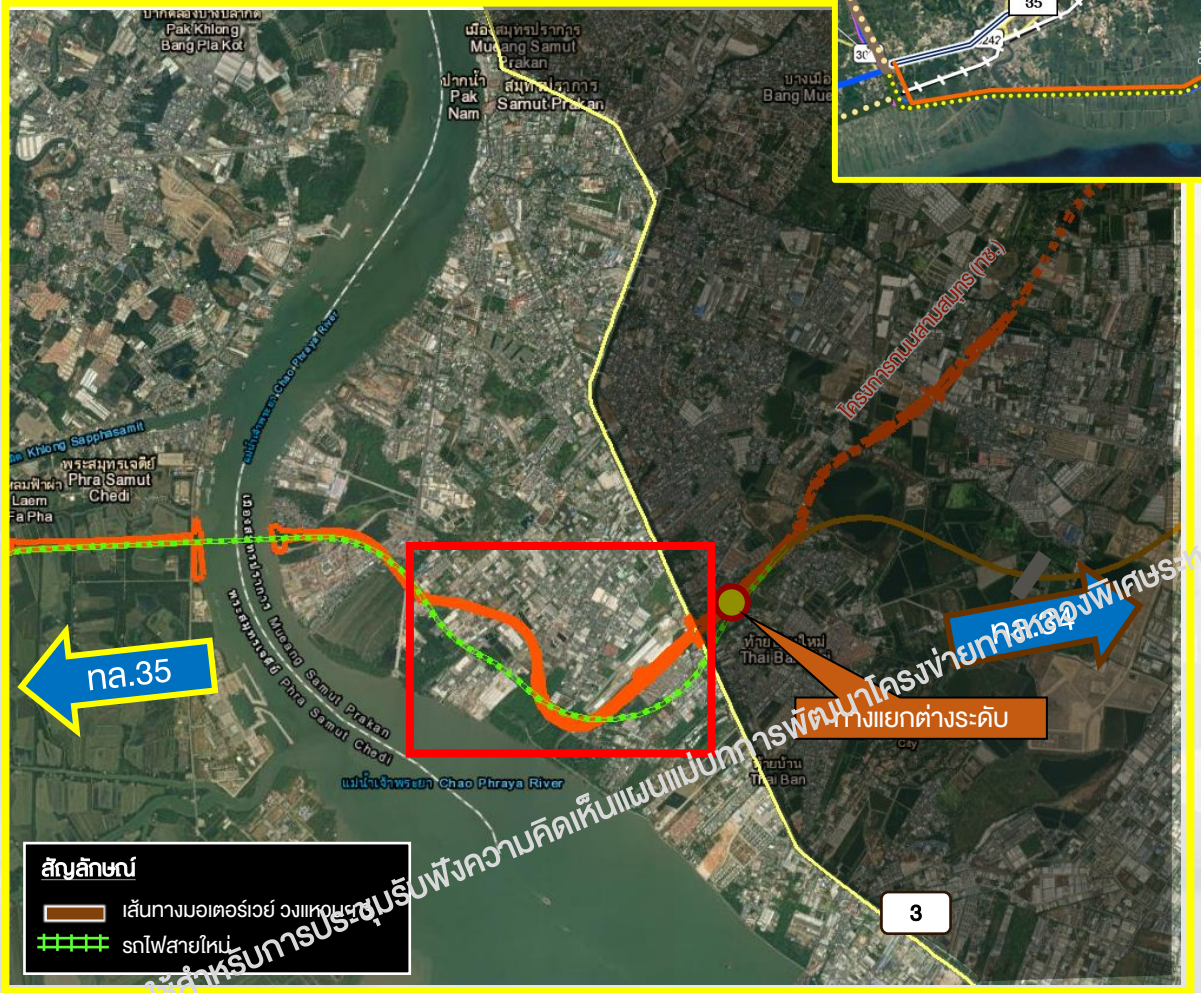
การพัฒนาแนวเส้นทาง แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

1. **ช่วง รถไฟสายตะวันออก-ทล.34** พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง ตามแนววงแหวน 3 ที่ ทล.ออกแบบไว้แล้ว
2. **ช่วง ทล.34-ทล.3 :** พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง (แนวใหม่)
3. **ช่วง ทล.3-ทล.35 :** พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง โดยใช้แนวของโครงการพระสมุทรเจดีย์
4. **ช่วง ทล.35-ปากท่อ :** พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ตามแนวของโครงการมอเตอร์เวย์ บางขุนเทียน-ปากท่อ ที่ออกแบบไว้แล้ว ส่วนระบบรางเสนอแนวใหม่

การออกแบบหน้าตัดเบื้องต้น



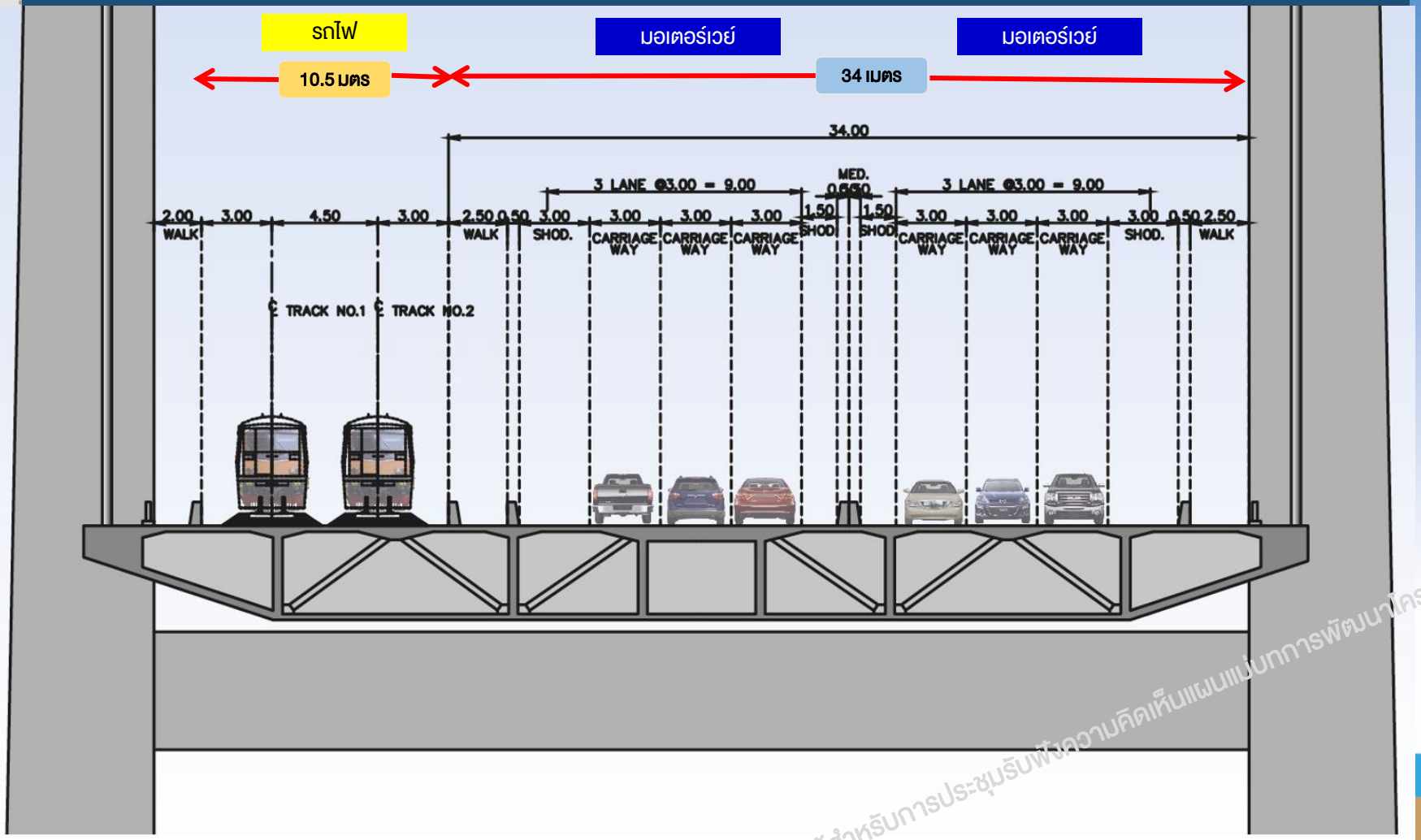
รูปตัดทั่วไป: ทางรถไฟยกระดับ

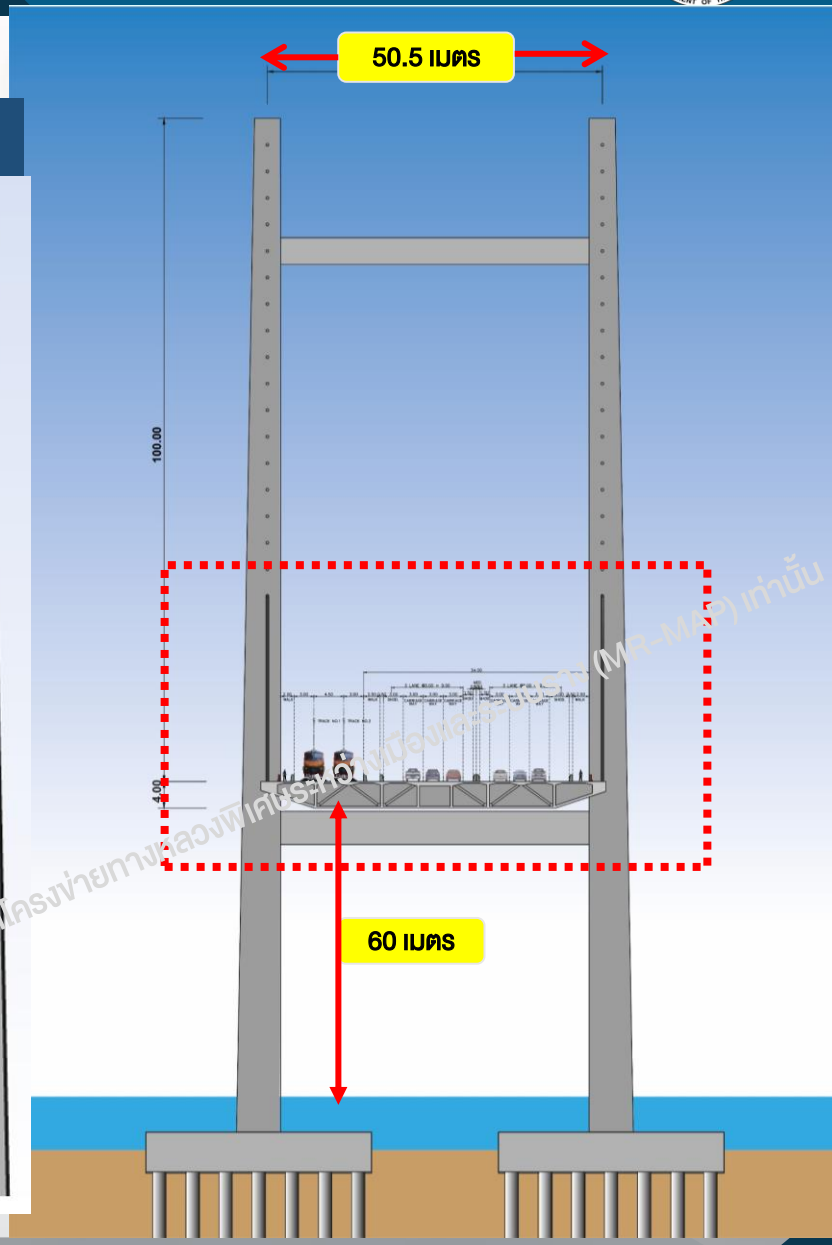


ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

การออกแบบหน้าตัดเบื้องต้น

หน้าตัด มอเตอร์เวย์ + ทางรถไฟใหม่ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

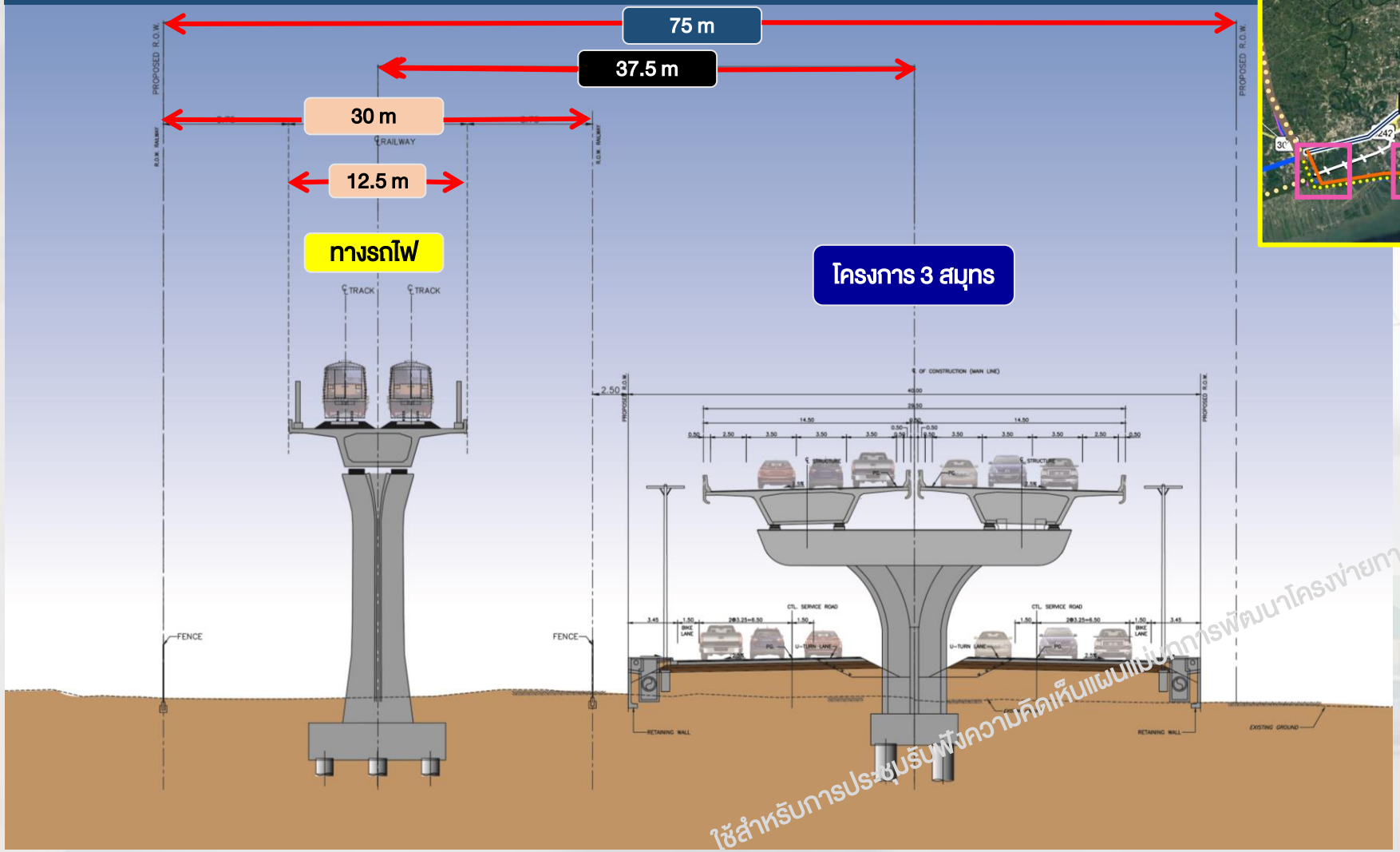




ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) เท่านั้น

การออกแบบหน้าตัดเบื้องต้น

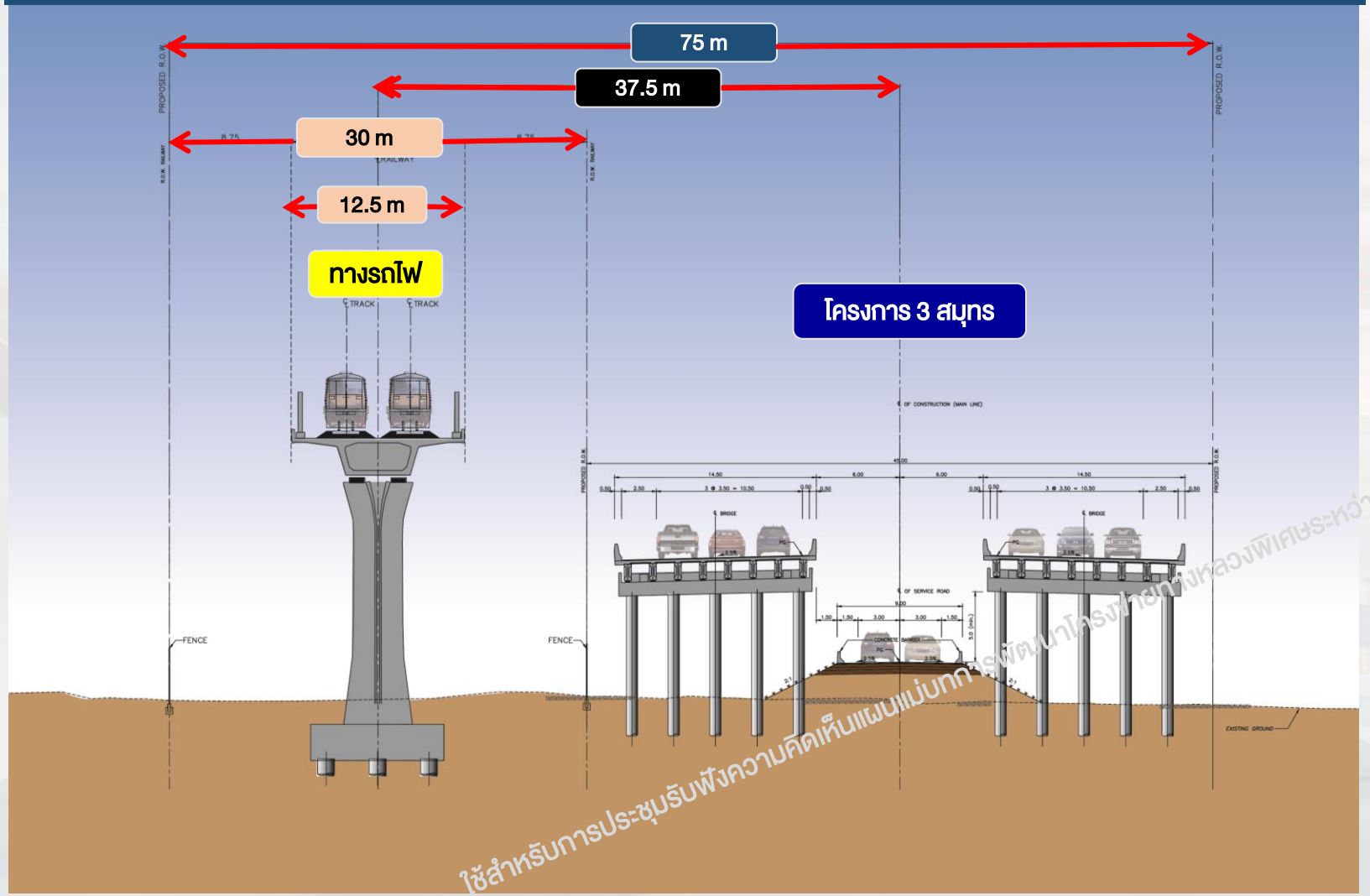
รูปตัดทั่วไป: มอเตอร์เวย์ (โครงการพระสมุทรเจดีย์) + ทางรถไฟสายใหม่



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

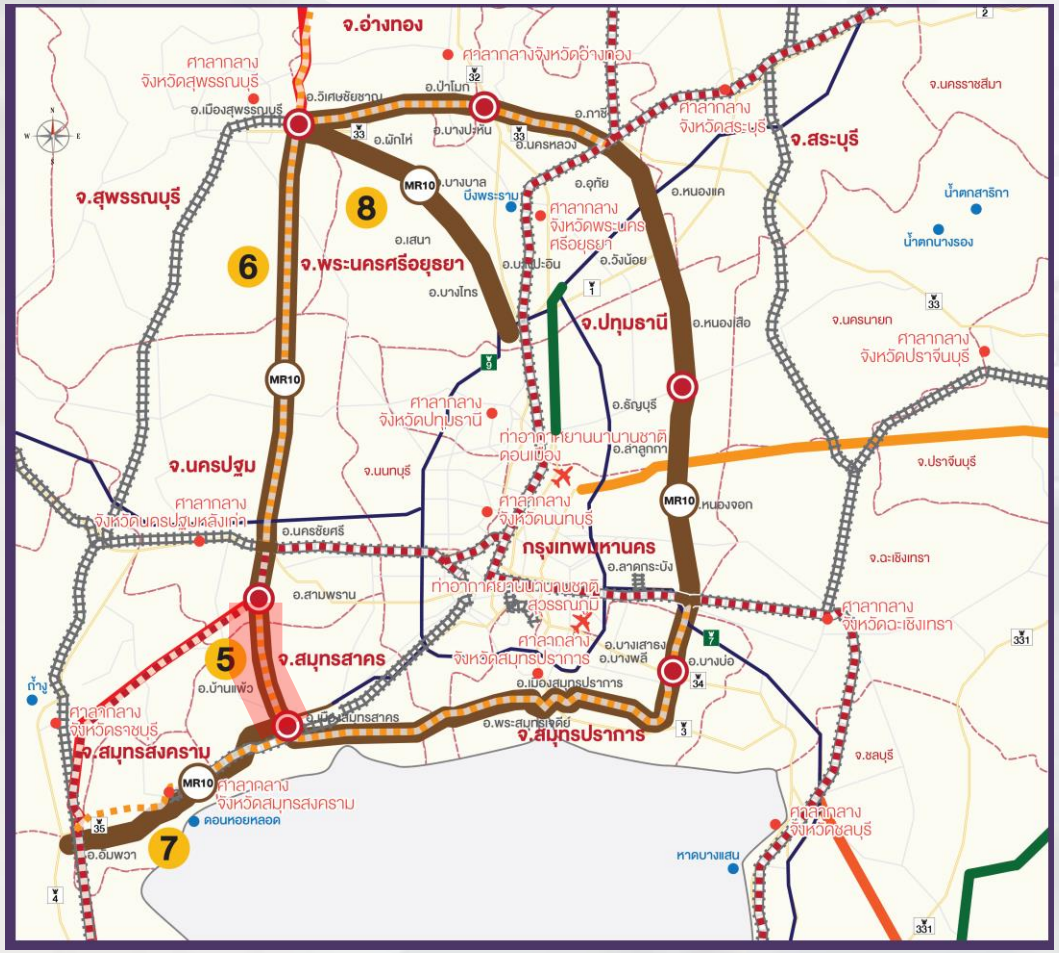
การออกแบบหน้าตัดเบื้องต้น

รูปตัดทั่วไป: มอเตอร์เวย์ (โครงการ 3 สมุทร) + ทางรถไฟสายใหม่



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 5 ทล.35-นครปฐม



5 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ช่วงทล.35-นครปฐม

จุดเริ่มต้นโครงการ : ทางหลวงหมายเลข 35 ต.ชัยมงคล อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร

จุดสิ้นสุดโครงการ : ต.โคกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม

ระยะทาง : 23 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 4 อำเภอ ได้แก่

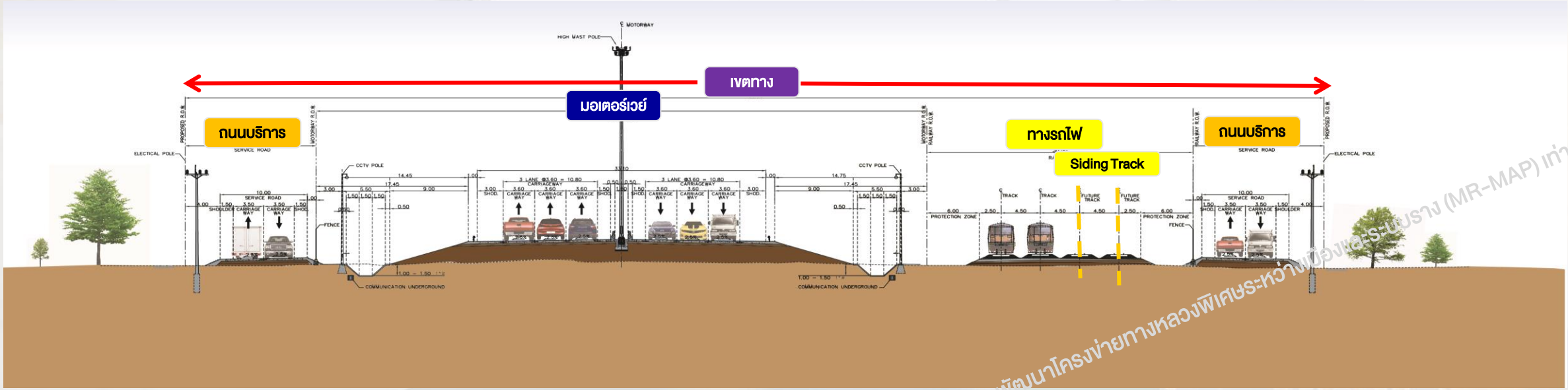
จ.สมุทรสาคร : อ.เมืองสมุทรสาคร อ.บ้านแพ้ว

จ.นครปฐม : อ.สามพราน อ.นครชัยศรี

- **เส้นทาง MR10 :** วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล
- **เส้นทาง MR1 :** เชียงราย-นราธิวาส
- **เส้นทาง MR2 :** กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
- **เส้นทาง MR6 :** กาญจนบุรี-สระแก้ว
- **เส้นทาง MR7 :** กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- ทางหลวงสายหลัก
- ทางหลวงสายรอง
- จังหวัด

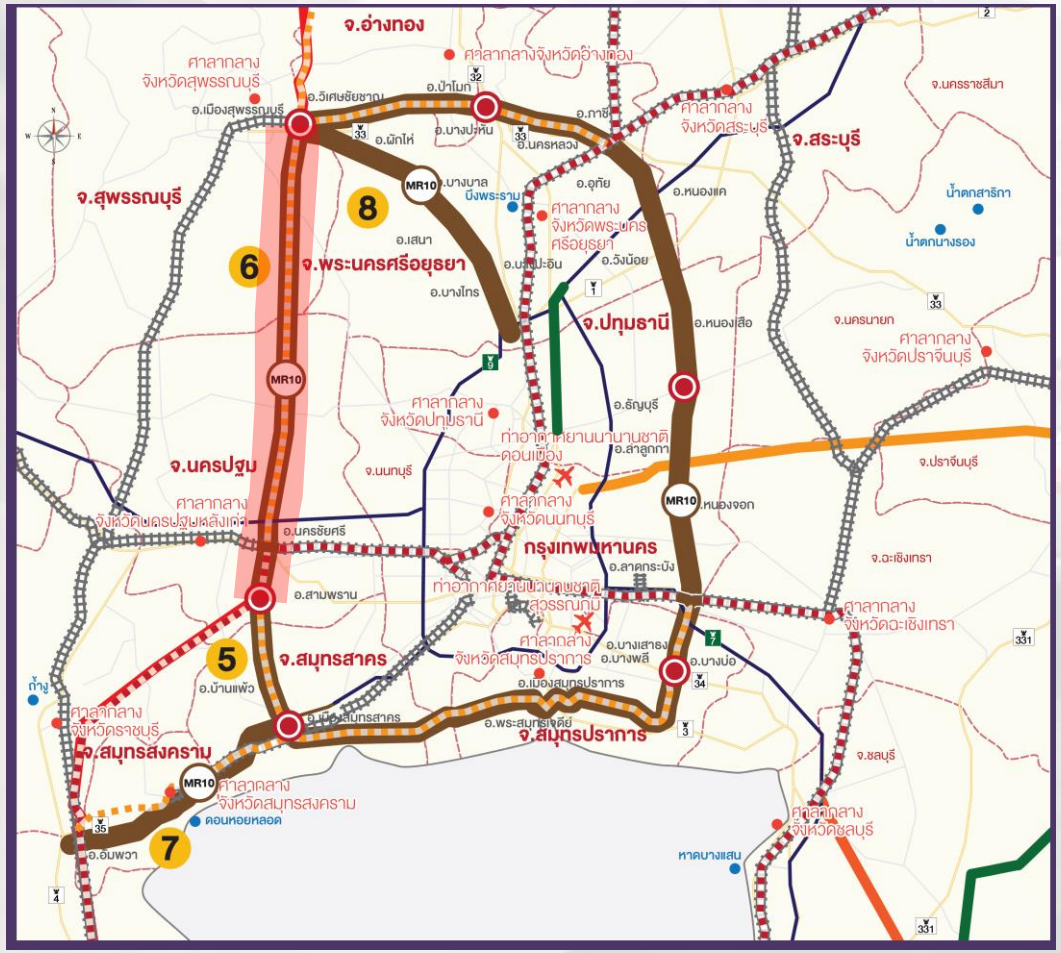
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

หน้าตัดทางหลวงพิเศษคู่ขนานไปกับทางรถไฟสายใหม่



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 6 นครปฐม-สุพรรณบุรี



6 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ช่วงนครปฐม-สุพรรณบุรี

จุดเริ่มต้นโครงการ : ต.โคกพระเจดีย์ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม

จุดสิ้นสุดโครงการ : ต.ดอนตาล อ.เมืองสุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี

ระยะทาง : 84 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 6 อำเภอ ได้แก่

จ.นครปฐม : อ.นครชัยศรี อ.ดอนตูม อ.บางเลน

จ.สุพรรณบุรี : อ.สองพี่น้อง อ.บางปลาม้า อ.เมืองสุพรรณบุรี

เส้นทาง MR10 : วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล

เส้นทาง MR1 : เชียงราย-นราธิวาส

เส้นทาง MR2 : กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย

เส้นทาง MR6 : กาญจนบุรี-สระแก้ว

เส้นทาง MR7 : กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง

รถไฟความเร็วสูง

รถไฟปัจจุบัน

รถไฟสายใหม่

ทางหลวงสายหลัก

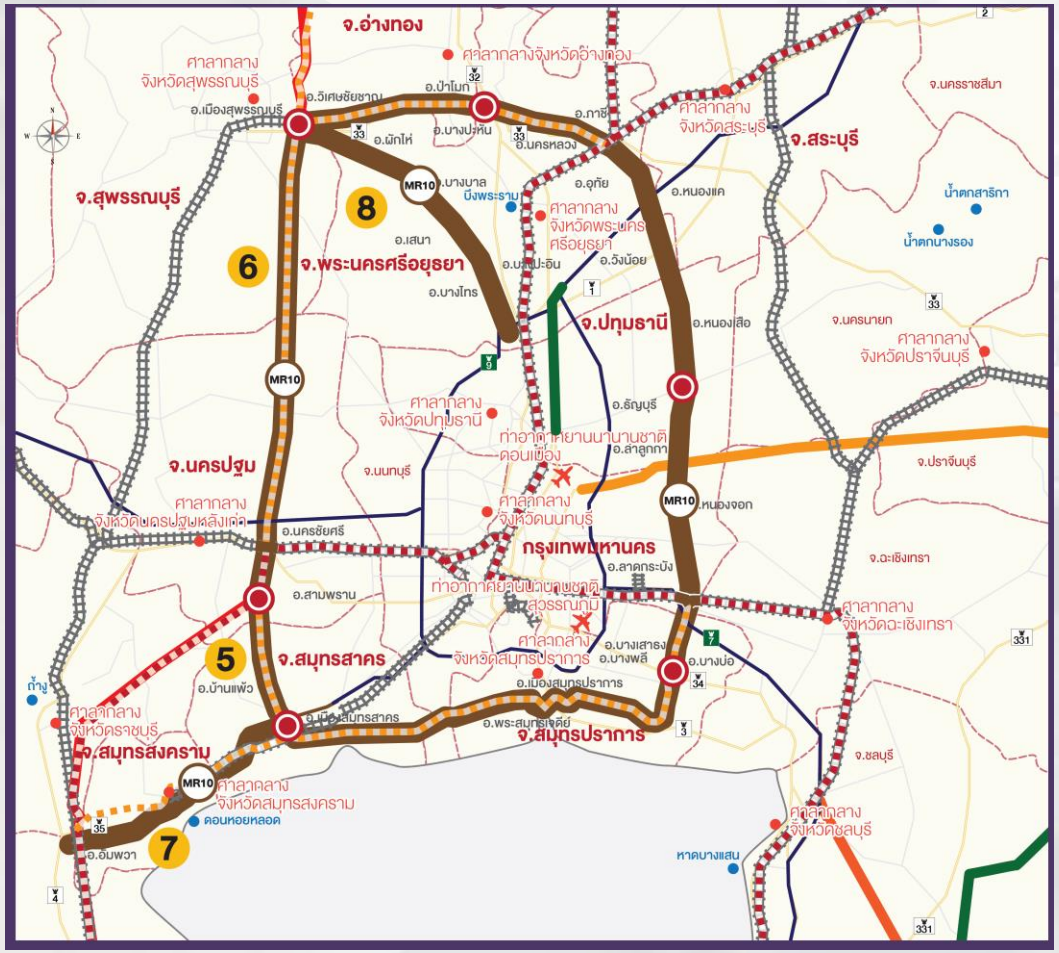
ทางหลวงสายรอง

จังหวัด

ใช้สำหรับการรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

ช่วงที่ 6 ใช้แนวเส้นทางเดียวกับ MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงสุพรรณบุรี-นครปฐม

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 7 บ้านแพ้ว-ปากท่อ



7 เส้นทางเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 และ 3 ช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อ

จุดเริ่มต้นโครงการ : จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3097 อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร

จุดสิ้นสุดโครงการ : ต.วังมะนาว อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี

ระยะทาง : 54 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด 4 อำเภอ ได้แก่

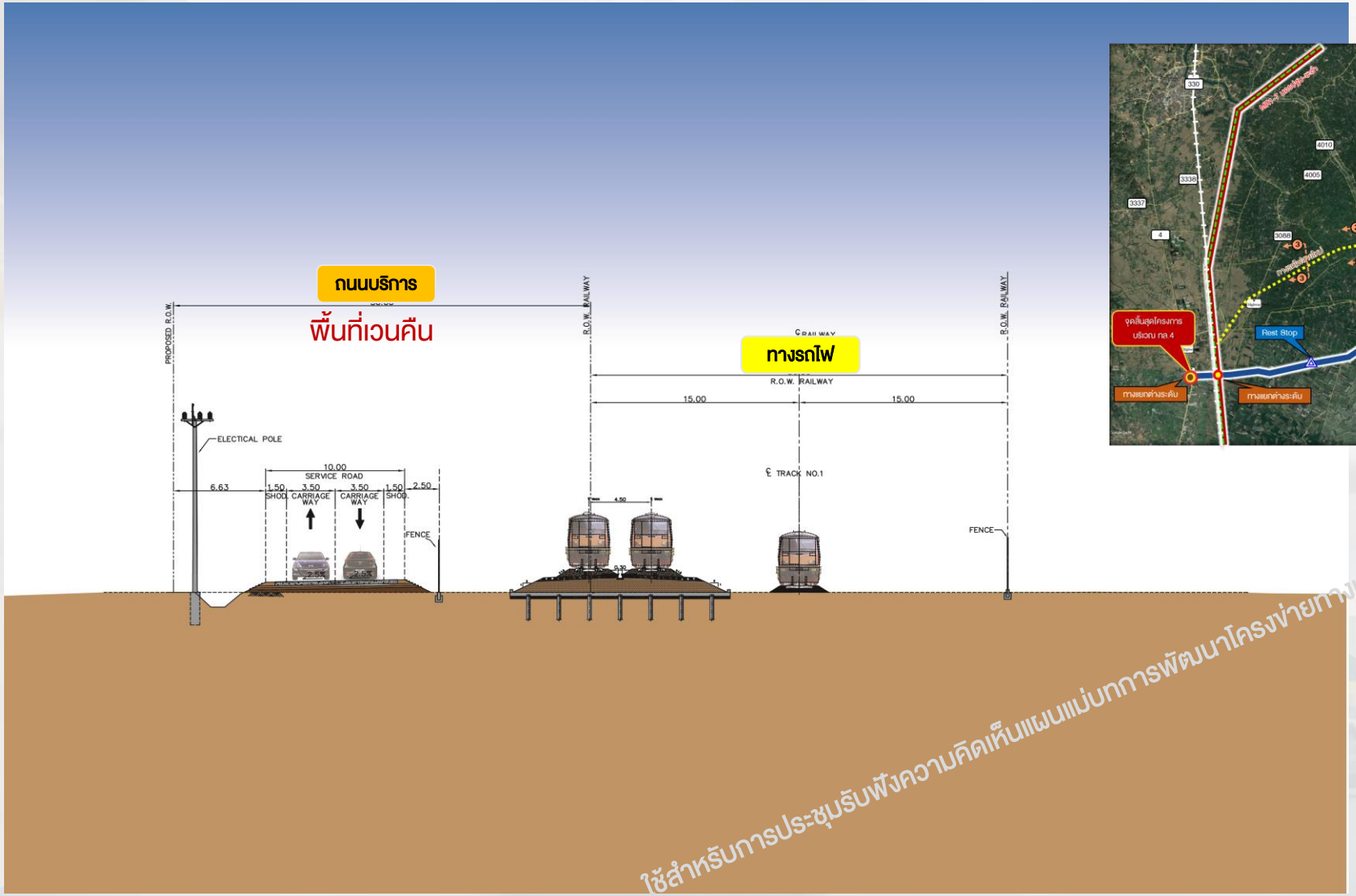
- จ.สมุทรสาคร : อ.เมืองสมุทรสาคร
- จ.สมุทรสงคราม : อ.เมืองสมุทรสงคราม อ.อัมพวา
- จ.ราชบุรี : อ.ปากท่อ

เส้นทาง MR10 : วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล
เส้นทาง MR1 : เชียงราย-นราธิวาส
เส้นทาง MR2 : กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
เส้นทาง MR6 : กาญจนบุรี-สระแก้ว
เส้นทาง MR7 : กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
รถไฟความเร็วสูง
รถไฟปัจจุบัน
รถไฟสายใหม่
ทางหลวงสายหลัก
ทางหลวงสายรอง
จังหวัด

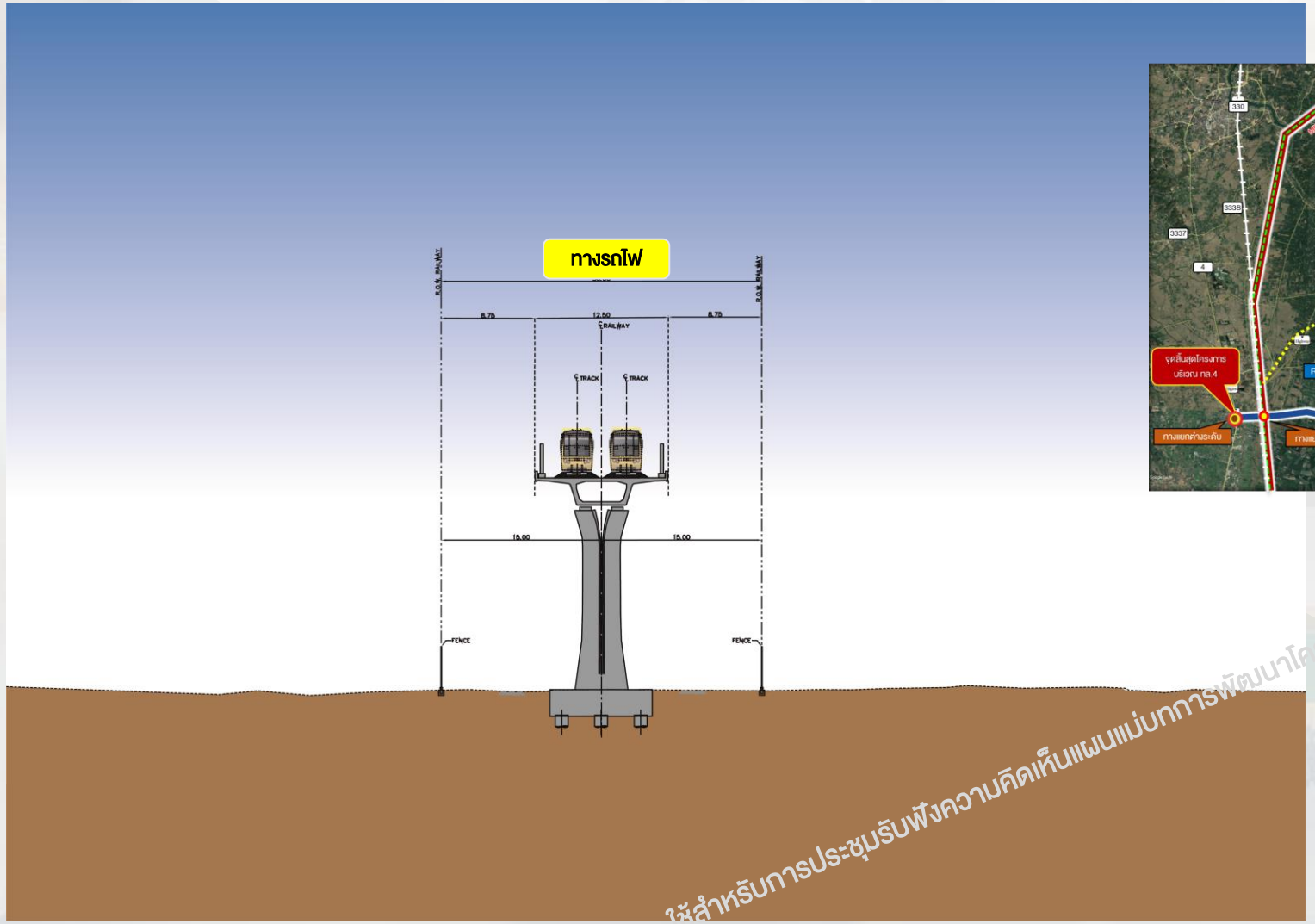
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

Section 1: หน้าตัด มอเตอร์เวย์ + รถไฟ



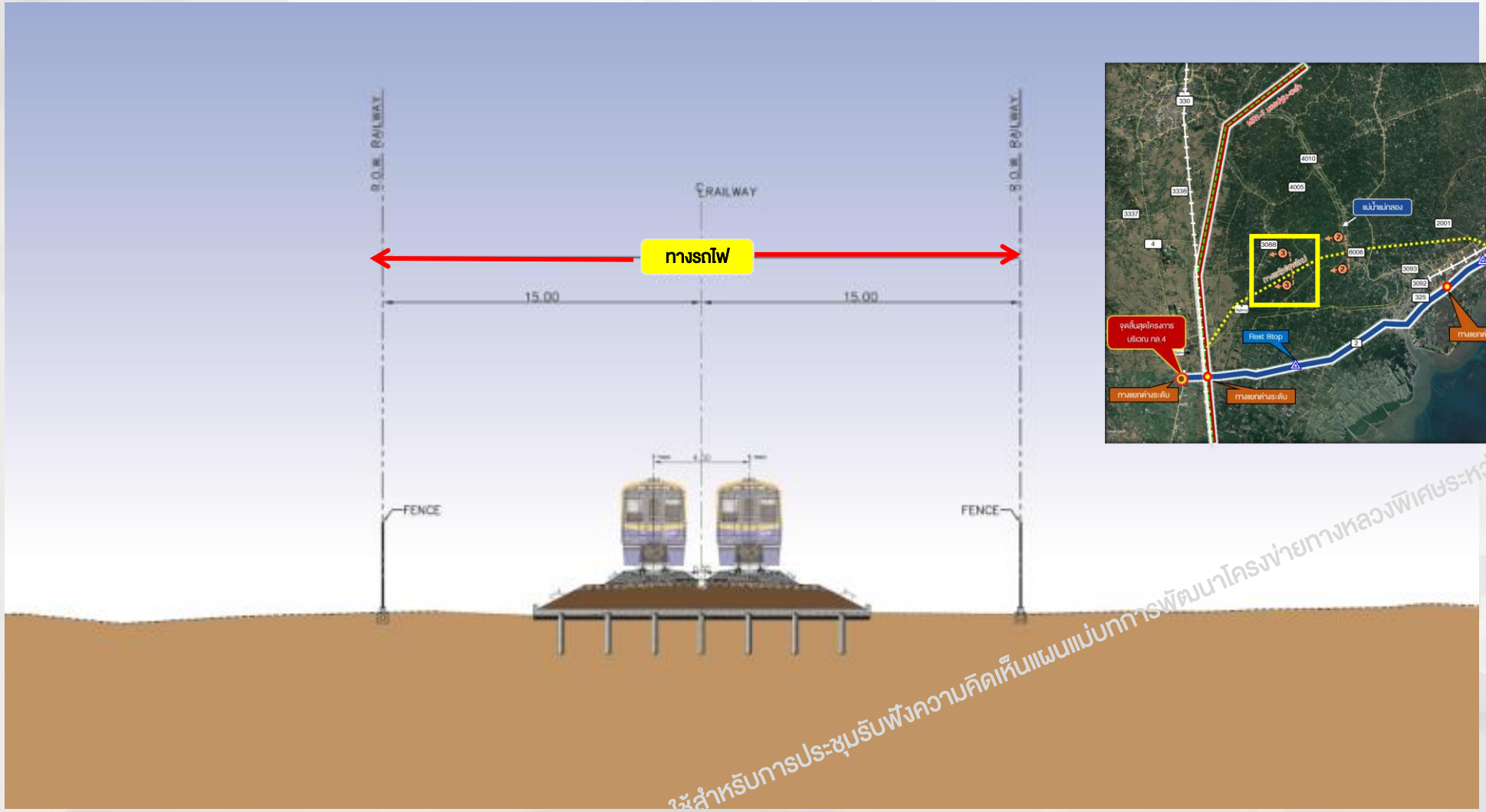
ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

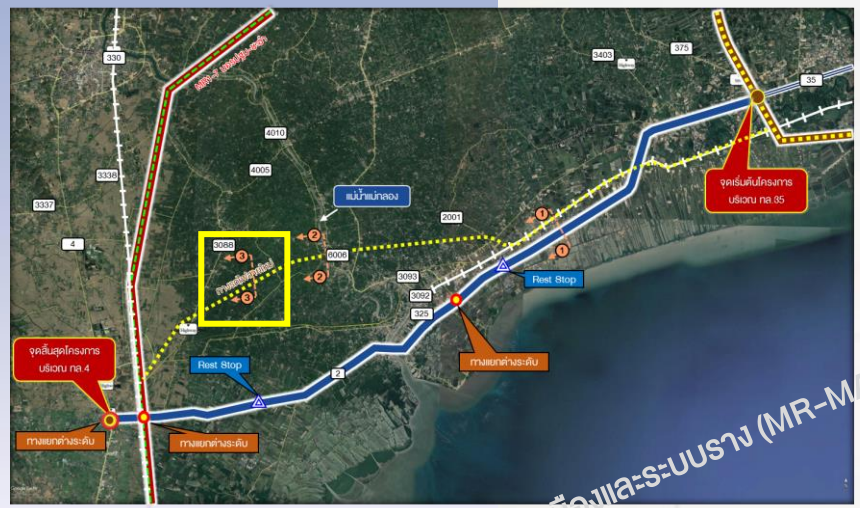
Section 2: หน้าตัดรถไฟ



ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

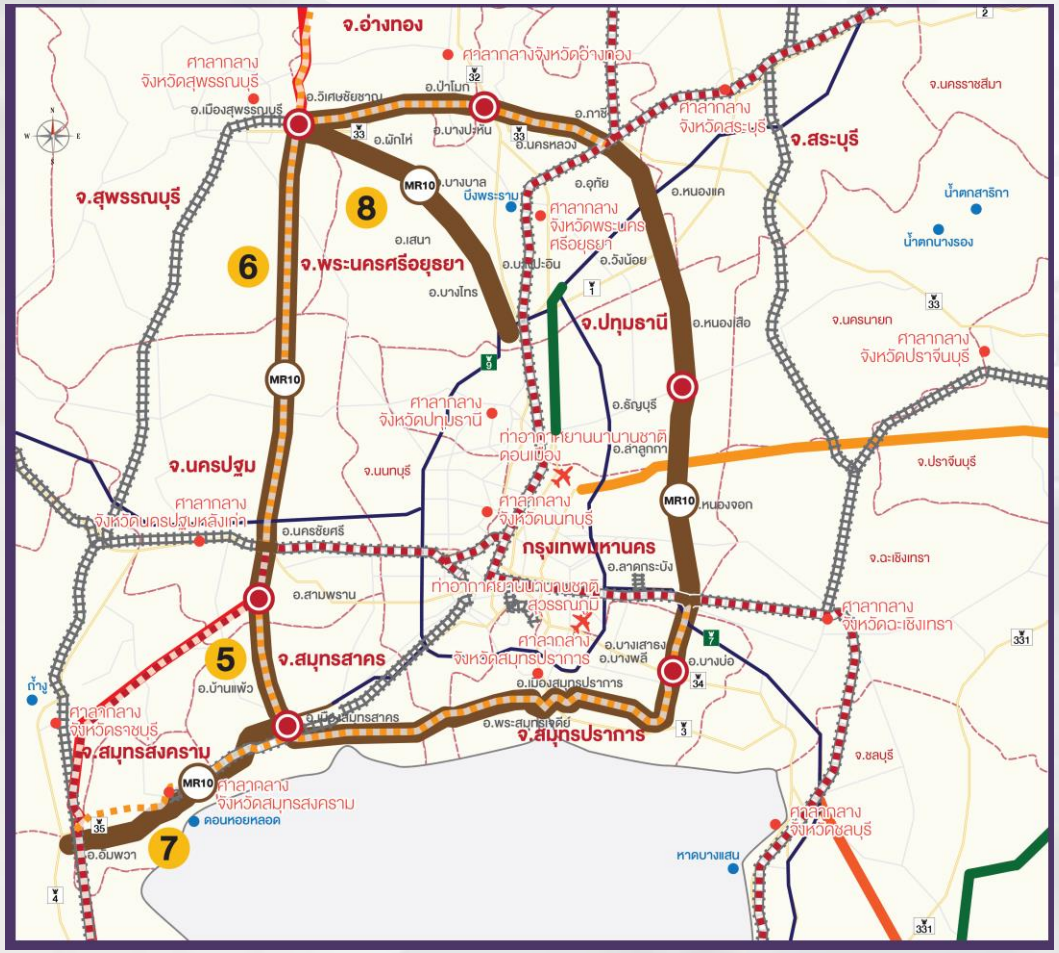
Section 3: หน้าตัดรถไฟ





ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

เส้นทาง MR 10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วงที่ 8 ส่วนต่อขยายทางพิเศษอุดรรักยา ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี



8 เส้นทางเชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 และ 3 ช่วงส่วนต่อขยายอุดรรักยา บางปะอิน- สุพรรณบุรี

จุดเริ่มต้นโครงการ : จุดตัดทางหลวงหมายเลข 9 (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา

จุดสิ้นสุดโครงการ : จุดเชื่อมต่อ MR1 (เชียงราย-นราธิวาส) ที่ ต.ดอนตาล อ.เมืองสุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี

ระยะทาง : 55 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 6 อำเภอ ได้แก่

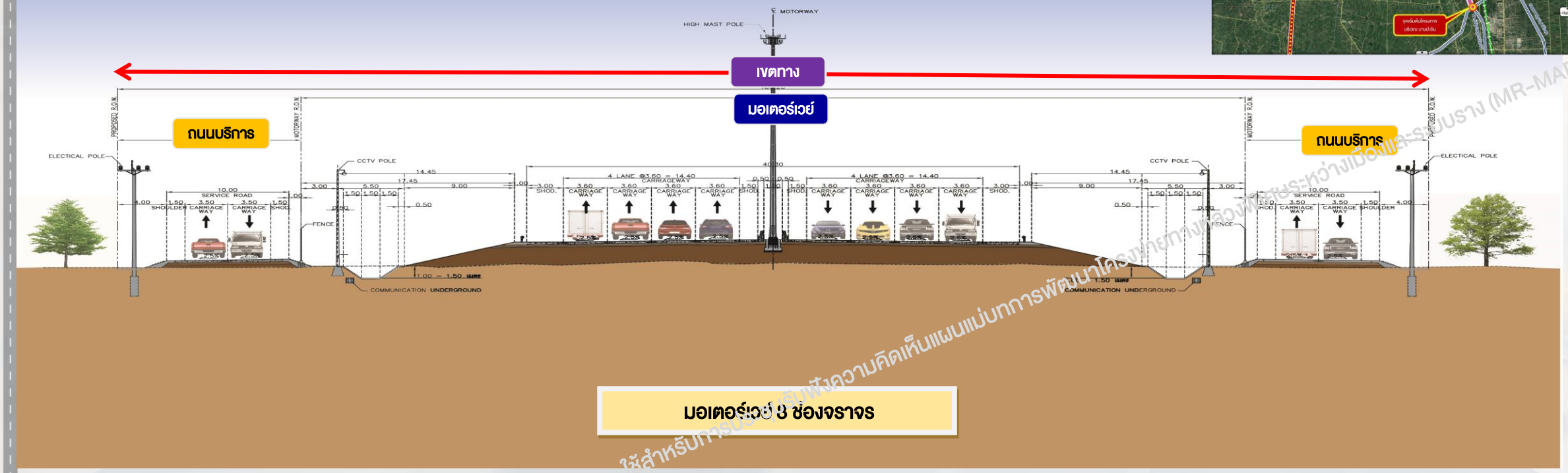
จ.พระนครศรีอยุธยา : อ.บางปะอิน อ.บางไทร อ.บางบาล อ.เสนา อ.ผักไห่

จ.สุพรรณบุรี : อ.เมืองสุพรรณบุรี

- **เส้นทาง MR10 :** วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล
- **เส้นทาง MR1 :** เชียงราย-นราธิวาส
- **เส้นทาง MR2 :** กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
- **เส้นทาง MR6 :** กาญจนบุรี-สระแก้ว
- **เส้นทาง MR7 :** กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- ทางหลวงสายหลัก
- ทางหลวงสายรอง
- จังหวัด

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

หน้าตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์เดี่ยว)



ใช้สำหรับการรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น

จบการนำเสนอ

QR Code แบบสอบถามโครงการ

QR Code Website โครงการ

ใช้สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เท่านั้น