



การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม
และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)
ภายใต้การศึกษา MR-MAP

(MR-MAP)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนา
โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

เสนอโดย



เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา

15 กุมภาพันธ์ 2566 เวลา 09:00-12:00 น.

ณ ห้องนิมมาน 1, ชั้น 5

ณ นิมมาน คอนเวนชัน เซ็นเตอร์

จังหวัดเชียงใหม่

หัวข้อในการประชุมรับฟังความคิดเห็น

กรมทางหลวง

- 1 เหตุผลและความจำเป็น
- 2 การปรับปรุงร่างแผนแม่บท MR-MAP
- 3 ผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) สำหรับ “พื้นที่ภาคเหนือตอนบน”
 - MR1-1 เชียงราย-เชียงใหม่
 - MR1-2 เชียงราย-แม่สาย
 - MR1-3 เชียงใหม่-เชียงราย
 - MR1-4 พิชญ์โลก-เชียงใหม่
 - MR1-5 ลำปาง-พะเยา

เหตุผลและความจำเป็น

การเปลี่ยนแปลงในบริบทด้านยุทธศาสตร์ นโยบาย และสถานการณ์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สำคัญ ระหว่างช่วงเวลาที่กำกับการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) กับปัจจุบัน

- 1) ประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561- พ.ศ. 2580) ในช่วงของการจัดทำแผนแม่บทฯ ปี 60-79
- 2) แผนแม่บทฯ ปี 60-79 จัดทำขึ้นในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559) ขณะที่ปัจจุบัน สศช. อยู่ระหว่างการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 เพื่อใช้ในปริมประมาณ 2566 – 2570
ยุทธศาสตร์การพัฒนางของแผนพัฒนาฯ ทั้งสองฉบับมีความแตกต่างกัน อาทิ
 - แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จะเน้นการขนส่งทางราง และการเชื่อมโยงประเทศจีนและกลุ่มประเทศ CLMV อย่างชัดเจน
 - แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 กำหนดให้มีการลงทุนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยลงทุนสร้างท่าเรือและสะพานเศรษฐกิจที่จังหวัดชุมพรและระนองให้เป็นโครงการหลักของประเทศ
- 3) ในช่วงของการจัดทำแผนแม่บทฯ ปี 60-79 ยังไม่มีบริบทของการพัฒนา EEC และ SEC
- 4) แผนแม่บทฯ ปี 60-79 ไม่ได้พิจารณาถึงบริบทของโครงการแถบและเส้นทาง (BRI) รวมถึงการพัฒนาเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน
- 5) ปัจจุบัน รัฐบาลมีนโยบาย MR-MAP
- 6) สภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งเปลี่ยนแปลงไปจากช่วงเวลาที่จัดทำแผนแม่บทฯ ปี 60-79 โดยมีโครงสร้างพื้นฐานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก
- 7) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไปจากที่คาดการณ์

เป้าหมาย และ ปัจจัยสำคัญ ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรมทางหลวง

บทบาท: ถนนมาตรฐานสูงเชื่อมโยงเมือง/พื้นที่สำคัญ

เป้าหมาย:

- ส่งเสริมการพัฒนาประเทศ การพัฒนาพื้นที่ตามนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ
- แก้ปัญหาการจราจร
- บูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม

สถานการณ์การพัฒนาพื้นที่/
โครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์/นโยบายการพัฒนาประเทศ

สภาพเศรษฐกิจและสังคม
และปริมาณการเดินทางและขนส่ง

งบประมาณในการพัฒนาและดำเนิน
โครงการ

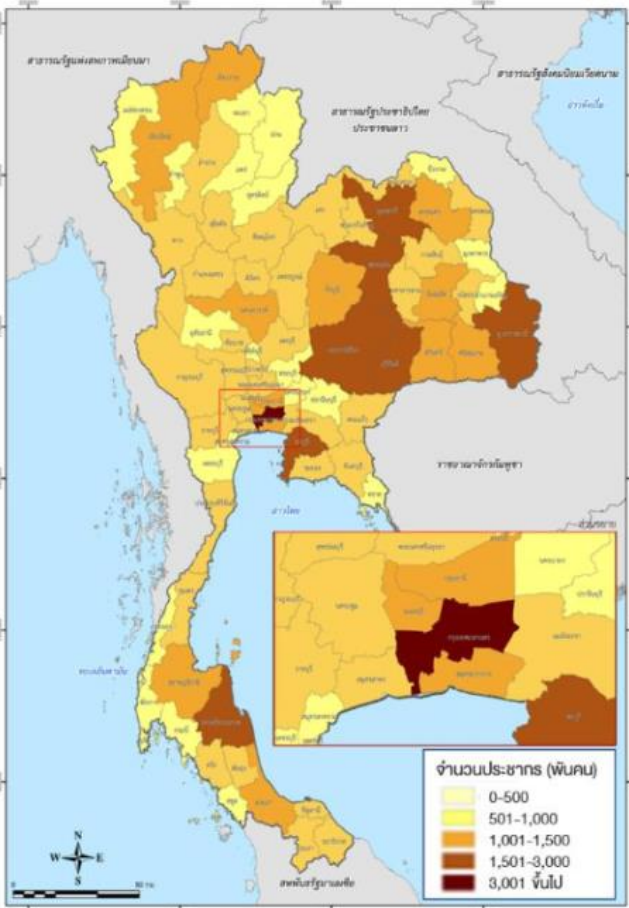
ข้อพิจารณาในการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรมทางหลวง

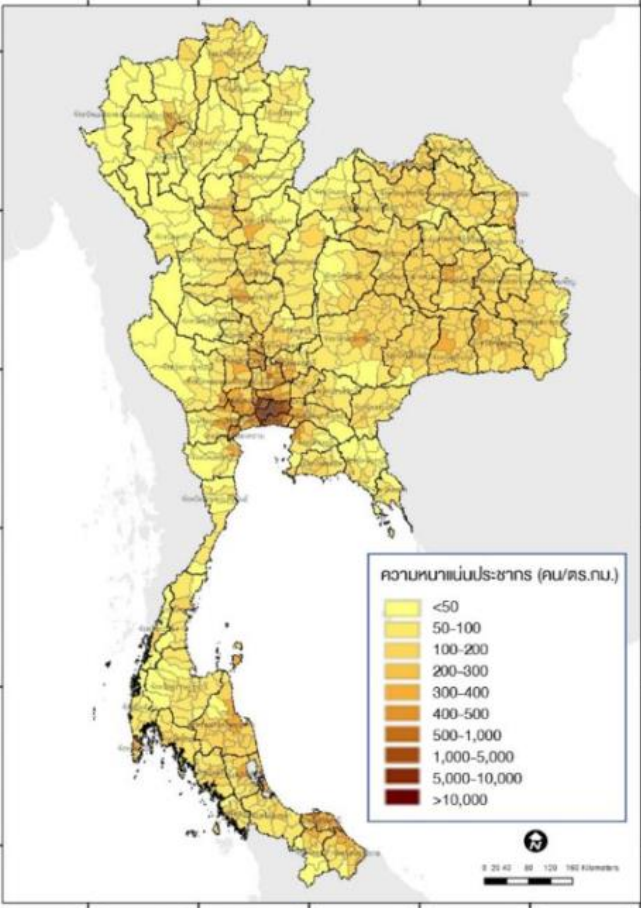
- 1 รูปแบบโครงข่าย
- 2 การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก
- 3 ความต้องการในการเดินทาง
- 4 การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของเมือง
- 5 การเชื่อมโยงและความซ้ำซ้อนกับโครงข่ายคมนาคมอื่น ๆ
- 6 ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อการพัฒนาโครงข่าย
- 6 อื่น ๆ เช่น ลำดับชั้นของทางหลวง และ ความต่อเนื่องของทางหลวง

การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก: *เมืองหลัก เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค*

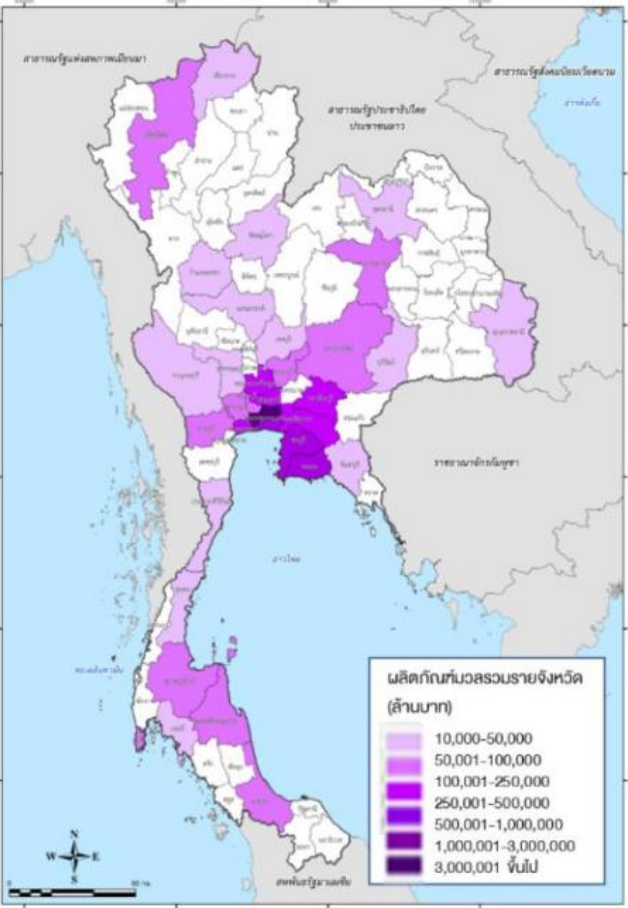
กรมทางหลวง



จำนวนประชากร



ความหนาแน่นประชากร



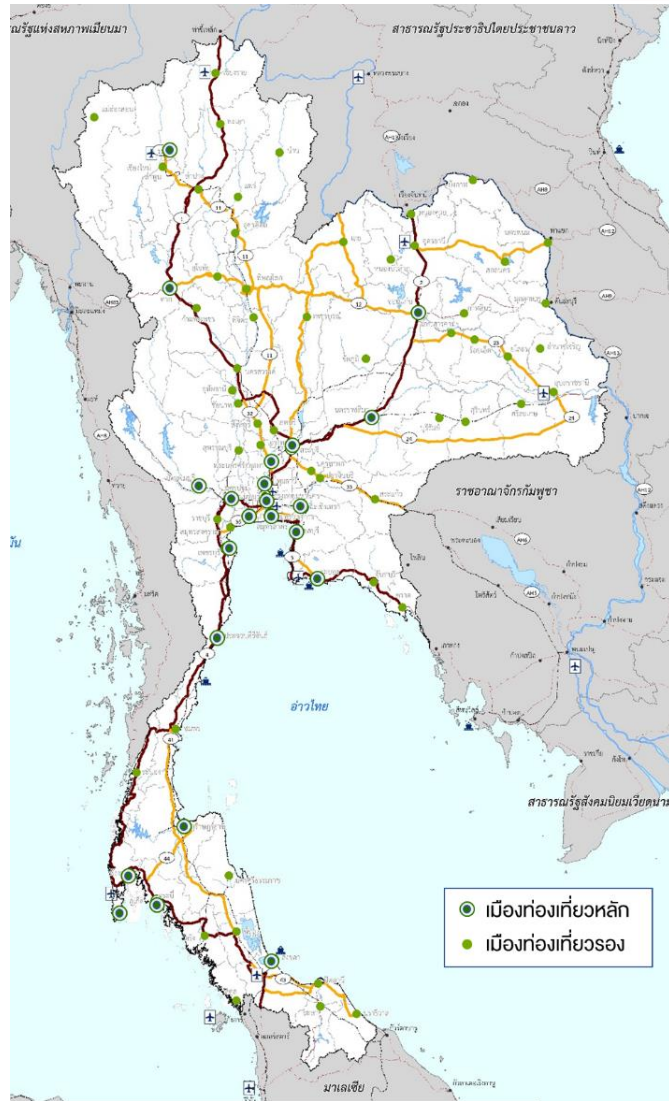
ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด



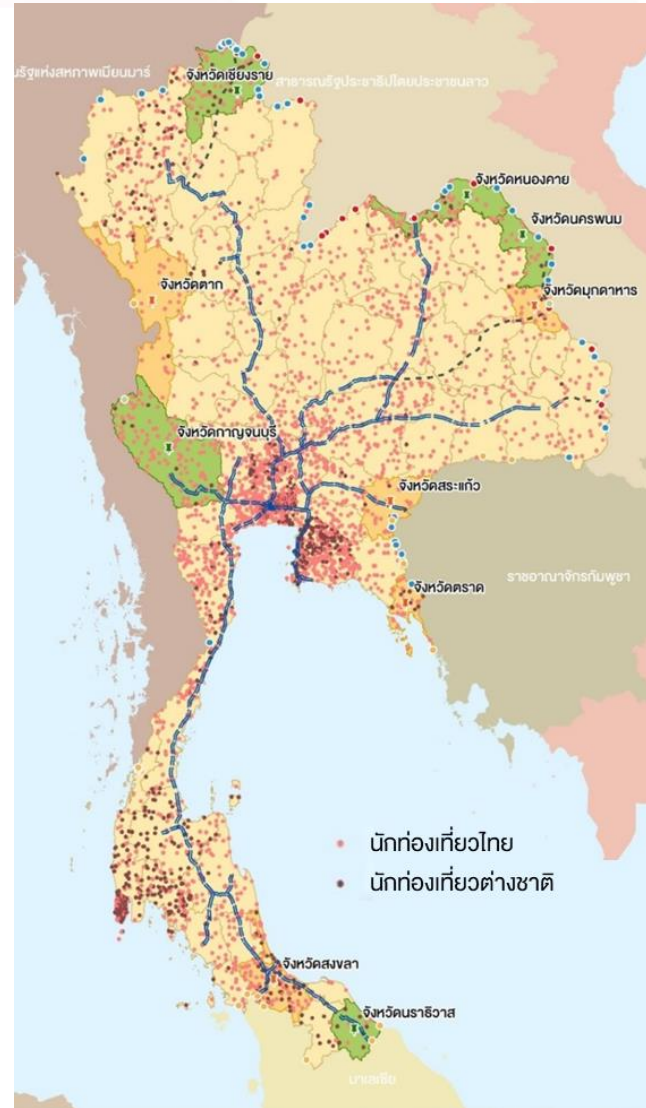
โครงข่ายทางหลวงเอเชีย

การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก: *เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว*

กรมทางหลวง



เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว



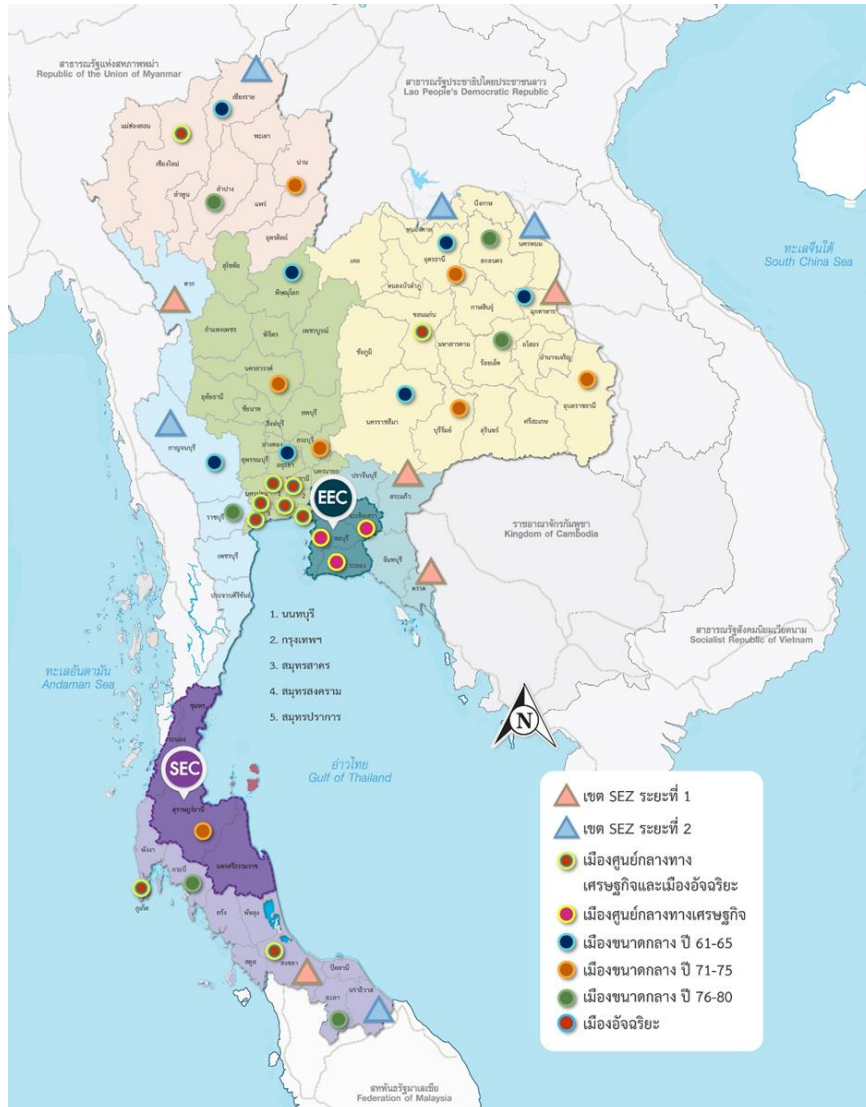
จำนวนนักท่องเที่ยว

เสนอโดย

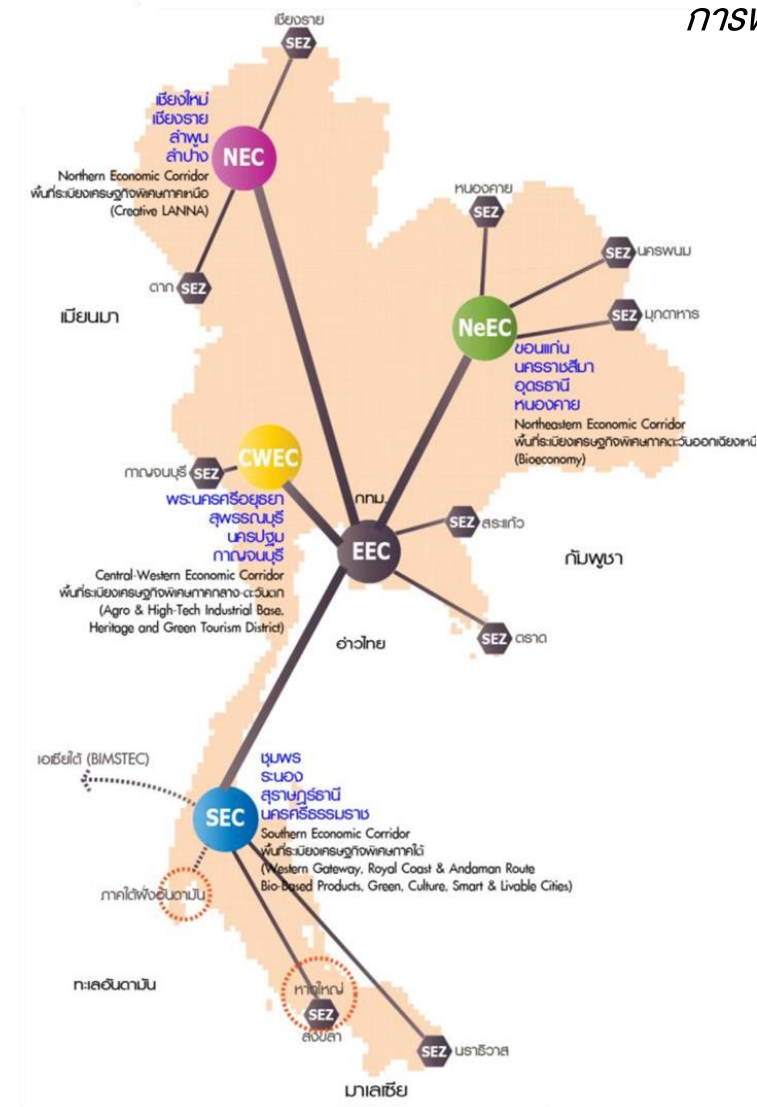


กรมทางหลวง

นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

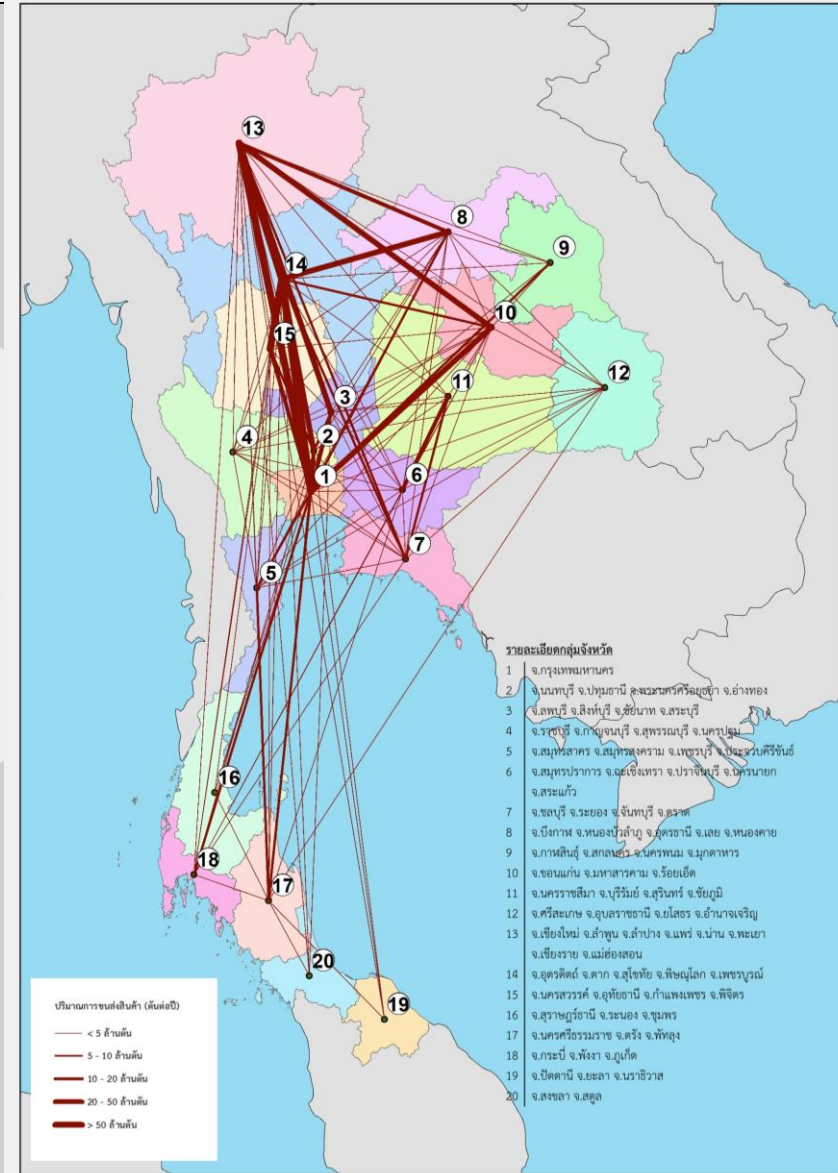
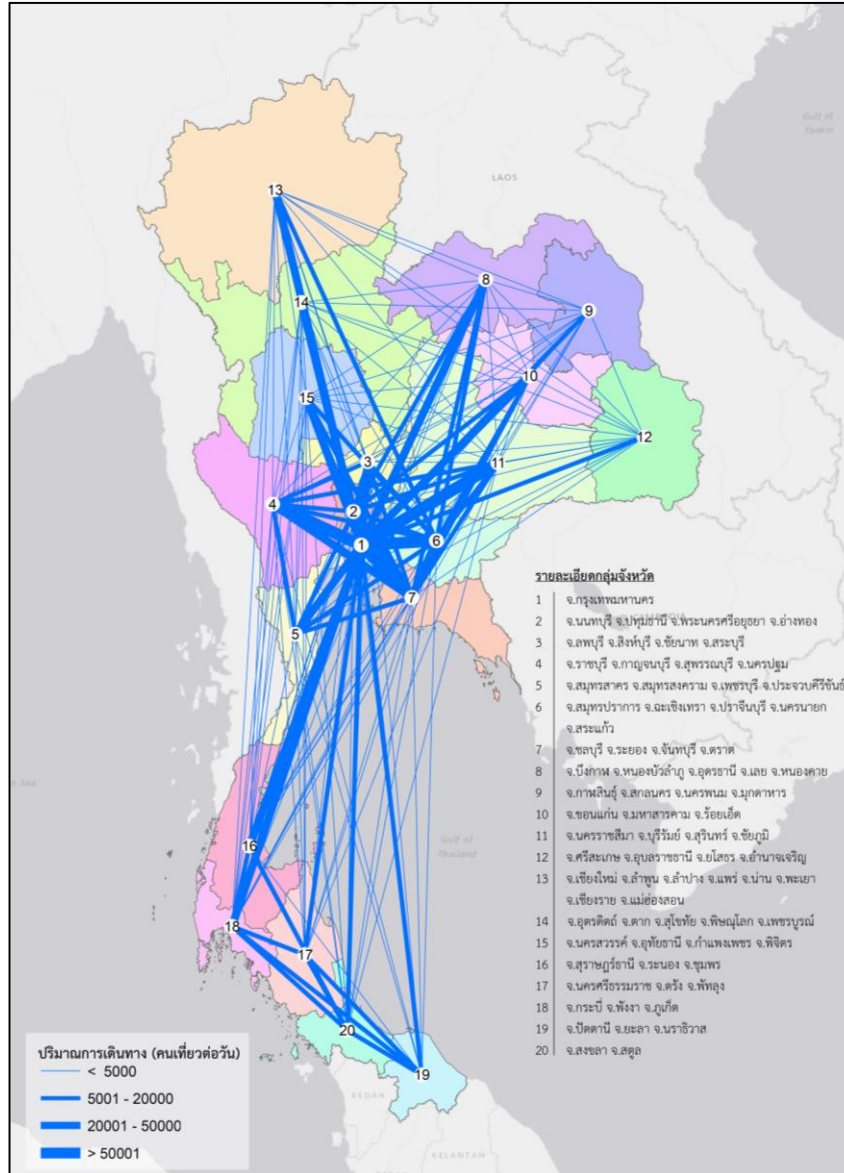


พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค ประกาศเพิ่มเติมโดยคณะกรรมการนโยบาย
การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพน.)



ความต้องการในการเดินทางและขนส่ง

กรมทางหลวง



การเดินทางของคน

การขนส่งสินค้า

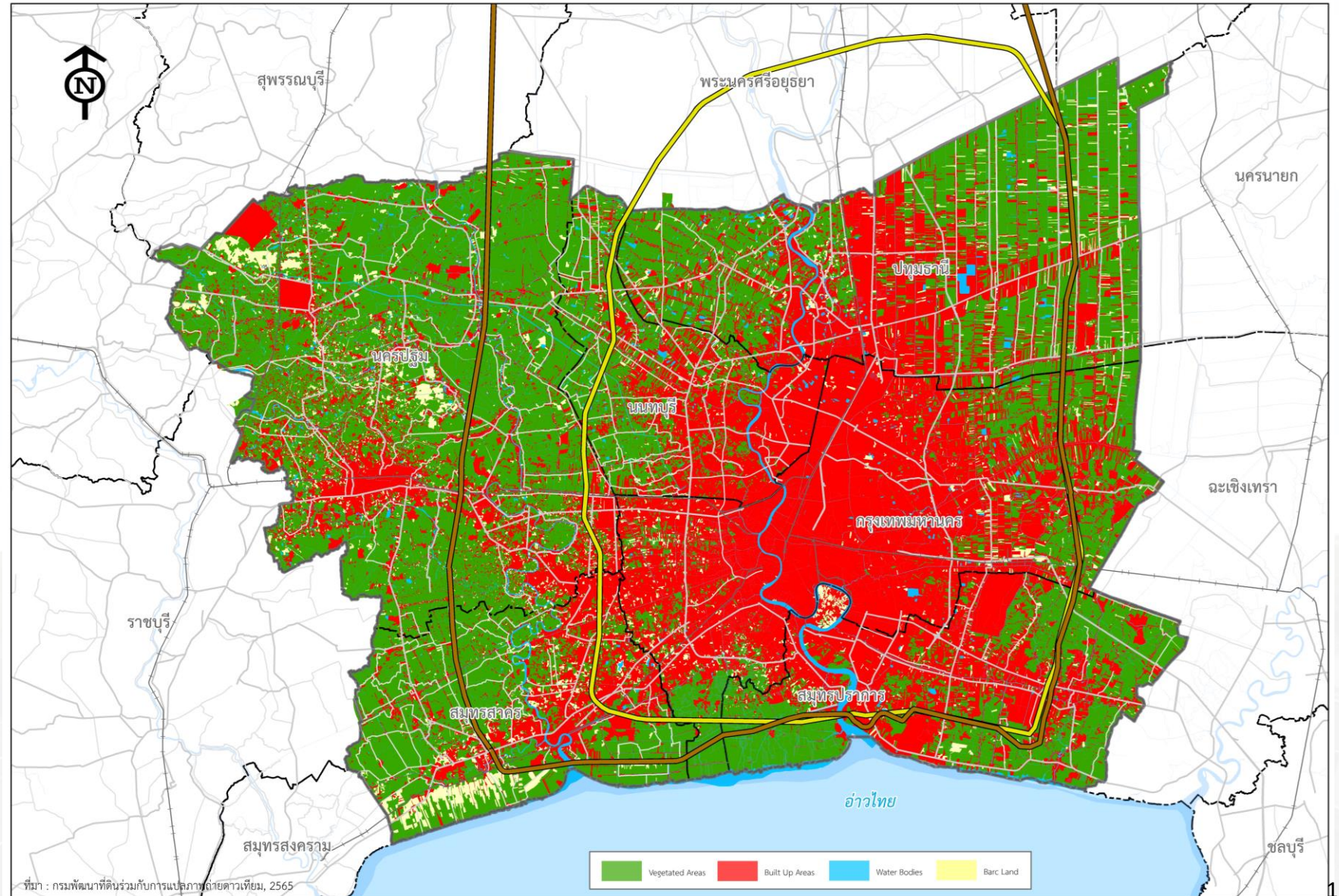
เสนอโดย



การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของเมือง

กรมทางหลวง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



เสนอโดย

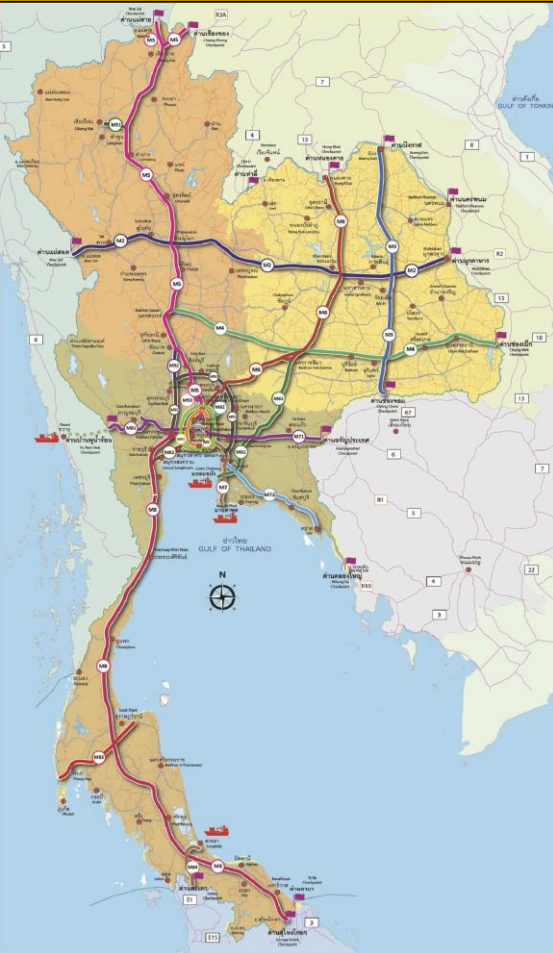


นโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวง

โครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง

แผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



แผนโครงข่ายทางรถไฟ



แผนโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง





กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

การปรับปรุงร่างแผนแม่บท MR-MAP

เสนอโดย



រៀនប្រើប្រាស់ MR-MAP

ระยะทางรวมประมาณ 6,974 กิโลเมตร

พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง 3,593 กม.

❖ เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ ประกอบด้วย

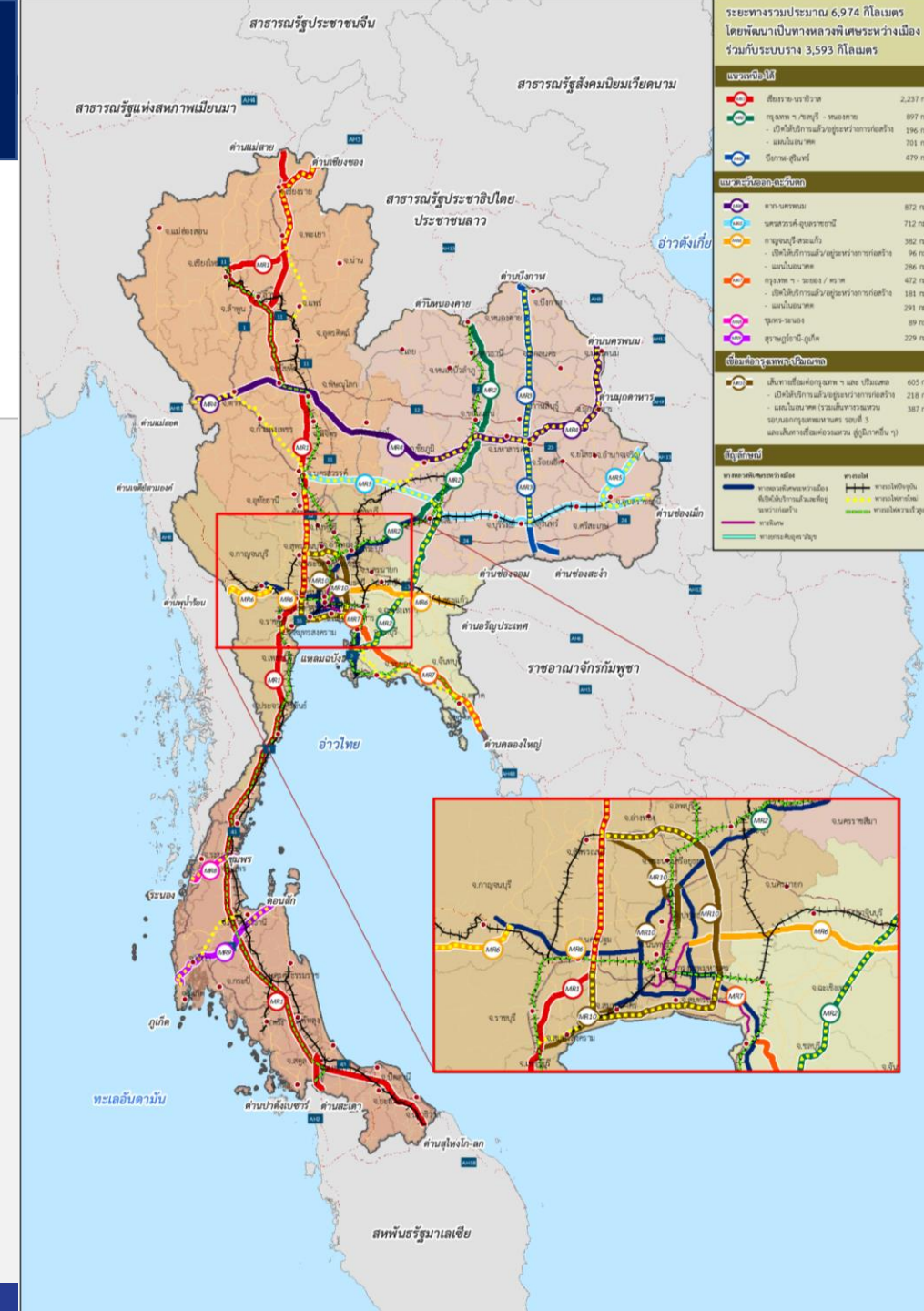
MR1	เชียงใหม่-นราธิวาส	2,237	กม.
MR2	กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 196 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 701 กม.)	897	กม.
MR3	บึงกาฬ-สุรินทร์	479	กม.

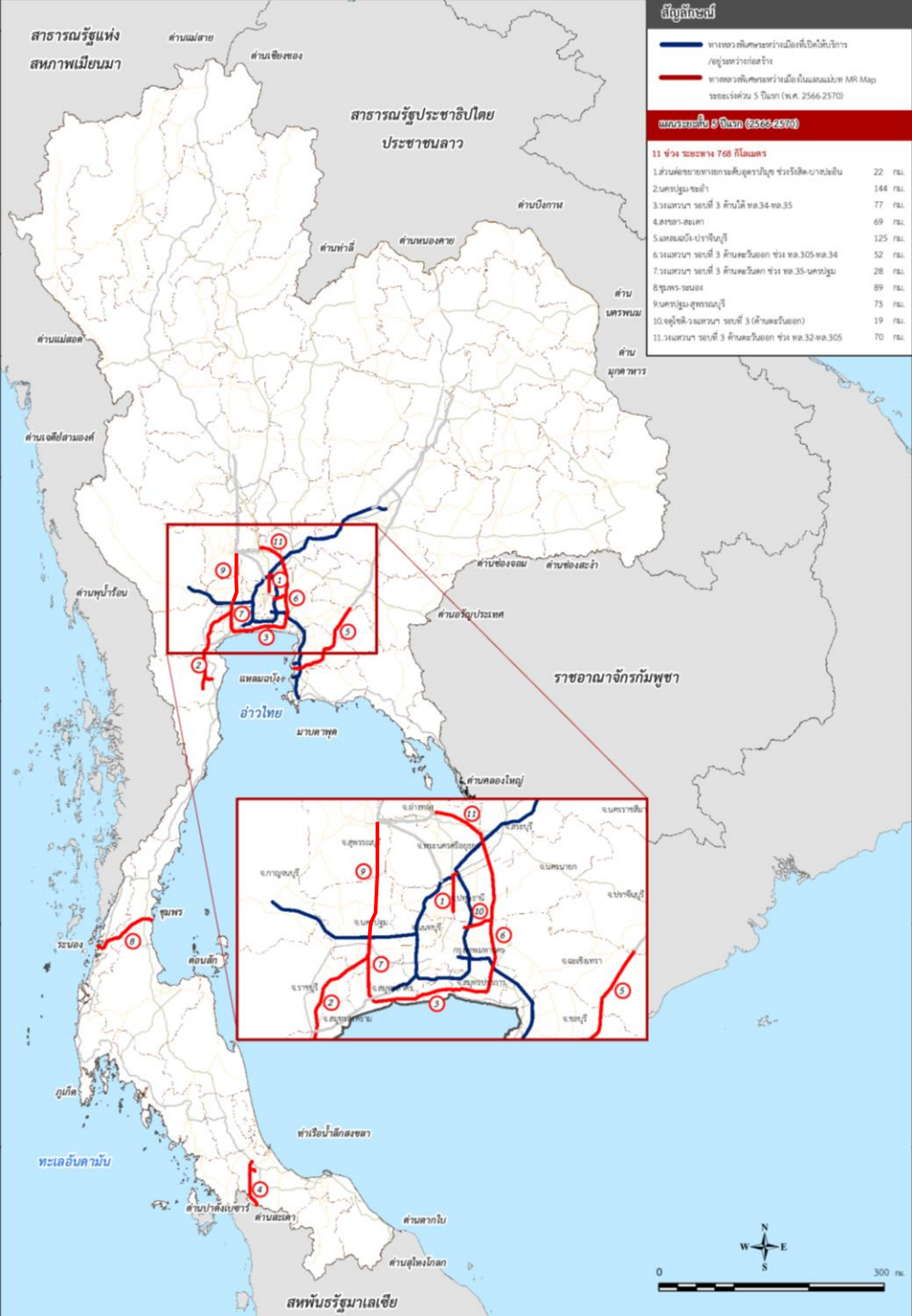
❖ เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก ประกอบด้วย

MR4	ตาก-นครพนม	872	กม.
MR5	นครสวรรค์-อุบลราชธานี	712	กม.
MR6	กาญจนบุรี-สระแก้ว (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 96 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 286 กม.)	382	กม.
MR7	กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 181 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 291 กม.)	472	กม.
MR8	ชุมพร-ระนอง	89	กม.
MR9	สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต	229	กม.

❖ **เส้นทางเชื่อมต่อกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย**

MR10	เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เปิดให้บริการแล้ว/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 218 กม. และแผนในอนาคต 387 กม.)	605	กม.
------	---	-----	-----





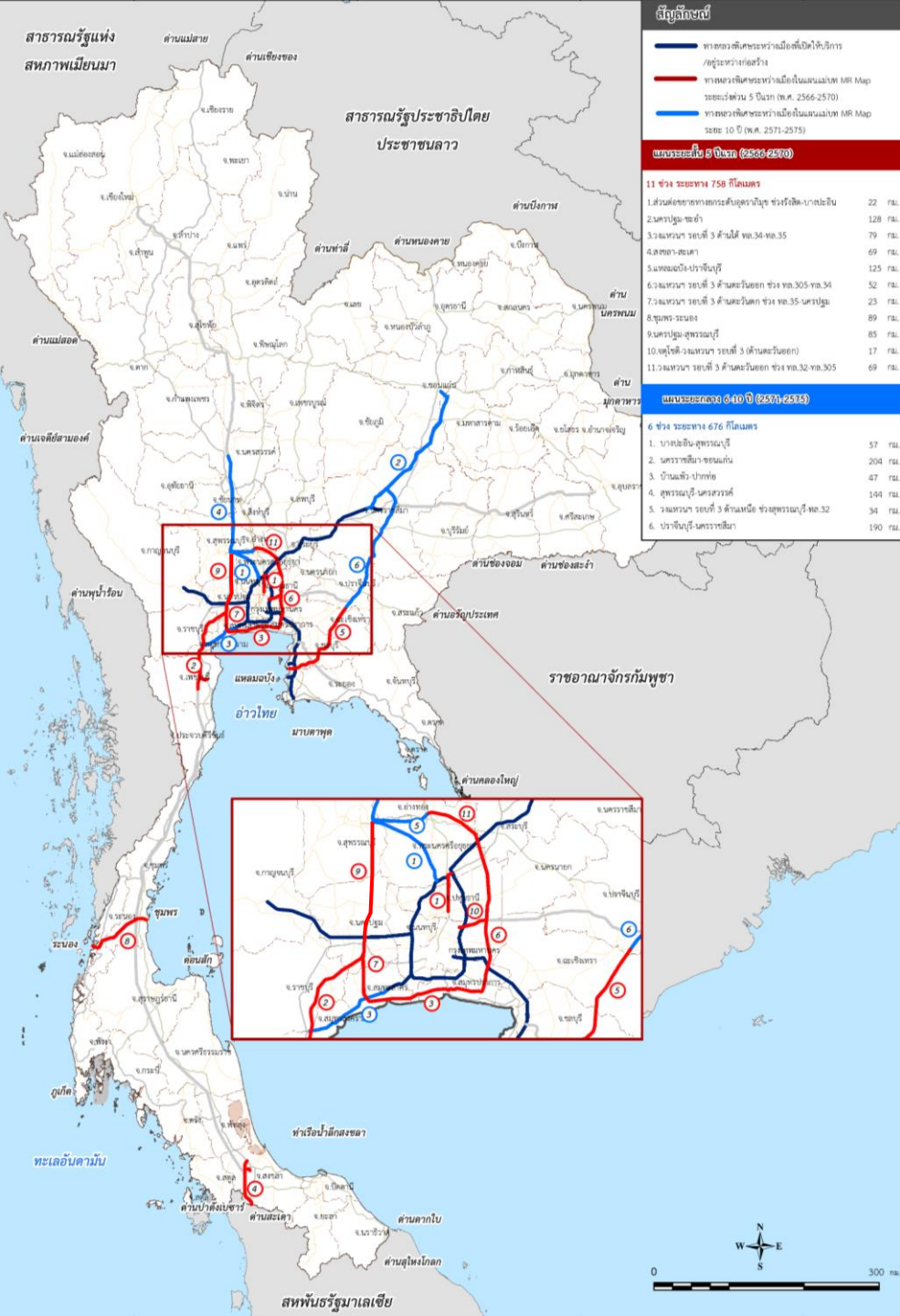
แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 5 ปี

11 โครงการ ระยะทางรวม 768 กิโลเมตร

(เริ่มก่อสร้างปี พ.ศ. 2566-2570)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง	ปีเปิดโครงการ
1	ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่างรังสิต-บางปะอิน	22	2566	2570
2	นครปฐม-ชะอำ	144	2567	2570
3	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านใต้ ทล.34-ทล.35 <i>[ดำเนินการโดย กทพ.]</i>	77	2570	2574
4	สงขลา-สะเดา	69	2567	2571
5	แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	125	2569	2573
6	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.34	52	2570	2573
7	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35-นครปฐม	28	2570	2574
8	ชุมพร-ระนอง	89	2569	2573
9	นครปฐม-สุพรรณบุรี*	73	2570	2574
10	จตุรพักตรพิมาน-วงแหวนรอบๆ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) <i>[ดำเนินการโดย กทพ.]</i>	19	2569	2572
11	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305	70	2570	2573

หมายเหตุ: * เส้นทางสุพรรณบุรี-นครปฐม เป็นส่วนหนึ่งของแนวเส้นทาง MR1

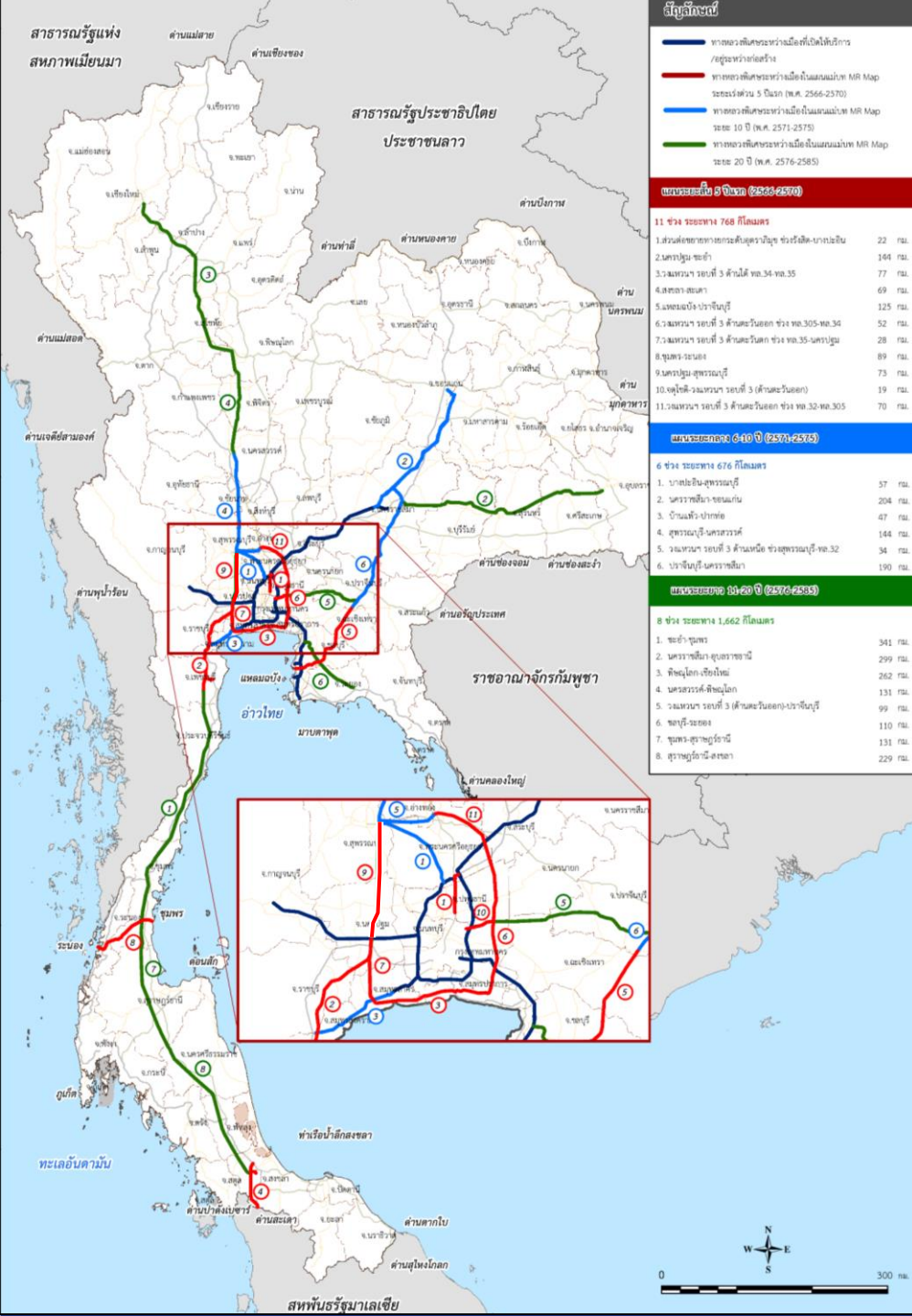


แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 10 ปี

6 โครงการ ระยะทางรวม 676 กิโลเมตร

(เริ่มก่อสร้างปี พ.ศ. 2571-2575)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง	ปีเปิดโครงการ
1	ส่วนต่อขยายทางพิเศษอุดรรัถยา ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี <i>[เสนอให้ กทพ. ดำเนินการ]</i>	57	2572	2575
2	นครราชสีมา-ขอนแก่น	204	2572	2576
3	ส่วนต่อขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ธนบุรี-ปากท่อ ช่วง บ้านแพ้ว-ปากท่อ	47	2572	2575
4	สุพรรณบุรี-นครสวรรค์	144	2573	2577
5	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านเหนือ	34	2574	2578
6	ปราจีนบุรี-นครราชสีมา	190	2575	2579

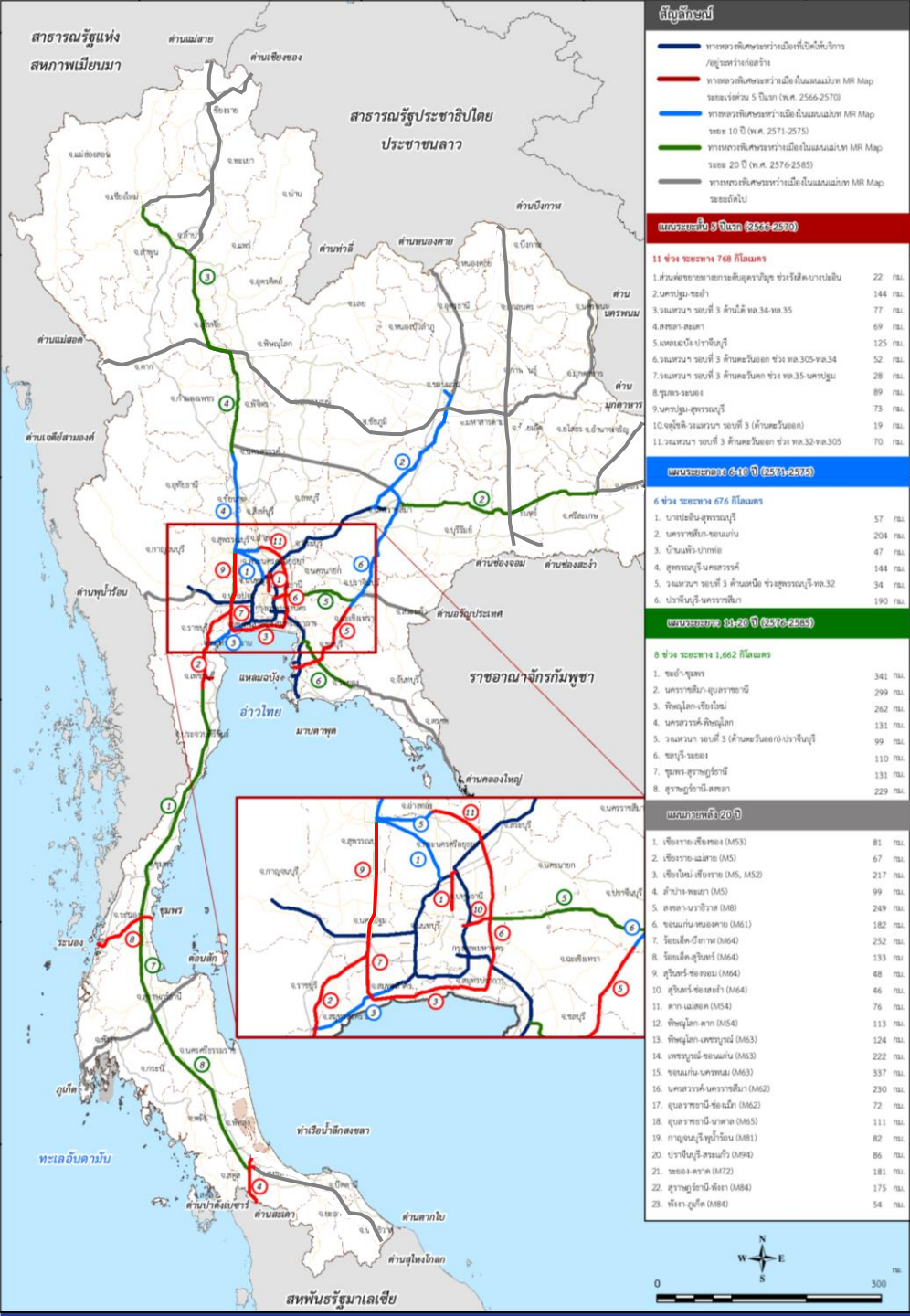


แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี

8 โครงการ ระยะทางรวม 1,602 กิโลเมตร

(เริ่มก่อสร้างปี พ.ศ. 2576-2585)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง	ปีเปิดโครงการ
1	ชะอำ-ชุมพร	341	2579	2584
2	นครราชสีมา-อุบลราชธานี	299	2576	2580
3	พิษณุโลก-เชียงใหม่	262	2579	2583
4	นครสวรรค์-พิษณุโลก	131	2576	2580
5	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)- ปรังจันบุรี	99	2582	2586
6	ชลบุรี-ระยอง	110	2582	2586
7	ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	131	2583	2587
8	สุราษฎร์ธานี-สงขลา	229	2584	2588



แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะหลัง 20 ปี

23 โครงการ ระยะทางรวม 3,237 กิโลเมตร

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)
1	เชียงราย-เชียงใหม่ (M53)	81	13	พิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (M63)	124
2	เชียงราย-แม่สาย (M5)	67	14	เพชรบูรณ์-ขอนแก่น (M63)	222
3	เชียงใหม่-เชียงราย (M5, M52)	217	15	ขอนแก่น-นครพนม (M63)	337
4	ลำปาง-พะเยา (M5)	99	16	นครสวรรค์-นครราชสีมา (M62)	230
5	สงขลา-นราธิวาส (M8)	249	17	อุบลราชธานี-ช่องเม็ก (M62)	72
6	ขอนแก่น-หนองคาย (M61)	182	18	อุบลราชธานี-นาตาล (M62)	111
7	ร้อยเอ็ด-บึงกาฬ (M64)	252	19	กาญจนบุรี-พุน้ำร้อน (M81)	82
8	ร้อยเอ็ด-สุรินทร์ (M64)	133	20	ปราจีนบุรี-สระแก้ว (M94)	86
9	สุรินทร์-ช่องจอม (M64)	48	21	ระยอง-ตราด (M72)	181
10	สุรินทร์-ช่องสะง่า (M64)	46	22	สุราษฎร์ธานี-พังงา (M84)	175
11	ตาก-แม่สอด (M54)	76	23	พังงา-ภูเก็ต (M84)	54
12	พิษณุโลก-ตาก (M54)	113			

ร่างแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566-2585)

กรมทางหลวง

- **แผนระยะเร่งด่วน 5 ปีแรก เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2566-2570**

- 11 โครงการ ระยะทาง 768 กิโลเมตร
- มูลค่าลงทุนรวมประมาณ 691,714 ล้านบาท

- **แผนระยะ 10 ปี เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2571-2575**

- 6 โครงการ ระยะทาง 676 กิโลเมตร
- มูลค่าลงทุนรวมประมาณ 452,126 ล้านบาท

- **แผนระยะ 20 ปี เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2576-2585**

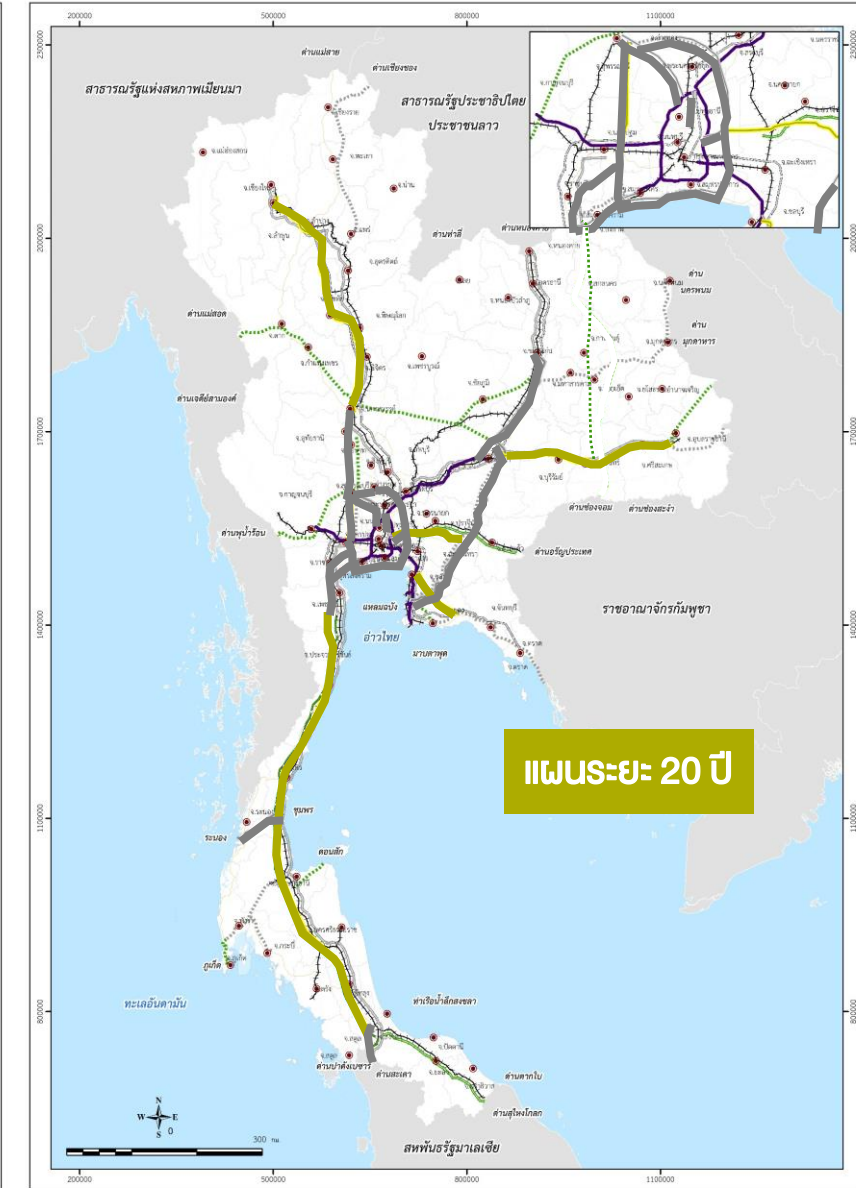
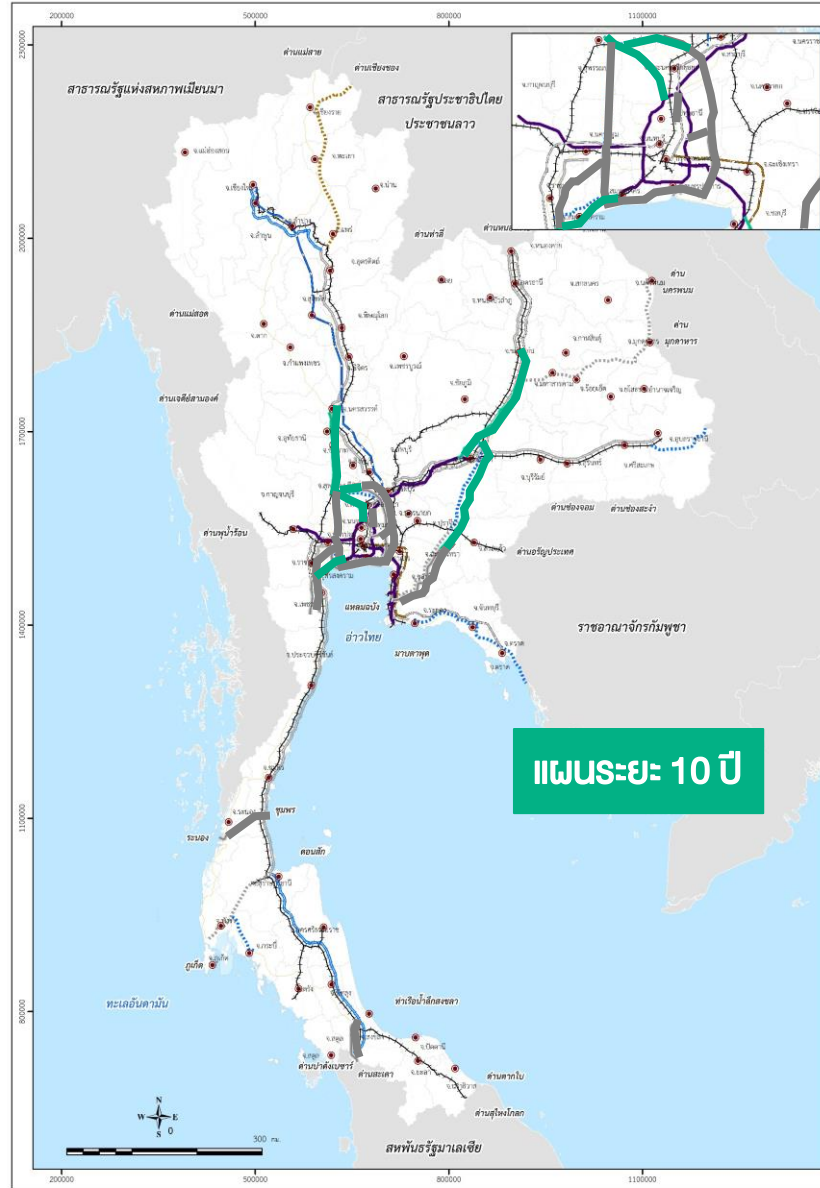
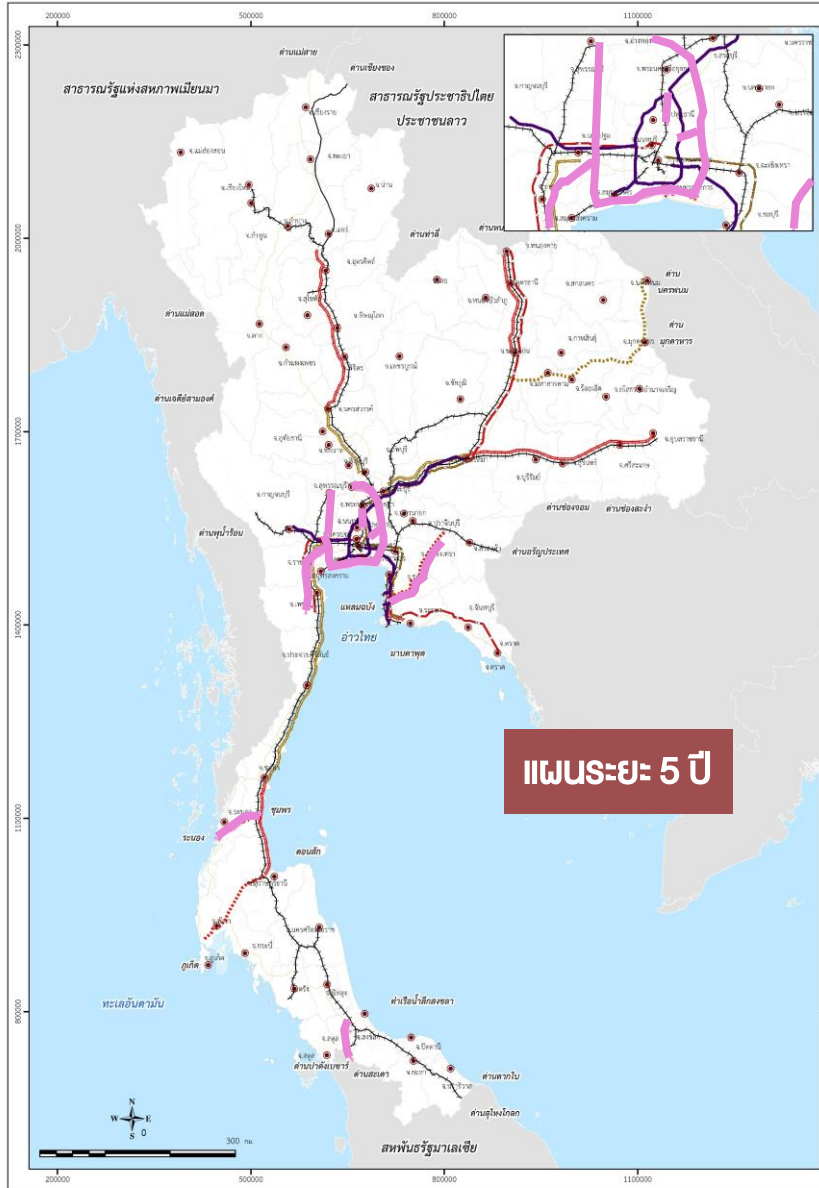
- 8 โครงการ ระยะทาง 1,602 กิโลเมตร
- มูลค่าลงทุนรวมประมาณ 926,313 ล้านบาท

- **รวมแผน 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585)**

- 25 โครงการ ระยะทางประมาณ 3,046 กิโลเมตร
- มูลค่าลงทุนรวมประมาณ 2.07 ล้านล้านบาท

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง ตามแผน MR-MAP ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585)

กรมทางหลวง



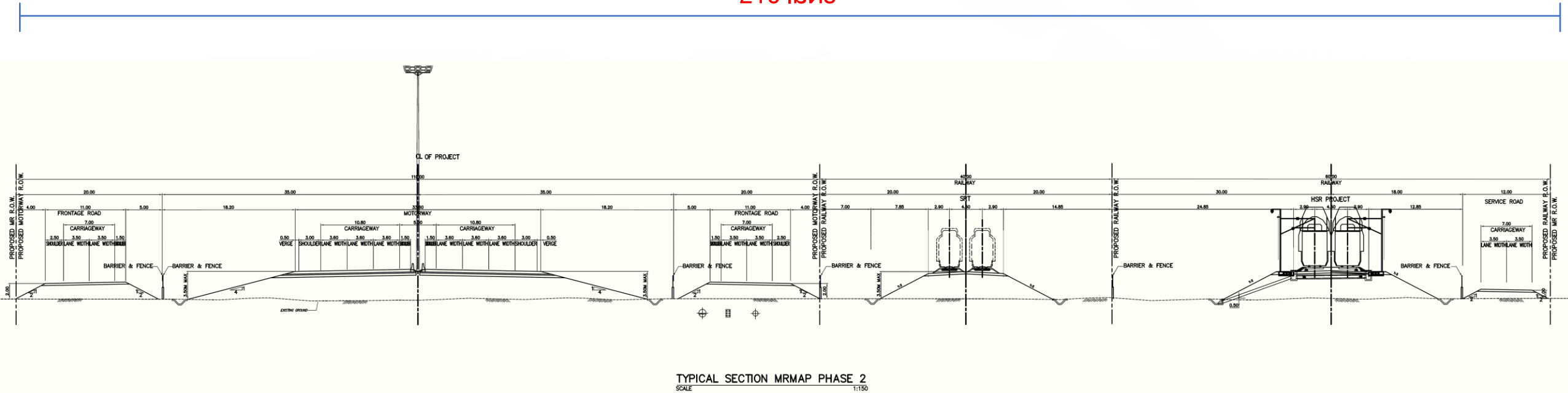


**ผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม
และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility
Study) สำหรับ “พื้นที่ภาคเหนือตอนบน”**

รูปแบบทั่วไปแบบ ไม่บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง

ระดับพื้น

210 เมตร



110 เมตร
MW

40 เมตร
RW

60 เมตร
HSR

20 เมตร
FT

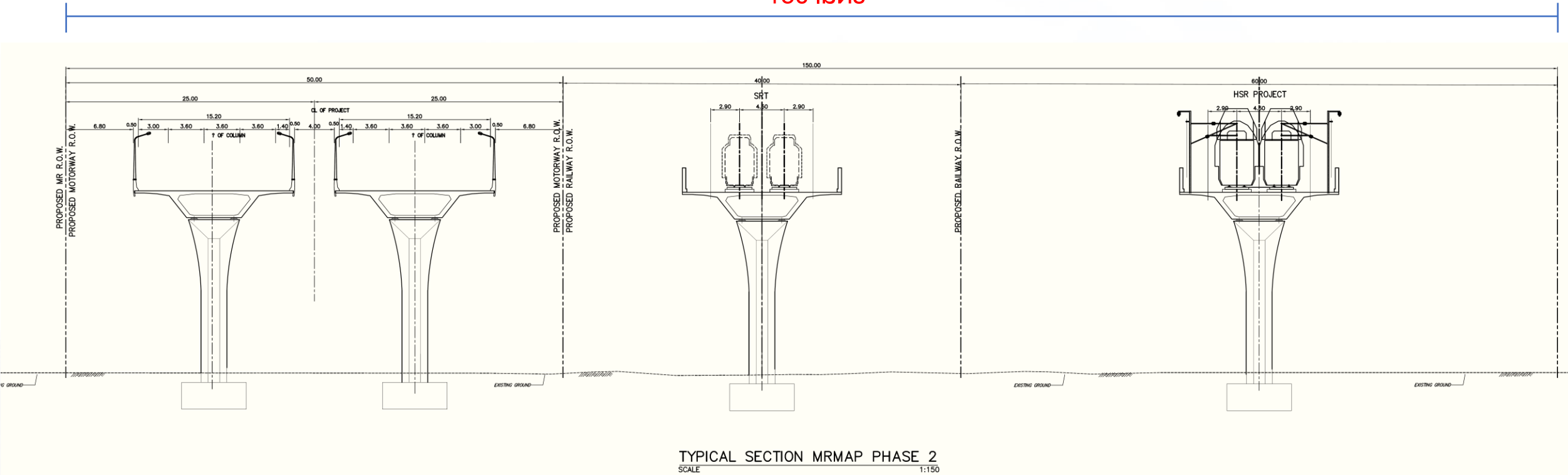
20 เมตร
FT

12 เมตร
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ ไม่บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง

โครงสร้างสะพานยกระดับ

150 เมตร



50 เมตร
MW

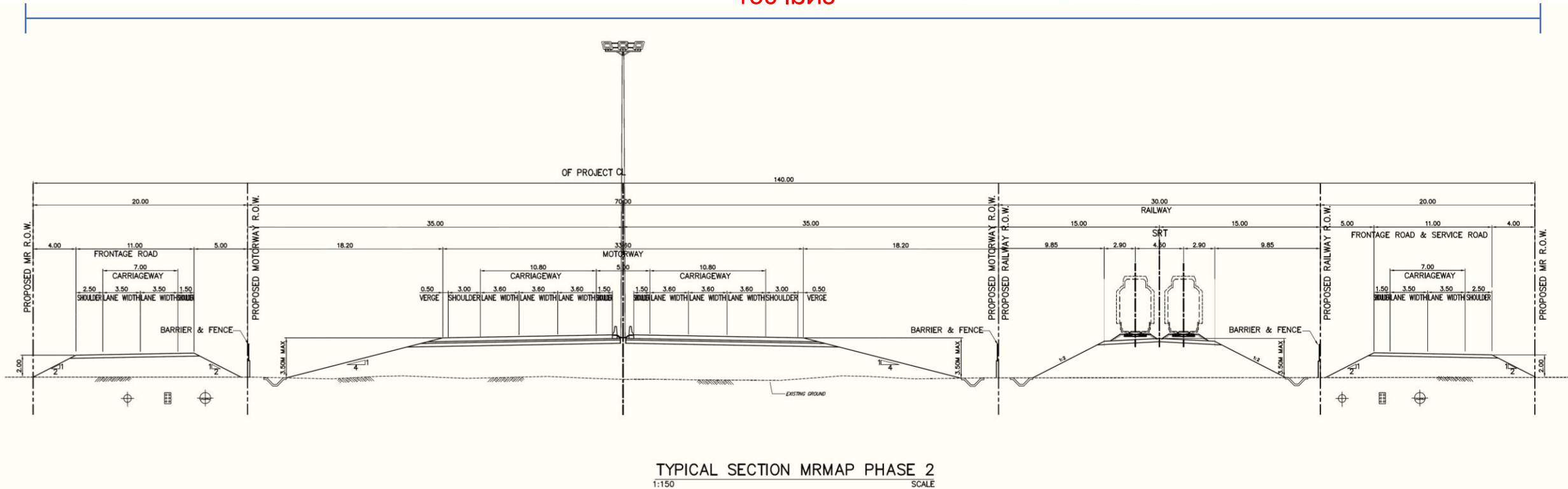
40 เมตร
RW

60 เมตร
HSR

รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟแนวใหม่ (ระดับพื้น)

150 เมตร



20 เมตร
FT

70 เมตร
MW

40 เมตร
RW

20 เมตร
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

150 เมตร

20 ไมล์
FT

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟแนวเดิมเขตทาง 40 เมตร (ระดับพื้น)



70 MW

20 INRS
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ **บูรณาการ** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

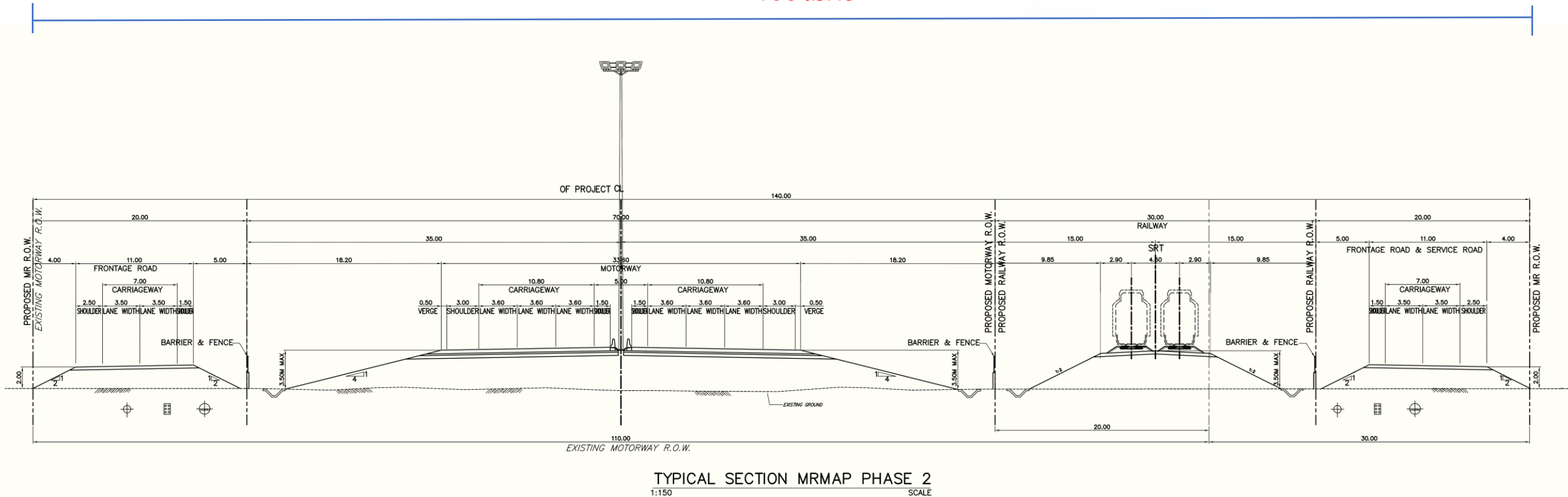
150 ไมล์

TYPICAL SECTION MRMAP PHASE 2
SCALE 1:150

รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแวนเดิมเจตทาง 110 เมตร (ระดับพื้น) หนานกับทางรถไฟแนวใหม่

150 เมตร



20 เมตร
FT

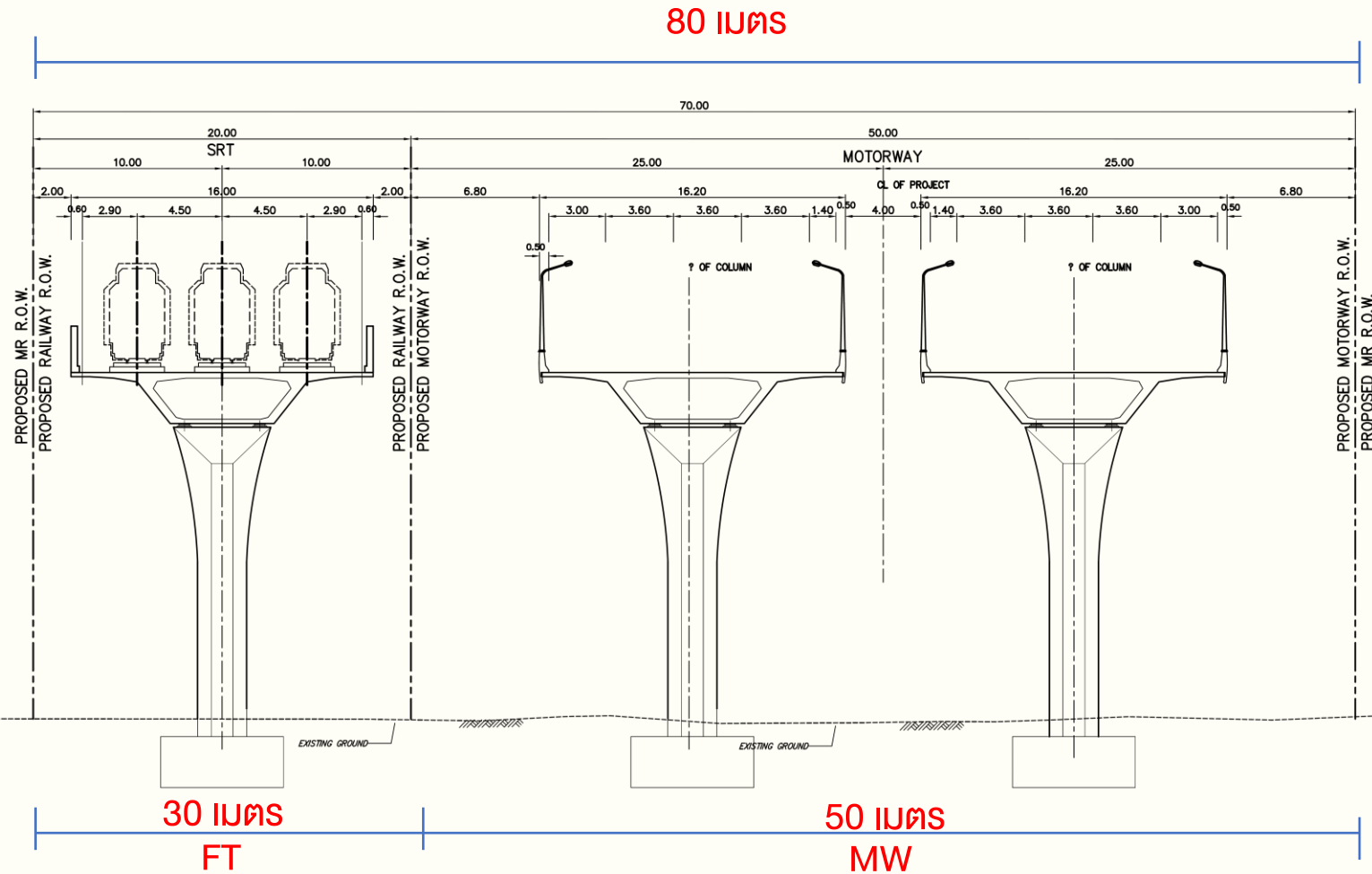
70 เมตร
MW

40 เมตร
RW

20 เมตร
FT

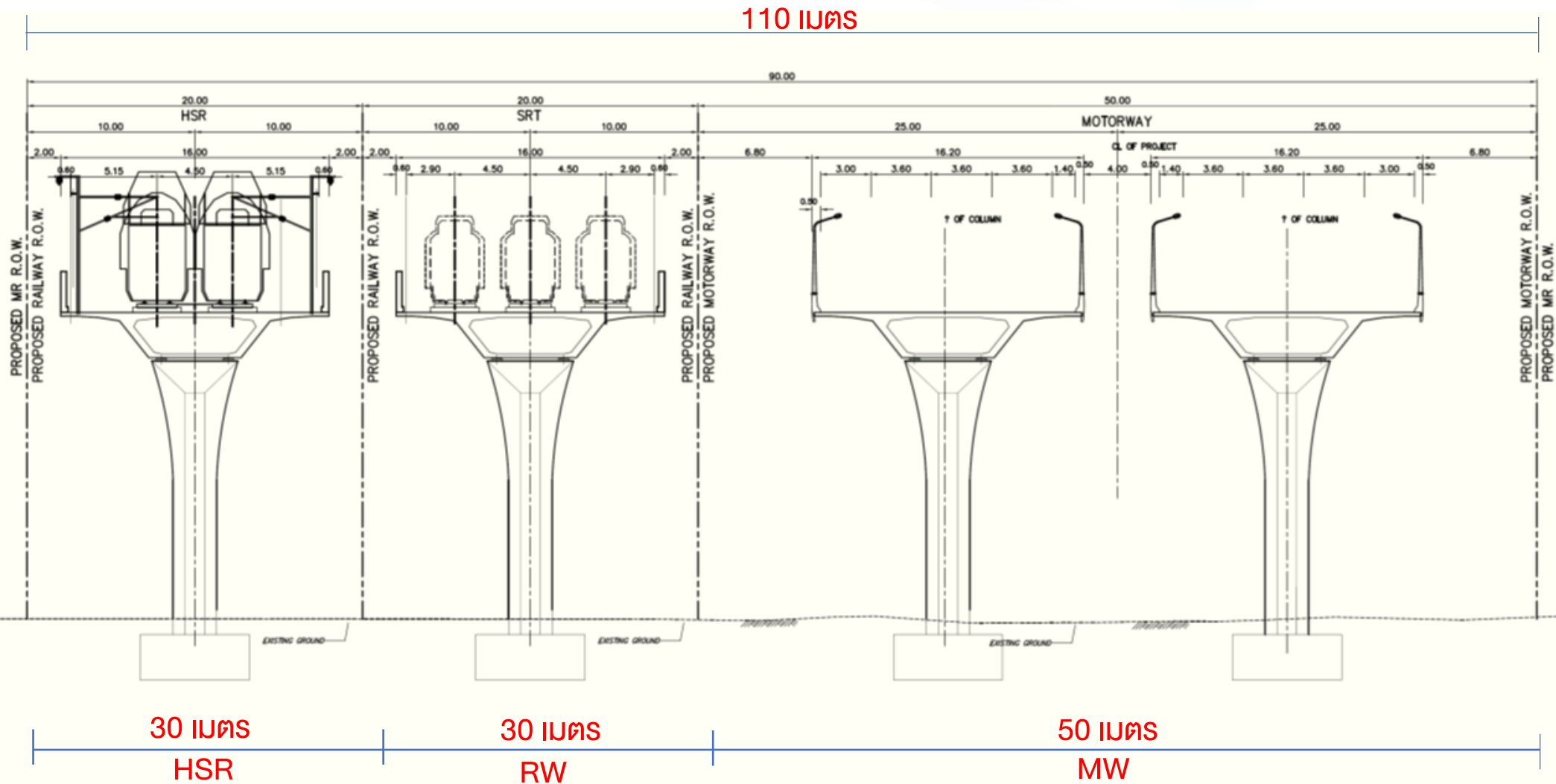
รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นานกับทางรถไฟ (โครงสร้างสะพาน)



รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

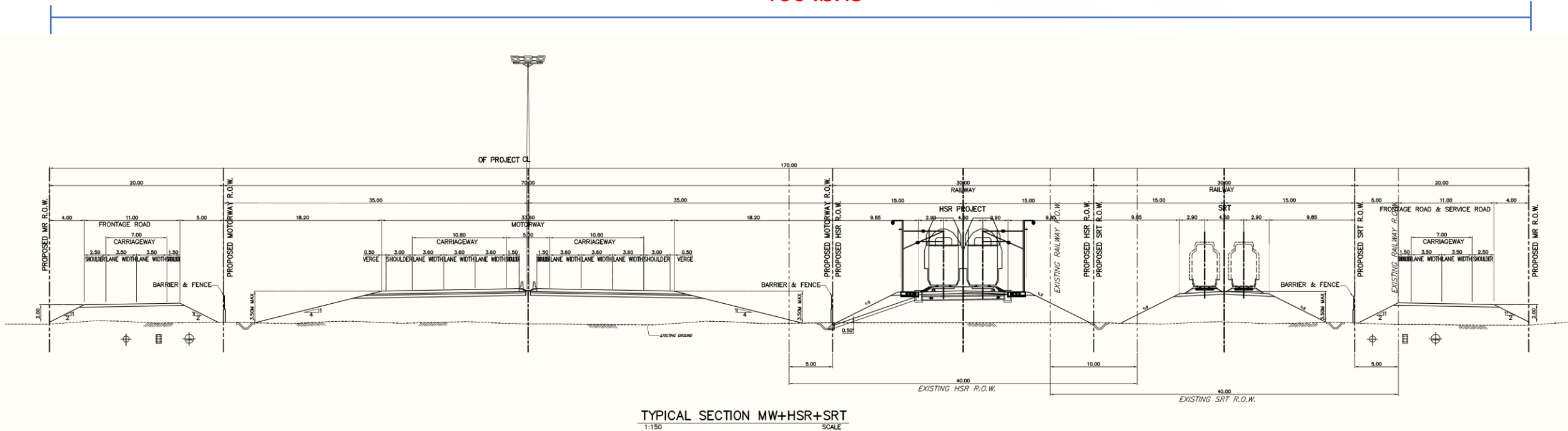
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง วนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง (โครงสร้างสะพานยกระดับ)



รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ผนวกกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง (ระดับพื้น)

190 เมตร



20 เมตร
FT

70 เมตร
MW

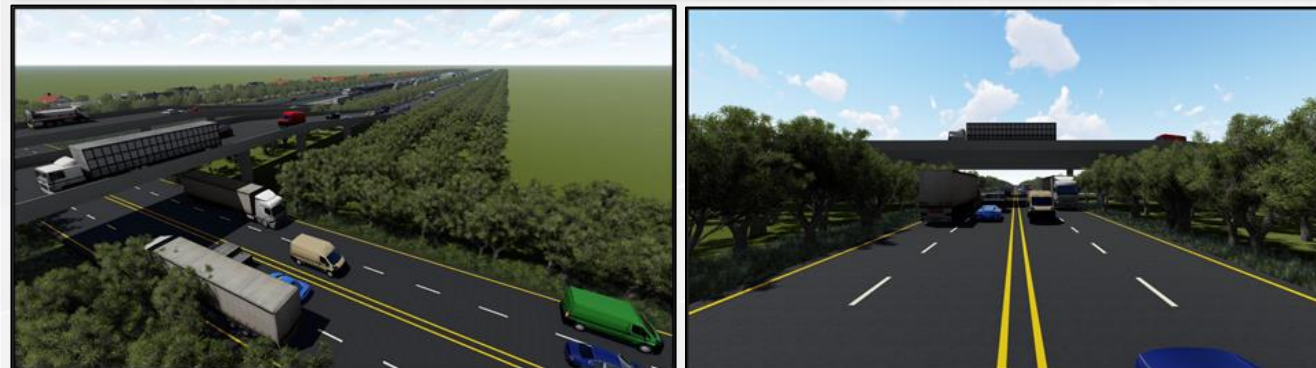
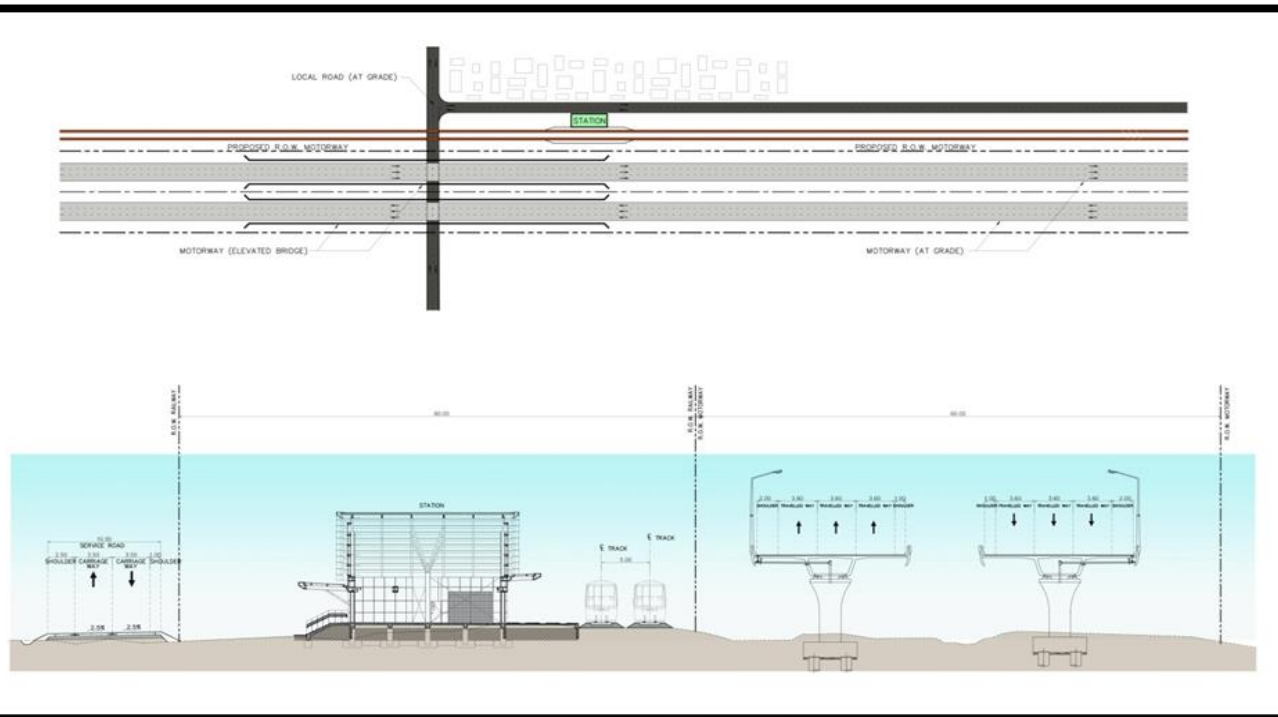
40 เมตร
HSR

40 เมตร
RW

20 เมตร
FT

การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับ กรณีผ่านชุมชนขนาดเล็ก



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

- ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.00 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร
- มีแนวรางรถไฟอยู่ด้านข้างถนนหลัก

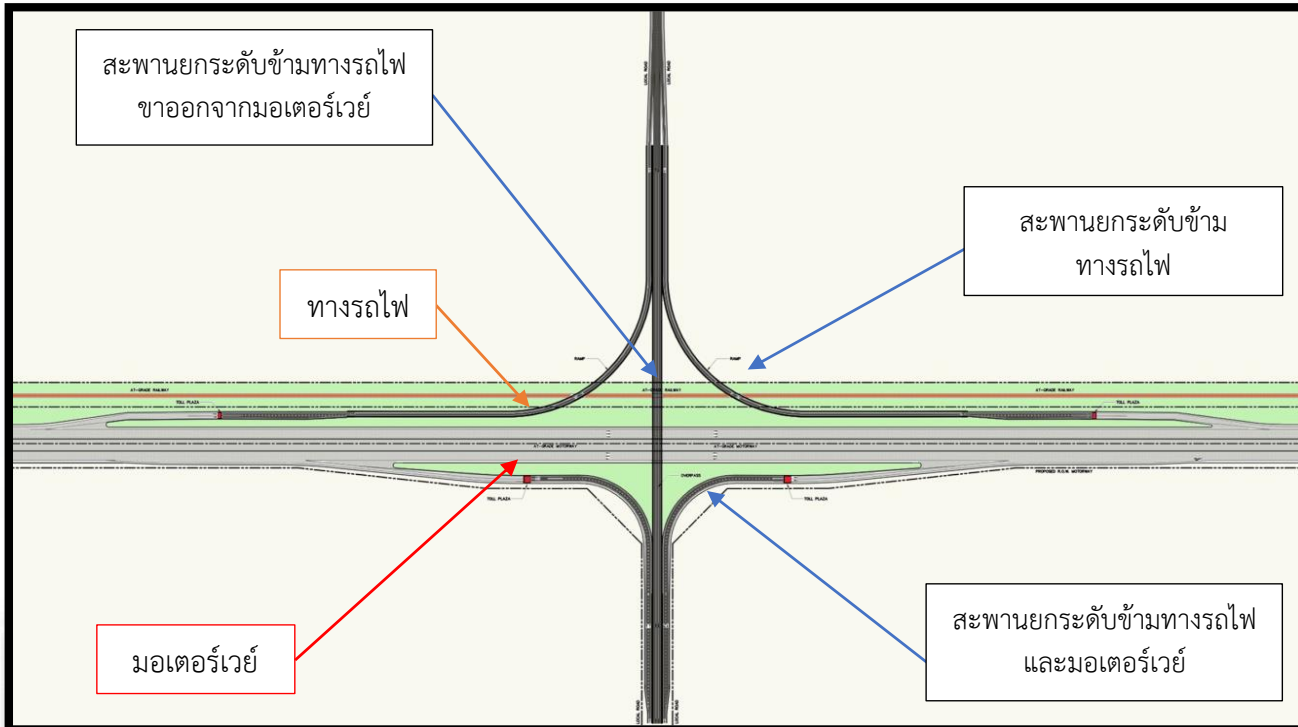
ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านข้าง

- ขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร
- กว้าง 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตัดกับถนนท้องถิ่นจะยกระดับ
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองข้ามถนนท้องถิ่น เพื่อให้คนในชุมชน
สามารถเดินทางข้ามฝั่งไปมาและเข้าถึงสถานีรถไฟเข้าได้

การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับ ช่วงเข้า-ออก



รูปแบบนี้จะเป็นจุดที่ถนนท้องถิ่นตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และทางรถไฟ

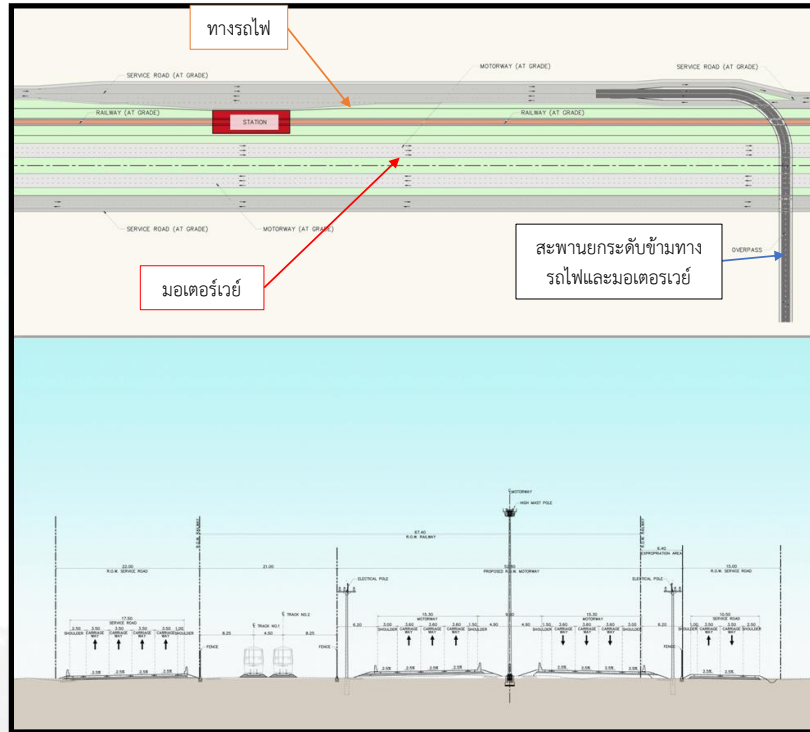
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

- ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร
- มีแนวรางรถไฟอยู่ด้านข้างถนนหลัก

ถนนท้องถิ่นที่ตัดผ่านทางหลวงสายพิเศษและทางรถไฟจะก่อสร้างเป็น สะพานยกระดับข้ามไป และมีทางเข้า-ออก พร้อมกับด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) ซึ่งทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษในฝั่งที่ไม่ผ่านทางรถไฟจะสามารถเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ที่ระดับพื้น (At-Grade) ส่วนทางเข้า-ออกฝั่งที่มีทางรถไฟกั้นอยู่ จะก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ อีกทั้งมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่ง

การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับพื้น บริเวณสถานีรถไฟ



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

- ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร

ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านข้าง

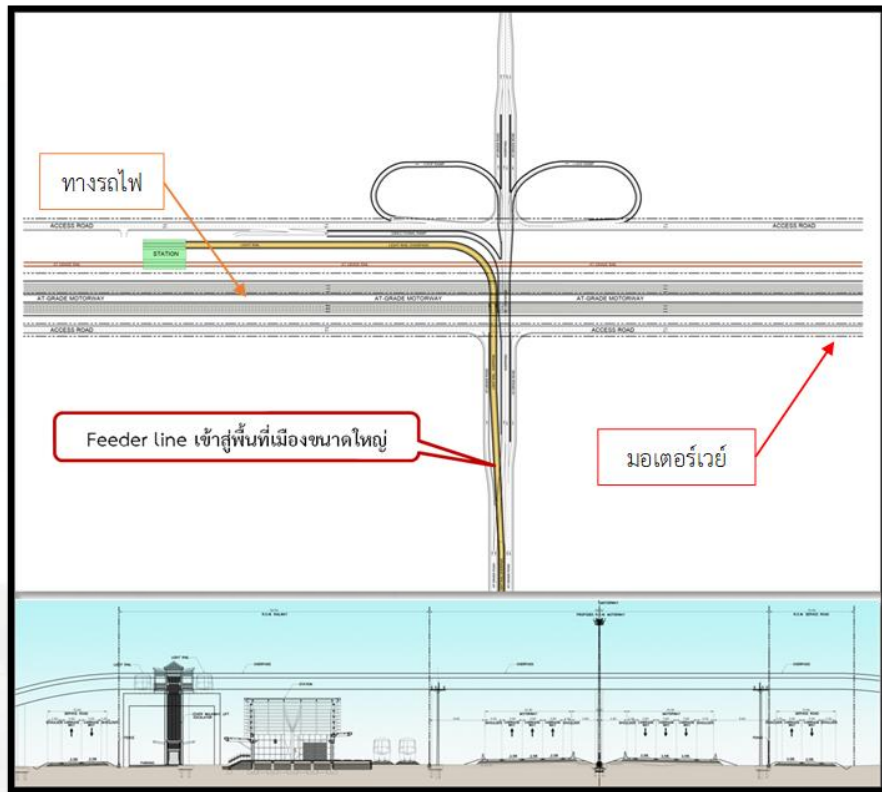
- ขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร
- กว้าง 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร

นอกจากนี้จะมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษเข้าสู่สถานีรถไฟได้สะดวก



การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับพื้น
(กรณีผ่านชุมชนเมืองขนาดใหญ่)



จะมีแนวรถไฟเดิมวิ่งเข้าตัวเมือง (Feeder Line) และเบี่ยงแนวเส้นทางของทางรถไฟสายใหม่และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้วิ่งอ้อมผ่านตัวเมืองไป เพื่อหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่บริเวณตัวเมือง

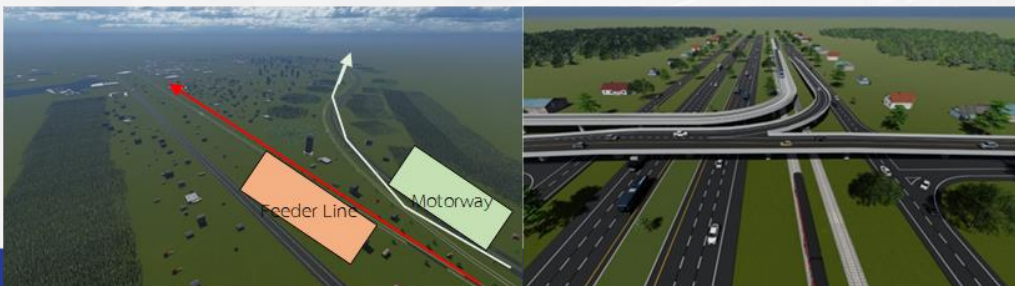
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

- ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.60 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.50 เมตร
- มีแนวรางรถไฟและถนนบริการ (Service Road) ขนานไปกับด้านข้างของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านข้าง

- ขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร
- กว้าง 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร

เสนอโดย



การออกแบบที่พักริมทาง (Rest Area)

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)

- ☐ ที่พักริมทางขนาดใหญ่
- ☐ มีเนื้อที่ประมาณ 50 ไร่ขึ้นไป (80,000 ตารางเมตรขึ้นไป)
- ☐ มีระยะห่างจากศูนย์บริการทางหลวงอื่นประมาณ 60 ถึง 100 กิโลเมตร
- ☐ จัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักหลัก

พื้นที่จอดรถ

1. ที่จอดรถยนต์ (มีหลังคาคลุม) จอดได้ทั้งสิ้น 480 คัน
2. ที่จอดรถด้านหน้าอาคาร จอดได้ทั้งสิ้น 72 คัน
3. ที่จอดรถคนพิการ จอดได้ทั้งสิ้น 12 คัน
4. ที่จอดรถบัส จอดได้ทั้งสิ้น 30 คัน
5. ที่จอดรถบรรทุก จอดได้ทั้งสิ้น 13 คัน

- 1) พื้นที่จอดรถ สำหรับยานพาหนะทุกประเภท
- 2) ห้องน้ำ ห้องส้วม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการใช้งาน
- 3) ที่นั่งพักผ่อนในร่ม
- 4) ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม
- 5) โทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- 6) สัญญาณโทรศัพท์มือถือครอบคลุมทั่วพื้นที่
- 7) การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตไร้สายความเร็วสูงครอบคลุมทั่วพื้นที่
- 8) การบริการข้อมูลจราจรและเส้นทางในการเดินทาง
- 9) สถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ พร้อมบริการปั๊มลมและน้ำดื่ม
- 10) สถานที่และอุปกรณ์เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็ก รองรับการใช้งานได้ทั้งผู้ชายและผู้หญิง
- 11) สนามเด็กเล่น และพื้นที่สีเขียวเพื่อบริการและสิ่งแวดล้อม
- 12) ศูนย์ปฐมพยาบาล
- 13) หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและระงับอัคคีภัย

ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)

บริเวณ ลำปลายมาศ สุรินทร์ และ ศรีสะเกษ

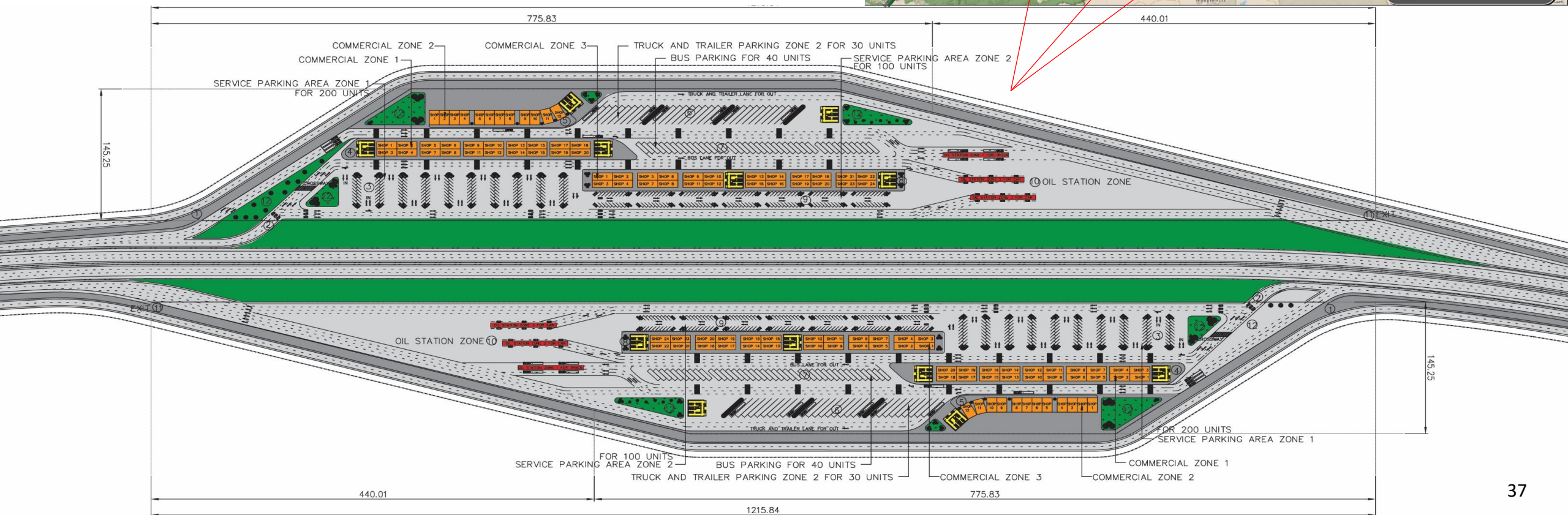
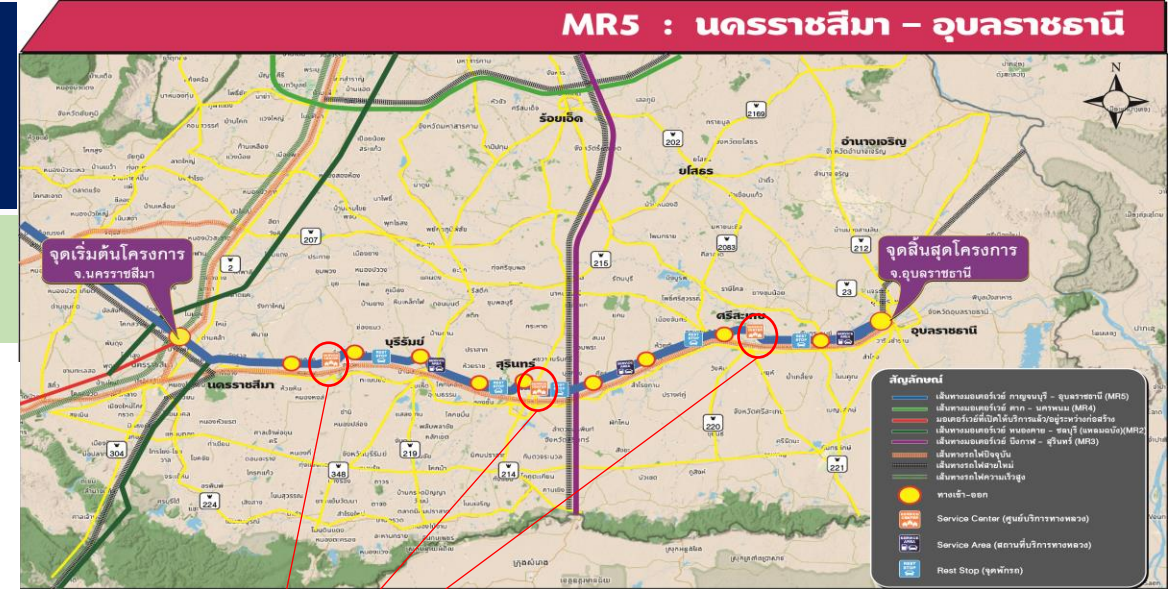
THE USAGE AREA SERVICE CENTER SHALL DEPENDING ON STANDARD
HIGHWAY DEPARTMENT OF THAILAND AREA SUMMARY

SITE AREA = 115,522.093 SQ.M. = 72-0-80.52

1. COMMERCIAL/FACILITY AREA = 17,145.386 SQ.M.
2. SERVICE PARKING AREA
2.1 CAR PARKING ZONE 1 FOR 200 UNITS
2.2 TRUCK AND TRAILER PARKING ZONE 1 FOR 30 UNITS
2.3 BUS PARKING ZONE 1 FOR 40 UNITS
2.4 CAR PARKING ZONE 1 FOR 120 UNITS

VEHICLE	SPACE
CAR	340
DISABLE	24
BUS	40
TRUCK AND TRAILER	40

3. OIL & GAS STATION = 25,063.119 SQ.M. = 15-2-65.78
4. GREEN AREA



การออกแบบที่พักริมทาง (Rest Area)

สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)

- ☐ ที่พักริมทางขนาดกลาง
- ☐ มีเนื้อที่ประมาณ 20 ไร่ขึ้นไป (32,000 ตารางเมตร ขึ้นไป)
- ☐ มีระยะห่างจากศูนย์บริการทางหลวงอื่นประมาณ 30 ถึง 60 กิโลเมตร
- ☐ จัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะพักหลัก

พื้นที่จอดรถ

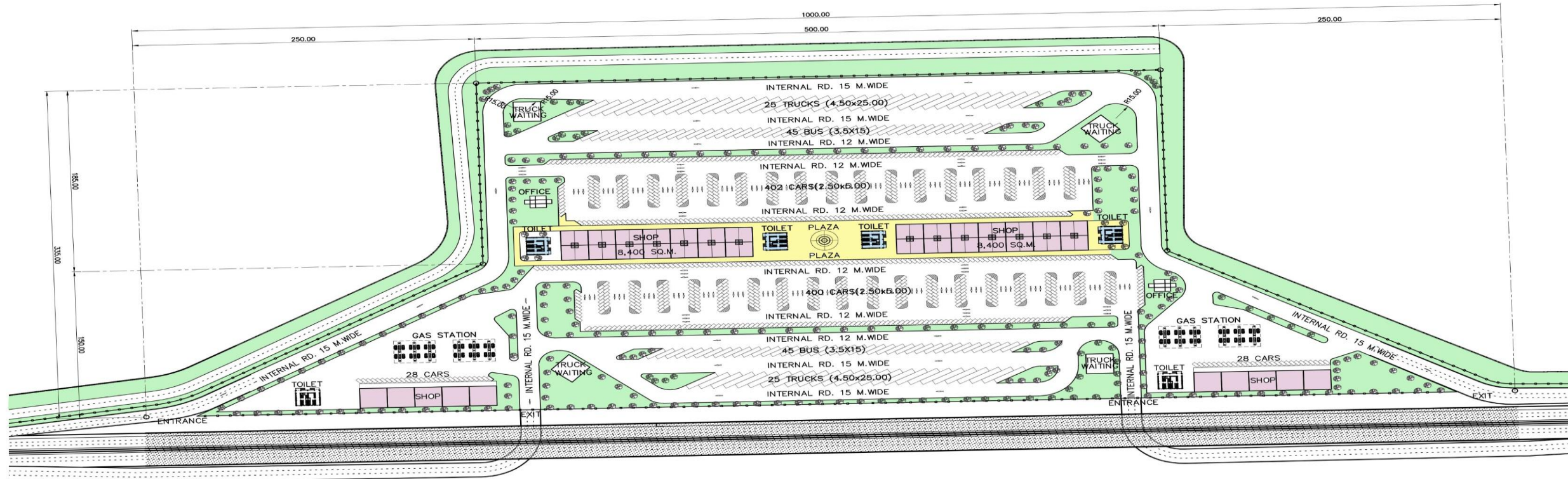
1. ที่จอดรถยนต์ จอดได้ทั้งสิ้น 90 คัน
2. ที่จอดรถบริการ จอดได้ทั้งสิ้น 20 คัน
3. ที่จอดรถคนพิการ จอดได้ทั้งสิ้น 5 คัน
4. ที่จอดรถ巴士 จอดได้ทั้งสิ้น 20 คัน
5. ที่จอดรถบรรทุกและ Trailer จอดได้ทั้งสิ้น 15 คัน

- 1) พื้นที่จอดรถ
- 2) ห้องน้ำ ห้องส้วม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการใช้งาน
- 3) ที่นั่งพักผ่อนในร่ม
- 4) ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม
- 5) โทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- 6) สัญญาณโทรศัพท์มือถือครอบคลุมทั่วพื้นที่
- 7) การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตไร้สายความเร็วสูงครอบคลุมทั่วพื้นที่
- 8) การบริการข้อมูลจราจรและเส้นทางเดินทาง
- 9) สถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ พร้อมบริการปั๊มลมและน้ำดื่ม
- 10) สถานที่และอุปกรณ์เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็ก รองรับการใช้งานได้ทั้งผู้ชายและผู้หญิง
- 11) สนามเด็กเล่น และพื้นที่สีเขียวเพื่อบริการและสิ่งแวดล้อม

บริเวณ บุรีรัมย์ ลำโพง และ กันทรารมย์

1. SITE AREA	= 205,000 SQ.M. (128.125 RAIS)	
COMMERCIAL/SHOP AREA	= 16,800 SQ.M. (8.19%)	< 15% OF GROSS AREA
SERVICE PARKING AREA		> 30% OF GROSS AREA
GREEN AREA & MULTIFUNCTION AREA		> 5% OF GROSS AREA

VEHICLE	SPACE
CAR	400
DISABLE	8
BUS	45
TRUCK	25





การออกแบบที่พักริมทาง (Rest Area)

จุดพักรถ (Rest Stop)

- ☐ ที่พักริมทางขนาดเล็ก
- ☐ มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ขึ้นไป (8,000 ตารางเมตร ขึ้นไป)
- ☐ มีระยะห่างจากศูนย์บริการทางหลวงอื่นประมาณ 10 ถึง 30 กิโลเมตร
- ☐ จัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นจุดแวะเพิ่มเติม

พื้นที่จอดรถ

1. ที่จอดรถยนต์ จอดได้ทั้งสิ้น 90 คัน
2. ที่จอดรถคนพิการ จอดได้ทั้งสิ้น 3 คัน
3. ที่จอดรถ巴士 จอดได้ทั้งสิ้น 42 คัน

- 1) พื้นที่จอดรถ
- 2) ห้องน้ำ ห้องส้วม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการใช้งาน
- 3) ที่นั่งพักผ่อนในร่ม
- 4) ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม
- 5) โทรศัพท์สาธารณะและโทรศัพท์ฉุกเฉิน
- 6) สัญญาณโทรศัพท์มือถือครอบคลุมทั่วพื้นที่
- 7) การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตไร้สายความเร็วสูงครอบคลุมทั่วพื้นที่
- 8) การบริการข้อมูลจราจรและเส้นทางการเดินทาง
- 9) พื้นที่สีเขียวเพื่อบริการ และสิ่งแวดล้อม

ตัวอย่างแบบ จุดพักรถ (Rest Stop)

บริเวณ เมืองบุรีรัมย์ กระสัง ศีขรภูมิ อุดมพรพิสัย และ กันทรารมย์

SITE AREA

= 21,244 SQ.M. / 13 RAIS-1-11

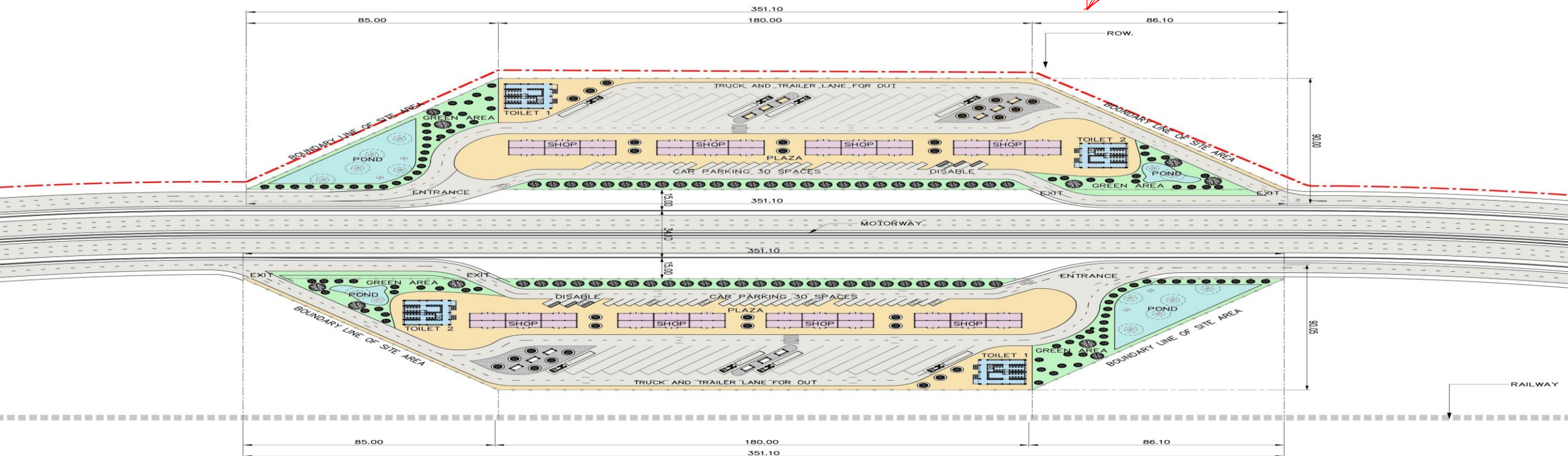
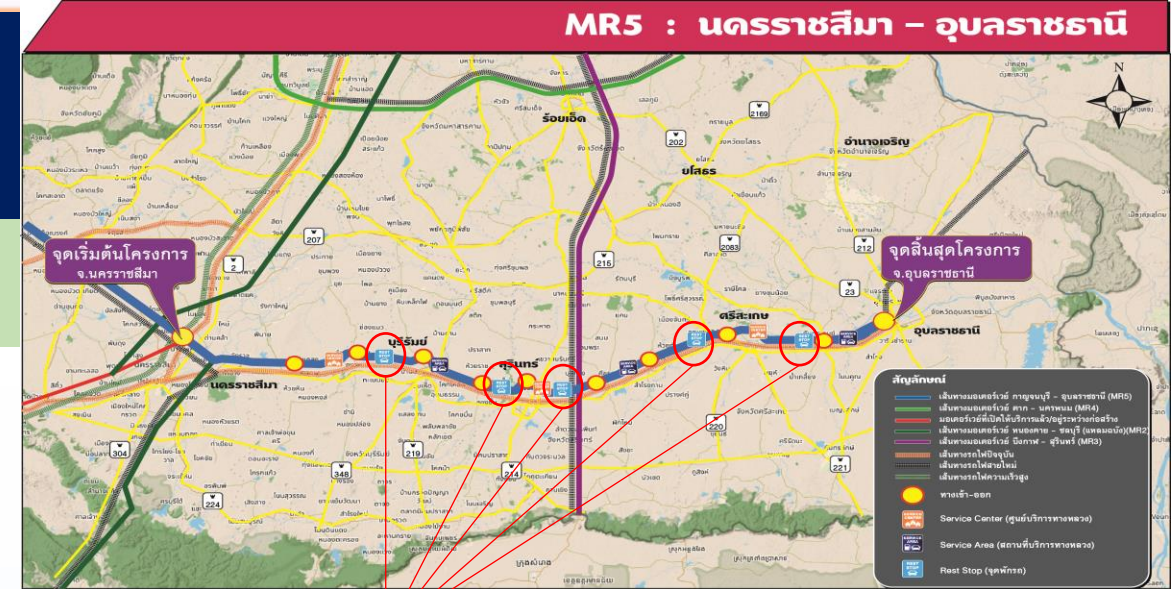
1.1. COMERCIAL/FACILITY AREA

< 15% OF GROSS AREA

1.2 GREEN AREA

> 5% OF GROSS AREA

VEHICLE	SPACE
CAR	30
DISABLE	3
TRUCK	20





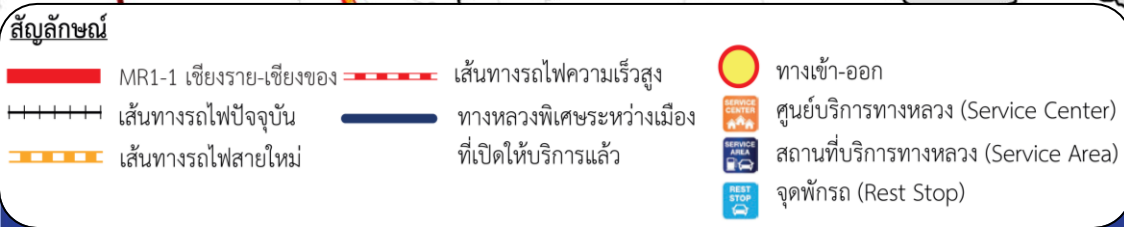
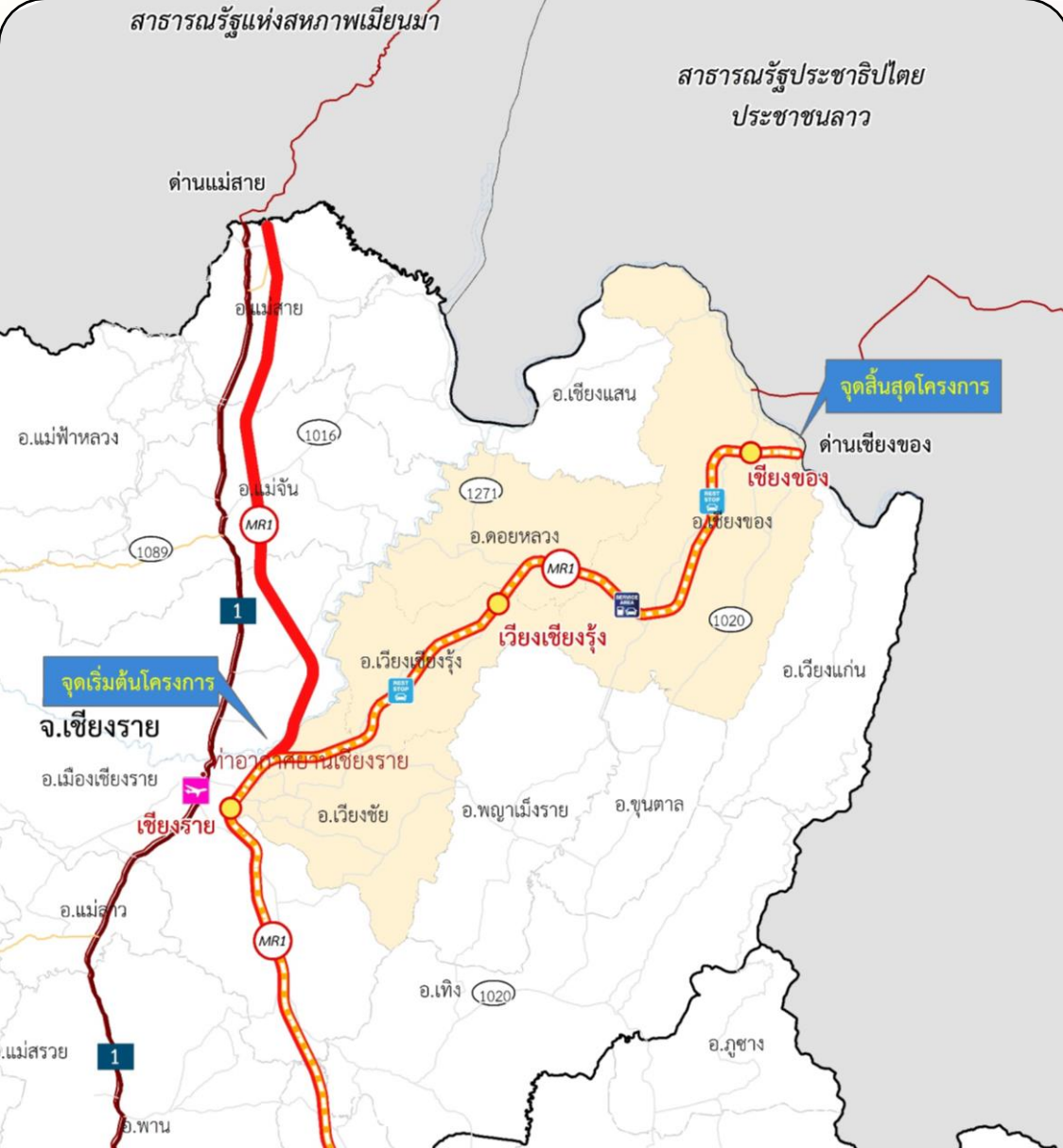
กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงที่ 1 เชียงราย-เชียงใหม่

เสนอโดย





รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR1 ช่วงเชียงราย-เชียงทอง

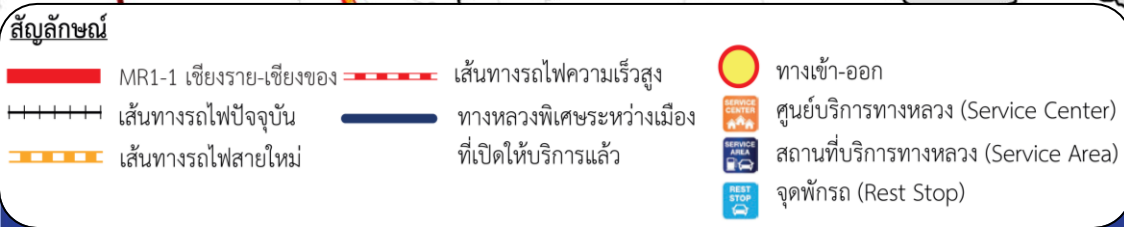
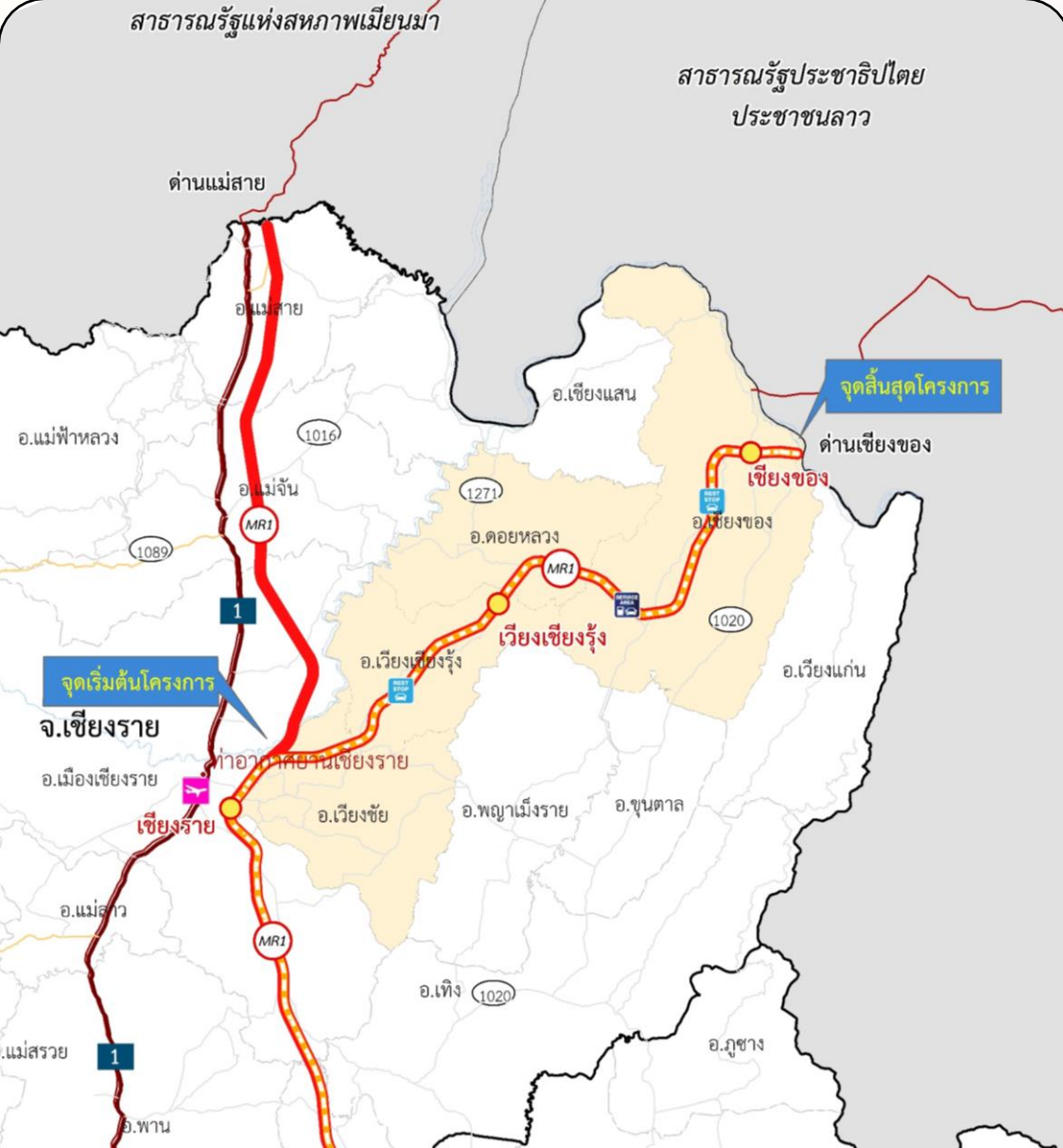
- **จุดเริ่มต้น :** อ.เวียงชัย จ.เชียงราย
- **จุดสิ้นสุด :** อ.เชียงทอง จ.เชียงราย
- **ระยะทาง :** 81 กม.
- **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ :** 1 จังหวัด 4 อำเภอ ได้แก่
 - ↳ จังหวัดเชียงราย ได้แก่ อ.เชียงทอง อ.ดอยหลวง อ.เวียงเชียงรุ้ง และ อ.เวียงชัย

การวางตำแหน่งทางเข้า-ออก และที่พักริมทาง

- ทางเข้า-ออก :** 3 แห่ง ได้แก่ อ.เวียงชัย อ.เวียงเชียงรุ้ง และ อ.เชียงทอง
- Service Area :** 1 แห่ง ได้แก่ อ.เชียงทอง
- Rest Stop :** 2 แห่ง ได้แก่ อ.เวียงเชียงรุ้ง และ อ.เชียงทอง

สถานะโครงการปัจจุบัน

- **มอเตอร์เวย์ :** อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- **ระบบราง :** รถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงทอง อยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน



การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR1 ช่วงเชียงราย-เชียงใหม่

เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- **กท.1232 (เชียงราย-เวียงชัย)** มุ่งหน้าไปยังทิศตะวันออกเข้าสู่ **อ.เวียงชัย** และพื้นที่วนอุทยานดอยพระบาท
- **กท.1173 (บ้านแม่บง-บ้านห้วยห้างป่าซาง)** ควบคู่ไปกับแนวเส้นทางของรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงใหม่ เพื่อเชื่อมเข้าสู่ **อ.เชียงรุ้ง** มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกของชุมชนบ้านแม่เสียบ ผ่านชุมชนบ้านแม่บง และมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เข้าสู่ **อ.ดอยหลวง**
- ขนานไปทางทิศเหนือของถนน **กท.1098 (บ้านโก๋-บ้านแม่บง)** ตัดผ่าน **กท.1174 (กท.1020-สันตันมื่น)** ผ่านชุมชนบ้านเวียงทอง บ้านศรีวิสัย และบ้านหวาย
- เชื่อมต่อบริเวณจุดตัดถนน **กท.1020 (เชียงใหม่-บ้านศรีดอนชัย)** และสิ้นสุดที่ **อ.เชียงใหม่ จ.เชียงใหม่** ทางด้านทิศตะวันตกของด่านพรมแดนถาวร



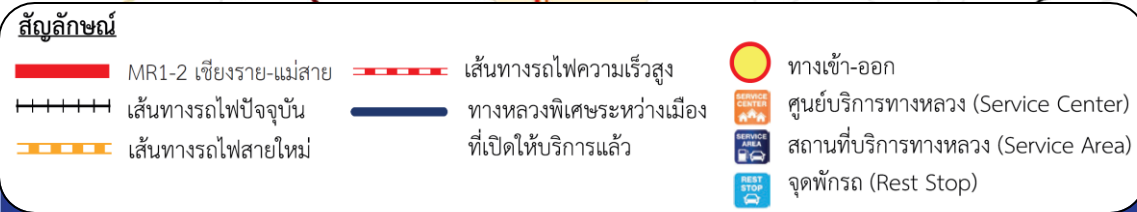
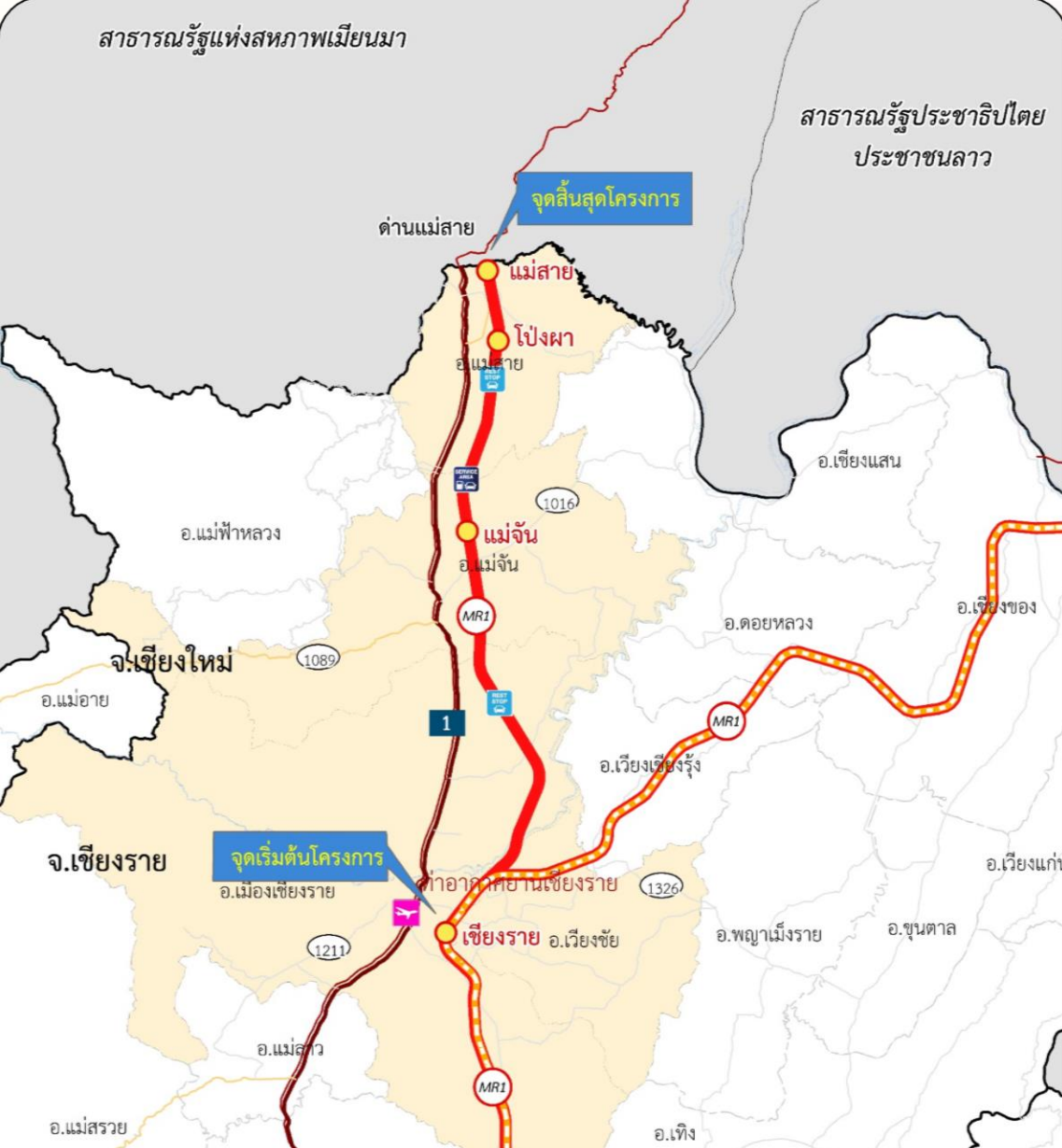
กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงที่ 2 เชียงราย-แม่สาย

เสนอโดย





รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR1 ช่วงเชียงราย-แม่สาย

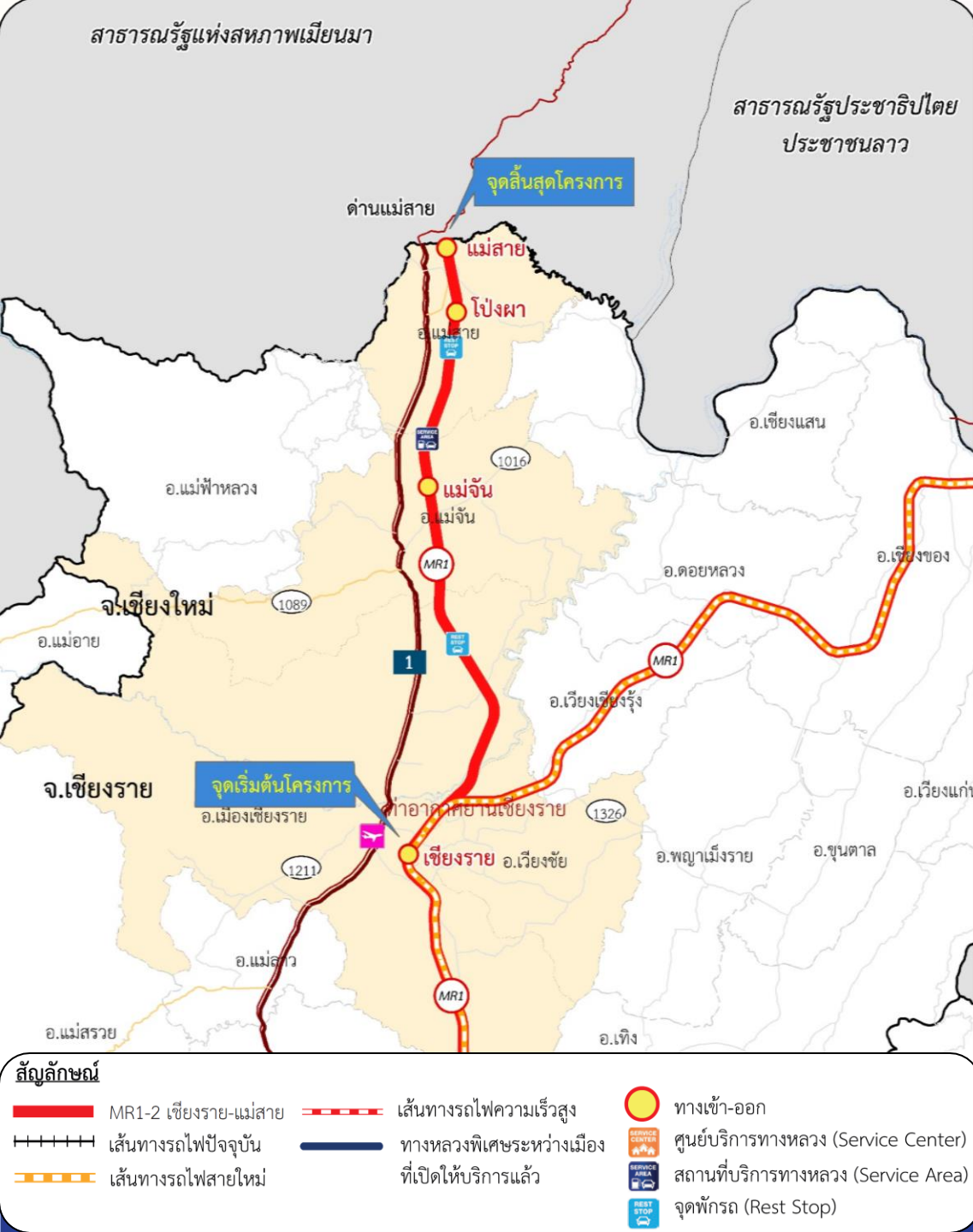
- จุดเริ่มต้น : อ.เวียงชัย จ.เชียงราย
- จุดสิ้นสุด : อ.แม่สาย จ.เชียงราย
- ระยะทาง : 67 กม.
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 1 จังหวัด 4 อำเภอ ได้แก่
 - จังหวัดเชียงราย ได้แก่ อ.แม่สาย อ.แม่จัน อ.เมืองเชียงราย และ อ.เวียงชัย

การวางตำแหน่งทางเข้า-ออก และที่พักริมทาง

- ทางเข้า-ออก : 4 แห่ง ได้แก่ อ.เวียงชัย อ.แม่จัน และ อ.แม่สาย 2 แห่ง (ต.โป่งผา และ ต.แม่สาย)
- Service Center : 1 แห่ง ได้แก่ อ.เมืองเชียงราย
- Service Area : 1 แห่ง ได้แก่ อ.แม่จัน
- Rest Stop : 2 แห่ง ได้แก่ อ.เมืองเชียงราย และ อ.แม่สาย

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP



เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- เริ่มที่บริเวณ **อ.เวียงชัย ตัดผ่าน** **ทล.1232 (เชียงใหม่-เวียงชัย)** ออกจากแนวรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่ มุ่งหน้าไปยังทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่าน **แม่น้ำกก** เข้าสู่ **อ.เมืองเชียงใหม่** บริเวณทางด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง
- ตัดผ่านถนน **ทล.1029 (บ้านเด่น-ทล.1098)** และ **ทช.ชร.1063 (เชียงใหม่-เชียงใหม่)** เพื่อเข้าสู่ **อ.แม่จัน**
- ตัดผ่านถนน **ทล.1016 (แม่จัน-เชียงใหม่)** และแม่น้ำคำ
- มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ วนรอบไปทางด้านทิศตะวันออกของ **ทล.1 (ถนนพหลโยธิน)**
- ตัดผ่านถนน **ทล.1290 (แม่สาย-เชียงใหม่)** เพื่อเชื่อมต่อถนน **ทล.123 (ถนนเลียบเมืองแม่สาย)** ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังด่านพรมแดนถาวร อำเภอแม่สายแห่งที่ 2 ได้ทางทิศตะวันออก
- และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ **อ.แม่สาย จ.เชียงใหม่**



กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงที่ 3 เชียงใหม่-เชียงราย

เสนอโดย



รายละเอียดเส้นทาง: MR1 ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย

- **จุดเริ่มต้น :** อ.สารภี จ.เชียงใหม่
- **ระยะทาง :** 217 กม.
- **จุดสิ้นสุด :** อ.เวียงชัย จ.เชียงราย
- **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ :** 4 จังหวัด 13 อำเภอ ได้แก่
 - 1) จ.เชียงใหม่ 3 อำเภอ ได้แก่ อ.แม่อน อ.สันกำแพง และ อ.สารภี
 - 2) จ.ลำปาง 3 อำเภอ ได้แก่ อ.งาว อ.แจ้ห่ม และ อ.เมืองปาน
 - 3) จ.พะเยา 3 อำเภอ ได้แก่ อ.ภูกามยาว อ.ดอกคำใต้ และ อ.เมืองพะเยา
 - 4) จ.เชียงราย 4 อำเภอ ได้แก่ อ.เวียงชัย อ.เมืองเชียงราย อ.เทิง และ อ.ป่าแดด

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
เชียงใหม่	2 แห่ง (อ.สารภี และ อ.แม่ออน)	-	1 แห่ง (อ.สันกำแพง)	-
ลำปาง	2 แห่ง (อ.แจ้ห่ม และ อ.งาว)	1 แห่ง (อ.แจ้ห่ม)	-	1 แห่ง (อ.งาว)
พะเยา	2 แห่ง (อ.ดอกคำใต้ และ อ.ภูพานยาม)	1 แห่ง (อ.ภูพานยาว)	1 แห่ง (อ.เมืองพะเยา)	1 แห่ง (อ.ภูพานยาว)
เชียงราย	2 แห่ง (ต.ดอยลาน และ ต.บ้านดู่ อ.เมืองเชียงราย)	-	1 แห่ง (อ.เมืองเชียงราย)	2 แห่ง (อ.ป่าแดด และ อ.เมืองเชียงราย)
รวม	8 แห่ง	2 แห่ง	3 แห่ง	4 แห่ง

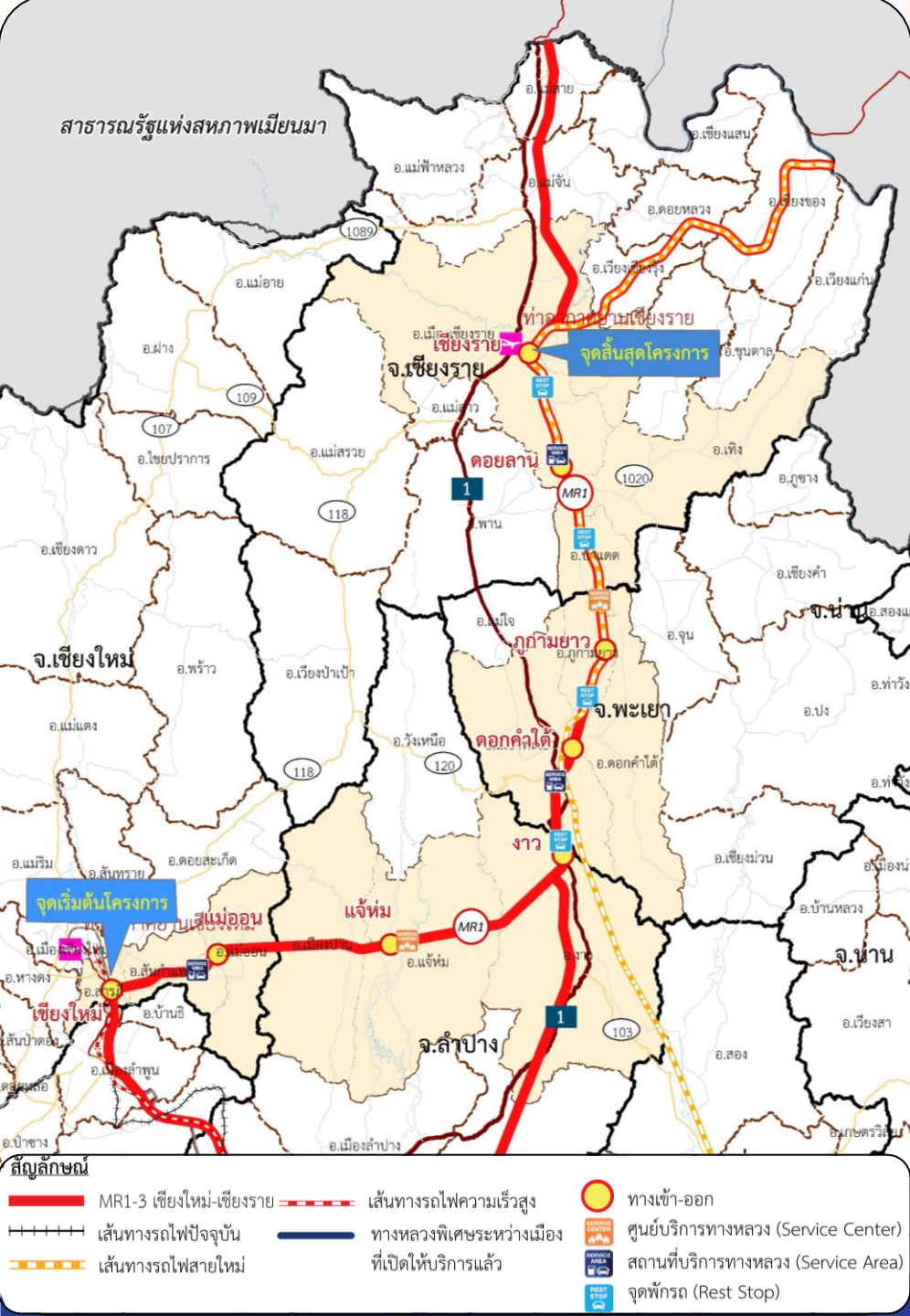
การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR1 ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย

เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ **อ.สารภี จ.เชียงใหม่** บนถนน **ทล.11 (เชียงใหม่-ลำปาง)**
- มุ่งหน้าไปทางด้านทิศตะวันออก ตัดผ่าน **ทล.1317 (เชียงใหม่-แม่ออน)** เพื่อเข้าสู่ **อ.สันกำแพง** ผ่านชุมชนบ้านป่าไผ่เหนือ และชุมชนบ้านโห้ง
- ขนานไปทางทิศใต้ของ **ทล.1006 (เชียงใหม่-ออนหลวย)** เพื่อเข้าสู่ **อ.แม่ออน** ผ่านพื้นที่ราบทางตอนใต้ของชุมชนบ้านออนกลาง
- ตัดผ่าน **ทล.1230 (บ้านใหม่-บ้านห้วยแก้ว)** เพื่อเข้าสู่ **อ.เมืองปาน จ.ลำปาง** ผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน ควบคู่ไปกับ **ทล.1287 (บ้านพระ-บ้านกองหิน)** เพื่อเข้าสู่ **อ.แจ้ห่ม**
- ตัดผ่าน **ทล.1035 (ลำปาง-วังเหนือ)** มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกจนถึง **อ.งาว** ขนานไปทางทิศตะวันออกของ **ทล.1 (ถนนพหลโยธิน)** เพื่อเข้าสู่ **อ.เมืองพะเยา จ.พะเยา** ทางด้านทิศตะวันตกของอ่างเก็บน้ำแม่ต๋ำ
- ตัดผ่าน **ทล.120 (พะเยา-แม่ชะจวน)** และ **ทล.1021 (พะเยา-จุน)** มุ่งหน้าไปทางเหนือ ตัดผ่าน **ทล.1298 (ภูกามยาว-ดอกคำใต้)** แล้วขนานไปทางด้านทิศตะวันออกของ **ทล.1202 (พะเยา-สันตันແຮນ)** เพื่อเข้าสู่ **จังหวัดเชียงราย** ผ่านด้านทิศตะวันตกของชุมชนบ้านป่าແຮງ
- ตัดผ่าน **ทล.1126 (พาน, เชียงราย-จุน, พะเยา)** ผ่าน **อ.ป่าแดด** ไปจนถึง **อ.เทิง** ควบคู่ไปกับ **ทล.1020 (เชียงราย-เชียงของ)**
- ตัดผ่าน **ทล.1152 (ท่าสาย-บ้านสบเปา)** เพื่อเข้าสู่ **อ.เวียงชัย** ตัดผ่านแม่น้ำลาวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมต่อกับแนวเส้นทางช่วงเชียงราย-เชียงของ และเชียงราย-แม่สาย

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้นในโครงการ MR-MAP
- ระบบราง : รถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงใหม่ อยู่ระหว่างการศึกษาเตรียมการก่อสร้าง





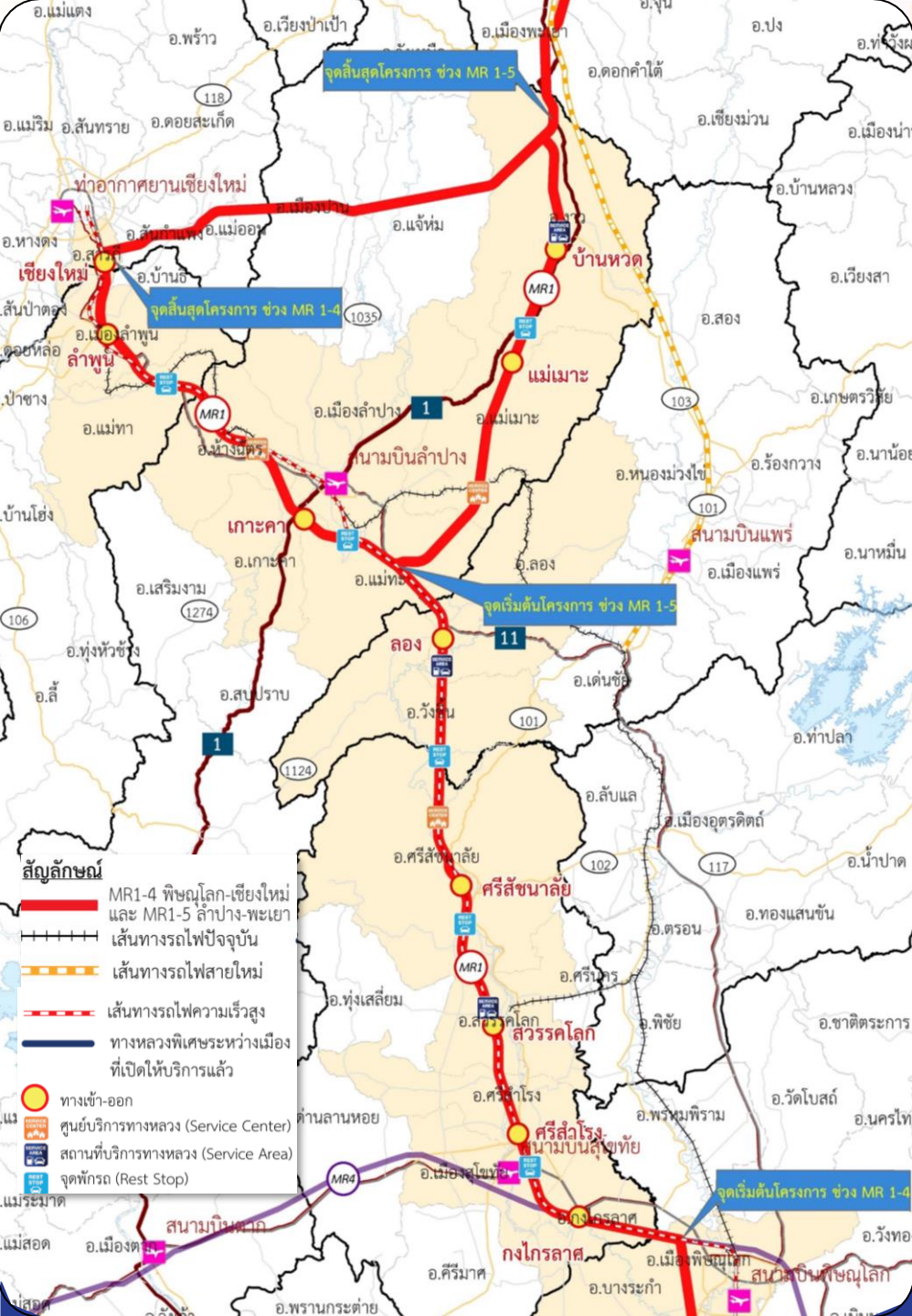
กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงที่ 4 พิษณุโลก-เชียงใหม่ ช่วงที่ 5 ลำปาง-พะเยา

เสนอโดย





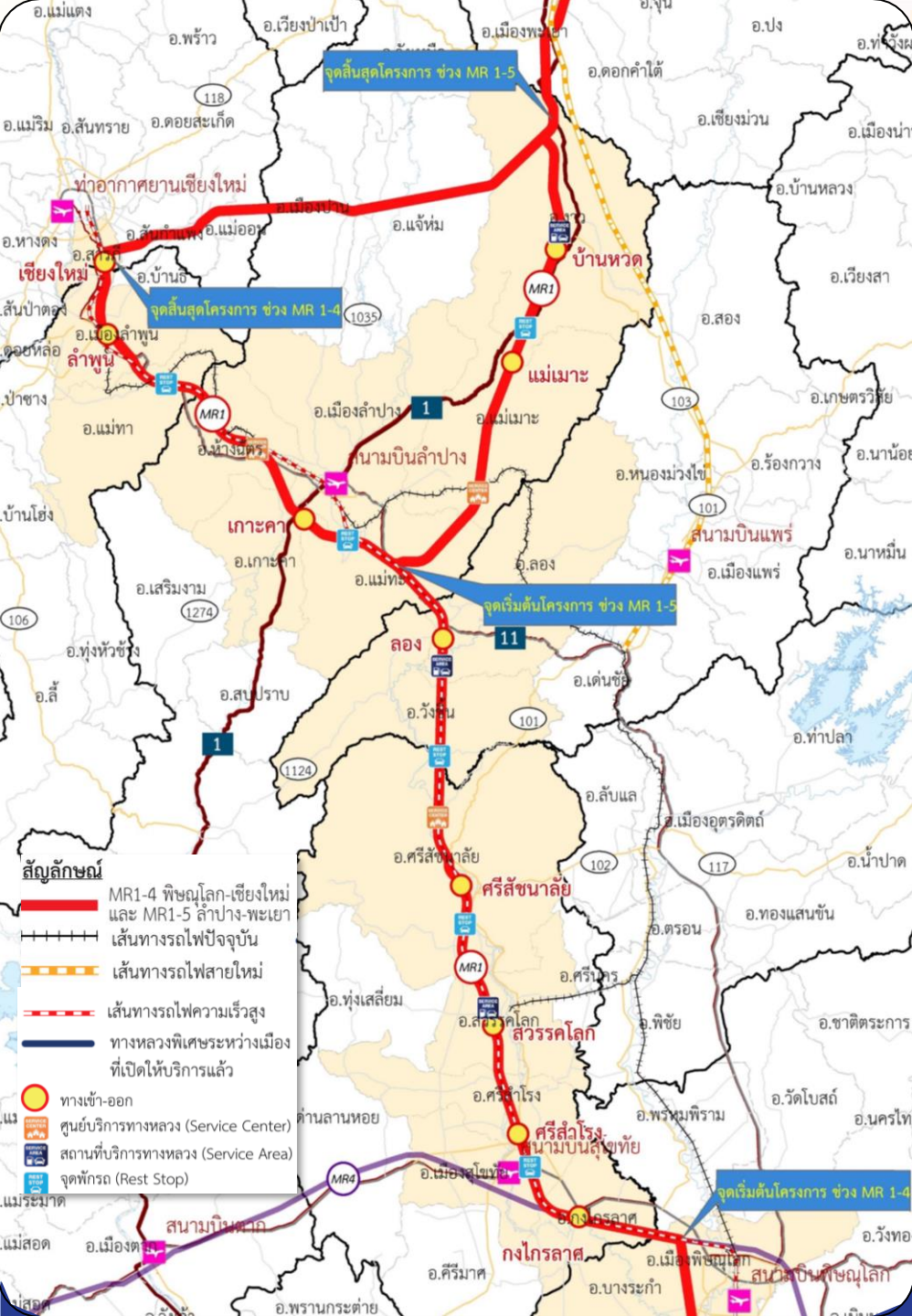
รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR1

ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และ ช่วงลำปาง-พะเยา

- จุดเริ่มต้น : อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก
- จุดสิ้นสุด : อ.สารภี จ.เชียงใหม่ หรือ อ.งาว จ.ลำปาง
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 6 จังหวัด 18 อำเภอ ได้แก่
 - จ.พิษณุโลก 2 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองพิษณุโลก และ อ.บางระกำ
 - จ.สุโขทัย 5 อำเภอ ได้แก่ อ.กงไกรลาศ อ.เมืองสุโขทัย อ.ศรีสำโรง อ.สวรรคโลก และ อ.ศรีสัชชนาลัย
 - จ.แพร่ 2 อำเภอ ได้แก่ อ.วังชิ้น และ อ.ลอง
 - จ.ลำปาง 6 อำเภอ ได้แก่ อ.แม่ทะ อ.เกาะคา อ.ห้างฉัตร อ.เมืองลำปาง อ.แม่เมาะ และ อ.งาว
 - จ.ลำพูน 2 อำเภอ ได้แก่ อ.แม่ทา และ อ.เมืองลำพูน
 - จ.เชียงใหม่ 1 อำเภอ ได้แก่ อ.สารภี

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมเบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- ระบบราง : รถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของอยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้าง



ตำแหน่งทางเข้า-ออก และที่พักริมทาง: MR1

ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และ ช่วงลำปาง-พะเยา

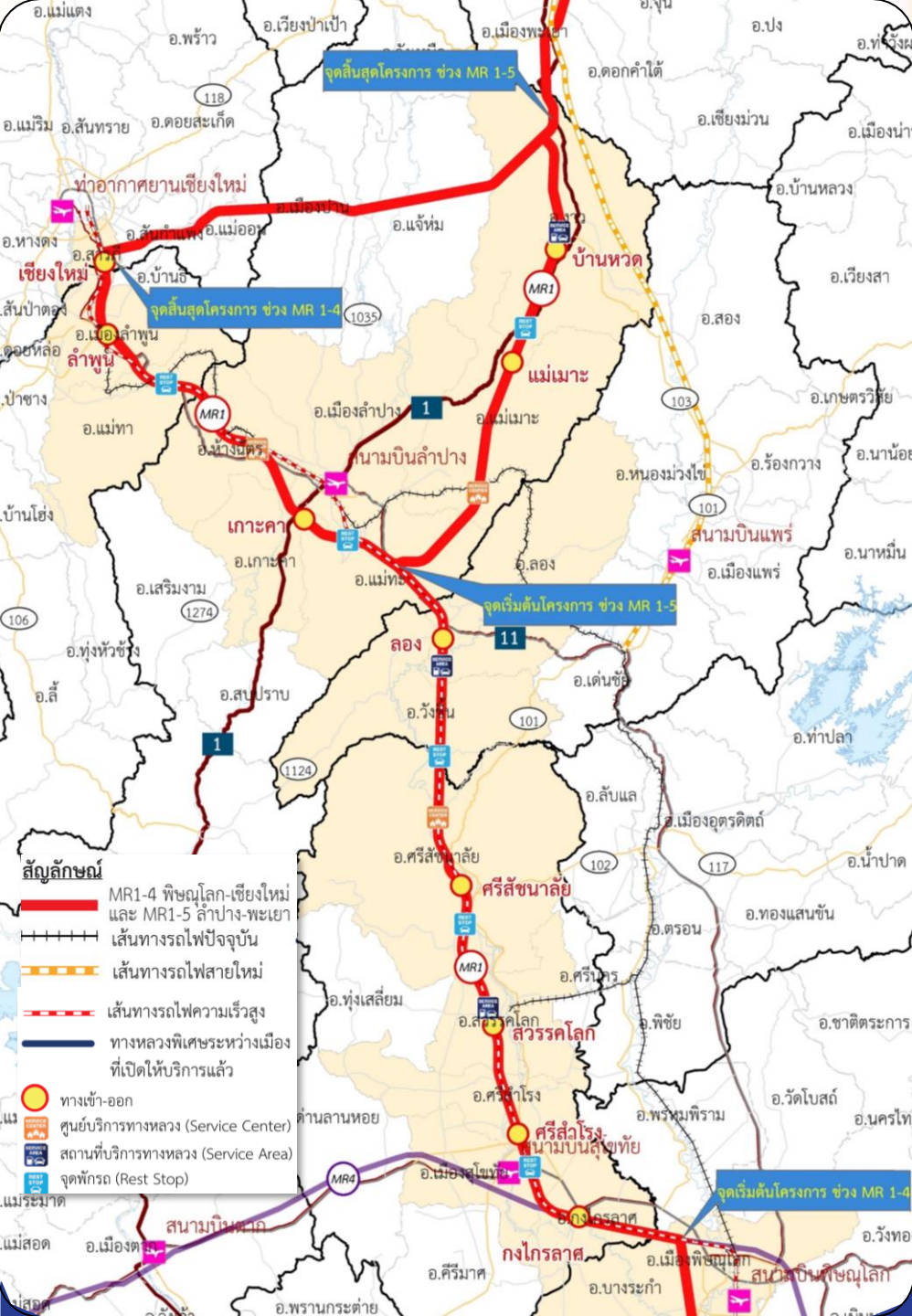
จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
สุโขทัย	4 แห่ง (อ.กงไกรลาศ อ.ศรีสำโรง อ.สวรรคโลก และ อ.ศรีสัชชนาลัย)	1 แห่ง (อ.ศรีสัชชนาลัย)	1 แห่ง (อ.สวรรคโลก)	2 แห่ง (อ.เมืองสุโขทัย และ อ.ศรีสัชชนาลัย)
แพร่	1 แห่ง (อ.ลอง)	-	1 แห่ง (อ.ลอง)	1 แห่ง (อ.วังชิ้น)
ลำปาง	3 แห่ง (อ.เกาะคา อ.แม่เมาะ และ อ.งาว)	2 แห่ง (อ.ห้างฉัตร และ อ.แม่เมาะ)	1 แห่ง (อ.งาว)	2 แห่ง (อ.แม่ทะ และ อ.งาว)
ลำพูน	1 แห่ง (อ.เมืองลำพูน)	-	-	1 แห่ง (อ.แม่ทา)
เชียงใหม่	1 แห่ง (อ.สารภี)	-	-	-
รวม	10 แห่ง	3 แห่ง	3 แห่ง	6 แห่ง

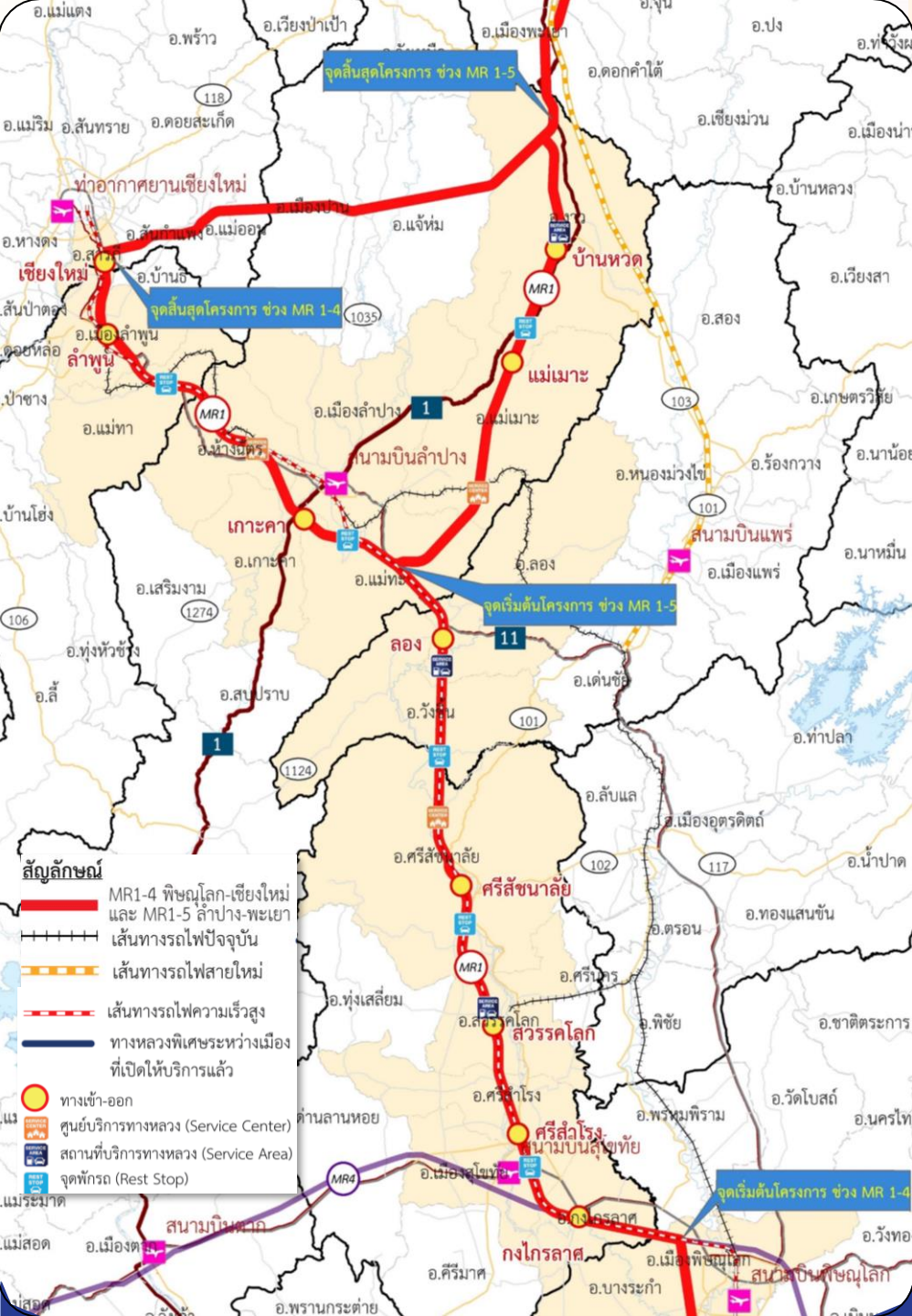
การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR1

ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และ ช่วงลำปาง-พะเยา

เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก บนถนน ทล.1065 (พิษณุโลก-บางระกำ)
- มุ่งขึ้นไปทางทิศเหนือเพื่อเข้าสู่มอเตอร์เวย์สายตาก-นครพนม และรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ
- จากนั้นไปทางทิศตะวันตกเพื่อเข้าสู่ อ.บางระกำ จ.พิษณุโลก และ อ.งิ้วราย จ.สุโขทัย
- ตัดผ่าน ทล.12 (สุโขทัย-พิษณุโลก) ทล.125 (เลี้ยวเมืองสุโขทัย) แม่ข่าย และ ทล.101 (สุโขทัย-น่าน) แล้วเข้าสู่ อ.ศรีสำโรง
- ผ่านพื้นที่ทางด้านตะวันตกของท่าอากาศยานสุโขทัย เข้าสู่ อ.สวรรคโลก
- ตัดผ่าน ทล.1048 (สุโขทัย-ลำปาง) เข้าสู่พื้นที่ อ.ศรีสัชนาลัย
- ตัดผ่าน ทล.1294 (ศรีสัชนาลัย-บ้านป่าดง) ผ่านพื้นที่ด้านตะวันออกของชุมชนหาดเสี้ยวและอ่างเก็บน้ำห้วยแม่สูง จากนั้นเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่าน ทล.1177 (ศรีสัชนาลัย-วังชิ้น) เพื่อเข้าสู่ อ.วังชิ้น จ.แพร่
- ตัดผ่าน ทล.1125 (บ้านใหม่-นาปลาตัง) เข้าสู่ อ.ลอง
- ตัดผ่าน ทล.1023 (แพร่-บ้านใหม่) พาดผ่านทางตอนเหนือของอุทยานแห่งชาติเวียงโกศัย เข้าสู่ อ.แม่ทะ จ.ลำปาง ควบคู่กับ ทล.11 (เชียงใหม่-ลำปาง) ตัดผ่านแม่น้ำจาง และ ทล.1036 (บ้านลูก-แม่ทะ)
- เบี่ยงแนวออกจากเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไปทางทิศตะวันตก และเข้าสู่ อ.เมืองลำปาง จ.ลำปาง





การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR1

ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และ ช่วงลำปาง-พะเยา

เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่าน **ทล.1 (ถนนพหลโยธิน) ทล.11 (เชียงใหม่-ลำปาง)** และ **ทล.1039 (ลำปาง-ห้างฉัตร)**
- เบี่ยงแนวเข้าสู่แนวเส้นทางของรถไฟความเร็วสูง พาดผ่านพื้นที่ **อ.ห้างฉัตร** ผ่านพื้นที่เขาสูงบริเวณตอนเหนือของชุมชนบ้านห้างฉัตรเหนือ
- เบี่ยงไปทางด้านทิศใต้ของแนวทางรถไฟสายปัจจุบัน เข้าสู่ **อ.แม่ทา จ.ลำพูน**
- ตัดผ่าน **ทล.11 (เชียงใหม่-ลำปาง) แม่น้ำทา** และทางรถไฟสายปัจจุบันบริเวณตอนเหนือของสถานีศาลาแม่ทา เพื่อเข้าสู่พื้นที่ **อ.เมืองลำพูน**
- เบี่ยงออกจากแนวทางรถไฟความเร็วสูงสายพิษณุโลก-เชียงใหม่ ไปเชื่อมต่อกับจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางช่วงเชียงใหม่-เชียงราย บริเวณ **อ.สารภี จ.เชียงใหม่**
- กำหนดแนวเส้นทางส่วนต่อขยาย (Spur Line) ช่วง **อ.แม่ทะ-อ.งาว จ.ลำปาง** เพื่อเชื่อมต่อไปยัง **จ.เชียงราย**
 - โดยตัดผ่าน **ทล.11 (เชียงใหม่-ลำปาง)** เพื่อเข้าสู่ **อ.แม่ทะ** แล้วตัดผ่านทางรถไฟสายปัจจุบันใกล้บริเวณสถานีรถไฟแม่จาง และผ่านพื้นที่เขาสูงระหว่างโรงไฟฟ้าแม่เมาะและเขื่อนแม่จาง
 - มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เข้าสู่ **อ.งาว** วิ่งขนานฝั่งด้านตะวันตกของ **ทล.1 (ถนนพหลโยธิน)** ไปบรรจบกับแนวเส้นทางช่วง เชียงใหม่-เชียงราย บริเวณ **อ.งาว จ.ลำปาง**



กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

เสนอโดย



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-1 เชียงราย-เชียงใหม่



พื้นที่อนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 5 แห่ง ได้แก่ ป่าห้วยสักและป่าแม่กกฝั่งขวา, ปาดอยหลวง ป่าน้ำยาว และป่าน้ำซ้อ ป่าสบกกฝั่งขวาปาดอยหลวง ป่าน้ำยาว และ ป่าน้ำซ้อ และป่าน้ำม้าและป่าน้ำช้างรวมระยะทาง 29.61 กิโลเมตร
- ไม่ผ่านอุทยานแห่งชาติ เจริญรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
- ไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2



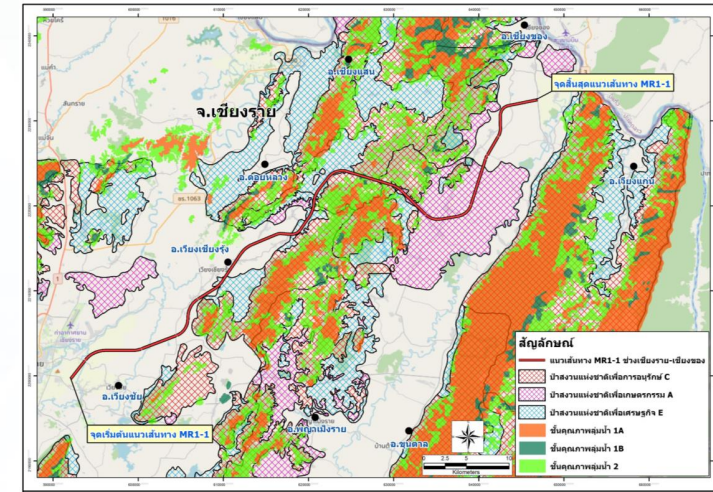
พื้นที่อ่อนไหว และชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 8 แห่ง ศาสนสถาน 10 แห่ง และสถานพยาบาล 2 แห่ง
 - ชุมชน 21 ชุมชน
 - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 83 จุด

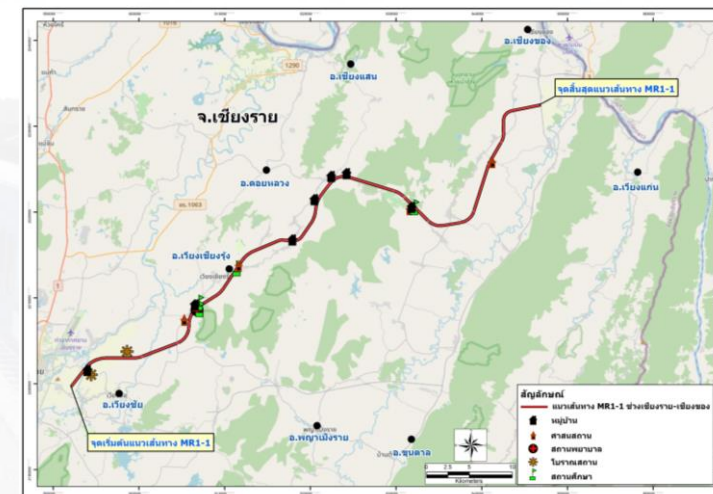


โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 1 แห่ง คือ วัดพระธาตุโพธิ์ชัย ที่ตำบลเวียงเหนือ อำเภอเวียงชัย จังหวัดเชียงราย



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



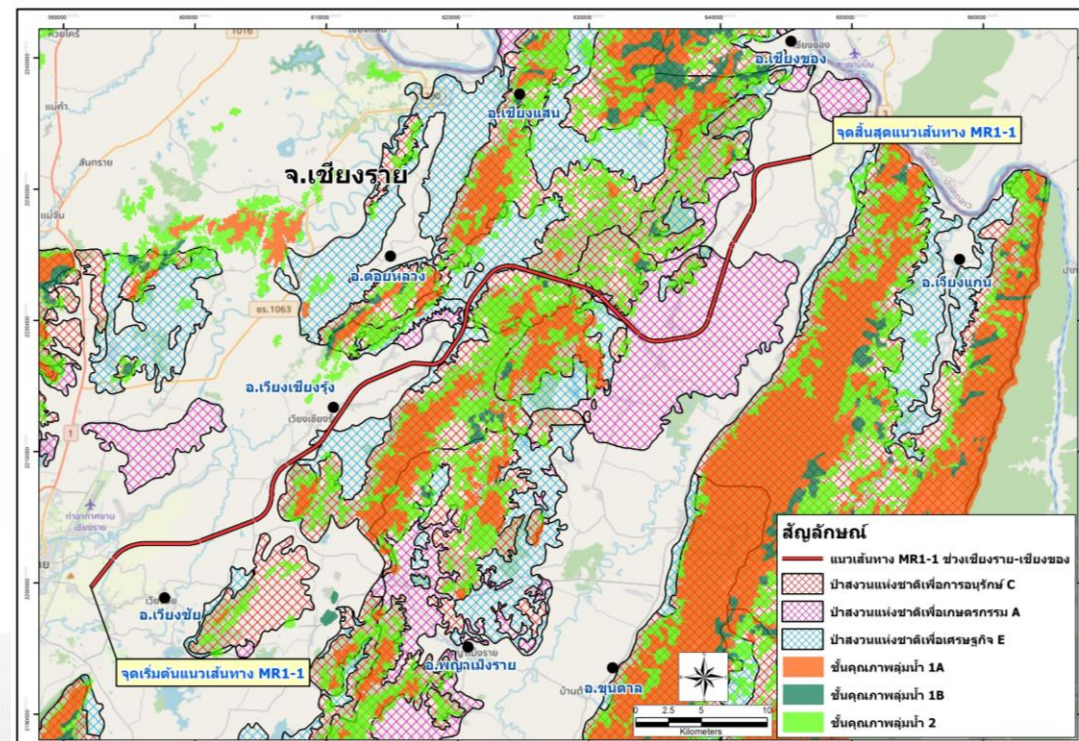
พื้นที่อ่อนไหว ชุมชนและโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดชันสูงจนถึงความลาดชันต่ำ
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) คลอง ห้วย ที่ตัดผ่าน 83 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 เมตร	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 21 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 8 แห่ง 2) ศาสนสถาน 10 แห่ง 3) สถานพยาบาล 2 แห่ง
5. ป่าสงวนแห่งชาติ	1) 5 แห่ง ระยะทาง 29.61 กิโลเมตร
6. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 15 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 48 จุด
7. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 21 ชุมชน
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 3,875.38 ไร่ 2) พื้นที่ที่ไม่ใช้ประโยชน์ 28.17 ไร่ 3) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 496.83 ไร่
9. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 10 แห่ง 2) แหล่งโบราณสถาน ในรัศมี 1 กม. 1 แห่ง

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงเชียงราย-เชียงใหม่ (MR1-1)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-2 เชียงราย-แม่สาย



พื้นที่อนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 1 แห่ง คือ ป่าดอยเก้าผาตอง ป่าดอยสันป่าก่อย ป่าน้ำแม่จาม ระยะทาง 15.56 กิโลเมตร
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ระยะทาง 0.79 กิโลเมตร



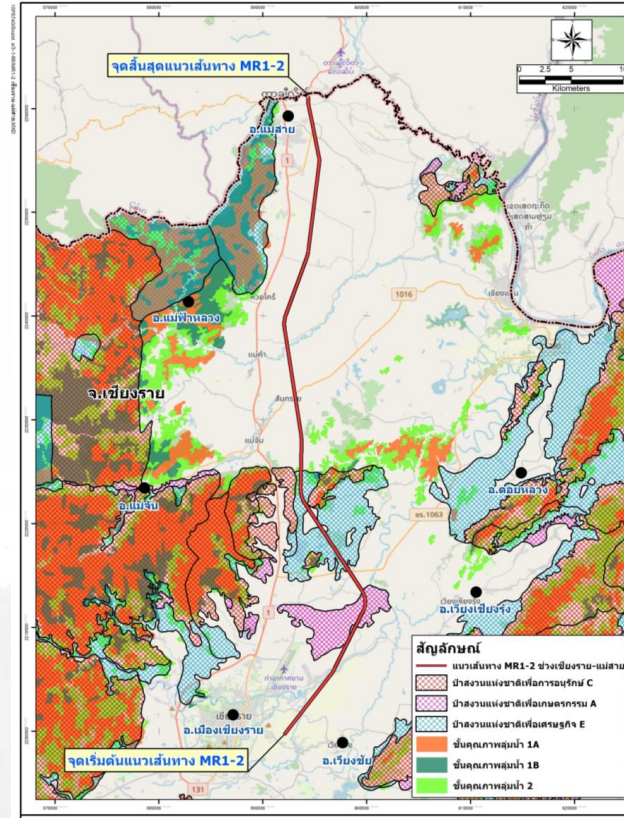
พื้นที่อ่อนไหว และชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 4 แห่ง ศาสนสถาน 12 แห่ง และสถานพยาบาล 1 แห่ง
 - ชุมชน 12 ชุมชน
 - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 107 จุด

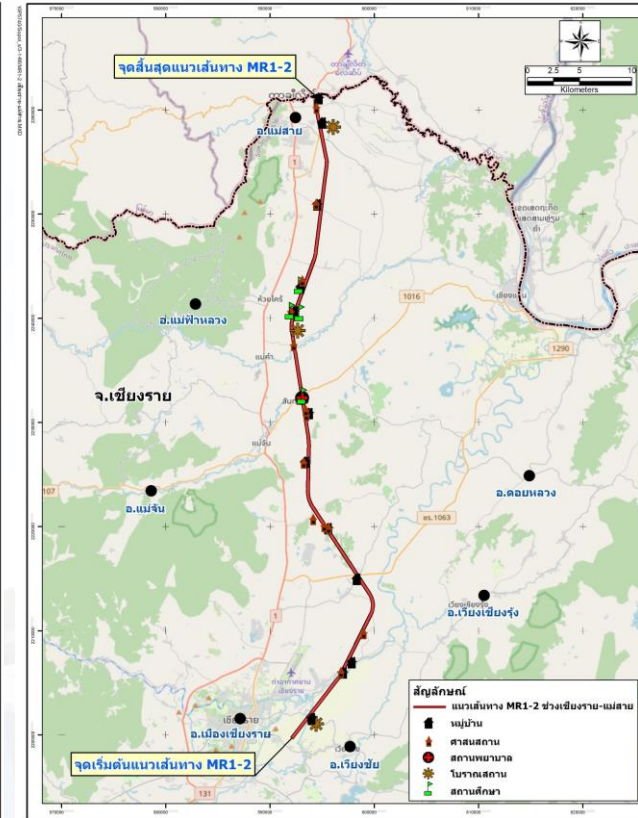


โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 3 แห่ง คือ พระพุทธรูปปูนปั้น วัดสันธาตุ และวัดป่ายาง



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



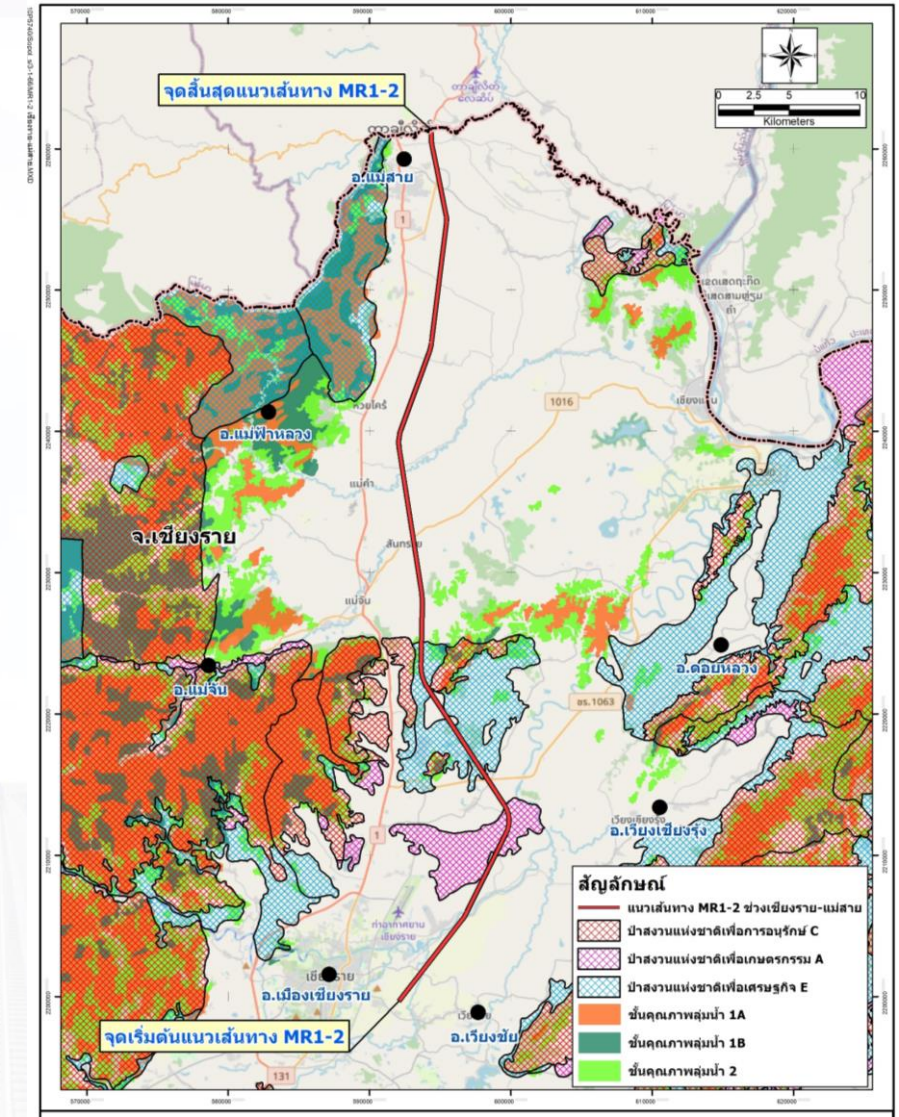
พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน และโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดชันสูงจนถึงความลาดชันต่ำ
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) จำนวนแม่น้ำ ที่ตัดผ่าน 2 แห่ง 2) คลอง ห้วย ที่ตัดผ่าน 105 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 เมตร	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 12 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 4 แห่ง 2) ศาสนสถาน 12 แห่ง 3) สถานพยาบาล 1 แห่ง
5. พื้นที่อนุรักษ์	1) ป่าสงวนแห่งชาติ 1 แห่ง ระยะทาง 15.56 กิโลเมตร 2) พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ระยะทาง 0.79 กิโลเมตร
6. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 4 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 12 จุด
7. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 12 ชุมชน
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 3,676.86 ไร่ 2) พื้นที่ไม่ใช้ประโยชน์ 92.39 ไร่ 3) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 111.04 ไร่
9. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 12 แห่ง 2) แหล่งโบราณสถาน ในรัศมี 1 กิโลเมตร 3 แห่ง

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-3 เชียงใหม่-เชียงราย



พื้นที่อนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ 2 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติดอยหลวง และอุทยานแห่งชาติศรีลานนา ระยะทาง 37.66 กิโลเมตร
- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 7 แห่ง ระยะทาง 110.01 กิโลเมตร
- ตัดผ่านพื้นที่เตรียมประกาศอุทยานแห่งชาติ 1 แห่ง คือ ดอยเวียงฟ้า ระยะทาง 2.53 กิโลเมตร
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2



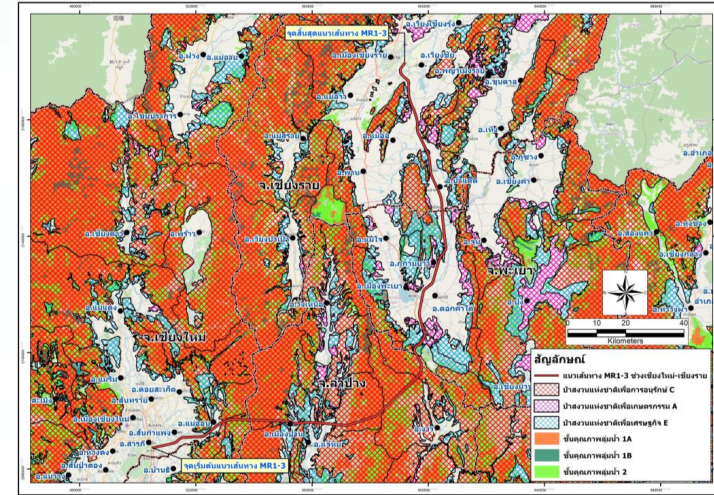
พื้นที่อ่อนไหว และชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 8 แห่ง ศาสนสถาน 22 แห่ง และสถานพยาบาล 4 แห่ง
- ชุมชน 40 ชุมชน
- ตัดผ่านแหล่งน้ำ 224 จุด

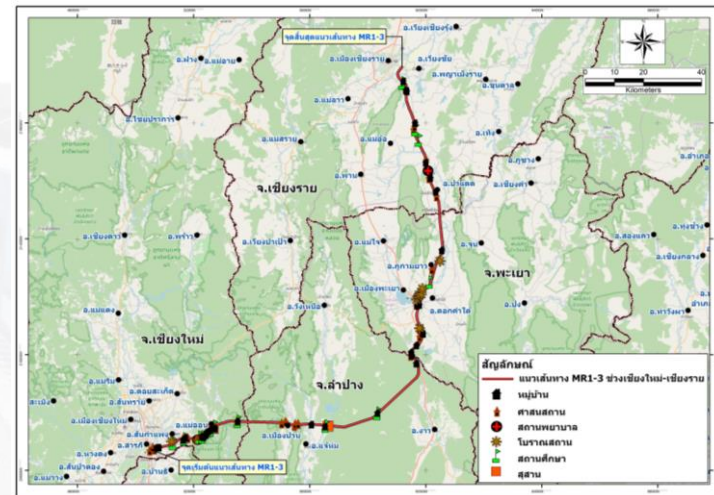


โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 2 แห่ง คือ วัดบวค้าง (วิหารแฝด) และวัดพระธาตุจอมแจ้ง



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



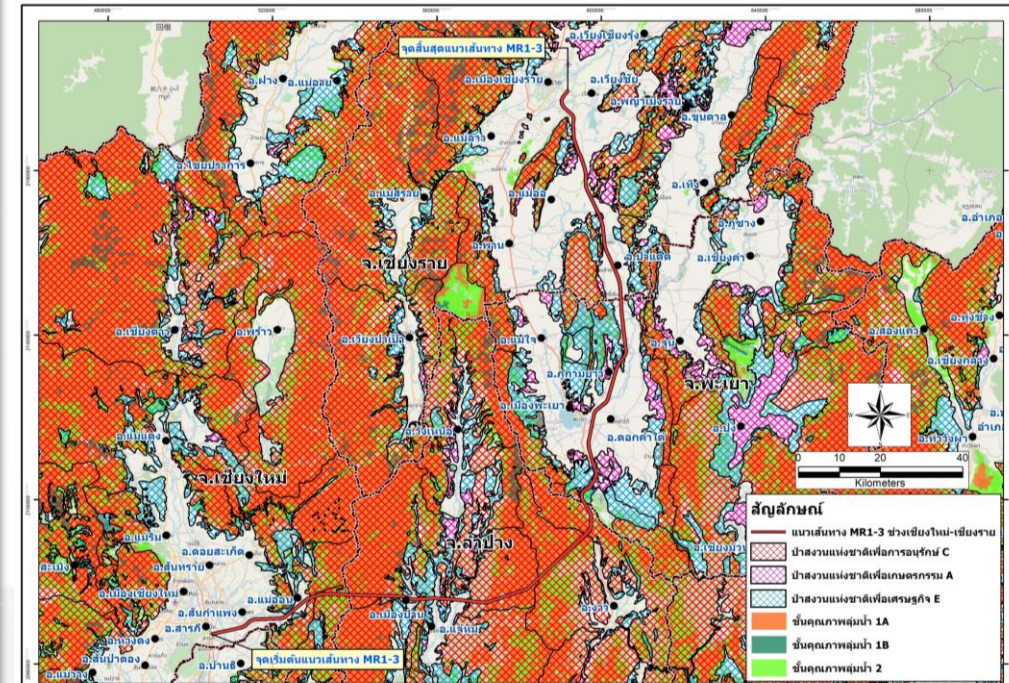
พื้นที่อ่อนไหว ชุมชนและโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดชันสูงจนถึงความลาดเอียงน้อย
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) จำนวนแหล่งน้ำ 224 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 เมตร	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 40 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 8 แห่ง 2) ศาสนสถาน 22 แห่ง 3) สถานพยาบาล 4 แห่ง
5. พื้นที่อนุรักษ์	1) อุทยานแห่งชาติ 2 แห่ง ระยะทาง 37.66 กิโลเมตร 2) เตรียมประกาศอุทยานแห่งชาติ 1 แห่ง ระยะทาง 2.53 กิโลเมตร 3) ป่าสงวนแห่งชาติ 7 แห่ง ระยะทาง 110.01 กิโลเมตร
6. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 6 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 84 จุด
7. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 40 ชุมชน
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 5,869.01 ไร่ 2) พื้นที่ที่ไม่ใช้ประโยชน์ 345.40 ไร่ 3) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 528.10 ไร่
9. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 22 แห่ง 2) แหล่งโบราณสถาน ในรัศมี 1 กิโลเมตร 2 แห่ง

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-4 พิชญโลก-เชียงใหม่



พื้นที่อนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 1 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติเวียงโกศัย รวมระยะทาง 4.55 กม.
- ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดอยผาเมือง เป็นระยะทาง 2.36 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 ระยะทาง 6.13 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1B ระยะทาง 0.5 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ระยะทาง 17.30 กม.



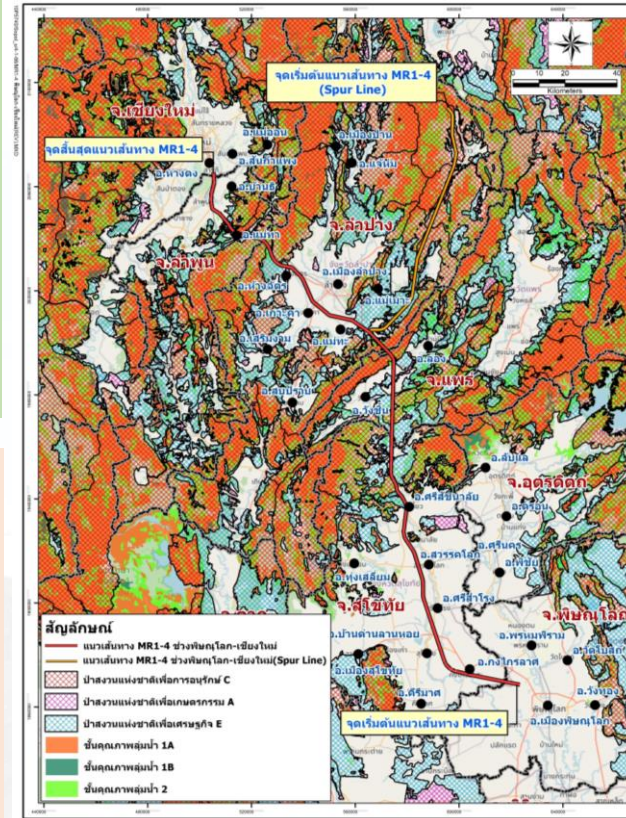
พื้นที่อ่อนไหว และชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 25 แห่ง ศาสนสถาน 27 แห่ง และสถานพยาบาล 6 แห่ง
 - ชุมชน 47 ชุมชน
 - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 200 จุด

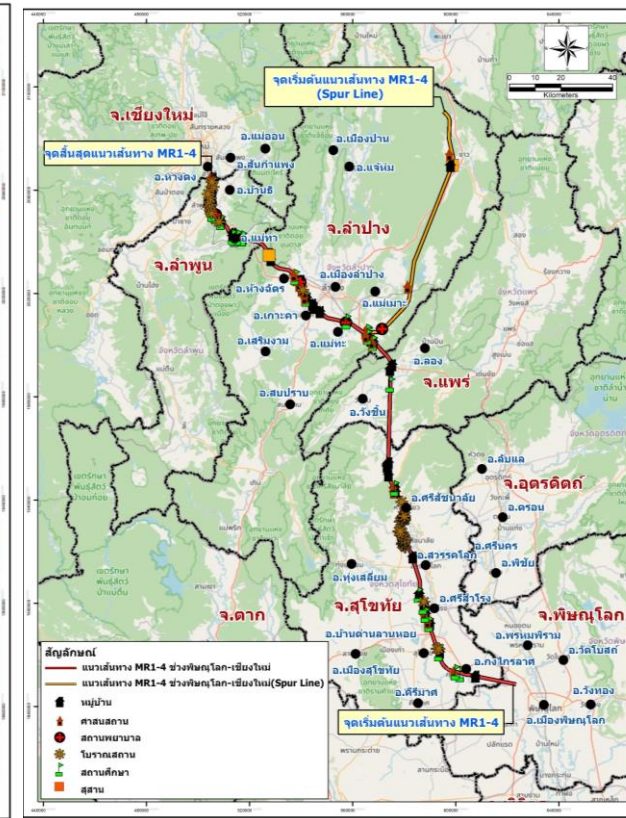


โบราณสถาน

ในระยะ 1 กม. จากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 52 แห่ง



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



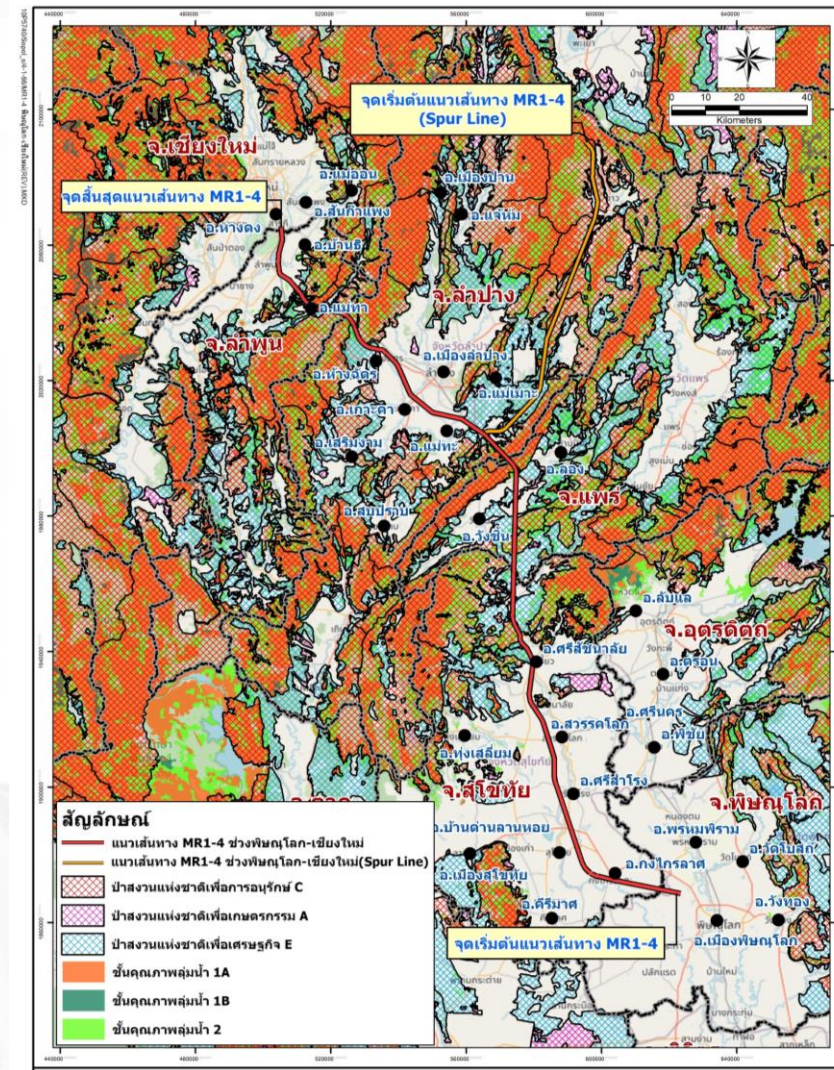
พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน และโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดชันสูงจนถึงความลาดเอียงน้อย
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) จำนวนแหล่งน้ำ 200 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 เมตร	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 47 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 25 แห่ง 2) ศาสนสถาน 27 แห่ง 3) สถานพยาบาล 6 แห่ง
5. พื้นที่อนุรักษ์	1) อุทยานแห่งชาติ 1 แห่ง ระยะทาง 4.55 กิโลเมตร 2) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง ระยะทาง 2.36 กิโลเมตร
6. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 17 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 28 จุด
7. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 47 ชุมชน
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 6,846.21 ไร่ 2) พื้นที่ไม่ใช่ประโยชน์ 3,909.81 ไร่ 3) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1,476.50 ไร่
9. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 27 แห่ง 2) แหล่งโบราณสถาน ในรัศมี 1 กิโลเมตร 52 แห่ง

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงพิกังโลก-เชียงใหม่ (MR1-4)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-5 ลำปาง-พะเยา



พื้นที่อนุรักษ์
สิ่งแวดล้อม

- ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ และเขต
รักษาพันธุ์สัตว์ป่า
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 ระยะทาง 6.92 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ระยะทาง 7.51 กม.



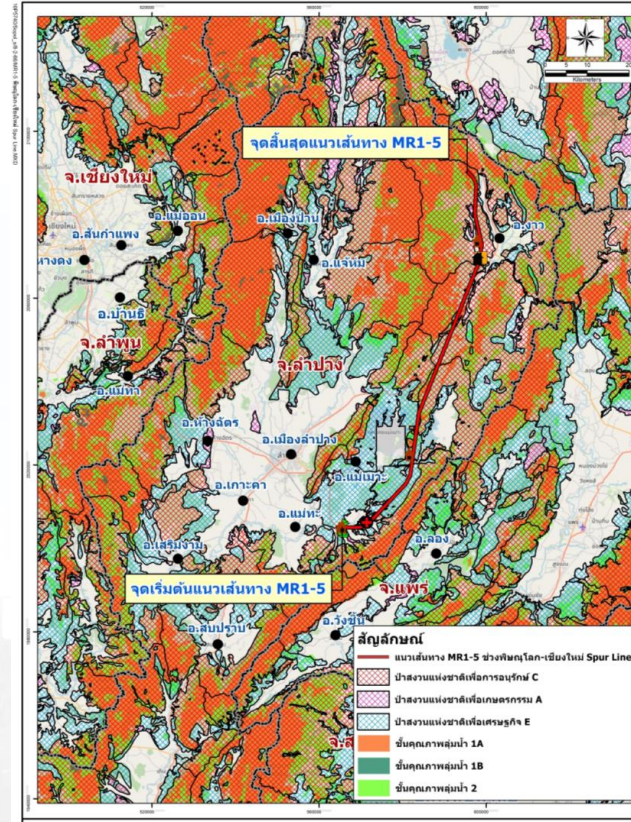
พื้นที่อ่อนไหว
และชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ
500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 2 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง และ
สถานพยาบาล 1 แห่ง
 - ชุมชน 1 ชุมชน
 - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 98 จุด

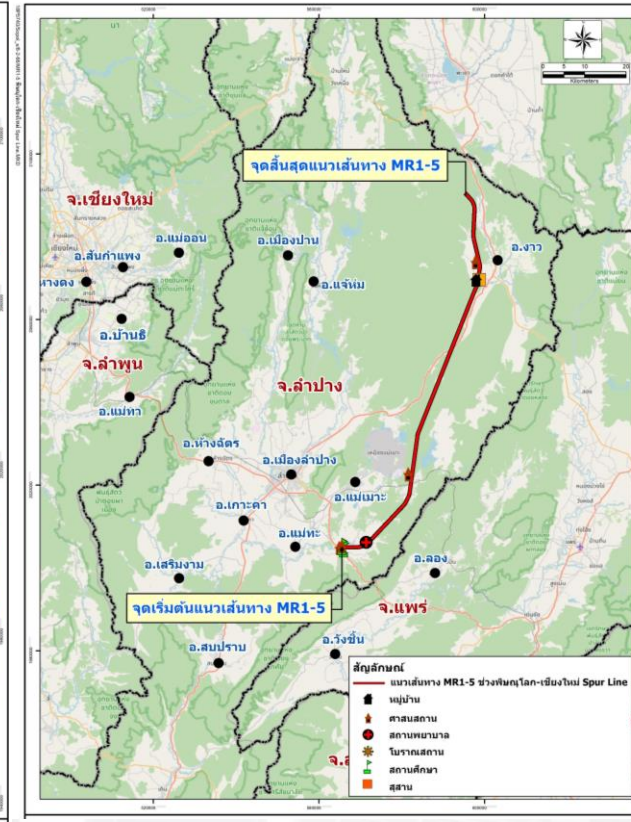


โบราณสถาน

ในระยะ 1 กม. จากสองฝั่งแนวเส้นทาง
ไม่พบโบราณสถาน



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



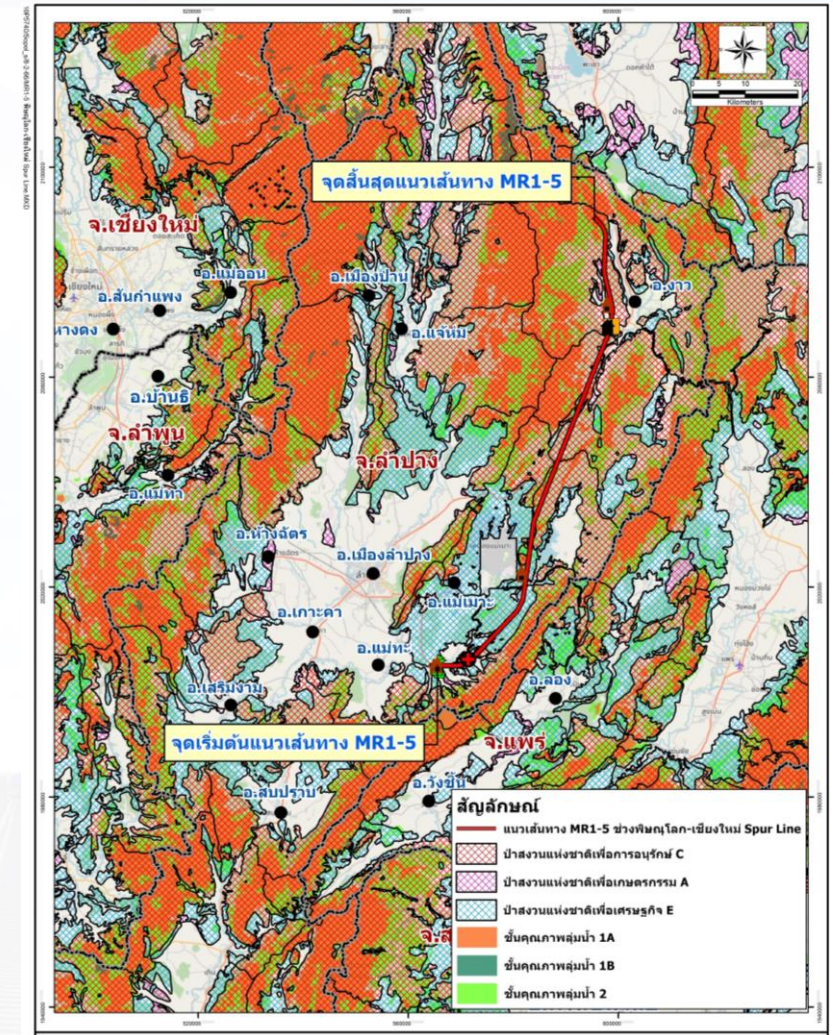
พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน และโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดชันสูงจนถึงความลาดเอียงน้อย
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) จำนวนแหล่งน้ำ 98 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 เมตร	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร จำนวน 1 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 2 แห่ง 2) ศาสนสถาน 4 แห่ง 3) สถานพยาบาล 1 แห่ง
5. พื้นที่อนุรักษ์	1) ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ 2) ไม่ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า
6. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 3 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 7 จุด
7. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร จำนวน 1 ชุมชน
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 886.38 ไร่ 2) พื้นที่ไม่ใช่ประโยชน์ 88.58 ไร่ 3) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 5.53 ไร่
9. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 4 แห่ง 2) ไม่พบแหล่งโบราณสถาน ในรัศมี 1 กิโลเมตร

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-1, MR1-2, MR1-3, MR1-4 และ MR1-5



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านป่าเพื่อการอนุรักษ์ที่มีต้นไม้อุดมสมบูรณ์ จึงอาจมีความจำเป็นต้องตัดต้นไม้และรื้อย้ายต้นไม้บางส่วนที่อยู่ในแนวก่อสร้าง
 - รบกวนสิ่งมีชีวิตที่อาศัยจากกิจกรรมการก่อสร้าง และปริมาณการจราจรเมื่อเปิดบริการ
-
- กิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อชุมชน และการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือน
 - การโยกย้ายถิ่นฐานจากการเวนคืนพื้นที่บางส่วน
 - การแบ่งแยกชุมชนเดิม การเดินทางติดต่อกันระหว่างคนในชุมชนลำบากขึ้น



มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

- ประสานงานกับกรมป่าไม้ กรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดมาตรการในการดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่อยู่ใกล้พื้นที่ป่าอนุรักษ์
 - ป้องกันการรบกวนสัตว์ป่าโดยการกำหนดให้ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงน้อยที่สุด
 - ออกแบบให้มีอุโมงค์สัตว์ลอดหรือทางข้ามสัตว์ป่าบริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าเพื่อการอนุรักษ์
-
- ประสานงานกับหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อประชาสัมพันธ์ แผนการก่อสร้าง จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน
 - กำหนดให้ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด
 - ในกรณีที่ต้องมีการเวนคืน ต้องให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจ รวมทั้งจ่ายค่าทดแทนอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว
 - กำหนดให้มีการออกแบบทางลอด ทางข้าม และทางคูกึ่งนาระหว่างชุมชน 2 ฝั่ง

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-1, MR1-2, MR1-3, MR1-4 และ MR1-5



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของโบราณสถานจากความสั่นสะเทือน การฟุ้งฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียงดัง รบกวนที่มีประชาชนที่มาเยี่ยมชม
- กิจกรรมในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง เช่น การรับพื้นที่ การถางพืช งานดิน งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง งานขุดเจาะ อาจทำให้มีการชะล้างตะกอนลงสู่ลำน้ำ ทำให้น้ำขุ่น อีกทั้งอาจได้รับการปนเปื้อนน้ำมันจากการลาดยาง หรือสิ่งปนเปื้อนอื่นๆ ซึ่งทำให้คุณภาพน้ำลดลงได้



มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

- ประสานสำนักศิลปากรที่อยู่ในพื้นที่เพื่อกำหนดมาตรการในการดำเนินการก่อสร้าง ในบริเวณที่อยู่ใกล้พื้นที่โบราณสถาน
- หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน โดยเลือกใช้เครื่องจักรและวิธีการก่อสร้าง ที่ทำให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เสียง และคุณภาพอากาศ น้อยที่สุด
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง ในบริเวณที่อยู่ใกล้กับโบราณสถาน
- จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนปนเปื้อนจากพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ
- ที่ตั้งสำนักงาน ที่พักคนงานชั่วคราว โรงเก็บเครื่องจักร อุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 150 เมตร และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างเพียงพอ



กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง

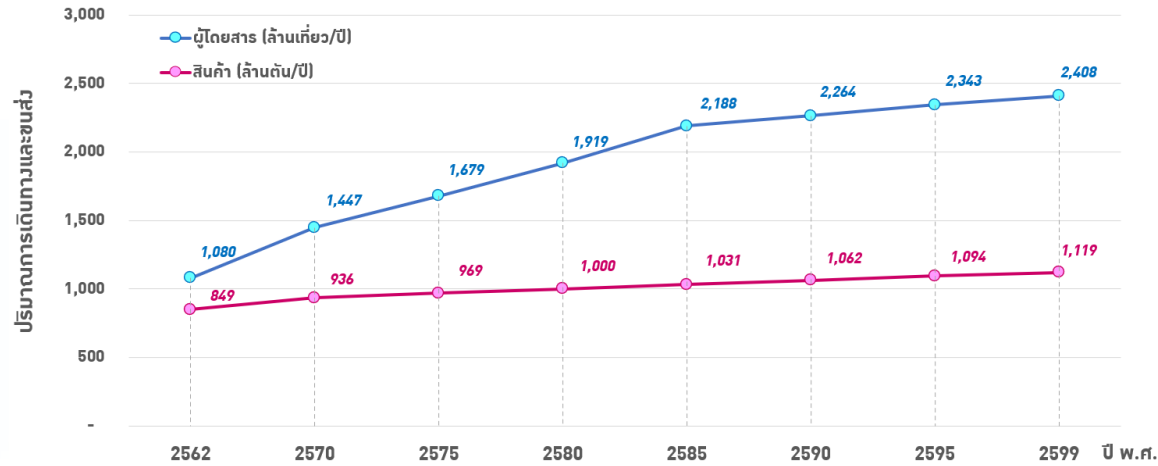
เสนอโดย



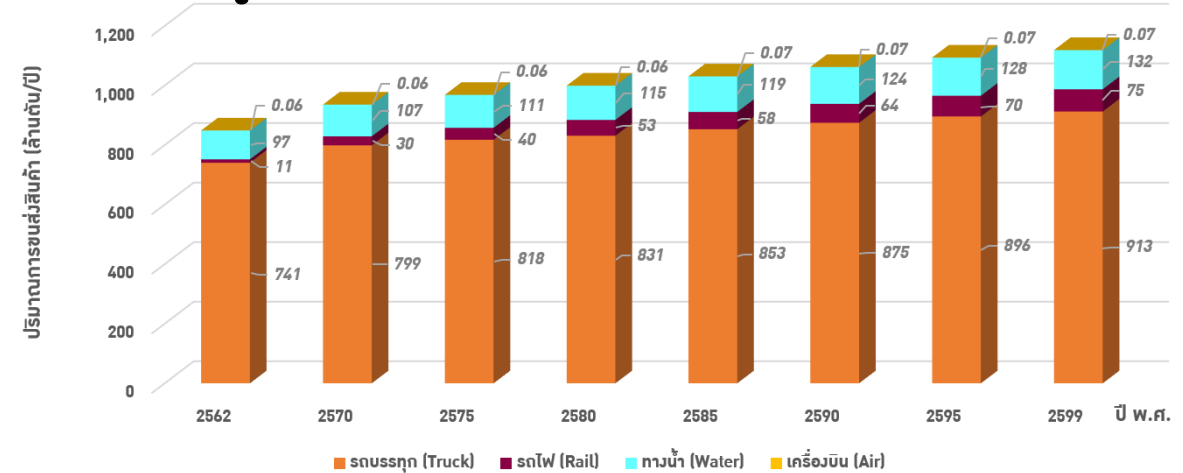
ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรและขนส่งในอนาคต

กรมทางหลวง

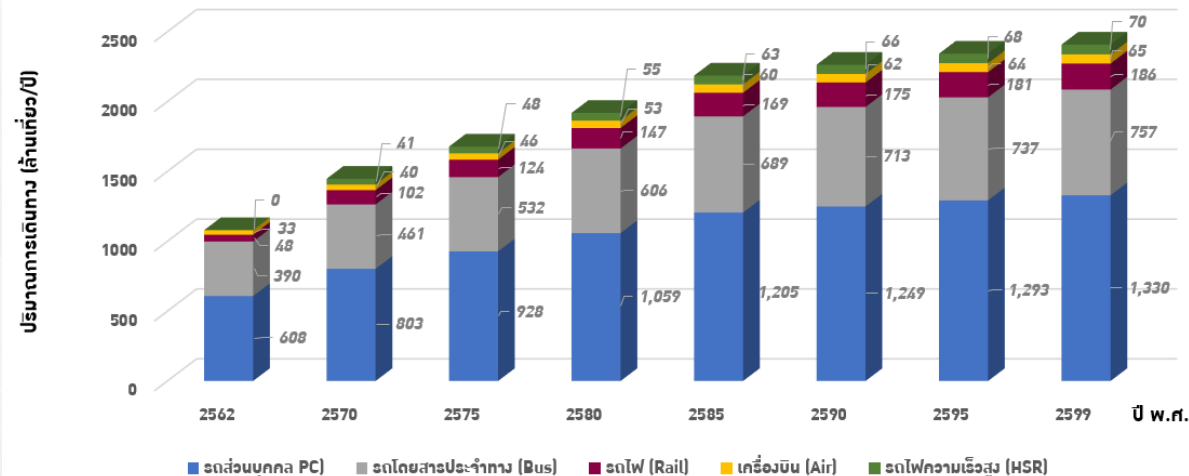
1 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทั่วประเทศ



2 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของคนจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง



3 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง



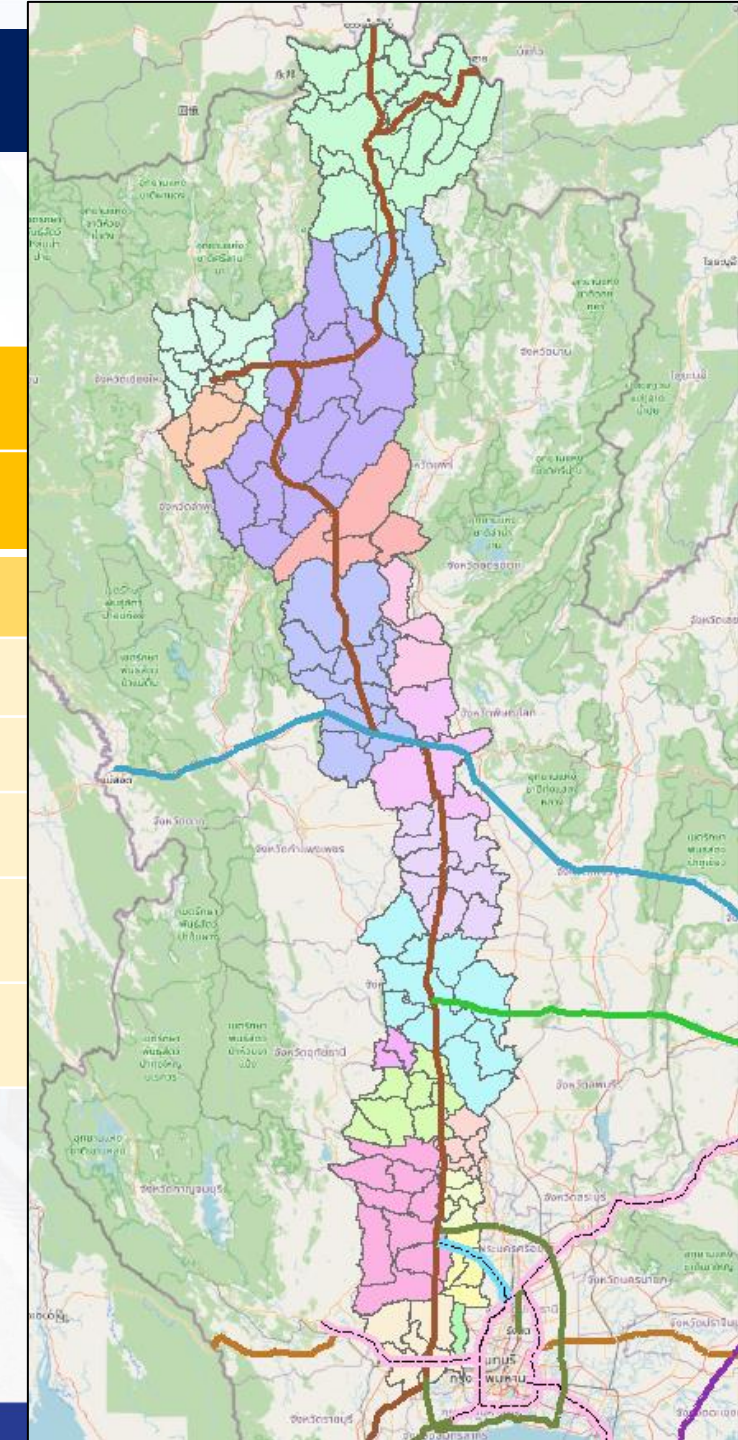
เสนอโดย



แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเฉพาะพื้นที่

กรมทางหลวง

เส้นทาง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)						
			2570	2575	2580	2585	2590	2595	2599
MR1	เชียงราย-นราธิวาส								
	เชียงราย-เชียงใหม่	81	3,900	4,800	5,600	6,500	7,700	9,000	10,100
	เชียงราย-แม่สาย	67	7,300	8,800	9,700	10,600	11,800	13,300	14,900
	เชียงใหม่-เชียงราย	217	12,400	13,700	14,800	16,400	18,600	21,500	23,900
	พิษณุโลก-เชียงใหม่	304	25,600	30,700	36,100	41,900	48,600	56,900	63,200
	ลำปาง-พะเยา	57	5,700	6,300	6,900	7,600	8,800	10,400	11,500



เสนอโดย





กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP



การศึกษาด้านการวิเคราะห์โครงการ ทางเศรษฐกิจ

เสนอโดย



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-เชียงใหม่

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	6,810
ค่าลงทุนก่อสร้าง	46,614
รวม	53,423

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	25,240
การลดเวลาในการเดินทาง	63,997
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	1,236

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	3.44%
NPV (ล้านบาท)	-29,389 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.27 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	มากกว่า 30 ปี

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการยังไม่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการภายในช่วงเวลาวิเคราะห์โครงการถึงปี 2599
 → ยังไม่บรรลุไว้ในแผนการลงทุนระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566-2585)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-แม่สาย

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	5,881
ค่าลงทุนก่อสร้าง	52,865
รวม	58,746

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	13,582
การลดเวลาในการเดินทาง	57,264
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	1,251

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	2.08%
NPV (ล้านบาท)	-34,727 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.21 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	มากกว่า 30 ปี

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการยังไม่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการภายในช่วงเวลาวิเคราะห์โครงการถึงปี 2599
 → ยังไม่บรรลุไว้ในแผนการลงทุนระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566-2585)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	18,067
ค่าลงทุนก่อสร้าง	250,020
รวม	268,087

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	13,324
การลดเวลาในการเดินทาง	310,752
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	5,362

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	2.21 %
NPV (ล้านบาท)	-155,526 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.21 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	มากกว่า 30 ปี

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการยังไม่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการภายในช่วงเวลาวิเคราะห์โครงการถึงปี 2599
 → ยังไม่บรรลุไว้ในแผนการลงทุนระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566-2585)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	17,839
ค่าลงทุนก่อสร้าง	166,116
รวม	183,955

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	364,343
การลดเวลาในการเดินทาง	445,337
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	19,127

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	9.60%
NPV (ล้านบาท)	-34,128 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.75 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2579

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการจะมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2579 เป็นต้นไป

→ เสนอพัฒนาโครงการในแผนระยะยาว (10-20 ปี)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชียงราย-นราธิวาส ช่วงลำปาง-พะเยา

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	9,334
ค่าลงทุนก่อสร้าง	40,597
รวม	49,930

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	20,064
การลดเวลาในการเดินทาง	40,542
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	1,401

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	2.19%
NPV (ล้านบาท)	-30,157 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.21 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	มากกว่า 30 ปี

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการยังไม่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการภายในช่วงเวลาวิเคราะห์โครงการถึงปี 2599
 → ยังไม่บรรลุไว้ในแผนการลงทุนระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566-2585)



กรมทางหลวง

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

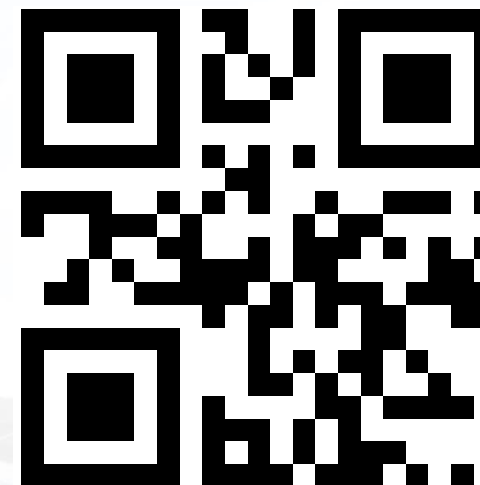
จบการนำเสนอ



QR Code แบบสำรวจโครงการ



QR Chat



QR Code Website โครงการ

เสนอโดย

