



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

(MR-MAP)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนา
โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

เสนอโดย



เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา



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

ณ ห้อง The Sun ชั้น 2

โรงแรม 42 ซี เดอชด โฮเทล

จังหวัดนครสวรรค์

หัวข้อในการประชุมรับฟังความคิดเห็น

กรมทางหลวง

- 1 เหตุผลและความจำเป็น
- 2 การปรับปรุงร่างแผนแม่บท MR-MAP
- 3 ผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) สำหรับ “พื้นที่ภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน”
 - MR1-6 นครสวรรค์-พิษณุโลก
 - MR1-7 สุพรรณบุรี-นครสวรรค์
 - MR5-1 นครสวรรค์-นครราชสีมา

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

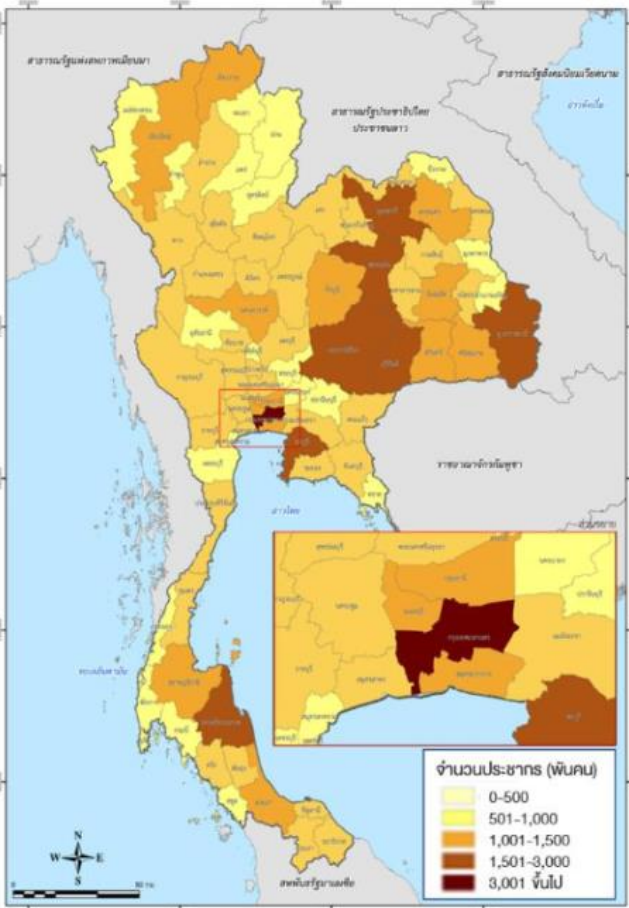
ข้อพิจารณาในการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรมทางหลวง

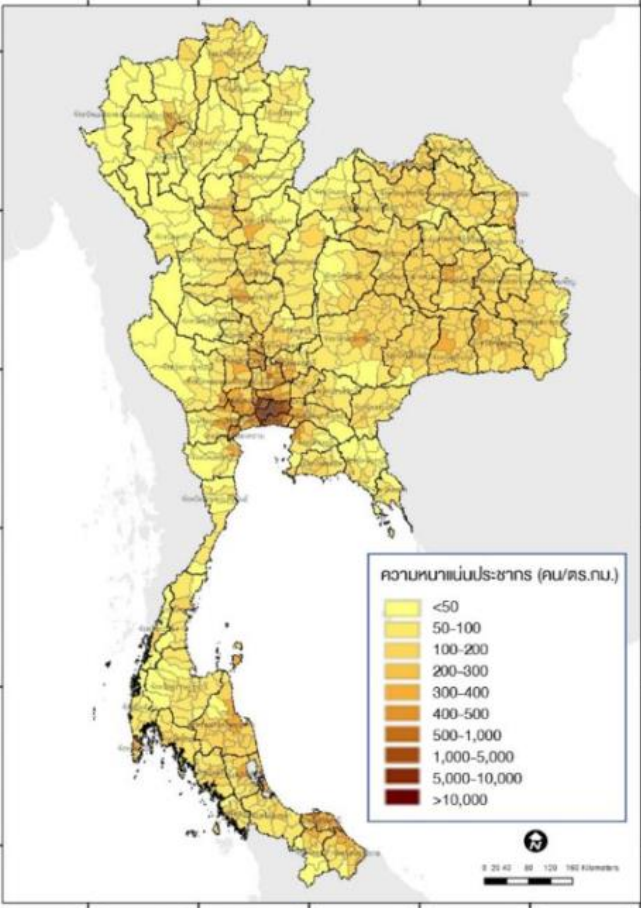
- 1 รูปแบบโครงข่าย
- 2 การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก
- 3 ความต้องการในการเดินทาง
- 4 การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของเมือง
- 5 การเชื่อมโยงและความซ้ำซ้อนกับโครงข่ายคมนาคมอื่น ๆ
- 6 ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อการพัฒนาโครงข่าย
- 6 อื่น ๆ เช่น ลำดับชั้นของทางหลวง และ ความต่อเนื่องของทางหลวง

การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก: *เมืองหลัก เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค*

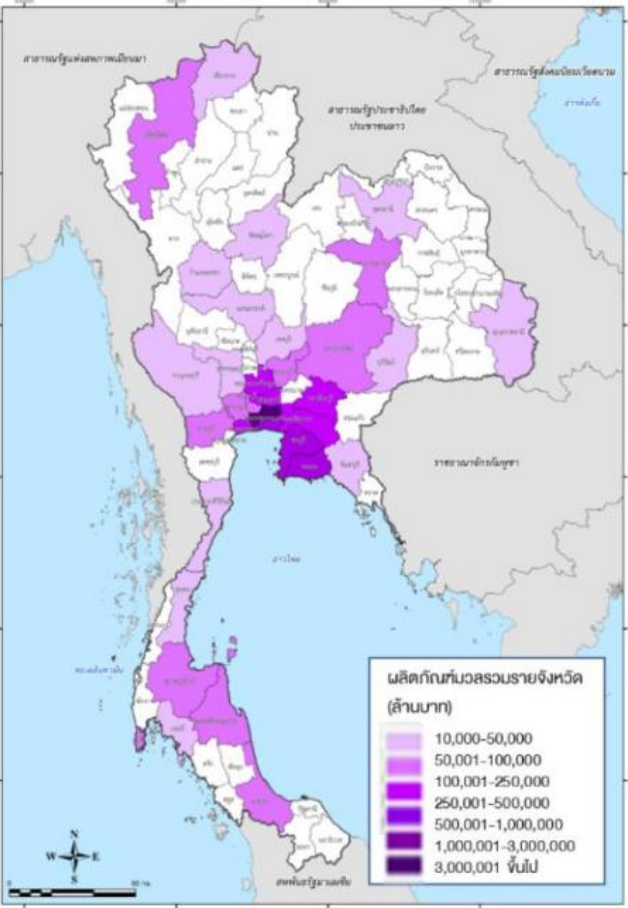
กรมทางหลวง



จำนวนประชากร



ความหนาแน่นประชากร



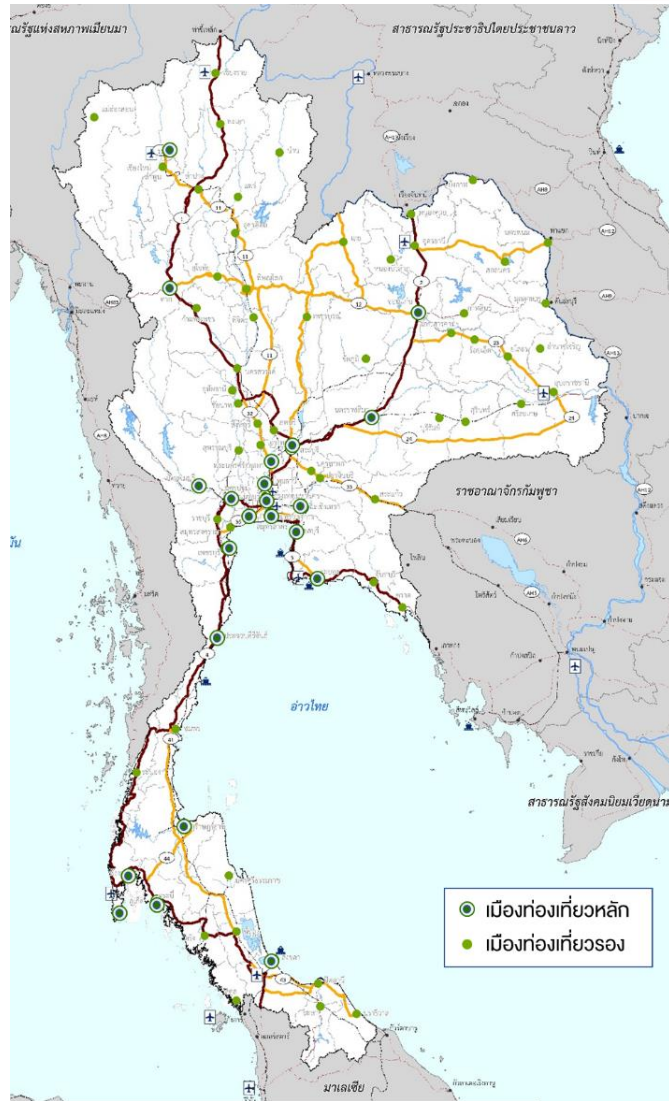
ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด



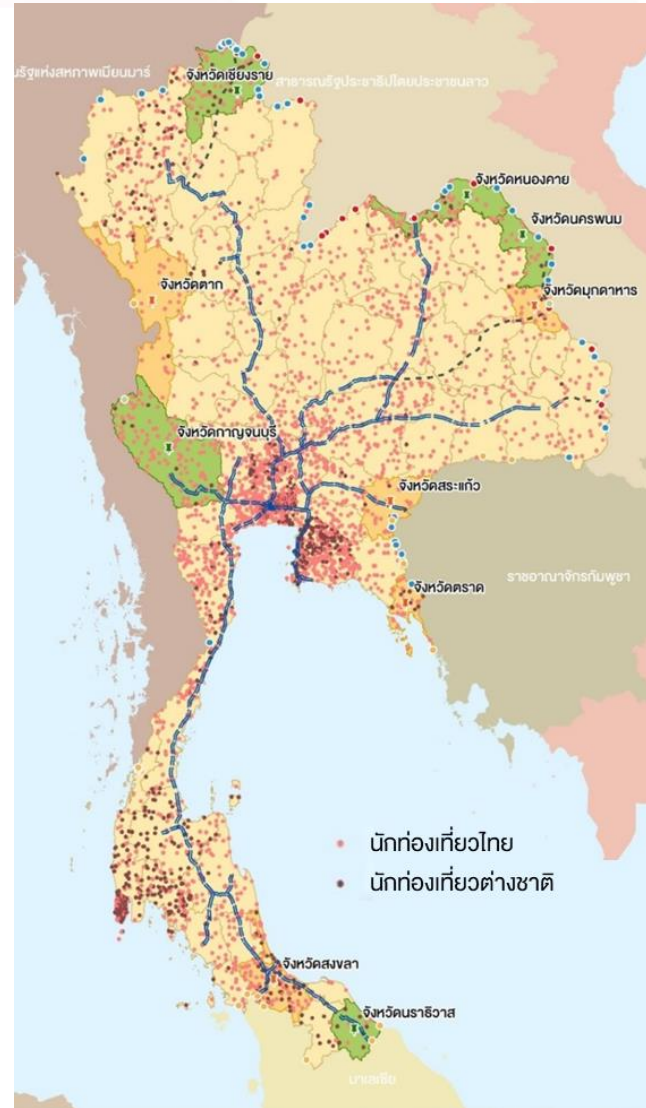
โครงข่ายทางหลวงเอเชีย

การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก: *เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว*

กรมทางหลวง



เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว



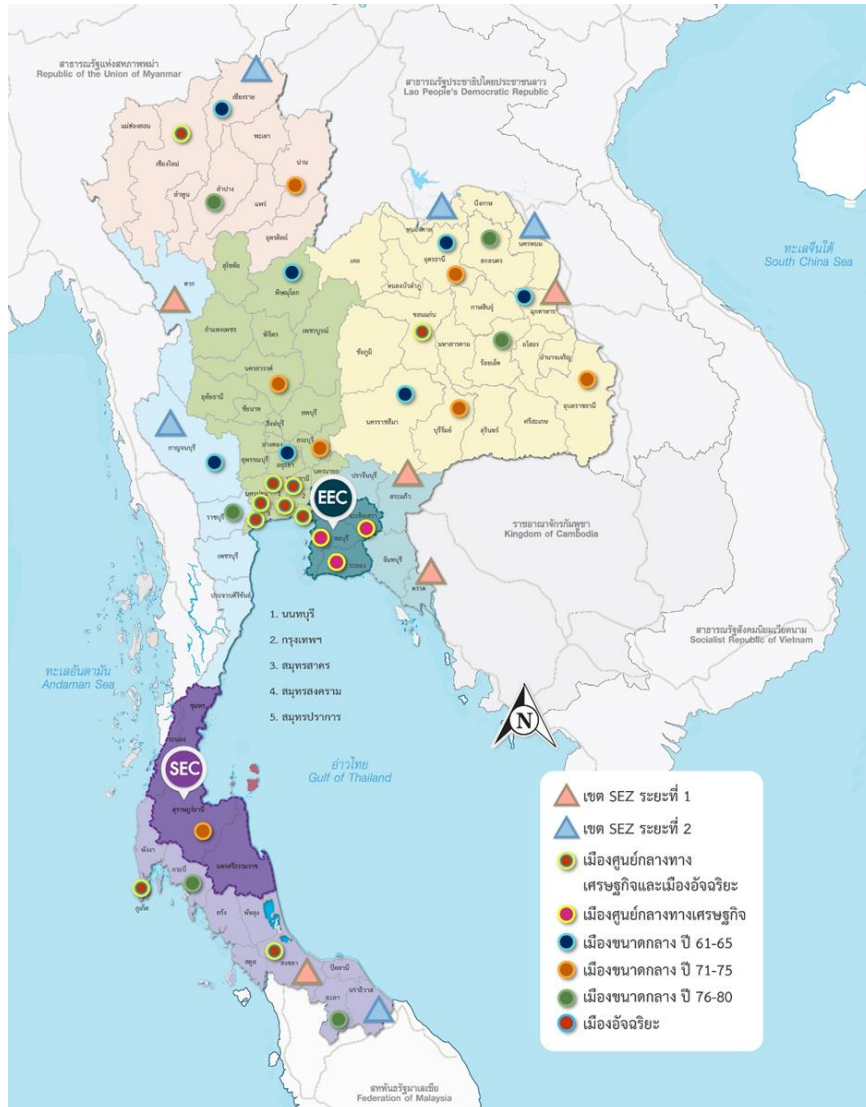
จำนวนนักท่องเที่ยว

เสนอโดย

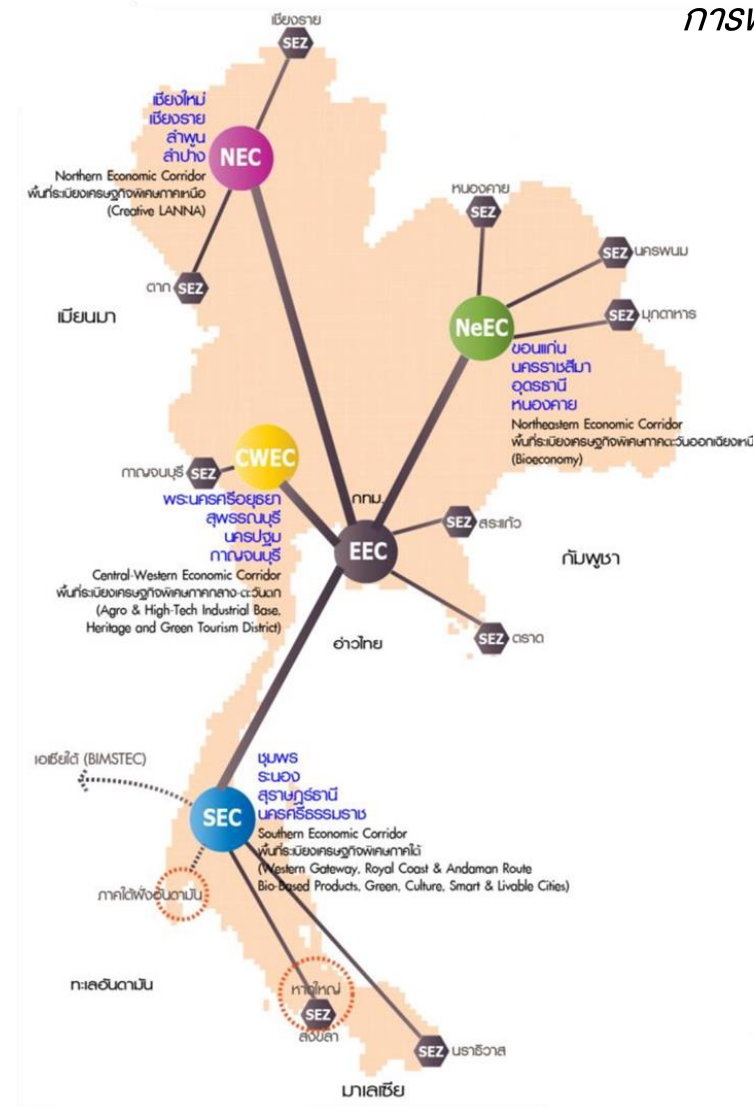


กรมทางหลวง

นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

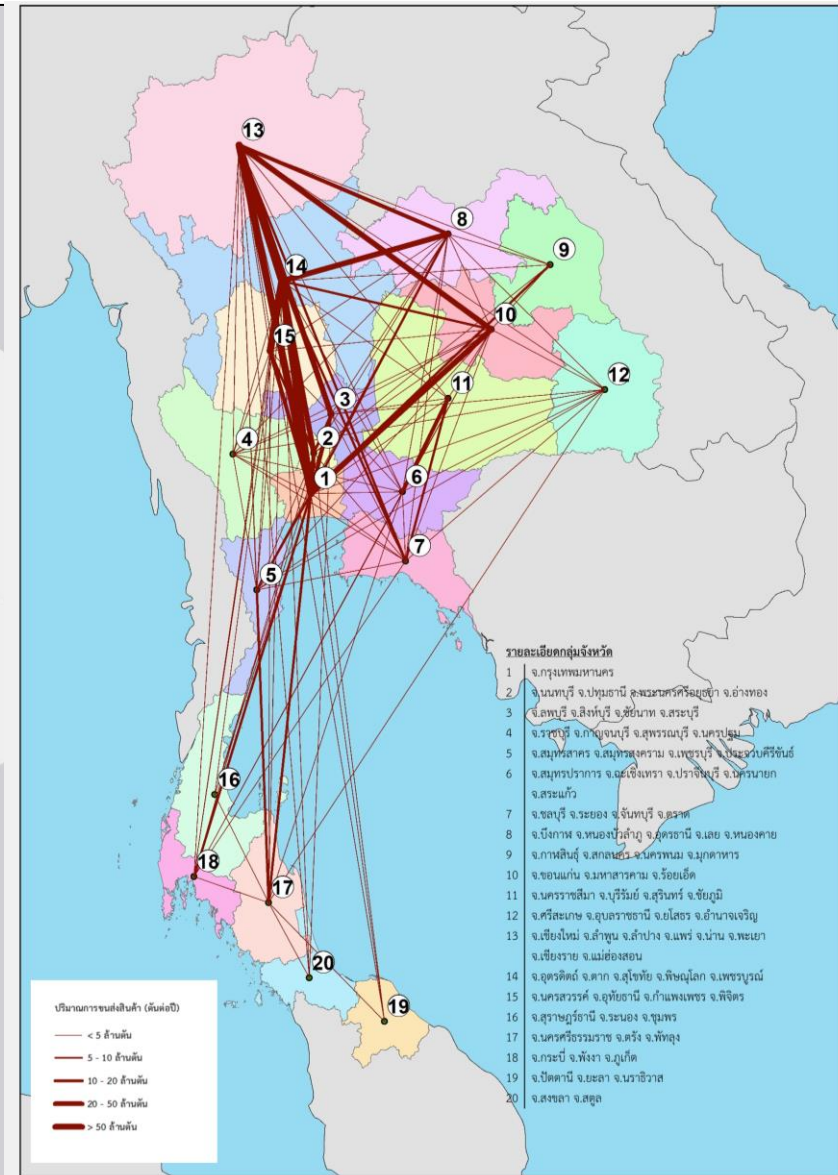
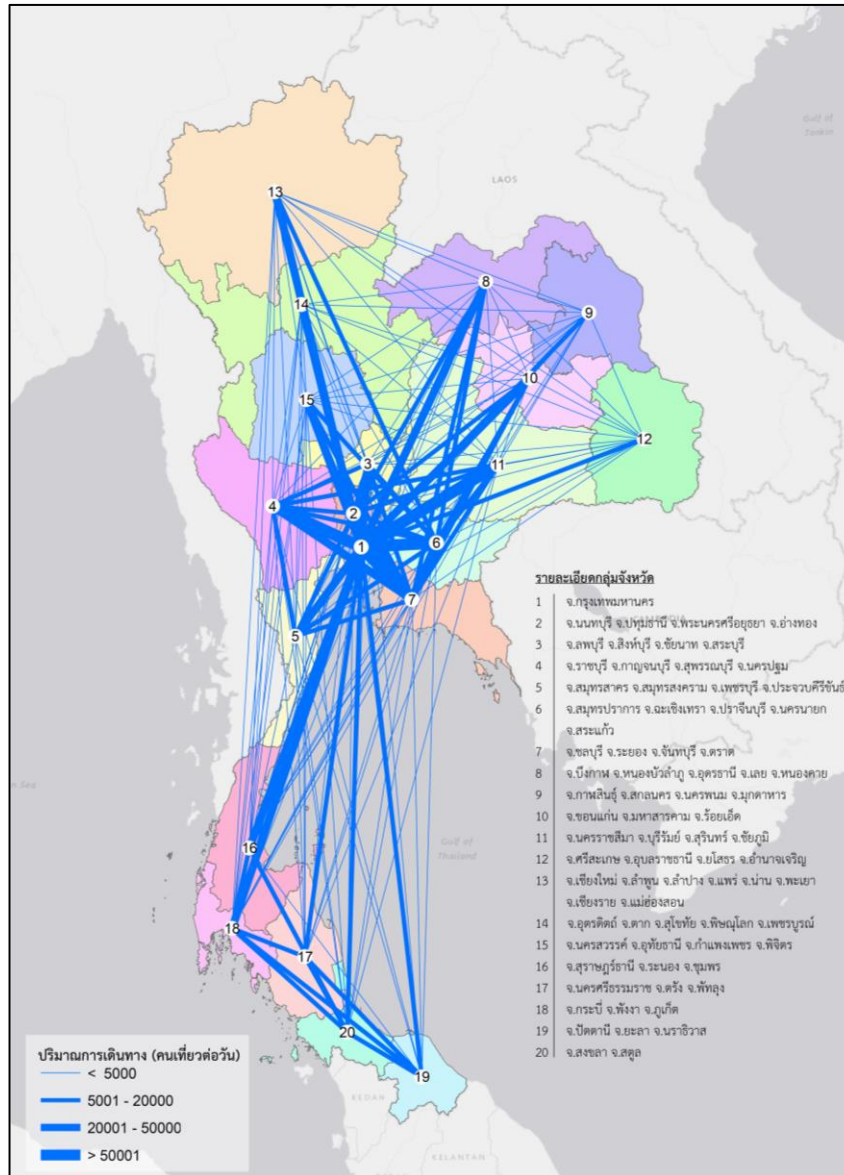


พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค ประกาศเพิ่มเติมโดยคณะกรรมการนโยบาย
การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพผ.)



ความต้องการในการเดินทางและขนส่ง

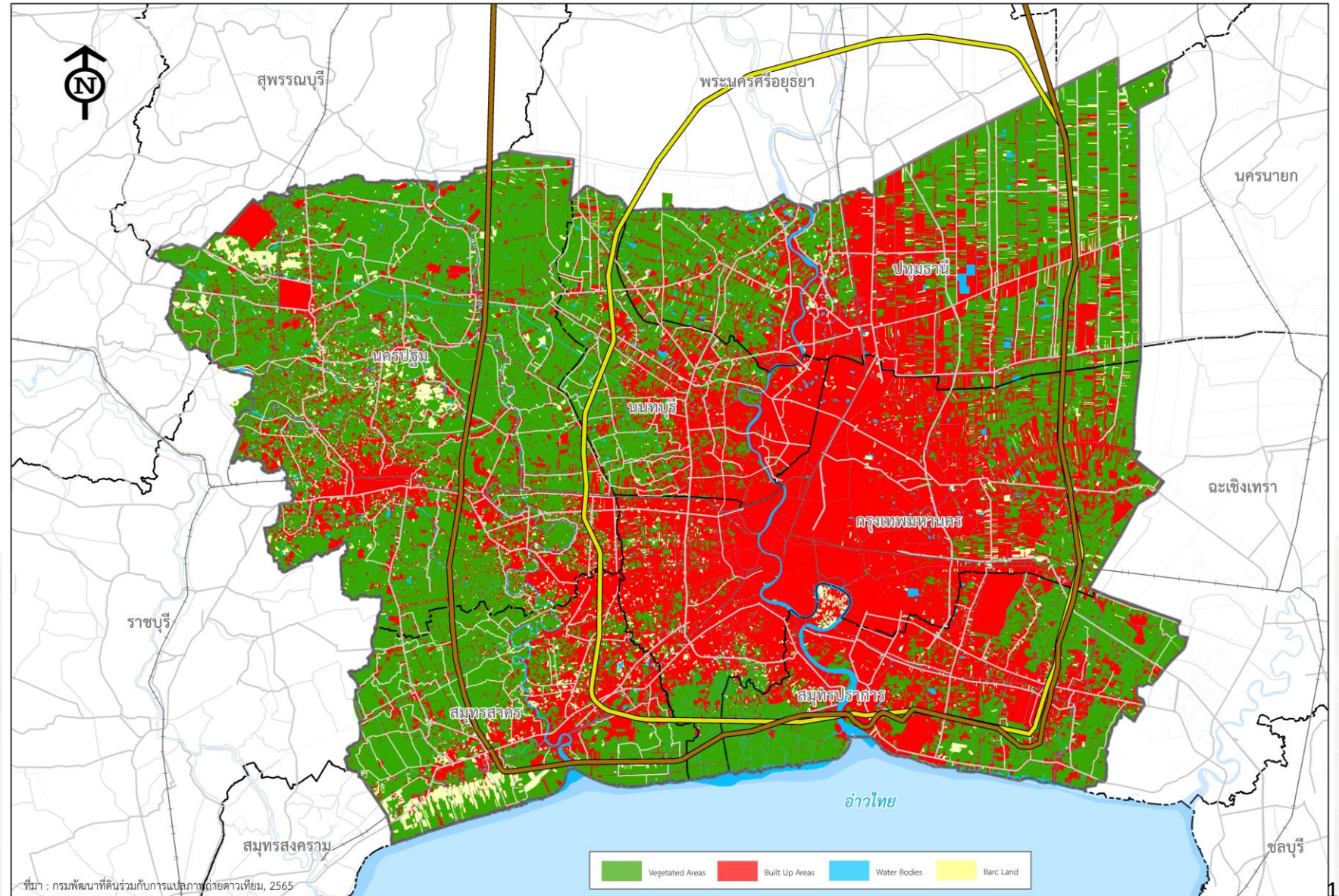
กรมทางหลวง



การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของเมือง

กรมทางหลวง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



เสนอโดย

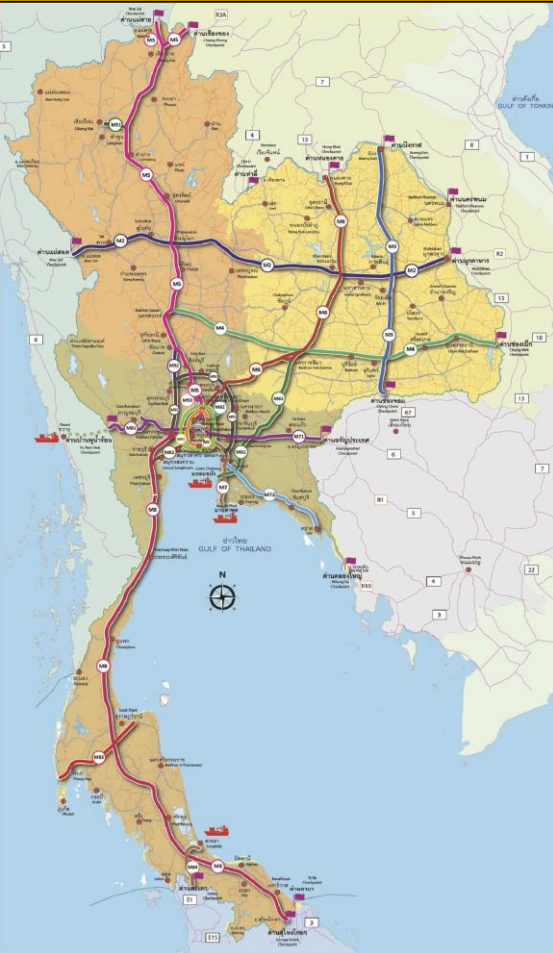


นโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวง

โครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง

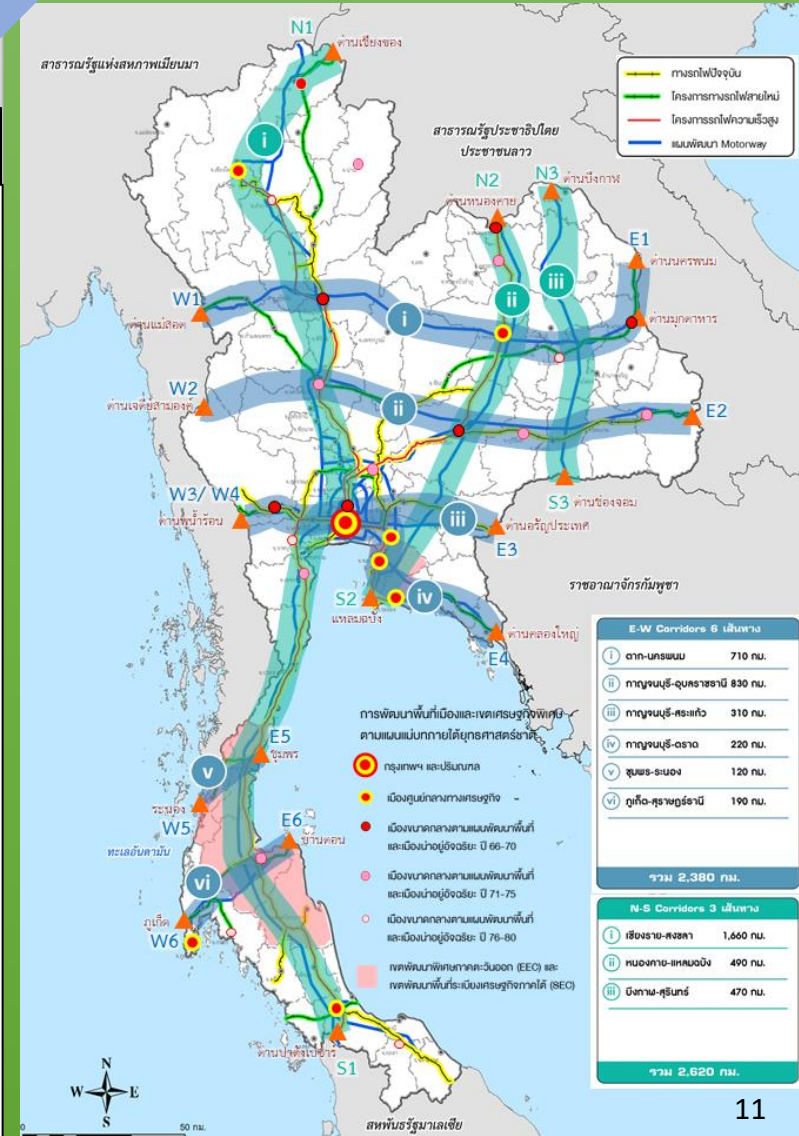
แผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



แผนโครงข่ายทางรถไฟ



แผนโครงข่ายรถไฟฟ้าความเร็วสูง





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

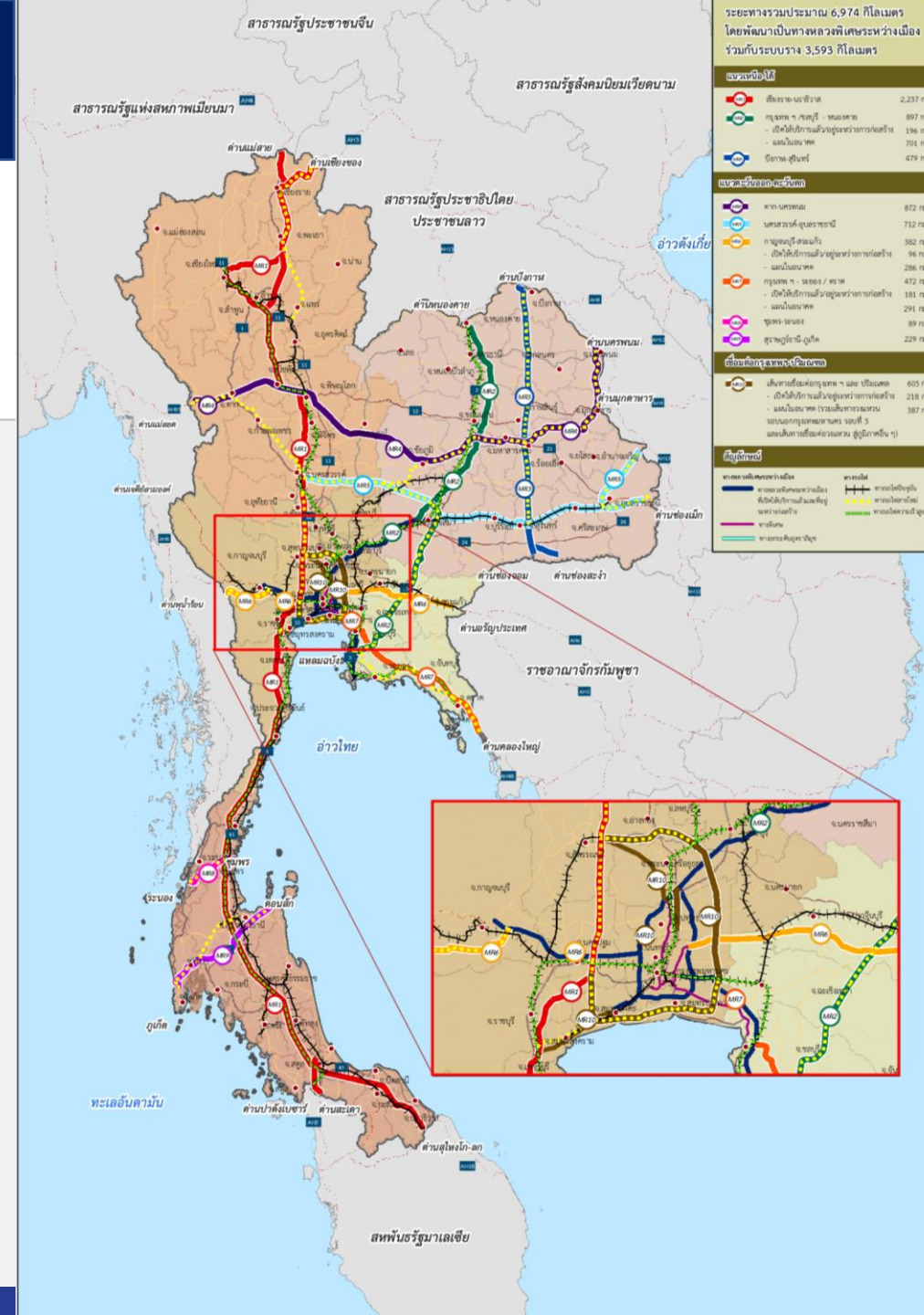
MR1	เชียงใหม่-นราธิวาส	2,237	กม.
MR2	กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 196 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 701 กม.)	897	กม.
MR3	บึงกาฬ-สุรินทร์	479	กม.

❖ 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.
------	---	-----	-----

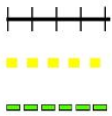


ร่างแผนแม่บท MR-MAP

กรมทางหลวง

- ระยะทางมอเตอร์เวย์รวม 6,974 กม.
(เปิดให้บริการแล้วและอยู่ระหว่างก่อสร้างรวม 691 กม.)
- ระยะทางรถไฟ Meter Gauge รวม 7,429 กม.
(เส้นทางในปัจจุบัน 4,043 กม. และเส้นทางในอนาคต 3,386 กม.)
- ระยะทางรถไฟ Standard Gauge รวม 2,989 กม.
- พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง 3,593 กม.

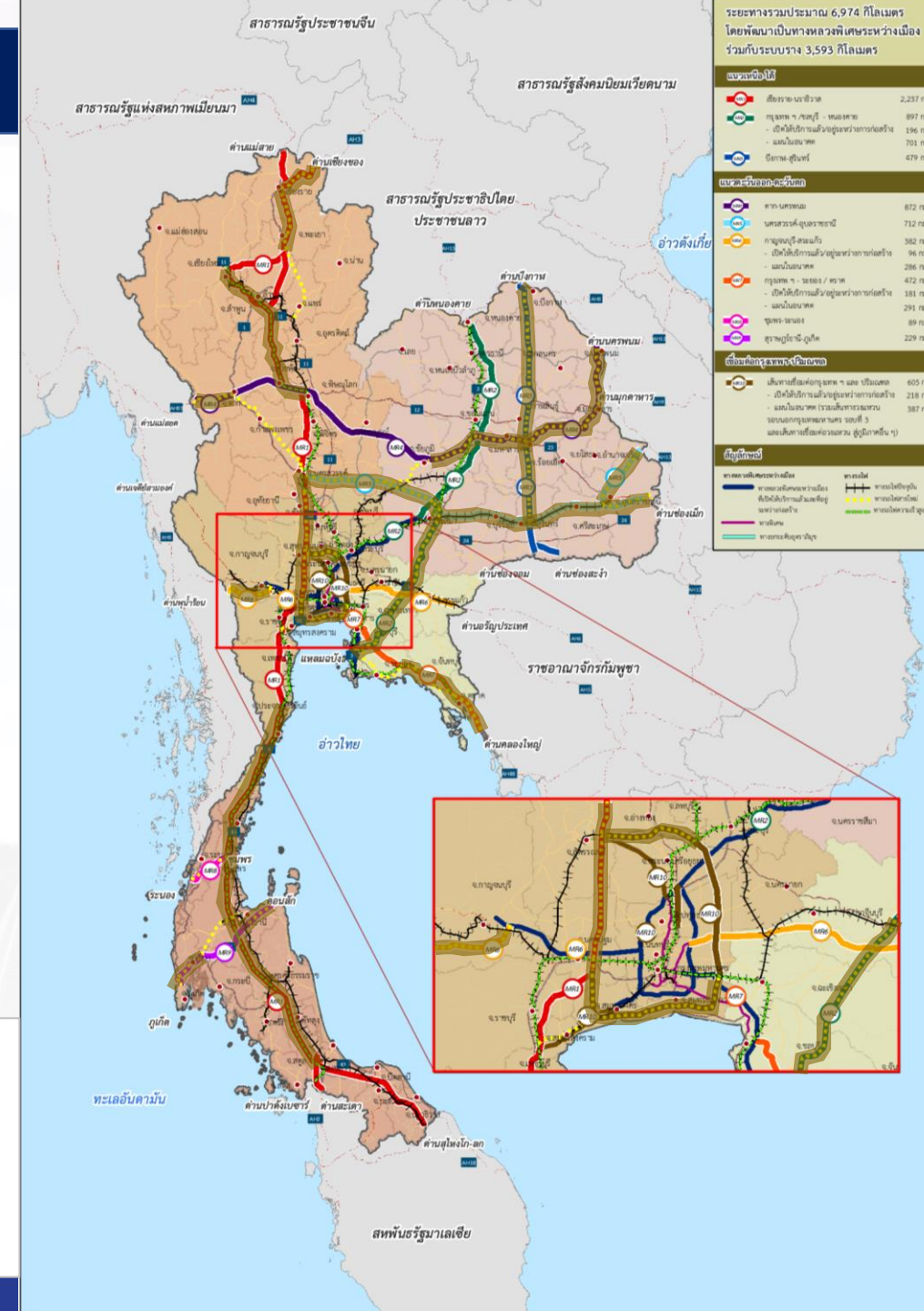
รถไฟ

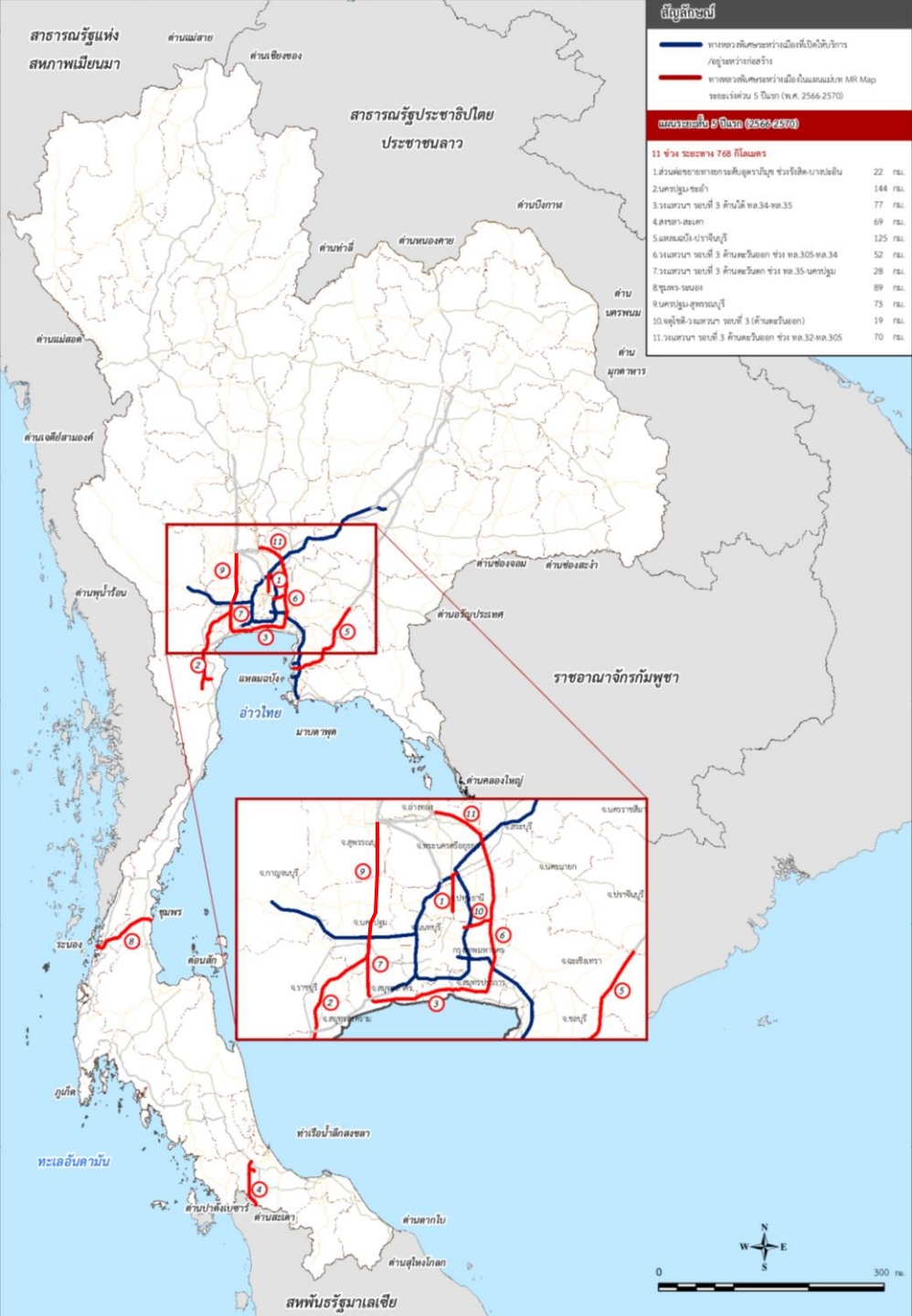

 รถไฟปัจจุบัน
 รถไฟสายใหม่
 รถไฟความเร็วสูง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง


 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/อยู่ระหว่างก่อสร้าง

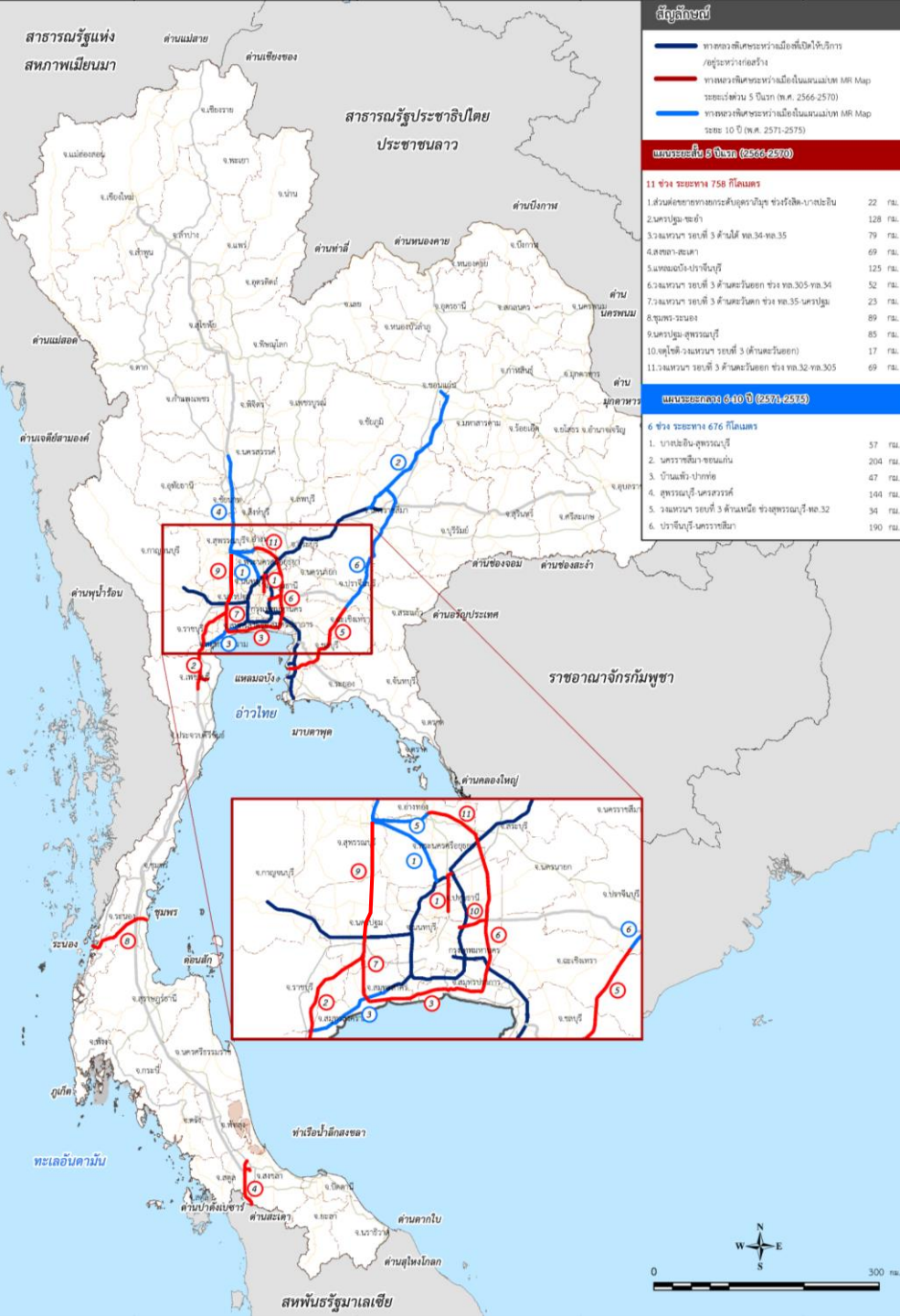
เสนอโดย





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	วงแหวนรอบที่ 3 ด้านใต้ ทล.34-ทล.35	77	2570	2574
4	สงขลา-สะเดา	69	2567	2571
5	แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	125	2569	2573
6	วงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.34	52	2570	2573
7	วงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35-นครปฐม	28	2570	2574
8	ชุมพร-ระนอง	89	2569	2573
9	นครปฐม-สุพรรณบุรี*	73	2570	2574
10	จตุรพักตรพิมาน-วงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	19	2569	2572
11	วงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305	70	2570	2573

หมายเหตุ: * เส้นทางสุพรรณบุรี-นครปฐม เป็นส่วนหนึ่งของแนวเส้นทาง MR1

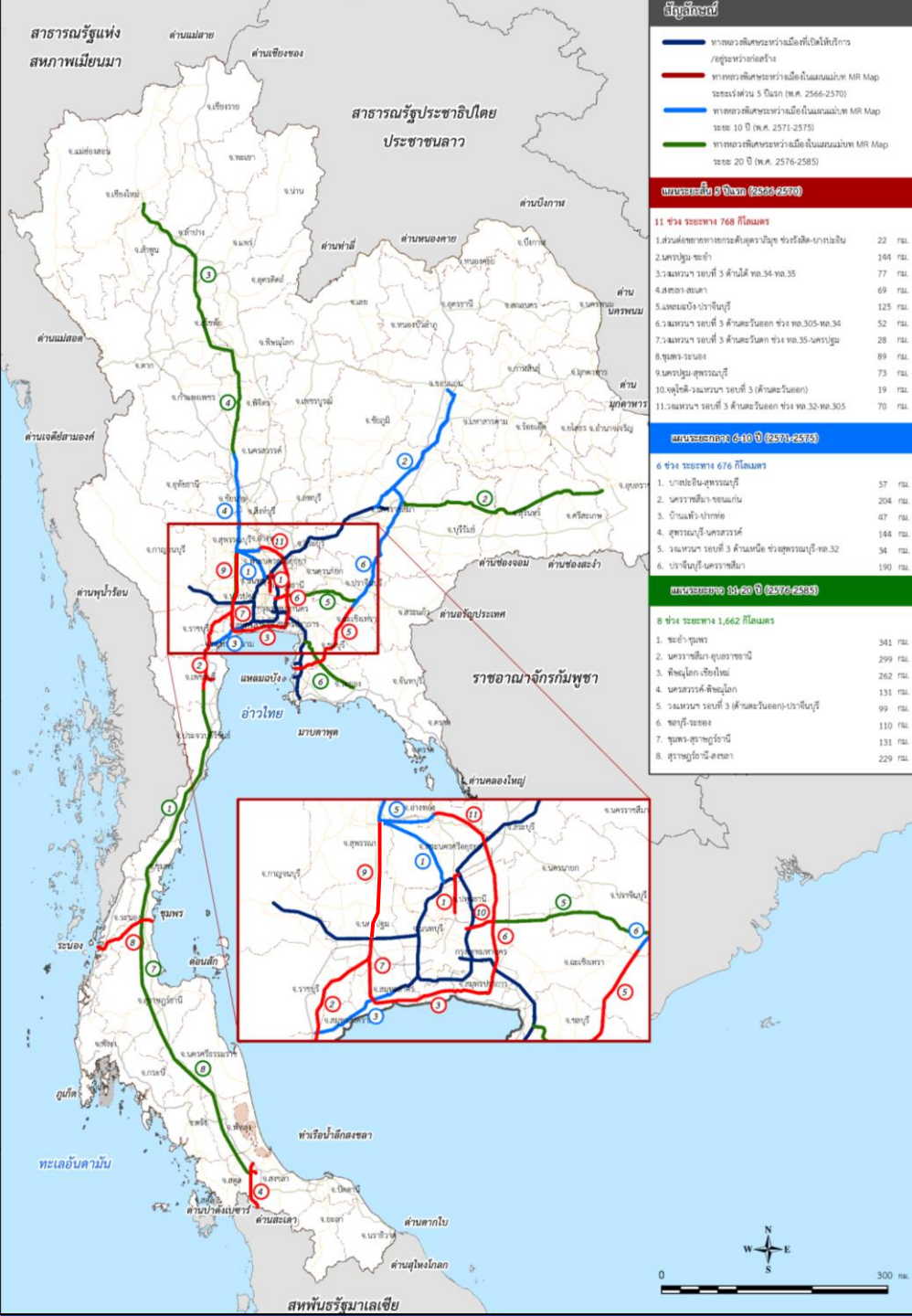


แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 10 ปี

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-ปากเกร็ด ช่วง บ้านแพ้ว-ปากเกร็ด	47	2572	2575
4	สุพรรณบุรี-นครสวรรค์	144	2573	2577
5	วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านเหนือ สุพรรณบุรี-กท.32	34	2574	2578
6	ปราจีนบุรี-นครราชสีมา	190	2575	2579

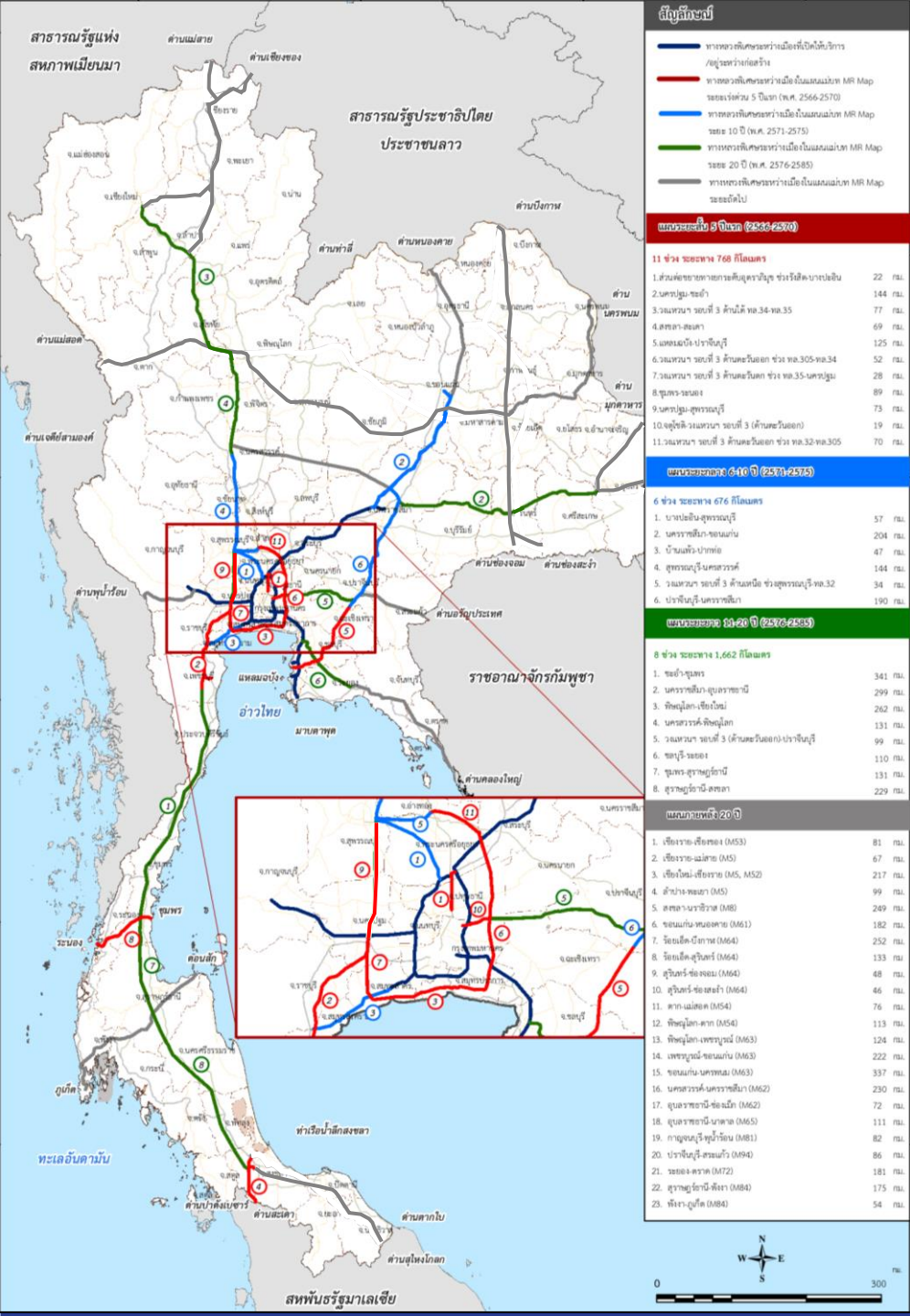


แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี

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)- ปาดังไถ่	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-เชียงใหม่ (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-น่าน (M65)	111
7	ร้อยเอ็ด-บึงกาฬ (M64)	252	19	กาญจนบุรี-สุพรรณบุรี (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**

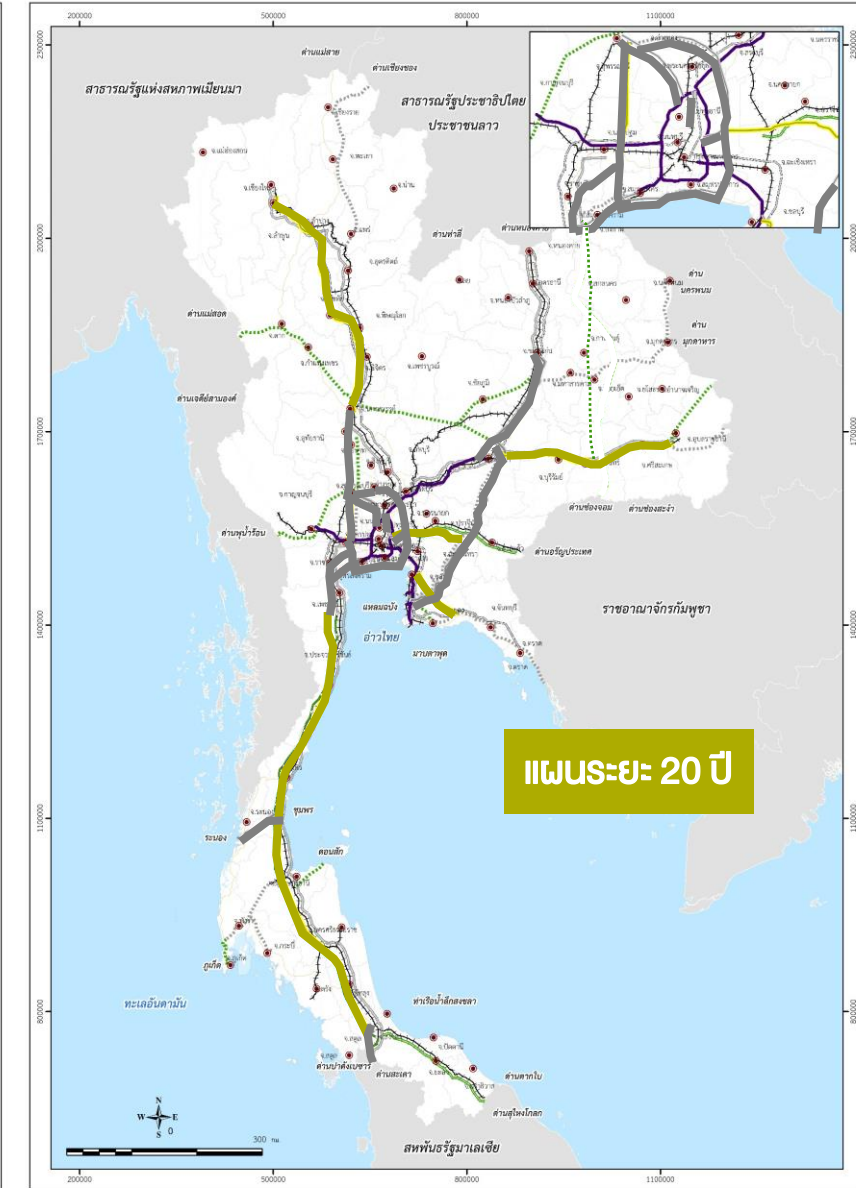
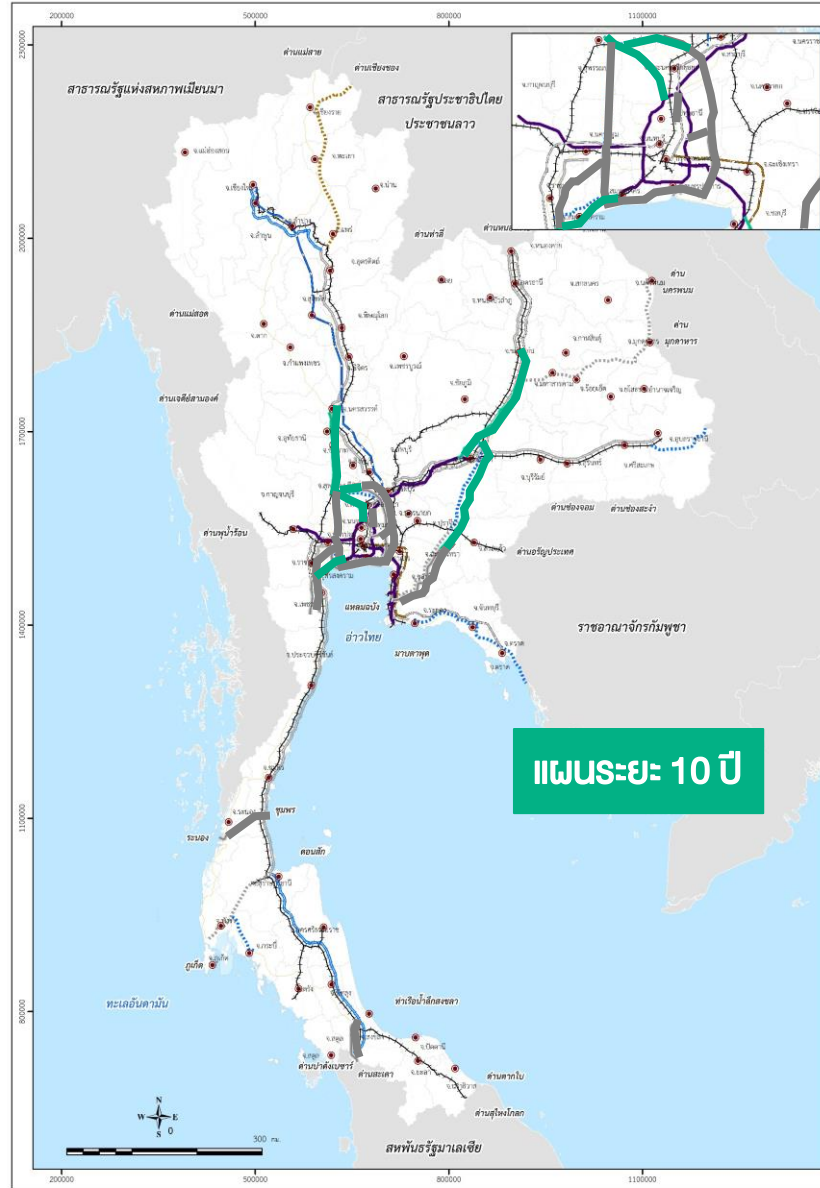
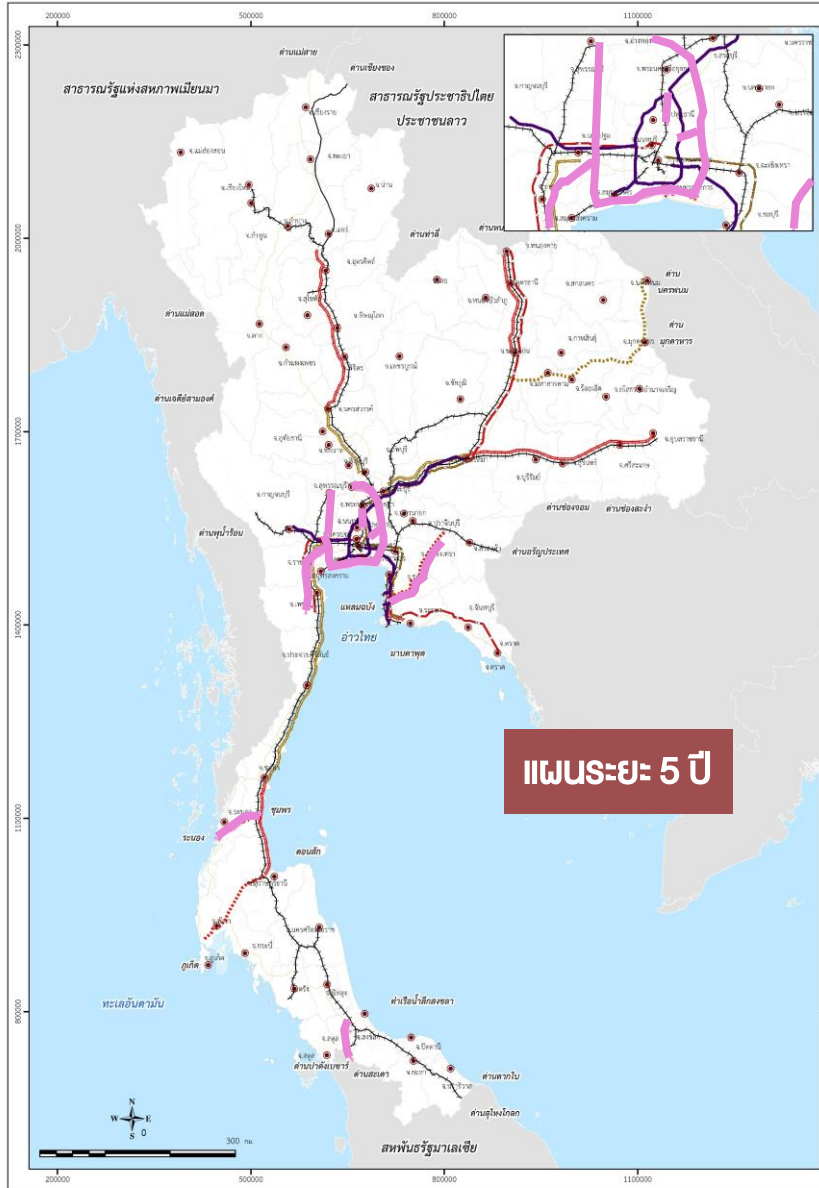
- 8 โครงการ ระยะทาง 1,602 กิโลเมตร
- มูลค่าลงทุนรวมประมาณ 926,313 ล้านบาท

- **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





กรมทางหลวง

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



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

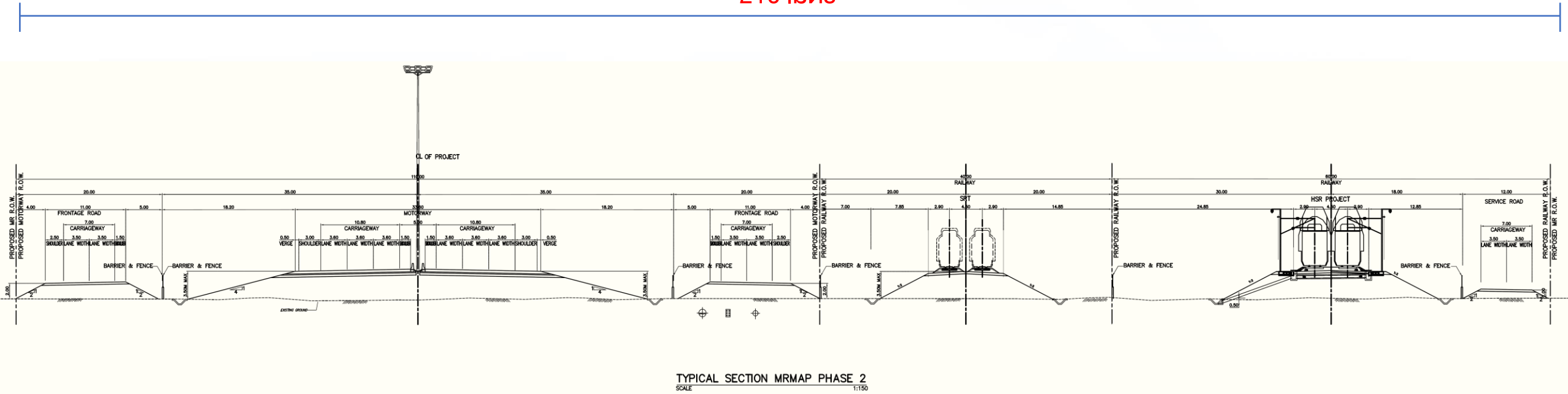
เสนอโดย



รูปแบบทั่วไปแบบ ไม่บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง

ระดับพื้น

210 เมตร



110 เมตร
MW

40 เมตร
RW

60 เมตร
HSR

20 เมตร
FT

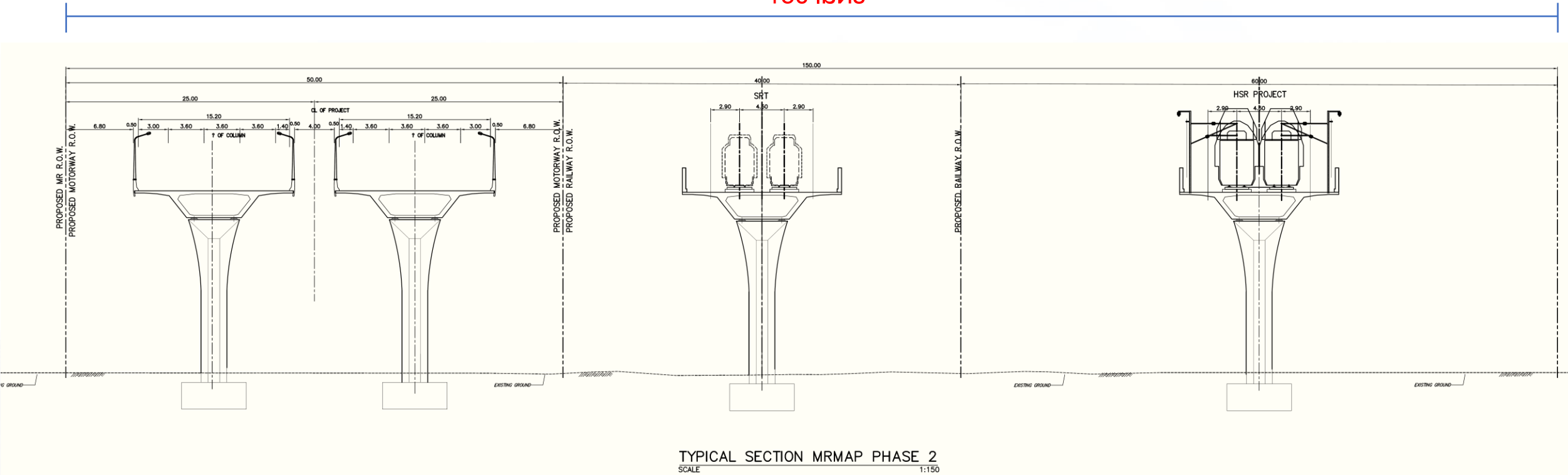
20 เมตร
FT

12 เมตร
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ ไม่บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง

โครงสร้างสะพานยกระดับ

150 เมตร



50 เมตร
MW

40 เมตร
RW

60 เมตร
HSR

รูปแบบทั่วไปแบบ **บูรณาการ** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

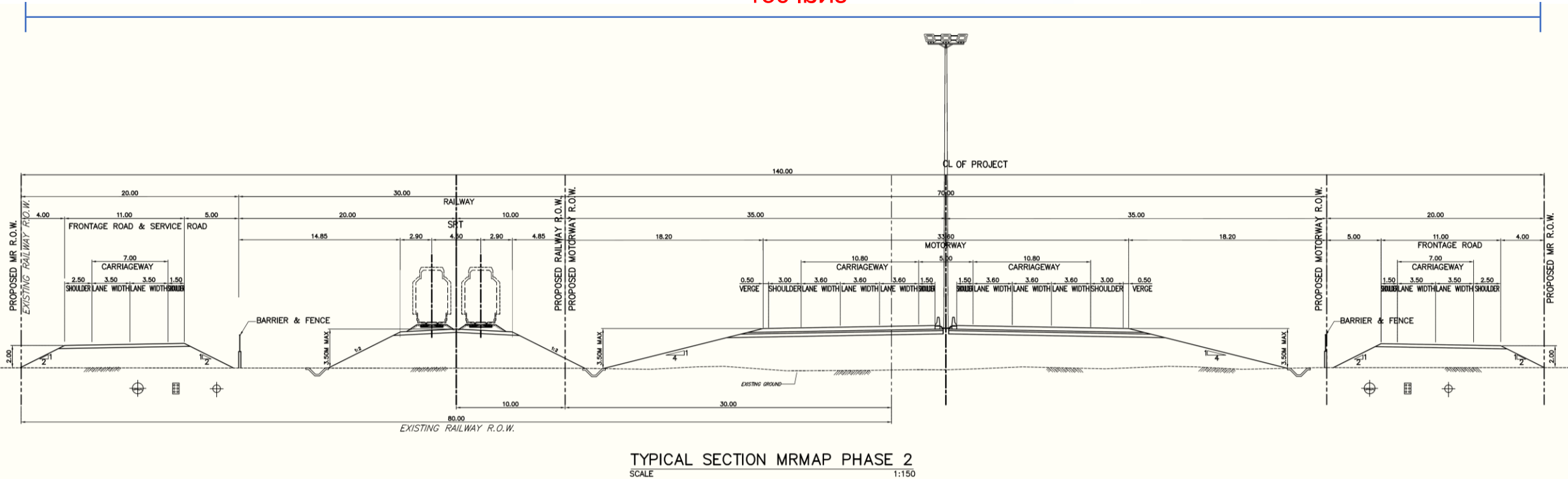
150 เมตร

20 ไมล์
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟแวนเดิมเจตทาง 80 เมตร (ระดับพื้น)

150 เมตร



20 เมตร
FT

40 เมตร
RW

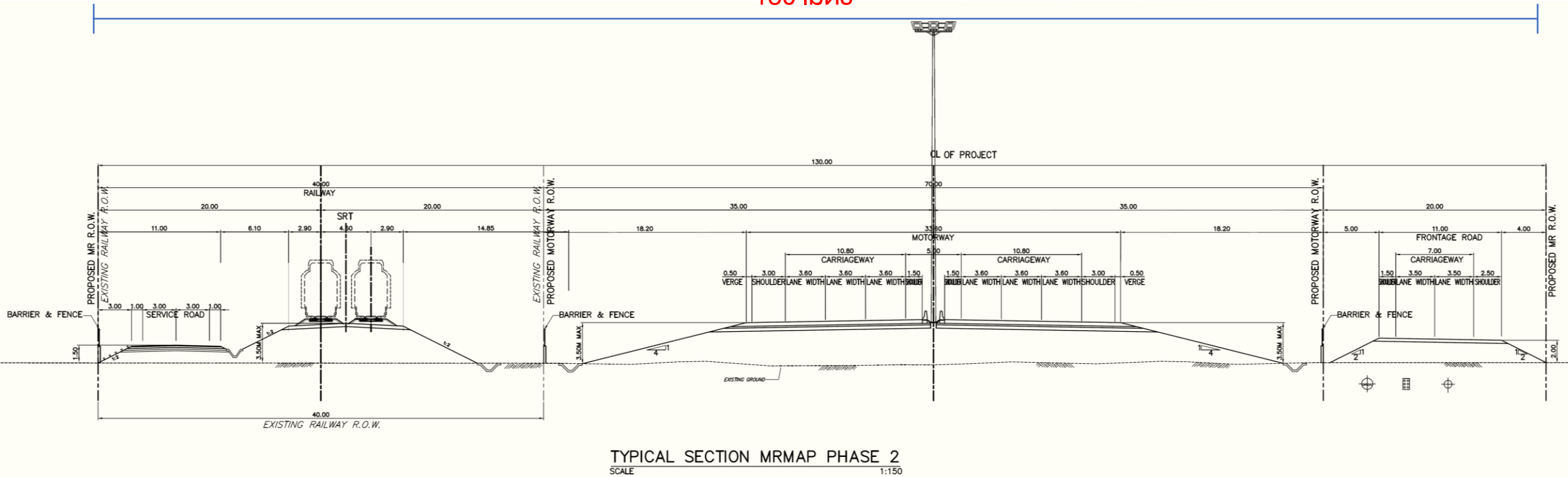
70 เมตร
MW

20 เมตร
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟแนวเดิมเขตทาง 40 เมตร (ระดับพื้น)

130 เมตร



40 เมตร
RW

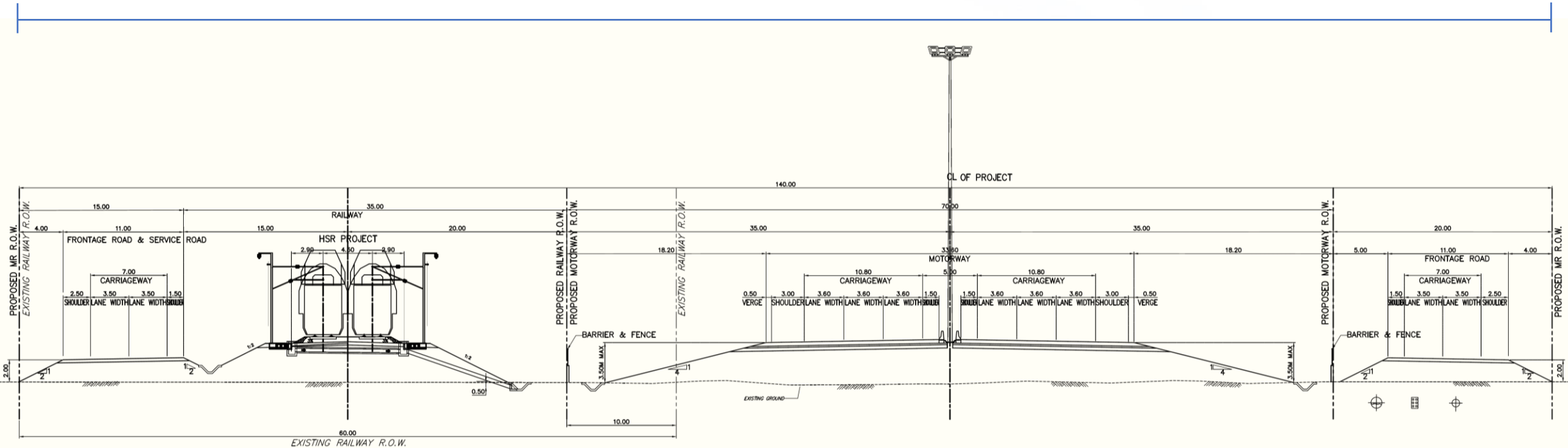
70 เมตร
MW

20 เมตร
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟความเร็วสูง แนวเดิมเขตทาง 60 เมตร (ระดับพื้น)

150 เมตร



TYPICAL SECTION MRMAP PHASE 2
SCALE 1:150

20 เมตร
FT

40 เมตร
RW

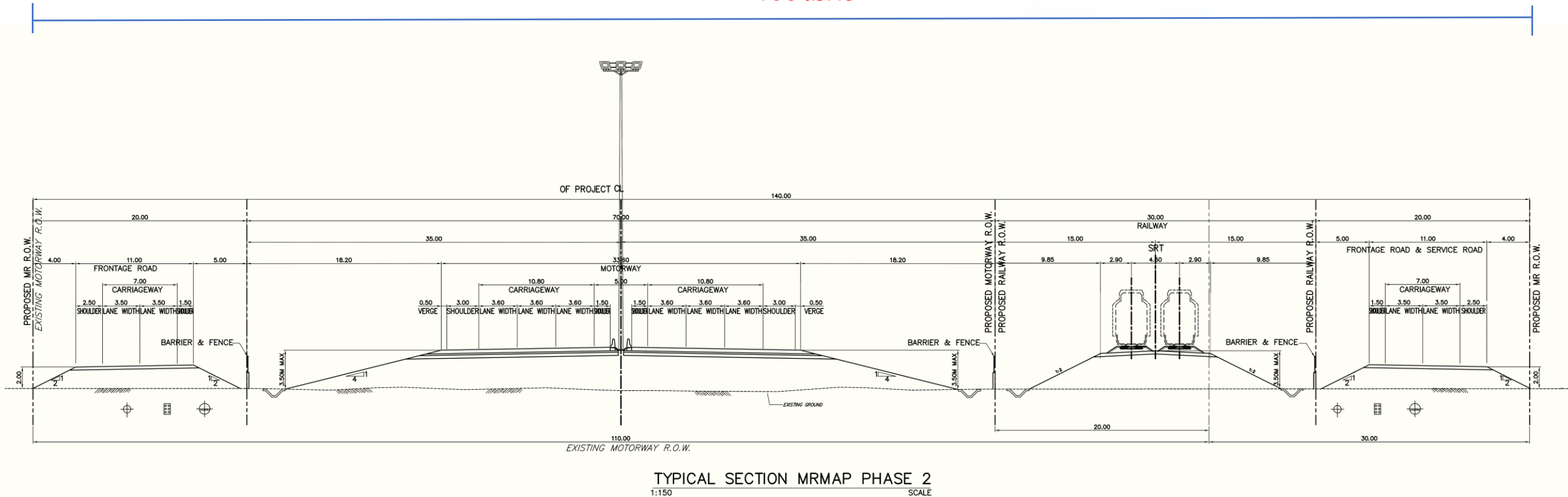
70 เมตร
MW

20 เมตร
FT

รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

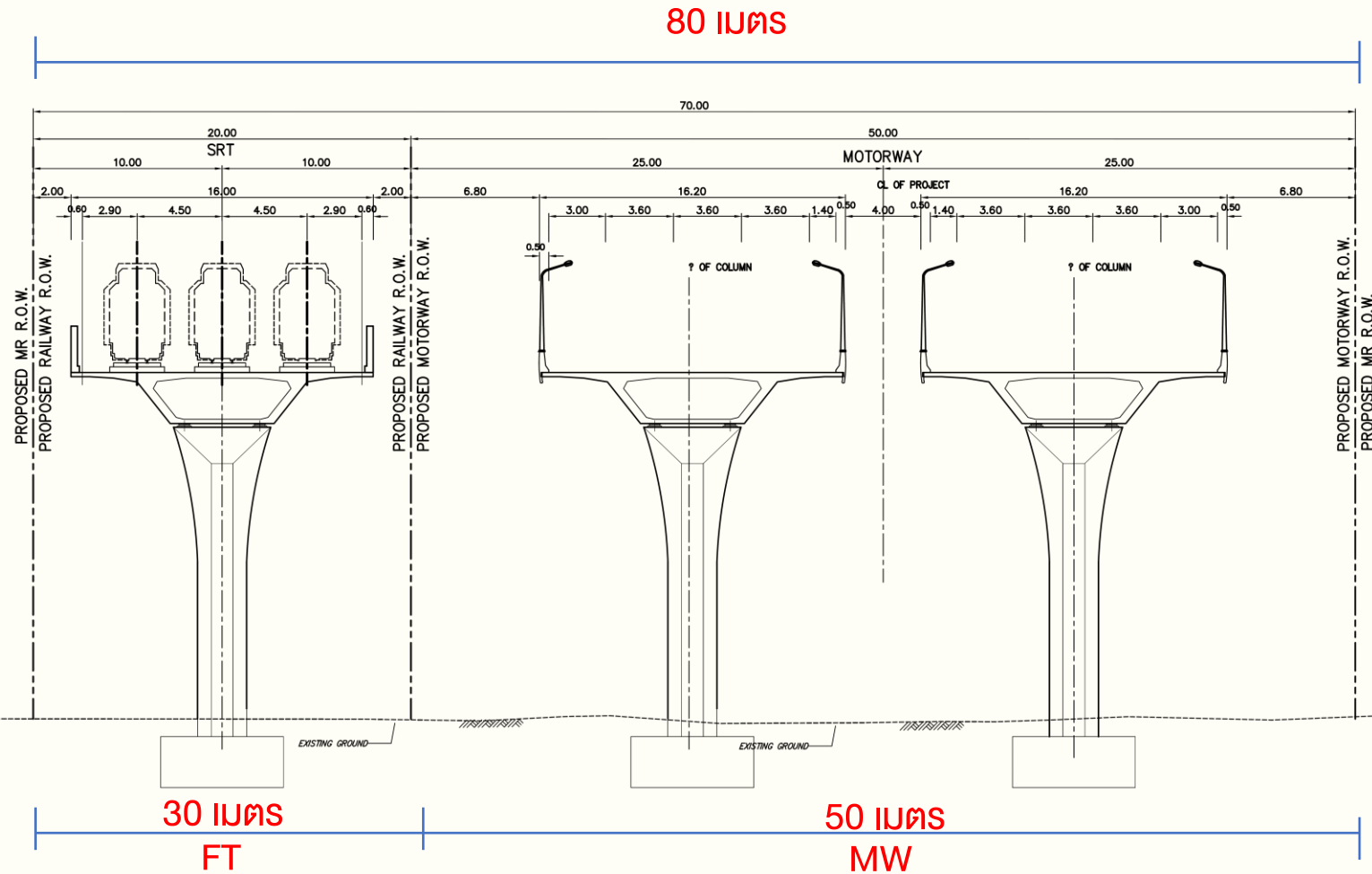
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเดิมเขตทาง 110 เมตร (ระดับพื้น) ขนานกับทางรถไฟแนวใหม่

150 เมตร



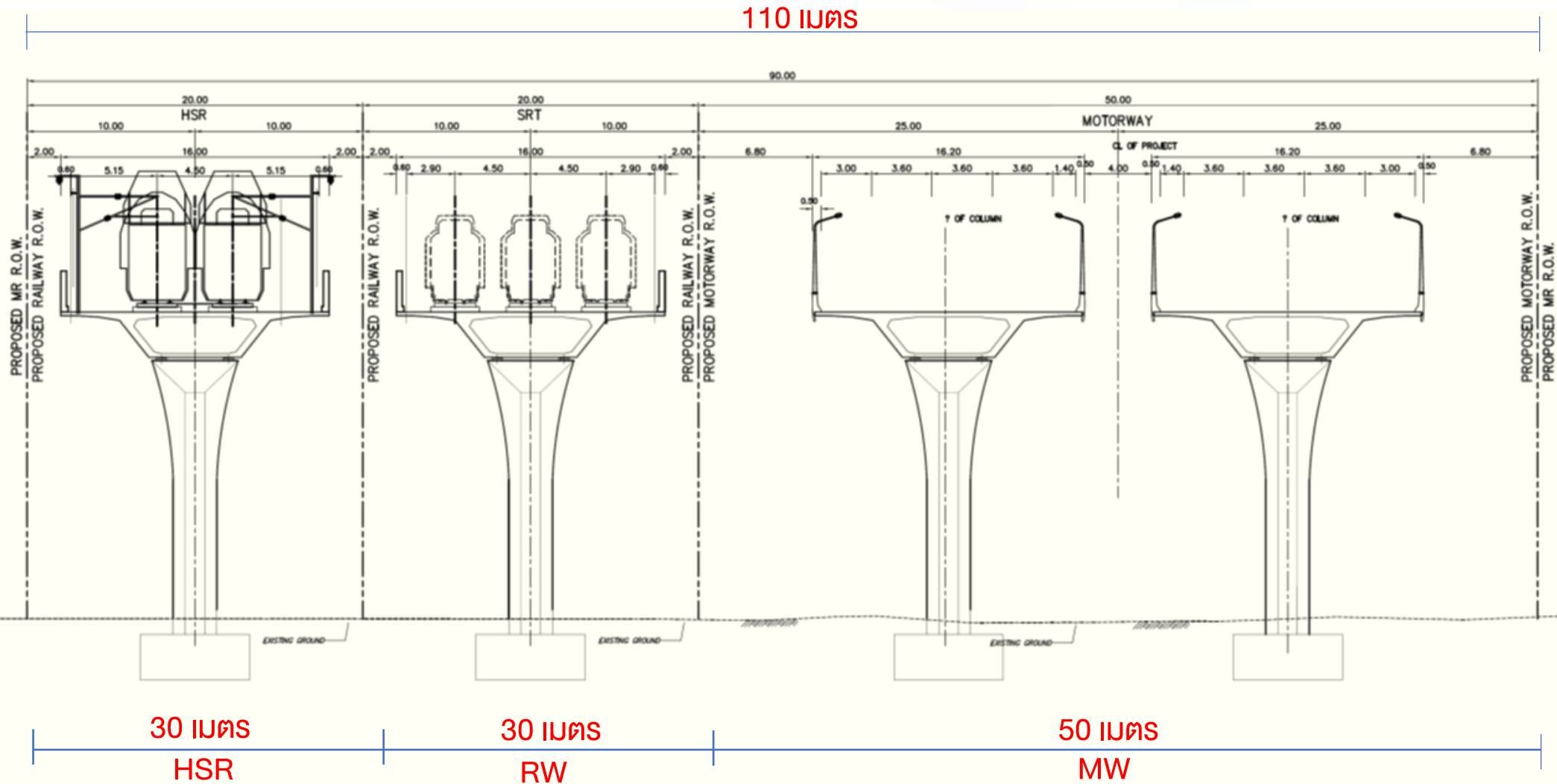
รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นานกับทางรถไฟ (โครงสร้างสะพาน)



รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

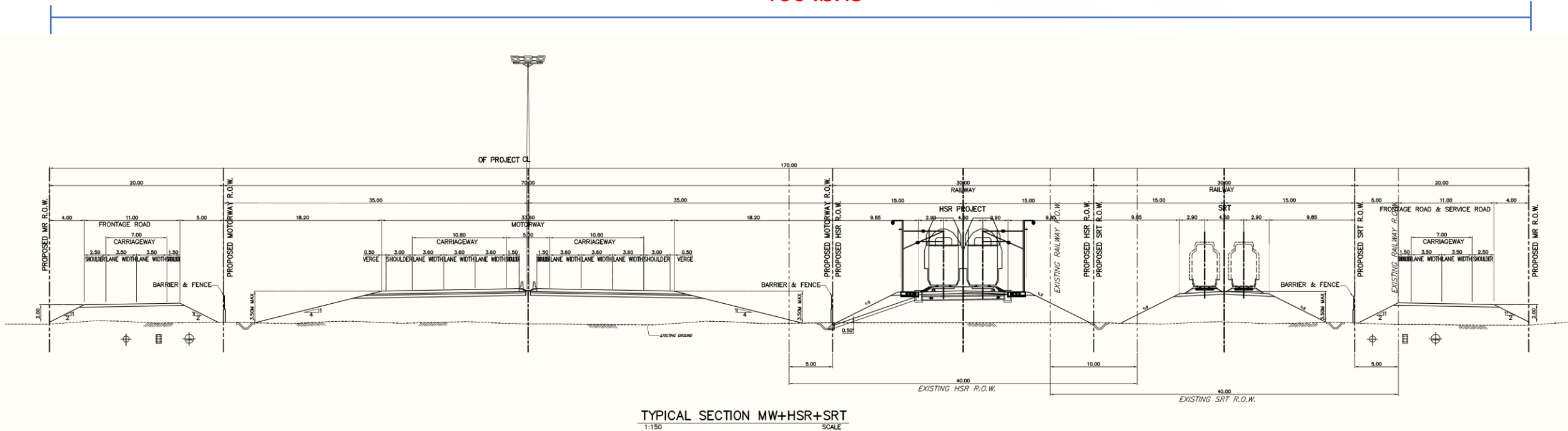
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง วนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง (โครงสร้างสะพานยกระดับ)



รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ผนวกกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง (ระดับพื้น)

190 เมตร



20 เมตร
FT

70 เมตร
MW

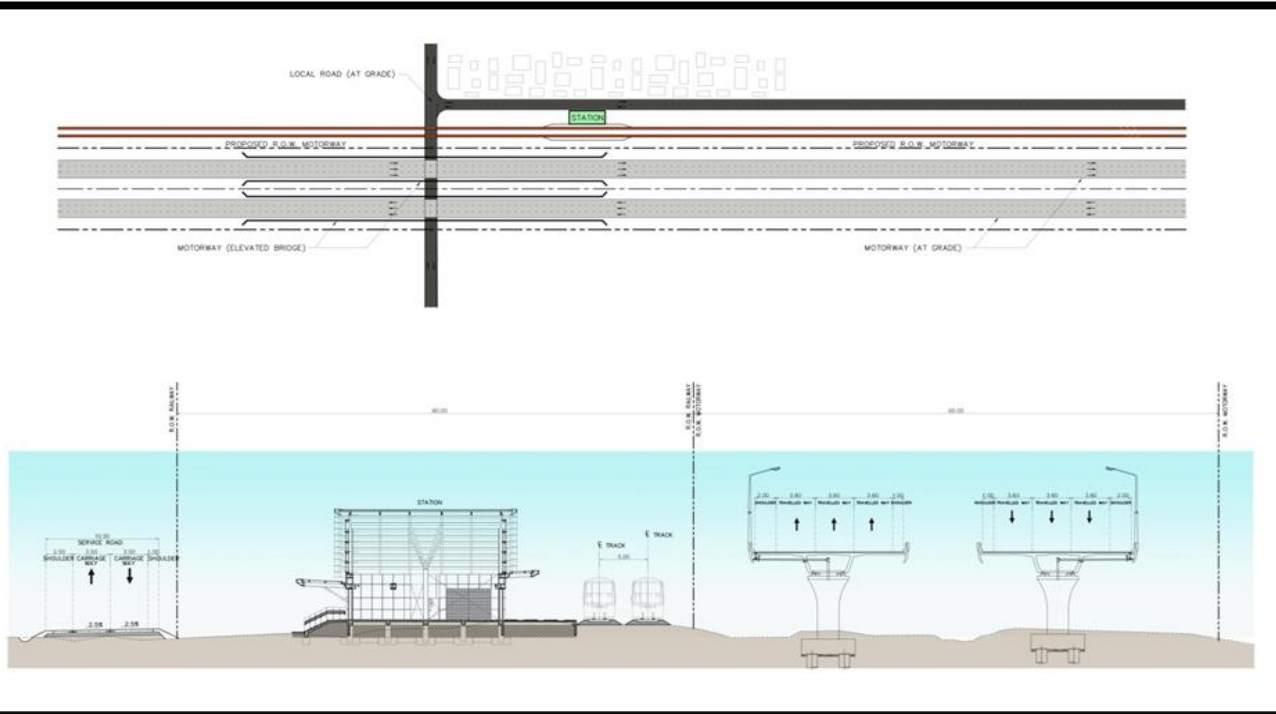
40 เมตร
HSR

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

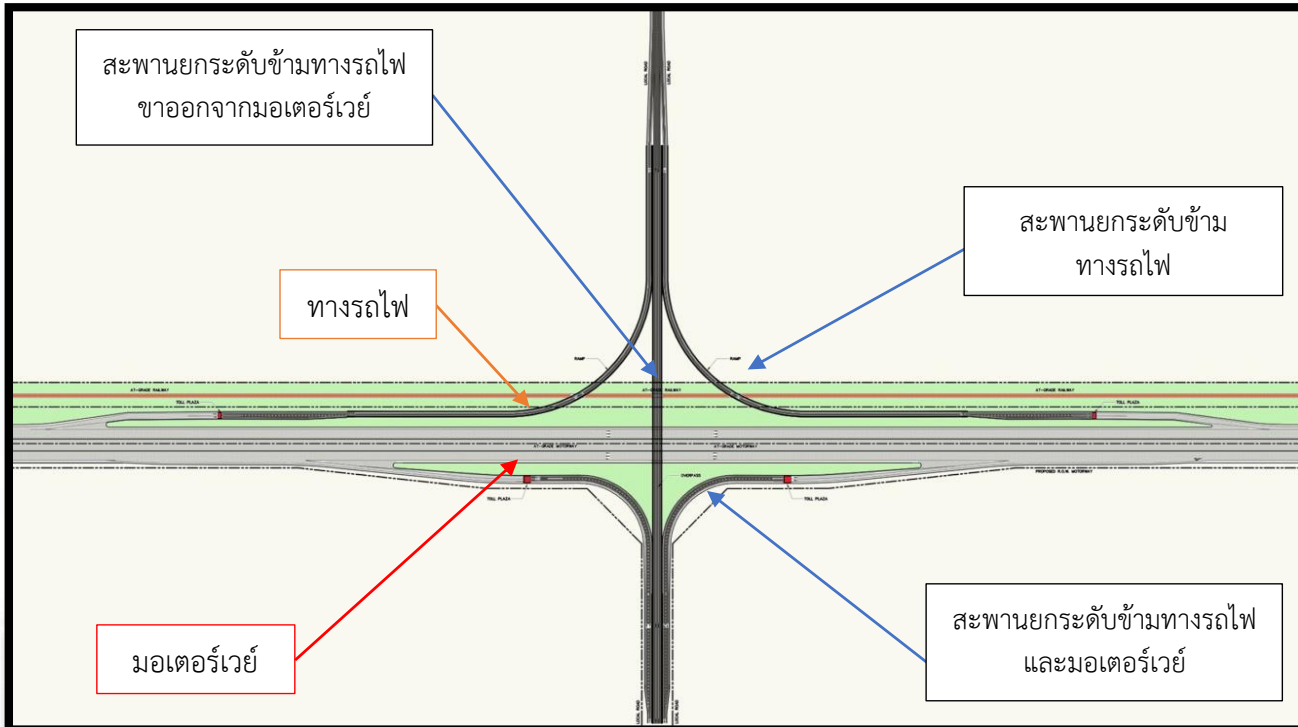
- ขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร
- กว้าง 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตัดกับถนนท้องถิ่นจะยกระดับ
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองข้ามถนนท้องถิ่น เพื่อให้คนในชุมชน
สามารถเดินทางข้ามฝั่งไปมาและเข้าถึงสถานีรถไฟเข้าได้



การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับ ช่วงเข้า-ออก



รูปแบบนี้จะเป็นจุดที่ถนนท้องถิ่นตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และทางรถไฟ

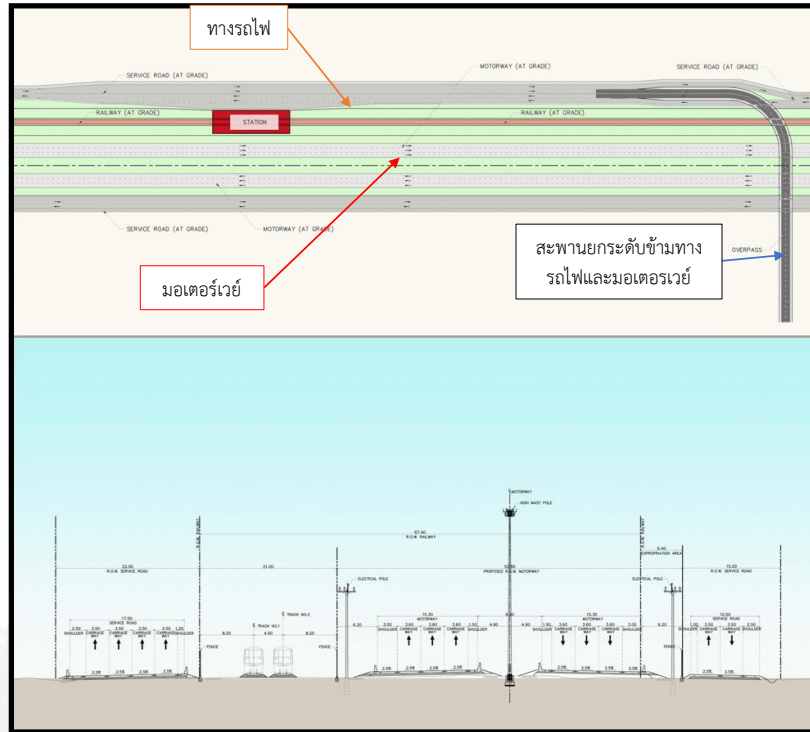
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

- 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 จะก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับข้าม ทางรถไฟ อีกทั้งมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามแนวทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองกับทางรถไฟ 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

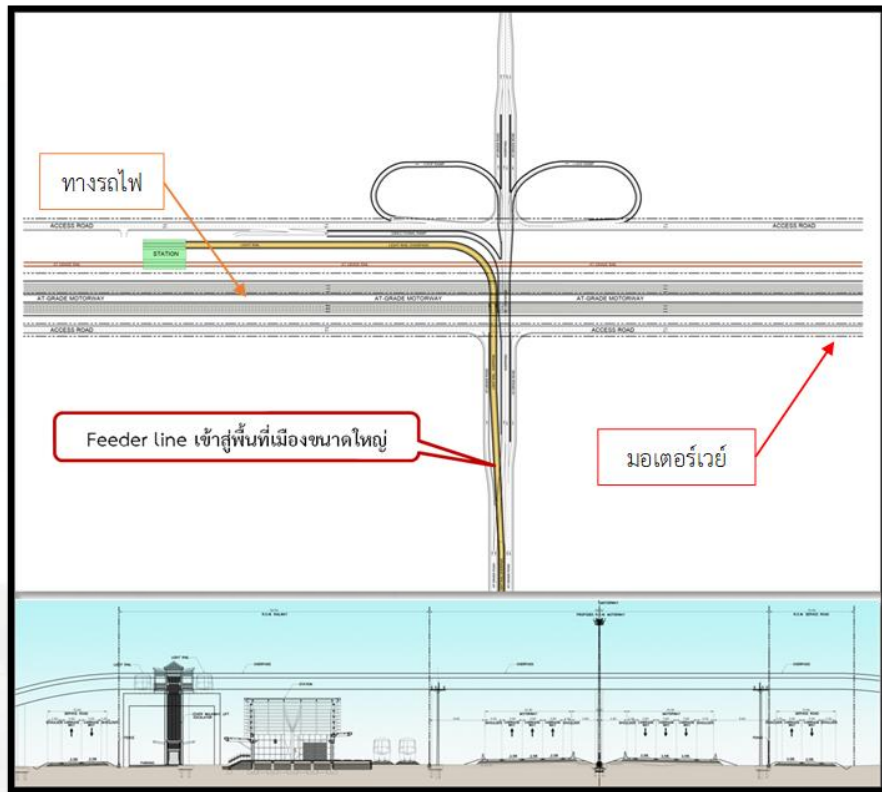
- ขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร
- กว้าง 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร

นอกจากนี้จะมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษเข้าสู่สถานีรถไฟได้สะดวก



การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับพื้น
(กรณีผ่านชุมชนเมืองขนาดใหญ่)



จะมีแนวรถไฟเดิมวิ่งเข้าตัวเมือง (Feeder Line) และเบี่ยงแนวเส้นทางของทางรถไฟสายใหม่และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้วิ่งอ้อมผ่านตัวเมืองไป เพื่อหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่บริเวณตัวเมือง

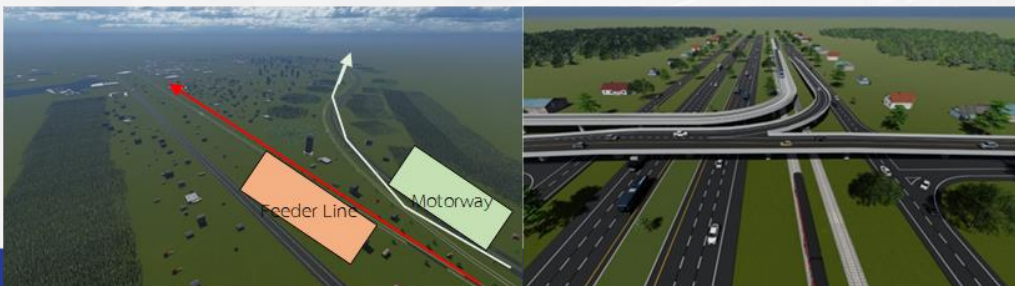
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

- 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

ตัวอย่างแบบ ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)

บริเวณ อ.แสวงหา จ.อ่างทอง และ อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์

MR1 : เชียงราย-นราธิวาส
ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์

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

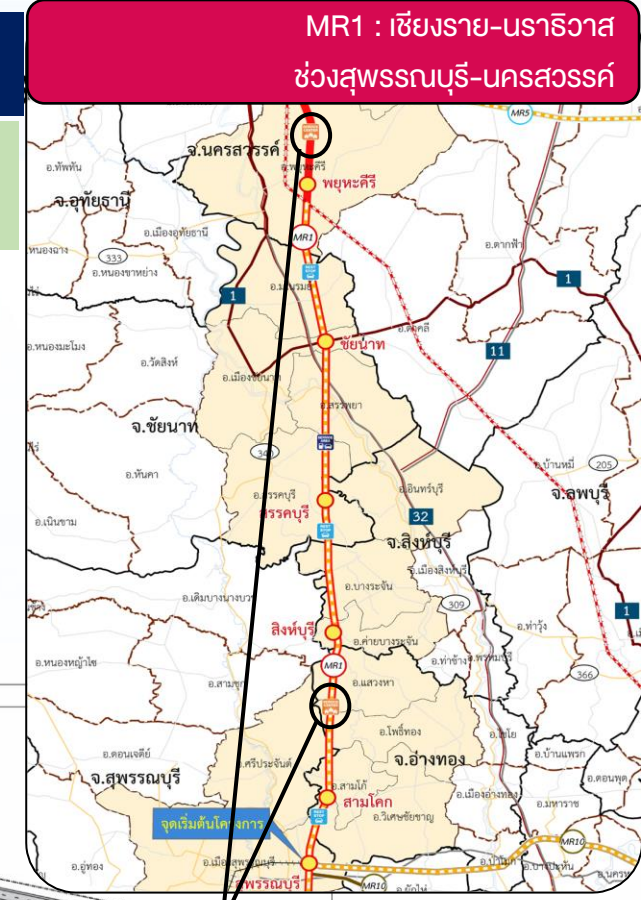
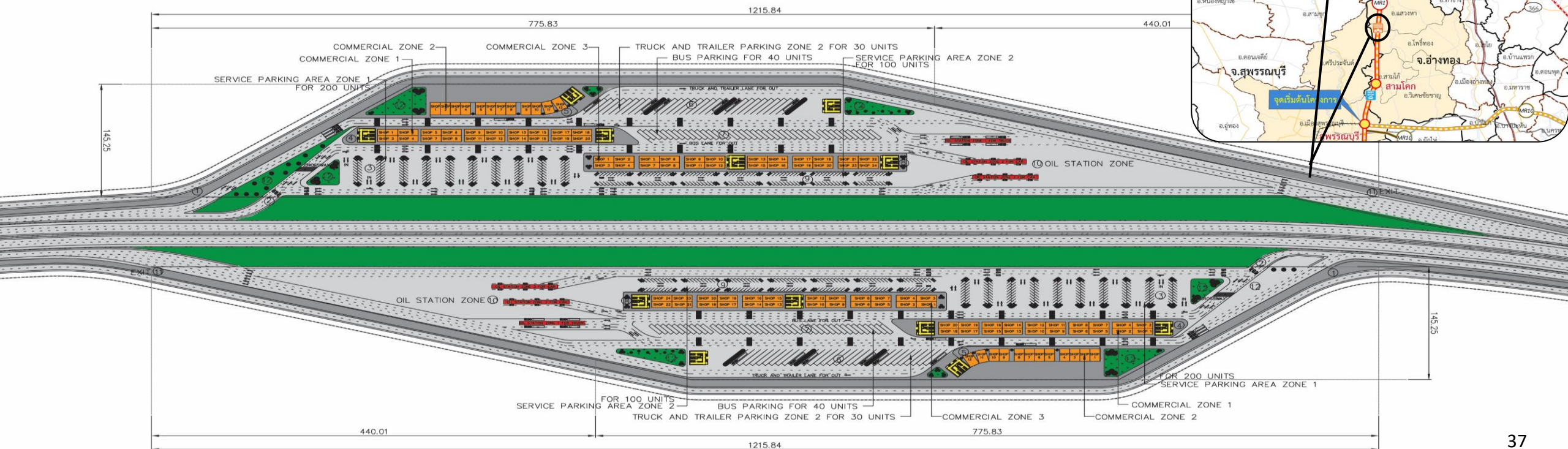
3. OIL & GAS STATION

= 25,063.119 SQ.M. = 15-2-65.78

4. GREEN AREA

สัญลักษณ์

- MR1-7 สุพรรณบุรี-นครสวรรค์
- เส้นทางรถไฟปัจจุบัน
- เส้นทางรถไฟสายใหม่
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว
- ทางเข้า-ออก
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)
- จุดพักรถ (Rest Stop)



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

ตัวอย่างแบบ สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)

MR1 : เชียงราย-นราธิวาส
ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์

บริเวณ อ.สรรคบุรี จ.ชัยนาท

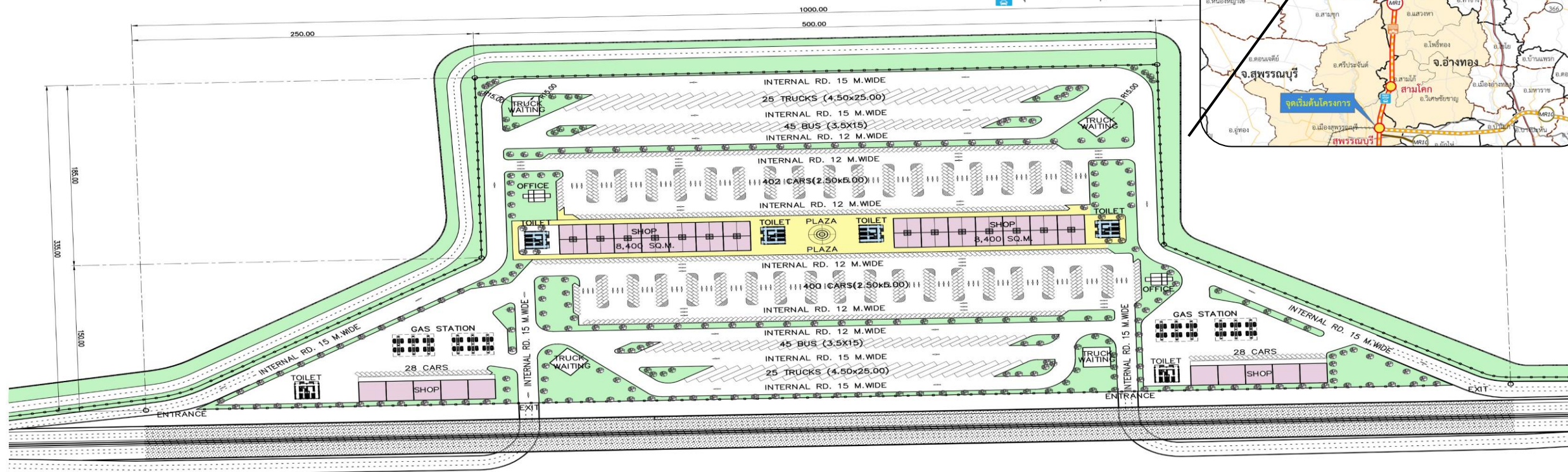
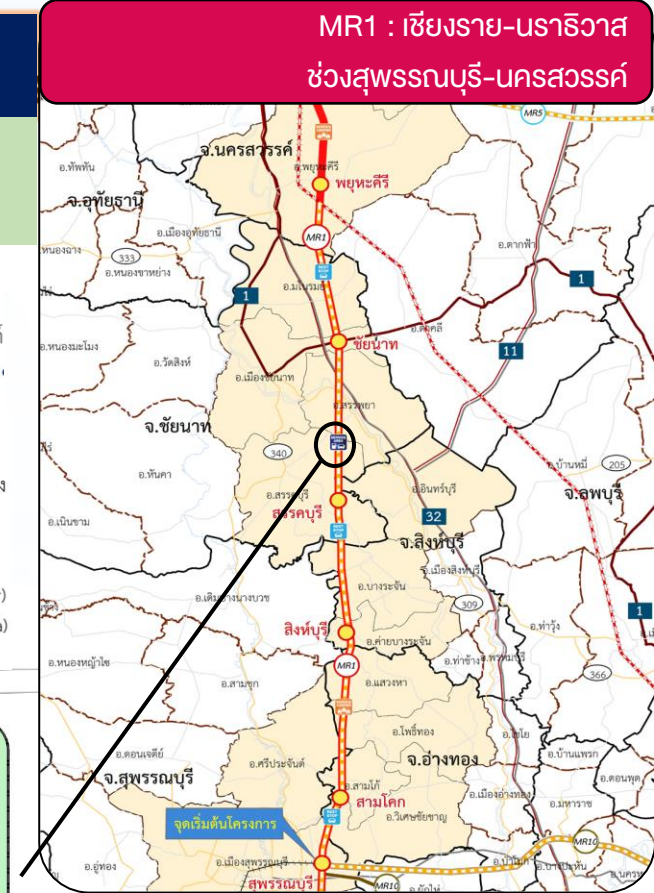
THE USAGE AREA SERVICE AREA SHALL DEPENDING ON STARDARD
HIGHWAY DEPARTMENT OF THAILAND AREA SUMMARY

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

ស័ព្ទលក្ខណ៍

- MR1-7 สุพรรณบุรีนครสวรรค์
 - เส้นทางรถไฟปัจจุบัน
 - เส้นทางรถไฟสายใหม่
 - เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
 - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว
 - ทางเข้า-ออก
 - ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
 - สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)
 - จุดพักรถ (Rest Stop)





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) การบริการข้อมูลจราจรและเส้นทางเดินทาง
- 9) พื้นที่สีเขียวเพื่อบริการ และสิ่งแวดล้อม

ตัวอย่างแบบ จุดพักรถ (Rest Stop)

บริเวณ อ.วิเศษชัยชาญ (จ.อ่างทอง) อ.สรรคบุรี และ อ.มโนรมย์ (อ.ชัยนาท)

SITE AREA

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

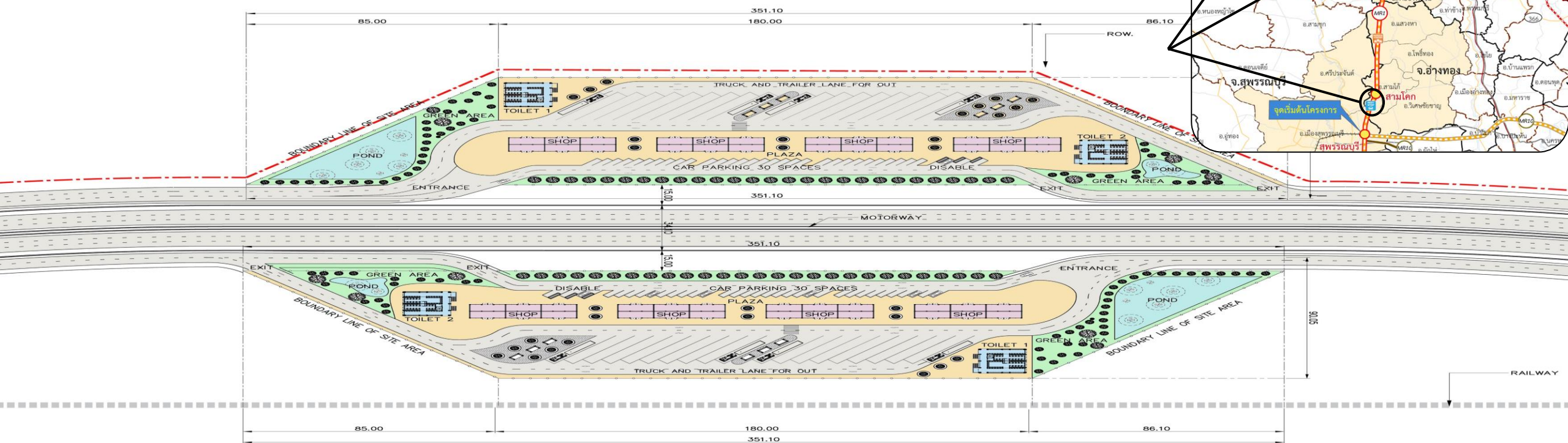
1.1. COMERCIAL/FACILITY AREA

< 15% OF GROSS AREA

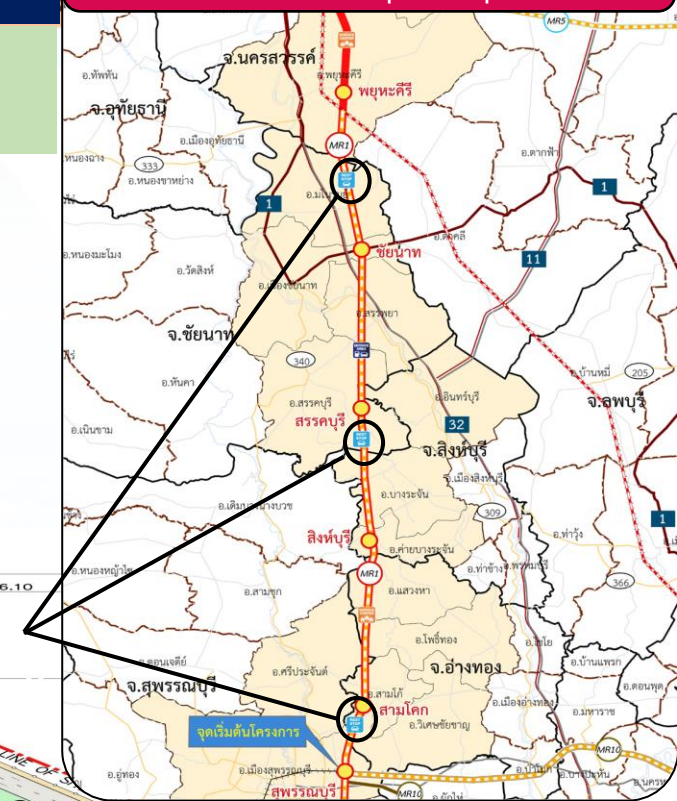
1.2. GREEN AREA

> 5% OF GROSS AREA

VEHICLE	SPACE
CAR	30
DISABLE	3
TRUCK	20



MR1 : เชียงราย-นราธิวาส
ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์





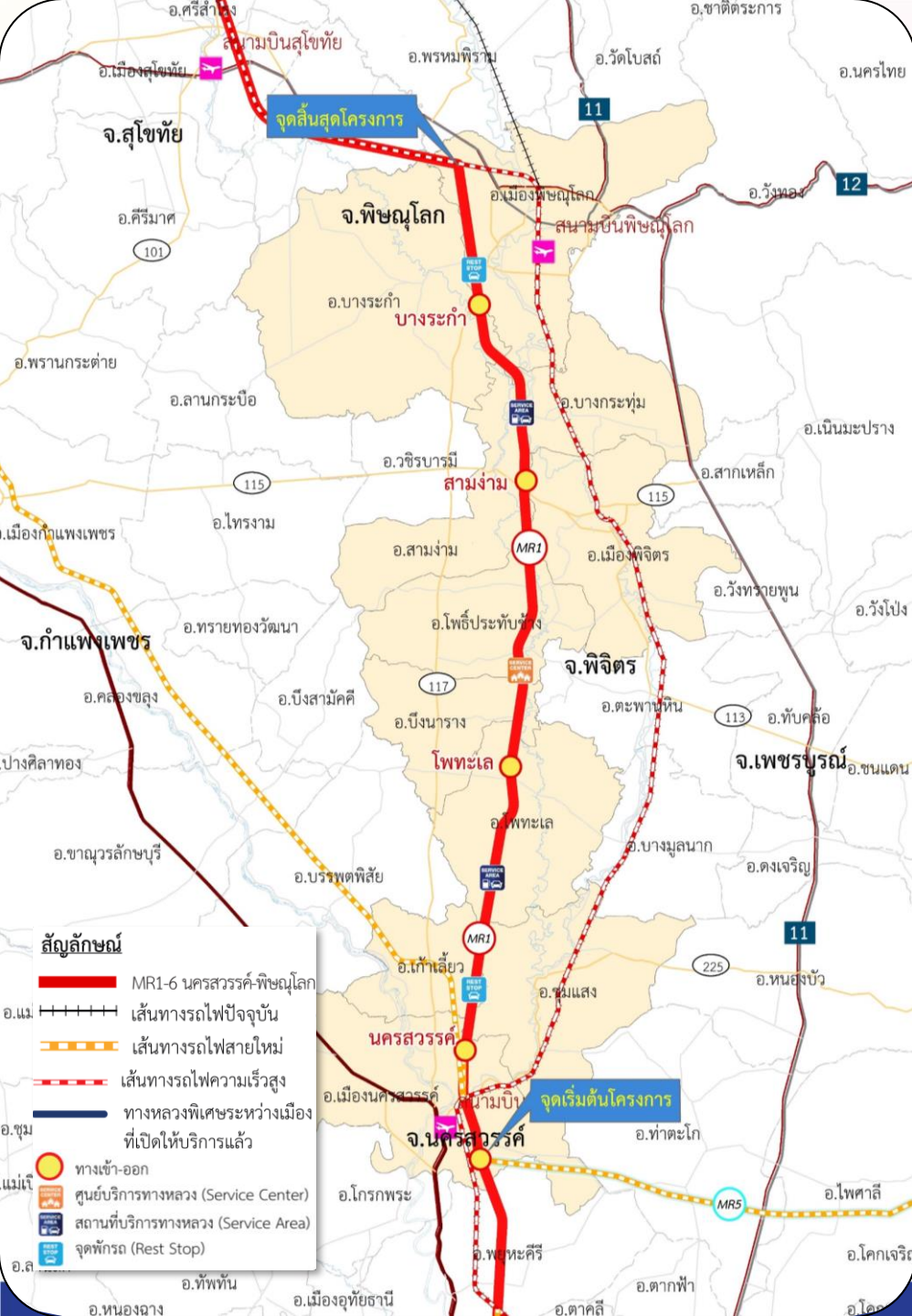
กรมทางหลวง

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

เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงที่ 6 นครสวรรค์-พิษณุโลก

เสนอโดย





รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR1 ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก

- จุดเริ่มต้น :** อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์
- จุดสิ้นสุด :** อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก
- ระยะทาง :** 131 กม.
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ :** 3 จังหวัด 11 อำเภอ ได้แก่
 - 1) จ.นครสวรรค์ 3 อำเภอ ได้แก่ อ.ชุมแสง อ.เก้าเลี้ยว และ อ.เมืองนครสวรรค์
 - 2) จ.พิจิตร 5 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองพิจิตร อ.สามง่าม อ.โพธิ์ประทับช้าง อ.บึงนาราง และ อ.โพทะเล
 - 3) จ.พิษณุโลก 3 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองพิษณุโลก อ.บางระกำ และ อ.บางกระทุ่ม

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
นครสวรรค์	2 แห่ง (อ.เมืองนครสวรรค์ 2 แห่ง)	-	-	1 แห่ง (อ.เก้าเลี้ยว)
พิจิตร	2 แห่ง (อ.โพทะเล และ อ.สามง่าม)	1 แห่ง (อ.โพธิ์ประทับช้าง)	1 แห่ง (อ.โพทะเล)	-
พิษณุโลก	1 แห่ง (อ.บางระกำ)	-	1 แห่ง (อ.บางกระทุ่ม)	1 แห่ง (อ.เมืองพิษณุโลก)
รวม	5 แห่ง	1 แห่ง	2 แห่ง	2 แห่ง

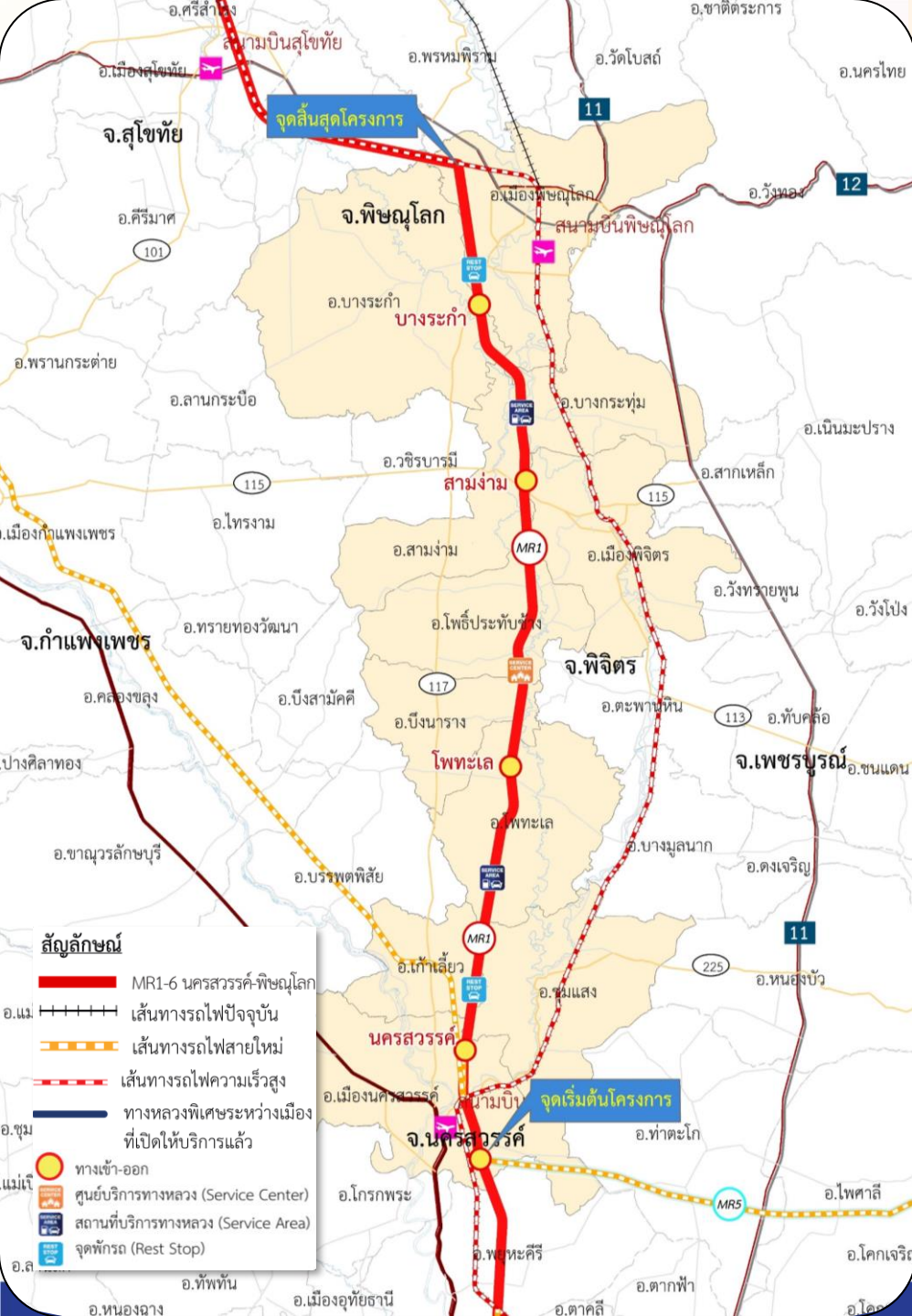
การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR1 ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก

เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ บริเวณจุดตัดมอเตอร์เวย์สายนครสวรรค์-อุบลราชธานี
- มุ่งขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่าน อ.เก้าเลี้ยว และ อ.ชุมแสง จากนั้นเข้าสู่ อ.โพทะเล จ.พิจิตร
- ทล.1067 (บางมูลนาก-บรรพตพิสัย) เพื่อเข้าสู่ อ.บึงนาราง
- ทล.1289 (บ้านบึงนาราง-บ้านวังสำโรง) เข้าสู่ อ.โพธิ์ประทับช้าง
- มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านถนน ทล.1070 (โพธิ์ประทับช้าง-ตะพานหิน)
- เบี่ยงทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือผ่านพื้นที่ทางด้านตะวันตกของชุมชนบ้านไผ่ท่าโพใต้ ตัดผ่าน ทล.1276 (บ้านบึงสามัคคี-บ้านวังจิก) ผ่านพื้นที่ อ.เมืองพิจิตร และ อ.สามง่าม
- ทล.115 (พิษณุโลก-กำแพงเพชร) เพื่อเข้าสู่ อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก
- ทล.1312 (สามง่าม-บางกระทุ่ม) ผ่านพื้นที่ระหว่างพื้นที่ทางด้านทิศตะวันตกของแม่น้ำน่าน และด้านทิศตะวันออกของแม่น้ำยม เพื่อเข้าสู่พื้นที่ อ.บางระกำ และ อ.เมืองพิษณุโลก
- ทล.117 (พิษณุโลก-อุตรดิตถ์) และ ทล.1065 (พิษณุโลก-บางระกำ)
- บรรจบกับมอเตอร์เวย์สายตาก-นครพนม ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังมอเตอร์เวย์ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และแนวรถไฟความเร็วสูงสายพิษณุโลก-เชียงใหม่

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- ระบบราง : รถไฟความเร็วสูง พิษณุโลก-เชียงใหม่ อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ และรถไฟสายใหม่ ตาก-นครสวรรค์ ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน EIA ตามความเห็นของ คชก.





กรมทางหลวง

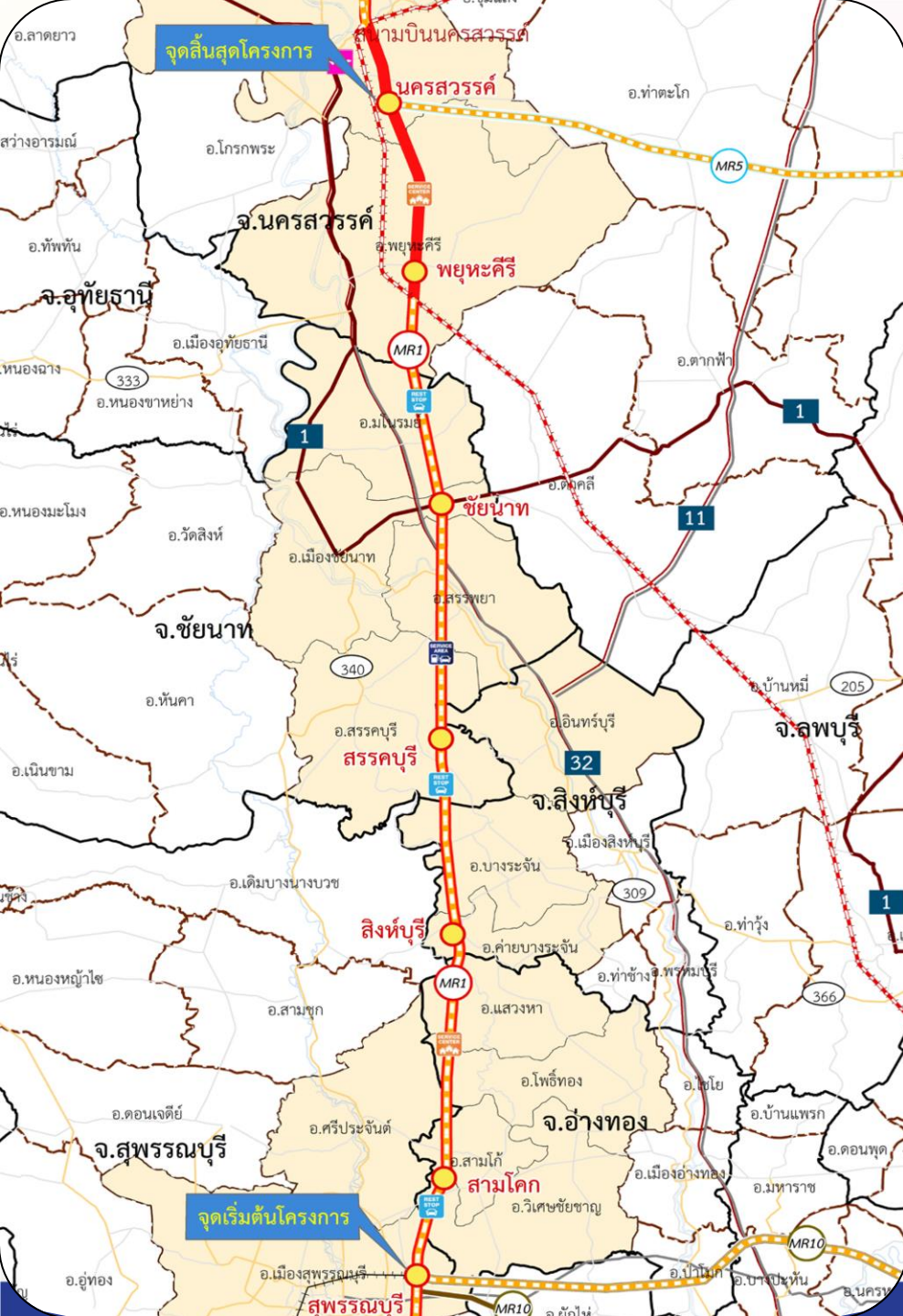
การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

เส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงที่ 7 สุพรรณบุรี-นครสวรรค์

เสนอโดย





รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR1 ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์

- **จุดเริ่มต้น :** อ.เมืองสุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี
- **จุดสิ้นสุด :** อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์
- **ระยะทาง :** 144 กม.
- **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ :** 5 จังหวัด 13 อำเภอ ได้แก่

- 1) จ.สุพรรณบุรี 1 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองสุพรรณบุรี และ อ.ศรีประจันต์
- 2) จ.อ่างทอง 5 อำเภอ ได้แก่ อ.แสวงหา อ.โพธิ์ทอง อ.สามโก้ และ อ.วิเศษชัยชาญ
- 3) จ.สิงห์บุรี 2 อำเภอ ได้แก่ อ.บางระจัน และ อ.ค่ายบางระจัน
- 4) จ.ชัยนาท 3 อำเภอ ได้แก่ อ.มโนรมย์ อ.เมืองชัยนาท และ อ.สรรคบุรี
- 5) จ.นครสวรรค์ 2 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองนครสวรรค์ และ อ.พยุหะคีรี

สัญลักษณ์

- MR1-7 สุพรรณบุรี-นครสวรรค์
- เส้นทางรถไฟปัจจุบัน
- เส้นทางรถไฟสายใหม่
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว
- ทางเข้า-ออก
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)
- จุดพักรถ (Rest Stop)

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- ระบบราง : รถไฟสายใหม่ อยู่ระหว่างการศึกษาแผนพัฒนาโครงข่ายระบบราง



ตำแหน่งทางเข้า-ออก และที่พักริมทาง:

MR1 ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
สุพรรณบุรี	1 แห่ง (อ.เมืองสุพรรณบุรี)	-	-	-
อ่างทอง	1 แห่ง (อ.สามโก้)	1 แห่ง (อ.แสวงหา)	-	1 แห่ง (อ.วิเศษชัยชาญ)
สิงห์บุรี	1 แห่ง (อ.ค่ายบางระจัน)	-	-	-
ชัยนาท	2 แห่ง (อ.สรรคบุรี และ อ.เมืองชัยนาท)	-	1 แห่ง (อ.สรรคบุรี)	2 แห่ง (อ.สรรคบุรี และ อ.มโนรมย์)
นครสวรรค์	2 แห่ง (อ.พยุหะคีรี และ อ.เมือง นครสวรรค์)	1 แห่ง (อ.พยุหะคีรี)	-	-
รวม	7 แห่ง	2 แห่ง	1 แห่ง	3 แห่ง



การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR1 ช่วงสุพรรณบุรี-นครศรีธรรมราช

เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ อ.เมืองสุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี ที่จุดเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี และสุพรรณบุรี-ทล.6 (บางปะอิน-นครราชสีมา) บริเวณ ทล.33
- มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือเข้าสู่ อ.วิเศษชัยชาญ จ.อ่างทอง
- ทล.3195 เพื่อเข้าสู่พื้นที่ อ.สามโก้
- ทล.3373 เข้าสู่ อ.โพธิ์ทอง ควบคู่ไปกับ ทข. อท.5035 ผ่านพื้นที่ส่วนหนึ่งของ อ.ศรีประจันต์ อ.แสวงหา และ อ.ค่ายบางระจัน จ.สิงห์บุรี
- ทล.3032 เข้าสู่พื้นที่ อ.บางระจัน
- วนไปทางด้านทิศตะวันออกของแม่น้ำน้อย เข้าสู่พื้นที่ อ.สรรคบุรี จ.ชัยนาท ก่อนจะเบี่ยงออกจากชุมชนห้วยกรด เพื่อเข้าสู่ อ.เมืองชัยนาท
- ผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา ควบคู่ไป ทล.32
- ตัดผ่าน ทล.1 (ถนนพหลโยธิน) บริเวณทางด้านทิศตะวันออกของทางแยกต่างระดับชัยนาท เข้าสู่พื้นที่ อ.มโนรมย์
- ตัดผ่าน ทล.3212 (คู้สำเภา-หนองโพ) ผ่านชุมชนหางน้ำสาคร เข้าสู่พื้นที่บริเวณ อ.พยุหะคีรี จ.นครศรีธรรมราช
- เบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านทางรถไฟสายปัจจุบัน และ ทล.3327 ผ่านชุมชนเนินมะกอก
- เบี่ยงเข้าสู่ทิศเหนือ เข้า อ.เมืองนครศรีธรรมราช ตัดผ่าน ทล.225 บริเวณสถานีรถไฟปากน้ำโพ และแม่น้ำน่าน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครศรีธรรมราช-อุบลราชธานี



กรมทางหลวง

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

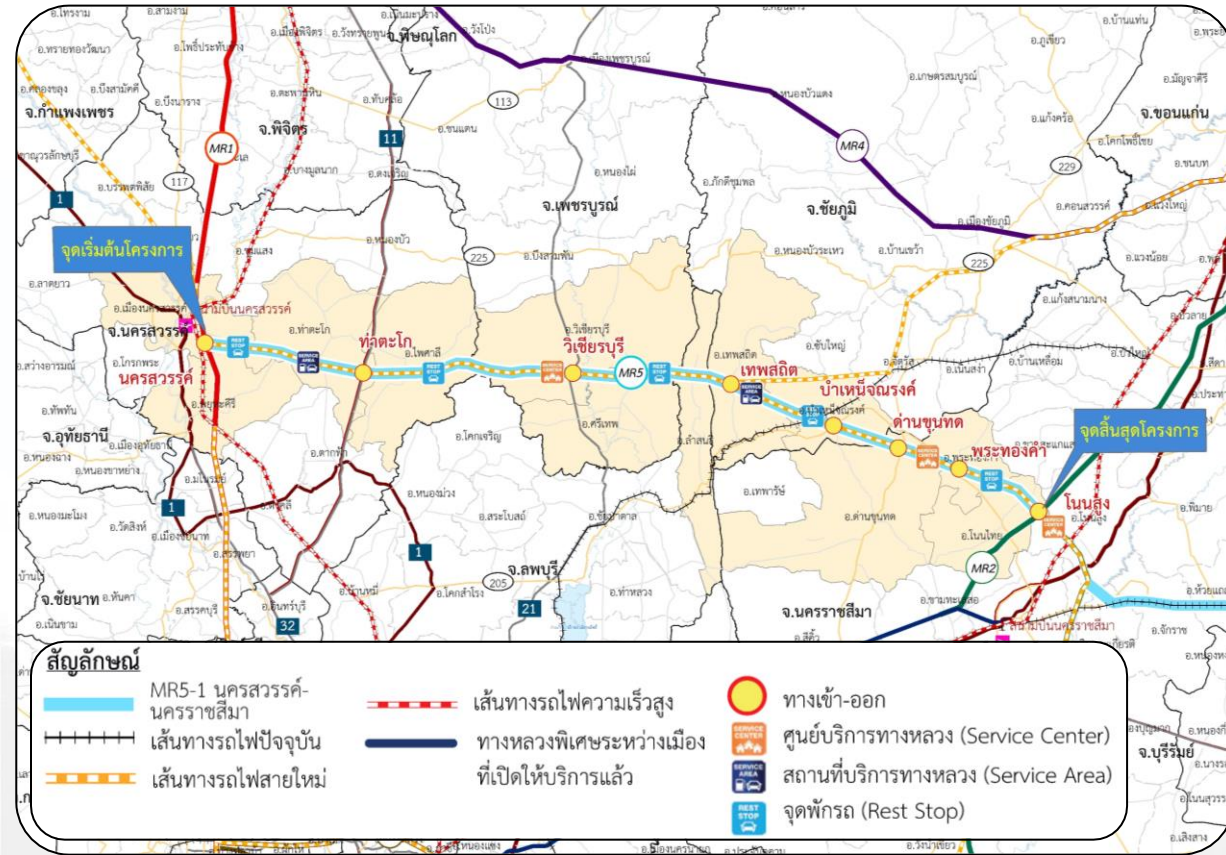
เส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงที่ 1 นครสวรรค์-นครราชสีมา

เสนอโดย



รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR5 ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา

กรมทางหลวง



■ **จุดเริ่มต้น** : อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์

■ **จุดสิ้นสุด** : อ.โนนไทย จ.นครราชสีมา

■ **ระยะทางโครงการ** : 230 กม.

■ **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่** : 5 จังหวัด 12 อำเภอ ได้แก่

1) จ.นครสวรรค์ 4 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองนครสวรรค์ อ.พยุหะคีรี อ.ท่าตะโก และ อ.ไพศาลี

2) จ.เพชรบูรณ์ 2 อำเภอ ได้แก่ อ.วิเชียรบุรี และ อ.ศรีเทพ

3) จ.ลพบุรี 1 อำเภอ ได้แก่ อ.ลำสนธิ

4) จ.ชัยภูมิ 2 อำเภอ ได้แก่ อ.เทพสถิต และ อ.บ้านหินรูงค์

5) จ.นครราชสีมา 3 อำเภอ ได้แก่ อ.ด่านขุนทด อ.พระทองคำ และ อ.โนนไทย

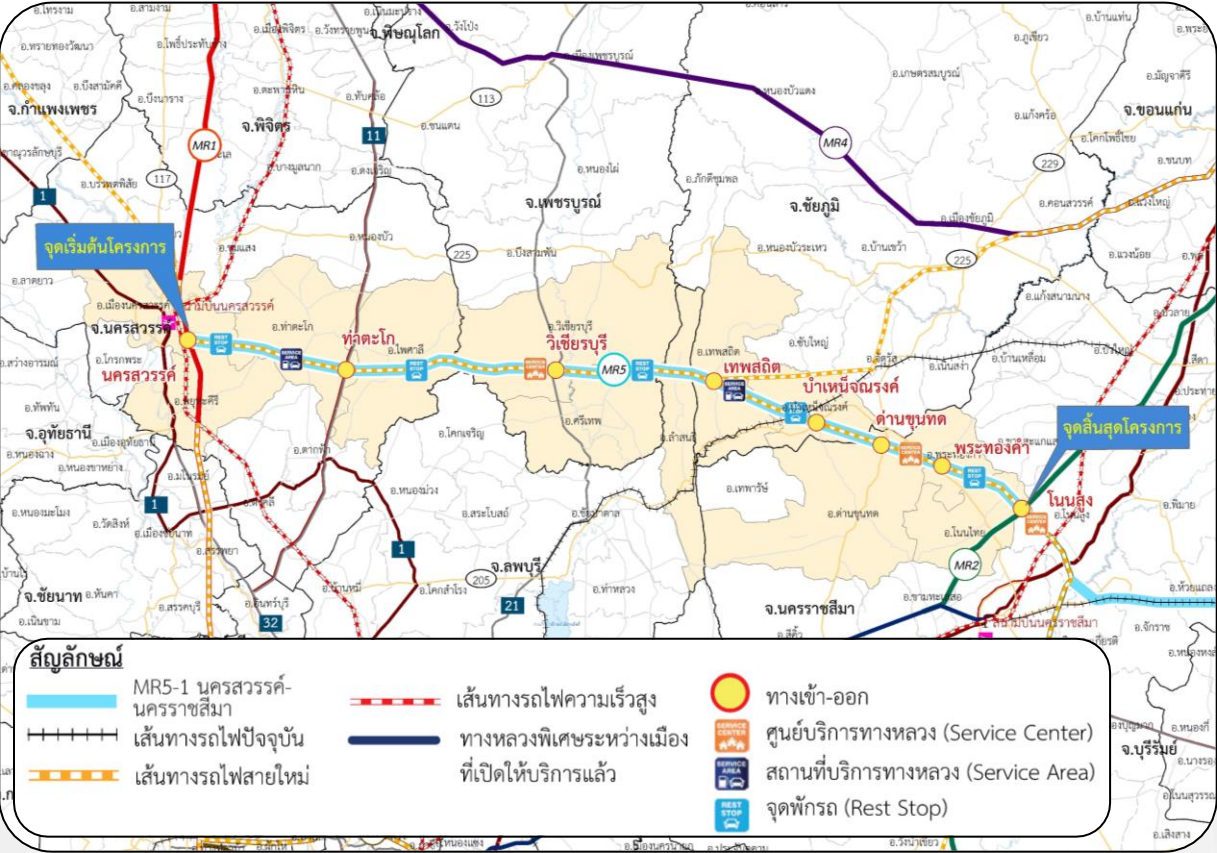
สถานะโครงการปัจจุบัน

- **มอเตอร์เวย์** : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- **ระบบราง** : รถไฟฟ้าทางคู่ นครสวรรค์-บ้านไผ่ ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ มีแผนจะขอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงาน EIA

เสนอโดย



ตำแหน่งทางเข้า-ออก และที่พักริมทาง:
MR5 ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา



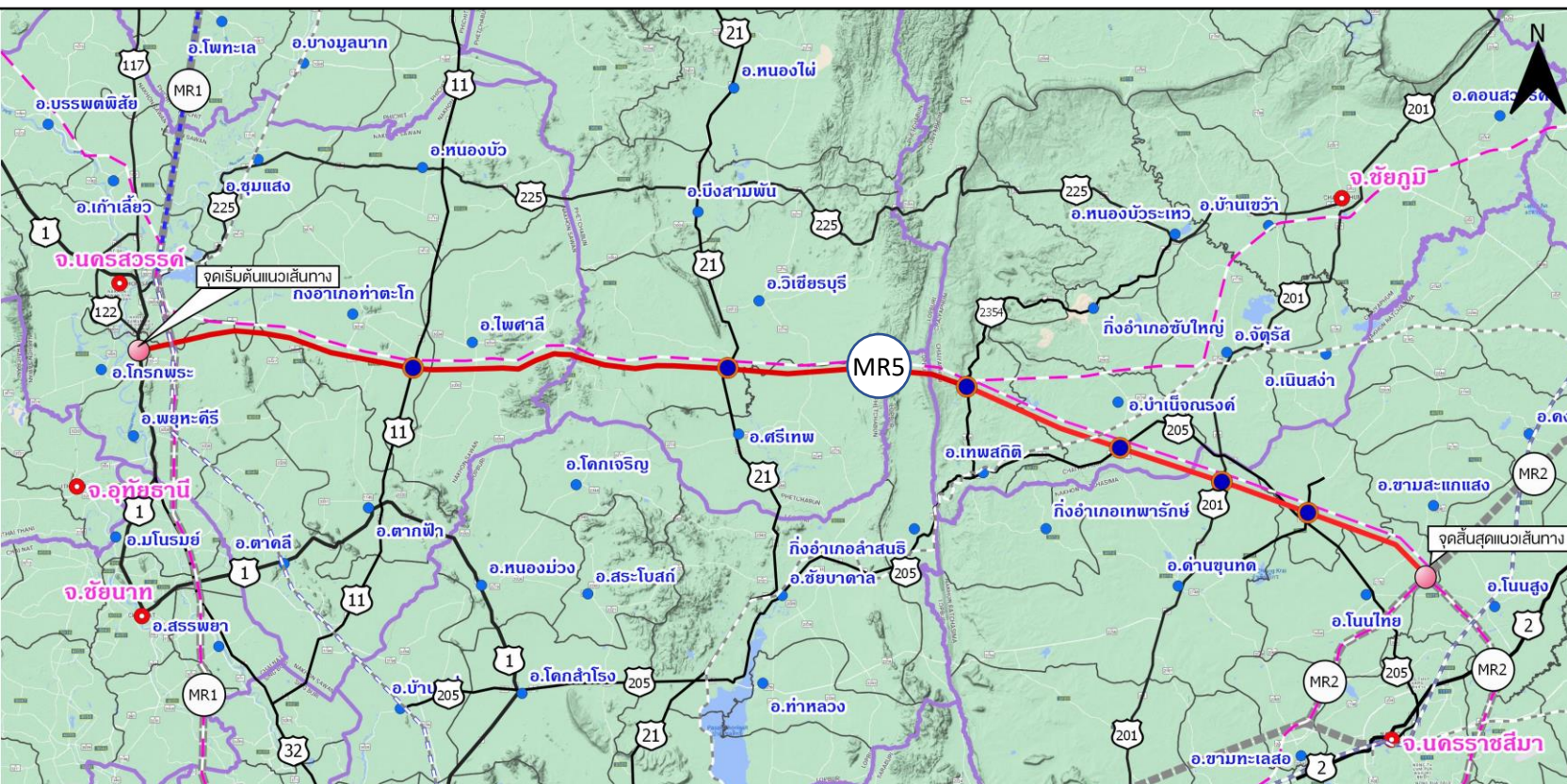
จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
นครสวรรค์	2 แห่ง (อ.เมืองนครสวรรค์ และ อ.ท่าตะโก)	-	1 แห่ง (อ.ท่าตะโก)	2 แห่ง (อ.พยุหะคีรี และ อ.ไพศาลี)
เพชรบูรณ์	1 แห่ง (อ.วิเชียรบุรี)	1 แห่ง (อ.วิเชียรบุรี)	-	1 แห่ง (อ.ศรีเทพ)
ชัยภูมิ	2 แห่ง (อ.เทพสถิต และ อ.บำเหน็จณรงค์)	-	1 แห่ง (อ.เทพสถิต)	1 แห่ง (อ.บำเหน็จณรงค์)
นครราชสีมา	3 แห่ง (อ.ด่านขุนทด อ.พระทองคำ และ อ.โนนไทย)	1 แห่ง (อ.ด่านขุนทด)	-	1 แห่ง (อ.พระทองคำ)
รวม	8 แห่ง	2 แห่ง	2 แห่ง	5 แห่ง



กรมทางหลวง

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

การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR5 ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา



เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- กล.1 เพื่อเข้า จ.นครสวรรค์
- กล.11 เพื่อเข้าถึง อ.ท่าตะโก และ อ.ตากฟ้า
- กล.21 เพื่อเข้า อ.วิเชียรบุรี และ อ.ศรีเทพ
- กล.2354 เพื่อเข้า อ.เทพสถิต
- กล.205 เพื่อเข้า อ.บำเหน็จณรงค์
- กล.201 เพื่อเข้า อ.ด่านขุนทด
- กล.2369 เพื่อเข้า อ.พระทองคำ

เสนอโดย





กรมทางหลวง

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

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

เสนอโดย



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-6 ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก



พื้นที่อนุรักษ์
สิ่งแวดล้อม

- ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ป่าสงวน
แห่งชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตรักษา
สัตว์ป่า
- ไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2



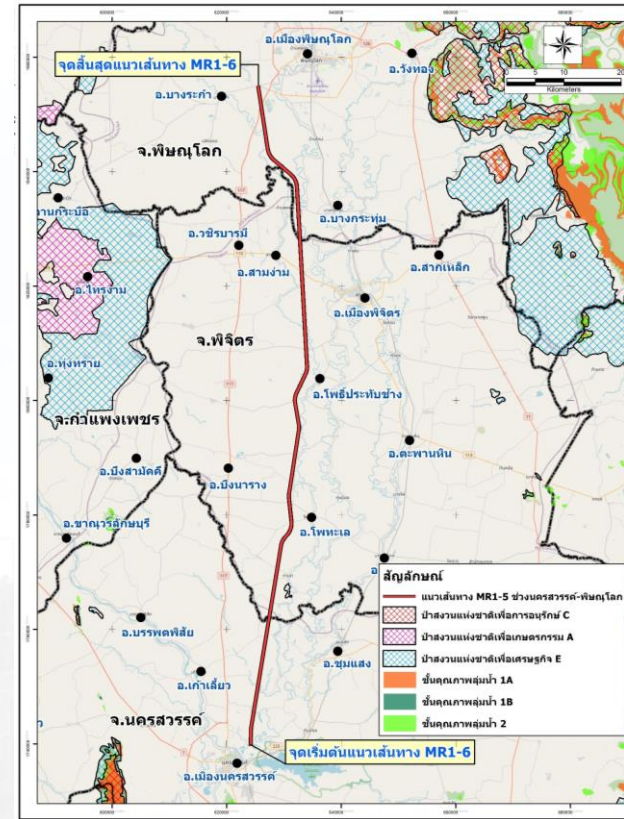
พื้นที่อ่อนไหว
และชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ
500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 7 แห่ง
 - ศาสนสถาน 5 แห่ง
 - ชุมชน 13 ชุมชน
 - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 87 จุด

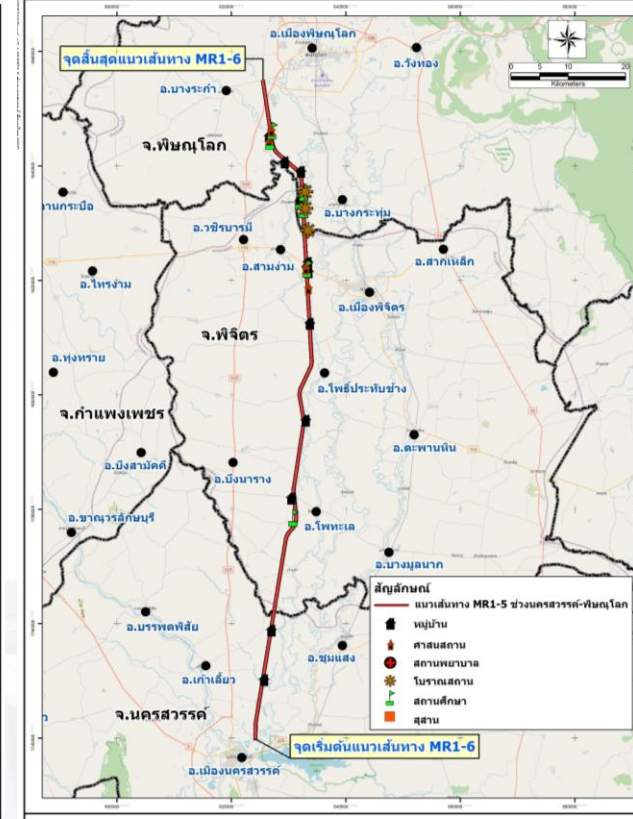


โบราณสถาน

ในระยะ 1 กม. จากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบ
โบราณสถาน 3 แห่ง คือ วัดสนามคลีตะวันตก
วัดย่านยาว และวัดโคกสลด อ.บางกระทุ่ม
จ.พิษณุโลก



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



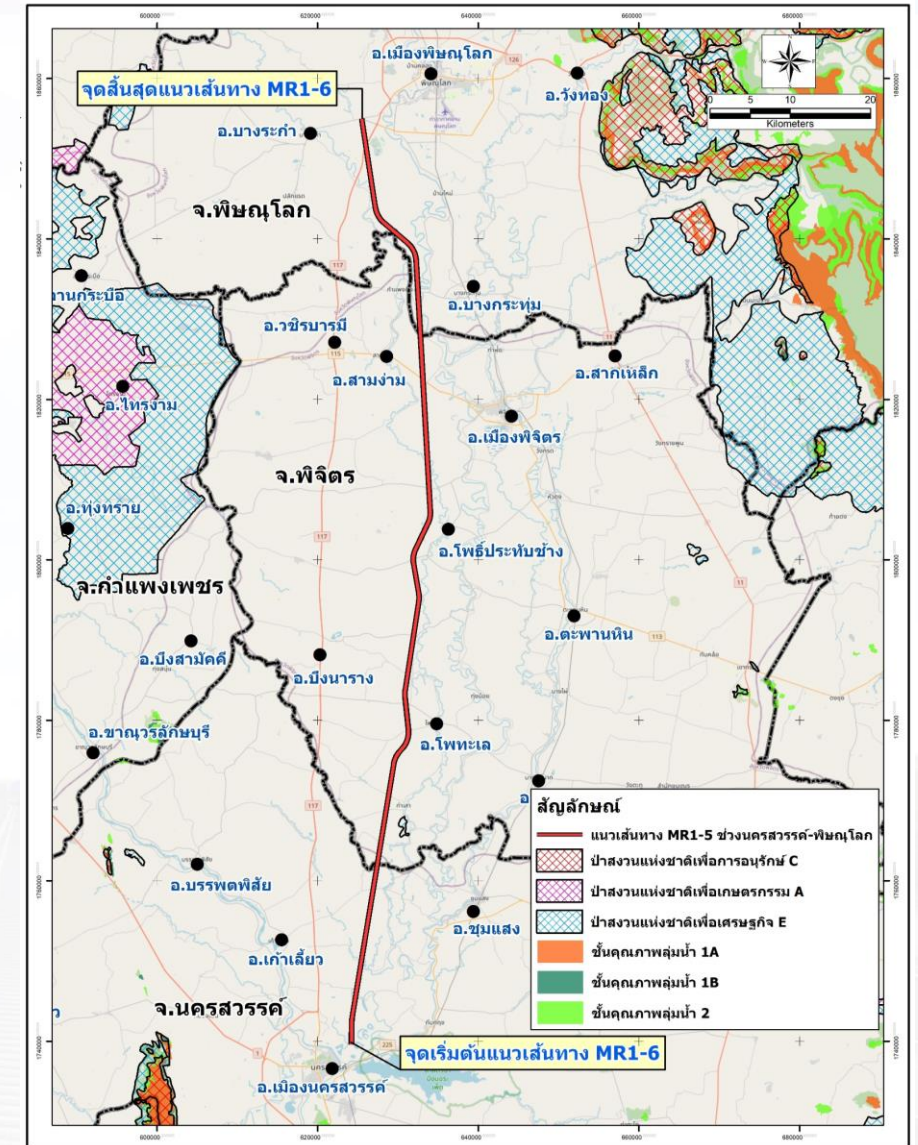
พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน และโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดชันค่อนข้างสูงจนถึงความลาดชันต่ำ
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) จำนวนแหล่งน้ำ 87 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 ม.	1) ชุมชนในรัศมี 500 ม. 13 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 7 แห่ง 2) ศาสนสถาน 5 แห่ง
5. พื้นที่อนุรักษ์	ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ และป่าสงวนแห่งชาติ
6. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 9 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 57 จุด
7. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 13 ชุมชน
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 6,460.77 ไร่ 2) พื้นที่ที่ไม่ใช้ประโยชน์ 401.67 ไร่ 3) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 272.08 ไร่
9. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 5 แห่ง 2) แหล่งโบราณสถาน ในรัศมี 1 กม. 3 แห่ง ได้แก่ วัดสนามคลีตะวันตก วัดย่านยาว และวัดโคกสลด อำเภอบางกระพุ่ม จังหวัดพิษณุโลก

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-6 ช่วงนครสวรรค์-สุพรรณบุรี



พื้นที่อนุรักษ์
สิ่งแวดล้อม

- ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ป่าสงวนแห่งชาติ
- ไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2



พื้นที่อ่อนไหว
และชุมชน

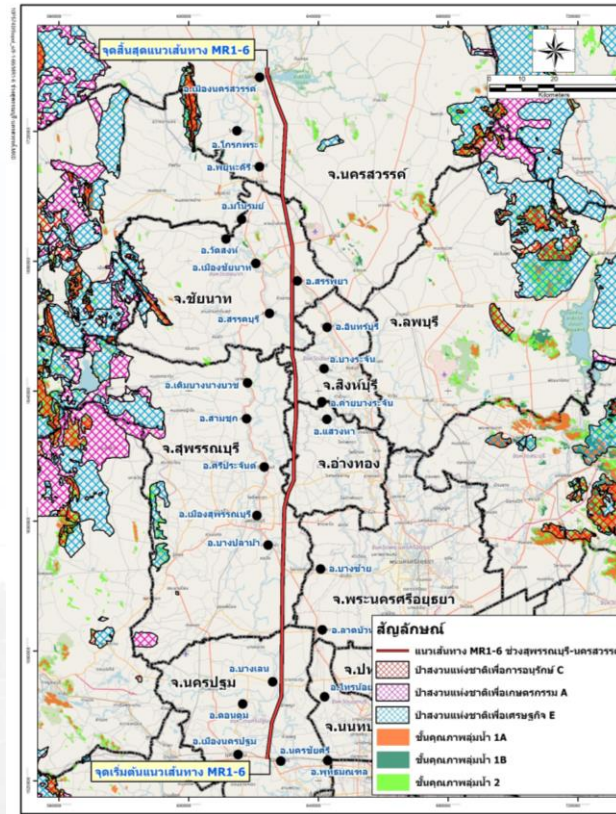
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง

- สถานศึกษา 10 แห่ง ศาสนสถาน 8 แห่ง และสถานพยาบาล 1 แห่ง
- ชุมชน 42 ชุมชน
- ตัดผ่านแหล่งน้ำ 75 จุด

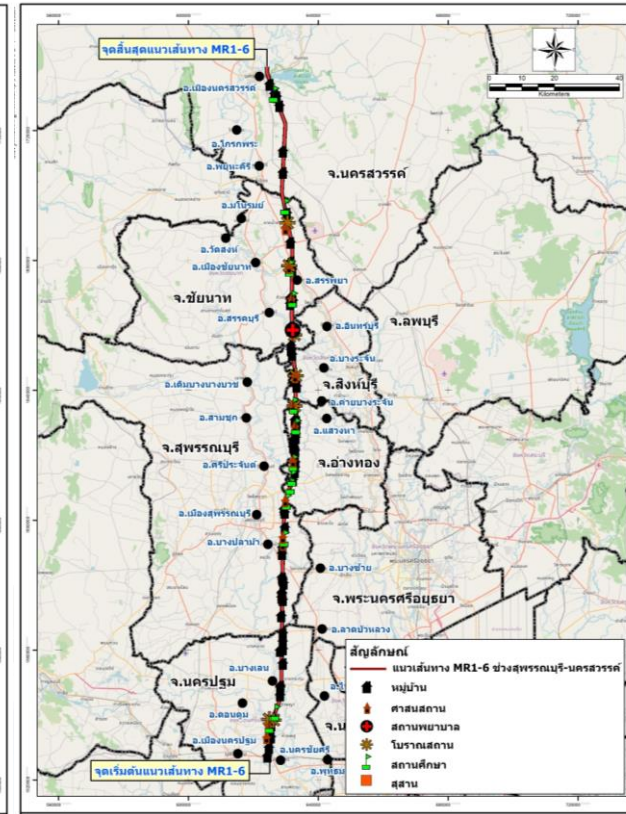


โบราณสถาน

ในระยะ 1 กม. จากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 5 แห่ง คือ วัดสีบัวทอง บ้านคิม วัดธรรมิกาวาส (ค้างคาว) วัดอินทาราม และเมืองโบราณนครน้อย (บ้านหนองตาตน 2)



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



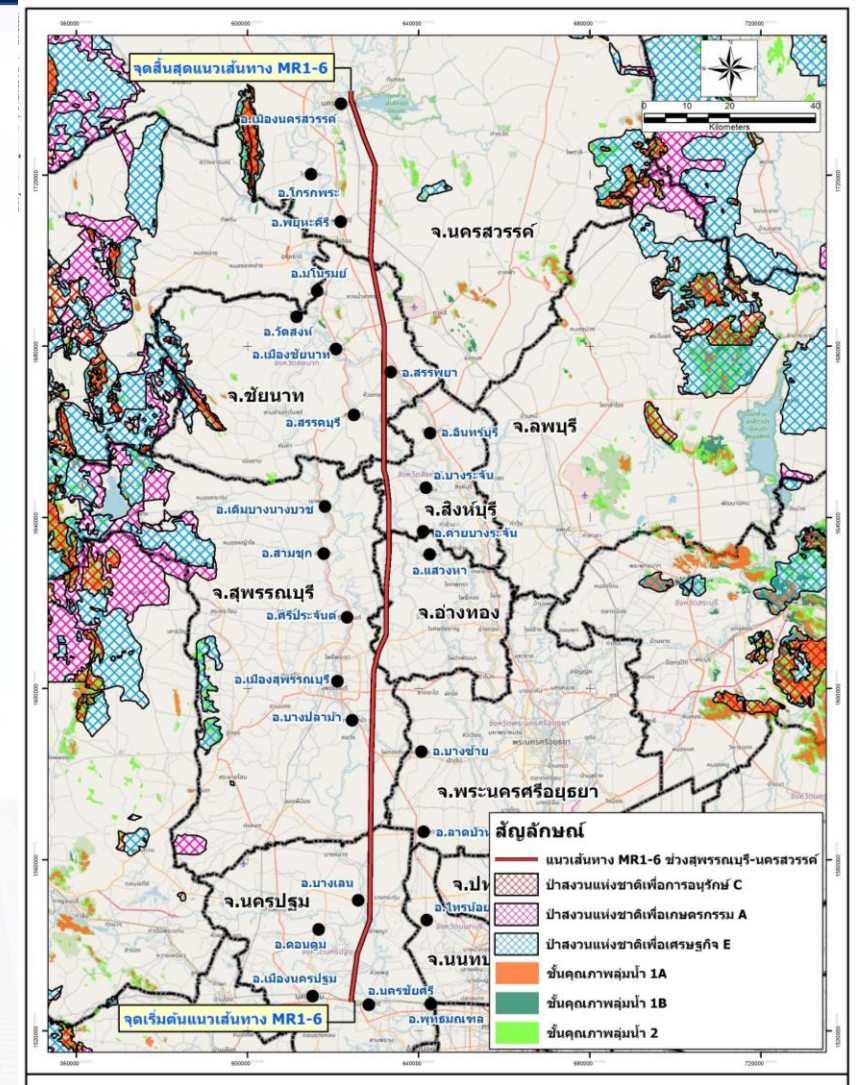
พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน และโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดเอียงเล็กน้อย
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) จำนวนแหล่งน้ำ 75 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 ม.	1) ชุมชนในรัศมี 500 ม. 42 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 10 แห่ง 2) ศาสนสถาน 8 แห่ง 3) สถานพยาบาล 1 แห่ง
5. พื้นที่อนุรักษ์	1) ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 2) ไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และ 2
6. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 1 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 43 จุด
7. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 42 ชุมชน
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 7,831.57 ไร่ 2) พื้นที่ไม่ใช้ประโยชน์ 420.03 ไร่ 3) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 534.52 ไร่
9. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 8 แห่ง 2) แหล่งโบราณสถาน ในรัศมี 1 กม. จำนวน 5 แห่ง

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR1-6)

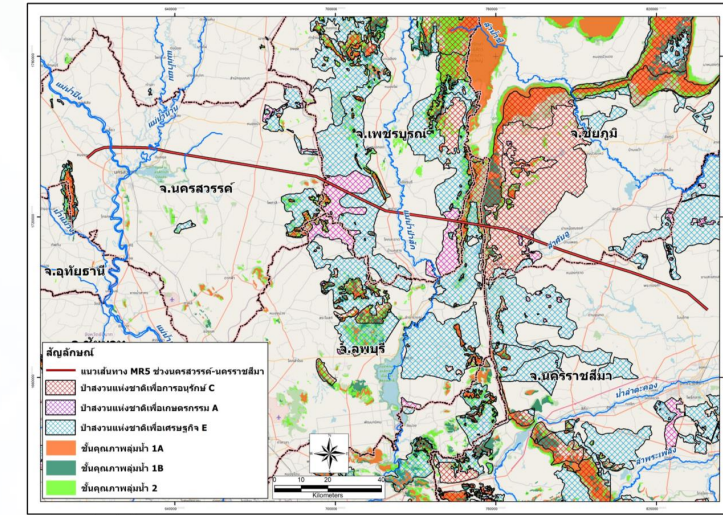
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา



พื้นที่อนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 4 แห่ง ได้แก่ ป่าเขาคอก ป่าเขาโลมนาง และป่าเขา
สอยดาว, ป่าสองข้างทางชัยวิบูลย์, ป่านาयाงหลัก และป่าฝั่งซ้ายแม่น้ำ
ป่าสัก รวมระยะทาง 63.10 กิโลเมตร
- ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A, 1B ชั้น 2
- ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง คือ ชับลังกา ระยะ 3.33 กม.

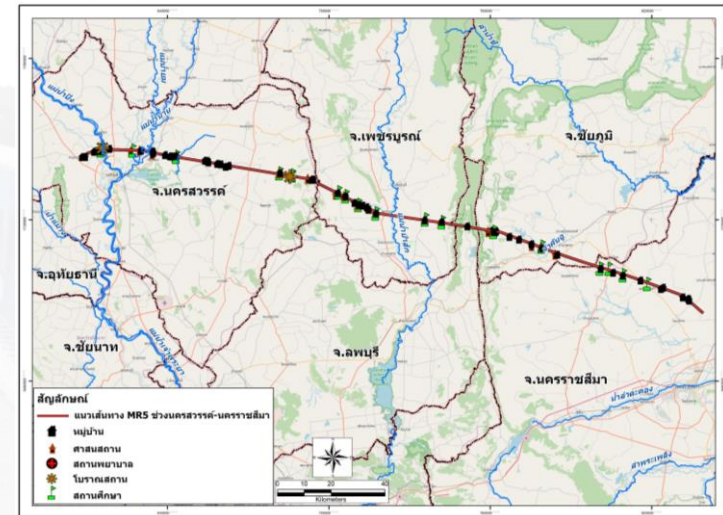


พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



พื้นที่อ่อนไหว และชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 12 แห่ง ศาสนสถาน 11 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง
- ชุมชน 22 ชุมชน
- ตัดผ่านแหล่งน้ำ 79 จุด



พื้นที่อ่อนไหว ชุมชนและโบราณสถาน



โบราณสถาน

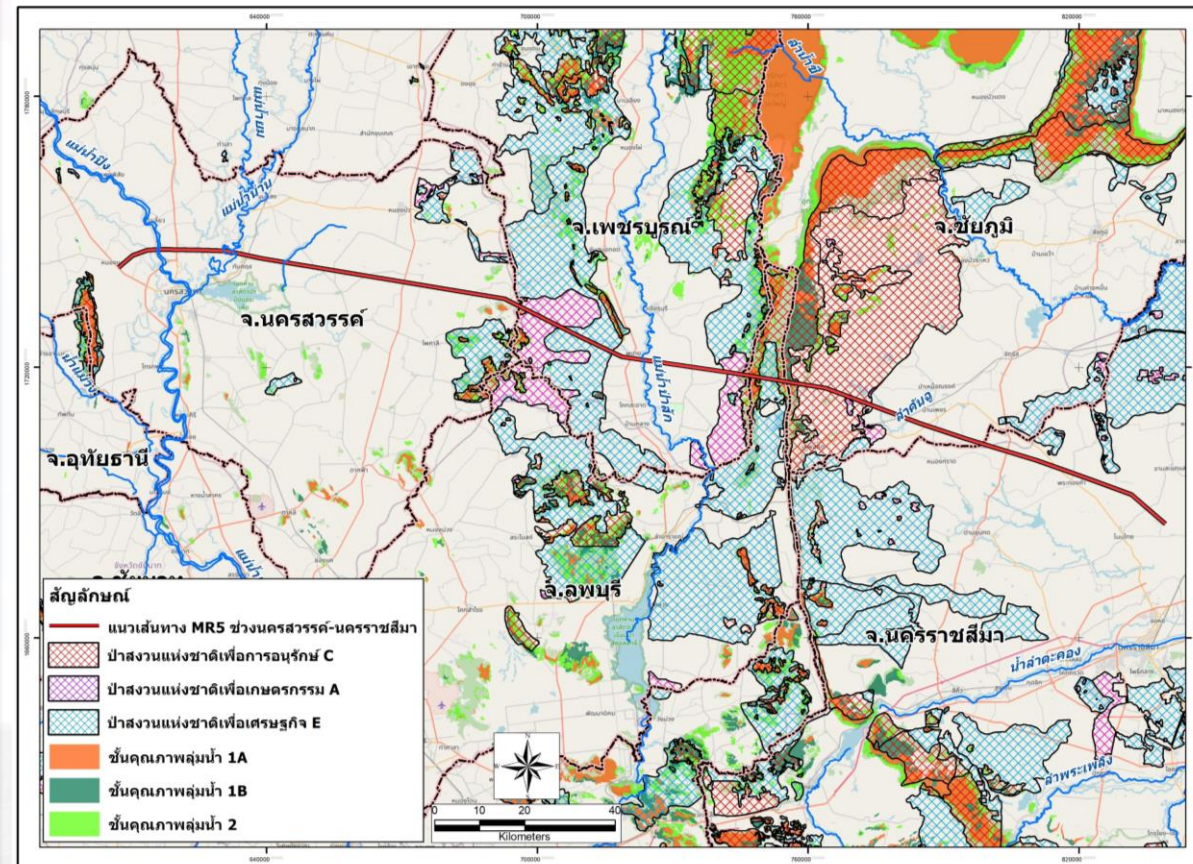
ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ไม่พบโบราณสถาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

รายละเอียด

1. ความลาดชันของพื้นที่	1) ความลาดชันสูงจนถึงความลาดเอียงน้อย
2. แม่น้ำที่ตัดผ่าน	1) แม่น้ำที่ตัดผ่าน 79 แห่ง
3. ชุมชนในรัศมี 500 ม.	1) ชุมชนในรัศมี 500 ม. 22 ชุมชน
4. พื้นที่อ่อนไหว	1) สถานศึกษา 12 แห่ง 2) ศาสนสถาน 11 แห่ง 3) สถานพยาบาล 1 แห่ง
5. พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และ 2	1) ชั้น 1A ระยะทาง 0.89 กม. 2) ชั้น 1B ระยะทาง 1.56 กม. 3) ชั้น 2 ระยะทาง 2.57 กม.
6. ป่าสงวนแห่งชาติ	1) 4 แห่ง ระยะทาง 63.10 กม.
7. คมนาคม	1) จุดตัดถนนสายหลัก 20 จุด 2) จุดตัดถนนชุมชน 7 จุด
8. เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยก และการเวนคืน	1) ชุมชนในรัศมี 500 เมตร 22 ชุมชน
9. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) เกษตรกรรม 12,020.62 ไร่ 2) ป่าไม้ 1,357.71 ไร่ 3) พื้นที่มิใช่ประโยชน์ 525.84 ไร่ 4) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 298.76 ไร่ 5) พื้นที่แหล่งน้ำ 102.19 ไร่
10. แหล่งประวัติศาสตร์	1) วัดและศาสนสถาน 11 แห่ง

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี

ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-6, MR1-7 และแนวเส้นทาง MR5 ช่วง MR5-1

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าเพื่อการอนุรักษ์ที่มีต้นไม้อุดมสมบูรณ์ จึงอาจมีความจำเป็นต้องตัดต้นไม้และรื้อย้ายต้นไม้บางส่วนที่อยู่ในแนวก่อสร้าง
- รบกวนสิ่งมีชีวิตที่อาศัยจากกิจกรรมการก่อสร้าง และปริมาณการจราจรเมื่อเปิดบริการ

- กิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อชุมชน และการพังกระจายของฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือน
- การโยกย้ายถิ่นฐานจากการเวนคืนพื้นที่บางส่วน
- การแบ่งแยกชุมชนเดิม การเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนลำบากขึ้น



มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

- ประสานงานกับกรมป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดมาตรการในการดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่อยู่ใกล้พื้นที่ป่าอนุรักษ์
- ป้องกันการรบกวนสัตว์ป่าโดยการกำหนดให้ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงน้อยที่สุด
- ออกแบบให้มีอุโมงค์สัตว์ลอดหรือทางข้ามสัตว์ป่าบริเวณที่ผ่านพื้นที่ป่าเพื่อการอนุรักษ์
- ประสานงานกับหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อประชาสัมพันธ์ แผนการก่อสร้าง จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน
- กำหนดให้ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด
- ในกรณีที่ต้องมีการเวนคืน ต้องให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจ รวมถึงจ่ายค่าทดแทนอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว
- กำหนดให้มีการออกแบบทางลอด ทางข้าม และทางคั่นนาระหว่างชุมชน 2 ฝั่ง

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วง MR1-6, MR1-7 และแนวเส้นทาง MR5 ช่วง MR5-1



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของโบราณสถานจากความสั่นสะเทือน การฟุ้งฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียงดัง รบกวนที่มีประชาชนที่มายุ่ยมชม
- กิจกรรมในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง เช่น การรับพื้นที่ การทางพิชงานดิน งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง งานขุดเจาะ อาจทำให้มีการชะล้างตะกอนลงสู่ลำน้ำ ทำให้น้ำขุ่น อีกทั้งอาจได้รับการปนเปื้อนน้ำมันจากการลาดยาง หรือสิ่งปนเปื้อนอื่นๆ ซึ่งทำให้คุณภาพน้ำลดลงได้



มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

- ประสานสำนักศิลปากรที่อยู่ในพื้นที่เพื่อกำหนดมาตรการในการดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่อยู่ใกล้พื้นที่โบราณสถาน
- หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน โดยเลือกใช้เครื่องจักรและวิธีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน 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

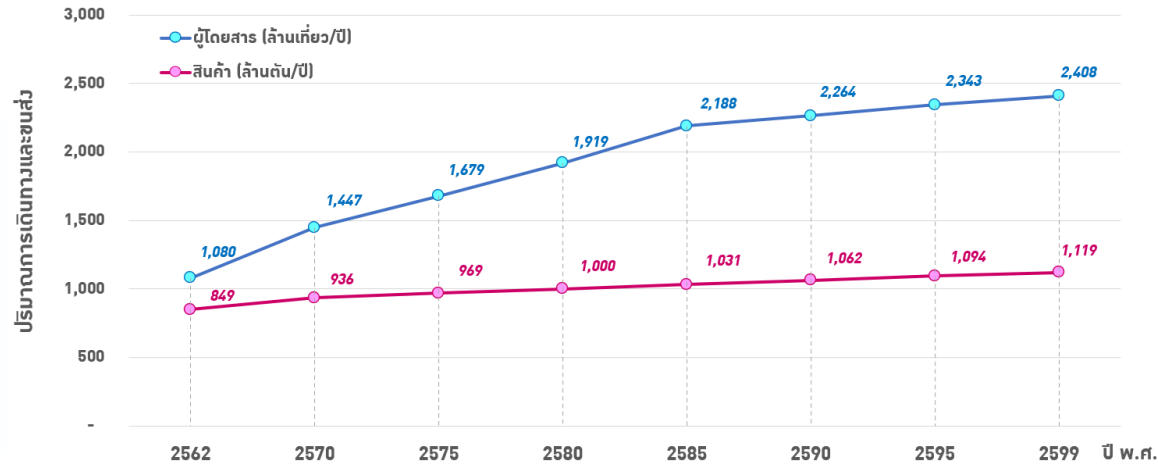
เสนอโดย



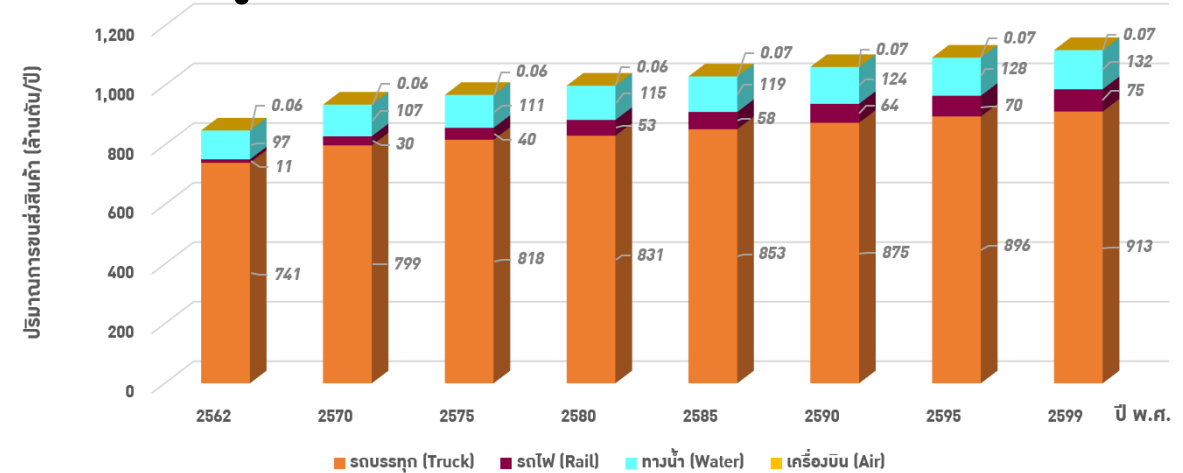
ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรและขนส่งในอนาคต

กรมทางหลวง

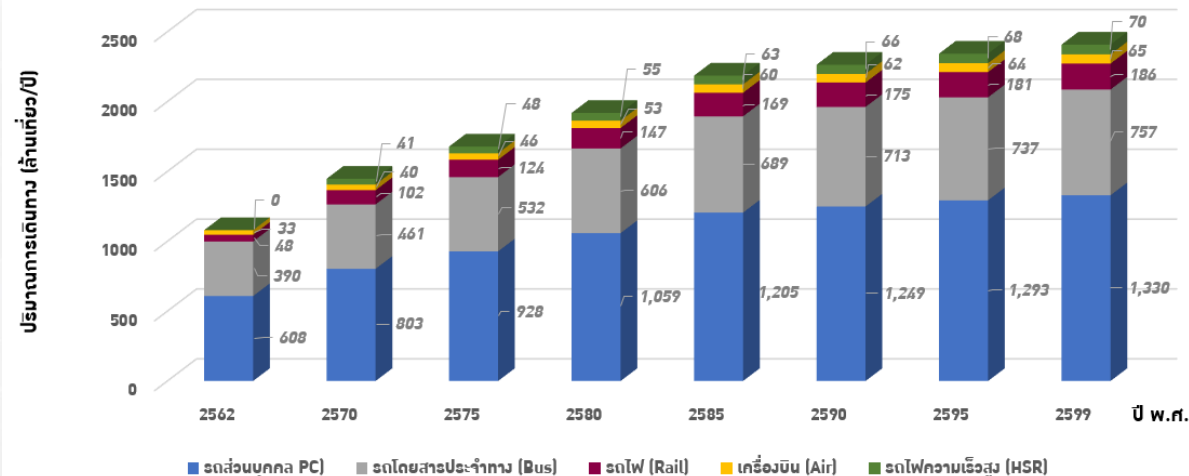
1 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทั่วประเทศ



2 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของคนจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง



3 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

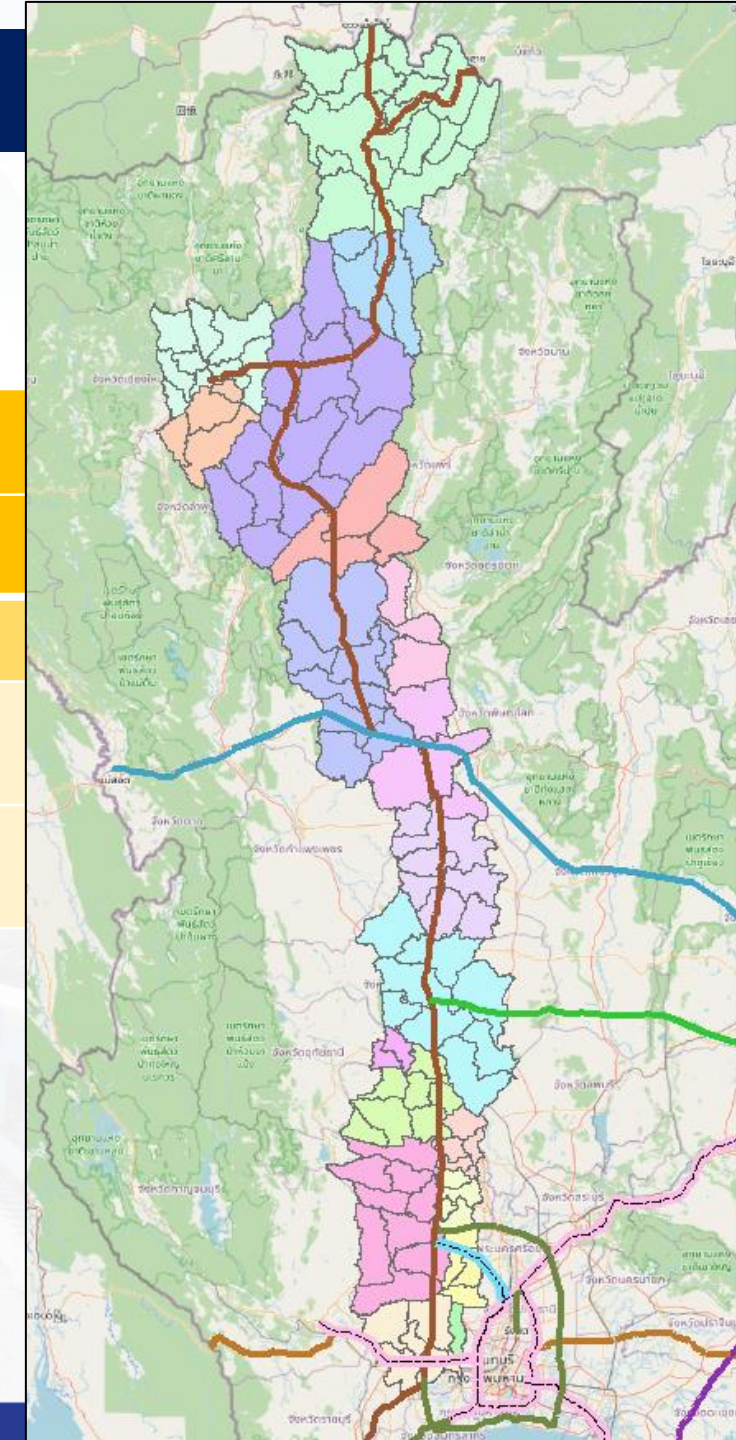


เสนอโดย

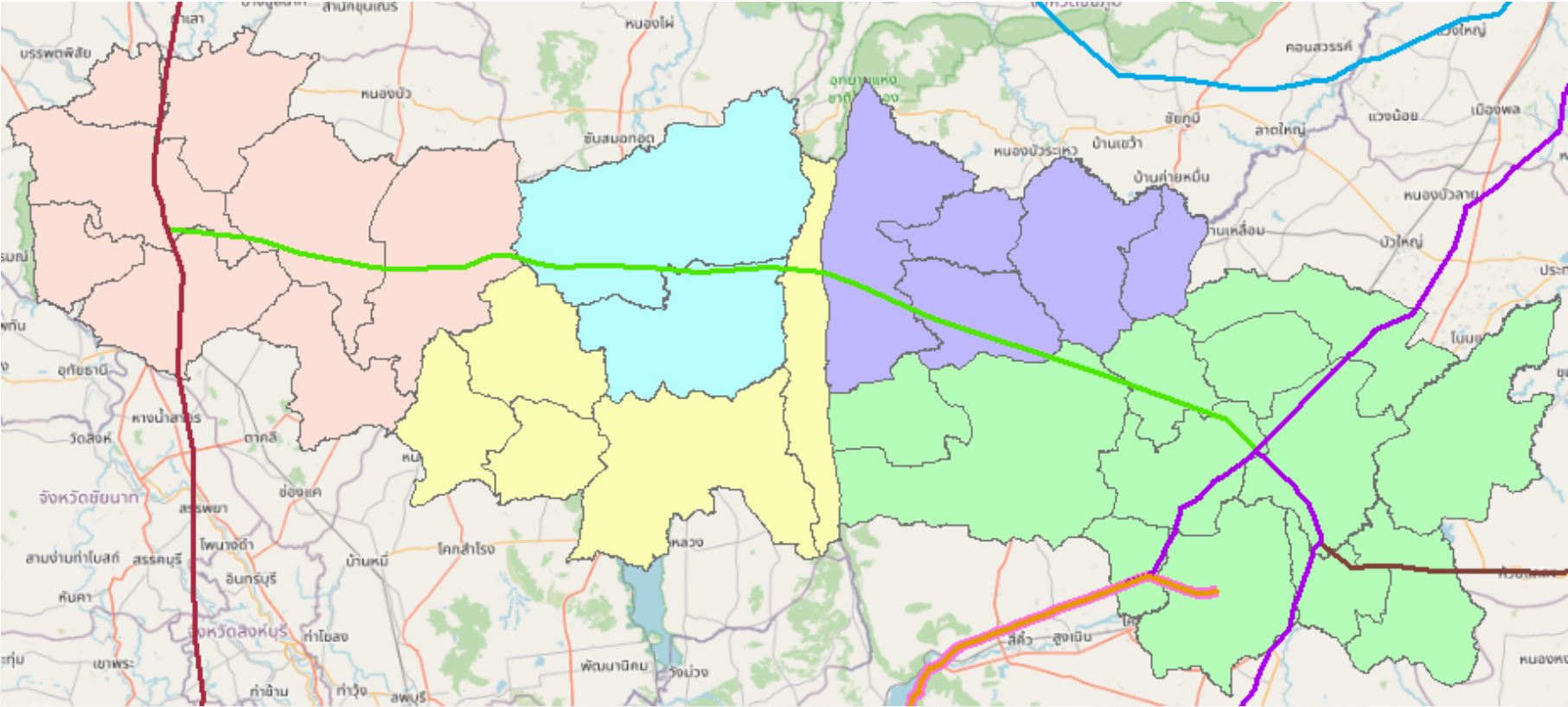


กรมทางหลวง

เสนอโดย



แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเฉพาะพื้นที่



เส้นทาง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)						
			2570	2575	2580	2585	2590	2595	2599
MR5	นครสวรรค์-อุบลราชธานี								
	นครสวรรค์-นครราชสีมา	230	8,600	11,900	14,100	16,500	19,000	21,800	24,300



กรมทางหลวง

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



การศึกษาด้านการวิเคราะห์โครงการ ทางเศรษฐกิจ

เสนอโดย



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	12,117
ค่าลงทุนก่อสร้าง	52,209
รวม	64,326

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	113,788
การลดเวลาในการเดินทาง	183,104
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	8,071

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	9.69%
NPV (ล้านบาท)	-11,908.77
B/C (เท่า)	0.76
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2578

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการจะมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2578 เป็นต้นไป

➔ เสนอพัฒนาโครงการในแผนระยะยาว (10-20 ปี)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชียงราย-นราธิวาส ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	34,100
ค่าลงทุนก่อสร้าง	54,635
รวม	88,735

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	241,338
การลดเวลาในการเดินทาง	275,480
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	7,772

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	11.63%
NPV (ล้านบาท)	-2,869.85
B/C (เท่า)	0.96
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2572

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการจะมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2572 เป็นต้นไป

➔ เสนอพัฒนาโครงการในแผนระยะกลาง (5-10 ปี)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	5,208
ค่าลงทุนก่อสร้าง	122,645
รวม	127,853

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	118,065
การลดเวลาในการเดินทาง	234,263
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	4,336

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	6.09%
NPV (ล้านบาท)	-52,181 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.45 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2590

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการจะมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2590 เป็นต้นไป

→ ยังไม่บรรลุไว้ในแผนการลงทุนระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566-2585)



กรมทางหลวง

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

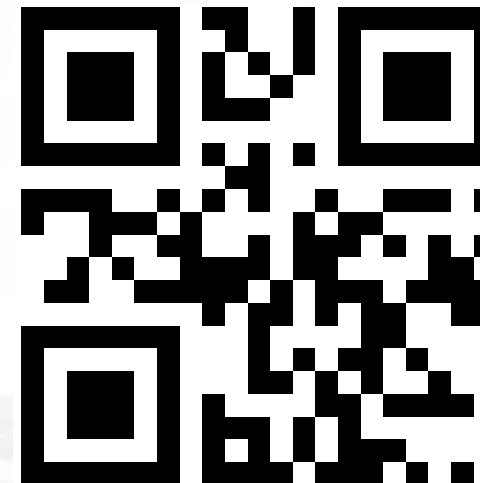
จบการนำเสนอ



QR Code แบบสำรวจโครงการ



QR Chat



QR Code Website โครงการ