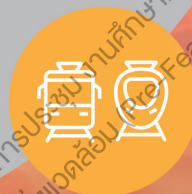


การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม
และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)
ภายใต้การศึกษา MR-MAP



(MR-MAP)

พื้นที่ภาคตะวันออก



เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ
เดือนมีนาคม 2566



ใช้สำหรับประกอบการเสนอการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม
และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP เท่านั้น

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในอดีต



ในอดีตที่ผ่านมา การพัฒนาโครงข่ายทางถนนยังขาดการบูรณาการร่วมกับการพัฒนาโครงข่ายทางราง ทำให้เกิดปัญหาการเวนคืนพื้นที่ การแบ่งแยกชุมชน และขาดการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายทางถนนและโครงข่ายทางรางที่เน้นการพัฒนาไปในพื้นที่ชุมชนที่มีความเจริญอยู่แล้ว ทำให้จำกัดการพัฒนาเมือง ไม่มีการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ใหม่ นอกจากนี้ด้วยโครงข่ายทางถนนในปัจจุบันมีการใช้เส้นทางร่วมกันของรถในท้องถิ่นและรถขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคที่ใช้ความเร็วในการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง

เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรและความปลอดภัยบนโครงข่ายถนนและการกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ใหม่ นายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีนโยบายให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายถนนที่มีแนวตรงไม่ผ่านชุมชน ไม่ซ้ำแนวถนนเดิม เพื่อพัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ สร้างชุมชนเมืองใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาประเทศในอนาคต

จากคำริของนายกรัฐมนตรี **กระทรวงคมนาคม** ภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม **นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ** ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์เป็นคำตอบของการพัฒนาโครงข่ายทางถนนในอนาคตที่เหมาะสม ในขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมยังได้พัฒนาโครงข่ายทางรางตามแนวคิดยุทธศาสตร์ชาติเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ผลักดันให้เป็นระบบขนส่งหลักของประเทศควบคู่ไปพร้อมกับการพัฒนาโครงข่ายถนน

ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาย่างเป็นระบบและยั่งยืน กระทรวงคมนาคม จึงได้เสนอแนวคิด “การบูรณาการพัฒนาคอนกรีตทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)” เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่ บรรเทาปัญหาเรื่องผลกระทบของประชาชนจากการเวนคืนพื้นที่และการแบ่งแยกชุมชน ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญและการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมไปสู่พื้นที่ใหม่

นโยบายสำคัญ

ในการพัฒนามอเตอร์เวย์และระบบรางร่วมกัน

-  ใช้เส้นทางที่มีอยู่อย่างเต็มที่ โดยบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางร่วมกัน
-  ลดการเวนคืนพื้นที่โดยไม่จำเป็นและการแบ่งแยกชุมชน
-  พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
-  ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่าย ทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง
-  เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยแยกการจราจรทางไกลออกจากจราจรในพื้นที่
-  แก้ปัญหาทางรถไฟในเขตเมืองที่มีความแออัด โดยพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมือง
-  ปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

- ✓ เน้นการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ✓ คำนึงถึงผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนเป็นหลัก
- ✓ จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



วางแผนพร้อมกัน แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน

ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน

โดยเป็นการบูรณาการแผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟที่สมบูรณ์แบบทั้งโครงข่าย

จากนโยบายสู่กระบวนการศึกษาและจัดทำแผน การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และระบบราง (MR-MAP)

จากนโยบายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหาการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน รวมถึงปัญหาด้านการจราจร **กรมทางหลวง** ได้รับมอบหมายให้ศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) โดยมุ่งเน้นที่การศึกษาและวิเคราะห์อย่างรอบด้าน ดังนี้

การปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ปรับปรุงแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันทางเศรษฐกิจ สังคม นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

การบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

บูรณาการแผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับแผนพัฒนาระบบราง ทั้งรถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟฟ้าสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง เพื่อแก้ไขปัญหาการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน สร้างความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ลดปัญหาด้านการจราจรและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ ด้วยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะกรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทย

ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงินเบื้องต้น

กำหนดแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น รูปแบบโครงการ ประเมินค่าใช้จ่ายและวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงินเบื้องต้น

การจัดทำรายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental Checklist)

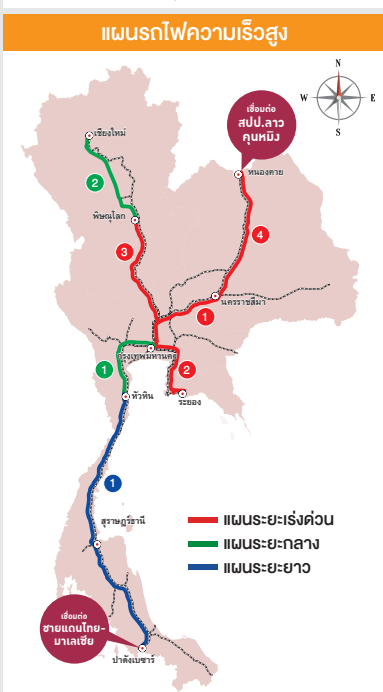
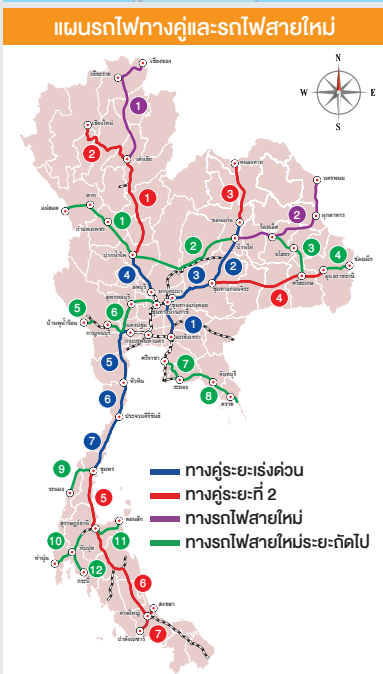
ศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับโครงการโดยการจัดทำรายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับโครงการและนำเสนอมาตรการป้องกันแก้ไข รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อนำมาปรับปรุงการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสม ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนในพื้นที่ และมีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ของโครงการมากที่สุด



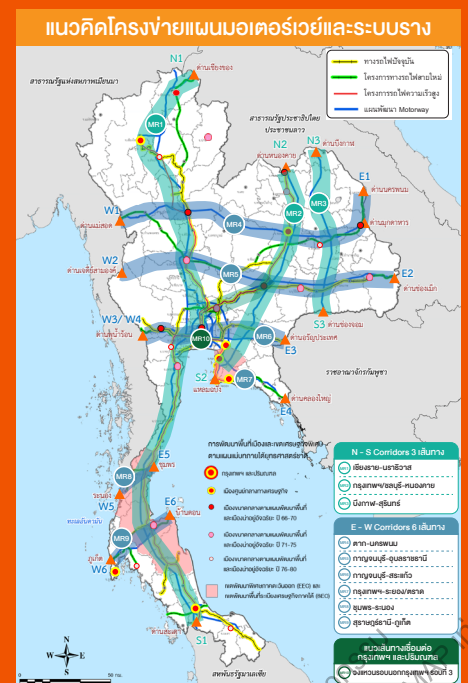
- ✓ ลดการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน
 - ✓ เพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคและการขนส่งระหว่างประเทศ
 - ✓ ลดระยะเวลาในการเดินทางและขนส่ง
 - ✓ ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นทั้งในเขตเมืองและบริเวณด้านการค้าชายแดน
 - ✓ พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
- โดยใช้การเชื่อมโยงการเดินทางหลากหลายรูปแบบ



บูรณาการมอเตอร์เวย์ ร่วมกับระบบราง ผ่านความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินการโครงการศึกษาพัฒนาโครงข่ายแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีการทบทวนและพิจารณาความสอดคล้องในด้านต่างๆ ดังนี้

- **พิจารณาความสอดคล้องกับนโยบาย**ด้านการบูรณาการพัฒนาคูข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางเพื่อลดการเวนคืนและการแบ่งแยกพื้นที่ของประชาชน
- **พิจารณาความสอดคล้องตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ** และพื้นที่สำคัญต่างๆ เช่น พื้นที่ด้านการค้าชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ต่างๆ เชื่อมโยงการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และเกิดการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
- **พิจารณาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ** พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางเชื่อมโยงพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เมืองหลัก เมืองขนาดกลาง ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในทุกพื้นที่
- **พิจารณาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)** โดยพิจารณาสถานะความเหมาะสมของโครงการ ทั้งที่ศึกษาความเหมาะสมแล้ว ที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างหรือที่ยังไม่ได้มีการศึกษา เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมและพิจารณาความเป็นไปได้ในการบูรณาการร่วมกับระบบราง
- **พิจารณาการเชื่อมโยงเส้นทางการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับแผนการพัฒนาโครงการทางรถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง** เพื่อทบทวนแผนการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการบูรณาการแนวเส้นทางระบบรางร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



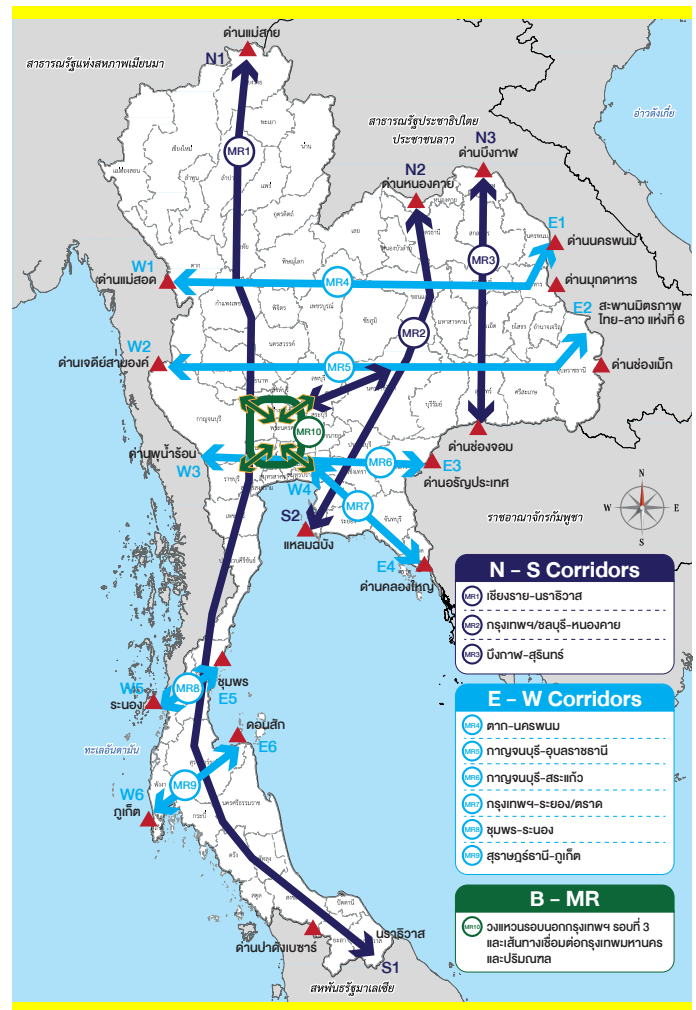
การศึกษากำหนดรูปแบบ การพัฒนามอเตอร์เวย์และระบบราง

เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้

- MR1** เชื่อมการเดินทางและขนส่งระหว่าง เมียนมา-สปป.ลาว-ภาคเหนือ-ภาคกลาง-ภาคใต้-มาเลเซีย ด้วยเส้นทาง เชียงราย-นราธิวาส
- MR2** เชื่อมการเดินทางและขนส่งระหว่าง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล-ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว ด้วยเส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย
- MR3** เชื่อมการเดินทางและขนส่งระหว่าง สปป.ลาว-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-กัมพูชา ด้วยเส้นทางบึงกาฬ-สุรินทร์

เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก

- MR4** เชื่อมการเดินทางและขนส่งระหว่าง เมียนมา-ภาคเหนือตอนล่าง-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว ด้วยเส้นทาง ตาก-นครพนม
- MR5** เชื่อมการเดินทางและขนส่งระหว่าง ภาคกลาง-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว ด้วยเส้นทางนครสวรรค์-อุบลราชธานี
- MR6** เชื่อมการเดินทางและขนส่งระหว่าง เมียนมา-กรุงเทพมหานครและปริมณฑล-ภาคตะวันออก-กัมพูชา ด้วยเส้นทางกาญจนบุรี-สระแก้ว
- MR7** เชื่อมการเดินทางและขนส่งระหว่าง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล-ภาคตะวันออก-กัมพูชา ด้วยเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด
- MR8** รองรับการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันตอนบน ด้วยเส้นทางชุมพร-ระนอง
- MR9** รองรับการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันตอนล่าง ด้วยเส้นทางสุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต

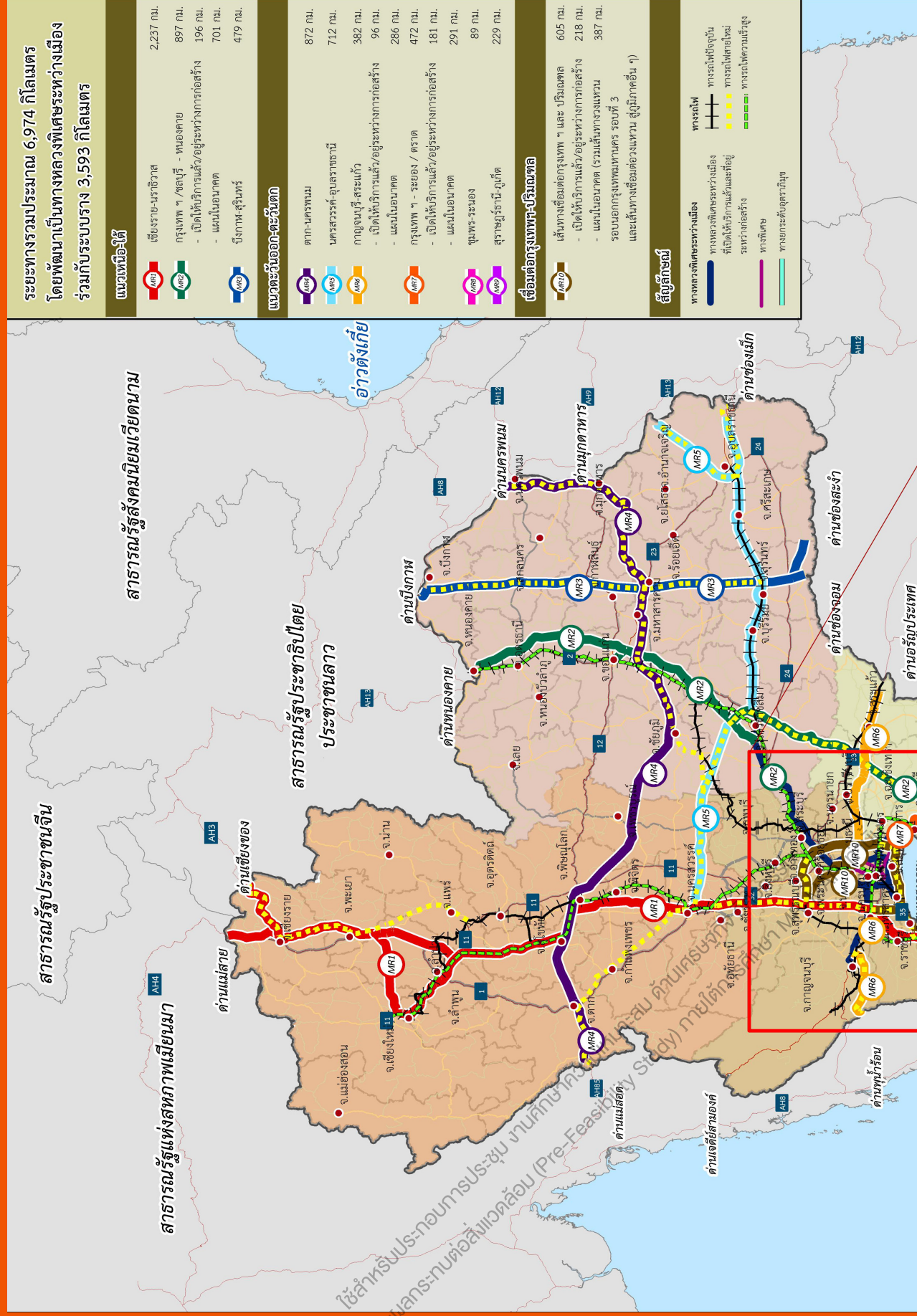


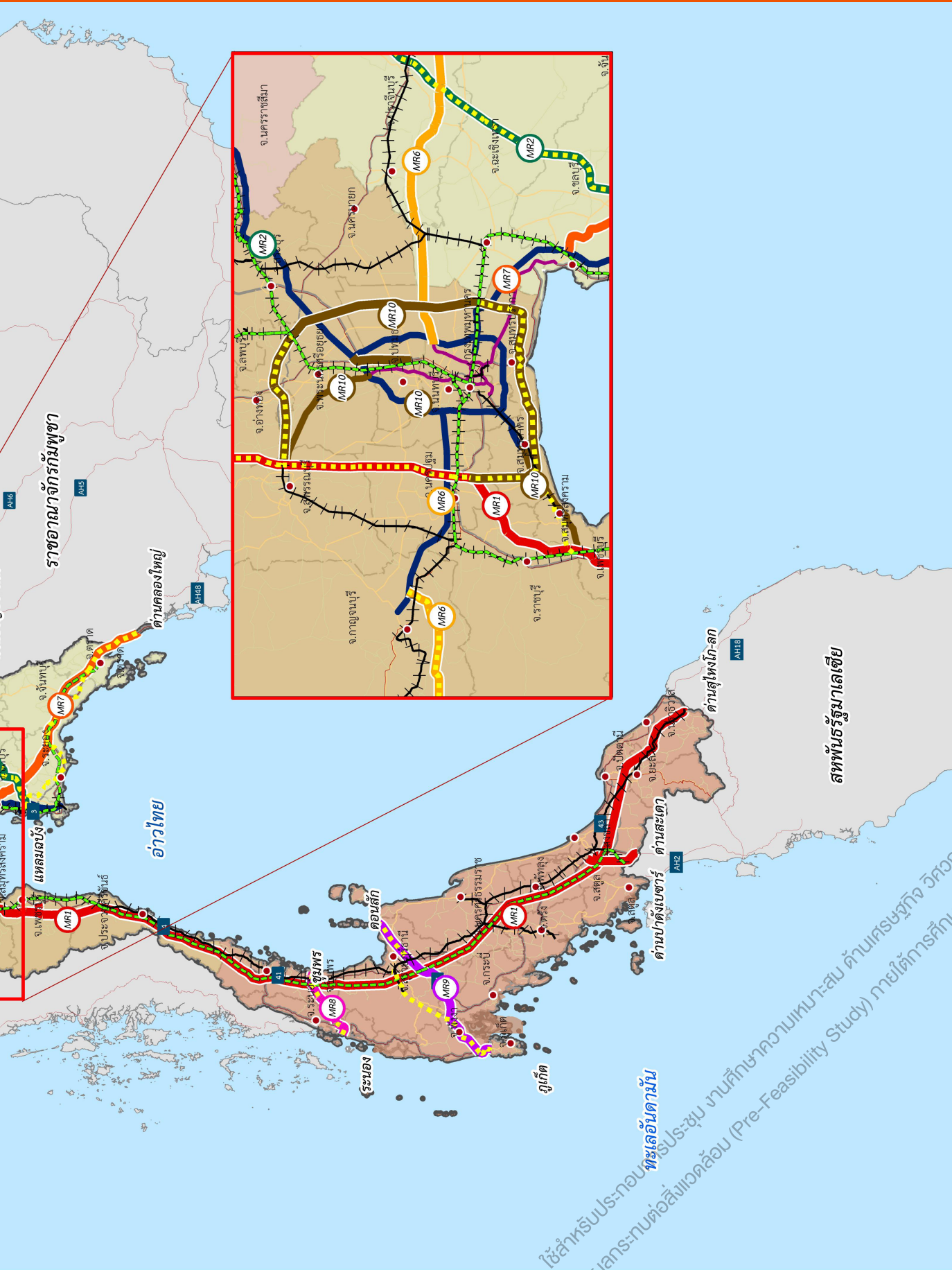
เส้นทางเชื่อมต่อกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- MR10** ลดปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองด้วยวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3
- MR10** เชื่อมต่อการเดินทางจากวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 และ 3 ด้วยเส้นทางส่วนต่อขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ธานี-ปากท่อ ช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อ เส้นทางส่วนต่อขยายทางพิเศษอุดรรัถยา ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี และเส้นทางเชื่อมต่อภาคตะวันออกด้วยเส้นทาง จตุโชติ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)



แผนแม่บทการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
ระยะทางรวมประมาณ 6,974 กม.
โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง 3,593 กม.





พระเลออินดามัน

ใช้สำหรับประกอบและนำเสนอ งานศึกษาความเหมาะสม ด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP เท่านั้น

แนวเส้นทางโครงการ ตามแผนแม่บท **MR-MAP** **10 เส้นทาง**

MR1 : เชียงราย-นราธิวาส

เชื่อมโยงเส้นทางจากชายแดนประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว บริเวณด่านแม่สาย และด่านเชียงของ จ.เชียงราย ถึงชายแดนใต้ จ.นราธิวาส เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย แบ่งออกเป็น 14 ช่วง ได้แก่ (1) เชียงราย-เชียงของ (2) เชียงราย-แม่สาย (3) เชียงใหม่-เชียงราย (4) พิชณุโลก-เชียงใหม่ (5) ลำปาง-พะเยา (6) นครสวรรค์-พิษณุโลก (7) สุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (8) นครปฐม-สุพรรณบุรี (9) นครปฐม-ชะอำ (10) ชะอำ-ชุมพร (11) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี (12) สุราษฎร์ธานี-สงขลา (13) สงขลา-สะเตด และ (14) สงขลา-นราธิวาส

MR2 : กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย

แนวเส้นทางแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล โดยจะใช้แนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบัน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กม. และส่วนที่ 2 เส้นทางในอนาคต เชื่อมภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มจากบริเวณท่าเรือแหลมฉบังที่ จ.ชลบุรี และไปสิ้นสุดที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบนเพื่อไปเชื่อมกับชายแดน สปป.ลาว ที่ด่านหนองคาย จ.หนองคาย แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ (1) นครราชสีมา-ขอนแก่น (2) ขอนแก่น-หนองคาย (3) แหลมฉบัง-ปาร์จันบุรี และ (4) ปาร์จันบุรี-นครราชสีมา

MR3 : บึงกาฬ-สุรินทร์

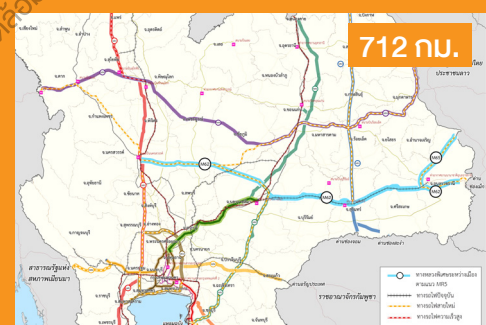
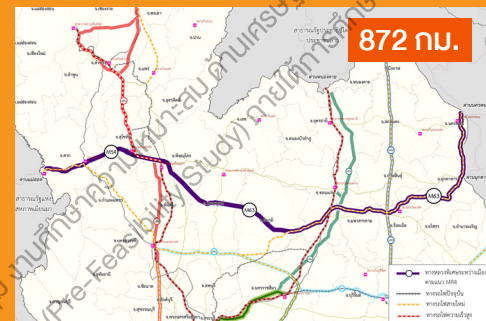
จากชายแดน สปป.ลาว ที่ด่านบึงกาฬ ผ่านพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมไปจนถึงชายแดนประเทศกัมพูชา แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ (1) ร้อยเอ็ด-บึงกาฬ (2) ร้อยเอ็ด-สุรินทร์ (3) สุรินทร์-ด่านช่องจอม (4) สุรินทร์-ด่านช่องสะงำ

MR4 : ตาก-นครพนม

เชื่อมต่อชายแดนเมียนมาที่ จ.ตาก ไปยังสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่ จ.นครพนม และแห่งที่ 3 ที่ จ.มุกดาหาร แบ่งออกเป็น 5 ช่วง ได้แก่ (1) ตาก-แม่สอด (2) พิชณุโลก-ตาก (3) พิชณุโลก-เพชรบูรณ์ (4) เพชรบูรณ์-ขอนแก่น และ (5) ขอนแก่น-นครพนม

MR5 : นครสวรรค์-อุบลราชธานี

เชื่อมต่อโครงข่ายในแนวตะวันออก-ตะวันตก ไปยังชายแดน สปป.ลาว ผ่านด่านช่องเม็ก และเชื่อมต่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 ที่ จ.อุบลราชธานี แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ (1) นครสวรรค์-นครราชสีมา (2) นครราชสีมา-อุบลราชธานี (3) อุบลราชธานี-ช่องเม็ก และ (4) อุบลราชธานี-นาตาล



MR6 : กาญจนบุรี-สระแก้ว

แนวเส้นทางแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 เส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยัง จ.กาญจนบุรี ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กม. ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบัน และส่วนที่ 2 เส้นทางในอนาคต เชื่อมจากชายแดนประเทศเมียนมา ที่ด่านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี ผ่านวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครไปยังประเทศกัมพูชา ที่ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ (1) กาญจนบุรี-พุน้ำร้อน (2) จตุโชติ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) (3) วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี และ (4) ปราจีนบุรี-สระแก้ว

MR7 : กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด

แนวเส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครเพื่อเชื่อมสู่ภาคตะวันออกโดยใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพ-พัทยา-มาบตาพุด ที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน โดยมีระยะทาง 181 กม. และบริเวณ จ.ชลบุรี จะมีเส้นทางตามแผนในอนาคตเพื่อเชื่อมต่อด่านชายแดนประเทศกัมพูชาบริเวณด่านคลองใหญ่ จ.ตราด แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ (1) ชลบุรี-ระยอง และ (2) ระยอง-ตราด

MR8 : ชุมพร-ระนอง

เชื่อมโยงการเดินทางขนส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 2 ฝั่ง คือฝั่งอ่าวไทย ที่ จ.ชุมพร และฝั่งอันดามันที่ จ.ระนอง และรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)

MR9 : สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต

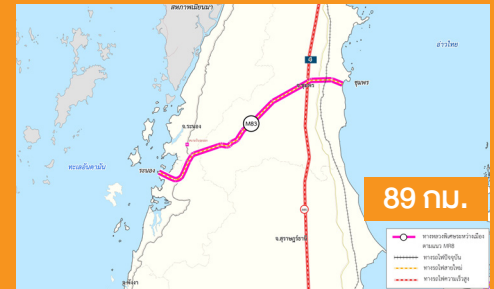
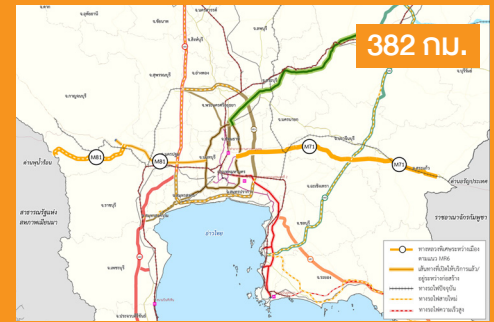
เชื่อมโยงการเดินทางขนส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 2 ฝั่ง คือ ฝั่งอ่าวไทยที่ จ.สุราษฎร์ธานี และฝั่งอันดามันที่ จ.ภูเก็ต และรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ (1) สุราษฎร์ธานี-พังงา และ (2) พังงา-ภูเก็ต

MR10 : เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แนวเส้นทางแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน โดยมีการเก็บค่าผ่านทางในด้านตะวันออก สำหรับด้านตะวันตกอยู่ระหว่างการปรับปรุงให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ส่วนที่ 2 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 เป็นเส้นทางตามแผนในอนาคต เพื่อแยกการจราจรทางไกลและการเดินทางเข้าเมือง เชื่อมโยงเส้นทางในทุกภูมิภาคเข้าหากัน แบ่งออกเป็น 5 ช่วง ได้แก่ (1) ด้านเหนือ ช่วง สุพรรณบุรี-ทล.32 (2) ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305 (3) ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.34 (4) ด้านใต้ ช่วง ทล.34-ทล.35 และ (5) ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35-นครปฐม และจากนครปฐม-สุพรรณบุรี ในด้านตะวันตก ใช้แนวเส้นทางร่วมกับ MR1

ส่วนที่ 3 เส้นทางเชื่อมวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบ 2 และ 3 แบ่งออกเป็น 4 ช่วง (1) ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน (2) บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบัน (3) บ้านแพ้ว-ปากท่อ และ (4) ส่วนต่อขยายทางพิเศษอุดรรัถยา ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี



แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของ

การพัฒนามอเตอร์เวย์และระบบราง

ในการพัฒนาโครงการตามแนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีประเด็นด้านการออกแบบที่ต้องให้ความสำคัญหลายส่วน โดยเฉพาะเรื่องการเข้าออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการเข้าออกสถานีรถไฟ โดยแนวคิดในเบื้องต้นสำหรับการออกแบบเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ และลดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการร่วมกัน มีดังนี้

การวางตำแหน่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ

● กรณีสถานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว :

กำหนดหน้าตัดโดยมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอย่างต่ำ 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะหรือกำแพงกั้น (Barrier Median) และมีถนนบริการด้านข้าง (ริมเขตทาง) ตามความจำเป็น ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและถนนบริการจะกั้นด้วยเกาะหรือรั้ว



● กรณีสถานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (ทางรถไฟหรือรถไฟความเร็วสูง)

กำหนดการใช้พื้นที่เขตทางโดยให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 2 ทิศทาง อยู่คู่กัน โดยขีดไปด้านใดหนึ่งของเขตทาง และทางรถไฟหรือรถไฟความเร็วสูงทุกทางวิ่ง (Track) อยู่ติดกันในอีกฝั่งหนึ่งของเขตทาง ระหว่างระบบรางและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กั้นด้วยเกาะหรือกำแพงกั้น (Barrier Median) และจัดให้มีถนนบริการด้านข้าง (ริมเขตทาง) ตามความจำเป็น ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง/ระบบราง และถนนบริการจะกั้นด้วยเกาะหรือรั้ว

ทั้งนี้ การกำหนดตำแหน่งของระบบรางและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้แต่ละระบบอยู่ติดกัน แทนที่จะให้ระบบรางอยู่ตรงกลางและมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาน 2 ข้าง เนื่องจากเหตุผลว่า หากระบบรางถูกขนานด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 2 ด้าน การบริหารจัดการ การซ่อมบำรุงระบบรางจะทำได้ยาก การเข้าถึงสถานีจะทำได้ยากกว่า รวมทั้ง เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ในการขนถ่ายสินค้า กิจกรรมในการขนถ่ายสินค้าและกิจกรรมเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ ไม่สามารถทำได้บริเวณกึ่งกลางทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



● กรณีสถานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูงทั้ง 3 ระบบ:

กำหนดการใช้พื้นที่เขตทางโดยให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 2 ทิศทาง อยู่คู่กัน โดยขีดไปด้านใดหนึ่งของเขตทาง รถไฟขีดไปอีกฝั่งหนึ่งของเขตทาง ส่วนรถไฟความเร็วสูงอยู่ตรงกลางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ ระหว่างแต่ละระบบกั้นด้วยเกาะ รั้ว หรือกำแพงกั้น (Barrier Median) และจัดให้มีถนนบริการด้านข้าง (ริมเขตทาง) ตามความจำเป็น ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือทางรถไฟ และถนนบริการจะกั้นด้วยเกาะหรือรั้ว



บริเวณจุดตัดกับถนนอื่น ๆ

บริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับถนนอื่น ๆ จะออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ โดยให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกข้ามหรือลอดถนนที่ตัดผ่านตามความเหมาะสมตามลักษณะภูมิประเทศ ส่วนถนนบริการ (Service Road) ที่อยู่ทางด้านข้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะตัดกับถนนที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองข้ามหรือลอดผ่านเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนบริเวณพื้นที่ด้านข้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดเล็ก

กรณีที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพัฒนาตามแนวเขตรถไฟเดิมแล้วผ่านพื้นที่ชุมชนขนาดเล็กหรือสถานีรถไฟขนาดเล็กพิจารณาออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นทางยกระดับข้ามพื้นที่ดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและการเวนคืนที่ดิน

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดใหญ่

ตามลำดับชั้นของโครงข่ายถนน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงการจราจรทางไกลระหว่างเมืองในการเชื่อมโยงการจราจรจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเข้าสู่พื้นที่ต้นทาง/ปลายทางของการเดินทางหรือขนส่งสินค้า จะอาศัยโครงข่ายถนนในลำดับรองลงไป ดังนั้น แนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณเมืองใหญ่ จะออกแบบให้เป็นแนวเส้นทางที่อ้อมเลี้ยวตัวเมือง ไม่ตัดผ่านเข้าไปในเขตเมือง ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่ในเขตเมืองที่มักเป็นประเด็นปัญหาที่มีความอ่อนไหวมากในการพัฒนาโครงการ ส่วนทางรถไฟมีทางเลือกในการกำหนดแนวเส้นทางได้ทั้งรูปแบบที่ให้แนวเส้นทางตัดผ่านตัวเมือง ซึ่งจะมีความเหมาะสมในกรณีที่มียังมีทางรถไฟเดิมผ่านเมืองอยู่แล้ว หรืออีกทางเลือกหนึ่ง คือ ให้แนวเส้นทางรถไฟไม่ผ่านตัวเมืองเป็นแนวเลี้ยวเมืองคู่ขนานไปกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และพัฒนาสถานีแห่งใหม่นอกเมืองโดยจัดให้มีระบบขนส่งสายรอง (Feeder Line) ที่เป็นถนนหรือระบบรางตามความเหมาะสมเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง ลักษณะนี้จะช่วยลดผลกระทบในการเวนคืนพื้นที่ในเมืองและกระตุ้นการพัฒนาเมืองไปสู่พื้นที่ใหม่ เหมาะกับการพัฒนาโครงการทางรถไฟหรือรถไฟความเร็วสูงสายใหม่



รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณสถานีรถไฟ

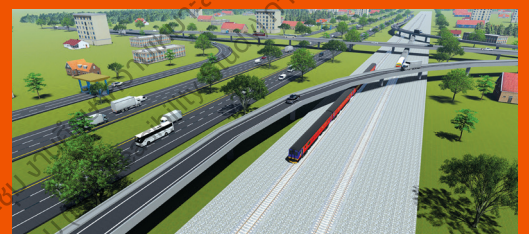
ลักษณะของการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณช่วงที่มีสถานีรถไฟอยู่ด้านข้างของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) จะมีถนนบริการ (Service Road) อยู่ด้านข้างทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ใช้เป็นเส้นทางเข้า-ออกสถานี โดยการเข้า-ออกสถานีจากถนนบริการฝั่งที่ไม่ได้อยู่ติดทางรถไฟ จะใช้สะพานลอยในการเดินข้ามถนนและทางรถไฟ



รูปแบบบริเวณทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณทางเข้า-ออก ถนนเข้า-ออกที่เชื่อมโยกับถนนภายนอกในฝั่งที่ติดกับทางรถไฟจะออกแบบเป็นสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟเพื่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฝั่งที่ติดกับทางรถไฟจะสามารถเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ทีระดับพื้น (At-Grade)

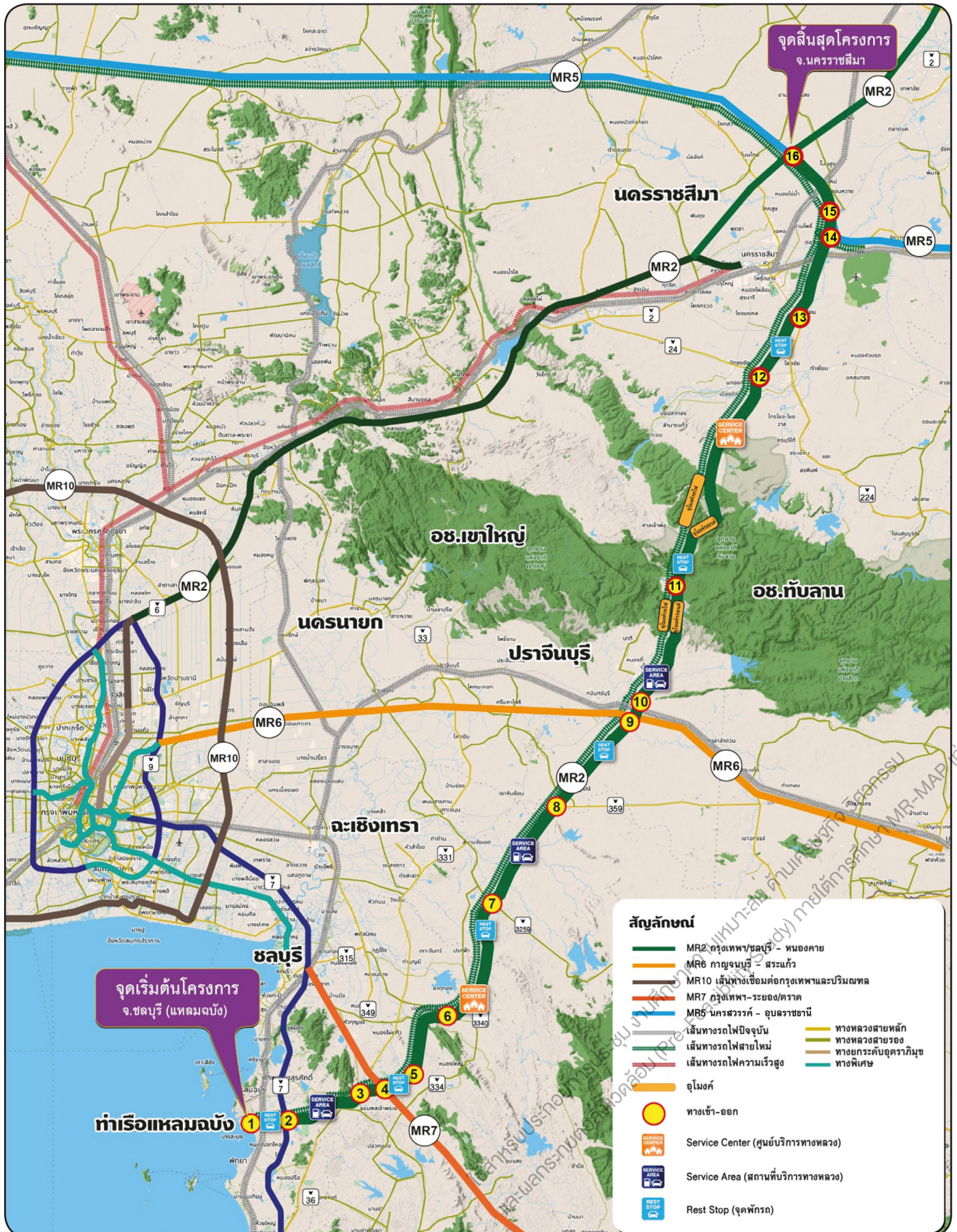
นอกจากนี้ จะมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่ง



เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย



ช่วง MR2-4 แหลมฉบับ-ปราจีนบุรี และ MR2-5 ปราจีนบุรี-นครราชสีมา





พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในระยะ 500 เมตร จากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบสถานศึกษา 5 แห่ง สถานพยาบาล 5 แห่ง ชุมชน 20 ชุมชน และวัด 6 แห่ง
- พื้นที่อ่อนไหวที่ต้องพิจารณาได้แก่ ช่วงอุโมงค์ อยู่ระหว่างรอยต่อของอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และอุทยานแห่งชาติทับลาน บริเวณ อ.นาดี จ.ปราจีนบุรี

มูลค่าการลงทุนสำหรับโครงการมอเตอร์เวย์

มูลค่าการลงทุนรวม 196,845 ล้านบาท แบ่งเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 29,132 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 167,713 ล้านบาท

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้นในโครงการ MR-MAP
- ระบบ: รถไฟสายใหม่ อยู่ระหว่างการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายระบบราง

ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศหลักของประเทศไทยกับ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน โดยจีนได้พัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากจีนตอนใต้มาถึงนครหลวงเวียงจันทน์แล้วและมีแนวโน้มของปริมาณการเดินทางและขนส่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

รายละเอียดแนวเส้นทาง

- รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับทางรถไฟสายใหม่
- จุดเริ่มต้นแนวเส้นทาง : อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี
- จุดสิ้นสุดแนวเส้นทาง : อ.โนนไทย จ.นครราชสีมา
- ระยะทาง : 315 กม.
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 4 จังหวัด 17 อำเภอ ได้แก่
 - จ.ชลบุรี 5 อำเภอ : อ.บ้านบึง อ.หนองใหญ่ อ.ศรีราชา อ.บ่อทอง และ อ.เกาะจันทร์
 - จ.ฉะเชิงเทรา 2 อำเภอ : อ.แปลงยาว และ อ.สนามชัยเขต
 - จ.ปราจีนบุรี 3 อำเภอ : อ.กบินทร์บุรี อ.นาดี และ อ.ศรีมหาโพธิ์
 - จ.นครราชสีมา 7 อำเภอ : อ.เมืองนครราชสีมา อ.โชคชัย อ.โนนไทย อ.โนนสูง อ.ปักธงชัย อ.วังน้ำเขียว และ อ.เฉลิมพระเกียรติ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักพิงทาง (Rest Area) ทั้งหมด 11 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 2 แห่ง :
 - จ.ชลบุรี 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.บ่อทอง
 - จ.นครราชสีมา 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.ปักธงชัย
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 3 แห่ง :
 - จ.ชลบุรี 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.ศรีราชา
 - จ.ฉะเชิงเทรา 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.สนามชัยเขต
 - จ.ปราจีนบุรี 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.กบินทร์บุรี
- จุดพักรถ (Rest Stop) 6 แห่ง :
 - จ.ชลบุรี 2 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.บางละมุง และ อ.หนองใหญ่
 - จ.ฉะเชิงเทรา 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.แปลงยาว
 - จ.ปราจีนบุรี 2 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.กบินทร์บุรี และ อ.นาดี
 - จ.นครราชสีมา 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.โชคชัย

ใช้สำหรับประกอบการประชุม ทุนศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) และการขอใช้ที่ดิน MR-MAP เท่านั้น



เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว

ช่วง MR6-4 วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี



สัญลักษณ์

- MR6-4 วงแหวนฯ รอบที่ 3 - ปราจีนบุรี
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- เส้นทางรถไฟปัจจุบัน
- เส้นทางรถไฟสายใหม่
- ทางเข้า-ออก
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)
- จุดพักรถ (Rest Stop)

พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบสถานศึกษา 8 แห่ง ศาสนสถาน 7 แห่ง สถานพยาบาล 2 แห่ง และชุมชน 26 ชุมชน
- ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 2 แห่ง คือ สระตารอด และวัดดอนใหญ่ (ร้าง)

มูลค่าการลงทุนสำหรับโครงการมอเตอร์เวย์

มูลค่าการลงทุนรวม 56,027 ล้านบาท แบ่งเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 9,026 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 47,001 ล้านบาท

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้นในโครงการ MR-MAP



ความสำคัญของแนวเส้นทาง

แนวเส้นทางสามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่ฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลายแห่งในจังหวัดปราจีนบุรี อาทิ นิคมอุตสาหกรรมไฮเทคกบินทร์ นิคมอุตสาหกรรมบ่อทอง 33 สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ กบินทร์บุรี สวนอุตสาหกรรม 304 อินดัสเตรียลปาร์ค สวนอุตสาหกรรมโรจนะ ปราจีนบุรี และเขตประกอบการอุตสาหกรรมกบินทร์บุรี เป็นต้น

รายละเอียดแนวเส้นทาง

- รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ระบบเดียวตลอดแนว และเป็นการเปิดแนวเส้นทางใหม่เพื่อลดปัญหาความซ้ำซ้อนของแนวเส้นทาง รวมถึงหลีกเลี่ยงการพาดผ่านพื้นที่ชุมชนและกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
- จุดเริ่มต้นแนวเส้นทาง : เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร
- จุดสิ้นสุดแนวเส้นทาง : อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี
- ระยะทาง : 99 กม.
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 3 จังหวัด 1 เขต 5 อำเภอ ได้แก่
 - กรุงเทพมหานคร 1 เขต : เขตหนองจอก
 - จ.ฉะเชิงเทรา 1 อำเภอ : อ.บางน้ำเปรี้ยว
 - จ.ปราจีนบุรี 4 อำเภอ : อ.บ้านสร้าง อ.เมืองปราจีนบุรี อ.ศรีมหาโพธิ์ และ อ.กบินทร์บุรี

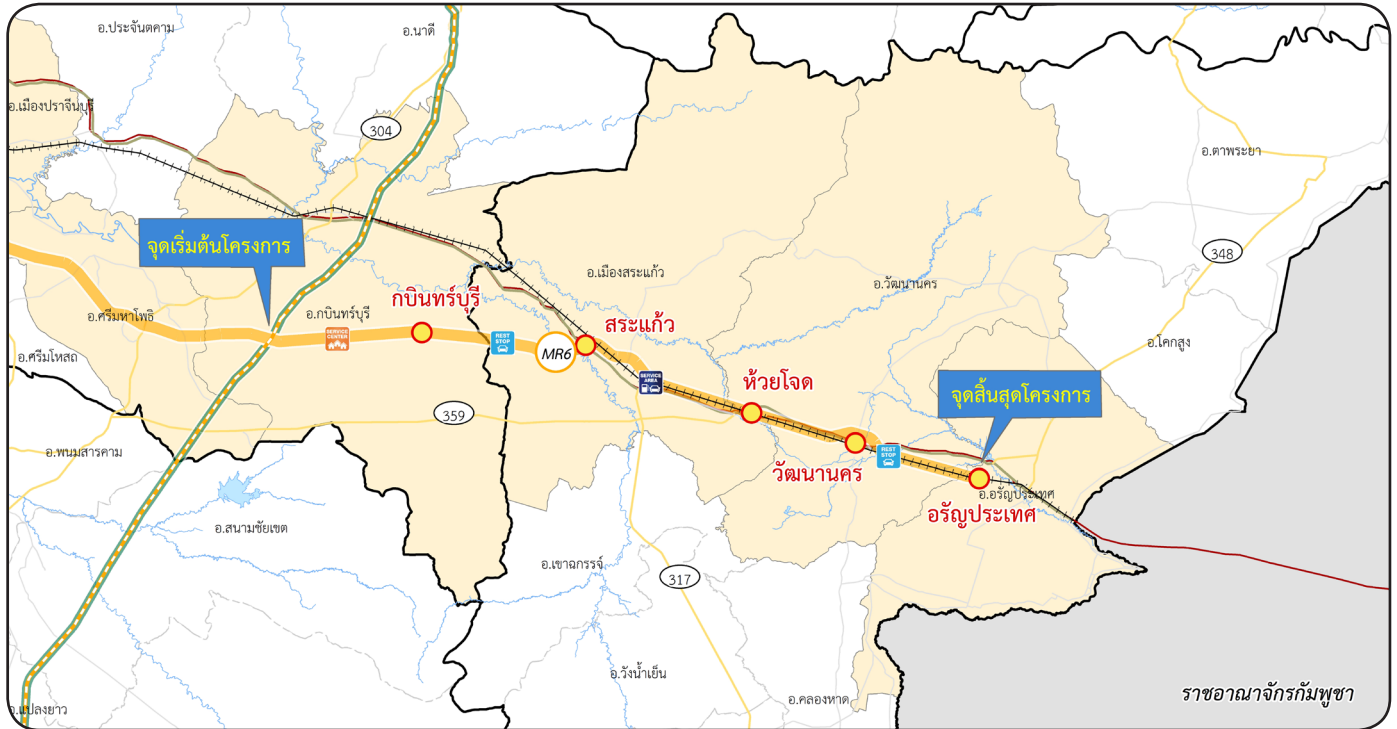
ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักรถ (Rest Area) ทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง : จ.ปราจีนบุรี : ตั้งอยู่บริเวณ อ.บ้านสร้าง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง : กรุงเทพมหานคร 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ เขตหนองจอก จ.ปราจีนบุรี 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.ศรีมหาโพธิ์
- จุดพักรถ (Rest Stop) 3 แห่ง : จ.ฉะเชิงเทรา 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ปราจีนบุรี 2 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.บ้านสร้าง และ อ.กบินทร์บุรี



เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว

ช่วง MR6-5 ปราจีนบุรี-สระแก้ว



สัญลักษณ์

- MR6-5 ปราจีนบุรี-สระแก้ว
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- ทางเข้า-ออก
- เส้นทางรถไฟปัจจุบัน
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)
- เส้นทางรถไฟสายใหม่
- จุดพักรถ (Rest Stop)

พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบสถานศึกษา 9 แห่ง ศาสนสถาน 9 แห่ง และชุมชน 26 ชุมชน
- ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 1 แห่ง ได้แก่ พระสระเนตร

มูลค่าการลงทุนสำหรับโครงการมอเตอร์เวย์

มูลค่าการลงทุนรวม 43,728 ล้านบาท แบ่งเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 3,346 ล้านบาท และ ค่าก่อสร้าง 40,382 ล้านบาท

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- ระบบราง : แนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน สายสระแก้ว-อรัญประเทศ เปิดให้บริการแล้ว

ความสำคัญของแนวเส้นทาง

แนวเส้นทางเชื่อมโยงไปยังด้านอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับบ้านปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ด้านพรมแดนนี้เป็นประตูการค้าหลักระหว่างไทยและกัมพูชา และเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงไปถึงกรุงเทพมหานคร ของกัมพูชา และนครโฮจิมินห์ ของเวียดนาม ตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH1 และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมทั้ง เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงพื้นที่รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว

รายละเอียดแนวเส้นทาง

- รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ โดยบูรณาการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออก
- จุดเริ่มต้นแนวเส้นทาง : อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี
- จุดสิ้นสุดแนวเส้นทาง : อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
- ระยะทาง : 86 กม.
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 2 จังหวัด 4 อำเภอ ได้แก่
 - จ.ปราจีนบุรี 4 อำเภอ : อ.กบินทร์บุรี
 - จ.สระแก้ว 3 อำเภอ : อ.เมืองสระแก้ว อ.วัฒนานคร และ อ.อรัญประเทศ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักรถ (Rest Area) ทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง : จ.ปราจีนบุรี : ตั้งอยู่บริเวณ อ.กบินทร์บุรี
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 1 แห่ง : จ.สระแก้ว : ตั้งอยู่บริเวณ อ.เมืองสระแก้ว
- จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง : จ.สระแก้ว 2 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.เมืองสระแก้ว และ อ.วัฒนานคร



เส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด

ช่วง MR7-2 ชลบุรี-ระยอง



พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบสถานศึกษา 3 แห่ง ศาสนสถาน 3 แห่ง สถานพยาบาล 2 แห่ง สุสาน 4 แห่ง และชุมชน 21 ชุมชน
- ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ไม่พบโบราณสถาน

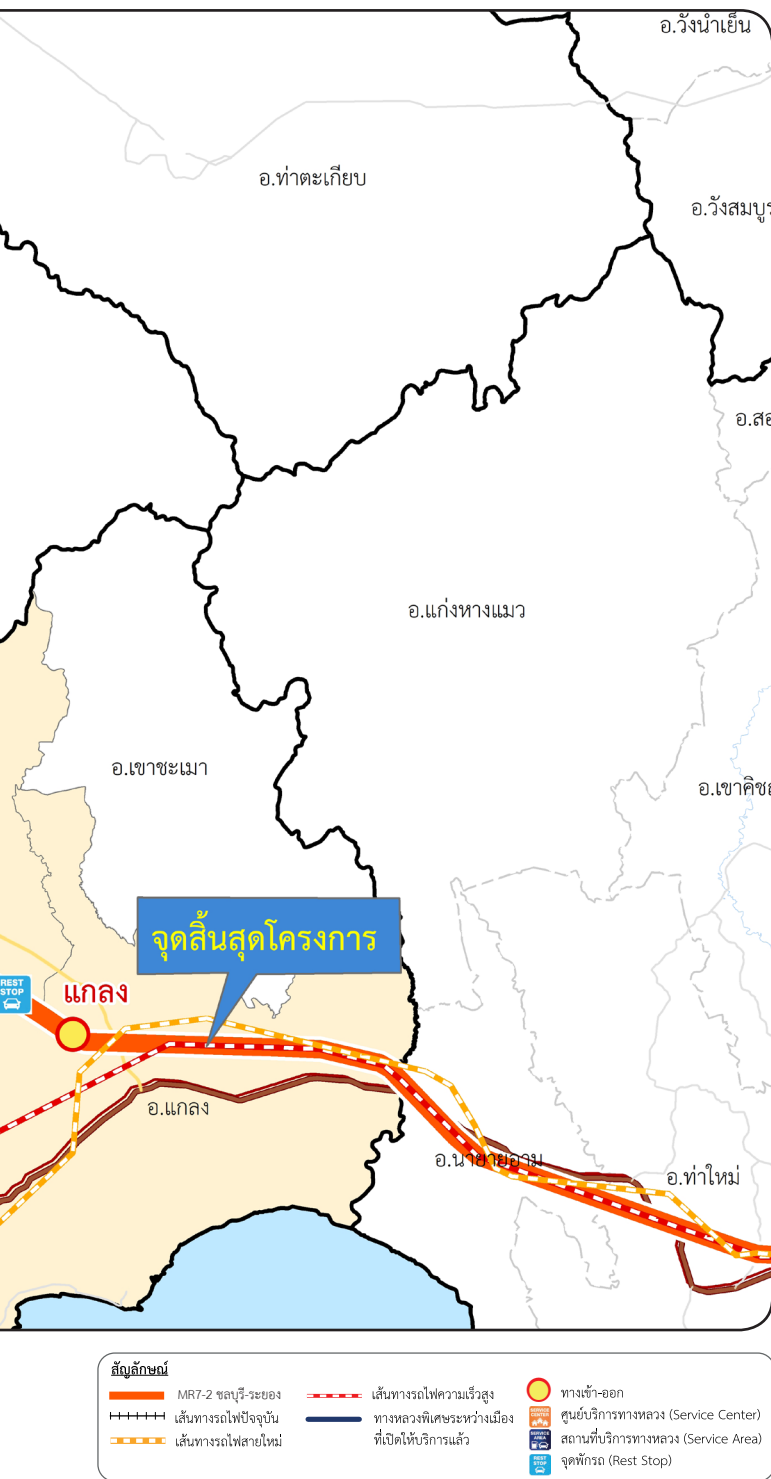
มูลค่าการลงทุนสำหรับโครงการมอเตอร์เวย์

มูลค่าการลงทุนรวม 79,253 ล้านบาท แบ่งเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 17,132 ล้านบาท และ ค่าก่อสร้าง 62,121 ล้านบาท

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้นในโครงการ MR-MAP





ความสำคัญของแนวเส้นทาง

แนวเส้นทางแยกจากเส้นทางกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง (M7) บริเวณอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ไปยังอำเภอแกลง จังหวัดระยอง เป็นทางเส้นทางที่จะเชื่อมโยงไปจันทบุรีและตราดได้สะดวกรวดเร็ว และเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 344 โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่จะรองรับการเชื่อมโยงไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านคลองใหญ่ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

รายละเอียดแนวเส้นทาง

- รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เซปต์ทางร่วมกับระบบราง) ตลอดแนวเส้นทาง โดยมีเส้นทางต่อเชื่อมกับ MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) บริเวณทางหลวงหมายเลข 331 หรือ AH19 ที่อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี
- จุดเริ่มต้นแนวเส้นทาง : อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี
- จุดสิ้นสุดแนวเส้นทาง : อ.แกลง จ.ระยอง
- ระยะทาง : 110 กม.
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 2 จังหวัด 7 อำเภอ
 - จ.ชลบุรี 3 อำเภอ : อ.เมืองชลบุรี อ.บ้านบึง และ อ.หนองใหญ่
 - จ.ระยอง 4 อำเภอ : อ.ปลวกแดง อ.บ้านค่าย อ.วังจันทร์ และ อ.แกลง

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักพิงทาง (Rest Area) ทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง : จ.ระยอง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.ปลวกแดง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 1 แห่ง : จ.ชลบุรี : ตั้งอยู่บริเวณ อ.บ้านบึง
- จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง : จ.ชลบุรี 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.บ้านบึง จ.ระยอง 1 แห่ง : ตั้งอยู่บริเวณ อ.วังจันทร์

ใช้สำหรับประกอบการประชุม งานศึกษาความเหมาะสม ด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP เท่านั้น



เส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วง MR7-3 ระยอง-ตราด



พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบสถานศึกษา 15 แห่ง ศาสนสถาน 21 แห่ง สถานพยาบาล 2 แห่ง สุสาน 1 แห่ง และชุมชน 57 ชุมชน
- ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 1 แห่ง ได้แก่ วัดน้ำรัก ตำบลท่าหลวง อำเภอมะขาม จังหวัดจันทบุรี

มูลค่าการลงทุนสำหรับโครงการมอเตอร์เวย์

มูลค่าการลงทุนรวม 120,800 ล้านบาท แบ่งเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 22,432 ล้านบาท และ ค่าก่อสร้าง 98,368 ล้านบาท

สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้นในโครงการ MR-MAP
- ระบบราง : โครงการรถไฟสายใหม่ สายมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด อยู่ระหว่างเสนอขอขอบประมาณในปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูง สายระยอง-จันทบุรี-ตราด ศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ และรอขอบประมาณปี 2567 เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงาน EIA และ PPP





กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

งานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง
พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

ที่ปรึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25
ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
กรุงเทพมหานคร 10400
โทร: 0 2617 0429
โทรสาร: 0 2617 0426

ที่ปรึกษาด้านงานออกแบบวิศวกรรม



**บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล
เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด**
10/59-61 อาคาร เดอะ เทนดี้ ชั้น 3
ซอยสุขุมวิท 13 แขวงคลองเตยเหนือ
เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
โทร: 0 2168 7395-98
โทรสาร: 0 2168 7380



**บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)**
151 TEAM Building ถนนนวลจันทร์
เขตนวลจันทร์ แขวงบึงกุ่ม
กรุงเทพมหานคร 10230
โทร: 0 2509 9000
โทรสาร: 0 2509 9090

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการและร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่
www.mrmapdoh.com



SCAN