



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

# (MR-MAP)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนา  
โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

เสนอโดย



เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา

3 มีนาคม 2566 เวลา 09:00-12:00 น.

ณ The Ballroom โรงแรมฮิลตัน อินน์ แอน สวีทส์ ศรีราชา แหลมฉบัง

จังหวัดชลบุรี

# หัวข้อในการประชุมรับฟังความคิดเห็น

กรมทางหลวง

- 1 เหตุผลและความจำเป็น
- 2 การปรับปรุงร่างแผนแม่บท MR-MAP
- 3 ผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) สำหรับ “พื้นที่ภาคตะวันออก”
  - MR2-4 แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี
  - MR2-5 ปราจีนบุรี-นครราชสีมา
  - MR6-4 วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี
  - MR6-5 ปราจีนบุรี-สระแก้ว
  - MR7-2 ชลบุรี-ระยอง
  - MR7-3 ระยอง-ตราด

# เหตุผลและความจำเป็น

การเปลี่ยนแปลงในบริบทด้านยุทธศาสตร์ นโยบาย และสถานการณ์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สำคัญ ระหว่างช่วงเวลาที่ทำการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 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



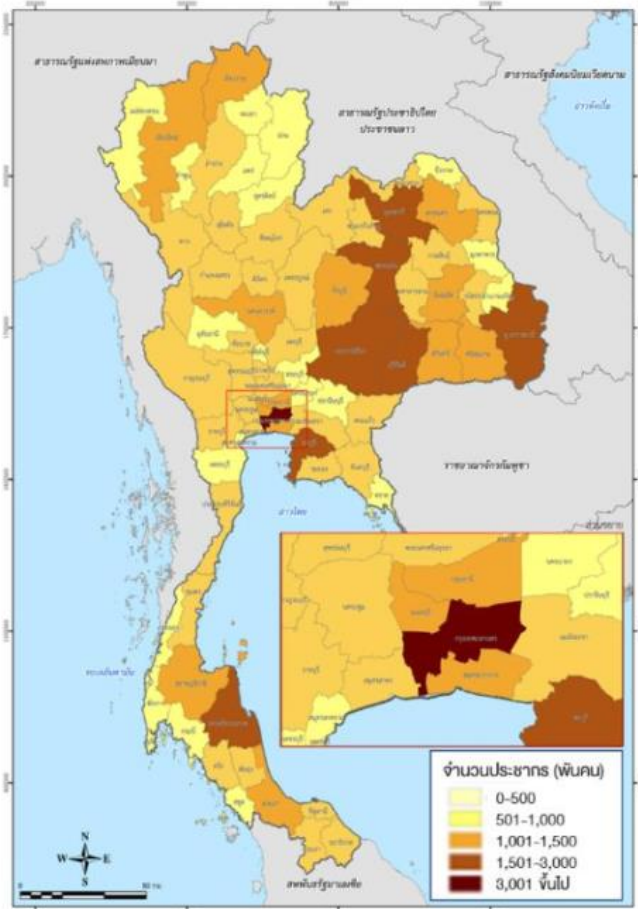
# ข้อพิจารณาในการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

กรมทางหลวง

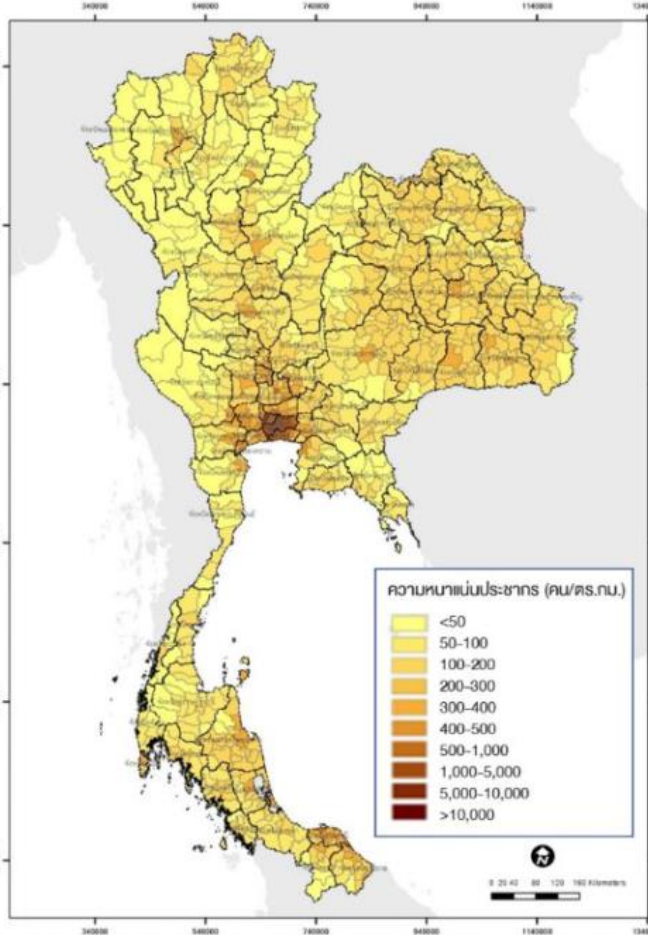
- 1 รูปแบบโครงข่าย
- 2 การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก
- 3 ความต้องการในการเดินทาง
- 4 การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของเมือง
- 5 การเชื่อมโยงและความซ้ำซ้อนกับโครงข่ายคมนาคมอื่น ๆ
- 6 ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อการพัฒนาโครงข่าย
- 6 อื่น ๆ เช่น ลำดับชั้นของทางหลวง และ ความต่อเนื่องของทางหลวง

# การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก: *เมืองหลัก เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค*

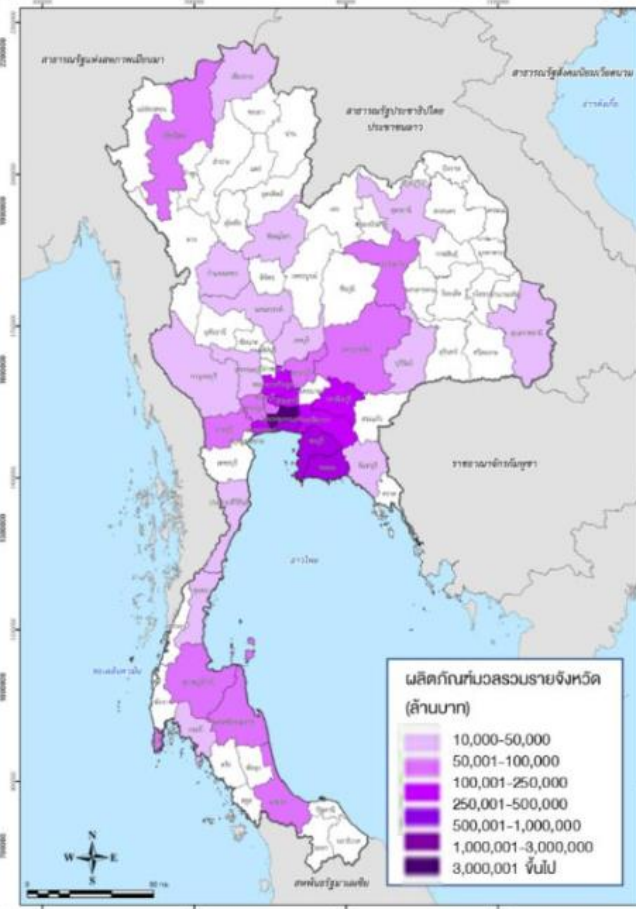
กรมทางหลวง



จำนวนประชากร



ความหนาแน่นประชากร



ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด

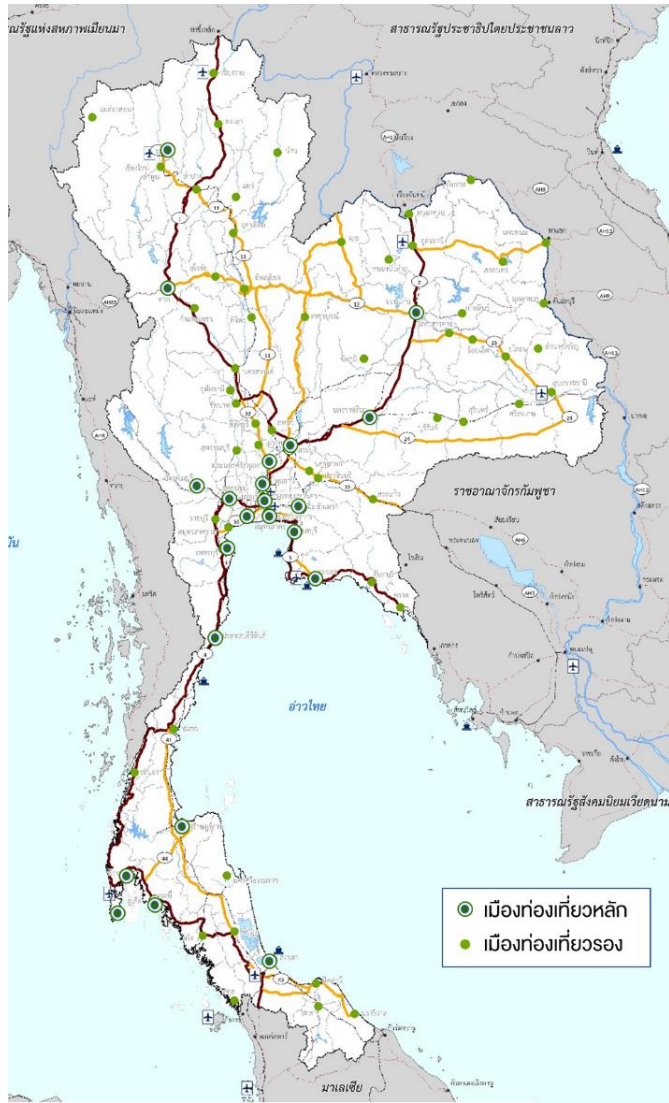


โครงข่ายทางหลวงเอเชีย

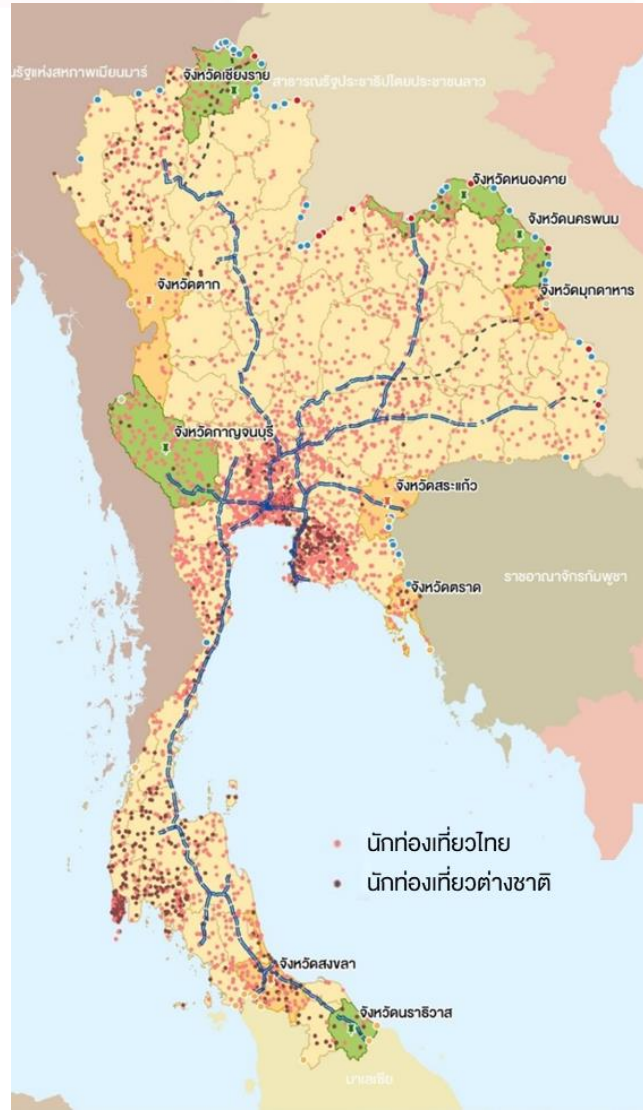


# การเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่หลัก: *เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว*

กรมทางหลวง



เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว



จำนวนนักท่องเที่ยว



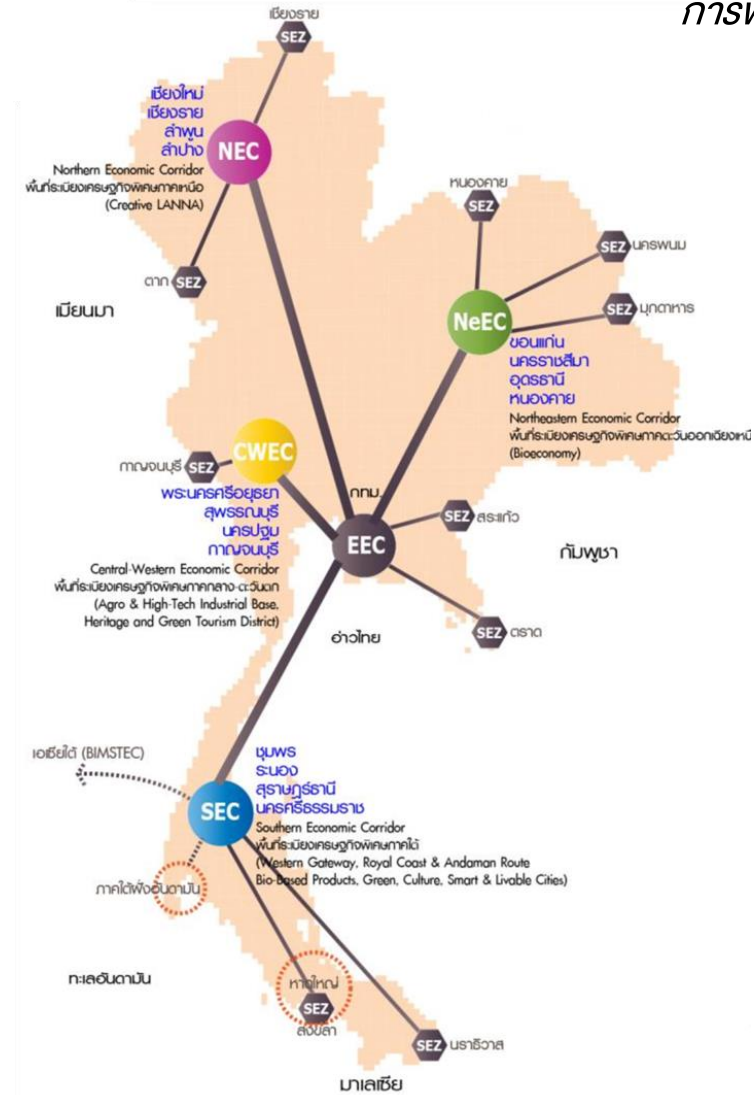
# ยุทธศาสตร์/นโยบายการพัฒนาประเทศ

กรมทางหลวง

## นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

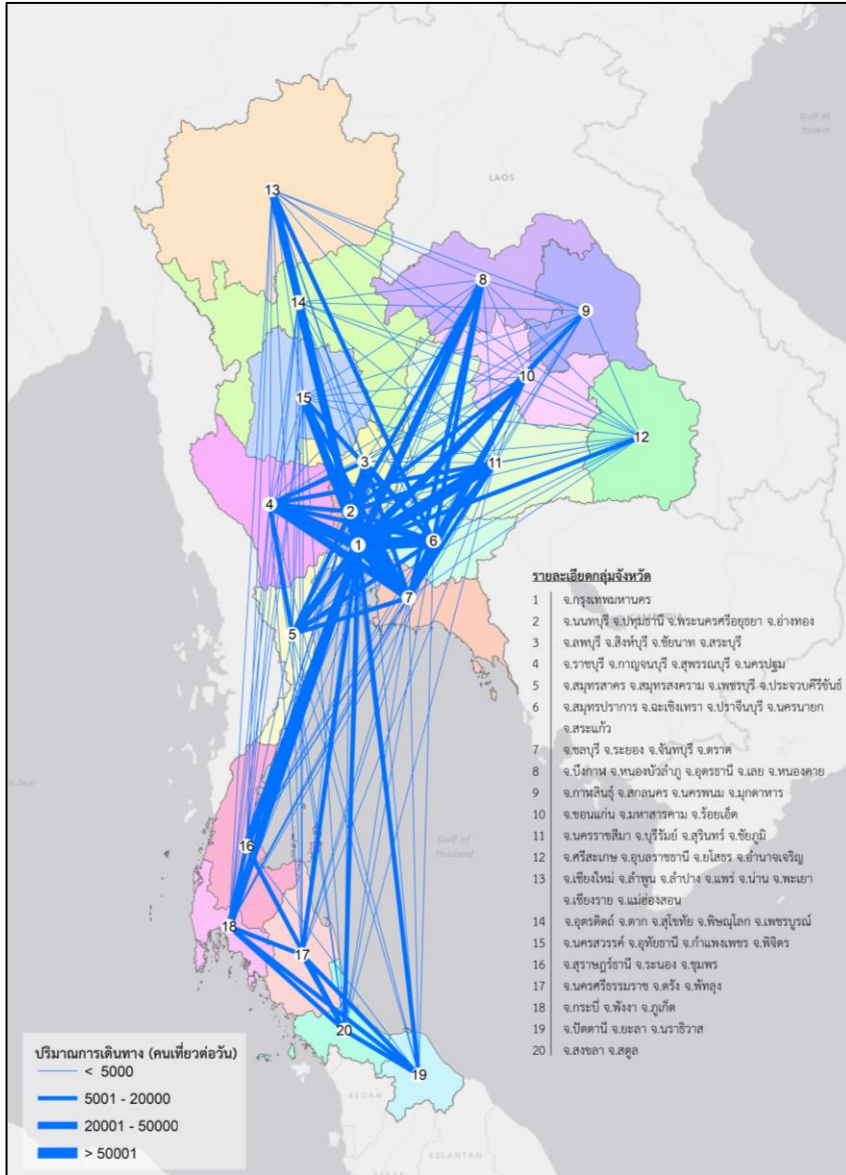


## พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค ประกาศเพิ่มเติมโดยคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.)

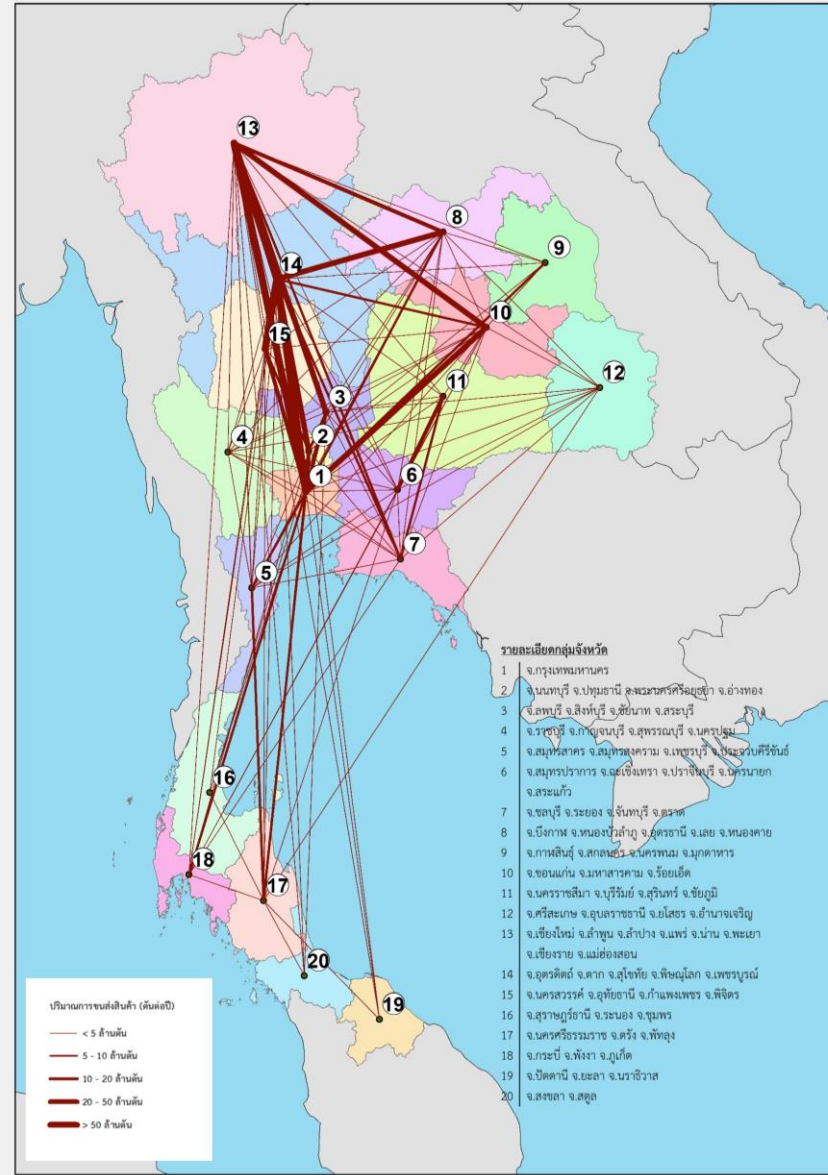


# ความต้องการในการเดินทางและขนส่ง

กรมทางหลวง



การเดินทางของคน



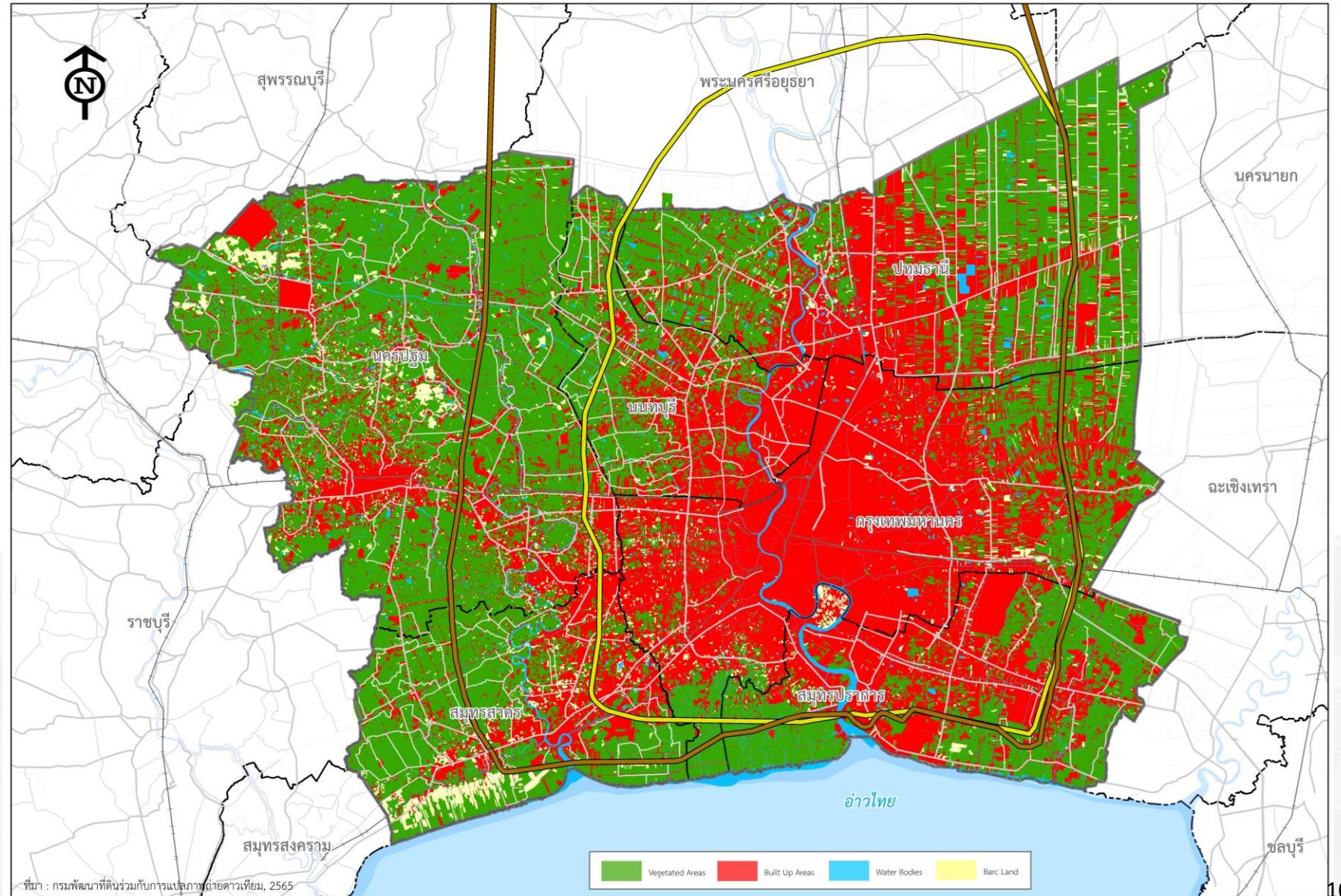
การขนส่งสินค้า



# การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของเมือง

กรมทางหลวง

## การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



เสนอโดย



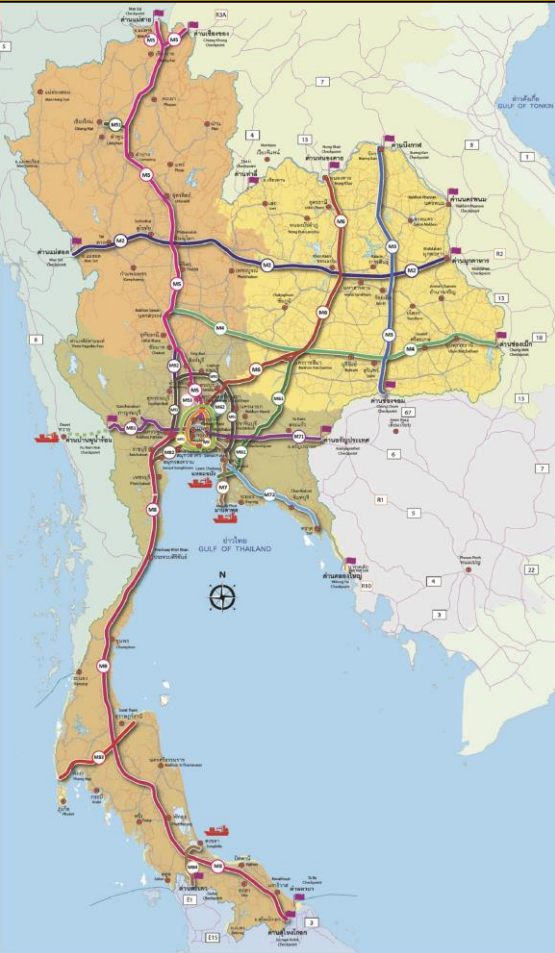


# นโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวง

## โครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง

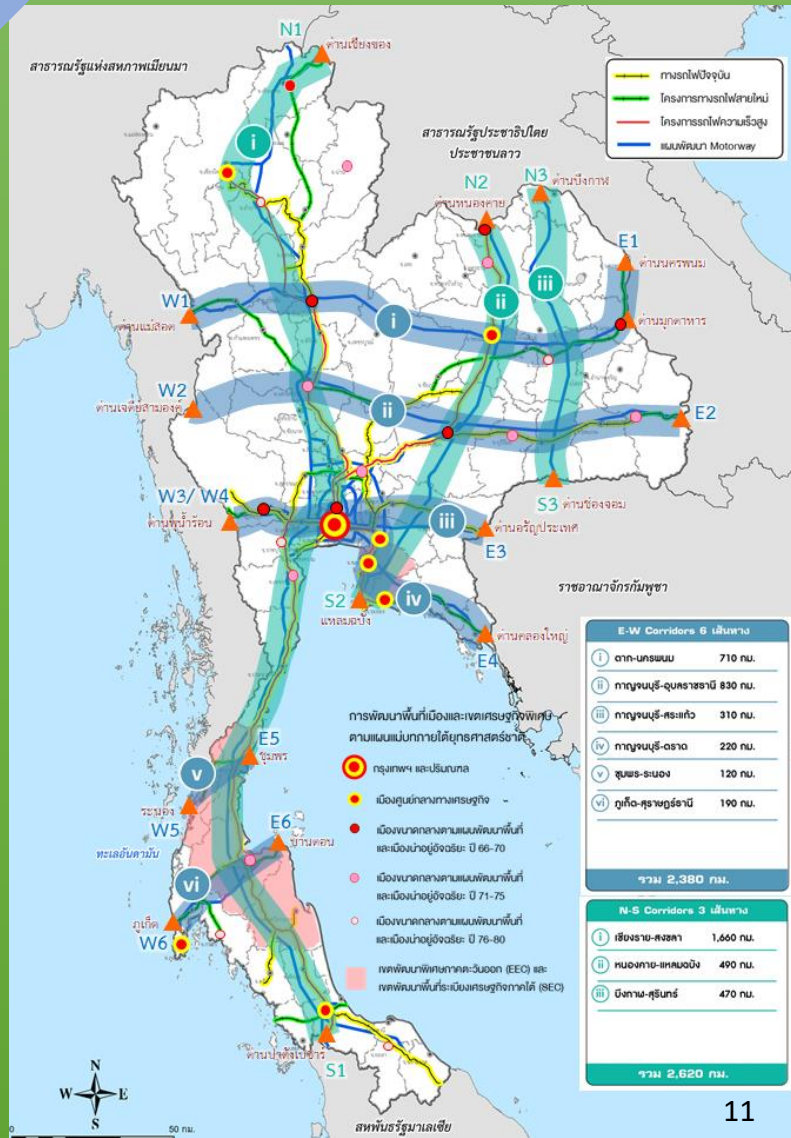
### แผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



### แผนโครงข่ายทางรถไฟ



### แผนโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง





กรมทางหลวง

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



# การปรับปรุงร่างแผนแม่บท MR-MAP

เสนอโดย





# ร่างแผนแม่บท MR-MAP

**ระยะทางรวมประมาณ 6,974 กิโลเมตร**

พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง 3,593 กม.

**รถไฟ**

- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- รถไฟความเร็วสูง

**ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**  
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/อยู่ระหว่างก่อสร้าง

❖ **เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้** ประกอบด้วย

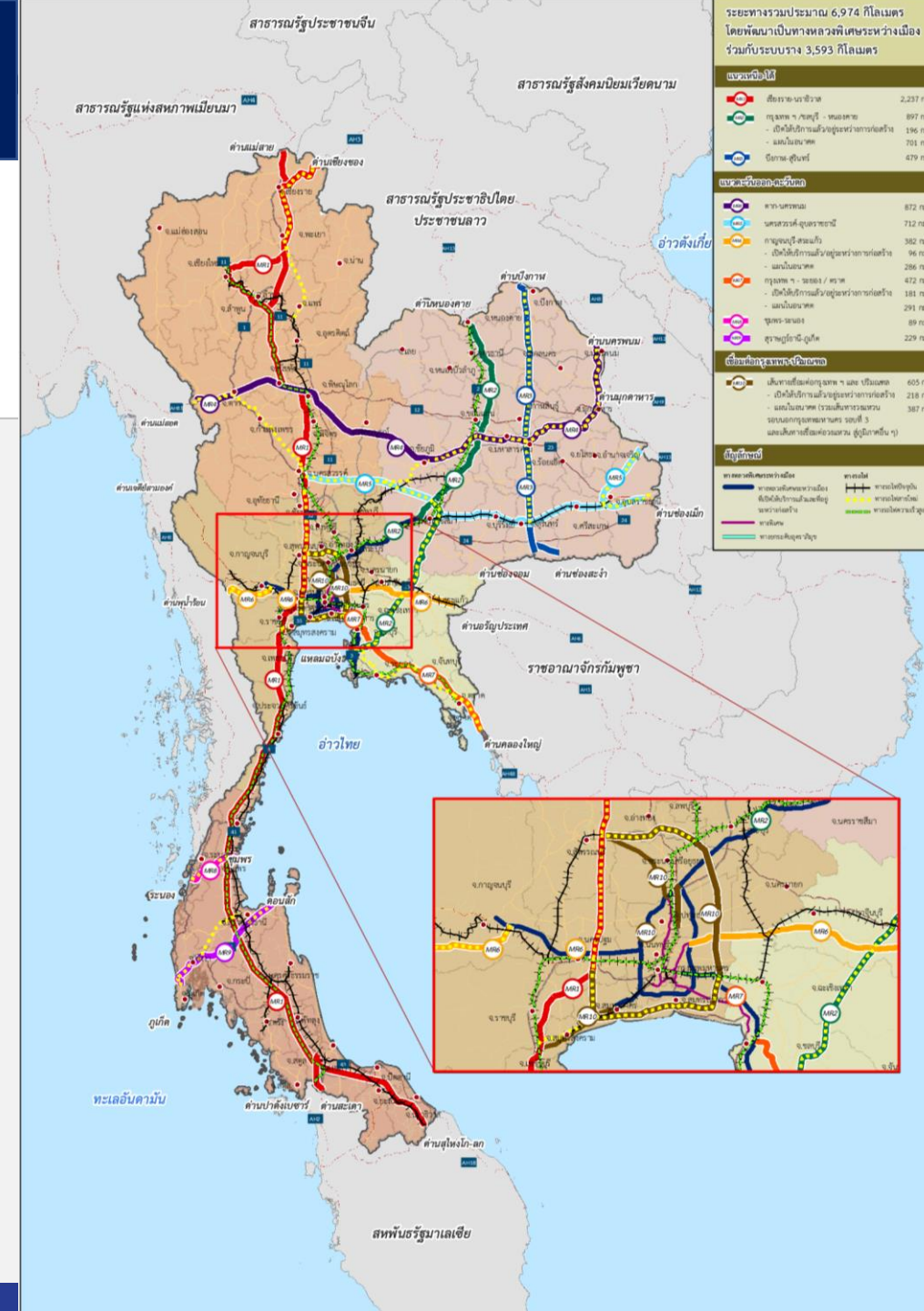
MR1	เชียงใหม่-นราธิวาส	2,237	กม.
MR2	กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย (โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการ/ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 196 กม. และเส้นทางในแผนอนาคต 701 กม.)	897	กม.
MR3	บึงกาฬ-สุรินทร์	479	กม.

❖ **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.

❖ **เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล** ประกอบด้วย

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



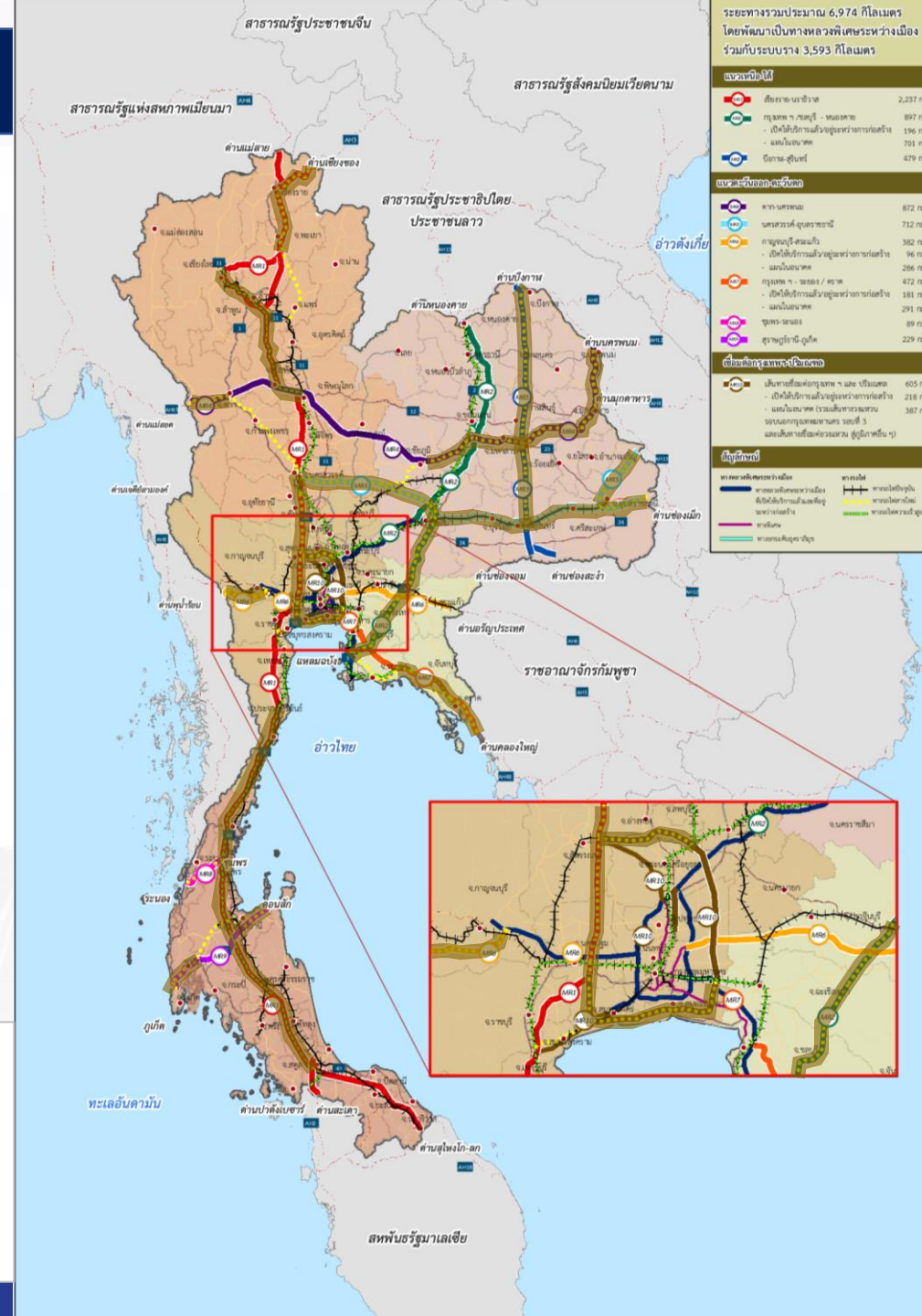


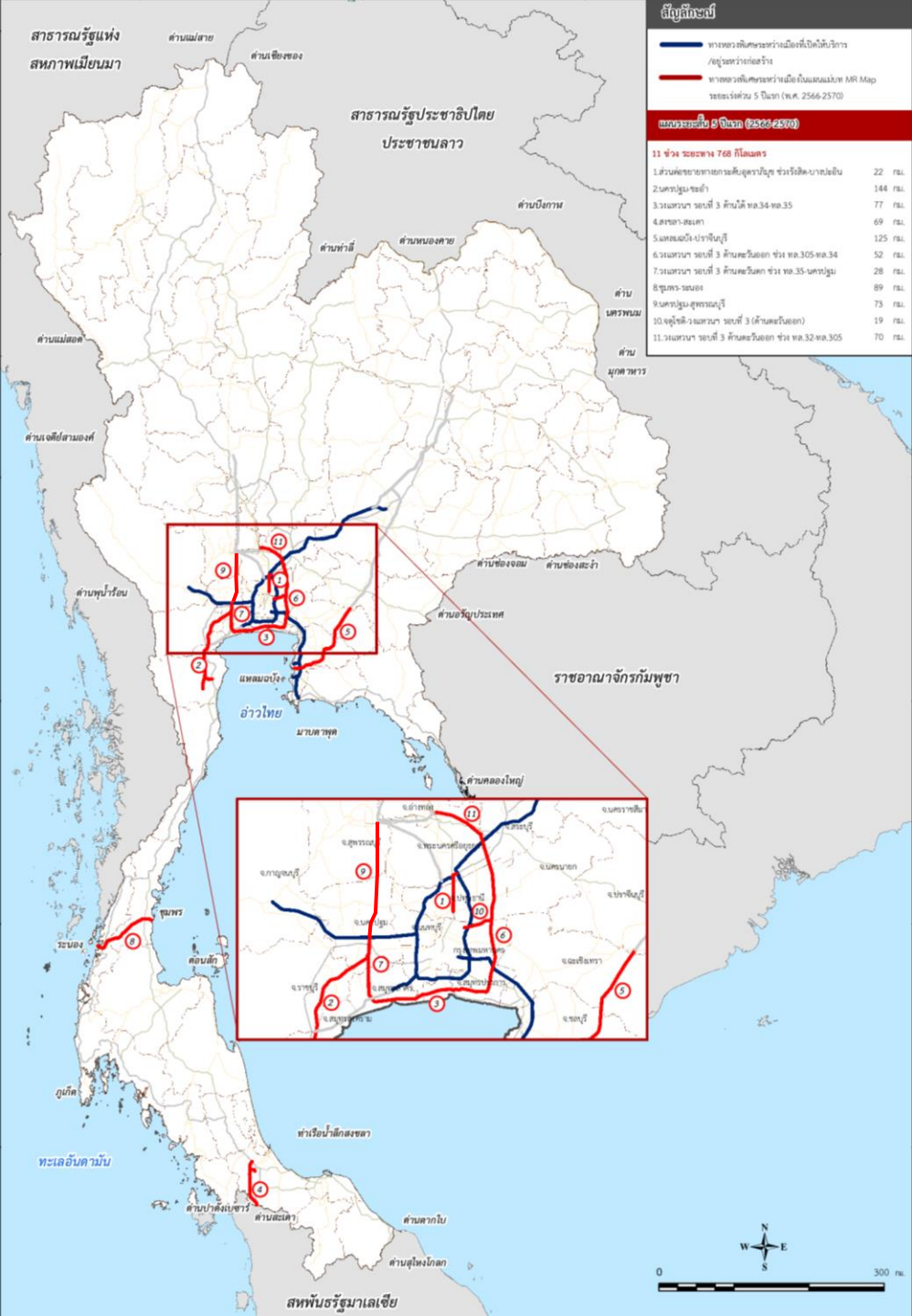
# ร่างแผนแม่บท MR-MAP

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.

- สทโ**
- ||||| สทโปัจจุบัน
  - สทโสายใหม่
  - สทโความเร็วสูง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/อยู่ระหว่างก่อสร้าง





# แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 5 ปี

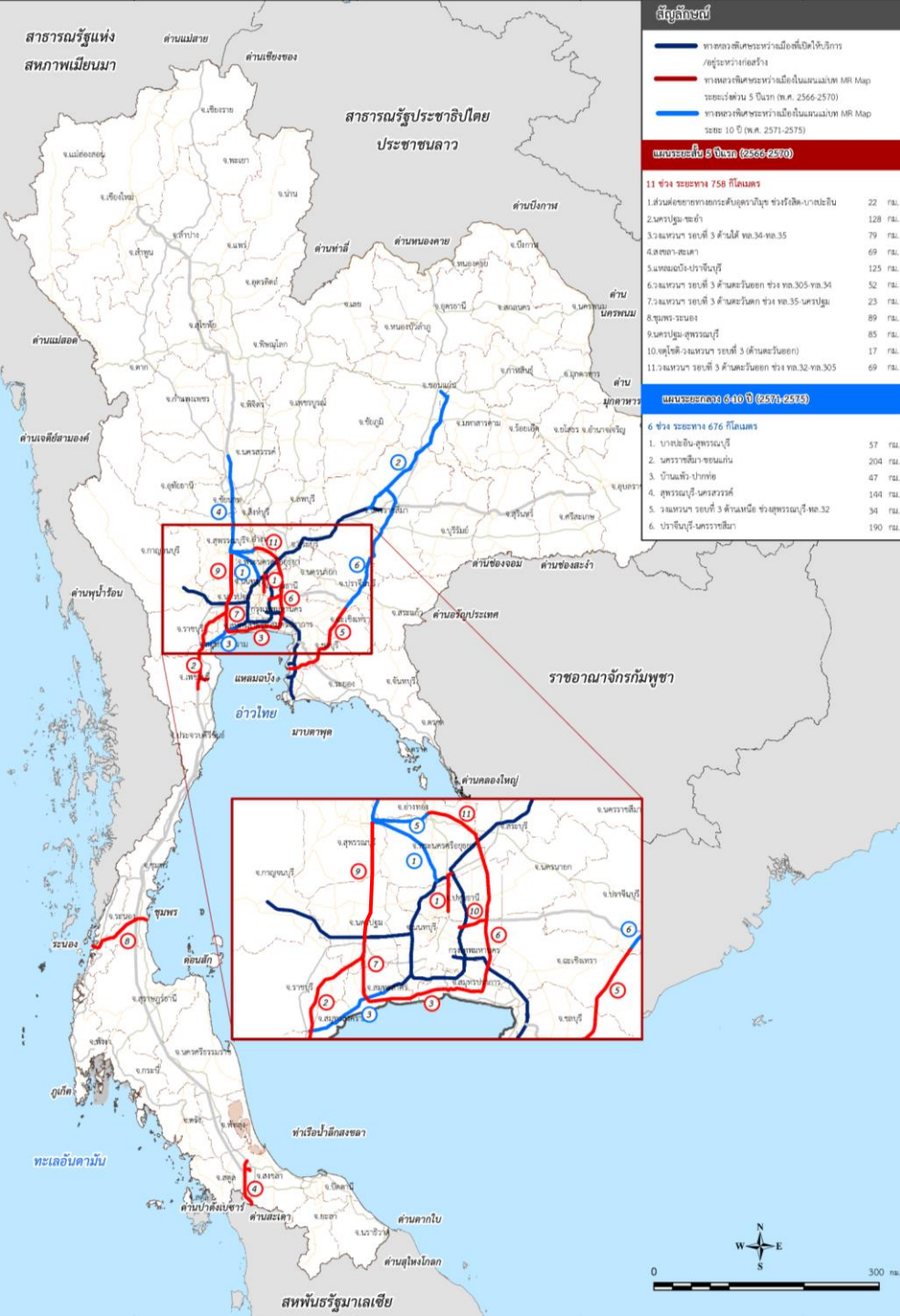
## 11 โครงการ ระยะทางรวม 768 กิโลเมตร

(เริ่มก่อสร้างปี พ.ศ. 2566-2570)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง	ปีเปิดโครงการ
1	ทางยกระดับอุดรธานี-บึงกาฬ	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





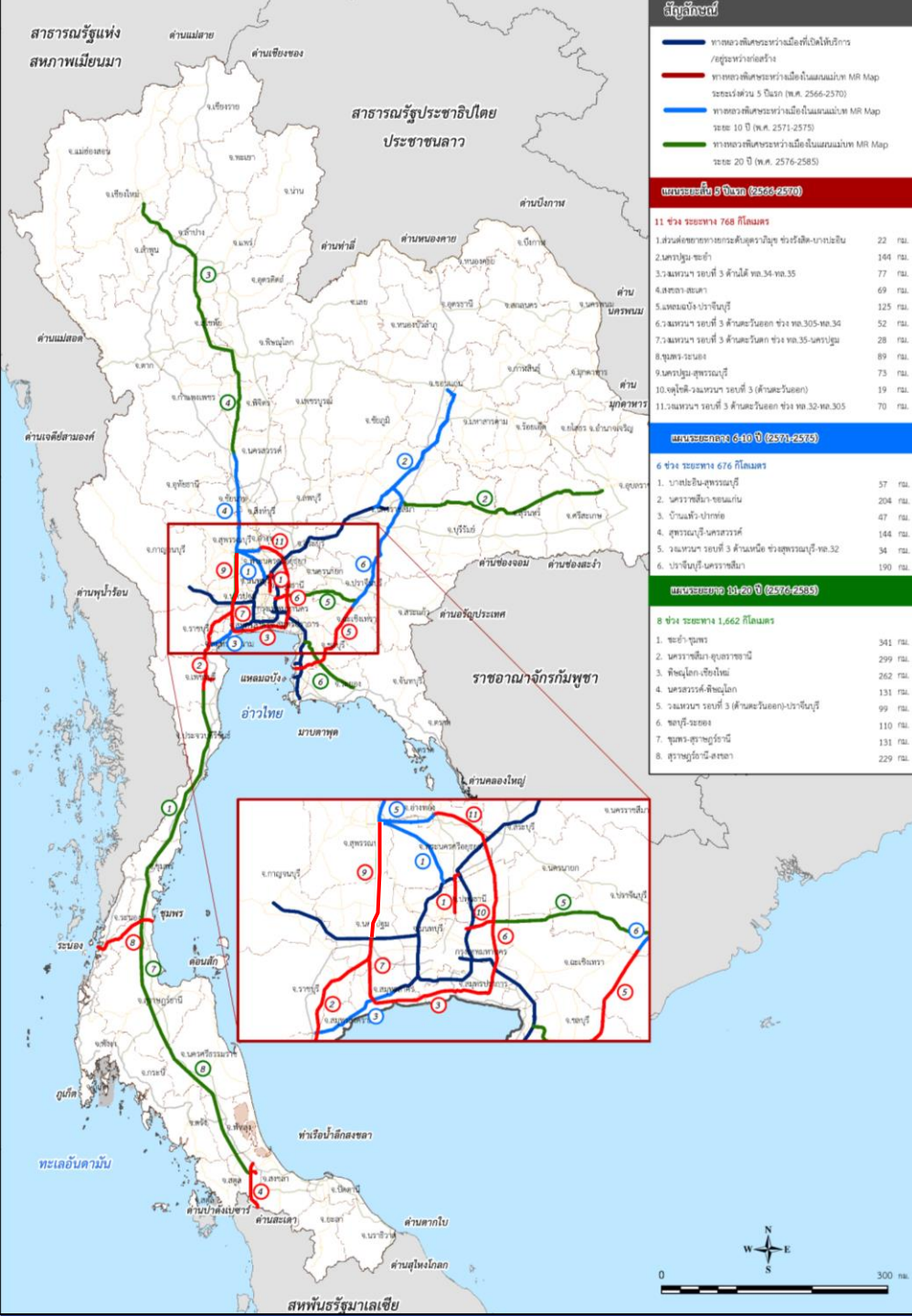
# แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 10 ปี

## 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 สุพรรณบุรี-พก.32	34	2574	2578
6	ปราจีนบุรี-นครราชสีมา	190	2575	2579



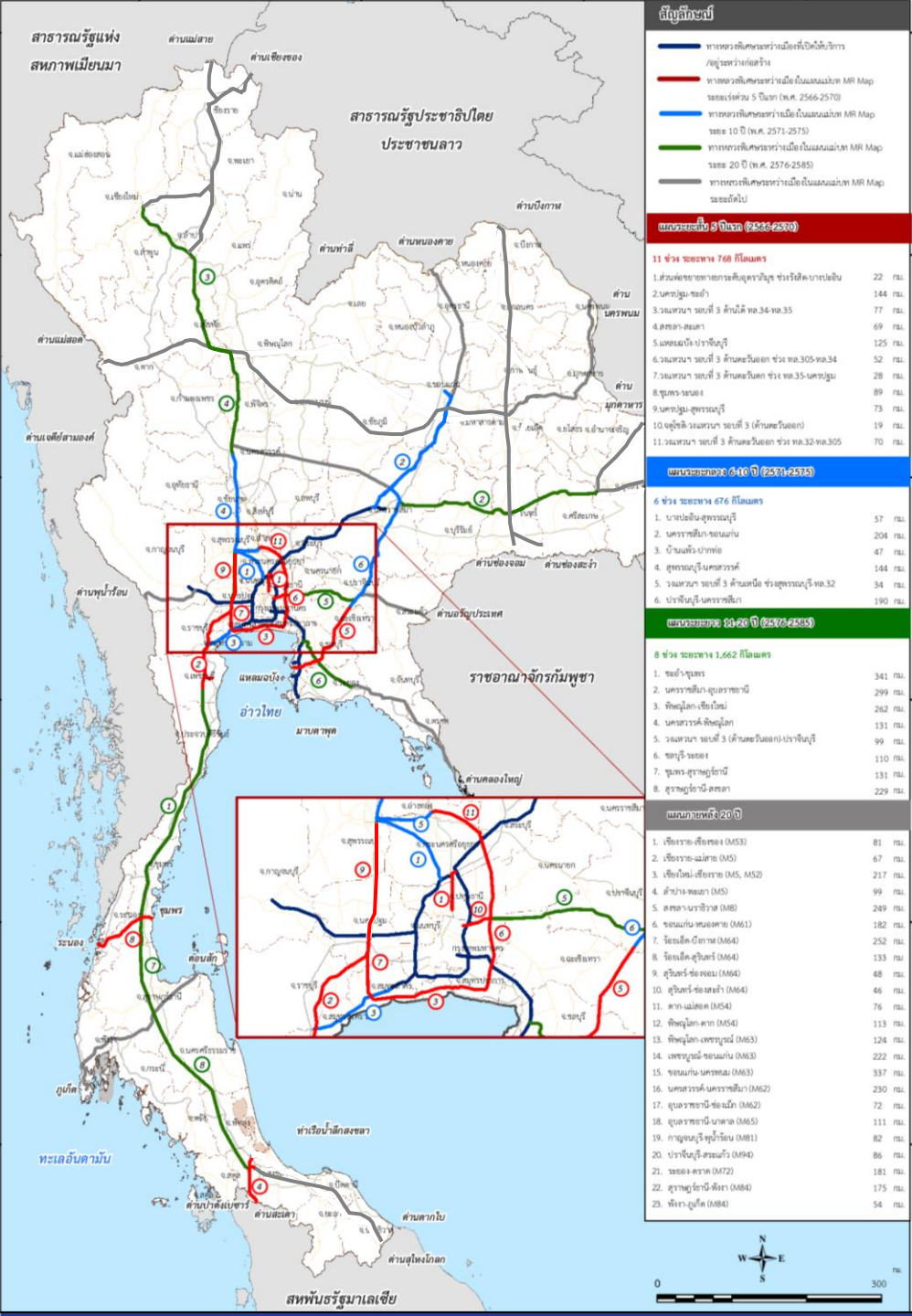


# แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี

## 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)- ปากน้ำจืด	99	2582	2586
6	ชลบุรี-ระยอง	110	2582	2586
7	ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	131	2583	2587
8	สุราษฎร์ธานี-สงขลา	229	2584	2588



**สัญลักษณ์**

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ / อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในแผนแม่บท MR Map ระยะเริ่มแรก 5 ปีแรก (พ.ศ. 2566-2570)
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในแผนแม่บท MR Map ระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2571-2575)
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในแผนแม่บท MR Map ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2576-2585)
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในแผนแม่บท MR Map ระยะต่อไป

**แผนระยะเริ่มแรก 5 ปีแรก (2566-2570)**

**11 ช่วง ระยะทาง 768 กิโลเมตร**

- ส่วนต่อขยายทางหลวงพิเศษจากวิบูลย์รังสรรค์ ไปยังเมืองบางพลี 22 กม.
- นครปฐม-อยุธยา 144 กม.
- รวมสวนฯ ระยะที่ 3 ด้านใต้ พท.34-พ.35 77 กม.
- สทศฯ-สทศฯ 69 กม.
- เสนา-เมธียา-ปทุมธานี 125 กม.
- รวมสวนฯ ระยะที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง พท.305-พ.34 52 กม.
- รวมสวนฯ ระยะที่ 3 ด้านตะวันตก ช่วง พท.35-นครปฐม 28 กม.
- ชุมพร-ระนอง 89 กม.
- นครปฐม-สุพรรณบุรี 73 กม.
- อุทัยธานี-รวมสวนฯ ระยะที่ 3 (ด้านตะวันออก) 19 กม.
- รวมสวนฯ ระยะที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง พท.32-พ.305 70 กม.

**แผนระยะกลาง 4-10 ปี (2571-2575)**

**6 ช่วง ระยะทาง 676 กิโลเมตร**

- บางพลี-สุพรรณบุรี 57 กม.
- นครราชสีมา-ขอนแก่น 204 กม.
- บ้านฝาง-ปากช่อง 47 กม.
- สุพรรณบุรี-นครสวรรค์ 144 กม.
- รวมสวนฯ ระยะที่ 3 ด้านใต้ ช่วงสุพรรณบุรี-พ.32 34 กม.
- ปางศิขรินทร์-นครราชสีมา 190 กม.

**แผนระยะยาว 10-20 ปี (2576-2585)**

**8 ช่วง ระยะทาง 1,662 กิโลเมตร**

- ขอนแก่น-ชุมพร 341 กม.
- นครราชสีมา-อุบลราชธานี 299 กม.
- พิษณุโลก-เชียงใหม่ 262 กม.
- นครสวรรค์-พิษณุโลก 131 กม.
- รวมสวนฯ ระยะที่ 3 (ด้านตะวันออก) ปทุมธานี 99 กม.
- ชุมพร-ระนอง 110 กม.
- ชุมพร-สุราษฎร์ธานี 131 กม.
- สุราษฎร์ธานี-สตูล 229 กม.

**แผนภายในเมือง 20 ปี**

- เชียงใหม่-เชียงใหม่ (M53) 81 กม.
- เชียงใหม่-แม่สาย (M5) 67 กม.
- เชียงใหม่-เชียงใหม่ (M5, M52) 217 กม.
- ลำปาง-พะเยา (M5) 99 กม.
- สงขลา-นราธิวาส (M8) 249 กม.
- ขอนแก่น-หนองคาย (M61) 182 กม.
- ร้อยเอ็ด-บึงกาฬ (M64) 252 กม.
- ร้อยเอ็ด-สุรินทร์ (M64) 133 กม.
- สุรินทร์-ช่องจอม (M64) 48 กม.
- สุรินทร์-ช่องสะง่า (M64) 46 กม.
- ตาก-แม่สอด (M54) 76 กม.
- พิษณุโลก-ตาก (M54) 113 กม.
- พิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (M63) 124 กม.
- เพชรบูรณ์-ขอนแก่น (M63) 222 กม.
- ขอนแก่น-นครพนม (M63) 337 กม.
- นครสวรรค์-นครราชสีมา (M62) 230 กม.
- อุบลราชธานี-ขอนแก่น (M62) 72 กม.
- อุบลราชธานี-น่าน (M65) 111 กม.
- กาญจนบุรี-พุน้ำร้อน (M81) 82 กม.
- ปราจีนบุรี-สระแก้ว (M94) 86 กม.
- ระยอง-ตราด (M72) 181 กม.
- สุราษฎร์ธานี-พังงา (M84) 175 กม.
- พังงา-ภูเก็ต (M84) 54 กม.

# แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะหลัง 20 ปี

## 23 โครงการ ระยะทางรวม 3,237 กิโลเมตร

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

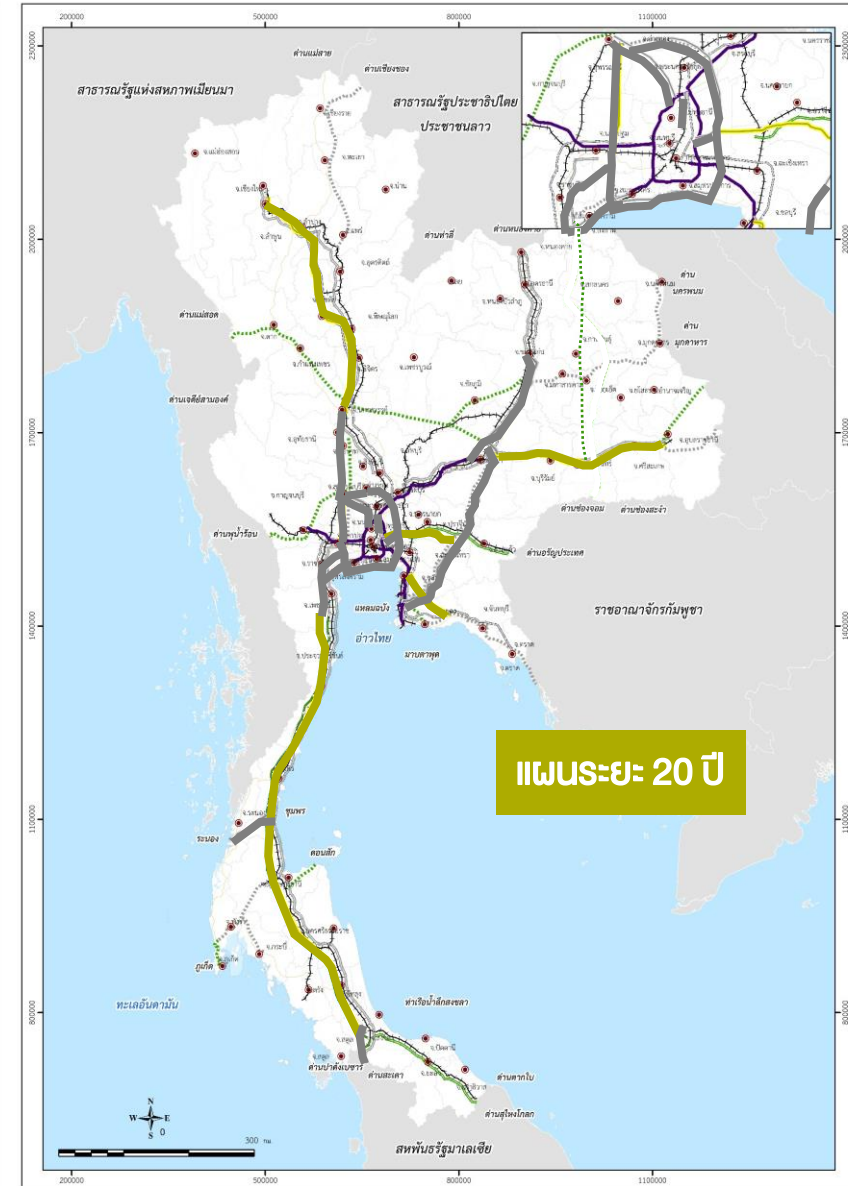
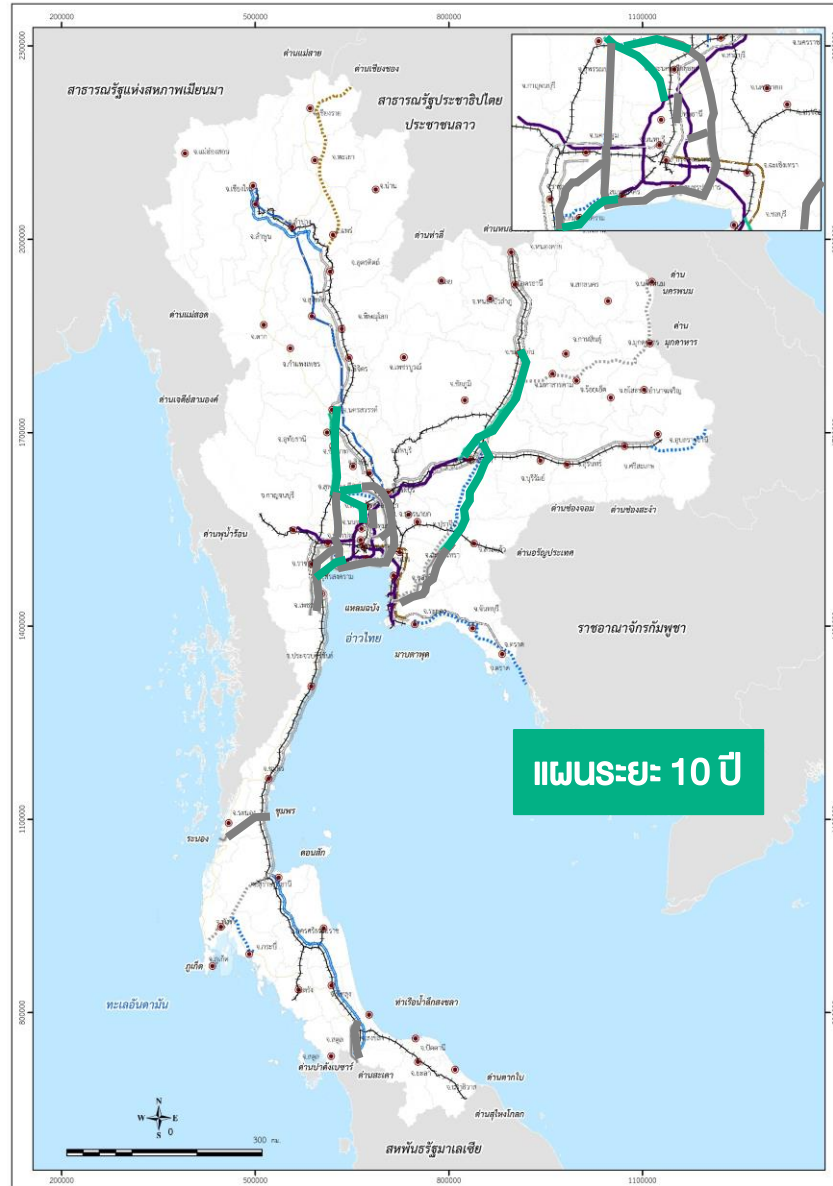
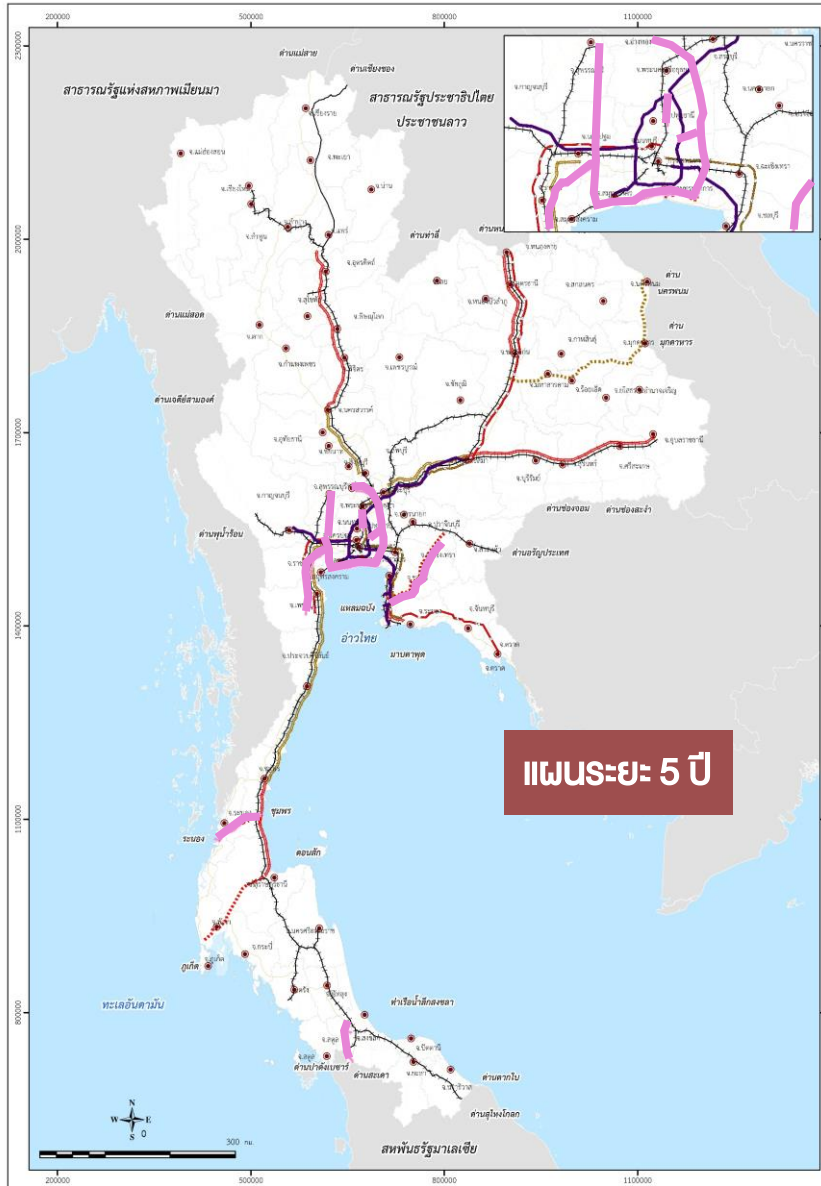
เสนอโดย





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

กรมทางหลวง





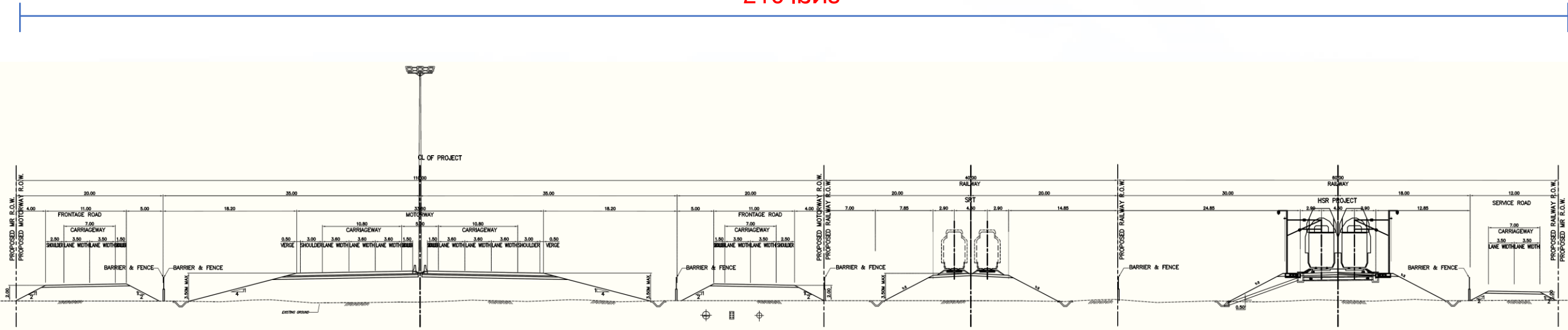
**ผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม  
และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น  
(Pre-Feasibility Study) สำหรับ  
“พื้นที่ภาคตะวันออก”**



# รูปแบบทั่วไปแบบ ไม่บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง

ระดับพื้น

210 เมตร



TYPICAL SECTION MRMAP PHASE 2  
SCALE 1:150

110 เมตร  
MW

40 เมตร  
RW

60 เมตร  
HSR

20 เมตร  
FT

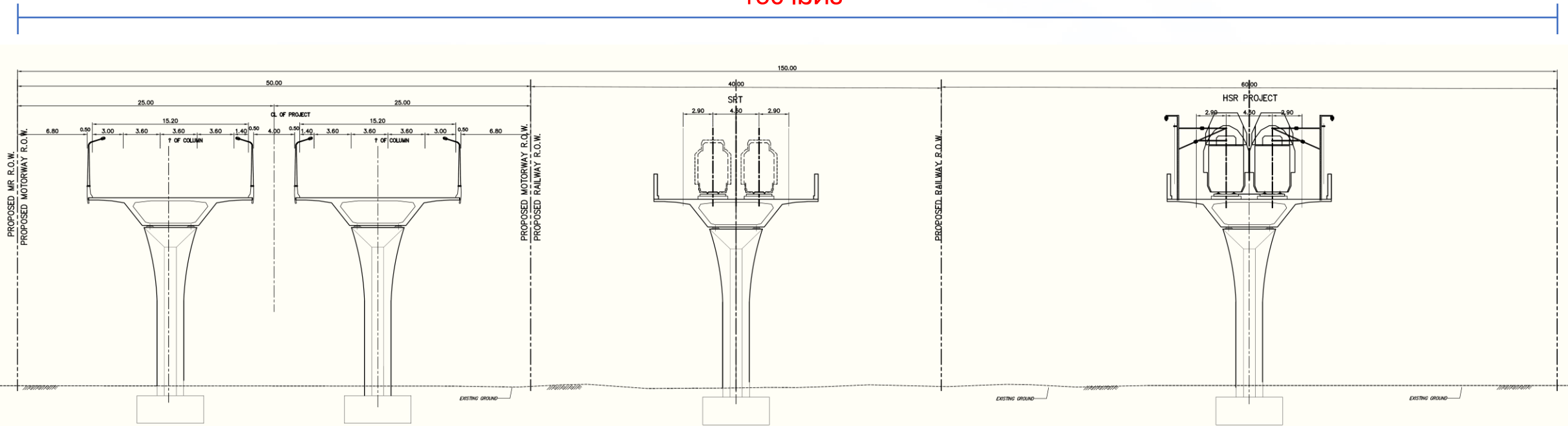
20 เมตร  
FT

12 เมตร  
FT

# รูปแบบทั่วไปแบบ ไม่บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง

## โครงสร้างสะพานยกระดับ

150 เมตร



TYPICAL SECTION MRMAP PHASE 2  
SCALE 1:150

50 เมตร  
MW

40 เมตร  
RW

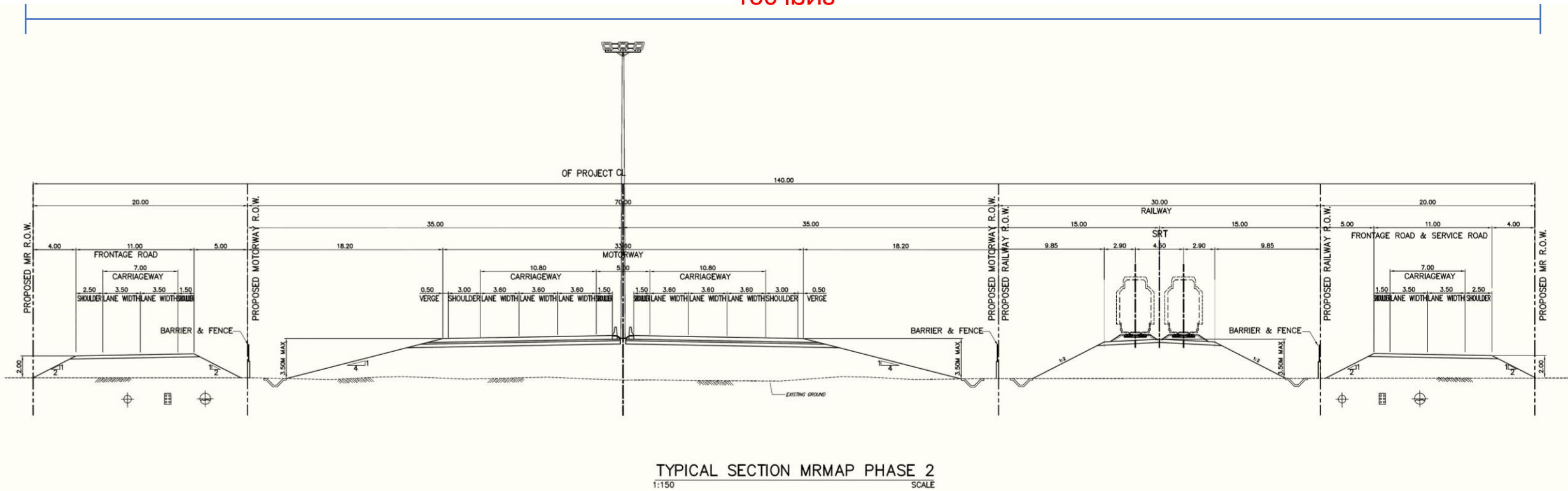
60 เมตร  
HSR



# รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟแนวใหม่ (ระดับพื้น)

150 เมตร



20 เมตร  
FT

70 เมตร  
MW

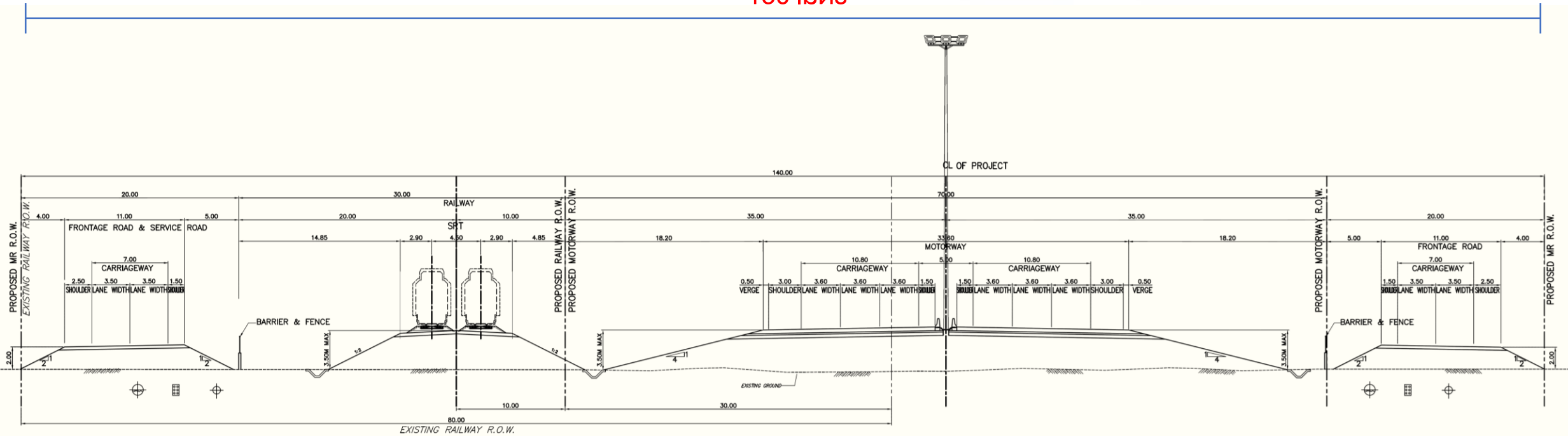
40 เมตร  
RW

20 เมตร  
FT

# รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟแวนเดิมเจตทาง 80 เมตร (ระดับพื้น)

150 เมตร



TYPICAL SECTION MRMAP PHASE 2  
SCALE 1:150

20 เมตร  
FT

40 เมตร  
RW

70 เมตร  
MW

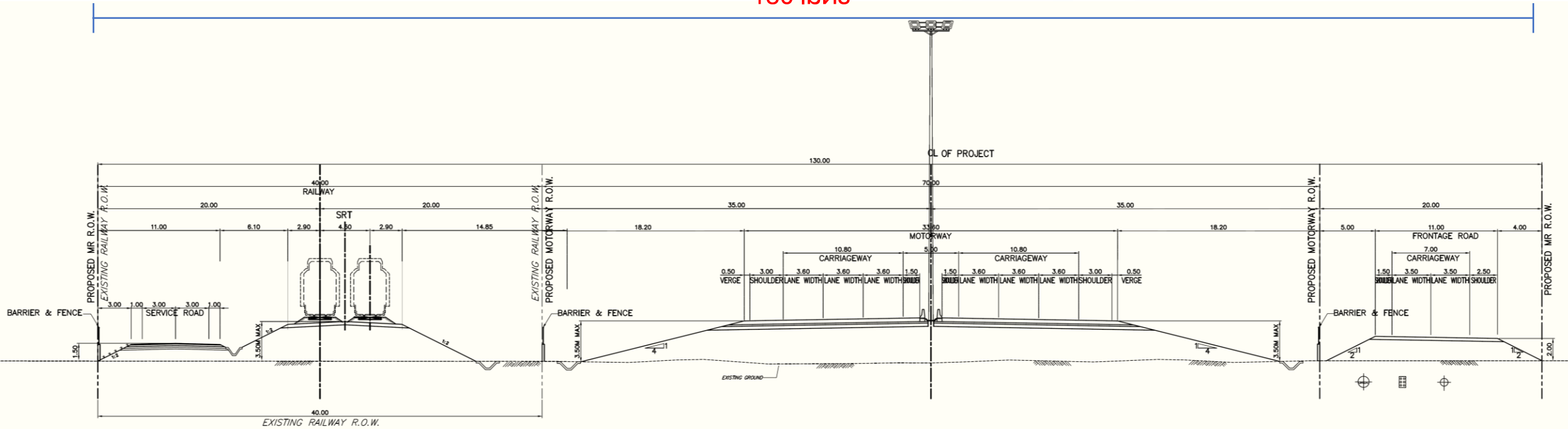
20 เมตร  
FT



# รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟแนวเดิมเขตทาง 40 เมตร (ระดับพื้น)

130 เมตร



TYPICAL SECTION MRMAP PHASE 2  
SCALE 1:150

40 เมตร  
RW

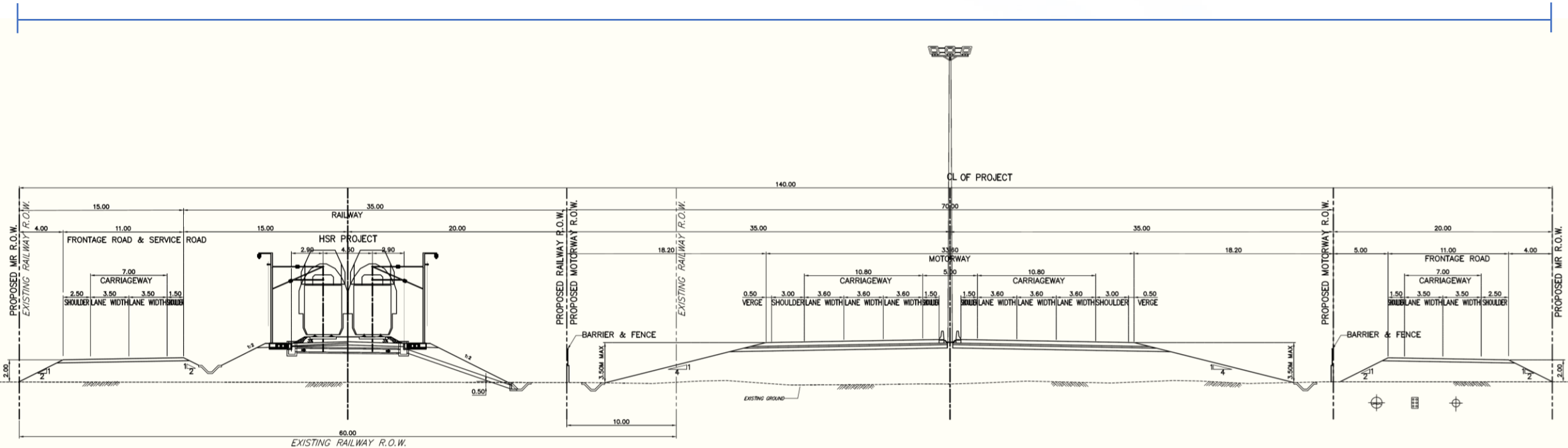
70 เมตร  
MW

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

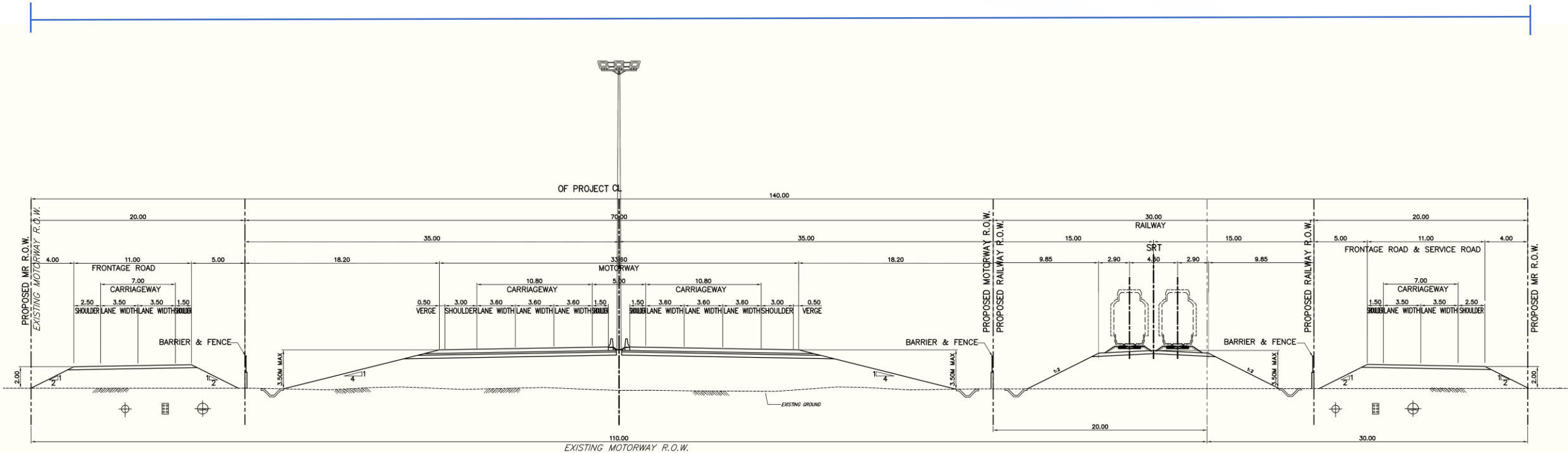
70 เมตร  
MW

20 เมตร  
FT

# รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแวนเดิมเจตทาง 110 เมตร (ระดับพื้น) หนานกับทางรถไฟแนวใหม่

150 เมตร



TYPICAL SECTION MRMAP PHASE 2  
1:150 SCALE

20 เมตร  
FT

70 เมตร  
MW

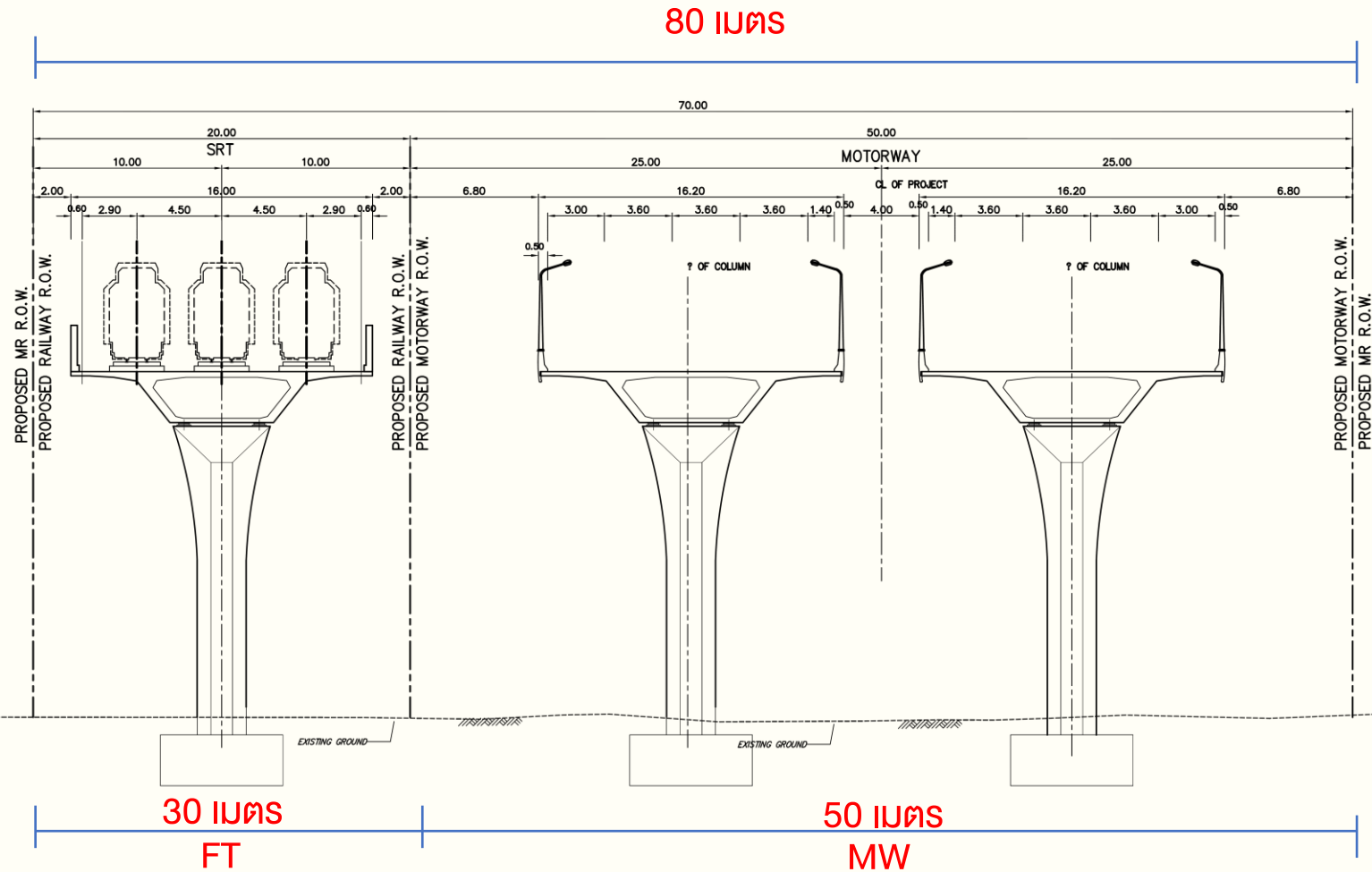
40 เมตร  
RW

20 เมตร  
FT



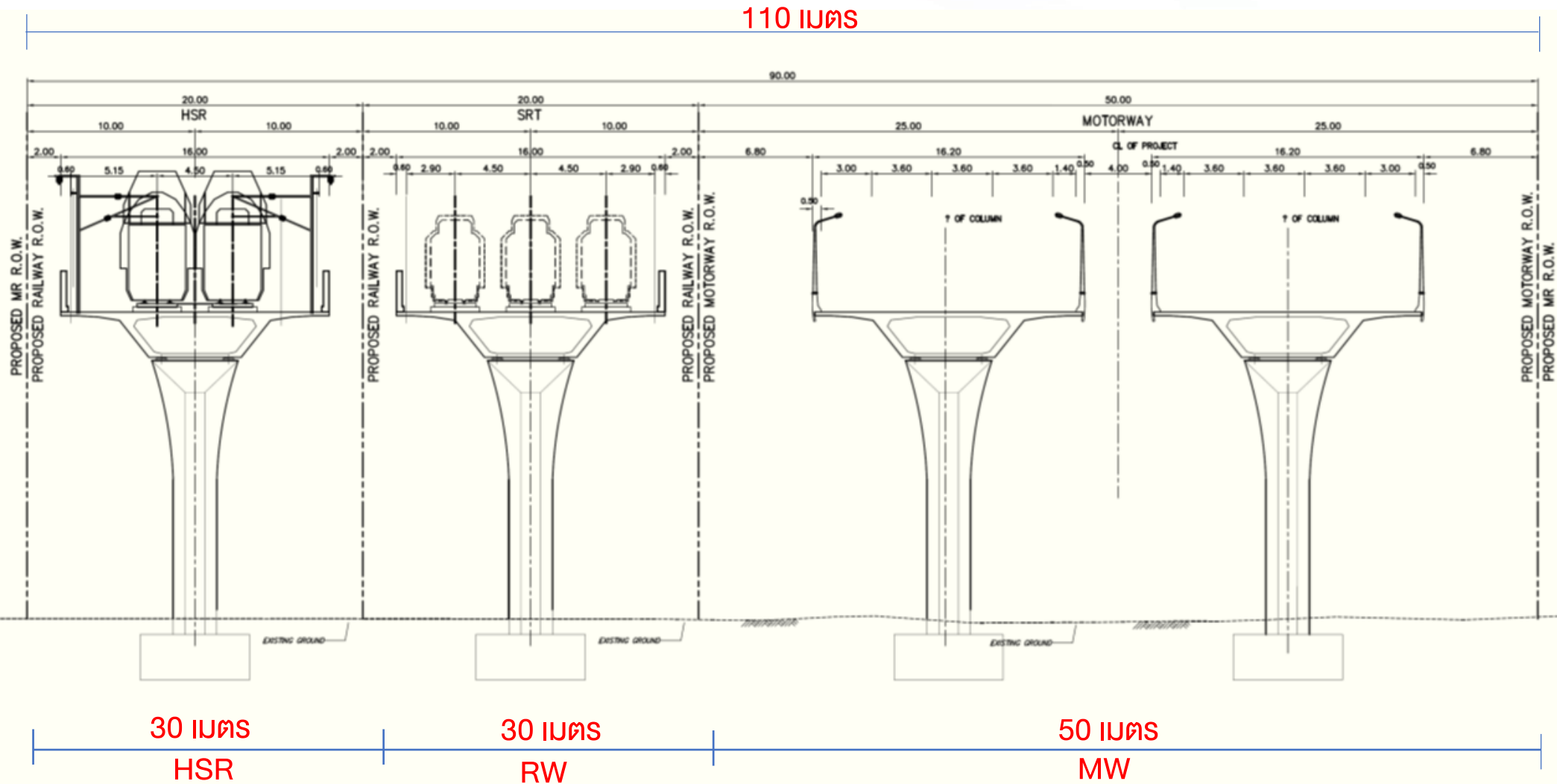
# รูปแบบทั่วไปแบบ บูรณาการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ผนวกกับทางรถไฟ (โครงสร้างสะพาน)



# รูปแบบทั่วไปแบบ **บูรณาการ** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

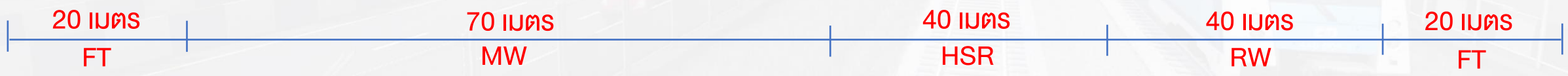
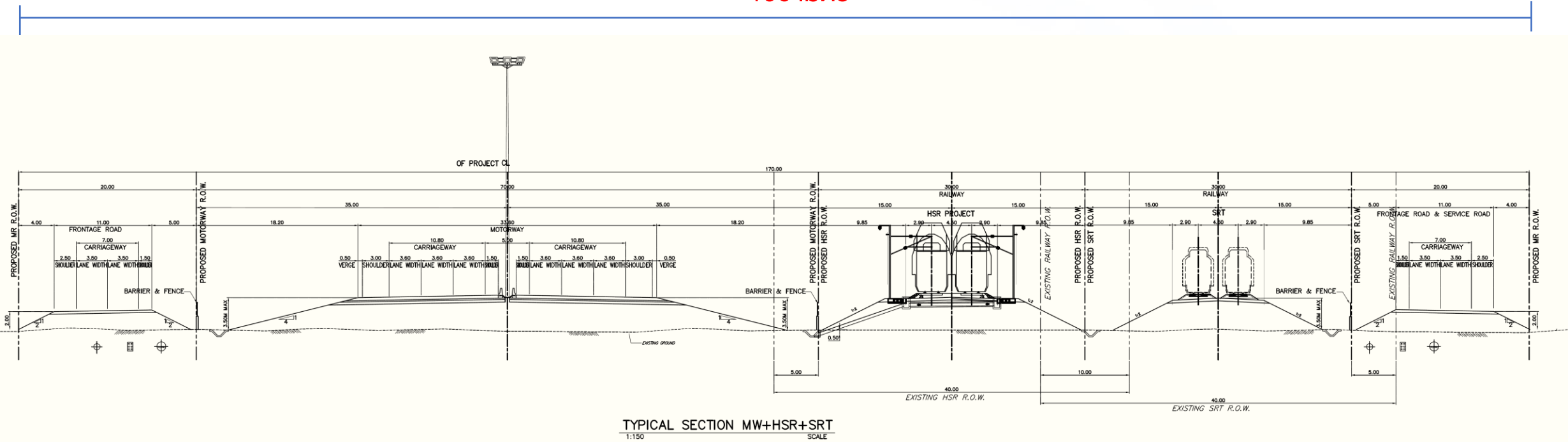
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ผนวกกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง (โครงสร้างสะพานยกระดับ)



# รูปแบบทั่วไปแบบ **บูรณาการ** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนานกับทางรถไฟ และทางรถไฟความเร็วสูง (ระดับพื้น)

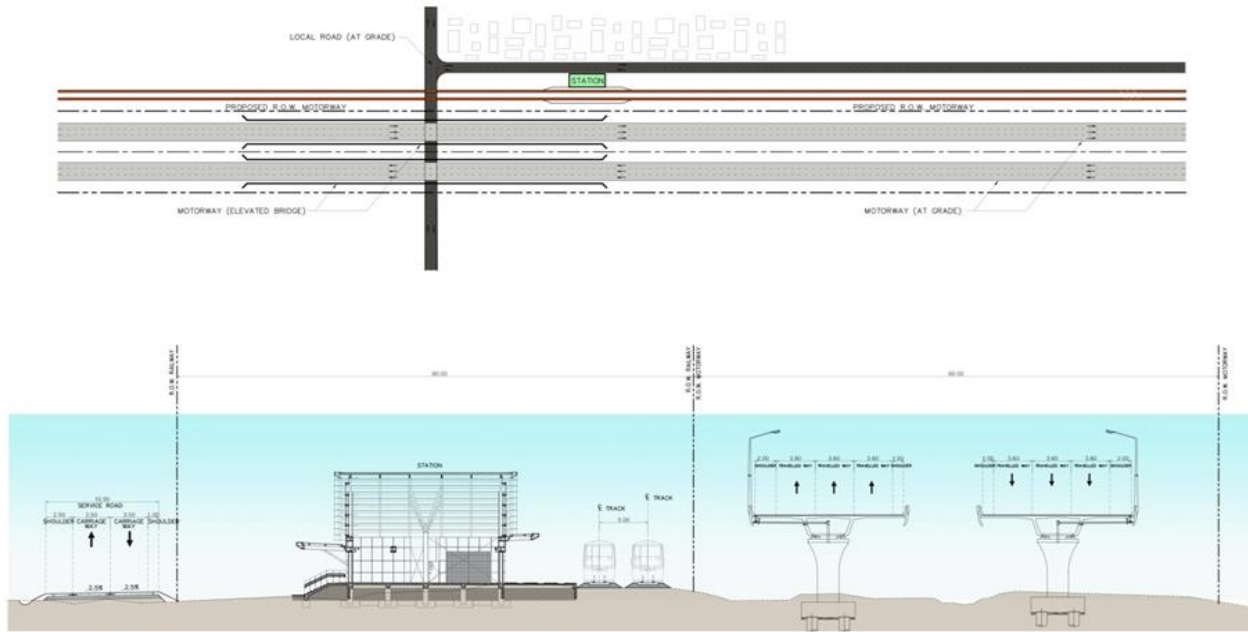
190 เมตร





# การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

## รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับ *กรณีผ่านชุมชนขนาดเล็ก*



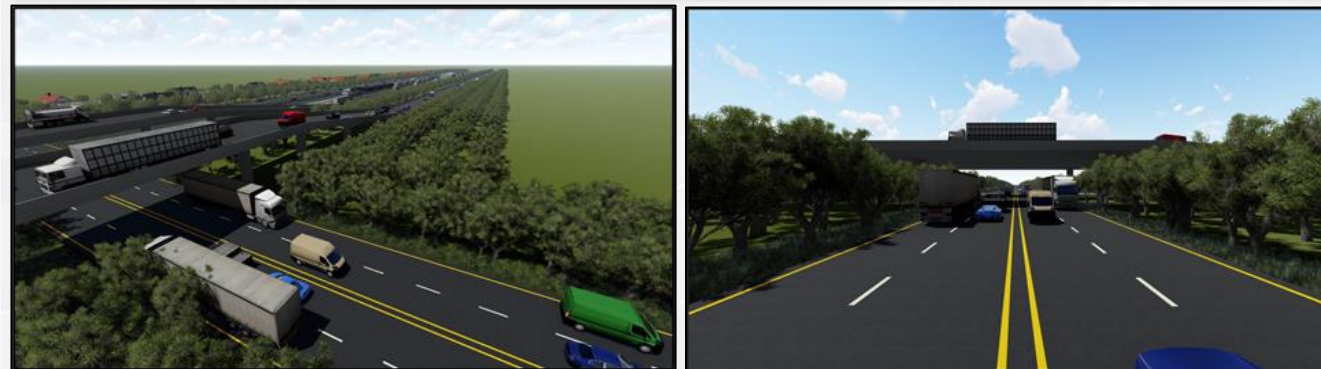
## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

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

## ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านข้าง

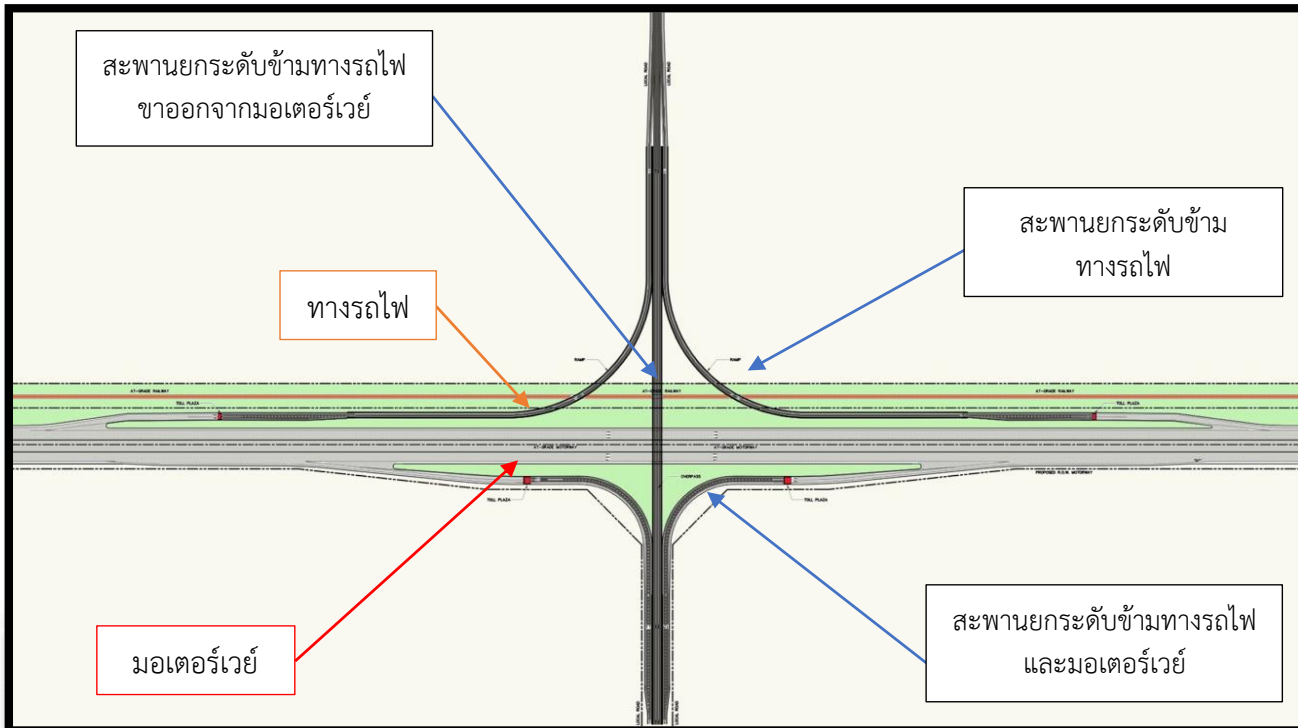
- ขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร
- กว้าง 3.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร
- ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตัดกับถนนท้องถิ่นจะยกระดับ  
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองข้ามถนนท้องถิ่น เพื่อให้คนในชุมชน  
สามารถเดินทางข้ามฝั่งไปมาและเข้าถึงสถานีรถไฟเข้าได้



# การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

## รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับ ช่วงเข้า-ออก



รูปแบบนี้จะเป็นจุดที่ถนนท้องถิ่นตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ

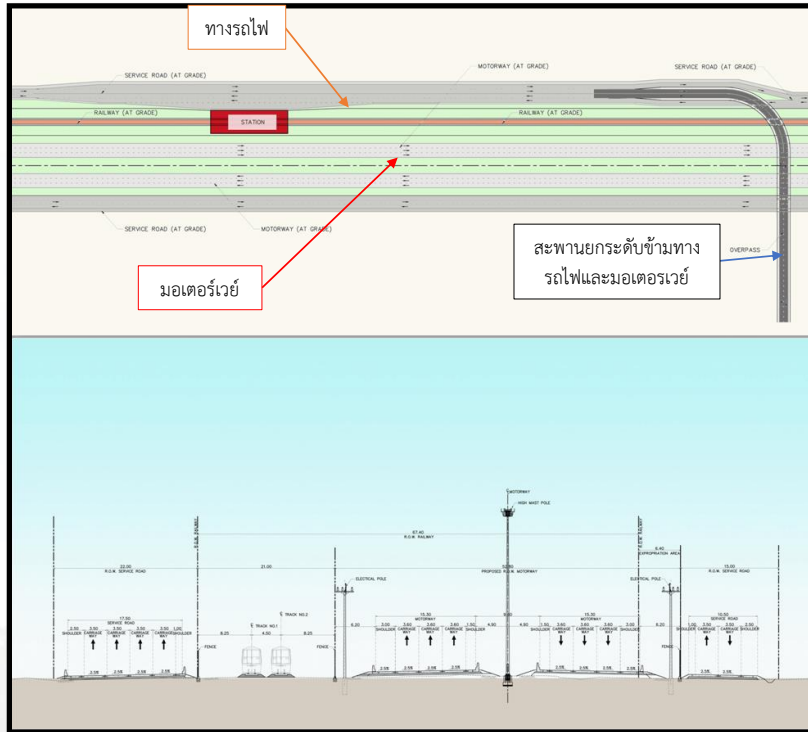
### ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

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

ถนนท้องถิ่นที่ตัดผ่านทางหลวงสายพิเศษและทางรถไฟจะก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับข้ามไป และมีทางเข้า-ออก พร้อมกับด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) ซึ่งทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษในฝั่งที่ไม่ผ่านทางรถไฟจะสามารถเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ที่ระดับพื้น (At-Grade) ส่วนทางเข้า-ออกฝั่งที่มีทางรถไฟกั้นอยู่ จะก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ อีกทั้งมีสะพานยกระดับ (ทางสายตรง) 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

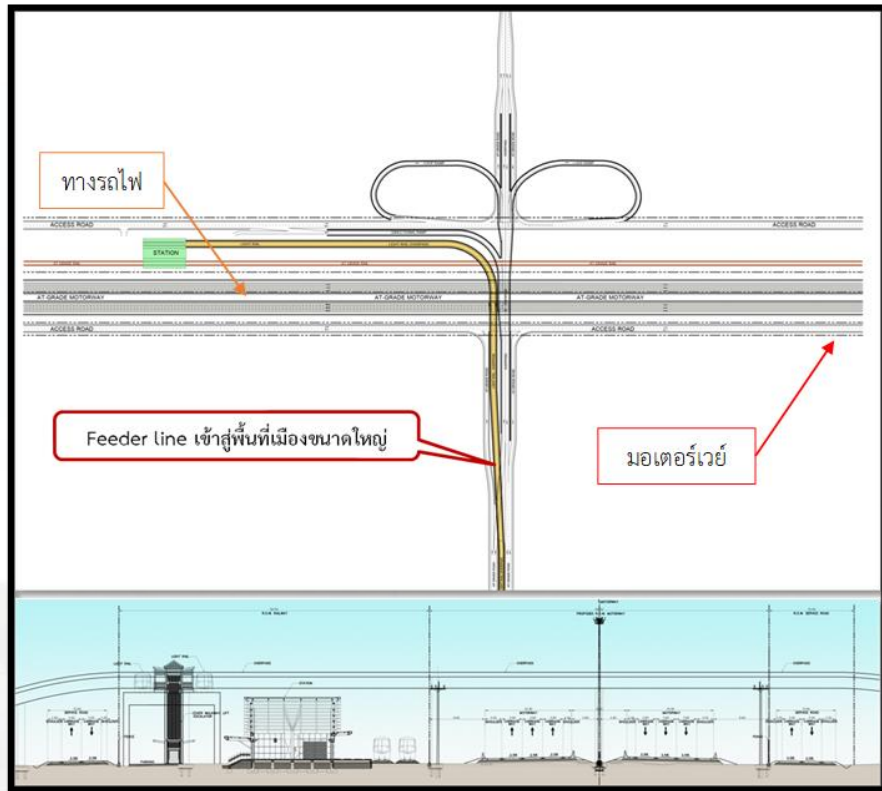
นอกจากนี้จะมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาดทิศทางละ 1 ช่องจราจร เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางข้ามทางรถไฟและทางหลวงพิเศษเข้าสู่สถานีรถไฟได้สะดวก





# การออกแบบเบื้องต้นจุดตัดและทางเข้า-ออก

รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับพื้น  
(กรณีผ่านชุมชนเมืองขนาดใหญ่)



จะมีแนวรถไฟเดิมวิ่งเข้าตัวเมือง (Feeder Line) และเบี่ยงแนวเส้นทางของทางรถไฟสายใหม่และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้วิ่งอ้อมผ่านตัวเมืองไป เพื่อหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่บริเวณตัวเมือง

## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

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

## ถนนบริการ (Service Road) อยู่ทางด้านข้าง

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

เสนอโดย



# การออกแบบที่พักริมทาง (Rest Area)

## ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)

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

## 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) การบริการข้อมูลจราจรและเส้นทางการเดินทาง
- 9) สถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ พร้อมบริการปั๊มลมและน้ำดื่ม
- 10) สถานที่และอุปกรณ์เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็ก รองรับการใช้งานได้ทั้งผู้ชาย และผู้หญิง
- 11) สนามเด็กเล่น และพื้นที่สีเขียวเพื่อบริการและสิ่งแวดล้อม
- 12) ศูนย์ปฐมพยาบาล
- 13) หน่วยกู้ภัยฉุกเฉินและระงับอัคคีภัย

# ตัวอย่างแบบ ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)

## บริเวณ อ.มะขาม และ อ.เมืองตราด

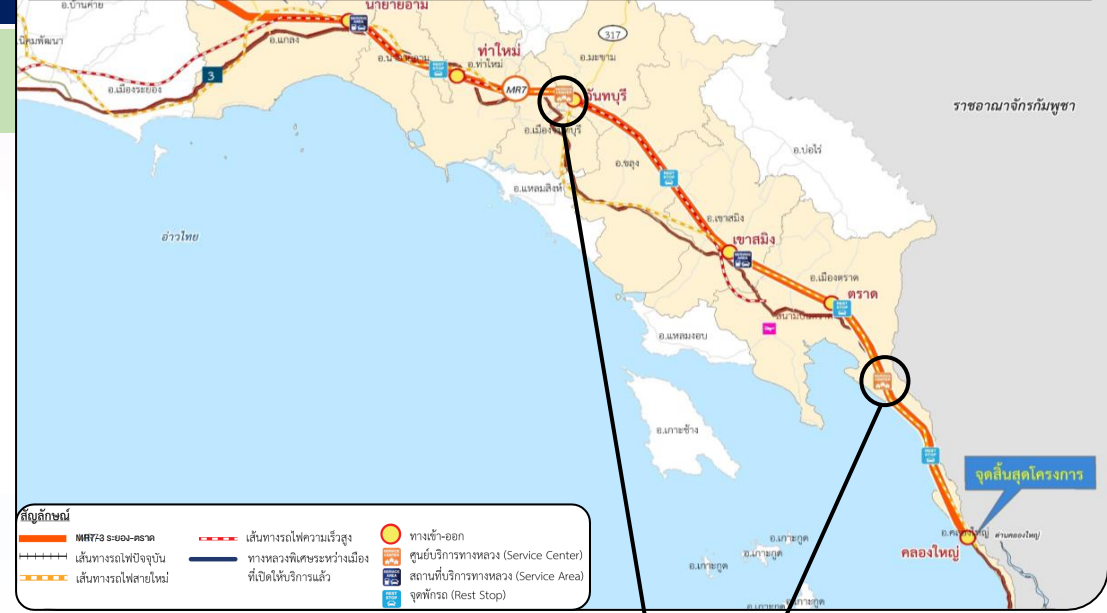
THE USAGE AREA SERVICE CENTER SHALL DEPENDING ON STARDARD HIGHWAY DEPARTMENT OF THAILAND AREA SUMMARY

- 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

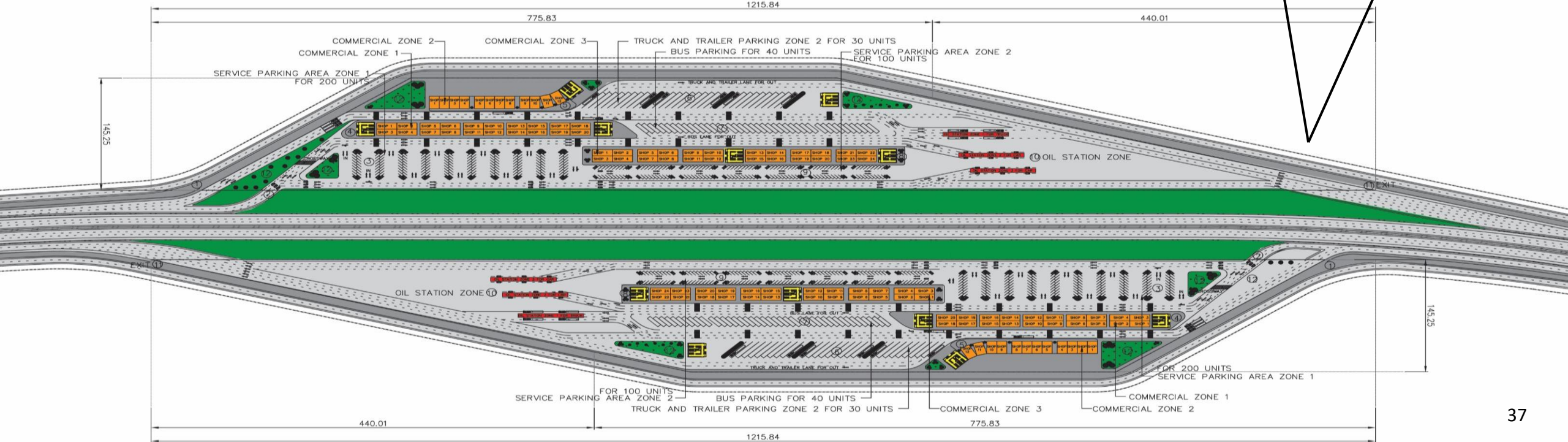
- 3. OIL & GAS STATION = 25,063.119 SQ.M. = 15-2-65.78
- 4. GREEN AREA

### MR7 : กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วง ระยอง-ตราด



**สัญลักษณ์**

- MR7 ระยอง-ตราด
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- เส้นทางรถไฟปัจจุบัน
- เส้นทางรถไฟสายใหม่
- ทางเข้า-ออก
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)
- สถานีบริการทางหลวง (Service Area)
- จุดพักรถ (Rest Stop)





# การออกแบบที่พักริมทาง (Rest Area)

## สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)

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

### พื้นที่จอดรถ

1. ที่จอดรถยนต์ จอดได้ทั้งสิ้น 90 คัน
2. ที่จอดรถบริการ จอดได้ทั้งสิ้น 20 คัน
3. ที่จอดรถคนพิการ จอดได้ทั้งสิ้น 5 คัน
4. ที่จอดรถบัส 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) การบริการข้อมูลจราจรและเส้นทางการเดินทาง
- 9) สถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ พร้อมบริการปั๊มลมและน้ำดื่ม
- 10) สถานที่และอุปกรณ์เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็ก รองรับการใช้งานได้ทั้งผู้ชายและผู้หญิง
- 11) สนามเด็กเล่น และพื้นที่สีเขียวเพื่อบริการและสิ่งแวดล้อม

# ตัวอย่างแบบ สถานที่บริการทางหลวง (Service Area)

## บริเวณ อ.แกลง และ อ.เวียง

MR7 : กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วง ระยอง-ตราด



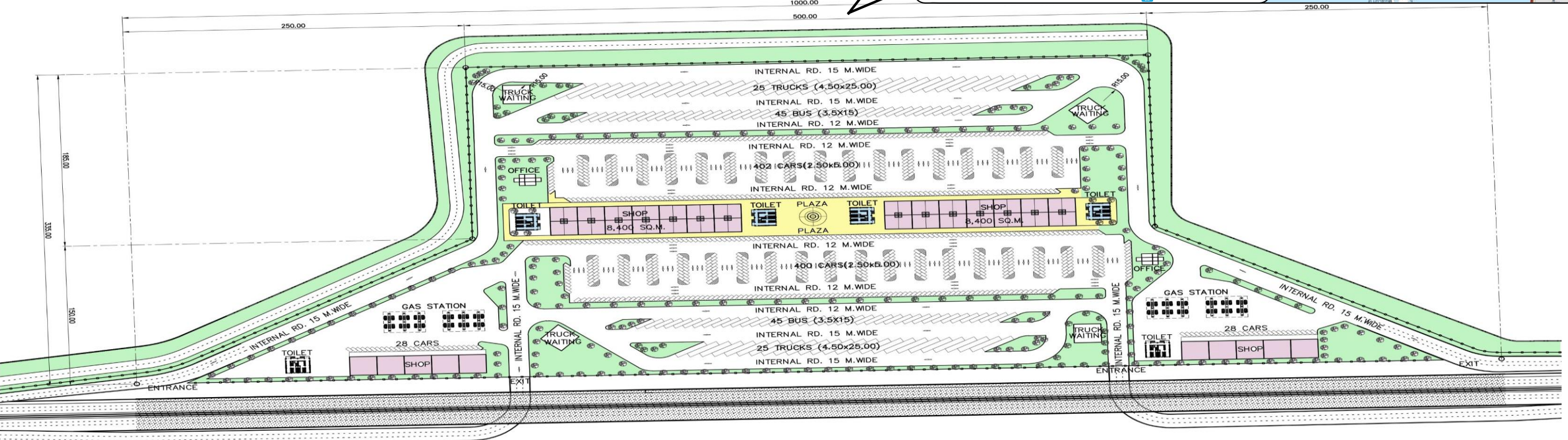
THE USAGE AREA SERVICE AREA SHALL DEPENDING ON STARDARD HIGHWAY DEPARTMENT OF THAILAND AREA SUMMARY

- 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

สัญลักษณ์

- MR73 ระยอง-ตราด
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- เส้นทางรถไฟขบวนพิเศษ
- เส้นทางรถไฟสายใหม่
- 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. ที่จอดรถบัส จอดได้ทั้งสิ้น 42 คัน

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







กรมทางหลวง

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

เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย  
ช่วงที่ 4 แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี  
ช่วงที่ 5 ปราจีนบุรี-นครราชสีมา

เสนอโดย







## รายละเอียดแนวเส้นทาง:

### MR2 ช่วง แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี และ ปราจีนบุรี-นครราชสีมา

- **จุดเริ่มต้น :** อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี
- **จุดสิ้นสุด :** อ.โนนไทย จ.นครราชสีมา
- **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ :** 4 จังหวัด 17 อำเภอ ได้แก่
  - 1) จ.ชลบุรี 5 อำเภอ ได้แก่ อ.บ้านบึง อ.หนองใหญ่ อ.ศรีราชา อ.บ่อทอง และ อ.เกาะจันทร์
  - 2) จ.ฉะเชิงเทรา 2 อำเภอ ได้แก่ อ.แปลงยาว และ อ.สนามชัยเขต
  - 3) จ.ปราจีนบุรี 3 อำเภอ ได้แก่ อ.กบินทร์บุรี อ.นาดี และ อ.ศรีมหาโพธิ์
  - 4) จ.นครราชสีมา 7 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองนครราชสีมา อ.โชคชัย อ.โนนไทย อ.โนนสูง อ.ปักธงชัย อ.วังน้ำเขียว และ อ.เฉลิมพระเกียรติ

### สถานะโครงการปัจจุบัน

- **มอเตอร์เวย์ :** อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสม เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- **ระบบราง :** รถไฟสายใหม่ อยู่ระหว่างการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายระบบราง



# ตำแหน่งทางเข้า-ออก และที่พักริมทาง:

## MR2 ช่วง แหลมฉบับ-ปราจีนบุรี และ ปราจีนบุรี-นครราชสีมา



จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
ชลบุรี	6 แห่ง (อ.บางละมุง อ.ศรีราชา (2 แห่ง) อ.บ้านบึง อ.หนองใหญ่ และ อ.บ่อทอง)	1 แห่ง (อ.บ่อทอง)	1 แห่ง (อ.ศรีราชา)	2 แห่ง (อ.บางละมุง และ อ.หนองใหญ่)
ฉะเชิงเทรา	1 แห่ง (อ.สนามชัยเขต)	-	1 แห่ง (อ.สนามชัยเขต)	-
ปราจีนบุรี	3 แห่ง (อ.กบินทร์บุรี (2 แห่ง) และ อ.ศรีมหาโพธิ์)	1 แห่ง (อ.กบินทร์บุรี)	-	2 แห่ง (อ.กบินทร์บุรี และ อ.นาดี)
นครราชสีมา	6 แห่ง (อ.เมืองนครราชสีมา อ.โชคชัย อ.โนนไทย อ.โนนสูง อ.ปักธงชัย อ.วังน้ำเขียว และ อ.เฉลิมพระเกียรติ)	1 แห่ง (อ.ปักธงชัย)	1 แห่ง (อ.ปักธงชัย)	1 แห่ง (อ.โชคชัย)
<b>รวม</b>	<b>16 แห่ง</b>	<b>3 แห่ง</b>	<b>3 แห่ง</b>	<b>5 แห่ง</b>

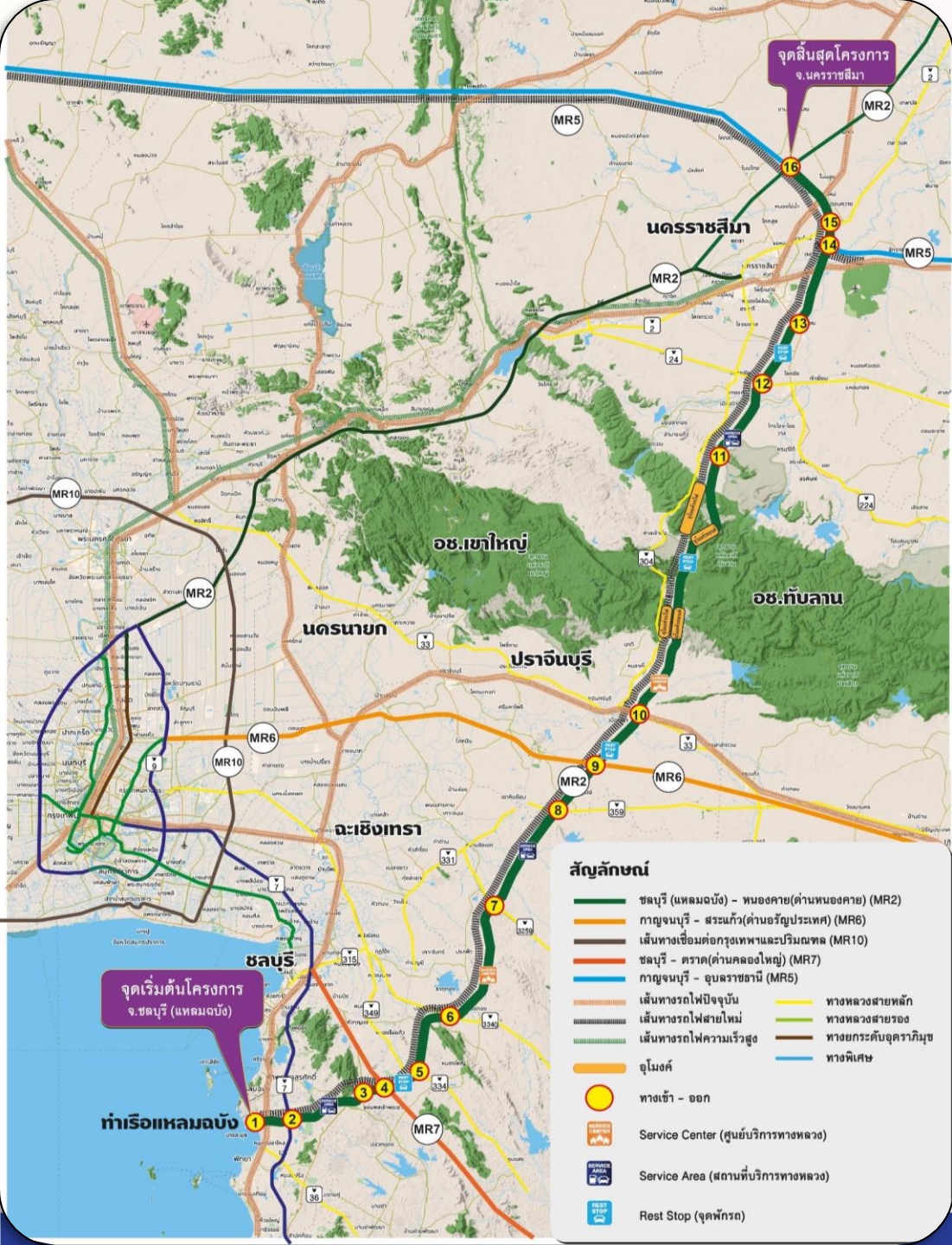


# การเชื่อมโยงโครงข่าย:

## MR2 ช่วง แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี และ ปราจีนบุรี-นครราชสีมา

### เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ บริเวณพื้นที่ท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี
- ตัดกับ **ทล. 3 (ช่วงศรีราชา-พิทยา)** และทางรถไฟความเร็วสูงกับทางรถไฟเดิม สายสัตหีบ-ฉะเชิงเทรา
- ตัดกับ **ทล.7 (ช่วงหนองจางคอก-ตะเคียนเตี้ย)** เชื่อมต่อกับ **ทล.331** และมุ่งสู่ **ทล.344 (ช่วงหนองรี-หนองปรือ)** ที่ **อ.หนองใหญ่**
- ขนานกับ **ทล.331 ทล.304 และ ทล.359 (ช่วงเวามะกา-เวาหินซ้อน)** อ.ศรีมหาโพธิ์ จ.ปราจีนบุรี
- ตัดผ่าน **ทล.359 (ช่วงเวามะกา-เวาหินซ้อน)** ขนานไปกับ **ทล.304 ทล.33 (ช่วงประจันตคาม-พระปรง)** และ ทางรถไฟเดิมสายตะวันออกที่ **อ.กบินทร์บุรี**
- ตัดกับ **ทล.24** ที่ **อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา**
- ตัดกับ **ทล.304** ที่ขนานอยู่กับแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่ **อ.นาดี จ.ปราจีนบุรี** และ **อ.ป่ากรบชัย จ.นครราชสีมา**
- ตัดกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ **อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา**
- สิ้นสุดแนวเส้นทางที่ **อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา**





กรมทางหลวง

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

# เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว ช่วงที่ 4 วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี

เสนอโดย





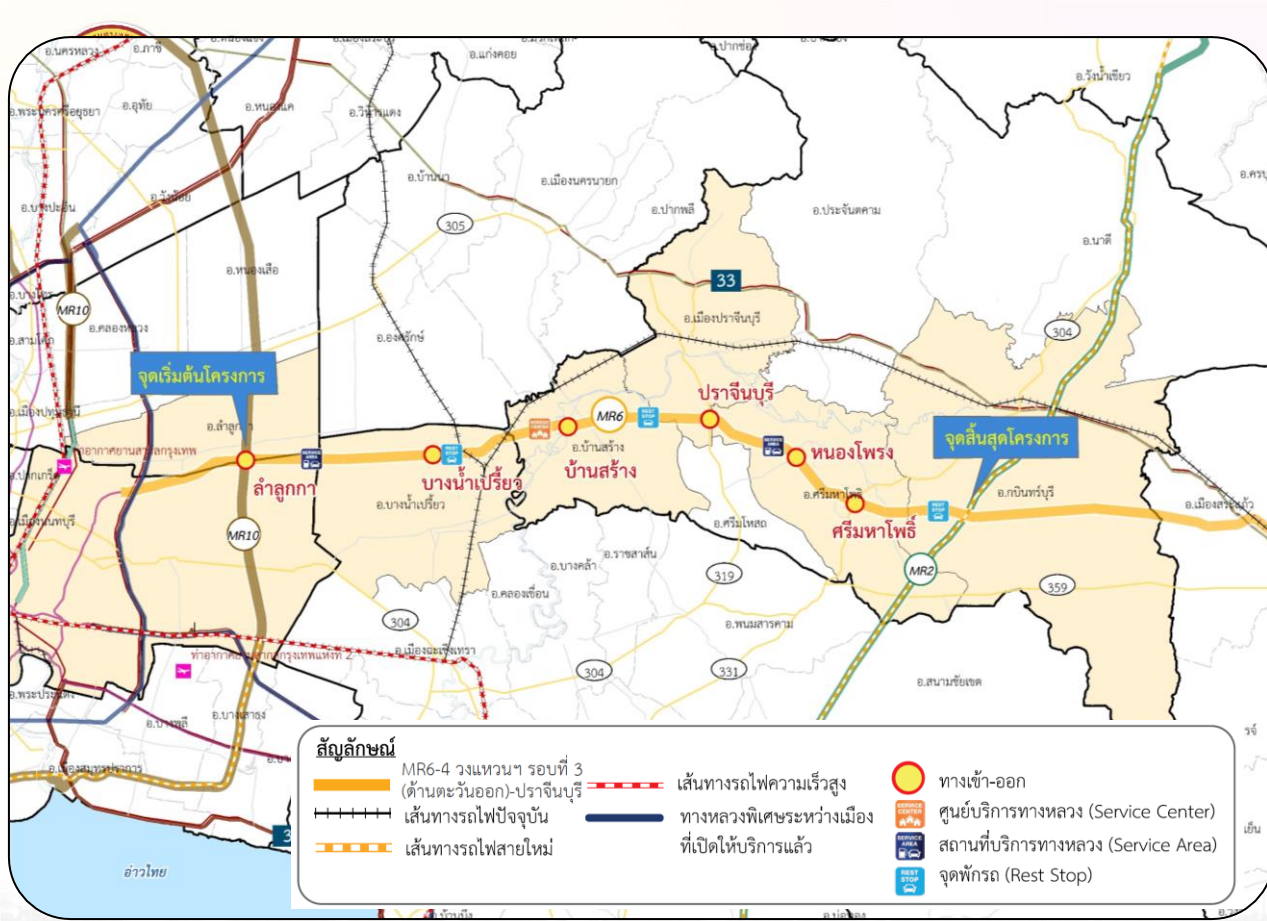
## รายละเอียดแนวเส้นทาง:

### MR6 ช่วงวงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี

- จุดเริ่มต้น : เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร
- ระยะทาง : 99 กม.
- จุดสิ้นสุด : อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 3 จังหวัด 1 เขต 5 อำเภอ ได้แก่
  - 1) กรุงเทพมหานคร 1 เขต ได้แก่ เขตหนองจอก
  - 2) จ.ฉะเชิงเทรา 1 อำเภอ ได้แก่ อ.บางน้ำเปรี้ยว
  - 3) จ.ปราจีนบุรี 4 อำเภอ ได้แก่ อ.บ้านสร้าง อ.เมืองปราจีนบุรี อ.ศรีมหาโพธิ์ และ อ.กบินทร์บุรี

### สถานะโครงการปัจจุบัน

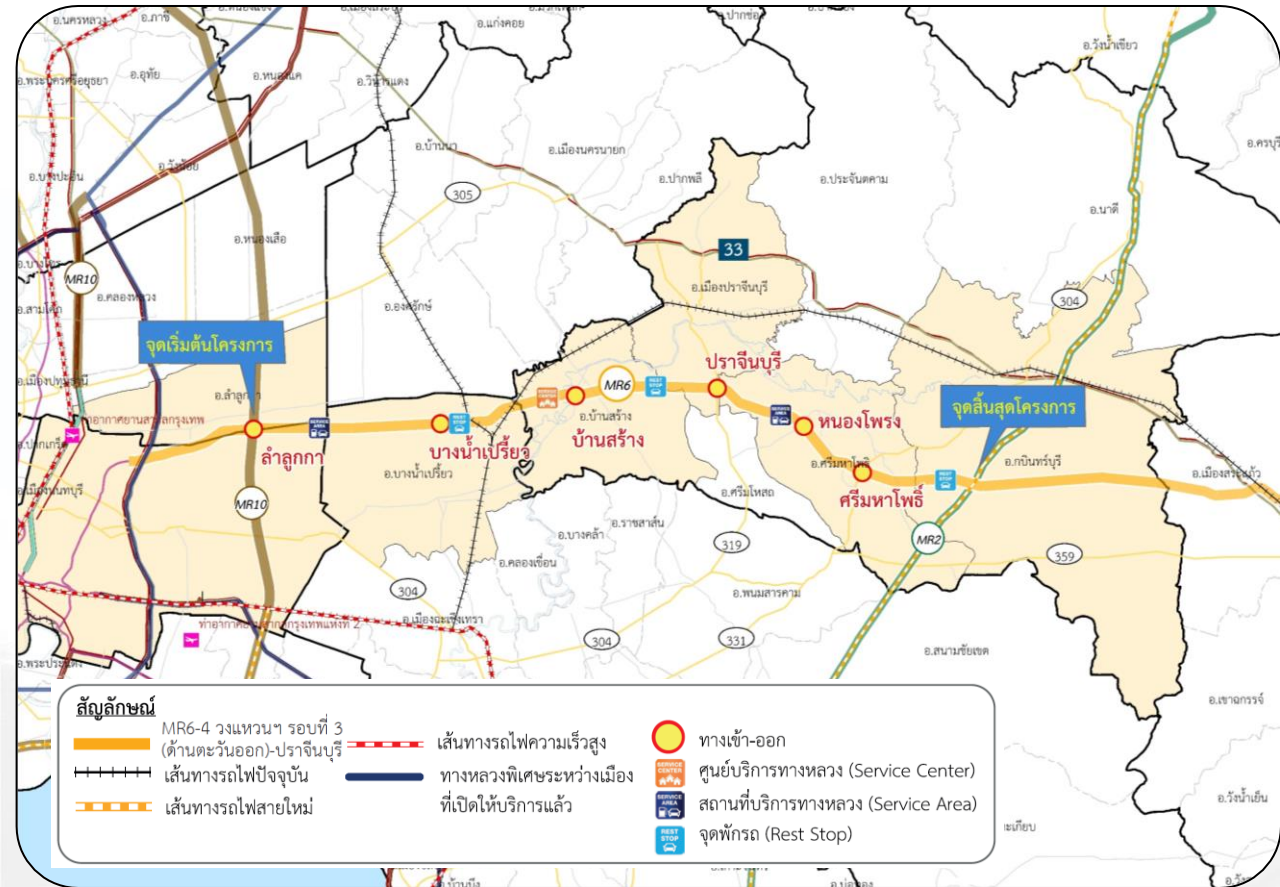
- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมฯ เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP



จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
กรุงเทพฯ	1 แห่ง (เขตหนองจอก)	-	1 แห่ง (เขตหนองจอก)	-
ฉะเชิงเทรา	1 แห่ง (อ.บางน้ำเปรี้ยว)	-	-	1 แห่ง (อ.บางน้ำเปรี้ยว)
ปราจีนบุรี	4 แห่ง (อ.บ้านสร้าง อ.เมืองปราจีนบุรี อ.ศรีมหาโพธิ์ และ อ.กบินทร์บุรี)	1 แห่ง (อ.บ้านสร้าง)	1 แห่ง (อ.ศรีมหาโพธิ์)	2 แห่ง (อ.บ้านสร้าง และ อ.กบินทร์บุรี)
<b>รวม</b>	<b>6 แห่ง</b>	<b>1 แห่ง</b>	<b>2 แห่ง</b>	<b>3 แห่ง</b>

# การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR6 ช่วงวงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี

กรมทางหลวง



## เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่แขวงคลองสิบ เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร
- **กท.4003 (สวิ-บ่อคา)** ที่แขวงคลองสิบสอง
- เข้าสู่ **จ.ฉะเชิงเทรา** ผ่าน ต.บึงน้ำรักษ์ ต.ดอนฉิมพลี
- ตัดกับทางรถไฟปัจจุบันสายตะวันออก ที่ ต.ดอนเกาะกา และ ต.ไธระกา
- เข้าสู่ **จ.ปราจีนบุรี** ผ่าน ต.บางยาง และ ต.บางเตย
- **กท.3481 (บางนกนก-ปราจีนบุรี)** ที่ ต.บางกระเบา
- **กท.3076 (บางหอย-วังขอน)** ที่ ต.บ้านสร้าง และ ต.บางพลวง
- เข้าสู่ ต.บางเดชะ อ.เมืองปราจีนบุรี
- **กท.319 (ปราจีนบุรี-ไผ่ชะเลียด)** ที่ ต.หาดยาง อ.ศรีมหาโพธิ์
- ผ่าน ต.ดงกระถางยาม ต.บางกุ่ม ต.บางหว่า ต.หนองโพรง และ ต.ศรีมหาโพธิ์
- **กท. 3079 (ศรีมหาโพธิ์-พญาจ่าง)** ที่ ต.กรอกสมบูรณ์ และ ต.ลาดตะเคียน
- สิ้นสุดเส้นทางที่จุดตัดกับมอเตอร์เวย์สายแหลมฉบัง-นครราชสีมา ต.กบินทร์ อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี

เสนอโดย





กรมทางหลวง

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

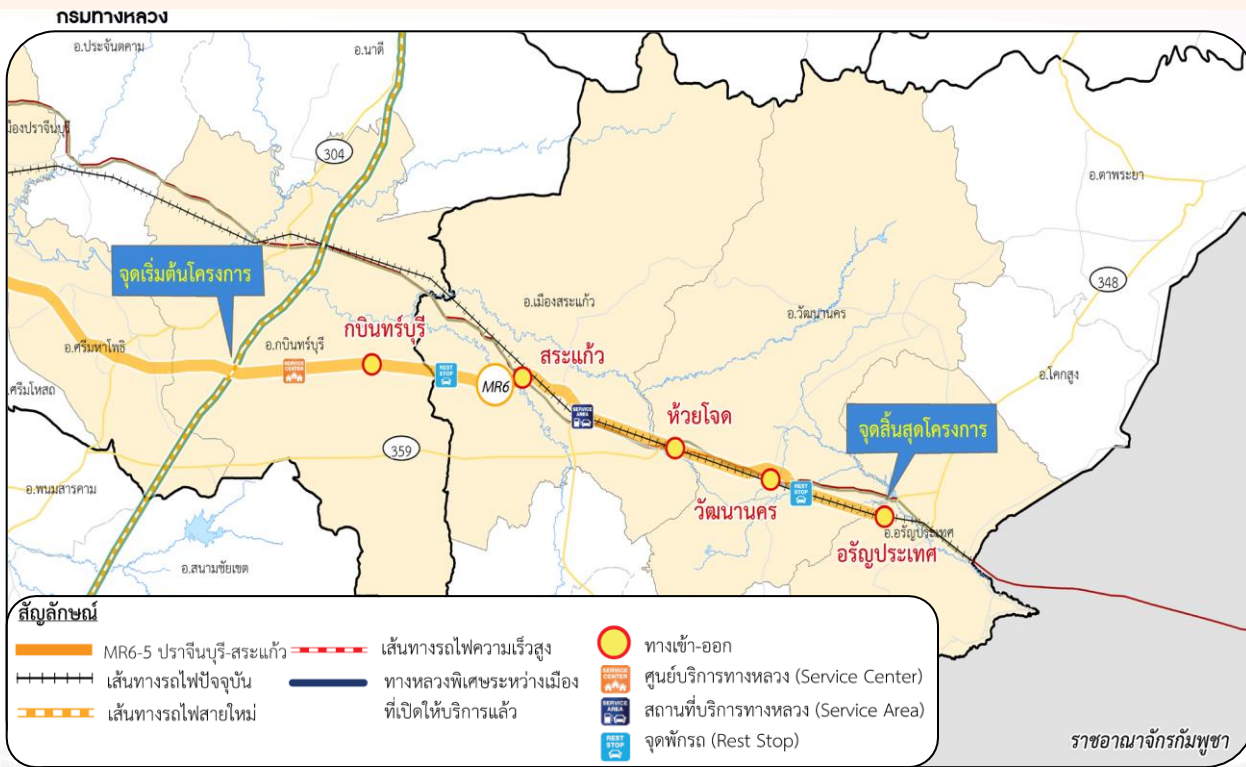
# เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว ช่วงที่ 5 ปราจีนบุรี-สระแก้ว

เสนอโดย





# รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR6 ช่วง ปราชินบุรี-สระแก้ว



- **จุดเริ่มต้น** : อ.กบินทร์บุรี จ.ปราชินบุรี
- **จุดสิ้นสุด** : อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
- **ระยะทาง** : 86 กม.
- **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่** : 2 จังหวัด 4 อำเภอ ได้แก่

- 1) **จ.ปราชินบุรี** 1 อำเภอ ได้แก่ อ.กบินทร์บุรี
- 2) **จ.สระแก้ว** 3 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองสระแก้ว อ.วัฒนานคร และ อ.อรัญประเทศ

## สถานะโครงการปัจจุบัน

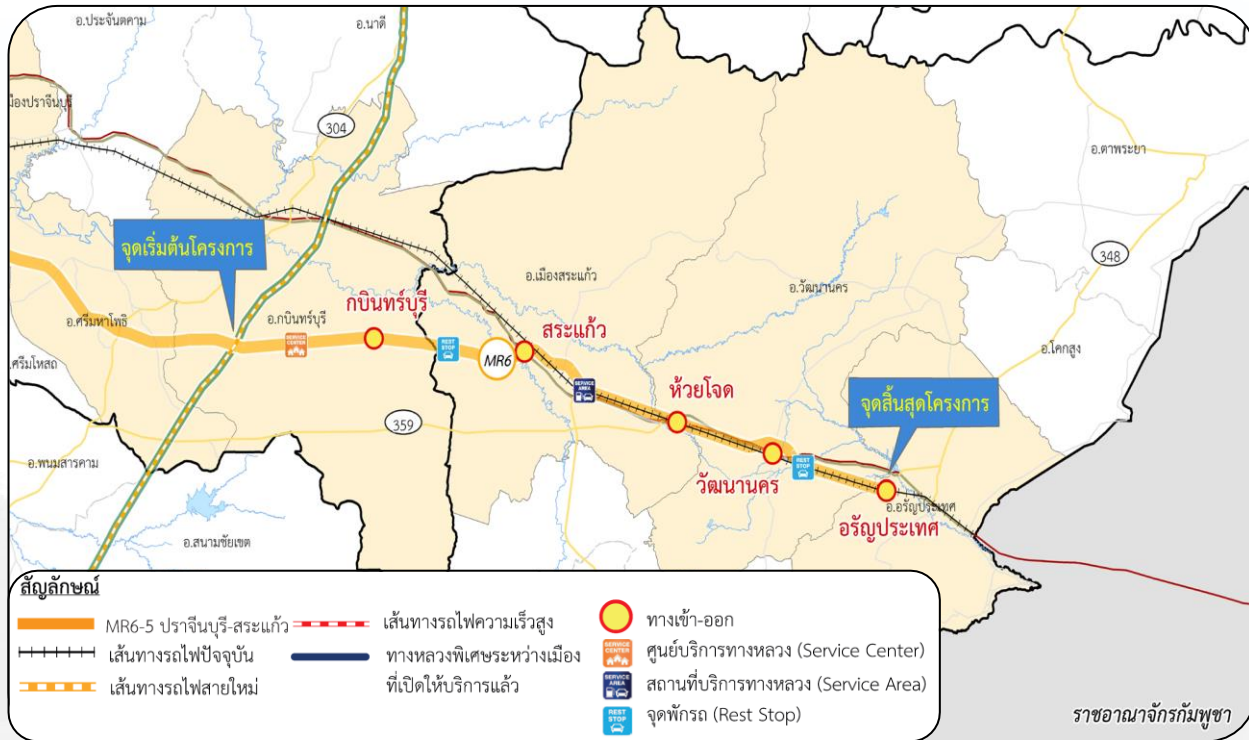
- **มอเตอร์เวย์** : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- **ระบบราง** : แนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน สายสระแก้ว-อรัญประเทศ เปิดให้บริการแล้ว

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
ปราชินบุรี	1 แห่ง (อ.กบินทร์บุรี)	1 แห่ง (อ.กบินทร์บุรี)	-	-
สระแก้ว	4 แห่ง (อ.เมืองสระแก้ว (2 แห่ง) อ.วัฒนานคร และ อ.อรัญประเทศ)	-	1 แห่ง (อ.เมืองสระแก้ว)	2 แห่ง (อ.เมืองสระแก้ว และ อ.วัฒนานคร)
<b>รวม</b>	<b>5 แห่ง</b>	<b>1 แห่ง</b>	<b>1 แห่ง</b>	<b>2 แห่ง</b>



กรมทางหลวง

## การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR6 ช่วง ปราจีนบุรี-สระแก้ว



### เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี
- ตัดกับ ทล.33 (พระปรัง-โนนจิก) ที่ อ.เมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว
- ตัดกับทางรถไฟปัจจุบันสายตะวันออก ทล. 3462 (สระแก้ว - แฮร์อ้อ) ทล.3618 (สุพรรณบุรี - นาคู) และ ทล.3395 (วัฒนานคร - โคกกลาน) ที่ อ.วัฒนานคร
- สิ้นสุดแนวเส้นทางที่ ทช.2089 (ถนนเลี่ยงเมืองอรัญประเทศ) ที่ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว





กรมทางหลวง

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

# เส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วงที่ 2 ชลบุรี-ระยอง

เสนอโดย





# รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR7 ช่วง ชลบุรี-ระยอง

กรมทางหลวง



- จุดเริ่มต้น : อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี
- จุดสิ้นสุด : อ.แกลง จ.ระยอง
- ระยะทาง : 110 กม.
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 2 จังหวัด 7 อำเภอ ได้แก่
  - 1) จ.ชลบุรี 3 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองชลบุรี อ.บ้านบึง และ อ.หนองใหญ่
  - 2) จ.ระยอง 4 อำเภอ ได้แก่ อ.ปลวกแดง อ.บ้านค่าย อ.วังจันทร์ และ อ.แกลง

## สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
ชลบุรี	2 แห่ง (อ.บ้านบึง 2 แห่ง)	-	1 แห่ง (อ.บ้านบึง)	1 แห่ง (อ.บ้านบึง)
ระยอง	3 แห่ง (อ.ปลวกแดง อ.วังจันทร์ และ อ.แกลง)	1 แห่ง (อ.ปลวกแดง)	-	1 แห่ง (อ.วังจันทร์)
<b>รวม</b>	<b>5 แห่ง</b>	<b>1 แห่ง</b>	<b>1 แห่ง</b>	<b>2 แห่ง</b>



## การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR7 ช่วง ชลบุรี-ระยอง

### เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี บริเวณถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี)
- เข้าสู่ อ.บ้านบึง
- ตัดผ่าน ทล.344, 3138, 331 และแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M61 ก่อนที่จะเข้าสู่ อ.หนองใหญ่
- ตัดผ่าน ทล.3245 เข้าสู่พื้นที่ของ อ.ปลวกแดง จ.ระยอง
- ผ่าน อ.บ้านค่าย เข้าสู่ อ.วังจันทร์ และตัดผ่าน ทล.3471, ทช.รย.4022 และ รย.3008 มุ่งหน้าเข้าสู่ อ.แกลง
- ตัดผ่าน ทล.344, 3430, ทช.รย.4028 และตัดผ่านแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ ระยอง-ตราด (อยู่ในระหว่างศึกษาออกแบบ)
- คู่ขนานไปกับแนวเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน ส่วนต่อขยาย ระยอง-จันทบุรี-ตราด (HSR ระยอง-ตราด) (อยู่ในระหว่างศึกษาออกแบบ) จนไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่บริเวณจุดตัด ทล.3377





กรมทางหลวง

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

# เส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด

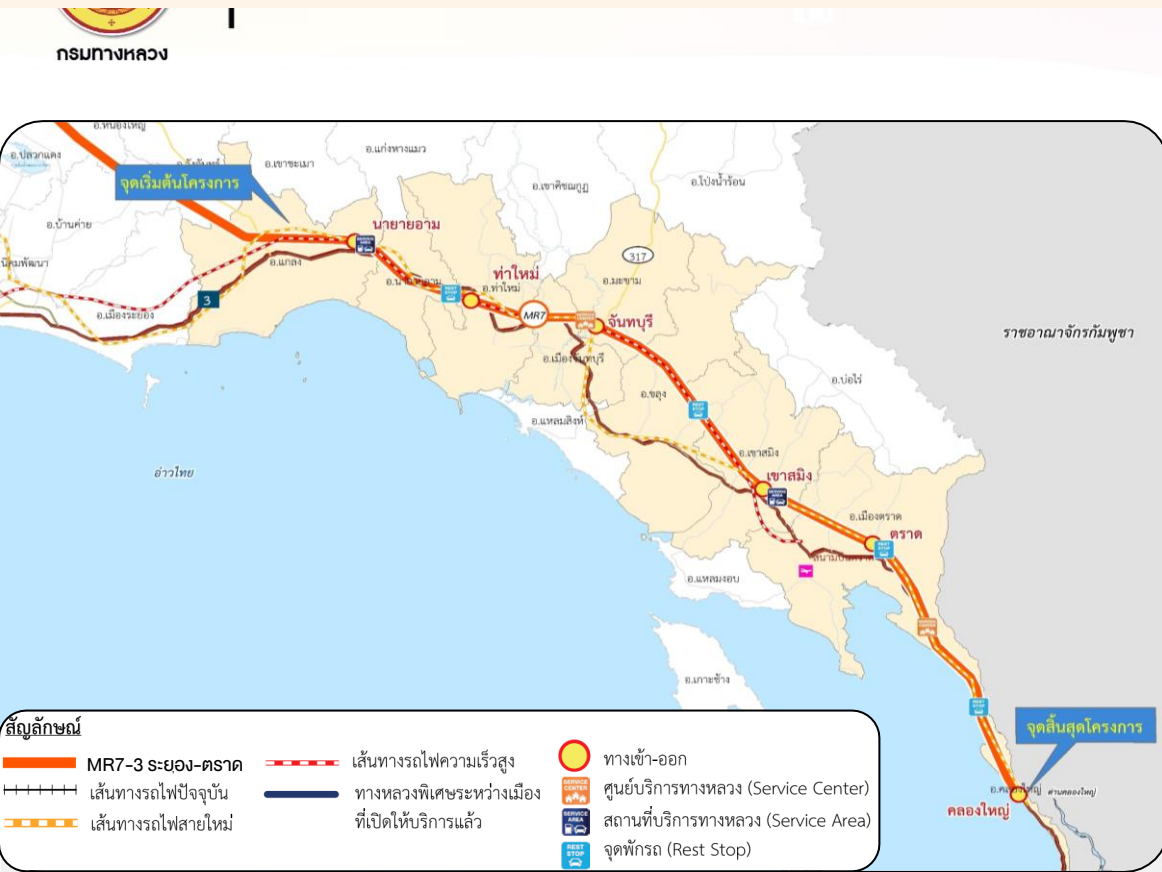
## ช่วงที่ 3 ระยอง-ตราด

เสนอโดย





# รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR7 ช่วง ระยอง-ตราด



- จุดเริ่มต้น : อ.แกลง จ.ระยอง
- จุดสิ้นสุด : อ.คลองใหญ่ จ.ตราด
- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 3 จังหวัด 9 อำเภอ ได้แก่
  - จ.ระยอง 1 อำเภอ ได้แก่ อ.แกลง
  - จ.จันทบุรี 5 อำเภอ ได้แก่ อ.นายายอาม อ.ท่าใหม่ อ.เมืองจันทบุรี อ.มะขาม และ อ.वलุง
  - จ.ตราด 3 อำเภอ ได้แก่ อ.เวาส้มิง อ.เมืองตราด และอ.คลองใหญ่

## สถานะโครงการปัจจุบัน

- มอเตอร์เวย์ : อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมฯ เบื้องต้น ในโครงการ MR-MAP
- ระบบราง : โครงการรถไฟสายใหม่ สายมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณในปี 2567 เพื่อออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงาน EIA และโครงการรถไฟความเร็วสูง สายระยอง-จันทบุรี-ตราด ศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ และระองบประมาณปี 2567 เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงาน EIA และ PPP

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
ระยอง	-		1 แห่ง (อ.แกลง)	-
จันทบุรี	3 แห่ง (อ.นายายอาม อ.ท่าใหม่ และ อ.เมืองจันทบุรี)	1 แห่ง (อ.มะขาม)	-	2 แห่ง (อ.นายายอาม และ อ.वलุง)
ตราด	3 แห่ง (อ.เวาส้มิง อ.เมืองตราด และอ.คลองใหญ่)	1 แห่ง (อ.เมืองตราด)	1 แห่ง (อ.เวาส้มิง)	2 แห่ง (อ.เมืองตราด และ อ.คลองใหญ่)
<b>รวม</b>	<b>6 แห่ง</b>	<b>2 แห่ง</b>	<b>2 แห่ง</b>	<b>4 แห่ง</b>

# การเชื่อมโยงโครงข่าย: MR7 ช่วง ระยอง-ตราด

กรมทางหลวง



## เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :

- จุดเริ่มต้นที่ อ.แกลง จ.ระยอง บริเวณ ทล.3377
- วิ่งคู่ขนานไปกับแนวโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน ส่วนต่อขยาย ระยอง-จันทบุรี-ตราด (HSR ระยอง-ตราด) (อยู่ในระหว่างศึกษาออกแบบ) ไปตลอดทาง มีการยกข้ามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ระยอง-ตราด (อยู่ในระหว่างศึกษาออกแบบ) 2 ครั้ง ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ อ.นายายอาม จ.จันทบุรี
- ตัดผ่าน ทล.3406, ทล.3, ทช.จบ.1011 และ จบ.1008 เข้าสู่ อ.ท่าใหม่
- ตัดผ่าน ทช.จบ.1003, ทล.3, ทล.3322 และ ทช.จบ.1026 และมีการยกข้ามรถไฟทางคู่ระยอง-ตราด ก่อนจะมุ่งหน้าเข้าสู่ อ.เมืองจันทบุรี
- ตัดผ่าน ทล.3249 เข้าสู่ อ.มะขาม
- ตัดผ่าน ทช.จบ.1030 และ ทล.317 เข้าสู่ อ.वलุง
- ตัดผ่าน ทล.3277 และ ทช.จบ.4017 เข้าสู่ อ.เวสขมิง จ.ตราด
- ตัดผ่าน ทล.3447, 3158, 3157 และ 3159 เข้าสู่ อ.เมืองตราด
- ตัดผ่าน ทล.3494, 3157, 3271 ทช.ตร.1002 และ ทช.ตร.1004 เข้าสู่ อ.คลองใหญ่
- ตัดผ่าน ทล.3 และ 3269 และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่บริเวณ ทล.3 เชื่อมต่อไปยังด่านคลองใหญ่ได้

เสนอโดย





กรมทางหลวง



# การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม





กรมทางหลวง

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

## แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วง MR2-4 แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี



### พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง เช่น ป่าแควระบม ป่าสียัด, ป่าท่าบุญมี ป่าบ่อทอง รวมระยะทาง 19.97 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ระยะทาง 0.70 กม.



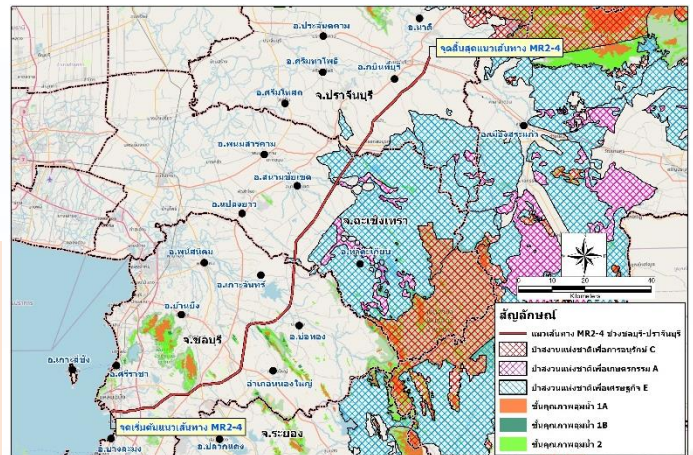
### พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 6 แห่ง ศาสนสถาน 11 แห่ง และสถานพยาบาล 3 แห่ง
  - ชุมชน 31 ชุมชน
  - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 98 จุด

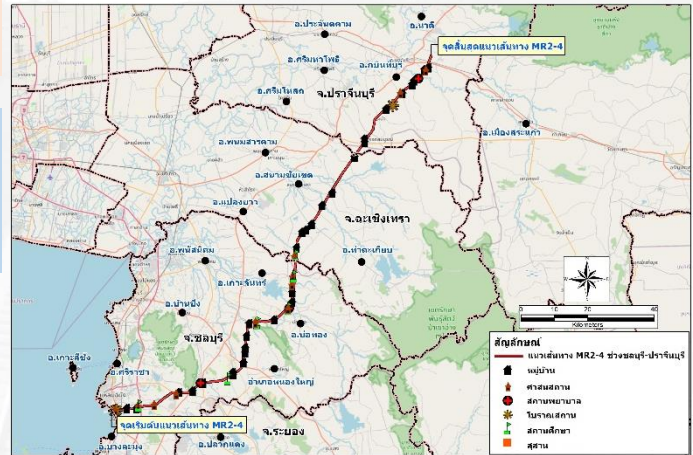


### โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 4 แห่ง ได้แก่ วัดบางละมุง, วัดนางเศรษฐี, วัดท่ากระดาน และบ้านปราสาท



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



พื้นที่อ่อนไหว ชุมชนและโบราณสถาน



กรมทางหลวง

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

## แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วง MR2-5 ปราจีนบุรี-นครราชสีมา



### พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติกับลาน 32.44 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง เช่น ป่านครราชสีมา ป่าโชคชัย, ป่าแก่งดินสอ ป่าแก่งใหญ่ ป่าเขาสะโตน รวมระยะทาง 37.09 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A ระยะทาง 6.36 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1B ระยะทาง 2.31 กม.
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ระยะทาง 0.96 กม.



### พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน

พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง

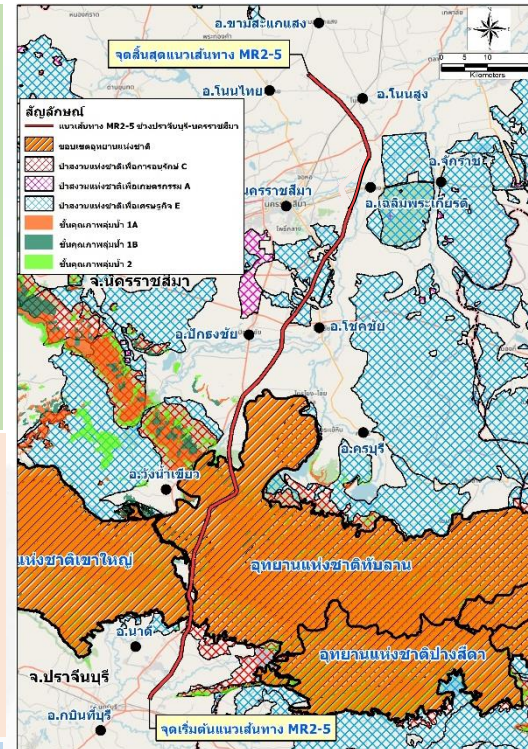
- สถานศึกษา 9 แห่ง ศาสนสถาน 14 แห่ง และสถานพยาบาล 1 แห่ง
- ชุมชน 30 ชุมชน
- ตัดผ่านแหล่งน้ำ 94 จุด



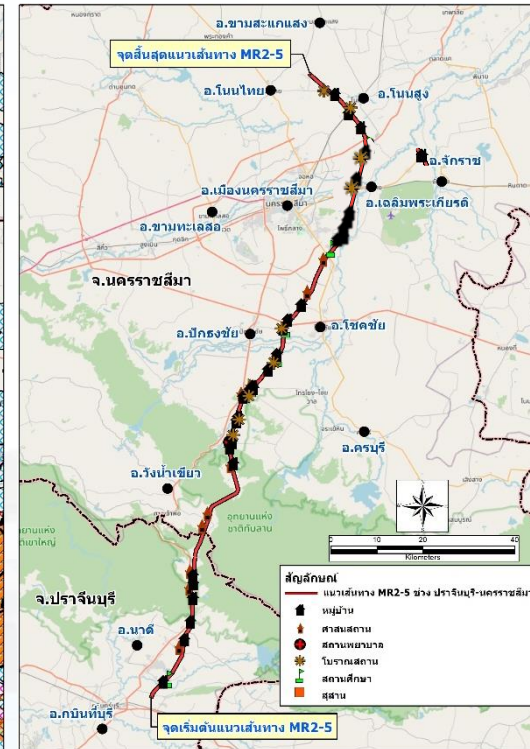
### โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบโบราณสถาน 9 แห่ง คือ ปราสาทหนองหอย, ปราสาทบ้านโนนจิว, ปราสาทหนึ่งคำ (ปราสาทบึงคำ หรือ กู่เกษม ปัจจุบัน), โนนหินตั้ง, โนนดอน, ปราสาทบ้านปราสาท

เสนอโดย



### พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



### พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน และโบราณสถาน





กรมทางหลวง

## การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

### แนวเส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว ช่วง MR6-4 วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี



#### พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

- ไม่ตัดผ่านพื้นที่พื้นที่อุทยานแห่งชาติ หรือป่าสงวนแห่งชาติ
- ไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2



#### พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน

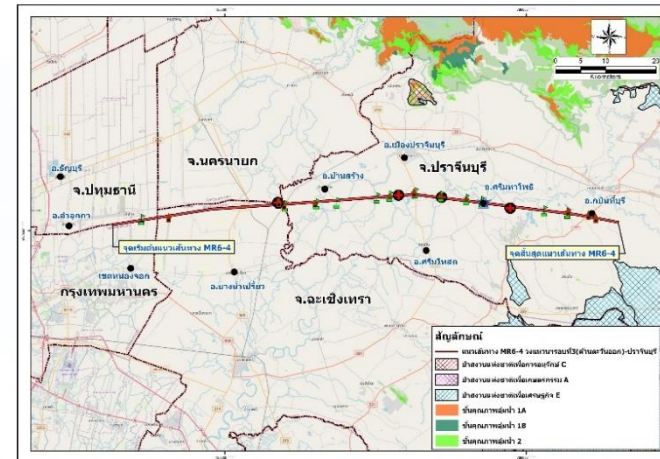
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง

- สถานศึกษา 8 แห่ง ศาสนสถาน 7 แห่ง และสถานพยาบาล 2 แห่ง
- ชุมชน 26 ชุมชน
- ตัดผ่านแหล่งน้ำ 65 จุด

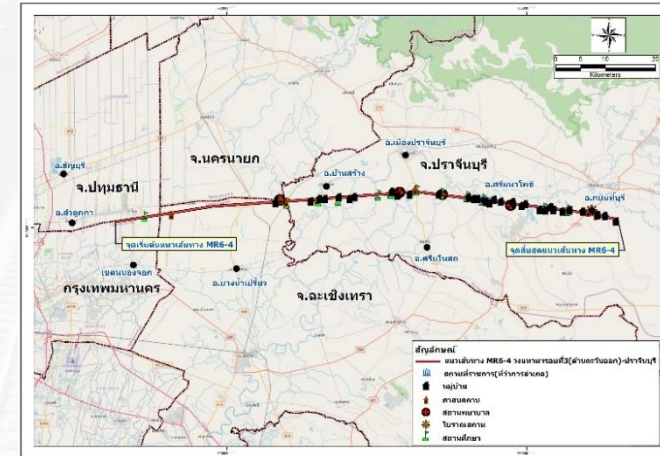


#### โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบ 2 แห่ง คือ สระตารอด และวัดดอนใหญ่ (ร้าง)



พื้นที่อนุรักษ์  
สิ่งแวดล้อม



พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน  
และโบราณสถาน





กรมทางหลวง

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

## แนวเส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว ช่วง MR6-5 ปราจันบุรี-สระแก้ว



### พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง ได้แก่ ป่าวัฒนานคร และป่าท่ากระบาก รวมระยะทาง 12.27 กม.
- ไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2



### พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน

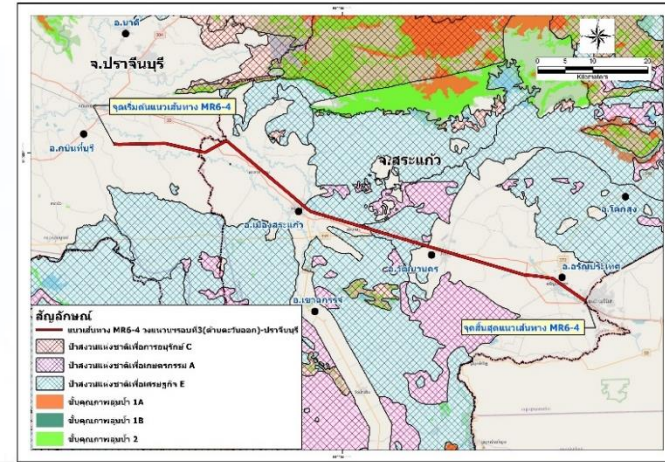
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง

- สถานศึกษา 9 แห่ง ศาสนสถาน 9 แห่ง
- ชุมชน 26 ชุมชน
- ตัดผ่านแหล่งน้ำ 29 จุด

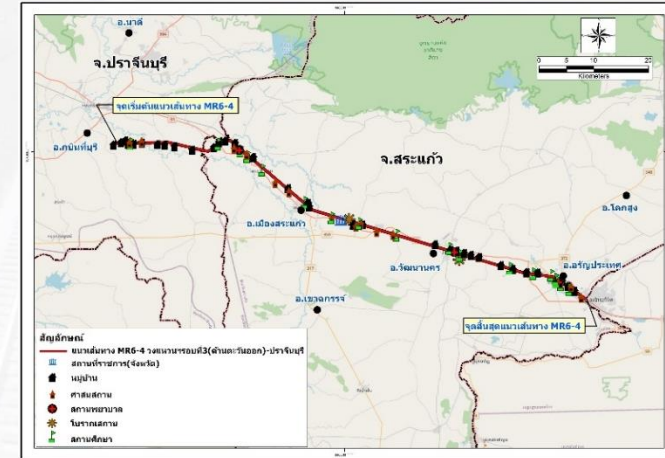


### โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบ 2 แห่ง คือ เป็นโบราณสถานบ้านหนองบอน และพระสระเอนตร



พื้นที่อนุรักษ์  
สิ่งแวดล้อม



พื้นที่อ่อนไหว ชุมชน  
และโบราณสถาน





กรมทางหลวง

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

## แนวเส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วง MR7-2 ชลบุรี-ระยอง



### พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง ได้แก่ ป่าแดง ป่าชุมชนกลาง และป่าสนม รวมระยะทาง 17.22 กม.
- ไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2



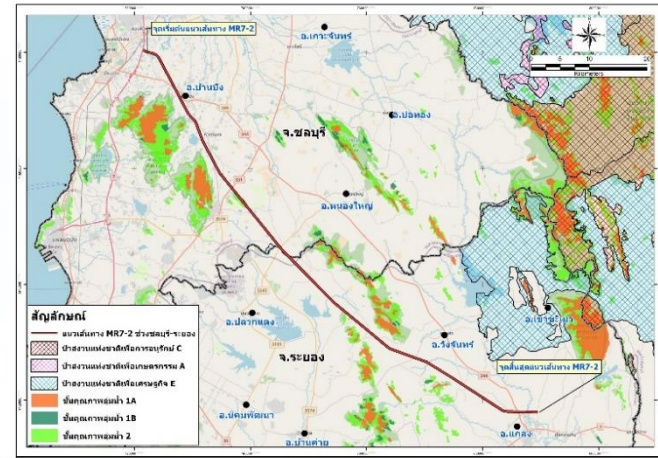
### พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 3 แห่ง ศาสนสถาน 3 แห่ง สถานพยาบาล 2 แห่ง
  - ชุมชน 21 ชุมชน
  - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 65 จุด

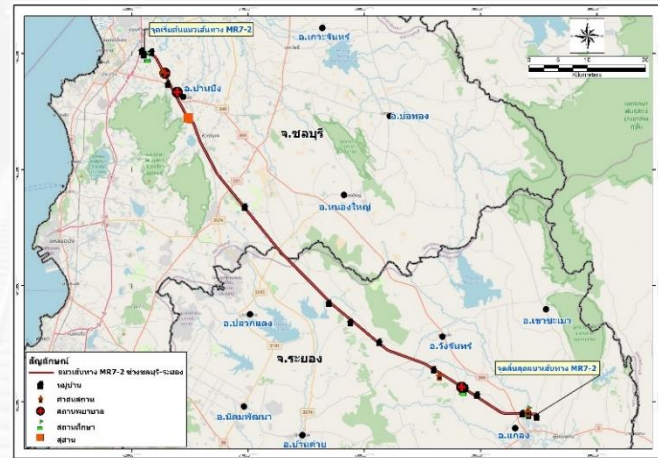


### โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ไม่พบแหล่งโบราณสถาน



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



พื้นที่อ่อนไหว ชุมชนและโบราณสถาน





กรมทางหลวง

# การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

## แนวเส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วง MR7-3 ระยอง-ตราด



### พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

- ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 3 แห่ง ได้แก่ ป่าเขาเกล็ด ป่าเขาสุกริม, ป่าเขาสมิง (ป่าคลองใหญ่ ป่าเขาไฟไหม้) และป่าเขาบรรทัด รวมระยะทาง 10.64 กิโลเมตร
- ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ระยะทาง 0.25 กิโลเมตร



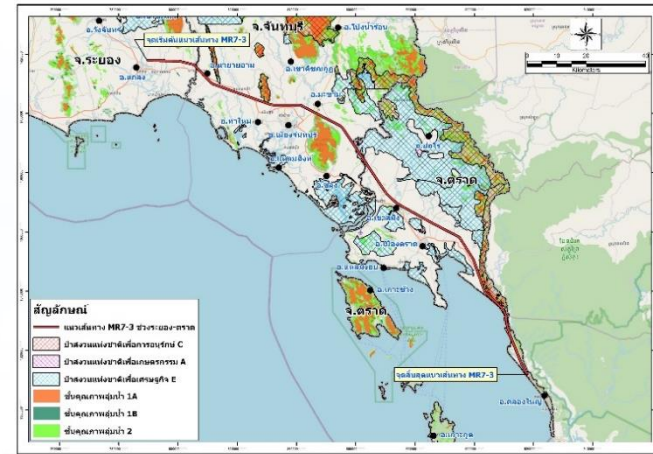
### พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน

- พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง
- สถานศึกษา 15 แห่ง ศาสนสถาน 21 แห่ง สถานพยาบาล 2 แห่ง
  - ชุมชน 57 ชุมชน
  - ตัดผ่านแหล่งน้ำ 189 จุด



### โบราณสถาน

ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบ 1 แห่ง คือ วัดน้ำรัก ตำบลท่าหลวง อำเภอมะขาม จังหวัดจันทบุรี



พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



พื้นที่อ่อนไหว ชุมชนและโบราณสถาน





## การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

แนวเส้นทาง MR2-4, MR2-5, MR6-4, MR6-5, MR7-2 และ MR7-3



### ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กิจกรรมในระยะก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของโบราณสถานจากความสั่นสะเทือน การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียงดัง รบกวนที่มีประชาชนที่มาเยี่ยมชม
- กิจกรรมในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง เช่น การรับพื้นที่ การทางพิชงานดิน งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง งานขุดเจาะ อาจทำให้มีการชะล้างตะกอนลงสู่ลำน้ำ ทำให้น้ำขุ่น อีกทั้งอาจได้รับการปนเปื้อนน้ำบาดาลจากการลาดยาง หรือสิ่งปนเปื้อนอื่นๆ ซึ่งทำให้คุณภาพน้ำลดลงได้



### มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม



- ประสานสำนักศิลปากรที่อยู่ในพื้นที่เพื่อกำหนดมาตรการในการดำเนินการก่อสร้าง ในบริเวณที่อยู่ใกล้พื้นที่โบราณสถาน
- หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน โดยเลือกใช้เครื่องจักรและวิธีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เสียง และคุณภาพอากาศ น้อยที่สุด
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง ในบริเวณที่อยู่ใกล้กับโบราณสถาน



- จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนปนเปื้อนจากพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ
- ที่ตั้งสำนักงาน ที่พักคนงานชั่วคราว โรงเก็บเครื่องจักร อุกรณ์ และโรงซ่อมบำรุง ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 150 เมตร และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างเพียงพอ



กรมทางหลวง

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



# การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง

เสนอโดย

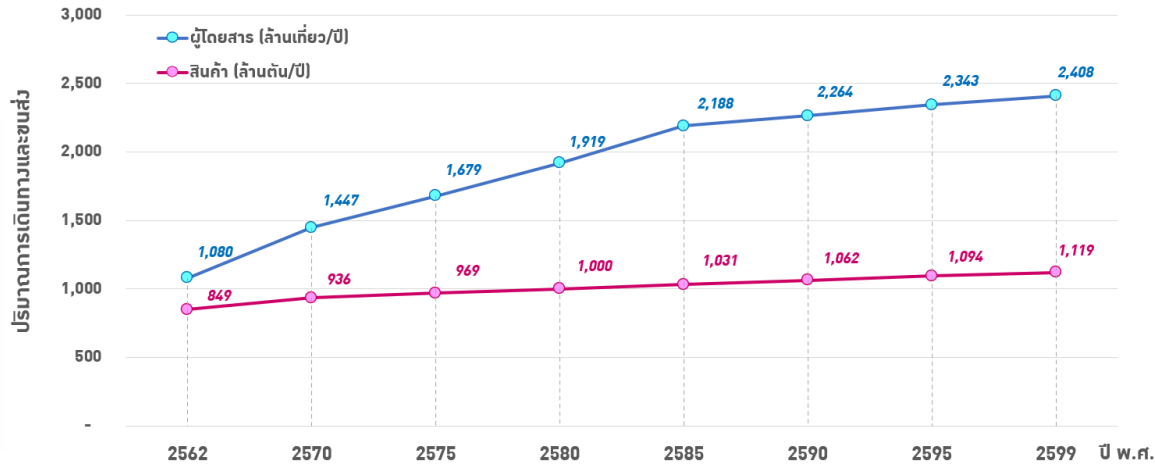




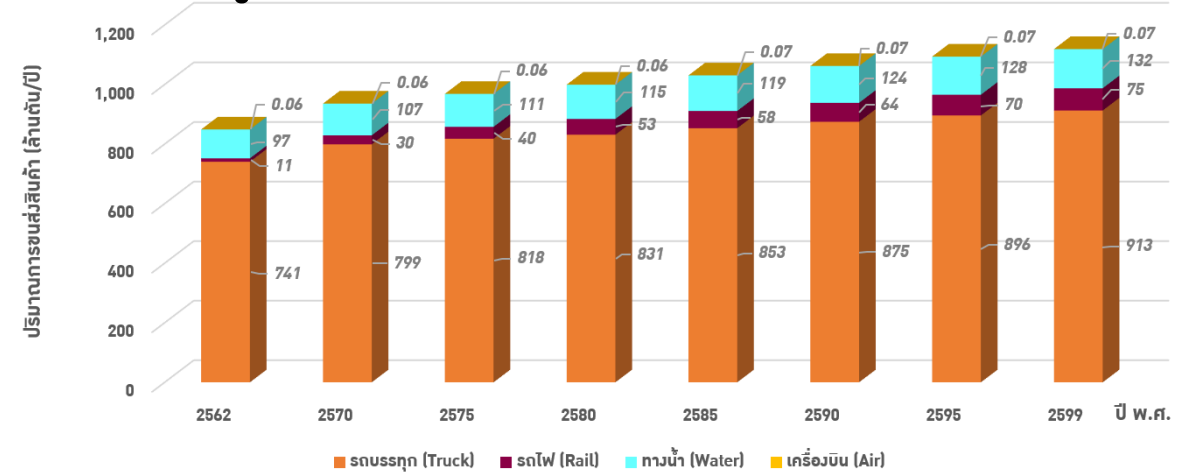
# ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรและขนส่งในอนาคต

กรมทางหลวง

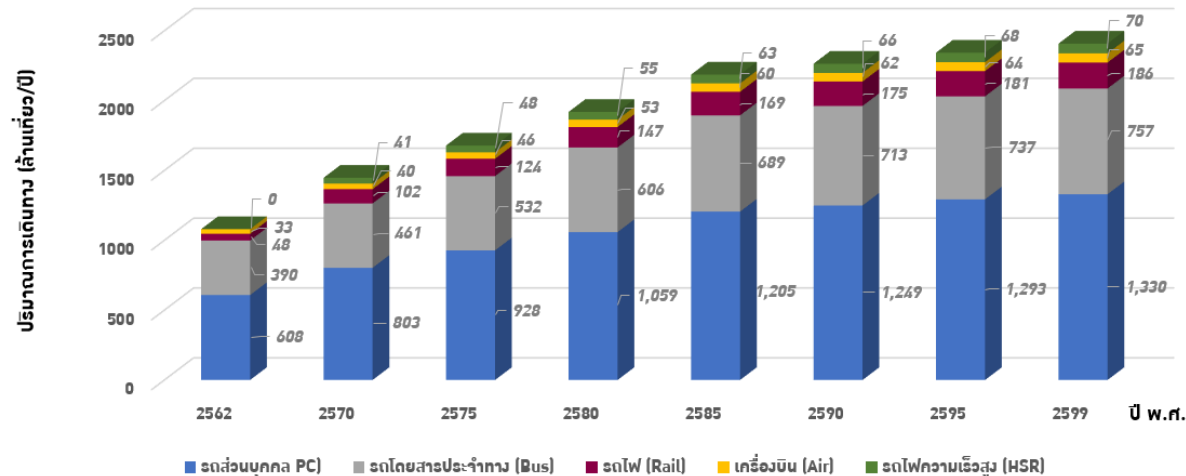
## 1 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทั่วประเทศ



## 2 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของคนจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง



## 3 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง



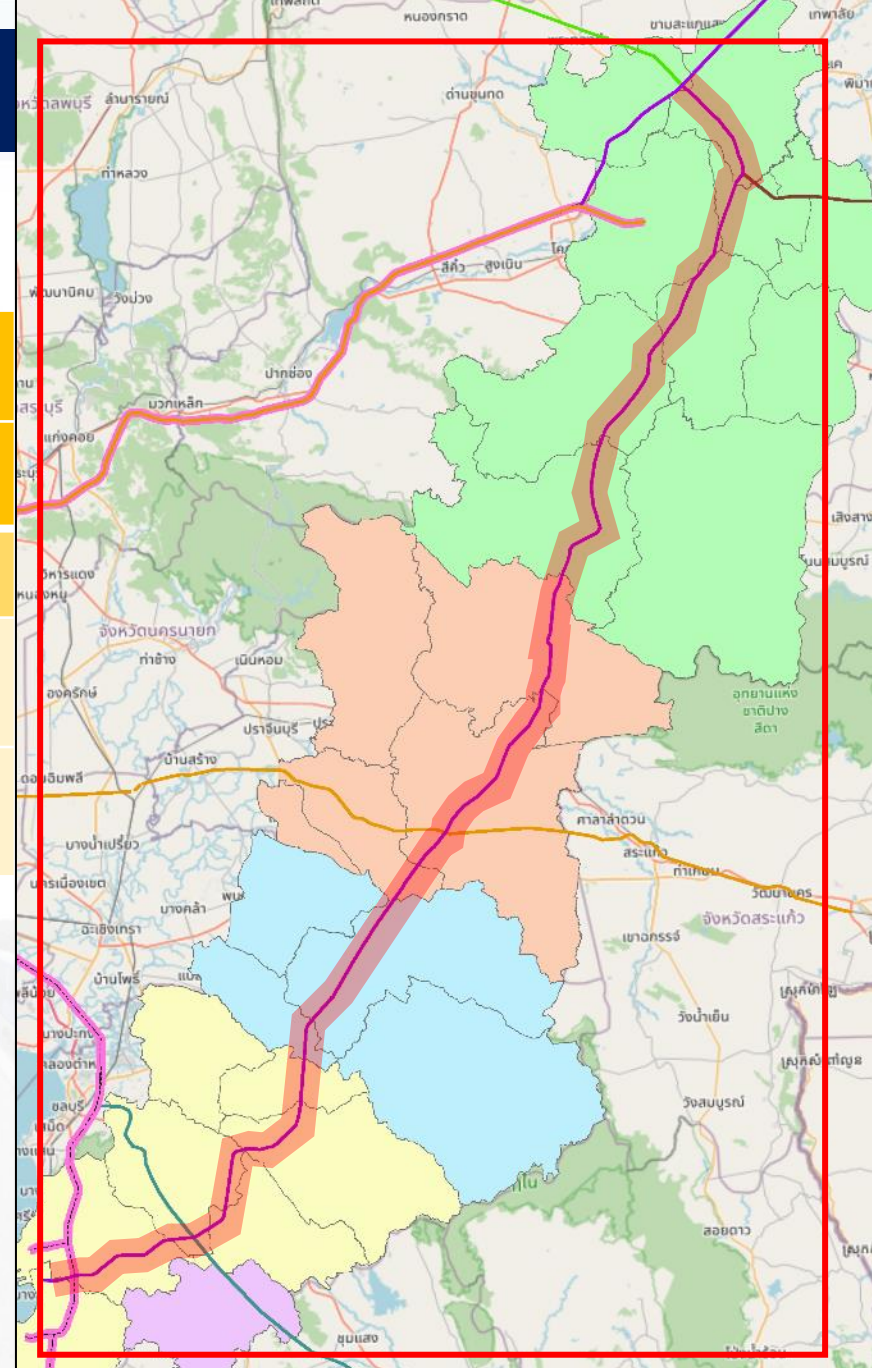
เสนอโดย



# แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเฉพาะพื้นที่

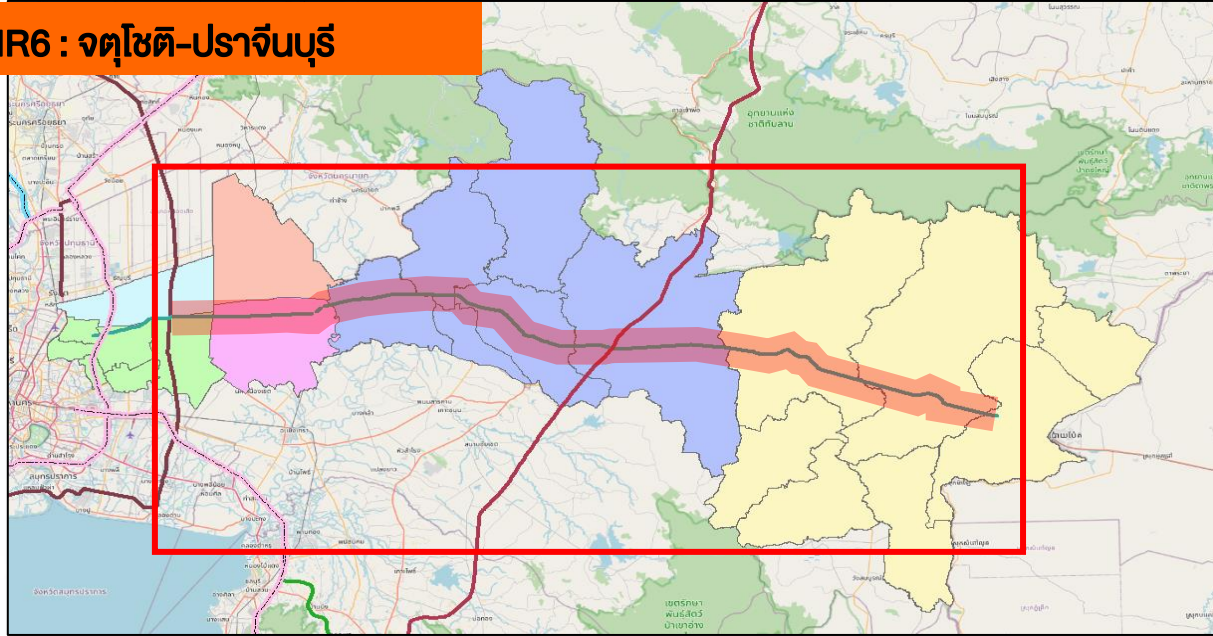
กรมทางหลวง

เส้นทาง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)							
			2570	2575	2580	2585	2590	2595	2599	
MR2	กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย									
	แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	156	30,600	41,000	54,900	68,000	75,100	82,900	89,700	
	ปราจีนบุรี-นครราชสีมา	159	21,400	30,000	42,000	54,100	61,200	69,300	76,500	

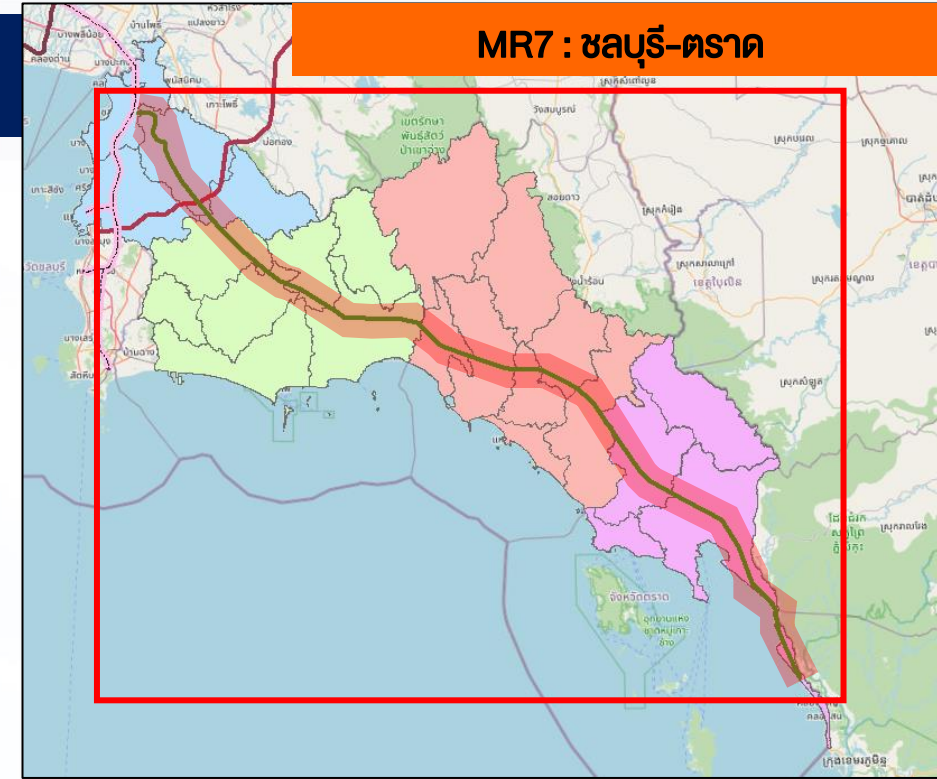


# แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งเฉพาะพื้นที่

MR6 : จตุโชติ-ปราจีนบุรี



MR7 : ชลบุรี-ตราด



เส้นทาง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)							
			2570	2575	2580	2585	2590	2595	2599	
MR6	<b>กาญจนบุรี-สระแก้ว</b>									
	จตุโชติ-วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	19	56,800	64,700	73,400	82,900	93,100	104,000	112,800	
	วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี	99	21,000	24,900	28,400	32,400	37,100	42,500	47,400	
MR7	<b>กรุงเทพฯ/ระยอง-ตราด</b>									
	ชลบุรี-ระยอง	110	24,700	32,700	37,600	42,700	47,700	53,300	58,200	
	ระยอง-ตราด	181	17,000	22,800	26,300	30,100	33,700	37,700	41,300	





กรมทางหลวง

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



# การศึกษาด้านการวิเคราะห์โครงการ ทางเศรษฐกิจ

เสนอโดย





## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	18,145
ค่าลงทุนก่อสร้าง	97,221
<b>รวม</b>	<b>115,366</b>

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	60,882
การลดเวลาในการเดินทาง	881,777
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	10,002

### ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ

(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)

EIRR (%)	13.66%
NPV (ล้านบาท)	18,545
B/C (เท่า)	1.21

จากผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ พบว่า โครงการมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ

→ เสนอพัฒนาโครงการในแผนระยะสั้น (5 ปี)

## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงปราจีนบุรี-นครราชสีมา

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	6,362
ค่าลงทุนก่อสร้าง	142,081
<b>รวม</b>	<b>148,443</b>

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	94,129
การลดเวลาในการเดินทาง	703,624
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	19,240

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ	
(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)	
EIRR (%)	10.25%
NPV (ล้านบาท)	-22,124
B/C (เท่า)	0.80
ปีที่ FYRR > 12%	2578

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการจะมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2578 เป็นต้นไป

➔ เสนอพัฒนาโครงการในแผนระยะกลาง (5-10 ปี)





## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กาญจนบุรี-สระแก้ว ช่วงวงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)-ปราจีนบุรี

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	9,026
ค่าลงทุนก่อสร้าง	47,001
<b>รวม</b>	<b>56,027</b>

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	32,330
การลดเวลาในการเดินทาง	224,271
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	5,835

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ (สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)	
EIRR (%)	9.42%
NPV (ล้านบาท)	-11,534 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.73 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2579

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการจะมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2579 เป็นต้นไป

➔ เสนอพัฒนาโครงการในแผนระยะยาว (10-20 ปี)

## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กาญจนบุรี-สระแก้ว ช่วงปราจีนบุรี-สระแก้ว

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	3,346
ค่าลงทุนก่อสร้าง	40,382
<b>รวม</b>	<b>43,728</b>

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	48,556
การลดเวลาในการเดินทาง	94,485
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	3,894

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ (สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)	
EIRR (%)	7.07%
NPV (ล้านบาท)	-15,629 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.53 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2585

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการยังไม่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการภายในช่วงเวลาวิเคราะห์โครงการถึงปี 2585

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

## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วงชลบุรี-ระยอง

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	17,132
ค่าลงทุนก่อสร้าง	62,121
<b>รวม</b>	<b>79,253</b>

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	70,745
การลดเวลาในการเดินทาง	255,821
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	4,653

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ (สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)	
EIRR (%)	8.80%
NPV (ล้านบาท)	-19,910 ล้านบาท
B/C (เท่า)	0.67 เท่า
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2581

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการจะมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2581 เป็นต้นไป

➔ เสนอพัฒนาโครงการในแผนระยะยาว (10-20 ปี)



## ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ช่วงระยอง-ตราด

ค่าลงทุน/ค่าใช้จ่าย	รวม (ล้านบาท)
ค่าลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	22,432
ค่าลงทุนก่อสร้าง	98,368
<b>รวม</b>	<b>120,799</b>

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปี พ.ศ. 2565

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	รวม 30 ปี (ล้านบาท)
การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	144,393
การลดเวลาในการเดินทาง	229,667
การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	5,879

ผลวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ	
(สมมติฐาน: ลงทุนในปัจจุบันและเปิดให้บริการปี 2570)	
EIRR (%)	7.12%
NPV (ล้านบาท)	-42,993
B/C (เท่า)	0.53
ปีที่ FYRR > 12%	ปี 2588

จากอัตราผลตอบแทนปีแรกในการดำเนินการโครงการ (FYRR) แสดงว่า โครงการยังไม่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากเปิดให้บริการภายในช่วงเวลาวิเคราะห์โครงการถึงปี 2588

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



กรมทางหลวง

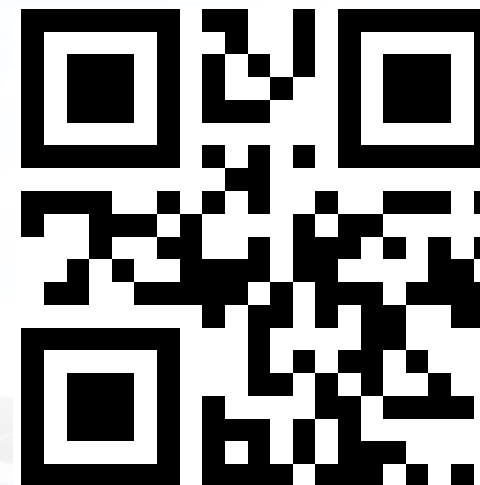
# จบการนำเสนอ



QR Code แบบสำรวจโครงการ



QR Chat



QR Code Website โครงการ

