



การประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และ  
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

## ภายใต้การศึกษา MR-MAP



# เอกสารประกอบการประชุม

กรกฎาคม  
2566

ศึกษาโดย  
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



## สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
1. หลักการและเหตุผล	1
2. นโยบายสำคัญในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง	2
3. แนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง	4
4. ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)	6
5. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585)	8
6. แนวคิดสำหรับการออกแบบเพื่อบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง	14
7. แนวเส้นทาง MR-MAP	
7.1 MR1: เชียงราย - นราธิวาส	19
7.2 MR2: กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หอนงคาย	20
7.3 MR3: บึงกาฬ - สุรินทร์	29
7.4 MR4: ตาก - นครพนม	34
7.5 MR5: นครสวรรค์ - อุบลราชธานี	36
7.6 MR6: กาญจนบุรี - สระแก้ว	44
7.7 MR7: กรุงเทพฯ - ระยอง/ตราด	48
7.8 MR8: ชุมพร - ระนอง	51
7.9 MR9: สุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต	53
7.10 MR10: เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพฯ และปริมณฑล	55

## 1. หลักการและเหตุผล

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560- 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทางครอบคลุมทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) และสายพญา-มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทางจำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้

จากนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงโครงข่ายอย่างไร้รอยต่อ ลดความซ้ำซ้อนของโครงการด้านการคมนาคมขนส่ง โดยการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เพื่อแก้ไขปัญหาการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่ายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพิ่มความสะดวกสบาย ความคล่องตัว และความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง รวมทั้งแก้ปัญหาด้านการคมนาคมทั้งโครงข่ายทางถนนและราง

จากนโยบาย MR-MAP กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาดำเนินการศึกษารับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ครอบคลุมทุกแนวเส้นทางตามแผนแม่บท MR-MAP เพื่อให้เกิดความชัดเจนของแนวเส้นทาง รูปแบบของการพัฒนา และความเหมาะสมในการวางแผนดำเนินงานต่อไป

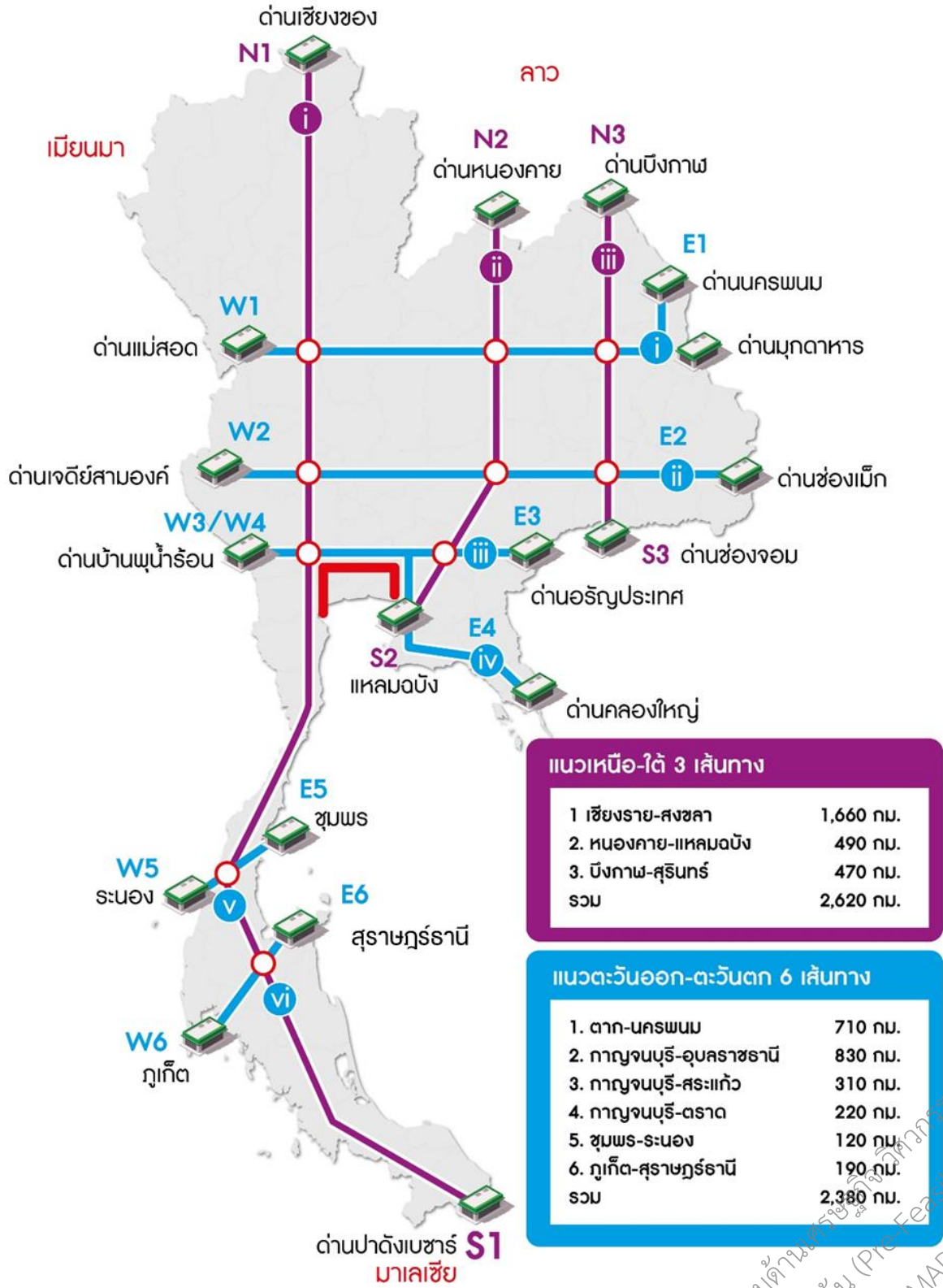
### วัตถุประสงค์โครงการ

- ปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และบูรณาการร่วมกับระบบราง
- ศึกษาความเหมาะสมด้าน วิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- วิเคราะห์คาดการณ์เงินค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตลอดจนกระแสรายได้ของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงโครงการให้มีความเหมาะสม

## 2. นโยบายสำคัญในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

การศึกษาแนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและชี้นำการพัฒนาเชิงพื้นที่รวมถึงพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตามนโยบายรัฐบาล เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟโดยมีนโยบายเร่งด่วนให้ศึกษาแนวทางการบูรณาการการใช้เขตทางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางพร้อมกัน 10 เส้นทาง ได้แก่ แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง แนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง และแนวเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 2-1 เพื่อนำไปใช้เป็นแผนหลักในการพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบรางในอนาคตให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบท ความต้องการเดินทางและขนส่งของประเทศ ตลอดจนสร้างการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานตามแผนแม่บทโครงข่ายถนนและระบบรางมีประสิทธิภาพและเป็นระบบมากขึ้น ทั้งนี้ การบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง ไม่จำเป็นต้องพัฒนาไปในแนวเดียวกันตลอดทั้งเส้นทาง ทั้งนี้ จะต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ ให้มีความครอบคลุมทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพิจารณาถึงแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง ทั้งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและโครงการระบบราง ที่มีการดำเนินการออกแบบรายละเอียดหรือจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) จำเป็นต้องพิจารณาความเหมาะสมและหารือร่วมกับหน่วยงานเจ้าของโครงการนั้น ๆ เพื่อตรวจสอบและพิจารณาความเหมาะสมในการบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง เพื่อลดปัญหาความล่าช้าของการดำเนินโครงการอื่น ๆ โดยในการดำเนินงานจะวางแผนพร้อมกันทั้งการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง แต่ไม่จำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างพร้อมกันขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการตามขั้นตอนของแต่ละโครงการและหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งต้องพิจารณาความเป็นไปได้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง จะก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายด้าน ดังนี้

- บูรณาการการใช้พื้นที่เขตทางของทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
- ลดการเวนคืน การแบ่งแยกชุมชน และการจำกัดการพัฒนาเมือง
- พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ พร้อมทั้งเชื่อมต่อโครงข่ายทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง
- บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดโดยการแยกการเดินทางระยะยาวจากพื้นที่นอกเมือง
- เพิ่มความสะดวกสบาย ความคล่องตัว และความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับผู้โดยสารและประชาชนส่งสินค้า
- แก้ปัญหาทางรถไฟแออัดในเขตเมืองด้วยการพัฒนาเส้นทางรถไฟใหม่ผ่านเส้นทางที่พัฒนาแล้ว
- เชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน เพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน



รูปที่ 2-1 แนวคิดเส้นทาง MR-MAP ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

### 3. แนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร่วมกับระบบราง

จากนโยบาย MR-MAP ของรัฐบาล ในการปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้กำหนดแนวทางหลักในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ ดังนี้

- เสนอแนะรูปแบบการพัฒนาโดยพิจารณาตามความเหมาะสมของการใช้เขตทางร่วมกันระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง ให้เกิดการใช้พื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ และลดผลกระทบต่อชุมชน กล่าวคือ ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางทั้งหมด และไม่จำเป็นต้องพัฒนาคู่ขนานกันทั้งโครงข่าย จะต้องพิจารณาตามความเหมาะสมในแต่ละช่วง/เส้นทาง
- การเสนอแนะรูปแบบการพัฒนาต้องไม่เป็นอุปสรรคและก่อให้เกิดความล่าช้าในโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการหรือมีความพร้อมที่จะเริ่มดำเนินการในอนาคตอันใกล้ โดยโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการหรือมีความพร้อมที่จะเริ่มดำเนินการดังกล่าวให้ดำเนินการต่อไปตามรูปแบบที่ได้กำหนดไว้เดิม ส่วนการดำเนินการเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาโครงการตามนโยบาย MR-MAP เช่น การเวนคืนที่ดิน การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะเป็นหน้าที่ของโครงการใหม่
- เสนอแนะการปรับปรุงโครงข่ายของแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) จากโครงข่ายเบื้องต้นที่กำหนดโดยกระทรวงคมนาคม
  - พิจารณาเสนอแนะเพิ่มเติมโครงข่ายในการเชื่อมโยงเมืองหลัก และประตูการค้าที่สำคัญหรือมีศักยภาพ
  - พิจารณาเสนอแนะเส้นทางที่จะช่วยแก้ปัญหาคอขวดและการเชื่อมโยงทั้งในส่วนของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และในส่วนของโครงข่ายระบบราง
  - พิจารณาปรับปรุงเส้นทางที่มีอุปสรรคในการพัฒนาในเรื่องของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความเป็นไปได้ด้านความต้องการในการเดินทางและขนส่ง
- หลักการในการพัฒนา คือ โครงการถนนและระบบรางไม่จำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างพร้อมกัน ขึ้นอยู่กับความเร่งด่วนของโครงการ ความเหมาะสมในการลงทุน ความพร้อมของโครงการ แผนปฏิบัติการและกระบวนการตามขั้นตอนของแต่ละโครงการ หากแต่ในขั้นตอนการวางแผนและออกแบบจะต้องดำเนินการร่วมกัน ส่วนการเวนคืนให้ดำเนินการพร้อมกันในกรณีในช่วงเวลาในการเริ่มก่อสร้างโครงการของแต่ละระบบไม่ห่างกันมากนัก

ส่วนหลักเกณฑ์ในการบูรณาการการใช้เขตทางเพื่อพัฒนาโครงการ พิจารณาจากสภาพการพัฒนาโครงข่ายและการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในและโดยรอบเขตทาง ดังรูปที่ 3-1 สรุปได้ดังนี้

1) กรณี **มี** ทางรถไฟเดิม พิจารณาเขตทางและความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐานชุมชนบริเวณข้างทางรถไฟ โดยแบ่งเป็น 2 กรณีย่อย ดังนี้

● การตั้งถิ่นฐานและชุมชนข้างทางรถไฟหนาแน่น

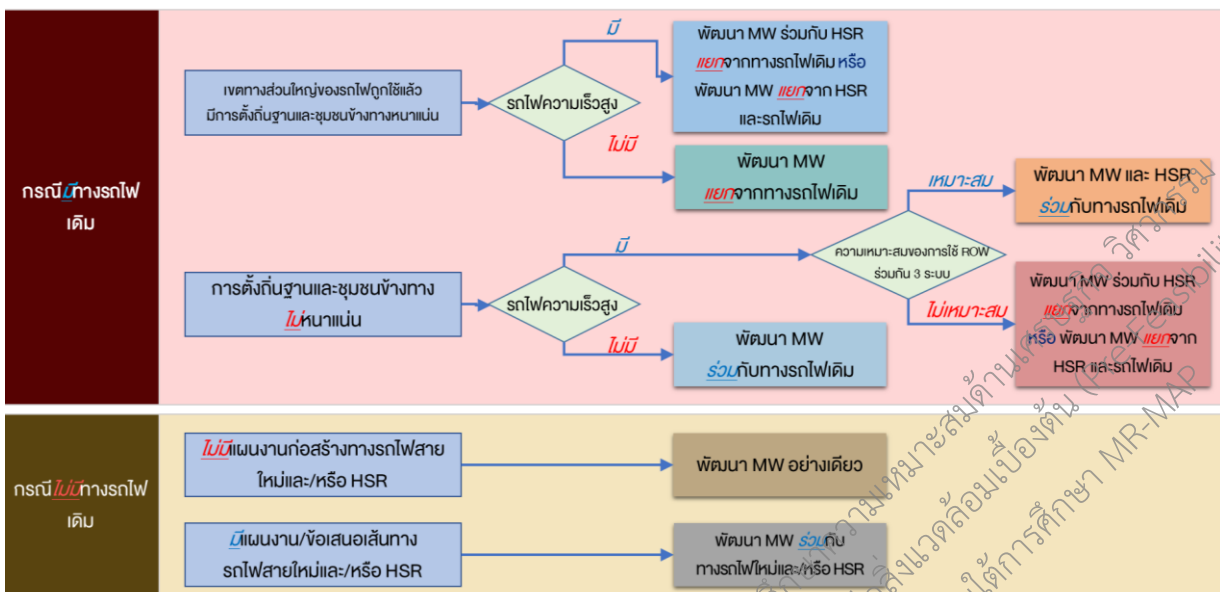
- กรณีมีแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางรถไฟเดิม เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง บนแนวเขตทางใหม่แยกออกจากแนวเขตทางรถไฟเดิม
- กรณีไม่มีแผนการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบนแนวเขตทางใหม่แยกจากแนวเขตทางรถไฟเดิม

● การตั้งถิ่นฐานและชุมชนข้างทางรถไฟไม่หนาแน่น

- กรณีมีแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางรถไฟเดิม เสนอให้พิจารณาความเหมาะสมของการใช้เขตทางร่วมกันทั้ง 3 ระบบ โดยหากพบว่า มีความเหมาะสม เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟความเร็วสูง โดยใช้พื้นที่เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม แต่หากพบว่าไม่มีความเหมาะสมที่จะใช้พื้นที่ร่วมกันทั้งสามระบบ ให้พิจารณาความเป็นไปได้ของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงโดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม และพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางใหม่แยกแนวออกไป หรือถ้าหากไม่มีความเหมาะสมเสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง บนแนวเขตทางใหม่แยกออกจากแนวเขตทางรถไฟเดิม
- กรณีไม่มีแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ข้างต้นไม่รวมถึงกรณีการพัฒนาที่ได้ดำเนินการไปแล้วหรืออยู่ระหว่างการดำเนินการ เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-หนองคาย ที่ใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม

2) กรณี **ไม่มี** ทางรถไฟเดิม เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ หรือรถไฟความเร็วสูง หรือทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางรถไฟ และรถไฟความเร็วสูงโดยใช้เขตทางร่วมกัน



รูปที่ 3-1 แนวคิดการพิจารณารูปแบบการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

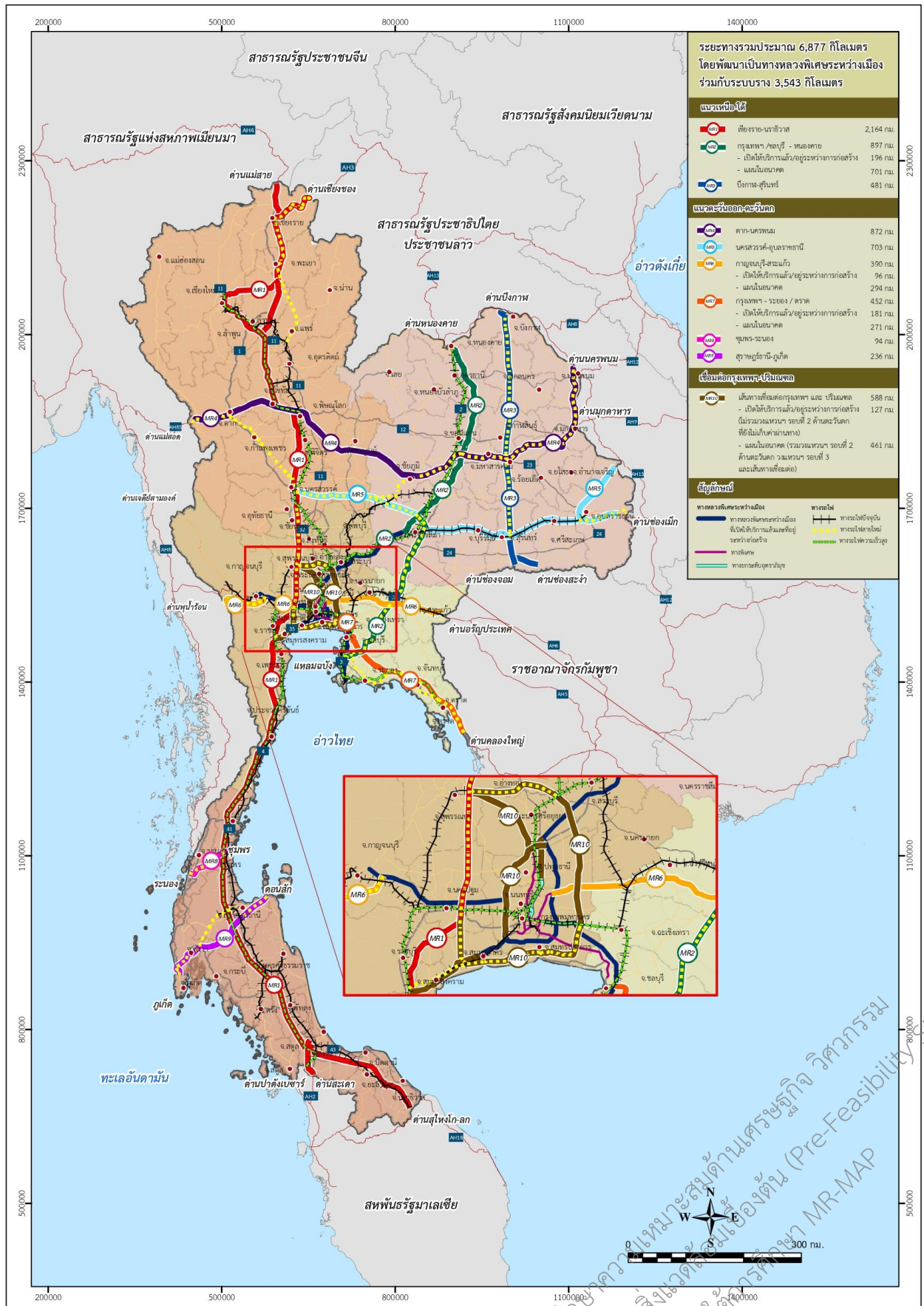
## 4. ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

หลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ แต่ละช่วงแนวเส้นทางตามแผนแม่บท MR-MAP ทั้ง 18 ครั้ง แล้วเสร็จไปเมื่อเดือนธันวาคม 2565 ที่ผ่านมา ได้มีการปรับปรุงแนวเส้นทางจากข้อเสนอแนะของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และลดผลกระทบการเวนคืนให้ได้มากที่สุด ปัจจุบันได้จัดทำร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ที่ปรับปรุงใหม่แล้วเสร็จ แสดงดังรูปที่ 4-1 โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 6,877 กิโลเมตร เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน 353 กิโลเมตร (รวมส่วนที่เป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตกที่ยังไม่ได้ดำเนินการในรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 317 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือ 6,207 กิโลเมตร อยู่ในแผนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ โดยเป็นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง 3,543 กิโลเมตร

- **แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 3,542 กิโลเมตร ได้แก่**
  - เส้นทางเชียงราย-นราธิวาส (MR1) ระยะทาง 2,164 กิโลเมตร
  - เส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย (MR2) ระยะทาง 897 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร
  - เส้นทางบึงกาฬ-สุรินทร์ (MR3) ระยะทาง 481 กิโลเมตร
- **แนวตะวันออก-ตะวันตก จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,747 กิโลเมตร ได้แก่**
  - เส้นทางตาก-นครพนม (MR4) ระยะทาง 872 กิโลเมตร
  - เส้นทางนครสวรรค์-อุบลราชธานี (MR5) ระยะทาง 703 กิโลเมตร
  - เส้นทางกาญจนบุรี-สระแก้ว (MR6) ระยะทาง 390 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร
  - เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด (MR7) ระยะทาง 452 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 181 กิโลเมตร
  - เส้นทางชุมพร-ระนอง (MR8) ระยะทาง 94 กิโลเมตร
  - เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต (MR9) ระยะทาง 236 กิโลเมตร
- **เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MR10) ระยะทางรวม 588 กิโลเมตร ได้แก่**
  - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ระยะทาง 173 กิโลเมตร (รวมทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและตะวันออก 4 กิโลเมตร)
  - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทาง 261 กิโลเมตร (ไม่รวมเส้นทางนครปฐม-สุพรรณบุรี 70 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางร่วมกันระหว่างเส้นทาง MR1 และวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก)
  - ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน 22 กิโลเมตร
  - เส้นทางช่วงบางขุนเทียน-ปากท่อ ระยะทาง 72 กิโลเมตร มีเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ระยะทาง 25 กิโลเมตร
  - เส้นทางบางปะอิน-สุพรรณบุรี ระยะทาง 57 กิโลเมตร



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



รูปที่ 4-1 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

## 5. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี

การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585) มาจากการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยประเมินจากปัจจัยหลักทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ ด้านนโยบาย ด้านความพร้อมของการดำเนินการ และด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักพิจารณา ดังนี้

- (1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควรเชื่อมโยงเมืองและพื้นที่ที่มีความสำคัญ ทั้งในแง่ของศักยภาพของความเป็นเมือง และพื้นที่ที่เป็นแหล่งต้นทาง-ปลายทางในปัจจุบัน และพื้นที่ในอนาคตตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดยปัจจัยที่กำหนดใช้ในการจัดลำดับความสำคัญในส่วนนี้ คือ “**ความเชื่อมโยงพื้นที่**” ซึ่งเป็นปัจจัยที่ครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ และด้านนโยบาย
- (2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควรพัฒนาในเส้นทางที่มีความต้องการในการเดินทางและขนส่งสูง โดยปัจจัยที่กำหนดใช้ในการจัดลำดับความสำคัญในส่วนนี้ คือ “**การแก้ไขปัญหาการจราจร**” ซึ่งเป็นปัจจัยที่สะท้อนถึงประเด็นด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม
- (3) การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควรหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้มากที่สุด โดยปัจจัยที่กำหนดใช้ในการจัดลำดับความสำคัญในส่วนนี้ คือ “**ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน**”
- (4) โครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการควรเร่งผลักดัน เพื่อให้สามารถพัฒนาโครงการได้โดยเร็วและต่อเนื่อง และโครงการที่เป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาลจะต้องถูกบรรจุในแผนระยะเร่งด่วนเพื่อให้มีความสอดคล้องกัน โดยปัจจัยที่กำหนดใช้ในการจัดลำดับความสำคัญในส่วนนี้ คือ “**ความพร้อมของโครงการและความสอดคล้องกับนโยบายเร่งด่วน**”

สรุปแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2566-2585) ดังแสดงในตารางที่ 5-1 และ รูปที่ 5-1 ถึง รูปที่ 5-3 โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของแผนแม่บทฯ ได้ ดังนี้

- แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585) ประกอบด้วยโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 23 โครงการ ระยะทางรวม 1,926 กิโลเมตร
- แผนระยะเร่งด่วน 5 ปีแรก ประกอบด้วยโครงการที่เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2566-2570 มีโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบรรจุในแผนระยะนี้จำนวน 9 โครงการ ระยะทางรวม 391 กิโลเมตร
- แผนระยะ 10 ปี ประกอบด้วยโครงการที่เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2571-2575 มีโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบรรจุในแผนระยะนี้จำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 397 กิโลเมตร
- แผนระยะ 20 ปี ประกอบด้วยโครงการที่เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2576-2585 มีโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบรรจุในแผนระยะนี้จำนวน 9 โครงการ ระยะทางรวม 1,138 กิโลเมตร

สำหรับเส้นทางในระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ไม่ได้ถูกบรรจุไว้ในแผนแม่บทฯ ระยะ 20 ปี จะเสนอเป็นโครงการที่มีศักยภาพในอนาคตภายหลังแผนพัฒนาระยะ 20 ปี

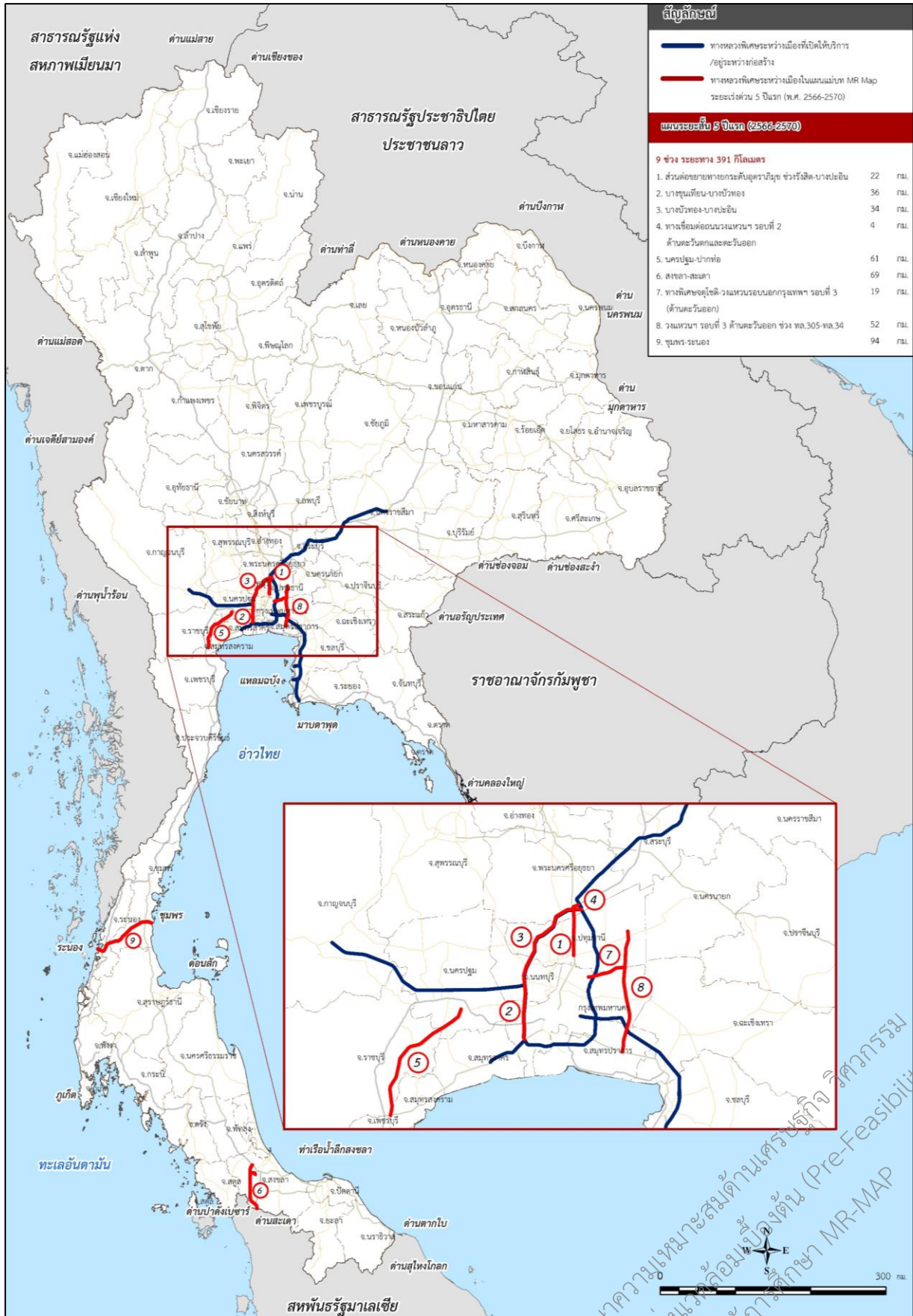
ตารางที่ 5-1 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	หมายเลข		ระยะทาง (กม.)	ปี ก่อสร้าง	ปีเปิด โครงการ	สถานะปัจจุบัน
		ทล.	MR				
<b>แผนระยะสั้น 5 ปีแรก (เริ่มก่อสร้างภายในปี 2566-2570) รวม 9 โครงการ ระยะทาง 391 กิโลเมตร</b>							
1	ส่วนต่อขยายทางยกระดับ อุตราภิมุข ช่วงรังสิต- บางปะอิน	M6	MR10	22	2568	2571	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รายงาน EIA ผ่านการอนุมัติแล้ว - คณะกรรมการ PPP เห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 2 มี.ค. 2566 - อยู่ระหว่าง ครม. พิจารณาอนุมัติ โครงการ
2	บางขุนเทียน-บางบัวทอง	M9	MR10	36	2568	2571	อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน EIA
3	บางบัวทอง-บางปะอิน	M9	MR10	34	2568	2571	อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน EIA
4	ทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและ ตะวันออก	M9	MR10	4	2568	2571	อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน EIA
5	นครปฐม-ปากท่อ	M8	MR1	61	2568	2572	ศึกษา PPP แล้วเสร็จ
6	สงขลา-สะเดา	M85	MR1	69	2570	2574	ศึกษา PPP แล้วเสร็จ
7	ทางพิเศษจตุโชติ-วงแหวน รอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	M71	MR6	19	2567	2570	- ครม. อนุมัติโครงการแล้วเมื่อ วันที่ 14 มี.ค. 2566 - กทพ. อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน FS และจัดทำรายงาน EIA
8	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.34	M91	MR10	52	2570	2574	ทล. อยู่ระหว่างเตรียมขอ งบประมาณเพื่อสำรวจออกแบบ ในปี 2567
9	ชุมพร-ระนอง	M83	MR8	94	2570	2573	ทล. ศึกษาและออกแบบระดับ Pre-FS มอเตอร์เวย์แล้วเสร็จ
<b>แผนระยะกลาง 6-10 ปี (เริ่มก่อสร้างภายในปี 2571-2575) รวม 5 โครงการ ระยะทาง 397 กิโลเมตร</b>							
1	นครปฐม-สุพรรณบุรี	M91	MR1	70	2572	2576	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม และออกแบบระดับ Pre-FS
2	แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	M61	MR2	156	2571	2577	ทล. อยู่ระหว่างเตรียมขอ งบประมาณเพื่อสำรวจออกแบบ ในปี 2567
3	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305	M91	MR10	68	2573	2577	ทล. อยู่ระหว่างเตรียมขอ งบประมาณเพื่อสำรวจออกแบบ ในปี 2567

ตารางที่ 5-1 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585) (ต่อ)

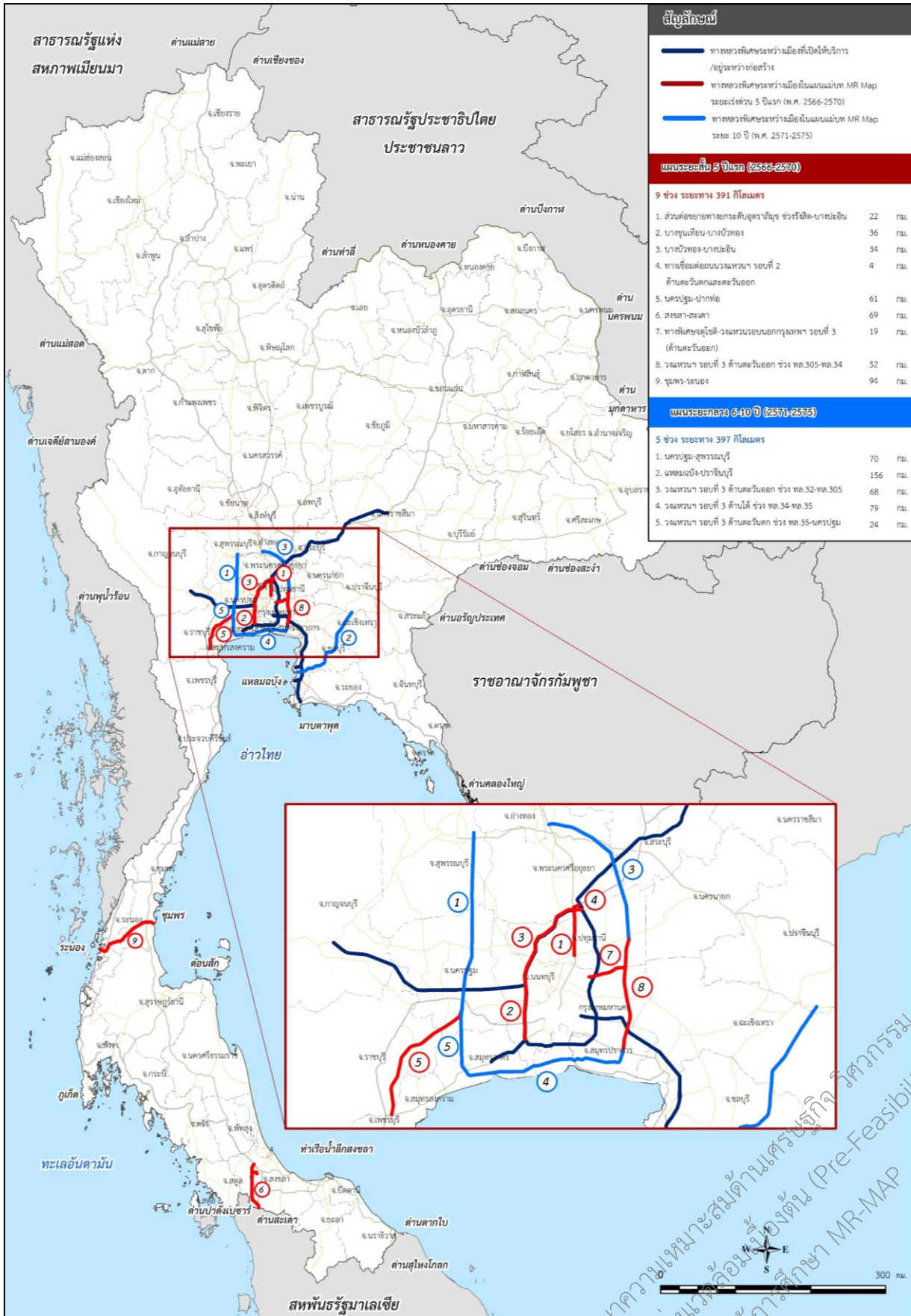
ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	หมายเลข		ระยะทาง (กม.)	ปี ก่อสร้าง	ปีเปิด โครงการ	สถานะปัจจุบัน
4	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านใต้ ช่วง ทล.34-ทล.35	M91	MR10	79	2571	2575	กทพ. เตรียมทบทวนการออกแบบ
5	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35-นครปฐม	M91	MR10	24	2573	2576	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระดับ Pre-FS
<b>แผนระยะยาว 11-20 ปี (เริ่มก่อสร้างภายในปี 2576-2585) รวม 9 โครงการ ระยะทาง 1,138 กิโลเมตร</b>							
1	ปากท่อ-ชะอำ	M8	MR1	59	2576	2580	ศึกษา PPP แล้วเสร็จ / เสนอปรับแนวบางส่วนใน MR-MAP อยู่ระหว่างทำ Pre-FS
2	นครราชสีมา-ขอนแก่น	M6	MR2	204	2577	2583	ศึกษา FS แล้วเสร็จ
3	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านเหนือ ช่วงสุพรรณบุรี-ทล. 32	M91	MR10	38	2578	2581	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระดับ Pre-FS
4	บ้านแพ้ว-ปากท่อ	M82	MR10	47	2578	2581	รายงาน EIA เห็นชอบแล้ว
5	สุพรรณบุรี-นครสวรรค์	M5	MR1	129	2579	2583	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระดับ Pre-FS
6	บางปะอิน-สุพรรณบุรี	M51	MR10	58	2580	2584	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระดับ Pre-FS
7	ปราจีนบุรี-นครราชสีมา	M61	MR2	159	2581	2585	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระดับ Pre-FS
8	นครสวรรค์-พิษณุโลก	M5	MR1	144	2582	2586	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระดับ Pre-FS
9	นครราชสีมา-อุบลราชธานี	M62	MR5	299	2583	2589	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระดับ Pre-FS

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



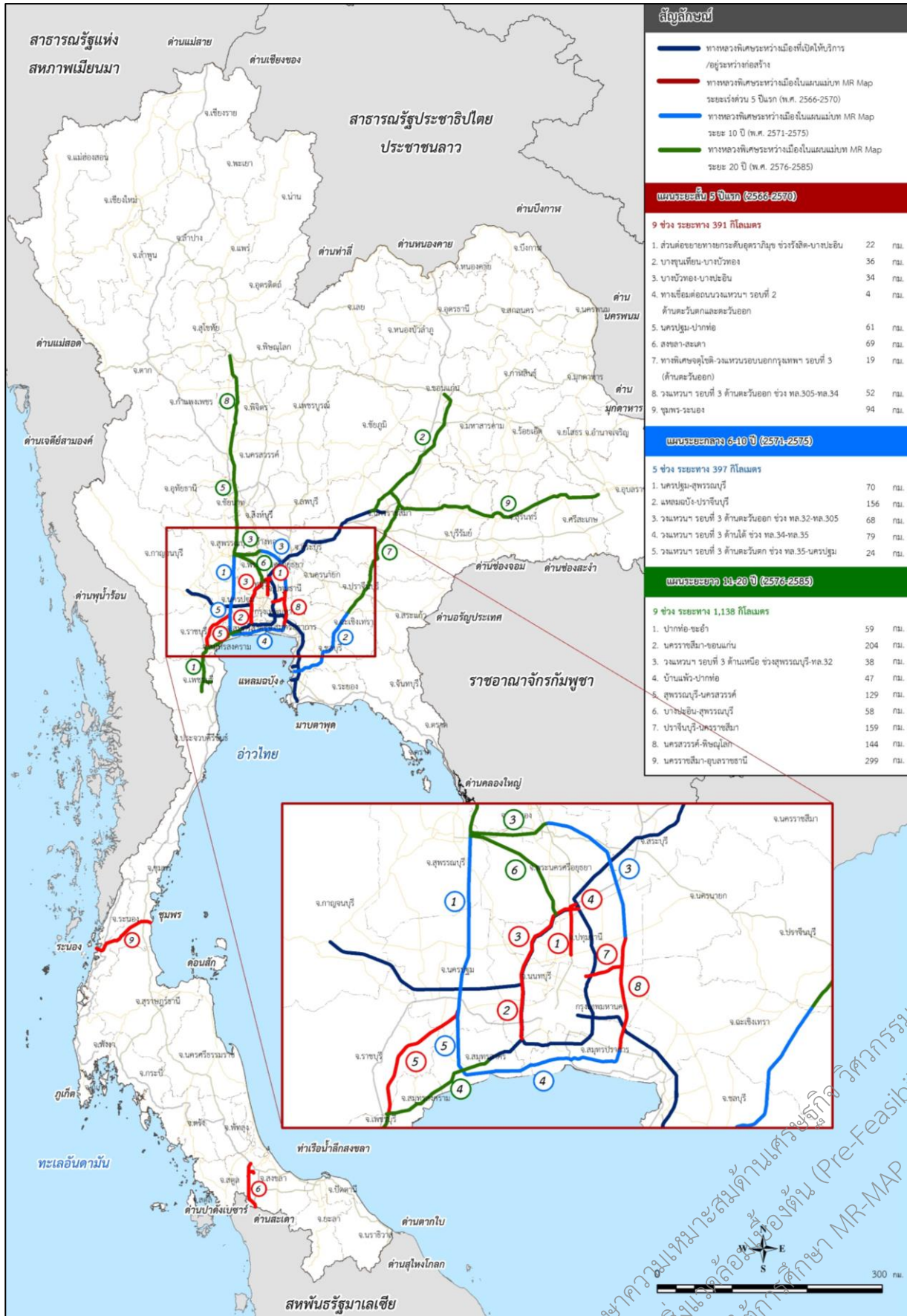
รูปที่ 5-1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามแผนระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566-2570)

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



รูปที่ 5-2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามแผนระยะ 10 ปี (พ.ศ.2571-2575)

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



รูปที่ 5-3 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามแผนระยะ 20 ปี (พ.ศ.2576-2585)

## 6. แนวคิดสำหรับการออกแบบเพื่อบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

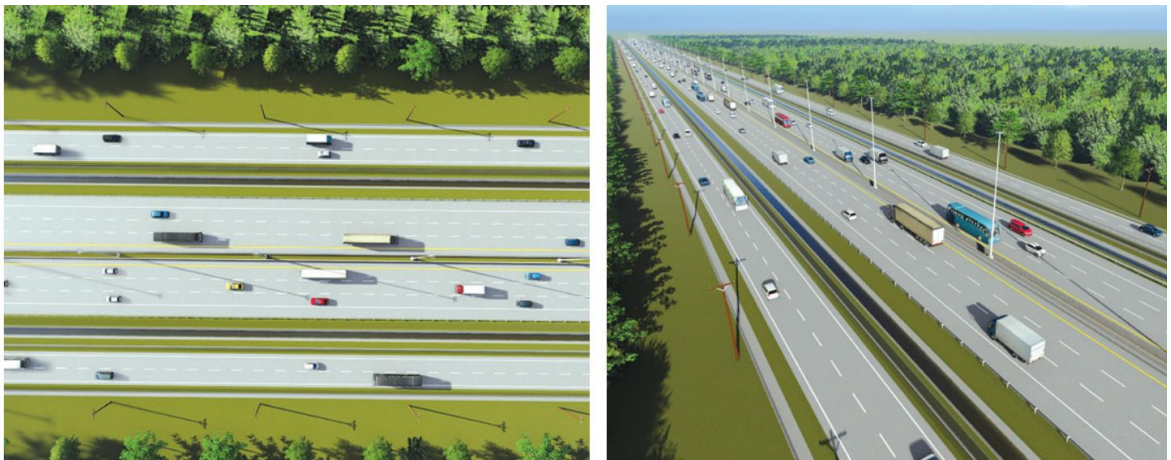
ในการพัฒนาโครงการตามแนวทาง การบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีประเด็นด้านการออกแบบที่ต้องให้ความสำคัญหลายส่วน โดยเฉพาะเรื่องการเข้าออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการเข้าออกสถานีรถไฟ รวมถึงการออกแบบแนวเส้นทางพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางที่ไม่ผ่านเข้าพื้นที่ชุมชนหนาแน่น และมีระบบขนส่งสายรอง (Feeder) ที่เป็นถนนหรือระบบราง เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่นอกเมืองสู่พื้นที่ในเมืองได้อย่างสะดวกสบายและปลอดภัย สำหรับแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการออกแบบเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ และลดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการร่วมกัน มีดังนี้

### 6.1 การวางตำแหน่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ

กำหนดแนวคิดในการออกแบบของหน้าตัดทั่วไปของเส้นทาง ดังนี้

#### 1) กรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว

กำหนดหน้าตัดโดยมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอย่างต่ำ 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะหรือกำแพงกั้น (Barrier Median) และมีถนนบริการด้านข้าง (ริมเขตทาง) ตามความจำเป็น ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและถนนบริการจะกั้นด้วยเกาะหรือรั้ว ตัวอย่างดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 แนวคิดการออกแบบ การใช้พื้นที่เขตทางกรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว

#### 2) กรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (ทางรถไฟหรือรถไฟความเร็วสูง)

กำหนดการใช้พื้นที่เขตทางโดยให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 2 ทิศทาง อยู่คู่กัน โดยขีดไปด้านใดหนึ่งของเขตทาง และทางรถไฟหรือรถไฟความเร็วสูงทุกทางวิ่ง (Track) อยู่ติดกันในอีกฝั่งหนึ่งของเขตทาง ระหว่างระบบรางและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กั้นด้วยเกาะหรือกำแพงกั้น (Barrier Median) และจัดให้มีถนนบริการด้านข้าง (ริมเขตทาง) ตามความจำเป็น ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง/ระบบราง และถนนบริการจะกั้นด้วยเกาะหรือรั้ว ตัวอย่างดังรูปที่ 6-2



ทั้งนี้ การกำหนดตำแหน่งของระบบรางและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้แต่ละระบบอยู่ติดกัน แทนที่จะให้ระบบรางอยู่ตรงกลางและมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 2 ข้าง เนื่องจากเหตุผลว่าหากระบบรางถูกขนาดด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 2 ด้าน การบริหารจัดการ การซ่อมบำรุงระบบรางจะทำได้ยาก การเข้าถึงสถานีจะทำได้ยากกว่า รวมทั้ง เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ในการขนถ่ายสินค้า กิจกรรมในการขนถ่ายสินค้าและกิจกรรมเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ ไม่สามารถทำได้บริเวณกึ่งกลางทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



รูปที่ 6-2 แนวคิดการออกแบบ การใช้พื้นที่เขตทางกรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร่วมกับระบบราง

### 3) กรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูงทั้ง 3 ระบบ

กำหนดการใช้พื้นที่เขตทางโดยให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 2 ทิศทาง อยู่คู่กัน โดยชิดไปด้านใดหนึ่งของเขตทาง ทางรถไฟชิดไปอีกฝั่งหนึ่งของเขตทาง ส่วนรถไฟความเร็วสูง อยู่ตรงกลางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ ระหว่างแต่ละระบบกันด้วยเกาะ รั้ว หรือกำแพงกัน (Barrier Median) และจัดให้มีถนนบริการด้านข้าง (ริมเขตทาง) ตามความจำเป็น ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือทางรถไฟ และถนนบริการจะกันด้วยเกาะหรือรั้ว ตัวอย่างดังรูปที่ 6-3



รูปที่ 6-3 แนวคิดการออกแบบ การใช้พื้นที่เขตทางกรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร่วมกับทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง

## 6.2 การวางตำแหน่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟบริเวณจุดตัดกับถนนอื่น ๆ

บริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับถนนอื่น ๆ จะออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ โดยให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกข้ามหรือลอดถนนที่ตัดผ่านตามความเหมาะสมตามลักษณะภูมิประเทศ ส่วนถนนบริการ (Service Road) ที่อยู่ทางด้านข้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะตัดกับถนนที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองข้ามหรือลอดผ่านเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนบริเวณพื้นที่ด้านข้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตัวอย่างดังรูปที่ 6-4



รูปที่ 6-4 แนวคิดการออกแบบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับถนนอื่น ๆ

## 6.3 รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดเล็ก

กรณีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพัฒนาตามแนวเขตทางรถไฟเดิมแล้วผ่านพื้นที่ชุมชนขนาดเล็กหรือสถานีรถไฟขนาดเล็ก พิจารณาออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นทางยกระดับข้ามพื้นที่ดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและการเวนคืนที่ดิน

## 6.4 รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดใหญ่

ตามลำดับชั้นของโครงข่ายถนน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงการจราจรทางไกลระหว่างเมืองในการเชื่อมโยงการจราจรจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเข้าสู่พื้นที่ต้นทาง/ปลายทางของการเดินทางหรือขนส่งสินค้าโดยอาศัยโครงข่ายถนนในลำดับรองลงไป ดังนั้น แนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณเมืองใหญ่ จะออกแบบให้เป็นแนวเส้นทางที่อ้อมเลี้ยวตัวเมืองไม่ตัดผ่านเข้าไปในเขตเมือง ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่ในเขตเมืองที่มักเป็นประเด็นปัญหาที่มีความอ่อนไหวมากในการพัฒนาโครงการ ส่วนทางรถไฟมีทางเลือกในการกำหนดแนวเส้นทางได้ทั้งรูปแบบที่ให้แนวเส้นทางตัดผ่านตัวเมือง ซึ่งจะมีความเหมาะสมในกรณีที่มีทางรถไฟเดิมผ่านเมืองอยู่แล้ว หรืออีกทางเลือกหนึ่ง คือ ให้แนวเส้นทางรถไฟไม่ผ่านตัวเมืองเป็นแนวเลี้ยวเมืองคู่ขนานไปกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และพัฒนาสถานีแห่งใหม่นอกเมืองโดยจัดให้มีระบบขนส่งสายรอง (Feeder Line) ที่เป็นถนนหรือระบบรางตามความเหมาะสมเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง ลักษณะนี้จะช่วยลดผลกระทบในการเวนคืนพื้นที่ในเมืองและกระตุ้นการพัฒนาเมืองไปสู่พื้นที่ใหม่ เหมาะกับการพัฒนาโครงการทางรถไฟหรือรถไฟความเร็วสูงสายใหม่ ตัวอย่างดังรูปที่ 6-5



รูปที่ 6-5 แนวคิดการออกแบบแนวเส้นทางช่วงผ่านเมืองขนาดใหญ่

## 6.5 รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณสถานีรถไฟ

ลักษณะของการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณช่วงที่มีสถานีรถไฟอยู่ด้านข้างของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) จะมีถนนบริการ (Service Road) อยู่ด้านข้างทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ใช้เป็นเส้นทางเข้า-ออกสถานี โดยการเข้า-ออกสถานีจากถนนบริการฝั่งที่ไม่ได้อยู่ติดทางรถไฟ จะใช้สะพานลอยในการเดินข้ามถนนและทางรถไฟ ตัวอย่างดังรูปที่ 6-6



รูปที่ 6-6 แนวคิดการออกแบบบริเวณสถานีรถไฟ

## 6.6 รูปแบบบริเวณทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณทางเข้า-ออก ถนนเข้า-ออกที่เชื่อมโยงกับถนนภายนอก ในฝั่งที่ติดกับทางรถไฟจะออกแบบเป็นสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟเพื่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ฝั่งที่ติดกับทางรถไฟจะสามารถเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ที่ระดับพื้น (At-Grade) นอกจากนี้ จะมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กับทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่ง ตัวอย่างดังรูปที่ 6-7



รูปที่ 6-7 แนวคิดการออกแบบบริเวณทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

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

## 7. แนวเส้นทาง MR-MAP

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของโครงการได้ดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมในทุกเส้นทางตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และระบบราง (MR-MAP) ทั้งนี้ ระหว่างการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ เบื้องต้น จะต้องดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอความเหมาะสมของแนวเส้นทาง การออกแบบเบื้องต้น และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อพื้นที่ที่โครงการพาดผ่าน เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับรู้และเข้าใจ รวมทั้งสามารถแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อจะนำไปเป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนให้มากที่สุด

โครงการฯ ได้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ไปแล้ว 18 ครั้ง ครอบคลุมพื้นที่ทุกแนวเส้นทางตามแผนแม่บท MR-MAP โดยการประชุมที่ผ่านมา ได้มีการนำเสนอร่างแผนแม่บท MR-MAP และการคัดเลือกแนวเส้นทางในแต่ละช่วงตามแผนแม่บท MR-MAP หลังจากการประชุมแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาได้มีการนำข้อคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาปรับปรุงแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมและตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และผู้เดินทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในแต่ละเส้นทาง จึงได้จัดทำสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อนำเสนอข้อมูลดังกล่าว

โดยการประชุมในครั้งนี้ นำเสนอภาพรวมการศึกษาแนวเส้นทางตามแผนแม่บท MR-MAP 10 เส้นทางหลัก ประกอบด้วย

- MR1: เชียงราย - นราธิวาส
- MR2: กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หอนงคาย
- MR3: บึงกาฬ - สุรินทร์
- MR4: ตาก - นครพนม
- MR5: นครสวรรค์ - อุบลราชธานี
- MR6: กาญจนบุรี - สระแก้ว
- MR7: กรุงเทพฯ - ระยอง/ตราด
- MR8: ชุมพร - ระนอง
- MR9: สุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต
- MR10: เส้นทางเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ และปริมณฑล

รายละเอียดแต่ละแนวเส้นทางสามารถแสดงได้ ดังนี้

## 7.1 เส้นทาง MR 1 เชียงราย-นราธิวาส

เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่าย MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุโงโก-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดนราธิวาส

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงเมืองหลักและเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ (อาทิ เชียงราย เชียงใหม่ พิชณุโลก นครสวรรค์ สุราษฎร์ธานี และสงขลา) เข้าสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- เชื่อมโยงประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางด้านเหนือ ได้แก่ ด่านแม่สาย (ไทย-เมียนมา) ด่านเชียงของ (ไทย-ลาว) และประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางด้านใต้ ได้แก่ ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ และด่านสุโงโก-ลก (ไทย-มาเลเซีย)
- สอดคล้องกับแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ของกรอบความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)
- เชื่อมโยงและรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13
- เชื่อมโยงจังหวัดภายในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC) เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือกับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในภาคเหนือ และเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- เชื่อมโยงจังหวัดภายในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้กับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในภาคใต้ และเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้กับกรุงเทพมหานครปริมณฑลและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

### ภาพรวมแนวเส้นทาง :

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิชณุโลก สุโขทัยแพร่ ลำพูน พิจิตร นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส
- ระยะทางรวม : ประมาณ 2,164 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 1,204 กิโลเมตร
- การเชื่อมโยงโครงข่าย : ทางตอนบนของประเทศเส้นทาง MR1 จะมีจุดเชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวตะวันออกและตะวันตก ที่จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดนครปฐม ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองหลักและประตูการค้าระหว่างประเทศในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และพื้นที่ฝั่งตะวันตกของประเทศไทยได้ ส่วนเส้นทางตอนล่างของ

ประเทศที่โครงข่ายมีลักษณะเป็นแกนกระดูก เส้นทาง MR1 จะทำหน้าที่เชื่อมโครงข่ายไปยังฝั่งทะเล อ่าวไทยและอันดามัน บริเวณจังหวัดชุมพรและสุราษฎร์ธานี แสดงดังรูปที่ 7-1

**รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 86 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 21 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 25 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 43 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางเชียงราย-นราธิวาส (MR1) สรุปได้ดังนี้

□ **ช่วงเชียงราย-เชียงของ (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : แนวเส้นทางตั้งอยู่บนพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ มีอาณาเขตติดต่อกับ สปป.ลาว สามารถเชื่อมโยงไปยังจีนตอนใต้ผ่านทางหลวงเอเชียเส้นทาง R3A แนวเส้นทางจะไปสิ้นสุด บริเวณใกล้กับด่านศุลกากรเชียงของ เพื่อเชื่อมโยงด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทราย เพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่ตัวเมืองเชียงรายได้สะดวกรวดเร็ว และมีระยะทางสั้น มีความคดเคี้ยวน้อยกว่าโครงข่ายถนนเดิมในปัจจุบัน

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดทั้งแนว โดยพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปตามแนวเขตทางของโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการในปัจจุบัน เริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณอำเภอเวียงชัย จังหวัดเชียงราย และไปสิ้นสุดบริเวณด่านเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย

□ **ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : แนวเส้นทางตั้งอยู่บนพื้นที่ชายแดนมีอาณาเขตติดต่อกับด่านพรมแดนท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ประเทศเมียนมา ซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศ สามารถเชื่อมโยงไปยังจีนตอนใต้ ผ่านทางหลวงเอเชียเส้นทาง R3B ในเมียนมา

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) ตลอดทั้งแนว โดยเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณ อำเภอเวียงชัย จังหวัดเชียงราย และสิ้นสุดบริเวณพื้นที่ชายแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย

□ **ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักของภาคเหนือ คือ เชียงใหม่ และ เชียงราย และเป็นการเชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัดตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) เส้นทางช่วยลดระยะทาง และเพิ่มความสะดวกในการเดินทางระหว่าง ทั้งสองจังหวัด

รูปแบบการพัฒนา : ช่วงเชียงใหม่-พะเยา พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่ เขตทางร่วมกับระบบราง) โดยใช้แนวเส้นทางตามการออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง เชียงใหม่-เชียงราย โดยบริเวณอำเภอแจ้ห่ม จังหวัดลำปาง จะเป็นทางแยกของสายทาง กล่าวคือ เป็นทางแยกของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายเชียงใหม่-ลำปาง (แจ้ห่ม) (M52) จากทางหลวง พิเศษระหว่างเมือง สายสุพรรณบุรี-เชียงราย-แม่สาย (M5) เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อำเภอสาร์ภี จังหวัดเชียงใหม่ หลังจากนั้นช่วงพะเยา-เชียงราย พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ โดยใช้เขตทาง ของโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ เชียงราย-เด่นชัย-เชียงใหม่

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 4 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย

□ **ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบนจาก พิษณุโลกถึงเชียงใหม่ โดยผ่านเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลด ระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกรวดสบายในการเดินทางและขนส่งจากศูนย์กลาง กรุงเทพมหานครมายังภาคเหนือ

รูปแบบการพัฒนา : ช่วงจากพิษณุโลกจะใช้แนวเส้นทางเดียวกับ MR4 ตาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-ตาก ซึ่งพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง หลังจากนั้นแนวเส้นทางมุ่งขึ้นเหนือ ไปถึงจังหวัดลำปาง และเบี่ยงขวาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของอำเภอแม่ทะ เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ อำเภอสาร์ภี จังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 6 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่

□ **ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบนจาก พิษณุโลกถึงเชียงใหม่ โดยผ่านเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลด ระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกรวดสบายในการเดินทางและขนส่งจากศูนย์กลาง กรุงเทพมหานครมายังภาคเหนือ

รูปแบบการพัฒนา :

แนวเส้นทางต่อจากเส้นทาง MR1 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ บริเวณอำเภอแม่ทะ จังหวัดลำปาง โดยแนว เส้นทางจะมุ่งขึ้นเหนือ เพื่อไปเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย บริเวณ อำเภอวัง จังหวัดลำปาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังตัวเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาได้

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ ลำปาง



□ **ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 144 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองหลักของภาคเหนือตอนล่าง คือ พิษณุโลก และเมืองหลักของภาคกลางตอนบน คือ นครสวรรค์ เป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 117 รวมทั้ง เป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ ที่ใช้เป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ คือ เชียงใหม่ โดยสามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางได้ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับการเดินทางตามเส้นทางหลักที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คือ แนวทางหลวงหมายเลข 1 หรือ แนวทางหลวงหมายเลข 11

บริเวณจังหวัดนครสวรรค์จะเป็นจุดเชื่อมต่อโครงข่ายกับเส้นทาง MR5 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี) ในแนวตะวันออก-ตะวันตก สามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนครราชสีมาและอุบลราชธานี เมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และด่านชายแดนไทย-สปป.ลาว ที่ด่านช่องเม็ก และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล-ละครเพ็ง) ที่มีแผนจะก่อสร้างขึ้นในอนาคตได้

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับรถไฟความเร็วสูง โดยเสนอให้ปรับแนวของรถไฟความเร็วสูงให้แยกแนวออกจากเขตทางของรถไฟปัจจุบัน เริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากจุดตัดเส้นทาง MR4 (ตาก-นครพนม) แนวเส้นทางมุ่งหน้าลงใต้ผ่านจังหวัดพิจิตร และไปสิ้นสุดช่วงที่จังหวัดนครสวรรค์ บริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทาง MR5 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี)

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก

□ **ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR1-7 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 129 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยงการเดินทางจากกรุงเทพมหานครปริมณฑล ไปยังภาคกลางตอนบนและภาคเหนือ ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 1 และ 32

รูปแบบการพัฒนา : แนวเส้นทางพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟสายใหม่จนถึงอำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ หลังจากนั้นรถไฟสายใหม่จะแยกออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปเชื่อมต่อแนวรถไฟปัจจุบันและรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 5 จังหวัด ได้แก่ สุพรรณบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท และนครสวรรค์

□ **ช่วงนครปฐม-สุพรรณบุรี (MR1-8 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่หน้าที่ทั้งเชื่อมโยงการจราจรในแนวเหนือใต้ และเป็นถนนวงแหวนรอบกรุงเทพฯ ปริมณฑล รองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านเหนือ กับ พื้นที่ด้านใต้ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มุ่งสู่ภาคเหนือ (M5) โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มุ่งสู่ภาคใต้ (M8) และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มุ่งสู่พรมแดนด้านตะวันตกของประเทศ (M81) รองรับการเดินทางตามยุทธศาสตร์ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (CWEC)

**รูปแบบการพัฒนา:** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ช่วงสมุทรสาคร-สุพรรณบุรี-นครสวรรค์ โดยเริ่มต้นแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8) ที่อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มุ่งขึ้นเหนือ ตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 33 อำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี

เส้นทางช่วงระหว่างจุดเริ่มต้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8) จนถึงจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ที่ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการก่อสร้างในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81)

ในช่วงเส้นทางมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองประกอบด้วย

- (1) จุดเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางสุพรรณบุรี-เชียงราย (M5) กับ เส้นทางวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (M91) ที่จุดปลายของช่วงเส้นทางทางด้านเหนือ ในอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี
- (2) จุดเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (M91) กับ เส้นทางบางปะอิน-สุพรรณบุรี (M51) ในอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี
- (3) จุดเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (M91) กับ เส้นทางบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ในอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ที่จุดปลายของช่วงเส้นทางทางด้านใต้

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 2 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม และสุพรรณบุรี

#### □ ช่วงนครปฐม-ชะอำ (MR1-9 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เชื่อมการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและภาคกลางสู่ภาคใต้ เพื่อแยกการจราจรระหว่างเมืองและการจราจรในพื้นที่ บรรเทาปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 ที่เป็นทางหลวงสายเดียวที่เชื่อมโยงการจราจรจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและภาคกลางสู่ภาคใต้

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแยกออกจากทางรถไฟความเร็วสูง โดยในช่วงนครปฐม-ปากท่อ ใช้แนวตามการออกแบบของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ปากท่อ ที่มีการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่ที่วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (M91) ด้านตะวันตก บริเวณอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ที่จุดเริ่มต้นโครงการสามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ได้ หลังจากนั้น ในช่วงปากท่อ-ชะอำ เสนอปรับแนวเส้นทางบางช่วงเพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชน เส้นทางมุ่งไปทางทิศใต้ไปสิ้นสุดที่อำเภอท่าช้าง จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งจะมีทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4 ไปสู่อำเภอชะอำ ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีความสำคัญของจังหวัดเพชรบุรี ส่วนโครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ระหว่างนครปฐม-ชะอำ ใช้แนวเส้นทางตามการออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หัวหิน ซึ่งแนวเส้นทางส่วนใหญ่ใช้เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 3 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ราชบุรี และเพชรบุรี

□ **ช่วงชะอำ-ชุมพร (MR1-10 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 337 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางจากภาคกลางสู่ภาคใต้ ต่อเนื่องจากช่วง นครปฐม-ชะอำ เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 4 หรือถนนเพชรเกษม ซึ่งปัจจุบันมีการเดินทางบนเส้นทางดังกล่าวจำนวนมาก โดยเส้นทางในช่วงนี้จะเชื่อมต่อการเดินทางไปสู่ พื้นที่หัวหิน เมืองท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมระดับต้น ๆ ของไทย โดยเฉพาะประชาชนในกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑลที่นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางไปท่องเที่ยว นอกจากนี้ เส้นทางนี้จะเป็นส่วนของ เส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) โดยที่บริเวณจังหวัดชุมพรเส้นทางจะตัดกับเส้นทาง MR8 หรือ M83 (ชุมพร-ระนอง) ซึ่งเป็นเส้นทาง Land Bridge เชื่อมโยงพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยในอนาคต

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต่อจากช่วงนครปฐม-ชะอำ จะเป็นการเปิดพื้นที่ ใหม่และลดผลกระทบต่อชุมชน เริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณ อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี ไปสิ้นสุดที่อำเภอ หลังสวน จังหวัดชุมพร และเสนอให้โครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ หลังจากสถานีหัวหินเป็นต้นไปปรับ แนวเส้นทางและการออกแบบเพื่อให้บูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร

□ **ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (MR1-11 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 131 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงชะอำ-ชุมพร ทำหน้าที่เชื่อมโยงการจราจรจากพื้นที่ตอนบนของประเทศสู่ ภาคใต้ตอนล่าง และเชื่อมโยงภายในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างและตอนบน โดยเฉพาะเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยง ระหว่าง 2 จังหวัด ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) คือ จังหวัดชุมพร และสุราษฎร์ธานี รวมทั้งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่จะเชื่อมต่อไปถึงประตูการค้าระหว่าง ประเทศที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย เส้นทางช่วงนี้จะช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการคมนาคมขนส่งและแบ่ง เบาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 41

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟความเร็วสูง โดยเป็นการ เปิดพื้นที่ใหม่และลดผลกระทบต่อชุมชน จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากช่วงนครปฐม-ชะอำ บริเวณอำเภอ หลังสวน จังหวัดชุมพร และไปสิ้นสุดที่ อำเภอเคียนซา จังหวัดสุราษฎร์ธานี บรรจบกับแนวเส้นทาง MR9 (สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต) บริเวณทางหลวงหมายเลข 44 ทั้งนี้ เสนอให้โครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ปรับ แนวเส้นทางและการออกแบบเพื่อให้บูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เช่นเดียวกับ ช่วงนครปฐม-ชะอำ และ ช่วงชะอำ-ชุมพร

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร และสุราษฎร์ธานี

□ **ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา (MR1-12 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 254 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ทำหน้าที่เชื่อมโยง การจราจรสู่ภาคใต้ตอนล่าง และเชื่อมโยงภายในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างและตอนบน เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยง ระหว่างพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) กับเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักของภาคใต้ คือ เมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมต่อไปถึงประตูการค้าระหว่างประเทศที่

ชายแดนไทย-มาเลเซีย รวมทั้ง จะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือน้ำลึกสงขลาซึ่งเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลักของภาคใต้ตอนล่าง เส้นทางช่วงนี้จะช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการคมนาคมขนส่งและแบ่งเบาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 และ 41

ที่บริเวณอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จะเป็นจุดเชื่อมต่อโครงข่ายของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระหว่าง สายนครปฐม-นราธิวาส-สุโขทัย (M8) และ สายสงขลา-สะเดา (M85)

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟความเร็วสูง โดยเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่และลดผลกระทบต่อชุมชน จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากช่วง สุราษฎร์ธานี-สงขลา ที่จุดตัดแนวเส้นทาง MR9 (สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต) บริเวณทางหลวงหมายเลข 44 ในอำเภอเคียนซา จังหวัดสุราษฎร์ธานี มุ่งลงใต้ไปสิ้นสุดช่วงเส้นทางบริเวณอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ทั้งนี้ เสนอให้โครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ปรับแนวเส้นทางและการออกแบบเพื่อให้บูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเช่นเดียวกับช่วงนครปฐม-ชะอำ ช่วงชะอำ-ชุมพร และช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 4 จังหวัด ได้แก่ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา

#### □ ช่วงสงขลา-สะเดา (MR1-13 หรือ M85) ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** ทำหน้าที่เป็นเส้นทางสาขาที่แยกออกจากแนวแกนกระดูกหลัก (M8 หรือ MR1) บริเวณอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของภาคใต้ โดยด้านเหนือเชื่อมโยงไปยังอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 414 สามารถใช้เป็นเส้นทางเชื่อมไปยังท่าเรือน้ำลึกสงขลา ส่วนทางด้านใต้เชื่อมโยงไปยังประตูการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่มีมูลค่าและปริมาณการขนส่งสินค้าสูงที่สุด คือ ด่านสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ที่เชื่อมต่อกับรัฐเกดาร์ของมาเลเซียตามทางหลวงเอเชียเส้นทาง AH2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงนี้เป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจโดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) กับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) สงขลา เส้นทางนี้จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองหาดใหญ่ การใช้งานท่าเรือสงขลา รวมทั้ง ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งไปยังด่านสะเดา

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) โดยแยกออกจากทางรถไฟความเร็วสูงบริเวณอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยใช้แนวเส้นทางตามการออกแบบของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายสงขลา-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ด่านสะเดา) สำหรับเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่พัฒนาร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตั้งแต่นครปฐมจนถึงหาดใหญ่นั้น เส้นทางในช่วงต่อจากหาดใหญ่เพื่อเชื่อมต่อกับชายแดนไทย-มาเลเซีย เสนอให้แยกไปใช้เขตทางของทางรถไฟปัจจุบันเพื่อพัฒนาเส้นทางไปเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรางของมาเลเซียที่ด่านปาดังเบซาร์

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 1 จังหวัด ได้แก่ สงขลา

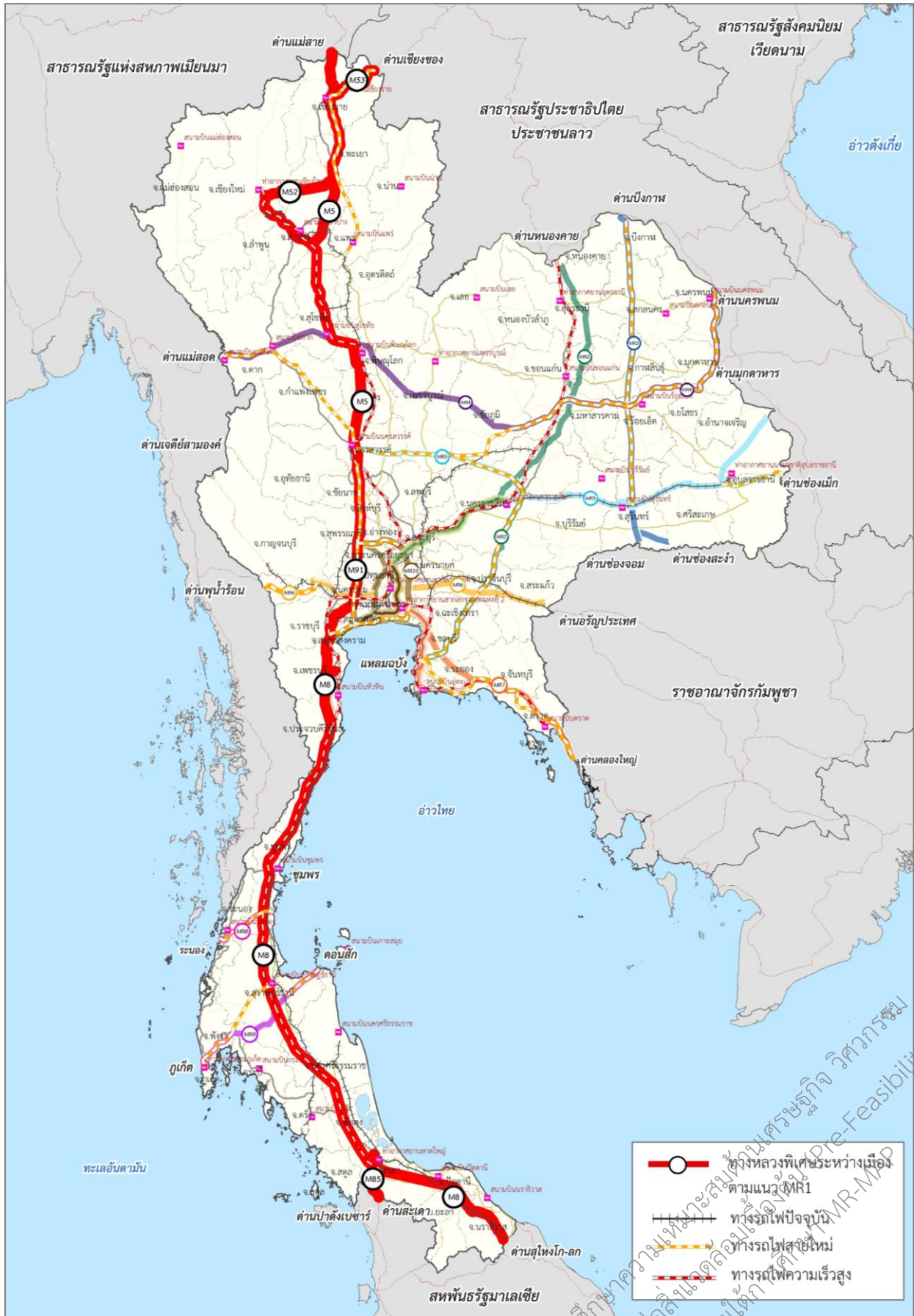
#### □ ช่วงสงขลา-นราธิวาส (MR1-14 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 218 กิโลเมตร

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เชื่อมต่อพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้กับเมืองเศรษฐกิจหลักของภาคใต้ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) กับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) นราธิวาส เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางบกกับประเทศมาเลเซียได้ บริเวณพรมแดนติดต่อกับรัฐกลันตันของมาเลเซียตามทางหลวงเอเชียเส้นทาง AH3 และทางรถไฟ

ช่วงรันเตาปันยัง-ปาเซิร์มัส (ปัจจุบัน ไม่มีการเดินรถระหว่างประเทศ) เส้นทางนี้ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ อันจะส่งผลถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจ การลงทุน การจ้างงานในพื้นที่ ส่งเสริมการพัฒนาเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ที่มุ่งยกระดับชีวิตของคนในพื้นที่ สร้างงานและสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่ เป็นแนวทางในการลดความขัดแย้งและปัญหาความไม่สงบในพื้นที่ชายแดนภาคใต้

รูปแบบการพัฒนา: พิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับรถไฟปัจจุบัน เพื่อลดการเวนคืน เริ่มต้นต่อจากช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา บริเวณอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มุ่งใต้ไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณด่านสุโหงโกลก อำเภอสุโหงโกลก จังหวัดนราธิวาส ทั้งนี้ ในอนาคตหากมาเลเซียมีการพัฒนาโครงการทางรถไฟ The East Coast Rail Link (ECRL) ซึ่งเป็นรถไฟขนาดทางมาตรฐานจาก Port Klang มายังเมืองโกตาบารู รัฐกลันตัน อาจพิจารณาพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟขนาดทางมาตรฐานจากหาดใหญ่ไปเชื่อมต่อกับเส้นทาง ECRL ดังกล่าว

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 4 จังหวัด ได้แก่ สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส



รูปที่ 7-1 แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย – นครราชสีมา

## 7.2 เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด่านชายแดนไทย-ลาว ที่ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ร่วมกับรูปแบบบริบทที่เชื่อมโยงออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมโยงไปถึงด่านชายแดนไทย-ลาวที่หนองคาย เส้นทางส่วนที่เป็นรัศมีจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะบรรจบกับเส้นทางส่วนเหนือ-ใต้ บริเวณอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่ชายแดนจังหวัดหนองคายสามารถเชื่อมต่อทั้งระบบถนนตามทางหลวงเอเชียเส้นทาง AH12 หรือ เส้นทาง R13 ของ สปป.ลาว และระบบราง ทั้งรถไฟขนาดทาง 1.00 เมตร ในปัจจุบัน และรถไฟขนาดทางมาตรฐานที่อยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการ

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงเมืองหลัก เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และฐานการผลิตในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง (อาทิ อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา สระบุรี) กับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และชลบุรี
- เชื่อมโยงประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ได้แก่ ด่านหนองคาย (ไทย-ลาว) และประตูการค้าหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง
- สอดคล้องกับแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ของกรอบความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) (เป็นส่วนที่เพิ่มเติมจากแนวคุนหมิง-เซียงราย-กรุงเทพฯ) และเป็นเส้นทางตามยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) หรือโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 ของจีน ที่ได้มีการก่อสร้างโครงข่ายทางรถไฟจากจีนเชื่อมต่อมาถึงนครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว และเปิดให้บริการแล้ว ส่วนที่ต่อเชื่อมจากนครหลวงเวียงจันทน์และเส้นทางภายในประเทศไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการ โดยเส้นทางภายในประเทศไทยเป็นเส้นทางเดียวกับโครงข่าย MR2
- เชื่อมโยงจังหวัดภายในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC) เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

### ภาพรวมแนวเส้นทาง :

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 11 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ อุดรธานี และหนองคาย
- ระยะทางรวม : ประมาณ 897 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 196 กิโลเมตร ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) และมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 299 กิโลเมตร

- การเชื่อมโยงโครงข่าย : ตลอดแนวเส้นทาง MR2 มีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายกับเส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก ที่จังหวัดมหาสารคาม เชื่อมต่อเส้นทาง MR4 (ตาก-นครพนม) ที่จังหวัดนครราชสีมา เชื่อมต่อเส้นทาง MR5 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี) ที่จังหวัดปราจีนบุรี เชื่อมต่อเส้นทาง MR5 (กาญจนบุรี-สระแก้ว) และที่จังหวัดชลบุรี เชื่อมต่อเส้นทาง MR7 (กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด) แสดงได้ดังรูปที่ 7-2

**รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 30 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 6 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 6 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 13 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย (MR2) สรุปได้ ดังนี้

**□ ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา (MR2-1 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 196 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีประชากรมากที่สุด ผ่านพื้นที่ฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม เช่น โรงงานปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง นิคมอุตสาหกรรมหนองแค นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย เขตประกอบการอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ สระบุรี และเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมนวนคร นครราชสีมา รวมทั้งเป็นเส้นทางไปสู่พื้นที่เขาใหญ่ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากในแต่ละปี จึงเป็นเส้นทางที่มีความต้องการในการเดินทางและขนส่งสูง อีกทั้งมีสัดส่วนของรถบรรทุกขนาดใหญ่สูง ประกอบกับบางช่วงของเส้นทางเป็นพื้นที่ลาดชันส่งผลให้เกิดการติดขัดของการจราจรและปัญหาอุบัติเหตุบนถนนสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 1 และ 2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่พัฒนาขึ้น จะช่วยรองรับการจราจร และบรรเทาปัญหาจราจรและอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงหมายเลข 1 และ 2 ดังกล่าว บริเวณจุดสิ้นสุดของช่วงเส้นทางในจังหวัดนครราชสีมาจะเป็นจุดเชื่อมต่อโครงข่ายของระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนถึงด่านหนองคายตามเส้นทาง M6 และแยกไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างถึงด่านช่องเม็ก และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (ในอนาคต) ตามเส้นทาง M62 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี)

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) แนวเส้นทางขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 1 และทางหลวงหมายเลข 2 เริ่มต้นเส้นทางโดยเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษกที่ อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปสิ้นสุดที่บริเวณทางเลี่ยงเมืองจังหวัดนครราชสีมาด้านตะวันตก อำเภอมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี และนครราชสีมา



□ **ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น (MR2-2 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 204 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจากเส้นทางช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน เชื่อมโยงการเดินทางจากจังหวัดนครราชสีมาซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และเป็นจุดรวบรวมและกระจายการเดินทางจากภูมิภาคต่าง ๆ ในโครงข่ายระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันออกและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ภาคกลาง และต่อเนื่องไปยังภาคเหนือ รวมทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ไปยังพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และด่านหนองคายซึ่งเป็นประตูการค้าหลักในแนวเส้นทางโครงข่ายตามยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC) โดยเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองหลักสองแห่ง ได้แก่ นครราชสีมา และขอนแก่น และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) หนองคาย

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงนี้จะเป็นทางเลือกในการเดินทางและขนส่งเพิ่มเติมจากเส้นทางหลัก และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเส้นทางสายหลักในปัจจุบัน คือ ทางหลวงหมายเลข 2 รวมทั้งเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่ เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายถนนหลัก และส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ของพื้นที่ที่อยู่ห่างจากทางหลวงหมายเลข 2 ในช่วงเส้นทางจะมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับเส้นทางชลบุรี-นครราชสีมา (M61) และเส้นทางนครสวรรค์-อุบลราชธานี (M62) ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างได้ และที่จุดสิ้นสุดของช่วงเส้นทางจะเป็นจุดเชื่อมต่อโครงข่ายกับเส้นทางพิษณุโลก-นครพนม (M63) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังภาคเหนือ และพื้นที่ด้านตะวันออกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนได้

รูปแบบการพัฒนา: พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) เนื่องจากเขตทางของทางรถไฟปัจจุบันได้ถูกใช้สำหรับการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงรวมทั้งการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบข้างเส้นทางรถไฟค่อนข้างหนาแน่น ดังนั้น การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตร่วมกับระบบรางในเส้นทางช่วงนี้จะก่อให้เกิดปัญหาการเวนคืนค่อนข้างมาก แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อขยายจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา ในพื้นที่ตำบลขามทะเลสอ อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณอำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยใช้แนวตามผลการศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น ซึ่งแนวเส้นทางส่วนใหญ่จะอยู่ทางฝั่งตะวันออกของทางหลวงหมายเลข 2 ยกเว้นช่วงแรกๆที่ต่อมาจากเส้นทางช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา มหาสารคาม และขอนแก่น

□ **ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (MR2-3 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 182 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องจากช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น เชื่อมโยงการจราจรระหว่างเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (ขอนแก่น) สู่ด่านหนองคายซึ่งเป็นหนึ่งในด้านการค้าชายแดนที่สำคัญของประเทศและเป็นประตูการค้าและการเดินทางระหว่างประเทศที่มีศักยภาพสูงในการ

รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของไทยและสินค้าผ่านแดนของ สปป.ลาว และจีน เนื่องจากอยู่ในเส้นทางตามยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน รวมทั้ง รองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (NEEC) โดยเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในพื้นที่ NEEC และเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) หนองคาย การพัฒนาเส้นทางช่วงนี้จะช่วยกระจายความเจริญและเพิ่มโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้าการลงทุนในพื้นที่ เช่น นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี และเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย เป็นต้น

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) ต่อเนื่องจากช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น เริ่มต้นเส้นทางบริเวณอำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม และไปสิ้นสุดบริเวณด่านหนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยแนวเส้นทางยังคงอยู่ทางด้านตะวันออกของทางหลวงหมายเลข 2

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 5 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ อุดรธานี และหนองคาย

#### □ ช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี (MR2-4 หรือ M61) ระยะทางประมาณ 156 กิโลเมตร

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศหลักของประเทศไทย กับ ภาคตะวันออกเฉิยเหนือ รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน โดยจีนได้พัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากจีนตอนใต้มาถึงนครหลวงเวียงจันทน์แล้วและมีแนวโน้มของปริมาณการเดินทางและขนส่งจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งไทยควรฉกฉวยโอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมระดับนานาชาติเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจการลงทุน และการพัฒนาประเทศ ทั้งนี้ การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางนี้จะสนับสนุนการขนส่งทางราง การใช้ประโยชน์ท่าเรือแหลมฉบัง และการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) แนวเส้นทางสามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมหลายแห่งในจังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี อาทิ นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ สวนอุตสาหกรรม 304 อินดัสเตรียลปาร์ค 2 นิคมอุตสาหกรรมไฮเทคกบินทร์ จังหวัดปราจีนบุรี นิคมอุตสาหกรรมบ่อทอง 33 จังหวัดปราจีนบุรี สวนอุตสาหกรรมศรีอหพัฒน กบินทร์บุรี สวนอุตสาหกรรม 304 อินดัสเตรียลปาร์ค สวนอุตสาหกรรมโรจนะ ปราจีนบุรี เขตประกอบการอุตสาหกรรมกบินทร์บุรี

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ ปรับปรุงแนวเส้นทางจากการออกแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทล.359) ให้รองรับระบบรถไฟเพิ่มเติมจากที่ออกแบบไว้เฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เริ่มต้นโครงการที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 33 บริเวณอำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี

#### □ ช่วงปราจีนบุรี-นครราชสีมา (MR2-5 หรือ M61) ระยะทางประมาณ 159 กิโลเมตร

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางช่วงที่ต่อจากช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉิยเหนือ

**รูปแบบการพัฒนา:** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากช่วงแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี บริเวณทางหลวงหมายเลข 33 อำเภอทับทิมบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 2 จังหวัด ได้แก่ ปราจีนบุรี และนครราชสีมา



รูปที่ 7-2 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย

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

### 7.3 เส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จุดเริ่มต้นทางตอนเหนือ เริ่มจากด่านชายแดนไทย-ลาว ที่จังหวัดบึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังถนน R13 ของ สปป.ลาว ที่ใช้เป็นเส้นทางต่อไปยังถนน R8 ตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH15 เพื่อไปยังเวียดนาม ส่วนจุดปลายทางทางด้านใต้อยู่ที่ด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่านชายแดนโสมม๊ก อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรรัมย์ชัย ของฝั่งกัมพูชา เชื่อมต่อกับถนนสาย 68 ของกัมพูชา และอีกแห่ง คือ ที่ด่านช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่านศุลกากรช่องจอม อำเภออัลลองเวง จังหวัดอุดรรัมย์ชัย ของฝั่งกัมพูชา เชื่อมต่อกับถนนสาย 66 ของกัมพูชา ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมไปยังจังหวัดเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา

#### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
- เชื่อมโยงเมืองระดับกลางตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่มีแผนพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2576-2580 ได้แก่ ร้อยเอ็ด และสกลนคร
- เชื่อมโยงประตูการค้าที่ด่านชายแดนไทย-ลาว ที่บึงกาฬ และที่ด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ช่องจอม (สุรินทร์) และช่องสะงำ (ศรีสะเกษ)

#### ภาพรวมแนวเส้นทาง :

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 6 จังหวัด ได้แก่ บึงกาฬ สกลนคร อุดรธานี กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด และสุรินทร์
- ระยะทางรวม : ประมาณ 481 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 386 กิโลเมตร
- การเชื่อมโยงโครงข่าย : แนวเส้นทาง MR3 มีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายกับเส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก 3 แห่ง ได้แก่ (1) ตัดกับเส้นทาง MR4 (ตาก-นครพนม) ในจังหวัดร้อยเอ็ด (2) ตัดกับเส้นทาง MR5 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี) ในจังหวัดสุรินทร์ และ (3) มีทางแยกแนวเส้นทางไปยังด่านช่องสะงำ ในจังหวัดสุรินทร์ แสดงได้ดังรูปที่ 7-3

#### รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :

- ทางเข้า-ออก จำนวน 19 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 4 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 5 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 10 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการเส้นทางบึงกาฬ-สุรินทร์ (MR3) สรุปได้ ดังนี้

□ **ช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ (MR3-1 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมจากด่านบึงกาฬ ชายแดนไทย-ลาว บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-บอลิคำไซ ซึ่งเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 13 ที่บ้านกล้วย เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ของ สปป.ลาว เชื่อมโยงมายังพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และเชื่อมโยงเข้าสู่เส้นทางหลักและเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณจุดเชื่อมต่อกับเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม บริเวณจังหวัดร้อยเอ็ด

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่ที่อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด หลังจากนั้นแนวเส้นทางวิ่งขึ้นเหนือไปจนถึงสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณด่านบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 5 จังหวัด ได้แก่ ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ อุดรธานี สกลนคร และบึงกาฬ

□ **ช่วงร้อยเอ็ด-สุรินทร์ (MR3-2 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องจากช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนวตะวันออก-ตะวันตก 2 จุด ได้แก่ (1) บริเวณจังหวัดร้อยเอ็ด เชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม และ (2) บริเวณจังหวัดสุรินทร์ เชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 23 อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด เชื่อมต่อแนวเส้นทาง MR5 ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี โดยทางรถไฟสายใหม่ไปบรรจบกับเส้นทางรถไฟปัจจุบันสายอุบลราชธานี ส่วนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปบรรจบแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 226 อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ ร้อยเอ็ด และสุรินทร์

□ **ช่วงสุรินทร์-ช่องจอม (MR3-3 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 49 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ชายแดนบริเวณด่านช่องจอม อำเภอคาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสด้านการค้าการลงทุนระหว่างไทยกับกัมพูชา

รูปแบบและรายละเอียดแนวเส้นทาง : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว มีจุดเริ่มต้นต่อจากช่วงร้อยเอ็ด-สุรินทร์ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 อำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์ และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 214 อำเภอคาบเชิง จังหวัดสุรินทร์

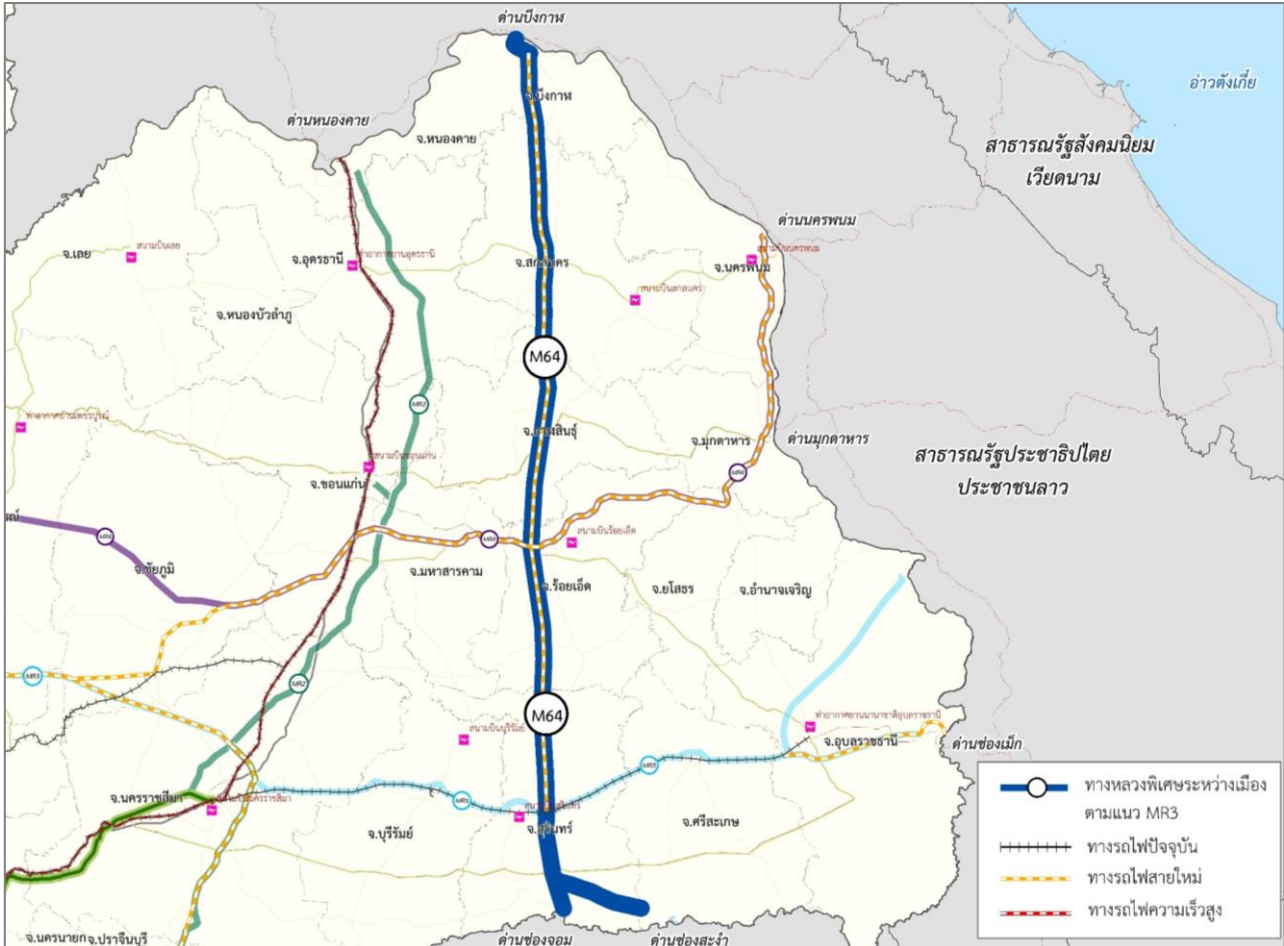
จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ สุรินทร์

□ **ช่วงสุรินทร์-ช่องสะงำ (MR3-4 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : แนวเส้นทางเป็นทางแยกออกจากเส้นทางช่วงสุรินทร์-ช่องจอม เชื่อมไปยังด่านช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและกัมพูชา

**รูปแบบการพัฒนา** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากช่วง สุรินทร์-ช่องจอม บริเวณอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ สิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 2201 อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน** : 2 จังหวัด ได้แก่ สุรินทร์ และศรีสะเกษ



รูปที่ 7-3 แนวเส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์

#### 7.4 เส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง** :

- เชื่อมโยงเมืองหลักและเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อาทิ พิษณุโลก และขอนแก่น)

- เชื่อมโยงประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางด้านตะวันตก ได้แก่ ด้านแม่สอด (ไทย-เมียนมา) และประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางด้านตะวันออก ได้แก่ ด้านมุกดาหาร และด้านนครพนม (ไทย-ลาว) ซึ่งทั้ง 3 แห่ง เป็นด่านการค้าระหว่างประเทศทางบกที่มีปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้าสูง
- สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)
- เชื่อมโยงจังหวัดภายในระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC) และเชื่อมโยงระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

#### **ภาพรวมแนวเส้นทาง :**

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 12 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม
- ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร
- การเชื่อมโยงโครงข่าย : ตลอดแนวเส้นทาง MR4 มีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ (1) ที่จังหวัดสุโขทัย เชื่อมต่อเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ช่วงจากสุโขทัยไปเชียงใหม่ (2) ที่จังหวัดพิษณุโลก เชื่อมต่อเส้นทาง MR1 ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (3) ที่จังหวัดมหาสารคาม เชื่อมต่อเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) และ (4) ที่จังหวัดร้อยเอ็ด เชื่อมต่อเส้นทาง MR3 (บึงกาฬ-สุรินทร์) แสดงได้ดังรูปที่ 7-4

#### **รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 33 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 8 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 8 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 17 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางตาก-นครพนม (MR4) สรุปได้ ดังนี้

#### **□ ช่วงตาก-แม่สอด (MR4-1 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 72 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างตัวเมืองจังหวัดตากกับด่านพรมแดนไทย-เมียนมาบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ของเมียนมา เส้นทางนี้สามารถใช้เดินทางต่อไปยังเมืองมะละแหม่ง เมืองย่างกุ้ง เมืองเนปิดอว์ และเมืองมัณฑะเลย์ต่อไปยังเอเชียใต้ และทวีปยุโรปตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH1

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแยกจากทางรถไฟสายใหม่ โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองใช้แนวตามการออกแบบของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก-แม่สอด และเสนอให้ปรับแนวเส้นทางในช่วงจุดเริ่มต้นโครงการให้เริ่มต้นบริเวณทางหลวง หมายเลข 12 เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทาง MR4 ช่วงพิษณุโลก-ตาก ส่วนรถไฟสายใหม่ ใช้แนวเส้นทางตาม การออกแบบของโครงการรถไฟสายใหม่ แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ โดยมีจุดเริ่มต้นแนว เส้นทางอยู่บริเวณอำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ด่านแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 1 จังหวัด ได้แก่ ตาก

□ **ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** แนวเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดตาก ผ่านจังหวัดสุโขทัย ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 12 ซึ่งจะแบ่งเบาการจราจรและเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก และรวดเร็วมากขึ้นเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 12

**รูปแบบการพัฒนา :** เริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัด พิษณุโลก โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) หลังจากนั้น เชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก ทั้งนี้ แนวเส้นทาง ระหว่างจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดสุโขทัย จะเป็นเส้นทางที่ MR1 และ MR4 ใช้ร่วมกัน โดยพัฒนาเป็น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ หลังจากนั้น ช่วงสุโขทัย-ตาก พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) จนไปสิ้นสุดแนว เส้นทางบริเวณอำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 3 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย และตาก

□ **ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มความ รวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกเส้นทางหนึ่ง นอกเหนือจากทางหลวงหมายเลข 12 ปัจจุบันที่ผ่านพื้นที่ภูมิประเทศแบบภูเขา

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่มีการพัฒนาระบบราง ในเส้นทางนี้) โดยเริ่มต้นแนวเส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 12 ต่อจาก ช่วง พิษณุโลก-ตาก บริเวณอำเภอ เมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 21 อำเภอเมือง เพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 2 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก และเพชรบูรณ์

□ **ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น (MR4-4 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 206 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นส่วนของเส้นทางที่เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เชื่อมโยงภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ต่อจากช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ เพิ่มความรวดเร็ว และความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกเส้นทางหนึ่งนอกเหนือจาก ทางหลวงหมายเลข 12 ปัจจุบันที่ผ่านพื้นที่ภูมิประเทศแบบภูเขา



รูปแบบการพัฒนา : เริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ โดยช่วงเพชรบูรณ์-ชัยภูมิ พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่มีการพัฒนาระบบราง) หลังจากนั้น แนวเส้นทางพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่จากชัยภูมิจนถึงจุดสิ้นสุดแนวเส้นทาง บริเวณอำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย)

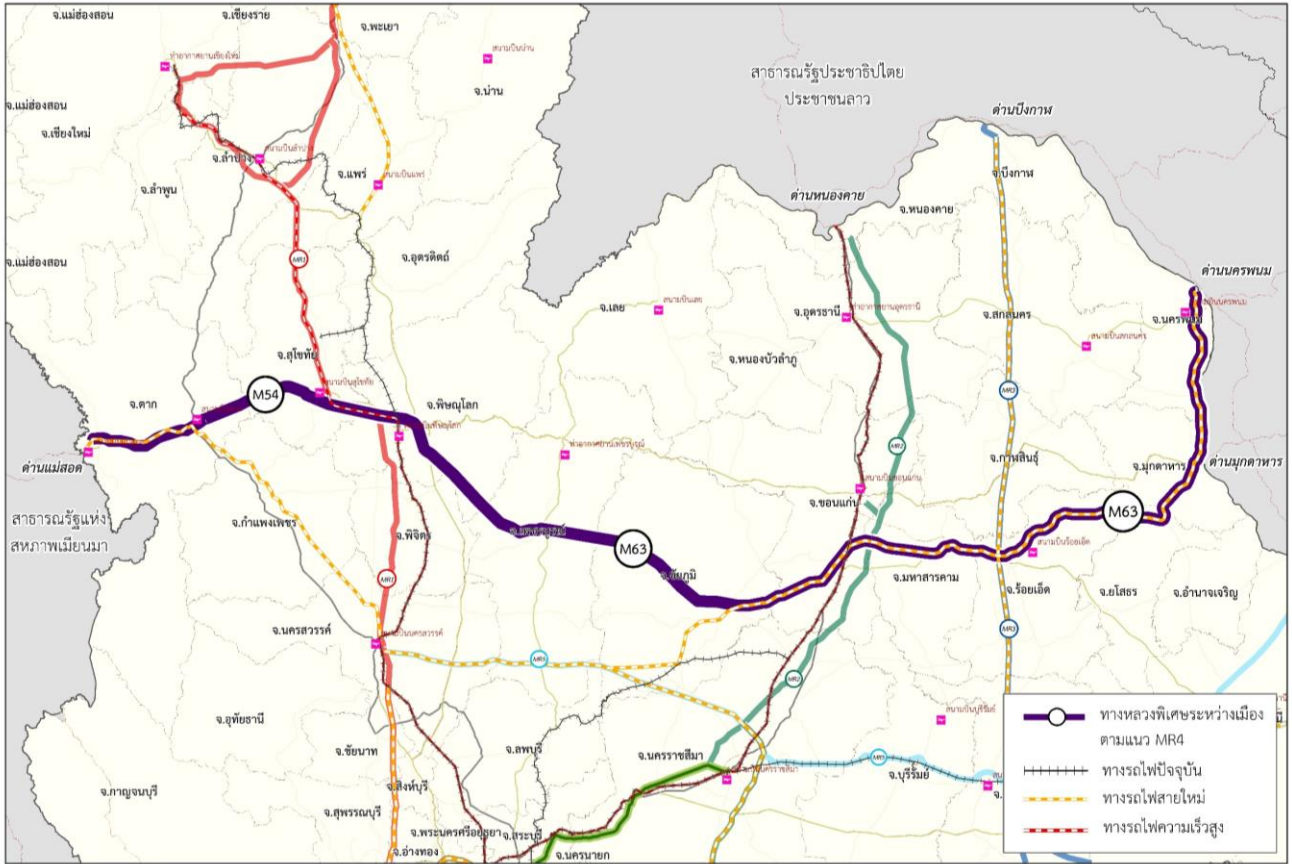
จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 4 จังหวัด ได้แก่ เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น และมหาสารคาม

□ **ช่วงขอนแก่น-นครพนม (MR4-5 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 354 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) 2 แห่ง ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร และเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม กับด่านพรมแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) 2 แห่ง และด่านการค้า/เส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2 แห่ง ได้แก่ ด่านมุกดาหาร บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเมืองโกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต ของ สปป.ลาว เชื่อมต่อกับเส้นทาง R9 (ทางหลวงเอเชียสาย AH16) และเส้นทาง R13 (ทางหลวงเอเชียสาย AH11) ใน สปป.ลาว และ ด่านนครพนม ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ของ สปป.ลาว เชื่อมต่อกับเส้นทาง R12 และเส้นทาง R13 ต่อด้วย R8 (ทางหลวงเอเชียสาย AH15) ใน สปป.ลาว

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษโดยอาศัยเขตทางของโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วง บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน โดยจุดเริ่มต้นเส้นทางต่อจากช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น บริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) บริเวณอำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ผ่านจังหวัดร้อยเอ็ด มุกดาหาร จากนั้นแนวเส้นทางจะเลาะแม่น้ำโขงไปทิศทางเหนือ ไปสิ้นสุดบริเวณ ด่านนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 5 จังหวัด ได้แก่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม



รูปที่ 7-4 แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

## 7.5 เส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด้านชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 ชาติลา-สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต

ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางได้ปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางโครงข่ายหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ที่กำหนดไว้ที่ด่านเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี มาเป็นที่จังหวัดนครสวรรค์ เนื่องจากเหตุผลด้านข้อจำกัดของพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติที่เป็นมรดกโลก และความต้องการในการเดินทางและขนส่งและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งไปยังด้านชายแดนไทย-เมียนมา สามารถใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปยังด่านแม่สอดและด่านพุน้ำร้อนได้

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงเมืองหลักและเมืองขนาดกลางในภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้แก่ นครสวรรค์ นครราชสีมา บุรีรัมย์ และ อุบลราชธานี

- เชื่อมโยงประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางด้านพรมแดนไทย-ลาว ที่ด่านช่องเม็ก ซึ่งเชื่อมไปยังเมืองปากเซ เมืองหลักของลาวตอนใต้ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-สาละวัน (ในอนาคต) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงการค้าไปยังเมืองเว้และดานังของประเทศเวียดนาม

#### **ภาพรวมแนวเส้นทาง :**

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี
- ระยะทางรวม : ประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนาระบบรางทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตร
- การเชื่อมโยงโครงข่าย : ตลอดแนวเส้นทาง MR5 มีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้ 4 จุด ได้แก่ (1) ที่จังหวัดนครสวรรค์ เชื่อมต่อเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) (2) ที่จังหวัดนครราชสีมา เชื่อมต่อเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) (3) ที่จังหวัดสุรินทร์ เชื่อมต่อเส้นทาง MR3 (บึงกาฬ-สุรินทร์) และ (4) ที่จังหวัดอุบลราชธานี มีทางแยกของเส้นทางเพื่อไปยังด้านชายแดน 2 แห่ง ได้แก่ ด่านช่องเม็ก และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-สาละวันแสดงได้ดังรูปที่ 7-5

#### **รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 29 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 7 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 6 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 15 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางนครสวรรค์-อุบลราชธานี (MR5) สรุปได้ ดังนี้

#### **□ ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 224 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางตอนบนหรือภาคเหนือตอนล่างกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งสามารถช่วยลดระยะทางและเวลาในการเดินทางได้มากเมื่อเทียบกับเส้นทางในปัจจุบันที่มีความต่อเนื่องของเส้นทางไม่ติดกันและมีมาตรฐานขั้นทางบางช่วงที่ไม่เอื้อต่อการเดินทางระหว่างเมือง

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการเขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดช่วงเส้นทาง โดยช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ นำแนวเส้นทางตามผลการศึกษาโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ มาปรับใช้ จากบริเวณจังหวัดชัยภูมิเสนอให้มีทางรถไฟแยกเป็น 2 เส้นทาง โดยไปยังจังหวัดนครราชสีมาตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหนึ่งเส้นทาง และแยกไปยังอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ อีกหนึ่งเส้นทาง แนวเส้นทางจะมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับ

แนวเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก บริเวณจังหวัดนครสวรรค์ และเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น บริเวณจังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 5 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ และนครราชสีมา

□ **ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี (MR5-2 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 299 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เชื่อมโยงเมืองหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้แก่ นครราชสีมา และอุบลราชธานี ให้มีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร และแยกการจราจรระหว่างพื้นที่ออกจากการจราจรในพื้นที่บนทางหลวงหมายเลข 24 และ 226

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยอาศัยเขตทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือปัจจุบัน จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บริเวณ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปสิ้นสุดช่วงเส้นทางที่อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 5 จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี

□ **ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (MR5-3 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 71 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เชื่อมโยงเมืองอุบลราชธานี กับด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี (ตรงข้ามกับด่านวังเต่า เมืองโพนทอง แขวงจำปาสัก ของ สปป.ลาว) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างกับเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ซึ่งเป็นเมืองหลักของลาวตอนใต้ และที่เมืองปากเซเส้นทางจะเชื่อมต่อกับถนนสาย R13 ของ สปป.ลาว (หรือทางหลวงเอเชียสาย AH11) ซึ่งเชื่อมโยงไปยังแขวงสะหวันนะเขตทางเหนือ และ ประเทศกัมพูชาทางใต้

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ไปจนถึงทางหลวงหมายเลข 217 บริเวณอำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ส่วนโครงข่ายทางรถไฟจะไปเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายท่าแขก-สะหวันนะเขต-ปากเซ-วังเต่า ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางที่มีความสำคัญลำดับต้น ๆ ตามแผนงานการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Railway Network)

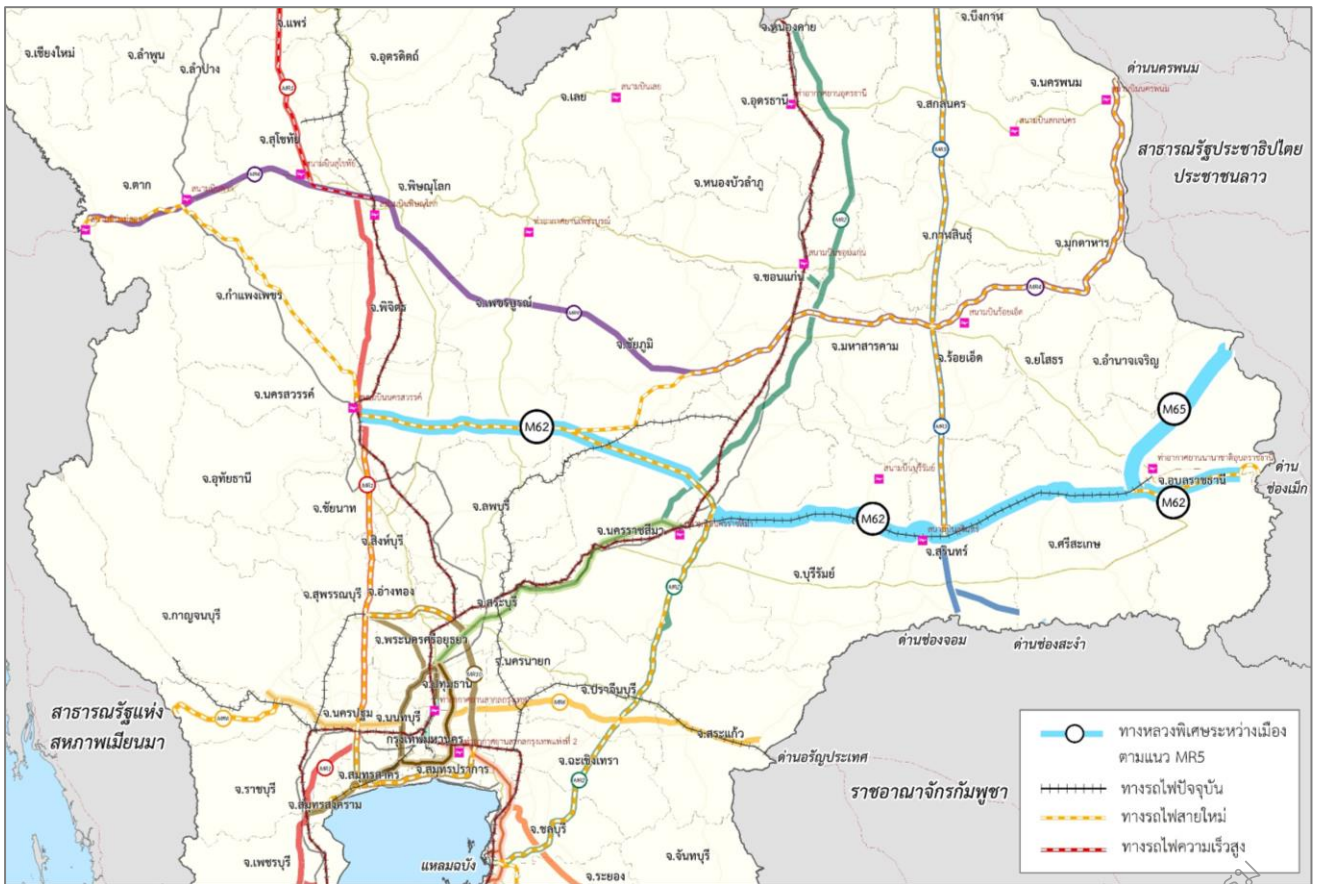
จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี

□ ช่วงอุบลราชธานี-นาตาล (MR5-4 หรือ M65) ระยะทางประมาณ 109 กิโลเมตร

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เชื่อมโยงเมืองอุบลราชธานี กับพื้นที่ตั้งของสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล-ละครเพ็ง) บริเวณอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี ที่จะก่อสร้างขึ้นในอนาคต โดยจะเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับเมืองละครเพ็ง แขวงสาละวัน และเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงไปยังเมืองเว้และดานังของเวียดนาม

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยเริ่มต้นแยกจากเส้นทาง M62 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี-ช่องเม็ก) บริเวณอำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี



รูปที่ 7-5 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี

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

## 7.6 เส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงชายแดนไทย-เมียนมา ที่ด่านพุน้ำร้อน อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ทางด้านตะวันตก กับ ชายแดนไทย-กัมพูชาที่ด่านอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ทางด้านตะวันออกของประเทศ ผ่านกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแนวเส้นทางแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

- (1) เส้นทางทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร : เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 2 ด้านตะวันตก) ไปยังด่านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี
- (2) เส้นทางทางฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร : เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 2 ด้านตะวันออก) ไปยังด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางระหว่างสองฝั่งเพื่อผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยใช้โครงข่ายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับ ประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ทางด้านตะวันออก ที่ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงการค้า การคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชา
- เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับ ประตูการค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ทางด้านตะวันตกที่มีศักยภาพในอนาคต ที่ด่านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ในเมียนมา ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ระดับภูมิภาคที่มีแผนจะพัฒนาขึ้นในอนาคต
- สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) แนวระเบียงย่อยกลาง (Central Sub-corridor) ของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)
- สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษของไทย โดยเชื่อมโยงเมืองในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก (Central-Western Economic Corridor : CWEC) และเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก กับ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนด้านตะวันตก (เขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี) และพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

### ภาพรวมแนวเส้นทาง :

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 9 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว

- ระยะทางรวม : ประมาณ 390 กิโลเมตร มีช่วงเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ระยะทาง 96 กิโลเมตร มีช่วงที่เป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) 19 กิโลเมตร คือ ช่วงจตุโชติ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) และมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) ระยะทางประมาณ 124 กิโลเมตร
- การเชื่อมโยงโครงข่าย : ตลอดแนวเส้นทาง MR6 มีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ประกอบด้วย ทางแยกกาญจนบุรี-พุน้ำร้อน จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M81) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 (M91) ด้านตะวันตก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M81) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก (M9) ด้านตะวันตก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M71) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก (M9) ด้านตะวันออก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M71) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 (M91) ด้านตะวันออก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M71) กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR2 (M61 : แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี) แสดงได้ดังรูปที่ 7-6

**รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 17 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 2 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 5 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 6 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางกาญจนบุรี-สระแก้ว (MR6) สรุปได้ ดังนี้

**□ ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี (MR6-1 หรือ M81) ระยะทางประมาณ 96 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นเมืองระยะกลางที่มีเป้าหมาย จะส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการบริการภายในปี 2570 ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ และเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) กาญจนบุรี และประตูการค้าการคมนาคมขนส่งสู่ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายที่มีแผนจะพัฒนาขึ้นในอนาคต และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก (Central-Western Economic Corridor : CWEC)

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่มีการใช้เขตทางร่วมกับระบบราง) โดยเป็นช่วงเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน เส้นทางเริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันตกกับถนนรัตนดิเบสร์ บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนกาญจนบุรี-อ.พนมทวน) อำเภอบางแก้ว

จังหวัดกาญจนบุรี แนวเส้นทางจะมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับแนวเส้นทาง MR10 (วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3) บริเวณจังหวัดนครปฐม

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม นครปฐม และกาญจนบุรี

□ **ช่วงกาญจนบุรี-พุน้ำร้อน (MR6-2 หรือ M81) ระยะทางประมาณ 82 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางต่อจากช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) กาญจนบุรี และด่านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ประตุการค้ำการคมนาคมขนส่งสู่ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายที่มีแผนจะพัฒนาขึ้นในอนาคต

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ โดยปรับปรุงจากแนวเส้นทางตามผลการศึกษาของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเทียบเรือท่าเรือน้ำลึกทวาย และแนวเส้นทางตามการออกแบบของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กาญจนบุรี-ชายแดนไทย/เมียนมา (บ้านพุน้ำร้อน) ของกรมทางหลวง ซึ่งเริ่มต้นแนวเส้นทางที่ด่านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี และสิ้นสุดช่วงตำบลวังศาลา อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี โดยเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M81 บางใหญ่-กาญจนบุรี บริเวณบ้านป่าดิบ ตำบลวังศาลา อำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อเชื่อมเข้าสู่วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 ทั้งนี้ ทางรถไฟในเส้นทางช่วงนี้จะพัฒนาร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จนทางรถไฟสายใหม่ไปบรรจบกับทางรถไฟเดิมที่บริเวณตัวเมืองกาญจนบุรี ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะพัฒนาแยกจากทางรถไฟ

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี

□ **ช่วงทางพิเศษจตุโชติ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) (MR6-3 หรือ M71) ระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางทางฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ที่เชื่อมโยงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 กับ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 โดยจากการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมเพื่อลดความซ้ำซ้อนของโครงข่าย เส้นทางในช่วงนี้จะพัฒนาโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ต่อจากทางพิเศษฉลองรัช จากด่านจตุโชติ โดยจะยกเลิกเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M62 ของแผนแม่บทฯ เดิม (พ.ศ. 2560-2579) เส้นทางนี้ทำหน้าที่เป็นเส้นทางในแนวรัศมีเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานครไปยังวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก และรองรับการเดินทางระหว่างเมืองเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

รูปแบบและรายละเอียดแนวเส้นทาง : พัฒนาเป็นทางพิเศษโดยปรับแนวเส้นทางจากผลการศึกษาโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีจุดเริ่มต้นบริเวณจตุโชติ เขตสายไหม จังหวัดกรุงเทพมหานคร และไปบรรจบถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก บริเวณแขวงคลองสีบ เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 1 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร



□ **ช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3-ปราชินบุรี (MR6-4 หรือ M71) ระยะทางประมาณ 99 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นส่วนของเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับ ด้านชายแดนไทย-กัมพูชา ที่อรัญประเทศ และเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว เส้นทางต่อจากทางพิเศษจุดโศติ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ไปสิ้นสุดช่วงเส้นทางที่จังหวัดปราชินบุรี เส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่ฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลายแห่งในจังหวัดปราชินบุรี อาทิ นิคมอุตสาหกรรมไฮเทคกบินทร์ นิคมอุตสาหกรรมบ่อทอง 33 สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ กบินทร์บุรี สวนอุตสาหกรรม 304 อินดัสเตรียลปาร์ค สวนอุตสาหกรรมโรจนะ ปราชินบุรี และเขตประกอบการอุตสาหกรรมกบินทร์บุรี

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยวยุติตลอดแนว เปิดแนวใหม่ลดปัญหาความซ้ำซ้อนของแนวเส้นทาง รวมถึงหลีกเลี่ยงการพาดผ่านพื้นที่ชุมชนและกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางจากวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก บริเวณเขตหนองจอก และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) บริเวณอำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราชินบุรี

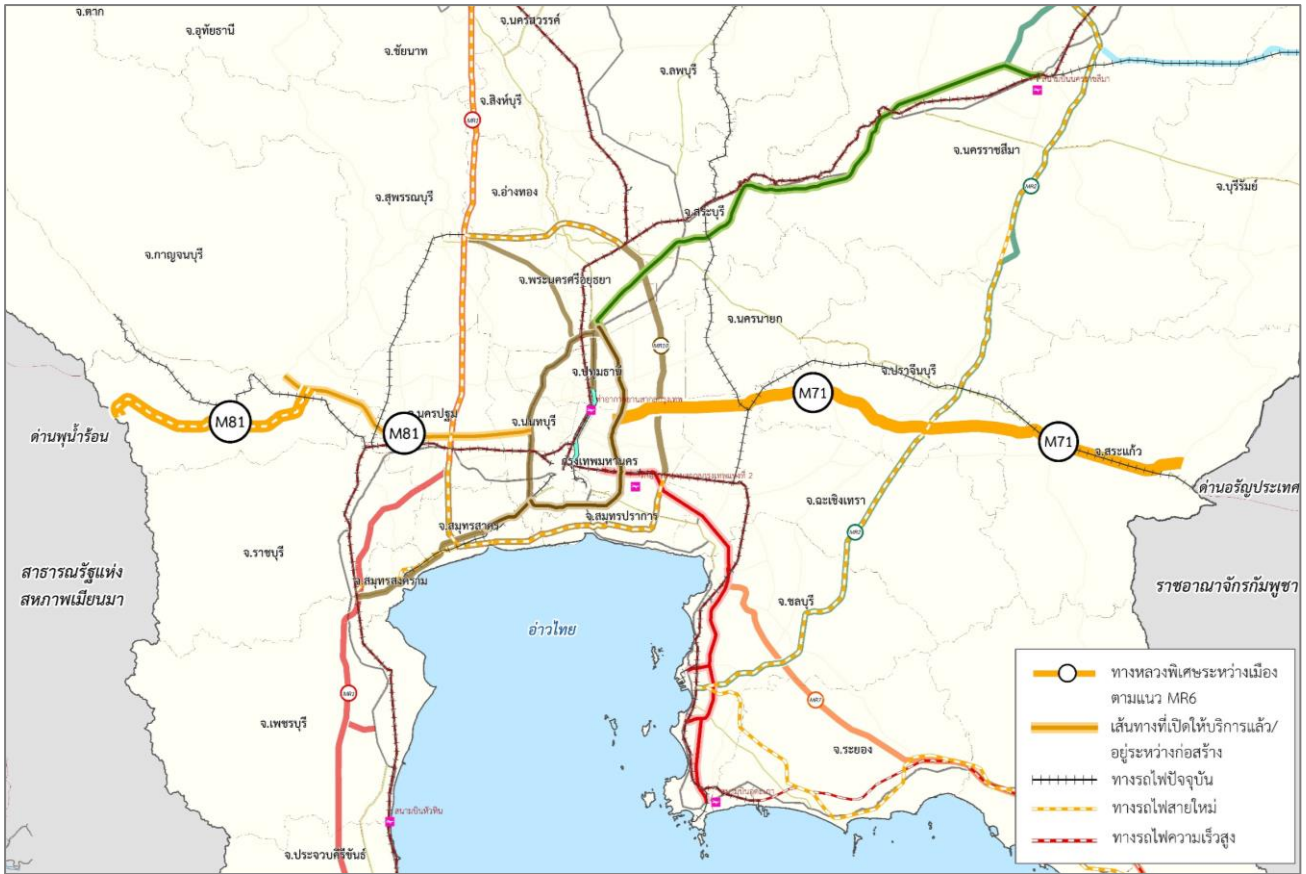
จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 4 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา และปราชินบุรี

□ **ช่วงปราชินบุรี-สระแก้ว (MR6-5 หรือ M71) ระยะทางประมาณ 94 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่ต่อจากช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3-ปราชินบุรี เชื่อมโยงไปยังด้านอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับบ้านปอยเปต อำเภอโอโฉรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ด้านพรมแดนนี้เป็นประตูการค้าหลักระหว่างไทยและกัมพูชา และเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงไปถึงกรุงพนมเปญ ของกัมพูชา และนครโฮจิมินห์ ของเวียดนามตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH1 และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมทั้ง เส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงนี้จะเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วอีกด้วย

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการใช้เขตทางของทางรถไฟสายตะวันออก โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) บริเวณอำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราชินบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงชนบท สก.2089 บริเวณด้านอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ ปราชินบุรี และสระแก้ว



รูปที่ 7-6 แนวเส้นทาง MR6 กาญจนบุรี-สระแก้ว

## 7.7 เส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด

เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านคลองใหญ่ จังหวัดตราด เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพมหานครที่ปลายทางพิเศษศรีรัช ส่วน D และถนนพระราม 9 บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร โดยที่จังหวัดชลบุรีแนวเส้นจะแยกเป็น 2 เส้นทาง โดยมีจุดปลายทางหนึ่งที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และอีกจุดปลายทางหนึ่งที่ด่านคลองใหญ่ อำเภอกองใหญ่ จังหวัดตราด

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นนโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และเป็นที่ตั้งของฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ท่าเรือน้ำลึกที่เป็นประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศ ท่าอากาศยานนานาชาติ และเมืองการบินภาคตะวันออก ฯลฯ
- รองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ
- เชื่อมโยงชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านคลองใหญ่ จังหวัดตราด และเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด

- สอดคล้องกับแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) แนวระเบียงย่อย เลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Sub-corridor) ของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

**ภาพรวมแนวเส้นทาง :**

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 7 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด
- ระยะทางรวม : ประมาณ 452 กิโลเมตร ปัจจุบันมีเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ระยะทาง 181 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางที่เป็นแผนพัฒนา เพิ่มเติมในอนาคต ได้แก่ ช่วงชลบุรี-ตราด ซึ่งเป็นทางแยกจากเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วบริเวณจังหวัด ชลบุรี ระยะทาง 452 กิโลเมตร และมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบ รางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) ระยะทาง ประมาณ 172 กิโลเมตร แสดงได้ดังรูปที่ 7-7

**รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 11 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 3 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 3 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 6 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด (MR7) สรุปได้ ดังนี้

**□ ช่วงกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง (MR7-1 หรือ M7) ระยะทางประมาณ 181 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน เริ่มจากปลายทางพิเศษศรีรัช ส่วน D และถนนพระราม 9 บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร ไปสิ้นสุดที่ถนน สุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) บริเวณอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เส้นทางผ่าน และมีทางแยก เชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญที่เป็นแหล่งกำเนิดและดึงดูดการเดินทางจำนวนมาก อาทิ ท่าอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิ นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี ท่าเรือแหลมฉบัง เมืองพัทยา ท่าอากาศยานนานาชาติ อุ ตะเถา (ระยอง-พัทยา) ท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ในอนาคตมีแผนงานจะก่อสร้างเพิ่มเติมส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร และทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร

**รูปแบบการพัฒนา :** เป็นทางหลวงพิเศษระบบเดี่ยวตลอดแนวเส้นทาง

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และ ระยอง

□ **ช่วงชลบุรี-ระยอง (MR7-2 หรือ M72) ระยะทางประมาณ 99 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : แยกจากเส้นทางกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง (M7) บริเวณอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ไปยังอำเภอแกลง จังหวัดระยอง เป็นทางเส้นทางที่จะเชื่อมโยงไปจันทบุรีและตราดได้สะดวก รวดเร็วเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 344 เป็นส่วนของเส้นทางที่จะรองรับการเชื่อมโยงไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านคลองใหญ่ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และมีเส้นทางต่อเชื่อมกับ MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) บริเวณทางหลวงหมายเลข 331 หรือ AH19 ที่อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปสิ้นสุดช่วงที่ ตำบลทางเกวียน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี และระยอง

□ **ช่วงระยอง-ตราด (MR7-3 หรือ M72) ระยะทางประมาณ 172 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นแนวเส้นทางที่ต่อจากช่วงชลบุรี-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงไปยังด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชาที่บริเวณด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับบ้านจามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา เป็นเส้นทางตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH123 และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ระเบียงย่อยเลียบชายฝั่งด้านใต้ ของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ที่เชื่อมโยงไปยังสีหนุวิลล์ และกำปอตในกัมพูชา และสิ้นสุดที่จังหวัดกำเมาทางใต้สุดของประเทศเวียดนาม

รูปแบบการพัฒนา : ช่วงอำเภอแกลง จังหวัดระยอง ถึงอำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟทางคู่สายใหม่และทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ส่วนต่อขยายไปตราด) ช่วงจากอำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี ถึง อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟความเร็วสูง แยกจากทางรถไฟสายใหม่ หลังจากนั้น จากอำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด ไปจนถึงปลายทางที่บริเวณด่านคลองใหญ่ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ ระยอง จันทบุรี และตราด



รูปที่ 7-7 แนวเส้นทาง MR7 กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด

## 7.8 เส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง

เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ 2 แห่ง ที่มีแผนจะพัฒนาขึ้นตามนโยบาย การพัฒนา Land Bridge ชุมพร-ระนอง ประกอบด้วย ท่าเรือทางฝั่งอ่าวไทย บริเวณจังหวัดชุมพร และท่าเรือทางฝั่งอันดามัน บริเวณจังหวัดระนอง

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงเมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ได้แก่ ชุมพร และระนอง
- แนวเส้นทางรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน และฝั่งอ่าวไทย และ Land Bridge ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายพัฒนาให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าใหม่ (New Trade Lane) เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าจากเดิมที่ต้องขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละกา รวมทั้ง กระตุ้นให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ SEC และ พื้นที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับรายได้ของประเทศจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ระดับสูง
- รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว ในการเชื่อมโยงไปสู่จังหวัดระนองและภาคใต้ฝั่งอันดามัน ตอนล่าง ช่วยเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง แบ่งเบาการจราจรจากทางหลวงหมายเลข 4

**ภาพรวมแนวเส้นทาง :**

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 7 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด
- ระยะทางรวม : ประมาณ 452 กิโลเมตร ปัจจุบันมีเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ระยะทาง 181 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางที่เป็นแผนพัฒนาเพิ่มเติมในอนาคต ได้แก่ ช่วงชลบุรี-ตราด ซึ่งเป็นทางแยกจากเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้วบริเวณจังหวัดชลบุรี ระยะทาง 452 กิโลเมตร และมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) ระยะทางประมาณ 172 กิโลเมตร
- การเชื่อมโยงโครงข่าย : แนวเส้นทางวางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยตัดกับแนวเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ซึ่งเป็นเส้นทางแกนกระดูกในภาคใต้ บริเวณอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทาง MR8 คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เส้นทางชุมพร-ระนอง (M83) แสดงได้ดังรูปที่ 7-8

**รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

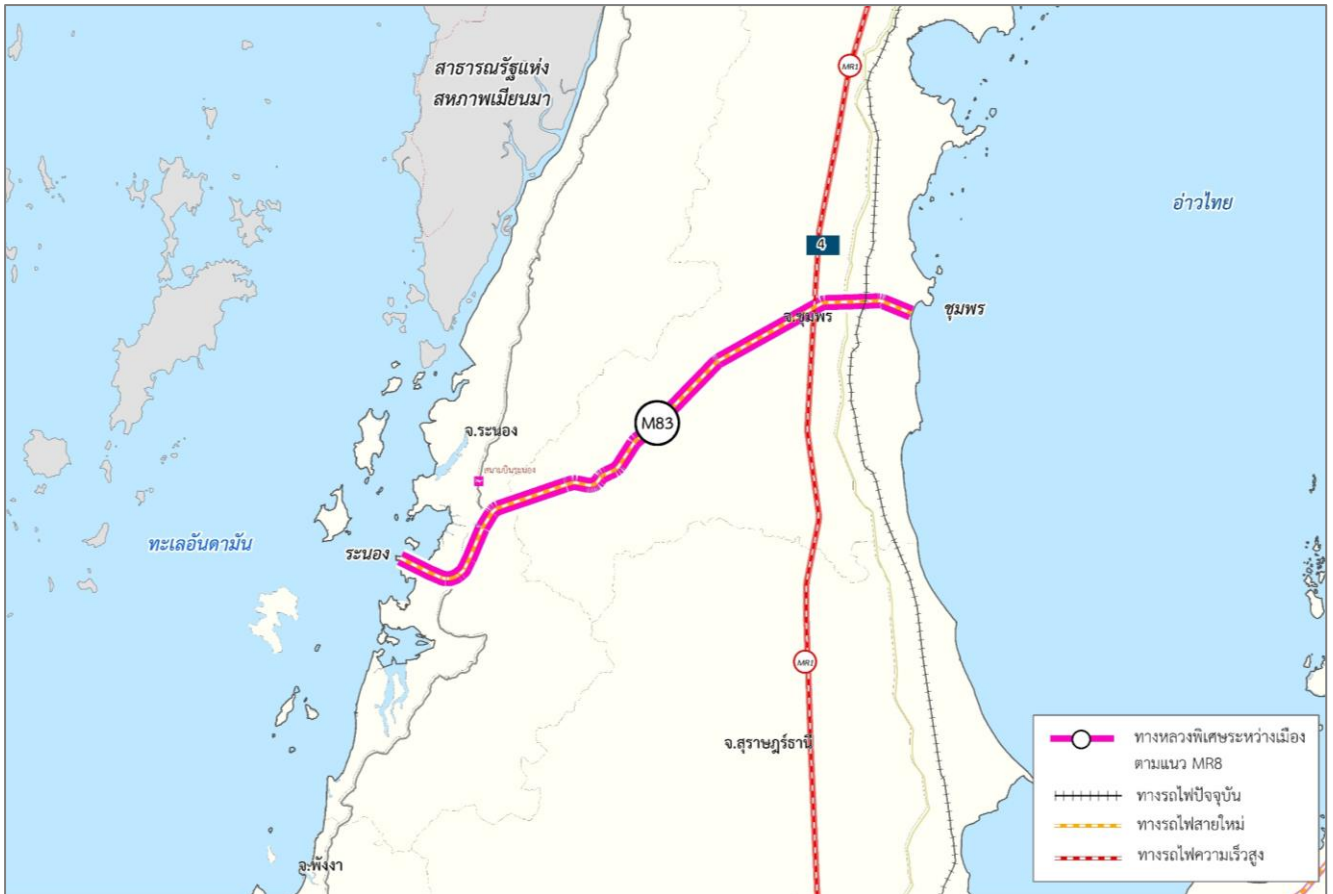
- ทางเข้า-ออก จำนวน 5 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 1 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 2 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางชุมพร-ระนอง (MR8) สรุปได้ ดังนี้

□ **เส้นทางชุมพร-ระนอง (MR8 หรือ M83) ระยะทางประมาณ 94 กิโลเมตร**

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ 2 ระบบ คือ ทางรถไฟ Land Bridge ที่เชื่อมโยงระหว่าง 2 ท่าเรือ และ ทางรถไฟในโครงข่ายของการรถไฟแห่งประเทศไทย แนวเส้นทางจะเริ่มที่บริเวณแหลมรีว อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง โดยมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับเส้นทางนครปฐม-นราธิวาส (M8) บริเวณอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง



รูปที่ 7-8 แนวเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง

## 7.9 เส้นทาง MR9 สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต

เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามันกับพื้นที่ชายฝั่งอ่าวไทย บริเวณตอนกลางของภาคใต้ โดยแยกออกจากแนวแกนหลักของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในภาคใต้ (เส้นทาง นครปฐม-นราธิวาส หรือ M8) บริเวณอำเภอเคียนซา จังหวัดสุราษฎร์ธานี

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง :

- เชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากโครงข่ายหลักไปยังอำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางสำหรับการท่องเที่ยวทางทะเลทางฝั่งอ่าวไทย และไปยังกลุ่มจังหวัดท่องเที่ยวอันดามัน ได้แก่ พังงา และภูเก็ต ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก
- เชื่อมโยง 2 เมืองหลักภาคใต้ ได้แก่ สุราษฎร์ธานี และ ภูเก็ต
- เชื่อมโยงพื้นที่ท่องเที่ยวระดับโลก กับ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)

### ภาพรวมแนวเส้นทาง :

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 4 จังหวัดได้แก่ สุราษฎร์ธานี กระบี่ พังงา และภูเก็ต

- ระยะทางรวม : ประมาณ 236 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางเสนอให้พัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตาม แนวนโยบายบูรณาการพัฒนาระบบรางพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) ระยะทาง ประมาณ 126 กิโลเมตร

**รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 10 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 1 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 4 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 4 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต (MR9) สรุปได้ ดังนี้

□ **สุราษฎร์ธานี-พังงา (MR9-1 หรือ M84) ระยะทางประมาณ 175 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เชื่อมโยงจากท่าเรือดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ไปยังจังหวัดกระบี่ และ จังหวัดพังงา เป็นทางเลือกในการเดินทางและขนส่งเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 44

แนวเส้นทางมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กับเส้นทาง M8 (นครปฐม-นราธิวาส) บริเวณอำเภอเคียนซา จังหวัดสุราษฎร์ธานี

รูปแบบการพัฒนา : ช่วงอำเภอดอนสักถึงจุดตัดกับทางรถไฟสายใต้ ในอำเภอบ้านนาเดิม จังหวัดสุราษฎร์ธานี พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ โดยใช้แนวเขตทางหลวงของทางหลวงหมายเลข 44 หลังจากนั้น ช่วงทางรถไฟสายใต้-พังงา แนวทางรถไฟจะแยกออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยทางรถไฟจะใช้แนวตามการออกแบบของโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก ส่วนแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะใช้เขตทางของทางหลวงหมายเลข 44 ต่อไป จนถึงช่วงปลายของช่วงเส้นทางที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต้องเบี่ยงแนวเส้นทางออกจากทางหลวงหมายเลข 44 เพื่อเข้าสู่จังหวัดพังงา

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ สุราษฎร์ธานี กระบี่ และพังงา

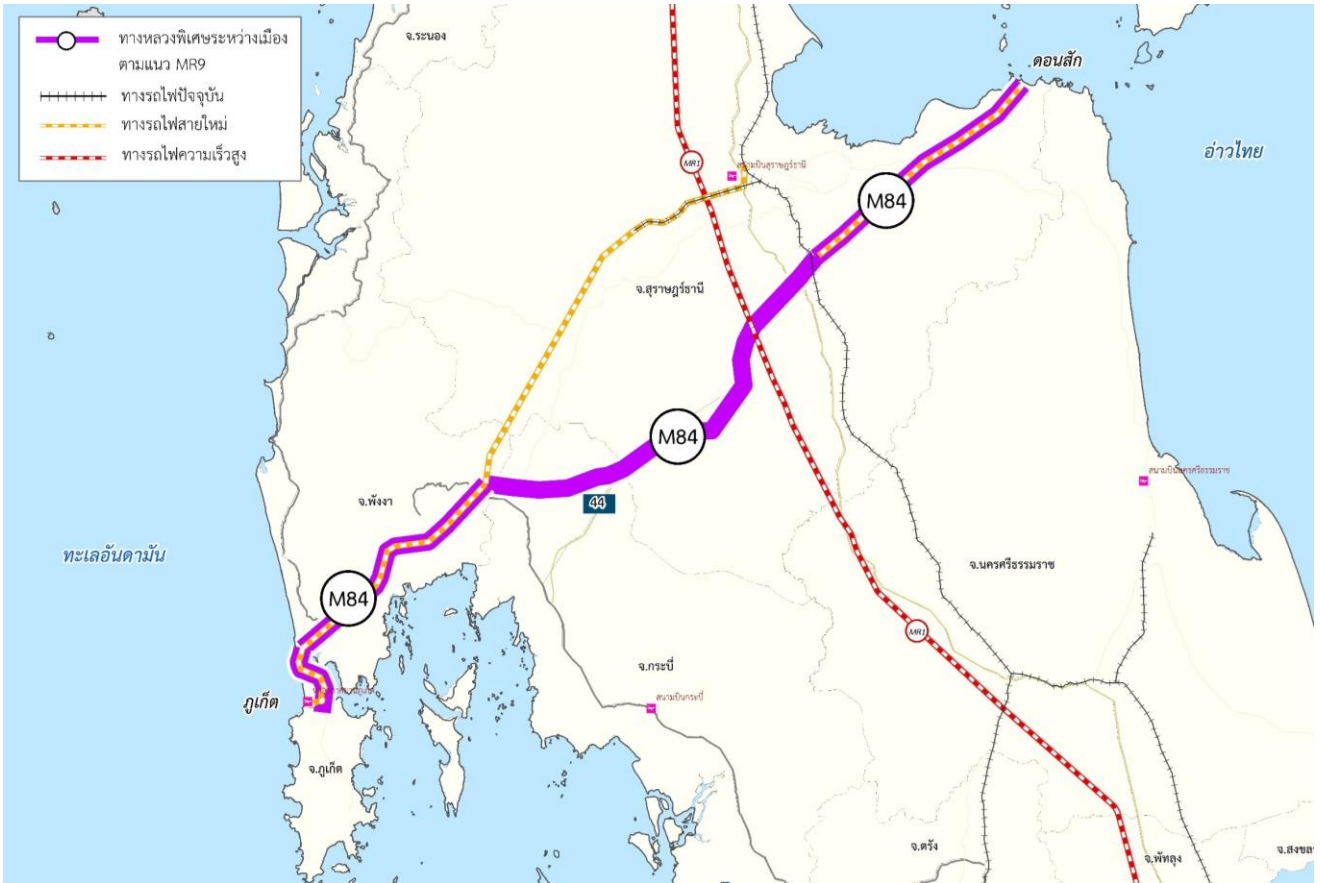
□ **ช่วงพังงา-ภูเก็ต (MR9-2 หรือ M84) ระยะทางประมาณ 61 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เชื่อมต่อจากเส้นทางช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา เข้าสู่จังหวัดภูเก็ตเมืองท่องเที่ยวระดับโลกของประเทศไทย

รูปแบบการพัฒนา : เสนอให้พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ มีจุดเริ่มต้นต่อจากแนวเส้นทางในช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา โดยบริเวณจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่จะไปเชื่อมต่อเข้าท่าอากาศยานภูเก็ต ส่วนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในจังหวัดภูเก็ต

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ พังงา ภูเก็ต





รูปที่ 7-9 แนวเส้นทาง MR9 สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต

## 7.10 เส้นทาง MR10 เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

MR10 เป็นเส้นทางในระบบบรีคมีและวงแหวนรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย

- (1) เส้นทางที่เปิดใช้งานแล้วในปัจจุบัน ได้แก่ ถนนกาญจนาภิเษก หรือ ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (M9) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
- (2) เส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน-ปากท่อ (M82) ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว
- (3) เส้นทางที่อยู่ในแผนการพัฒนา ได้แก่
  - เส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (M91)
  - เส้นทางรังสิต-หนองคาย (M6) ช่วงทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน
  - เส้นทางบางขุนเทียน-ปากท่อ (M82) ช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อ
  - เส้นทางบางปะอิน-สุพรรณบุรี (M53)

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

### **ความสำคัญของแนวเส้นทาง :**

- รองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในของกรุงเทพมหานคร แบ่งแยกและกระจายการจราจรที่ต้องการเดินทางผ่านพื้นที่ และการเดินทางระยะสั้นในพื้นที่ ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- เชื่อมโยงการจราจรเข้า-ออก กรุงเทพมหานคร กับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ
- การบูรณาการการพัฒนาร่วมกับระบบราง ซึ่งมีความจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพ เชื่อมโยงโครงข่ายและลดปัญหาการคอขวดของระบบ จะช่วยลดการเวนคืนและการลงทุนของรัฐในภาพรวม

### **ภาพรวมแนวเส้นทาง :**

- แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 12 จังหวัด ได้แก่ สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สระบุรี ปทุมธานี กรุงเทพมหานคร นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ราชบุรี และนครปฐม
- ระยะทางรวม : ประมาณ 605 กิโลเมตร (ไม่รวมวงแหวนด้านตะวันตกช่วงนครปฐม-สุพรรณบุรี ระยะทาง 70 กิโลเมตร นอกจากนี้ เป็นเส้นทางที่เสนอเป็นแผนพัฒนาเพิ่มจากโครงข่ายที่เปิดให้บริการแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน และมีช่วงเส้นทางที่เสนอให้พัฒนาโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) ระยะทางประมาณ 179 กิโลเมตร (ไม่รวมวงแหวนด้านตะวันตก ช่วงนครปฐม-สุพรรณบุรี ที่เป็นเส้นทางส่วนหนึ่งของ MR1)
- การเชื่อมโยงโครงข่าย : ตลอดแนวเส้นทาง MR6 มีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ประกอบด้วย ทางแยกกาญจนบุรี-พุน้ำร้อน จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M81) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 (M91) ด้านตะวันตก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M81) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก (M9) ด้านตะวันตก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M71) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก (M9) ด้านตะวันออก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M71) กับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 (M91) ด้านตะวันออก จุดตัดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR6 (M71) กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR2 (M61 : แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี) แสดงได้ดังรูปที่ 7-10

### **รายละเอียดการออกแบบในภาพรวมของแนวเส้นทาง :**

- ทางเข้า-ออก จำนวน 39 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) จำนวน 1 แห่ง
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) จำนวน 7 แห่ง
- จุดพักรถ (Rest Stop) จำนวน 6 แห่ง

รายละเอียดของแนวเส้นทางช่วงต่าง ๆ ของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแนวเส้นทางบูรณาการฯ เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MR10) สรุปได้ ดังนี้

□ **วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ระยะทางรวมประมาณ 176 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง:** โครงข่ายเส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 เป็นโครงข่ายถนนที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน ประกอบด้วย

- (1) วงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) (MR10-1A หรือ M9) ระยะทางประมาณ 64 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษเก็บค่าผ่านทาง เริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับบางปะอิน (1) บริเวณถนนพหลโยธินกิโลเมตรที่ 55 อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ลงมาทางทิศใต้ผ่านอำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เขตคลองสามวา เขตสายไหม เขตบางเขน เขตคันนายาว เขตสะพานสูงเขตประเวศ ในกรุงเทพมหานคร สิ้นสุดช่วงเส้นทางในอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ที่ทางแยกต่างระดับวัดสลุด บริเวณถนนเทพรัตน เชื่อมกับทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ และทางพิเศษบูรพาวิถี
- (2) วงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันออก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (MR10-1B หรือ M9) ระยะทางประมาณ 22.5 กิโลเมตร เป็นทางพิเศษดำเนินการโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของวงแหวนด้านใต้ เชื่อมต่อจากวงแหวนด้านตะวันออกจากทางแยกต่างระดับวัดสลุด ไปทางทิศตะวันตก ผ่านอำเภอบางพลี อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับบางครุ เชื่อมต่อกับถนนสุขสวัสดิ์ ในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นจุดที่ต่อกับถนนกาญจนาภิเษก ด้านใต้
- (3) วงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านใต้ ช่วงบางครุ-บางขุนเทียน (MR10-1C หรือ M9) ระยะทางประมาณ 14.5 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษเก็บค่าผ่านทาง ต่อจากทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ที่ทางแยกต่างระดับบางครุ ไปทางทิศตะวันตก ผ่านอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เขตทุ่งครุ และเขตบางขุนเทียน ของกรุงเทพมหานคร ไปสิ้นสุดที่ถนนพระรามที่ 2 ที่ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน
- (4) วงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางบัวทอง-บางปะอิน) (MR10-1D,E หรือ M9) ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร ปัจจุบัน เป็นถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครช่วงที่ไม่มีการเก็บค่าผ่านทาง และใช้งานเป็นทางหลวงที่ไม่ได้ควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ จากทางด้านใต้เส้นทางต่อจากถนนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ที่ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน บริเวณถนนพระรามที่ 2 มุ่งเหนือผ่านเขตบางบอน เขตบางแค เขตทวีวัฒนาเขตตลิ่งชันในกรุงเทพมหานคร อำเภอบางกรวย อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางบัวทอง และอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี อำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอเมืองปทุมธานี และอำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 1 และ 32 ที่ทางแยกต่างระดับบางปะอิน (2) อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ปัจจุบัน กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการดำเนินการพัฒนางวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตก (บางขุนเทียน-บางบัวทอง-บางปะอิน) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทอง ระยะทางประมาณ 36 กิโลเมตร จะลงทุนในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) และก่อสร้างเป็นทางยกระดับ ส่วนช่วงบางบัวทอง-บางปะอิน ระยะทางประมาณ 34 กิโลเมตร กรมทางหลวงดำเนินการเองเป็นทางระดับดิน โดยสร้างทางคู่ขนาน 2 ข้าง และปรับปรุงถนนปัจจุบันเป็นทางควบคุมการเข้าออก

- (5) ทางเชื่อมต่อนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและตะวันออก (MR10-1F หรือ M9) ระยะทาง 4.2 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงถนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกกับตะวันออก ทำให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ตลอดจนยกระดับทางแยกต่างระดับชุมทางบางปะอิน มีความคล่องตัวในการเดินทาง สามารถเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษที่ควบคุมทางเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์เต็มวง เดินทางสัญจรรอบกรุงเทพฯ ด้านเหนือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี และพระนครศรีอยุธยา

□ **วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านเหนือ ช่วงสุพรรณบุรี-ทางหลวงหมายเลข 32 (MR10-2 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 38 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านเหนือ รองรับการเดินทางระหว่างสุพรรณบุรี อ่างทอง และพระนครศรีอยุธยา เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางฝั่งตะวันตก ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่จะเชื่อมต่อไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) และทางหลวงหมายเลข 1

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บริเวณอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข 32 อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ สุพรรณบุรี อ่างทอง และพระนครศรีอยุธยา

□ **วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงทางหลวงหมายเลข 32-ทางหลวงหมายเลข 305 (MR10-3 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 68 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เส้นทางต่อจากช่วงสุพรรณบุรี-ทางหลวงหมายเลข 32 เชื่อมโยงการเดินทางจากพระนครศรีอยุธยา และฝั่งตะวันตกของภาคกลางไปยังสระบุรีและเส้นทางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยไปตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) และทางหลวงหมายเลข 1 จากนั้นเส้นทางจะมุ่งลงใต้ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 305 ซึ่งจะเชื่อมโยงกับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านตะวันออก เส้นทางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

รูปแบบการพัฒนา : เส้นทางเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ช่วงระหว่างทางหลวงหมายเลข 32 กับ ทางรถไฟสายเหนือปัจจุบัน บริเวณสถานีชุมทางบ้านภาชี พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ ส่วนเส้นทางช่วงระหว่างทางรถไฟสายเหนือถึงทางหลวงหมายเลข 305 พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่มีการพัฒนาทางรถไฟ) เส้นทางช่วงนี้มีจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) และมุ่งลงทางทิศใต้ไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข 305 อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี และปทุมธานี

□ **วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงทางหลวงหมายเลข 305-ทางหลวงหมายเลข 34 (MR10-4 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 52 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : ต่อจากช่วงทางหลวงหมายเลข 32-ทางหลวงหมายเลข 305 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 หรือถนนเทพรัตน และทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางของพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ ชั้นในกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับภาคตะวันออกและท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ โดยไม่ต้องผ่านเข้ากรุงเทพฯ ชั้นใน

รูปแบบการพัฒนา : เส้นทางเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ในอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี มุ่งไปทางทิศใต้ ช่วงทางหลวงหมายเลข 305 ถึง ทางรถไฟสายตะวันออก บริเวณช่วงระหว่างสถานีหัวตะเข้กับสถานีคลองหลวงแพ่ง พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่มีการพัฒนาระบบราง) โดยใช้การออกแบบของกรมทางหลวงในโครงการวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ส่วนแนวเส้นทางต่อจากนั้น ช่วงจากทางรถไฟสายตะวันออกถึงทางหลวงหมายเลข 34 จะพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ โดยปรับปรุงการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่กรมทางหลวงออกแบบไว้ และขยายเขตทางให้สามารถพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ร่วมด้วย แนวเส้นทางช่วงนี้จะสิ้นสุดโดยบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 และทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณอำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ ปทุมธานี กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ

□ **วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านใต้ ช่วงทางหลวงหมายเลข 34 - ทางหลวงหมายเลข 35 (MR10-5 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 79 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เส้นทางต่อจากช่วงทางหลวงหมายเลข 305-ทางหลวงหมายเลข 34 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 35 หรือถนนพระรามที่ 2 รองรับการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกและภาคใต้ รวมทั้งภาคกลางทางฝั่งตะวันตกโดยไม่ต้องผ่านเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน ช่วยลดความแออัดของการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกและภาคใต้/ภาคกลางทางฝั่งตะวันตก เส้นทางสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศ โดยเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก (CWEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี นอกจากนี้ การพัฒนาทางรถไฟตามแนวเส้นทางนี้มีความจำเป็นเพื่อช่วยแก้ปัญหาคอขวดของโครงข่ายทางรถไฟหากรถไฟทุกขบวนที่ผ่านกรุงเทพฯ ต้องวิ่งเข้าสถานีกลางบางซื่อ ทั้งนี้ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางนี้ตามนโยบายการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) จะช่วยลดการเวนคืนพื้นที่สำหรับพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และทางรถไฟ ทำให้การดำเนินโครงการทั้งสองระบบมีความเป็นไปได้มากขึ้น

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดช่วงเส้นทาง เส้นทางเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 ในอำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ ไปทางทิศตะวันตก สิ้นสุดช่วงเส้นทางที่จุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 35 หรือ ถนนพระราม 2 บริเวณอำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ช่วงเริ่มต้นของแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 34 จนถึงทางหลวงหมายเลข 3 หรือ ถนนสุขุมวิท จะพัฒนาเป็นแนวเส้นทางใหม่

โดยปรับแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบของพื้นที่ชุมชนข้างเคียง หลังจากนั้น แนวเส้นทางจะอาศัยแนวเส้นทางตามการออกแบบของโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร-จ.สมุทรปราการ ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) โดยจะมีการปรับแนวเส้นทางบางช่วงเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชน รวมทั้งพิจารณาการออกแบบแนวเส้นทางช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำท่าจีน เพื่อรองรับทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟสายใหม่

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 3 จังหวัด ได้แก่ สมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร และสมุทรสาคร

□ **วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันตก ช่วงทางหลวงหมายเลข 35-นครปฐม (MR10-6 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 24 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : ต่อจากเส้นทางทางหลวงหมายเลข 34-ทางหลวงหมายเลข 35 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคตะวันออก รวมทั้งพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพฯ และปริมณฑล กับ พื้นที่ภาคกลาง ด้านตะวันตก รองรับการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก (CWEC) และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มุ่งสู่ภาคเหนือ

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดช่วงเส้นทาง เส้นทางเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 35 ในอำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย นครปฐม-ชะอำ (M8) ในอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ สมุทรสาคร และนครปฐม

□ **ช่วงทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน (MR10-7 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรม กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เพื่อให้เป็นโครงข่ายถนนที่ควบคุมการเข้า-ออกของการจราจรเป็นเส้นทางต่อเนื่องจากกรุงเทพฯ ไปถึงนครราชสีมา เส้นทางช่วงนี้เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บรรเทาปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 1 โดยแบ่งแยกการจราจรระหว่างเมืองกับการจราจรในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมาก เนื่องจากผ่านพื้นที่พาณิชยกรรม ฐานการผลิตอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย และสถานศึกษา โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมนวนคร เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงพื้นที่แหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญ อาทิ เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมนวนคร สวนอุตสาหกรรมโรจนะ นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) และพื้นที่โลจิสติกส์ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าอุปโภคบริโภค และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของบริษัทของส่งต่าง ๆ ในพื้นที่อำเภอบางปะอิน และอำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เช่น เคอรี่ DHL โทมัส โบริก Big C โลตัส แมคโคร โคลบอลเฮาส์ พาวเวอร์บาย ไทยวิสดุก กับแหล่งบริโภคหลักของประเทศ คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรูปแบบเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 1 ต่อขยายมาจากทางพิเศษสายทางยกระดับبودราภิมุข ไปสิ้นสุดที่จุดเริ่มต้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางปะอิน-นครราชสีมา บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 2 จังหวัด ได้แก่ ปทุมธานี และพระนครศรีอยุธยา

□ **ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว (MR10-8 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการจราจรจากกรุงเทพมหานครสู่ภาคใต้ และแก้ปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) ซึ่งมีปัญหาการจราจรหนาแน่น และมีการใช้งานปะปนกันระหว่างการจราจรระหว่างเมืองกับการจราจรในพื้นที่ โดยเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและสมุทรสาคร ที่มีชุมชนค่อนข้างหนาแน่นตลอดสองข้าง รวมทั้งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อโครงข่ายจากเส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านใต้ ไปยังโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มุ่งสู่ภาคใต้ รองรับการเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับ ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)

**รูปแบบการพัฒนา :** เป็นเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรูปแบบเป็นทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (แนวเส้นทางรถไฟสายใหม่จะแยกจากแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) จุดเริ่มต้นของเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณด้านบางขุนเทียนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เส้นทางช่วงนี้สิ้นสุดบริเวณ กม.36+645 ของทางหลวงหมายเลข 35 ในเขตอำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร เส้นทางช่วงนี้นอกจากจะเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และถนนกาญจนาภิเษก บริเวณจุดเริ่มต้นของเส้นทางแล้ว ยังเชื่อมต่อกับเส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (M91) บริเวณอำเภอมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 2 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และสมุทรสาคร

□ **ช่วงบ้านแพ้ว-ปากท่อ (MR10-9 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร**

**ความสำคัญของแนวเส้นทาง :** เส้นทางต่อจากช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว เชื่อมโยงไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-นครราชสีมา (M8) ซึ่งเป็นโครงข่ายเส้นทางสู่ภาคใต้

**รูปแบบการพัฒนา :** พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรูปแบบเป็นทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ต่อจากช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ในอำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร เส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันตกไปบรรจบกับเส้นทางนครปฐม-นครราชสีมา (M8) ในอำเภopakท่อ จังหวัดราชบุรี ทั้งนี้ เส้นทางรถไฟสายใหม่ในช่วงนี้แนวเส้นทางจะแยกจากแนวของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

**จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน :** 3 จังหวัด ได้แก่ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม และราชบุรี

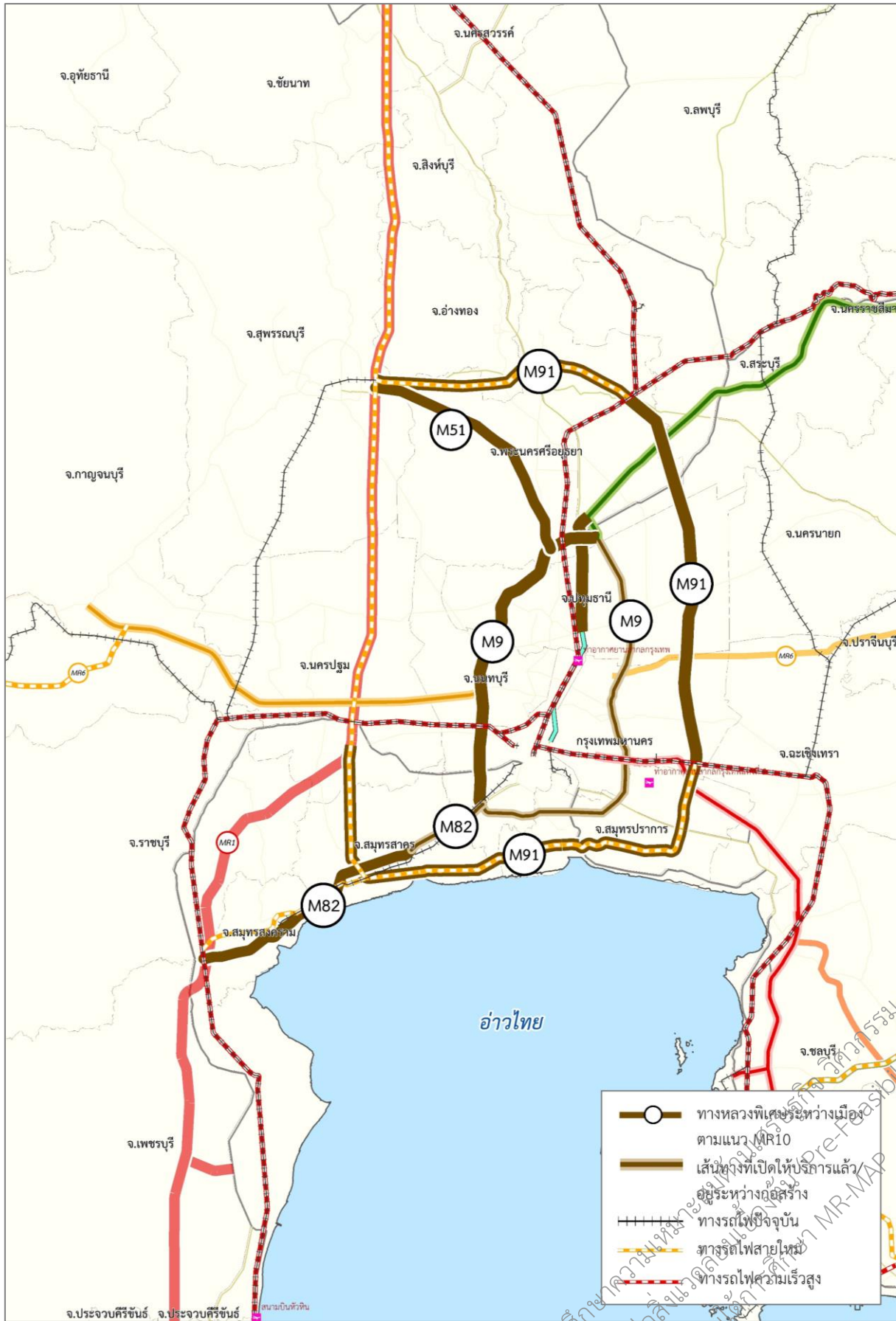
□ **ช่วงบางปะอิน-สุพรรณบุรี (MR10-10 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 57 กิโลเมตร**

ความสำคัญของแนวเส้นทาง : เป็นเส้นทางที่ต่อจากทางพิเศษอุดรรัถยา ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จากด่านบางปะอิน ไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 บริเวณอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยง และเป็นทางเลือกในการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคกลางและภาคเหนือ รวมทั้ง เป็นการเปิดพื้นที่ใหม่ให้เข้าถึงด้วยโครงข่ายทางพิเศษเพื่อกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ใหม่

รูปแบบการพัฒนา : พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่มีการพัฒนาระบบรางร่วมด้วย) เริ่มจากด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอิน บริเวณแยกจุดตัดกับถนนกาญจนาภิเษก ในอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปบรรจบกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 บริเวณอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี

จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน : 2 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา และสุพรรณบุรี





รูปที่ 7-10 แนวเส้นทาง MR10 เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



งานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ  
โดยใช้เงินกู้ค่าธรรมเนียนผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสม  
ด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น  
(PRE-FEASIBILITY STUDY)

## ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ และร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่



[www.mrmapdoh.com](http://www.mrmapdoh.com)



QR Chat

### ที่ปรึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

**บริษัท อินเทอร์เน็ตระบบ เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด**  
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน  
แขวงพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400  
โทร: 0 2617 0429 โทรสาร: 0 2614 0426

### ที่ปรึกษาด้านงานออกแบบวิศวกรรม

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

**บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์  
จำกัด (มหาชน)**

151 TEAM Building ถนนนวลจันทร์ เขตนวลจันทร์  
แขวงบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230  
โทร: 0 2509 9000 โทรสาร: 0 2509 9090

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