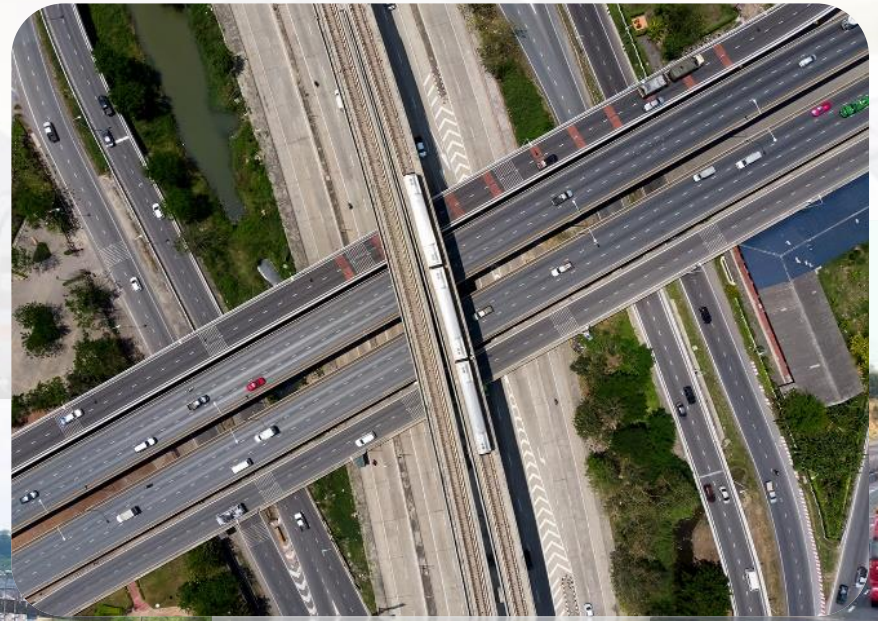
การศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)



❖ **ที่มา: งานศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**

- งานศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) **กรมทางหลวง (ทล.)**

การศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)

กรอบแนวทางการพัฒนา MR-Map

- **นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ คค. พิจารณาจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อบูรณาการระหว่างระบบรางและถนนในการพัฒนาโครงข่ายให้เป็นระบบเชื่อมโยงโครงข่ายภายในประเทศและต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ** ซึ่ง สนข. ได้พิจารณากำหนดกรอบแนวคิดเบื้องต้นของ MR-Map และขับเคลื่อนการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง
- นอกจากนี้นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการเพิ่มเติม คค. **นำนโยบาย MR-Map ไปสู่การปฏิบัติอย่างแท้จริง** เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน โดยพิจารณา**การกระจายความเจริญสู่พื้นที่ใหม่** แก้ไขปัญหาด้านต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ

คค. ได้มีคำสั่ง ที่ 326/2563 สั่ง ณ วันที่ 13 พฤษภาคม 2563 แต่งตั้งคณะทำงานการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยในการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 3/2563 เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2563 ได้มอบหมายให้ ทล. ศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง และรับทราบกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน MR-Map และกำหนดให้ ทล. ศึกษาฯ ให้แล้วเสร็จภายในปี 2564

ทล. ได้จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมและจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง และระบบราง ได้แก่ โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ และทางรถไฟสายใหม่

การศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)

กรอบแนวทางการพัฒนา MR-Map

1 บูรณาการใช้เขตทางร่วมกัน (มอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง)

2 พัฒนาแนวเส้นทางเลี่ยงเมือง เพื่อเลี่ยงชุมชน

3 หลีกเลี่ยงการวางแนวเส้นทางผ่านชุมชน เปิดพื้นที่ใหม่ที่ชุมชนไม่หนาแน่น

4 ใช้รูปแบบทางยกระดับ แยกการจราจร หากจะต้องผ่านพื้นที่ชุมชน

นโยบายสำคัญในการพัฒนา MR-Map

แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง

1 เชียงราย-สงขลา	1,660	กม.
2 หนองคาย-แหลมฉบัง	490	กม.
3 บึงกาฬ-สุรินทร์	470	กม.
รวม	2,620	กม.

แนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง

1 ตาก-นครพนม	710	กม.
2 กาญจนบุรี-อุบลราชธานี	830	กม.
3 กาญจนบุรี-สระแก้ว	310	กม.
4 กาญจนบุรี-ตราด	220	กม.
5 ชุมพร-ระนอง	120	กม.
6 ภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี	190	กม.
รวม	2,380	กม.

*ระยะทางนี้เป็นระยะทางโดยประมาณ ไม่รวมวงแหวนรอบเมือง

- ❖ ใช้เขตทางที่มีอยู่อย่างเต็มที่โดยบูรณาการมอเตอร์เวย์และทางรถไฟร่วมกัน
- ❖ ลดการเวนคืนพื้นที่และการแบ่งแยกชุมชน
- ❖ พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
- ❖ ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่าย ทั้งมอเตอร์เวย์และทางรถไฟ
- ❖ เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรในพื้นที่
- ❖ แก้ปัญหาทางรถไฟในเขตเมืองที่มีความแออัด โดยพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมือง
- ❖ ปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศของโครงข่ายมอเตอร์เวย์และทางรถไฟ

✓ เน้นการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

✓ คำนึงถึงผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชนเป็นหลัก

วางแผนพร้อมกัน แต่ไม่จำเป็นต้องก่อสร้างพร้อมกัน

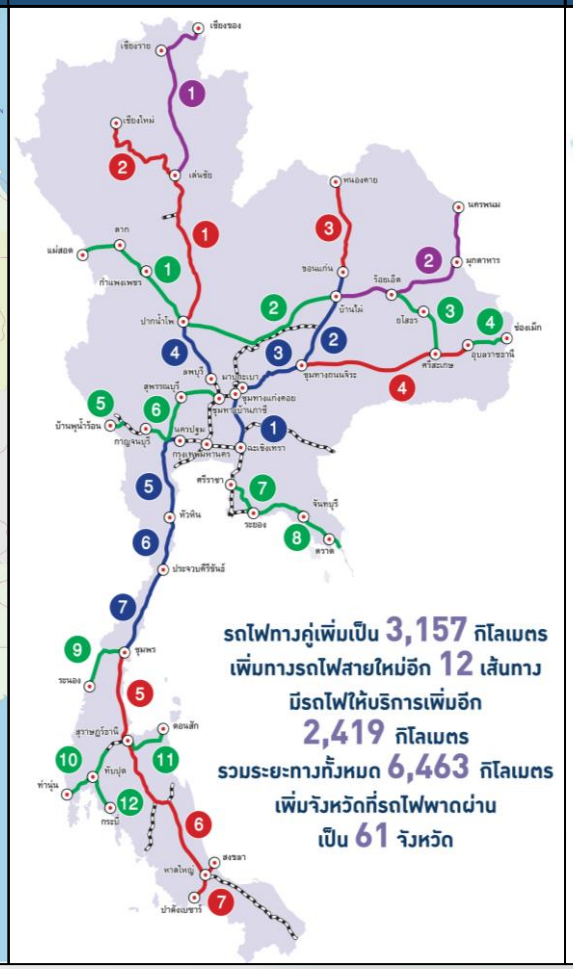
ขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟ

การบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

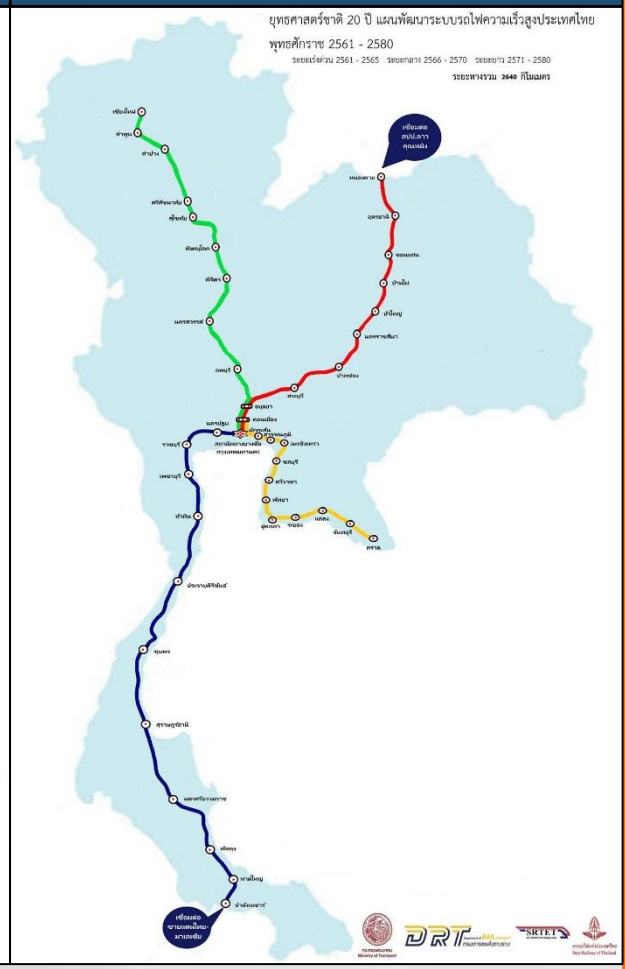
พิจารณาโครงข่ายและแผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแผนระบบราง

แผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

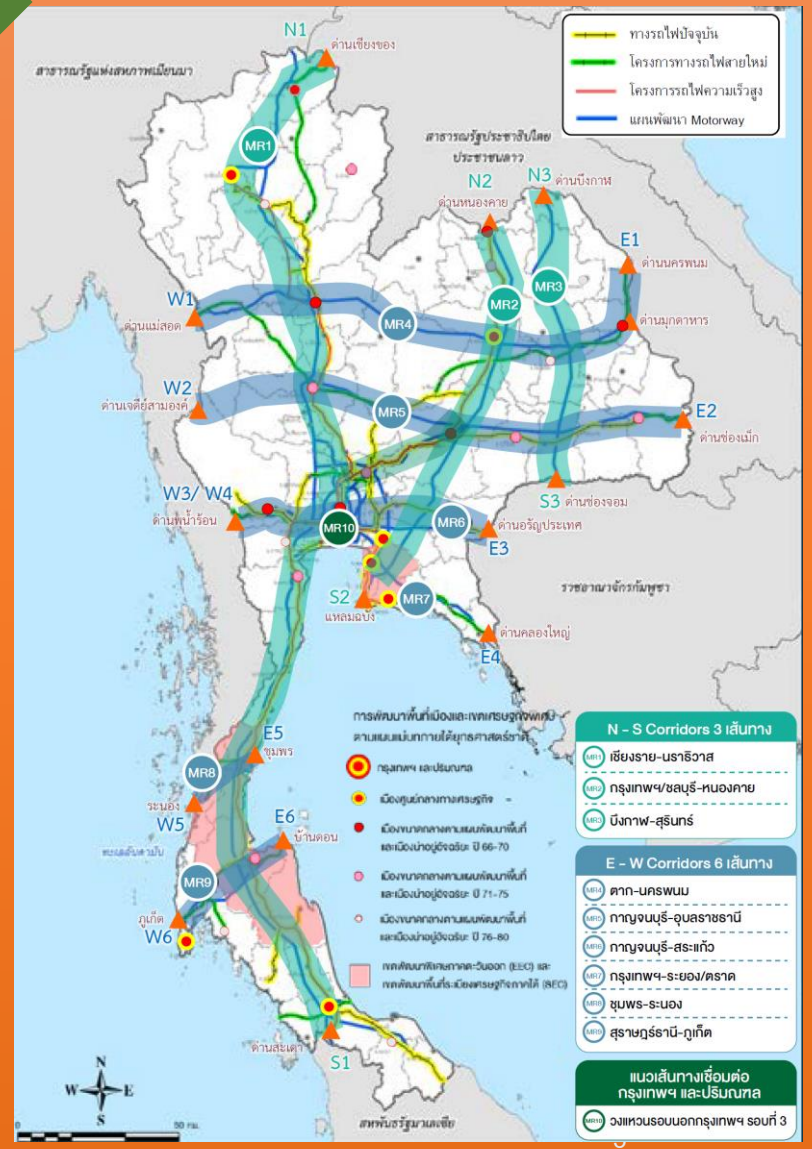
แผนพัฒนารถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่



แผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง



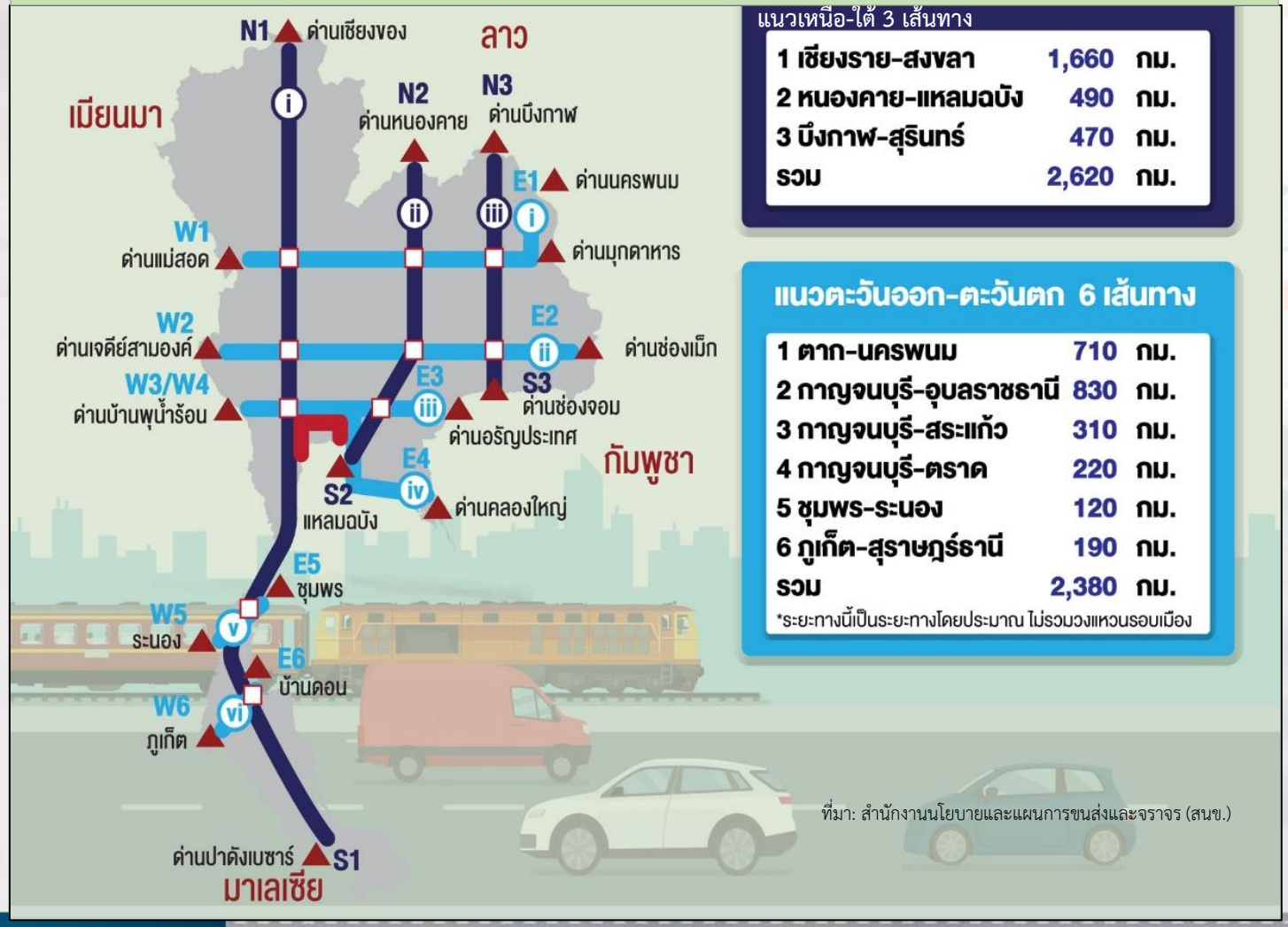
บูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และ



การศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)

ความสอดคล้อง นโยบาย MR-MAP และ ยุทธศาสตร์ชาติ

แผน MR-MAP ตามนโยบาย



แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง

1 เชียงราย-สงขลา	1,660	กม.
2 หนองคาย-แหลมฉบัง	490	กม.
3 บึงกาฬ-สุรินทร์	470	กม.
รวม	2,620	กม.

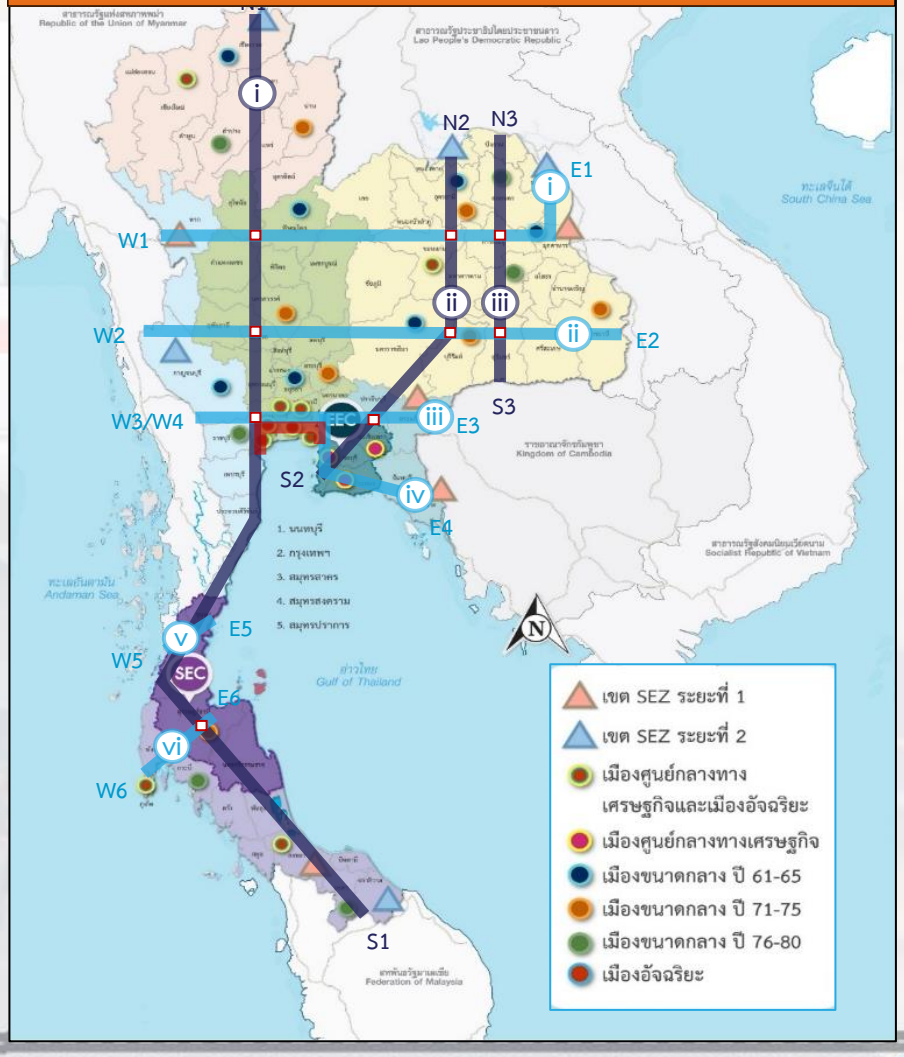
แนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง

1 ตาก-นครพนม	710	กม.
2 กาญจนบุรี-อุบลราชธานี	830	กม.
3 กาญจนบุรี-สระแก้ว	310	กม.
4 กาญจนบุรี-ตราด	220	กม.
5 ชุมพร-ระนอง	120	กม.
6 ภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี	190	กม.
รวม	2,380	กม.

*ระยะทางนี้เป็นระยะทางโดยประมาณ ไม่รวมวงแหวนรอบเมือง

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ความสอดคล้องกับการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ



การศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)

การแก้ไขปัญหาโครงข่ายคมนาคมด้วยหลักการของ MR-Map

หลักการของโครงการแผนพัฒนาโครงข่าย MR–Map สามารถช่วยแก้ปัญหาโครงข่ายระบบคมนาคมได้

- **ลดความซ้ำซ้อน**ในการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการของโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ตัวอย่าง เช่น โครงการของกรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่ **การพัฒนาวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 และ การบูรณาการโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี วงแหวนฯ รอบที่ 3 กับโครงการมอเตอร์เวย์สายกาญจนาภิเษก-สระแก้ว**
- ช่วยแก้ไขปัญหาเส้นทางรถไฟที่วิ่งผ่านเขตชุมชนเมือง ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรและการแบ่งแยกพื้นที่ ได้แก่ **โครงการรถไฟทางคู่สายมาบกระเบา-ชุมทางถนนจิระ** ช่วงผ่านตัวเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา รวมถึงยังช่วยให้การขนส่งสินค้าทางรางเป็นไปด้วยความสะดวก และลดปัญหาการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่พื้นที่ในเขตเมืองใหญ่อีกด้วย

แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ระยะทางรวม 6,974 กิโลเมตร
(มอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง 3,593 กม.)

รถไฟ
- รถไฟปัจจุบัน
- รถไฟสายใหม่
- รถไฟความเร็วสูง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการ/อยู่ระหว่างก่อสร้าง

❖ เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้

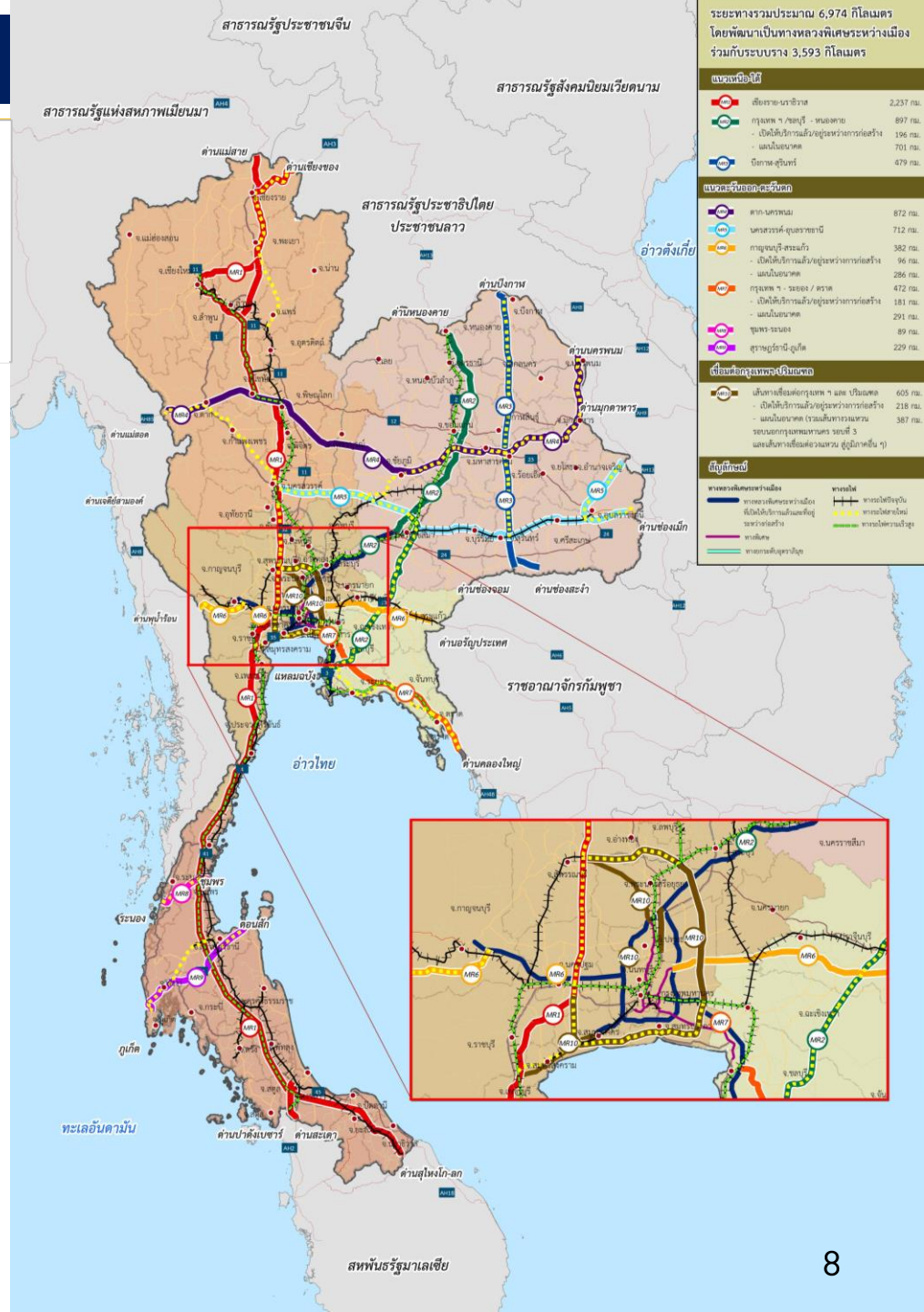
MR1	เชียงราย-นราธิวาส	2,237 กม.
MR2	(อยู่ระหว่างก่อสร้าง 196 กม. , แผนงานในอนาคต 701 กม.	897 กม.
MR3	บึงกาฬ-สุรินทร์	479 กม.

❖ เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก

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

❖ เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

MR10	เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เปิดให้บริการแล้ว/อยู่ระหว่างก่อสร้าง 218 กม. , แผนงานในอนาคต 387 กม.	605 กม.

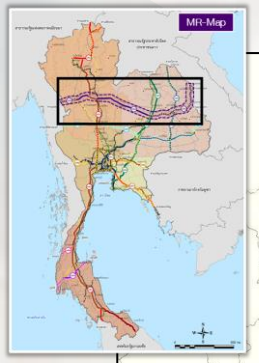


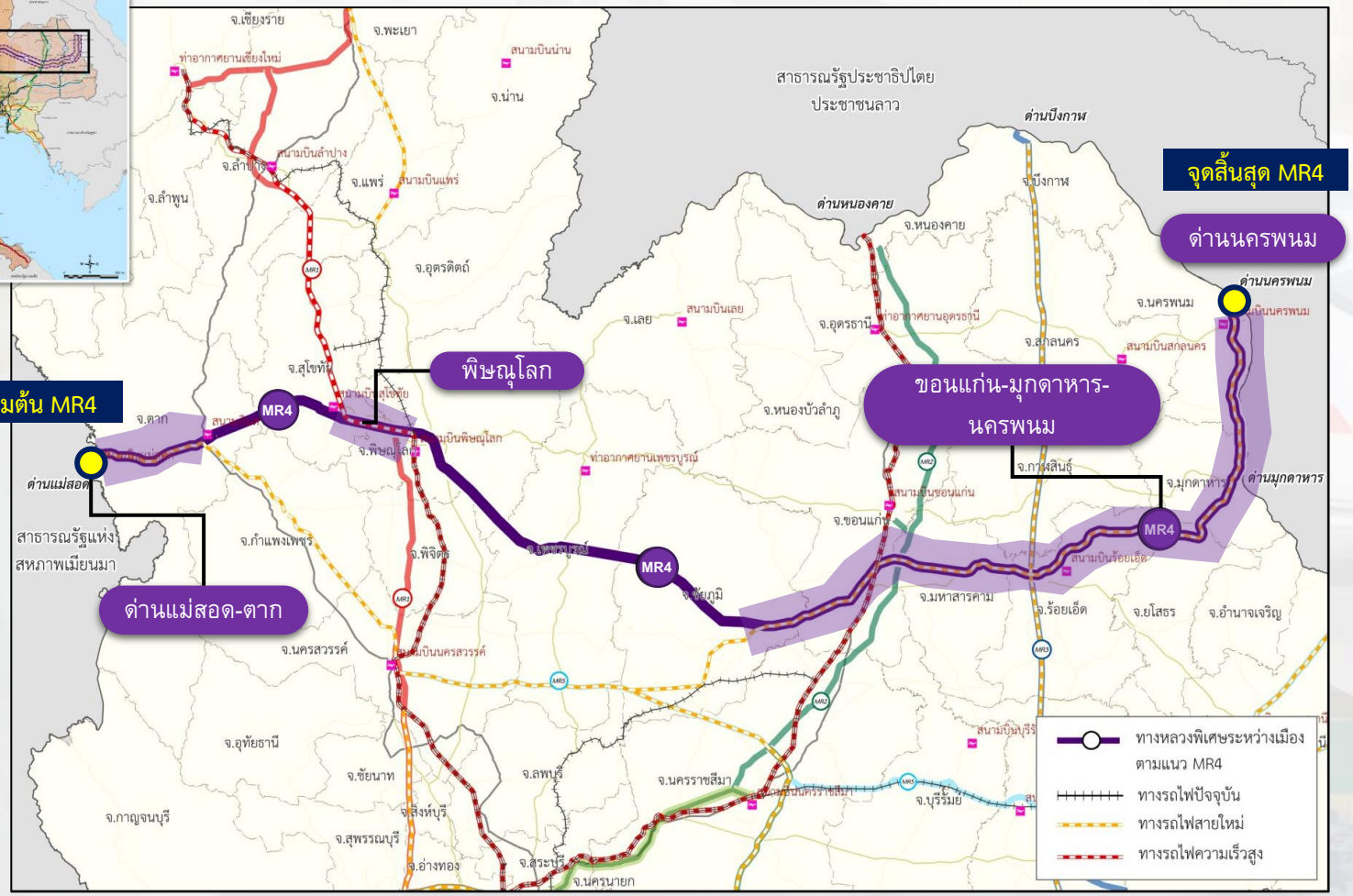
แนวเส้นทาง MR-Map

เส้นทาง MR4: ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม)

เส้นทาง: MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

MR4: ตาก (ด่านแม่สอด) – นครพนม (ด่านนครพนม)





จุดเริ่มต้น : ด่านแม่สอด จ.ตาก

จุดสิ้นสุด : ด่านนครพนม จ.นครพนม

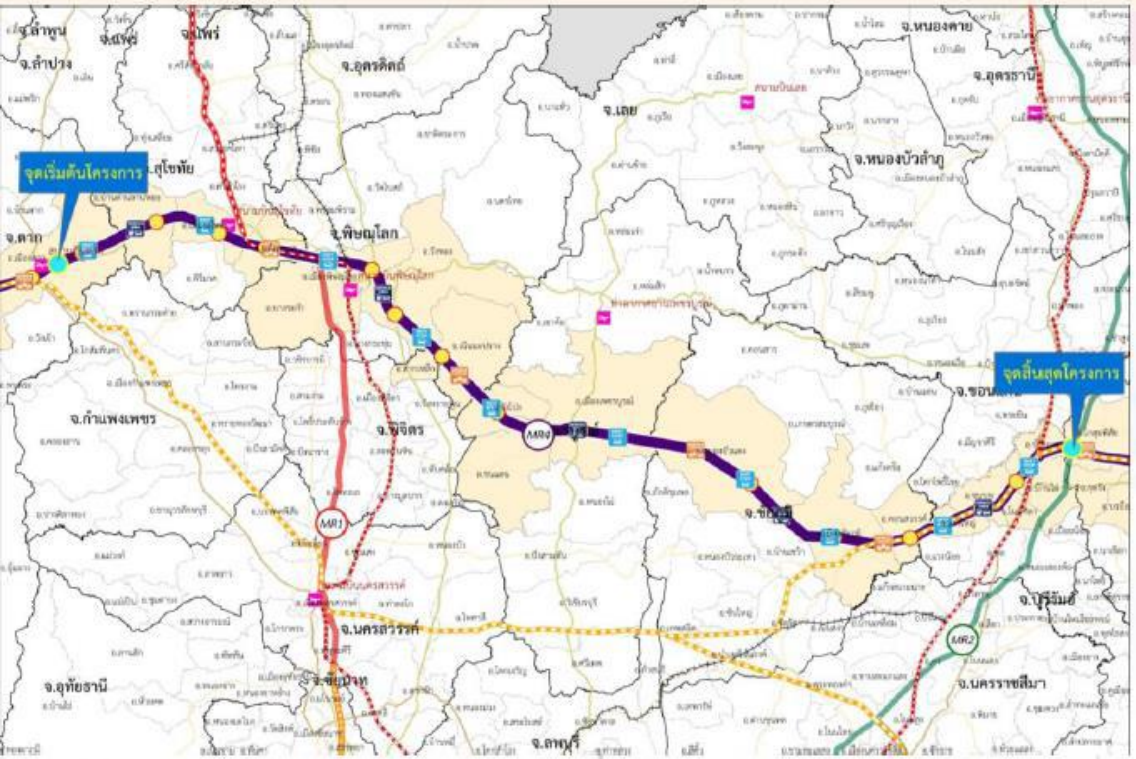
การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง : เมียนมา-ภาคเหนือ-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

ระยะทาง : รวมประมาณ 872 กม.

ช่วงที่พัฒนามอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบราง
มีระยะทางรวมประมาณ **427 กม.**

- ช่วง ด่านแม่สอด-ตาก
- ช่วง สุโขทัย-พิษณุโลก
- ช่วง ชัยภูมิ-ขอนแก่น-มุกดาหาร-นครพนม

รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR4 ช่วงตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น

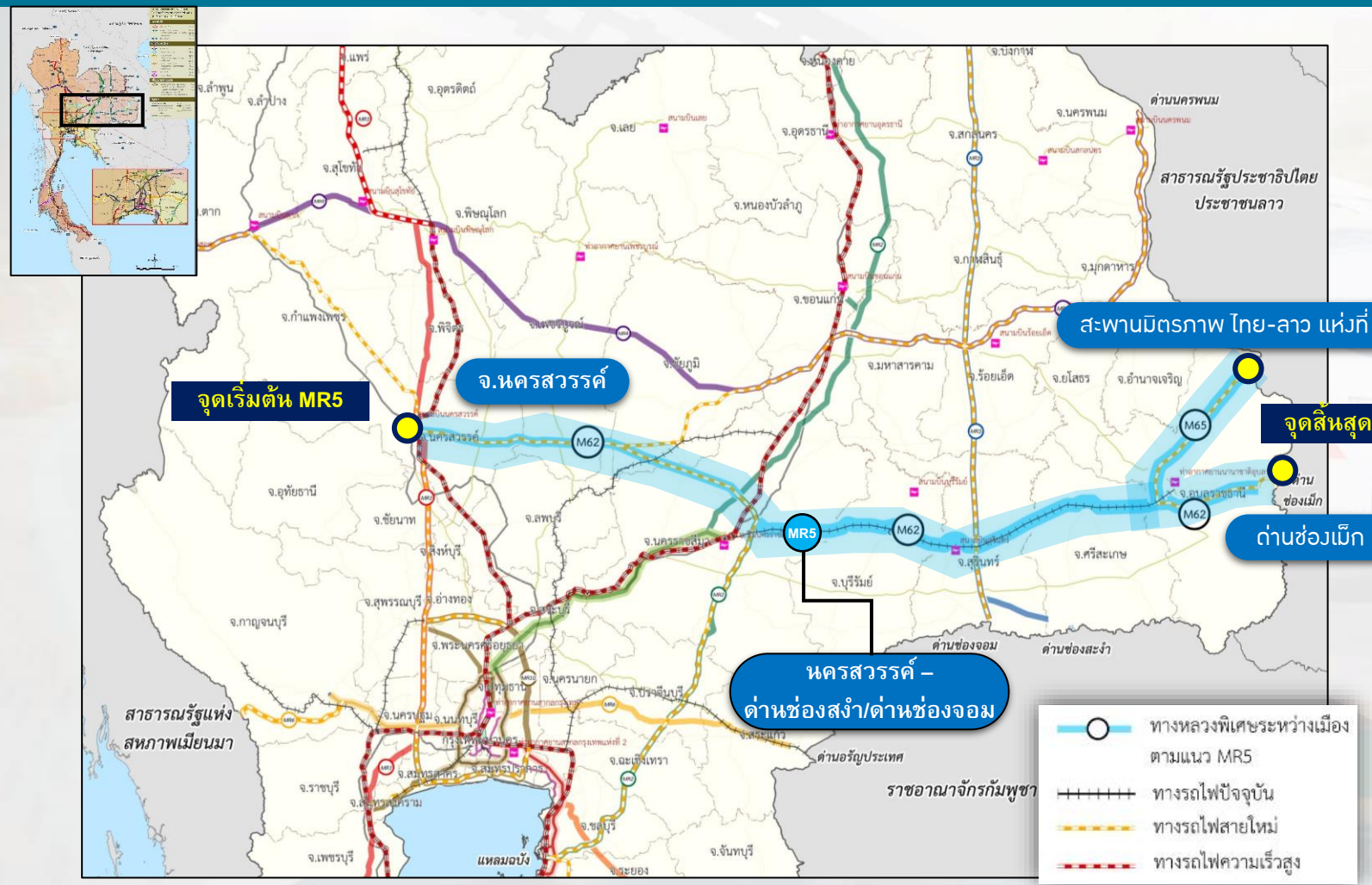


- **จุดเริ่มต้น :** อ.เมืองตาก จ.ตาก
- **จุดสิ้นสุด :** อ.โกสุมพิสัย จ.มหาสารคาม (MR2)
- **ระยะทางโครงการ :** 459 กม.
- **เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :** ทล.12, ทล.101, ทล.1, ทล.21, ทล.201, ทล.229 และ ทล.2
- **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ :** 8 จังหวัด 21 อำเภอ ได้แก่

1) *จังหวัดตาก 1 อำเภอ* ได้แก่ อ.เมืองตาก
2) *จังหวัดสุโขทัย 3 อำเภอ* ได้แก่ อ.บ้านด่านลานหอย อ.เมืองสุโขทัย และ อ.กงไกรลาศ
3) *จังหวัดพิษณุโลก 4 อำเภอ* ได้แก่ อ.บางระกำ อ.เมือง อ.วังทอง และ อ.เนินมะปราง
4) *จังหวัดพิจิตร 1 อำเภอ* ได้แก่ อ.สากเหล็ก
5) *จังหวัดเพชรบูรณ์ 3 อำเภอ* ได้แก่ อ.วังโป่ง อ.ชนแดน อ.เมือง
6) *จังหวัดชัยภูมิ 3 อำเภอ* ได้แก่ อ.หนองบัวแดง อ.เมือง และ อ.คอนสวรรค์
7) *จังหวัดขอนแก่น 5 อำเภอ* ได้แก่ อ.แวงใหญ่ อ.ชนบท อ.โนนศิลา อ.บ้านไผ่ และ อ.บ้านแฮด
8) *จังหวัดมหาสารคาม 1 อำเภอ* ได้แก่ อ.โกสุมพิสัย

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
เพชรบูรณ์	-	-		1 แห่ง (อ.เมืองเพชรบูรณ์)
ชัยภูมิ	3 แห่ง (อ.หนองบัวแดง อ.เมืองชัยภูมิ และ อ.คอนสวรรค์)	1 แห่ง (อ.เมืองชัยภูมิ)	1 แห่ง (อ.เมืองชัยภูมิ)	2 แห่ง (อ.หนองบัวแดง และ อ.เมืองชัยภูมิ)
ขอนแก่น	1 แห่ง (อ.บ้านไผ่)	-	1 แห่ง (อ.ชนบท)	2 แห่ง (อ.แวงใหญ่ และ อ.บ้านไผ่)
รวม	**4 แห่ง**	**1 แห่ง**	**2 แห่ง**	**5 แห่ง**

MR5: กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6)



จุดเริ่มต้น : จ.นครสวรรค์

จุดสิ้นสุด : สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 จ.อุบลราชธานี

การเชื่อมโยงแนวเส้นทาง : เมียนมา-ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-สปป.ลาว

ระยะทาง : รวมประมาณ 711 กม.

เส้นทาง MR5 เสนอให้พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับระบบรางตลอดแนวเส้นทาง

รายละเอียดแนวเส้นทาง: MR5 ช่วงนครสวรรค์ – นครราชสีมา

- **จุดเริ่มต้น :** อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์
- **จุดสิ้นสุด :** อ.โนนไทย จ.นครราชสีมา
- **ระยะทางโครงการ :** 230 กม.
- **เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายถนน :** ทล.3004, ทล.1145, ทล.11, ทล.3330, ทล.21, ทล.2275, ทล.2260, ทล.2354, ทล.205, ทล.2217, ทล.201, ทล.2369 และ ทล.2150
- **แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ :** 5 จังหวัด 12 อำเภอ ได้แก่
  1) *จังหวัดนครสวรรค์ ผ่าน 4 อำเภอ* ได้แก่ อ.เมือง อ.พ)ยุหะคีรี อ.ท่าตะโก และ อ.ไพศาลี
  2) *จังหวัดเพชรบูรณ์ ผ่าน 2 อำเภอ* ได้แก่ อ.วิเชียรบุรี และ อ.ศรีเทพ
  3) *จังหวัดลพบุรี ผ่าน 1 อำเภอ* ได้แก่ อ.ลำสนธิ
  4) *จังหวัดชัยภูมิ ผ่าน 2 อำเภอ* ได้แก่ อ.เทพสถิต แล ะอ.บำเหน็จณรงค์
  5) *จังหวัดนครราชสีมา ผ่าน 3 อำเภอ* ได้แก่ อ.ด่านขุนทด อ.พระทองคำ และอำเภอโนนไทย

จังหวัด	ทางเข้า-ออก	Service Center	Service Area	Rest Stop
นครสวรรค์	2 แห่ง (อ.เมืองนครสวรรค์ อ.ท่าตะโก)	-	1 แห่ง (อ.ท่าตะโก)	2 แห่ง (อ.พยุหคีรี อ.ไพศาลี)
เพชรบูรณ์	1 แห่ง (อ.วิเชียรบุรี)	1 แห่ง (อ.วิเชียรบุรี)	-	1 แห่ง (อ.ศรีเทพ)
ชัยภูมิ	2 แห่ง (อ.เทพสถิต อ.บำเหน็จณรงค์)	-	1 แห่ง (อ.เทพสถิต)	1 แห่ง (อ.บำเหน็จณรงค์)
นครราชสีมา	1 แห่ง (อ.พระทองคำ)	2 แห่ง (อ.ด่านขุนทด อ.โนนไทย)	-	1 แห่ง (อ.พระทองคำ)
รวม	**6 แห่ง**	**3 แห่ง**	**2 แห่ง**	**5 แห่ง**

ข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 1: แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมคือ A–C ซึ่งสิ้นสุดที่ จ.นครสวรรค์ ขอเสนอให้ในอนาคตมีการขยายทางไปฝั่งด้านตะวันตกตามแนวเส้นทางเลือก B โดยให้แนวเส้นทางไปสิ้นสุดที่ ทล.1 พร้อมเพิ่มทางขึ้น-ลง นอกจากนี้แนวเส้นทาง A อาจจะขยายไปยาก เพราะติดแนวเขา

-ขอบคุณครับ-