



# เอกสารประกอบการประชุม

ธันวาคม 2565

งานศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม  
และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

ภายใต้การศึกษา MR-MAP

## พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1

- MR2-2 เส้นทาง กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น
- MR2-2 เส้นทาง กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
- MR3-1 เส้นทาง บึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ
- MR4-4 เส้นทาง ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น
- MR4-5 เส้นทาง ตาก-นครพนม ช่วงขอนแก่น-นครพนม
- MR5-1 เส้นทาง นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา
- MR5-2 เส้นทาง นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

## ดำเนินการศึกษาโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด



บริษัท อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

## สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
1. หลักการและเหตุผล	1
2. นโยบายสำคัญในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง	2
3. แนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง	4
4. ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)	6
5. แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585)	8
6. แนวคิดเบื้องต้นสำหรับการออกแบบเพื่อบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง	14
7. แนวเส้นทาง MR-MAP ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2	19
7.1 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น	23
7.2 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	26
7.3 แนวเส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ	29
7.4 แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น	32
7.5 แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงขอนแก่น-นครพนม	36
7.6 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา	36
7.7 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี	40

## 1. หลักการและเหตุผล

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560- 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทางครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) และสายพญา-มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ เพื่อให้ผลการศึกษามีความเหมาะสมและถูกต้องแม่นยำต่อการวางแผนด้านนโยบาย จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์ในรายละเอียดเพิ่มเติมต่อยอดจาก “งานศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง” เพื่อแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันและอนาคต โดยมุ่งเน้นถึงความจำเป็น ลำดับความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาและรองรับการพัฒนาที่เกิดขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งจัดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ให้ครบถ้วนทุกเส้นทางตามแผนแม่บทฯ ฉบับปรับปรุง เพื่อให้เกิดความชัดเจนของแนวเส้นทางรูปแบบการพัฒนา ต้นทุนและรายได้ รวมถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายโดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง

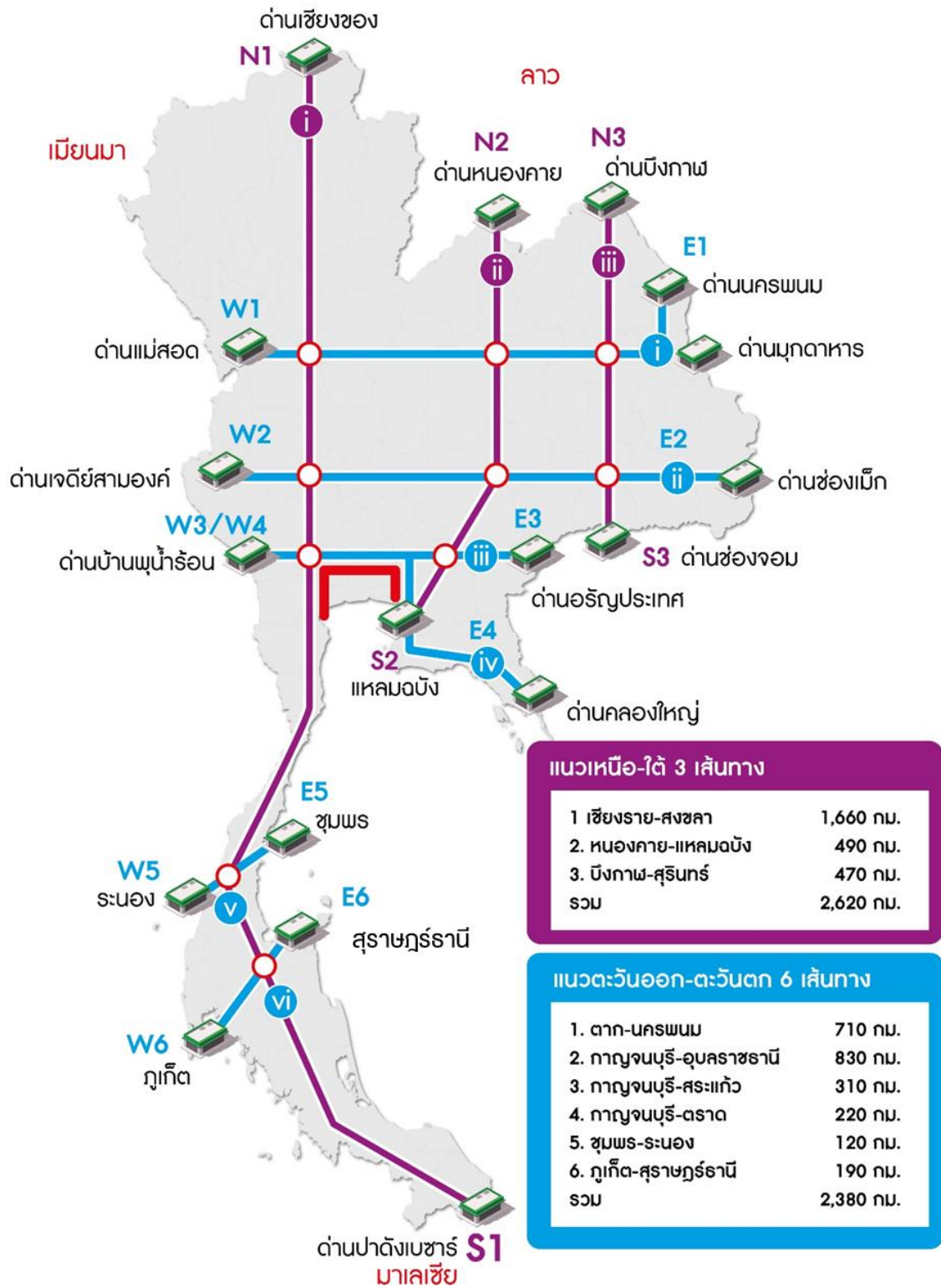
### วัตถุประสงค์โครงการ

- ปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยต่อยอดจาก “งานศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง”
- ศึกษาความเหมาะสมด้าน วิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ของโครงการเบื้องต้น (PRE-FEASIBILITY STUDY)
- วิเคราะห์คาดการณ์วงเงินค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตลอดจนกระแสรายได้ของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงโครงการให้มีความเหมาะสม

## 2. นโยบายสำคัญในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

การศึกษาแนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและชี้้นำการพัฒนาเชิงพื้นที่รวมถึงพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางตามนโยบายรัฐบาล เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน ให้งานลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟโดยมีนโยบายเร่งด่วนให้ศึกษาแนวทางการบูรณาการการใช้เขตทางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางพร้อมกัน 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 แต่ไม่จำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างพร้อมกันขึ้นอยู่กับแผนปฏิบัติการและกระบวนการตามขั้นตอนของแต่ละโครงการและหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งต้องพิจารณาความเป็นไปได้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง จะก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายด้าน ดังนี้

- บูรณาการการใช้พื้นที่เขตทางของทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
- ลดการเวนคืน การแบ่งแยกชุมชน และการจำกัดการพัฒนาเมือง
- พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
- เพิ่มโครงข่ายการเชื่อมต่อทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง
- บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดโดยการแยกการเดินทางระยะยาวจากพื้นที่นอกเมือง
- เพิ่มความสะดวกสบาย ความคล่องตัว และความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
- แก้ปัญหาทางรถไฟแออัดในเขตเมืองด้วยการพัฒนาเส้นทางรถไฟใหม่ผ่านเส้นทางที่พัฒนาแล้ว
- เชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน เพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน



รูปที่ 2-1 แนวคิดเส้นทาง MR-MAP ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

### 3. แนวทางการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

จากนโยบาย MR-MAP ของรัฐบาล ในการปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนี้ ได้กำหนดแนวทางหลักในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ ดังนี้

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

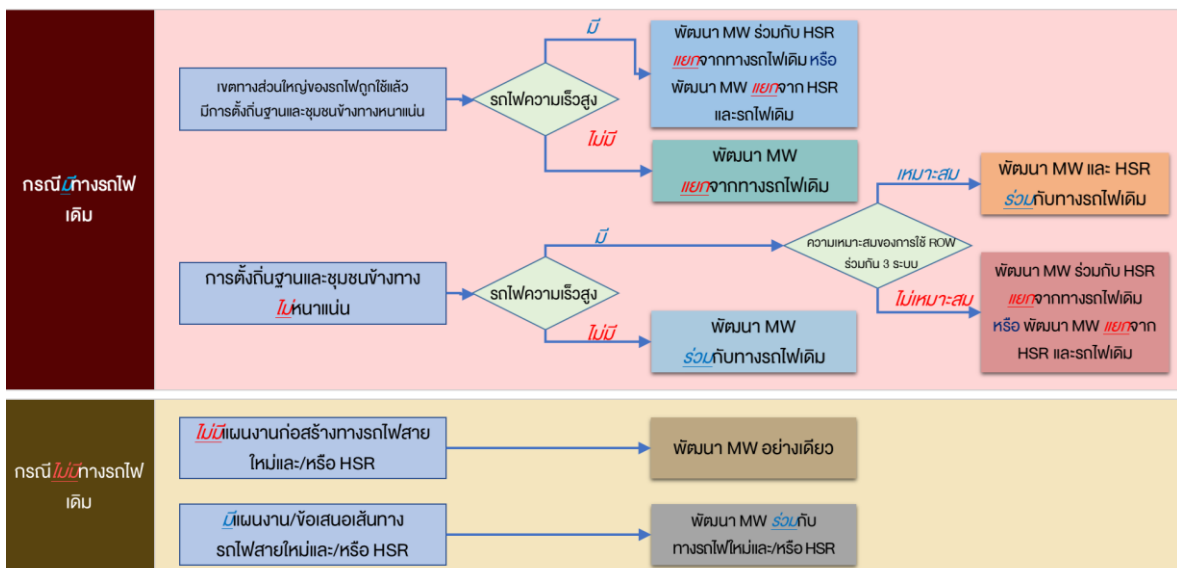
ส่วนหลักเกณฑ์ในการบูรณาการการใช้เขตทางเพื่อพัฒนาโครงการ พิจารณาจากสภาพการพัฒนาโครงข่ายและการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในและโดยรอบเขตทาง ดังรูปที่ 3-1 สรุปได้ดังนี้

- 1) กรณี มี ทางรถไฟเดิม พิจารณาเขตทางและความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐานชุมชนบริเวณข้างทางรถไฟ โดยแบ่งเป็น 2 กรณีย่อย ดังนี้

- การตั้งถิ่นฐานและชุมชนข้างทางรถไฟหนาแน่น
  - กรณีมีแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางรถไฟเดิม เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง บนแนวเขตทางใหม่แยกออกจากแนวเขตทางรถไฟเดิม
  - กรณีไม่มีแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบนแนวเขตทางใหม่แยกจากแนวเขตทางรถไฟเดิม
- การตั้งถิ่นฐานและชุมชนข้างทางรถไฟไม่หนาแน่น
  - กรณีมีแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางรถไฟเดิม เสนอให้พิจารณาความเหมาะสมของการใช้เขตทางร่วมกันทั้ง 3 ระบบ โดยหากพบว่า มีความเหมาะสม เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและรถไฟความเร็วสูง โดยใช้พื้นที่เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม แต่หากพบว่าไม่มีความเหมาะสมที่จะใช้พื้นที่ร่วมกันทั้งสามระบบ ให้พิจารณาความเป็นไปได้ของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงโดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม และพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางใหม่แยกแนวออกไป หรือถ้าหากไม่มีความเหมาะสมเสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง บนแนวเขตทางใหม่แยกออกจากแนวเขตทางรถไฟเดิม
  - กรณีไม่มีการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ข้างต้นไม่รวมถึงกรณีการพัฒนาที่ได้ดำเนินการไปแล้วหรืออยู่ระหว่างการดำเนินการ เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-หนองคาย ที่ใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟเดิม

2) กรณี ไม่มี ทางรถไฟเดิม เสนอให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ หรือรถไฟความเร็วสูง หรือทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางรถไฟ และรถไฟความเร็วสูงโดยใช้เขตทางร่วมกัน



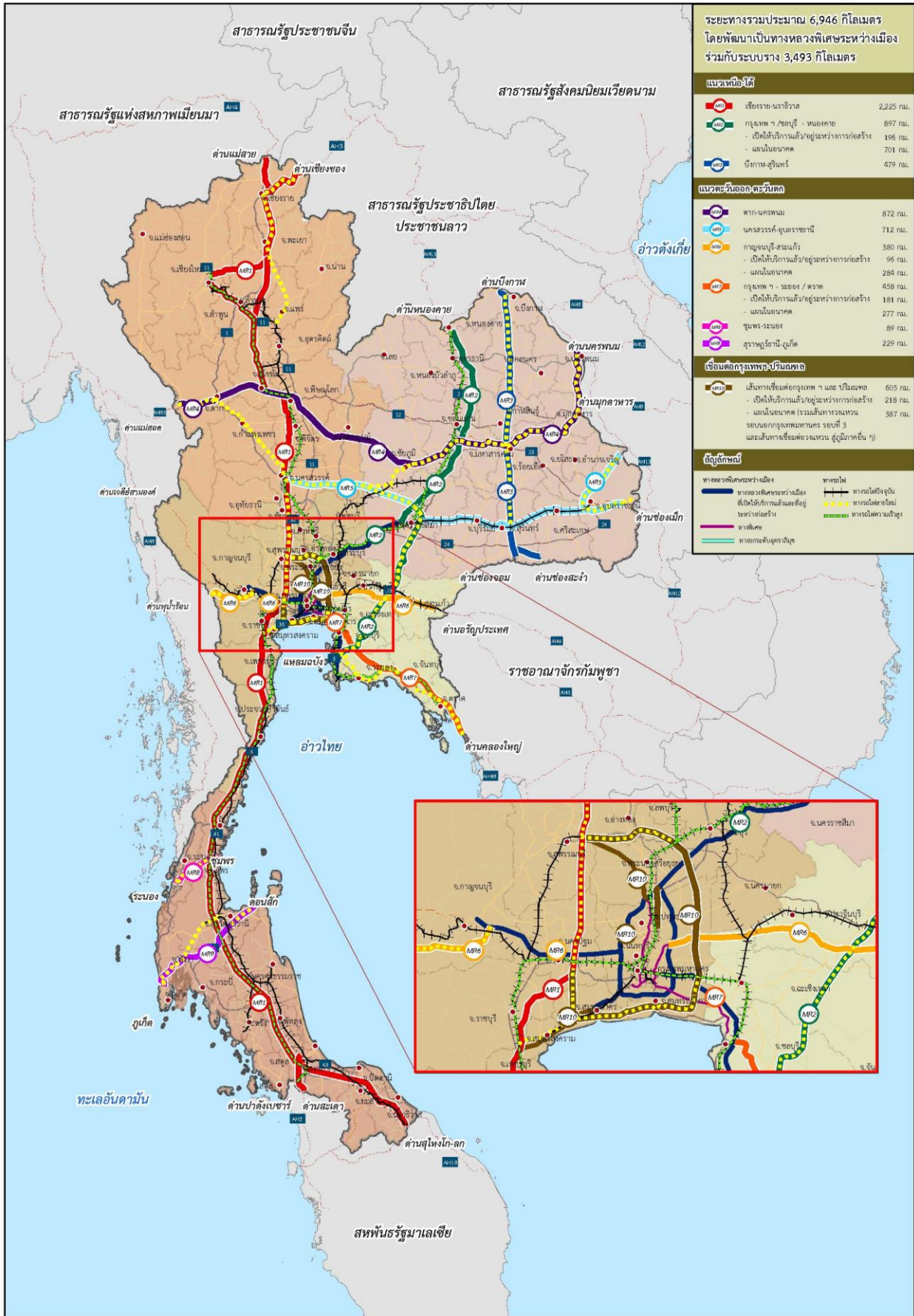
รูปที่ 3-1 แนวคิดการพิจารณารูปแบบการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

## 4. ร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

หลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 1 แล้วเสร็จได้มีการปรับปรุงแนวเส้นทางที่มีข้อเสนอแนะ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และลดผลกระทบการเวนคืนให้ได้มากที่สุด โดยร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ที่ปรับปรุงใหม่ แสดงดังรูปที่ 4-1 โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 6,946 กิโลเมตร เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน 374 กิโลเมตร (รวมส่วนที่เป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตกที่ยังไม่ได้ดำเนินการในรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 317 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือ 6,255 กิโลเมตร อยู่ในแผนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนา โดยเป็นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง 3,493 กิโลเมตร

- แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 3,601 กิโลเมตร ได้แก่
  - เส้นทางเชียงราย-นราธิวาส (MR1) ระยะทาง 2,225 กิโลเมตร
  - เส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย (MR2) ระยะทาง 897 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร
  - เส้นทางบึงกาฬ-สุรินทร์ (MR3) ระยะทาง 479 กิโลเมตร
- แนวตะวันออก-ตะวันตก จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,740 กิโลเมตร ได้แก่
  - เส้นทางตาก-นครพนม (MR4) ระยะทาง 872 กิโลเมตร
  - เส้นทางนครสวรรค์-อุบลราชธานี (MR5) ระยะทาง 712 กิโลเมตร
  - เส้นทางกาญจนบุรี-สระแก้ว (MR6) ระยะทาง 380 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร
  - เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด (MR7) ระยะทาง 458 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 181 กิโลเมตร
  - เส้นทางชุมพร-ระนอง (MR8) ระยะทาง 89 กิโลเมตร
  - เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต (MR9) ระยะทาง 229 กิโลเมตร
- เส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MR10) จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 605 กิโลเมตร ได้แก่
  - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ระยะทาง 193 กิโลเมตร
  - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทาง 261 กิโลเมตร (ไม่รวมเส้นทางสุพรรณบุรี-นครปฐม 73 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางร่วมกันระหว่างเส้นทาง MR1 และวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก)
  - เส้นทางช่วงบางขุนเทียน-ปากท่อ ระยะทาง 72 กิโลเมตร มีเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ระยะทาง 25 กิโลเมตร
  - เส้นทางบางปะอิน-สุพรรณบุรี ระยะทาง 57 กิโลเมตร
  - ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน 22 กิโลเมตร





รูปที่ 4-1 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

## 5. แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 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

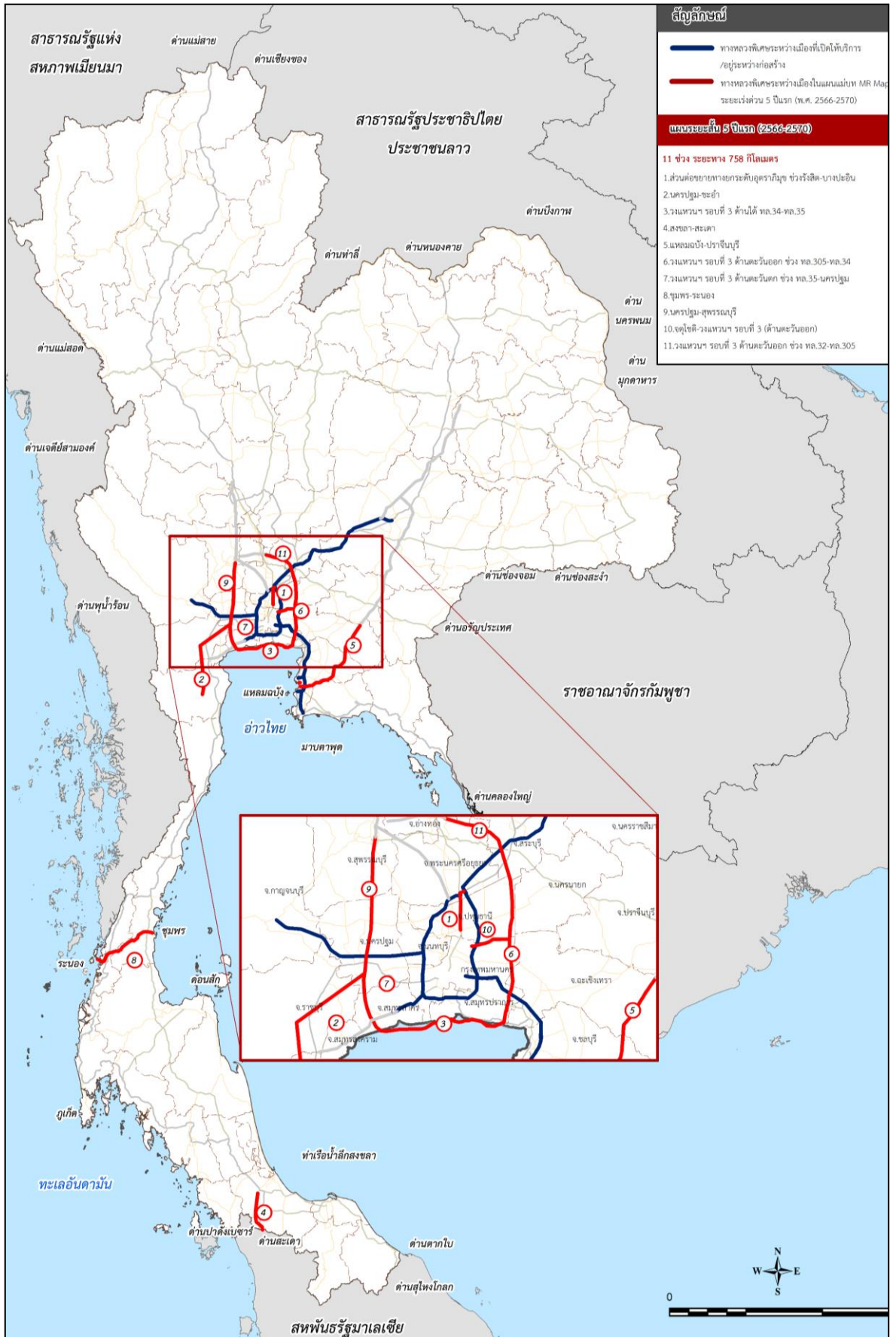
- แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585) ประกอบด้วยโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 25 โครงการ ระยะทางรวม 3,070 กิโลเมตร
- แผนระยะเร่งด่วน 5 ปีแรก ประกอบด้วยโครงการที่เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2566-2570 มีโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบรรจุในแผนระยะนี้จำนวน 11 โครงการ ระยะทางรวม 750 กิโลเมตร
- แผนระยะ 10 ปี ประกอบด้วยโครงการที่เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2571-2575 มีโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบรรจุในแผนระยะนี้จำนวน 6 โครงการ ระยะทางรวม 676 กิโลเมตร
- แผนระยะ 20 ปี ประกอบด้วยโครงการที่เริ่มก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2576-2585 มีโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบรรจุในแผนระยะนี้จำนวน 8 โครงการ ระยะทางรวม 1,644 กิโลเมตร

สำหรับเส้นทางในระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ไม่ได้ถูกบรรจุไว้ในแผนแม่บทฯ ระยะ 20 ปี จะเสนอเป็นโครงการที่มีศักยภาพในอนาคตภายหลังแผนพัฒนาระยะ 20 ปี

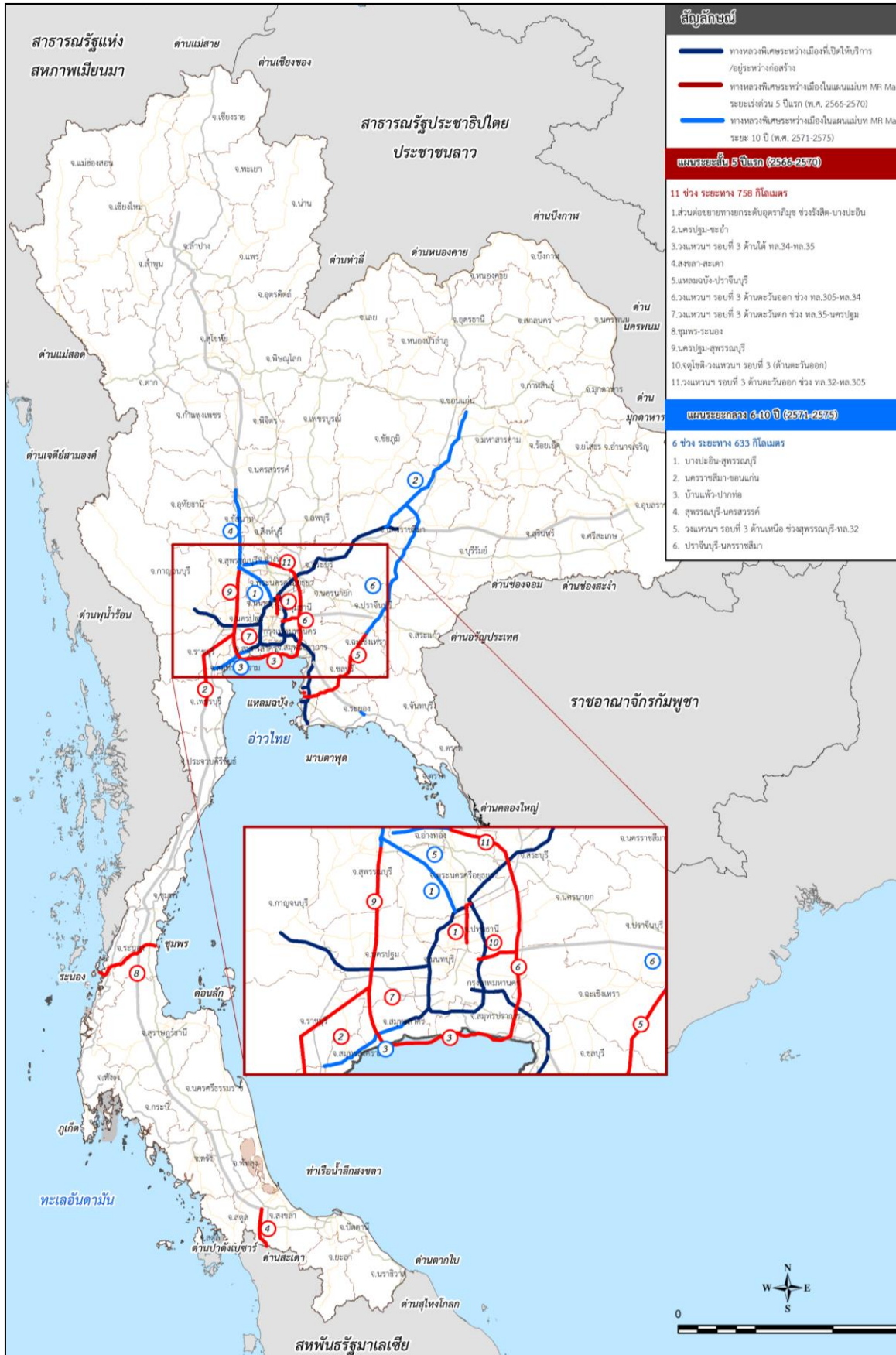
ตารางที่ 5-1 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2585)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	หมายเลข		ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง	ปีเปิด โครงการ	สถานะปัจจุบัน
		ทล.	MR				
<b>แผนระยะสั้น 5 ปีแรก (2566-2570)</b>							
1	ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน	M6	MR6	22	2566	2570	คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
2	นครปฐม-ชะอำ	M8	MR1	128	2567	2570	ปรับปรุง EIA และเตรียม คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
3	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านใต้ ช่วง ทล.34-ทล.35	M91	MR10	77	2569	2573	เตรียมทบทวนการออกแบบ
4	สงขลา-สะเดา	M85	MR1	69	2567	2571	สำรวจเวนคืนที่ดิน
5	แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	M61	MR2	125	2569	2573	พิจารณารายงาน EIA
6	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.34	M91	MR10	52	2568	2572	เตรียมทบทวนการออกแบบ
7	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35-นครปฐม	M91	MR10	28	2570	2574	ยังไม่เริ่มโครงการ
8	ชุมพร-ระนอง	M83	MR8	89	2569	2573	ศึกษา FS Land Bridge
9	นครปฐม-สุพรรณบุรี	M91	MR1	73	2570	2574	ยังไม่เริ่มโครงการ
10	จตุโชติ-วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	M71	MR6	17	2569	2572	ทบทวนรายงาน EIA
11	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305	M91	MR10	70	2569	2573	FS แล้วเสร็จ
<b>แผนระยะกลาง 6-10 ปี (2571-2575)</b>							
1	บางปะอิน-สุพรรณบุรี	M82	MR10	57	2572	2575	ยังไม่เริ่มโครงการ
2	นครราชสีมา-ขอนแก่น	M6	MR2	204	2572	2576	พิจารณารายงาน EIA
3	บ้านแพ้ว-ปากท่อ	M82	MR10	47	2572	2575	EIA เห็นชอบแล้ว
4	สุพรรณบุรี-นครสวรรค์	M5	MR1	144	2573	2577	ยังไม่เริ่มโครงการ
5	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านเหนือ ช่วง สุพรรณบุรี-ทล.32	M91	MR10	34	2574	2578	ยังไม่เริ่มโครงการ
6	ปราจีนบุรี-นครราชสีมา	M61	MR2	190	2575	2579	ยังไม่เริ่มโครงการ
<b>แผนระยะยาว 11-20 ปี (2576-2585)</b>							
1	ชะอำ-ชุมพร	M8	MR1	341	2579	2584	ยังไม่เริ่มโครงการ
2	นครราชสีมา-อุบลราชธานี	M62	MR5	299	2576	2580	ยังไม่เริ่มโครงการ
3	พิษณุโลก-เชียงใหม่	M5	MR1	304	2579	2583	ยังไม่เริ่มโครงการ
4	นครสวรรค์-พิษณุโลก	M5	MR1	131	2576	2580	ยังไม่เริ่มโครงการ
5	วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)- ปราจีนบุรี	M71	MR6	99	2582	2586	ยังไม่เริ่มโครงการ
6	ชลบุรี-ระยอง	M72	MR7	110	2582	2586	ยังไม่เริ่มโครงการ
7	ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	M8	MR1	131	2583	2587	ยังไม่เริ่มโครงการ
8	สุราษฎร์ธานี-สงขลา	M8	MR1	229	2584	2588	ยังไม่เริ่มโครงการ



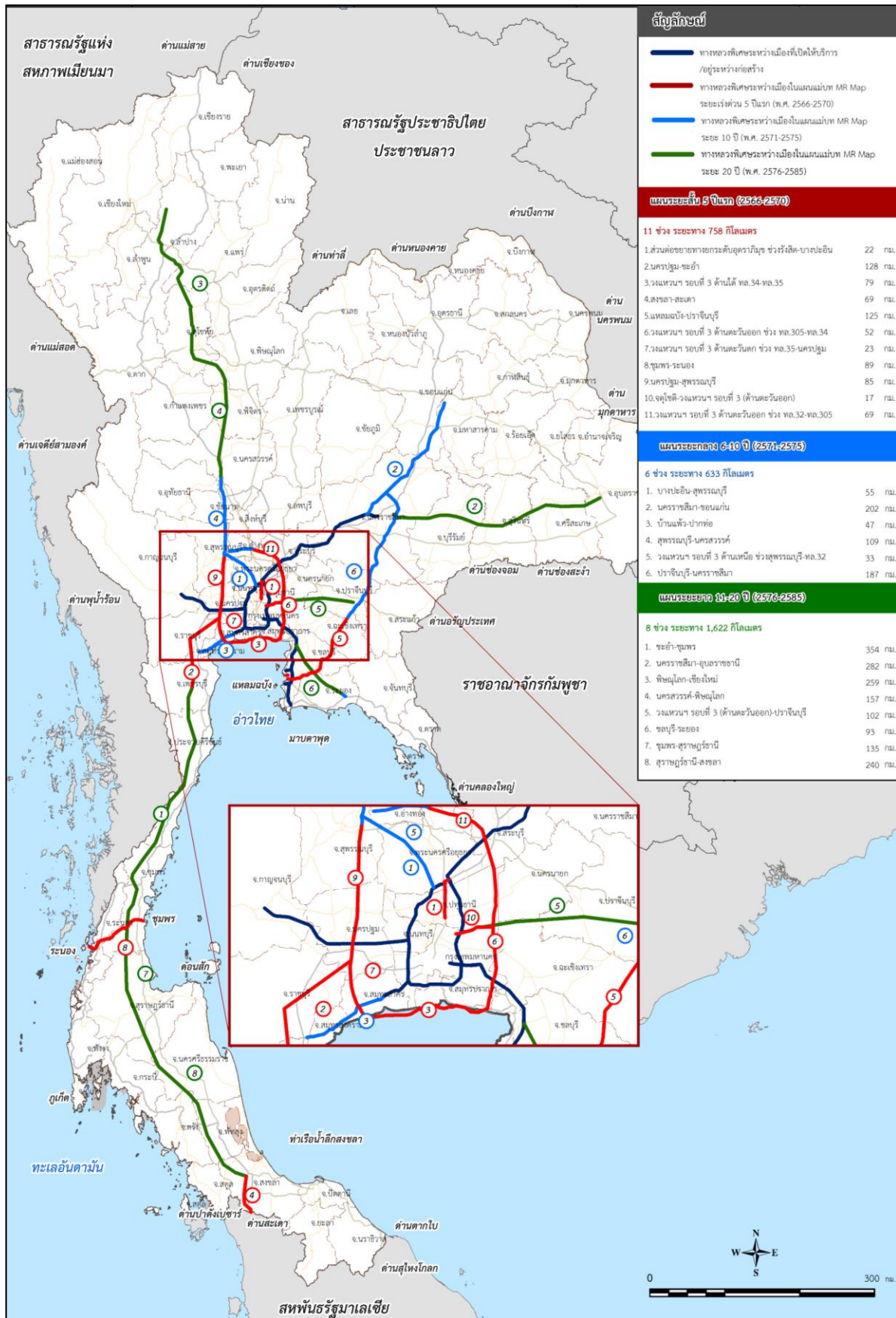


รูปที่ 5-1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามแผนระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566-2570)



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





รูปที่ 5-3 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามแผนระยะ 20 ปี

## 6. แนวคิดเบื้องต้นสำหรับการออกแบบเพื่อบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

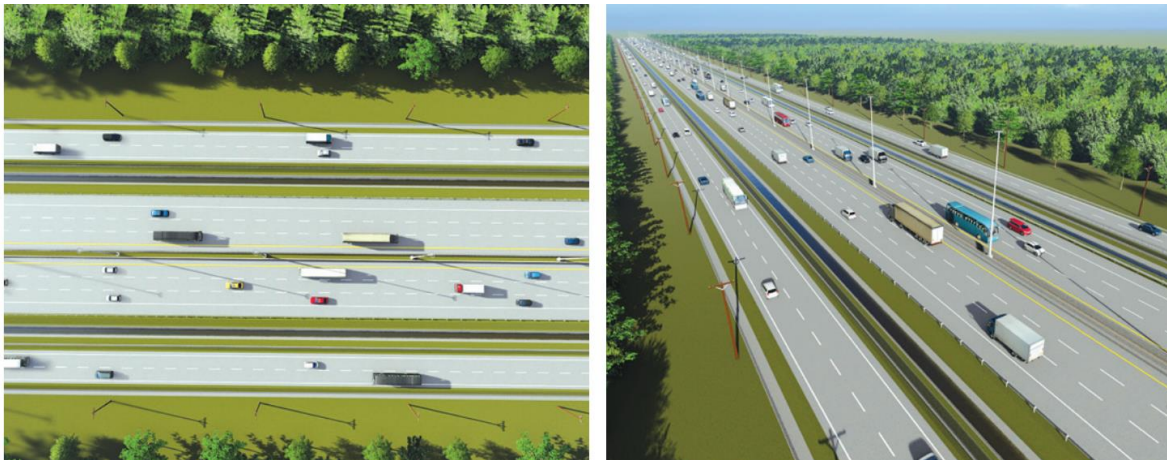
ในการพัฒนาโครงการตามแนวทาง การบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีประเด็นด้านการออกแบบที่ต้องให้ความสำคัญหลายส่วน โดยเฉพาะเรื่องการเข้าออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการเข้าออกสถานีรถไฟ รวมถึงการออกแบบแนวเส้นทางพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางที่ไม่ผ่านเข้าพื้นที่ชุมชนหนาแน่น 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 โดยชิดไปด้านใดหนึ่งของเขตทาง และทางรถไฟหรือรถไฟความเร็วสูงทุกทางวิ่ง (Track) อยู่ติดกันในอีกฝั่งหนึ่งของเขตทาง ระหว่างระบบรางและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กั้นด้วยเกาะหรือกำแพงกั้น (Barrier Median) และจัดให้มีถนนบริการด้านข้าง (ริมเขตทาง) ตามความจำเป็น ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง/ระบบราง และถนนบริการจะกั้นด้วยเกาะหรือรั้ว ตัวอย่างดังรูปที่ 6-2



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



รูปที่ 6-2 แนวคิดการออกแบบ การใช้พื้นที่เขตทางกรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3) กรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูงทั้ง 3 ระบบ

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



รูปที่ 6-3 แนวคิดการออกแบบ การใช้พื้นที่เขตทางกรณีพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง



## 6.2 การวางตำแหน่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟบริเวณจุดตัดกับถนนอื่น ๆ

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



รูปที่ 6-4 แนวคิดการออกแบบบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับถนนอื่น ๆ

## 6.3 รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดเล็ก

กรณีที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพัฒนาตามแนวเขตทางรถไฟเดิมแล้วผ่านพื้นที่ชุมชนขนาดเล็กหรือสถานีรถไฟขนาดเล็ก พิจารณาออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นทางยกระดับข้ามพื้นที่ดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและการเวนคืนที่ดิน

## 6.4 รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง กรณีผ่านชุมชนขนาดใหญ่

ตามลำดับขั้นของโครงข่ายถนน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงการจราจรทางไกลระหว่างเมืองในการเชื่อมโยงการจราจรจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเข้าสู่พื้นที่ต้นทาง/ปลายทางของการเดินทางหรือขนส่งสินค้าโดยอาศัยโครงข่ายถนนในลำดับรองลงไป ดังนั้น แนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณเมืองใหญ่ จะออกแบบให้เป็นแนวเส้นทางที่อ้อมเลี่ยงตัวเมืองไม่ตัดผ่านเข้าไปในเขตเมือง ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่ในเขตเมืองที่มักเป็นประเด็นปัญหาที่มีความอ่อนไหวมากในการพัฒนาโครงการ ส่วนทางรถไฟมีทางเลือกในการกำหนดแนวเส้นทางได้ทั้งรูปแบบที่ให้แนวเส้นทางตัดผ่านตัวเมือง ซึ่งจะมีความเหมาะสมในกรณีที่มีทางรถไฟเดิมผ่านเมืองอยู่แล้ว หรืออีกทางเลือกหนึ่ง คือ ให้แนวเส้นทางรถไฟไม่ผ่านตัวเมืองเป็นแนวเลี่ยงเมืองคู่ขนานไปกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และพัฒนาสถานีแห่งใหม่นอกเมืองโดยจัดให้มีระบบขนส่งสายรอง (Feeder Line) ที่เป็นถนนหรือระบบรางตามความเหมาะสมเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง ลักษณะนี้จะช่วยลดผลกระทบในการเวนคืนพื้นที่ในเมืองและกระตุ้นการพัฒนาเมืองไปสู่พื้นที่ใหม่ เหมาะกับการพัฒนาโครงการทางรถไฟหรือรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายใหม่ ตัวอย่างดังรูปที่ 6-5



รูปที่ 6-5 แนวคิดการออกแบบแนวเส้นทางช่วงผ่านเมืองขนาดใหญ่

## 6.5 รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณสถานีรถไฟ

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



รูปที่ 6-6 แนวคิดการออกแบบบริเวณสถานีรถไฟ

## 6.6 รูปแบบบริเวณทางเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

รูปแบบของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณทางเข้า-ออก ถนนเข้า-ออกที่เชื่อมโยงกับถนนภายนอกในฝั่งที่ติดกับทางรถไฟจะออกแบบเป็นสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟเพื่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ฝั่งที่ติดกับทางรถไฟจะสามารถเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ที่ระดับพื้น (At-Grade) นอกจากนี้ จะมีสะพานยกระดับ (ทางสายรอง) ข้ามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่ง ตัวอย่างดังรูปที่ 6-7





รูปที่ 6-7 แนวคิดการออกแบบบริเวณทางเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

## 7. แนวเส้นทาง MR-MAP ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1

การศึกษาคความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของโครงการจะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมในทุกเส้นทางตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และระบบราง (MR-MAP) ทั้งนี้ ระหว่างการดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมฯ เบื้องต้น จะต้องดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอความเหมาะสมของแนวเส้นทาง การออกแบบเบื้องต้น และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อพื้นที่ที่โครงการพาดผ่าน เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับรู้และเข้าใจ รวมทั้งสามารถแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อจะนำไปเป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงการศึกษาคความเหมาะสมฯ ของโครงการให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนให้มากที่สุด

โครงการฯ ได้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ไปแล้ว 1 ครั้ง ครอบคลุมพื้นที่ทุกแนวเส้นทางตามแผนแม่บท MR-MAP โดยการประชุมที่ผ่านมา ได้มีการนำเสนอร่างแผนแม่บท MR-MAP และการคัดเลือกแนวเส้นทางในแต่ละช่วงตามแผนแม่บท MR-MAP หลังจากการประชุมแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาได้มีการนำข้อคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาปรับปรุงแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมและตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และผู้เดินทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในแต่ละเส้นทาง จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 2 ขึ้นเพื่อนำเสนอข้อมูลดังกล่าวพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นอีกครั้งหนึ่ง

โดยการประชุมในครั้งนี้เป็นการประชุมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1 ประกอบด้วย

- 1) แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น
- 2) แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
- 3) แนวเส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ
- 4) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น
- 5) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงขอนแก่น-นครพนม
- 6) แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา
- 7) แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

รายละเอียดแต่ละแนวเส้นทางสามารถแสดงได้ ดังนี้

## 7.1 เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจากเส้นทางช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในปัจจุบัน เชื่อมโยงการเดินทางจากจังหวัดนครราชสีมาซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และเป็นจุดรวบรวมและกระจายการเดินทางจากภูมิภาคต่าง ๆ ในโครงข่ายระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันออกและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ภาคกลาง และต่อเนื่องไปยังภาคเหนือ รวมทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ไปยังพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และด้านหนองคายซึ่งเป็นประตูการค้าหลักในแนวเส้นทางโครงข่ายตามยุทธศาสตร์ 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 การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางในเส้นทางช่วงนี้จะก่อให้เกิดปัญหาการเวนคืนค่อนข้างมาก ดังนั้น จึงแยกแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองออกจากระบบราง โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะใช้แนวตามผลการศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น ซึ่งแนวเส้นทางส่วนใหญ่จะอยู่ทางฝั่งตะวันออกของทางหลวงหมายเลข 2 ยกเว้นช่วงแรกที่อยู่มาจากรoad ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา

### รายละเอียดแนวเส้นทาง:

- จุดเริ่มต้นโครงการ : อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา
- จุดสิ้นสุดโครงการ : อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น
- ระยะทางรวมประมาณ 204 กิโลเมตร

- แนวเส้นทางพาดผ่าน 3 จังหวัด 16 อำเภอ ได้แก่
  - จังหวัดนครราชสีมา 9 อำเภอ ได้แก่ อำเภอขามทะเลสอ อำเภอเมืองนครราชสีมา อำเภอโนนไทยอำเภอโนนสูง อำเภอคง อำเภอบัวใหญ่ อำเภอสีดา อำเภอบัวลาย และ อำเภอประทาย
  - จังหวัดมหาสารคาม 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอกุตุรง และ อำเภอโกสุมพิสัย
  - จังหวัดขอนแก่น 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอพล อำเภอหนองสองห้อง อำเภอโนนศิลา อำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมืองขอนแก่น

การศึกษาแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น แสดงได้ดังรูปที่ 7-1 และมีรายละเอียดของแนวเส้นทาง ดังนี้

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ อำเภอขามทะเลสอ จังหวัดนครราชสีมา โดยเชื่อมต่อถนนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) บริเวณ กม.183+000 และมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยอยู่บริเวณพื้นที่ราบตอนเหนือของถนนทางหลวงหมายเลข 290 (เลียงเมืองนครราชสีมา) แล้วเข้าสู่พื้นที่ อำเภอโนนไทย และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 205 (โนนไทย-นครราชสีมา) และโครงการทางหลวงพิเศษฯ สายนครสวรรค์-อุบลราชธานี จากนั้นแนวเข้าสู่พื้นที่ อำเภอโนนสูง ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2067 (ขามสะแกแสง-ดอนหวาย) ก่อนจะข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ แล้วเข้าสู่พื้นที่ อำเภอคง โดยแนวเส้นทางได้ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2150 (โนนไทย-ขามสะแกแสง) จากนั้นเข้าสู่พื้นที่ อำเภอบัวใหญ่ และ อำเภอสีดา ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 202 (บัวใหญ่-สีดา) และเข้าสู่พื้นที่ อำเภอบัวลาย ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ก่อนจะเข้าสู่พื้นที่ส่วนหนึ่งของ อำเภอประทาย จากนั้นแนวเข้าสู่พื้นที่ จังหวัดขอนแก่น บริเวณพื้นที่ราบของอำเภอพล และเข้าสู่ อำเภอหนองสองห้อง ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2440 (เมืองพล-หนองสองห้อง) ผ่านพื้นที่ส่วนหนึ่งของ อำเภอโนนศิลา ก่อนจะเข้าสู่พื้นที่ อำเภอบ้านไผ่ แนวเส้นทางได้ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 23 (ขอนแก่น-อุบลราชธานี) และตัดผ่านโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก-นครพนม จากนั้นแนวเข้าสู่พื้นที่ จังหวัดมหาสารคาม บริเวณ อำเภอโกสุมพิสัย ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 208 (ขอนแก่น-มหาสารคาม) จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงซ้ายแยกโดยออกจากแนวเส้นทางช่วง ขอนแก่น-หนองคาย และมุ่งหน้าสู่พื้นที่ อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แล้วไปสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 230 (เลียงเมืองขอนแก่น) เพื่อเชื่อมต่อเข้าตัวเมืองขอนแก่นต่อไป

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง (Rest Area) ทั้งหมด 7 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 2 แห่ง :
  - จังหวัดนครราชสีมา 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอโนนไทย
  - จังหวัดขอนแก่น 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอบ้านไผ่
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 1 แห่ง :
  - จังหวัดนครราชสีมา 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอสีดา

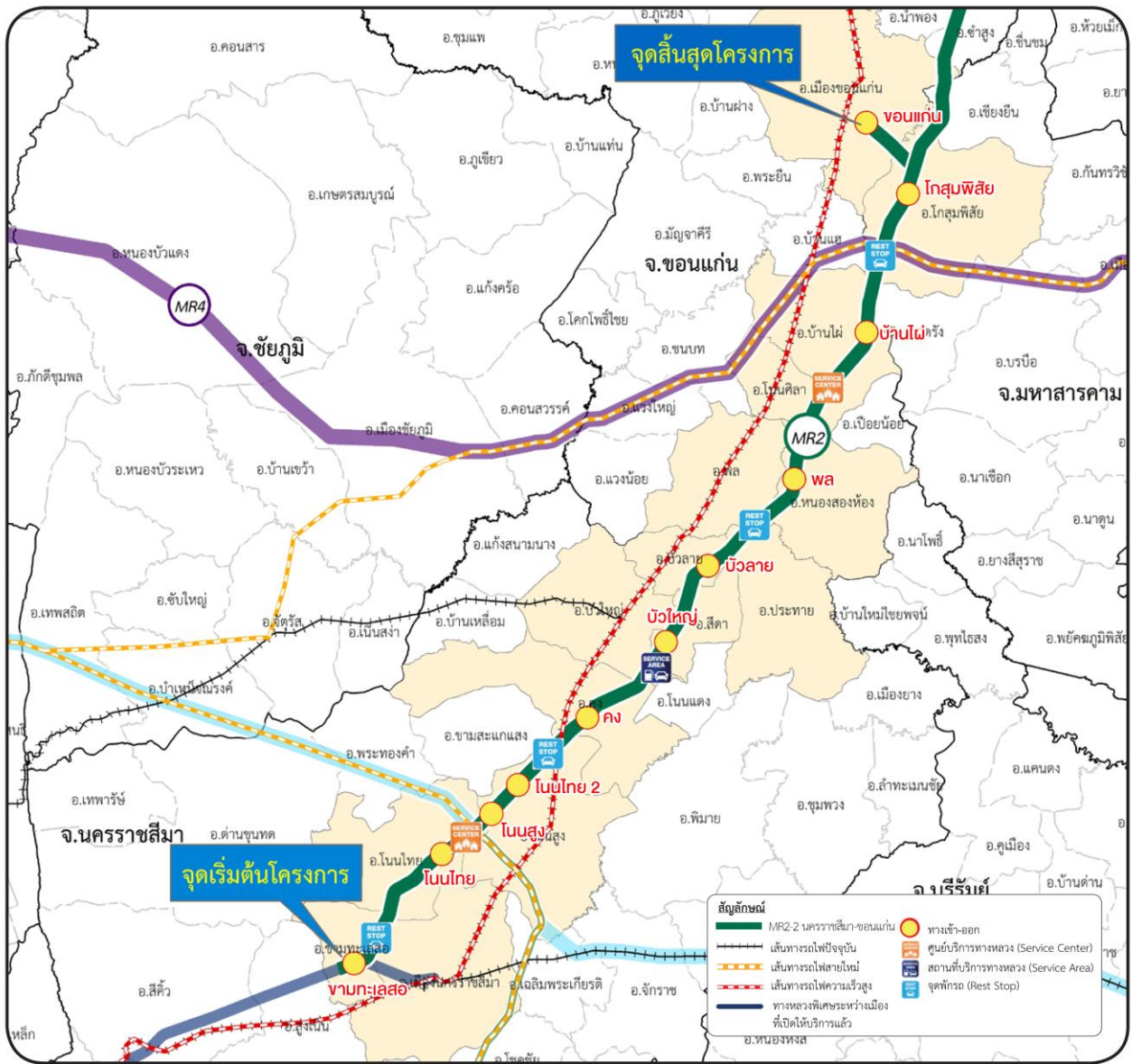
- จุดพักรถ (Rest Stop) 4 แห่ง :
  - จังหวัดนครราชสีมา 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอขามทะเลสอ และ อำเภอโนนสูง
  - จังหวัดขอนแก่น 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอพล
  - จังหวัดมหาสารคาม 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอโกสุมพิสัย

สำหรับการวิเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า แนวเส้นทางตัดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง ได้แก่ ป่าโนนน้ำแบ่ง และป่าโครงการรถไฟเมืองคง-ป่าบัวใหญ่ รวมระยะทาง 28.05 กิโลเมตร

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ประกอบด้วยสถานศึกษา 3 แห่ง ศาสนสถาน 7 แห่ง และชุมชน 30 ชุมชน สำหรับโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบจำนวน 9 แห่ง ได้แก่ บ้านบัวใหญ่ ตะคร้อร้าง บ้านหนองไไร่ (หนองไร่) บ้านกระฎีกู บ้านบุละกอ เมืองเก่า (ปราสาทเมืองเก่า) โนนบ้านม่วง แห่งโบราณคดีบ้านโนนหมั่น และบ้านเกลือ

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ประกอบด้วย พื้นที่เกษตรกรรม 9,888.23 ไร่ พื้นที่ป่าไม้ 1989.25 ไร่ พื้นที่ไม่ใช้ประโยชน์ 502.39 ไร่ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 95.13 ไร่ และพื้นที่แหล่งน้ำ 125.53 ไร่ โดยแนวเส้นทางนี้มีจุดตัดถนนสายหลัก 5 จุด ถนนชุมชน 19 จุด นอกจากนี้ยังตัดผ่านแหล่งน้ำประเภทแม่น้ำลำคลอง 32 จุด

โดยสรุปแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพฯ/ชลบุรี หนองคาย ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น พบว่าแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติ และพบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งสถานศึกษา ศาสนสถาน และชุมชน รวมถึงแหล่งโบราณสถานอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางหลายแห่ง จึงต้องให้ความสำคัญกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมดังกล่าว รวมถึงกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม



รูปที่ 7-1 แนวเส้นทางของ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น



## 7.2 เส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องจากช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น เชื่อมโยงการจราจรระหว่างเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (ขอนแก่น) สู่ด่านหนองคายซึ่งเป็นหนึ่งในด่านการค้าชายแดนที่สำคัญของประเทศและเป็นประตูการค้าและการเดินทางระหว่างประเทศที่มีศักยภาพสูงในการรองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ การนำเข้า-ส่งออกสินค้าของไทยและสินค้าผ่านแดนของ สปป.ลาว และจีน เนื่องจากอยู่ในเส้นทางตามยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน รวมทั้ง รองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) โดยเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในพื้นที่ NeEC และเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) หนองคาย การพัฒนาเส้นทางช่วงนี้จะช่วยกระจายความเจริญและเพิ่มโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้าการลงทุนในพื้นที่ เช่น นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี และเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย เป็นต้น

### รูปแบบการพัฒนา:

พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดี่ยว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) ต่อเนื่องจากช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น เริ่มต้นเส้นทางบริเวณอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และไปสิ้นสุดบริเวณด่านหนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยแนวเส้นทางยังคงอยู่ทางด้านตะวันออกของทางหลวงหมายเลข 2

### รายละเอียดแนวเส้นทาง:

- จุดเริ่มต้นโครงการ : อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม
- จุดสิ้นสุดโครงการ : อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย
- ระยะทางรวมประมาณ 182 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางพาดผ่าน 5 จังหวัด 14 อำเภอ ได้แก่
  - จังหวัดขอนแก่น 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอคำสูง และ อำเภอกระนวน
  - จังหวัดมหาสารคาม 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอโกสุมพิสัย และ อำเภอเชียงยืน
  - จังหวัดกาฬสินธุ์ 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอท่าคันโท
  - จังหวัดอุดรธานี 7 อำเภอ ได้แก่ อำเภอศรีธาตุ อำเภอกุมภวาปี อำเภอบึงสามัคคี อำเภอหนองหาน อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอพิบูลย์รักษ์ และอำเภอเพ็ญ
  - จังหวัดหนองคาย 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองหนองคาย

การศึกษาแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ช่วงขอนแก่น-หนองคาย แสดงได้ดังรูปที่ 7-2 และมีรายละเอียดของแนวเส้นทาง ดังนี้

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ อำเภอโกสัมพีน้อย จังหวัดมหาสารคาม ซึ่งแนวเส้นทางจะต่อเนื่องจากแนวเส้นทาง ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น และไปผ่าน อำเภอเขียงยืน ตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-กาฬสินธุ์) และกลับเข้าสู่พื้นที่ของ จังหวัดขอนแก่น ที่บริเวณพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผ่านพื้นที่ของ อำเภอซำสูง และ อำเภอกระนวน โดยมีแนวเส้นทางมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่ส่วนหนึ่งของ อำเภอท่าคันโท จังหวัดกาฬสินธุ์ เข้าสู่ จังหวัดอุดรธานี แนวเส้นทางเข้าสู่ จังหวัดอุดรธานี บริเวณพื้นที่ของ อำเภอศรีธาตุ ซึ่งแนวเส้นทางยังคงมุ่งต่อเนื่องไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่ของ อำเภอกุมภวาปี รวมถึงพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกของ ทะเลสาบบัวแดง และผ่านพื้นที่ของ อำเภอภูแก้ว ก่อนที่จะเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ส่วนหนึ่งของ อำเภอประจักษ์ศิลปาคม เข้าสู่พื้นที่ของ อำเภอหนองหาน ซึ่งแนวเส้นทางตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 22 (อุดรธานี-นครพนม) จากนั้นแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ส่วนหนึ่งของ อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี และมีแนวเส้นทางมุ่งต่อไปทางทิศเหนือผ่าน อำเภอเพ็ญ และเข้าสู่ จังหวัดหนองคาย แนวเส้นทางเข้าสู่ จังหวัดหนองคาย บริเวณพื้นที่ของ อำเภอเมืองหนองคาย โดยมีแนวเส้นทางขนานไปทางด้านทิศตะวันออกของถนนทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบนถนนเลี้ยวเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก)

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง (Rest Area) ทั้งหมด 7 แห่ง ได้แก่

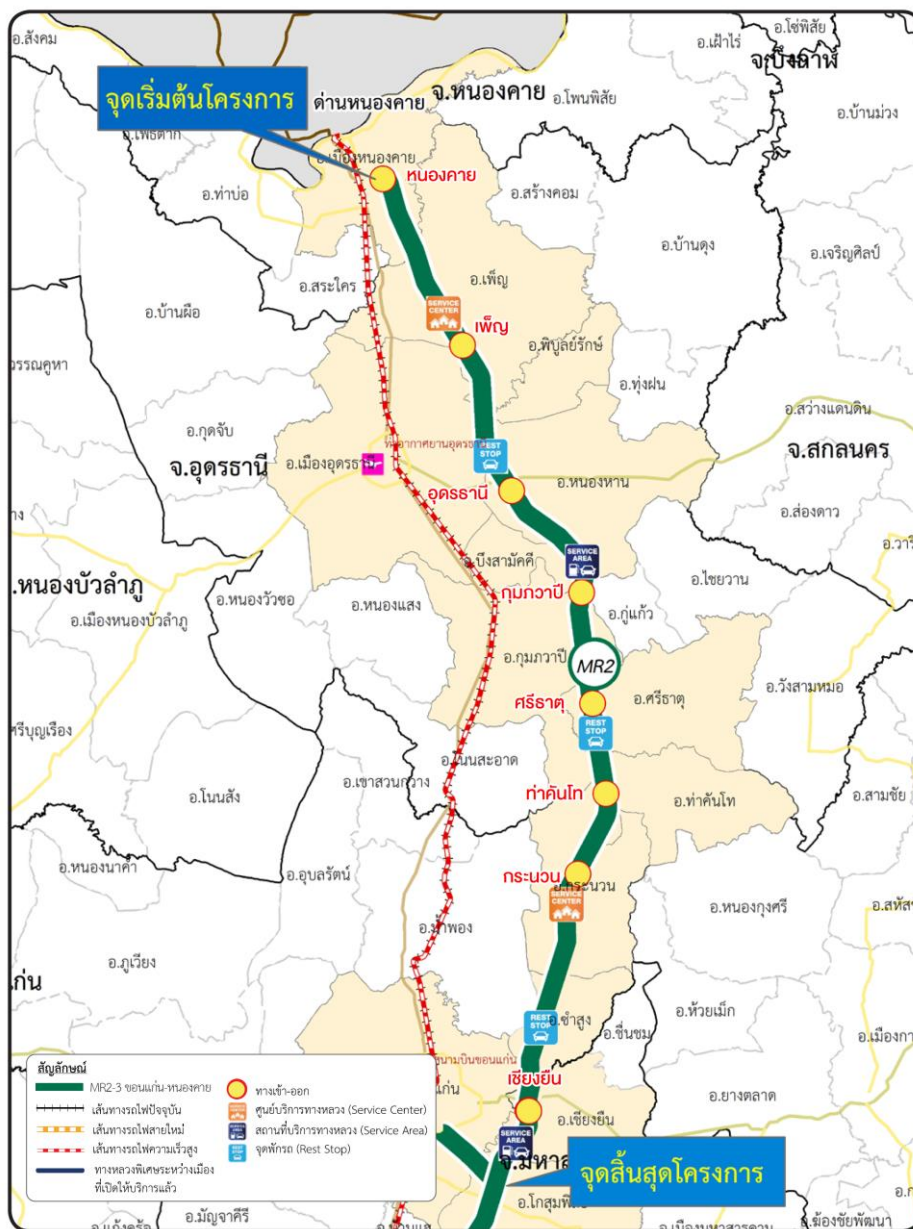
- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 2 แห่ง :
  - จังหวัดขอนแก่น 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอกระนวน
  - จังหวัดอุดรธานี 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเพ็ญ
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง :
  - จังหวัดมหาสารคาม 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเขียงยืน
  - จังหวัดอุดรธานี 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอประจักษ์ศิลปาคม
- จุดพักรถ (Rest Stop) 3 แห่ง :
  - จังหวัดขอนแก่น 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอซำสูง
  - จังหวัดอุดรธานี 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอศรีธาตุ และ อำเภอหนองหาน

สำหรับการวิเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า ลักษณะพื้นที่ที่ตัดผ่านมีความลาดชันต่ำจนถึงความลาดชันน้อย โดยไม่ผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A 1AB และ 2 แต่ตัดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ 6 แห่ง ได้แก่ ป่าดงช้า, ป่าดงมูล, ป่าดินแดงและป่าวังกุง, ป่าดงบลเขียวหวาง, ป่าดงบลเพ็ญ, ป่าดงบลสุ่มเส้า, ป่าทม, ป่าช้า และป่าหนองเม็กและป่าลุ่มพุก รวมระยะทาง 41.45 กิโลเมตร

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ประกอบด้วยสถานศึกษา 10 แห่ง ศาสนสถาน 19 แห่ง สถานพยาบาล 5 แห่ง และชุมชน 14 ชุมชน สำหรับโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบ 6 แห่ง ได้แก่ บ้านตุมไต้, วัดเกาะเกษวาริการาม, บ้านไผ่, แหล่งโบราณคดีบ้านสวนมอญ, สิมวัดพระประดิษฐ์ และวัดวรเชตวนาราม

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ประกอบด้วย พื้นที่เกษตรกรรม 8,998.78 ไร่ พื้นที่ป่าไม้ 419.39 ไร่ พื้นที่ไม่ใช่ประโยชน์ 1,306.58 ไร่ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 271.63 ไร่ และพื้นที่แหล่งน้ำ 177.02 ไร่ โดยแนวเส้นทางนี้มีจุดตัดถนนสายหลัก 1 จุด ถนนชุมชน 75 จุด นอกจากนี้ยังตัดผ่านแหล่งน้ำประเภทแม่น้ำลำคลอง 77 จุด

โดยสรุปแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพฯ/ชลบุรี -หนองคาย ช่วงขอนแก่น-หนองคาย พบว่า แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อมหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งสถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล โรงเรียน และชุมชน รวมถึงแหล่งโบราณสถานอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางหนึ่งแห่ง จึงต้องให้ความสำคัญกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมดังกล่าว รวมถึงกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม



รูปที่ 7-2 แนวเส้นทางของ MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วง ร้อยเอ็ด-สุรินทร์

### 7.3 เส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ

#### ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่เชื่อมจากด้านบึงกาฬ ชายแดนไทย-ลาว บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-บอลิคำไซ ซึ่งเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 13 ที่บ้านกล้วย เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ของ สปป.ลาว เชื่อมโยงมายังพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และเชื่อมโยงเข้าสู่เส้นทางหลักและเมืองหลักของภาคในแนวนครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี และเป็นซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว MR3 (บึงกาฬ-สุรินทร์) นี้กับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนว ตะวันออก-ตะวันตก MR4 (ตาก-นครพนม)

#### รูปแบบการพัฒนา

พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ร่วมกับรถไฟสายใหม่ตลอดแนวเส้นทาง

#### รายละเอียดแนวเส้นทาง:

- จุดเริ่มต้นโครงการ : อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด
- จุดสิ้นสุดโครงการ : อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ
- ระยะทางรวมประมาณ 252 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 19 อำเภอ ได้แก่
  - จังหวัดร้อยเอ็ด 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอจังหาร
  - จังหวัดกาฬสินธุ์ 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอกมลาไสย อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ อำเภอดอนจาน อำเภอสหัสขันธ์ อำเภอสมเด็จ อำเภอคำม่วง
  - จังหวัดอุดรธานี 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอวังสามหมอ
  - จังหวัดสกลนคร 8 อำเภอ ได้แก่ อำเภอกุดบาก อำเภอนิคมน้ำอูน อำเภอวาริชภูมิ อำเภอพังโคน อำเภอวานรนิวาส อำเภอเจริญศิลป์ อำเภอคำตาก้า อำเภอบ้านม่วง
  - จังหวัดบึงกาฬ 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอพรเจริญ อำเภอเมืองบึงกาฬ

การศึกษาแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ แสดงได้ดังรูปที่ 7-3 และมีรายละเอียดของแนวทาง ดังนี้

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณจุดเชื่อมต่อตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 23 (ห้วยแอ่ง-ร้อยเอ็ด) ที่ตำบลหนองแวง อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด โดยมีทิศทางมุ่งหน้าไปยังทิศเหนือค่อนไปทาง ตะวันออกเล็กน้อยผ่านอำเภอจังหารเข้าสู่ จังหวัดกาฬสินธุ์ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 214 (บ้านหลุบ-ลำชี) และ 2116 (สี่แยกหนองแปน-ร่องคำ) ที่อำเภอกมลาไสย มุ่งหน้าต่อเข้าตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 12 (บ้านหลุบ-นาไคร้) ที่ตำบลเชียงเครือ อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ ผ่านอำเภอดอนจาน ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 299 (ลำน้ำพาน-หนองผ้าอ้อม) และไปตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2041 (สี่แยกสมเด็จ-แยกดงแหลม) มุ่งหน้าต่อทางทิศเหนือค่อนตะวันออกผ่านอำเภอสหัสขันธ์ อำเภอสมเด็จ

อำเภอคำม่วงและเข้าสู่ จังหวัดอุดรธานีที่อำเภอวังสามหมอ จากนั้นเข้าสู่จังหวัดสกลนครทันทีที่อำเภอกุตุมาศ มุ่งหน้าผ่านอำเภอนิคมน้ำอูน ก่อนที่จะตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2218 (คำเพิ่ม-ห้วยบง) และทางหลวงหมายเลข 227 (บ้านผาสุก-วาริชภูมิ) ที่อำเภอวาริชภูมิ และตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 22 (สว่างแดนดิน-สูงเนิน) ที่ตำบลม่วงไข่ อำเภอพังโคน แล้วมุ่งหน้าต่อทางทิศเหนือขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 222 ผ่านอำเภอวานรนิวาส อำเภอเจริญศิลป์ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2280 (เจริญศิลป์-นาบัว) ทางหลวงหมายเลข 2091 (โคกสี-หนองแวง) และทางหลวงหมายเลข 2096 (หนองกา-คำตาก้า) แล้วเข้าสู่ จังหวัดบึงกาฬ ที่อำเภอพรเจริญตัดกับทางหลวงหมายเลข 2095 (พรเจริญ-โซ่พิสัย) จนไปถึงสิ้นสุดแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วงร้อยเอ็ด-บึงกาฬ ณ บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงสายใหม่โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) ที่อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ

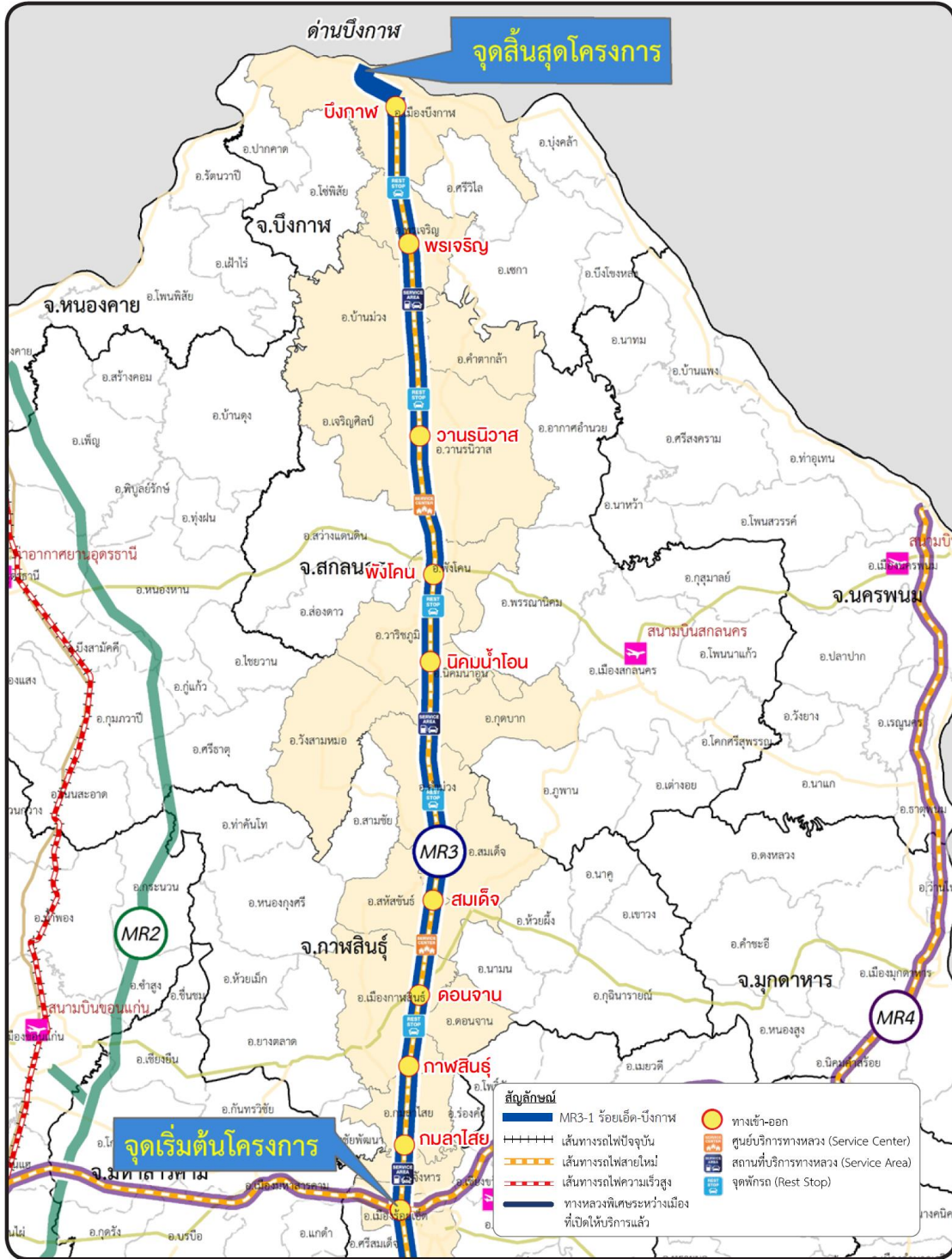
ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง (Rest Area) ทั้งหมด 8 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 3 แห่ง :
  - จังหวัดกาฬสินธุ์ 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอกมลาไสย และ อำเภอสหัสขันธ์
  - จังหวัดสกลนคร 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเจริญศิลป์
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง :
  - จังหวัดสกลนคร 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอกุตุมาศ และ อำเภอบ้านม่วง
- จุดพักรถ (Rest Stop) 3 แห่ง :
  - จังหวัดร้อยเอ็ด 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอจังหาร
  - จังหวัดกาฬสินธุ์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอคำม่วง
  - จังหวัดบึงกาฬ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอพรเจริญ

สำหรับการวิเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า ลักษณะพื้นที่ที่ตัดผ่านมีความลาดชันสูง ความลาดชันค่อนข้างสูง จนถึงความลาดชันต่ำ (ป่าลูกบกูกุก) และมีความลาดเอียงน้อย โดยผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A เป็นระยะทาง 7.99 กิโลเมตร พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 เป็นระยะทาง 0.76 กิโลเมตร พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2A เป็นระยะทาง 2.76 กิโลเมตร และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2B เป็นระยะทาง 0.62 กิโลเมตร ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 10 แห่ง ได้แก่ ป่าดงหนองตอ และป่าดงสีชมพู, ป่าโคกศาลา, ป่าดงชมพูพร, ป่าภูวง, ป่าบะยาว, ป่าห้วยน้ำคำ, ป่านายูง, ป่าหนองกุงทับม้า และป่าหนองหญ้าไย, ป่าดงดิบกะลา, ป่าภูสิงห์, ป่าดงสีชมพู, ป่าดงอีปาง, ป่าดงคำพลู และป่าดงคำกั้ง, ป่านาจารย์และป่าดงขวาง, ป่าภูพาน และป่าโคกกลางหมื่น รวมระยะทาง 62.01 กิโลเมตร ไม่ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ประกอบด้วยสถานศึกษา 17 แห่ง ศาสนสถาน 30 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง และชุมชน 31 ชุมชน สำหรับโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบ 6 แห่ง ได้แก่ วัดอาศรมสันติวัน บ้านโนนค้อ บ้านดอนหวาย ดอนกมม่วง โนนชุมภูมิ และพระเจดีย์ (พระธาตุอุโมงค์) วัดป่าธาตุศรีทอง

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ประกอบด้วย พื้นที่เกษตรกรรม 2,536,405 ไร่ พื้นที่ป่าไม้ 1,052,990 ไร่ พื้นที่ไม่ใช่ประโยชน์ 10,970 ไร่ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 81,939 ไร่ และพื้นที่แหล่งน้ำ 68,555 ไร่ โดยแนวเส้นทางมีจุดตัดถนนสายหลัก 3 จุด ถนนชุมชน 74 จุด นอกจากนี้ยังตัดผ่านแหล่งน้ำประเภทแม่น้ำลำคลอง 154 จุด



รูปที่ 7-3 แนวเส้นทางของ MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์ ช่วง ร้อยเอ็ด-บึงกาฬ

## 7.4 เส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยงภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ต่อจากช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ เป็นทางเลือกในการเดินทางที่มีมาตรฐานทางที่สูงกว่าทางหลวงหมายเลข 12 เส้นทางในปัจจุบันที่ผ่านพื้นที่ภูมิประเทศแบบภูเขา

### รูปแบบการพัฒนา

พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่มีการพัฒนาระบบรางในเส้นทางนี้)

### รายละเอียดแนวเส้นทาง:

- จุดเริ่มต้นโครงการ : อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์
- จุดสิ้นสุดโครงการ : อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม
- ระยะทางรวมประมาณ 222 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด 10 อำเภอ ได้แก่
  - จังหวัดเพชรบูรณ์ 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองเพชรบูรณ์
  - จังหวัดชัยภูมิ 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอหนองบัวแดง อำเภอเมืองชัยภูมิ และ อำเภอคอนสวรรค์
  - จังหวัดขอนแก่น 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแวงใหญ่ อำเภอชนบท อำเภอโนนศิลา อำเภอบ้านไผ่ และ อำเภอบ้านแฮด
  - จังหวัดมหาสารคาม 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอโกสุมพิสัย

การศึกษาแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย MR4 ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น แสดงได้ดังรูปที่ 7-4 และมีรายละเอียดของแนวทาง ดังนี้

จุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางอยู่บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 21 (วังชมภู-บ้านโตก) ที่ตำบลวังชมภู อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ จากนั้นแนวเส้นทางยังมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และเมื่อแนวเส้นทางถึงตำบลนางแดด อำเภอหนองแดง จังหวัดชัยภูมิ แนวเส้นทางเปลี่ยนทิศมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จากนั้นมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกที่ตำบลนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 201 (สี่แยกโรงต้ม-ช่องสามหมอ) ที่ตำบลบ้านเล่า อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และข้ามแม่น้ำชีที่ตำบลยางหวาย อำเภอคอนสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 229 (บ้านไผ่-มัญจาคีรี) บริเวณตำบลห้วยหนอง อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 2 (บ้านไผ่-ท่าพระ) และข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณตำบลโคกสำราญ อำเภอบ้านแฮด จังหวัดขอนแก่น จนไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่จุดตัดแนวทางหลวงพิเศษนครราชสีมา-หนองคาย (MR2) บริเวณตำบลดอนกลาง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม

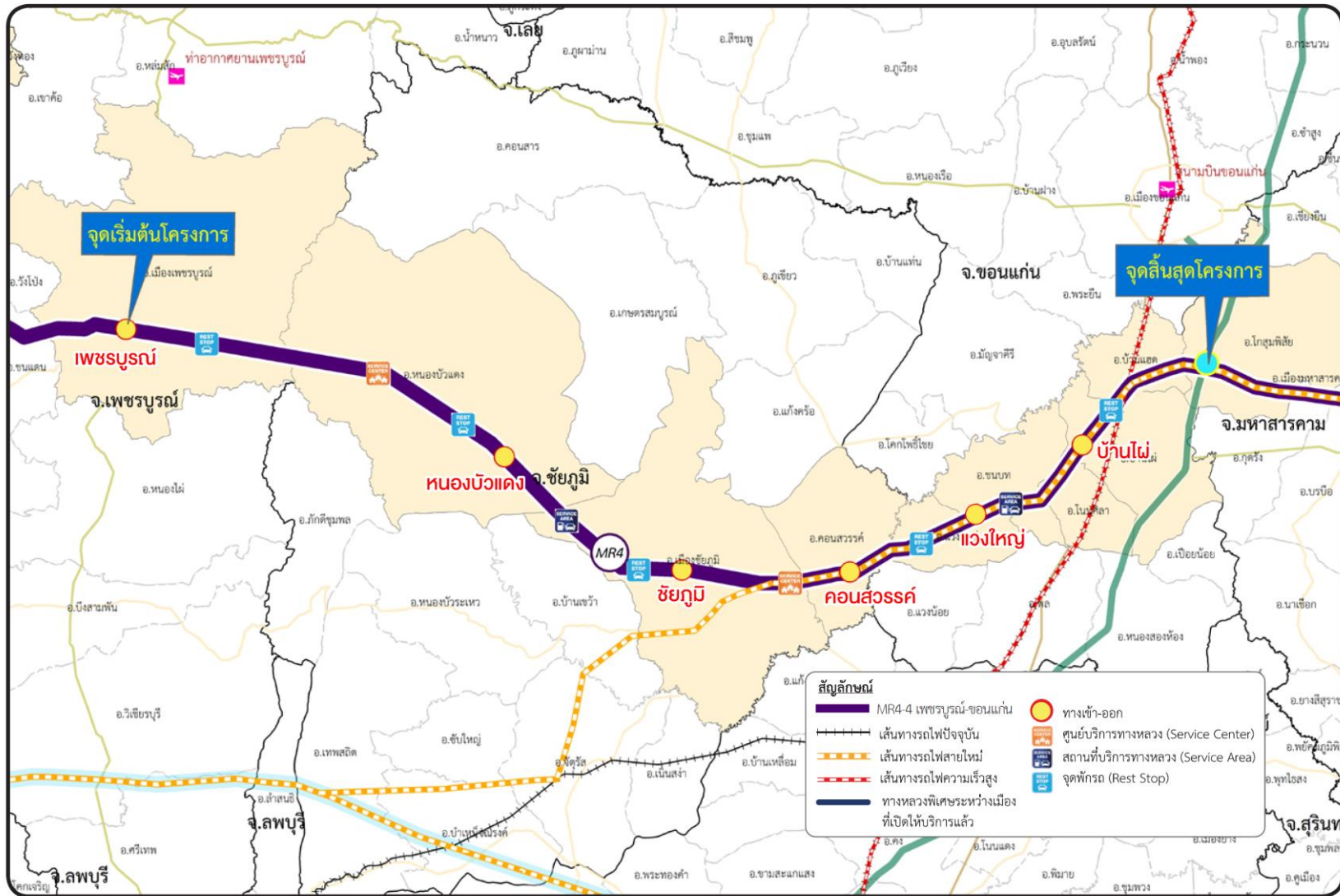


ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง (Rest Area) ทั้งหมด 9 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 2 แห่ง :
  - จังหวัดชัยภูมิ 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอหนองบัวแดง และ อำเภอเมืองชัยภูมิ
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง :
  - จังหวัดชัยภูมิ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอหนองบัวแดง และ อำเภอเมืองชัยภูมิ
  - จังหวัดขอนแก่น 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอชนบท
- จุดพักรถ (Rest Stop) 5 แห่ง :
  - จังหวัดเพชรบูรณ์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมืองเพชรบูรณ์
  - จังหวัดชัยภูมิ 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอหนองบัวแดง และ อำเภอเมืองชัยภูมิ
  - จังหวัดขอนแก่น 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเวียงใหญ่ และ อำเภอบ้านแฮด

แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อมหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A , 1B, 2, 2A ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ และอุทยานแห่งชาติ (เตรียมการ) พื้นที่ที่ตัดผ่านบางส่วนมีความลาดชันค่อนข้างสูงถึงความลาดชันสูง และพบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งสถานศึกษา ศาสนสถาน และชุมชน รวมถึงมีแหล่งโบราณสถานอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง จึงต้องให้ความสำคัญกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมดังกล่าว รวมถึงกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม





รูปที่ 7-4 แนวเส้นทางของ MR4 ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น

## 7.5 เส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงขอนแก่น-นครพนม

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) 2 แห่ง ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมกับด่านพรมแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) 2 แห่ง และด้านการค้า/เส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2 แห่ง ได้แก่ ด่านมุกดาหาร บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเมืองไกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต ของ สปป.ลาว เชื่อมต่อกับเส้นทาง R9 (ทางหลวงเอเชียสาย AH16) และเส้นทาง R13 (ทางหลวงเอเชียสาย AH11) ในสปป.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

พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์โดยอาศัยเขตทางของโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม ซึ่งอยู่ระหว่างเวนคืนและเตรียมการก่อสร้างในปัจจุบัน

### รายละเอียดแนวเส้นทาง:

- จุดเริ่มต้นโครงการ : อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม บริเวณจุดตัดของแนวเส้นทาง MR2
- จุดสิ้นสุดโครงการ : อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม
- ระยะทางรวมประมาณ 337 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 21 อำเภอ ได้แก่
  - จังหวัดมหาสารคาม 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอโกสุมพิสัย อำเภอกุตุรงค์ อำเภอบรบือ อำเภอเมืองมหาสารคาม
  - จังหวัดร้อยเอ็ด 9 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอจังหาร อำเภอสมเด็จ อำเภอธวัชบุรี อำเภอเชียงขวัญ อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอพนทอง อำเภอเมยวดี อำเภอหนองพอก
  - จังหวัดยโสธร 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเลิงนกทา
  - จังหวัดมุกดาหาร 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอนิคมคำสร้อย อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอวานใหญ่
  - จังหวัดนครพนม 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอธาตุพนม อำเภอเรณูนคร อำเภอเมืองนครพนม อำเภอท่าอุเทน

การศึกษาแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย MR4 ตาก-นครพนม ช่วงขอนแก่น-นครพนม แสดงได้ดังรูปที่ 7-5 และมีรายละเอียดของแนวทาง ดังนี้

แนวเส้นทางจะเริ่มที่จุดตัดแนวเส้นทางหลวงพิเศษนครราชสีมา-หนองคาย (MR2) บริเวณตำบลดอนกลาง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม โดยแนวเส้นทางนั้นขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ (บ้านไผ่-นครพนม) ซึ่งแนวเส้นทางได้ตัดถนนทางหลวงหมายเลข 2300 หลักกิโลเมตร 16+590 บริเวณตำบลดอนกลาง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม จากนั้นแนวเส้นทางได้ตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 23 หลักกิโลเมตร 57+440 บริเวณตำบลบ่อใหญ่ อำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้และตัดผ่านถนนหมายเลข 2040 หลักกิโลเมตร 3+000 บริเวณตำบลแวงนาง อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงและตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 23 หลักกิโลเมตร 89+870 บริเวณตำบลสีแก้ว อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงและตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 23 หลักกิโลเมตร 89+870 บริเวณตำบลสีแก้ว อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและตัดกับถนนหมายเลข 214 บริเวณหลักกิโลเมตร 41+700 ตำบลหนองแวง อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและตัดกับถนนหมายเลข 2116 บริเวณหลักกิโลเมตร 64+400 ตำบลโพธิ์ทอง อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดร้อยเอ็ด มุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและตัดกับถนนหมายเลข 2418 บริเวณหลักกิโลเมตร 35+700 ตำบลหนองพอก อำเภอหนองพอก จังหวัดร้อยเอ็ด จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้และตัดกับถนนหมายเลข 2116 บริเวณหลักกิโลเมตร 119+900 ตำบลห้องแซง อำเภอเสิงสาง จังหวัดยโสธร มุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและตัดกับถนนหมายเลข 12 บริเวณหลักกิโลเมตร 789+600 ตำบลมุกดาหาร อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มุ่งหน้าต่อไปทางทิศเหนือและตัดกับถนนหมายเลข 212 บริเวณหลักกิโลเมตร 371+800 ตำบลธาตุพนม อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศเหนือและตัดกับถนนหมายเลข 2033 บริเวณหลักกิโลเมตร 44+100 ตำบลหนองญาติ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม มุ่งหน้าต่อไปทางทิศเหนือและตัดกับถนนหมายเลข 22 บริเวณหลักกิโลเมตร 234+050 ตำบลนาทราย อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและสิ้นสุดที่อำเภอท่าอุเทน

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง (Rest Area) ทั้งหมด 12 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 3 แห่ง :
  - จังหวัดมหาสารคาม 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอโกสุมพิสัย
  - จังหวัดร้อยเอ็ด 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอโพธิ์ทอง
  - จังหวัดมุกดาหาร 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมืองมุกดาหาร
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 3 แห่ง :
  - จังหวัดมหาสารคาม 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมือง มหาสารคาม
  - จังหวัดร้อยเอ็ด 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอหนองพอก
  - จังหวัดนครพนม 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอธาตุพนม

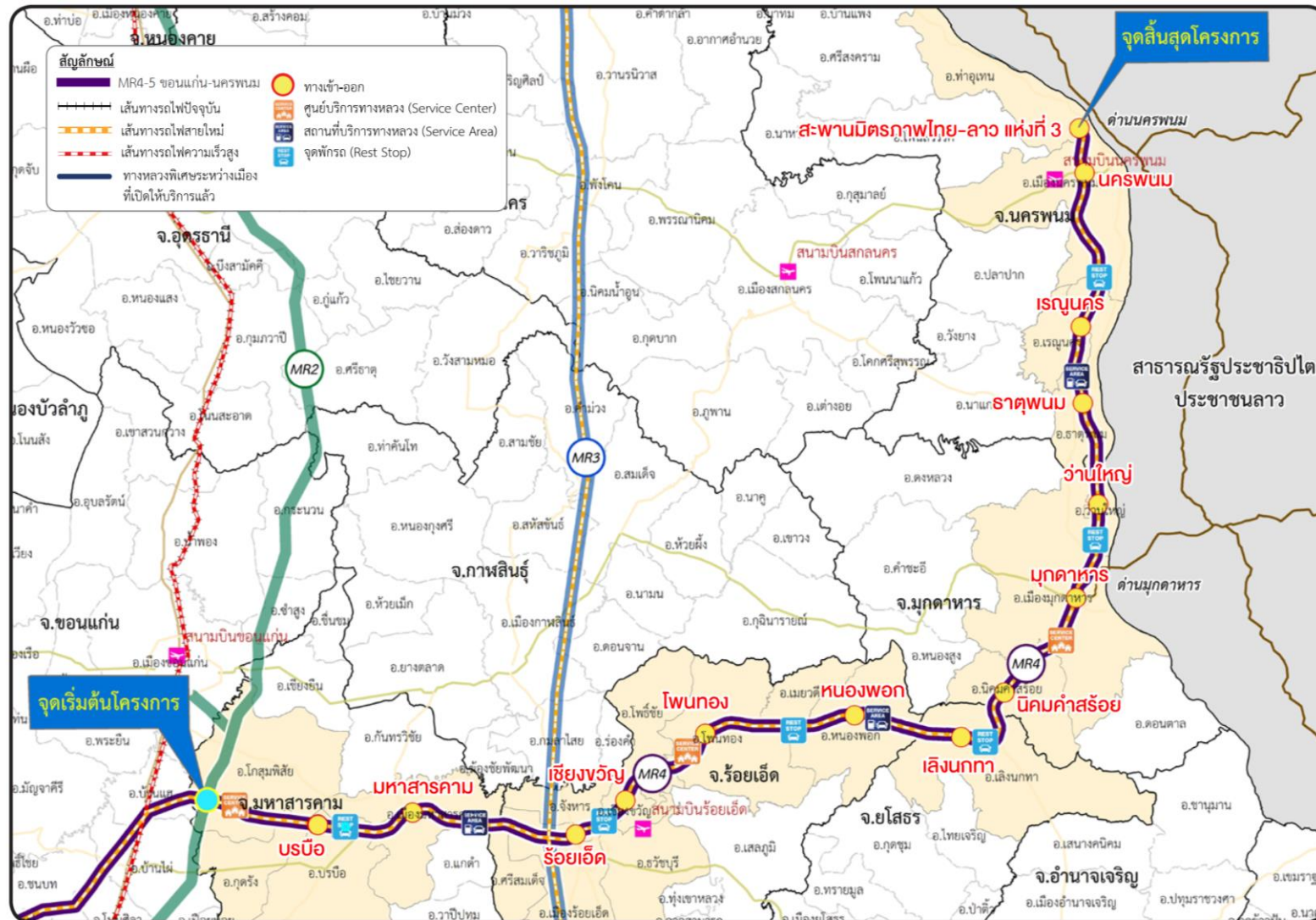
- จุดพักรถ (Rest Stop) 6 แห่ง :
  - จังหวัดมหาสารคาม 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอบรบือ
  - จังหวัดร้อยเอ็ด 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอจังหาร และ อำเภอหนองพอก
  - จังหวัดยโสธร 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเลิงนกทา
  - จังหวัดร้อยเอ็ด 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอจังหาร
  - จังหวัดมุกดาหาร 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอวานใหญ่
  - จังหวัดนครพนม 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมืองนครพนม

ผลการตรวจสอบและการรวบรวมพื้นที่อ่อนไหว รวมทั้งข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงขอนแก่น-นครพนม พบว่า ลักษณะพื้นที่ที่ตัดผ่านมีความลาดเอียงน้อยถึงความลาดชันค่อนข้างสูง โดยผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 เป็นระยะทาง 0.82 กิโลเมตร โดยตัดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ ป่ากุตริง, ป่าดงบังอี แปลงที่ 1, ป่าดงปอและดงบังอี, ป่าดงมะอี ป่าดงหมู และป่าดินแดง และป่าวังกุ้ง เป็นระยะทางประมาณ 47.75 กิโลเมตร ไม่ตัดผ่านอุทยานแห่งชาติ

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ช่วงขอนแก่น-นครพนม ประกอบด้วย สถานศึกษา 15 แห่ง ศาสนสถาน 44 แห่ง สถานพยาบาล 7 แห่ง และชุมชน 73 ชุมชน สำหรับโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง พบจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ กู่บ้านเขวา, บ้านมันปลา, แหล่งโบราณคดีบ้านนาออก, แหล่งโบราณคดีสำนักสงฆ์ดง และบ้านทุ่

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ประกอบด้วย พื้นที่เกษตรกรรม 17,887.48 ไร่ พื้นที่ป่าไม้ 1,548.06 ไร่ พื้นที่ไม้ใช้ประโยชน์ 947.17 ไร่ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 404.09 ไร่ และพื้นที่แหล่งน้ำ 282.64 ไร่ โดยมีจุดตัดถนนสายหลัก 3 จุด ถนนชุมชน 106 จุด นอกจากนี้ ยังตัดผ่านแหล่งน้ำประเภทแม่น้ำลำคลอง 164 จุด

โดยสรุปแนวเส้นทางของช่วงขอนแก่น-นครพนม พบว่า แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อมหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 และป่าสงวนแห่งชาติ ไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ที่ตัดผ่านบางส่วนมีความลาดชันค่อนข้างสูง และพบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งสถานศึกษา ศาสนสถาน และชุมชน รวมถึงมีแหล่งโบราณสถานอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง จึงต้องให้ความสำคัญกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมดังกล่าว รวมถึงกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม



รูปที่ 7-5 แนวเส้นทางของ MR4 ตาก-นครพนม ช่วง ขอนแก่น-นครพนม

## 7.6 เส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางตอนบนหรือภาคเหนือตอนล่างกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งสามารถช่วยลดระยะทางและเวลาในการเดินทางได้มาก เมื่อเทียบกับเส้นทางในปัจจุบันที่มีความต่อเนื่องของเส้นทางไม่ดีนักและมีมาตรฐานชั้นทางบางช่วงที่ไม่เอื้อต่อการเดินทางระหว่างเมือง

### รูปแบบการพัฒนา

พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการเขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ ตลอดช่วงเส้นทาง โดยในช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ นำแนวเส้นทางตามผลการศึกษาโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ มาปรับใช้ จากบริเวณจังหวัดชัยภูมิเสนอให้มีทางรถไฟแยกเป็น 2 เส้นทาง โดยไปยังจังหวัดนครราชสีมาตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหนึ่งเส้นทาง และแยกไปยังอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ อีกหนึ่งเส้นทาง แนวเส้นทางจะมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับแนวเส้นทาง MR1 (เชียงราย-นราธิวาส) ช่วงสุโขทัย-เชียงใหม่ บริเวณจังหวัดสุโขทัย และเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR1 (เชียงราย-นราธิวาส) ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก

### รายละเอียดแนวเส้นทาง:

- จุดเริ่มต้นโครงการ : อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์
- จุดสิ้นสุด : อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา
- ระยะทางรวมโดยประมาณ 230 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 19 อำเภอ ได้แก่
  - จังหวัดนครสวรรค์ ผ่าน 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอพยุหะคีรี อำเภอท่าตะโก และอำเภอไพศาลี
  - จังหวัดเพชรบูรณ์ ผ่าน 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอวิเชียรบุรี และอำเภอศรีเทพ
  - จังหวัดลพบุรี ผ่าน 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอลำสนธิ
  - จังหวัดชัยภูมิ ผ่าน 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทพสถิต และอำเภอบำเหน็จณรงค์
  - จังหวัดนครราชสีมา ผ่าน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอด่านขุนทด อำเภอพระทองคำ และอำเภอโนนไทย

การศึกษาแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา แสดงได้ดังรูปที่ 7-6 และมีรายละเอียดของแนวเส้นทาง ดังนี้



แนวเส้นทางนี้มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ทางหลวงหมายเลข 1 (ต่างระดับคลองหลวง-ประตูน้ำพระอินทร์) ตำบลนครสวรรค์ออก อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ วิ่งขนานไปตามแนวเส้นทางรถไฟ ไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 3004 (พระนอน-ท่าตะโก) และตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 1145 (ตากฟ้า - หัวถนน) ที่ตำบลหัวถนน อำเภอท่าตะโกจากนั้นแนวเส้นทางยังคงมุ่งไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 11 (ตากฟ้า-ไคताल) ที่ตำบลท่าบง กิ่งอำเภอตะโก แนวเส้นทางตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 3330 (สุขสำราญ-ลำโรงชัย) ที่ตำบลไพศาล อำเภอไพศาล จากนั้นผ่านขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือผ่านจังหวัดเพชรบูรณ์ที่อำเภอวิเชียรบุรี และอำเภอศรีเทพ ตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 21 (วังชมพู-บ้านโตก) ที่ตำบลพุดซา อำเภอวิเชียรบุรี และตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 2275 (แยกศรีเทพ-ชัยบอน) ที่ตำบลนาสนุ่น อำเภอศรีเทพ และมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ เข้าสู่จังหวัดลพบุรี ตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 2260 (ลำสนธิ-ชัยลัγκα) ที่ตำบลกุดตาเพชรอำเภอลำสนธิ และยังคงมุ่งตรงต่อไปเข้าจังหวัดชัยภูมิตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 2354 (เทพสถิต-ชัยใหญ่) ที่ตำบลห้วยยายจิว อำเภอเทพสถิต ตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 205 (ช่องสำราญ-คำปิง) และทางหลวงหมายเลข 2217 (หนองกรด-คำปิง) ที่ตำบลบ้านเพชร อำเภอบำเหน็จณรงค์ วิ่งตรงต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เข้าสู่จังหวัดนครราชสีมา ตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 201 (ด่านขุนทด-หนองบัวโคก) ที่ตำบลบ้านแปลง อำเภอด่านขุนทด และทางหลวงหมายเลข 205 (หนองบัวโคก-โคกสวาย) และทางหลวงหมายเลข 2369 (พระทองคำ-ดอนไผ่) ที่ตำบลสระพระ กิ่งอำเภอพระทองคำ และตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 2150 (คง-โนนไทย) ที่ตำบลมะค่า อำเภอโนนไทย และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่บริเวณที่เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครราชสีมา-หนองคายที่ตำบลด่านจาก อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง (Rest Area) ทั้งหมด 9 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 2 แห่ง :
  - จังหวัดเพชรบูรณ์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอวิเชียรบุรี
  - จังหวัดนครราชสีมา 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอด่านขุนทด
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง :
  - จังหวัดนครสวรรค์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอท่าตะโก
  - จังหวัดชัยภูมิ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเทพสถิต
- จุดพักรถ (Rest Stop) 2 แห่ง :
  - จังหวัดนครสวรรค์ 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอพยุหะคีรี และ อำเภอไพศาล
  - จังหวัดเพชรบูรณ์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอศรีเทพ
  - จังหวัดชัยภูมิ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอบำเหน็จณรงค์
  - จังหวัดนครราชสีมา 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอพระทองคำ

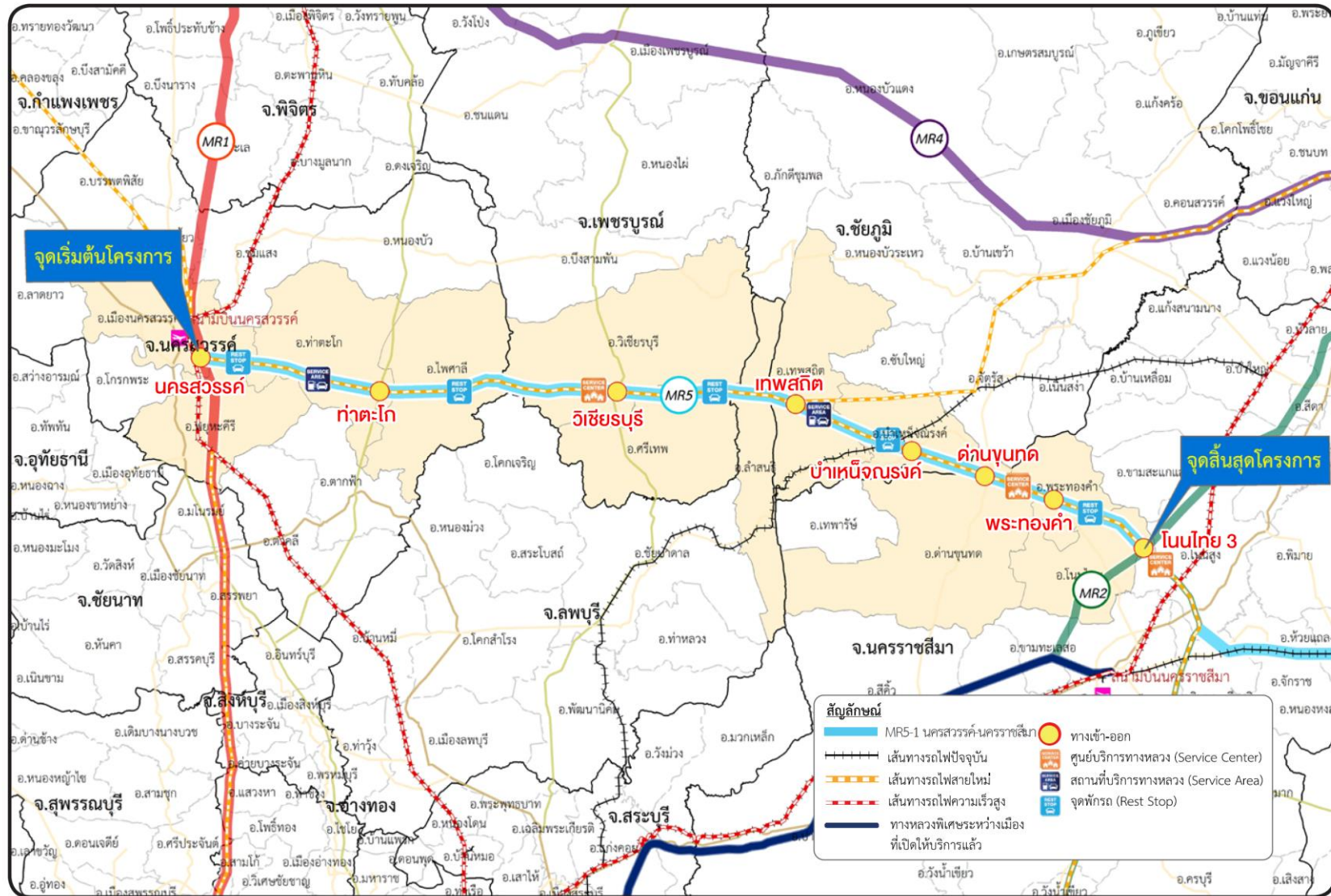
สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางพบว่า ลักษณะพื้นที่ที่ตัดผ่านมีความลาดชันสูงจนถึงความเอียงน้อย โดยผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A เป็นระยะทาง 0.89 กิโลเมตร พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1B เป็นระยะทาง 1.56 กิโลเมตร พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 เป็นระยะทาง 2.57 กิโลเมตร ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 4 แห่ง ได้แก่ ป่าเขาคอก ป่าเขาโลมนาง และป่าเขาสอยดาว, ป่าสงวนข้างทางชัยวิบูลย์, ป่านายางหลัก และป่าฝั่งซ้ายแม่น้ำป่าสัก รวมระยะทาง 63.10 กิโลเมตร ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง คือ ชัยลังกา ระยะทาง 3.33 กิโลเมตร

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง ประกอบด้วย สถานศึกษา 12 แห่ง ศาสนสถาน 11 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง และชุมชน 22 ชุมชน ไม่พบโบราณสถาน ในระยะ 1 กิโลเมตรจากสองฝั่งแนวเส้นทาง

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ประกอบด้วย พื้นที่เกษตรกรรม 12,020.62 ไร่ พื้นที่ป่าไม้ 1,357.71 ไร่ พื้นที่ไม่ใช่ประโยชน์ 525.84 ไร่ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 298.76 ไร่ และพื้นที่แหล่งน้ำ 102.19 ไร่ โดยแนวเส้นทางมีจุดตัดถนนสายหลัก 20 จุด ถนนชุมชน 7 จุด นอกจากนี้ยังตัดผ่านแหล่งน้ำประเภทแม่น้ำลำคลอง 79 จุด

โดยสรุปแนวเส้นทาง นครสวรรค์-นครราชสีมา พบว่า แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อมหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1B พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ป่าสงวนแห่งชาติ และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ที่ตัดผ่านบางส่วนมีความลาดชันสูง และพบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้ง สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล และชุมชน จึงต้องให้ความสำคัญกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมดังกล่าว รวมถึงกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม





รูปที่ 7-6 แนวเส้นทางของ MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา

## 7.7 เส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี

### ความสำคัญของแนวเส้นทาง

เชื่อมโยงเมืองหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้แก่ นครราชสีมา และอุบลราชธานี ให้มีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร และแยกการจราจรระหว่างพื้นที่ออกจากกันการจราจรในพื้นที่บนทางหลวงหมายเลข 24 และ 226

### รูปแบบการพัฒนา

พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยอาศัยเขตทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือปัจจุบัน

### รายละเอียดแนวเส้นทาง:

- จุดเริ่มต้นโครงการ : อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา
- จุดสิ้นสุดโครงการ : อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี
- ระยะทางรวมประมาณ 299 กิโลเมตร
- แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด 16 อำเภอ ได้แก่
  - จังหวัดนครราชสีมา 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอโนนสูง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ อำเภอจักราช และอำเภอห้วยแถลง
  - จังหวัดบุรีรัมย์ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอลำปลายมาศ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ อำเภอห้วยราช และอำเภอกระสัง
  - จังหวัดสุรินทร์ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอศีขรภูมิ อำเภอ อำเภอสำโรงทาบ
  - จังหวัดศรีสะเกษ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอห้วยทับทัน อำเภออุทุมพรพิสัย อำเภอเมืองศรีสะเกษ และอำเภอกัทรารมย์
  - จังหวัดอุบลราชธานี 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอวารินชำราบ

การศึกษาแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี แสดงได้ดังรูปที่ 7-7 และมีรายละเอียดของแนวทาง ดังนี้

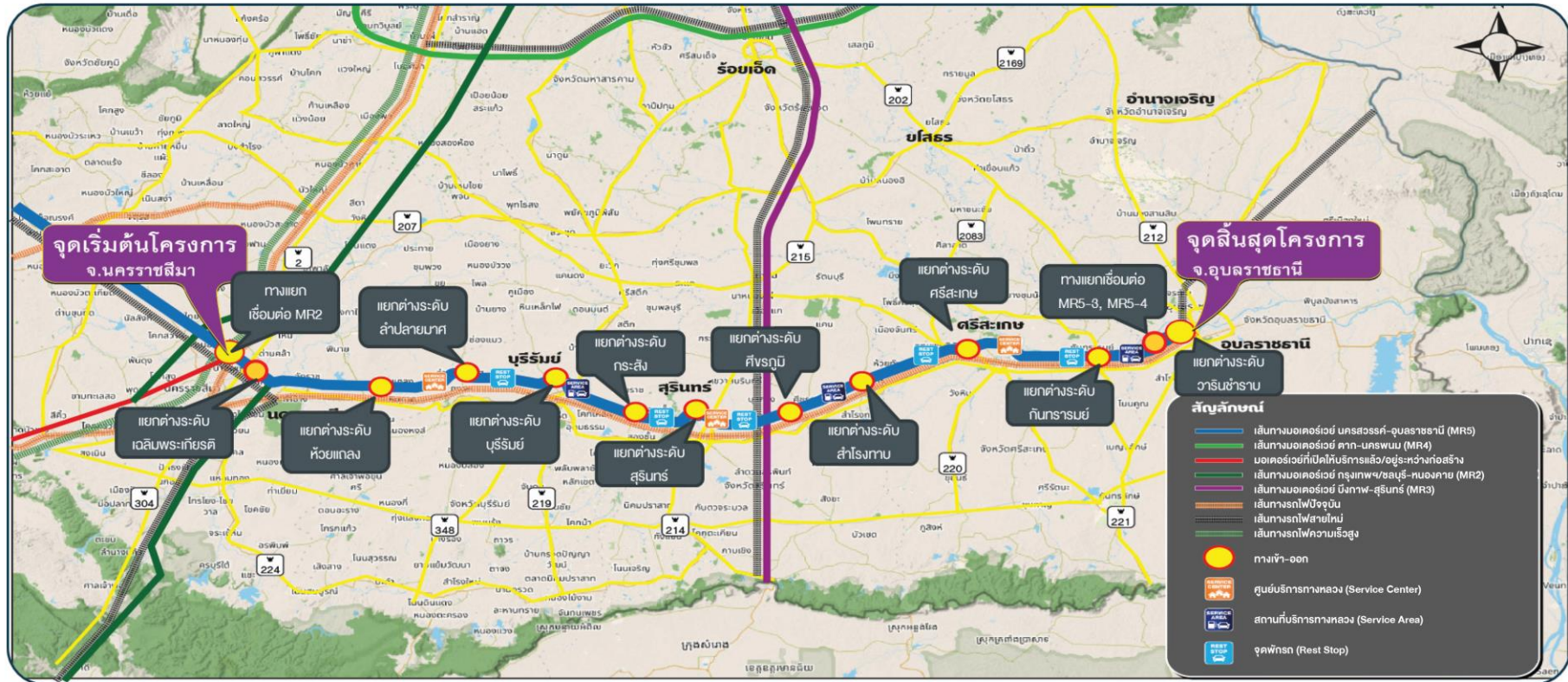
มีจุดเริ่มต้นบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณตำบลช้างทอง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา ประมาณหลักกิโลเมตร 23+000 ไปยังทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมุ่งไปในแนวเส้นทางเดียวกับเส้นทางรถไฟตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 226 อีกครั้งที่ตำบลหินดาด อำเภอห้วยแถลง จังหวัดนครราชสีมาประมาณหลักกิโลเมตรที่ 55-400 และ 64+400 มีการเบี่ยงหลบเขตพื้นที่เมืองบริเวณตำบลหินโคน อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์ โดยจะเบี่ยงขึ้นไปทางทิศเหนือและกลับมาบรรจบทางรถไฟบริเวณตำบลหนองคู อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์และมุ่งไปยังอำเภอเมืองจังหวัดบุรีรัมย์ตามแนวทางรถไฟ โดยจะมีการเบี่ยงหลบเขตพื้นที่เมืองบริเวณตำบลชุมเห็ด จังหวัดบุรีรัมย์ โดยเบี่ยงขึ้นไปทางทิศเหนือและวนกลับมายังแนวทางรถไฟที่บริเวณตำบลบ้านยาง จังหวัดบุรีรัมย์ และมุ่งไปยังจังหวัดสุรินทร์ตามแนวทางรถไฟจนถึงถนนทางหลวงหมายเลข 293 บริเวณหลักกิโลเมตร 8+400 และ 26+450 โดยจะมีการเบี่ยงหลบเขตพื้นที่เมืองบริเวณนอกเมือง อำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์

โดยเบี่ยงขึ้นไปทางทิศเหนือและวนกลับมายังแนวทางรถไฟที่บริเวณตำบลแสงพันธิ์ อำเภอเมือง จังหวัด  
สุรินทร์ มุ่งไปตามแนวรถไฟจนถึงบริเวณตำบลช้างปี่ อำเภอศีขรภูมิ จังหวัดสุรินทร์

ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีที่พักริมทาง (Rest Area) ทั้งหมด 11 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 3 แห่ง :
  - จังหวัดบุรีรัมย์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอลำปลายมาศ
  - จังหวัดสุรินทร์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมืองสุรินทร์
  - จังหวัดศรีสะเกษ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมืองศรีสะเกษ
- สถานที่บริการทางหลวง (Service Area) 3 แห่ง :
  - จังหวัดบุรีรัมย์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมืองบุรีรัมย์
  - จังหวัดสุรินทร์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอสำโรงทาบ
  - จังหวัดศรีสะเกษ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอกันทรารมย์
- จุดพักรถ (Rest Stop) 5 แห่ง :
  - จังหวัดบุรีรัมย์ 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ และ อำเภอกระสัง
  - จังหวัดสุรินทร์ 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภอศีขรภูมิ
  - จังหวัดศรีสะเกษ 2 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณ อำเภออุทุมพรพิสัย และ อำเภอกันทรารมย์





รูปที่ 7-7 แนวเส้นทางของ MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี