ไทยโพสต์
Thai Post
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200

Section: First Section/เศรษฐกิจ
วันที่: จันทร์ 23 พฤศจิกายน 2569
ปีที่: 31 **ฉบับที่:** 10963 **หน้า:** 6(กลาง)
Col.Inch: 124.30 **Ad Value:** 149,160 **PRValue (x3):** 447,480 **คลิป:** ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: วงแหวนรอบที่3โครงข่ายมอเตอร์เวย์รอบกรุงเทพฯ





วงแหวนรอบที่3โครงข่ายมอเตอร์เวย์รอบกรุงเทพฯ

เส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมขนส่งสินค้าภาค'เหนือ-อีสาน-ตะวันออก'

การขยายตัวของเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ปริมาณการจราจรหนาแน่นมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางที่ต้องผ่านกรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมไปยังภูมิภาคต่างๆ ดังนั้นจึงเกิดแนวคิดการพัฒนาโครงข่ายถนนในปัจจุบัน โดยมีลักษณะเป็นเส้นทางแผ่ออกจากกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาคต่างๆ หรือ Radial ควบคู่กับ **โครงข่ายถนนวงแหวน หรือ Ring** ที่มีลักษณะคล้ายใยแมงมุม โดยวงแหวนรอบที่ 1 คือ ถนนรัชดาภิเษก ส่วนวงแหวนรอบที่ 2 คือ ถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งกรมทางหลวงเริ่มก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2521 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจุบันพบว่าการจราจรบน **ถนนวงแหวนรอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก** เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และกำลังเผชิญข้อจำกัดด้านความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาค ซึ่งส่วนใหญ่ยังต้องอาศัยเส้นทางผ่านพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล สะท้อนถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบใหม่ เพื่อรองรับการเดินทางในระยะยาว ลดความแออัดของจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจทั่วประเทศ

ผุดวงแหวนรอบที่ 3 โครงข่ายเชื่อม 9 จังหวัด

ดังนั้น **กรมทางหลวง** จึงเร่งวางแผน **โครงการวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3** หรือ **ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 91 (MR10)** เพื่อเพิ่มศักยภาพโครงข่ายถนนรอบกรุงเทพฯ รองรับการเดินทางระยะยาว และลดปริมาณรถที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่ชั้นในของเมือง ซึ่งโครงการดังกล่าวไม่ได้มีเป้าหมายเพียงแก้ปัญหาการจราจรติดขัดเท่านั้น แต่ยังเป็นการกระจายความเจริญและสนับสนุนการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วยเชื่อมโยงแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งกระจายสินค้า และพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ ตลอดจนเพิ่มทางเลือกในการเดินทางระหว่างภูมิภาคให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

ลักษณะโครงการ เป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ดำเนินการภายใต้แนวคิด **MR-MAP หรือ Motorways-Rails Master Plan** คือ แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบรางของกระทรวงคมนาคม โดยเป็นการออกแบบและก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ควบคู่ไปกับทางรถไฟ ที่มีทั้งรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ให้อยู่ในแนวเส้นทางและเขตทางเดียวกันอย่างเป็นระบบทั่วประเทศ โดยโครงการนี้จะพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี อ่างทอง สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม และสุพรรณบุรี https://www.facebook.com/UrbanExpansion/posts/วงแหวนกรุงเทพฯ-รอบที่-3-mr10-โครงข่ายยักษ์-4-แสนล้านบาท-พาดผ่าน-9-จังหวัดปัจจุบัน/1501999748633284/ ระยะทางรวมประมาณ 235-303 กิโลเมตร

ส่วนการดำเนินงานนั้น **กรมทางหลวงหรือ ทล.** จะเริ่มดำเนินการ **ระยะแรกของโครงการวงแหวนรอบนอกรอบที่ 3 ด้านตะวันออก (ทล.305-ทล.304)** ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) กม.25+850 ก่อนถึงคลอง 11 ถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนสุวินทวงศ์) กม.2+500 ก่อนถึงแยกลำผักชี ระยะทาง 30.45 กม. วงเงินรวม 53,298 ล้านบาท แบ่งเป็น งานก่อสร้าง 51,539 ล้านบาท ค่าเวนคืน 1,759 ล้านบาท ครอบคลุมพื้นที่อำเภอธัญบุรี อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี อ่างทอง สมุทรปราการ และเขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร

รูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร ทางต่างระดับ และมีจุดเชื่อมต่อกับทางด่วนจตุโชติ-ลำลูกกา ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างด้วย คาดว่าจะเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติภายในปี 2570 ในระหว่างนั้นจะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินภายในปี 2570-2571 และเริ่มก่อสร้างภายในปี 2572

NCX newscenter x
Dataxet Limited | 888/178 Ploenchit Road, 17 Floor, Mahatun Plaza Building, Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330, THAILAND
02-253-5000, 02-651-4700 www.dataxet.co help@dataxet.co Dataxet Thailand

ไทยโพสต์
Thai Post
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200
Section: First Section/เศรษฐกิจ
วันที่: จันทร์ 23 พฤศจิกายน 2569
ปีที่: 31 ฉบับที่: 10963 หน้า: 6(กลาง)
Col.Inch: 124.30 Ad Value: 149,160 PRValue (x3): 447,480 คลิป: ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: วงแหวนรอบที่3โครงข่ายมอเตอร์เวย์รอบกรุงเทพฯ

ก่อนเปิดให้บริการภายในปี 2575

แนวเส้นทางเริ่มต้นจากจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 หรือถนนรังสิต-นครนายก บริเวณกิโลเมตรที่ 25+850 ช่วงก่อนถึงคลอง 11 อำเภอธัญบุรี จากนั้นมุ่งหน้าลงไปทางทิศใต้ผ่านพื้นที่อำเภอลำลูกกา และไปสิ้นสุดโครงการที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 หรือถนนสุวินทวงศ์ บริเวณกิโลเมตรที่ 2+500 ก่อนถึงแยกลำผักชี ในพื้นที่เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร

โครงการมีจุดขึ้น-ลงและจุดเชื่อมต่อสำคัญตลอดแนวเส้นทาง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับรังสิต-นครนายก เพื่อรองรับการเดินทางเข้า-ออกเมืองและเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนครนายก ทางแยกต่างระดับลำลูกกา บริเวณจุดตัดถนนลำลูกกาช่วงคลอง 10 ถึงคลอง 11 เพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางในพื้นที่ปทุมธานีตอนใต้ และทางแยกต่างระดับสุวินทวงศ์ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งเปิดให้ผู้เดินทางสามารถเชื่อมต่อต่อไปยังจังหวัดฉะเชิงเทรา รวมถึงพื้นที่กรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกได้อย่างสะดวกสบาย

อย่างไรก็ตาม โครงการระยะแรกนี้ถือเป็นโครงข่ายถนนสายสำคัญ ตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย พ.ศ.2560-2579 ที่มุ่งเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมรอบปริมณฑล เชื่อมต่อทางหลวงสายหลักและมอเตอร์เวย์หลายเส้นทาง พร้อมเปิดทางเลือกใหม่ในการเดินทางและขนส่งสินค้าโดยไม่จำเป็นต้องผ่านใจกลางกรุงเทพฯ โดยเฉพาะรถบรรทุกและการขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก

ส่วนระยะที่ 2 จะดำเนินการฝั่งตะวันตก ขณะนี้อยู่ระหว่างศึกษาออกแบบ โดยมีพื้นที่ตั้งแต่ **จังหวัดสุพรรรณบุรี-นครปฐม-สมุทรสาคร** จะมีการออกแบบบูรณาการร่วมกับทางระบายน้ำของกรมชลประทาน เพื่อป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยระยะแรกจะทำเป็นคลองผันน้ำ อยู่ระหว่างพิจารณาว่าลงแม่น้ำท่าจีนหรืออ่าวไทย โดยออกแบบให้คลองผันน้ำจะอยู่ตรงกลางและมีถนนอยู่ด้านข้าง โดยคาดว่าจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤษภาคม 2570

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสภาพพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม และมี **โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี** พาดผ่านแนวเส้นทาง จึงจำเป็นต้องศึกษาทบทวนรายละเอียดโครงการอีกครั้ง ทั้งด้านปริมาณจราจร รูปแบบการก่อสร้าง และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้แนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนามีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และโครงข่ายคมนาคมที่เปลี่ยนแปลงไป

ลุยศึกษารายละเอียดรอบด้าน

แม้ผลการศึกษาแนวด้านตะวันออกจะแล้วเสร็จในภาพรวม แต่ไม่ได้หมายความว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ทันที เนื่องจากยังต้องผ่านขั้นตอนการเสนอ ครม. เพื่อรับทราบและพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการ ก่อนเข้าสู่กระบวนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA รวมถึงการพิจารณาอนุมัติโครงการขนาดใหญ่ การขออนุมัติลงทุน และการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ ก่อนเริ่มก่อสร้าง

อย่างไรก็ตาม เบื้องต้นประเมินว่ากระบวนการหลังการเสนอ ครม. จนถึงการเตรียมความพร้อมก่อนเริ่มก่อสร้างอาจใช้เวลาประมาณ 3 ปี และเมื่อเข้าสู่ขั้นตอนการก่อสร้างแล้วจะใช้เวลาอีกประมาณ 3 ปี ส่งผลให้กรอบเวลารวมตั้งแต่การผลักดันโครงการภายหลังได้รับความเห็นชอบจนถึงการก่อสร้างแล้วเสร็จอาจอยู่ที่ประมาณ 6 ปี อย่างไรก็ดี ระยะเวลาดังกล่าวเป็นเพียงการประเมินเบื้องต้น ยังขึ้นอยู่กับขั้นตอนการอนุมัติ การจัดทำรายงานด้านสิ่งแวดล้อม และรายละเอียดการดำเนินโครงการในแต่ละช่วง

ประโยชน์ที่ได้รับเมื่อโครงการแล้วเสร็จ

สำหรับประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์ของโครงการ โดยเฉพาะแนวด้านตะวันออก ช่วงเชื่อมต่อ M6 ลงมายัง M7 ถือเป็นช่วงที่มีความสำคัญต่อการเติมเต็มโครงข่ายมอเตอร์เวย์ของประเทศ เนื่องจากจะช่วยเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออก โดยไม่จำเป็นต้องผ่านพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร ลดภาระการจราจรบนถนนสายหลักและถนนวงแหวนรอบที่ 2 ที่ปัจจุบันมีปริมาณรถเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การมีโครงข่ายวงแหวนรอบใหม่ยังช่วยเพิ่มทางเลือกให้กับภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการลำเลียงสินค้าระหว่างแหล่งผลิต พื้นที่อุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้า หากเกิดสถานการณ์น้ำท่วมหรือเหตุการณ์ที่ทำให้เส้นทางหลักบางช่วงได้รับผลกระทบ ก็จะมีเส้นทางทางเลือกสำหรับการเดินทางและขนส่งสินค้า ช่วยลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งมากเกินไป และเพิ่มความต่อเนื่องของระบบขนส่งในภาพรวม

ดังนั้น แนวทางการพัฒนาวงแหวนรอบที่ 3 เป็นส่วนหนึ่งของการวางยุทธศาสตร์โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จากการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารและบริบทด้านนโยบายในช่วงที่ผ่านมา ยังต้องติดตามว่ารายละเอียดของโครงการจะมีการปรับปรุงหรือทบทวนเพิ่มเติมหรือไม่ โดยเฉพาะแนวเส้นทาง ระยะทาง รูปแบบการลงทุน และกรอบวงเงินก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลที่นำเสนอต่อสาธารณชนเป็นไปในทิศทางเดียวกับผลการศึกษาฉบับล่าสุด

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จึงถือเป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่จะเข้ามาเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมของประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะการเชื่อมต่อมอเตอร์เวย์ M6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา และ M7 สายกรุงเทพฯ-มาบตาพุด ช่วยให้เดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ส่วนแนวด้านตะวันออกแม้มีความคืบหน้าแล้ว แต่ยังต้องผ่านขั้นตอนด้านสิ่งแวดล้อมและการอนุมัติลงทุนอีกหลายขั้นตอน โจทย์สำคัญจึงอยู่ที่การเร่งสรุปผลการศึกษาให้ชัดเจน ทั้งแนวเส้นทาง วงเงิน และรูปแบบการลงทุน เพื่อผลักดันโครงการ

NCX newscenter x
Dataxet Limited | 888/178 Ploenchit Road, 17 Floor, Mahatun Plaza Building, Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330, THAILAND
02-253-5000, 02-651-4700 www.dataxet.co help@dataxet.co Dataxet Thailand

ไทยโพสต์
Thai Post
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200
Section: First Section/เศรษฐกิจ
วันที่: จันทร์ 23 พฤศจิกายน 2569
ปีที่: 31 ฉบับที่: 10963 หน้า: 6(กลาง)
Col.Inch: 124.30 Ad Value: 149,160 PRValue (x3): 447,480 คลิป: ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: วงแหวนรอบที่3โครงข่ายมอเตอร์เวย์รอบกรุงเทพฯ

ให้เกิดขึ้นจริง และเปลี่ยนโครงข่ายวงแหวนรอบที่ 3 ให้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่ช่วยลดรถติด กระจายความเจริญ และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต

โครงการวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ไม่ได้มีเป้าหมายเพียงแก้ปัญหาการจราจรติดขัดเท่านั้น แต่ยังเป็นการกระจายความเจริญและสนับสนุนการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วยเชื่อมโยงแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งกระจายสินค้า และพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ ตลอดจนเพิ่มทางเลือกในการเดินทางระหว่างภูมิภาคให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น.

NCX newscenter x
Dataxet Limited | 888/178 Ploenchit Road, 17 Floor, Mahatun Plaza Building, Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330, THAILAND
02-253-5000, 02-651-4700 www.dataxet.co help@dataxet.co Dataxet Thailand