



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา

การจัดประชุมเสนอแนวคิดใน
การกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันอังคารที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ อาคารศูนย์การเรียนรู้หลักเศรษฐกิจพอเพียง
อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา



เสนอโดย



บริษัท ซดี๊ แปลง โปรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา

การจัดประชุมเสนอแนวคิดใน
การกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันอังคารที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2569 เวลา 14.00-17.00 น.

ณ หอประชุมอำเภอบ้านโพธิ์
อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา



เสนอโดย



บริษัท ซัติ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา

การจัดประชุมเสนอแนวคิดใน
การกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันพุธที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00-12.00 น.
หอประชุมอำเภอบางปะกง
อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา



เสนอโดย



บริษัท ซัติ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ช่วง กม.0+000 ถึง กม.20+500 ระยะทางประมาณ 20.50 กิโลเมตร



เพิ่มประสิทธิภาพความเหมาะสม และเพิ่มความคล่องตัว

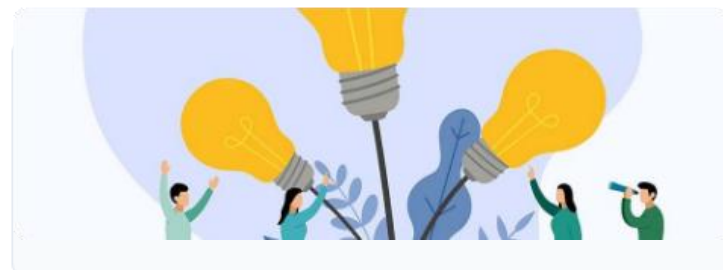
วัตถุประสงค์ของโครงการ



วัตถุประสงค์ของการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะ
แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา
โครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น

เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน
เกี่ยวกับรูปแบบโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบ
การศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป





ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการ

- 1 ช่วยแก้ไขปัญหาการของการจราจรและความล่าช้าในการเดินทางโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- 2 ช่วยเพิ่มความปลอดภัยและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในการเดินทาง
- 3 ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพสนับสนุนและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้า
- 4 ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดฉะเชิงเทรา และพื้นที่ใกล้เคียง



ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ชิตีแพน โปรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



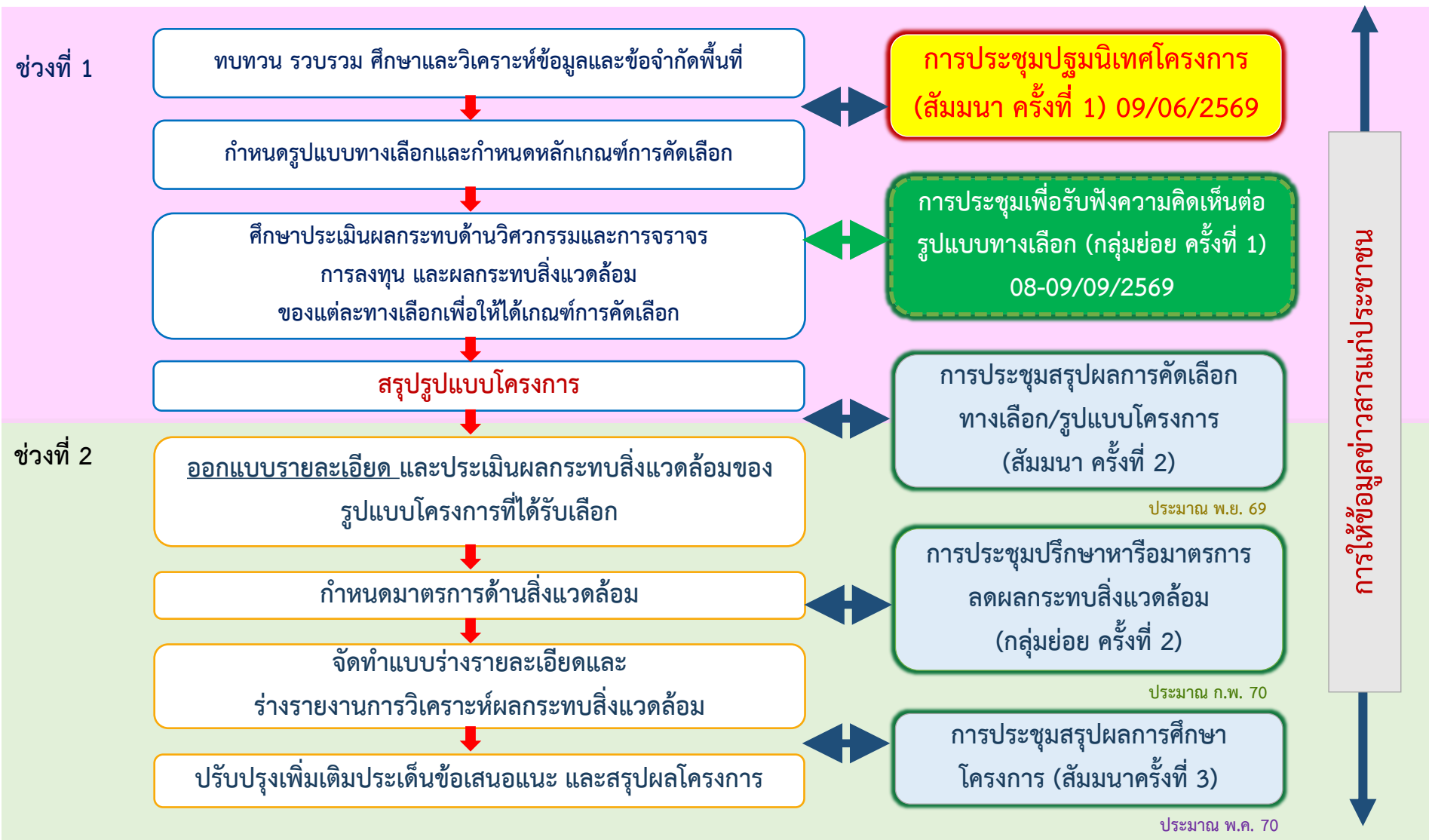
บริษัท อินเทลแพน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด



การดำเนินงานของโครงการ





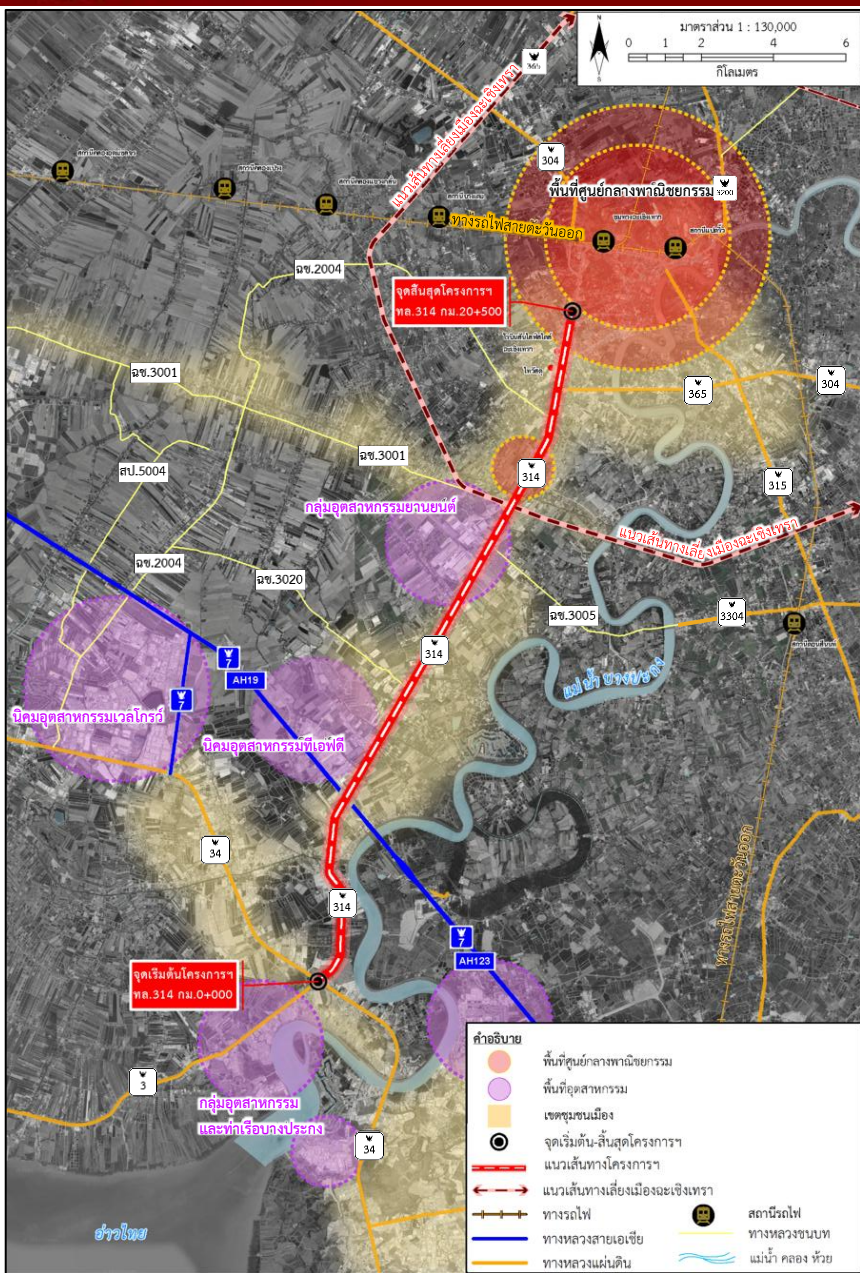
สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ



ทางหลวงหมายเลข 314 สายบางปะกง-ฉะเชิงเทรา

เป็นถนนสายหลักของพื้นที่โครงการ โดยมีโครงข่ายเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 และทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่ กม.0+000 และมุ่งเข้าสู่พื้นที่เมืองฉะเชิงเทราจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.20+500 โดยตลอดเส้นทางมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทางหลวงชนบทสาย ฉช.3001, ฉช.3005, ฉช.3020 และ ฉช.2004

ทั้งนี้ พื้นที่โดยรอบประกอบด้วยชุมชนเมือง นิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กลางพาณิชยกรรม โดยนิคมอุตสาหกรรมกระจายตัวอยู่บริเวณด้านตะวันตกและช่วงกลางของเส้นทาง เช่น นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ นิคมอุตสาหกรรมทีเอฟดี และนิคมอุตสาหกรรมรถยนต์ (TOYOTA) ขณะที่ด้านตะวันออกเป็นพื้นที่ชุมชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ค่อนข้างหนาแน่น

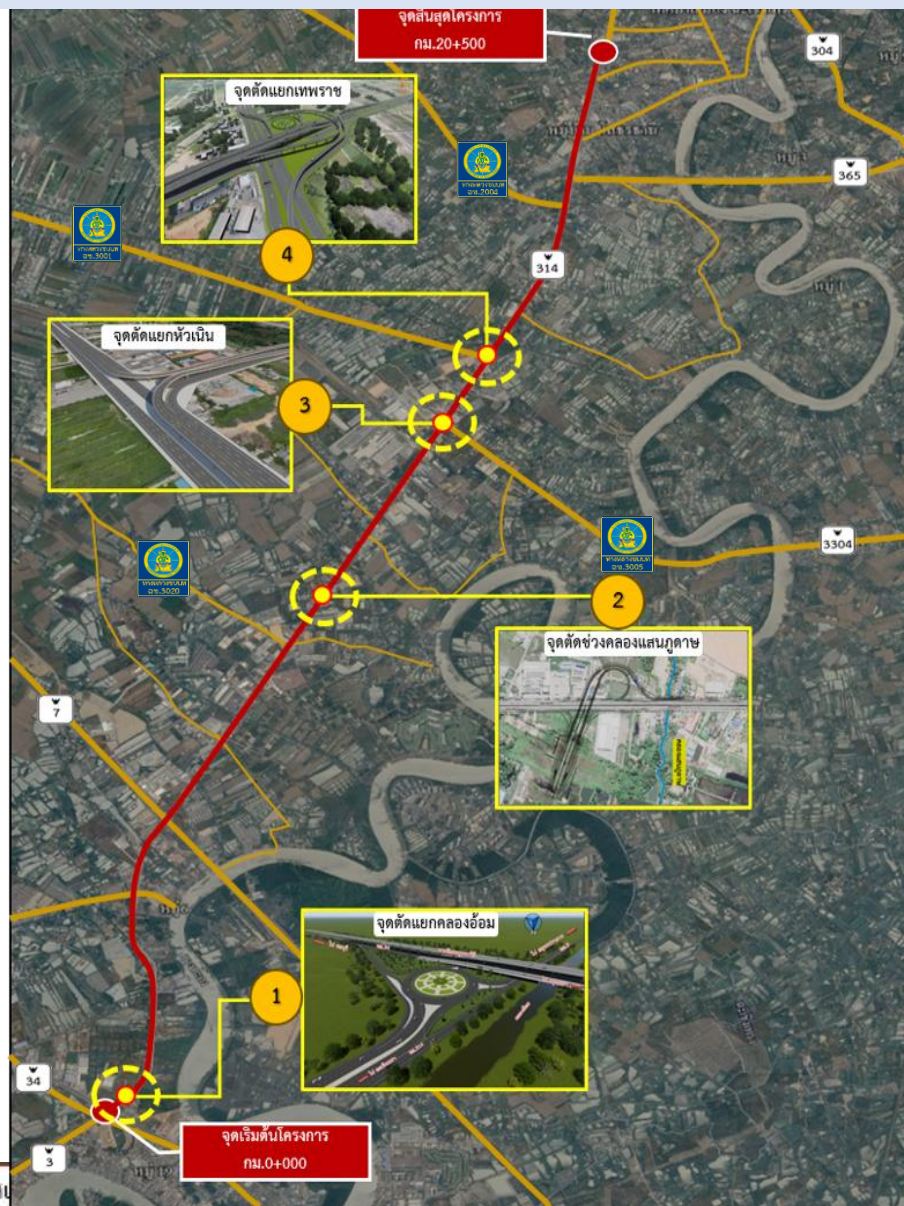




โครงข่ายการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวง



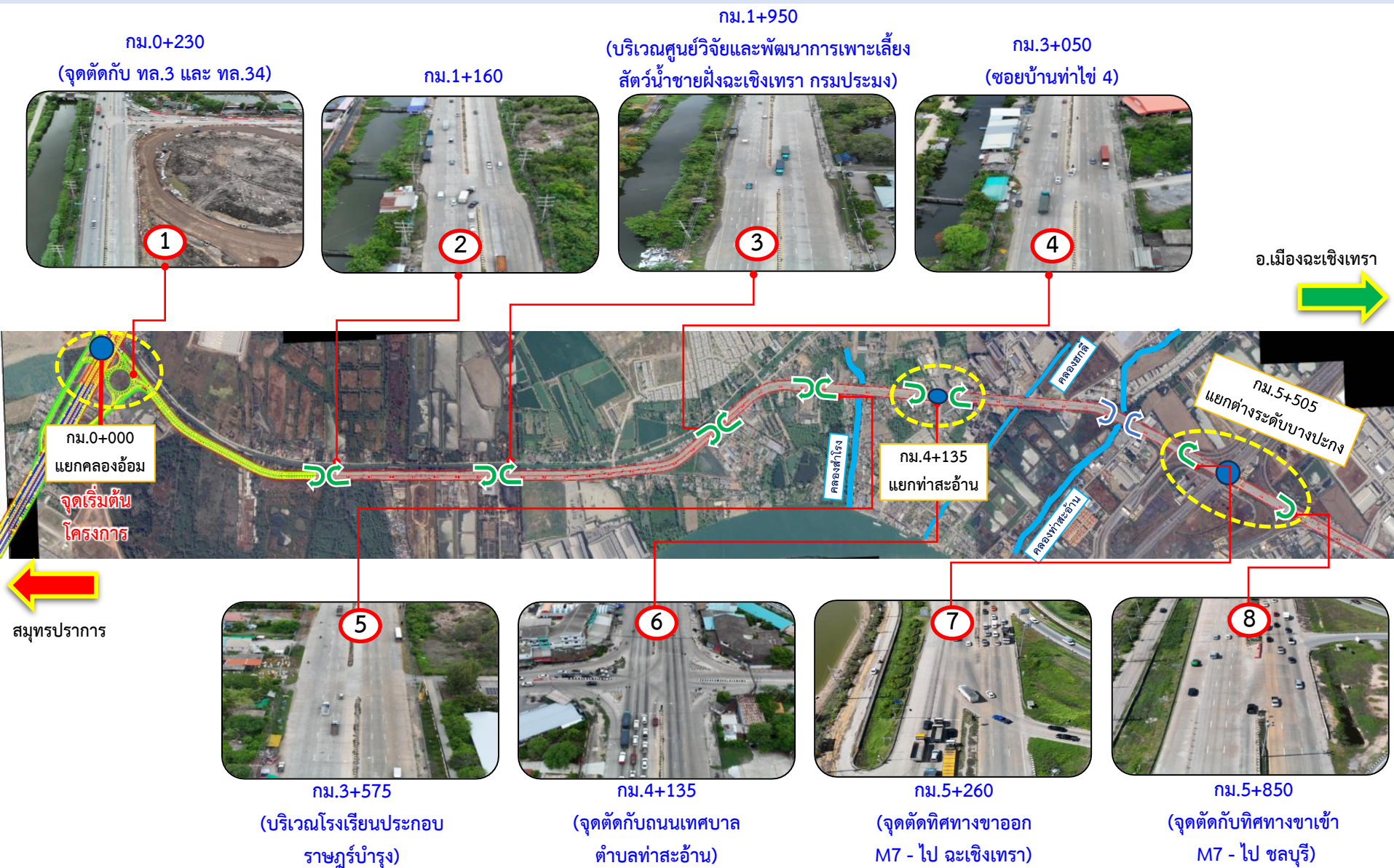
การทบทวนโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



- 1 โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถึง จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 2 (ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ.2568)
- 2 โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อแก้ไขปัญหาราจรบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ, ฉะเชิงเทรา (ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จในปี พ.ศ 2567)
- 3 โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบถนนสาย ฉช.3005 แยก ทล.314 – อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา (ดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2565)
- 4 โครงการสำรวจและออกแบบโครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก สายทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2562)

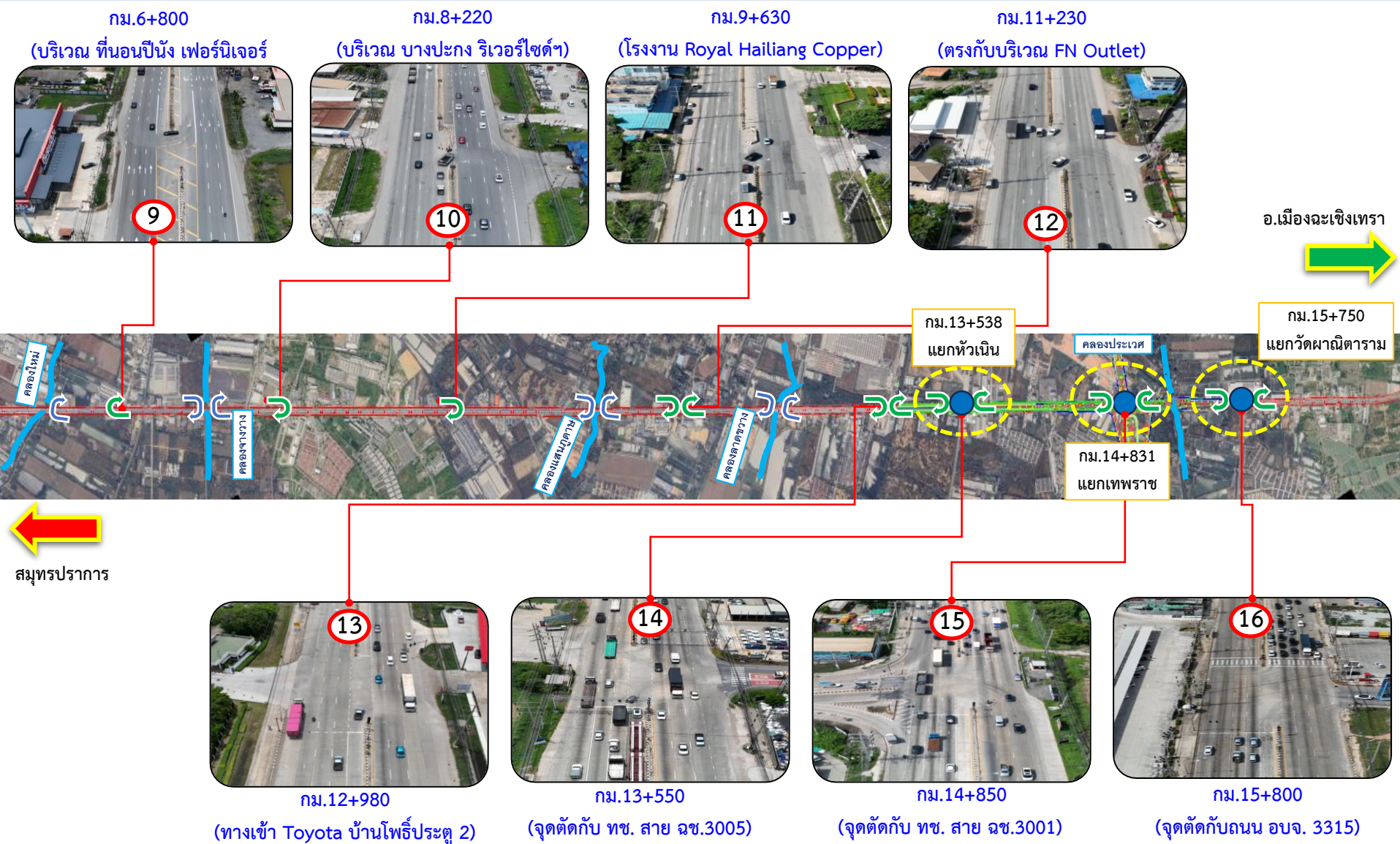


ช่วงจากแยกคลองอ้อม ถึง แยกต่างระดับบางปะกง





ช่วงจากแยกต่างระดับบางปะกง ถึง แยกวัดผาณิตาราม





ช่วงจากแยกวัดผาณิตาราม ถึง แยกประชาสรรค์

กม.17+540 (จุดตัดกับ ทช.สาย ฉช.2004)



กม.18+300 (จุดตัดกับทล.365)



อ.เมืองฉะเชิงเทรา



กม.20+125
แยกประชาสรรค์

กม.19+076
แยกโสธร

กม.18+296
แยกบางพระ

กม.17+536
แยกบ้านใหญ่

จุดสิ้นสุด
โครงการ

คลองบางพระ

19



กม.19+080

(จุดตัดกับถนนเทพคุณากร)

20



กม.20+135

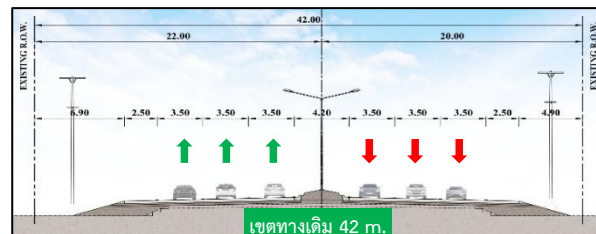
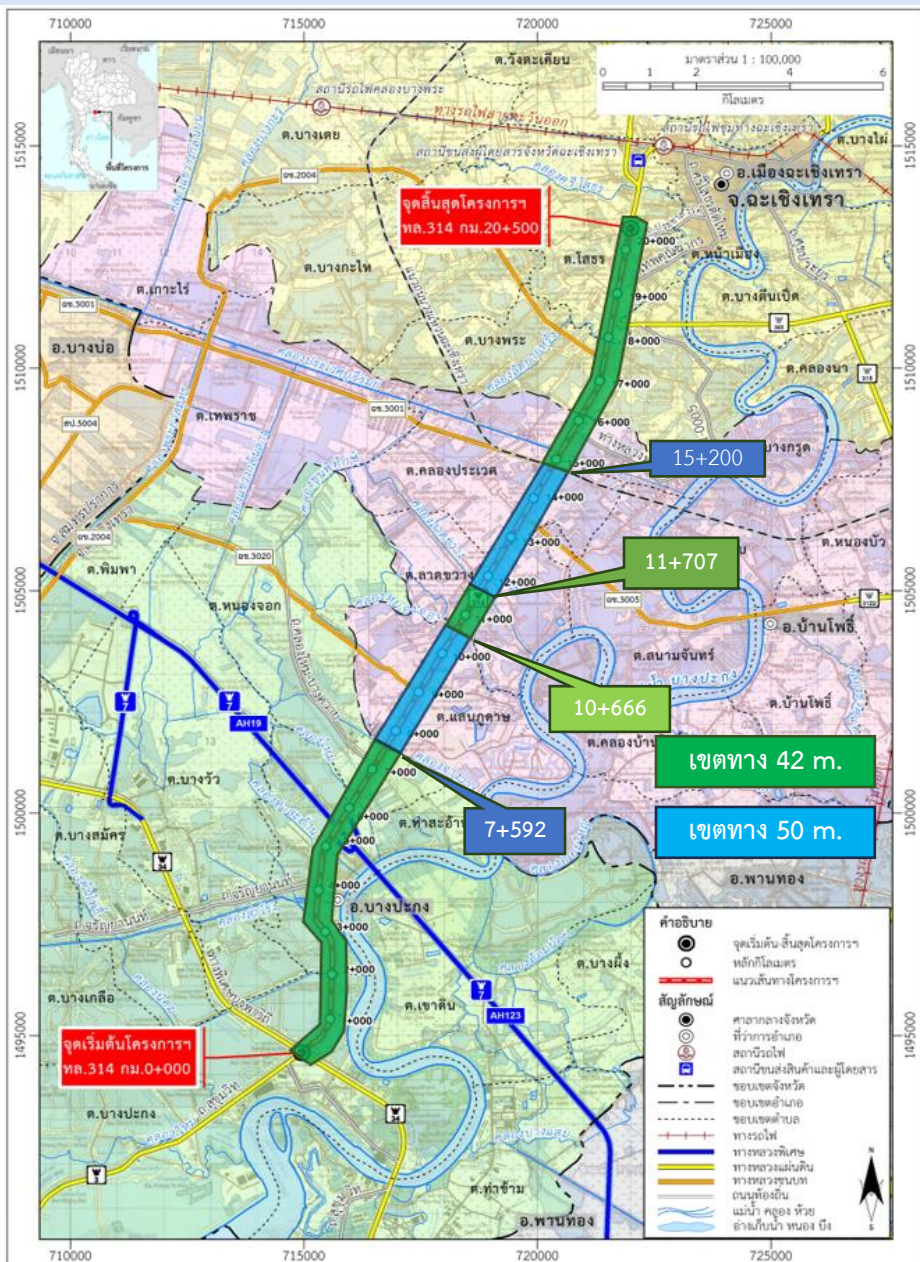
(จุดตัดกับถนนประชาสรรค์)



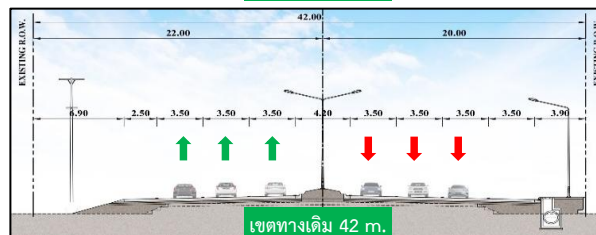
สมุทรปราการ



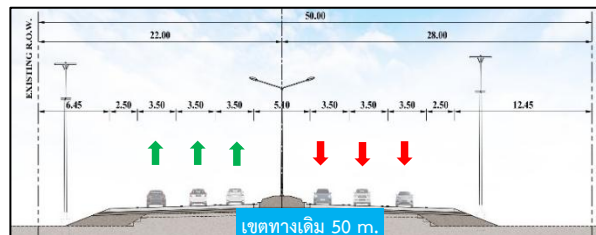
รูปแบบถนนและเขตทางหลวงปัจจุบันของโครงการ



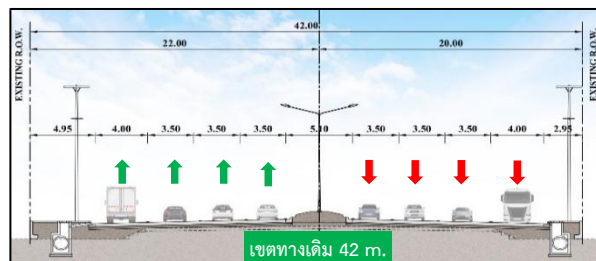
กม.3+250 - กม.3+800
กม.4+500 - กม.6+600
กม.15+200 - กม.15+500



กม.2+800 - กม.3+250



กม.7+592 - กม.10+660
กม.11+700 - กม.15+200

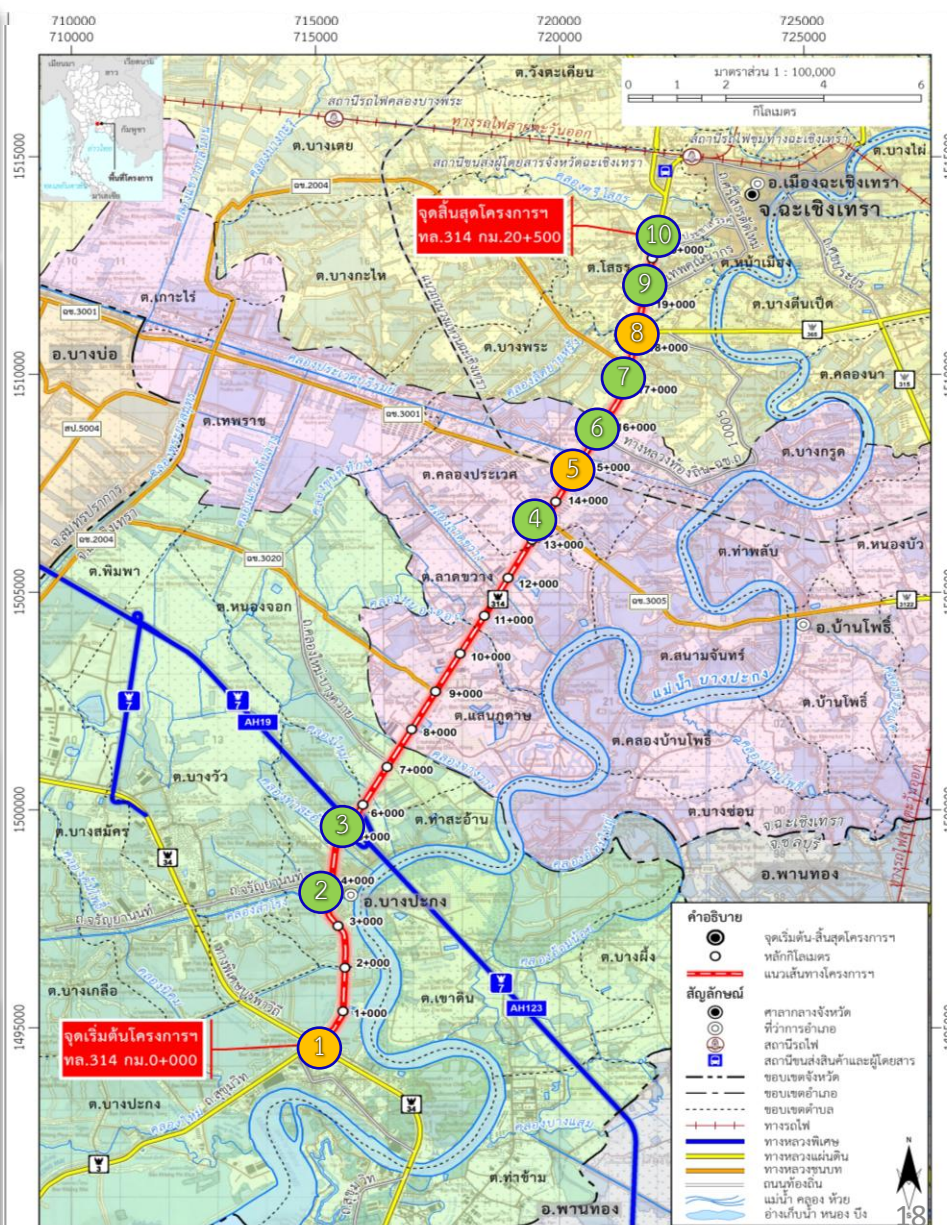


กม.16+900 - กม.20+500

กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ความกว้างเขตทางทั้งหมด (เมตร)	ความกว้างของเขตทาง	
			ซ้าย (เมตร)	ขวา (เมตร)
0+000.000	7+592.102	42	22	20
7+592.102	10+666.545	50	22	28
10+666.545	11+707.395	42	22	20
11+707.395	15+200.000	50	22	28
15+200.000	20+500.000	42	22	20

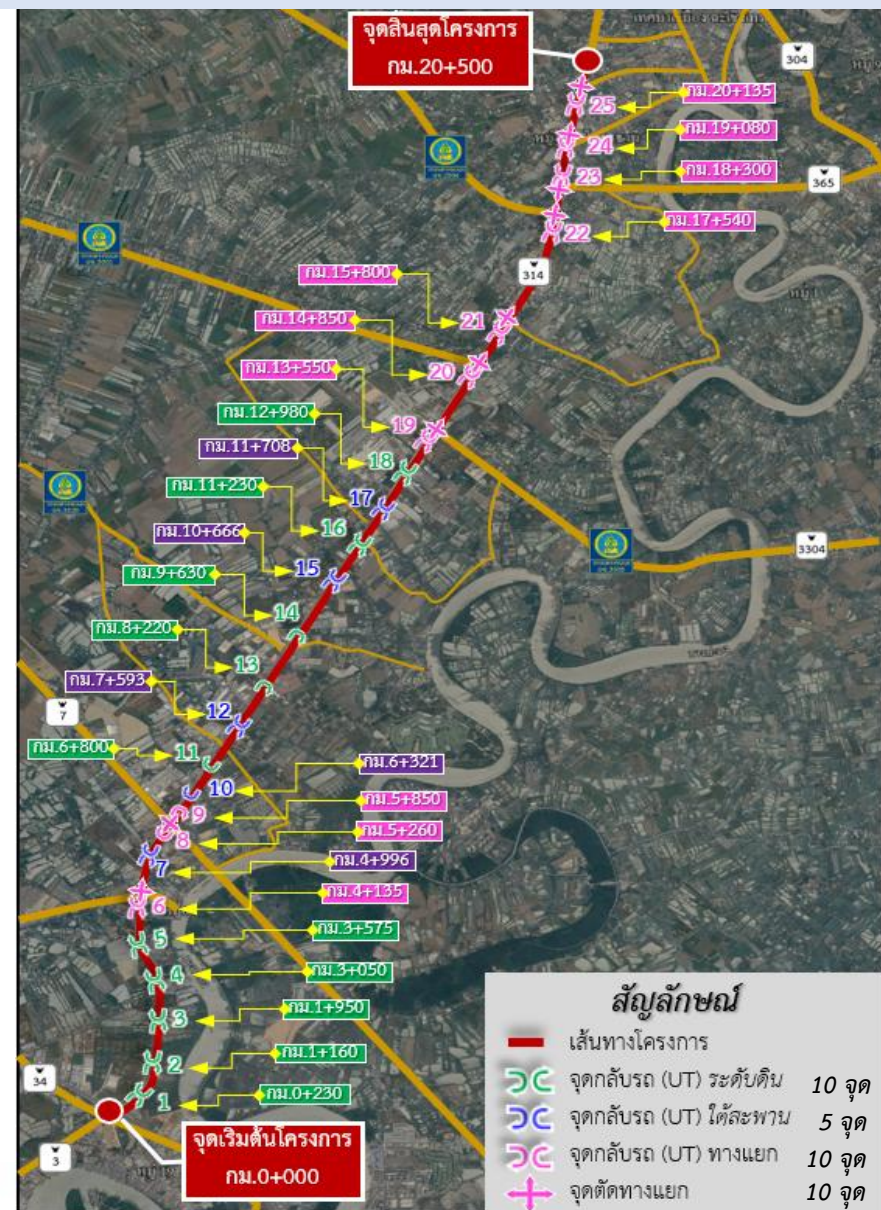


จุดตัดสำคัญปัจจุบันบนทางหลวงหมายเลข 314





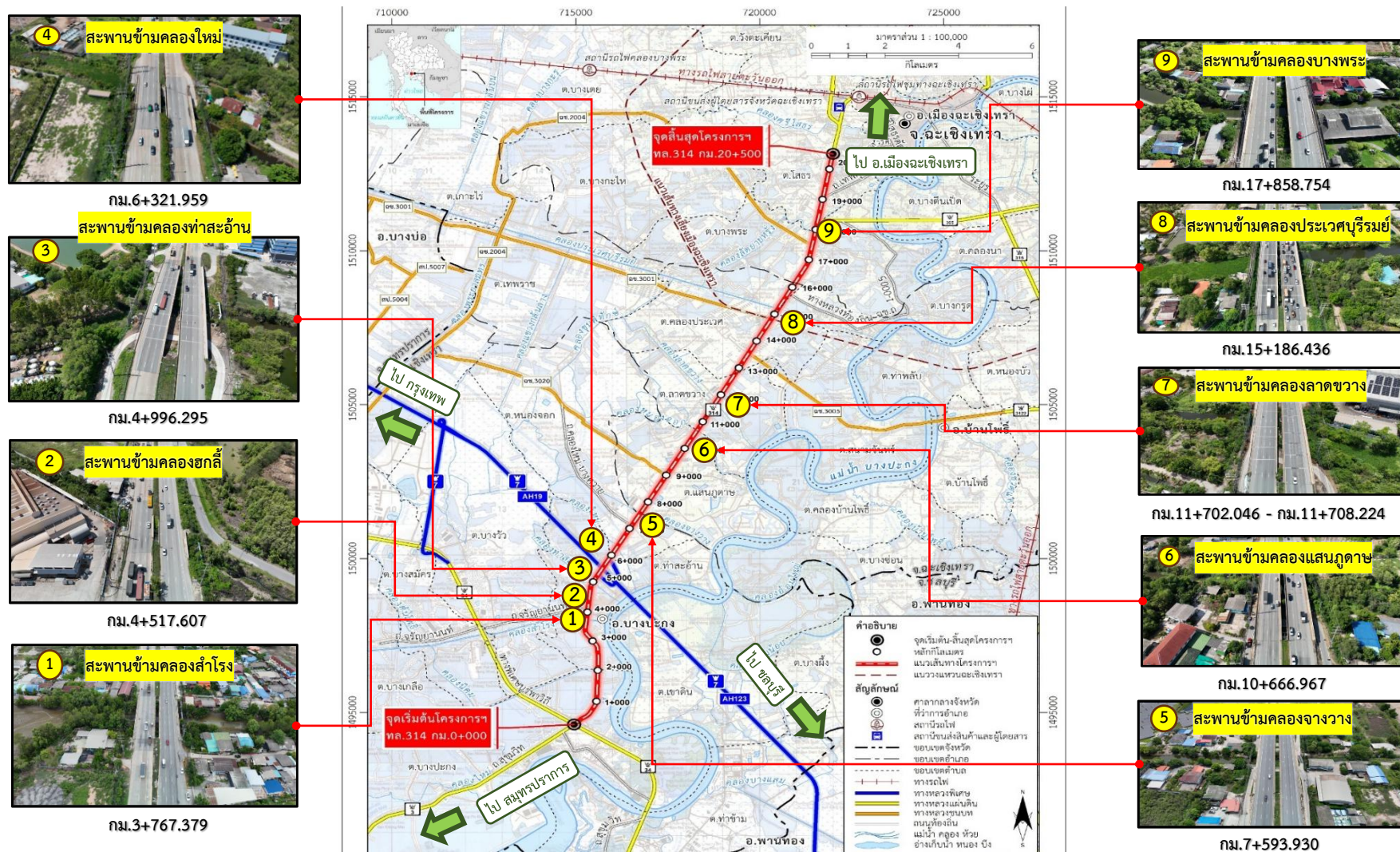
ตำแหน่งจุดกลับรถปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 314



ลำดับ	กม	ระยะทาง	ประเภท	ความสูงช่องลอด	หมายเหตุ
1	0+230	230 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณแยกคลองอ้อม
2	1+160	930 ม.	กลับรถระดับดิน	-	-
3	1+950	790 ม.	กลับรถระดับดิน	-	ศูนย์วิจัยเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง
4	3+050	1,100 ม.	กลับรถระดับดิน	-	-
5	3+575	525 ม.	กลับรถระดับดิน	-	ร.ร.ประกอบราษฎร์บำรุง
6	4+135	560 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณจุดทางแยกท่าสะพาน
7	4+996	861 ม.	กลับรถได้สะพาน	3.00 ม.	กลับรถได้สะพานข้ามคลองท่าสะพาน
8	5+260	264 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
9	5+850	590 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
10	6+321	471 ม.	กลับรถได้สะพาน	2.10 ม.	กลับรถได้สะพานข้ามคลองใหม่
11	6+800	479 ม.	กลับรถระดับดิน	-	ปิ่นังเฟอร์นิเจอร์
12	7+593	793 ม.	กลับรถได้สะพาน	2.80 - 3.20 ม.	กลับรถได้สะพานข้ามคลองจางวาง
13	8+220	627 ม.	กลับรถระดับดิน	-	บางปะกง ริเวอร์ไซด์
14	9+630	1,410 ม.	กลับรถระดับดิน	-	บริษัท ลอยด์ ไข่เหลียง ฯ
15	10+666	1,036 ม.	กลับรถได้สะพาน	2.50 -3.20 ม.	กลับรถได้สะพานข้ามคลองแสนภูตยา
16	11+230	564 ม.	กลับรถระดับดิน	-	บริเวณ FN Outlet
17	11+708	478 ม.	กลับรถได้สะพาน	2.40 ม.	กลับรถได้สะพานข้ามคลองลาดขวาง
18	12+980	1,272 ม.	กลับรถระดับดิน	-	ทางเข้าไธโยตำบลโพธิ์
19	13+550	570 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณทางแยกหัวเนิน
20	14+850	1,300 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณทางแยกเทพราช
21	15+800	950 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณทางแยกวัดผาฉัตราราม
22	17+540	1,740 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณทางแยกบ้านใหญ่
23	18+300	760 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณทางแยกบางพระ
24	19+080	780 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณทางแยกโสธร
25	20+135	1,055 ม.	กลับรถระดับดิน	-	กลับรถบริเวณทางแยกประชาสรรค์



ตำแหน่งสะพานปัจจุบันจำนวน 9 แห่ง และลำน้ำจำนวน 9 แห่ง





ข้อมูลรายละเอียดโครงสร้างสะพานปัจจุบัน จำนวน 9 แห่ง, กลับรถได้สะพาน 5 จุด ช่องลอด 2.10-3.0 เมตร

ลำดับ	กิโลเมตรที่ (ตามแนวก่อสร้าง)	ลำน้ำ/คลอง	รายละเอียดโครงสร้างสะพานเดิม	จำนวน ช่อง จราจร	ผิวจราจร กว้าง (เมตร)	จุดกลับรถ	
			ช่วงความยาวสะพาน (เมตร)			กลับรถ	ช่องลอดสูง (ม.)
1	3+767.379 LT.	คลองลำโรง	$ST(2 \times 6.00) + ST(1 \times 8.00) + PG(1 \times 9.50) + ST(1 \times 8.00) + ST(2 \times 6.00) = 49.50$ ม.	3	13.50	ไม่ได้	-
	3+767.379 RT.		$ST(2 \times 6.00) + ST(1 \times 8.00) + PG(1 \times 10.00) + ST(1 \times 8.00) + ST(2 \times 6.00) = 50.00$ ม.	3	13.50	ไม่ได้	-
2	4+517.607 LT.	คลองชกสี	$ST(3 \times 6.00) = 18.00$ ม.	3	13.50	ไม่ได้	-
	4+517.607 RT.		$ST(3 \times 6.00) = 18.00$ ม.	3	13.50	ไม่ได้	-
3	4+996.295 LT.	คลองท่าสะพาน	$PG(3 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(4 \times 10.00) = 90.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	3.00
	4+996.295 RT.		$PG(3 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(4 \times 10.00) = 90.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	3.00
4	6+321.959 LT.	คลองใหม่	$PG(1 \times 8.00) + PG(1 \times 10.00) + PG(1 \times 8.00) = 26.00$ ม.	3	13.50	ไม่ได้	-
	6+321.959 RT.		$ST(1 \times 8.00) + ST(1 \times 10.00) + ST(1 \times 8.00) = 26.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	2.10
5	7+593.930 LT.	คลองจางวาง	$ST(1 \times 7.00) + ST(1 \times 8.00) + ST(2 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + ST(2 \times 10.00) + ST(1 \times 8.00) + ST(1 \times 7.00) = 90.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	2.80
	7+593.930 RT.		$ST(1 \times 7.00) + ST(1 \times 8.00) + PG(2 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(2 \times 10.00) + PG(1 \times 8.00) + PG(1 \times 7.00) = 90.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	3.00
6	10+666.967 LT.	คลองแสนภูดาษ	$PG(4 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(4 \times 10.00) = 100.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	2.50
	10+666.967 RT.		$PG(4 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(4 \times 10.00) = 100.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	3.20
7	11+708.224 LT.	คลองลาดขวาง	$PG(4 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(4 \times 10.00) = 100.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	2.40
	11+702.046 RT.		$PG(4 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(4 \times 10.00) = 100.00$ ม.	3	13.50	กลับรถเล็ก	2.40
8	15+186.436 LT.	คลองประเวศ	$PG(2 \times 10.00) + BB(3 \times 20.00) + PG(2 \times 10.00) = 100.00$ ม.	3	13.50	ไม่ได้	-
	15+186.436 RT.	บุรีรัมย์	$PG(2 \times 10.00) + BB(3 \times 20.00) + PG(2 \times 10.00) = 100.00$ ม.	3	13.50	ไม่ได้	-
9	17+858.754 LT.	คลองบางพระ	$PG(3 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + PG(4 \times 10.00) = 90.00$ ม.	4	17.20	ไม่ได้	-
	17+858.754 RT.		$PG(3 \times 10.00) + BB(1 \times 20.00) + ST(4 \times 10.00) = 90.00$ ม.	4	15.90	ไม่ได้	-



ตำแหน่งสภาพทางน้ำหลักและอาคารระบายน้ำเดิม



กม.6+321,959



กม.4+996.295

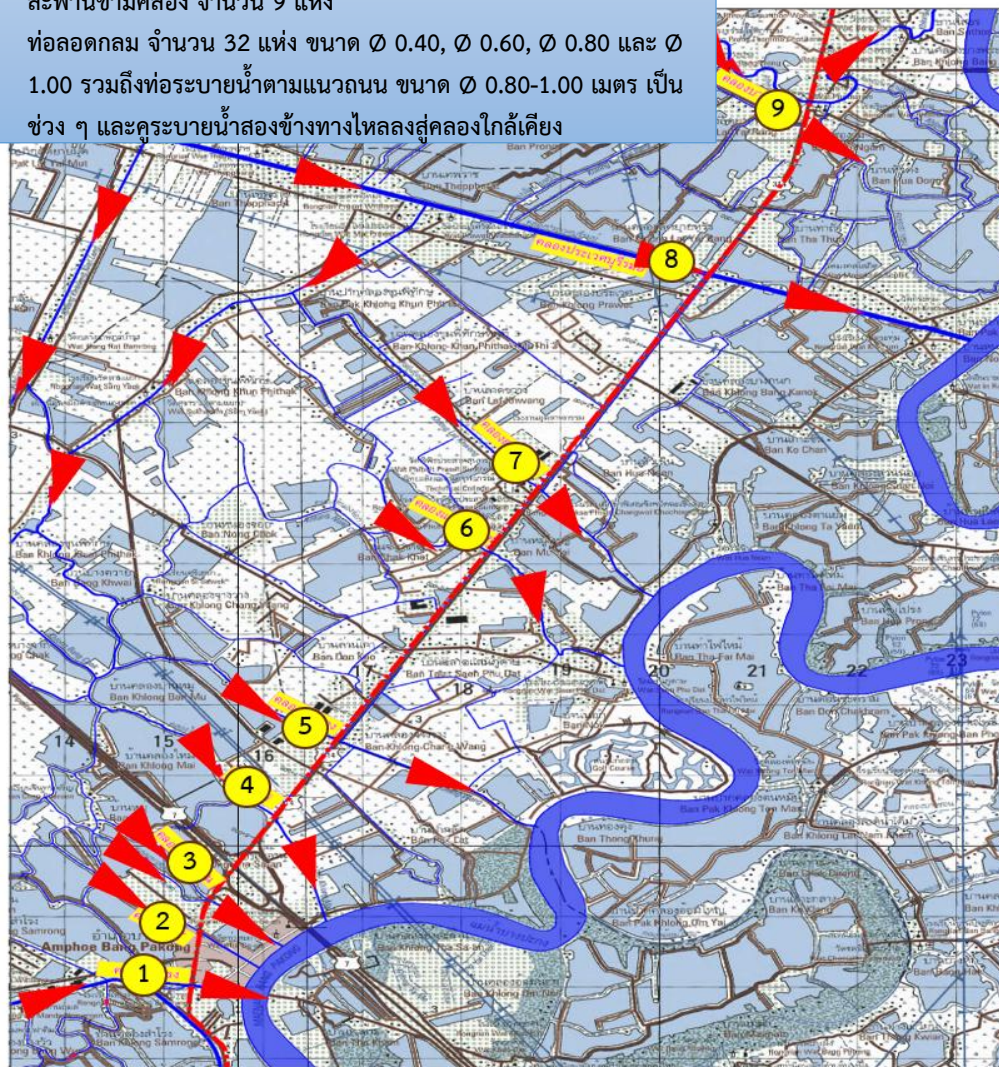


กม.4+517.607



กม.3+767.379

- สะพานข้ามคลอง จำนวน 9 แห่ง
- ท่อลอดกลม จำนวน 32 แห่ง ขนาด Ø 0.40, Ø 0.60, Ø 0.80 และ Ø 1.00 รวมถึงท่อระบายน้ำตามแนวลนขนาด Ø 0.80-1.00 เมตร เป็นช่วง ๆ และระบายน้ำสองข้างทางไหลลงสู่คลองใกล้เคียง



ဂဏ.17+858.754



กข.15+186.436



កម.11+702.046 – កម.11+708.224



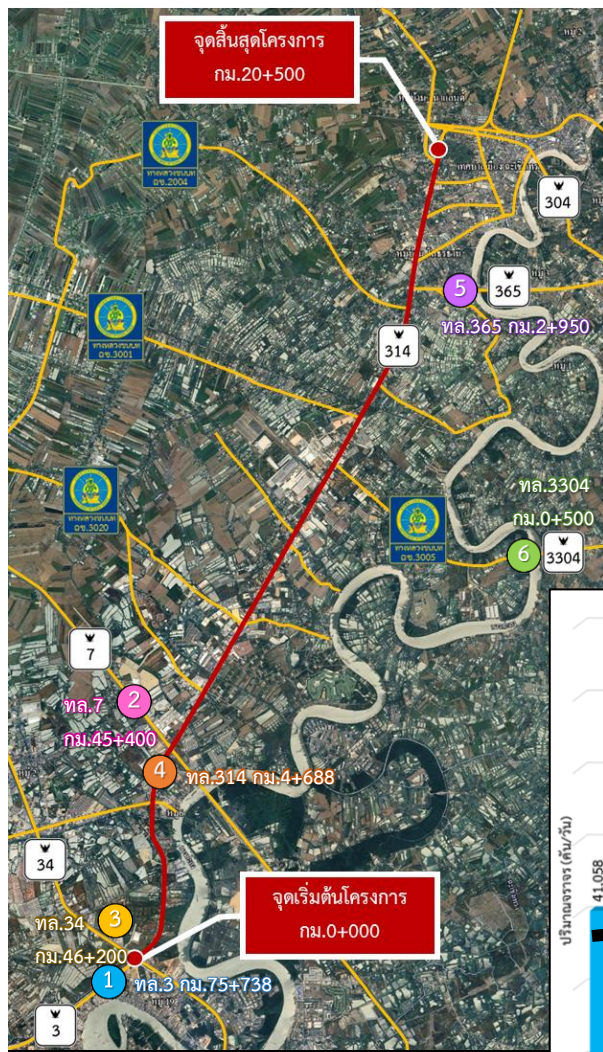
ឈ.10+666.967



กข.7+593.930

ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรที่เกี่ยวข้อง

◆ ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน (AADT)

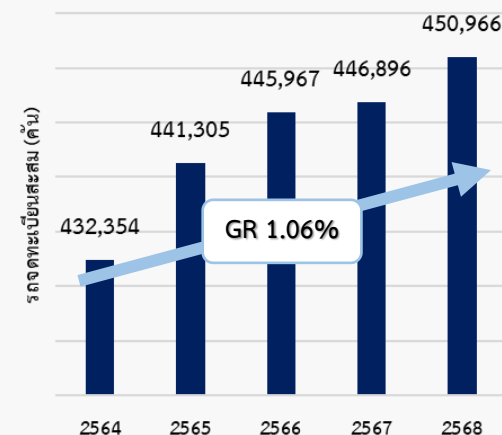
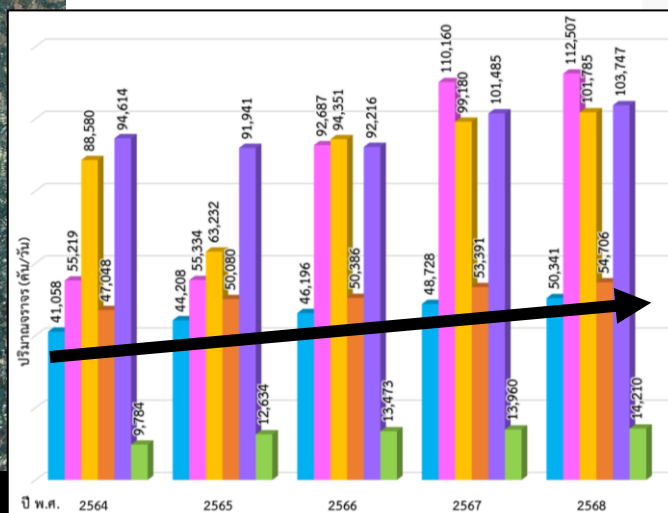
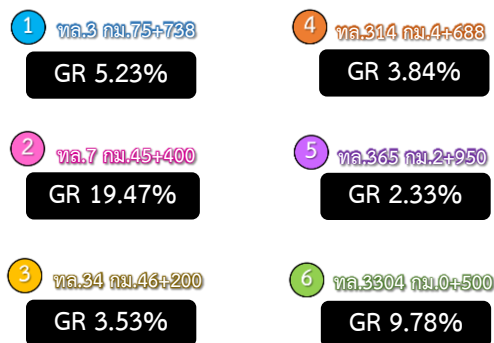


แนวทางหลวมหมายเลข 314

◆ รถจดทะเบียนสะสมจังหวัด

ข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงที่สำรวจโดย
สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 314 ที่กม.4+688 และ
ทางหลวงอื่น ๆ บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ

จังหวัดมีแนวโน้มการขยายตัวของจำนวนรถจดทะเบียนสะสมเพิ่มขึ้น 1.06% ต่อปี ซึ่งเป็นรถจักรยานยนต์สูงสุด 54.26% รองลงมาคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน 21.01% ต่อปี ของจำนวนยานพาหนะทั้งหมด





ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน



MB-1 : บนทล.314 กม.1+560



ปริมาณรถ 31,227 -
42,132 PCU/วัน

เร่งด่วน: 1,854 -
3,115 PCU/ชม./2
ทิศทาง



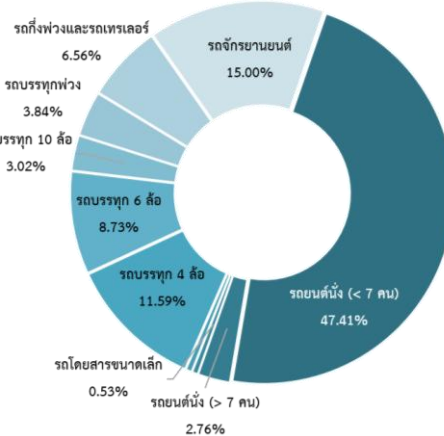
รถเล็ก:
62.28% - 71.12%



รถใหญ่:
11.77% - 22.71%



รถจักรยานยนต์:
14.73% - 17.11%



MB-2 : บนทล.314 กม.10+310



ปริมาณรถ 81,413 -
100,695 PCU/วัน

เร่งด่วน: 4,740 -
7,680 PCU/ชม./2
ทิศทาง



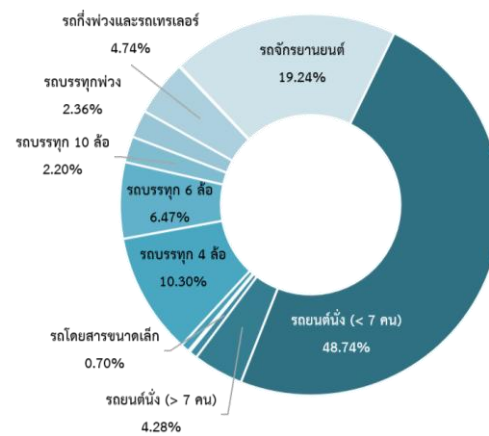
รถยนต์:
64.02% - 74.80%



รถใหญ่:
7.85% - 17.11%



รถจักรยานยนต์:
17.35% - 19.32%



**ตย.สัดส่วนรถในวันกลางสัปดาห์ (อ. 26 พ.ค.69)

MB-3 : บนทล.314 กม.20+500



ปริมาณรถ 63,704 -
70,710 PCU/วัน

เร่งด่วน: 3,595 -
5,140 PCU/ชม./2
ทิศทาง



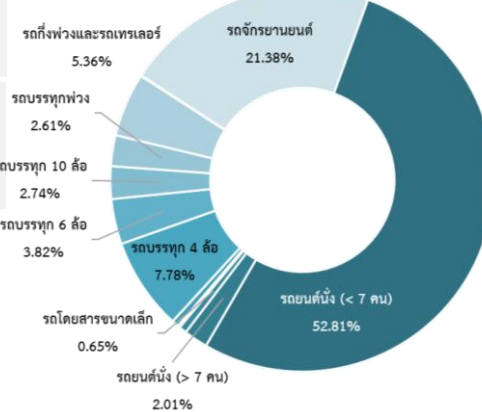
รถยนต์:
63.26% - 70.44%



รถใหญ่:
8.71% - 15.30%

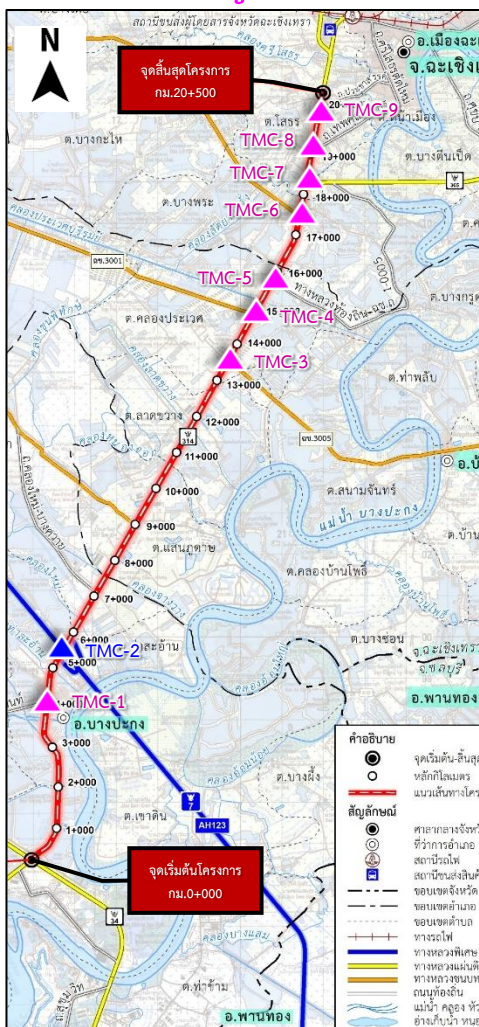


รถจักรยานยนต์:
20.85% - 21.44%

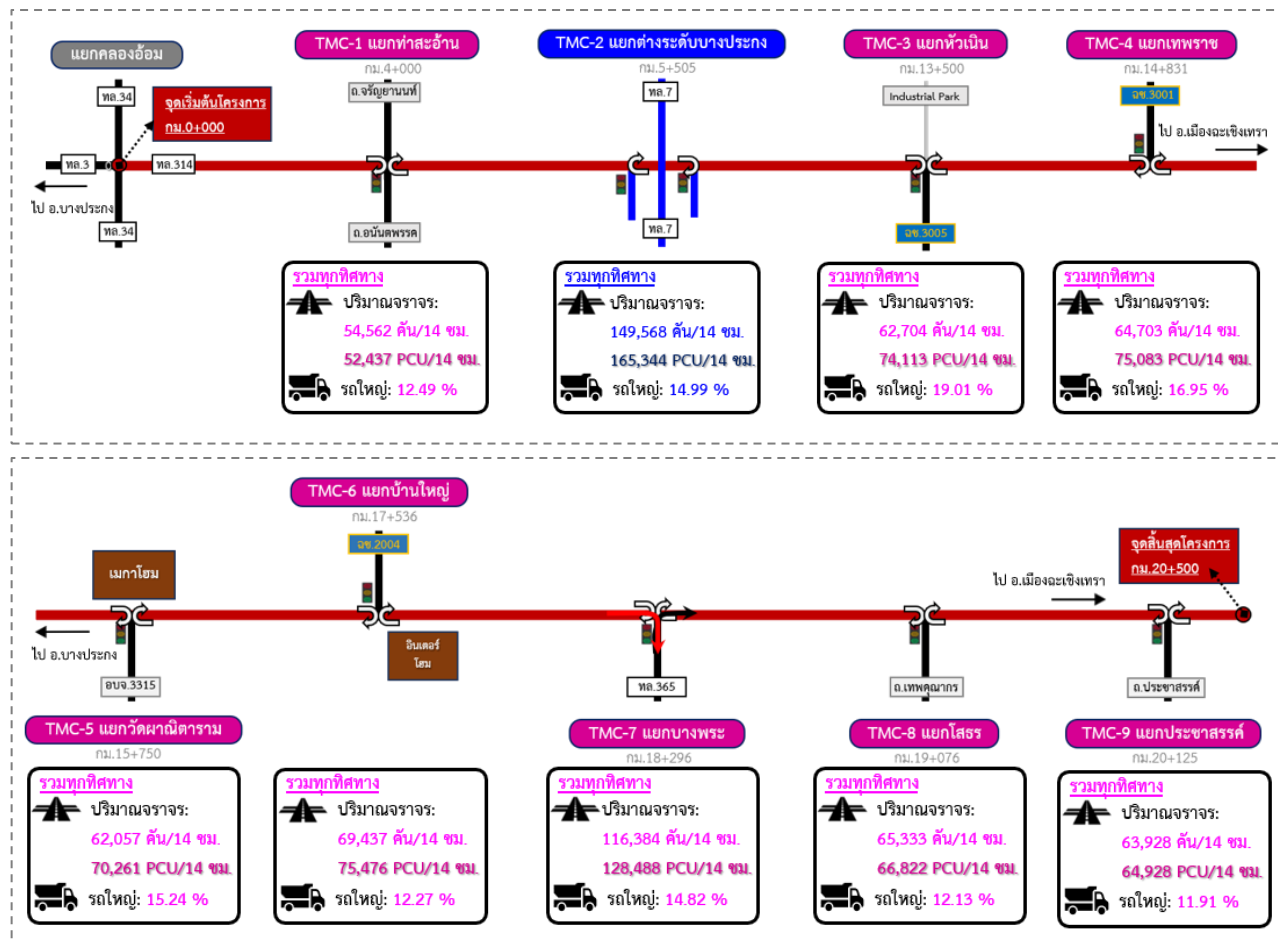




◆ ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC)



แนวทางหลวมหมายเลข 314



ស័ណ្ឌកម្ម

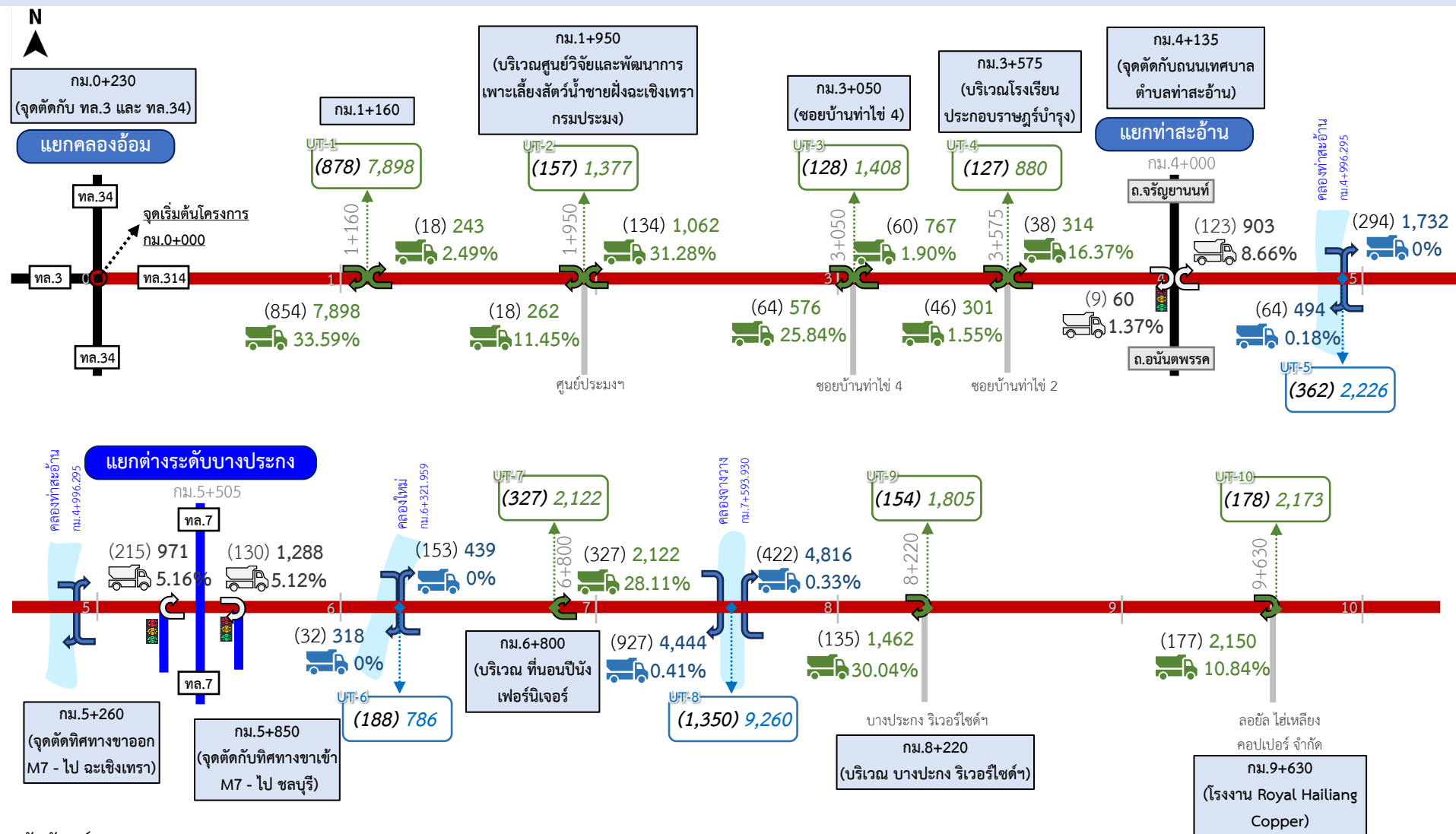
(X.XXX) ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (PCU/ชม.)

X,XXX ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU/14 ชม.)

****ผลสำรวจวันกลางสัปดาห์ (อ. 26 พ.ค.69)**



ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ



สัญลักษณ์

(X,XXX) ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (PCU/ชม.)

X,XXX ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU/14 ชม.)

****ผลสำรวจวันกลางสัปดาห์ (อ. 26 พ.ค.69)**



สัญลักษณ์ (X,XXX) ปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน (PCU/ชม.)

****ผลสำรวจวันกลางสัปดาห์ (จ 26 พ.ค 69)**

X,XXX ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU/14 ชม.)



ผลสำรวจข้อมูลความเร็วในการเดินทาง

วันหยุด

(อา. 24 พ.ค.69)

วันต้นสัปดาห์

(จ. 25 พ.ค.69)

วันกลางสัปดาห์

(อ. 26 พ.ค.69)

ช่วงที่	กม.ที่			รายละเอียด		ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)		
				ต้นทาง	ปลายทาง	เร่งด่วนเข้า	นอกเร่งด่วน	เร่งด่วนเย็น
1	0+000	-	4+135	จุดเริ่มต้นโครงการ	แยกท่าสะพาน	73.08	79.99	71.26
				แยกท่าสะพาน	จุดเริ่มต้นโครงการ	65.77	61.08	67.38
				เฉลี่ย		69.42	70.54	69.32
2	4+135	-	5+505	แยกท่าสะพาน	แยกต่างระดับบางปะกง	64.05	57.58	61.52
				แยกต่างระดับบางปะกง	แยกท่าสะพาน	78.03	55.49	61.10
				เฉลี่ย		71.04	56.53	61.31
3	5+505	-	13+500	แยกต่างระดับบางปะกง	แยกหัวเนิน	82.87	76.56	71.54
				แยกหัวเนิน	แยกต่างระดับบางปะกง	68.65	73.39	69.73
				เฉลี่ย		75.76	74.98	70.64
4	13+500	-	14+800	แยกหัวเนิน	แยกเทพราช	66.80	76.05	69.97
				แยกเทพราช	แยกหัวเนิน	72.13	63.93	68.53
				เฉลี่ย		69.46	69.99	69.25
5	14+800	-	15+750	แยกเทพราช	แยกวัดผาณิตาราม	75.33	55.12	56.81
				แยกวัดผาณิตาราม	แยกเทพราช	59.34	52.17	59.20
				เฉลี่ย		67.34	53.65	58.01
6	15+750	-	17+600	แยกวัดผาณิตาราม	แยกบ้านใหญ่	84.99	63.64	55.86
				แยกบ้านใหญ่	แยกวัดผาณิตาราม	61.16	62.30	65.94
				เฉลี่ย		73.08	62.97	60.90
7	17+600	-	18+305	แยกบ้านใหญ่	แยกต่างระดับบางพระ	82.25	63.61	54.10
				แยกต่างระดับบางพระ	แยกบ้านใหญ่	71.78	77.91	71.54
				เฉลี่ย		77.01	70.76	62.82
8	18+305	-	19+000	แยกต่างระดับบางพระ	แยกโสธร	64.93	65.30	57.36
				แยกโสธร	แยกต่างระดับบางพระ	77.45	82.44	83.56
				เฉลี่ย		71.19	73.87	70.46
9	19+000	-	20+125	แยกโสธร	แยกประชาสรรค์	71.44	69.73	51.80
				แยกประชาสรรค์	แยกโสธร	77.01	72.46	72.41
				เฉลี่ย		74.22	71.10	62.10
10	20+125	-	21+400	แยกประชาสรรค์	จุดสิ้นสุดโครงการ	69.04	55.80	51.22
				จุดสิ้นสุดโครงการ	แยกประชาสรรค์	65.19	61.70	58.40
				เฉลี่ย		67.12	58.75	54.81

ความเร็วเฉลี่ยรวมบน ทล.314

67.47 กม./ชม.

			ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)		
เร่งด่วนเข้า	นอกเร่งด่วน	เร่งด่วนเย็น	เร่งด่วนเข้า	นอกเร่งด่วน	เร่งด่วนเย็น
75.62	72.96	70.57	75.62	72.96	70.57
62.71	64.95	67.00	62.71	64.95	67.00
69.16	68.96	68.79	69.16	68.96	68.79
57.49	58.56	56.73	57.49	58.56	56.73
58.19	57.65	59.22	58.19	57.65	59.22
57.84	58.11	57.97	57.84	58.11	57.97
64.82	78.41	72.15	64.82	78.41	72.15
67.81	69.55	64.09	67.81	69.55	64.09
66.32	73.98	68.12	66.32	73.98	68.12
77.82	68.02	61.61	77.82	68.02	61.61
66.36	78.26	60.74	66.36	78.26	60.74
72.09	73.14	61.17	72.09	73.14	61.17
55.54	50.81	58.97	55.54	50.81	58.97
57.22	59.54	61.16	57.22	59.54	61.16
56.38	55.17	60.07	56.38	55.17	60.07
62.81	60.69	68.28	62.81	60.69	68.28
70.56	67.36	57.50	70.56	67.36	57.50
66.69	64.03	62.89	66.69	64.03	62.89
60.70	51.06	53.49	60.70	51.06	53.49
76.63	77.66	68.77	76.63	77.66	68.77
68.66	64.36	61.13	68.66	64.36	61.13
52.17	54.76	65.40	52.17	54.76	65.40
81.12	77.00	71.64	81.12	77.00	71.64
66.65	65.88	68.52	66.65	65.88	68.52
51.03	55.42	65.20	51.03	55.42	65.20
79.44	56.80	67.71	79.44	56.80	67.71
65.23	56.11	66.45	65.23	56.11	66.45
42.66	65.95	40.30	42.66	65.95	40.30
57.76	44.71	41.84	57.76	44.71	41.84
50.21	55.33	41.07	50.21	55.33	41.07

63.02 กม./ชม.

			ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)		
เร่งด่วนเข้า	นอกเร่งด่วน	เร่งด่วนเย็น	เร่งด่วนเข้า	นอกเร่งด่วน	เร่งด่วนเย็น
72.51	72.85	78.72	72.51	72.85	78.72
65.78	76.92	61.71	65.78	76.92	61.71
69.14	74.88	70.22	69.14	74.88	70.22
78.16	67.72	59.84	78.16	67.72	59.84
67.63	60.99	66.19	67.63	60.99	66.19
72.90	64.36	63.02	72.90	64.36	63.02
61.20	78.18	67.18	61.20	78.18	67.18
72.77	74.87	62.33	72.77	74.87	62.33
66.99	76.53	64.76	66.99	76.53	64.76
52.76	58.86	67.60	52.76	58.86	67.60
71.40	86.50	61.44	71.40	86.50	61.44
62.08	72.68	64.52	62.08	72.68	64.52
57.57	59.65	51.45	57.57	59.65	51.45
56.50	63.66	56.66	56.50	63.66	56.66
57.03	61.65	54.06	57.03	61.65	54.06
54.98	61.05	58.42	54.98	61.05	58.42
62.37	59.67	67.59	62.37	59.67	67.59
58.68	60.36	63.01	58.68	60.36	63.01
53.28	54.03	63.64	53.28	54.03	63.64
75.10	78.64	78.86	75.10	78.64	78.86
64.19	66.33	71.25	64.19	66.33	71.25
53.18	50.89	57.40	53.18	50.89	57.40
74.55	79.62	76.49	74.55	79.62	76.49
63.86	65.26	66.94	63.86	65.26	66.94
55.66	53.10	50.98	55.66	53.10	50.98
57.42	74.99	69.96	57.42	74.99	69.96
56.54	64.04	60.47	56.54	64.04	60.47
53.78	52.48	50.95	53.78	52.48	50.95
45.78	60.08	42.50	45.78	60.08	42.50
49.78	56.28	46.73	49.78	56.28	46.73

63.62 กม./ชม.



สภาพปัญหาการจราจรและข้อจำกัด

สรุปสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 314



1. ปริมาณจราจรหนาแน่นช่วงเร่งด่วน

เกิดความล่าช้าสะสมและปัญหาการเดินทางหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น เกินขีดความสามารถในการรองรับของผิวทางในบางช่วง



2. จุดตัดและจุดกลับรถ (Conflict Points)

จุดกลับรถและทางแยกที่มีระยะห่างไม่เหมาะสม ก่อให้เกิดจุดตัดกระแสจราจรสูง เพิ่มโอกาสในการชะลอตัวและเกิดอุบัติเหตุรุนแรง



3. รถทางตรง vs รถท้องถิ่น

การผสมผสานระหว่างยานพาหนะที่ต้องการใช้ความเร็วเดินทางไกล (Through Traffic) และรถในพื้นที่ (Local Traffic) ส่งผลต่อเสถียรภาพความเร็ว



4. ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ

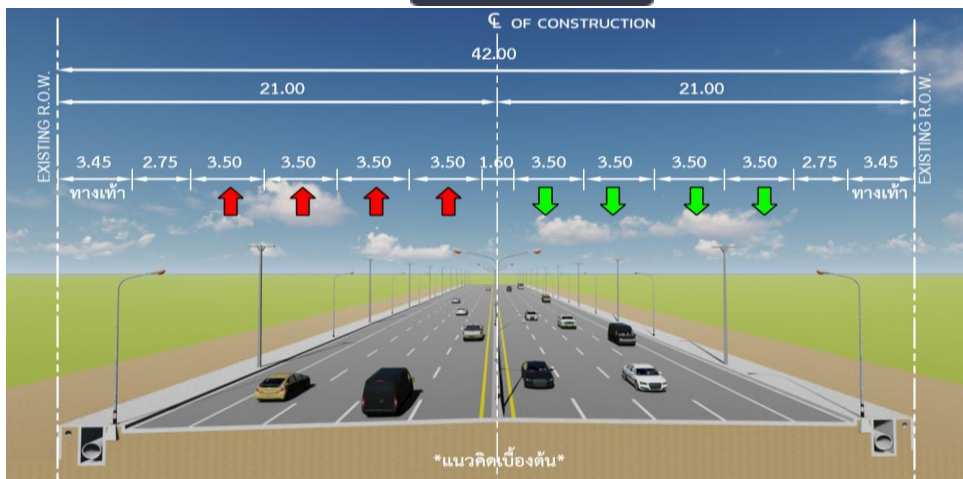
ความเสี่ยงสูงบริเวณจุดตัด ทางร่วมทางแยก และจุดกลับรถจำเป็นต้องมีมาตรการจัดการจราจรและปรับปรุงกายภาพเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัย



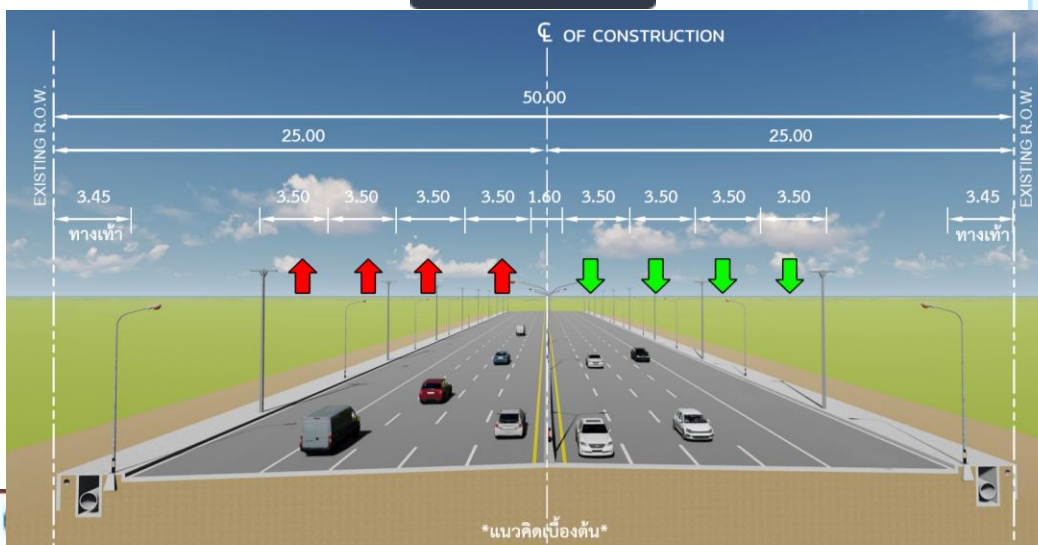
ปริมาณจราจรหนาแน่น

1 เกิดความล่าช้าสะสมและปัญหาการเดินทางหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น เกินขีดความสามารถในการรองรับของผิวทางในช่วง

เขตทาง 42 ม.



เขตทาง 50 ม.



แนวคิดปรับปรุงรูปแบบถนนเขตทางหลวงเบื้องต้น

เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่น ลดปัญหาการติดขัดและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางระยะยาว

ขยายเป็นทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ)
(ทิศทางละ 4 ช่องจราจร)

- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ปรับปรุงรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตความกว้าง 1.60 เมตร

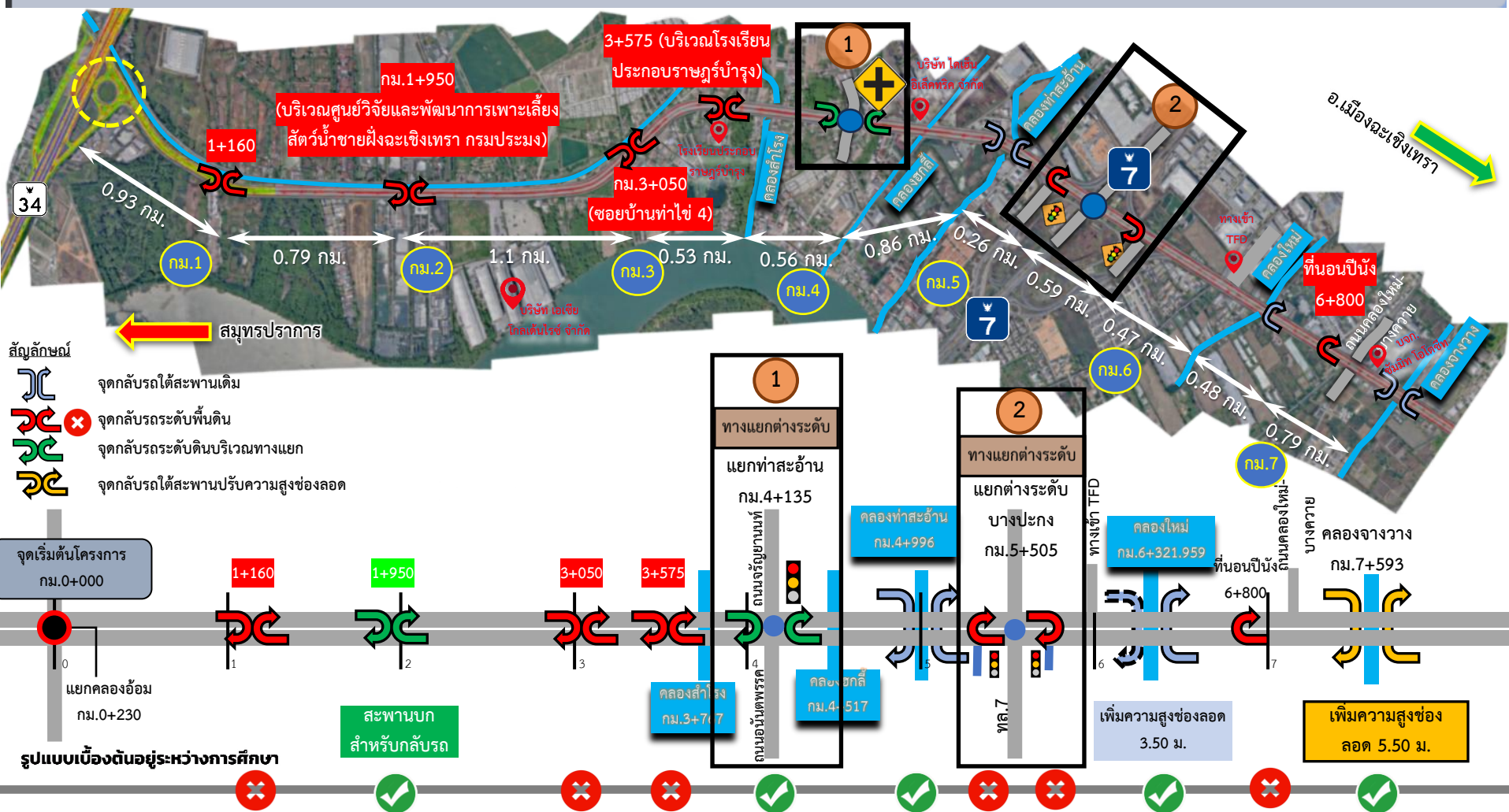
.



จุดตัดและจุดกลับรถ

ช่วงจากแยกคลองอ้อม ถึง แยกต่างระดับบางปะกง

- 2 จุดตัดและจุดกลับรถ (Conflict Points) จุดกลับรถและทางแยกที่มีระยะห่างไม่เหมาะสม ก่อให้เกิดจุดตัดกระแสรถจราจรสูง เพิ่มโอกาสในการชะลอตัวและเกิดอุบัติเหตุรุนแรง การผสมผสานระหว่างยานพาหนะที่ต้องการใช้ความเร็วเดินทางไกล (Through Traffic) และรถในพื้นที่ (Local Traffic) ส่งผลต่อเสถียรภาพความเร็ว





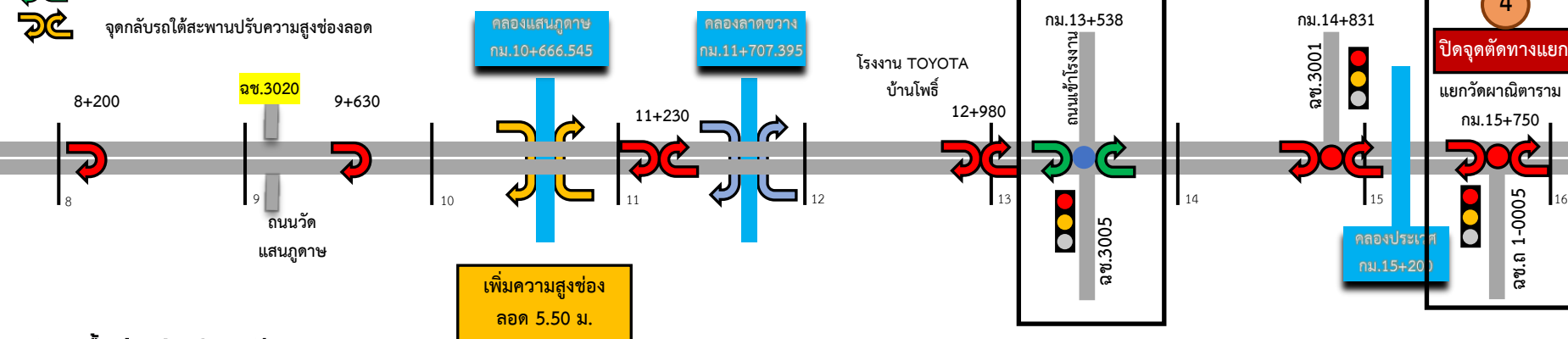
จุดตัดและจุดกลับรถ

ช่วงจากแยกต่างระดับบางปะกง ถึง แยกวัดผาณิตาราม



สมุทรปราการ

- สัญลักษณ์
- จุดกลับรถได้สะพานเดิม
 - จุดกลับรถระดับพื้นดิน
 - จุดกลับรถระดับดินบริเวณทางแยก
 - จุดกลับรถได้สะพานปรับความสูงช่องลอด

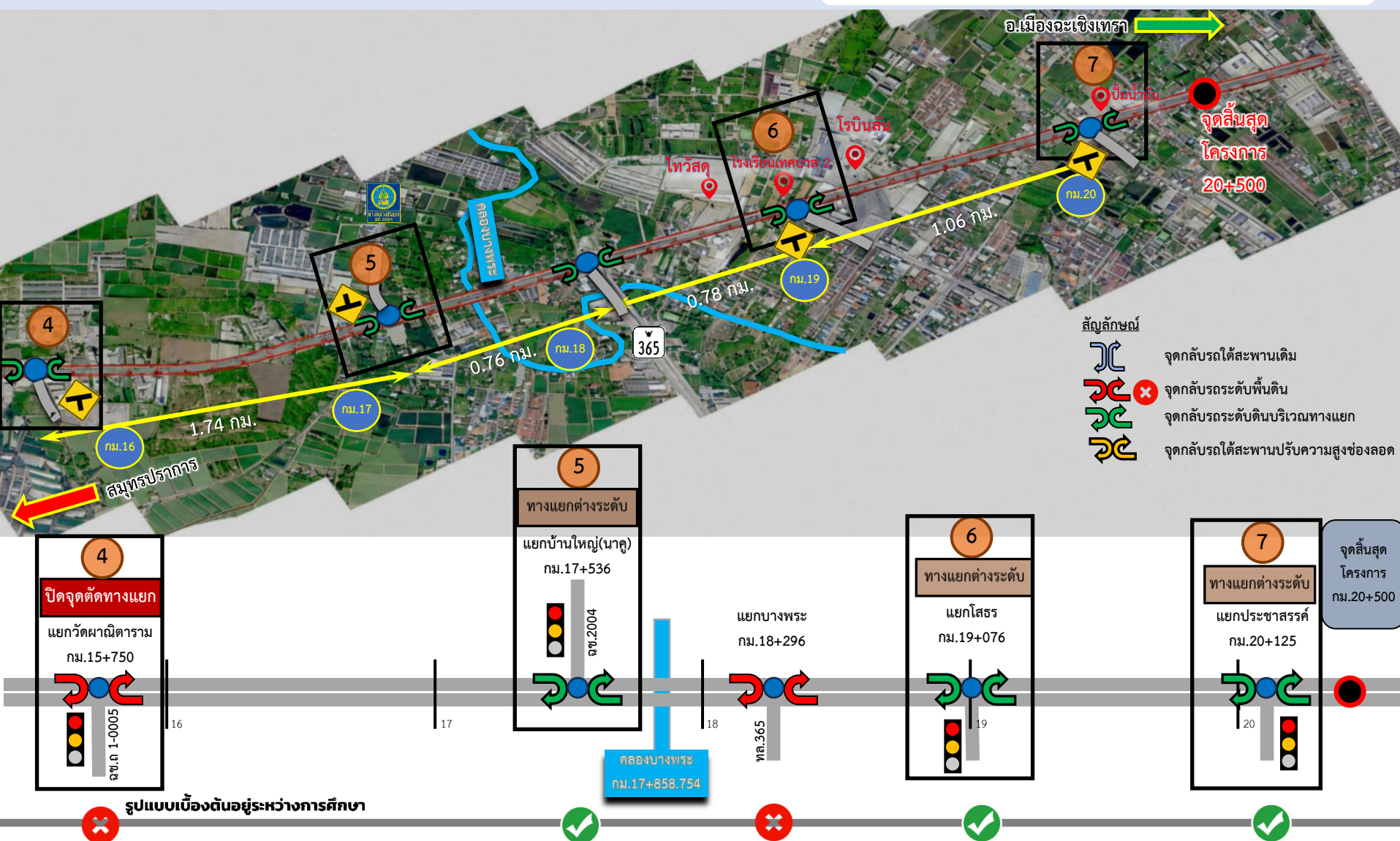


รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา



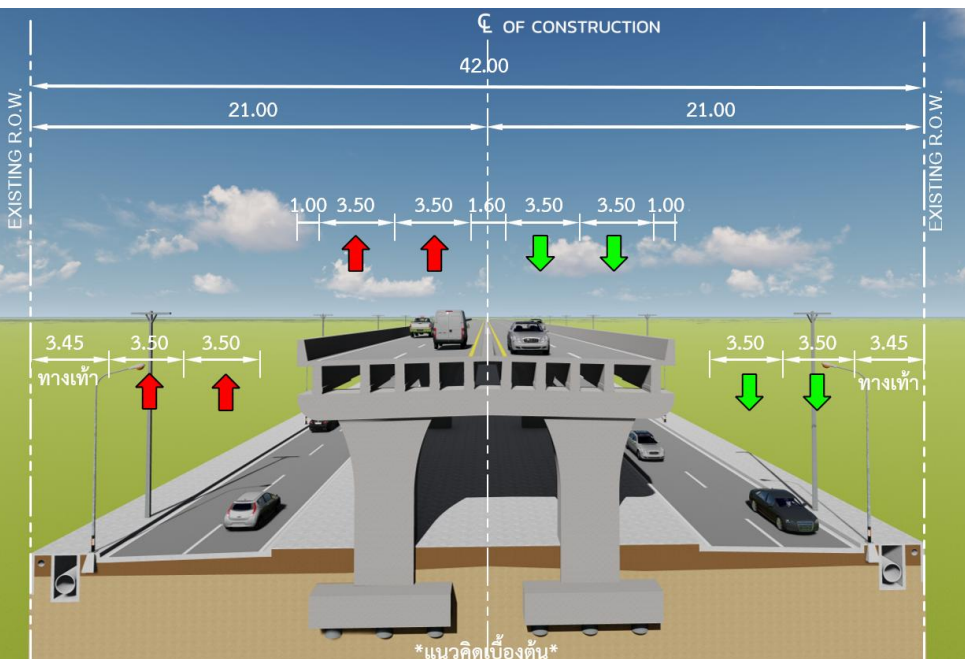
จุดตัดและจุดกลับรถ

ช่วงจากแยกวัดผาณิตาราม ถึง แยกประชาสรรค์



กรณีออกแบบเป็นสะพานบกกัลบรถ

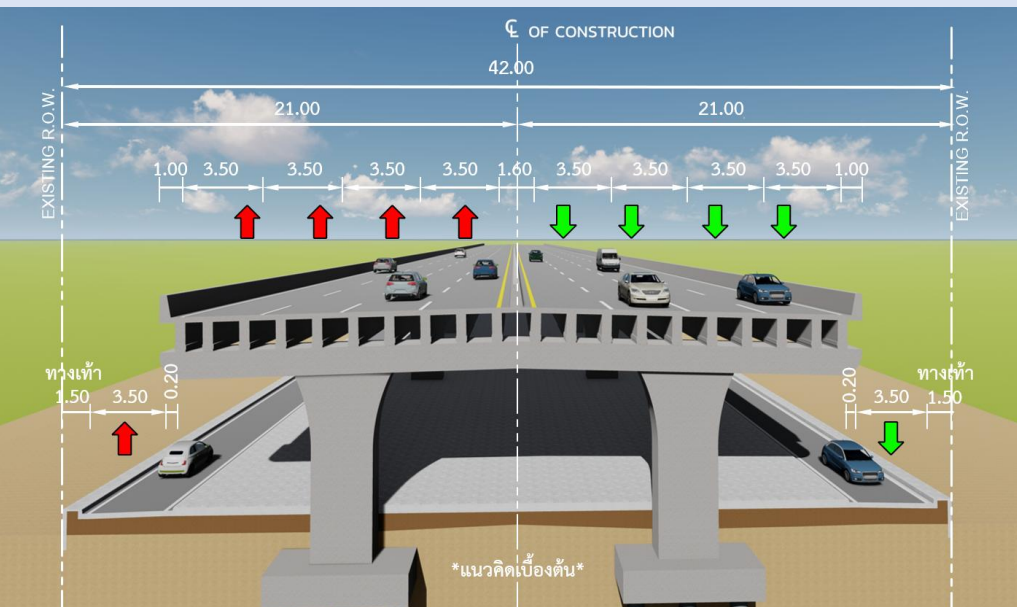
- พิจารณาปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยพิจารณายกเลิกตำแหน่งจุดกลับรถระดับพื้นดินเดิม
- พิจารณาจากผลการสำรวจปริมาณจราจรและปรับปรุงเป็นรูปแบบจุดกลับรถแบบสะพานบก ขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร และจำนวนช่องจราจรระดับดินขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร



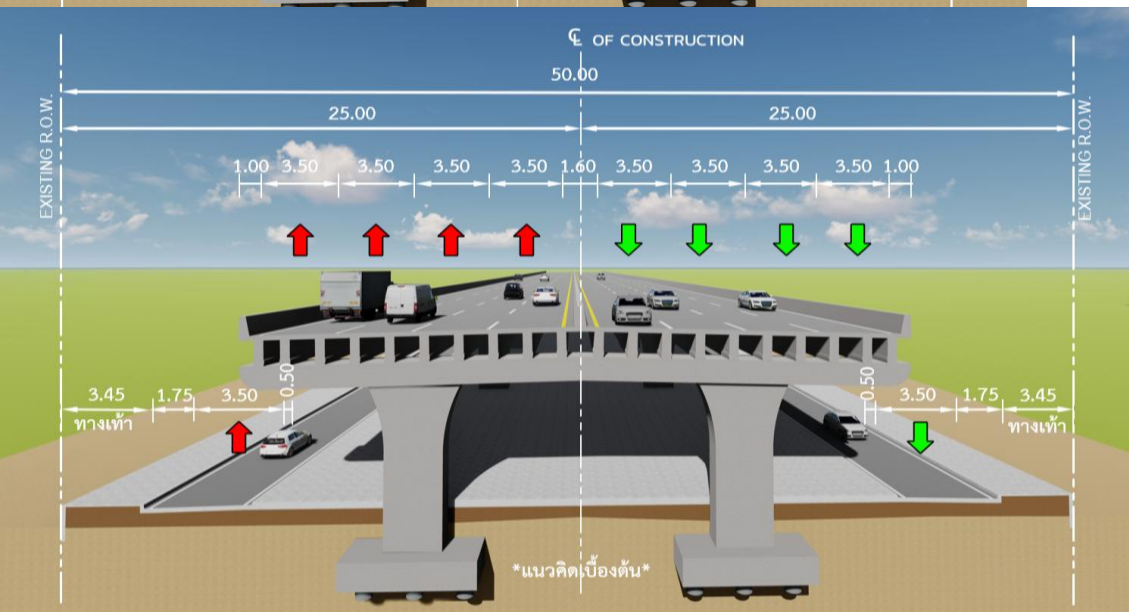
ตัวอย่างแนวคิดรูปแบบสะพานบกกัลบรถเบื้องต้น



กรณีปรับปรุงสะพานเดิมเพื่อเพิ่มความสูงของช่องลอดสำหรับรถบรรทุกใหญ่



ตัวอย่างแนวคิดรูปแบบสะพานข้ามคลองเบื้องต้น





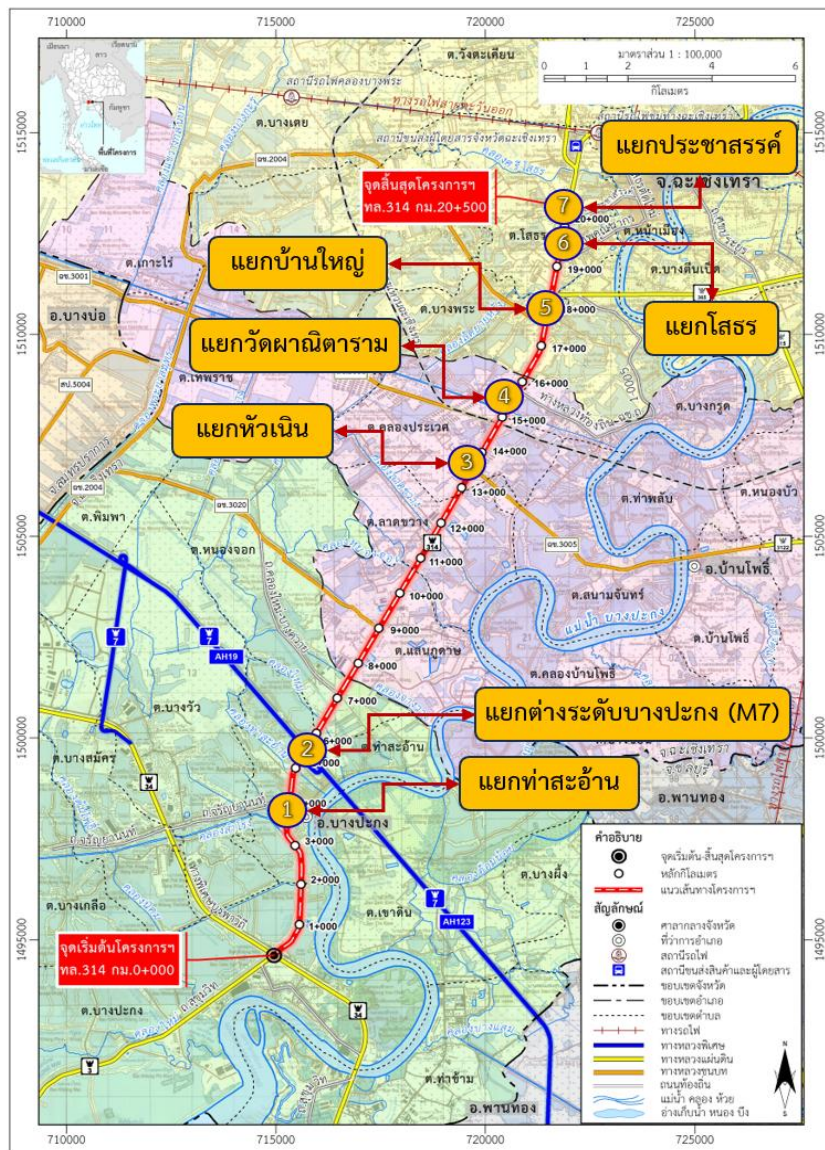
กรณีเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมช่วงบริเวณจาก ประมาณ กม.6+000 – คลองจางวาง ประมาณ กม.7+593



37



จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนและทางหลวงต่าง ๆ



1) ถนนจรัญยานนท์ และถนนอนันตพรต

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกท่าสะพาน) กม.4+135

2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) กม.5+505

3) ทางหลวงชนบท ฉช.3005

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกหัวเนิน) กม.13+538

4) ถนนท้องถิ่น ฉช.ถ 1-0005

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกวัดผาฉัตราราม) กม.15+750

5) ทางหลวงชนบท ฉช.2004

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536

6) ถนนเทพคุณากร

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกไสร) กม.19+076

7) ถนนประชาสรรค์

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกประชาสรรค์) กม.20+125

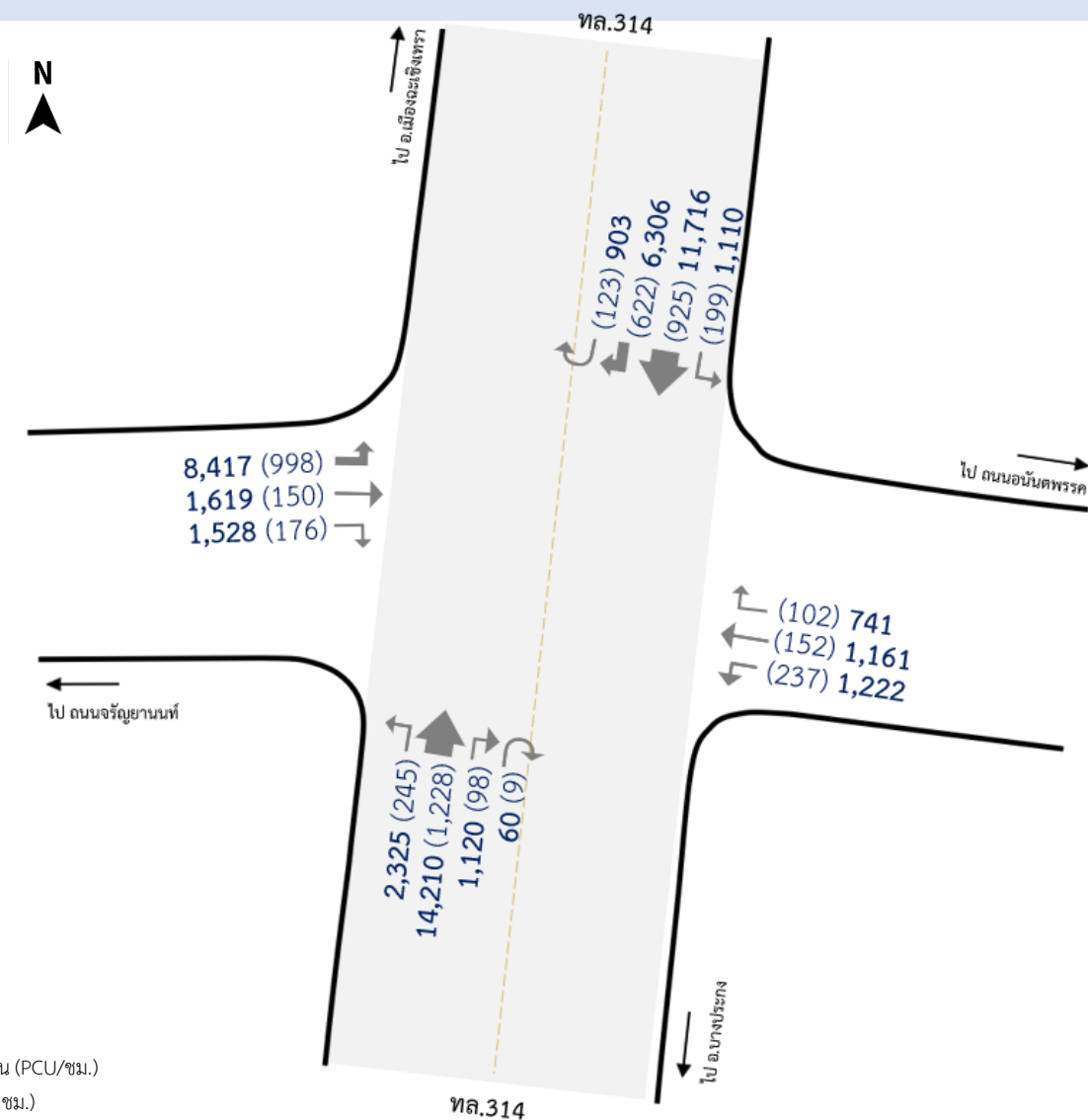


1. แยกท่าสะพาน (กม.4+135)





ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแยกท่าสะพาน



สัญลักษณ์

(X,XXX) ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (PCU/ชม.)

X,XXX ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU/14 ชม.)

**ผลสำรวจวันกลางสัปดาห์ (อ. 26 พ.ค.69)

รวมทุกทิศทาง



ปริมาณจราจร:

54,562 คัน/14 ชม.

52,437 PCU/14 ชม.



รถใหญ่:

12.49 %

1.จุดตัด ทล.314 ตัดกับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรรค (แยกท่าสะพาน) กม.4+135

รูปแบบที่ 1



สะพานยกระดับขาเข้า-ออก
ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

รูปแบบที่ 2



อุโมงค์ทางลอดขาเข้า-ออก
ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

รูปแบบที่ 3



ปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลอง
ร่วมกับปิดทางแยก

 แนวทางแก้ไขปัญหาราจรบริเวณทางแยก



รูปแบบทางเลือกที่ 2

อุโมงค์ทางลอดข้ามทางแยก (ขาเข้า-ออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณทางแยก

- ก่อสร้างทางลอดขนาด 2 ช่องจราจร (ต่อทิศทาง)
- ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- รถที่สัญจรบนทางหลักสามารถใช้ทางลอดผ่านทางแยกได้
- ไม่บดบังทัศนียภาพช่วงบริเวณย่านชุมชน

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูงและใช้ระยะเวลาก่อสร้างนาน
- ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา



รูปแบบทางเลือกที่ 3

ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองร่วมกับ ปิดทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหารถจักรยานบริเวณทางแยก

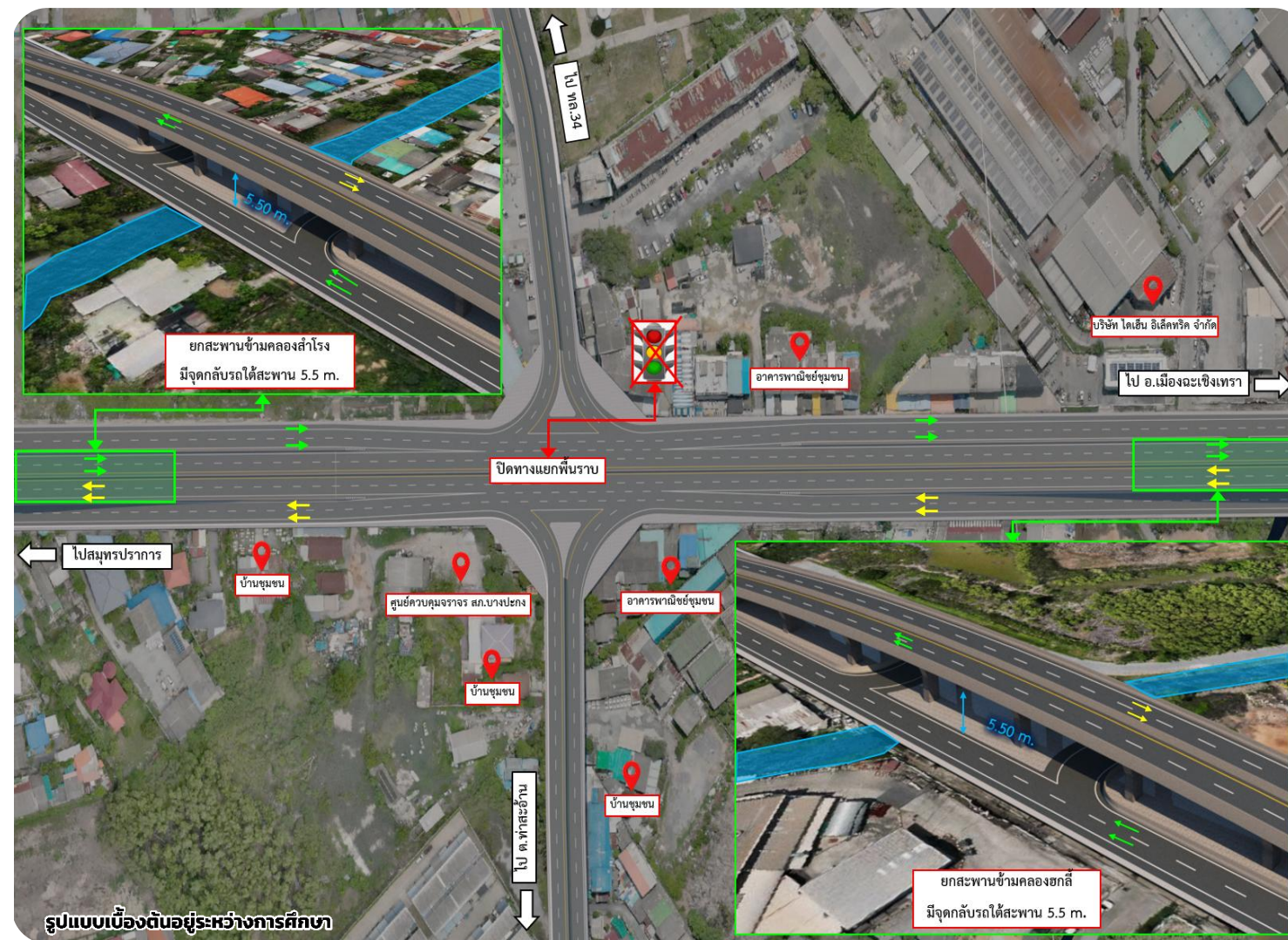
- ปิดทางแยกระดับพื้นราบ
- ก่อสร้างสะพานข้ามคลองลำโรง และ
สะพานข้ามคลองฮกลี่ มีจุดกลับรถใต้
สะพานสองทิศทาง

ข้อดี

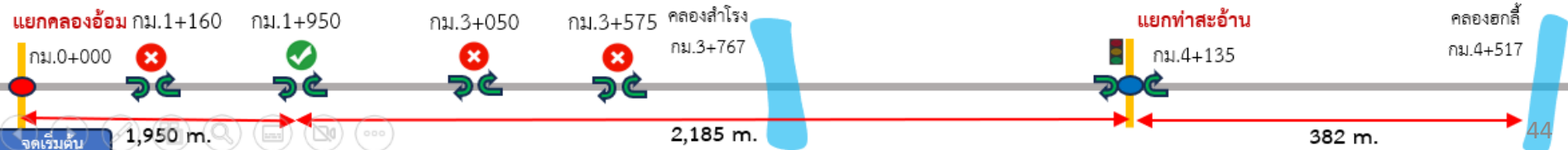
- รถที่สัญจรบนทางหลัก
สามารถวิ่งผ่านทางแยกได้
โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณ
กลางทางแยก

ข้อด้อย

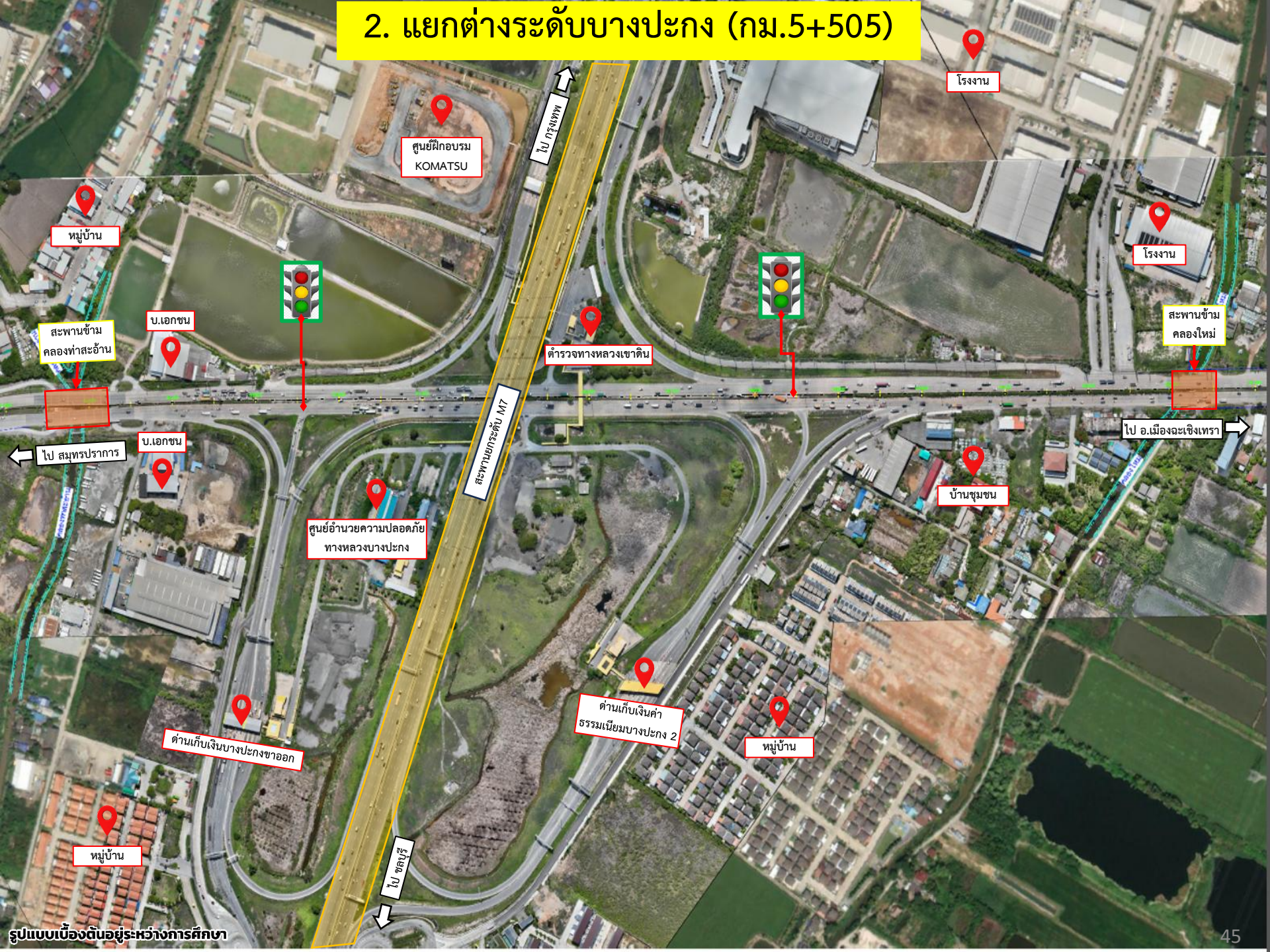
- ระยะทางในการเดินทางกลับ
รถเพิ่มขึ้น
- กระทบกับลำน้ำเดิม 2 แห่ง



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

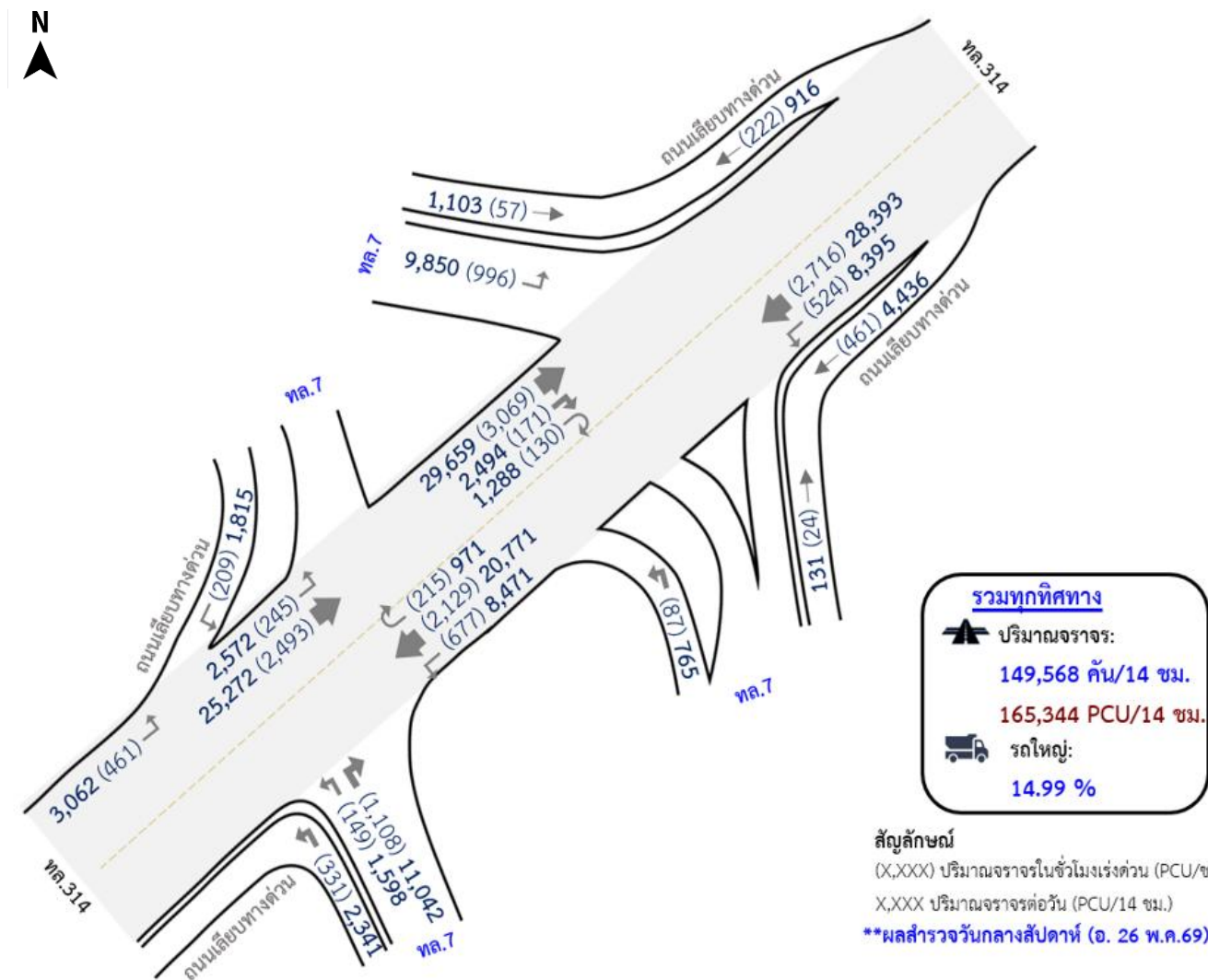


2. แยกต่างระดับบางปะกง (กม.5+505)



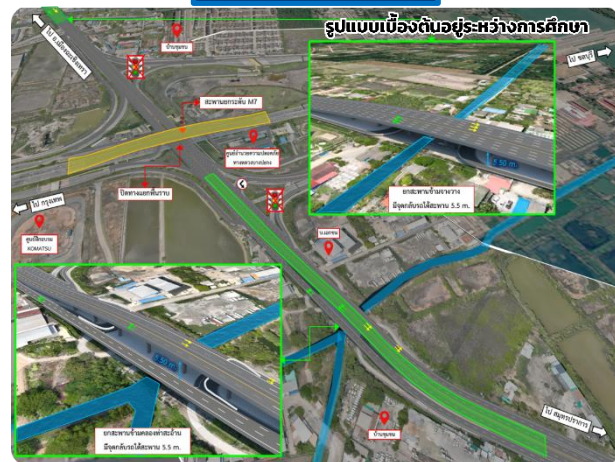


ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแยกต่างระดับบางปะกง



2.จุดตัด ทล.314 ตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) กม.5+505

รูปแบบที่ 1



ปรับปรุงจัดกลับรถได้สะพานข้ามคลอง
ร่วมกับปิดทางแยก

รูปแบบที่ 2



สะพานทางเชื่อมตรงขาเข้า-ออก
ทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข 7 ร่วมกับปิดทางแยก

รูปแบบที่ 3

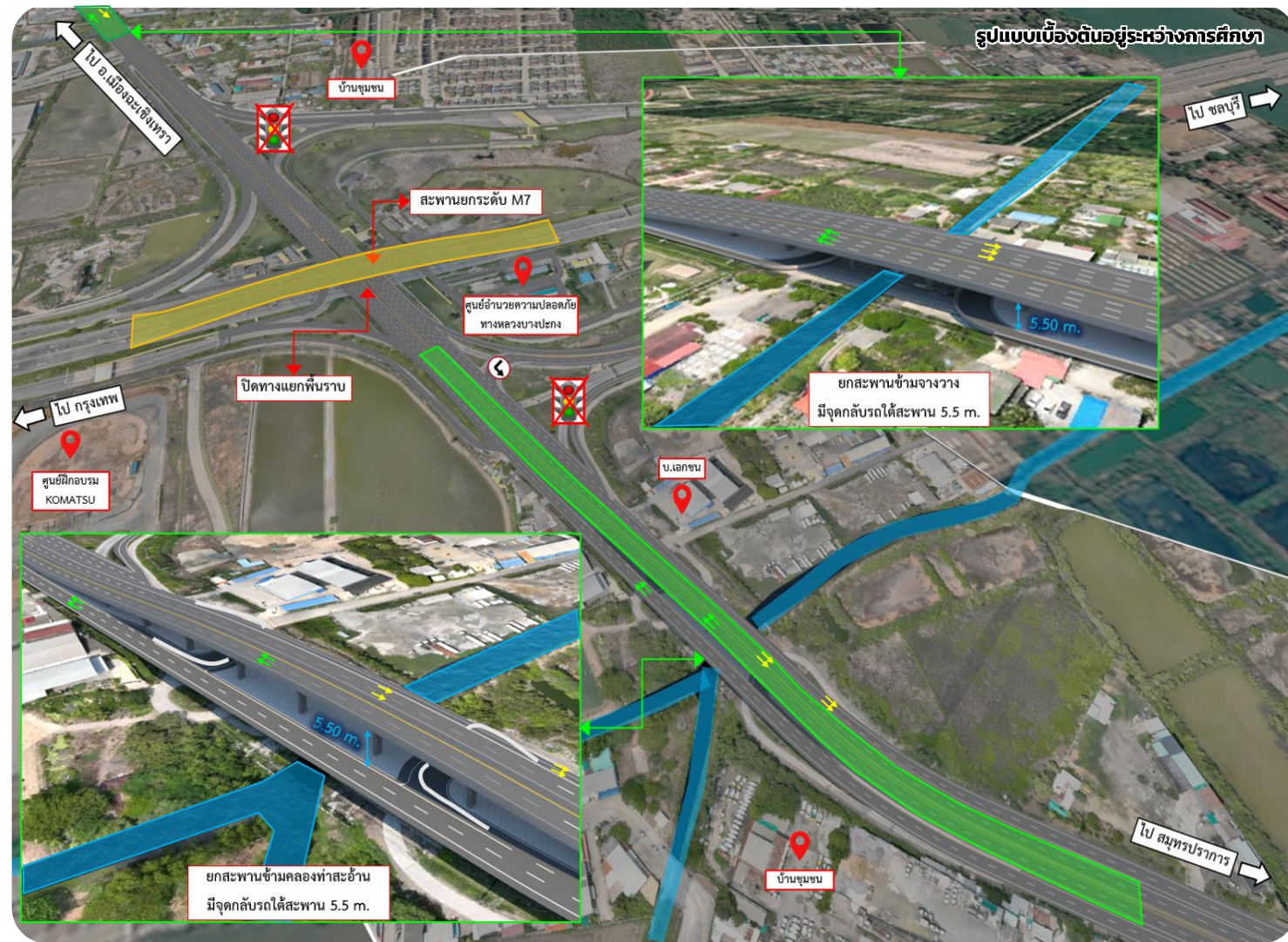


สะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 7 (ขาออก)
ร่วมกับวงเวียนและปิดทางแยก

รูปแบบทางเลือกที่ 1

ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองร่วมกับ ปิดทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณทางแยก



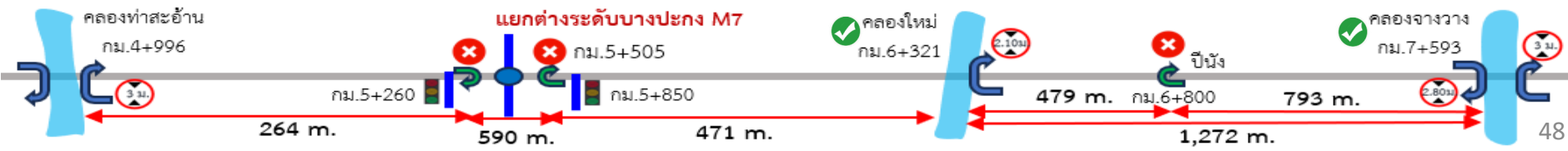
- ปิดทางแยกระดับพื้นราบ
- ก่อสร้างสะพานข้ามคลองทำสะพานและสะพานข้ามคลองทำสะพาน กม.7+593 มีจุดกลับรถใต้สะพานสองทิศทาง

ข้อดี

- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้ โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- รองรับรถขนาดใหญ่ในการกลับรถ

ข้อด้อย

- ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน
- อาจเกิดแกวคอยสะสมยาวจุดกลับรถใต้สะพาน



รูปแบบทางเลือกที่ 2

สะพานทางเชื่อมตรงขาเข้า-ออก ทล.314 กับ
M7 ร่วมกับปิดทางแยก

🔧 แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณทางแยก



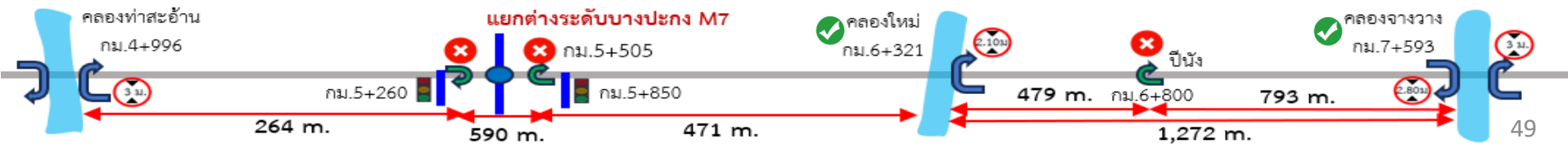
- ปิดทางแยกระดับพื้นราบ
- รูปแบบสะพานทางเชื่อมตรง 2 ตำแหน่ง เพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงพิเศษ M7 เข้า ทล.314 และเพื่อเลี้ยวขวาจาก ทล.314 เข้าทางหลวงพิเศษ M7

ข้อดี

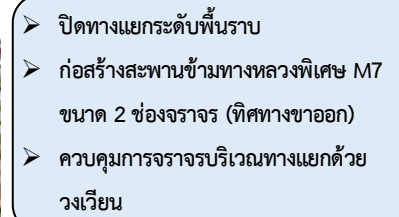
- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้ โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- รองรับจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาเข้า-ออกทางหลวงพิเศษ M7 ได้โดยตรง

ข้อด้อย

- ระยะทางในการกลับรถเพิ่มขึ้น
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิม

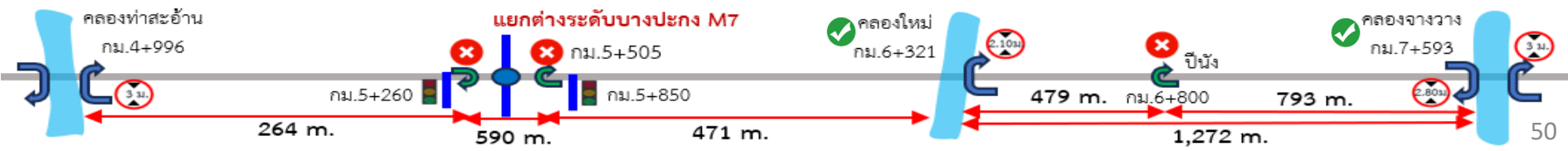


 แนวทางแก้ไขปัญหาราจรบริเวณทางแยก



- ทิศทางออกจากอำเภอเมือง
จะเชิงเทรา สามารถใช้
สะพานข้ามผ่านทางแยกได้
- ระยะเวลาในการรอสัญญาณ
ไฟจราจรน้อยลง

- ราคาต่ำกว่าสร้างสูง
- ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน

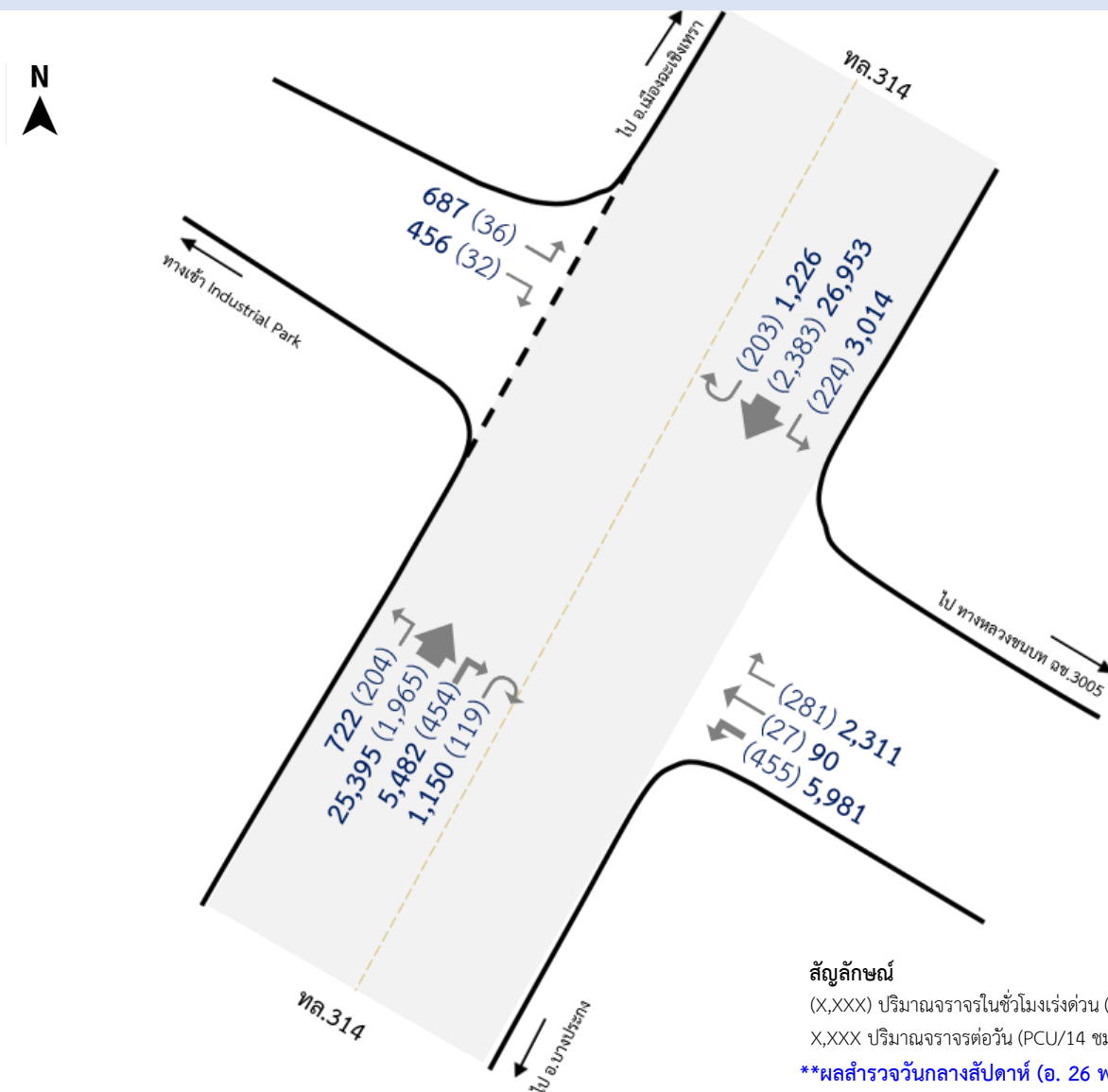


3.แยกหัวเนิน (กม.13+538)





ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแยกหัวเนิน



รวมทุกทิศทาง

- ปริมาณจราจร:
62,704 คัน/14 ชม.
74,113 PCU/14 ชม.
- รถใหญ่:
19.01 %

3. จุดตัด ทล.314 ตัดกับ ทช.ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538

รูปแบบที่ 1



สะพานทางเชื่อมตรงเข้า-ออก
ทางหลวงชนบท ฉช.3005

รูปแบบที่ 2



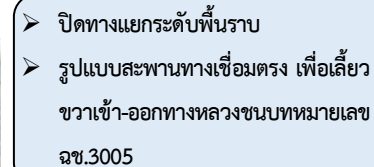
สะพานยกระดับ (ขาออก)
ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

รูปแบบที่ 3



อุโมงค์ทางลอด (ขาออก)
ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

 แนวทางแก้ไขปัญหาราจรอบบริเวณทางแยก

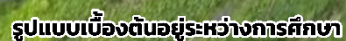


ข้อดี

- ลดจุดตัดกระแสจราจรหลัก
- รองรับจราจรของรถพิเศษเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง

ข้อต่อ

- ราคาก่อสร้างสูงและกระทบกับทัศนียภาพชุมชน
- มีการเวนคืนที่ดินเนื่องจากเขตทางมีจำกัด



รูปแบบทางเลือกที่ 2

สะพานยกระดับข้ามทางแยก (ขาออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหาราจรบริเวณทางแยก

- รูปแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยก ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางขาออก)
- ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

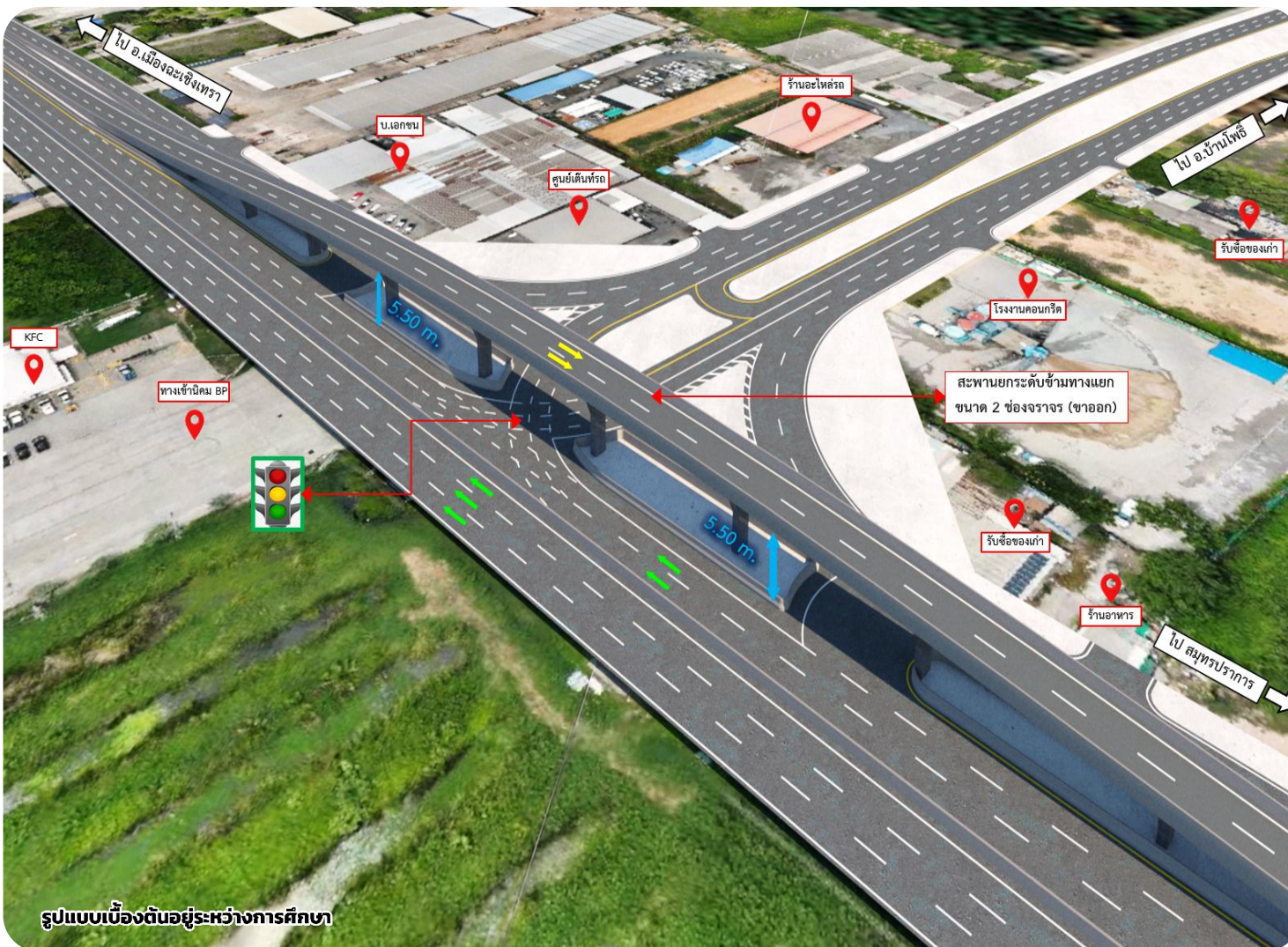
ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมือง ฉะเชิงเทรา สามารถใช้ สะพานข้ามผ่านทางแยกได้
- ลดปัญหาจราจรติดขัด บริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทาง แยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟ จราจร
- ผลกระทบด้านทัศนียภาพ และชุมชน

รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา



รูปแบบทางเลือกที่ 3

อุโมงค์ทางลอดข้ามทางแยก (ขาออก) ร่วมกับ
สัญญาณไฟจราจรทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหาราจรบริเวณทางแยก

- รูปแบบทางลอดขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางขาออก)
- ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา สามารถใช้ทางลอดข้ามผ่านทางแยกได้
- โครงสร้างไม่บดบังทัศนียภาพ

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน

รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

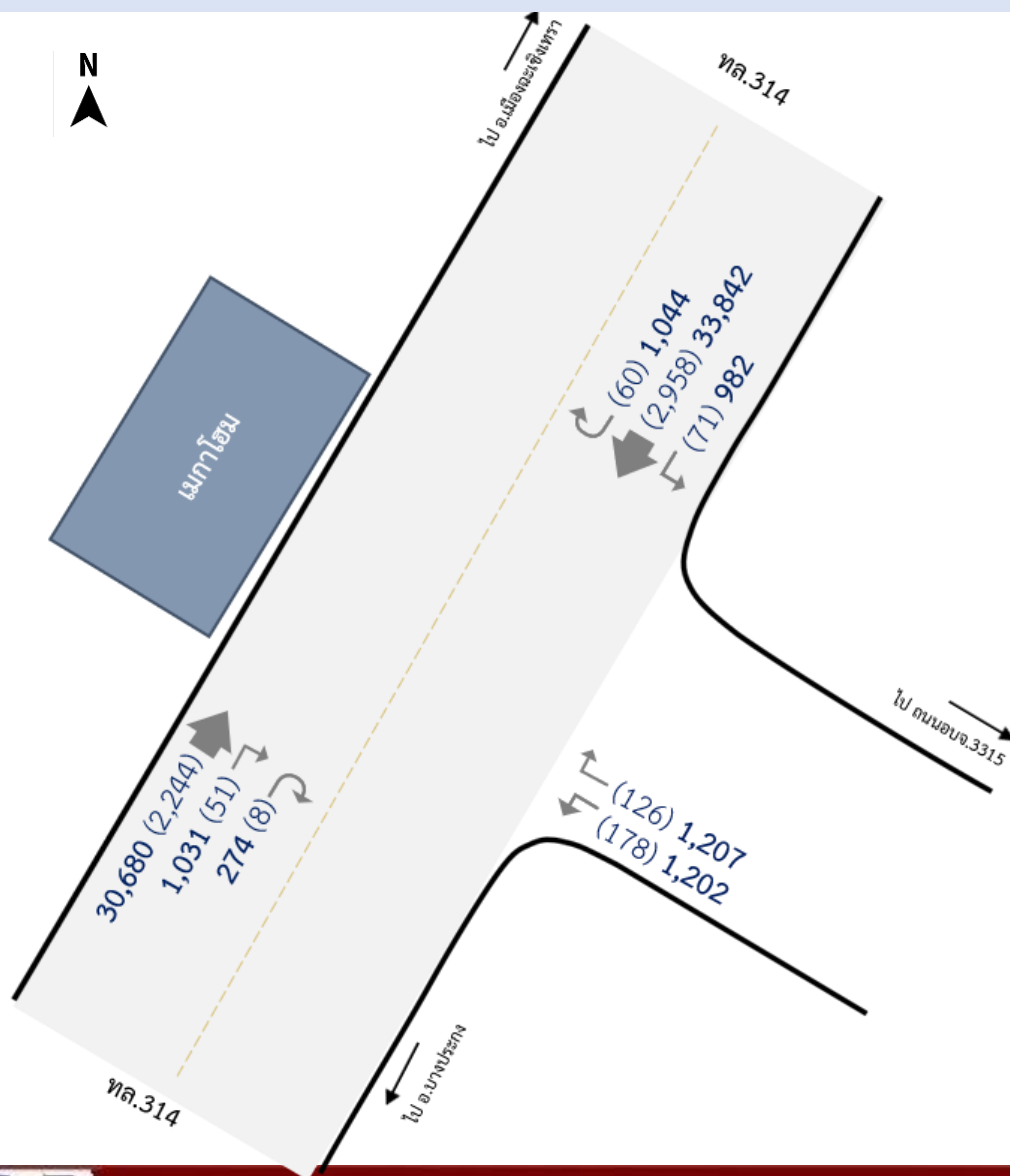


4. แยกวัดผาณิตาราม (กม.15+750)





ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแยกวัดผาณิตาราม



รวมทุกทิศทาง



ปริมาณจราจร:

62,057 คัน/14 ชม.

70,261 PCU/14 ชม.



รถใหญ่:

15.24 %



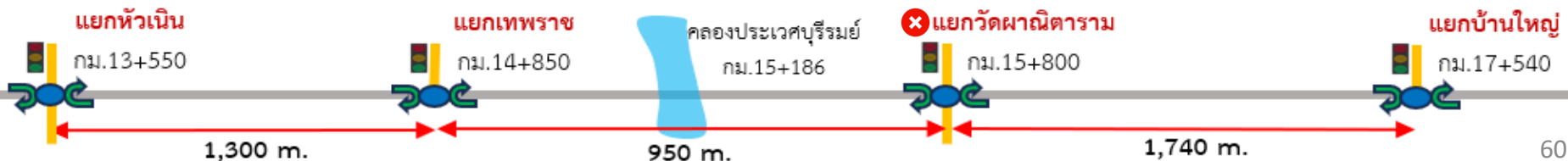
4. จุดตัด ทล. 314 ตัดกับถนนท้องถิ่น จช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม) กม.15+750



- เนื่องจากปริมาณการจราจรบริเวณ (แยกวัดผาณิตาราม) นี้ มีปริมาณจราจร ไม่สูงมากเมื่อเทียบกับจุดตัดอื่นๆ
- กรณีที่โครงการสายทางเลี่ยงเมือง จะเชิงเพรา (ด้านใต้) ก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้บริเวณชุมชนตำบลบางกรูด สามารถใช้ถนนสายเลี่ยงเมืองจะเชิงเพรา ที่เชื่อมเข้า ทล.314 มุ่งหน้าไปอำเภอ เมืองจะเชิงเพรา และสามารถเดินทางโดย ใช้ทางแยกต่างระดับเพราเพื่อเลี้ยว ขวาไปยังอำเภอเมืองจะเชิงเพราต่อไปได้ สะดวกยิ่งขึ้น

แนวคิดเบื้องต้น

- ปิดทางแยกระดับดิน
- รถที่ต้องการเลี้ยวขวาให้กลับรถที่บริเวณ แยกหัวเนินระยะประมาณ 2.21 กิโลเมตร และแยกบ้านใหญ่ระยะประมาณ 1.79 กิโลเมตร

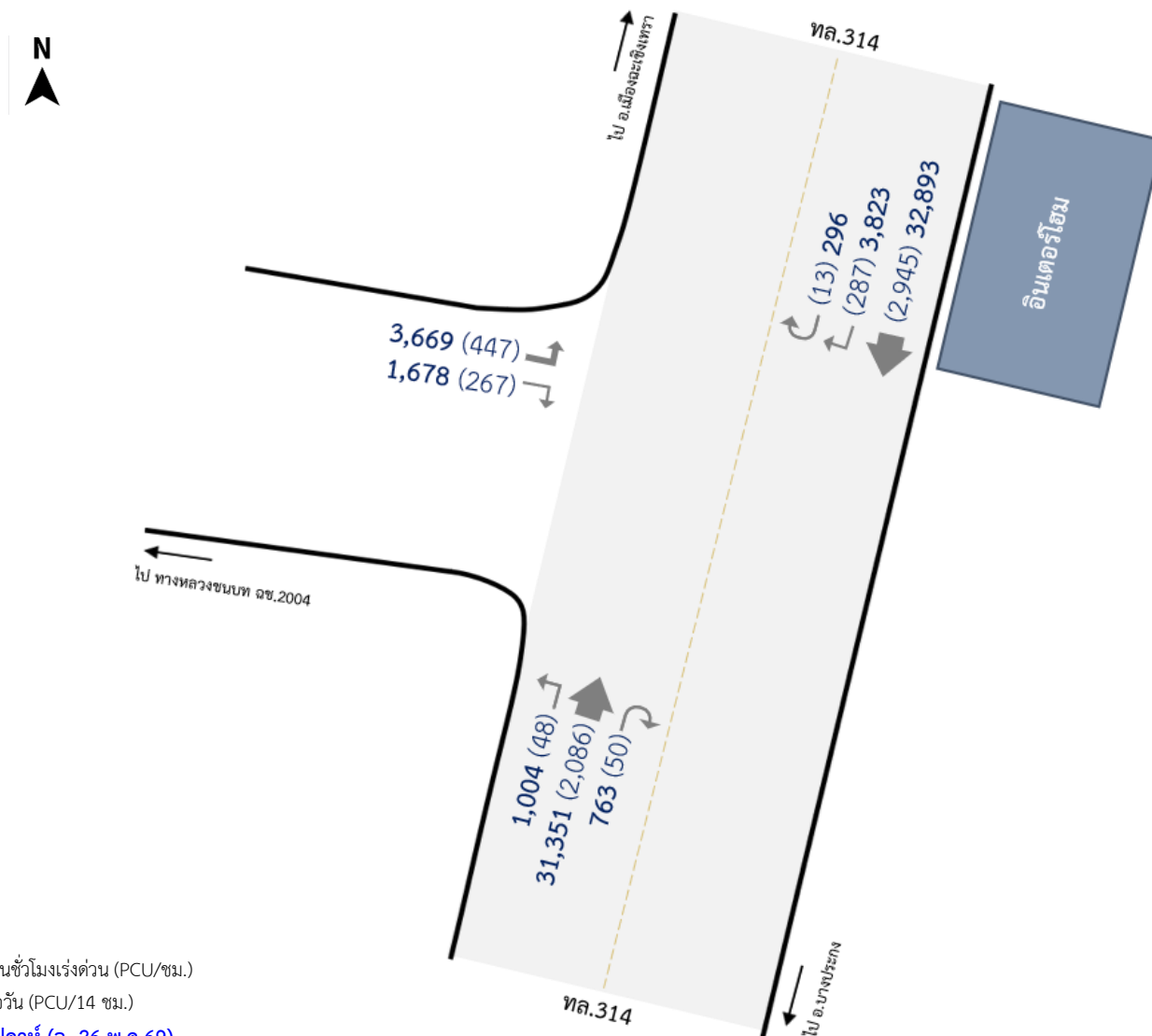


5. แยกบ้านใหญ่ (กม.17+536)





ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแยกบ้านใหญ่



สัญลักษณ์

(X,XXX) ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (PCU/ชม.)
X,XXX ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU/14 ชม.)

****ผลสำรวจวันกลางสัปดาห์ (อ. 26 พ.ค.69)**

รวมทุกทิศทาง



ปริมาณจราจร:
69,437 คัน/14 ชม.
75,476 PCU/14 ชม.



รถใหญ่:
12.27 %

5. จุดตัด ทล. 314 ตัดกับ ทช. ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536

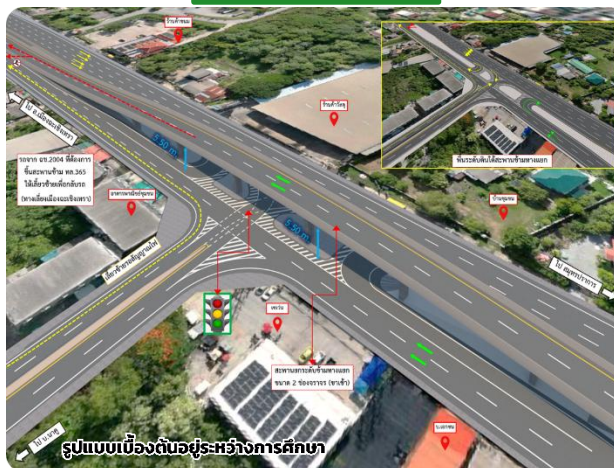
รูปแบบที่ 1



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

สะพานยกระดับขาเข้าและสัญญาณไฟจราจร
บริเวณทางแยก (ขาเข้าใช้ช่องจราจรขวาสุด
เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวงหมายเลข 365)

รูปแบบที่ 2



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

สะพานยกระดับขาเข้าและสัญญาณไฟจราจร
บริเวณทางแยก (ขาเข้าตรงไปกลับรถบริเวณ
แยกโศธร เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวง
หมายเลข 365)

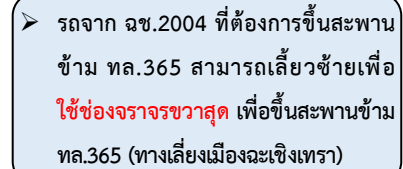
รูปแบบที่ 3



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

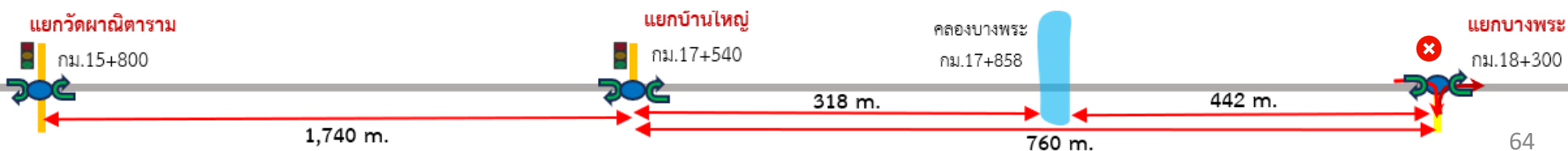
สะพานยกระดับแบบเลี้ยวขวาเข้า-ออก ทาง
หลวงชนบท ฉช.2004 ร่วมกับปิดทางแยก

สะพานยกระดับขาเข้าและสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (ขาเข้า
ใช้ช่องจราจรขวาสุด เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวงหมายเลข 365)



- มีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับ
จากทางหลวงชนบท
ฉ.2004 ไปทางหลวง
หมายเลข 365
- ลดปัญหาจราจรติดขัด
บริเวณทางแยก

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทาง
แยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟ
จราจร
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพ
และกระทบกับลำน้ำ



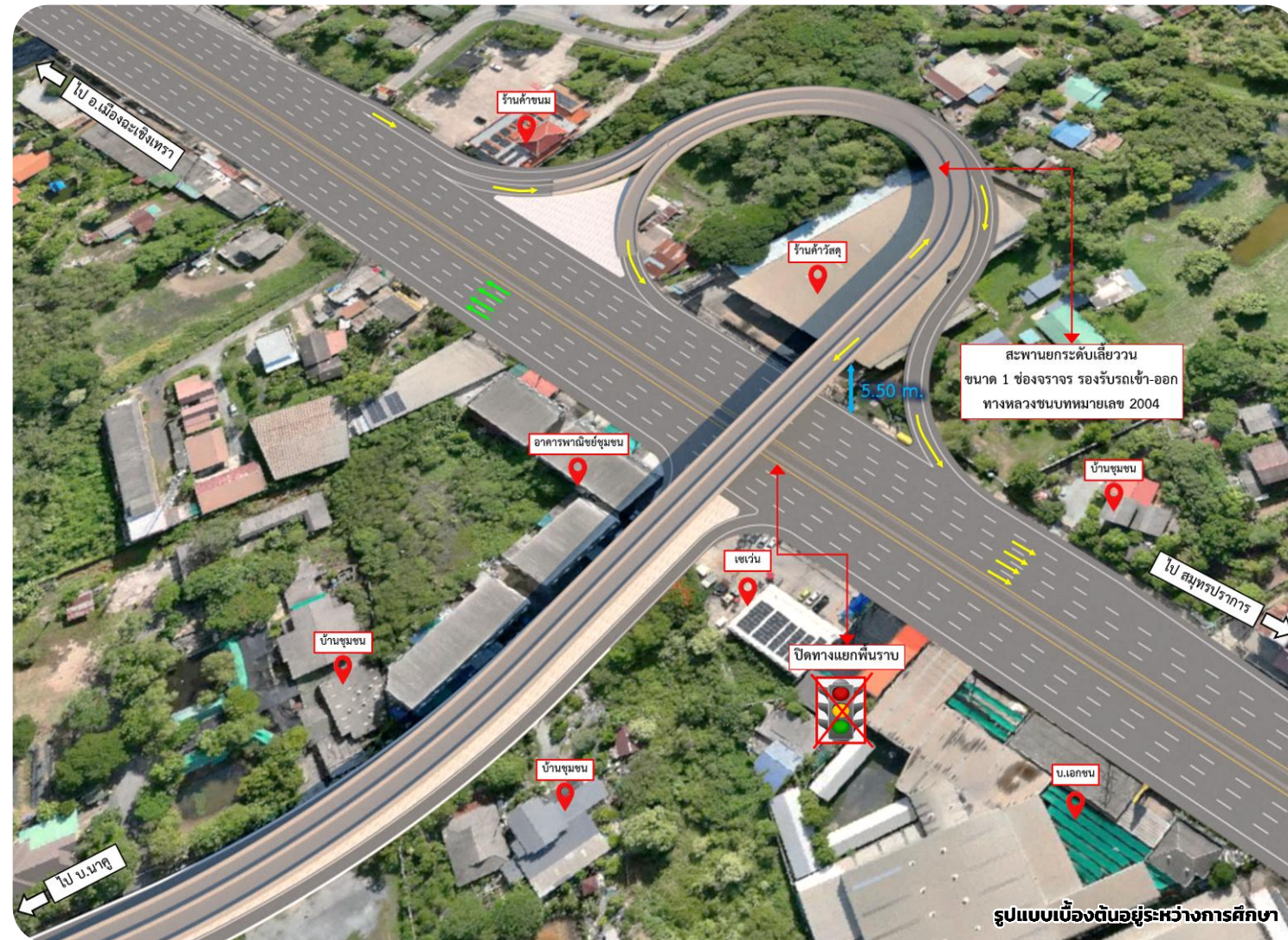
(ขาเข้าตรงไปกลับรถบริเวณแยกโศธร เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวง
หมายเลข 365)



รูปแบบทางเลือกที่ 3

สะพานยกระดับแบบเลียวน (ขาเข้า-ออก)
ทางหลวงชนบท ฉช.2004 ร่วมกับปิดทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหารถราจรบริเวณทางแยก



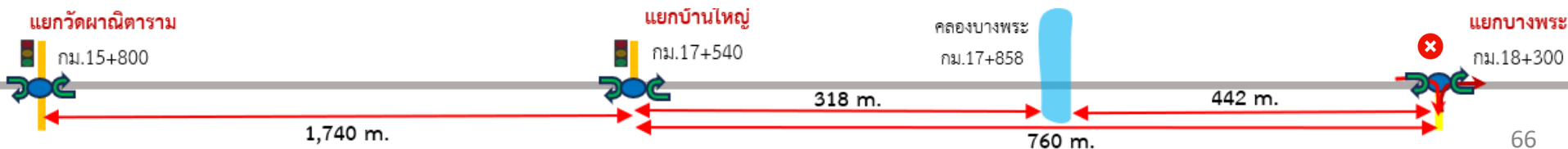
- ปิดทางแยกระดับพื้นราบ
- ก่อสร้างสะพานยกระดับแบบเลียวน ขนาด 1 ช่องจราจร เพื่อรองรับรถที่เลียวน ขวาเข้า-ออก ถนนสาย ฉช.2004

ข้อดี

- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้ โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- รองรับปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท ฉช.2004

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูงและกระทบกับทัศนียภาพ
- มีการเวนคืนที่ดินเพิ่ม



6. แยกโลธร (กม.19+076)

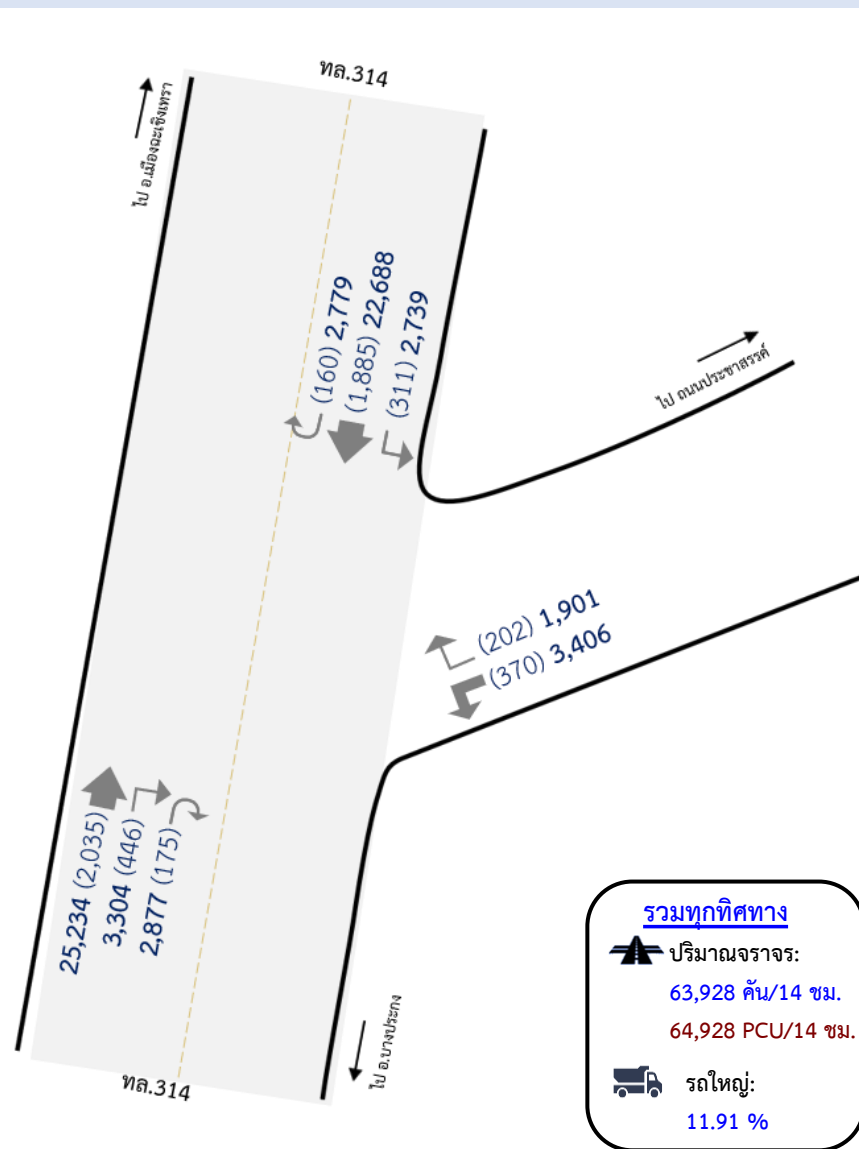
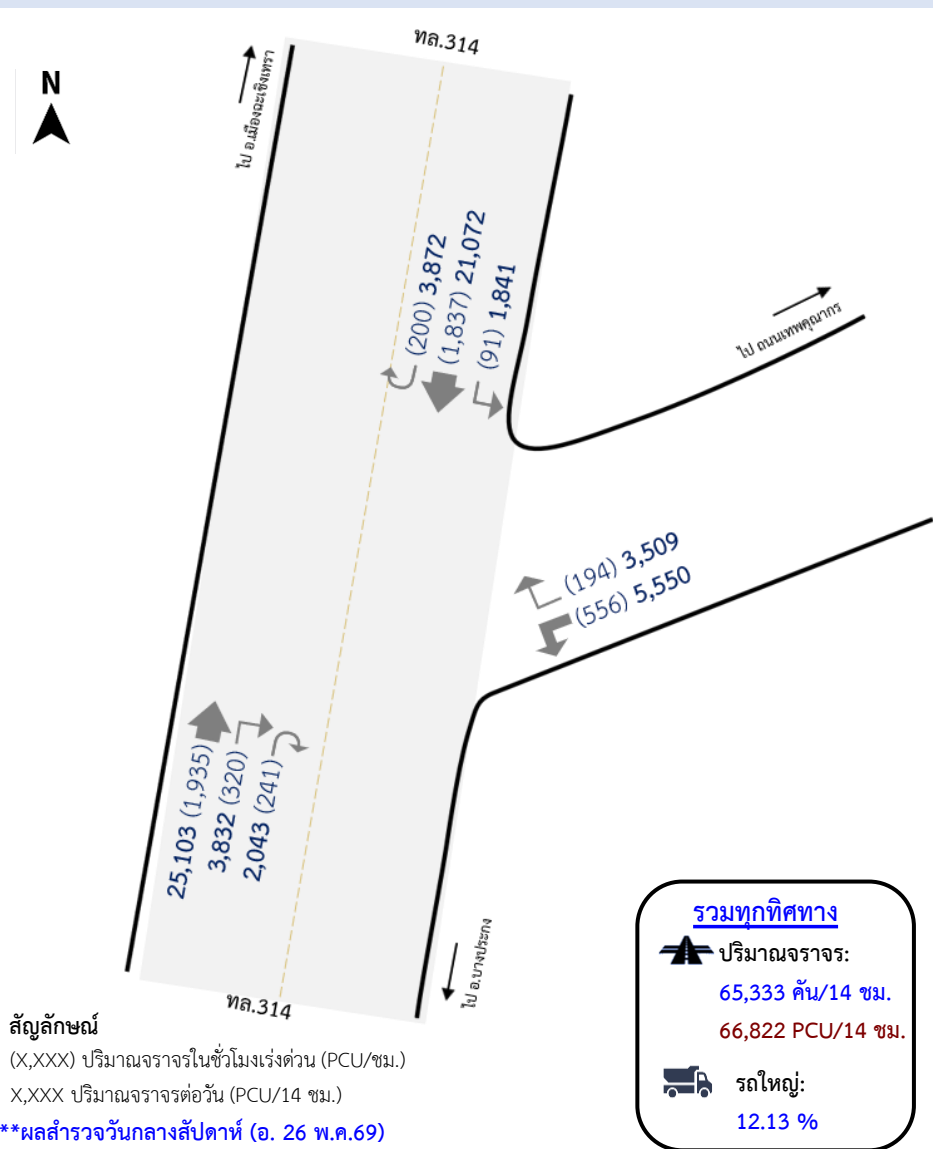


7. แยกประชากร (กม.20+125)





ผลสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรแยกสี่รถและแยกประชาสรรค์





6. จุดตัด ทล. 314 ตัดกับถนนเทพคุณากร (แยกโสร) กม.19+076 และ จุดตัด ทล. 314 ตัดกับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125



สะพานยกระดับ (ขาออก) ทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรทางแยก

อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) และสะพานยกระดับ (ขาออก) ทาง
แยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรทางแยก

รูปแบบทางเลือกที่ 1

สะพานยกระดับตลอดแนวข้ามทางแยก ร่วมกับปิดทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณทางแยก

- ปิดทางแยกระดับพื้นราบ
- ก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกไฮดรอลิกและแยกประชาสร์คขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางขาออก)
- รถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทาง เข้า-ออก ทางแยกให้ใช้กลับรถแบบหมุนวน

ข้อดี

- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้ โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ทิศทางออกจากอำเภอเมือง จะเชิงเตรา สามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้

ข้อด้อย

- ระยะทางในการกลับรถเพิ่มขึ้น
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพ



แยกบางพระ
กม.18+300

แยกไฮดรอลิก
กม.19+080

แยกประชาสร์ค
กม.20+135

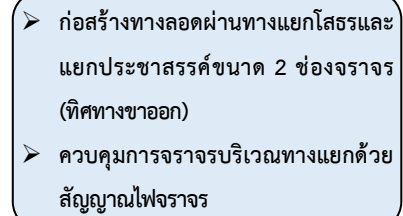
จุดสิ้นสุด
กม.20+500

780 m.

1,055 m.

365 m.

อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) ทางแยก 2 จุด ร่วมกับ
สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



- ทิศทางออกจากอำเภอเมือง
จะเชิงเทรา สามารถใช้ทาง
ลอดข้ามผ่านทางแยกได้
- โครงสร้างไม่บดบัง
ทัศนียภาพ

- ราคาค่าก่อสร้างสูง
- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร



 แนวทางแก้ไขปัญหาราจรบริเวณทางแยก



รูปแบบทางเลือกที่ 4

อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) และสะพานยกระดับ (ขาออก)
ทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

แนวทางแก้ไขปัญหารถติดบริเวณทางแยก

- ก่อสร้างทางลอดผ่านทางแยกไฮดรอลิกและก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามแยกพระราชศรีขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางขาออก)
- ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองจะเชิงเทรา สามารถใช้ทางลอดและสะพานข้ามผ่านทางแยกได้โดยตรง
- ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพบริเวณแยกพระราชศรี



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

แยกบางพระ
กม.18+300

แยกไฮดรอลิก
กม.19+080

แยกพระราชศรี
กม.20+135

จุดสิ้นสุด
กม.20+500

780 m.

1,055 m.

365 m.



งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

กำหนดปัจจัยในการพิจารณา
เปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกทั้งหมด 3 รูปแบบ กำหนดปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้
ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

40 : 30 : 30

ปัจจัยด้าน วิศวกรรมและจราจร

- รูปร่างทางเรขาคณิต
 - รูปร่างทางเรขาคณิตแนวทางราบ
 - รูปร่างทางเรขาคณิตแนวทางตั้ง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ
 - ความล่าช้าเฉลี่ย
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
 - การใช้เครื่องมือและเทคนิคการก่อสร้าง
 - ความยาวของโครงสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

ปัจจัยด้าน เศรษฐกิจและการลงทุน

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา
- มูลค่าการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (แยกบ้านใหญ่)

ปัจจัยด้าน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน (แยกบ้านใหญ่)

รูปแบบโครงสร้างข้ามทางแยก

รูปแบบที่ 1

สะพานคานคอนกรีตรูปตัวไอหล่อสำเร็จ



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

ข้อเด่น

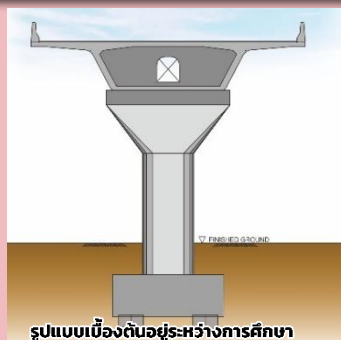
- เหมาะสมกับช่วงสะพาน 25-30 ม. สามารถใช้กับช่วงมากกว่า 30 ม. ได้โดยการทำเป็น cantilever crossbeam แต่ต้องพิจารณาในเรื่อง clearance
- สามารถก่อสร้างได้เร็วแต่ยังต้องมีการเทพื้นคอนกรีตหน้างาน
- ราคาต่ำกว่ารูปแบบอื่นๆ
- ไม่ต้องการเทคนิคพิเศษในการก่อสร้าง

ข้อด้อย

- รูปลักษณะดูปกติธรรมดา
- สามารถก่อสร้างได้เร็วแต่ยังต้องมีการเทพื้นคอนกรีตหน้างาน
- ในกรณีที่ใช้สำหรับช่วงความยาวมากกว่า 30 ม. การก่อสร้าง cantilever crossbeam อาจกระทบต่อพื้นที่จราจรด้านล่าง

รูปแบบที่ 2

สะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

ข้อเด่น

- เหมาะสมกับช่วงสะพาน 35-40 ม.
- รูปลักษณะสวยงามดูทันสมัย
- ราคาสูงปานกลาง
- ไม่ต้องการเทคนิคพิเศษในการก่อสร้าง
- ค่าบำรุงรักษาต่ำกว่า

ข้อด้อย

- การก่อสร้างใช้เวลานานเนื่องจากส่วนโครงสร้างหลักที่อยู่เหนือเสาจะทำการเทคอนกรีตที่หน้างาน มีการตั้งนั่งร้านทำให้ต้องมีการปิดการจราจรด้านล่าง

รูปแบบที่ 3

สะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อในที่



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

ข้อเด่น

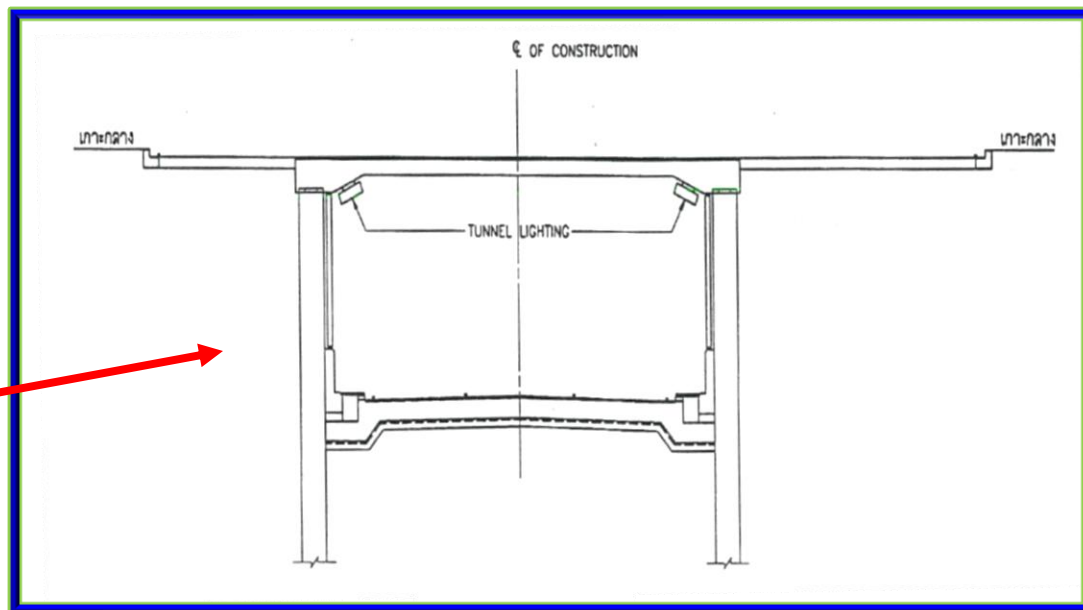
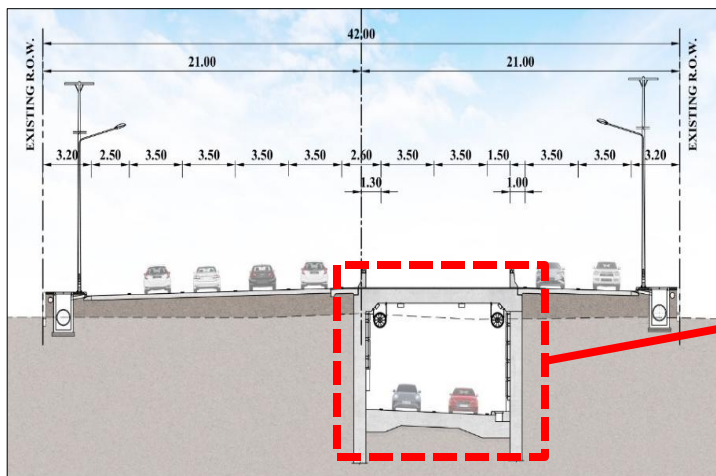
- เหมาะสมกับช่วงสะพาน 35-40 ม.
- รูปลักษณะสวยงามดูทันสมัย
- การก่อสร้างใช้เวลาที่น้อยที่สุด
- ค่าบำรุงรักษาต่ำกว่า

ข้อด้อย

- ต้องการเทคนิคพิเศษในการก่อสร้าง
- ราคาก่อสร้างสูงที่สุด
- ไม่เหมาะสำหรับแนวเส้นทางที่มีรัศมีความโค้งน้อยๆและในกรณีที่มีการเปลี่ยนความกว้างอย่างรวดเร็ว

รูปแบบโครงสร้างทางลอด

โครงสร้างอุโมงค์ (Underpass)



ตัวอย่างโครงสร้างอุโมงค์ (Underpass)



ตัวอย่างโครงสร้างอุโมงค์ (Underpass)



ตัวอย่างโครงสร้างอุโมงค์ (Underpass)



การพิจารณาดัดเลือกรูปแบบโครงสร้าง

กำหนดปัจจัยในการพิจารณา
เปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกทั้งหมด 3 ทางเลือก กำหนดปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้
ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

40 : 30 : 30

ปัจจัยด้าน
วิศวกรรมและจราจร (40)

- ระยะเวลาการก่อสร้าง 15
- ความเหมาะสมของรูปแบบกับพื้นที่ 15
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง 10

ปัจจัยด้าน
เศรษฐศาสตร์และการลงทุน (30)

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ 20
- มูลค่าบำรุงรักษา 10

ปัจจัยด้าน
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30)

- ผลกระทบต่อประชาชนด้านการจราจร 15
- ความสวยงามและสุนทรียภาพ 15



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

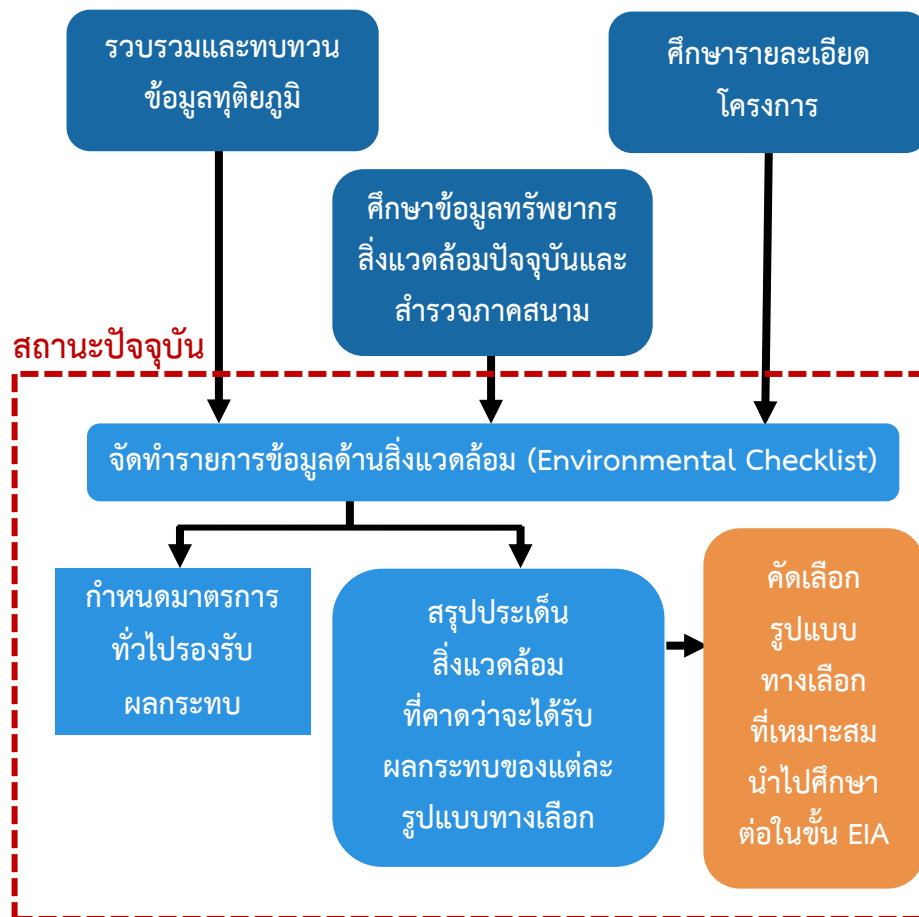




ขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อม

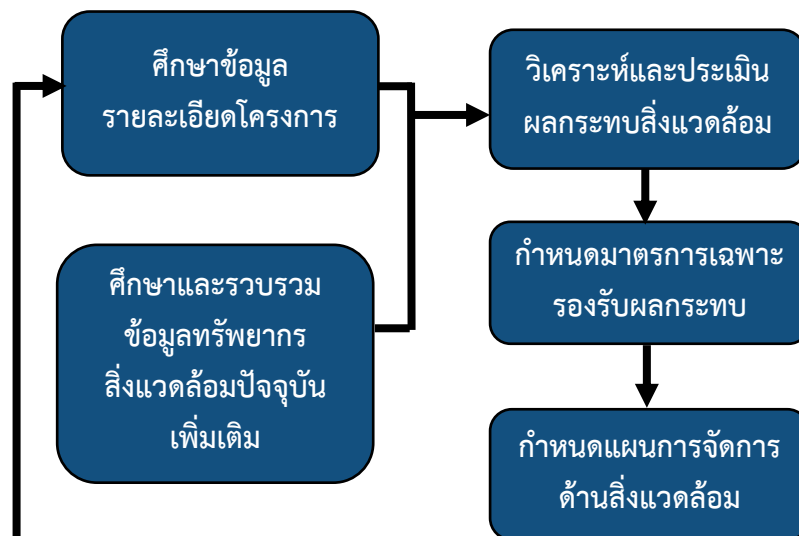
1

ขั้นตอนการศึกษา IEE



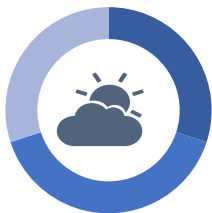
2

ขั้นตอนการศึกษา EIA



องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 31 ปัจจัย

9 ปัจจัย



ทรัพยากรด้านกายภาพ

1. ภูมิสัณฐาน
2. ทรัพยากรดิน
3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
4. น้ำผิวดิน
5. น้ำใต้ดิน
6. น้ำทะเล
7. อากาศและบรรยากาศ
8. เสียง
9. ความสั่นสะเทือน

4 ปัจจัย



ทรัพยากรด้านชีวภาพ

1. นิเวศวิทยาทางบก
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ
3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
4. พื้นที่ชุ่มน้ำ



7 ปัจจัย



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
2. การคมนาคมขนส่ง
3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
5. การเกษตรกรรม
6. นันทนาการ
7. การใช้ที่ดิน

11 ปัจจัย



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. การโยกย้ายและการเวนคืน
3. การสาธารณสุข
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
5. การแบ่งแยก
6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
7. ความปลอดภัยในสังคม
8. สุขภาพ
9. ผู้ใช้ทาง
10. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ที่มา :แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ครั้งที่ 10 เดือนมกราคม พ.ศ. 2569) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีผลกระทบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	แนวเส้นทาง ทางแยกวัดผาฉัตราราม	ทางแยกท่าสะพาน ทางแยกต่างระดับบางปะกง	ทางแยกหัวเนิน ทางแยกโสรและแยกประชาสรรค์	ทางแยกบ้านใหญ่
ภูมิสัณฐาน	x	x	x	x
น้ำผิวดิน	✓	✓	x	✓
น้ำใต้ดิน	x	x	x	x
น้ำทะเล	x	x	x	x
นิเวศวิทยาทางน้ำ	✓	✓	x	✓
พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	x	x	x	x
พื้นที่ชุ่มน้ำ	x	x	x	x
น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	x	x	x	x
การเกษตรกรรม	x	x	x	x
นันทนาการ	x	x	x	x
การใช้ที่ดิน	x	x	x	x
การโยกย้ายและการเวนคืน	x	x	x	✓
การแบ่งแยก	x	x	x	x
โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีฯ	✓	x	x	x
รวม	11 ปัจจัย	12 ปัจจัย	14 ปัจจัย	11 ปัจจัย

สรุปรวมทั้งโครงการ
จำนวน 10 ปัจจัย

1. ภูมิสัณฐาน
2. น้ำใต้ดิน
3. น้ำทะเล
4. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
5. พื้นที่ชุ่มน้ำ
6. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
7. การเกษตรกรรม
8. นันทนาการ
9. การใช้ที่ดิน
10. การแบ่งแยก



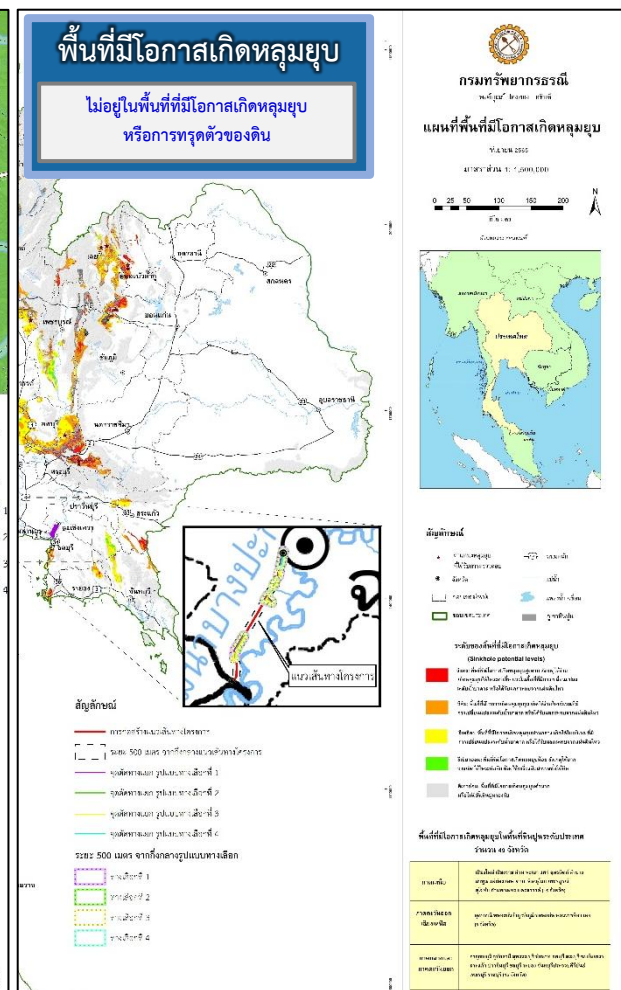
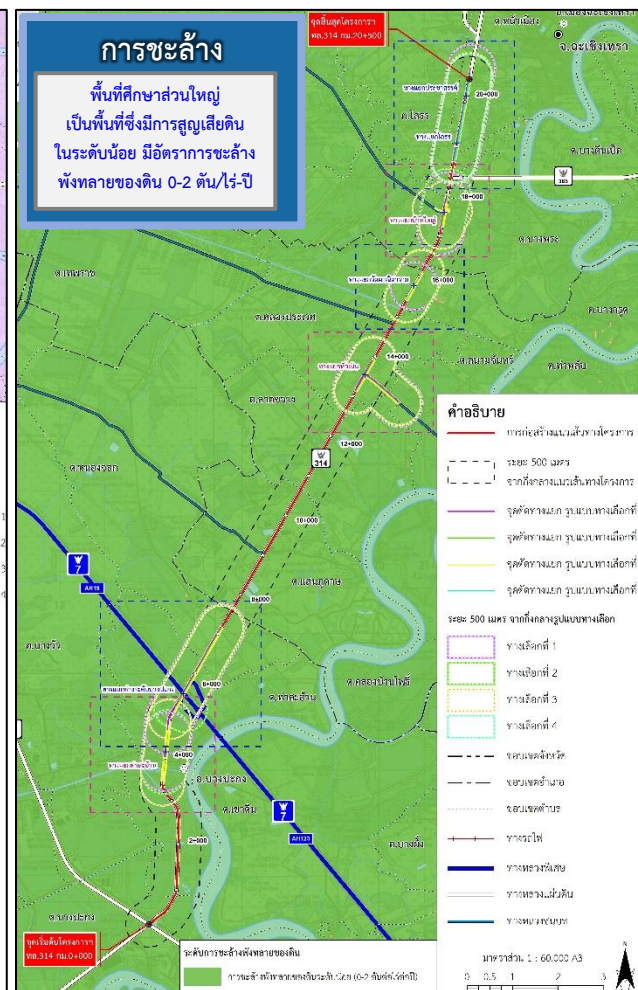
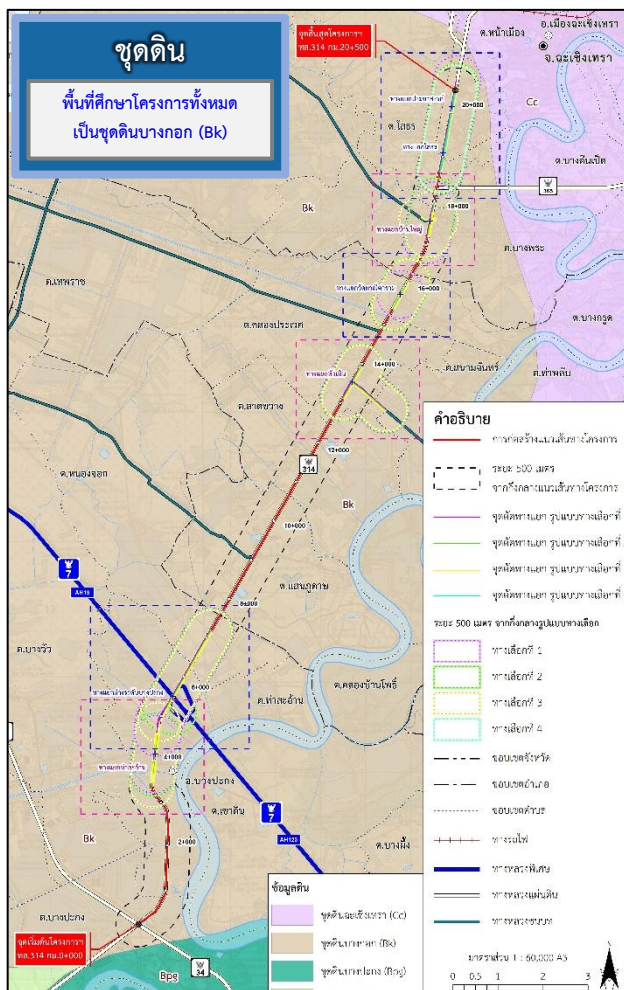


ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีผลกระทบ



ทรัพยากรดิน

- ตะกอนดินถูกชะล้างไหลลงสู่ระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- มีการสูญเสียดินจากการขุดดินเพื่อก่อสร้างฐานราก
- การปนเปื้อนน้ำมันบริเวณโรงซ่อมบำรุง

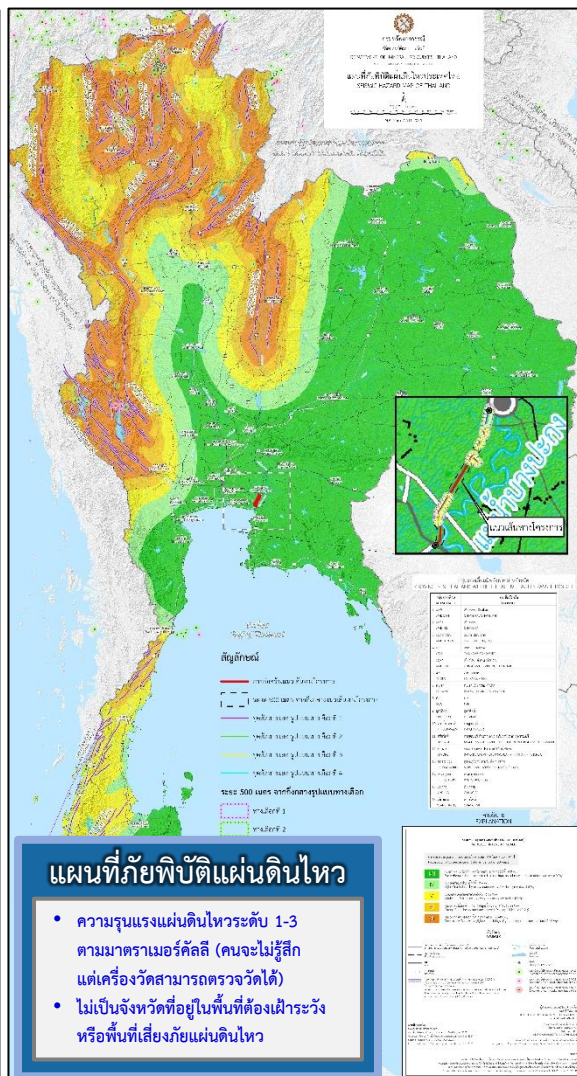
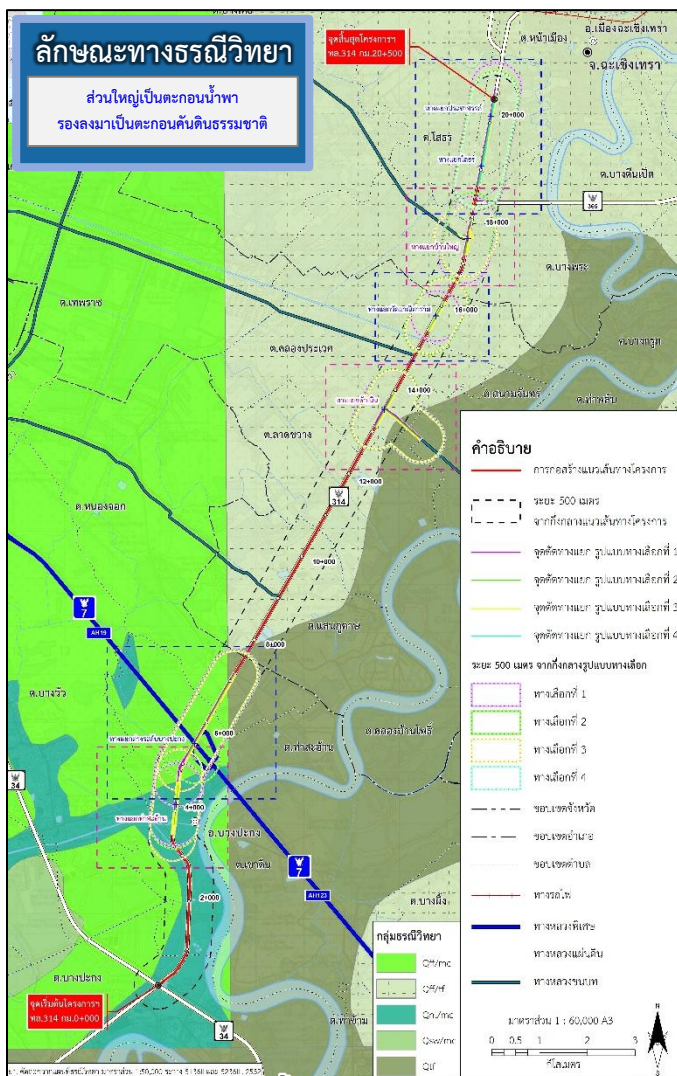


รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษ

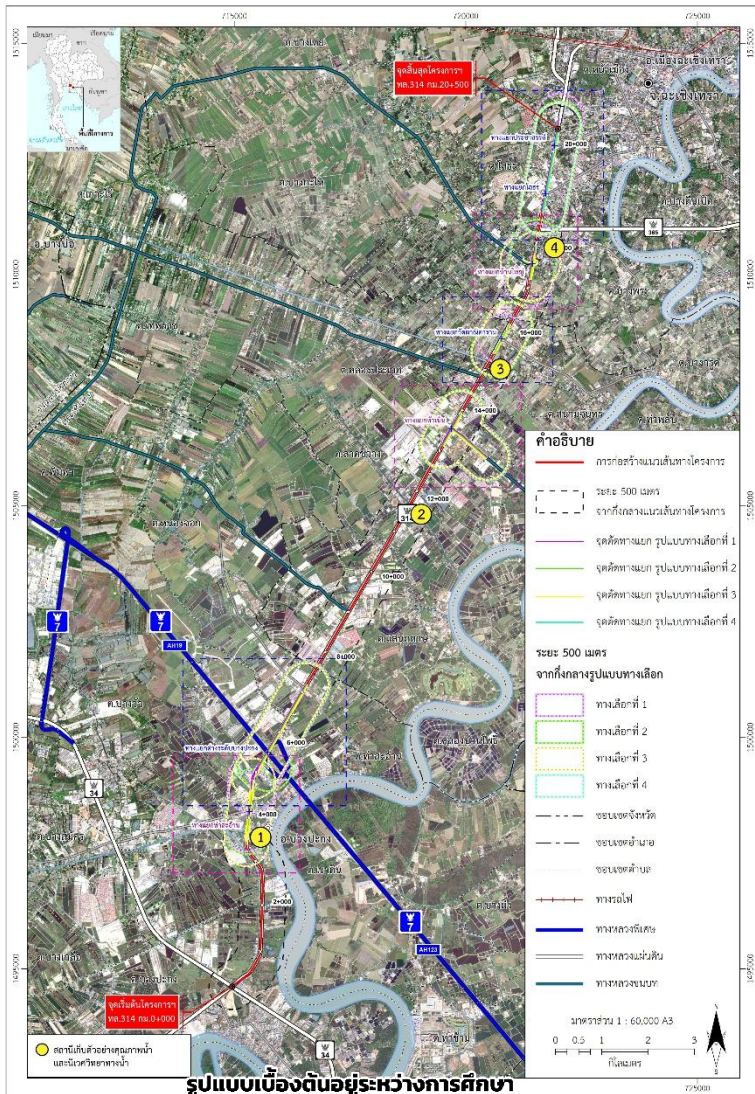


ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย

โครงสร้างที่เป็นรูปแบบสะพาน หรือทางลอด
อาจได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว



น้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ/การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



สถานีเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ



เก็บตัวอย่างน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ครั้งที่ 1
วันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2569

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการวิเคราะห์ผลทางห้องปฏิบัติการ

- เศษดินจากงานดินอาจถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ และอุดตันระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- คุณภาพน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อระบบหายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำ



คุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน



ชุมชนหมู่ 6 บ้านตลาดท่าเสาอัน



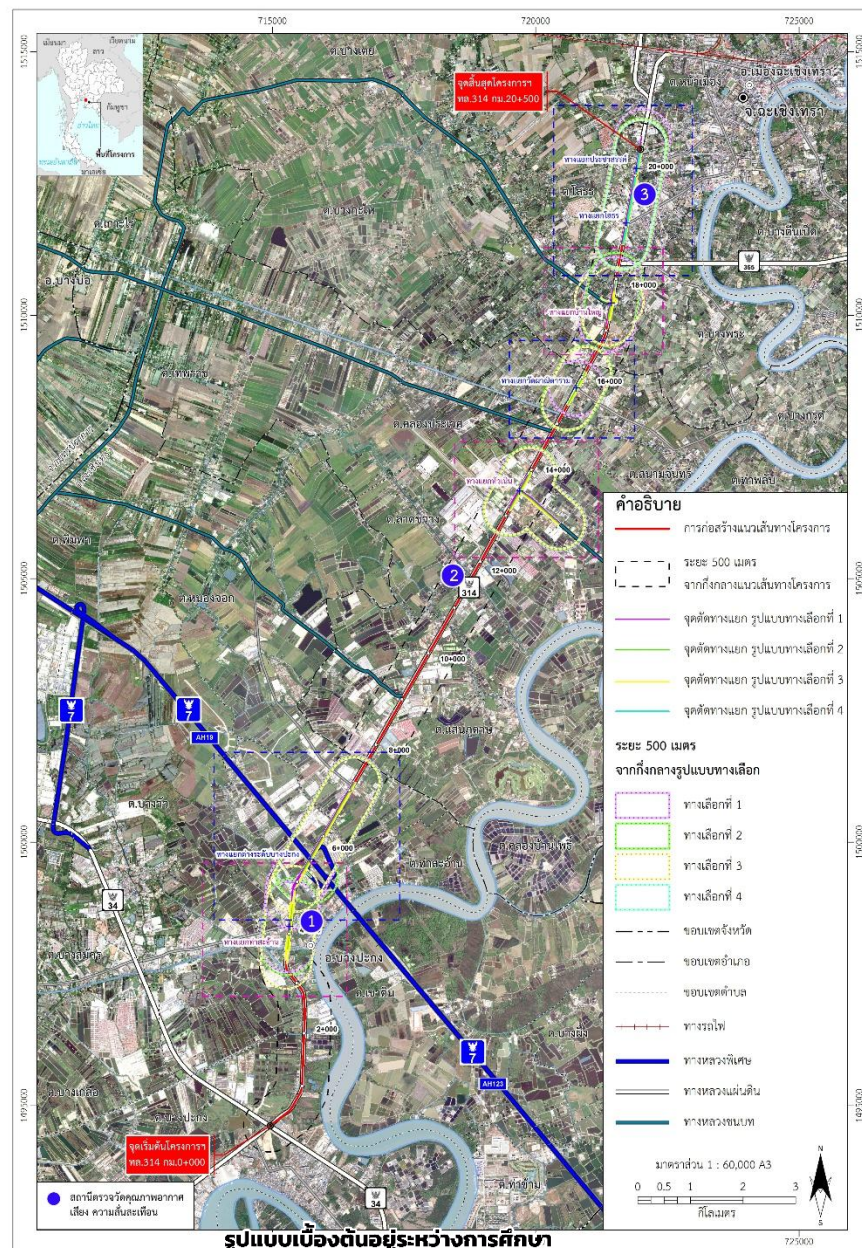
รพ.สต.ลาดขวาง



ชุมชนสิริโสธร 1

ตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1
ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม พ.ศ. 2569
ปัจจุบันอยู่ระหว่างการวิเคราะห์ผลทางห้องปฏิบัติการ

การใช้เครื่องจักรกลหนักในการก่อสร้าง
ส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง มลพิษทางด้านอากาศ
ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนเพิ่มสูงขึ้นกว่าปัจจุบัน



นิเวศวิทยาทางบก

ชุมชนเมือง ไม่มีพื้นที่ป่าไม้



ผลกระทบจากการรื้อย้ายต้นไม้

- รบกวนการดำรงชีวิต โดยเฉพาะสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม
- แหล่งเกาะพักของนกกลดลง

ผลกระทบจากการใช้เครื่องจักร

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเกิดความตื่นกลัว
- รบกวนการสื่อสารของนก

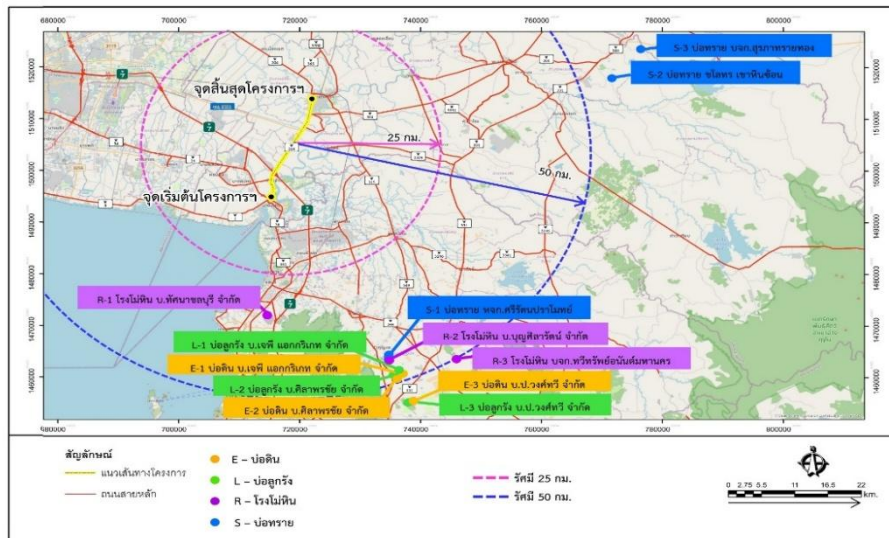
สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



หากมีการรื้อย้ายเสาไฟฟ้า
และท่อประปา
ส่งผลให้มีการงดใช้บริการชั่วคราว
ไม่เกิน 6 ชั่วโมง/ครั้ง



การคมนาคมขนส่ง/ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย



1. ถนนจรัญยานนท์
2. ถนนคลองใหม่-คลองควาย
3. ถนนวัดแสนภูดาษ
4. ทางหลวงชนบท ฉช.3020
5. ขอยลาดขวาง 5
6. ขอยลาดขวาง 2
7. ทางหลวงชนบท ฉช.3005
8. ทางหลวงชนบท ฉช.3001
9. ถนน อบจ.ฉะเชิงเทรา
10. ทางหลวงชนบท ฉช.2004
11. ถนนประชาสรรค์
12. ถนนเทพคุณากร
13. ถนนพระยาศรีสุนทร

- มีรถเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพิ่มความหนาแน่นบนเส้นทางขนส่งวัสดุ
- มีพื้นที่ก่อสร้างและวางอุปกรณ์บริเวณพื้นที่ก่อสร้างกีดขวางการสัญจร



เศรษฐกิจ-สังคม

โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน (-)

ผลกระทบด้านการคมนาคมไม่สะดวก

ผลกระทบด้านสังคม

โอกาสในการพบปะกันน้อยลง

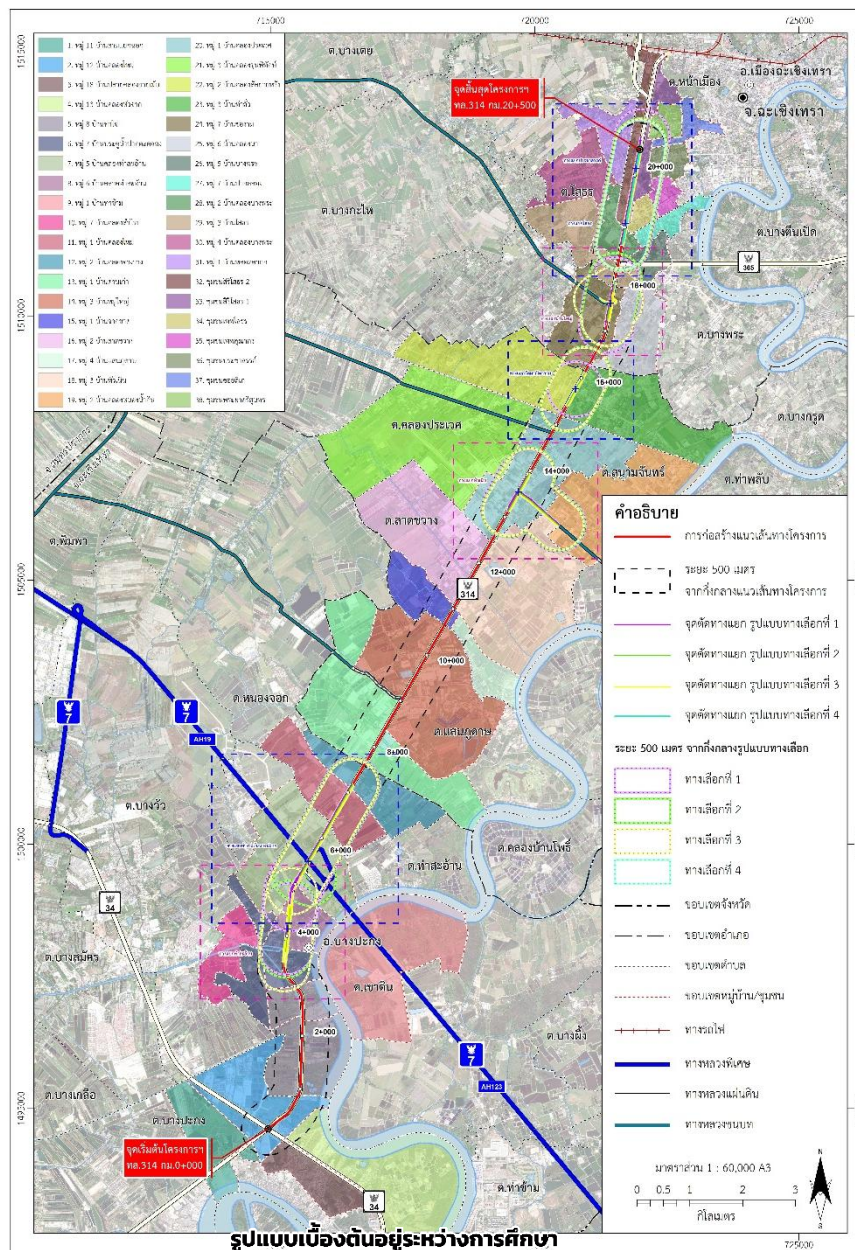
ความร่วมมือช่วยเหลือกันลดลง

เศรษฐกิจของชุมชน (+)

คนงานก่อสร้างซื้อสินค้าจากร้านค้าในชุมชน

ร้านค้าจำหน่ายสินค้า/บริการได้เพิ่มขึ้น

ผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจของชุมชน



การโยกย้ายและการเวนคืน

การปรับปรุงทางแยกบ้านใหญ่รูปแบบที่ 3 จำเป็นต้องเวนคืนที่ดิน
ทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียที่ดิน รวมทั้งอาจต้องโยกย้ายถิ่น
ฐานไปยังพื้นที่อื่น ซึ่งเป็นผลกระทบอย่างถาวรต่อประชาชน

ทางแยกบ้านใหญ่รูปแบบทางเลือกที่ 3



ความปลอดภัยในสังคม/สาธารณสุข/ อาชีวอนามัย/สุขาภิบาล

คนงานก่อสร้างสูงสุด 150 คน
ก่อให้เกิดขยะมูลฝอย 0.45 ลบ.ม./วัน และน้ำเสีย 24.0 ลบ.ม./วัน



- ฝุ่นละออง/เสียงดังรบกวน
- อุบัติเหตุจากการทำงาน
- การเข้ามาของแรงงานต่างถิ่น
- เพิ่มภาระด้านการบริการสาธารณสุข
- ขยะ/น้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงาน

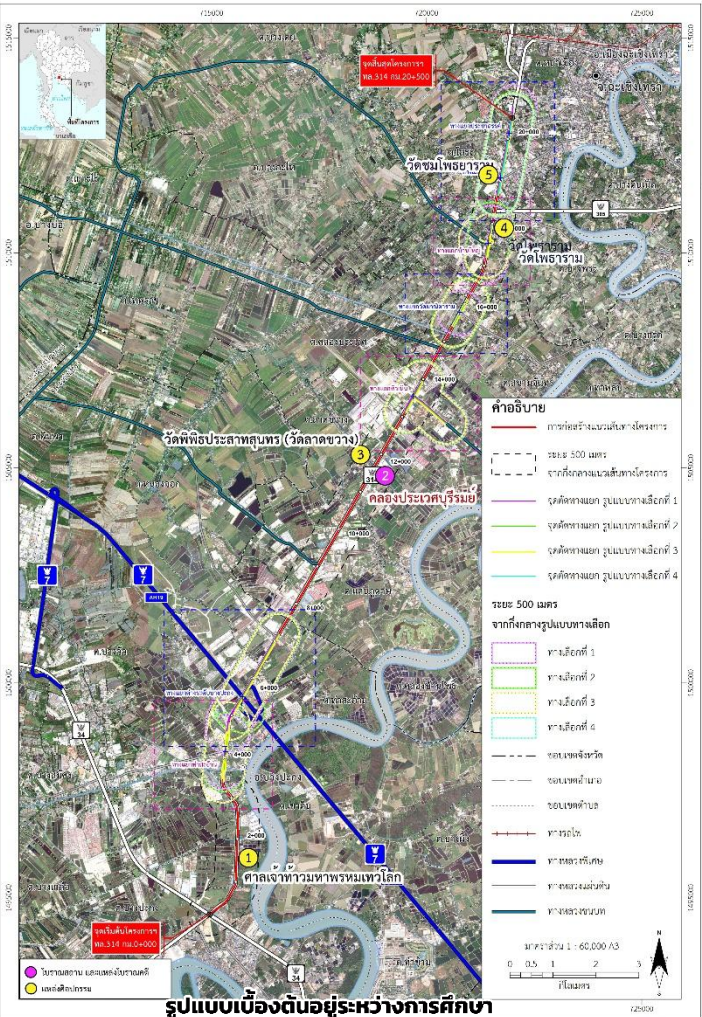
โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม สุนทริยภาพ และทัศนียภาพ

การหาหรือข้อมูลโบราณสถาน

วันพฤหัสบดีที่ 9 กรกฎาคม 2569 เวลา 13.30 น.
ณ สำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี



- คลองประเวศบุรีรมย์ เป็นโบราณสถาน (ไม่ขึ้นทะเบียน) อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ
- เมื่อได้รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ให้ตรวจสอบระยะห่างจากวัดโสธร วัดบางปรุง วัดบางพระ และวัดท่าสะพาน ไปยังกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยอ้างอิงพิกัดตำแหน่งจากสิ่งที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์
- ให้ผู้เชี่ยวชาญด้านวัฒนธรรมและโบราณคดี ดำเนินการสำรวจแหล่งโบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการเพิ่มเติม





การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน





แผนการจัดประชุม



การประชาสัมพันธ์โครงการ



การประชาสัมพันธ์โครงการ

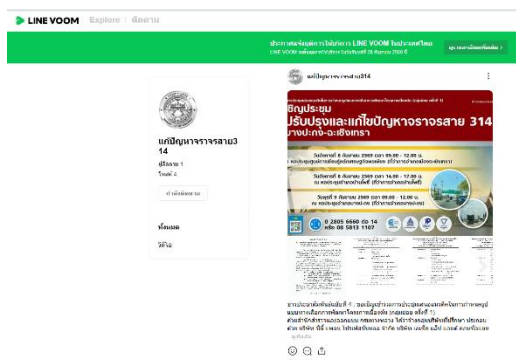




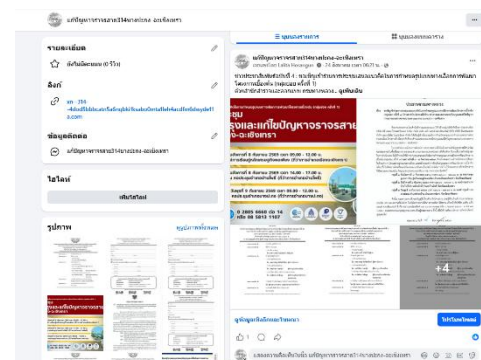
การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊กโครงการ



www.แก้ปัญหารถจักรยาน314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา.com



แก้ปัญหารถจักรยาน ทล.314
หรือ @484vrapp



แก้ปัญหารถจักรยานสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา





การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์โครงการ



บริเวณแยกท่าสะพาน



บริเวณแยกบางพระ



บริเวณแยกบ้านใหญ่



บริเวณแยกโสธร



บริเวณแยกประชาสรรค์



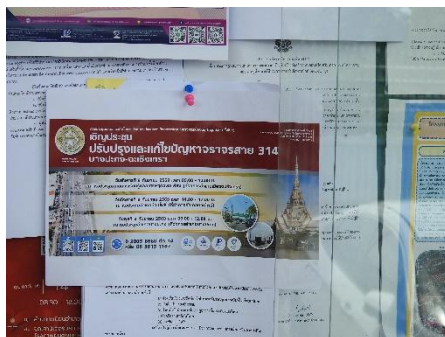
บริเวณแยกหัวเนิน



การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ



องค์การบริหารส่วนตำบลบางพระ



องค์การบริหารส่วนตำบลโสธร



ที่ว่าการอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



เทศบาลตำบลลาดขวาง



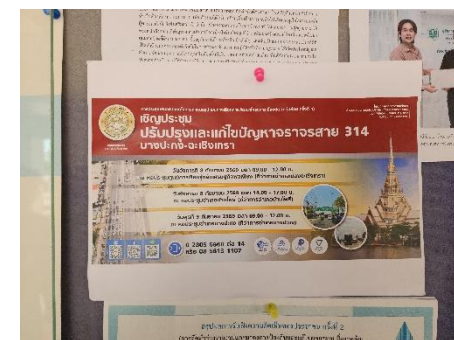
ที่ว่าการอำเภอบ้านโพธิ์



องค์การบริหารส่วนตำบลสนามจันทร์



เทศบาลตำบลบางวัวควนารักษ์



เทศบาลตำบลท่าสะอ้าน



การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ



แยกบางพระ



แยกหัวเนิน



แยกประชาสรรค์



แยกคลองอ้อม



แยกบ้านใหญ่



แยกโสธร



แยกท่าสะอ้าน



แยกเมกาโฮม

ดำเนินการเมื่อวันอาทิตย์ที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2569



การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการเมื่อวันที่ 5 และ 6 กันยายน พ.ศ. 2569



การประชาสัมพันธ์ผ่านเพจเฟซบุ๊ก ที่นี้แปดริ้ว

โพสต์ของ ที่นี้แปดริ้ว



ที่นี่แปดริ้ว

31 สิงหาคม เวลา 09:17 น. · 🌐

👉ขอเชิญผู้สนใจเข้าร่วมการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา

วันอังคารที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2569

09.00-12.00 น.หอประชุมศูนย์การเรียนรู้หลักเศรษฐกิจพอเพียง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

14.00-17.00 น.ณ หอประชุมอำเภอบ้านโพธิ์ อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

วันพุธที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2569

09.00-12.00 น.หอประชุมอำเภอบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่

☎ โทรศัพท์ 08 5813 1107 หรือ 0 2805 6660 – 3 ต่อ 14

E-mail : asialabconsult.pp@gmail.com

Line: แก้ปัญหาจราจรสาย314 หรือ @484vrpr <https://lin.ee/Wgal9Sd>



วันที่ทำที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๙ เวลา ๐๙.๐๐-๑๒.๐๐ น.
ณ หอประชุมศูนย์การเรียนรู้หลักเศรษฐกิจพอเพียง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

ชื่อ - สกุล.....
ชื่อหน่วยงาน/สถาน.....
ตำแหน่ง.....
ที่อยู่.....
โทรศัพท์..... โทรสาร.....
E-Mail Address.....

☐ สามารถเข้าร่วมประชุมได้
☐ ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ โปรดให้เหตุผลว่าท่านสะดวก ดังนี้

๑. ชื่อ - สกุล.....
ตำแหน่ง..... โทรศัพท์.....
๒. ชื่อ - สกุล.....
ตำแหน่ง..... โทรศัพท์.....
๓. ชื่อ - สกุล.....
ตำแหน่ง..... โทรศัพท์.....

กรุณาส่งแบบตอบกลับภายในวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๙ ผ่านช่องทางดังนี้

อีเมลโครงการ : asialabconsult.pp@gmail.com
โทรศัพท์สายตรง : ๐ ๒๘๐๕ ๖๖๖๐-๓ ต่อ ๑๔
โทรศัพท์มือถือ : ๐๘ ๕๘๑๓ ๑๑๐๗ หรือ ๐ ๒๘๐๕ ๖๖๖๐ - ๓ ต่อ ๑๔
Line Official : แก้ปัญหาจราจร ๓๑.314 หรือ @484vrpr

มีสื่อโซเชียลมีเดียตามรายการต่อไปนี้



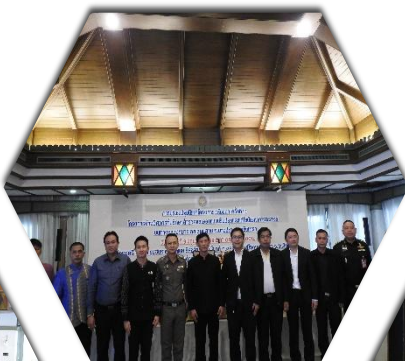
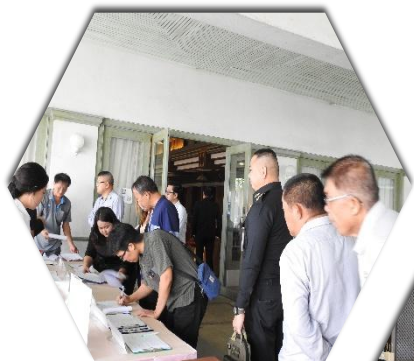
การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ TFM ดลิ้นว้ยมันส์สายพันธ์ุทิน FM 90.75 MHz



ดำเนินการระหว่างวันที่ 3 - 7 กันยายน พ.ศ.2569



ผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ระยะเวลา สถานที่ จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และประธานการประชุม



ระยะเวลาและสถานที่จัดประชุม

วันอังคารที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องชลธิ 1 โรงแรมชั้นธารา เวลเนส รีสอร์ท อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา



จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม

165 ราย



ประธานการประชุม

นายประสิทธิ์ อินทโชติ รองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา



ภาพการประชุม



นายประสิทธิ์ อินทโชติ
รองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา
ประธานการประชุม



ดร.สุกิจ ยินดีสุข
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน
รับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพ
เป็นที่ระลึกร่วมกัน



วิทยากรนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

ด้านวิศวกรรม

1. เสนอให้ออกแบบ**ศาลาพักคอย**เป็นรูปแบบ**ศาลาทรงไทย**ที่สามารถใช้บังแดดและหลบฝนได้ รวมทั้งให้ออกแบบ**สะพานลอยคนเดินข้าม**ในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยเฉพาะบริเวณที่มีบ้านพักอาศัยหนาแน่น

2. เสนอให้พิจารณา**ตำแหน่งจุดกลับรถ**ให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ มีระยะทางไม่ห่างไกลกันมากนัก รวมทั้งเป็น**จุดกลับรถที่รถจักรยานยนต์สามารถใช้กลับรถได้**

3. เสนอให้ก่อสร้าง**สะพานยกระดับข้ามทางแยกบ้านใหญ่ต่อเนื่องถึงทางแยกบางพระ** รวมทั้งเสนอให้ออกแบบบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 ตัดกับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร) เป็น**ทางลอด**

4. ในบริเวณ**ทางแยกต่างระดับบางพระ**ขอให้พิจารณาขยายช่องจราจรด้านซ้ายทางเพิ่มอีก 1 ช่องจราจร

1. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด

2. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการออกแบบโครงการ โดยจะมีการพิจารณาดำเนินการจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสอดคล้องกับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่

3. ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับในแต่ละทางแยกของโครงการ จะมีการนำปัจจัยทางด้านต่าง ๆ รวมทั้งข้อจำกัดของทางพื้นที่มาพิจารณาร่วมกันเพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมมากที่สุด อันจะส่งผลให้การสัญจรในพื้นที่มีความต่อเนื่องและมีความปลอดภัยสูง

4. กรณีที่จะมีการพิจารณาขยายช่องจราจรในบริเวณทางแยกต่างระดับบางพระนั้น จะต้องมีการตรวจสอบพื้นที่เขตทางหลวงเดิมว่ามีความเพียงพอสำหรับการขยายช่องจราจรหรือไม่ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินในบริเวณทางแยกเพิ่มเติม ทั้งนี้ การพิจารณาขยายช่องจราจรดังกล่าว จะต้องมีการนำความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของทางแยกมาพิจารณาร่วมด้วย



สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

ด้านวิศวกรรม (ต่อ)

5. เสนอให้ออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความหนาแน่น
ในบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 ตัดกับถนนทางหลวง
ชนบท ฉช.3005 (ทางแยกหัวเนิน) ในบริเวณทางเข้า-ออกโรงงาน
ประกอบรถยนต์โตโยต้า (บ้านโพธิ์) และในบริเวณหมู่บ้าน
เอื้ออาทรจังหวัดฉะเชิงเทรา (แสนภูตาช) ทั้งนี้ขอให้พิจารณา
รูปแบบที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร/สถานประกอบการที่อยู่ประชิด
แนวเส้นทางโครงการ

5. โครงการจะมีการพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการ
ให้สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีความหนาแน่นในพื้นที่ตลอด
แนวสายทาง โดยในขั้นตอนของการพิจารณาจะต้องมีการพิจารณา
ถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากรูปแบบการพัฒนาดังกล่าวร่วมด้วย

ด้านสิ่งแวดล้อม

มีข้อห่วงกังวลถึงผลกระทบที่อาจมีต่อประชาชนและสถานประกอบการ
ที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการในระยะก่อสร้าง เช่น ผลกระทบต่อ
การสูญเสียโอกาสในการค้าขาย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้
รวมทั้งผลกระทบต่อการจราจรและผู้ใช้ทาง

โครงการจะมีการศึกษาและประเมินผลกระทบทางด้านคมนาคมขนส่ง
อุบัติเหตุ และความปลอดภัย เพื่อวางแผนการจัดจราจรระหว่าง
ก่อสร้าง รวมทั้งทำการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจสังคม
ที่อาจส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสม



สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1. เสนอให้เพิ่มขนาดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อสะดวกแก่การมองเห็น 2. เสนอให้จัดประชุมกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบให้ครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกลุ่มสถานประกอบการและประชาชนที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการและทางแยกในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งต่อไป	1. ขอรับข้อเสนอแนะไปดำเนินการเพิ่มขนาดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการให้มีความเหมาะสม 2. ขอรับข้อเสนอแนะไปดำเนินการ โดยครั้งต่อ ๆ ไปจะมีการเชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น
ด้านภาพรวมของโครงการ	
1. ขอให้ออกแบบโครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุด ข้อมูลมีคุณภาพ เป็นธรรม และเกิดความเท่าเทียมต่อทุกฝ่าย 2. ปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางโครงการมีสภาพปัญหาต่าง ๆ เช่น - ไฟฟ้าแสงสว่างดับบ่อยครั้ง โดยเฉพาะทางแยกคลองอ้อมถึงทางแยกท่าสะพานและบนสะพานลอยคนเดินข้าม - สภาพผิวทางชำรุดเสียหาย เป็นร่อง/ลอนคลื่น โดยเสนอให้เปลี่ยนจากผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเป็นผิวทางแบบคอนกรีต ซึ่งมีความทนทานมากกว่า - จุดกลับรถได้สะพานไม่ได้มาตรฐาน ชำรุดบ่อยครั้ง รวมทั้งไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง - เกาะกลางมีหญ้าขึ้นรก ซึ่งอาจเกิดอันตรายต่อผู้ที่เดินข้ามถนน - ผิวทางมีน้ำท่วมขัง ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง - รางระบายน้ำสองข้างทางมีสภาพอุดตัน	1. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการให้มีความเหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุด 2. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประสานงานกับแขวงทางหลวงฉะเชิงเทราเพื่อร่วมกันแก้ไขสภาพปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมทั้งจะนำข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะดังกล่าวมาประกอบในการพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป



จบการนำเสนอ ขอบคุณครับ/ค่ะ

การรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

