



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

วันอังคารที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องชลธิ 1 โรงแรมชั้นธารา เวลเนส รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล
ตำบลคลองนา อำเภอมือฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

เสนอโดย



บริษัท ซีดี แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

314



หัวข้อการนำเสนอ

1



ความเป็นมา พื้นที่โครงการ ขอบเขตการศึกษา และวัตถุประสงค์โครงการ

2



สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ

3



แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น

4



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

5



การศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชน

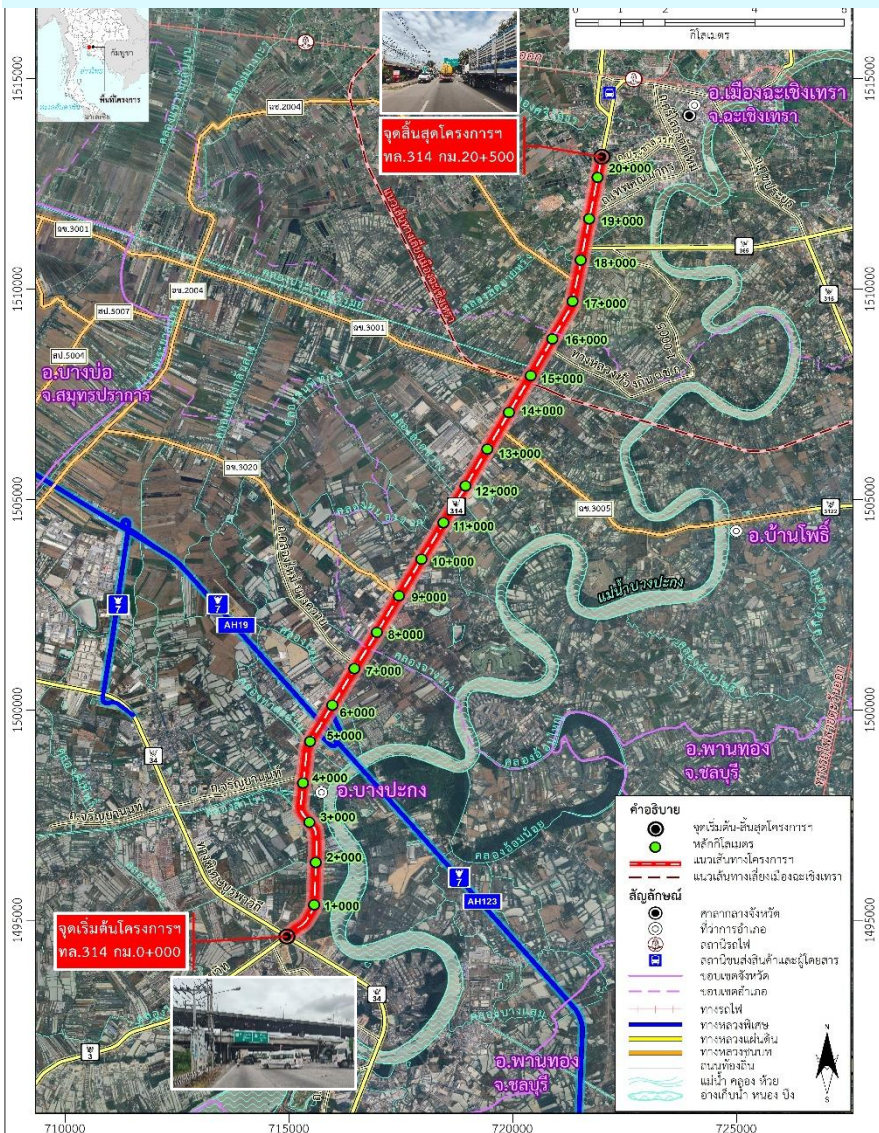


ที่มาและพื้นที่ศึกษา วัตถุประสงค์ของโครงการ
ระยะเวลาดำเนินการ ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการ
แนวทางดำเนินงาน



ที่มาและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

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



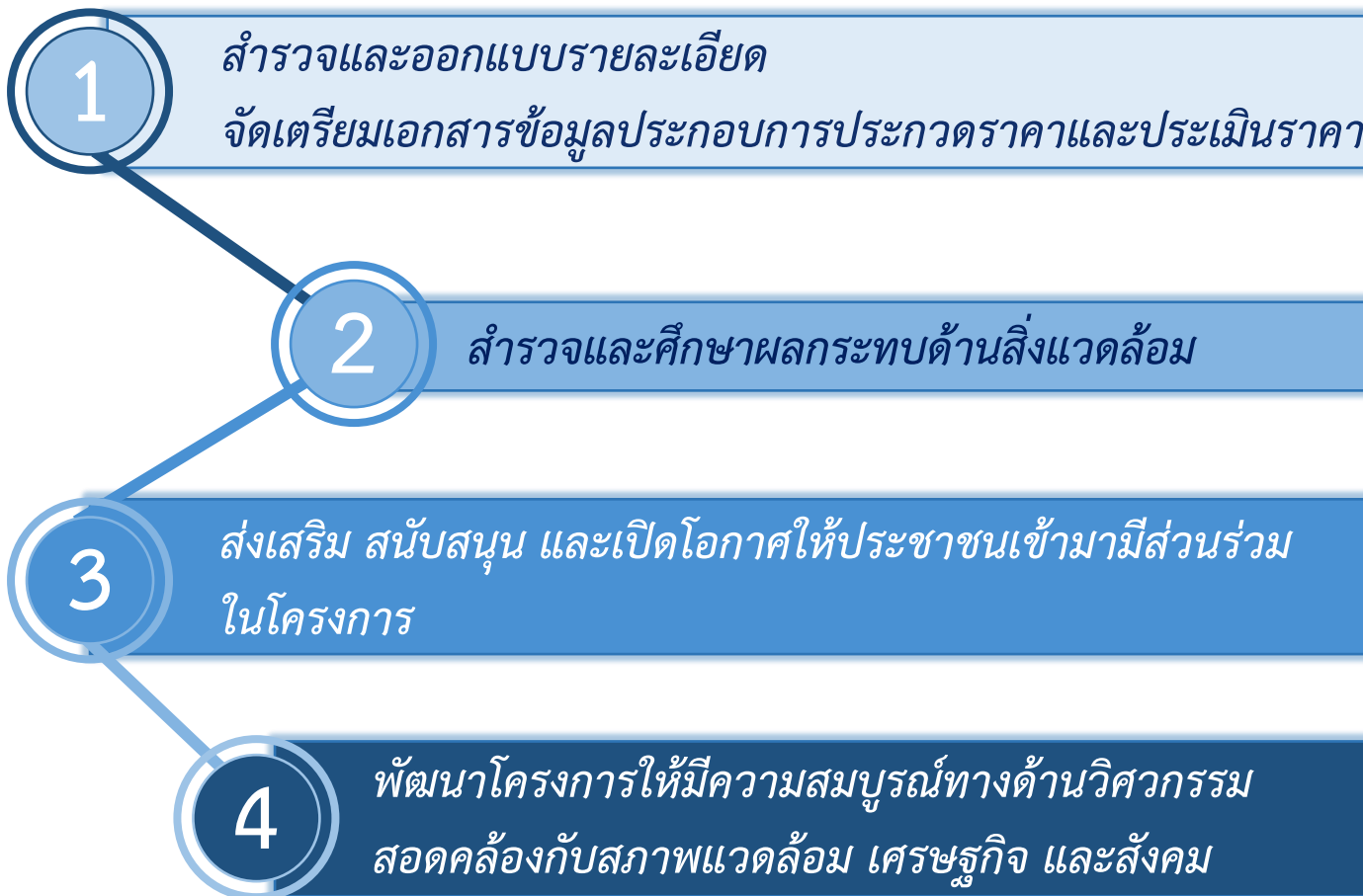
เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 314 เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่ง
วัตถุดิบและสินค้าจากฐานการผลิตไปยังท่าเรือแหลมฉบัง หรือ
กระจายสินค้าเข้าสู่กรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ

ปัจจุบันชั่วโมงเร่งด่วนปริมาณรถบรรทุกจะหนาแน่นมากในช่วงเช้า
และเย็น ทำให้มีรถสะสมบริเวณทางแยกทำให้เกิดปัญหาการติดขัด
ของจราจร และบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่
สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้
เกิดการเดินทางจำนวนมาก

ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทางเนื่องจากมี
ปริมาณรถบรรทุกทุกสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลหนาแน่นตลอดทั้งวัน

เพิ่มประสิทธิภาพความเหมาะสม และเพิ่มความคล่องตัว

วัตถุประสงค์ของโครงการ



วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา การตรวจสอบข้อจำกัด และเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ



เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการศึกษา โครงการรวมถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่จากกลุ่มเป้าหมาย

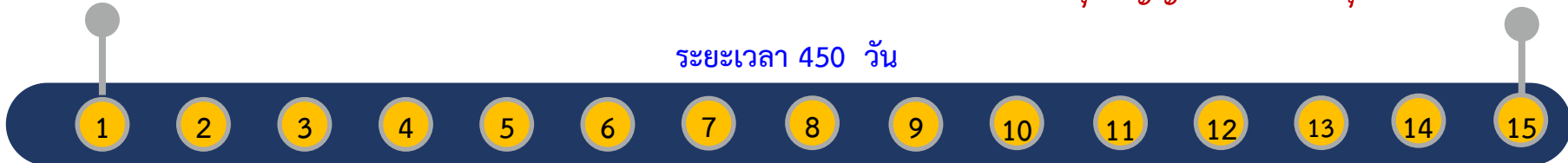


ระยะเวลาดำเนินการ

วันเริ่มงาน วันที่ 4 เมษายน พ.ศ.2569

วันสิ้นสุดสัญญา วันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2570

ระยะเวลา 450 วัน



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ซิตี้แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการ

1

ประตูสู่ภาคตะวันออกและพื้นที่ EEC เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 314 ทำหน้าที่เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ-ชลบุรี) และ ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) เข้าสู่ตัวจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นหนึ่งในจังหวัดในโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทำให้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการรองรับการขยายตัวของเมืองและอุตสาหกรรม **การพัฒนาทางหลวงหมายเลข 314 จะทำให้เกิดความสะดวก และความรวดเร็วในการเดินทางและปลอดภัยมากขึ้น ลดการติดขัดบริเวณทางแยก**

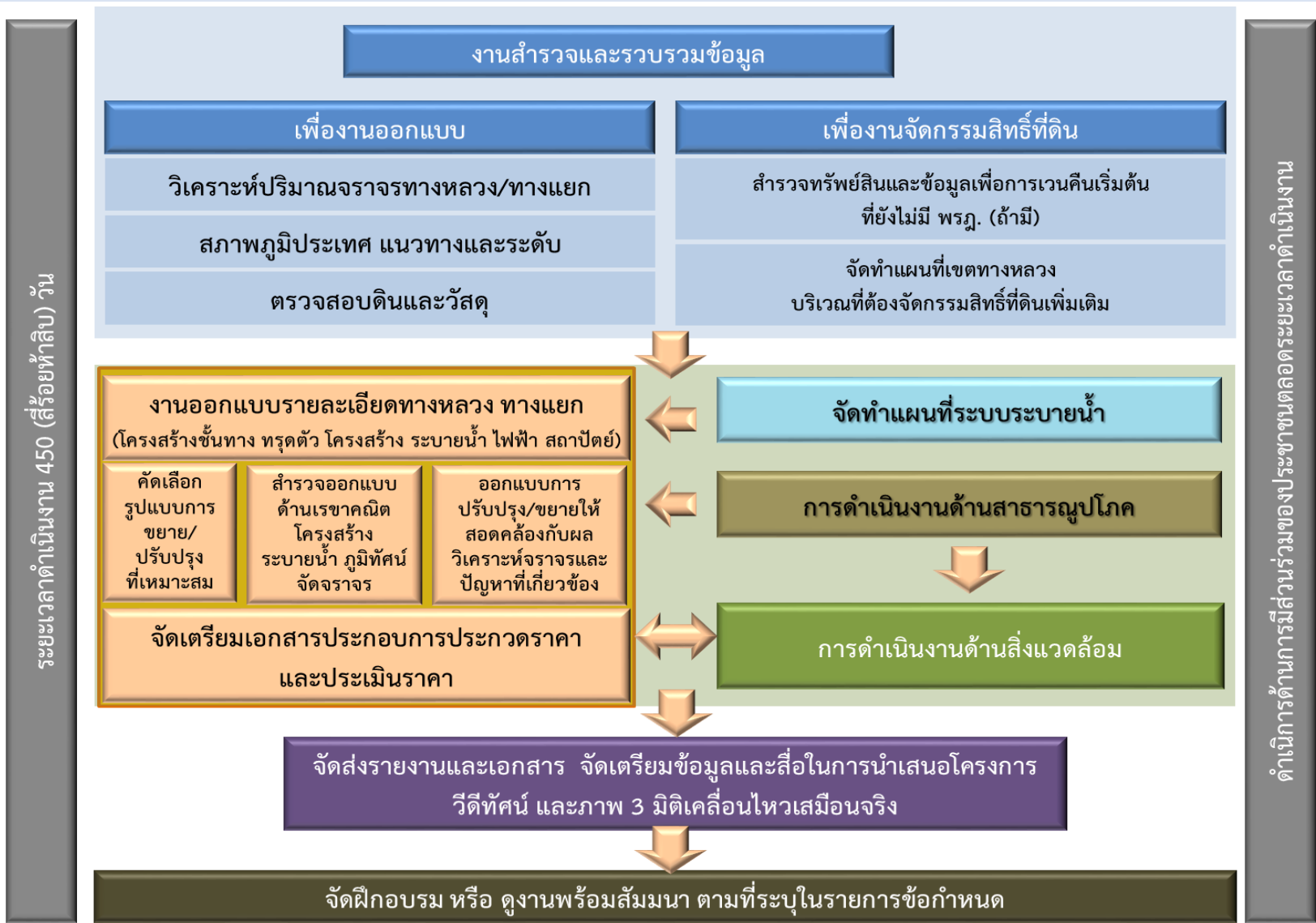
2

ด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้า เนื่องจากฉะเชิงเทราเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง ทางหลวงหมายเลข 314 จึงเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าจากฐานการผลิตไปยังท่าเรือแหลมฉบัง หรือกระจายสินค้าเข้าสู่กรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ **การพัฒนาทางหลวงหมายเลข 314 จะทำให้เกิดความสะดวก และความรวดเร็วในการเดินทางและปลอดภัยมากขึ้นด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้า**

3

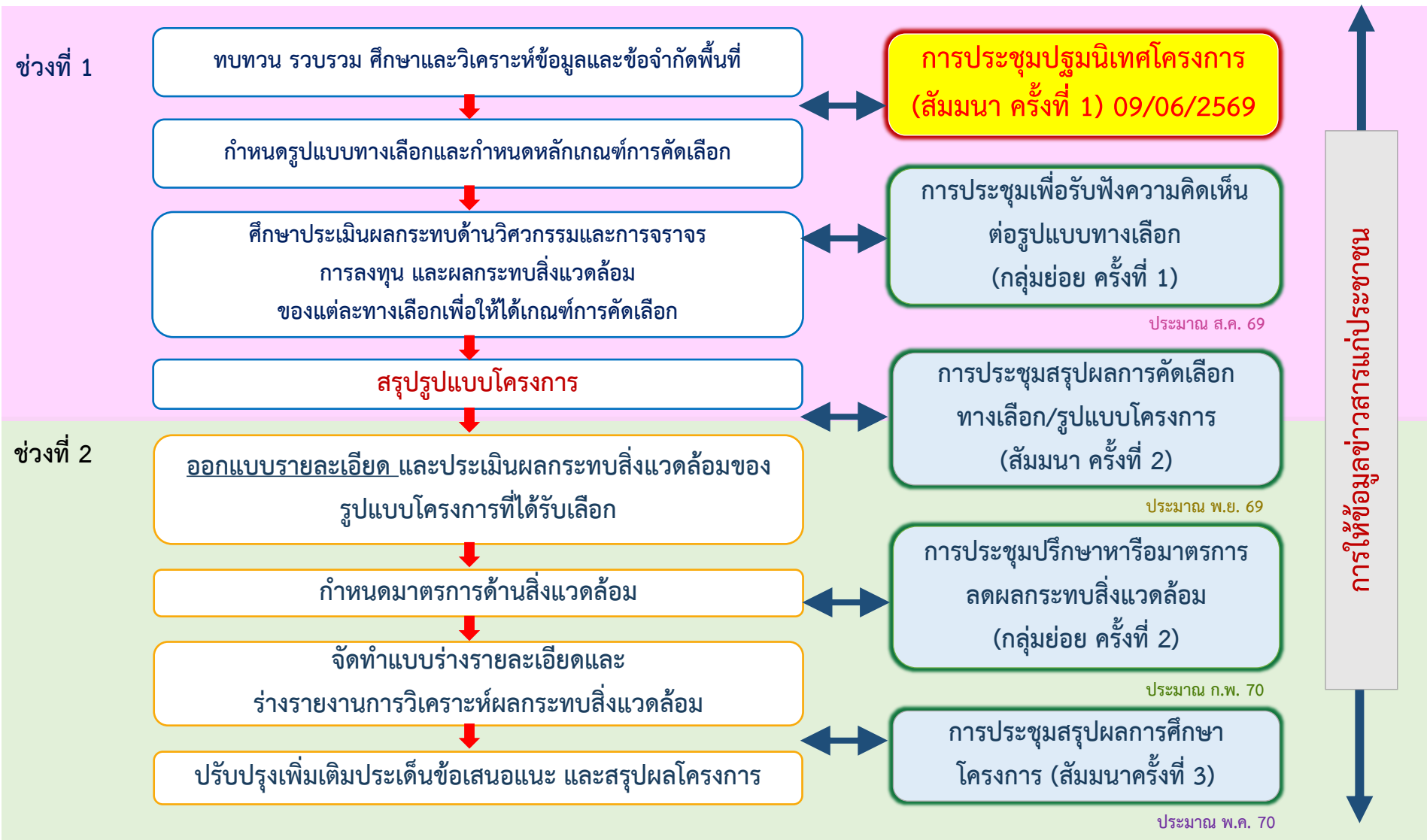
ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นเส้นทางหลักที่นักท่องเที่ยวใช้เดินทางเข้าสู่ตัวเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อไปยังศาสนสถานสำคัญ เช่น วัดโสธรวรารามวรวิหาร ซึ่งช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ ทั้งด้านร้านอาหาร โรงแรม และการค้าขายรายย่อย **การพัฒนาทางหลวงหมายเลข 314 จะทำให้เกิดความสะดวก และความรวดเร็วในการเดินทางและปลอดภัยมากขึ้น ลดการติดขัด สนับสนุนด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวยิ่งขึ้น**

ขอบเขตการดำเนินงาน





แนวทางดำเนินงาน





สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ

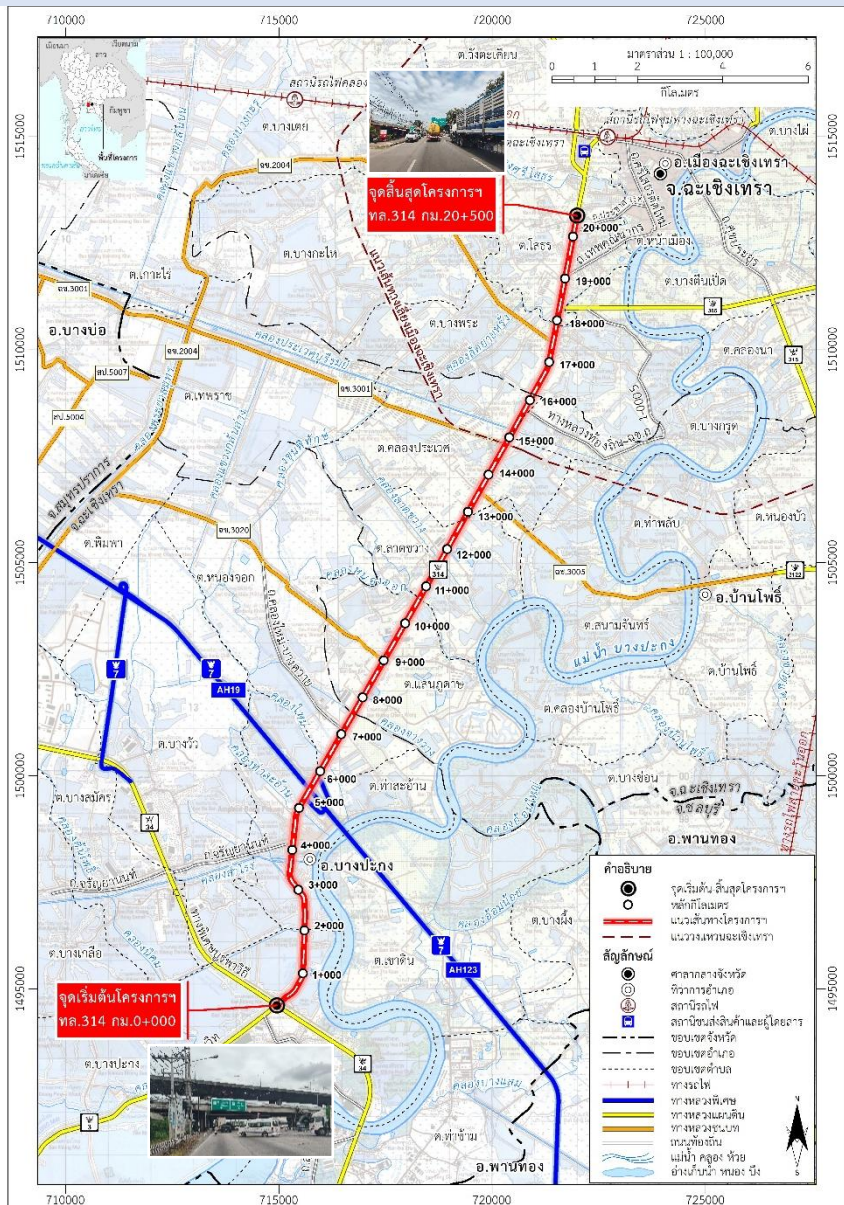


รวบรวมโครงการข้ายการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวง





สภาพพื้นที่ปัจจุบัน



กม.0+000 (ซ้ายทาง)



กม.0+000 (ขวาทาง)



กม.2+000 (ซ้ายทาง)



กม.2+000 (ขวาทาง)



กม.5+000 (ซ้ายทาง)



กม.5+000 (ขวาทาง)



กม.17+000 (ซ้ายทาง)



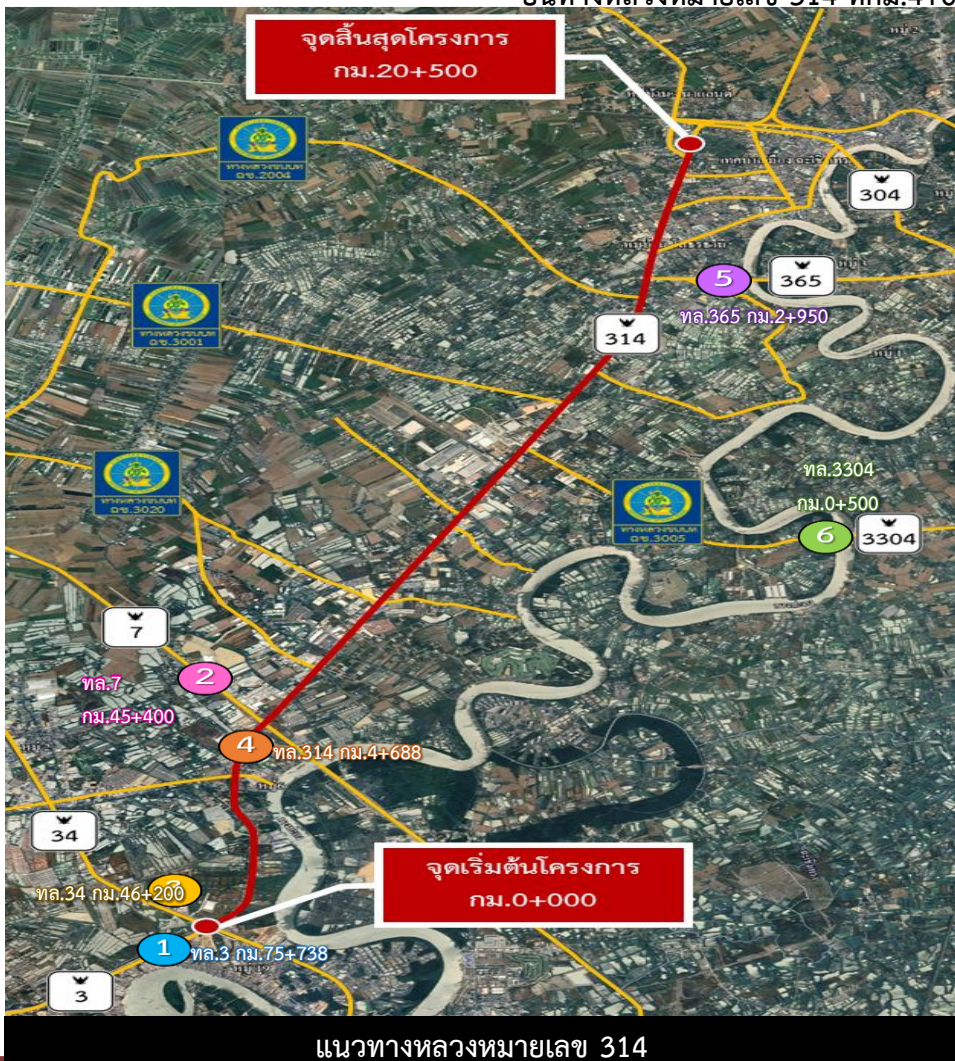
กม.17+000 (ขวาทาง)



การรวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณจราจรที่เกี่ยวข้อง

◆ ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน (AADT)

ข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงที่สำรวจโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 314 ที่กม.4+688 และทางหลวงอื่น ๆ บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ



1 ทล.3 กม.75+738

GR 5.23%

4 ทล.314 กม.4+688

GR 3.84%

2 ทล.7 กม.45+400

GR 19.47%

5 ทล.365 กม.2+950

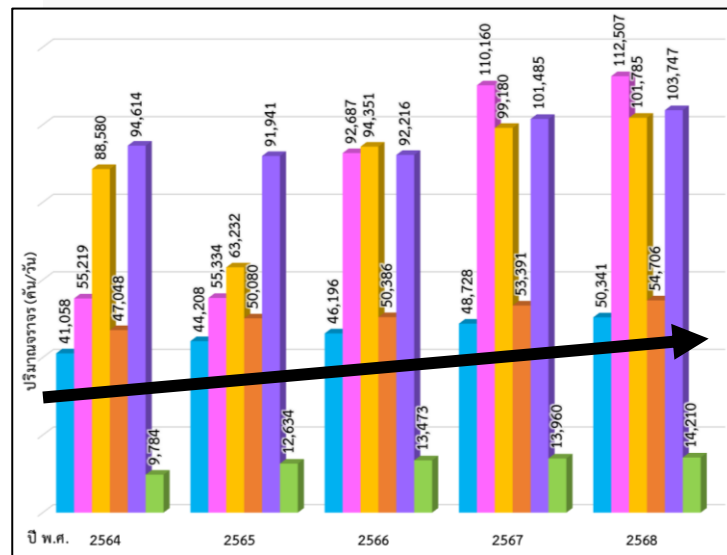
GR 2.33%

3 ทล.34 กม.46+200

GR 3.53%

6 ทล.3304 กม.0+500

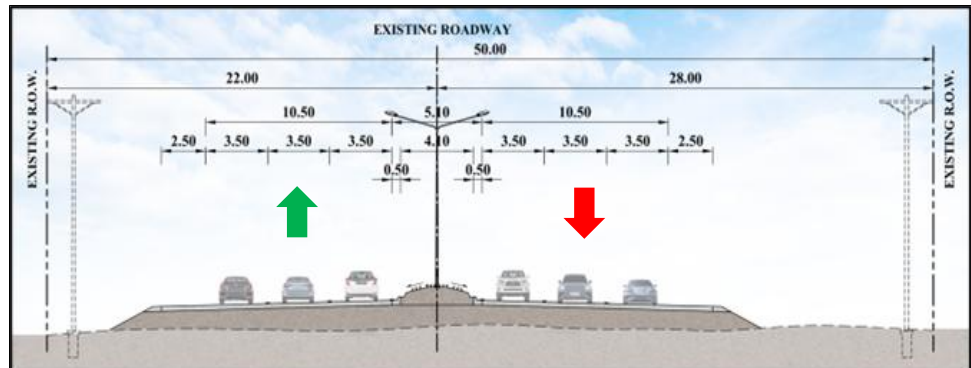
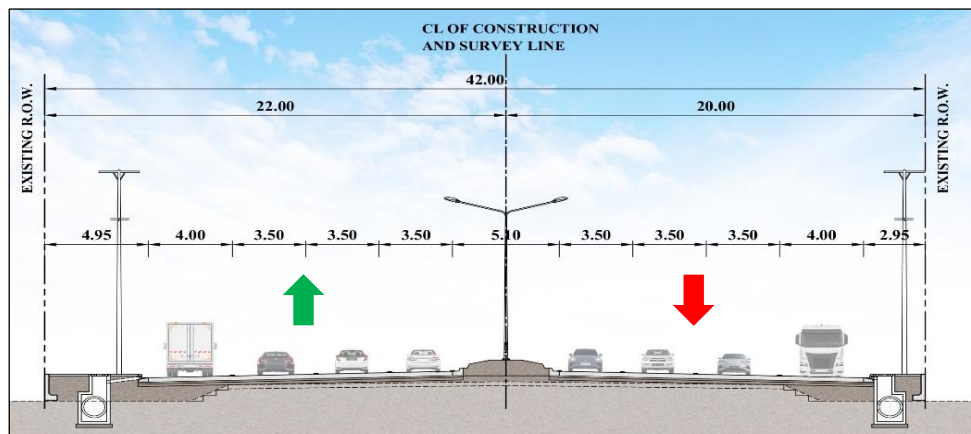
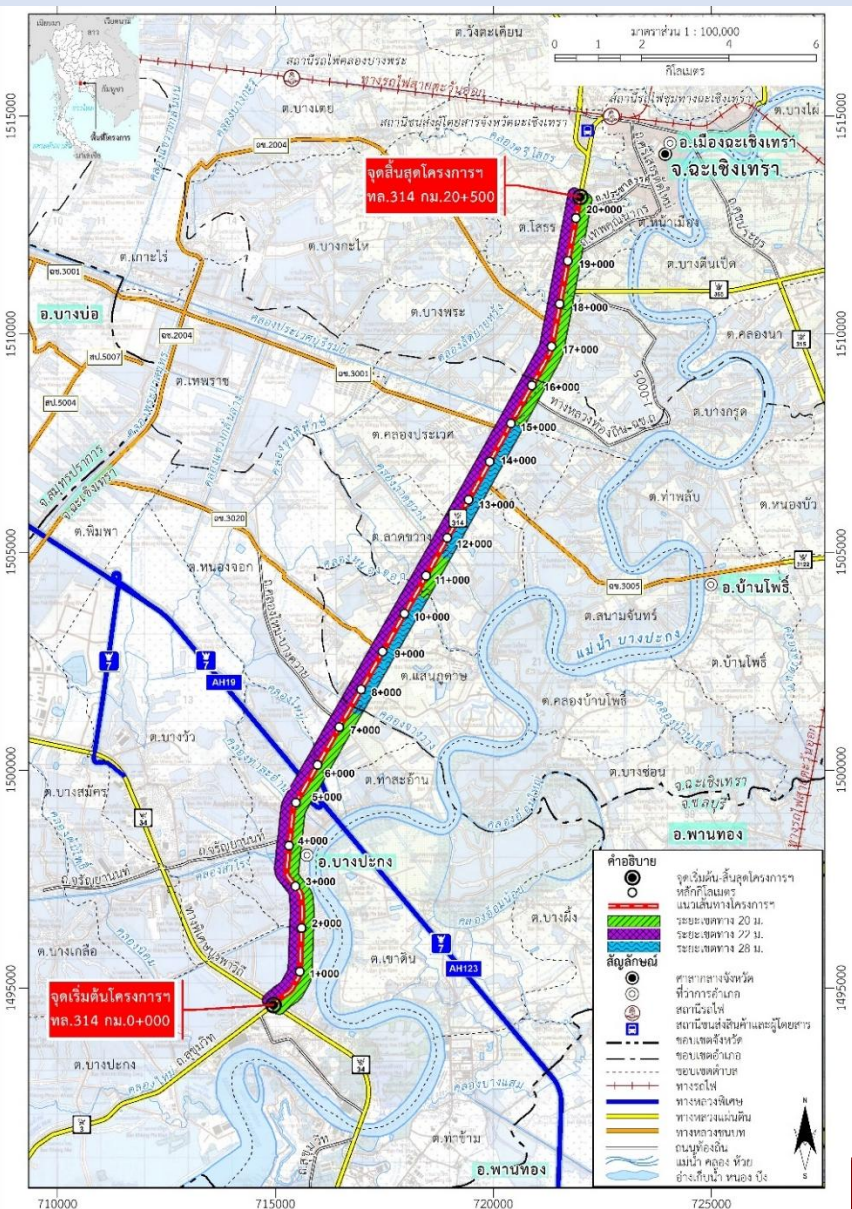
GR 9.78%



แนวทางหลวงหมายเลข 314

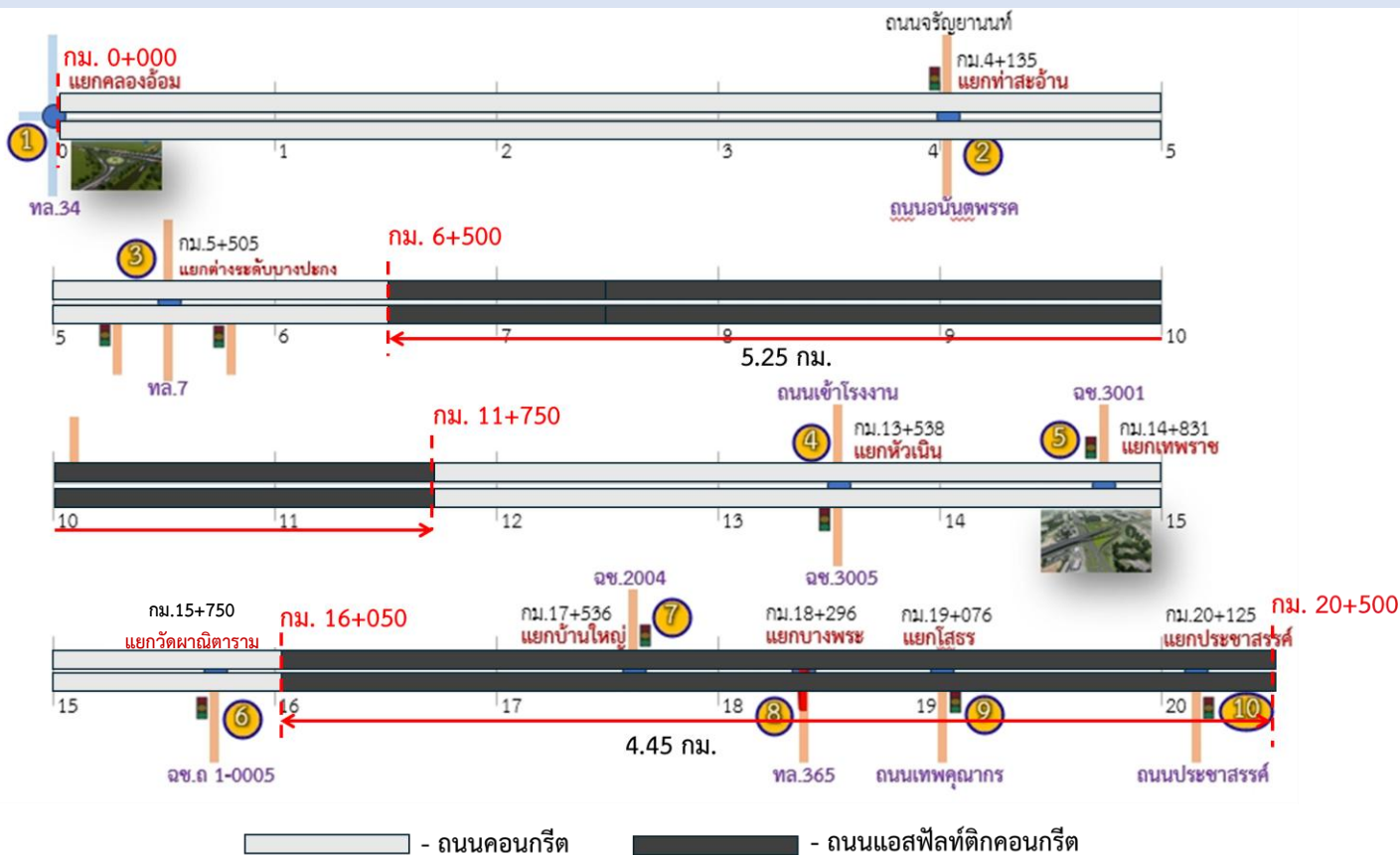


รูปแบบถนน เขตทางหลวงปัจจุบัน



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

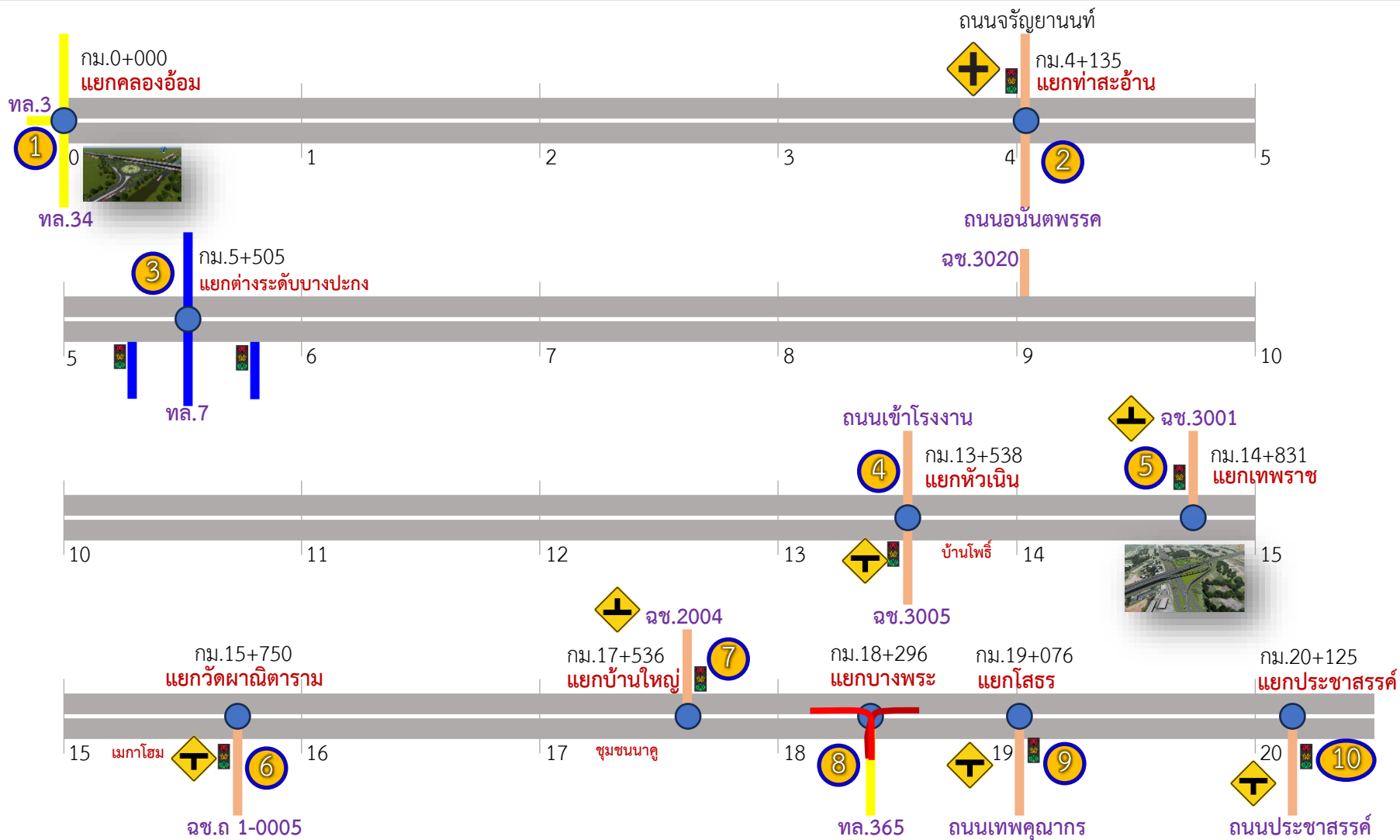
ลักษณะสภาพผิวทางโดยรวมปัจจุบัน



ตอนควบคุม	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ชนิดผิวทาง
0101	0+000	6+500	ผิวทางคอนกรีต
	6+500	7+475	ผิวทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
0102	7+475	11+750	ผิวทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
	16+050	20+500	ผิวทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต



ผังจุดตัดทางแยก



↻ กลับรถได้สะพาน



แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

◆ แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2569

จากแผนพัฒนาดังกล่าวพบว่า มีแผนพัฒนาโครงข่ายที่อยู่ใกล้เคียงกับทางหลวงหมายเลข 314 (พื้นที่โครงการ) ได้แก่

- โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ:

แผนงานที่ 5 โครงการก่อสร้างจุดตัดทล.34 ตัดทล.314 (แยกคลองอ้อม)

จ.ฉะเชิงเทรา

แผนงานที่ 6 โครงการก่อสร้างทล.34 สายบางโฉลง-แยกหนองไม้แดง

ตอนแยกคลองอ้อม-แยกหนองไม้แดง

แผนงานที่ 7 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง บนทล.34

- โครงการแผนงานระยะ 5 ปี: (กำลังสำรวจก่อสร้างหริมาตรพ์)

แผนงานที่ 2 ก่อสร้างทางแนวใหม่ ถนนวงแหวนรอบเมืองฉะเชิงเทรา ด้านใต้

แผนงานที่ 5 ก่อสร้างทางแนวใหม่ ถนนวงแหวนรอบเมืองฉะเชิงเทรา

ด้านตะวันตก

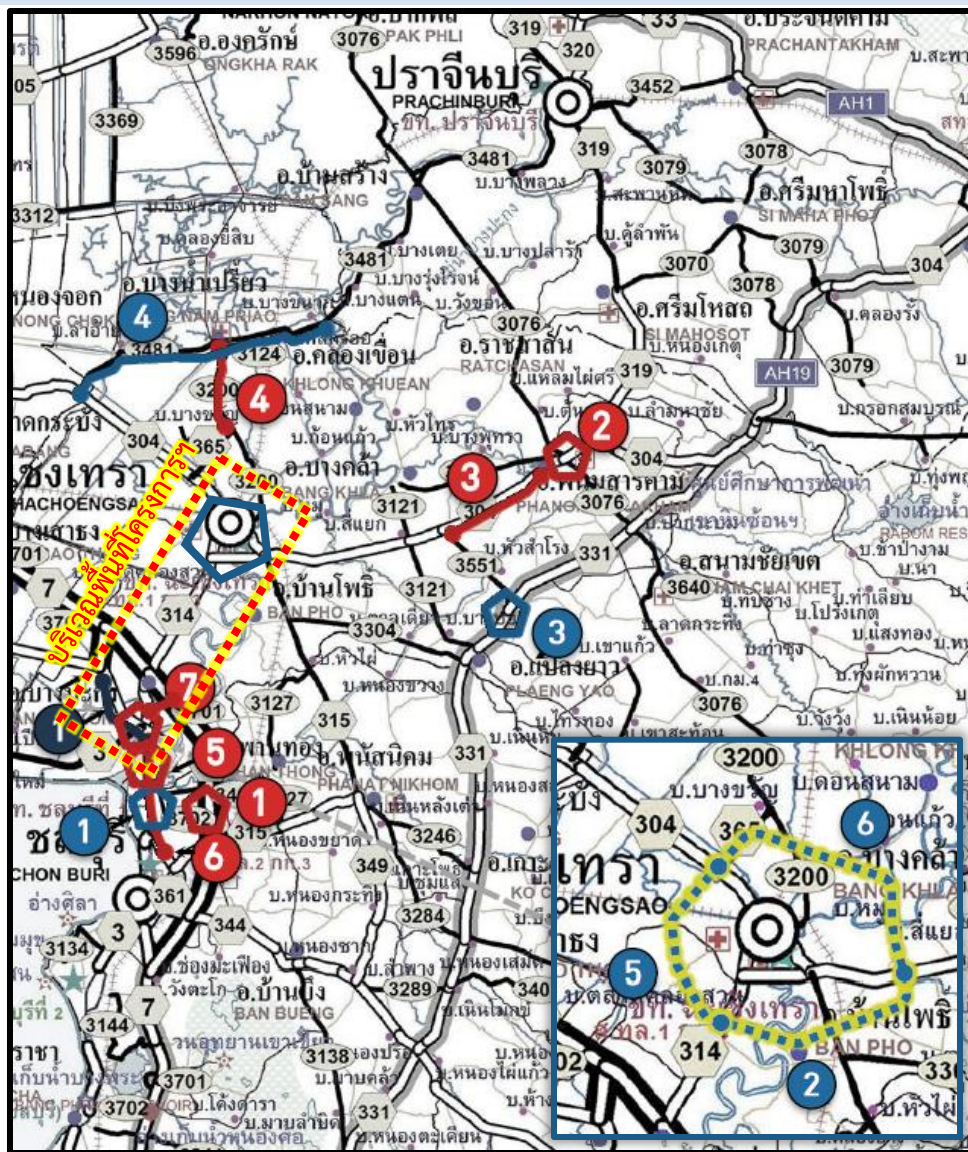
แผนงานที่ 6 ก่อสร้างทางแนวใหม่ ถนนวงแหวนรอบเมืองฉะเชิงเทรา ด้านเหนือ

- โครงการในแผนงานระยะ 10 ปี:

แผนงานที่ 1 ก่อสร้างทล.34 สายบางโฉลง-แยกหนองไม้แดง

ตอนบางวัว-แยกคลองอ้อม (กำลังศึกษา EIA)

ซึ่งในกรณีที่มีการพัฒนาแนวเส้นทางอาจจะส่งผลต่อแนวโน้มปริมาณจราจรของโครงการ ดังนั้น ที่ปรึกษาจะนำแผนการพัฒนาประกอบในโครงข่ายของโครงการเพื่อวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตต่อไป





1. บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัด ทล. 34 (แยกคลองอ้อม) กม.0+000



2 ทล.314 มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



ไป อ.เมืองฉะเชิงเทรา

ทล.34

ไป สมุทรปราการ

ไป ชลบุรี



3 ทล.314 มุ่งหน้า ทล.3

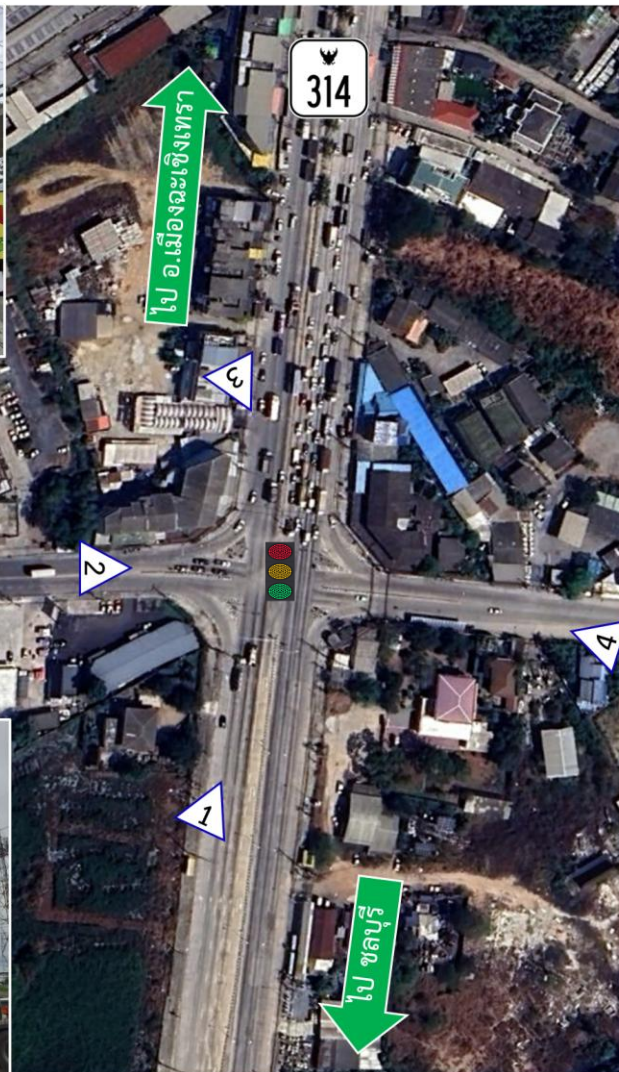


1 ทล.314 มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



4 ทล.314 มุ่งหน้า ทล.34

2. บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรต (แยกท่าสะพาน) กม.4+135





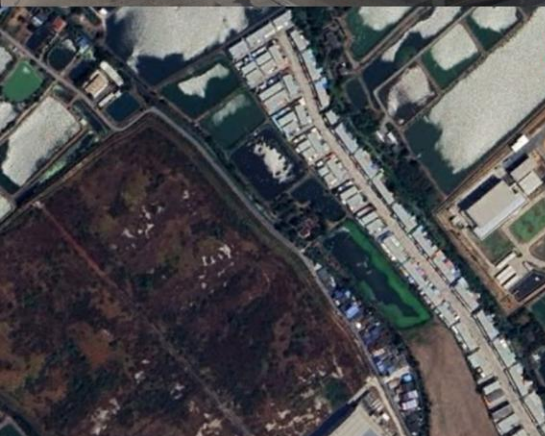
3. บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับ ทล. 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) กม.5+505



2 ทล.314 มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



3 ทล.314 มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



1 ทล.314 มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



4 ถนนอนันตพรค มุ่งหน้าทางแยก





4. บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับ ทช. ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538

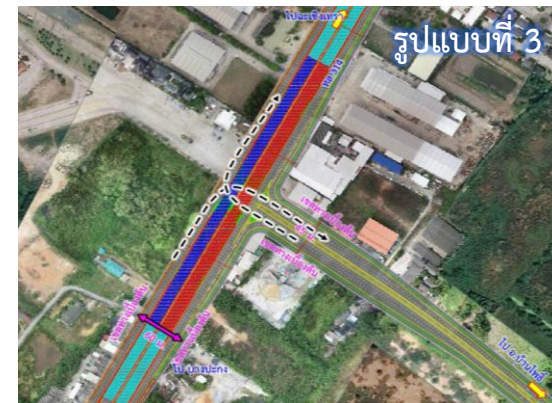
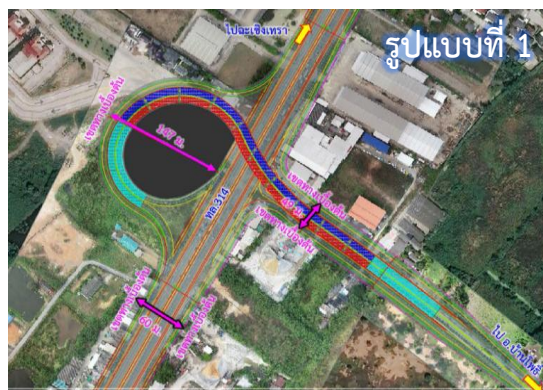
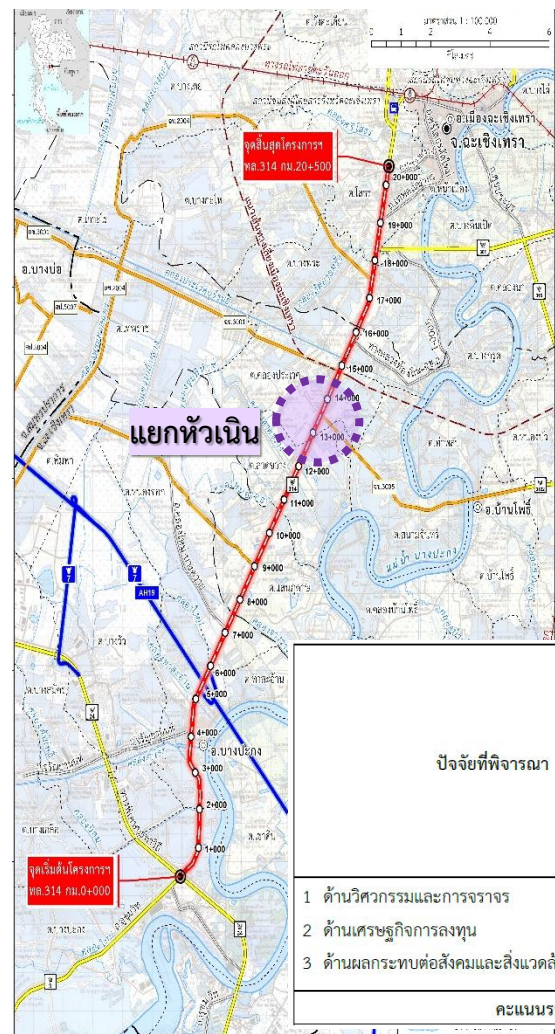




การทบทวนโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

◆ โครงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบ ถนนสาย ฉช.3005 แยก ทล.314 - อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา

เป็นจุดตัด ทล.314 ตัดกับ ทช.ฉช.3005 ปัจจุบันเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร โดยในปี พ.ศ.2565 กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินโครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบ ถนนสาย ฉช.3005 แยก ทล.314 - อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา รูปแบบเป็นการปรับปรุงถนนเดิมเพื่อแก้ไขปัญหารถติดของทช.ฉช.3005



ปัจจัยที่พิจารณา	คะแนนน้ำหนัก	รูปแบบทางเลือก		
		รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1 ด้านวิศวกรรมและการจราจร	37.00	29.981	32.274	31.575
2 ด้านเศรษฐกิจการลงทุน	33.00	26.85	31.52	27.72
3 ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	30.00	27.87	23.17	26.51
คะแนนรวม		84.70	86.97	85.80

แนวทางหลวงหมายเลข 314



5. บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับ ทช. ฉช.3001 (แยกเทพราช) กม.14+831



2 ทช.ฉช.3001 มุ่งหน้าทางแยก



3 ทช.ฉช.3001 มุ่งหน้าทางแยก



2

3



1 ทล.314 ขาเข้ามุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



1



4 ทล.314 ขาออกมุ่งหน้าอำเภอบางปะกง

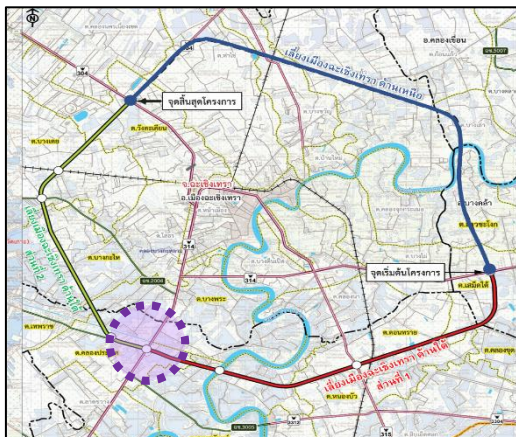
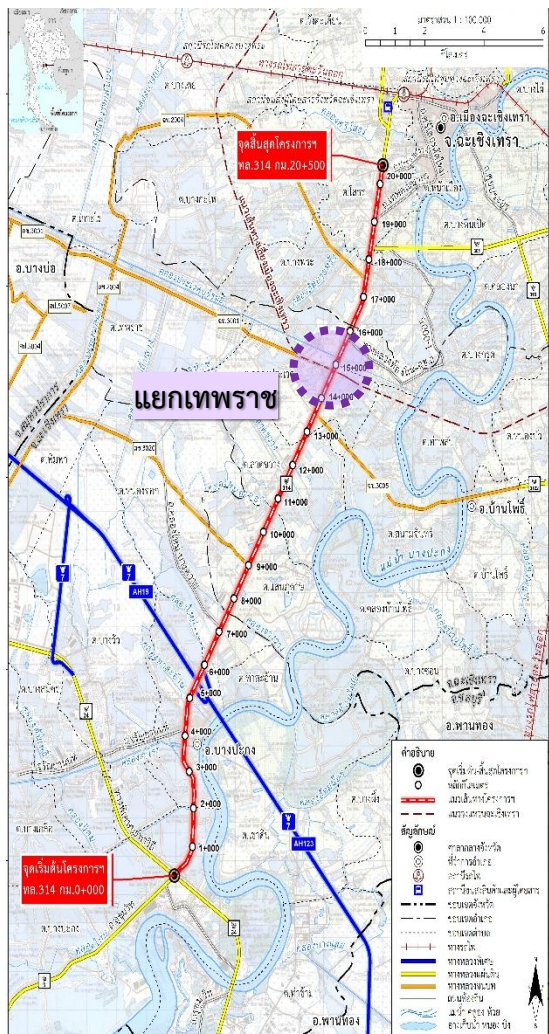


การทบทวนโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

โครงการสำรวจและออกแบบโครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ภาคตะวันออก สายทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา

โครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก สาย ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา สำรวจและออกแบบแล้วเสร็จปี พ.ศ.2564 โดยจุดตัด ทล.314 ตัดกับ ทช.ฉช.3001 ที่กม.14+831 เป็นจุดตัดของสายทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านใต้) กับสายทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ) ซึ่งออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ และดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2562

จุดตัด ทล.314 กับทางเลี่ยงเมือง



แนวโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา



แนวทางหลวงหมายเลข 314



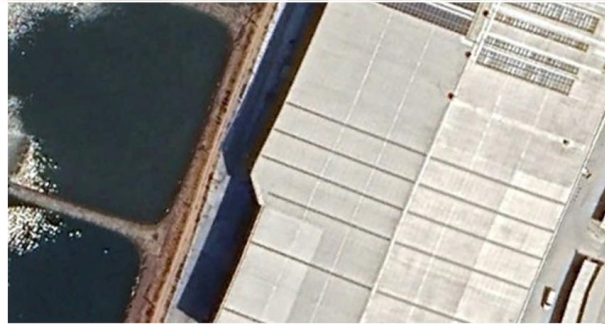
6. บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับถนนท้องถิ่น จช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม) กม.15+750



2 ทล.314 มุ่งหน้า จช.ถ 1-0005



3 ทล.314 มุ่งหน้า จช.ถ 1-0005



1 ทล.314 เข้ามุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา

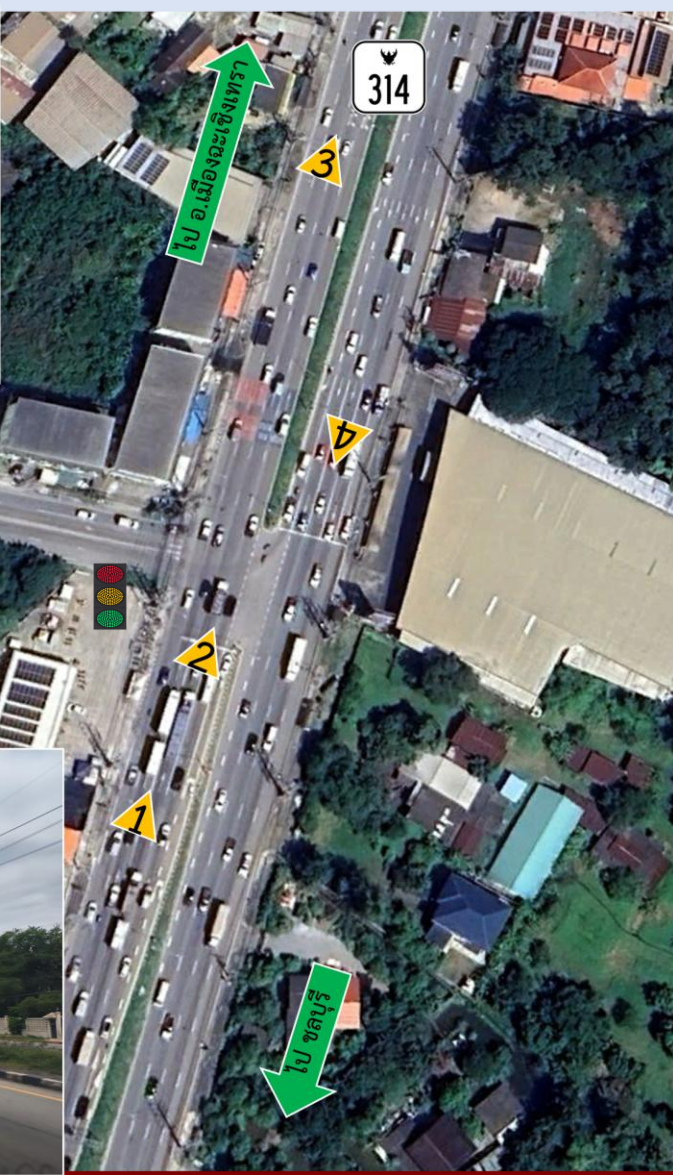


4 ทล.314 เข้ามุ่งหน้าอำเภอบางปะกง





7.บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับ ทช. ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536



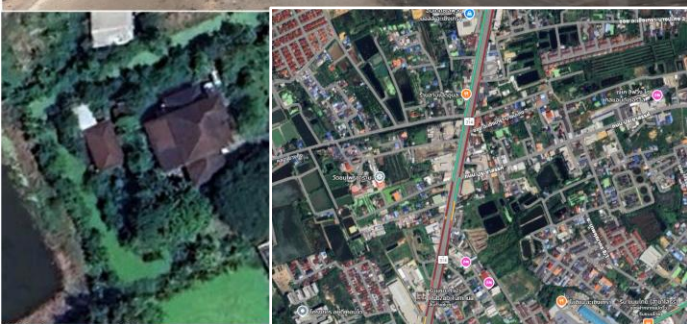


8. บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับ ทล. 365 (ทางแยกต่างระดับบางพระ) กม.18+296



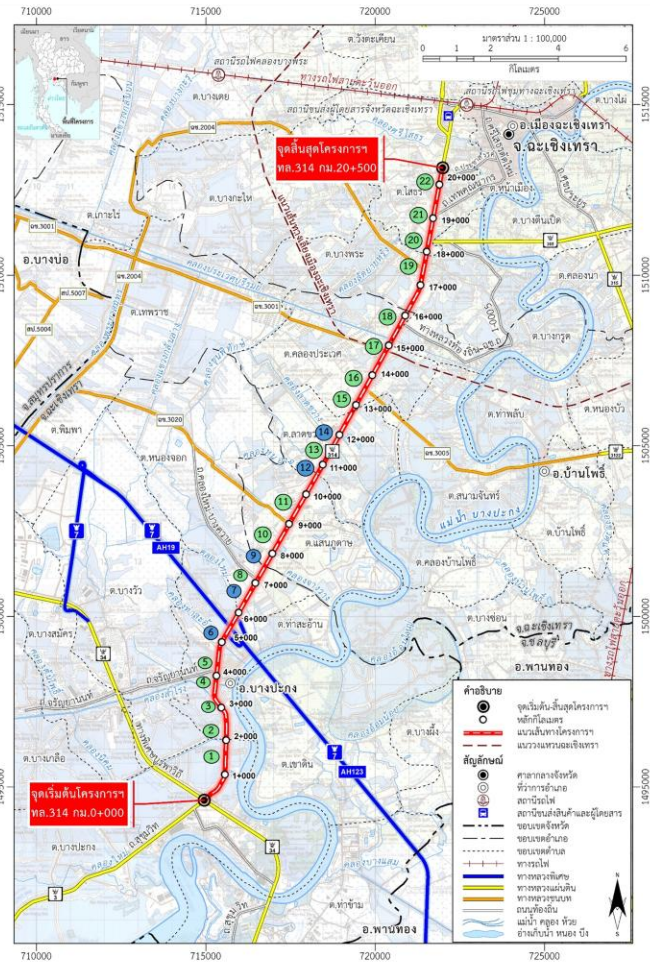


10.บริเวณจุดตัด ทล. 314 ตัดกับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125



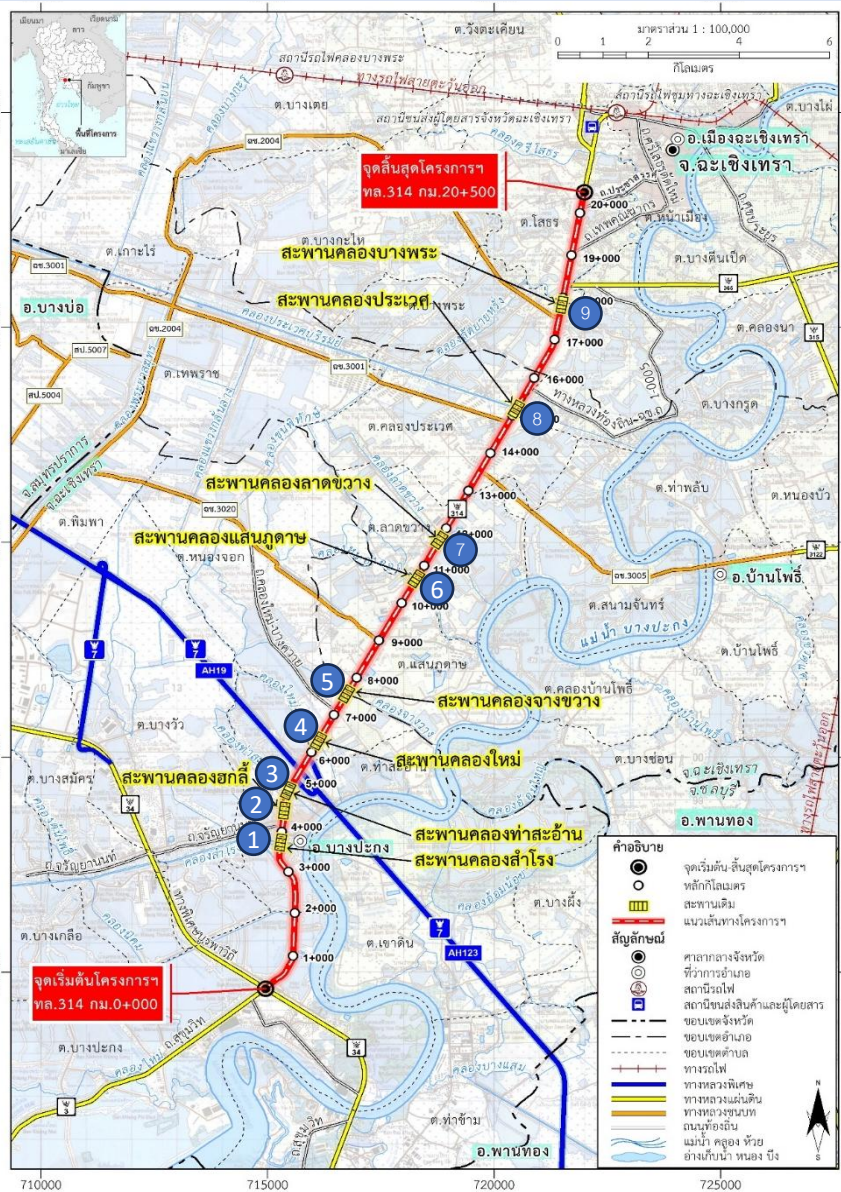


ตำแหน่งจุดกลับรถปัจจุบัน



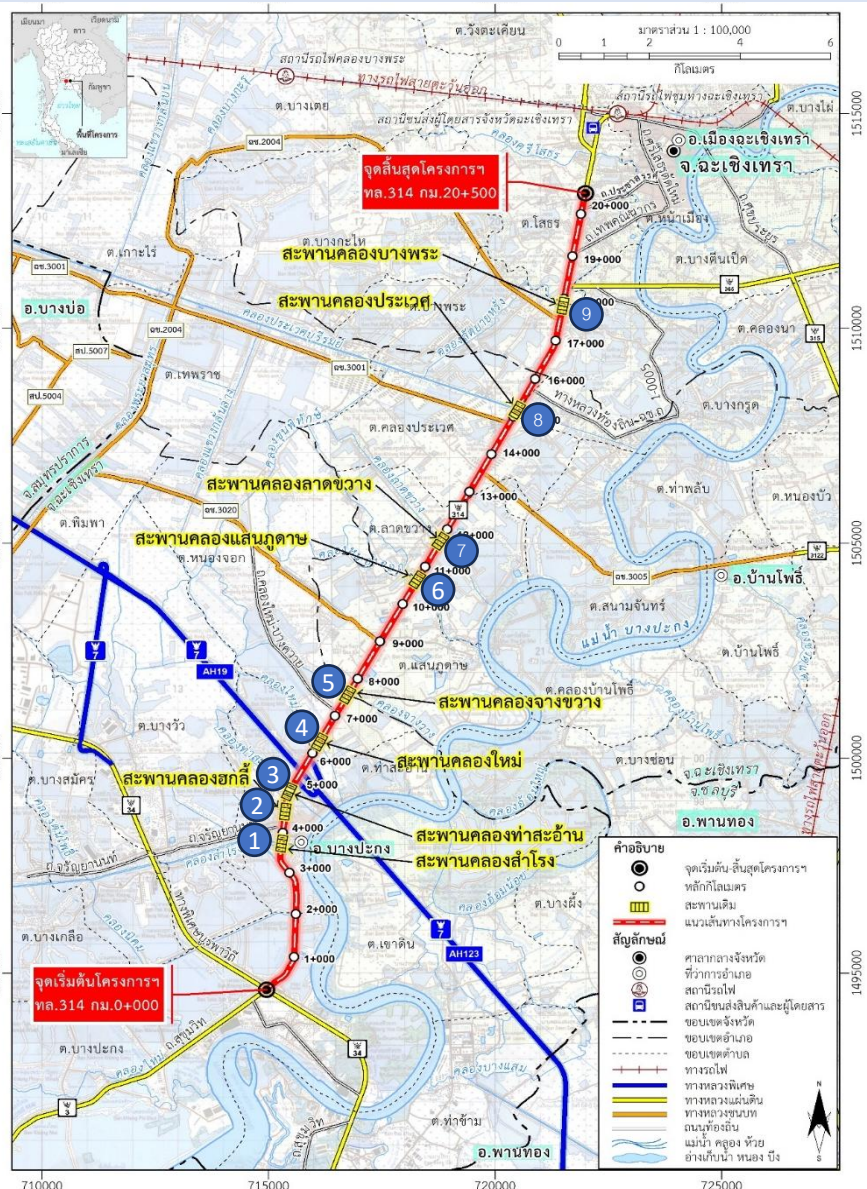


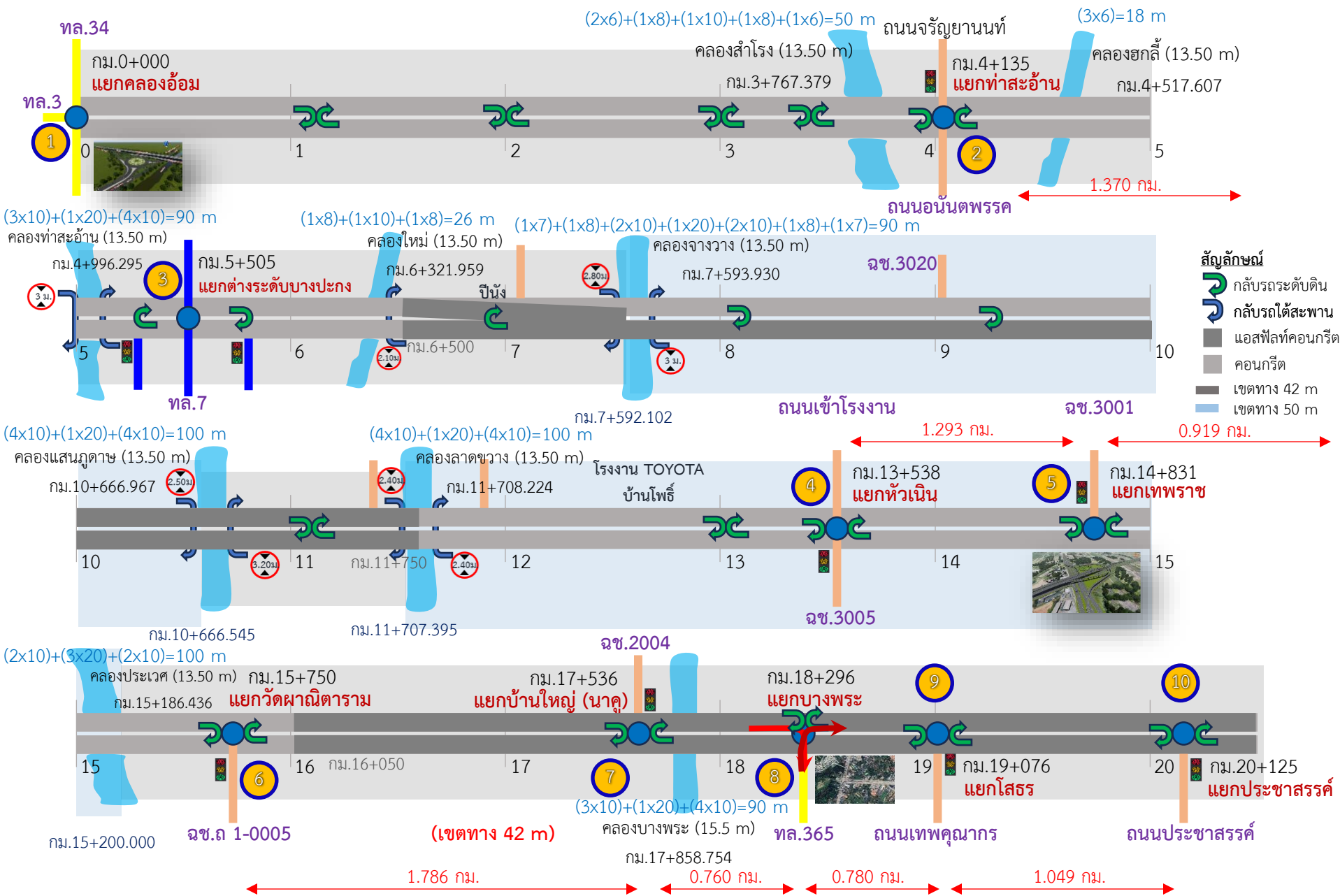
ตำแหน่งสะพานปัจจุบัน





ตำแหน่งสะพานปัจจุบัน



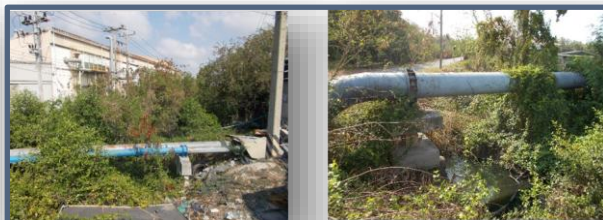


สภาพทางน้ำหลักตามแนวถนนโครงการปัจจุบัน

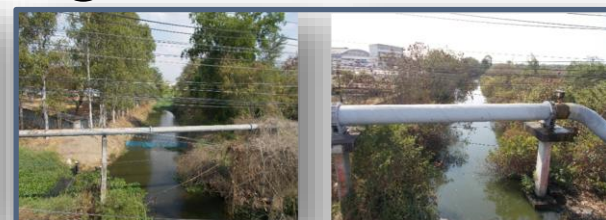
1 สภาพคลองลำโรง กม.3+767.397



2 สภาพคลองชกตี กม.4+517.607



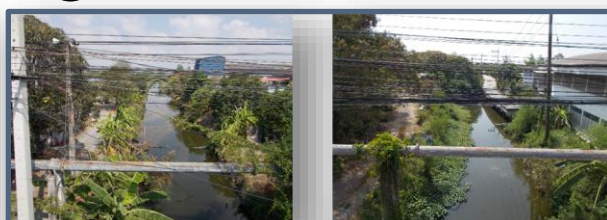
3 สภาพคลองท่าสะพาน กม.4+996.295



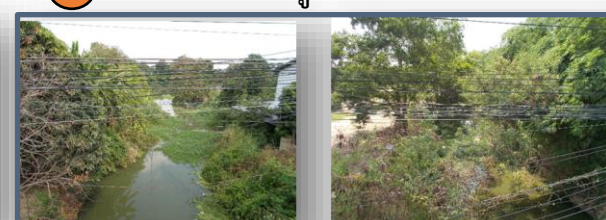
4 สภาพคลองใหม่ กม.6+321.959



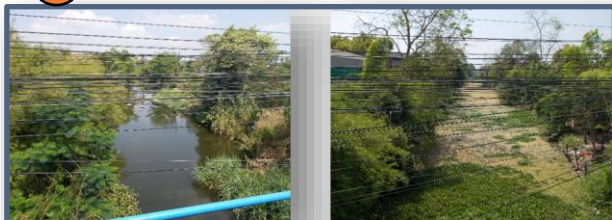
5 สภาพคลองจางวาง กม.7+593.930



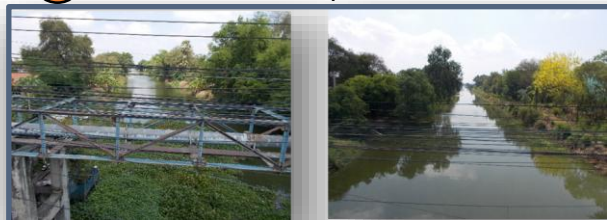
6 สภาพคลองแสนภูตาศ กม.10+666.967



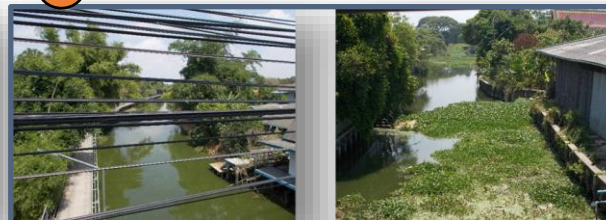
7 สภาพคลองลาดขวาง กม.11+708.224



8 สภาพคลองประเวศบุรีรมย์ กม.15+186.436



9 สภาพคลองบางพระ กม.17+858.754





แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น



แนวคิดการปรับปรุง ทางหลวงเบื้องต้น

ปรับปรุงทางหลวง

ขยายเป็น 8 ช่องจราจร

ปรับปรุงจุดกั้บรถ ปรับปรุงสะพานข้ามคลอง

แนวคิดการปรับปรุง จุดตัดทางแยกเบื้องต้น

ปรับปรุงทางแยก

ทางลอด สะพาน ตามแนว ทล.314

ยกระดับ ทล.314 และถนนทางเชื่อมแนวถนนทางหลวง
ชนบท ถนนท้องถิ่น

ขั้นตอนการศึกษารูปแบบ

ทบทวนและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

- แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลพื้นฐาน
- ข้อจำกัดของการใช้พื้นที่

งานสำรวจข้อมูล

- ศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม
- สภาพภูมิประเทศปัจจุบัน
- ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม
- ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่
- สำรวจเพื่องานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)

วิเคราะห์ประสิทธิภาพทางหลวง
พิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรต่อความจุของทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 314

วิเคราะห์ประสิทธิภาพทางแยก
พิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรต่อความจุของทางแยก

วิเคราะห์ประสิทธิภาพทางหลวง

- ขยายจำนวนช่องจราจรให้เต็มเขตทาง
- ปรับปรุงไหล่ทาง / เกาะกลางถนน
- พิจารณาปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถ

วิเคราะห์ประสิทธิภาพทางแยก

- ก่อสร้างสะพาน/ทางลอด
- ปรับปรุงประสิทธิภาพการเดินรถ

งานออกแบบถนนในเขตเมือง

งานปรับปรุงสะพาน

งานจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง

งานแผนการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กำหนดรูปแบบของโครงการเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเด็นที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบ



ด้านการจราจร



ด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



ด้านการระบายน้ำ



สภาพชุมชน อาคารพาณิชย์



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
ในช่วงก่อสร้างและดำเนินการ

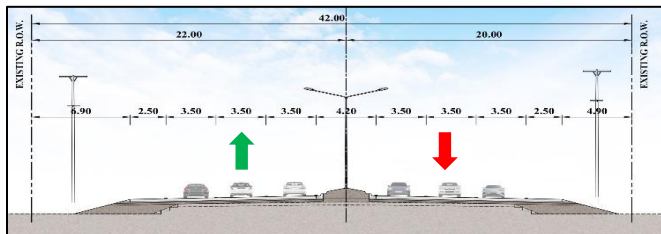


ด้านการรื้อย้ายสาธารณูปโภค

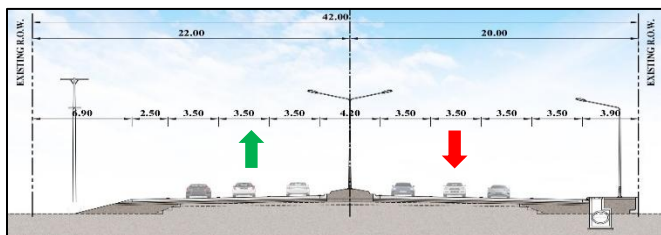


รูปแบบการปรับปรุงทางหลวง

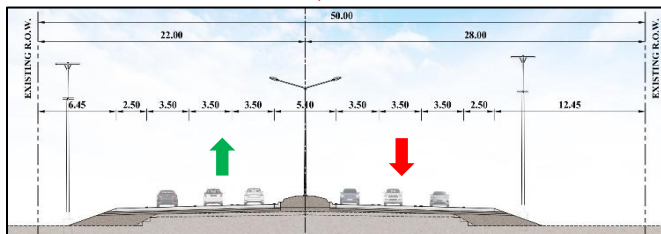
3+250-3+800, 4+500-6+600, 15+200-15+500



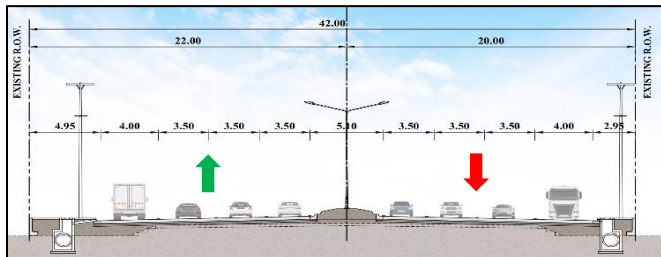
2+800-3+250



7+592 - 10+660, 11+700 - 15+200

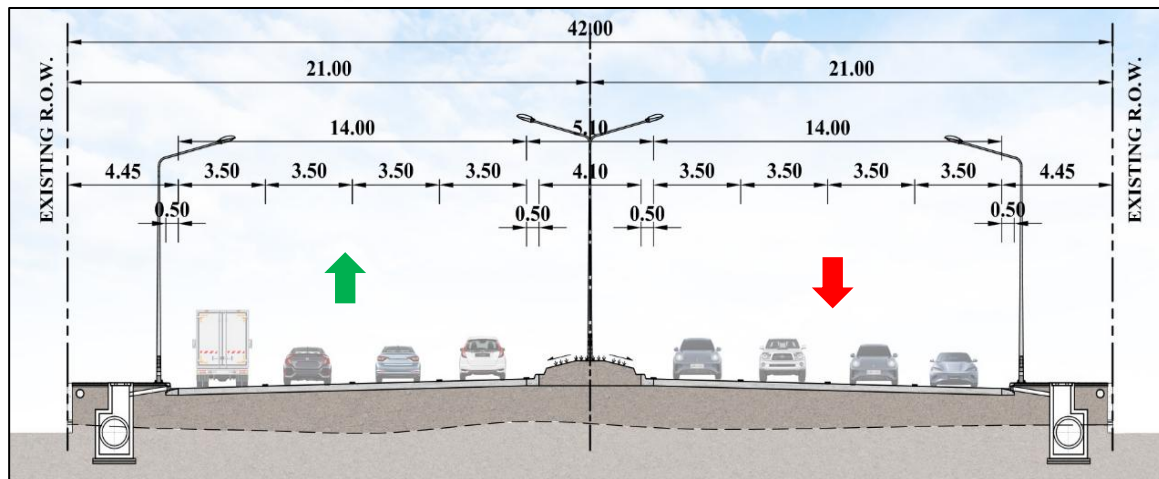


16+900-20+500

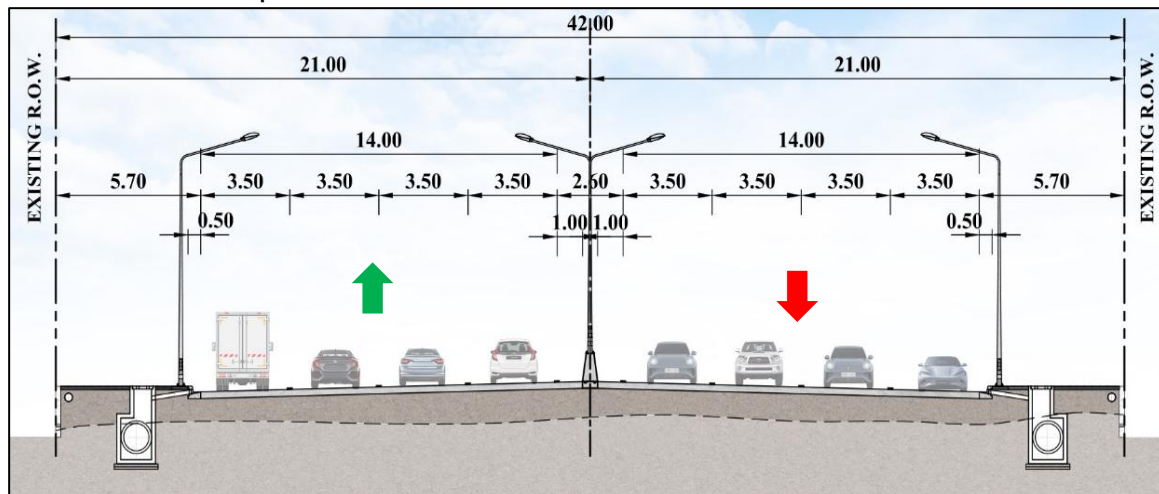


ขยายจาก 6 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร

ปรับปรุงขยายช่องจราจร (กรณีเกาะกลางแบบยก)



ปรับปรุงขยายช่องจราจร (กรณีเกาะกลางแบบกึ่งแบ่งคอนกรีต)



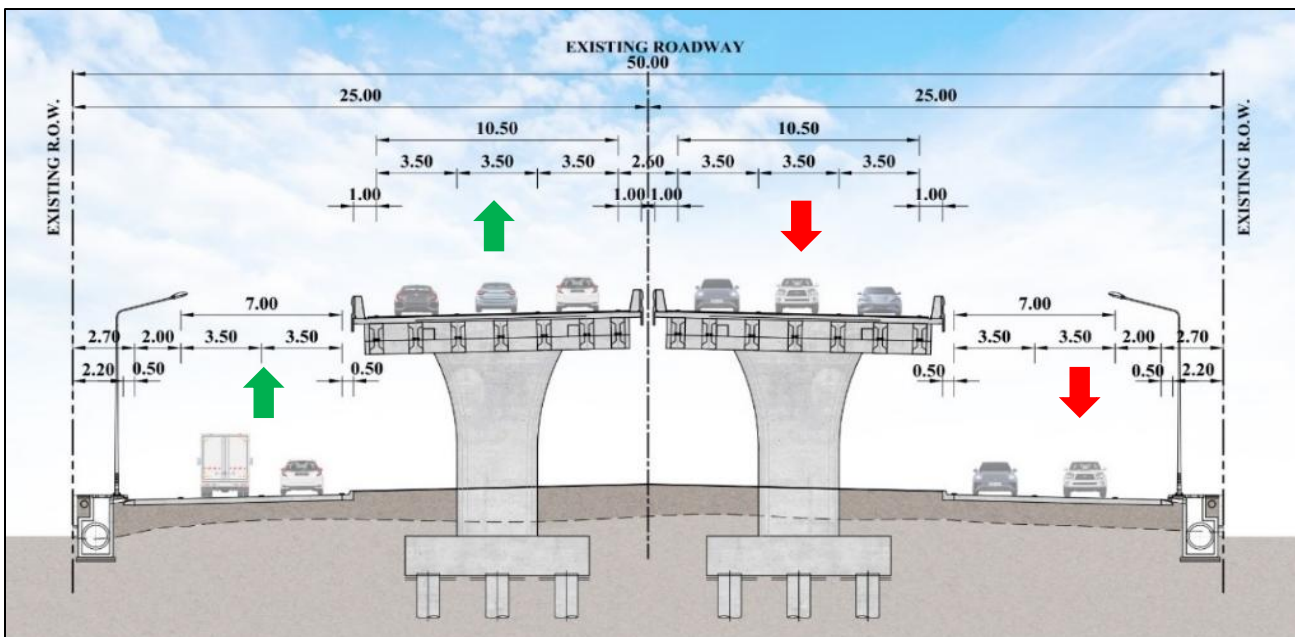
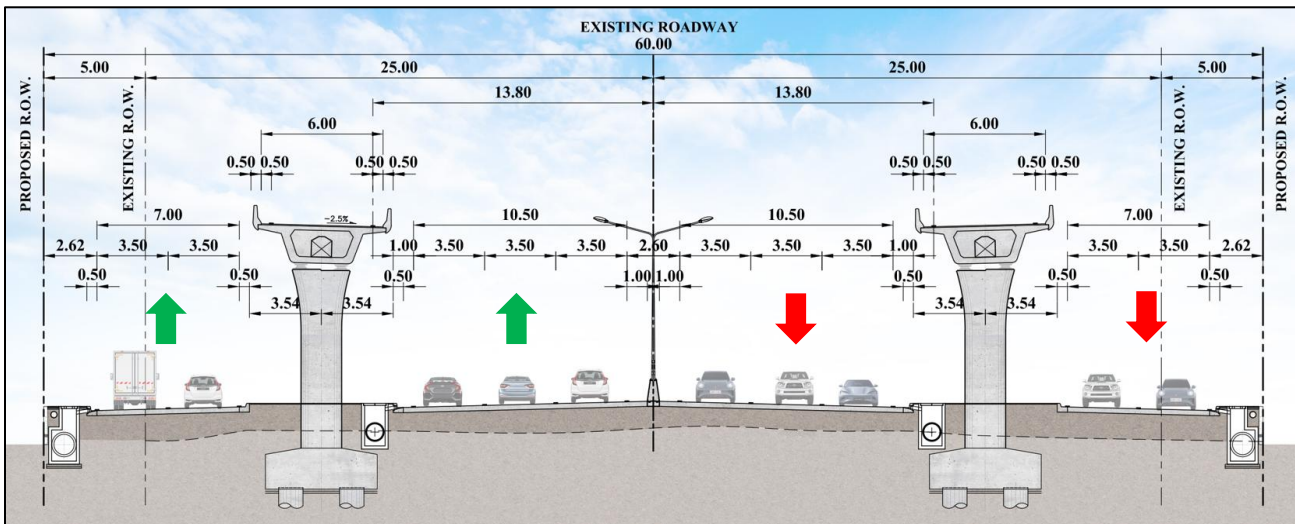
กรณีปิดจุดกลับรถระดับดิน



สะพานกลับรถ

ตัวอย่างสะพานกลับรถ เขตทาง 60 ม.
กรณีมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

ตัวอย่างสะพานกลับรถ เขตทาง 50 ม.
กรณีเป็นสะพานบก

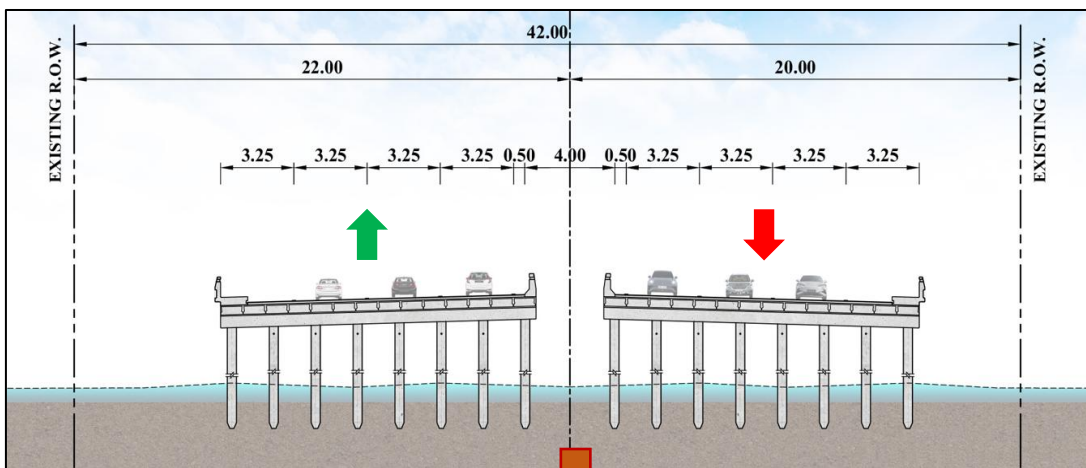
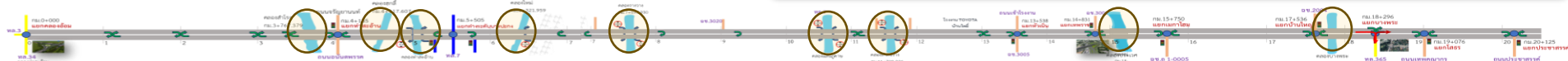




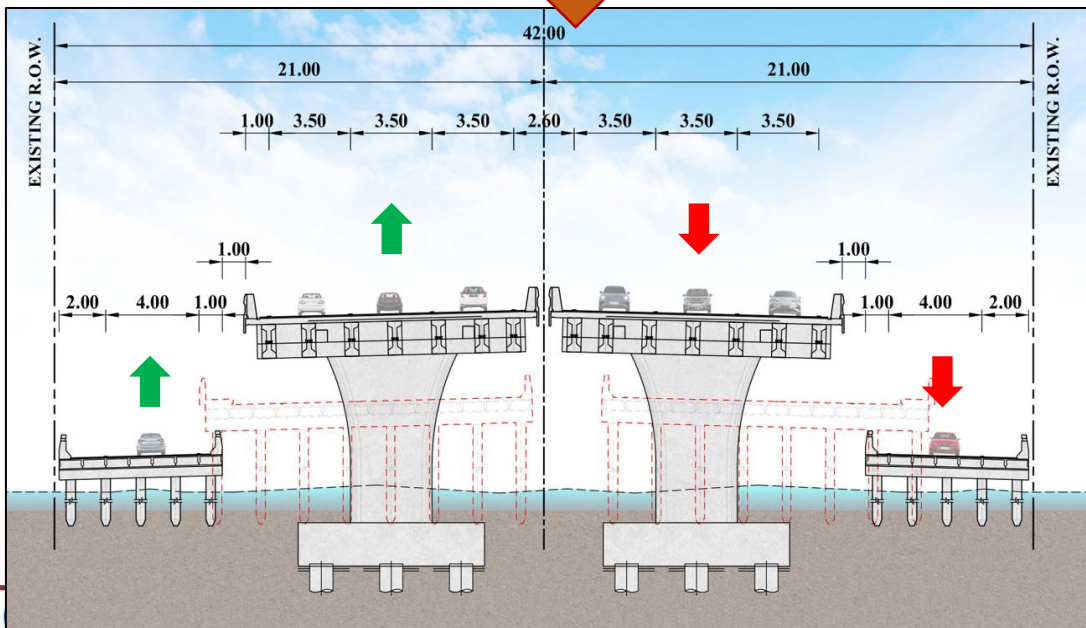
กรณีปิดจุดกลับรถระดับดิน



ปรับปรุงเพิ่มความสูงของช่องลอดสะพานเดิม



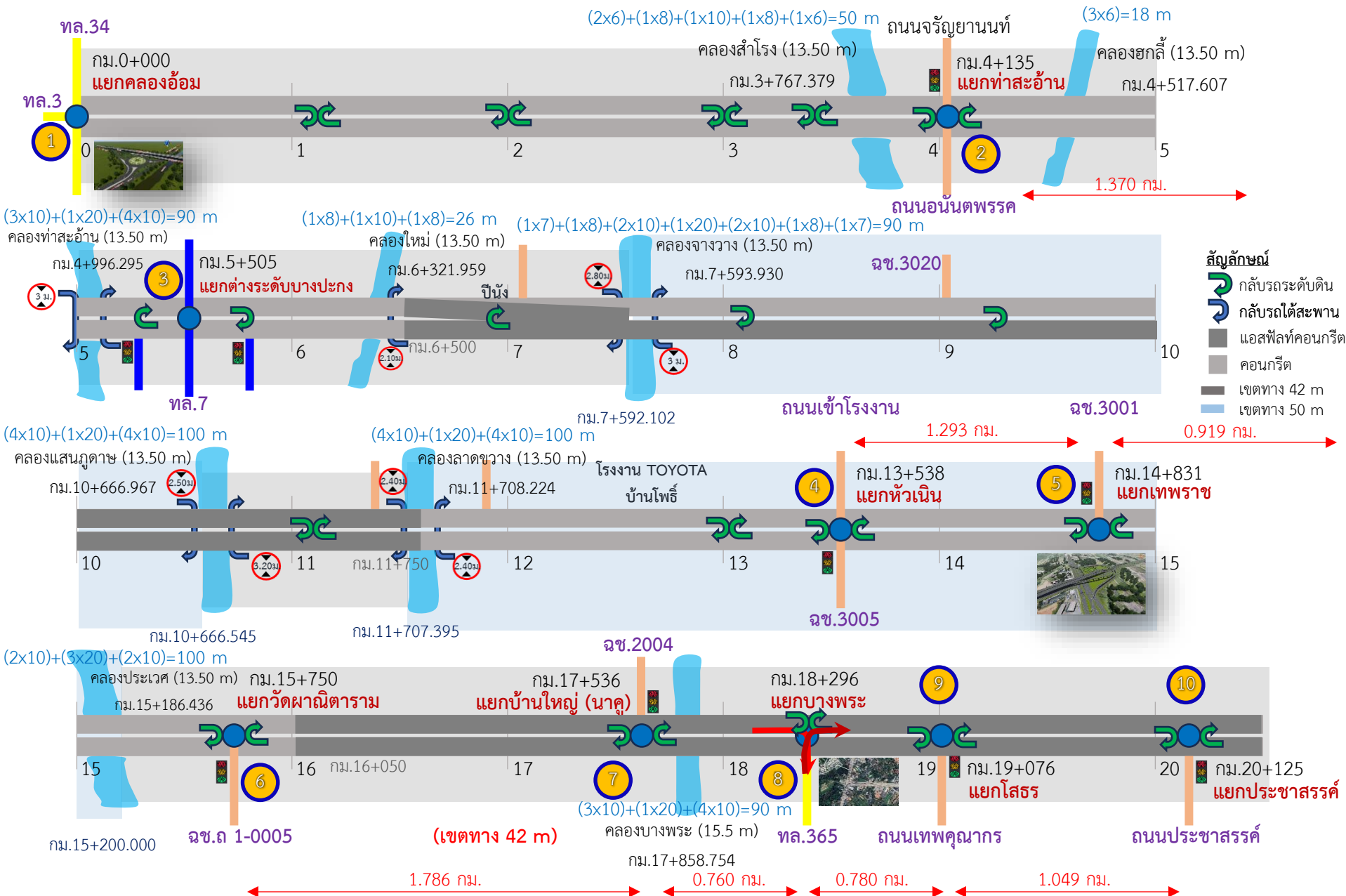
รูปแบบโครงสร้างสะพานเดิม



รูปแบบกรณีทุบสะพานเดิม
และก่อสร้างใหม่



**แนวคิดการปรับปรุง
จุดตัดทางแยกเบี่ยงต้น
ด้วยชุมชนวงกลมกึ่งวงศก**





ช่วงจากแยกคลองอ้อม ถึง แยกต่างระดับบางปะกง



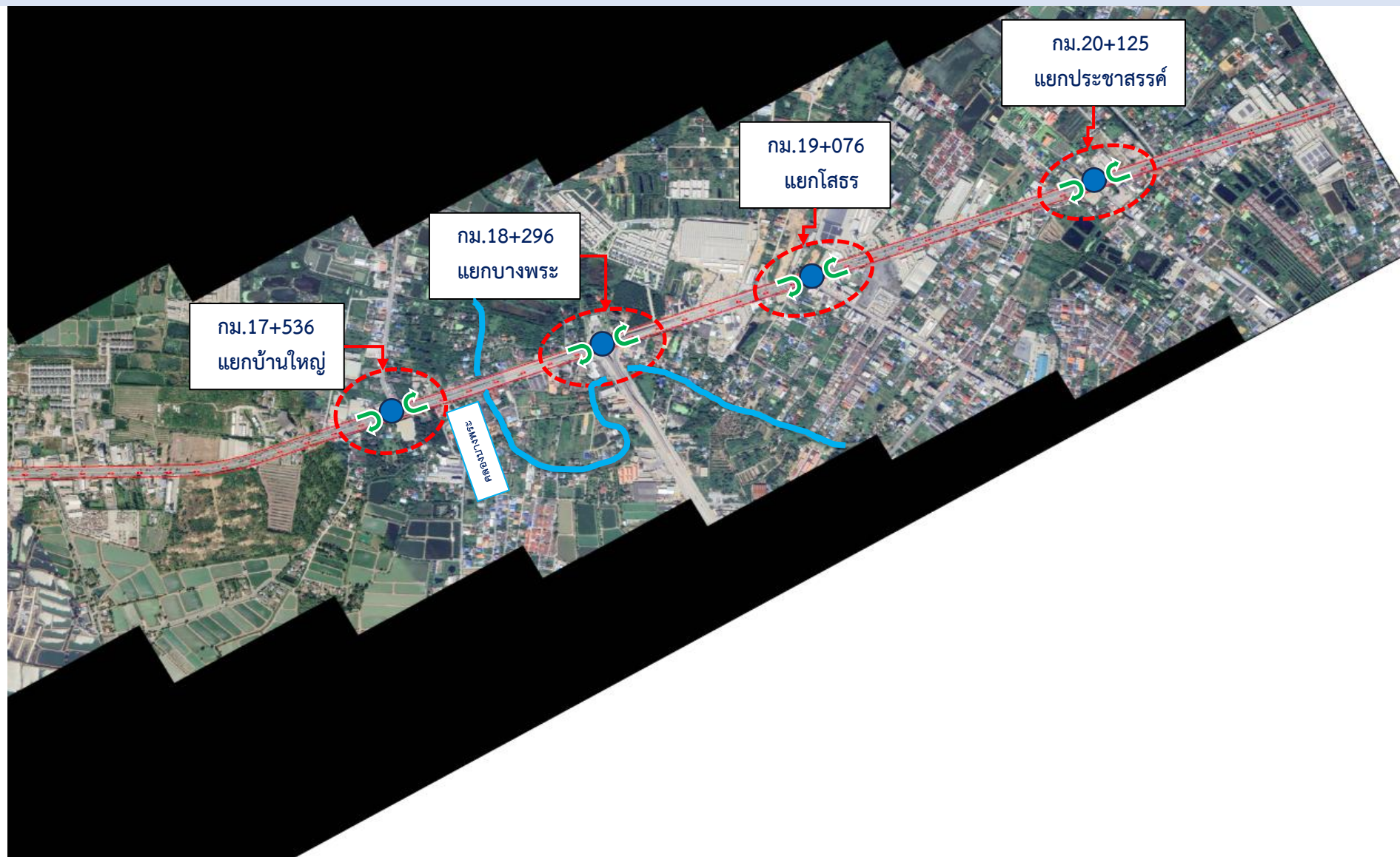


ช่วงจากแยกต่างระดับบางปะกง ถึง แยกวัดผาณิตาราม





ช่วงจากแยกวัดผาณิตาราม ถึง แยกประชาสรรค์

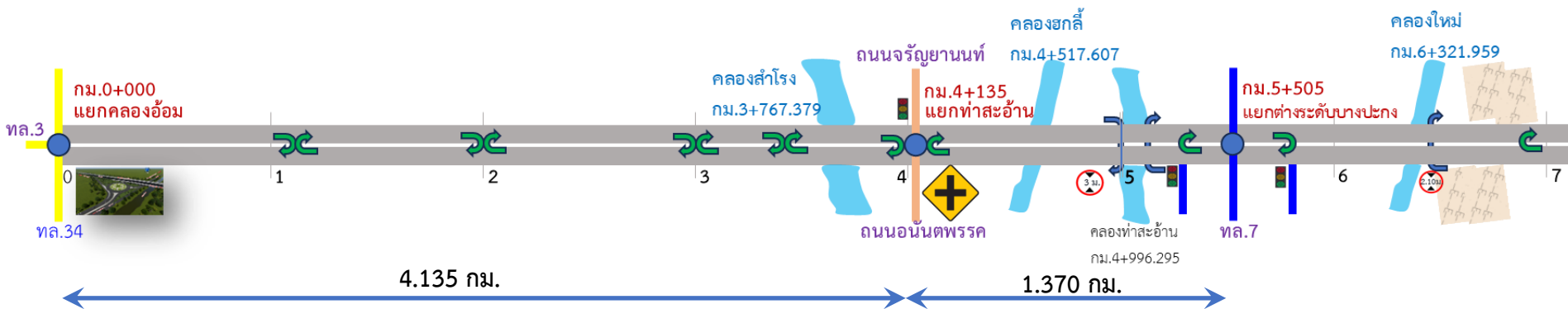




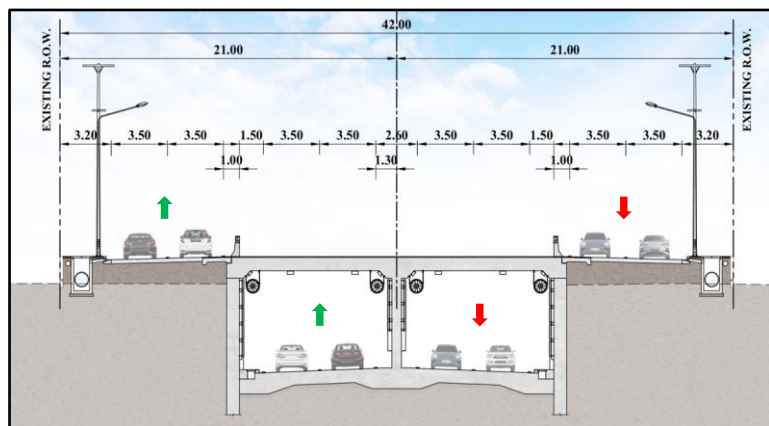
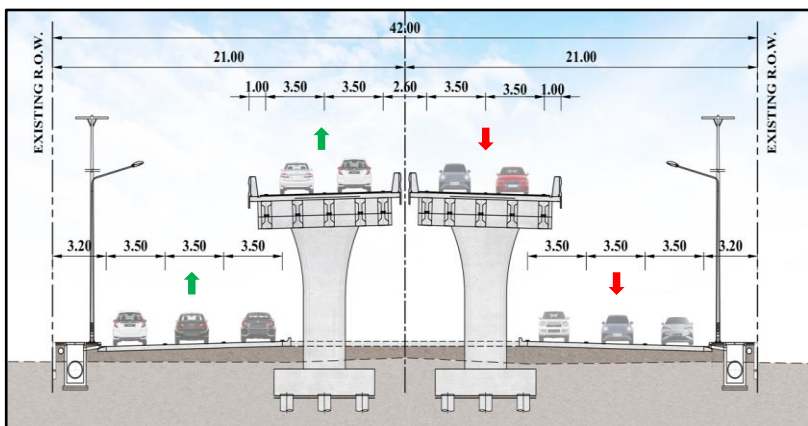
ช่วงจากแยกคลองอ้อม ถึง
แยกต่างระดับบางปะกง



- ขยายถนนจาก 6 ช่องจราจรเป็น 8 ช่องจราจรตลอดแนว
- พิจารณาปิดจุดกัลล์บริดจ์และเพิ่มกัลล์บริดจ์แบบสะพานบก
- พิจารณาปรับปรุงทางแยกท่าสะพาน และบริเวณต่างระดับบางปะกง
- พิจารณาปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดช่อง



สัญลักษณ์
กัลล์บริดจ์ระดับดิน
กัลล์บริดจ์ใต้สะพาน



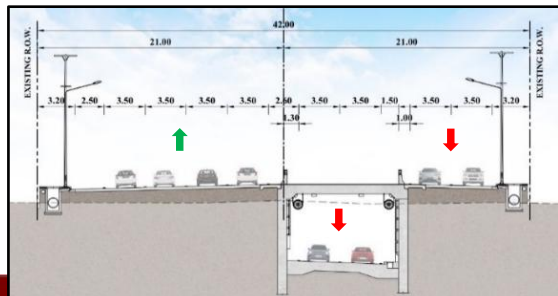
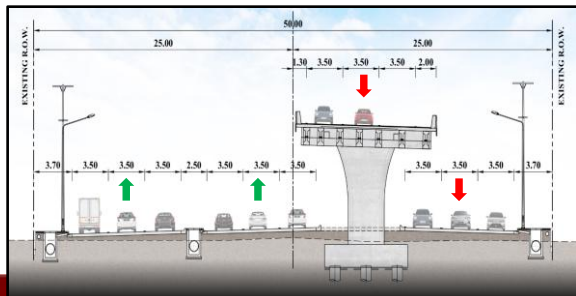
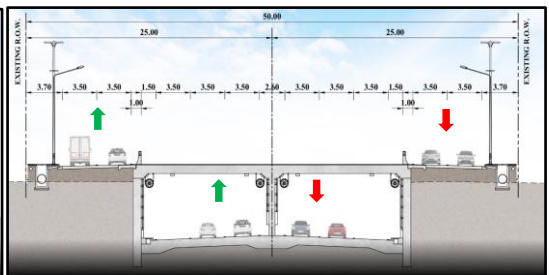
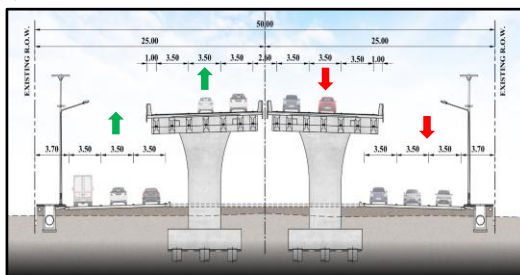
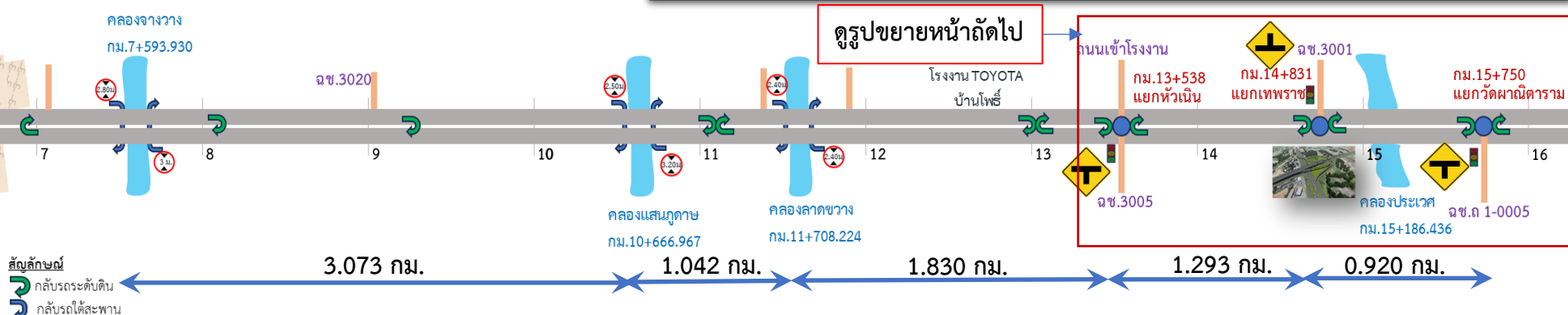
ทั้งนี้ จะพิจารณาตามความเหมาะสมตามปริมาณจราจร



ช่วงจากแยกต่างระดับบางปะกง ถึง
แยกวัดผาณิตาราม



- ขยายถนนจาก 6-8 ช่องจราจรเป็น 8 ช่องจราจรตลอดแนว
- พิจารณาปิดจุดกัลล์บรระดับดินและเพิ่มกัลล์บรแบบสะพานบก
- ปรับปรุงจุดกัลล์บรใต้สะพานเดิม
- พิจารณาปรับปรุงทางแยกหัวเนิน แยกวัดผาณิตาราม
- พิจารณาปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดช่อง



ทั้งนี้ จะพิจารณาตามความเหมาะสมตามปริมาณจราจร

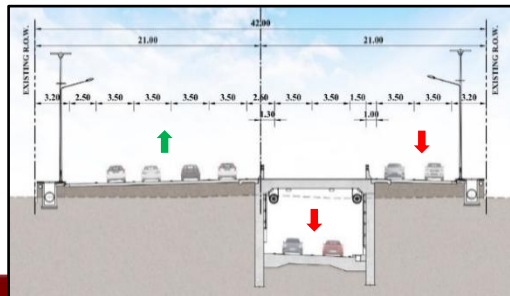
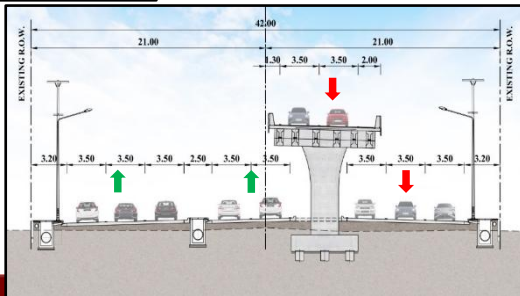
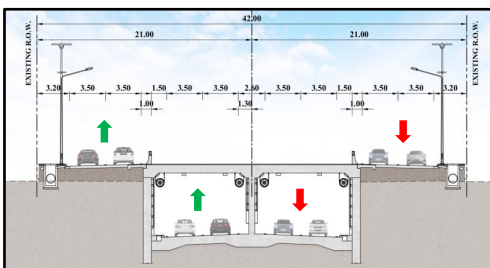
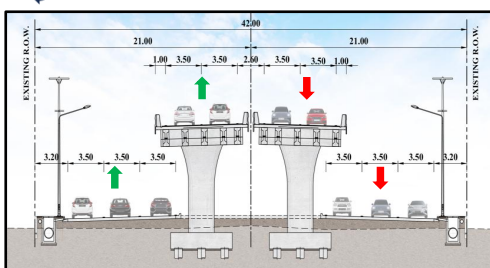
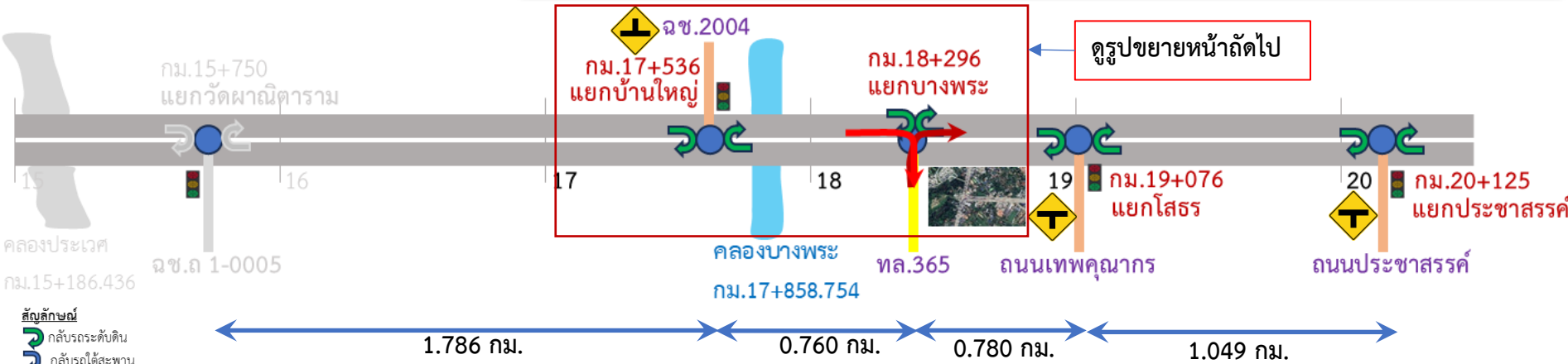




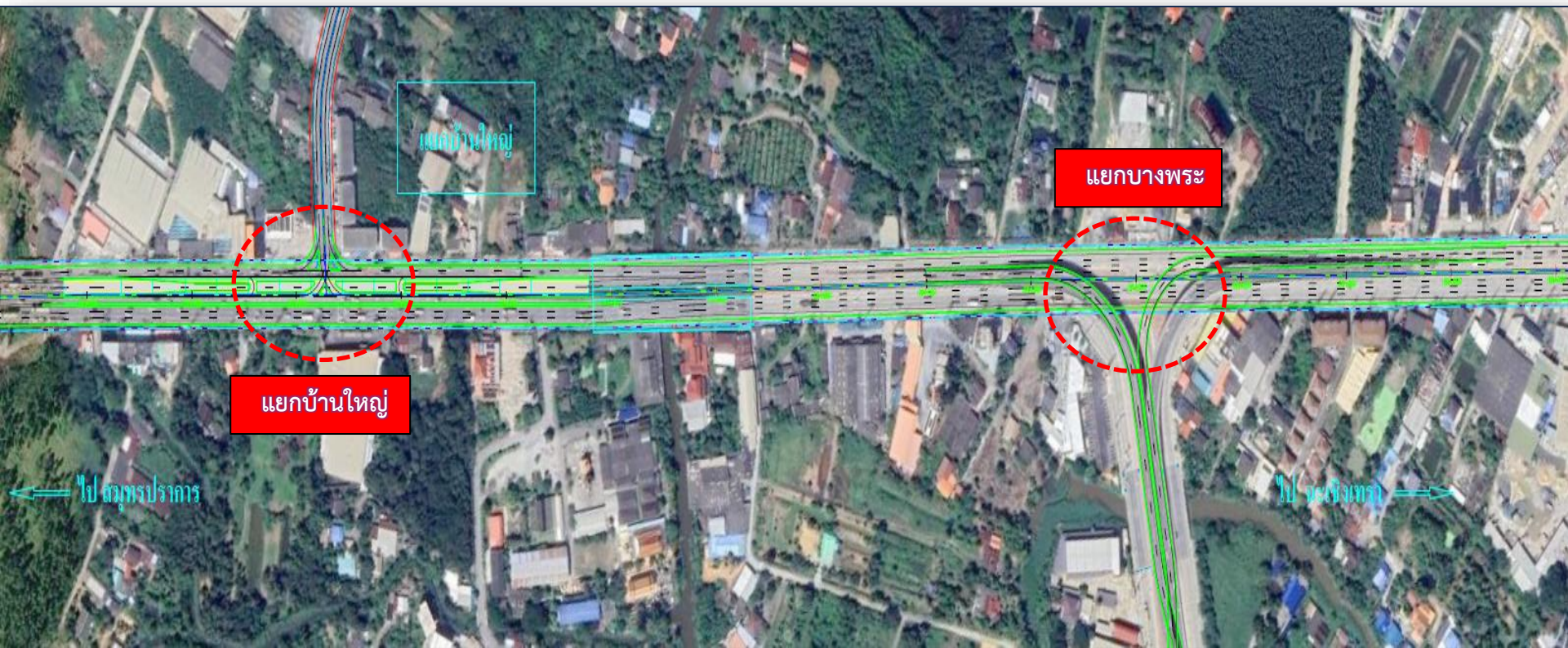
ช่วงจากแยกวัดผาณิตาราม ถึง
แยกประชาสรรค์



- ขยายถนนจาก 6-8 ช่องจราจรเป็น 8 ช่องจราจรตลอดแนว
- พิจารณาปิดจุดดักถักรถระดับดิน
- พิจารณาปรับปรุง แยกบ้านใหญ่ (แยกนาคู) แยกโสธร และ แยกประชาสรรค์
- พิจารณาปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดช่อง



ทั้งนี้ จะพิจารณาตามความเหมาะสมตามปริมาณจราจร



ขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบ

การเสนอรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ

- รูปแบบทางเลือกด้านเรขาคณิตที่สอดคล้องกับข้อมูลพื้นฐานต่างๆ
- รูปแบบโครงสร้าง
- การประเมินมูลค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของแต่ละรูปแบบ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม

- การกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสม
- การกำหนดปัจจัยที่จะนำมาใช้ประเมิน และการแจกแจงคะแนนน้ำหนักของแต่ละปัจจัย
- การคัดเลือกและสรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม

1

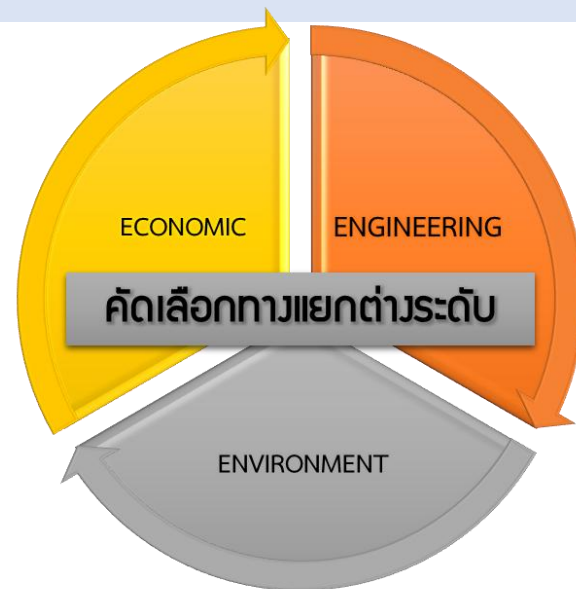
แบบขั้นบันได

ดีมาก	1.00
ดี	0.80
พอใช้	0.60
ค่อนข้างไม่ดี	0.40
ไม่ดี	0.20

2

แบบสัดส่วน

รูปแบบที่ดีที่สุดจะได้คะแนน 1.00
รูปแบบอื่นจะได้คะแนนลดหลั่นเป็น
สัดส่วนกันตามความสัมพันธ์



คัดเลือกรูปแบบโครงสร้าง





การศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม

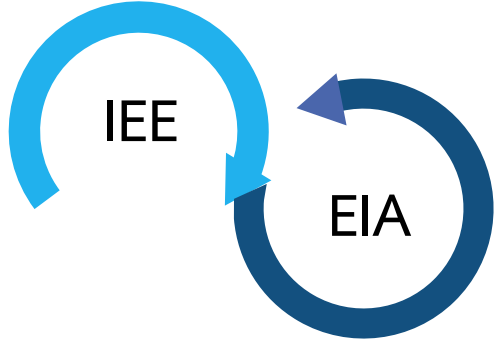


วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1. ศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน
- 2. ศึกษาลักษณะและรายละเอียดโครงการ
- 3. ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



- 4. เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
- 5. สรุปปัจจัยเพื่อศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA)
- 6. คัดเลือกรูปแบบโครงการ



- 2. ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3. เสนอมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

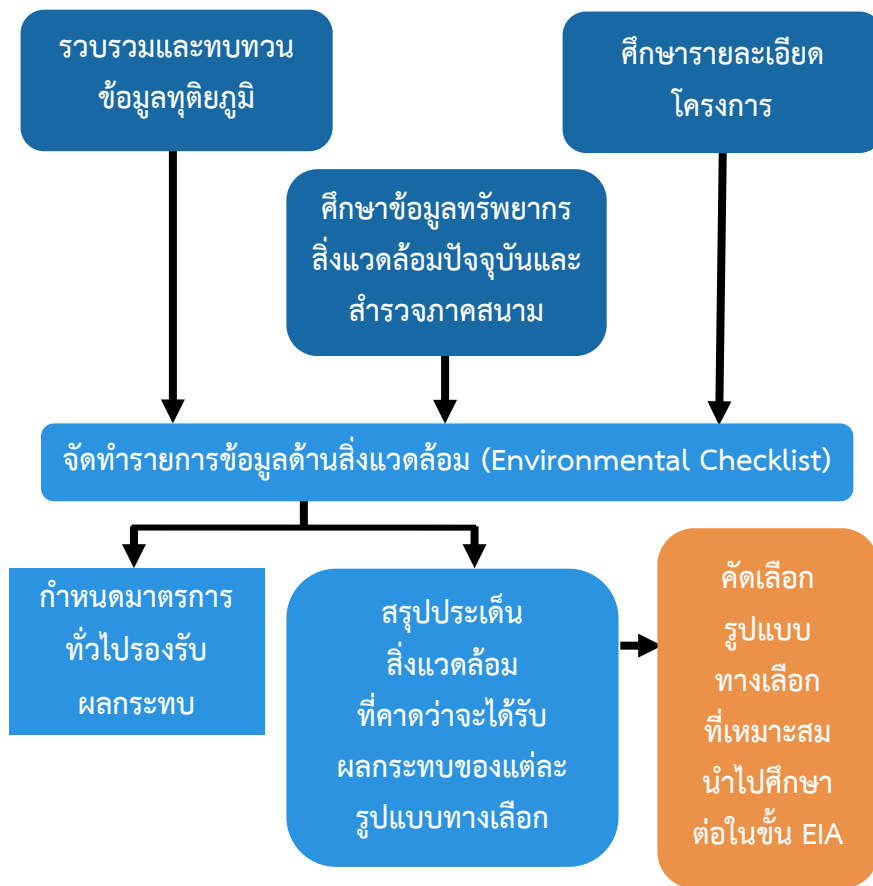


- 1. ศึกษารายละเอียดและลักษณะของโครงการ
- 4. เสนอแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

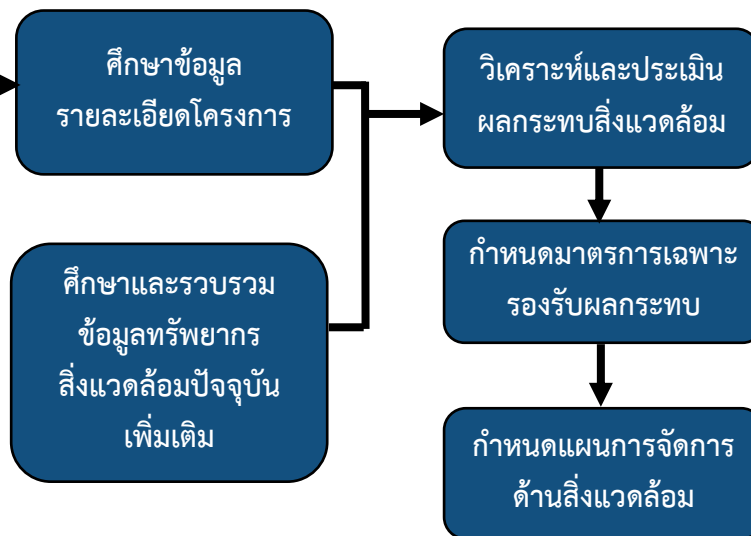


ขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อม

1 ขั้นตอนการศึกษา IEE

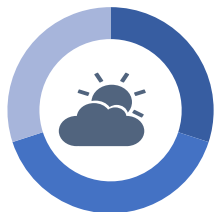


2 ขั้นตอนการศึกษา EIA



องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 31 ปัจจัย

9 ปัจจัย



ทรัพยากรด้านกายภาพ

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



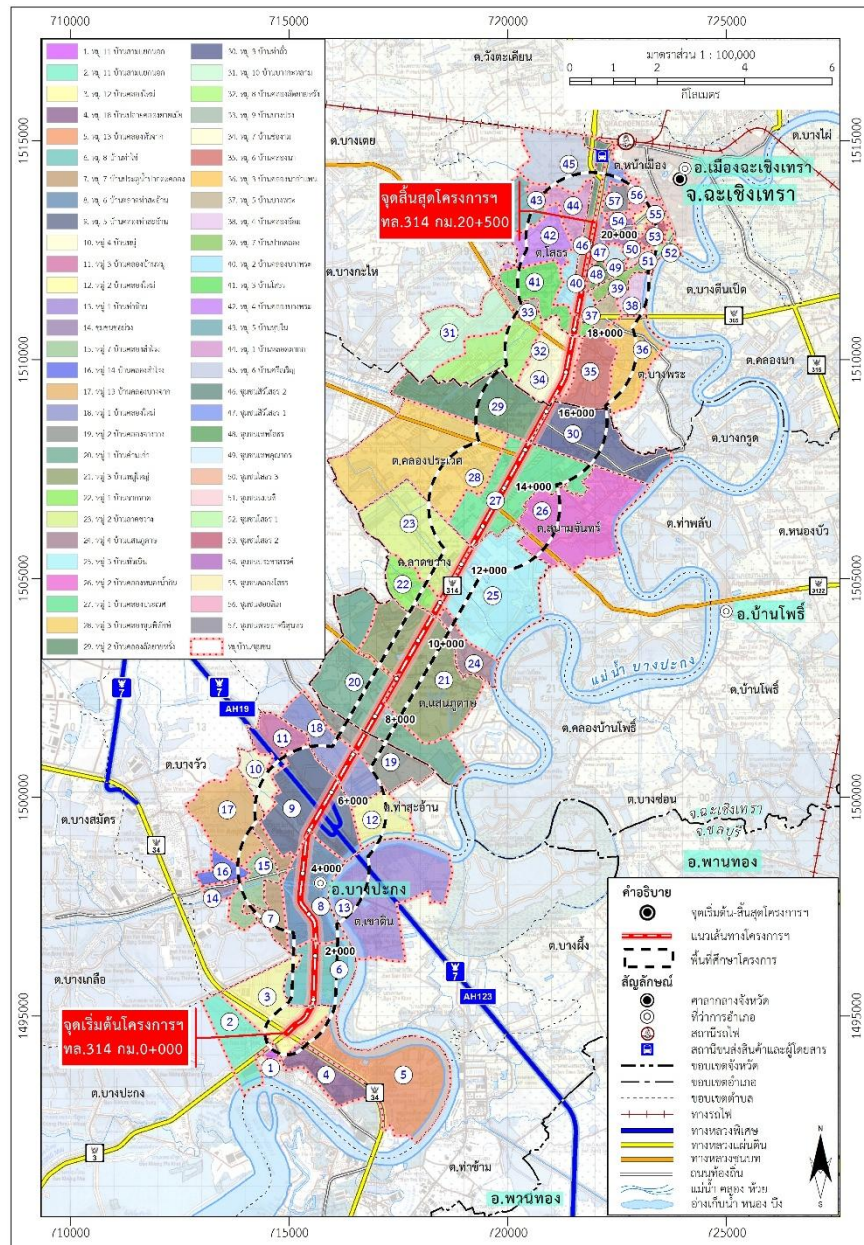
พื้นที่ศึกษาโครงการ

27 หมู่บ้าน
3 ตำบล
อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



11 หมู่บ้าน
5 ตำบล
อำเภอโพธิ์

19 หมู่บ้าน
5 ตำบล
อำเภอบางปะกง

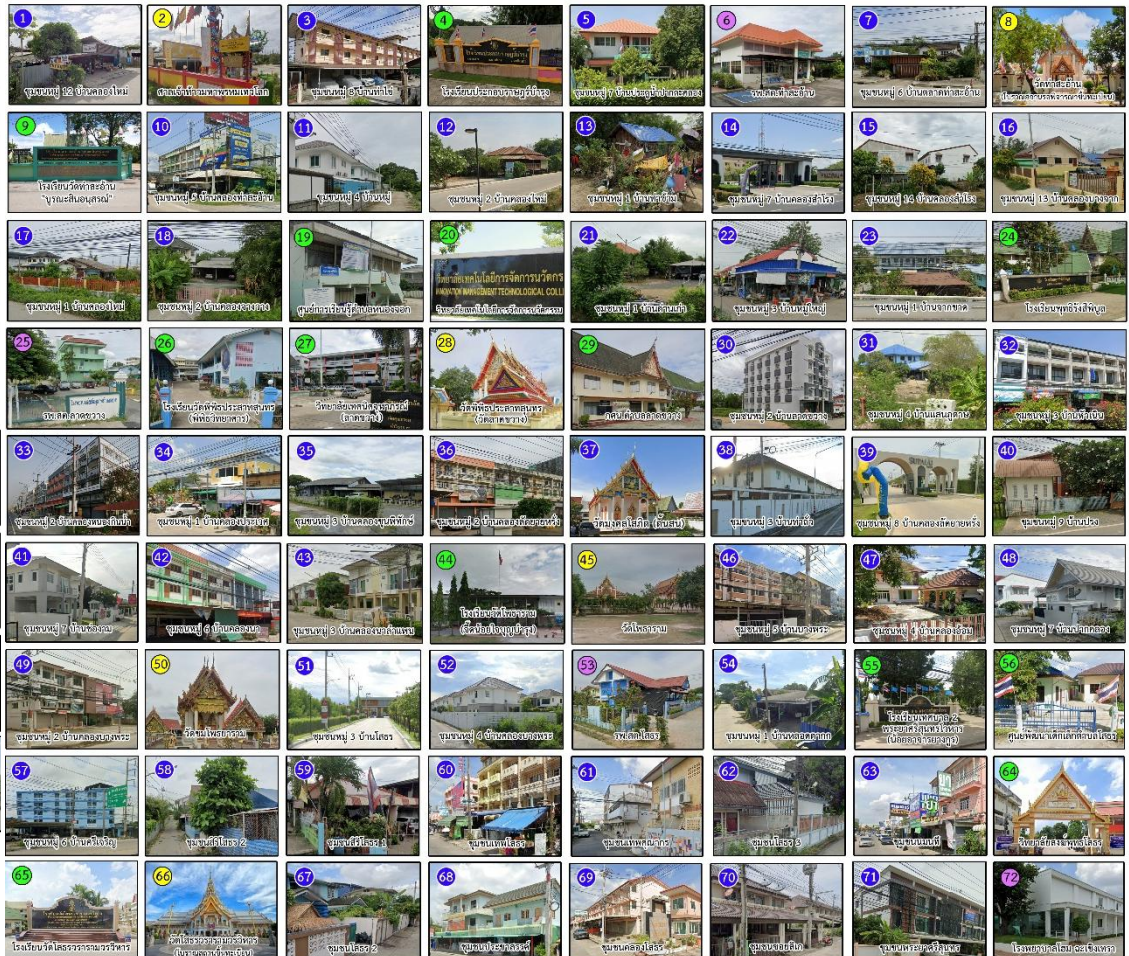
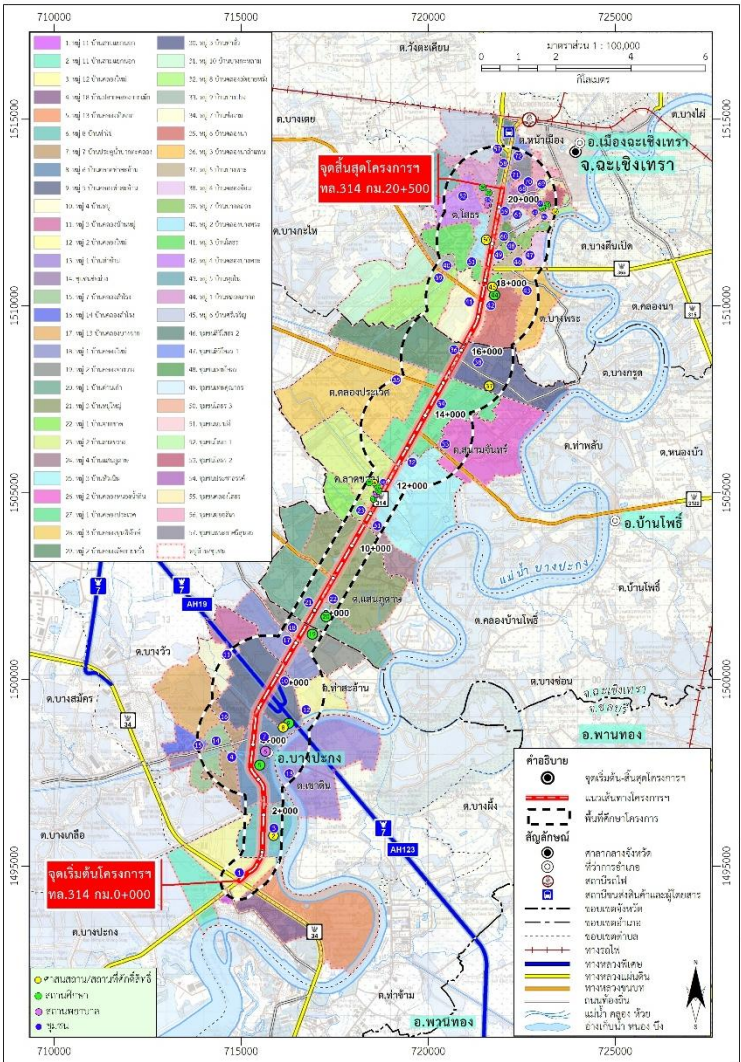




พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

จำนวน 72 แห่ง

- ศาสนสถาน จำนวน 6 แห่ง
(วัดท่าสะพาน/วัดโสธรฯ เป็นโบราณสถาน)
- สถานศึกษา จำนวน 13 แห่ง
- สถานพยาบาล จำนวน 4 แห่ง
- ชุมชน จำนวน 49 แห่ง





ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจกรรม
ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566¹ และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568²

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการพิจารณา
19 ¹	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	×
20 ²	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	×
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	×
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	×
	20.3 พื้นที่เขตลุ่มน้ำชั้น 2 ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแล้ว	×
	20.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ	×
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะเวลา 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	×
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชี แหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศในระยะเวลา 2 กิโลเมตร	×
20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	เข้าข่าย ต้องจัดทำรายงาน EIA หากพบว่ามีโบราณสถาน ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตรของ การปรับปรุงทางแยกทำสะพาน/ ทางแยกประชาสรรค์	
33 ¹	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	×

✓ = เข้าข่ายทำรายงาน EIA

× = ไม่เข้าข่ายทำรายงาน EIA



การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน



วัตถุประสงค์

01

เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ข้อมูลโครงการ
และเข้าใจขั้นตอนการศึกษา

เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม
ในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

02

03 เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดี
กับทุกฝ่ายอย่างต่อเนื่อง

เพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาวางแผน
พัฒนาโครงการและจัดทำมาตรการลดผลกระทบ

04

ขอบเขตการดำเนินงาน



กลุ่มเป้าหมาย



ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566



แผนการจัดประชุม



การประชาสัมพันธ์โครงการ





การดำเนินงานที่ผ่านมา



ผลการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

การหารือกลุ่มหน่วยงานรัฐ

การเข้าพบ
นายราวี บุญสอน
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง
ฉะเชิงเทรา



วันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2569

การเข้าพบ
นางสาวฉัตรประอร นิยม
ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา



วันพฤหัสบดีที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

การเข้าพบ
นายสุนทร โภคา
นายอำเภอบ้านโพธิ์



วันพฤหัสบดีที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

การเข้าพบ
นายอภิชาติ คงถอด
ปลัดอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



วันพฤหัสบดีที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

การเข้าพบ
นางสาวอรุณรัตน์ พุ่มเจริญ
นายอำเภอบางปะกง



วันจันทร์ที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2569



ผลการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (ต่อ) วันพฤหัสบดีที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

การหารือกลุ่มผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

นายอำเภอบ้านโพธิ์



อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



อำเภอบางปะกง



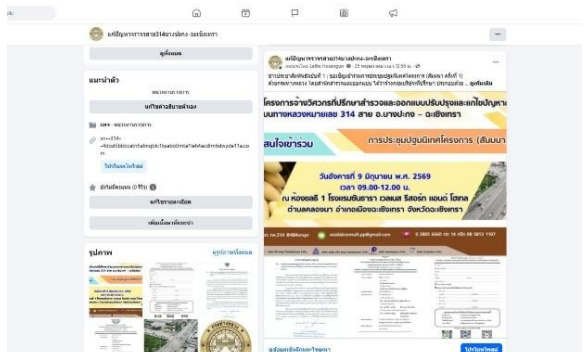
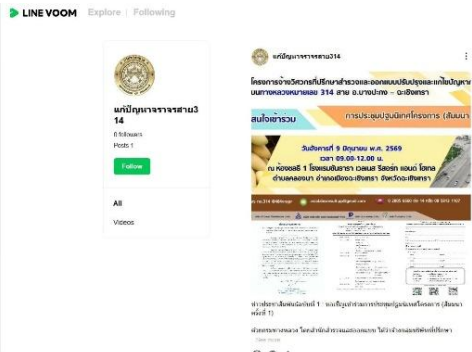


การประชาสัมพันธ์โครงการ





การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊กโครงการ



www.แก้ปัญหารถจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา.com

แก้ปัญหารถจร ทล.314
หรือ @484vrap

แก้ปัญหารถจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา





การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายไวเนิลประชาสัมพันธ์โครงการ



บริเวณแยกท่าสะพาน



บริเวณแยกบ้านโพธิ์



บริเวณแยกโสธร



เทศบาลตำบลลาดขวาง



องค์การบริหารส่วนตำบลคลองประเวศ



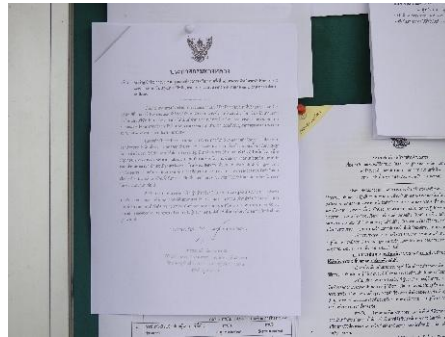
ที่ว่าการอำเภอบางปะกง



การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ



ศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา



องค์การบริหารส่วนตำบลโสธร



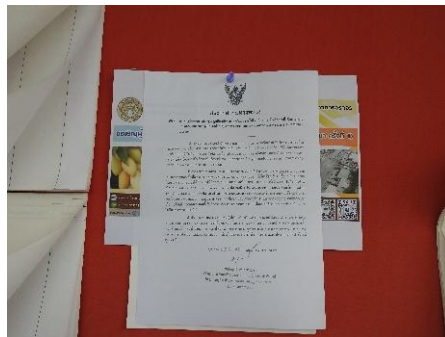
ที่ว่าการอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา



เทศบาลตำบลลาดขวาง



ที่ว่าการอำเภอบ้านโพธิ์



องค์การบริหารส่วนตำบลสนามจันทร์



เทศบาลตำบลบางวัวฉนวนรักษ์



เทศบาลตำบลท่าสะอ้าน



การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ



แยกเทพราช



บ้านเอื้ออาทรแสนกุดาช



ชุมชนประชาสรรค์



แยกบ้านโพธิ์



ทางแยกต่างระดับบางปะกง



แยกท่าสะพาน



หมู่ที่ 3 บ้านห้วยเนิน

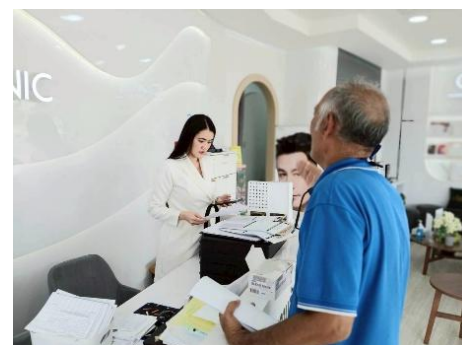


หมู่ที่ 5 บ้านคลองสะพาน

ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2569



การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการเมื่อวันเสาร์ที่ 6 มิถุนายน พ.ศ.2569



จบการนำเสนอ ขอบคุณครับ/ค่ะ



การรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

