



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา



แผนพับ
ประชาสัมพันธ์
ชุดที่ 2
กันยายน
2569



ดำเนินการศึกษาโดย



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

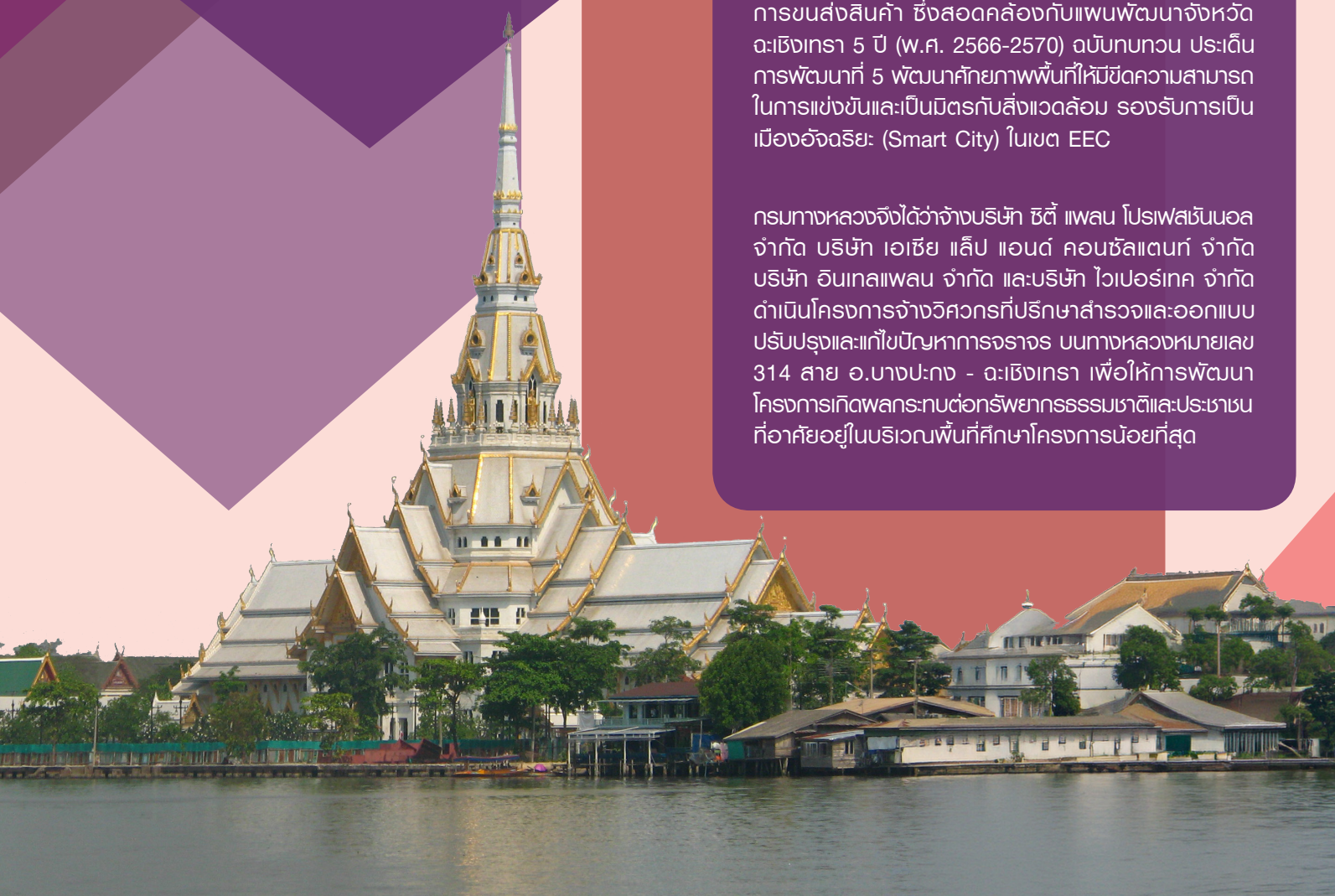
ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 314 หรือถนนสิริโสธร มีจุดเริ่มต้น กม.0+000 บริเวณแยกคลองอ้อม เชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศเหนือตัดผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.5+505 ควบคุมการเดินทางด้วยสัญญาณไฟจราจร และมีจุดสิ้นสุด กม.20+500 ซึ่งเป็นเขตควบคุมทางหลวง ฉะเชิงเทราและเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในเขตพื้นที่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา ทั้งนี้ เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 314 บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักที่อยู่ในแผนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการลงทุน และการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยเชื่อมต่อ EEC กับกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง จึงกล่าวได้ว่าทางหลวงหมายเลข 314 ถือเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักสายสำคัญในการขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดชลบุรี ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงแหล่งท่องเที่ยว และเมืองสำคัญในพื้นที่ใกล้เคียง



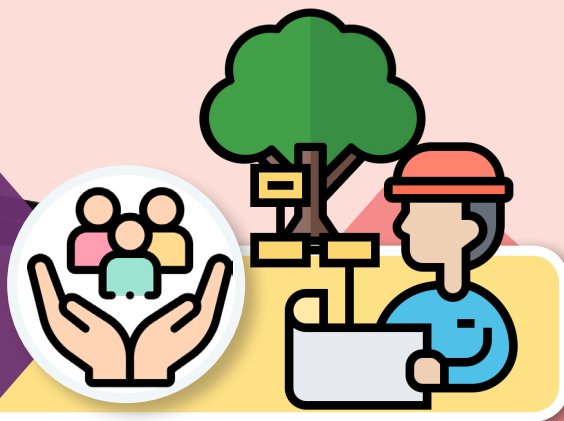
สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 314 สองข้างทางมีพื้นที่ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม และอาคารพาณิชย์ แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่ราชการ ประกอบกับมีผู้ใช้เส้นทางบริเวณนี้เพิ่มสูงขึ้น ทำให้เกิดปัญหารถติดขัดโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถติด บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา เพื่อแก้ไขปัญหารถติด ซึ่งจะทำให้ถนนของโครงการและโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น รวมทั้งยังสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยว และรองรับการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570) ฉบับทบทวน ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาศักยภาพพื้นที่ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รองรับการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ในเขต EEC

กรมทางหลวงจึงได้จ้างบริษัท ซีดี เพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลเพลน จำกัด และบริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถติด บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด



วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา
- เพื่อสำรวจและศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ
- เพื่อพัฒนาโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ช่วยแก้ไขปัญหาการติดขัดของการจราจรและความล่าช้าในการเดินทาง โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน
- ช่วยทำให้เกิดความสะดวก และความรวดเร็วในการเดินทาง
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น
- ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดฉะเชิงเทรา และพื้นที่ใกล้เคียง



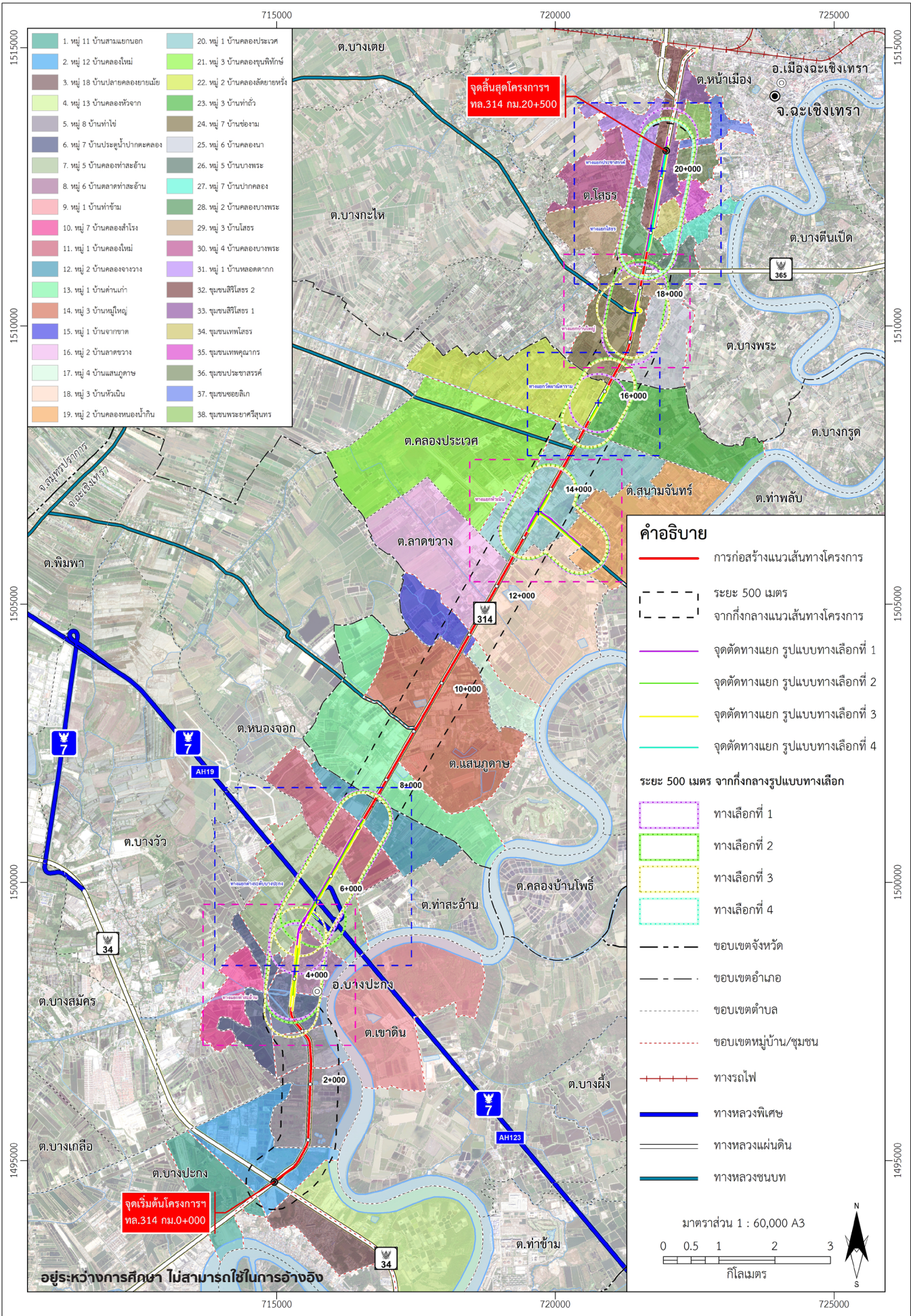
พื้นที่ศึกษาโครงการ

แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ช่วง กม.0+000 ถึง กม.20+500 ระยะทาง 20.500 กิโลเมตร ซึ่งช่วงเริ่มต้นของงานศึกษาโครงการได้กำหนดพื้นที่ศึกษาในระยอย่างน้อย 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 1 จังหวัด 3 อำเภอ 13 ตำบล 38 หมู่บ้าน/ชุมชน ได้แก่ ตำบลบางปะกง ตำบลท่าสะอ้าน ตำบลเขาหิน ตำบลบางวัว และตำบลหนองจอก ของอำเภอบางปะกง ตำบลแสนภูดาช ตำบลลาดขวาง ตำบลสนามจันทร์ ตำบลคลองประเวศ และตำบลบางกรูด ของอำเภอบ้านโพธิ์ ตำบลบางพระ ตำบลโสธร และตำบลหน้าเมือง ของอำเภอเมือง ฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
จังหวัดฉะเชิงเทรา	อำเภอบางปะกง	ตำบลบางปะกง	4 หมู่บ้าน
		ตำบลท่าสะอ้าน	4 หมู่บ้าน
		ตำบลเขาหิน	1 หมู่บ้าน
		ตำบลบางวัว	1 หมู่บ้าน
		ตำบลหนองจอก	2 หมู่บ้าน
	อำเภอบ้านโพธิ์	ตำบลแสนภูดาช	2 หมู่บ้าน
		ตำบลลาดขวาง	4 หมู่บ้าน
		ตำบลสนามจันทร์	1 หมู่บ้าน
		ตำบลคลองประเวศ	3 หมู่บ้าน
		ตำบลบางกรูด	1 หมู่บ้าน
	อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา	ตำบลบางพระ	3 หมู่บ้าน
		ตำบลโสธร	5 หมู่บ้าน
		ตำบลหน้าเมือง	7 ชุมชน
1 จังหวัด	3 อำเภอ	13 ตำบล	38 หมู่บ้าน/ชุมชน

พื้นที่ศึกษาโครงการ

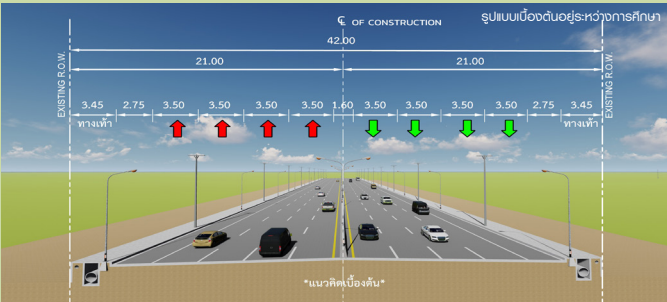


แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ

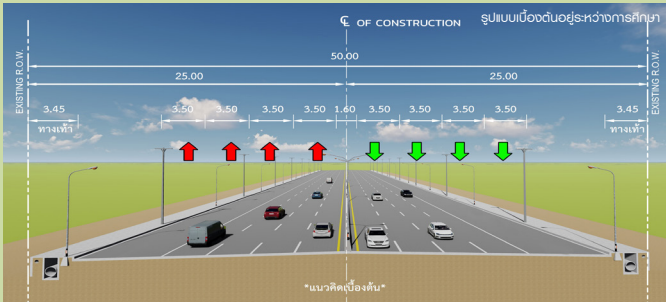
แนวคิดการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง

ดำเนินการให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ด้านการให้บริการ รวมถึงทบทวนรูปแบบโครงการที่เกี่ยวข้องบนทางหลวงหมายเลข 314 เสนอรูปแบบการปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 314 โดยทำการขยายเขตทางให้เต็มศักยภาพเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง รองรับปริมาณการจราจร ที่หนาแน่น และยกระดับความปลอดภัย โดยทำการขยายเป็นทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 4 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ปรับปรุงรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier Median) ความกว้าง 1.60 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุข้ามฝั่ง ดำเนินการปรับปรุงผิวทาง และทางเท้าให้ได้มาตรฐาน เพื่อความปลอดภัยสูงสุดของผู้ใช้ทางและคนเดินเท้า

ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงเบื้องต้นช่วงบริเวณเขตทาง 42 เมตร



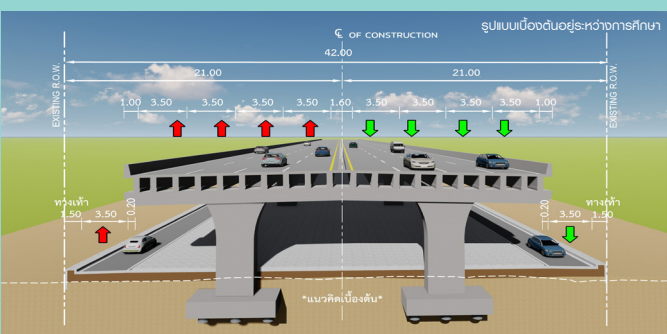
ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงเบื้องต้นช่วงบริเวณเขตทาง 50 เมตร



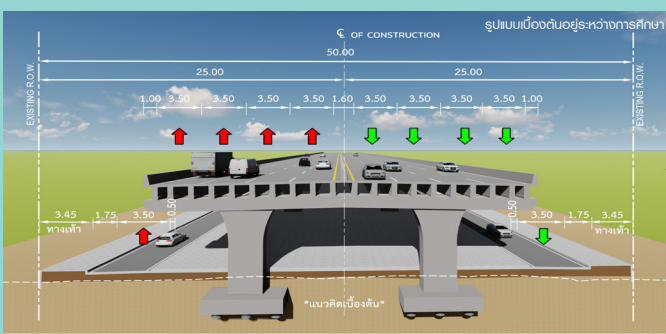
แนวคิดการปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองเดิม

ปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองให้มีความสูงช่องลอดให้เพียงพอสำหรับการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ รูปแบบถนนสะพานเดิมเพื่อก่อสร้าง สะพานใหม่ก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามคลอง 4 ช่องจราจร/ทิศทาง พร้อมจุดกลับรถได้สะพานเพิ่มความสูงของช่องลอดให้เพียงพอสำหรับการสัญจร ของรถบรรทุกขนาดใหญ่

ตัวอย่างรูปแบบปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองเดิมเบื้องต้น เขตทาง 42 เมตร



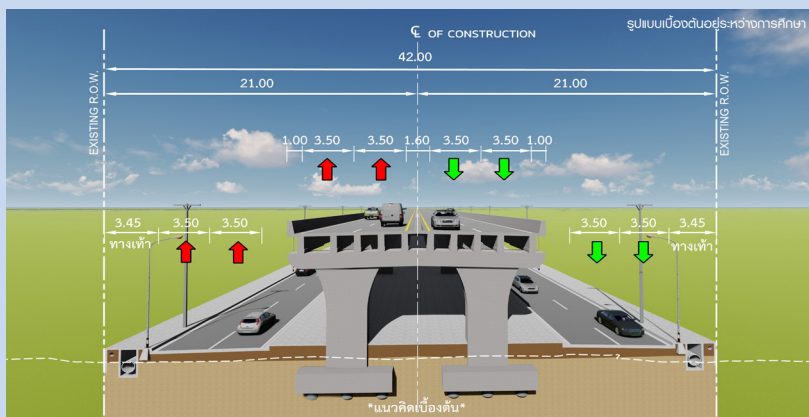
ตัวอย่างรูปแบบปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองเดิมเบื้องต้น เขตทาง 50 เมตร



แนวคิดการปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถระดับดิน

ปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยพิจารณายกเลิกตำแหน่งจุดกลับรถระดับดินเดิม โดยจะพิจารณาจากผลการสำรวจปริมาณจราจร และปรับปรุงเป็นรูปแบบจุดกลับรถแบบสะพานบก ขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร และจำนวนช่องจราจรระดับดิน ขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง

ตัวอย่างรูปแบบกรณีออกแบบเป็นสะพานบกกลับรถได้สะพานเบื้องต้น

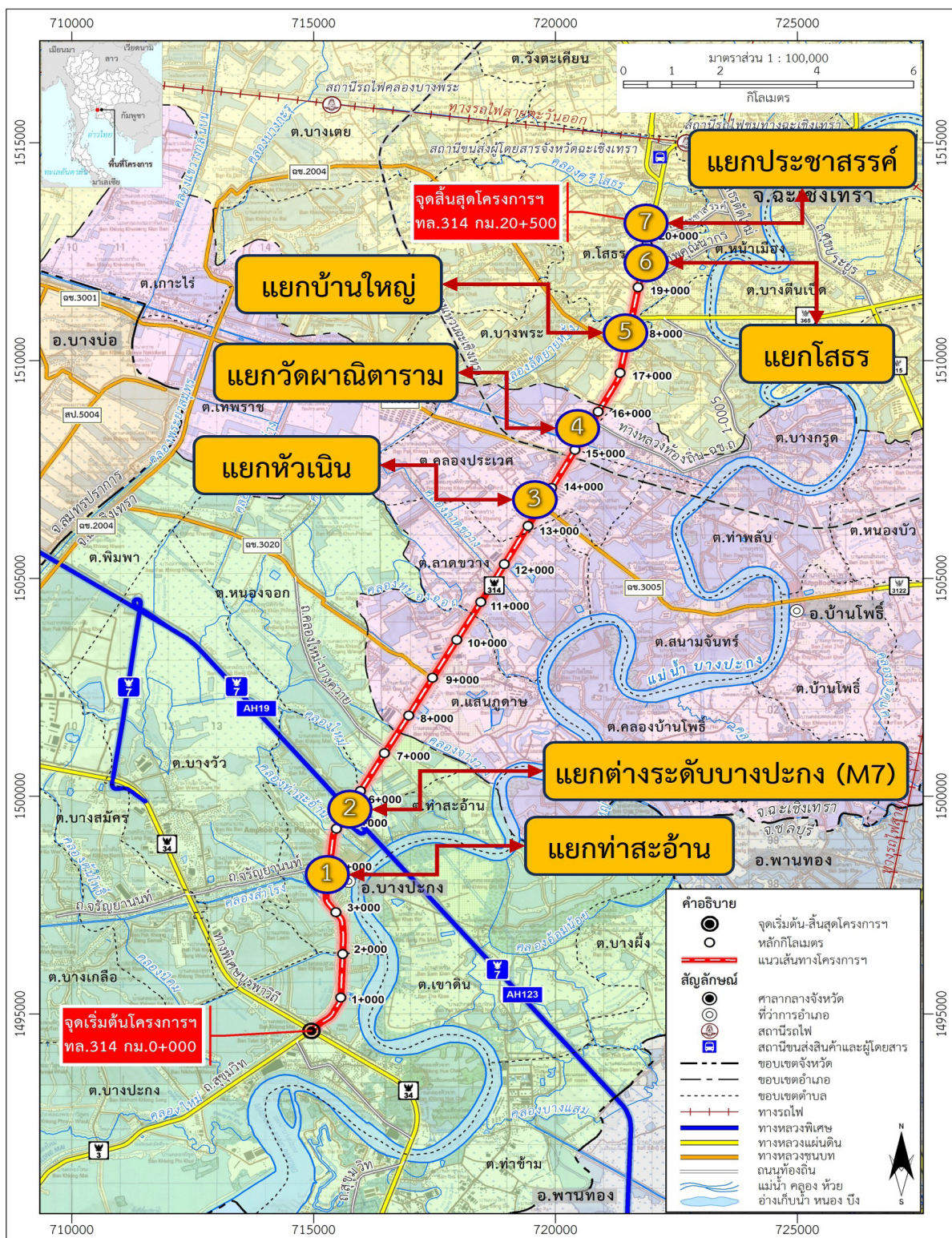


การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

แนวคิดในการออกแบบทางแยก

ตามแนวเส้นทางโครงการ มีจุดตัดสำคัญ ที่ยังไม่ได้ออกแบบจำนวน 7 แห่ง ดังนี้

1. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรรษ (แยกท่าสะอ้าน) กม.4+135
2. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) กม.5+505
3. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ชย.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538
4. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนก้องกั้น ชย.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม) กม.15+750
5. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ชย.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536
6. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร) กม.19+076
7. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125



การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314
กับถนนเจริญยานนท์และถนนอินทพรุค (แยกท่าสะพาน) กม.4+135

รูปแบบทางเลือก

รายละเอียด

รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานยกระดับขาเข้า-ออก ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางสายหลัก มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- รถที่สัญจรบนทางหลักสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้
- สามารถเดินทางเชื่อมระหว่างสองชุมชนได้

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นยังต้องใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุม
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพบริเวณย่านชุมชน

รูปแบบทางเลือกที่ 2 อุโมงค์ทางลอดขาเข้า-ออก ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางสายหลัก มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- รถที่สัญจรบนทางหลักสามารถใช้ทางลอดผ่านทางแยกได้
- ไม่บดบังทัศนียภาพช่วงบริเวณย่านชุมชน

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูงและใช้ระยะเวลาก่อสร้างนาน
- ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน

รูปแบบทางเลือกที่ 3 กลับรถได้สะพานข้ามคลองร่วมกับปิดทางแยก



รูปแบบเบื้องต้นอยู่ระหว่างการศึกษา

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ให้เลี้ยวซ้ายกลับรถได้สะพานข้ามคลองสำหรับและคลองออกสู่ โดยทุบสะพานและก่อสร้างให้ได้ความสูงของช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อกลับรถเข้าออกถนนสายรอง

ข้อดี

- รถที่สัญจรบนทางหลักสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณกลางทางแยก

ข้อด้อย

- ระยะทางในการเดินทางกลับรถเพิ่มขึ้น
- กระบกับลำน้ำเดิม 2 แห่ง

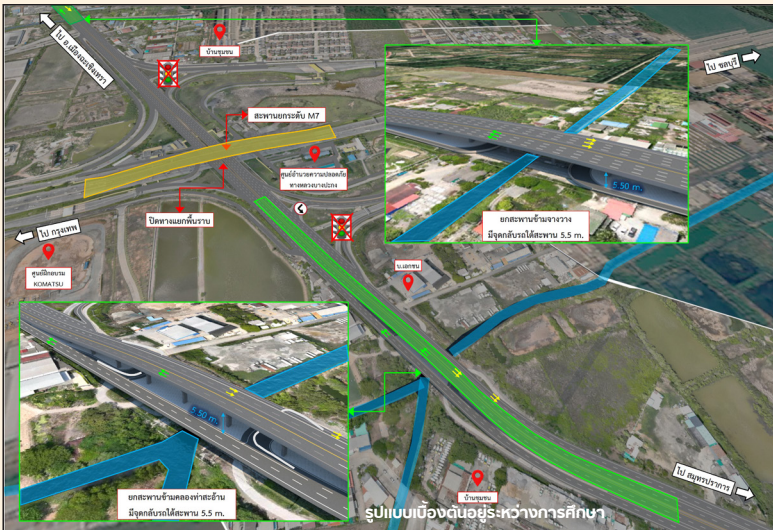
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 314
กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) กม.5+505

รูปแบบทางเลือก

รายละเอียด

รูปแบบทางเลือกที่ 1 จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองร่วมกับปิดทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ให้กลับรถใต้สะพานข้ามคลอง ทำสะพานและคลองจากวาง โดยทุกสะพานและก่อสร้างให้ได้ ความสูงของช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อกลับรถ เข้า-ออกถนนสายรอง

ข้อดี

- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มี สัญญาณไฟจราจร
- รองรับปริมาณการจราจรในการกลับรถ

ข้อด้อย

- ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน
- อาจเกิดแกว่งคยสะสมยาวบริเวณจุดกลับรถใต้สะพาน

รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานทางเชื่อมตรงเข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ร่วมกับปิดทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับทางเชื่อมตรง 2 ตำแหน่ง เพื่อเปลี่ยนจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เข้าทางหลวง หมายเลข 314 และเพื่อเปลี่ยนจากทางหลวงหมายเลข 314 เข้าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ข้อดี

- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มี สัญญาณไฟจราจร
- รองรับปริมาณการจราจรในทิศทางเปลี่ยนเข้า-ออก ทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้โดยตรง

ข้อด้อย

- ระยะทางในการกลับรถเพิ่มขึ้น
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิม

รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาออก) ร่วมกับวงเวียนและปิดทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพาน ข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทิศทางขาออก และวงเวียนสำหรับการเปลี่ยนทิศทางเข้า-ออก ทางหลวง หมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ข้อดี

- ทิศทางออกจากเมืองจะเชิงกราสามารถใช้สะพาน ข้ามผ่านทางแยกได้
- ระยะเวลาในการรอสัญญาณไฟจราจรน้อยลง

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูง
- ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน

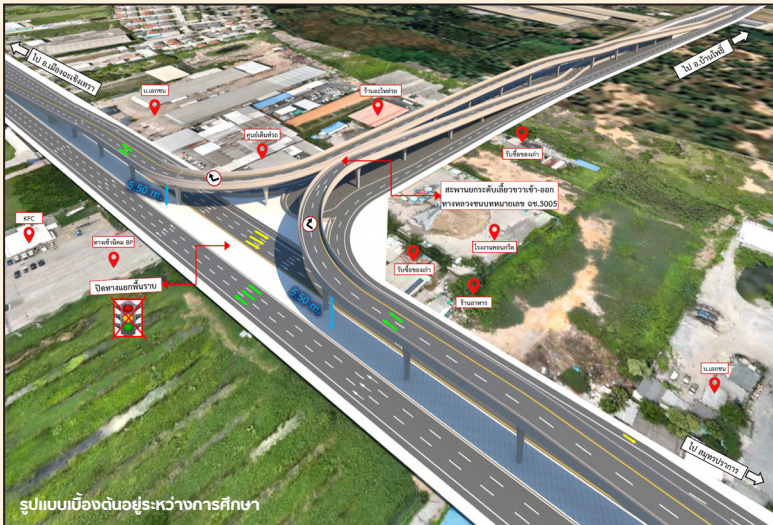
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314
กับทางหลวงชนบท จช.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538

รูปแบบทางเลือก

รายละเอียด

รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานทางเชื่อมตรงเข้า-ออก ทางหลวงชนบท จช.3005



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง
ปิดทางแยกระดับพื้นที่ให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพาน
ยกระดับทางเชื่อมตรง เพื่อเลี่ยงเข้า-ออก ทางหลวงชนบท
จช.3005

ข้อดี

- ลดจุดตัดกระแสจราจรหลัก
- รองรับจราจรของรถพิเศษเลี่ยงขวา 2 ทิศทาง

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูงและกระทบกับทัศนียภาพชุมชน
- มีการเวนคืนที่ดินเนื่องจากเขตทางมีจำกัด

รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับ (ขาออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง
โดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจาก
อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร
ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยก
ด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพาน
ข้ามผ่านทางแยกได้
- ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน

รูปแบบทางเลือกที่ 3 อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง
โดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทาง
ออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก
ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณ
ทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้ทางลอด
ข้ามผ่านทางแยกได้
- โครงสร้างไม่บดบังทัศนียภาพ

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณ
ไฟจราจร
- ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน

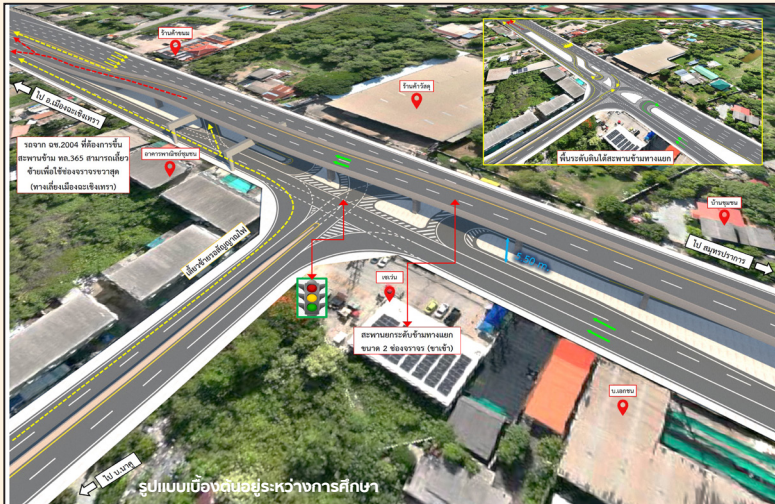
การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314
กับทางหลวงชนบท จช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536

รูปแบบทางเลือก

รายละเอียด

รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานยกระดับขาเข้าและสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก
(ขาเข้าใช้ช่องจราจรขวาสุด เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวงหมายเลข 365)



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานยกระดับทิศทางขาเข้า และมีการควบคุมทางแยกระดับพื้นด้วยสัญญาณไฟจราจร ส่วนรถทิศทางจากทางหลวงชนบท จช.2004 ที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 สามารถเลี้ยวซ้ายเพื่อใช้ช่องจราจรขวาสุดเพื่อขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 (ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา)

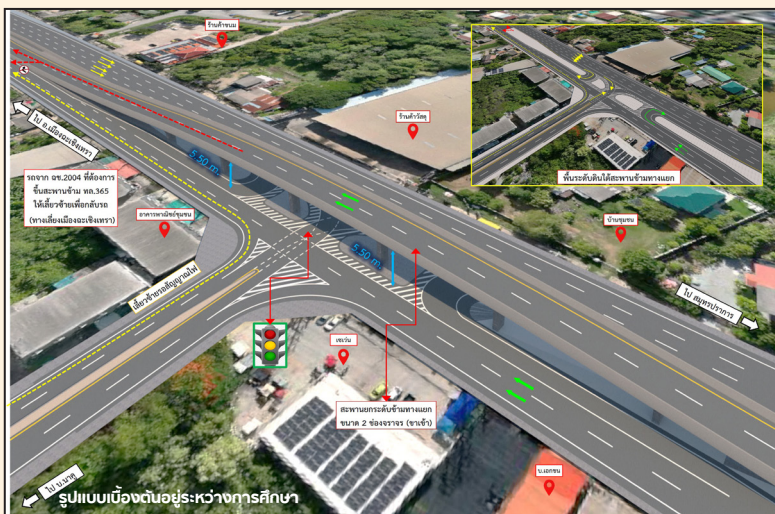
ข้อดี

- มีช่องรองรับรถเลี้ยวขวาจากทางหลวงชนบท จช.2004 ไปทางหลวงหมายเลข 365
- ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพและกระทบกับลำน้ำ

รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับขาเข้าและสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก
(ขาเข้าตรงไปกลับรถบริเวณแยกโสร เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวงหมายเลข 365)



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานยกระดับทิศทางขาเข้า และมีการควบคุมทางแยกระดับพื้นด้วยสัญญาณไฟจราจร ส่วนรถทิศทางจากทางหลวงชนบท จช.2004 ที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 ให้เลี้ยวซ้ายตรงไปกลับรถบริเวณแยกโสร เพื่อขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 (ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา)

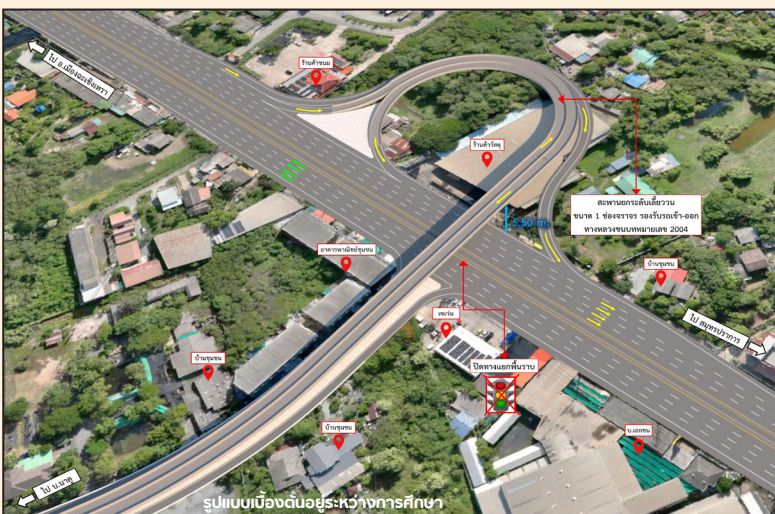
ข้อดี

- ทิศทางมุ่งหน้าเข้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้
- ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพและกระทบกับลำน้ำ

รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับแบบเลี้ยวขวาเข้า-ออก ทางหลวงชนบท จช.2004
ร่วมกับปิดทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับแบบเลี้ยวขวา เพื่อรองรับรถที่เลี้ยวเข้า-ออก ทางหลวงชนบท จช.2004

ข้อดี

- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- รองรับปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท จช.2004

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูงและกระทบกับทัศนียภาพ
- มีการเวนคืนที่ดินเพิ่ม

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสร่ง) กม.19+076 และถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125

รูปแบบทางเลือกที่ 1

สะพานยกระดับตลอดแนวข้ามทางแยก ร่วมกับปิดทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับข้ามทางแยกโสร่งตลอดแนวจนถึงแยกประชาสรรค์ ในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทางเข้า-ออกทางแยก ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อกลับรถโดยเดินทางเป็นรูปแบบหมุนวน



ข้อดี

- รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้

ข้อด้อย

- ระยะทางในการกลับรถเพิ่มขึ้น
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพ

รูปแบบทางเลือกที่ 2

อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) บริเวณทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้ทางลอดข้ามผ่านทางแยกได้
- โครงสร้างไม่บดบังทัศนียภาพ

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูง
- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314
กับถนนเทพคุณากร (แยกโสร้ง) กม.19+076 และถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125 (ต่อ)

รูปแบบทางเลือกที่ 3

สะพานยกระดับ (ขาออก) บริเวณทางแยก
2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณ
ทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลัก
ในการเดินทาง โดยมีสะพานยกระดับข้ามบริเวณ
แยกโสร้งและบริเวณแยกประชาสรรค์ในทิศทาง
ออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีความสูง
ช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทาง
ในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยก
ด้วยสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้
- ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

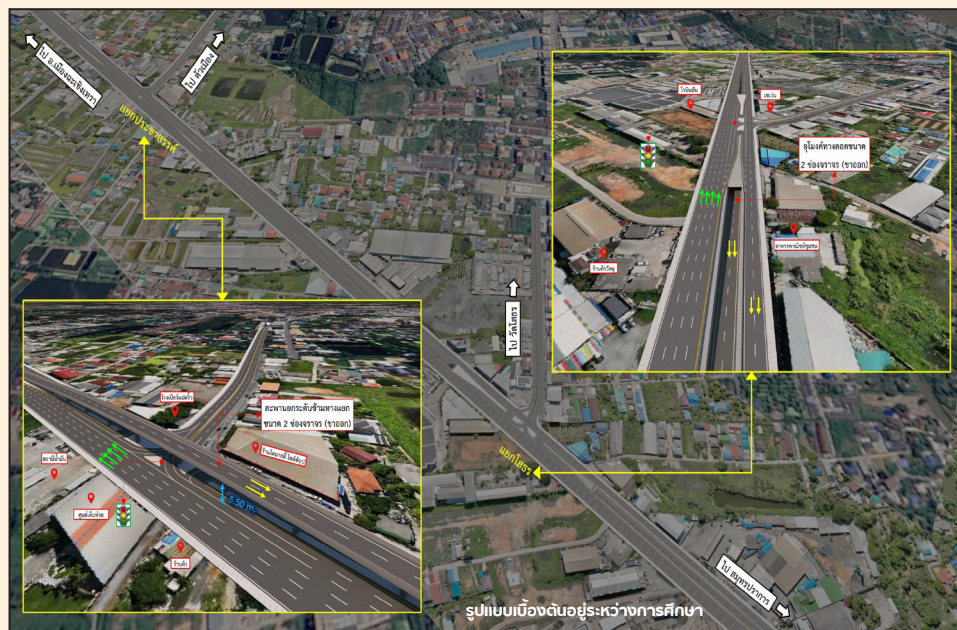
ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- รูปแบบทางเรขาคณิตเป็นลักษณะทางเนินต่อเนื่อง

รูปแบบทางเลือกที่ 4

อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) และสะพาน
ยกระดับ (ขาออก) บริเวณทางแยก
2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณ
ทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลัก
ในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกโสร้ง
และสะพานยกระดับข้ามแยกประชาสรรค์ในทิศทาง
ออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีจุดกลับรถ
บริเวณทางแยก ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ
ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วย
สัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

- ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้ทางลอดและสะพานข้ามผ่านทางแยกได้โดยตรง
- ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพบริเวณแยกประชาสรรค์

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

รูปแบบทางแยกเบื้องต้นบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนน จช.ถ 1-0005 (แยกวัดพาดินาราม) กม.15+750

แนวคิดเบื้องต้นบริเวณแยกวัดพาดินารามเป็นรูปแบบการยกเลิกลักษณะไฟจราจร โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนรถที่มาจากสายหลักและสายรองต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนน จช.ถ 1-0005 และทางหลวงหมายเลข 314 ให้ตรงไปเพื่อกลับรถที่บริเวณแยกหัวเนินที่ กม.13+538 ระยะห่างจากแยกวัดพาดินารามประมาณ 2.21 กิโลเมตร และบริเวณแยกบ้านใหญ่ ที่ กม.17+536 ระยะห่างจากแยกวัดพาดินารามประมาณ 1.79 กิโลเมตร ซึ่งรูปแบบนี้จะทำให้รถทางตรงสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่ต้องมีสัญญาณไฟจราจรและยังสามารถช่วยลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณทางแยกทั้งนี้กรณีโครงการสายทางเลี่ยงเมืองจะเชิงเทรา (ด้านใต้) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้บริเวณชุมชนตำบลบางกรูด สามารถใช้ถนนสายเลี่ยงเมืองจะเชิงเทราที่เชื่อมเข้าทางหลวงหมายเลข 314 มุ่งหน้าไปอำเภอเมืองจะเชิงเทรา และสามารถเดินทางโดยใช้ทางแยกต่างระดับเทพราชเพื่อเลี้ยวขวาไปยังอำเภอเมืองจะเชิงเทราได้สะดวกยิ่งขึ้น



หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ พิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรม และจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) เช่น

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง

■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

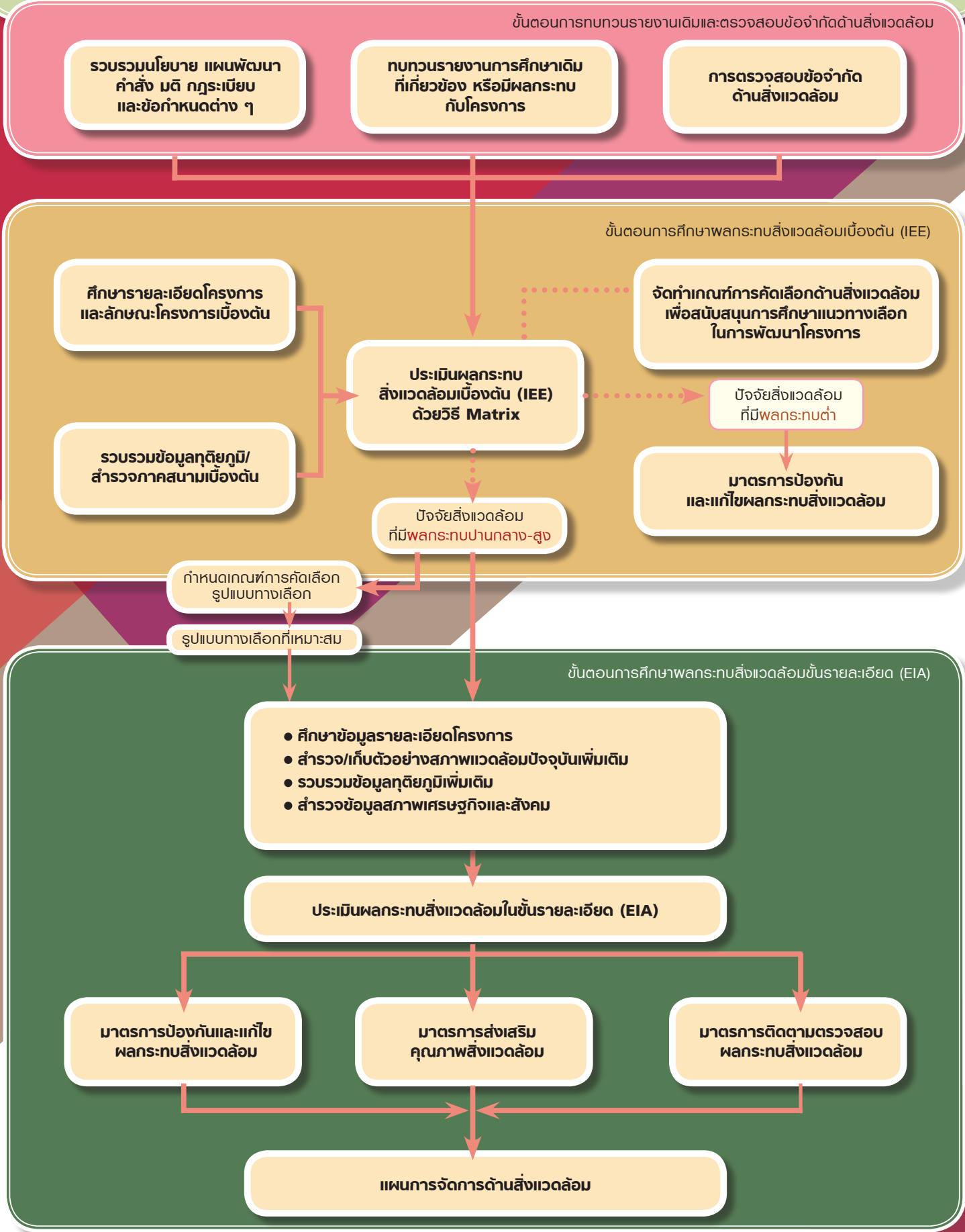
■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE เป็นการคัดกรองประเด็นผลกระทบจำนวน 31 ปัจจัย ใน 4 องค์ประกอบ ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อนำมาสรุปปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และมีแนวโน้มการเกิดผลกระทบในระดับปานกลางถึงระดับสูง หรือเป็นผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ โดยปัจจัยผลกระทบหลักที่มีนัยสำคัญ จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อในขั้นรายละเอียด หรือ EIA โดยมีขั้นตอนการศึกษาดังนี้

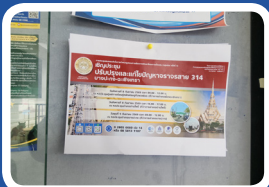
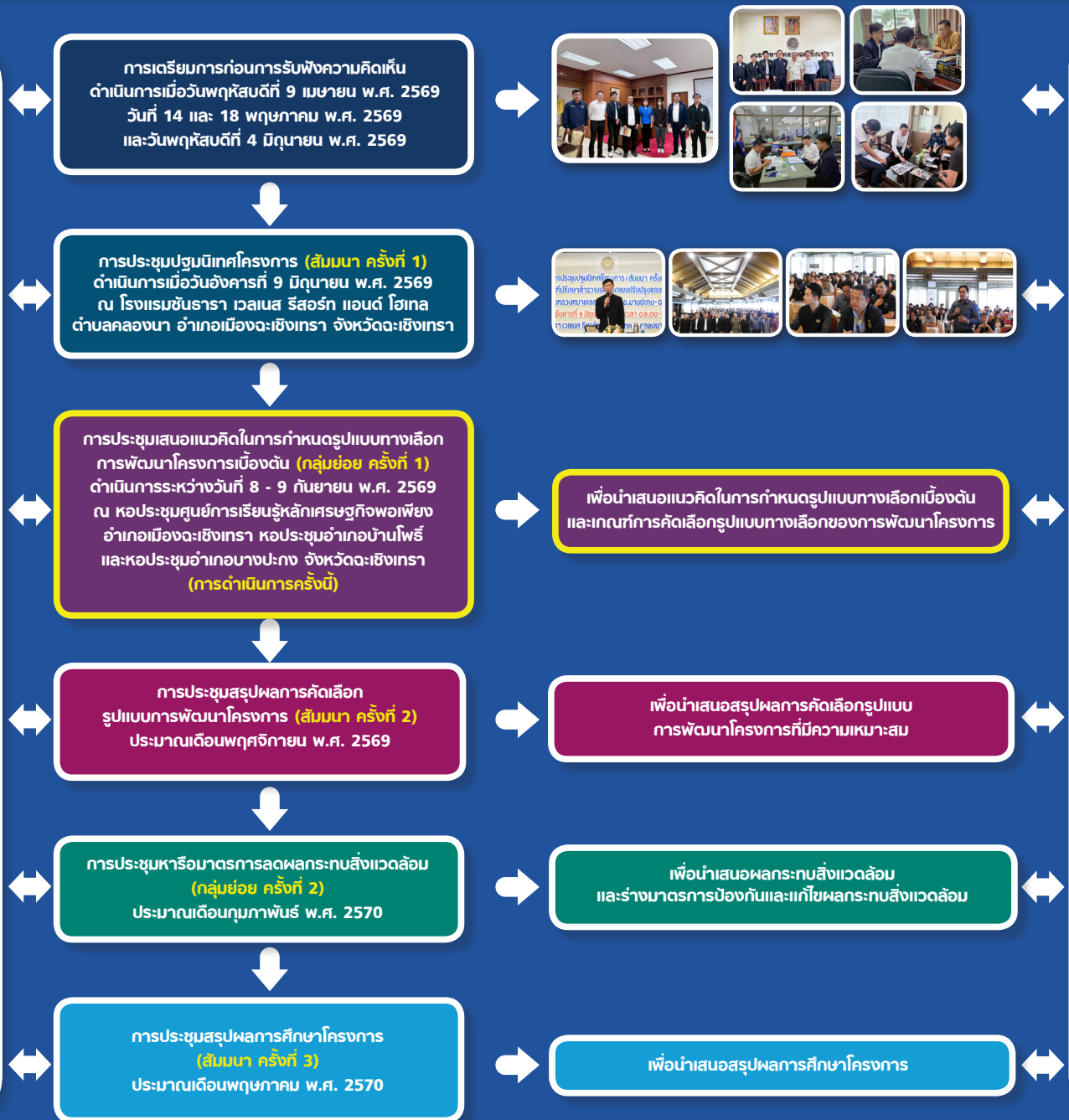


การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ หอกระจายข่าวประจำตำบล/หมู่บ้าน ประชาสัมพันธ์โครงการ บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ สกรรกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ และการประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิว

การนำร่องอย่างเข้มงวดระหว่างการศึกษา



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม บริษัท ซิตี้ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารนิยวรรณ ชั้นที่ 15 ถนนพหลโยธิน
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0522 โทรสาร : 0 2617 0524
ติดต่อ : นางสาวสมพร สุดาเดช วิศวกรงานทาง



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่
เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160
โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 14 หรือ 08 5813 1107
โทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17
ติดต่อ : นางสาวสุริรา ปรัชญาเกรียงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวนสสิกานต์ จันทราช ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม
ของประชาชน



ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง บริษัท อินเทลแพลน จำกัด

เลขที่ 36/11 หมู่ 9 ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2194 3645 โทรสาร : 0 2194 3646
ติดต่อ : นางสาวปติมาพร บุตรจันทร์
ผู้ช่วยวิศวกรขนส่งและจราจร



ด้านการสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

เลขที่ 278 ซอยพระรามเก้า 41 (ถนนเสรี 9) แขวงสวนหลวง
เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0 2539 1719
ติดต่อ : นายพิชัย ประทุมศรีสาคร วิศวกรปฐพี



แก้ปัญหาทางจราจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา



แก้ปัญหาทางจราจรสาย314
หรือ @484vrpr



www.แก้ปัญหาทางจราจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา.com

 asialabconsult.pp@gmail.com