กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา







แผ่นพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3 พฤศจิกายน 2569

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ดำเนินการศึกษาโดย

City Plan Professional บริษัท ซิตี้ แพลน โปรเฟสชั่นนอล จำกัด

Asia Lab and Consultant บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

INTELLPLAN บริษัท อินเทลแพลน จำกัด

VIPER TECH บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 314 หรือถนนสิริโสธร มีจุดเริ่มต้น กม.0+000 บริเวณแยกคลองอ้อม เชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศเหนือตัดผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.5+505 ควบคุมการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร และมีจุดสิ้นสุด กม.20+500 ซึ่งเป็นเขตควบคุมทางหลวงฉะเชิงเทราและเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในเขตพื้นที่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา 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 ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ซึ่งจะทำให้ถนนของโครงการและโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น รวมทั้งยังสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยว และรองรับการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570) ฉบับทบทวน ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาศักยภาพพื้นที่ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รองรับการเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ในเขต EEC

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัท ซิตี้ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลแพลน จำกัด และบริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด



วัตถุประสงค์ของการศึกษา



- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม สำหรับโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา
- เพื่อสำรวจและศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ
- เพื่อพัฒนาโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการสัญจร



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



- ช่วยแก้ไขปัญหาการติดขัดของการจราจรและความล่าช้าในการเดินทาง โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน
- ช่วยทำให้เกิดความสะดวก และความรวดเร็วในการเดินทาง
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น
- ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดฉะเชิงเทราและพื้นที่ใกล้เคียง

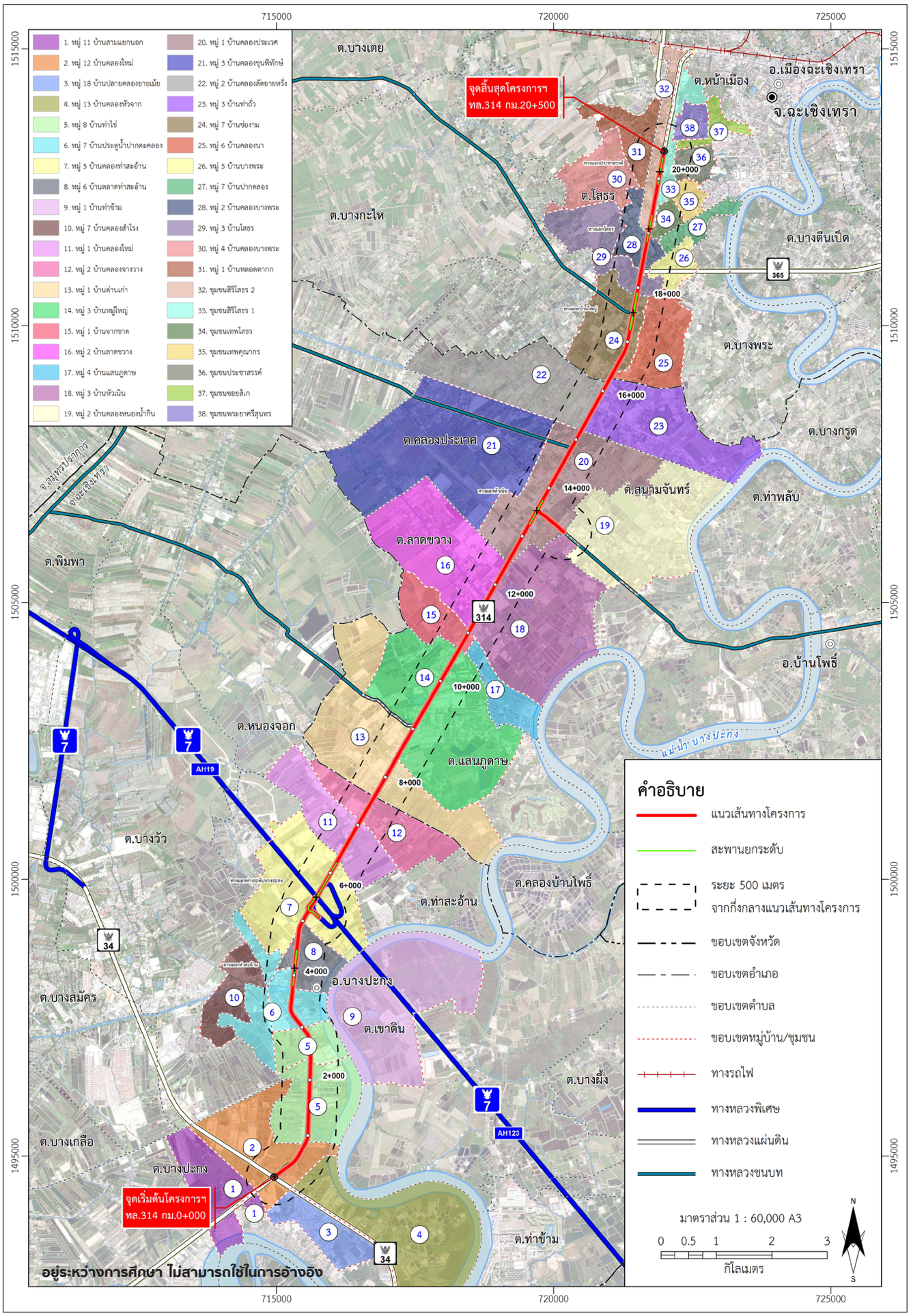
พื้นที่ศึกษาโครงการ

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



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
จังหวัดฉะเชิงเทรา	อำเภอบางปะกง	ตำบลบางปะกง	4 หมู่บ้าน
		ตำบลท่าสะอ้าน	4 หมู่บ้าน
		ตำบลเขาดิน	1 หมู่บ้าน
		ตำบลบางวัว	1 หมู่บ้าน
		ตำบลหนองจอก	2 หมู่บ้าน
	อำเภอบ้านโพธิ์	ตำบลแสนภูดาษ	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

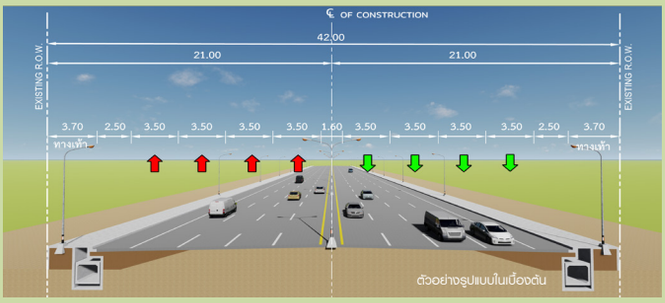


รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

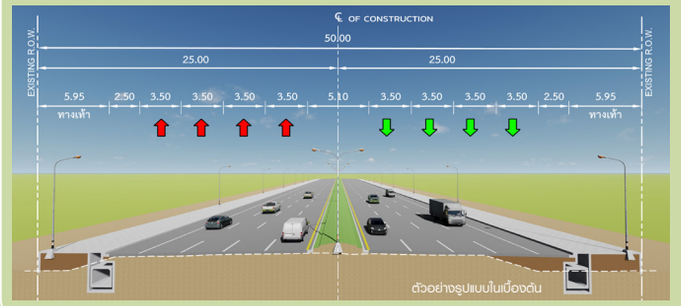
รูปแบบการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง

- ขยายเต็มเขตทางจาก 6 - 8 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร (4 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ตลอดแนวเส้นทาง
- ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร
- ความกว้างไหล่ทาง 2.50 เมตร
- รูปแบบเกาะกลางเป็นแบบกำแพงคอนกรีต กว้าง 1.60 เมตร (เขตทาง 42 เมตร) / เกาะกลางแบบยก กว้าง 5.10 เมตร (เขตทาง 50 เมตร)
- ปรับปรุงผิวทางเดิม ทางเท้า ระบบระบายน้ำ และไฟฟ้าแสงสว่าง ให้ได้มาตรฐานกรมทางหลวง

รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตเบื้องต้น กว้าง 1.60 เมตร (เขตทาง 42 เมตร)



รูปแบบเกาะกลางแบบยกเบื้องต้น กว้าง 5.10 เมตร (เขตทาง 50 เมตร)

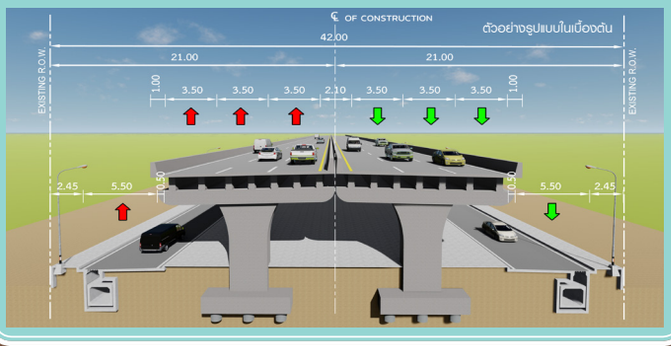


รูปแบบสะพานยกระดับข้ามคลองเดิมพร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน

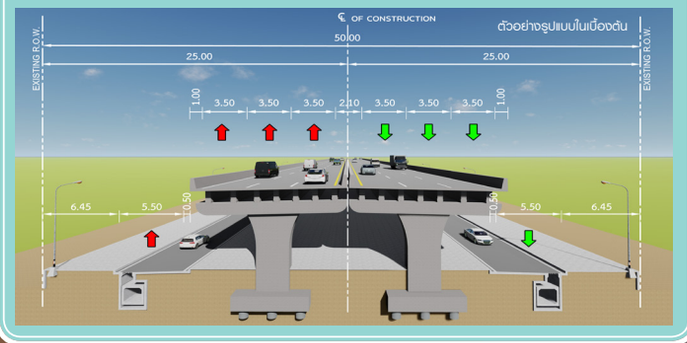
พิจารณารื้อถอนสะพานเดิมเพื่อก่อสร้างสะพานใหม่

- เป็นสะพานยกระดับข้ามคลองขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- จุดกลับรถใต้สะพาน ขนาด 1 ช่องจราจร
- ความสูงช่องลอดใต้สะพาน 5.50 เมตร
- ปรับปรุงผิวทางเดิม ทางเท้า ระบบระบายน้ำ และไฟฟ้าแสงสว่าง ให้ได้มาตรฐานกรมทางหลวง

รูปแบบสะพานยกระดับข้ามคลองเดิมพร้อมจุดกลับรถใต้สะพานเบื้องต้น เขตทาง 42 เมตร



รูปแบบสะพานยกระดับข้ามคลองเดิมพร้อมจุดกลับรถใต้สะพานเบื้องต้น เขตทาง 50 เมตร

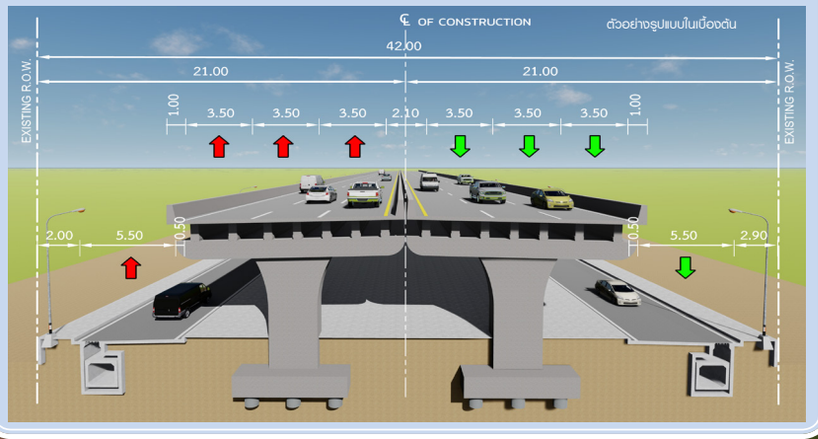


รูปแบบสะพานบกพร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน

พิจารณายกเลิกจุดกลับรถระดับพื้นเดิมและก่อสร้างเป็นรูปแบบสะพานบกทดแทน

- สะพานบกยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง)
- ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- ช่องจราจรระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร/ทิศทาง พร้อมจุดกลับรถใต้สะพาน
- ความสูงของช่องลอดใต้สะพาน 5.50 เมตร
- ปรับปรุงผิวทางเดิม ทางเท้า ระบบระบายน้ำ และไฟฟ้าแสงสว่าง ให้ได้มาตรฐานกรมทางหลวง

รูปแบบสะพานบกพร้อมจุดกลับรถใต้สะพานเบื้องต้น

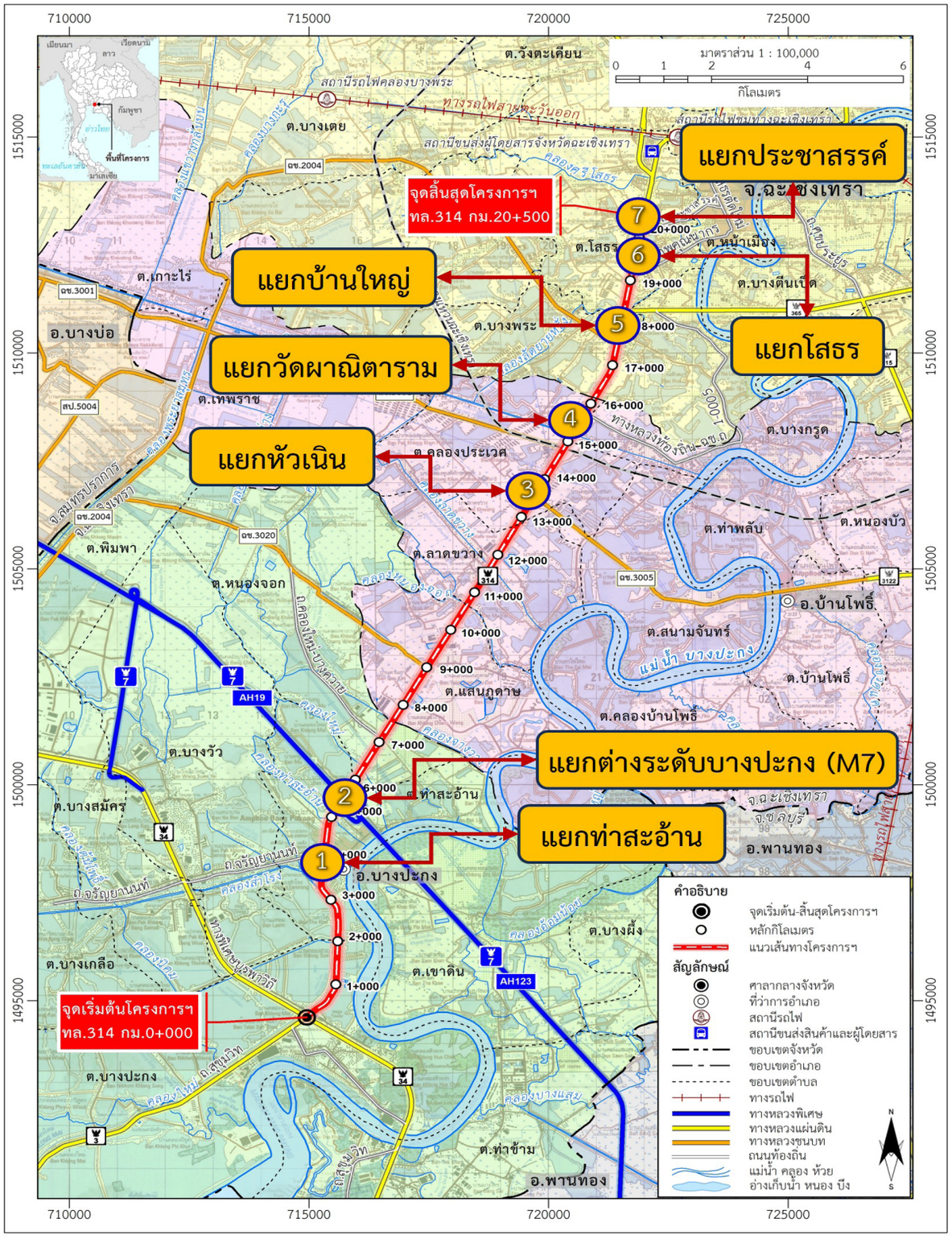


รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

การออกแบบและปรับปรุงทางแยก

ตามแนวเส้นทางโครงการ มีจุดตัดสำคัญ ที่ยังไม่ได้ดำเนินการออกแบบและปรับปรุงจำนวน 7 แห่ง ดังนี้

1. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรรค (แยกท่าสะอ้าน) บริเวณ กม.4+135
2. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) บริเวณ กม.5+505
3. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) บริเวณ กม.13+538
4. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนท้องถิ่น ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม) บริเวณ กม.15+750
5. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) บริเวณ กม.17+536
6. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร) บริเวณ กม.19+080
7. จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) บริเวณ กม.20+135



รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314
กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรรค **(แยกท่าสะอ้าน)** บริเวณ กม.4+135

รูปแบบทางเลือก

รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานยกระดับทิศทางขาเข้า-ออก ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

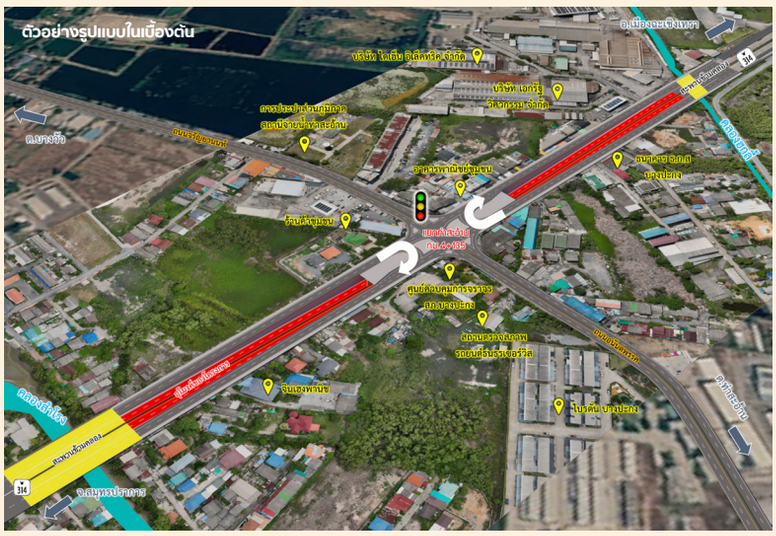


กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางสายหลัก มีจุดกลับรถใต้สะพานสองทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อได้เปรียบ
- ราคาค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาต่ำ
- การก่อสร้างง่ายและใช้ระยะเวลาก่อสร้างรวดเร็ว
- ส่งผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้างน้อย
- สามารถเดินทางเชื่อมระหว่างสองชุมชนได้

ข้อเสียเปรียบ
- ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการจราจรสูง
- โครงสร้างบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก

รูปแบบทางเลือกที่ 2 ทางลอดทิศทางขาเข้า-ออก ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางสายหลัก มีจุดกลับรถบริเวณทางแยกสองทิศทาง ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อได้เปรียบ
- ไม่บดบังทัศนียภาพช่วงบริเวณทางแยก
- ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการจราจรน้อย

ข้อเสียเปรียบ
- การก่อสร้างยากและใช้ระยะเวลาก่อสร้างนาน
- มีความเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาน้ำท่วมขังและการระบายน้ำ
- ค่าบำรุงรักษาสูง
- ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน

รูปแบบทางเลือกที่ 3 ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองร่วมกับปิดทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถใต้สะพานข้ามคลองสำโรงและสะพานข้ามคลองฮกลี้ โดยรื้อถอนสะพานเดิมและก่อสร้างสะพานใหม่ ความสูงของช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร สำหรับการกลับรถเพื่อเข้า-ออกถนนสายรอง

ข้อได้เปรียบ
- ช่วยลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณกลางทางแยก
- ลดการตัดกระแสจราจรทำให้การสัญจรมีความคล่องตัวสูง

ข้อเสียเปรียบ
- ระยะทางในการเดินทางกลับรถเพิ่มขึ้น
- ส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อลำน้ำเดิม 2 แห่ง
- ราคาค่าก่อสร้างสูง
- ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้างมาก

รายละเอียด

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

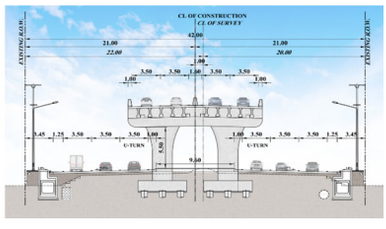
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรรค (แยกท่าสะอ้าน) บริเวณ กม.4+135

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
			
1. คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	29.40	25.60	23.40
2. คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	24.00	12.00	10.00
3. คะแนนรวมด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	21.60	27.20	12.20
คะแนนรวมทั้งหมด	**75.00**	**64.80**	**45.60**
ลำดับ	**1**	**2**	**3**









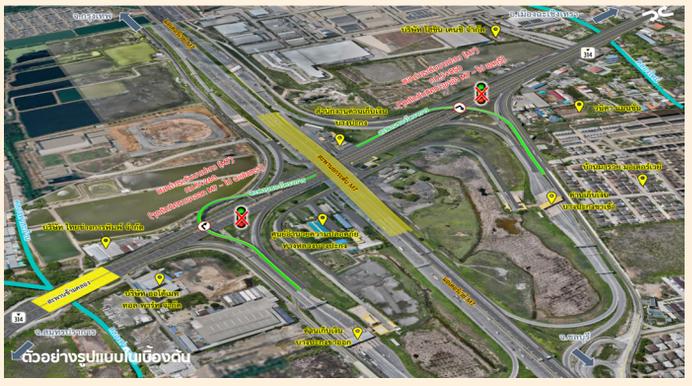
- สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางโครงการ รองรับปริมาณจราจรบนทางหลัก (ทล.314)
- ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร นอกจากนี้ออกแบบทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางและทางเท้า และได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับกลับรถใต้สะพานขนาด 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
- บริเวณทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ กำหนดให้เป็นทางแยกซึ่งควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ไปยังตำบลท่าสะอ้าน (ถนนอนันตพรรค) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ทล.314) ไปยังตำบลบางวัว (ถนนจรัญยานนท์) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากตำบลบางวัว (ถนนจรัญยานนท์) ไปยังจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากตำบลท่าสะอ้าน (ถนนอนันตพรรค) ไปยังอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ทล.314) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกต่างระดับบางปะกง) บริเวณ กม.5+505

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองร่วมกับปิดทางแยก	ปิดทางแยกระดับพื้นราบทั้ง 2 แห่ง รื้อถอนสะพานข้ามลำน้ำเดิมพร้อมทั้งก่อสร้างสะพานข้ามคลองท่าสะอ้านในทางหลักและสะพานข้ามคลองท่าสะอ้านในทางคู่ขนานใหม่ มีจุดกลับรถใต้สะพานสองทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร **ข้อได้เปรียบ** ● รองรับรถขนาดใหญ่ในการกลับรถ ● มีการเปลี่ยนแปลงความลาดชันในทางดิ่งที่น้อย **ข้อเสียเปรียบ** ● กระทบกับลำน้ำเดิม 1 แห่ง ● ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้างมาก ● ราคาค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูง ● ใช้ระยะทางในการเดินทางรวมเพิ่มขึ้น
รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานทางเชื่อมตรงทิศทางขาเข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ร่วมกับปิดทางแยก	ปิดทางแยกระดับพื้นราบทั้ง 2 แห่ง ก่อสร้างสะพาน 2 ตำแหน่ง ได้แก่ 1) สะพานเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เข้าทางหลวงหมายเลข 314 2) สะพานเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 314 เข้าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 **ข้อได้เปรียบ** ● รองรับปริมาณจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้โดยตรง ● การสัญจรมีความคล่องตัวสูง **ข้อเสียเปรียบ** ● ระยะทางในการกลับรถขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น ● ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิม ● มีจำนวนโค้งทางราบมาก
รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทิศทางขาออก) ร่วมกับควบคุมทางแยกด้วยวงเวียน	ปิดทางแยกระดับพื้นราบทั้ง 2 แห่ง ก่อสร้างสะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ระดับ 3 ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางขาออก) ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกทั้ง 2 ตำแหน่งด้วยวงเวียน **ข้อได้เปรียบ** ● ระยะทางในการเดินทางกลับรถลดลง ● ไม่มีโค้งทางราบบนโครงสร้างสะพาน **ข้อเสียเปรียบ** ● อาจเกิดแถวคอยสะสมบริเวณในช่วงวงเวียน ● อาจเกิดการตัดกระแสจราจรเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ● ขั้นตอนการก่อสร้างยาก ● โครงสร้างสะพานมีความสูงมาก เนื่องจากต้องยกข้ามสะพานต่างระดับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
รูปแบบทางเลือกที่ 4 สะพานทางเชื่อมตรงทิศทางขาเลี้ยวเข้าทางหลวงหมายเลข 314 และสะพานยกระดับข้ามทางแยกทิศทางขาออก ร่วมกับควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร	ปิดทางแยกระดับพื้นราบ 1 แห่ง ก่อสร้างสะพาน 2 ตำแหน่ง ได้แก่ 1) สะพานเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เข้าทางหลวงหมายเลข 314 2) สะพานข้ามทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางขาออก) ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยก กม.5+850 ด้วยสัญญาณไฟจราจร **ข้อได้เปรียบ** ● รองรับปริมาณจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 314 ได้โดยตรง ● ใช้ระยะทางในการเดินทางรวมน้อย ● มีพื้นที่โครงสร้างสะพานน้อยที่สุด ● ผลกระทบต่อการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคน้อย **ข้อเสียเปรียบ** ● สะพานขาเลี้ยวเข้าทางหลวงหมายเลข 314 ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิม ● รถระดับพื้นราบที่ต้องการเลี้ยวเข้าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร





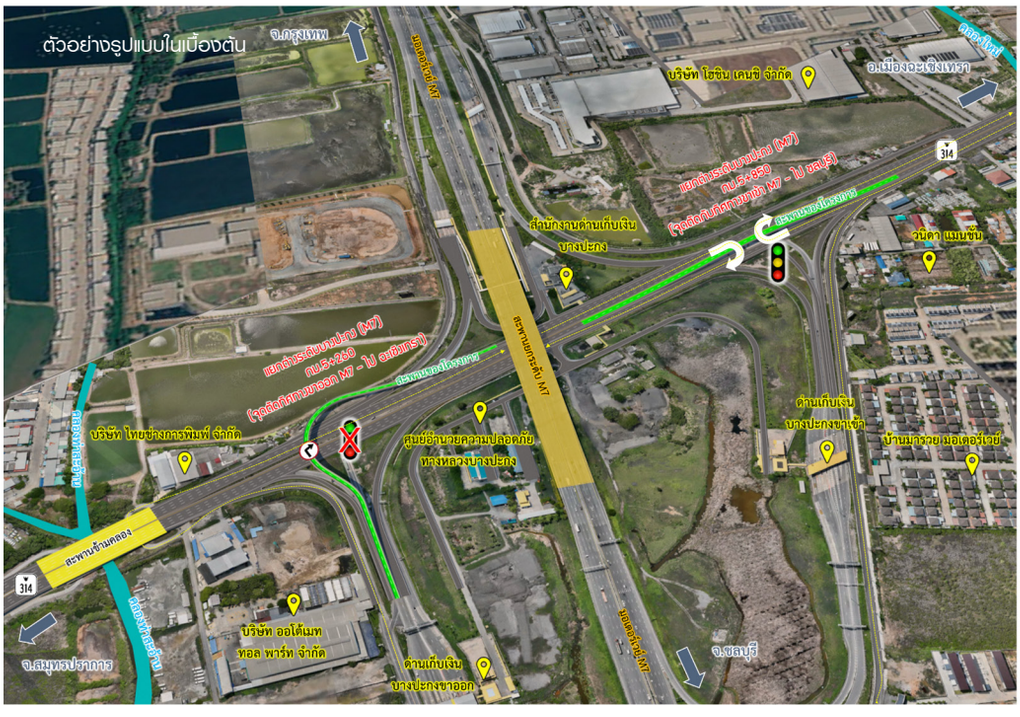


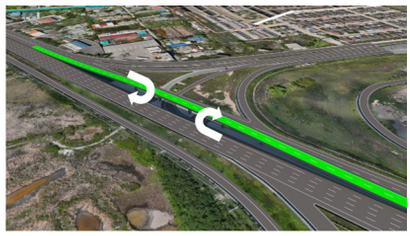


รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

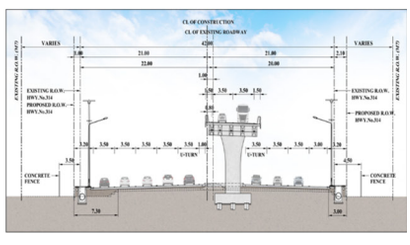
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดบริเวณทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกต่างระดับบางปะกง) บริเวณ กม.5+505

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3	รูปแบบทางเลือกที่ 4
				
1. คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	18.80	26.60	24.00	29.00
2. คะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	14.00	24.00	18.00	24.00
3. คะแนนรวมด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	14.80	21.60	17.80	24.00
คะแนนรวมทั้งหมด	**47.60**	**72.20**	**59.80**	**77.00**
ลำดับ	**4**	**2**	**3**	**1**









- สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางโครงการ รองรับปริมาณจราจรบนทางหลัก (ทล.314)
- โครงสร้างสะพานยกระดับ จำนวน 2 โครงสร้าง (แยกบางปะกงฟั่งทิศใต้และแยกบางปะกงฟั่งทิศเหนือ) รายละเอียด ดังนี้
  - แยกบางปะกง (ฟั่งทิศใต้) ทิศทางจากด่านเก็บค่าผ่านทางบางปะกงขาออกมุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา ออกแบบเป็นสะพานทางเชื่อมตรงเพื่อเลี้ยวขวา (Directional Ramp) ขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
  - แยกบางปะกง (ฟั่งทิศเหนือ) ทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยก ขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทาง และได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับกลับรถใต้สะพาน ขนาด 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ไปยังด่านเก็บค่าผ่านทางบางปะกงขาเข้า (M7) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) บริเวณ กม.13+538

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานทางเชื่อมตรงขาทิศทางเข้า-ออก ทางหลวงชนบท ฉช.3005 ร่วมกับปิดทางแยก	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับทางเชื่อม 2 สะพาน ในทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 314 เข้าทางหลวงชนบท ฉช.3005 และทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงชนบท ฉช.3005 เข้าทางหลวงหมายเลข 314 **ข้อได้เปรียบ** • ลดจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก • รองรับการจราจรของรถทิศทางเลี้ยวขวาเข้า-ออก ของทางหลวงชนบท ฉช.3005 • การสัญจรมีความคล่องตัวสูง **ข้อเสียเปรียบ** • ราคาก่อสร้างสูง • โครงสร้างสะพานบดบังทัศนียภาพค่อนข้างมาก • ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้างมาก • มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มบนทางหลวงชนบท ฉช.3005 เนื่องจากเขตทางมีจำกัด
รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับ (ทิศทางขาออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทางโดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ มีจุดกลับรถใต้สะพาน 2 ทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 314 เข้าทางหลวงชนบท ฉช.3005 และทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงชนบท ฉช.3005 เข้าทางหลวงหมายเลข 314 ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร **ข้อได้เปรียบ** • ราคาค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาต่ำ • ขั้นตอนการก่อสร้างง่าย • ใช้ระยะเวลาก่อสร้างรวดเร็ว • ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้างน้อย **ข้อเสียเปรียบ** • ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการจราจรสูง • โครงสร้างสะพานบดบังทัศนียภาพน้อยกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1
รูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางลอด (ทิศทางขาออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทางโดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก 2 ทิศทาง ส่วนการเดินทางในทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 314 เข้าทางหลวงชนบท ฉช.3005 และทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงชนบท ฉช.3005 เข้าทางหลวงหมายเลข 314 ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร **ข้อได้เปรียบ** • ไม่บดบังทัศนียภาพช่วงบริเวณทางแยก • ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการจราจรน้อยที่สุด **ข้อเสียเปรียบ** • ขั้นตอนการก่อสร้างยาก • มีความเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาน้ำท่วมขังและการระบายน้ำ • ค่าบำรุงรักษาสูง • ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน







รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

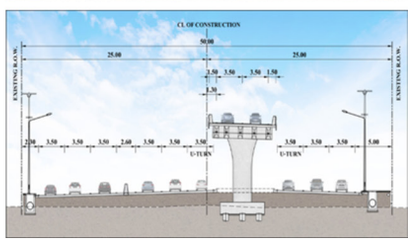
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) บริเวณ กม.13+538

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
			
1. คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	24.40	26.80	22.40
2. คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	10.00	26.00	10.00
3. คะแนนรวมด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	10.60	23.20	27.20
คะแนนรวมทั้งหมด	**45.00**	**76.00**	**59.60**
ลำดับ	**3**	**1**	**2**









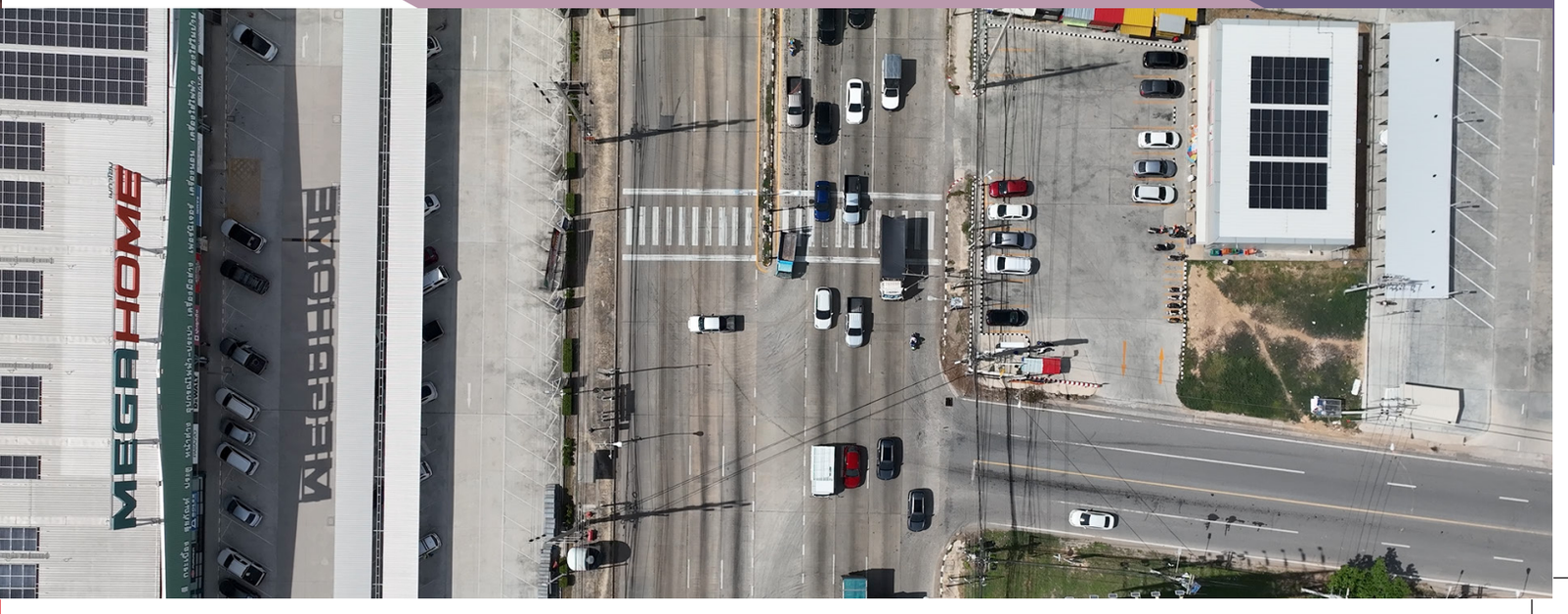
- สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางโครงการ รองรับปริมาณจราจรบนทางหลัก (ทล.314)
- ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
- ช่องจราจรระดับพื้นฟั่งขาเข้า (ทิศทางจากจังหวัดสมุทรปราการมุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา) ขนาด 5 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางและทางเท้า และได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับกลับรถใต้สะพานขนาด 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- ช่องจราจรระดับพื้นฟั่งขาออก (ทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ) ขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางและทางเท้า และได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับกลับรถใต้สะพานขนาด 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ไปยังอำเภอบ้านโพธิ์ (ฉช.3005) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ ซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากอำเภอบ้านโพธิ์ (ฉช.3005) ไปยังอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ ซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนน ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดพาณิตาราม) บริเวณ กม.15+750

บริเวณแยกวัดพาณิตารามได้พิจารณาการยกเลิกสัญญาณไฟจราจร โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนรถที่มาจากสายหลักและสายรองต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนน ฉช.ถ 1-0005 และทางหลวงหมายเลข 314 ให้ตรงไปเพื่อกลับรถที่บริเวณแยกหัวเนินที่ กม.13+538 (ระยะห่างจากแยกวัดพาณิตารามประมาณ 2.21 กิโลเมตร) และบริเวณแยกบ้านใหญ่ ที่ กม.17+536 (ระยะห่างจากแยกวัดพาณิตารามประมาณ 1.79 กิโลเมตร) ซึ่งรูปแบบนี้จะทำให้รถทางตรงสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจรและยังสามารถช่วยลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณทางแยก ทั้งนี้ กรณีที่โครงการทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านใต้) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้บริเวณชุมชนตำบลบางกรูด สามารถใช้ถนนสายเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราเพื่อเชื่อมเข้าทางหลวงหมายเลข 314 เพื่อมุ่งหน้าไปอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา และสามารถเดินทางโดยใช้ทางแยกต่างระดับเทพราชเพื่อเลี้ยวขวาไปยังอำเภอเมืองฉะเชิงเทราได้สะดวกยิ่งขึ้น



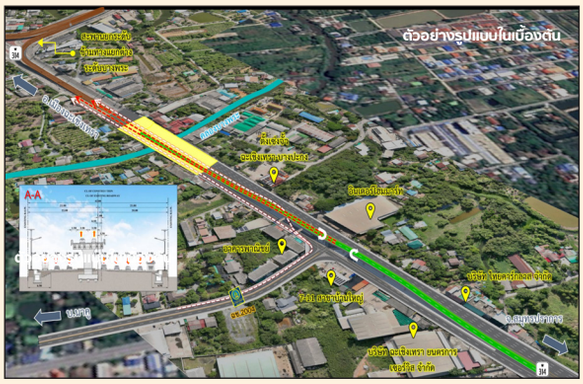


รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) บริเวณ กม.17+536

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด

รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานยกระดับทิศทางขาเข้าและสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (ทิศทางขาเข้าใช้ช่องจราจรขวาสุด เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวงหมายเลข 365)



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทางโดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางขาเข้าจากจังหวัดสมุทรปราการมุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีจุดกลับรถใต้สะพาน 2 ทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามทางแยกต่างระดับบางพระ สามารถเลี้ยวซ้ายเพื่อลอดใต้สะพานเพื่อใช้ช่องจราจรในระดับพื้นราบขวาสุด สำหรับขึ้นสะพานข้ามทางแยกต่างระดับบางพระเดินทางไปยังทางหลวงหมายเลข 365 (ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา) และทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ทล.314) เข้าทางหลวงชนบท ฉช.2004 และทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ไปยังจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อได้เปรียบ
- ราคาค่าก่อสร้างต่ำ
- ผลกระทบด้านเสียงรกวนจากการจราจรบริเวณทางแยกน้อยที่สุด
- ระยะการเดินทางรวมน้อย
- ไม่มีการเวนคืนพื้นที่และสิ่งปลูกสร้าง

ข้อเสียเปรียบ
- ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทางมาก
- ใช้เครื่องมือและเทคนิคการก่อสร้างขั้นสูง เนื่องจากมีการก่อสร้าง โครงสร้างขนาดใหญ่
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ เนื่องจากมีระยะห่างระหว่างโครงสร้างเหนือพื้นดินกับอาคารประชิดเขตทางมาก

รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับทิศทางขาเข้า-ออกร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

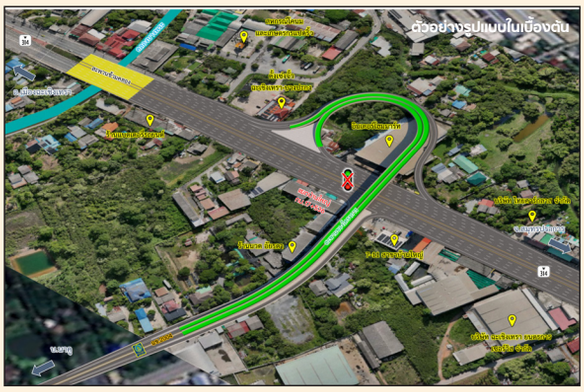


กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทางโดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางสายหลัก มีจุดกลับรถใต้สะพาน 2 ทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามทางแยกต่างระดับบางพระ ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถบริเวณแยกโสธร เพื่อไปยังทางหลวงหมายเลข 365 (ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา) และทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ทล.314) เข้าทางหลวงชนบท ฉช.2004 และทิศทางเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ไปยังจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร

ข้อได้เปรียบ
- การก่อสร้างง่ายและใช้ระยะเวลาก่อสร้างรวดเร็ว
- การออกแบบรูปร่างทางเรขาคณิตไม่มีโค้งทางราบ
- ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคน้อย
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพน้อย
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ระยะการเดินทางรวมน้อย

ข้อเสียเปรียบ
- ผลกระทบจากการจราจรในระหว่างการก่อสร้างมาก
- ราคาค่าก่อสร้างสูงและค่าบำรุงรักษาสูง
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดินมาก
- ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการจราจรสูง

รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับแบบเลี้ยววนทิศทางขาเข้า-ออกทางหลวงชนบท ฉช.2004 ร่วมกับปิดทางแยก



กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับแบบเลี้ยววน เพื่อรองรับรถ 2 ทิศทางเข้า-ออก ในทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ทล.314) เข้าทางหลวงชนบท ฉช.2004 และทิศทางจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ไปยังจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314)

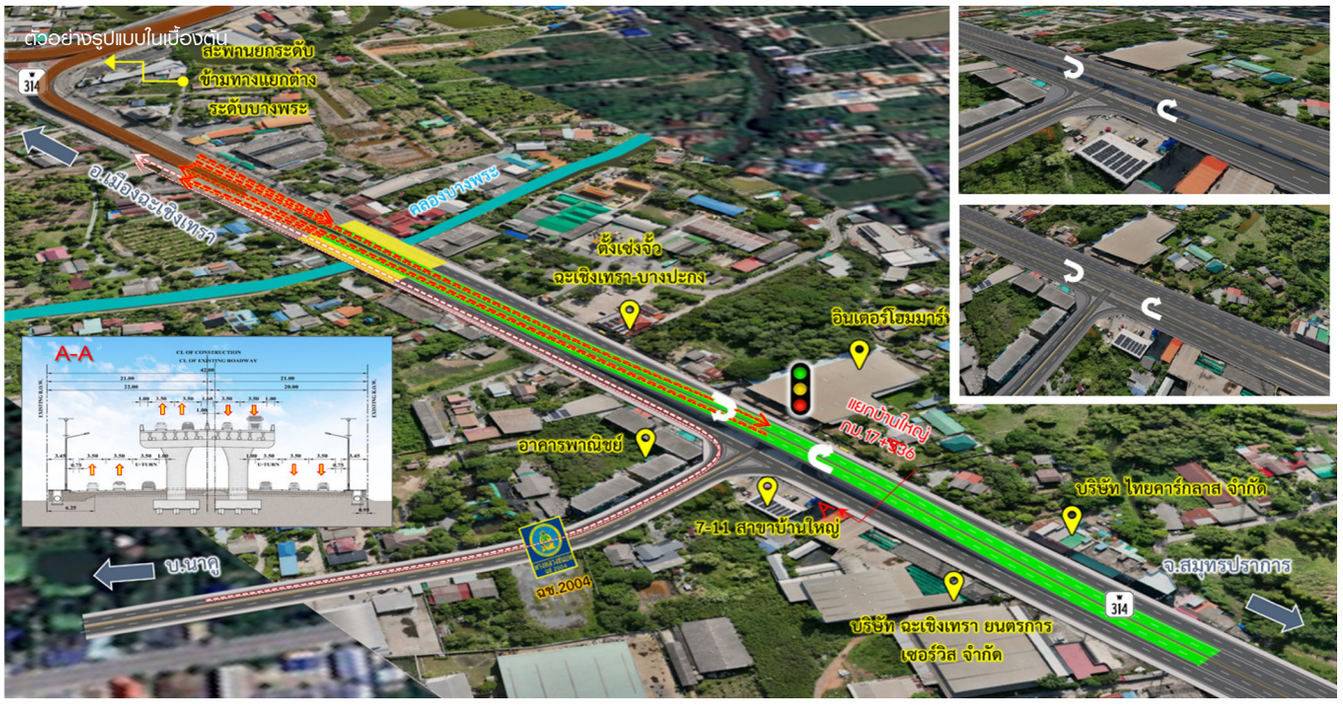
ข้อได้เปรียบ
- ส่งผลกระทบจากการจราจรในระหว่างการก่อสร้างน้อย
- ค่าบำรุงรักษาต่ำ
- ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทางน้อย
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพน้อย

ข้อเสียเปรียบ
- ส่งผลกระทบการจราจรในระหว่างการก่อสร้างมาก
- ระยะการเดินทางรวมมาก
- ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคมาก
- ความยาวโครงสร้างมาก
- ราคาค่าก่อสร้างสูง
- มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ใช้เครื่องมือและเทคนิคการก่อสร้างขั้นสูง

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) บริเวณ กม.17+536

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
			
1. คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	21.00	27.60	27.00
2. คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	18.00	12.00	14.00
3. คะแนนรวมด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	22.00	23.40	12.40
คะแนนรวมทั้งหมด	**61.00**	**63.00**	**53.40**
ลำดับ	**2**	**1**	**3**



- สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางโครงการ รองรับปริมาณจราจรบนทางหลัก (ทล.314)
- ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร นอกจากนี้ออกแบบทางคู่ขนานจำนวน 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง (ไป-กลับ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางและทางเท้า และได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับกลับรถใต้สะพานขนาด 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
- บริเวณทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ กำหนดให้เป็นทางแยก ซึ่งควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ทล.314) ไปยังบ้านนาคู (ฉช.2004) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ ซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากบ้านนาคู (ฉช.2004) ไปยังจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ ซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร) บริเวณ กม.19+080 และถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) บริเวณ กม.20+135

รูปแบบทางเลือกที่ 1
สะพานยกระดับตลอดแนวข้ามทางแยก (ทิศทางขาออก) ร่วมกับปิดทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับข้ามทางแยกโสธรตลอดแนวจนถึงแยกประชาสรรค์ในทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ มีจุดกลับรถ 2 ทิศทาง 2 ตำแหน่ง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางจากจังหวัดสมุทรปราการมุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (แยกโสธรและแยกประชาสรรค์) ให้กลับรถใต้สะพานเพื่อเลี้ยวซ้ายเข้าถนนรอง และการเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (แยกโสธรและแยกประชาสรรค์) ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อกลับรถใต้สะพานมุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (กล.314)



ข้อได้เปรียบ
- ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทางน้อย
- การออกแบบรูปร่างทางเรขาคณิตทางดิ่งน้อย
- การก่อสร้างง่ายและใช้ระยะเวลาก่อสร้างรวดเร็ว

ข้อเสียเปรียบ
- ระยะการเดินทางรวมมาก
- ความยาวโครงสร้างมาก
- ผลกระทบจากการจราจรในระหว่างการก่อสร้างมาก
- ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการจราจรสูง
- ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคมาก
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพมาก

รูปแบบทางเลือกที่ 2
ทางลอด (ทิศทางขาออก) บริเวณทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีอุโมงค์ทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ 2 ตำแหน่ง บริเวณทางแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ มีจุดกลับรถ 2 ทิศทางทั้ง 2 ตำแหน่ง ส่วนการเดินทางในทิศทางจากจังหวัดสมุทรปราการ มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนเทพคุณากรและถนนประชาสรรค์) ให้เลี้ยวขวาบริเวณแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ และการเดินทางในทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนเทพคุณากรและถนนประชาสรรค์) มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (กล.314) ให้เลี้ยวขวาบริเวณแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร



ข้อได้เปรียบ
- ระยะการเดินทางรวมน้อย
- ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการจราจรน้อย
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพน้อย

ข้อเสียเปรียบ
- ราคาค่าก่อสร้างสูงและค่าบำรุงรักษาสูง
- ผลกระทบด้านการนำดินขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้างมาก
- การก่อสร้างยากและใช้ระยะเวลาก่อสร้างนาน
- ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทางมาก
- การออกแบบรูปร่างทางเรขาคณิตทางดิ่งมาก

รูปแบบทางเลือกที่ 3
สะพานยกระดับ (ทิศทางขาออก) บริเวณทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานยกระดับข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ 2 ตำแหน่ง บริเวณทางแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ มีจุดกลับรถ 2 ทิศทางทั้ง 2 ตำแหน่ง ส่วนการเดินทางในทิศทางจากจังหวัดสมุทรปราการ มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนเทพคุณากรและถนนประชาสรรค์) ให้เลี้ยวขวาบริเวณแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ และการเดินทางในทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนเทพคุณากรและถนนประชาสรรค์) มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (กล.314) ให้เลี้ยวขวาบริเวณแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร



ข้อได้เปรียบ
- ระยะการเดินทางรวมน้อย
- ราคาค่าก่อสร้างต่ำและค่าบำรุงรักษาต่ำ
- ผลกระทบการจราจรในระหว่างการก่อสร้างน้อย
- ความยาวโครงสร้างน้อย
- การก่อสร้างง่ายและใช้ระยะเวลาก่อสร้างรวดเร็ว
- ผลกระทบด้านการนำดินขุดออกจากพื้นที่ก่อสร้างน้อย
- ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคน้อย

ข้อเสียเปรียบ
- ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทางมาก
- การออกแบบรูปร่างทางเรขาคณิตทางดิ่งมาก

รูปแบบทางเลือกที่ 4
อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) และสะพานยกระดับ (ขาออก) บริเวณทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีอุโมงค์ทางลอดผ่านทางแยกโสธรและสะพานยกระดับข้ามแยกประชาสรรค์ รองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ 2 ตำแหน่ง อุโมงค์ทางลอดผ่านทางแยกโสธรและสะพานยกระดับข้ามทางแยกประชาสรรค์ มีจุดกลับรถ 2 ทิศทางทั้ง 2 ตำแหน่ง ส่วนการเดินทางในทิศทางจากจังหวัดสมุทรปราการ มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนเทพคุณากรและถนนประชาสรรค์) ให้เลี้ยวขวาบริเวณแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ และการเดินทางในทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนเทพคุณากรและถนนประชาสรรค์) มุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (กล.314) ให้เลี้ยวขวาบริเวณแยกโสธรและแยกประชาสรรค์ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร



ข้อได้เปรียบ
- ระยะการเดินทางรวมน้อย
- ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคน้อย

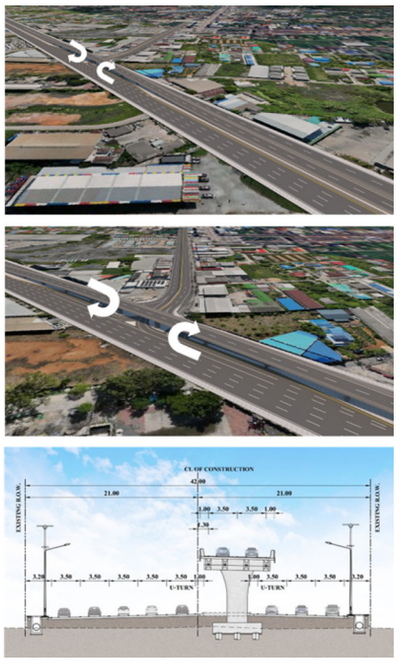
ข้อเสียเปรียบ
- ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทางมาก
- การก่อสร้างยากและใช้ระยะเวลาก่อสร้างนาน
- ราคาค่าก่อสร้างสูงและค่าบำรุงรักษาสูง
- ผลกระทบการจราจรในระหว่างการก่อสร้างมาก
- การออกแบบรูปร่างทางเรขาคณิตทางดิ่งมาก

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร) บริเวณ กม.19+080 และถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) บริเวณ กม.20+135

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3	รูปแบบทางเลือกที่ 4
				
1. คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)	22.60	21.60	27.60	22.40
2. คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	16.00	6.00	28.00	16.00
3. คะแนนรวมด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)	10.60	25.60	16.80	17.80
คะแนนรวมทั้งหมด	**49.20**	**53.20**	**72.40**	**56.20**
ลำดับ	**4**	**3**	**1**	**2**





- สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางโครงการ รองรับปริมาณจราจรบนทางหลัก (ทล.314)
- โครงสร้างสะพานยกระดับ จำนวน 2 โครงสร้าง (แยกโสธรและแยกประชาสรรค์) รายละเอียด ดังนี้
  - แยกโสธร ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
  - แยกประชาสรรค์ ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทาง ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
- ช่องจราจรระดับพื้นฟั่งขาเข้า (ทิศทางจากจังหวัดสมุทรปราการมุ่งหน้าอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา) ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางและทางเท้า และได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับกลับรถใต้สะพานขนาด 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- ช่องจราจรระดับพื้นฟั่งขาออก (ทิศทางจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรามุ่งหน้าจังหวัดสมุทรปราการ) ขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางและทางเท้า และได้ออกแบบช่องจราจรสำหรับกลับรถใต้สะพานขนาด 1 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ไปยังอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนเทพคุณากร) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ ซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร
- รถในทิศทางเลี้ยวขวาจากจังหวัดสมุทรปราการ (ทล.314) ไปยังอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา (ถนนประชาสรรค์) ให้ใช้ทางแยกระดับพื้นใต้สะพานยกระดับ ซึ่งควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ได้ศึกษาครอบคลุมผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้นจำนวน 31 ปัจจัย เพื่อคัดกรองและสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญตั้งแต่ระดับปานกลางถึงระดับสูง นำไปศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สามารถสรุปปัจจัยที่จะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 20 ปัจจัย

สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ

- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ





คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- เศรษฐกิจ-สังคม
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขาภิบาล
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ประกอบด้วย การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ หอกระจายข่าวประจำตำบล/หมู่บ้าน ประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ สื่อวิทยุ เพจข่าวที่แปดริ้ว และการประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิว

การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น
ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2569
วันที่ 14 และ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2569
และวันพฤหัสบดีที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2569







การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2569
ณ โรงแรมซันธารา เวลเนส รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล
ตำบลคลองนา อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา






การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
ดำเนินการระหว่างวันที่ 8 - 9 กันยายน พ.ศ. 2569
ณ หอประชุมศูนย์การเรียนรู้หลักเศรษฐกิจพอเพียง
อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา หอประชุมอำเภอบ้านโพธิ์
และหอประชุมอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา














การประชุมสรุปผลการคัดเลือก
รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
ดำเนินการในวันอังคารที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2569
ณ About You Wedding Hall & Conference
ตำบลแสนภูดาษ อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
(การดำเนินการครั้งนี้)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570

เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 3)
ประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2570

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาโครงการ

คณะที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดประชุมในรูปแบบต่างๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด














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 อาคารปียวรรณ ชั้นที่ 15 ถนนพหลโยธิน
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0522 โทรสาร : 0 2617 0524
ติดต่อ : นางสาวสมาพร สุดาเดช วิศวกรงานทาง

ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ 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 : นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวมนสิกานต์ จันทราช ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

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



แก้ปัญหาจราจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา

แก้ปัญหาจราจรสาย314
หรือ @484vrapr

www.แก้ปัญหาจราจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา.com

asialabconsult.pp@gmail.com