



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



ดำเนินการศึกษาโดย



กันยายน 2569



กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา
วันอังคารที่ 8 กันยายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ หอประชุมศูนย์การเรียนรู้หลักเศรษฐกิจพอเพียง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

09.00-09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30-09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวเปิดการประชุม โดย นายอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา หรือผู้แทน
09.45-11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ ผู้จัดการโครงการ - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ดร.กิตติพงษ์ เพิ่มพูล ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน 1 ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน 2
11.00-11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
11.50-12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม



กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา
วันอังคารที่ 8 กันยายน 2569 เวลา 14.00-17.00 น.
ณ หอประชุมอำเภอบ้านโพธิ์ ตำบลบ้านโพธิ์ อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

14.00-14.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร	
14.30-14.45 น.	พิธีเปิดการประชุม	
	- กล่าวเปิดการประชุม	
	โดย นายอำเภอบ้านโพธิ์ หรือผู้แทน	
14.45-16.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ	
	- การศึกษาด้านวิศวกรรม	
	โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์	ผู้จัดการโครงการ
	- การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	
	โดย นางรังษิยา กมลพนัส	ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
	นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
	- การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
	โดย ดร.กิตติพจน์ เพิ่มพูล	ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน 1
	ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต	ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน 2
16.00-16.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม	
	โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	
16.50-17.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	
	ปิดการประชุม	



กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา
วันพุธที่ 9 กันยายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ หอประชุมอำเภอบางปะกง ตำบลท่าสะพาน อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

09.00-09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30-09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวเปิดการประชุม โดย นายอำเภอบางปะกง หรือผู้แทน
09.45-11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ ผู้จัดการโครงการ - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ดร.กิตติพงษ์ เพิ่มพูล ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน 1 ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน 2
11.00-11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
11.50-12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง – ฉะเชิงเทรา

สารบัญ

	หน้า
1	ความเป็นมาของโครงการ
2	วัตถุประสงค์
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ
4	ลักษณะโครงการ
5	พื้นที่ศึกษาโครงการ
6	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ
6.1	สภาพปัจจุบันตามแนวทางโครงการ
6.2	ความกว้างเขตทางและรูปตัดถนนโครงการปัจจุบัน
6.3	จุดตัดทางแยกปัจจุบัน
6.4	ตำแหน่งจุดกัลป์รถปัจจุบัน
6.5	ตำแหน่งสะพานปัจจุบัน
6.6	สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ
6.7	สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง
7	งานศึกษาด้านจราจร
7.1	สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา
7.2	ข้อมูลด้านจราจรบนโครงข่ายถนน
8	งานทบทวนโครงการหรืองานศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
9	รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
9.1	สภาพปัญหาการจราจรและข้อจำกัด
9.2	แนวคิดการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง
9.3	แนวคิดการปรับปรุงจุดกัลป์รถได้สะพานข้ามคลองเดิม
9.4	แนวคิดการปรับปรุงตำแหน่งจุดกัลป์รถระดับดินเดิม
9.5	แนวคิดในการออกแบบทางแยก
9.6	การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
10 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	50
10.1 นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	50
10.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	55
11 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	60
12 การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	67
12.1 ด้านวิศวกรรม	67
12.2 ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม	67
12.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	67
13 สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	68



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
6-1	ความกว้างของเขตทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 314	7
6-2	จุดตัดทางแยกที่สำคัญของทางหลวงหมายเลข 314	10
6-3	ตำแหน่งจุดกลับรถปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 314	11
6-4	ตำแหน่งสะพานปัจจุบัน	13
7-1	ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคตลอดทั้งวัน	18
7-2	ผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนจุดกลับรถตลอดทั้งวัน	19
9-1	รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญญานนท์และถนนอนันตพรุค (แยกท่าสะพาน) กม.4+135	29
9-2	รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) กม.5+505	32
9-3	รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538	35
9-4	รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536	40
9-5	รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโศธร) กม.19+076 และถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125	45
9-6	แนวคิดการปรับปรุงเบื้องต้น	47
10-1	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	50
10-2	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554	51
10-3	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	59
11-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	61
11-2	การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	62
11-3	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	66



สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1-1	ที่ตั้งโครงการ	2
5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	5
6-1	สภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการ	8
6-2	ตัวอย่างจำนวนช่องจราจรเดิมเขตทาง 42 และ 50 เมตร	9
6-3	จุดตัดสำคัญปัจจุบันบนทางหลวงหมายเลข 314	10
6-4	ตำแหน่งจุดกลับรถเดิมในพื้นที่โครงการ	12
6-5	สภาพของสะพานตามแนวเส้นทางในโครงการ	13
6-6	สภาพทางน้ำหลักตามแนวถนนโครงการ	14
7-1	โครงข่ายการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวง	17
7-2	ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีอนาคต	18
7-3	ตำแหน่งจุดกลับรถบนเส้นทางโครงการ	20
7-4	ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางแยกตลอดทั้งวัน ปี พ.ศ. 2594	21
8-1	พื้นที่โครงการและงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง	22
9-1	ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงขยายช่องจราจรเบื้องต้น	23
9-2	ตัวอย่างกรณีปรับปรุงสะพานเดิมเบื้องต้น	24
9-3	รูปแบบกรณีออกแบบเป็นสะพานบกกกลับรถได้สะพานเบื้องต้น	25
9-4	ตำแหน่งจุดตัดทางแยกที่ดำเนินการออกแบบทางแยกต่างระดับ	26
9-5	สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และ ถนนอนันตพรพรค (แยกท่าสะพาน)	27
9-6	ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และ ถนนอนันตพรพรค (แยกท่าสะพาน)	28
9-7	สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง)	30
9-8	ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง)	31
9-9	สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน)	33
9-10	ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน)	34
9-11	สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนท้องถื่น ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาฉัตราราม)	36
9-12	ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนท้องถื่น ฉช.ถ 1-0005 (แยกหัวเนิน)	37
9-13	รูปแบบทางแยกเบื้องต้นบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนน ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาฉัตราราม)	38



สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
9-14	สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่)	39
9-15	ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่)	40
9-16	สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโศธร)	42
9-17	ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโศธร)	43
9-18	สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์)	43
9-19	ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์)	44
10-1	ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562	54
10-2	พื้นที่ป่าชายเลนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	56
10-3	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	57
10-4	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	58
11-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	60
11-2	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	65

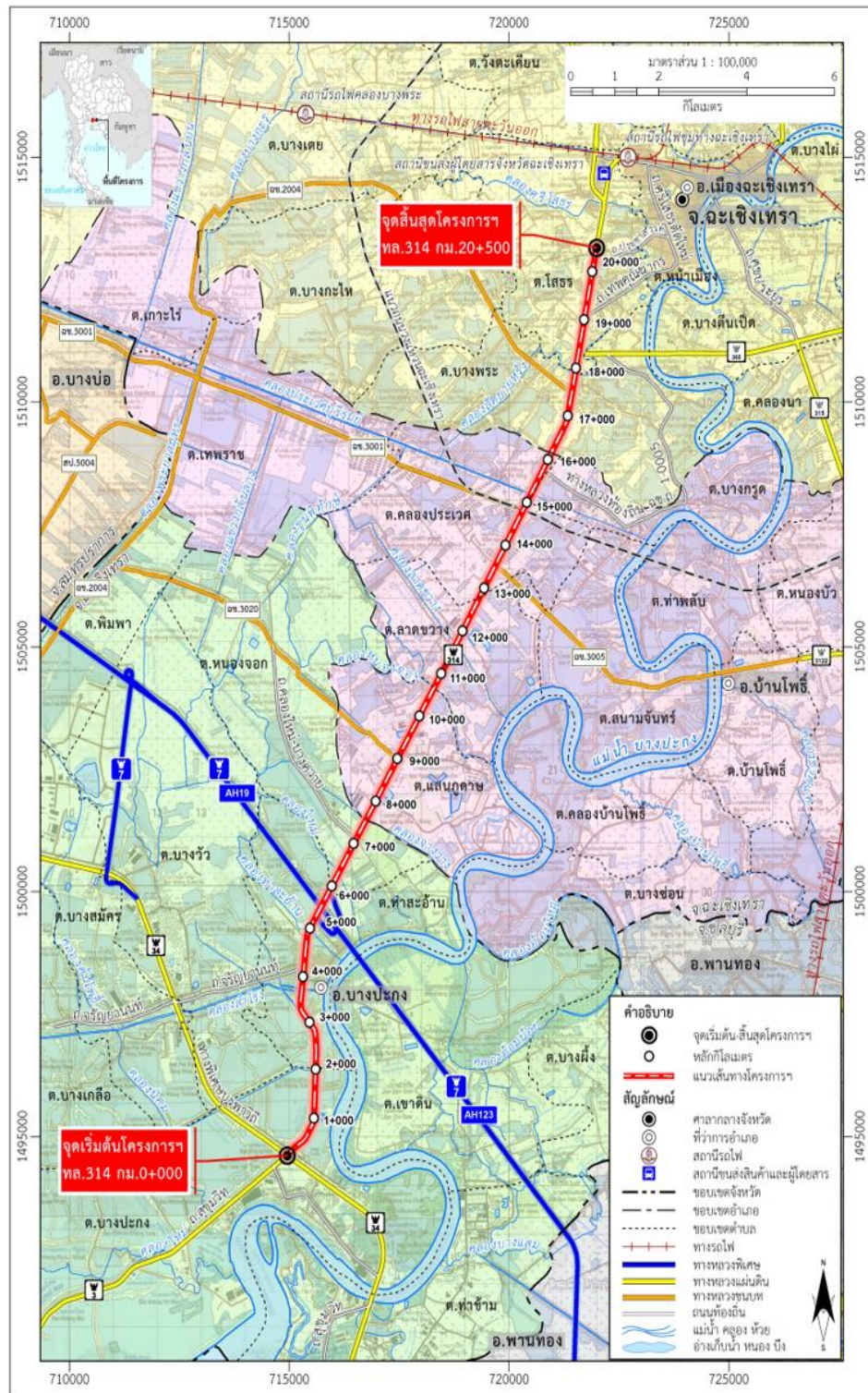
1. ความเป็นมาของโครงการ

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 จึงกล่าวได้ว่า ทางหลวงหมายเลข 314 ถือเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักสายสำคัญในการขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดชลบุรี ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงแหล่งท่องเที่ยว และเมืองสำคัญในพื้นที่ใกล้เคียง ที่ตั้งโครงการดังแสดงในรูปที่ 1-1

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 314 สองข้างทางมีพื้นที่ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคารพาณิชย์ แหล่งท่องเที่ยว และสถานที่ราชการ ประกอบกับมีผู้ใช้เส้นทางบริเวณนี้เพิ่มสูงขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา เพื่อแก้ไขปัญหการจราจร ทำให้ถนนของโครงการและโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น รวมทั้งยังสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยว และรองรับการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา 5 ปี (พ.ศ.2566-2570) ฉบับทบทวน ประเด็นการพัฒนาด้าน 5 พัฒนาศักยภาพพื้นที่ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รองรับการเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ในเขต EEC

จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานทางโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบคลองประเวศบุรีรมย์ ไหลผ่านแนวเส้นทางบริเวณ กม.15+186 ทำให้การพัฒนาโครงการเข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับที่ 20.7 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนก่อสร้างโครงการ กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลแพลน จำกัด และบริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด

โดยการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งนี้เป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับรูปแบบโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป



รูปที่ 1-1 ที่ตั้งโครงการ

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม สำหรับโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา
- 2) เพื่อสำรวจและศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- 3) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ
- 4) เพื่อพัฒนาโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 5) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการสัญจร

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งนี้เป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับรูปแบบโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

- 1) ช่วยแก้ไขปัญหาการติดขัดของการจราจรและความล่าช้าในการเดินทางโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน
- 2) ช่วยทำให้เกิดความสะดวก และความรวดเร็วในการเดินทาง
- 3) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น
- 4) ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดฉะเชิงเทรา และพื้นที่ใกล้เคียง

4. ลักษณะโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการ ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ช่วง กม.0+000 ถึง กม.20+500 ระยะทางประมาณ 20.500 กิโลเมตร ลักษณะของโครงการเป็นงานสำรวจและออกแบบเพื่อปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ช่วง กม.0+000 ถึง กม.20+500 ระยะทางประมาณ 20.500 กิโลเมตร รวมโครงข่ายที่เกี่ยวข้องให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับระดับการให้บริการ รวมงานออกแบบปรับปรุงทางแยก จุดกลับรถ และปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรของโครงการให้มีความคล่องตัวและต่อเนื่องด้วยวิธีการที่เหมาะสม รวมออกแบบทางแยกต่างระดับและจุดกลับรถ รวมทั้งงานออกแบบปรับปรุงโครงสร้างชั้นทางเดิม โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวงและปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ พร้อมทั้งให้คำนึงถึงความปลอดภัย ผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง

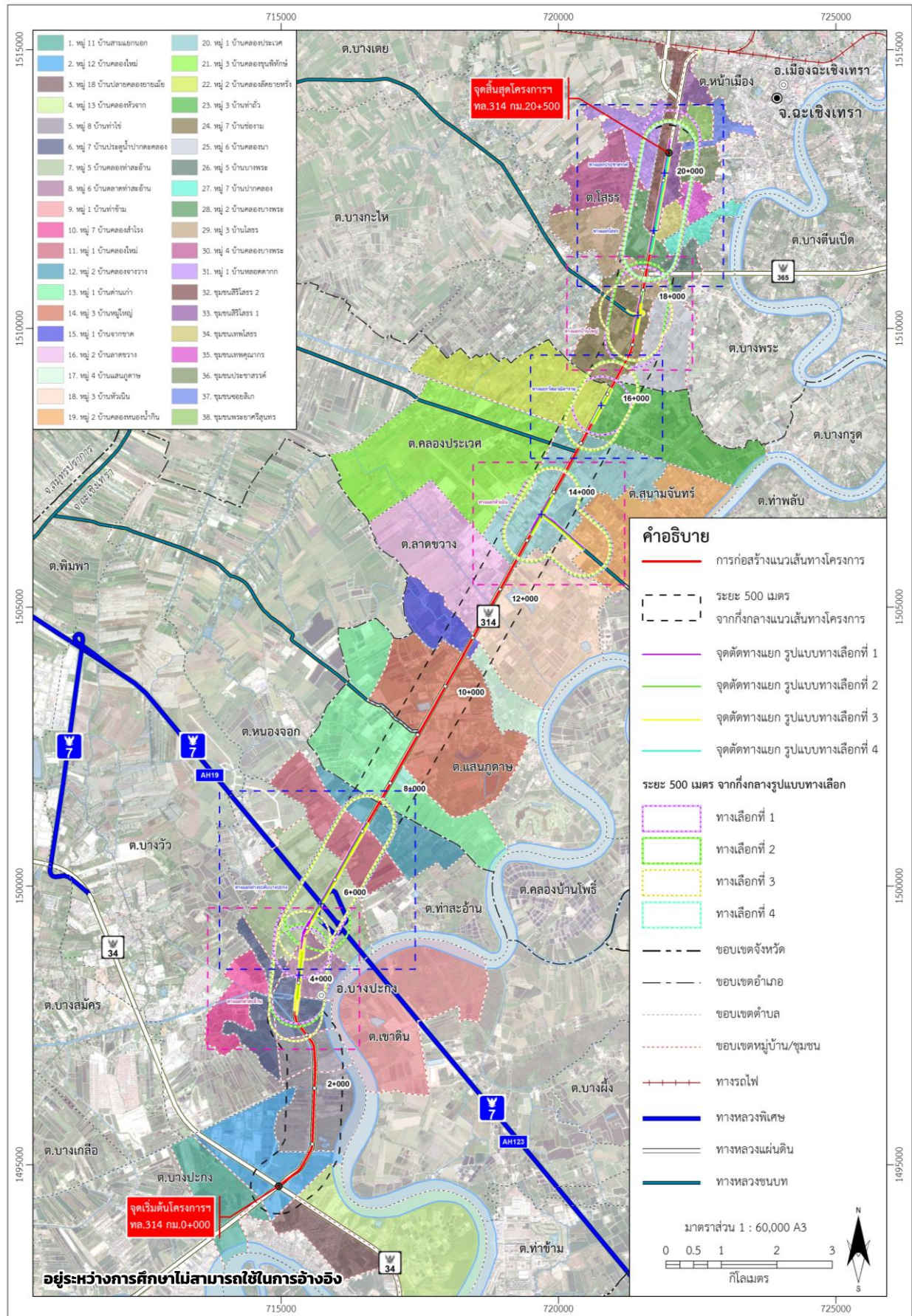


5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมระยะ 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 ของอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา แสดงดังตารางที่ 5-1 และรูปที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
จังหวัดฉะเชิงเทรา	อำเภอบางปะกง	ตำบลบางปะกง	1) หมู่ 11 บ้านสามแยกนอก	เทศบาลตำบลบางปะกง และเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
			2) หมู่ 12 บ้านคลองใหม่	เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
			3) หมู่ 13 บ้านคลองหัวจาก	
			4) หมู่ 18 บ้านปลายคลองยายเม้ย	
		ตำบลท่าสะอ้าน	1) หมู่ 5 บ้านคลองท่าสะอ้าน	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าสะอ้าน
			2) หมู่ 6 บ้านตลาดท่าสะอ้าน	เทศบาลตำบลท่าสะอ้าน
			3) หมู่ 7 บ้านประตูน้ำปากตะคลอง	เทศบาลตำบลท่าสะอ้านและองค์การบริหารส่วนตำบลท่าสะอ้าน
			4) หมู่ 8 บ้านท่าไข	
		ตำบลเขาหิน	1) หมู่ 1 บ้านท่าข้าม	องค์การบริหารส่วนตำบลเขาหิน
		ตำบลบางวัว	1) หมู่ 7 บ้านคลองสำโรง	เทศบาลตำบลบางวัวฉะเชิงเทรา
		ตำบลหนองจอก	1) หมู่ 1 บ้านคลองใหม่	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองจอก
			2) หมู่ 2 บ้านคลองจางวาง	
	อำเภอบ้านโพธิ์	ตำบลแสนภูดาช	1) หมู่ 1 บ้านด่านเก่า	เทศบาลตำบลแสนภูดาช
			2) หมู่ 3 บ้านหมู่ใหญ่	
		ตำบลลาดขวาง	1) หมู่ 1 บ้านจากขาด	เทศบาลตำบลลาดขวาง
			2) หมู่ 2 บ้านลาดขวาง	
			3) หมู่ 3 บ้านหัวเนิน	
			4) หมู่ 4 บ้านแสนภูดาช	
		ตำบลสนามจันทร์	1) หมู่ 2 บ้านคลองหนองน้ำกิน	องค์การบริหารส่วนตำบลสนามจันทร์
		ตำบลคลองประเวศ	1) หมู่ 1 บ้านคลองประเวศ	องค์การบริหารส่วนตำบลคลองประเวศ
			2) หมู่ 2 บ้านคลองลัดยายหรั่ง	
			3) หมู่ 3 บ้านคลองขุนพิทักษ์	
		ตำบลบางกรูด	1) หมู่ 3 บ้านท่าถั่ว	องค์การบริหารส่วนตำบลบางกรูด
	อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา	ตำบลบางพระ	1) หมู่ 5 บ้านบางพระ	องค์การบริหารส่วนตำบลบางพระ
			2) หมู่ 6 บ้านคลองนา	
			3) หมู่ 7 บ้านช่องาม	
		ตำบลโสธร	1) หมู่ 1 บ้านหอดตากก	เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา องค์การบริหารส่วนตำบลโสธร
			2) หมู่ 2 บ้านคลองบางพระ	
			3) หมู่ 3 บ้านโสธร	
			4) หมู่ 4 บ้านคลองบางพระ	
			5) หมู่ 7 บ้านปากคลอง	
		ตำบลหน้าเมือง	1) ชุมชนสิริโสธร 1	เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
			2) ชุมชนสิริโสธร 2	
			3) ชุมชนเทพโสธร	
			4) ชุมชนเทพคุณากร	
			5) ชุมชนประชาสรรค์	
			6) ชุมชนซอยลิเก	
			7) ชุมชนพระยาศรีสุนทร	
1 จังหวัด	3 อำเภอ	13 ตำบล	38 หมู่บ้าน/ชุมชน	16 หน่วยงาน



รูปที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 314 (สายบางปะกง - ฉะเชิงเทรา) จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.0+000 (แยกคลองอ้อม) เชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.20+500 (บริเวณเขตควบคุมทางหลวงฉะเชิงเทรา และเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา) รวมระยะทางประมาณ 20.500 กิโลเมตร พื้นที่โครงการผ่าน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบางปะกง อำเภอบ้านโพธิ์ และอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

6.1 สภาพปัจจุบันตามแนวทางโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 314 เริ่มก่อสร้างเพื่อเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางเข้าสู่ตัวจังหวัดฉะเชิงเทราจากทางทิศใต้ โดยเชื่อมต่อกับถนนเทพรัตน (บางนา - ตราด) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ - ชลบุรี) ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทราสะดวกยิ่งขึ้น ทางหลวงหมายเลข 314 ไม่ได้เป็นเพียงเส้นทางท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ไปยังท่าเรือแหลมฉบังและกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจรวิ่งสวนทิศทาง แต่ด้วยการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และอำเภอบางปะกง (พื้นที่ EEC) ทำให้มีการขยายถนนเป็น 4 - 8 ช่องจราจรในปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+000 อยู่บริเวณใต้สะพานทางพิเศษบูรพาวิถี โดยแนวเส้นทางมีทิศทางขึ้นไปในทิศเหนือ ช่วง กม.0+000 ถึง กม.3+000 ขนานไปกับคลองชลประทานซึ่งอยู่ทางด้านซ้ายทางโดยมีสะพานข้ามคลองวางตัวอยู่เป็นระยะ ๆ ด้านขวาทางมีบริษัท โรงงาน และร้านค้าอยู่เป็นจำนวนมาก กม.3+767 ตัดผ่านคลองสำโรง ไม่มีจุดกลับรถใต้สะพาน จากนั้นประมาณ กม.4+135 ตัดผ่านทางแยกท่าสะพาน เป็นสี่แยกควบคุมการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจรมีปริมาณจราจรมาก บริเวณโดยรอบทางแยกมีอาคารพาณิชย์ ร้านค้า และร้านอาหารอยู่เต็มพื้นที่ข้างทาง หลังจากนั้น กม.4+518 ผ่านคลองฮกลี่ พื้นที่โดยรอบมีบริษัท โรงงานขนาดใหญ่ และบริเวณ กม.4+996 ผ่านคลองท่าสะพาน ซึ่งเป็นสะพานข้ามลำน้ำ ความยาวสะพานประมาณ 90 เมตร มีจุดกลับรถใต้สะพานทั้งสองทิศทาง ความสูงช่องลอดประมาณ 2.80 - 3.00 เมตร จากนั้น กม.5+505 ผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกเชื่อมจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควบคุมการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร ในบริเวณด้านซ้ายทางและด้านขวาทางมีโรงงาน อาคาร และบริษัทอยู่ตลอดแนวสายทาง และมีถนนเชื่อมต่อเข้า-ออกทางหลวงหมายเลข 314 อยู่เป็นช่วง ๆ จากนั้น กม.6+322 ผ่านคลองใหม่ และ กม.5+594 ผ่านคลองจางวาง เป็นสะพานข้ามลำน้ำความยาวสะพานประมาณ 90 เมตร มีจุดกลับรถใต้สะพานทั้งสองทิศทาง ความสูงช่องลอดไม่เกิน 3.00 เมตร จากนั้น กม.9+070 ทางด้านซ้ายทางมีทางเชื่อมถนนทางหลวงชนบท ฉช.3020 เชื่อมต่อไปยังถนนบางนา - ตราด ต่อมา กม.10+667 ผ่านคลองแสนภูตยา เป็นสะพานข้ามคลองความยาวประมาณ 100 เมตร และ กม.11+708 ผ่านคลองลาดขวาง เป็นสะพานข้ามลำน้ำความยาวประมาณ 100 เมตร จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งไปด้านทิศเหนือ กม.13+500 เป็นสามแยกตัดกับทางหลวงชนบท ฉช.3005 ฝั่งขวาทางไปอำเภอบ้านโพธิ์ ควบคุมการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร ทางแยกดังกล่าวมีปริมาณจราจรค่อนข้างมาก ต่อมาแนวเส้นทางโครงการ กม.14+800 เป็นสามแยกตัดผ่านทางหลวงชนบท ฉช.3001 (ถนนเทพราช) ทิศทางฝั่งขวาทางไปลาดกระบัง ควบคุมการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร หลังจากนั้นแนวเส้นทาง กม.15+186 ผ่านคลองประเวศบุรีรมย์ เป็นสะพานข้ามลำน้ำความยาวประมาณ 100 เมตร แนวเส้นทางต่อมา กม.15+750 เป็นสามแยกตัดผ่านถนน ฉช.ถ.1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม) ฝั่งทิศทางด้านขวาไปวัดผาณิตาราม หลังจากนั้น กม.17+600 เป็นสามแยกตัดผ่านทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) ทิศทางฝั่งซ้ายทางไปตำบลบางเตย ต่อมาแนวเส้นทาง กม.17+858 ผ่านคลองบางพระ เป็นสะพานข้ามคลองความยาวสะพานประมาณ 90 เมตร จากนั้นในแนวเส้นทาง

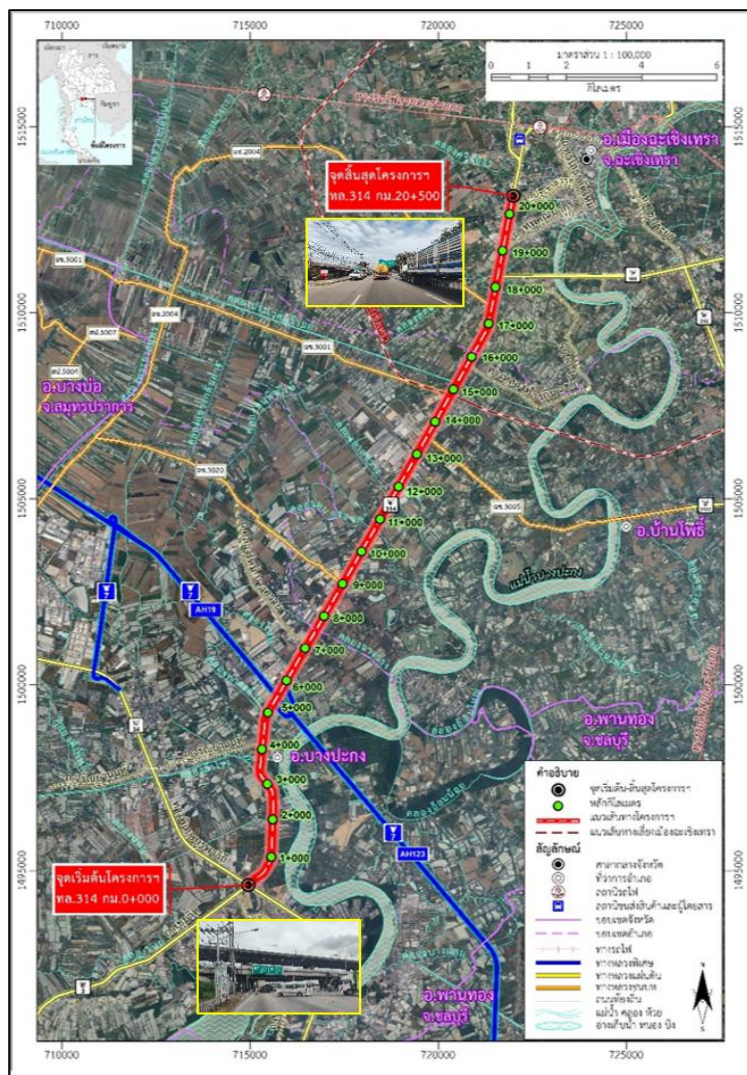
กม.18+305 เป็นจุดตัดทางแยกต่างระดับบางพระ ทิศทางฝั่งขวาทางตัดกับทางหลวงหมายเลข 365 (ถนนเลี่ยงเมือง ฉะเชิงเทรา) อำเภอพนมสารคาม และ กม.19+000 เป็นสามแยกตัดผ่านถนนเทพคุณากร ทิศทางฝั่งซ้ายทางไป วัดโสธรวรารามวรวิหาร จากนั้นแนวเส้นทางจะสิ้นสุดโครงการ ที่กม.20+500 (บริเวณเขตควบคุมทางหลวง ฉะเชิงเทราและเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา) ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา สภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการดังรูปที่ 6-1

6.2 ความกว้างเขตทางและรูปตัดถนนโครงการปัจจุบัน

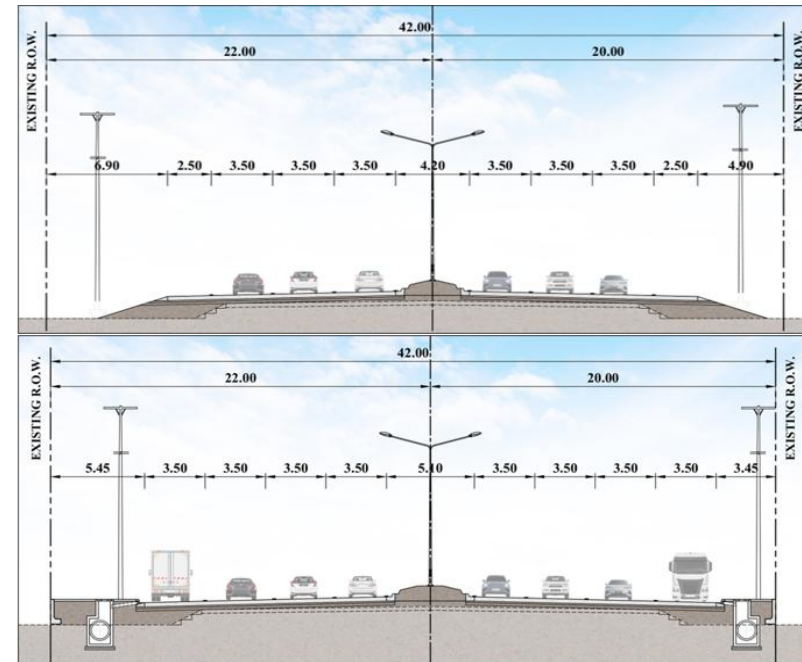
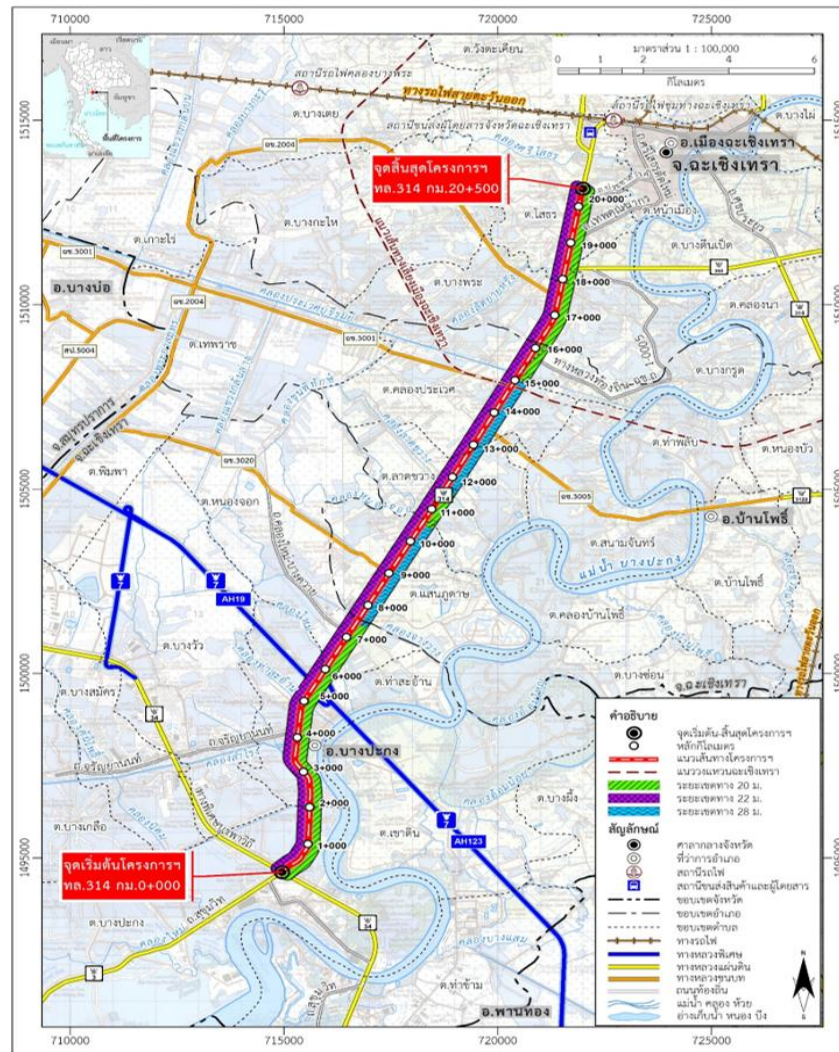
ความกว้างของเขตทางประมาณ 42 - 50 เมตร ผิวทางในบางช่วงเป็นผิวทางคอนกรีตและในบางช่วงเป็นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต จำนวนช่องจราจร 6 - 8 ช่องจราจร (3 - 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ประเภทชั้นทางเป็นทางหลวงชั้นที่ 1 ความกว้างผิวทาง 3.25 - 3.50 เมตร/ช่องจราจร ความกว้างไหล่ทางซ้ายและไหล่ทางขวา 2.50 เมตร/ช่องจราจร แบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) และบางช่วงมีการขยายช่องจราจรเต็มเขตทาง พร้อมระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า ช่วงความกว้างเขตทางเดิมในปัจจุบันสามารถแบ่งช่วงของหน้าตัดแสดงในตารางที่ 6-1 ตัวอย่างจำนวนช่องจราจรเดิมดังรูปที่ 6-2

ตารางที่ 6-1 ความกว้างของเขตทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 314

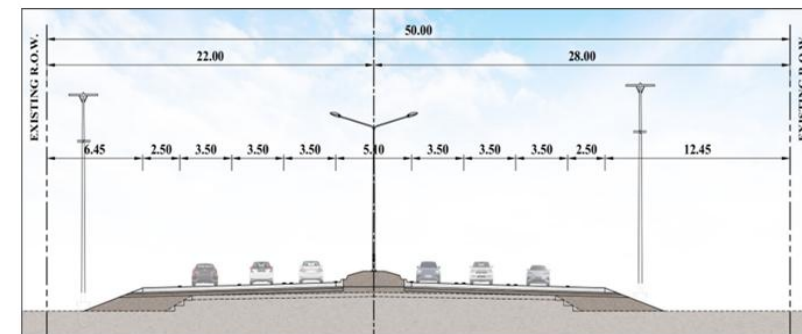
กม.	กม.	ความกว้างเขตทางทั้งหมด (เมตร)	ความกว้างของเขตทาง	
			ซ้าย (เมตร)	ขวา (เมตร)
กม.0+000.000	กม.7+592.102	42	22	20
กม.7+592.102	กม.10+666.545	50	22	28
กม.10+666.545	กม.11+707.395	42	22	20
กม.11+707.395	กม.15+200.000	50	22	28
กม.15+200.000	กม.20+500.000	42	22	20



รูปที่ 6-1 สภาพพื้นที่ปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการ



ตัวอย่างจำนวนช่องจราจรเดิมเขตทาง 42 เมตร



ตัวอย่างจำนวนช่องจราจรเดิมเขตทาง 50 เมตร

รูปที่ 6-2 ตัวอย่างจำนวนช่องจราจรเดิมเขตทาง 42 และ 50 เมตร

6.3 จุดตัดทางแยกปัจจุบัน

ตลอดแนวเส้นทางโครงการบนทางหลวงหมายเลข 314 มีจุดตัดทางแยกสำคัญที่ทางหลวงโครงการตัดกับถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ดังแสดงในตารางที่ 6-2 และรูปที่ 6-3 ดังนี้

ตารางที่ 6-2 จุดตัดทางแยกที่สำคัญของทางหลวงหมายเลข 314

จังหวัด	อำเภอ	ลำดับ	กม	ชื่อจุดตัดทางแยก	ซ้ายทาง	ขวาทาง
ฉะเชิงเทรา	บางปะกง	1	0+000	แยกคลองอ้อม	ถนนเทพรัตน	ถนนเทพรัตน
		2	4+135	แยกท่าสะพาน	ถนนเจริญนาถ	ถนนอนันตพรต
		3	5+505	ทางแยกต่างระดับบางปะกง	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7)
	บ้านโพธิ์	4	13+538	แยกหัวเนิน	ไม่มี	ฉช.3005
		5	14+831	แยกเทพราช	ฉช.3001	ไม่มี
		6	15+750	แยกวัดผาฉัตราราม	ไม่มี	ฉช.ถ 1-0005
	เมืองฉะเชิงเทรา	7	17+536	แยกบ้านใหญ่ (นาคู)	ฉช.2004	ไม่มี
		8	18+296	ทางแยกต่างระดับบางพระ	ไม่มี	ทล.365
		9	19+076	แยกโสธร	ไม่มี	ถนนเทพคุณากร
		10	20+125	แยกประชาสรรค์	ไม่มี	ถนนประชาสรรค์



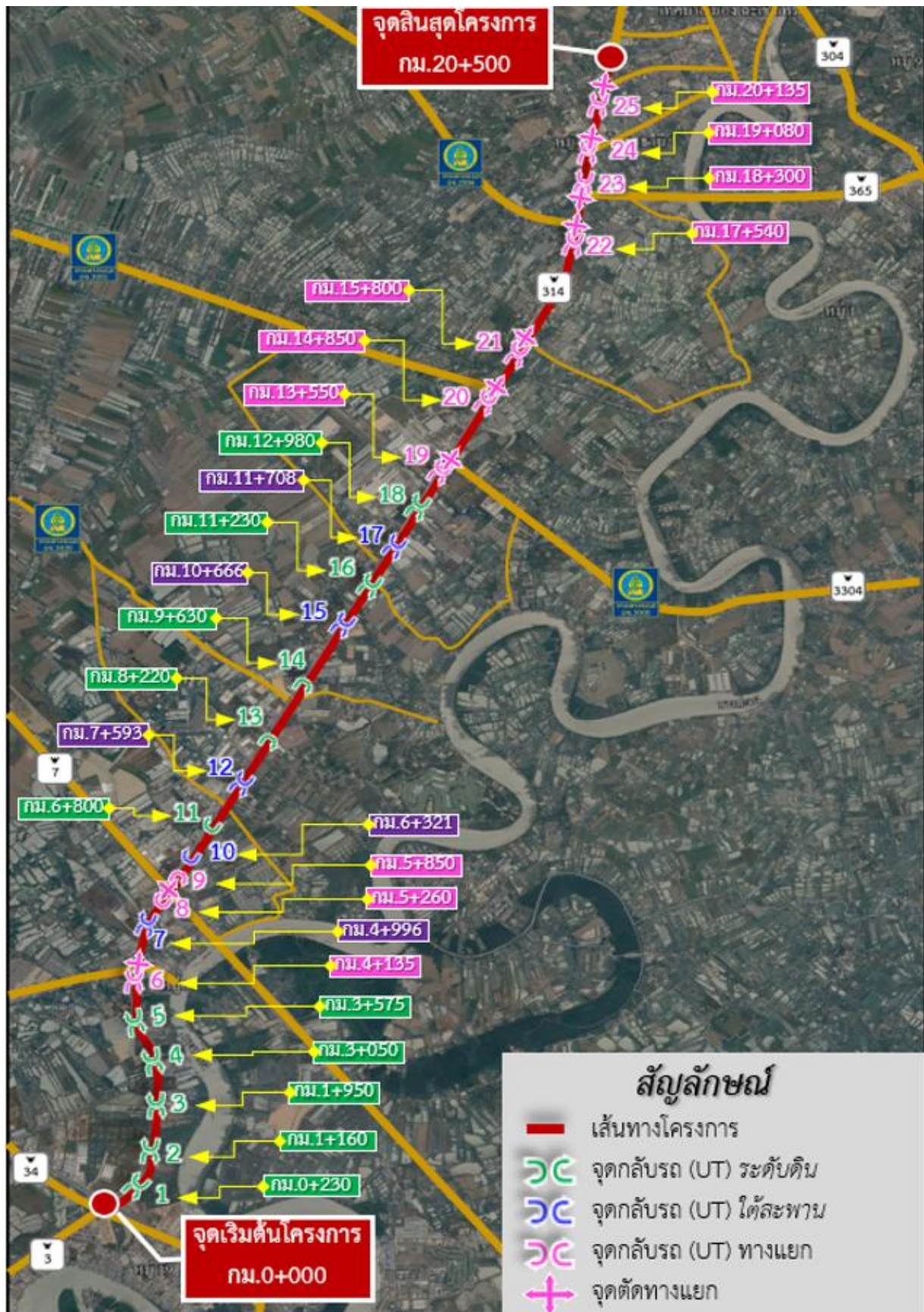
รูปที่ 6-3 จุดตัดสำคัญปัจจุบันบนทางหลวงหมายเลข 314

6.4 ตำแหน่งจุดกลับรถปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการ ปัจจุบันพบว่าจุดกลับรถทั้งหมด 25 จุด โดยแบ่งเป็นจุดกลับรถระดับดิน 20 จุด และจุดกลับรถใต้สะพาน 5 จุด ดังตารางที่ 6-3 และรูปที่ 6-4

ตารางที่ 6-3 ตำแหน่งจุดกลับรถปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 314

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



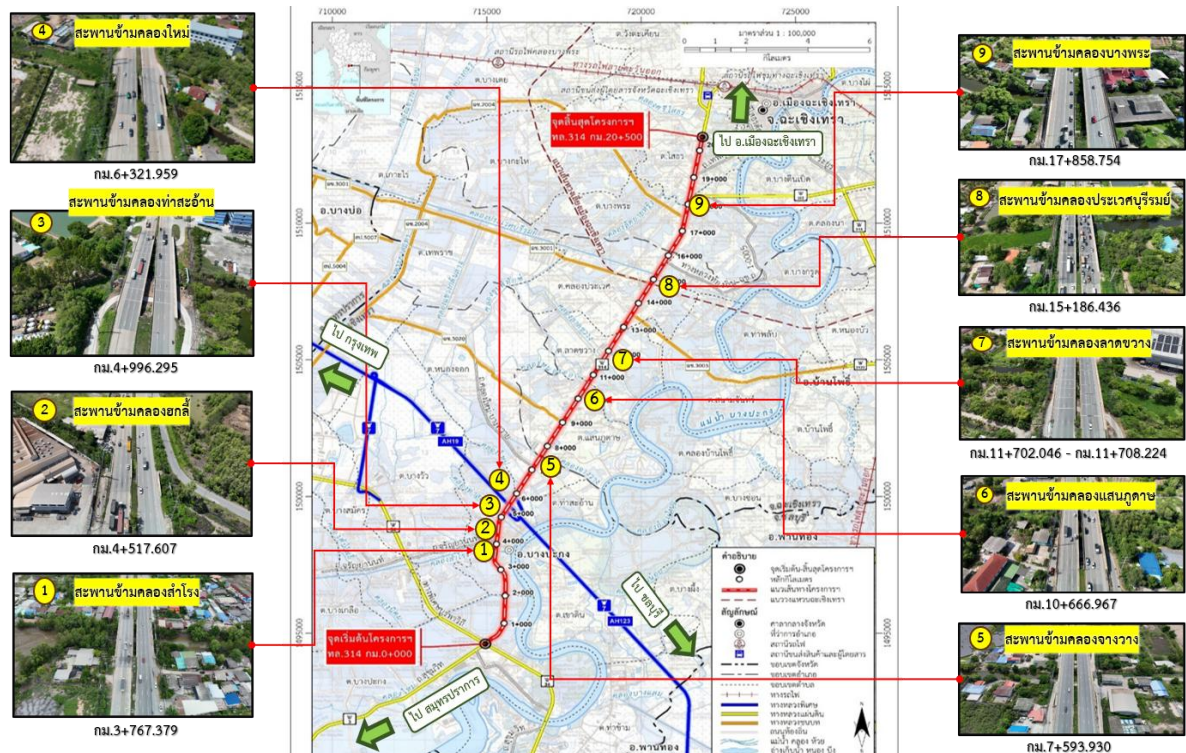
รูปที่ 6-4 ตำแหน่งจุดกลับรถเดิมในพื้นที่โครงการ

6.5 ตำแหน่งสะพานปัจจุบัน

สะพานปัจจุบันมีทั้งสิ้น 9 แห่ง พบว่ามีจำนวน 5 แห่ง ที่มีจุดกัลบริดได้สะพาน ตำแหน่งสะพานดังแสดงในตารางที่ 6-4 และรูปที่ 6-5

ตารางที่ 6-4 ตำแหน่งสะพานปัจจุบัน

ลำดับ	ชื่อคลอง	กม.ที่	กัลบริด	ความสูงของช่องลอด
1	คลองสำโรง	กม.3+767.379 ซ้ายทาง	ไม่ได้	-
		กม.3+767.379 ขวาทาง	ไม่ได้	-
2	คลองฮกลี่	กม.4+517.607 ซ้ายทาง	ไม่ได้	-
		กม.4+517.607 ขวาทาง	ไม่ได้	-
3	คลองท่าसान	กม.4+996.295 ซ้ายทาง	กัลบริดเล็ก	3.00
		กม.4+996.295 ขวาทาง	กัลบริดเล็ก	3.00
4	คลองใหม่	กม.6+321.959 ซ้ายทาง	ไม่ได้	-
		กม.6+321.959 ขวาทาง	กัลบริดเล็ก	2.10
5	คลองจางวาง	กม.7+593.930 ซ้ายทาง	กัลบริดเล็ก	2.80
		กม.7+593.930 ขวาทาง	กัลบริดเล็ก	3.00
6	คลองแสนภูดาษ	กม.10+666.967 ซ้ายทาง	กัลบริดเล็ก	2.50
		กม.10+666.967 ขวาทาง	กัลบริดเล็ก	3.20
7	คลองลาดขวาง	กม.11+708.224 ซ้ายทาง	กัลบริดเล็ก	2.40
		กม.11+702.046 ขวาทาง	กัลบริดเล็ก	2.40
8	คลองประเวศบุรีรมย์	กม.15+186.436 ซ้ายทาง	ไม่ได้	-
		กม.15+186.436 ขวาทาง	ไม่ได้	-
9	คลองบางพระ	กม.17+858.754 ซ้ายทาง	ไม่ได้	-
		กม.17+858.754 ขวาทาง	ไม่ได้	-



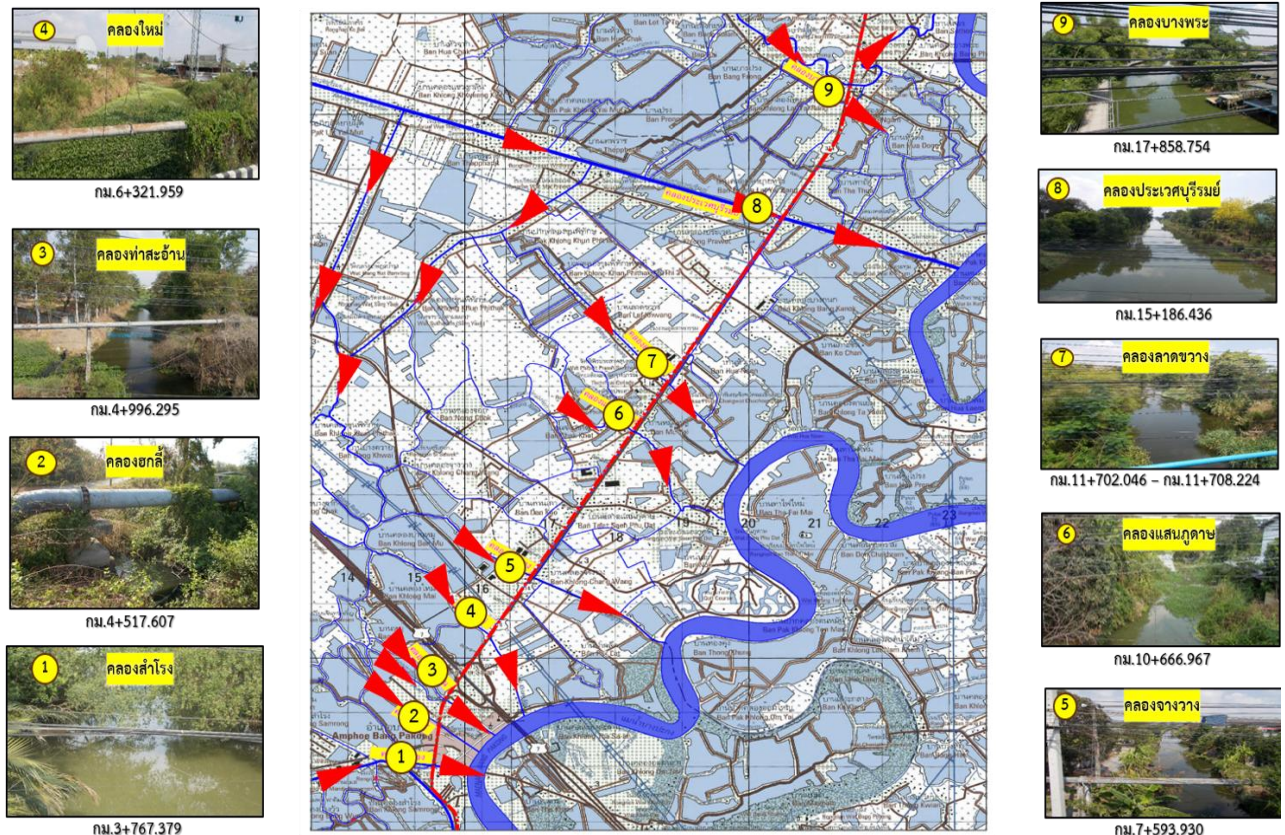
รูปที่ 6-5 สภาพของสะพานตามแนวเส้นทางในโครงการ

6.6 สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ

สภาพอุทกวิทยาของจังหวัดฉะเชิงเทราอยู่ในลุ่มน้ำบางปะกง ซึ่งเป็นแม่น้ำสายหลักไหลผ่านพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัด ทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม แนวเส้นทางโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 314 ผ่านพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบางปะกง อำเภอบ้านโพธิ์ และอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา โดยอำเภอบางปะกง มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มที่แม่น้ำบางปะกงไหลออกสู่อ่าวไทยและมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 12 กิโลเมตร ส่วนอำเภอบ้านโพธิ์มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม โดยมีแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านกลางอำเภอ และมีคลองประเวศบุรีรมย์ ที่ใช้เป็นคลองส่งน้ำเพื่อการเกษตรและอำเภอเมืองฉะเชิงเทราที่มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกงเช่นกัน สภาพอากาศเป็นแบบร้อนชื้น มีปริมาณฝนเฉลี่ยประมาณ 1,389 มิลลิเมตรต่อปี ถนนโครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำที่ราบแม่น้ำ ซึ่งเป็นลุ่มน้ำสาขาของลุ่มน้ำบางปะกง ลุ่มน้ำลำดับที่ 15 ของ 22 ลุ่มน้ำหลักในประเทศไทย แนวถนนอยู่ทางทิศตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง

การระบายน้ำแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาพระองค์ไชยานุชิต สำนักงานชลประทานที่ 11 กรมชลประทาน มีแม่น้ำบางปะกงเป็นทางระบายน้ำหลักอยู่ในแนวขนานกับแนวถนนที่ระยะห่าง 1 - 4 กิโลเมตร ทางทิศตะวันออก น้ำในพื้นที่รับน้ำด้านตะวันตกจะไหลลดถนนผ่านทางน้ำสาขาของแม่น้ำบางปะกง ได้แก่ คลองสำโรง คลองฮกลี่ คลองท่าสะพาน คลองใหม่ คลองจางวาง คลองแสนภูดาช คลองลาดขวาง คลองประเวศ และคลองบางพระ ลงสู่แม่น้ำบางปะกง

ข้อมูลอาคารระบายน้ำเดิมจากการตรวจสอบสภาพพื้นที่ พบว่าตลอดเส้นทางมีอาคารระบายน้ำเดิม แยกเป็นสะพานจำนวน 9 แห่ง และท่อลอดกลมจำนวน 32 แห่ง ขนาด Ø 0.40, Ø 0.60, Ø 0.80 และ Ø 1.00 รวมถึงท่อระบายน้ำตามแนวถนน ขนาด Ø 0.80 - 1.00 เมตร เป็นช่วง ๆ และคูระบายน้ำสองข้างทางไหลลงสู่คลองใกล้เคียง ดังแสดงในรูปที่ 6-6



รูปที่ 6-6 สภาพทางน้ำหลักตามแนวถนนโครงการ

6.7 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

พื้นที่ตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 พบระบบสาธารณูปโภค ดังนี้

- ระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยมีสายส่งไฟฟ้าขนาดแรงดัน 115 kV และ 22 kV ปักอยู่ทั้งสองฝั่งถนนตลอดเส้นทาง โดยส่วนใหญ่จะปักอยู่ริมขีตเขตทาง
- แนวเสาไฟฟ้าส่องสว่างที่ริมถนน บริเวณชุมชนและทางเชื่อมถนนท้องถิ่น
- แนวประปาส่วนภูมิภาค ปักอยู่ทั้งสองฝั่งถนนตลอดเส้นทางโดยส่วนใหญ่จะปักอยู่ริมขีตเขตทาง
- แนวท่อก๊าซธรรมชาติ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ฝังซ้ายทาง โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 1 ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จังหวัดชลบุรี

7. งานศึกษาด้านจราจร

7.1 สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

สภาพโครงข่ายถนนบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 314 และบริเวณพื้นที่โครงการ แสดงดังรูปที่ 7-1 ประกอบด้วย

1) ทางหลวงแผ่นดิน

- **ทางหลวงหมายเลข 3 (ดอนคลองด่าน - บางปะกง)** บริเวณตอนควบคุมนี้เริ่มต้นบริเวณตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.62+000 และไปสิ้นสุดบริเวณตำบลคลองสอง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.76+022 ระยะทางรวมประมาณ 14.022 กิโลเมตร มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)
- **ทางหลวงหมายเลข 34 (ดอนบางวัว - บางปะกง)** บริเวณตอนควบคุมนี้เริ่มต้นบริเวณตำบลหอมศีล อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.35+600 และไปสิ้นสุดบริเวณตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.52+900 ระยะทางรวมประมาณ 17.300 กิโลเมตร มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)
- **ทางหลวงหมายเลข 304 (ดอนคลองหลวงแพ่ง - เขาคันทรง)** บริเวณตอนควบคุมนี้เริ่มต้นบริเวณตำบลคลองหลวงแพ่ง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.49+885 และไปสิ้นสุดบริเวณตำบลเขาคันทรง อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.126+416 ระยะทางรวมประมาณ 76.531 กิโลเมตร มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)
- **ทางหลวงหมายเลข 314 (ดอนบางปะกง - ฉะเชิงเทรา)** บริเวณตอนควบคุมนี้เริ่มต้นบริเวณตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.0+000 และไปสิ้นสุดบริเวณตำบลหน้าเมือง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.20+500 ระยะทางรวมประมาณ 20.500 กิโลเมตร มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 6 - 8 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)
- **ทางหลวงหมายเลข 315 (ดอนฉะเชิงเทรา - หัวไผ่)** บริเวณตอนควบคุมนี้จะเริ่มต้นบริเวณแยกพล ร.11 ตำบลบางตีนเป็ด อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.0+000 และไปสิ้นสุดบริเวณตำบลหนองบัว อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.10+880 ระยะทางรวมประมาณ 10.880 กิโลเมตร มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)

- **ทางหลวงหมายเลข 365 (ตอนทางเลียบเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้)** บริเวณตอนควบคุมนี้เริ่มต้นบริเวณแยกต่างระดับบางพระ ตำบลโสธร อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.0+000 และไปสิ้นสุดบริเวณแยกพล ร.11 ตำบลบางตีนเป็ด อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.10+880 ระยะทางรวมประมาณ 10.880 กิโลเมตร มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตมีขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)

- **ทางหลวงหมายเลข 3304 (ตอนบ้านโพธิ์ - แพลงยาว)** บริเวณตอนควบคุมนี้เริ่มต้นบริเวณตำบลบ้านโพธิ์ อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.0+000 และไปสิ้นสุดบริเวณแยกวงเวียนตำบลวังเย็น อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ กม.20+279 ระยะทางรวมประมาณ 20.279 กิโลเมตร มีลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต มีขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)

2) ทางหลวงชนบท

- **ทางหลวงชนบท 2004 (ฉช.2004)** แยกทางหลวงหมายเลข 34 (กม.35+900) - บ้านบางพระ อยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 13 (ฉะเชิงเทรา) เป็นถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ระยะทางรวมประมาณ 25.046 กิโลเมตร

- **ทางหลวงชนบท 3001 (ฉช.3001)** แยกทางหลวงหมายเลข 314 (กม.14+800) - บ้านลาดกระบัง (ตอนฉะเชิงเทรา) อยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 13 (ฉะเชิงเทรา) เป็นถนนขนาด 4 - 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ระยะทางรวมประมาณ 9.661 กิโลเมตร

- **ทางหลวงชนบท 3005 (ฉช.3005)** แยกทางหลวงหมายเลข 314 (กม.13+540) - อำเภอบ้านโพธิ์ อยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 13 (ฉะเชิงเทรา) เป็นถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ระยะทางรวมประมาณ 6.076 กิโลเมตร

- **ทางหลวงชนบท 3020 (ฉช.3020)** แยกทางหลวงหมายเลข 314 (กม.9+080) - บ้านพิมพาวาส อยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 13 (ฉะเชิงเทรา) เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ระยะทางรวมประมาณ 7.973 กิโลเมตร

3) ถนนท้องถิ่น ตามแนวจังหวัดที่โครงการจะมีโครงข่ายถนนท้องถิ่นที่เชื่อมต่อ ได้แก่ ถนนศรีโสธรตัดใหม่, ถนนพระยาศรีสุนทร, ถนนประชาสรรค์, ถนนเทพคุณากร, ถนนอบจ.ฉะเชิงเทรา, ถนนวัดแสนภูดาษ, ถนนคลองใหม่ - บางควาย, ถนนจริญยานนท์, ซอยลาดขวาง 2 และซอยลาดขวาง



รูปที่ 7-1 โครงข่ายการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวง

7.2 ข้อมูลด้านจราจรบนโครงข่ายถนน

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 314 สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา เป็นเส้นทางเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 3 ทางหลวงหมายเลข 34 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เข้าสู่ตัวเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น โดยทางได้สำรวจและรวบรวม รวมทั้งคาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการเบื้องต้น ดังนี้

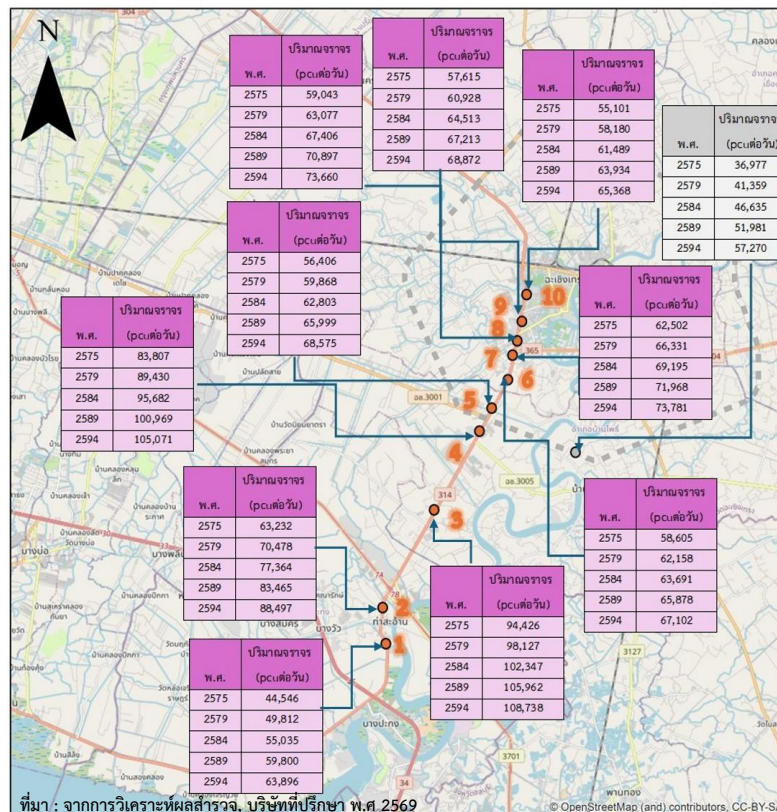
7.2.1 การวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ

การคาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ โดยทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรทุก ๆ ช่วง 5 ปี เป็นเวลา 20 ปี นับจากปีเปิดให้บริการ ได้แก่ ปี พ.ศ. 2575, 2579, 2584, 2589 และ 2594 ภายใต้สมมติฐานที่เปิดให้บริการแผนงาน/โครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงดังตารางที่ 7-1 และรูปที่ 7-2

ตารางที่ 7-1 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคตตลอดทั้งวัน

ช่วงที่	กม.	ช่วงถนน	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)				
			พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2579	พ.ศ. 2584	พ.ศ. 2589	พ.ศ. 2594
1	0+000 -4+135	แยกคลองอ้อม-แยกท่าสะพาน	44,546	49,812	55,035	59,800	63,896
2	4+135-5+505	แยกท่าสะพาน-แยกต่างระดับบางปะกง	63,232	70,478	77,364	83,465	88,497
3	5+505-13+500	แยกต่างระดับบางปะกง-แยกหัวเนิน	94,426	98,127	102,347	105,962	108,738
4	13+500-14+800	แยกหัวเนิน-แยกเทพราช	83,807	89,430	95,682	100,969	105,071
5	14+800-15+750	แยกเทพราช-แยกวัดผาณิตาราม	56,406	59,868	62,803	65,999	68,575
6	15+750-17+600	แยกวัดผาณิตาราม-แยกบ้านใหญ่	58,605	62,158	63,691	65,878	67,102
7	17+600-18+305	แยกบ้านใหญ่-แยกบางพระ	62,502	66,331	69,195	71,968	73,781
8	18+305-19+000	แยกบางพระ-แยกโสธร	59,043	63,077	67,406	70,897	73,660
9	19+000-20+125	แยกโสธร-แยกประชาสรรค์	57,615	60,928	64,513	67,213	68,872
10	20+125	แยกประชาสรรค์-จุดสิ้นสุด	55,101	58,180	61,489	63,934	65,368

ที่มา : จากการวิเคราะห์ผลสำรวจ, บริษัทที่ปรึกษา พ.ศ. 2569



รูปที่ 7-2 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคต

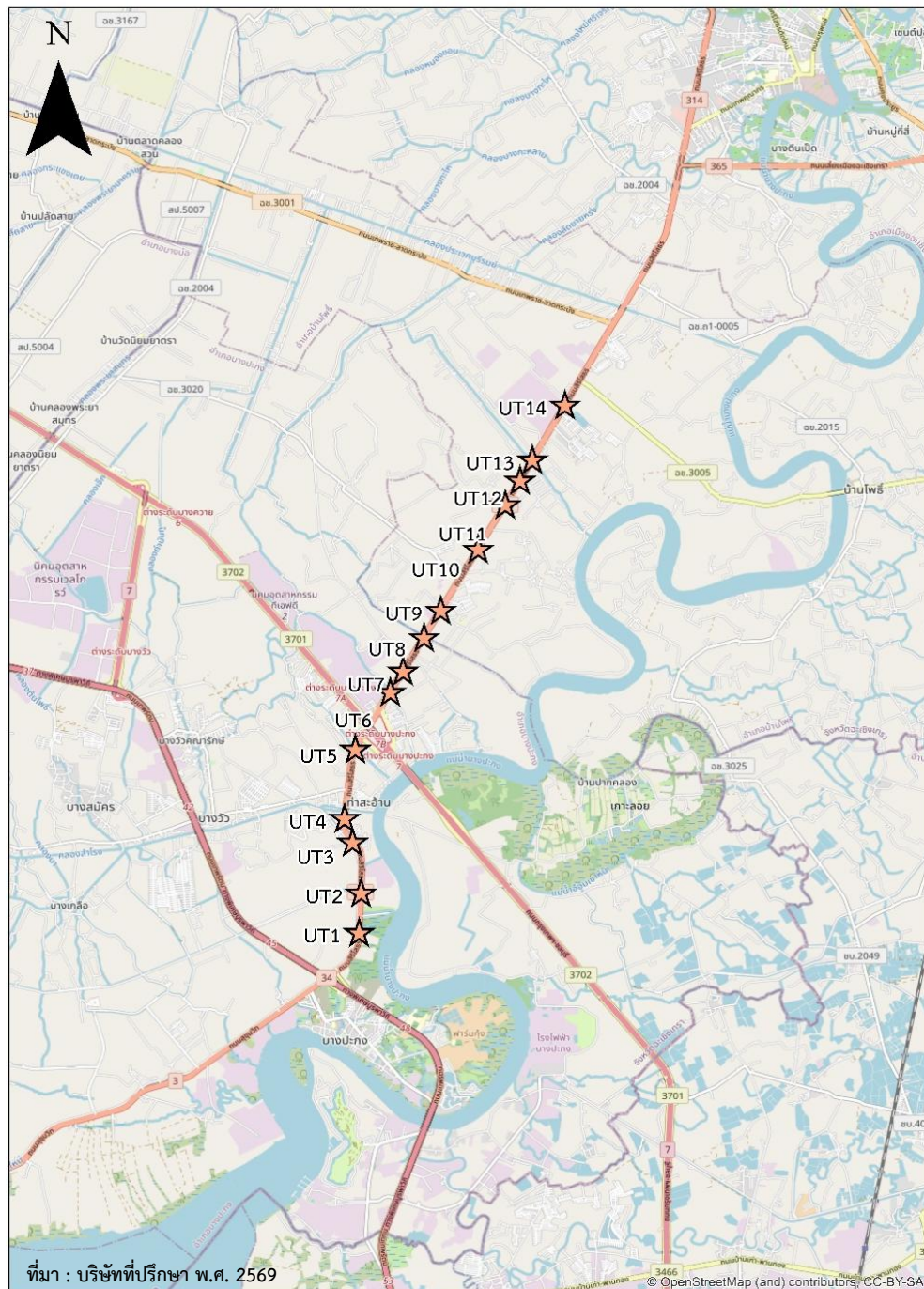
7.2.2 การวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ

ได้ทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนจุดกลับรถบนเส้นทางโครงการ โดยมีตำแหน่งที่ทำการคาดการณ์แสดงดังตารางที่ 7-2 และรูปที่ 7-3 ทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรทุก ๆ ช่วง 5 ปี เป็นเวลา 20 ปี นับจากปีเปิดให้บริการ ได้แก่ ปี พ.ศ. 2575, 2579, 2584, 2589 และ 2594

ตารางที่ 7-2 ผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนจุดกลับรถตลอดทั้งวัน

ตำแหน่ง	ทิศทาง	ปริมาณจราจรตลอดทั้งวัน (PCU/วัน)				
		2575	2579	2584	2589	2594
UT1 ทล.314 กม.1+160 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	1,012	1,083	1,161	1,226	1,276
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	330	370	410	446	477
UT2 ทล.314 กม.1+950 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	359	403	446	485	519
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	1,170	1,311	1,452	1,580	1,690
UT3 ทล.314 กม.3+050 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	662	742	821	894	956
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	1,047	1,173	1,299	1,413	1,512
UT4 ทล.314 กม.3+575 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	436	489	541	589	630
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	386	432	479	521	557
UT5 ทล.314 กม.4+996 (ได้สะพานคลองท่าสะอ้าน)	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	2,128	2,372	2,604	2,809	2,979
	กลับไป อ.บางปะกง	704	784	861	929	985
UT6 ทล.314 กม.6+321 (ได้สะพานคลองใหม่)	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	506	552	596	633	663
	กลับไป อ.บางปะกง	362	395	426	453	475
UT7 ทล.314 กม.6+800 (ระดับดิน)	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	2,745	2,994	3,230	3,433	3,595
UT8 ทล.314 กม.7+593 (ได้สะพานคลองจางวาง)	กลับไป อ.บางปะกง	5,624	6,135	6,619	7,036	7,367
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	5,695	6,212	6,702	7,124	7,459
UT9 ทล.314 กม.8+220 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	1,991	2,172	2,343	2,491	2,608
UT10 ทล.314 กม.9+630 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	2,892	3,155	3,403	3,618	3,788
UT11 ทล.314 กม.10+660 (ได้สะพานคลองแสนภูดา)	กลับไป อ.บางปะกง	1,854	2,022	2,182	2,319	2,428
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	2,928	3,193	3,445	3,662	3,835
UT12 ทล.314 กม.11+230 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	506	552	596	633	663
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	931	1,015	1,096	1,164	1,219
UT13 ทล.314 กม.11+708 (ได้สะพานคลองลาดขวาง)	กลับไป อ.บางปะกง	1,793	1,955	2,110	2,242	2,348
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	3,267	3,563	3,844	4,086	4,279
UT14 ทล.314 กม.12+980 (ระดับดิน)	กลับไป อ.บางปะกง	3,265	3,562	3,843	4,085	4,277
	กลับไป เมืองฉะเชิงเทรา	457	499	538	572	599

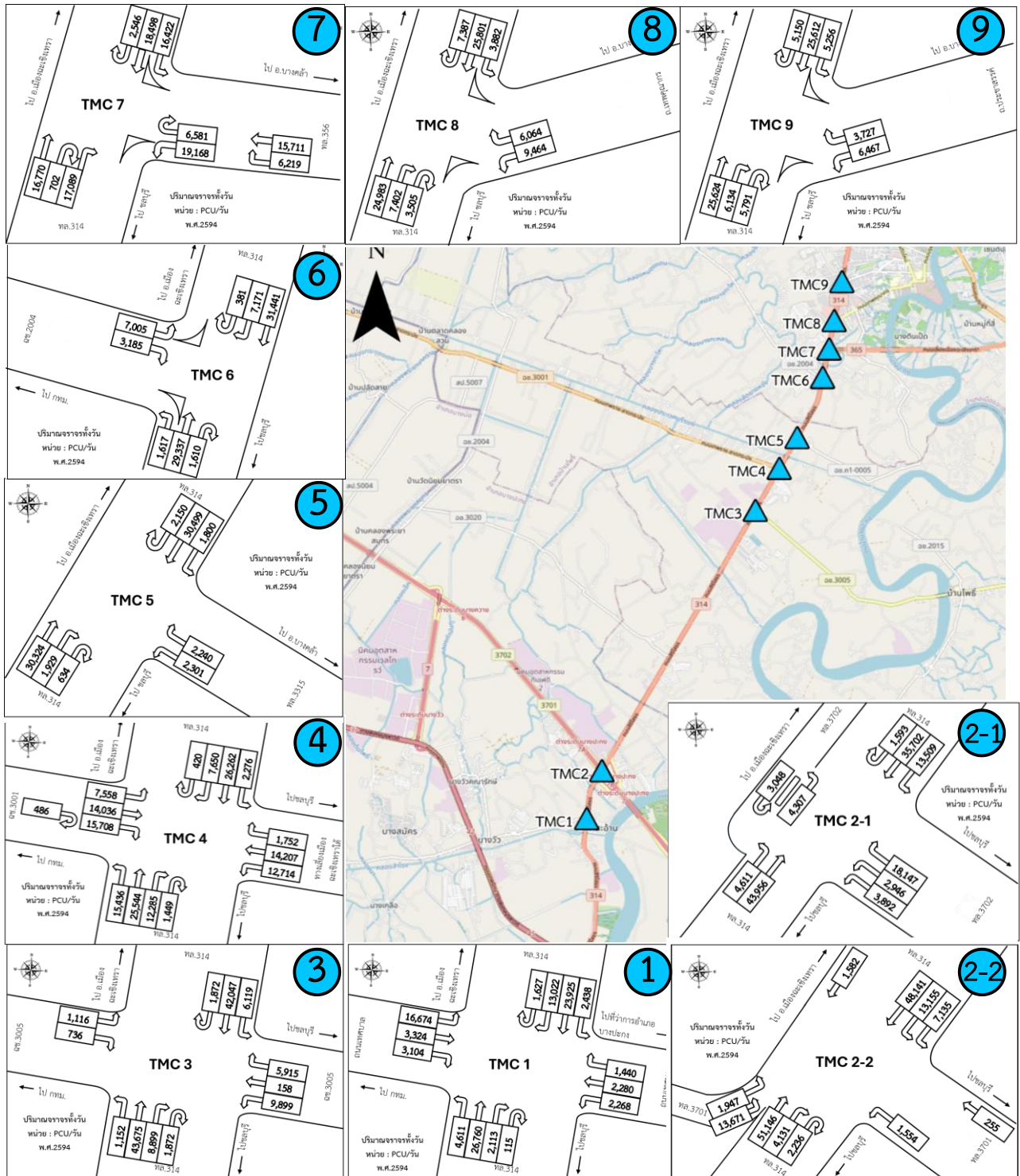
ที่มา : จากการวิเคราะห์ผลสำรวจ, บริษัทที่ปรึกษา พ.ศ. 2569



รูปที่ 7-3 ตำแหน่งจุดกัลรบนเส้นทางโครงการ

7.2.3 การวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางแยก

ได้ทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 314 โดยทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรทุก ๆ ช่วง 5 ปี เป็นระยะเวลา 20 ปี นับจากปีเปิดให้บริการ ได้แก่ ปี พ.ศ. 2575, 2579, 2584, 2589 และ 2594 ตัวอย่างการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางแยก ปี พ.ศ. 2594 ดังรูปที่ 7-4



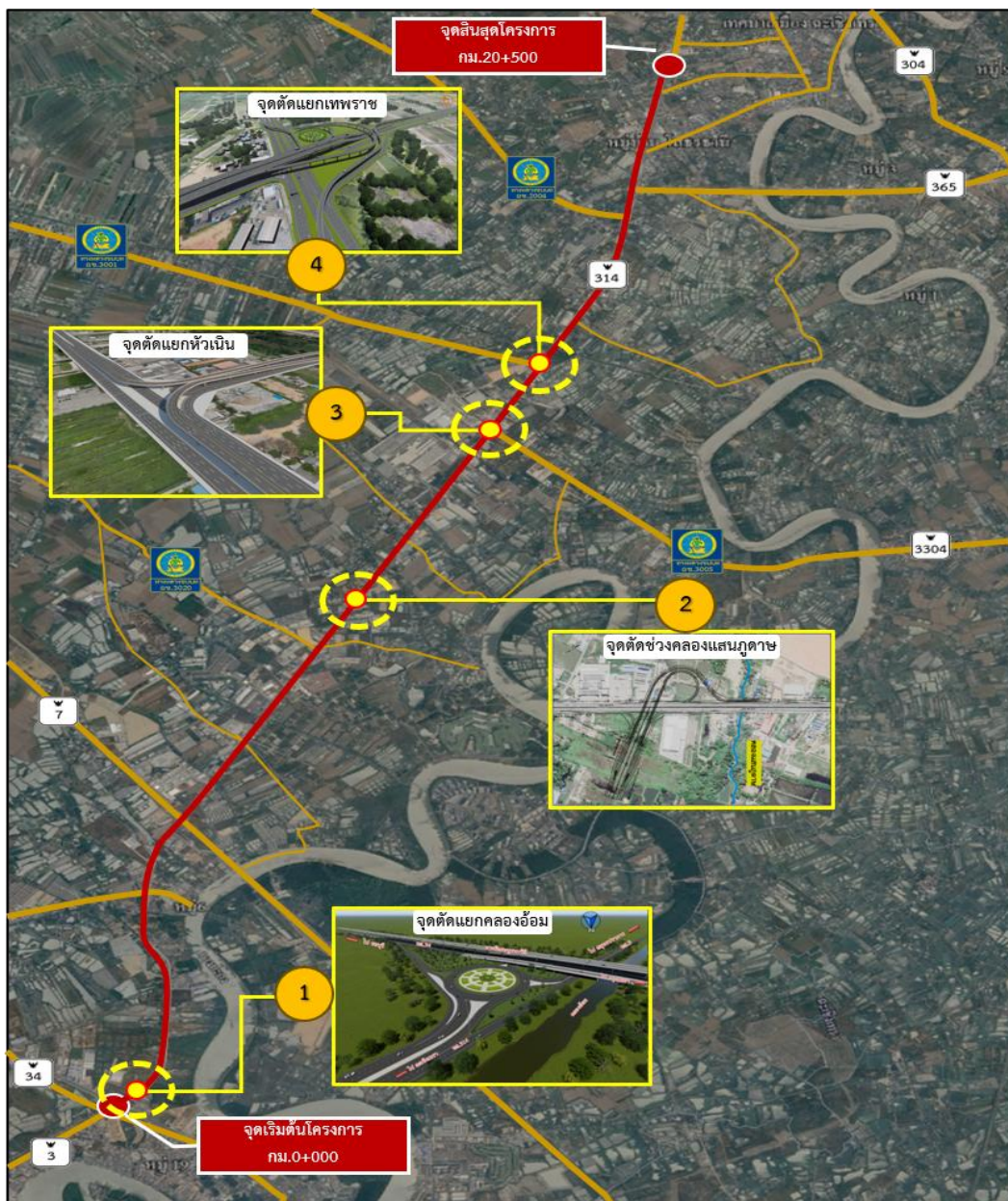
ที่มา : จากการวิเคราะห์ผลสำรวจ, บริษัทที่ปรึกษา พ.ศ. 2569

รูปที่ 7-4 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนทางแยกตลอดทั้งวัน ปี พ.ศ. 2594

8. งานทบทวนโครงการหรืองานศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนโครงการและงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีโครงการในพื้นที่ใกล้เคียง แสดงดังรูปที่ 8-1 ได้แก่

- 1) โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถึง จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 2
- 2) โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อแก้ไขปัญหารถจักรยานบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ, ฉะเชิงเทรา
- 3) โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบถนนสาย ฉช.3005 แยก ทล.314 - อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา
- 4) โครงการสำรวจและออกแบบโครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก สาย ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา



รูปที่ 8-1 พื้นที่โครงการและงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง

9. รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

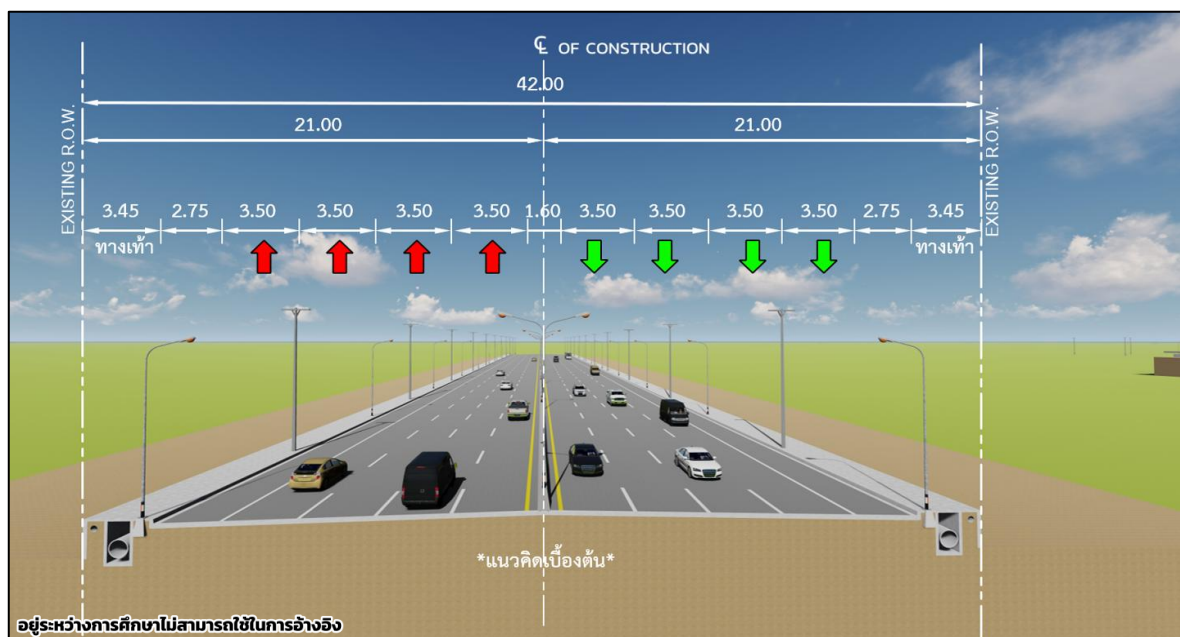
9.1 สภาพปัญหาการจราจรและข้อจำกัด

จากการดำเนินการสำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้น สรุปสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 314 ดังนี้

- ปัญหาปริมาณจราจรหนาแน่นช่วงเร่งด่วน เกิดความล่าช้าสะสมและปัญหาการเดินทางหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น เกินขีดความสามารถในการรองรับของผิวทางในบางช่วง
- ปัญหาจุดตัดและจุดกั้บรถ (Conflict Points) จุดกั้บรถและทางแยกที่มีระยะห่างไม่เหมาะสมก่อให้เกิดจุดตัดกระแสรถสวนทาง เพิ่มโอกาสในการชนและเกิดอุบัติเหตุรุนแรง
- ปัญหารถทางตรงกั้บรถท้องถิ่น การผสมผสานระหว่างยานพาหนะที่ต้องการใช้ความเร็วเดินทางไกล (Through Traffic) และรถในพื้นที่ (Local Traffic) ส่งผลต่อเสถียรภาพความเร็ว
- ปัญหาความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ ความเสี่ยงสูงบริเวณจุดตัด ทางร่วมทางแยก และจุดกั้บรถจำเป็นต้องมีมาตรการจัดการจราจรและปรับปรุงกายภาพเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัย
- ข้อจำกัด ความกว้างของเขตทางบริเวณช่วงคลอง และความสูงของช่องลอดกั้บรถเดิมบริเวณใต้สะพาน

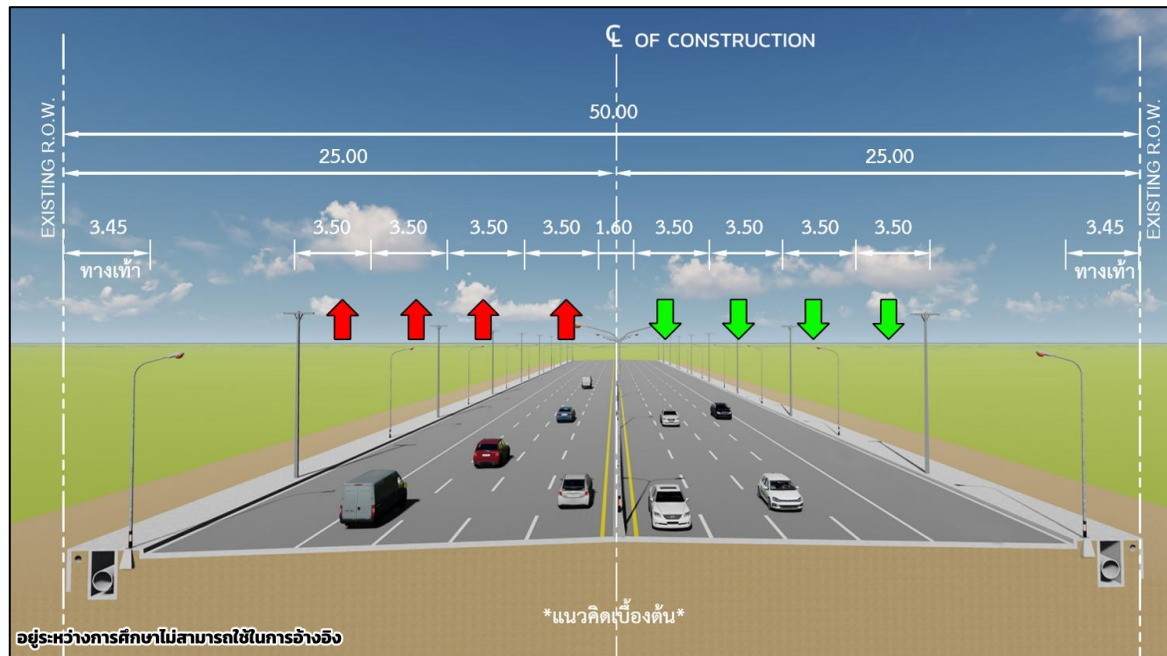
9.2 แนวคิดการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวง

แนวคิดการปรับปรุงทางหลวง ดำเนินการให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ รวมถึงทบทวนรูปแบบโครงการที่เกี่ยวข้องบนทางหลวงหมายเลข 314 เสนอรูปแบบการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 314 โดยทำการขยายเขตทางให้เต็มศักยภาพเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง รองรับปริมาณการจราจรที่หนาแน่น และยกระดับความปลอดภัย โดยทำการขยายเป็นทางหลวงขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 4 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ปรับปรุงรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier Median) ความกว้าง 1.60 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุข้ามฝั่ง ดำเนินการปรับปรุงผิวทางและทางเท้าให้ได้มาตรฐาน เพื่อความปลอดภัยสูงสุดของผู้ใช้ทางและคนเดินเท้า ตัวอย่างดังรูปที่ 9-1



ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงเบื้องต้นช่วงบริเวณเขตทาง 42 เมตร

รูปที่ 9-1 ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงขยายช่องจราจรเบื้องต้น

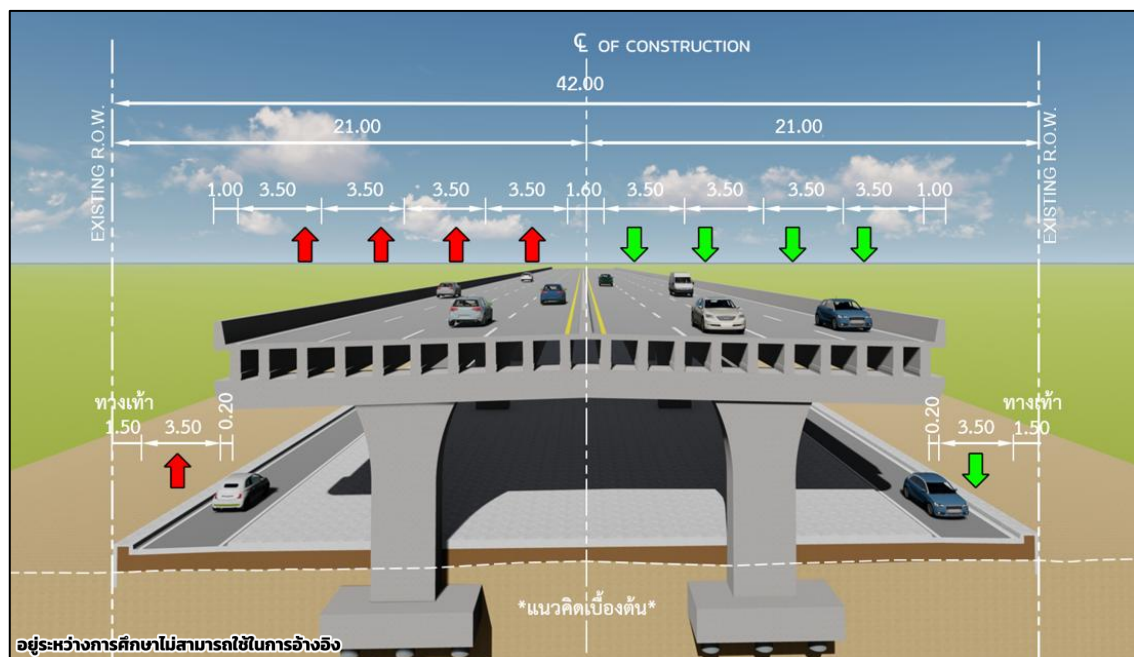


ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงเบื้องต้นช่วงบริเวณเขตทาง 50 เมตร

รูปที่ 9-1 ตัวอย่างรูปแบบการปรับปรุงขยายช่องจราจรเบื้องต้น (ต่อ)

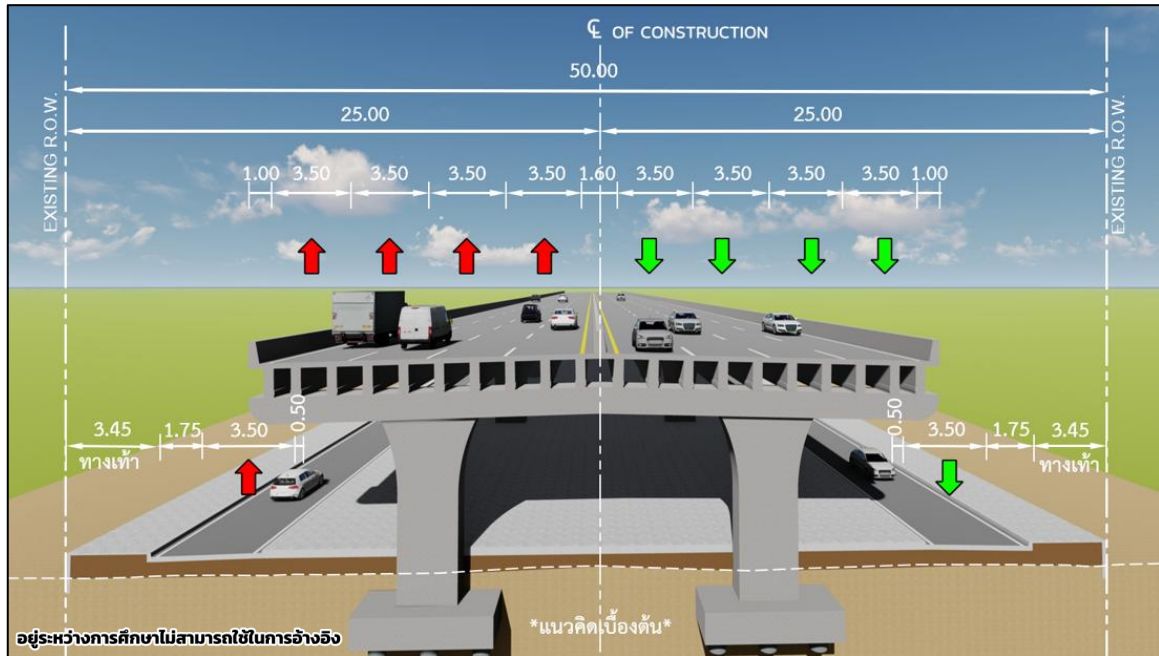
9.3 แนวคิดการปรับปรุงจุดกัลล์รถใต้สะพานข้ามคลองเดิม

พิจารณาปรับปรุงจุดกัลล์รถใต้สะพานข้ามคลองเดิมให้มีความสูงช่องลอด (Vertical Clearance) ให้เพียงพอสำหรับการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ รูปแบบกรณีทุบสะพานเดิมเพื่อก่อสร้างสะพานใหม่ก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามคลองให้ได้ 4 ช่องจราจร/ทิศทาง พร้อมจุดกัลล์รถใต้สะพานเพิ่มความสูงของช่องลอดใต้สะพาน (Vertical Clearance) ให้เพียงพอสำหรับการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ตัวอย่างดังรูปที่ 9-2



ตัวอย่างรูปแบบปรับปรุงจุดกัลล์รถใต้สะพานข้ามคลองเดิมเบื้องต้น เขตทาง 42 เมตร

รูปที่ 9-2 ตัวอย่างกรณีปรับปรุงสะพานเดิมเบื้องต้น

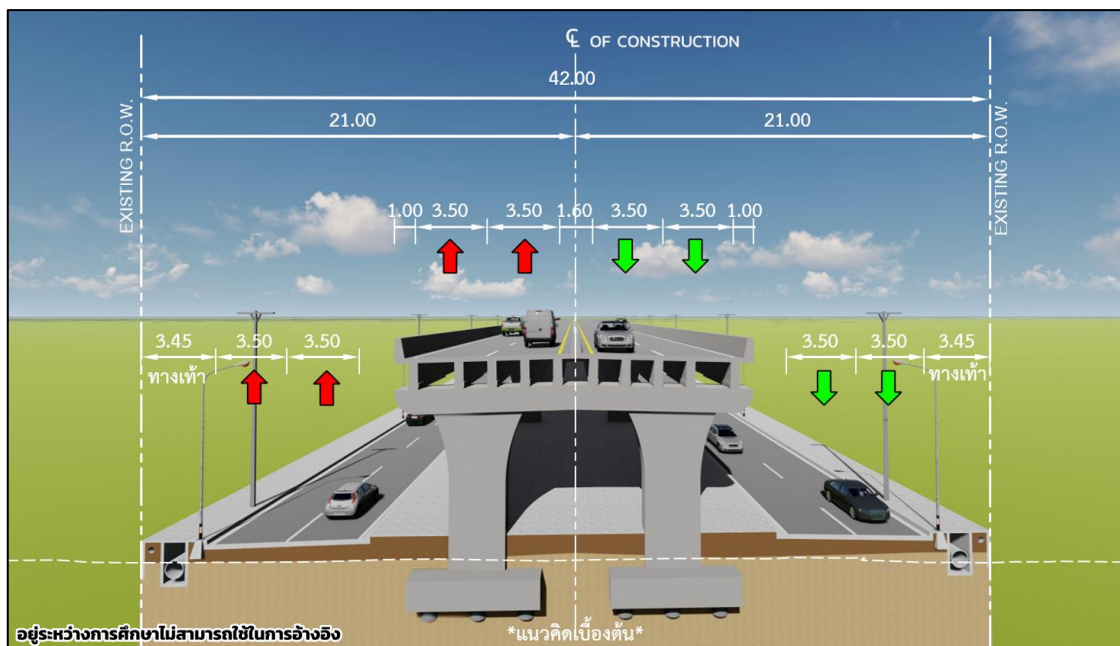


ตัวอย่างรูปแบบปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองเดิมเบื้องต้น เขตทาง 50 เมตร

รูปที่ 9-2 ตัวอย่างกรณีปรับปรุงสะพานเดิมเบื้องต้น (ต่อ)

9.4 แนวคิดการปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถระดับดินเดิม

พิจารณาปรับปรุงตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยพิจารณายกเลิกตำแหน่งจุดกลับรถระดับดินเดิมโดยจะพิจารณาจากผลการสำรวจปริมาณจราจรและปรับปรุงเป็นรูปแบบจุดกลับรถแบบสะพานบก ขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร และจำนวนช่องจราจรระดับดินขนาด 2 ช่องจราจร/ทิศทาง ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร ดังรูปที่ 9-3

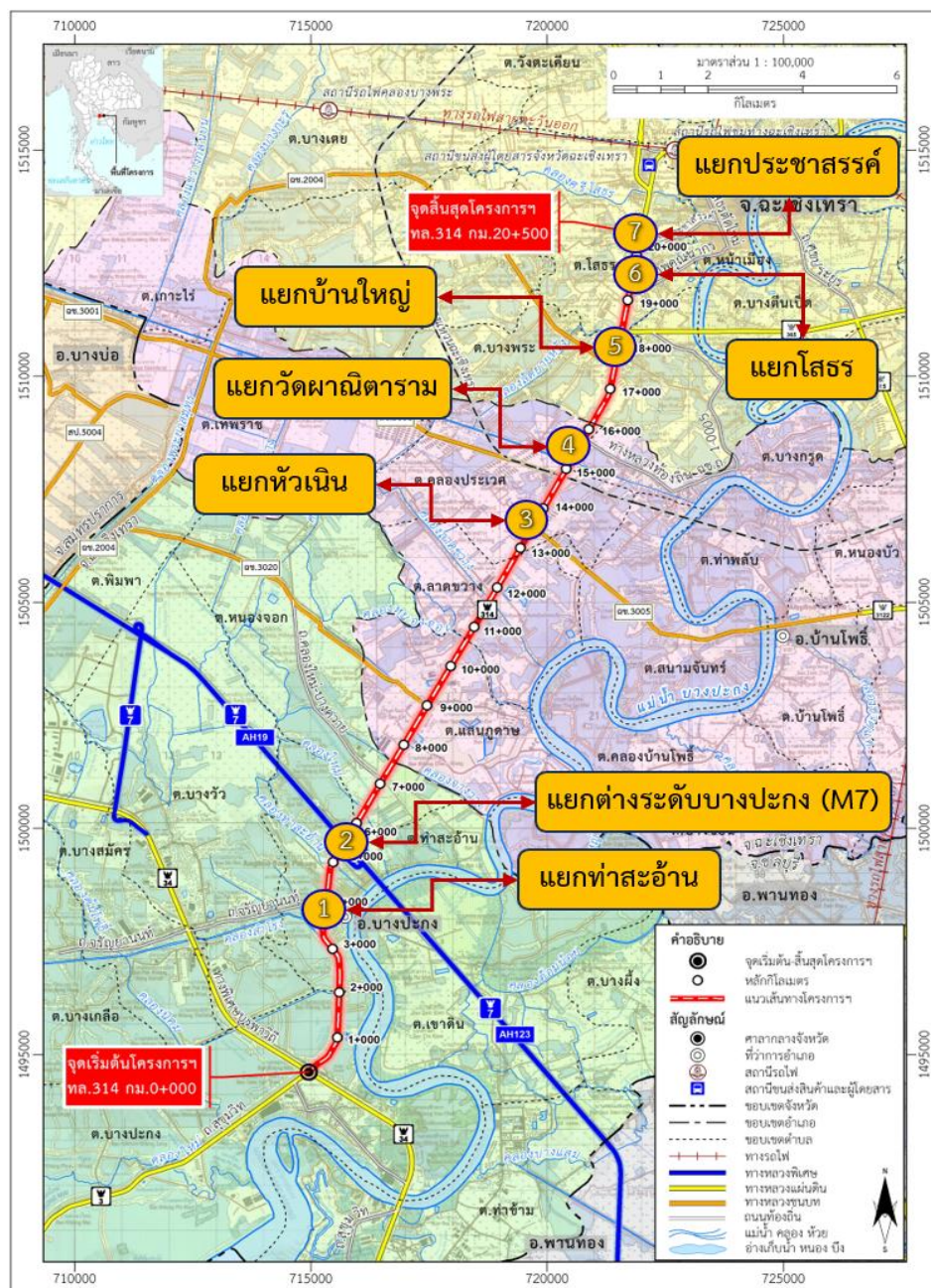


รูปที่ 9-3 รูปแบบกรณีออกแบบเป็นสะพานบกกลับรถได้สะพานเบื้องต้น

9.5 แนวคิดในการออกแบบทางแยก

ตามแนวเส้นทางโครงการ มีจุดตัดสำคัญ ที่ยังไม่ได้ออกแบบ ดังแสดงในรูปที่ 9-4 ดังนี้

- 1) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรต (แยกท่าสะพาน) กม.4+135
- 2) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับ บางปะกง) กม.5+505
- 3) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538
- 4) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนท้องถื่น ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาฉัตราราม) กม.15+750
- 5) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536
- 6) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร) กม.19+076
- 7) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125



รูปที่ 9-4 ตำแหน่งจุดตัดทางแยกที่ดำเนินการออกแบบทางแยกต่างระดับ

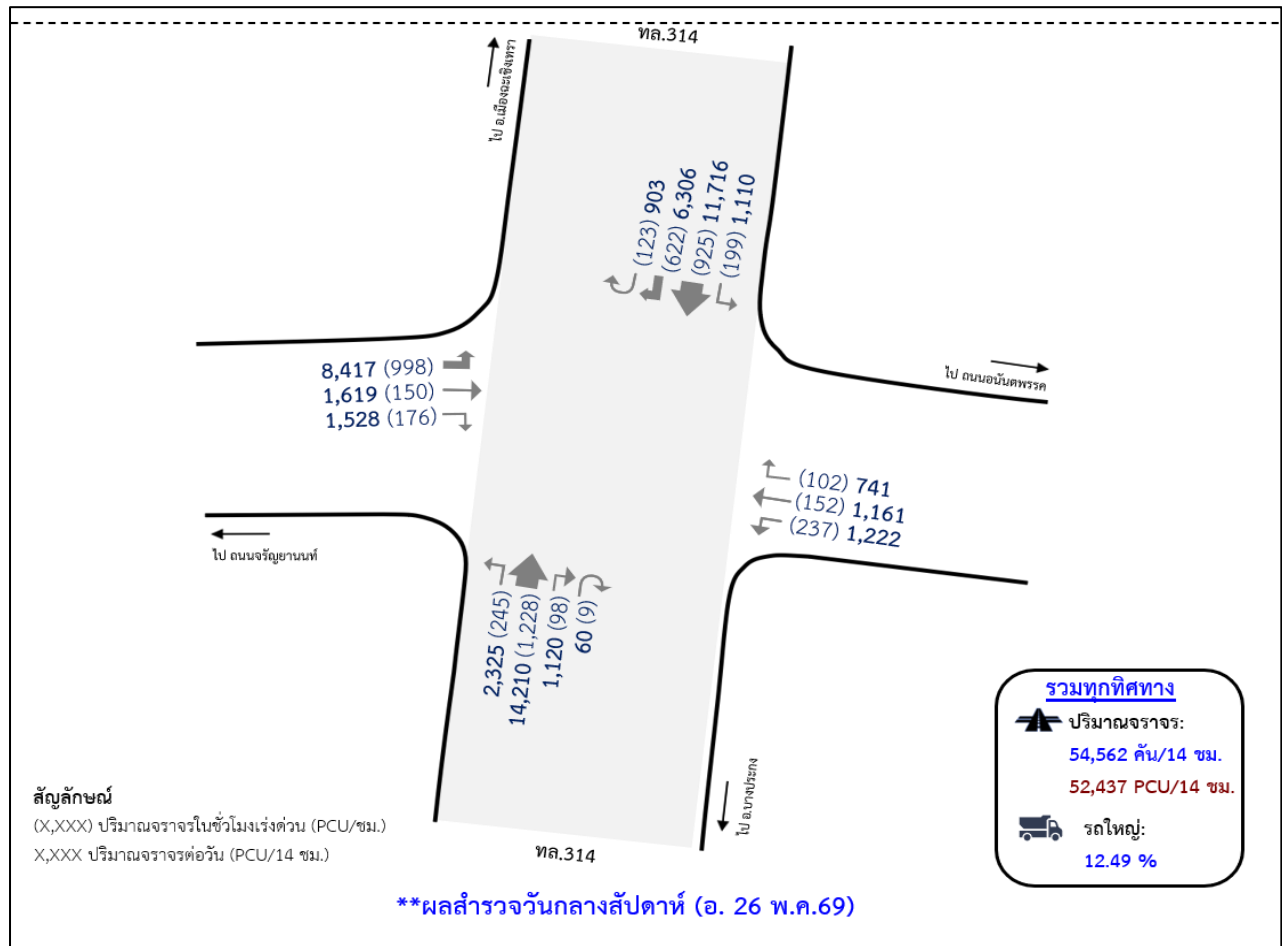
1) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรต (แยกท่าสะพาน) กม.4+135

สภาพปัจจุบันบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 ตัดกับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรต (แยกท่าสะพาน) ลักษณะเป็นสี่แยกควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 314 บริเวณจุดดังกล่าวมีขนาด 4 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ผิวทางเดิมเป็นผิวทางคอนกรีต ฝั่งซ้ายทางเป็นถนนจรัญยานนท์ สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 ซึ่งถนนจรัญยานนท์ เป็นจุดที่มีชุมชนหนาแน่นและรถเข้า-ออกจำนวนมาก ฝั่งขวาทางเป็นถนนอนันตพรตเชื่อมต่อเข้าตัวอำเภอบางปะกง จุดตัดนี้เป็นทางแยกสำคัญที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุกและรถขนส่งสินค้า เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 34 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับตัวเมืองฉะเชิงเทรา บริเวณรอบ ๆ มีโรงงานและคลังสินค้าจำนวนมาก ทำให้ช่วงเช้าและช่วงเย็นการจราจรจะติดขัดเป็นพิเศษ ดังรูปที่ 9-5



รูปที่ 9-5 สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรต (แยกท่าสะพาน)

จากการสำรวจปริมาณจราจร (รูปที่ 9-6) พบว่า ทางหลักเป็นการเดินทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 ได้แก่ ทิศทางจากอำเภอบางปะกง ตรงไปเมืองฉะเชิงเทรา และทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราตรงไป อำเภอบางปะกง สำหรับการเดินทางเข้า-ออกถนนทางรอง พบว่า ทิศทางจากถนนจรัญยานนท์เลี้ยวซ้ายไปเมืองฉะเชิงเทรา มีปริมาณจราจรสูงที่สุดของถนนรองทุกวันสำรวจ



รูปที่ 9-6 ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญยานนท์และถนนอนันตพรพรค
(แยกท่าสะพาน)

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรบริเวณแยกดังกล่าว จึงได้เสนอรูปแบบทางเลือกจำนวน 3 รูปแบบทางเลือก
ดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนจรัญญานนท์และถนนอนันตพรพร (แยกท่าสะพาน) กม.4+135

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานยกระดับขาเข้า-ออก ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางสายหลัก มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร ข้อดี ▪ รถที่สัญจรบนทางหลักสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้ ▪ สามารถเดินทางเชื่อมระหว่างสองชุมชนได้ ข้อด้อย ▪ รถที่สัญจรระดับพื้นยังต้องใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุม ▪ โครงสร้างบดบังทัศนียภาพบริเวณย่านชุมชน
รูปแบบทางเลือกที่ 2 อุโมงค์ทางลอดขาเข้า-ออก ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางสายหลัก มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร ข้อดี ▪ รถที่สัญจรบนทางหลักสามารถใช้ทางลอดผ่านทางแยกได้ ▪ ไม่บดบังทัศนียภาพช่วงบริเวณย่านชุมชน ข้อด้อย ▪ ราคาค่าก่อสร้างสูงและใช้ระยะเวลาก่อสร้างนาน ▪ ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน
รูปแบบทางเลือกที่ 3 จุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองร่วมกับปิดทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ให้เลี้ยวซ้ายกลับรถได้สะพานข้ามคลองสำหรับและคลองฮักลิ โดยทุบสะพานและก่อสร้างให้ได้ความสูงของช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อกลับรถเข้าออกถนนสายรอง ข้อดี ▪ รถที่สัญจรบนทางหลักสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร ▪ ลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณกลางทางแยก ข้อด้อย ▪ ระยะทางในการเดินทางกลับรถเพิ่มขึ้น ▪ กระทบกับลำน้ำเดิม 2 แห่ง

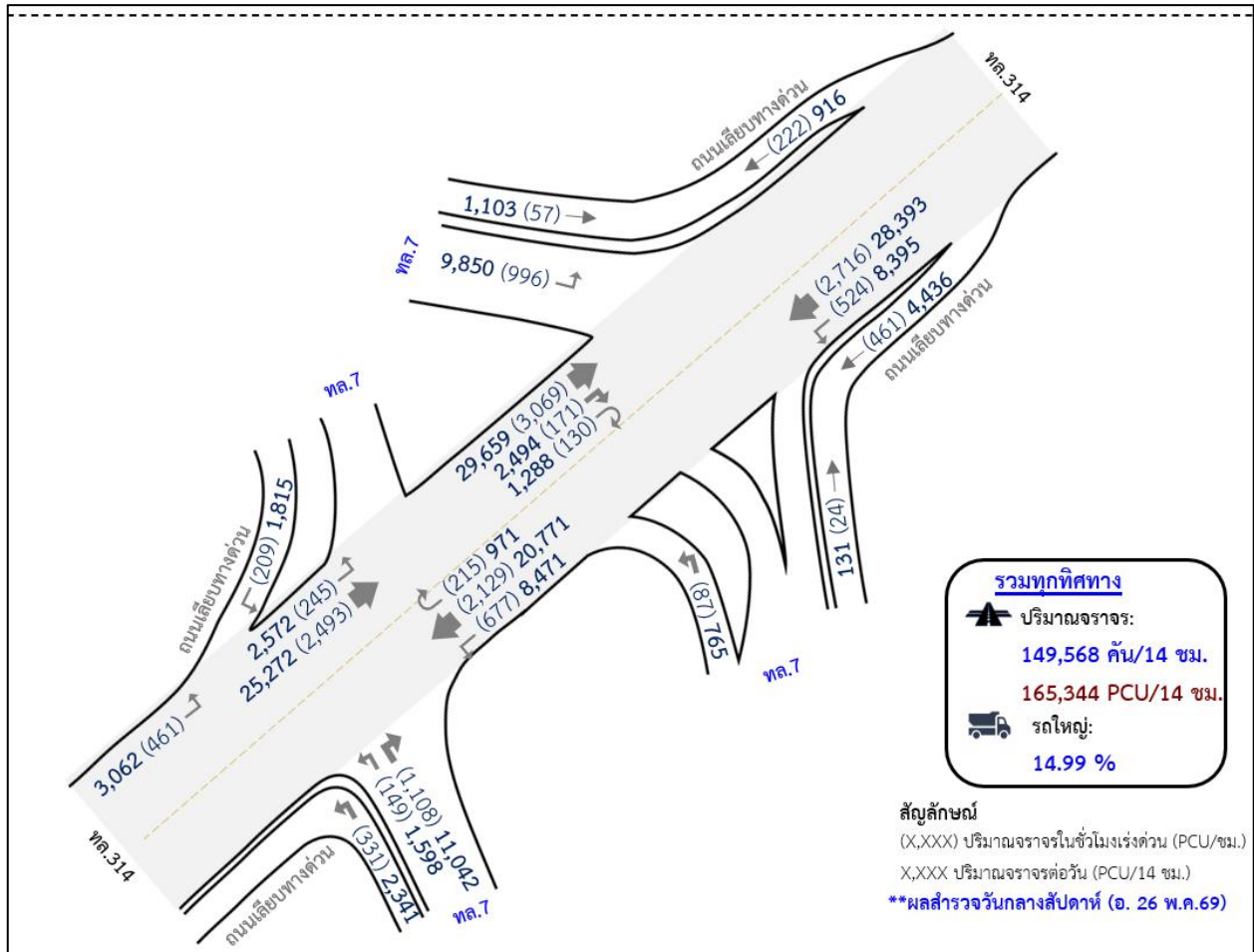
2) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับ บางปะกง) กม.5+505

สภาพปัจจุบันบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 เป็นจุดเชื่อมโยงเข้า/ออกกับระบบทางหลวงพิเศษแบบปิด (Closed System) ผ่านด่านเก็บเงินบางปะกงเป็นลักษณะสามแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร รถในทิศทางที่ออกจากด่านเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 314 และรถในทิศทางออกจากด่านบางปะกงเพื่อเลี้ยวขวาต้องรอสัญญาณไฟจราจรซึ่งมักมีปัญหาการติดสะสมล้นด่าน ทางหลวงหมายเลข 314 บริเวณนี้มีขนาด 6 - 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) มีเกาะกลางถนนแบบเกาะยก แสดงดังรูปที่ 9-7



รูปที่ 9-7 สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
(ทางแยกต่างระดับบางปะกง)

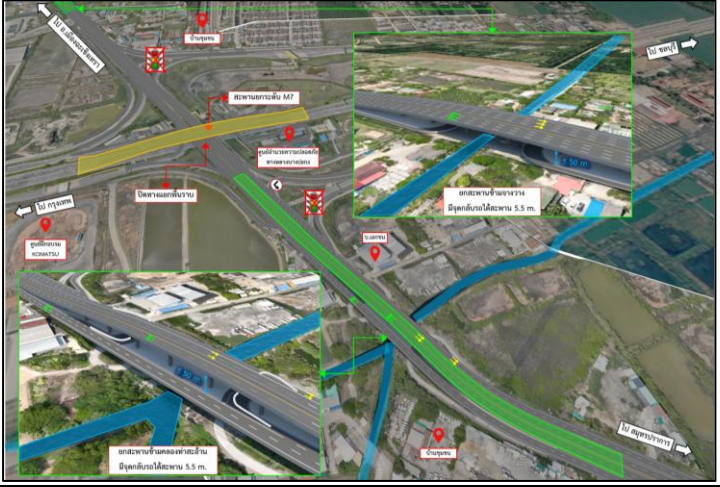
จากการสำรวจปริมาณจราจร (รูปที่ 9-8) พบว่า ทางหลักเป็นการเดินทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 ได้แก่ ทิศทางจากอำเภอบางปะกงตรงไปเมืองฉะเชิงเทรา และทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราตรงไปอำเภอบางปะกง ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงสุดของทางแยก ส่วนการเดินทางเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 พบว่า ทิศทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เลี้ยวขวาไปเมืองฉะเชิงเทรา มีปริมาณจราจรสูงสุด



รูปที่ 9-8 ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
หมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง)

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกดังกล่าว จึงได้เสนอรูปแบบทางเลือกจำนวน 3 รูปแบบทางเลือก
ดังตารางที่ 9-2

ตารางที่ 9-2 รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางปะกง) กม.5+505

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 1 กลับรถได้สะพานข้ามคลองร่วมกับปิดทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ให้กลับรถได้สะพานข้ามคลองทำสะพานและคลองจางวาง โดยทุบสะพานและก่อสร้างให้ได้ความสูงของช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อกลับรถเข้า-ออกถนนสายรอง ข้อดี ▪ รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร ▪ รองรับรถขนาดใหญ่ในการกลับรถ ข้อด้อย ▪ ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน ▪ อาจเกิดแกวคยสะสมยาวจุดกลับรถได้สะพาน
รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานทางเชื่อมตรงเข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ร่วมกับปิดทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับทางเชื่อมตรง 2 ตำแหน่ง เพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เข้าทางหลวงหมายเลข 314 และเพื่อเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 314 เข้าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ข้อดี ▪ รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้ โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร ▪ รองรับปริมาณจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้โดยตรง ข้อด้อย ▪ ระยะทางในการกลับรถเพิ่มขึ้น ▪ ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิม
รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ขาออก) ร่วมกับวงเวียนและปิดทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทิศทางขาออก และมีวงเวียนสำหรับการเปลี่ยนทิศทางเข้า-ออก ทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ข้อดี ▪ ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้ ▪ ระยะเวลาในการรอสัญญาณไฟจราจรน้อยลง ข้อด้อย ▪ ราคาก่อสร้างสูง ▪ ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน

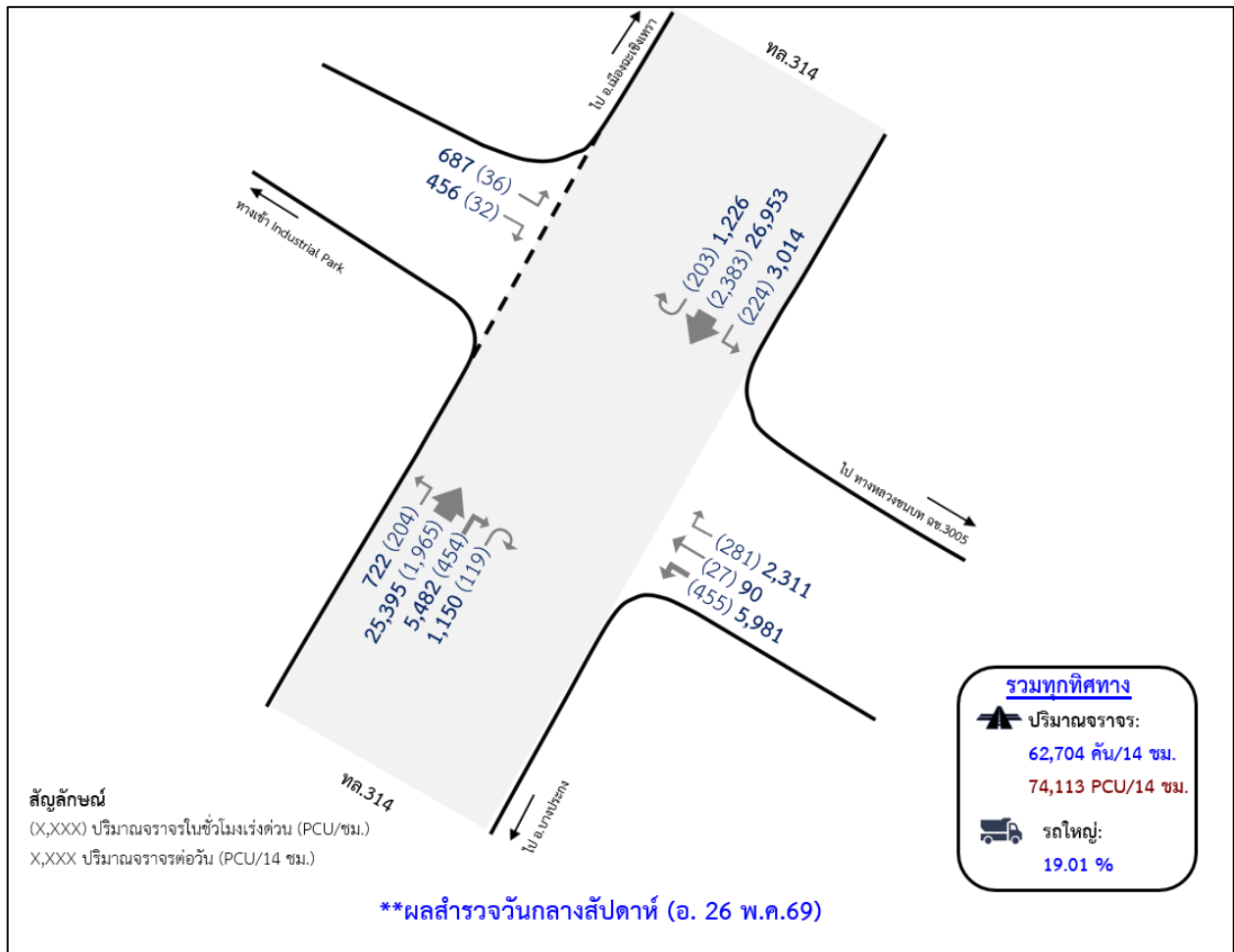
3) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538

สภาพปัจจุบันของทางหลวงหมายเลข 314 ตัดกับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน) เป็นลักษณะสามแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร บริเวณโดยรอบจุดตัดทางแยกเป็นชุมชน อาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์ บริษัทเอกชน ร้านค้า และโรงงาน ถนนเดิมของทางหลวงหมายเลข 314 มีขนาด 6-8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) มีเกาะกลางแบบยก พื้นผิวจราจรโดยรวมอยู่ในสภาพดี แต่เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักของรถบรรทุกขนถ่ายสินค้าในเขต EEC ทำให้มีปริมาณรถหนาแน่นสะสมในชั่วโมงเร่งด่วน โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดที่ต้องรอสัญญาณไฟจราจรทางหลวงชนบท ฉช.3005 มีขนาด 3 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังอำเภอบ้านโพธิ์และวัดโสธรวรารามวรวิหาร ทางด้านทิศใต้ และทางหลวงชนบท ฉช.3005 มีแผนจะปรับปรุงให้เป็น 4 ช่องจราจร พร้อมเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ดังรูปที่ 9-9



รูปที่ 9-9 สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน)

จากการสำรวจปริมาณจราจร (รูปที่ 9-10) พบว่า ทางหลักเป็นการเดินทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 ได้แก่ ทิศทางจากอำเภอบางปะกงตรงไปเมืองฉะเชิงเทรา และทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราตรงไป อำเภอบางปะกง ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงสุดของทางแยก ส่วนการเดินทางเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท ฉช.3005 พบว่า ทิศทางจากทางหลวงชนบท ฉช.3005 เลี้ยวซ้ายไปอำเภอบางปะกง มีปริมาณจราจรสูงสุด



รูปที่ 9-10 ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314
กับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (แยกหัวเนิน)

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกดังกล่าว จึงได้เสนอรูปแบบทางเลือกจำนวน 3 รูปแบบทางเลือก
ดังตารางที่ 9-3

ตารางที่ 9-3 รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉ.ช.3005 (แยกหัวเนิน) กม.13+538

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานทางเชื่อมตรงขาเข้า-ออก ทางหลวงชนบท ฉ.ช.3005 (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับทางเชื่อมตรงเพื่อเลี่ยงขาเข้า-ออก ทางหลวงชนบท ฉ.ช.3005 ข้อดี - ลดจุดตัดกระแสจราจรหลัก - รองรับจราจรของรถที่หลีกเลี่ยง 2 ทิศทาง ข้อด้อย - ราคาก่อสร้างสูงและกระทบกับทัศนียภาพชุมชน - มีการเวนคืนที่ดินเนื่องจากเขตทางมีจำกัด
รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับ (ขาออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร ข้อดี - ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้ - ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก ข้อด้อย - รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร - ผลกระทบด้านทัศนียภาพและชุมชน
รูปแบบทางเลือกที่ 3 อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร ข้อดี - ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้ทางลอดข้ามผ่านทางแยกได้ - โครงสร้างไม่บดบังทัศนียภาพ ข้อด้อย - รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร - ขาดความเชื่อมโยงของชุมชน

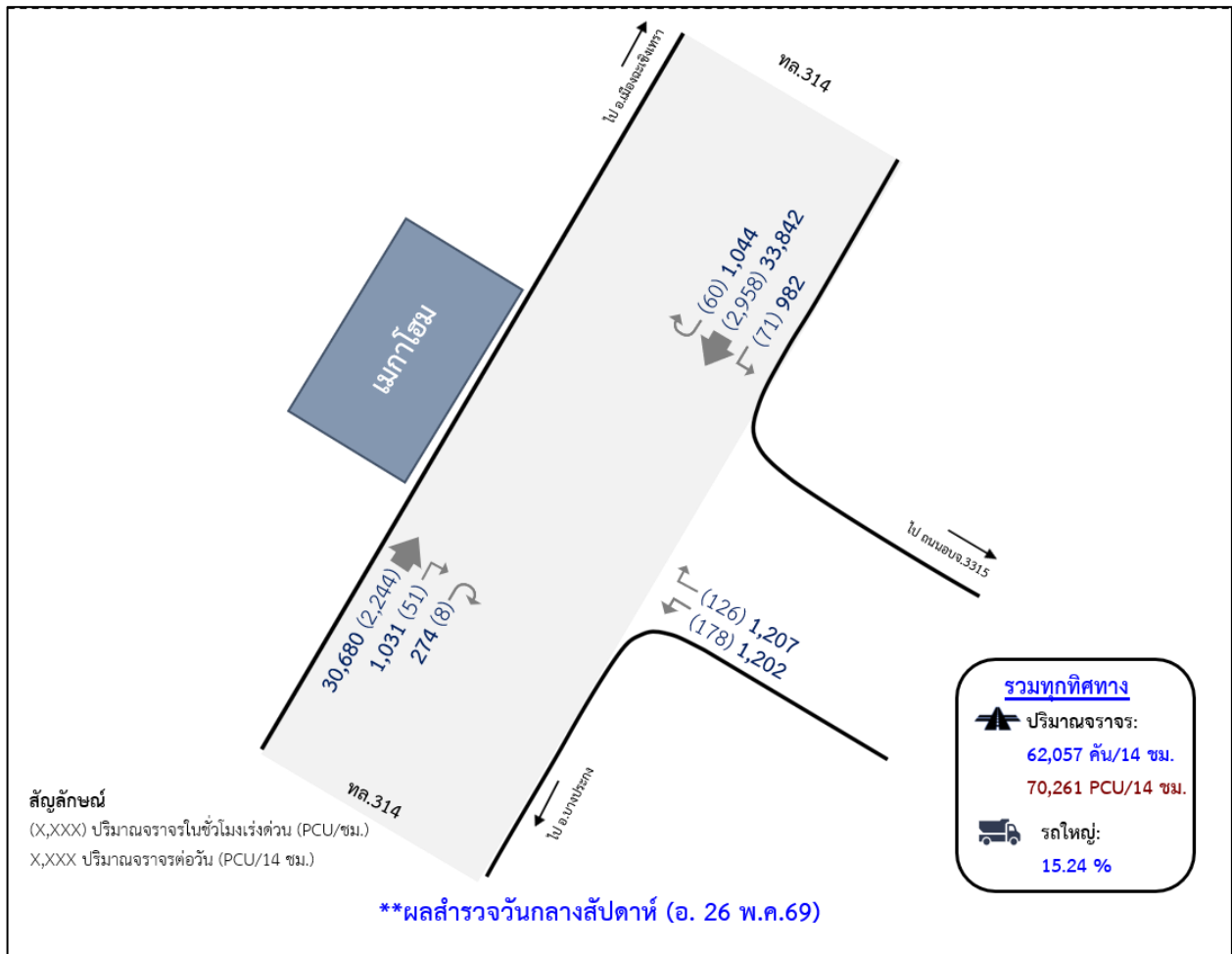
4) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนท้องถิ่น ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม) กม.15+750

สภาพปัจจุบันของทางแยกเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจรระดับพื้น (At-grade Intersection) พื้นผิวจราจรเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ถนนเดิมของทางหลวงหมายเลข 314 มีขนาด 6-8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ถนนท้องถิ่น ฉช.ถ 1-0005 เป็นถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร (ขึ้นอยู่กับช่วง) ช่วงโหม่งเร่งด่วนปริมาณรถบรรทุกจะหนาแน่นมากในช่วงเช้าและช่วงเย็น ทำให้มีรถสะสมบริเวณทางแยก บริเวณโดยรอบจุดตัดทางแยกอยู่ใกล้กับศูนย์จำหน่ายวัสดุต่อเติมบ้าน (เมกาโฮม ฉะเชิงเทรา) มีอาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์ บริษัทเอกชน ร้านค้า และโรงงานอยู่ประชิดเขตทาง ดังรูปที่ 9-11



รูปที่ 9-11 สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนท้องถิ่น ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม)

จากการสำรวจปริมาณจราจร (รูปที่ 9-12) พบว่า ทางหลักเป็นการเดินทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 ได้แก่ ทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราตรงไปอำเภอบางปะกง และทิศทางจากอำเภอบางปะกงตรงไปเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงสุดของทางแยก ส่วนการเดินทางเชื่อมต่อกับถนน อบจ.3315 พบว่า ในวันหยุด ทิศทางจากถนน อบจ.3315 เลี้ยวขวาไปเมืองฉะเชิงเทรา มีปริมาณจราจรสูงสุด ขณะที่ในวันต้นสัปดาห์และวันกลางสัปดาห์เป็นทิศทางจากถนน อบจ.3315 เลี้ยวซ้ายไปอำเภอบางปะกง



รูปที่ 9-12 ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนท้องถิ่น ฉช.ถ 1-0005
(แยกหัวเนิน)

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

เนื่องจากปริมาณการจราจรบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 ตัดกับถนน ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม) กม.15+750 นี้ ยังคงสามารถรองรับปริมาณการจราจรต่อไปได้อีก 20 ปี ทำให้กรณีนี้ไม่มีการดำเนินการคัดเลือก รูปแบบทางเลือก จึงสรุปแนวคิดเบื้องต้นบริเวณแยกวัดผาณิตารามเป็นรูปแบบการยกเลิกสัญญาณไฟจราจร โดยปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด ส่วนรถที่มาจากสายหลักและสายรองต้องการเลี้ยวขวาเข้า ถนน ฉช.ถ 1-0005 และทางหลวงหมายเลข 314 ให้ตรงไปเพื่อกลับรถที่บริเวณแยกหัวเนิน ที่ กม.13+538 ระยะห่างจากแยกวัดผาณิตารามประมาณ 2.21 กิโลเมตร และบริเวณแยกบ้านใหญ่ ที่ กม.17+536 ระยะห่างจาก แยกวัดผาณิตารามประมาณ 1.79 กิโลเมตร ซึ่งรูปแบบนี้จะทำให้รถทางตรงสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้คล่องโดยไม่มี สัญญาณไฟจราจรและยังสามารถช่วยลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณกลางทางแยก ทั้งนี้กรณีนี้โครงการสายทางเลี้ยวเมือง ฉะเชิงเทรา (ด้านใต้) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้บริเวณชุมชนตำบลบางกรูด สามารถใช้ถนนสายเลี้ยวเมือง ฉะเชิงเทราที่เชื่อมเข้าทางหลวงหมายเลข 314 มุ่งหน้าไปอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา และสามารถเดินทางโดยใช้ ทางแยกต่างระดับเทพราชเพื่อเลี้ยวขวาไปยังอำเภอเมืองฉะเชิงเทราต่อไปได้สะดวกยิ่งขึ้น ดังรูปที่ 9-13



รูปที่ 9-13 รูปแบบทางแยกเบื้องต้นบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนน ฉช.ถ 1-0005 (แยกวัดผาณิตาราม)

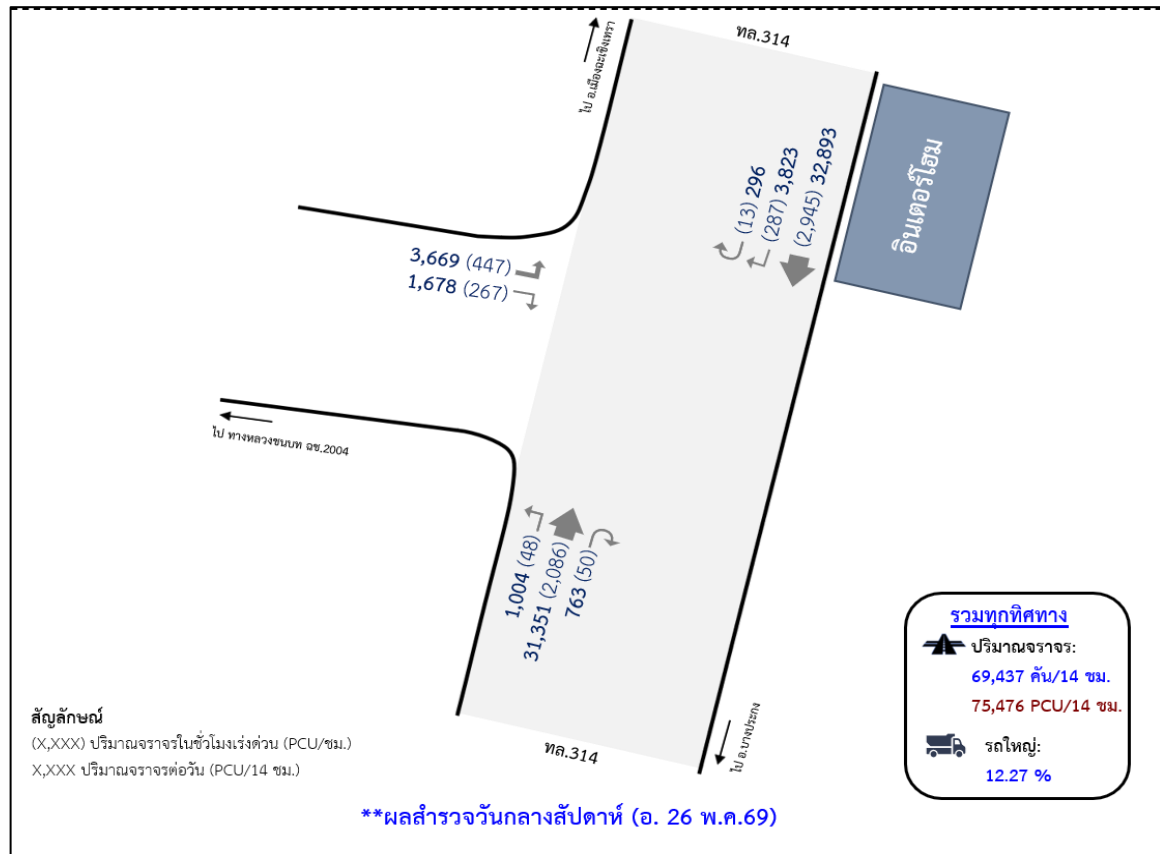
5) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536

สภาพปัจจุบันบริเวณทางแยกเป็นสัญญาณไฟจราจรระดับพื้น (At-grade Intersection) พื้นผิวจราจรเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ถนนเดิมของทางหลวงหมายเลข 314 มีขนาด 6 - 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ทางหลวงชนบท ฉช.2004 ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างถนนบางนา-ตราด (ทางหลวงหมายเลข 34) มาบรรจบกับถนนทางหลวงชนบท ฉช.3001 และต่อเนื่องมายังทางหลวงหมายเลข 314 ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์และเปิดให้สัญจรได้แล้วตั้งแต่ช่วงปลายปี พ.ศ. 2568 จุดตัดนี้เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญที่ช่วยให้รถจากฝั่งจังหวัดสมุทรปราการและนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ สามารถวิ่งตรงมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 314 ได้สะดวกขึ้น โดยไม่ต้องไปอ้อมไปที่แยกบางปะกง บริเวณโดยรอบจุดตัดทางแยกอยู่ใกล้กับศูนย์จำหน่ายวัสดุต่อเติมบ้าน มีอาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์ บริษัทเอกชน ร้านค้า และโรงงาน อยู่ประชิดเขตทาง แสดงดังรูปที่ 9-14



รูปที่ 9-14 สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่)

จากการสำรวจปริมาณจราจร (รูปที่ 9-15) พบว่า ทางหลักเป็นการเดินทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 ได้แก่ ทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราตรงไปอำเภอบางปะกง และทิศทางจากอำเภอบางปะกงตรงไปเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงสุดของทางแยก ส่วนการเดินทางเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท ฉช.2004 พบว่า ทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราเลี้ยวขวาไปทางหลวงชนบท ฉช.2004 มีปริมาณจราจรสูงสุด



รูปที่ 9-15 ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่)

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหารถติดบริเวณแยกดังกล่าว จึงได้เสนอรูปแบบทางเลือกจำนวน 3 รูปแบบทางเลือก ดังตารางที่ 9-4

ตารางที่ 9-4 รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานยกระดับขาเข้าและสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (ขาเข้าใช้ช่องจราจรขวาสุด เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวงหมายเลข 365) (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา)	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานยกระดับทิศทางขาเข้า และมีการควบคุมทางแยกระดับพื้นด้วยสัญญาณไฟจราจร ส่วนรถทิศทางจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 สามารถเลี้ยวซ้ายเพื่อใช้ช่องจราจรขวาสุดเพื่อขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 (ทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา) ข้อดี - มีช่องรองรับรถเลี้ยวขวาจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ไปทางหลวงหมายเลข 365 - ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก ข้อด้อย - รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร - โครงสร้างบดบังทัศนียภาพและกระทบกับลำน้ำ

ตารางที่ 9-4 รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (แยกบ้านใหญ่) กม.17+536

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับขาเข้าและสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (ขาเข้าตรงไปกลับรถบริเวณแยกโสร เพื่อขึ้นสะพานข้ามไปทางหลวงหมายเลข 365) (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานยกระดับทิศทางขาเข้า และมีการควบคุมทางแยกระดับพื้นด้วยสัญญาณไฟจราจร ส่วนรถทิศทางจากทางหลวงชนบท ฉช.2004 ที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 ให้เลี้ยวซ้ายตรงไปกลับรถบริเวณแยกโสร เพื่อขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 365 (ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา) ข้อดี - ทิศทางมุ่งหน้าเข้า อำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้ - ลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก ข้อด้อย - รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร - โครงสร้างบดบังทัศนียภาพและกระทบกับลำน้ำ
รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับแบบเลี้ยววนขาเข้า-ออก ทางหลวงชนบท ฉช.2004 ร่วมกับปิดทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับแบบเลี้ยววนเพื่อรองรับรถที่เลี้ยว เข้า-ออก ทางหลวงชนบท ฉช.2004 ข้อดี - รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร - รองรับปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท ฉช.2004 ข้อด้อย - ราคาค่าก่อสร้างสูงและกระทบกับทัศนียภาพ - มีการเวนคืนที่ดินเพิ่ม

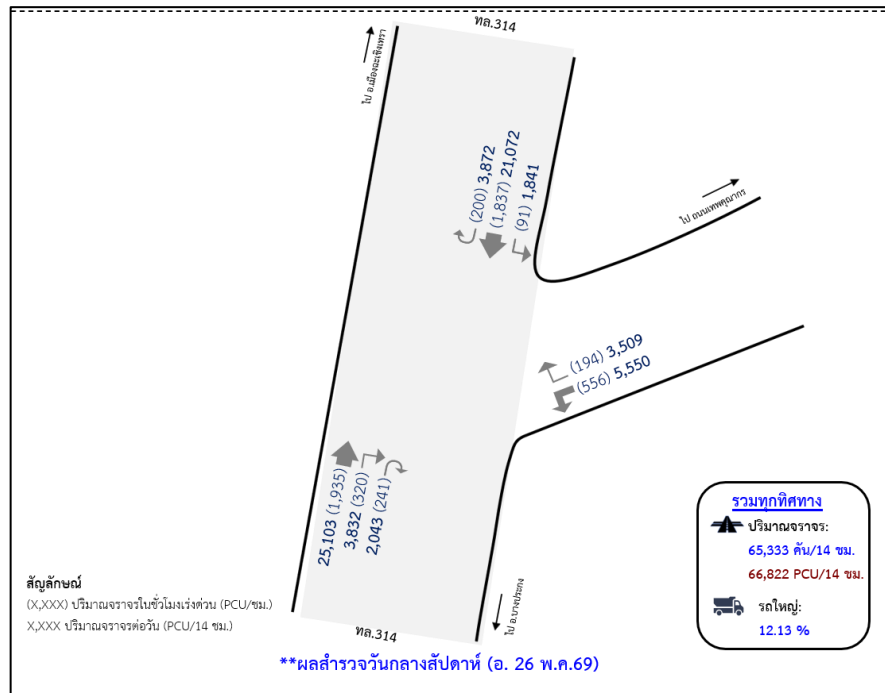
6) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสร) กม.19+076

สภาพปัจจุบันเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจรระดับพื้น (At-grade Intersection) บริเวณจุดตัดนี้เรียกว่าแยกโสร ตัดกับถนนเทพคุณากร ใกล้กับศูนย์การค้าโรบินสันไลฟ์สไตล์ ฉะเชิงเทรา พื้นผิวจราจรเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ถนนเดิมของทางหลวงหมายเลข 314 มีขนาด 6 - 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ถนนเทพคุณากรปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เป็นถนนสายสำคัญ เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่นำไปสู่วัดโสธรวรารามวรวิหาร (วัดหลวงพ่โสร) วันหยุดและช่วงเทศกาลปริมาณจราจรจะหนาแน่นมากเป็นพิเศษ ดังรูปที่ 9-16



รูปที่ 9-16 สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสร)

จากการสำรวจปริมาณจราจร (รูปที่ 9-17) พบว่า ทางหลักเป็นการเดินทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 ได้แก่ ทิศทางจากอำเภอบางปะกงตรงไปเมืองฉะเชิงเทรา และทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราตรงไปอำเภอบางปะกง ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงที่สุดของทางแยก ส่วนการเดินทางเชื่อมต่อกับถนนเทพคุณากร พบว่า ทิศทางจากถนนเทพคุณากรเลี้ยวซ้ายไปอำเภอบางปะกง มีปริมาณจราจรสูงที่สุด



รูปที่ 9-17 ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร)

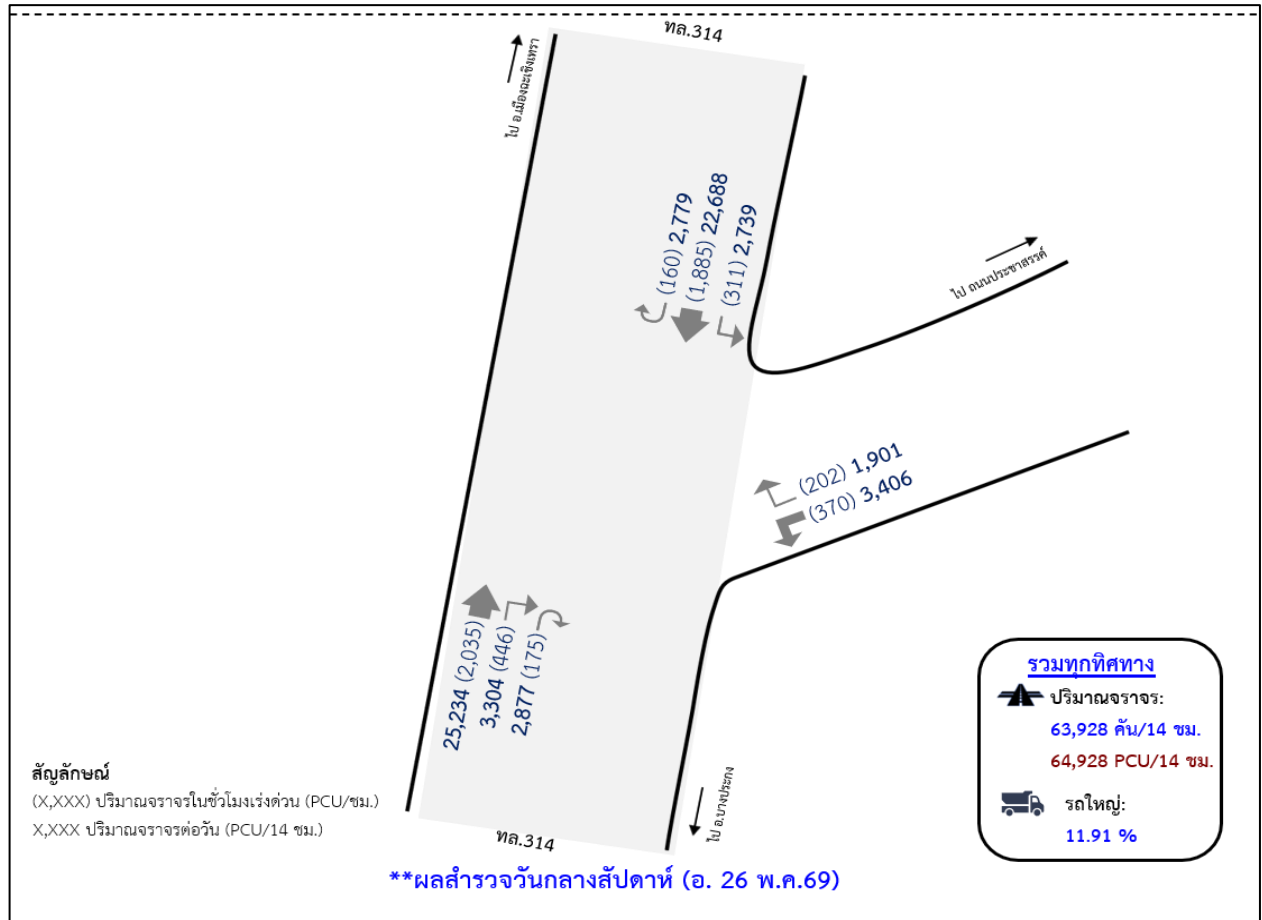
7) จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125

สภาพปัจจุบันเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจรระดับพื้น (At-grade Intersection) พื้นผิวจราจรเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต ถนนเดิมของทางหลวงหมายเลข 314 มีขนาด 6 - 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ถนนประชาสรรค์ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เป็นทางสายหลักของผู้คนในท้องถิ่นที่ต้องการเชื่อมต่อระหว่างโซนพื้นที่ บขส. กับโซนพื้นที่โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์/ตลาดหน้าเมือง ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนปริมาณรถบรรทุกจะหนาแน่นมาก ในช่วงเช้าและช่วงเย็น ทำให้มีรถสะสมบริเวณทางแยก แสดงดังรูปที่ 9-18



รูปที่ 9-18 สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์)

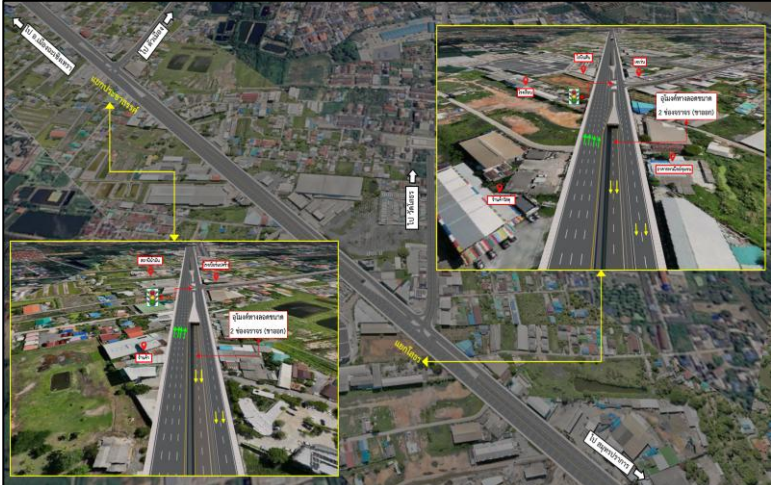
จากการสำรวจปริมาณจราจร ดังแสดงในรูปที่ 9-19 พบว่า ทางหลักเป็นการเดินทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 314 ได้แก่ ทิศทางจากอำเภอบางปะกงตรงไปเมืองฉะเชิงเทรา และทิศทางจากเมืองฉะเชิงเทราตรงไปอำเภอบางปะกง ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงสุดของทางแยก ส่วนการเดินทางเชื่อมต่อกับถนนประชาสรรค์ พบว่า ทิศทางจากถนนประชาสรรค์เลี้ยวซ้ายไปอำเภอบางปะกง มีปริมาณจราจรสูงสุด



รูปที่ 9-19 ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์)

เนื่องจากจุดตัดทางแยกโศธรและทางแยกประชาสรรค์ทั้ง 2 จุด มีระยะทางที่ใกล้เคียงกันประมาณ 1.2 กิโลเมตร จึงพิจารณาดำเนินการเสนอแนวคิดรวมทางแยกทั้ง 2 จุด มาพิจารณาคัดเลือกเป็นโครงข่ายรูปแบบเดียวกัน ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกดังกล่าว จึงได้เสนอรูปแบบทางเลือกจำนวน 4 รูปแบบทางเลือกดังตารางที่ 9-5

ตารางที่ 9-5 รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกโสร้ง) กม.19+076 และถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานยกระดับตลอดแนวข้ามทางแยก ร่วมกับปิดทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง ปิดทางแยกระดับพื้นให้รถทางสายหลักวิ่งผ่านตลอด โดยมีสะพานยกระดับข้ามทางแยกโสร้งตลอดแนวจนถึงแยกประชาสรรค์ในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทางเข้า-ออกทางแยก ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อกลับรถโดยเดินทางเป็นรูปแบบหมุนวน ข้อดี - รถที่สัญจรระดับพื้นสามารถวิ่งผ่านทางแยกได้ โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร - ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้ ข้อด้อย - ระยะทางในการกลับรถเพิ่มขึ้น - โครงสร้างบดบังทัศนียภาพ
รูปแบบทางเลือกที่ 2 อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) บริเวณทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร ข้อดี - ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้ทางลอดข้ามผ่านทางแยกได้ - โครงสร้างไม่บดบังทัศนียภาพ ข้อด้อย - ราคาค่าก่อสร้างสูง - รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 9-5 รูปแบบทางเลือกของรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 กับถนนเทพคุณากร (แยกไฮธร)
กม.19+076 และถนนประชาสรรค์ (แยกประชาสรรค์) กม.20+125 (ต่อ)

รูปแบบทางเลือก	รายละเอียด
รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับ (ขาออก) บริเวณทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานยกระดับข้ามบริเวณแยกไฮธรและบริเวณแยกประชาสรรค์ในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีความสูงช่องลอดอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร ข้อดี - ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้สะพานข้ามผ่านทางแยกได้ - ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก ข้อด้อย - รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร - รูปแบบทางเรขาคณิตเป็นลักษณะทางเนินต่อเนื่อง
รูปแบบทางเลือกที่ 4 อุโมงค์ทางลอด (ขาออก) และสะพานยกระดับ (ขาออก) บริเวณทางแยก 2 จุด ร่วมกับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (เป็นรูปแบบเบื้องต้นที่อยู่ระหว่างการศึกษา) 	กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 314 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีทางลอดผ่านทางแยกไฮธรและสะพานยกระดับข้ามแยกประชาสรรค์ในทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา มีจุดกลับรถบริเวณทางแยก ส่วนการเดินทางในทิศทางอื่น ๆ ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร ข้อดี - ทิศทางออกจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทราสามารถใช้ทางลอดและสะพานข้ามผ่านทางแยกได้โดยตรง - ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก ข้อด้อย - รถที่สัญจรระดับพื้นผ่านทางแยกยังคงต้องรอสัญญาณไฟจราจร - โครงสร้างบดบังทัศนียภาพบริเวณแยกประชาสรรค์



ตารางที่ 9-6 แนวคิดการปรับปรุงเบื้องต้น

ลำดับ	กม.	รูปแบบปัจจุบัน	สถานที่ใกล้เคียง	แนวคิดการปรับปรุง
1	0+230.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (แยกคลองอ้อม)	จุดตัดกับ ทล.3 และ ทล.34 (ทิศทางขาเข้า ทล.34 - ไปชลบุรี)	ปัจจุบันกำลังก่อสร้างปรับปรุงเป็นวงเวียน
2	1+160.000	จุดกลับรถระดับพื้น	-	ปิดจุดกลับรถ
3	1+950.000	จุดกลับรถระดับพื้น	บริเวณศูนย์วิจัยและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งฉะเชิงเทรา กรมประมง	ปรับปรุงเป็นจุดกลับรถรูปแบบสะพานบก (ความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร)
4	3+050.000	จุดกลับรถระดับพื้น	-	ปิดจุดกลับรถ
5	3+575.000	จุดกลับรถระดับพื้น	บริเวณโรงเรียนประกอบราษฎร์บำรุง	ปิดจุดกลับรถ
6	3+760.000	สะพานข้ามคลองสำโรง - ไม่มีจุดกลับรถใต้สะพาน	คลองสำโรง	ปรับปรุงขยายช่องจราจร
7	4+135.000	สี่แยกสัญญาณไฟจราจร (แยกท่าสะพาน)	จุดตัดกับถนนจรัญยานท์กับถนนอนันตพรต	รูปแบบทางแยกต่างระดับ (ความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร)
8	4+517.607	สะพานข้ามคลองฮกลี่ - ไม่มีจุดกลับรถใต้สะพาน	คลองฮกลี่	ปรับปรุงขยายช่องจราจร
9	4+996.295	สะพานข้ามคลองท่าสะพาน - มีจุดกลับรถใต้สะพาน	คลองท่าสะพาน	ปรับปรุงขยายช่องจราจร
10	5+260.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร	จุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) (ทิศทางขาออกจาก M7 - ไป ฉะเชิงเทรา)	รูปแบบทางแยกต่างระดับ (ความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร)
11	5+850.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร	จุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) (ทิศทางขาเข้า M7 - ไปชลบุรี)	
12	6+321.959	สะพานข้ามคลองใหม่ - มีจุดกลับรถใต้สะพาน (ทิศทางเดียว - ไปฉะเชิงเทรา)	คลองใหม่	ปรับปรุงเพิ่มความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร
13	6+800.000	จุดกลับรถระดับพื้น (ปิดเหลือทิศทางเดียว - ไปฉะเชิงเทรา)	บริเวณที่นอนปิ้ง เฟอร์นิเจอร์	ปิดจุดกลับรถ
14	7+593.930	สะพานข้ามคลองจางวาง - มีจุดกลับรถใต้สะพาน (ช่องลอด 2.8-3 เมตร)	คลองจางวาง	ปรับปรุงเพิ่มความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
15	8+220.000	จุดกลับรถระดับพื้น (ปิดเหลือทิศทางเดียว - ไป อ.บางปะกง)	บริเวณ บางปะกง ริเวอร์ไซด์ คันทรี่ คลับ / ดีโป by วนชัย	ปิดจุดกลับรถ
16	8+435.000	ตำแหน่งไฟแดงคนเดินข้าม	บริเวณ ถนนบ้านเอื้ออาทร	พิจารณาตามความเหมาะสมอีกที
17	9+630.000	จุดกลับรถระดับพื้น (ปิดเหลือทิศทางเดียว - ไป อ.บางปะกง)	บริเวณ Royal Hailiang Copper (Thailand) Co., Ltd.	ปิดจุดกลับรถ



ตารางที่ 9-6 แนวคิดการปรับปรุงเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	กม.	รูปแบบปัจจุบัน	สถานที่ใกล้เคียง	แนวคิดการปรับปรุง
18	10+660.000	สะพานข้ามคลองแสนภูตาศ - มีจุดกลับรถใต้สะพาน (ช่องลอด 2.5 เมตร)	คลองแสนภูตาศ	ปรับปรุงเพิ่มความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
19	11+230.000	จุดกลับรถระดับพื้น (พฤติกรรมการใช้งานเหมือนสามแยก)	ตรงกับซอยลาดขวาง 5 / บริเวณ FN Outlet	ปิดจุดกลับรถ
20	11+707.395	สะพานข้ามคลองลาดขวาง - มีจุดกลับรถใต้สะพาน (ช่องลอด 2.40 เมตร)	คลองลาดขวาง	ปรับปรุงขยายช่องจราจร
21	12+250.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (ปิดแล้ว)	บริเวณ ทางเข้า Toyota บ้านโพธิ์	ปิดจุดกลับรถ
22	12+980.000	จุดกลับรถระดับพื้น (พฤติกรรมการใช้งานเหมือนสามแยก)	ตรงกับทางเข้า Toyota บ้านโพธิ์ (อีกประตู)	ปิดจุดกลับรถ
23	13+550.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (แยกหัวเนิน)	จุดตัดกับทางหลวงชนบท ฉช.3005 (ไปอำเภอบ้านโพธิ์)	รูปแบบทางแยกต่างระดับ (ความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร)
24	14+850.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (แยกเทพราช)	จุดตัดกับทางหลวงชนบท ฉช.3001 (ไปลาดกระบัง)	เป็นทางแยกต่างระดับ (ในโครงการฯ ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา ด้านใต้)
25	15+200.000	สะพานข้ามคลองประเวศ - ไม่มีจุดกลับรถใต้สะพาน	คลองประเวศ	เป็นทางแยกต่างระดับ (ในโครงการฯ ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา ด้านใต้)
26	15+800.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (แยกวัดผาณิตาราม)	จุดตัดกับ ถนน อบจ. 3315 (ไปวัดผาณิตาราม / อบต.บางกรูด)	ปิดจุดตัดทางแยก
27	17+540.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (แยกบ้านใหญ่ (นาคู)	จุดตัดกับทางหลวงชนบท ฉช.2004 (ไปบ้านนาคู)	รูปแบบทางแยกต่างระดับ (ความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร)
28	17+858.754	สะพานข้ามคลอง - ไม่มีจุดกลับรถใต้สะพาน	คลองบางพระ	ปรับปรุงขยายช่องจราจร
29	18+300.000	สามแยกต่างระดับ - มีจุดกลับรถระดับพื้น	แยกบางพระ - จุดตัดกับ ทล.365 (ไปอำเภอนมสารตาม)	ปิดจุดกลับรถ
30	19+080.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (แยกโสร)	จุดตัดกับ ถนนเทพคุณากร (ไปวัดโสธรวรารามวรวิหาร)	รูปแบบทางแยกต่างระดับ (ความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร)
31	20+135.000	สามแยกสัญญาณไฟจราจร (แยกประชาสรรค์)	จุดตัดกับถนนประชาสรรค์ (ไปมหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์)	รูปแบบทางแยกต่างระดับ (ความสูงช่องลอดให้ได้ไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร)

9.6 การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

(1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) เช่น

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

(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ☐ มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- ☐ มูลค่าการบำรุงรักษา
- ☐ มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

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

10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

10.1 นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 พบว่า การพัฒนาโครงการเข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อ สผ. พิจารณา ลำดับที่ 20.7 โดยสามารถสรุปผลการตรวจสอบ ดังตารางที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19 ¹	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากโครงการเป็นการปรับปรุงทางหลวงระดับดิน ซึ่งไม่ใช่ระบบทางพิเศษ
20 ²	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะกรรมการ
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางไม่ได้อยู่ใกล้พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ ที่ ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	อาจเข้าข่าย เนื่องจากพบคลองประเวศบุรีรมย์ ซึ่งเป็นโบราณสถาน ไม่ขึ้นทะเบียนไหลผ่านแนวเส้นทาง บริเวณ กม.15+186

ตารางที่ 10-1 การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
33 ^{1/}	โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการพัฒนาชุมชน และการจัดการที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี 33.2 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน 33.3 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ตามมติคณะรัฐมนตรี

ที่มา : ^{1/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

2) การตรวจสอบข้อกำหนดเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

จากการตรวจสอบ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามข้อกำหนดดังกล่าว ดังตารางที่ 10-2

ตารางที่ 10-2 การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

ข้อ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
2	โครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination, IEE) 2.4 โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

ที่มา : มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน พ.ศ. 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

3) การตรวจสอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง

(1) การก่อสร้างแนวเส้นทาง

แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในเขตทางซึ่งเป็นพื้นที่ของโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ในแผนที่ท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 สำหรับบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร นอกเขตทางโครงการ ตามแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เป็นพื้นที่ซึ่งอยู่ในที่ดิน 7 ประเภท ได้แก่ ที่ดินประเภท อ. พัฒนาอุตสาหกรรม (สีม่วงอ่อนมีจุดสีขาว) ที่ดินประเภท ม. ชุมชนเมือง (สีส้ม) ที่ดินประเภท ขบ. ชุมชนชนบท (สีเหลืองอ่อน) ที่ดินประเภท ขอ. เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม (สีม่วง) ที่ดินประเภท พ. ศูนย์กลางพาณิชยกรรม (สีแดง) ที่ดินประเภท ล. ที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวมีเส้นทแยงสีฟ้า) และที่ดินประเภท รม. ที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง (สีส้มอ่อนมีจุดขาว) ทั้งนี้ จากการตรวจสอบ พบว่าการพัฒนาโครงการเป็นการออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 314 ถือว่าสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว ดังรูปที่ 10-1

(2) ทางแยกท่าสะพาน

แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทชุมชนเมือง (สีส้ม) ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว ดังรูปที่ 10-1

(3) ทางแยกต่างระดับบางปะกง

แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 รูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทชุมชนชนบท (สีเหลืองอ่อน) ที่ดินประเภทชุมชนเมือง (สีส้ม) และที่ดินประเภทพัฒนาอุตสาหกรรม (สีม่วงอ่อนมีจุดสีขาว) สำหรับรูปแบบทางเลือกที่ 2 กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทชุมชนชนบท (สีเหลืองอ่อน) ที่ดินประเภทชุมชนเมือง (สีส้ม) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวมีเส้นทแยงสีฟ้า) และที่ดินประเภทพัฒนาอุตสาหกรรม (สีม่วงอ่อนมีจุดสีขาว) ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว ดังรูปที่ 10-1

(4) ทางแยกต่างระดับหัวเนิน

แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการอุตสาหกรรม ที่ดินประเภทชุมชนชนบท (สีเหลืองอ่อน) ที่ดินประเภทชุมชนเมือง (สีส้ม) ที่ดินประเภทพัฒนาอุตสาหกรรม (สีม่วงอ่อนมีจุดสีขาว) และที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง (สีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว ดังรูปที่ 10-1

(5) ทางแยกต่างระดับวัดผาณิตาราม

แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทชุมชนเมือง (สีส้ม) ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว ดังรูปที่ 10-1

(6) ทางแยกต่างระดับบ้านใหญ่

แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทชุมชนเมือง (สีส้ม) ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว **ดังรูปที่ 10-1**

(7) ทางแยกโศธรและแยกประชาสรรค์

แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทชุมชนเมือง (สีส้ม) และที่ดินประเภทศูนย์กลางพาณิชยกรรม (สีแดง) ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในเขตประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว **ดังรูปที่ 10-1**

4) ความสอดคล้องแผนพัฒนาจังหวัด

จากการทบทวนแผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ฉบับทบทวน ได้กำหนดวิสัยทัศน์ “เมืองน่าอยู่ น่าเที่ยว น่าลงทุน พัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะ EEC) โดยมีประเด็นการพัฒนา ได้แก่

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ยกระดับภาคการเกษตรของจังหวัดด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม ให้เป็นแหล่งผลิตอาหาร ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน เกษตรกรมีความเข้มแข็ง สามารถพึ่งพาตนเองได้

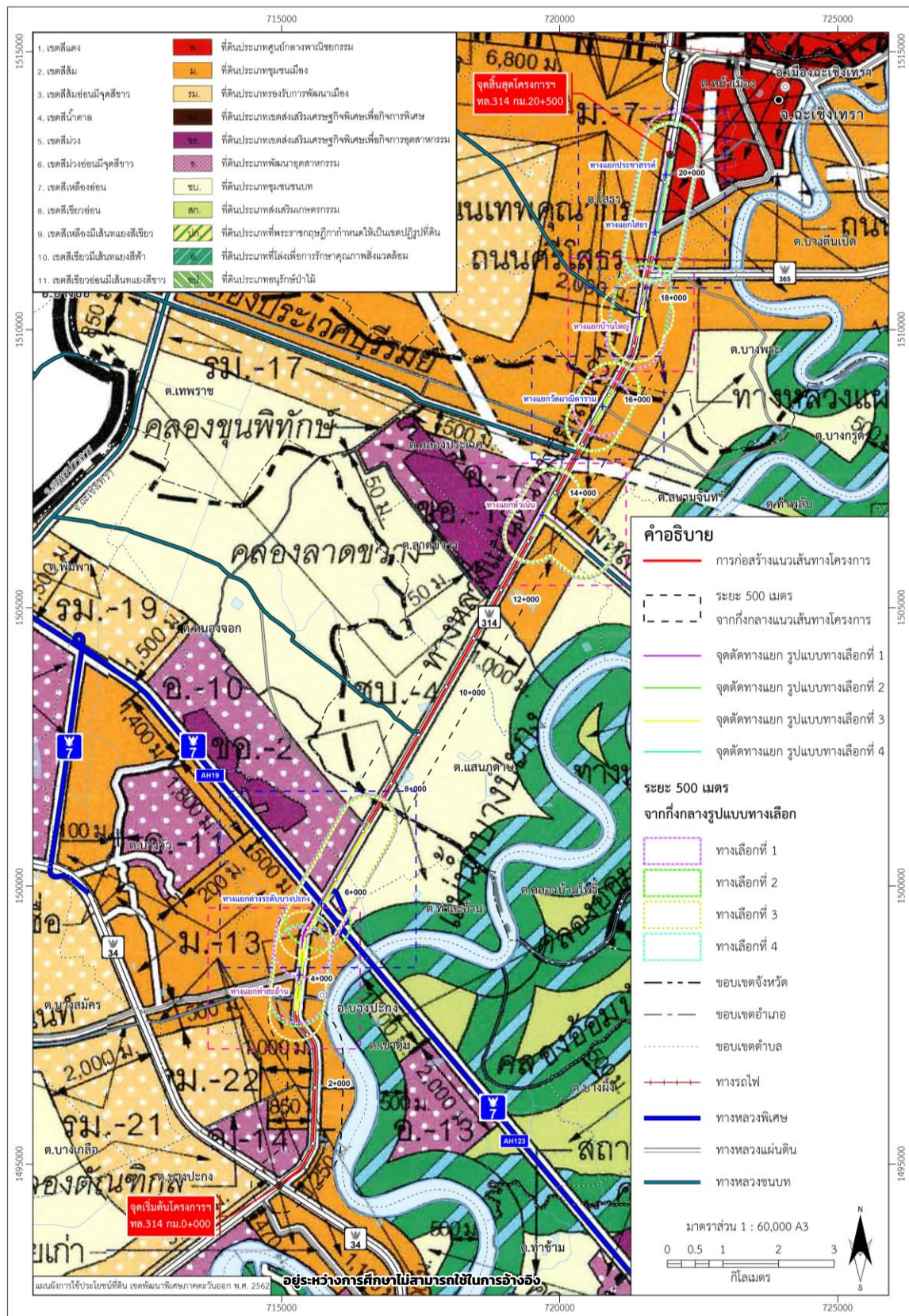
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีอัตลักษณ์ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ชุมชน

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาคุณภาพชีวิต การศึกษา สาธารณสุข สวัสดิการสังคมและสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทุกช่วงวัย

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างสมดุล และยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาศักยภาพพื้นที่ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รองรับการเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ในเขต EEC

เมื่อพิจารณาโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 314 เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจร อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยในการเดินทางทั้งในภาคประชาชน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวภายในจังหวัด ซึ่งเป็นสนับสนุนแผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ฉบับทบทวน ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาศักยภาพพื้นที่ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รองรับการเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ในเขต EEC



รูปที่ 10-1 ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562

10.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

1) พื้นที่ป่าชายเลน ตามมติคณะรัฐมนตรี

จากการตรวจสอบพื้นที่ป่าชายเลน จากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พบว่า แนวเส้นทางบริเวณ กม.2+750 ถึง กม.2+870 ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน และมีพื้นที่ศึกษาโครงการบางส่วนอยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2530 และวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2543 พื้นที่ป่าชายเลนบริเวณพื้นที่โครงการ แสดงดังรูปที่ 10-2

2) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ดังนั้น การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททางหลวงสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ เนื่องจากไม่เป็นกิจการที่มีข้อห้ามใช้ที่ดินตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรี แสดงดังรูปที่ 10-3

3) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุ

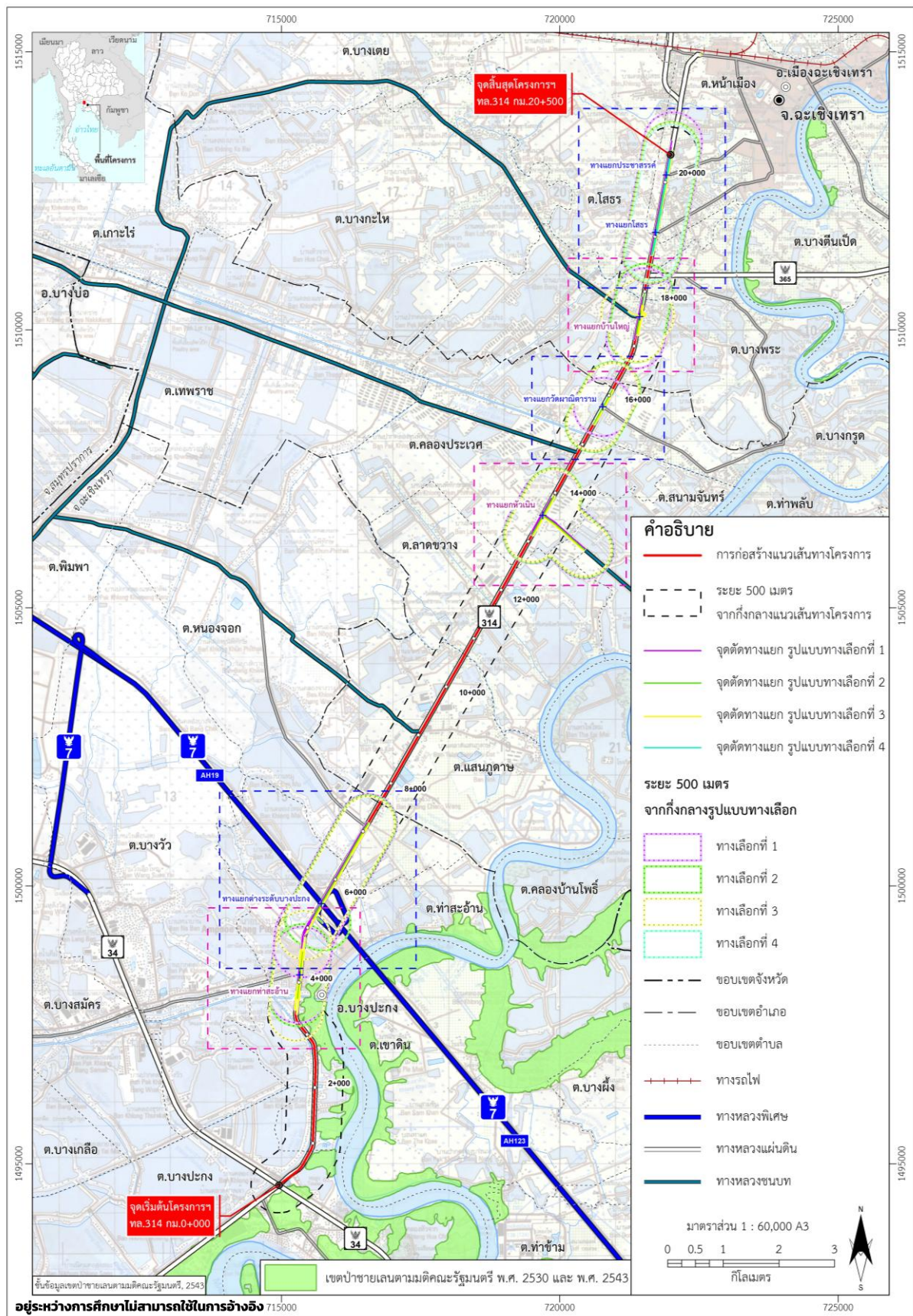
จากผลการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานทางโบราณคดีในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบคลองประเวศบุรีรมย์ ซึ่งเป็นโบราณสถานไม่ขึ้นทะเบียนไหลผ่านแนวเส้นทาง บริเวณ กม.15+186 ทำให้เข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อ สผ.

4) พื้นที่ชุ่มน้ำ

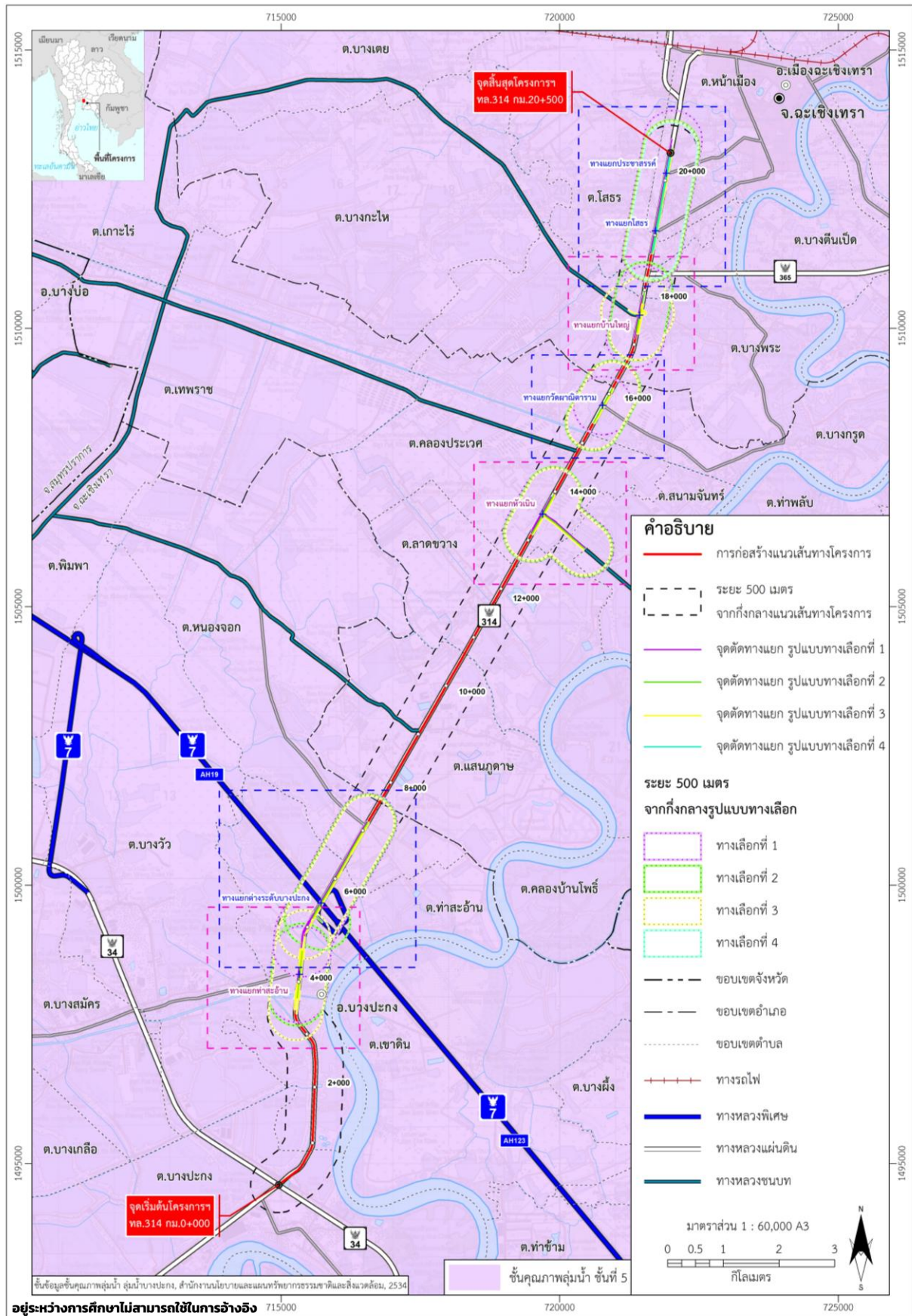
พื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar site) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ พื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำบางปะกงซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการมีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง 500 เมตร

5) พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ

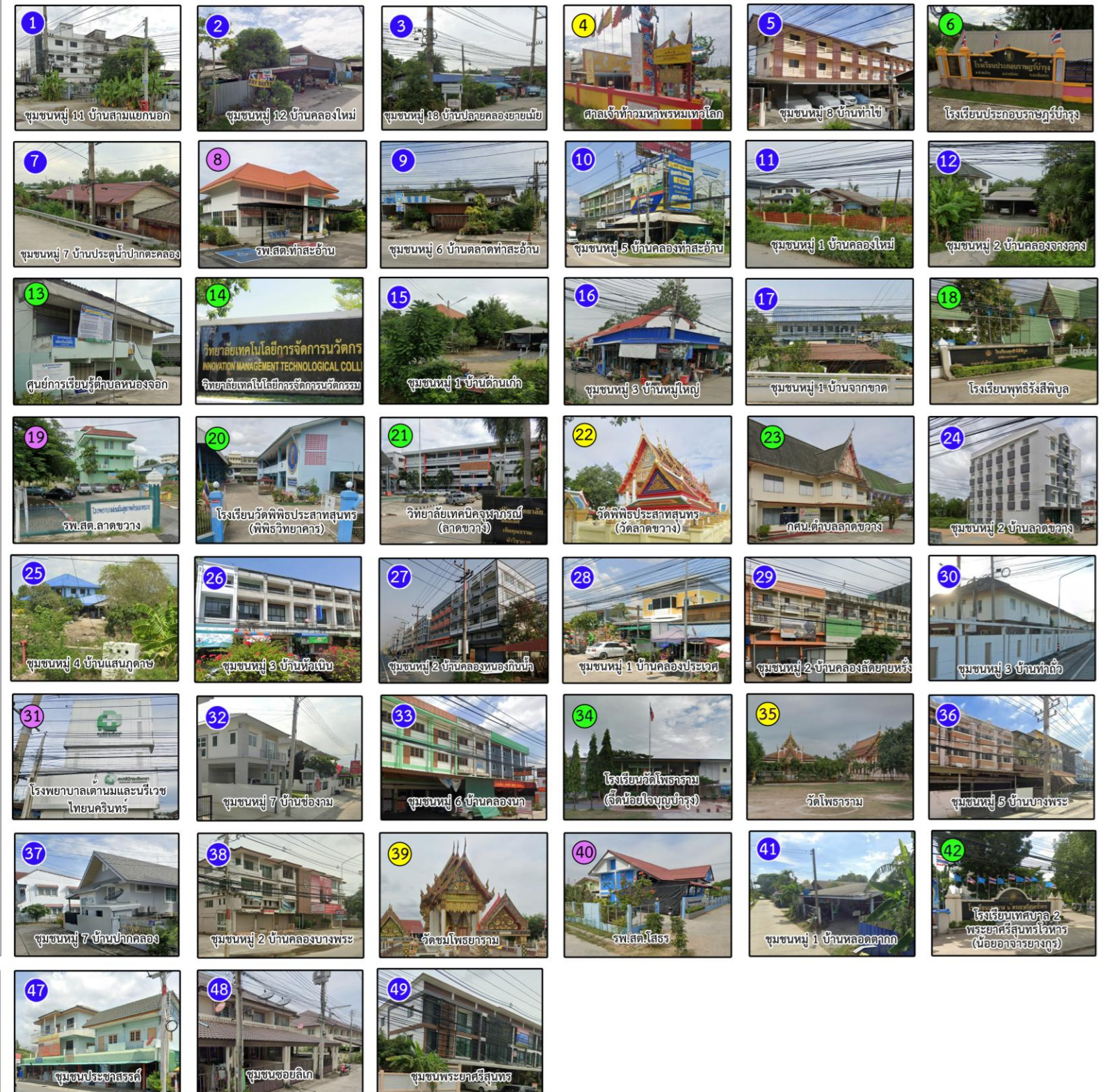
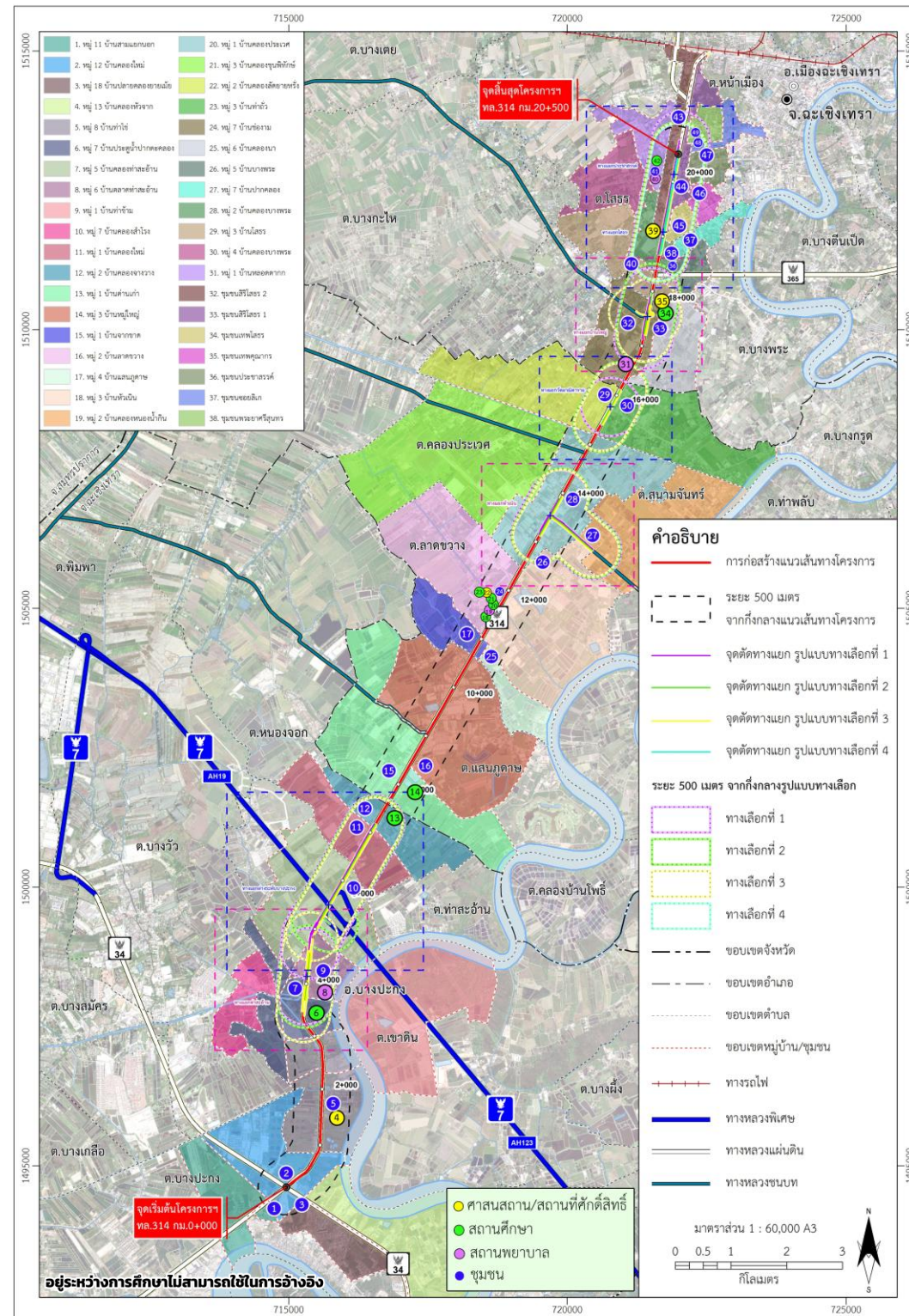
จากการพิจารณาพื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ศึกษาพบพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจำนวนทั้งหมด 49 แห่ง ดังตารางที่ 10-3 และรูปที่ 10-4



รูปที่ 10-2 พื้นที่ป่าชายเลนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 10-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 10-4 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

ตารางที่ 10-3 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	พิกัด		ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการถึงสิ่งก่อสร้างที่อยู่ใกล้ที่สุด (เมตร)																				
						แนวเส้นทาง	แยกท่าสะพาน			ทางแยกต่างระดับบางปะกง			แยกหัวเนิน			แยกวัดผาฉัตราราม			แยกบ้านใหญ่			แยกโสธรและแยกประชาสรรค์				
				E	N		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	
ฉะเชิงเทรา	บางปะกง	บางปะกง	1. ชุมชนหมู่ 11 บ้านสามแยกนอก	714619	1494308	457	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			2. ชุมชนหมู่ 12 บ้านคลองใหม่	714937	1494696	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			3. ชุมชนหมู่ 18 บ้านปลายคลองยายเม้ย	714877	1494503	139	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		ท่าสะพาน	4. ศาลเจ้าท้าวหมทพรหมเทวโลก	715754	1495873	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			5. ชุมชนหมู่ 8 บ้านท่าไข่	715635	1495888	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			6. โรงเรียนประกอบราษฎร์บำรุง	715320	1497823	49	235	157	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			7. ชุมชนหมู่ 7 บ้านประตุน้ำปากตะคลอง	715269	1498069	28	28	23	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			8. รพ.สต.ท่าสะพาน	715725	1498034	429	429	424	414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			9. ชุมชนหมู่ 6 บ้านตลาดท่าสะพาน	715401	1498628	44	39	39	39	250	-	530	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			10. ชุมชนหมู่ 5 บ้านคลองท่าสะพาน	716105	1500264	40	-	-	-	40	40	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		หนองจอก	11. ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองใหม่	716337	1500858	54	-	-	-	49	49	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			12. ชุมชนหมู่ 2บ้านคลองจางวาง	716667	1501411	45	-	-	-	304	304	304	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			13. ศูนย์การเรียนรู้ตำบลหนองจอก	716786	1501462	31	-	-	-	406	406	406	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	บ้านโพธิ์	แสนภูดาช	14. วิทยาลัยเทคโนโลยีการจัดการนวัตกรรม	717473	1501805	453	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			15. ชุมชนหมู่ 1 บ้านด่านเก่า	717027	1502124	92	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			16. ชุมชนหมู่ 3 บ้านหมู่ใหญ่	717264	1502121	116	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		ลาดขวาง	17. ชุมชนหมู่ 1 บ้านจากขาด	718252	1504243	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			18. โรงเรียนพุทธิรังสีพิบูล	718593	1504815	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			19. รพ.สต.ลาดขวาง	718676	1504943	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			20. โรงเรียนวัดพิพิธประสาทสุนทร (พิพิธวิทยาการ)	718660	1504980	84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			21. วิทยาลัยเทคนิคจุฬาภรณ์ (ลาดขวาง)	718577	1505147	240	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			22. วัดพิพิธประสาทสุนทร (วัดลาดขวาง)	718449	1505254	405	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			23. กศน.ตำบลลาดขวาง	718391	1505314	485	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			24. ชุมชนหมู่ 2 บ้านลาดขวาง	718809	1505167	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			25. ชุมชนหมู่ 4 บ้านแสนภูดาช	718429	1504215	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			26. ชุมชนหมู่ 3 บ้านหัวเนิน	719453	1505908	152	-	-	-	-	-	-	414	405	405	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		สนามจันทร์	27. ชุมชนหมู่ 2 บ้านคลองหนองกินน้ำ	720568	1505963	-	-	-	-	-	-	-	148	148	148	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		คลองประเวศ	28. ชุมชนหมู่ 1 บ้านคลองประเวศ	719975	1506875	138	-	-	-	-	-	-	138	138	135	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			29. ชุมชนหมู่ 2 บ้านคลองลัดยายหรั่ง	720824	1508773	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	166	35	35	-	-	-	-	-	-		
		บางกรูด	30. ชุมชนหมู่ 3 บ้านท่าลั่ว	721014	1508472	277	-	-	-	-	-	-	-	-	-	276	271	272	-	-	-	-	-	-		
		เมืองฉะเชิงเทรา	บางพระ	31. โรงพยาบาลเต้านมและนรีเวชไทยนครินทร์	721077	1509255	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	361	361								
				32. ชุมชนหมู่ 7 บ้านช่องาม	721141	1510153	276	-	-	-				-	-	-	-	-	-	271	270	176				
				33. ชุมชนหมู่ 6 บ้านคลองนา	721437	1510046	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	36	20				
				34. โรงเรียนวัดโพธาราม (จิตน้อยไญญบุารุง)	721678	1510425	197	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	197	197	169				
				35. วัดโพธาราม	721651	1510497	157	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	157	157	165				
				36. ชุมชนหมู่ 5 บ้านบางพระ	721805	1511097	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				296	296	296	296
			โสธร	37. ชุมชนหมู่ 7 บ้านปากคลอง	722077	1511651	364	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				355	356	356	356
				38. ชุมชนหมู่ 2 บ้านคลองพระ	721655	1511168	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				182	182	182	182
				39. วัดชมโพธาราม	721554	1512842	371	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	371	371	371	371
				40. รพ.สต.โสธร	721522	1512815	397	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	397	397	397	397
				41. ชุมชนหมู่1บ้านหลอดตากก	721626	1512964	322	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	322	322	322	322
				42. โรงเรียนเทศบาล 2 พระยาศรีสุนทรโวหาร (น้อยอาจารย์ราษฎร์)	721655	1511707	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	61	61	61
			หน้าเมือง	43. ชุมชนสิริโสธร 2	721955	1513172	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	37	37	37
	44. ชุมชนสิริโสธร 1			721886	1512450	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	19	23	28	
	45. ชุมชนเทพโสธร			721817	1511802	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	72	72	72	
	46. ชุมชนเทพคุณากร			722272	1512452	407	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	398	398	398	398	
	47. ชุมชนประชาสรรค์			722364	1512953	405	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	396	396	396	396	
	48. ชุมชนซอยลิเก			722267	1513244	296	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	247	262	262	264	
	49. ชุมชนพระยาศรีสุนทร			722089	1513424	296	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65	207	207	213	

หมายเหตุ: - ตั้งอยู่นอกระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
หมู่ 13 บ้านหัวจาก หมู่ 3 บ้านคลองขุนพิทักษ์ หมู่ 4 บ้านคลองบางพระ และหมู่ 3 บ้านโสธร ไม่มีสิ่งปลูกสร้างตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทวงหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความวิตกกังวลได้ในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด โดยขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน แสดงดังรูปที่ 11-1

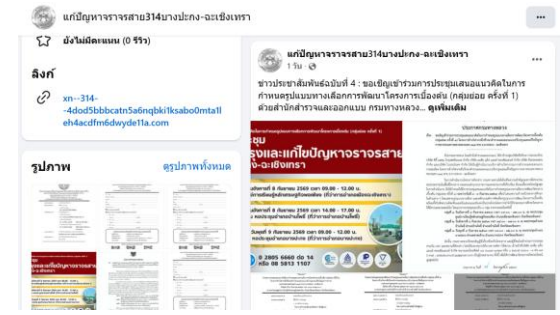
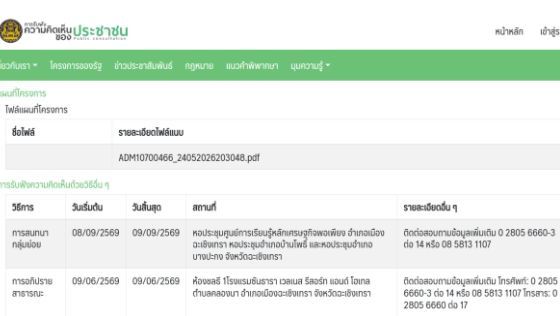
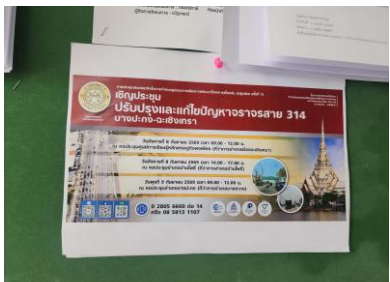
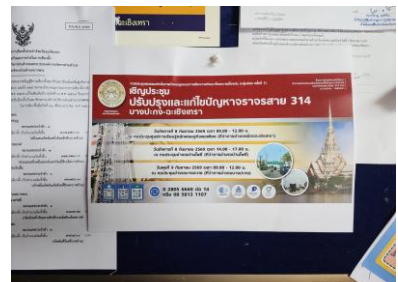


รูปที่ 11-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ผ่านมาได้ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงดังตารางที่ 11-1 การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงดังตารางที่ 11-2 และการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแนะนำประชาสัมพันธ์โครงการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขอบเขต และขั้นตอนการศึกษา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องซลธิ 1 โรงแรมชั้นธาราเวลเนส รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล ตำบลคลองนา อำเภอมะขาม จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยได้รับเกียรติจากนายประสิทธิ์ อินทโชติ รองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นประธานการประชุม ดร.สุกิจ ยินดีสุข วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญผู้แทนกรมทวงหลวง เป็นผู้กล่าวรายงาน และกล่าวปิดการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมมาจากภาคส่วนต่าง ๆ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการอิสระ หน่วยงานภาคเอกชน สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ รวมทั้งสิ้นจำนวน 165 ราย บรรยายการประชุมนแสดงดังรูปที่ 11-2 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมแสดงดังตารางที่ 11-3

ตารางที่ 11-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ โน้ต และเพจเฟซบุ๊กโครงการ รวมทั้งเว็บไซต์สำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี : ดำเนินการประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางการตอบรับเข้าร่วมประชุมให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ

	
เว็บไซต์โครงการ www.แก้ปัญหาจราจรสาย314บางปะกง-ฉะเชิงเทรา.com	เพจเฟซบุ๊กโครงการ แก้ปัญหาจราจรสาย314บางปะกง-ฉะเชิงเทรา
	
ไลน์โครงการ แก้ปัญหาจราจรสาย314 หรือ @484vrpr	เว็บไซต์สำนักงานปลัด สำนักนายกรัฐมนตรี http://www.publicconsultation.opm.go.th
2. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการไว้บริเวณแนวเส้นทางโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	
3. การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการขอความอนุเคราะห์หน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อปิดประกาศไว้บริเวณบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน	
	

ตารางที่ 11-1 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)

4. การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสอบถามให้กลุ่มเป้าหมายบริเวณแนวเส้นทางโครงการรับทราบ



ตารางที่ 11-2 การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การเข้าพบนายราวี บุญสอน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา
ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2569



การเข้าพบนางสาวฉัตรประอร นิยม ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา
ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2569



การเข้าพบนายสุนทร โทศา นายอำเภอบ้านโพธิ์
ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

ตารางที่ 11-2 การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

	
การเข้าพบนายอภิชาติ คงถอด ปลัดอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2569	
	
การเข้าพบนางสาวอรุณรัตน์ พุ่มเจริญ นายอำเภอบางปะกง ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2569	
	
การหารือผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลแสนภูดาษ ตำบลลาดขวาง ตำบลสนามจันทร์ ตำบลคลองประเวศ และตำบลบางกรูด อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2569	

ตารางที่ 11-2 การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

	
การหารือผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลบางพระ ตำบลโสธร และตำบลหน้าเมือง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2569	
	
การหารือผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลบางปะกง ตำบลท่าสะอ้าน ตำบลเขาหิน ตำบลบางวัว และตำบลหนองจอก อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2569	
	
การหารือข้อมูลโบราณสถาน กับสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 9 กรกฎาคม 2569 เวลา 13.30 น.	



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน
รับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายประสิทธิ์ อินทโชติ
รองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา
ประธานการประชุม



ดร.สุกิจ ยินดีสุข
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 11-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 11-3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1. เสนอให้ออกแบบศาลาพักคอยเป็นรูปแบบศาลาทรงไทยที่สามารถใช้คบั้งแสงแดดและหลบฝนได้ รวมทั้งให้ออกแบบสะพานลอยคนเดินข้ามในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยเฉพาะบริเวณที่มีบ้านพักอาศัยหนาแน่น	1. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการ ให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป
2. เสนอให้พิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ มีระยะทางไม่ห่างไกลกันมากนัก รวมทั้งเป็นจุดกลับรถที่รถจักรยานยนต์สามารถใช้กลับรถได้	2. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการออกแบบโครงการ โดยจะมีการพิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และสอดคล้องกับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่ต่อไป
3. เสนอให้ก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกบ้านใหญ่ต่อเนื่องถึงทางแยกบางพระ รวมทั้งเสนอให้ออกแบบบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 ตัดกับถนนเทพคุณากร (แยกโสธร) เป็นทางลอด	3. ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับในแต่ละทางแยกของโครงการ จะมีการนำปัจจัยทางด้านต่าง ๆ รวมทั้งข้อจำกัดของทางพื้นที่มาพิจารณา ร่วมกัน เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมมากที่สุด อันจะส่งผลให้การสัญจรในพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องและมีความปลอดภัยสูงต่อไป
4. ในบริเวณทางแยกต่างระดับบางพระขอให้พิจารณาขยายช่องจราจรด้านซ้ายทางเพิ่มอีก 1 ช่องจราจร	4. กรณีที่จะมีการพิจารณาขยายช่องจราจรในบริเวณทางแยกต่างระดับบางพระนั้น จะต้องมีการตรวจสอบพื้นที่เขตทางหลวงเดิมว่ามีความเพียงพอสำหรับการขยายช่องจราจรหรือไม่ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินในบริเวณทางแยกเพิ่มเติม ทั้งนี้ การพิจารณาขยายช่องจราจรดังกล่าว จะต้องมีการนำความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของทางแยกมาพิจารณาไปด้วย
5. เสนอให้ออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหารถจอดที่มีความหนาแน่นในบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 ตัดกับถนนทางหลวงชนบท ฉ.3005 (ทางแยกหัวเนิน) ในบริเวณทางเข้า-ออกโรงงานประกอบรถยนต์โตโยต้า (บ้านโพธิ์) และในบริเวณหมู่บ้านเอื้ออาทรจังหวัดฉะเชิงเทรา (แสนภูดาช) ทั้งนี้ขอให้พิจารณารูปแบบที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคาร/สถานประกอบการที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ	5. โครงการจะมีการพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการ ให้สามารถแก้ไขปัญหารถจอดที่มีความหนาแน่นในพื้นที่ตลอดแนวสายทาง โดยในขั้นตอนของการพิจารณาจะต้องมีการพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากรูปแบบการพัฒนาดังกล่าวไปด้วย
ด้านสิ่งแวดล้อม	
มีข้อห่วงกังวลถึงผลกระทบที่อาจมีต่อประชาชนและสถานประกอบการที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการในระยะก่อสร้าง เช่น ผลกระทบต่อการสูญเสียโอกาสในการค้าขาย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ รวมทั้งผลกระทบต่อจราจรและผู้ใช้ทาง	โครงการจะมีการศึกษาและประเมินผลกระทบทางด้านคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัย เพื่อกำหนดมาตรการบรรเทาผลกระทบระหว่างก่อสร้าง รวมทั้งทำการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ที่อาจส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสม

ตารางที่ 11-3 สรุปรข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สมมนา คร้งที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1. เสนอให้เพิ่มขนาดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อสะดวกแก่การมองเห็น	1. ขอรับข้อเสนอแนะไปดำเนินการเพิ่มขนาดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป
2. เสนอให้จัดประชุมกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบให้ครอบคลุมกลุ่มผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกลุ่มสถานประกอบการ และประชาชนที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการและทางแยก ในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งต่อไป	2. ขอรับข้อเสนอแนะไปดำเนินการ โดยครั้งต่อ ๆ ไปจะมีการเชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น
ด้านภาพรวมของโครงการ	
1. ขอให้ออกแบบโครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุด ข้อมูลมีคุณภาพ เป็นธรรม และเกิดความเท่าเทียมต่อทุกฝ่าย	1. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการให้มีความเหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป
2. ปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางโครงการมีสภาพปัญหาต่าง ๆ เช่น - ไฟฟ้าแสงสว่างดับบ่อยครั้ง โดยเฉพาะทางแยกคลองอ้อมถึงทางแยกท่าสะพาน และบนสะพานลอยคนเดินข้าม - สภาพผิวทางชำรุดเสียหาย เป็นร่อง/ลอนคลื่น โดยเสนอให้เปลี่ยนจากผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเป็นผิวทางแบบคอนกรีต ซึ่งมีความทนทานมากกว่า - จุดกลับรถใต้สะพานไม่ได้มาตรฐาน ชำรุดบ่อยครั้ง รวมทั้งไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง - เกาะกลางมีหญ้าขึ้นรก ซึ่งอาจเกิดอันตรายต่อผู้ที่เดินข้ามถนน - ผิวทางมีน้ำท่วมขัง ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง - รางระบายน้ำสองข้างทางมีสภาพอุดตัน	2. ขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประสานงานกับแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา เพื่อร่วมกันแก้ไขสภาพปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมทั้งจะนำข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะดังกล่าวมาประกอบในการพิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป

12. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

12.1 ด้านวิศวกรรม : จะดำเนินการออกแบบเบื้องต้นของโครงการ คัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม คัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพาน ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง รวมถึงรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นของโครงการ เพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป

12.2 ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม : จะนำผลการศึกษาไปพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม ร่วมกับผลการศึกษาด้านวิศวกรรม รวมทั้งเสนอมาตรการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

12.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : จะดำเนินการเปิดเผยสรุปผลการประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย คร้งที่ 1) และเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สมมนา คร้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบของการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม

13. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



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 ชิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้นที่ 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2617 0522 โทรสาร : 0 2617 0524

ติดต่อ : นางสาวสมาพร สุตาเดช วิศวกรงานทาง



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน : บริษัท เอเชีย แล็บ 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

นางสาวมนสิกาณต์ 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



ด้านงานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ : บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

เลขที่ 278 ซอยพระรามเก้า 41 (ถนนเสรี 9) แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์ : 0 2539 1719

ติดต่อ : นายพิชัย ประทุมศรีสาคร วิศวกรปฐพี



www.แก้ปัญหารถจราจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา.com



แก้ปัญหารถจราจรสาย314
บางปะกง-ฉะเชิงเทรา



แก้ปัญหารถจราจรสาย314
หรือ @484vrpr



