



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวง หมายเลข 117

ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) -
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม

เอกสารประชาสัมพันธ์
สิงหาคม 2569

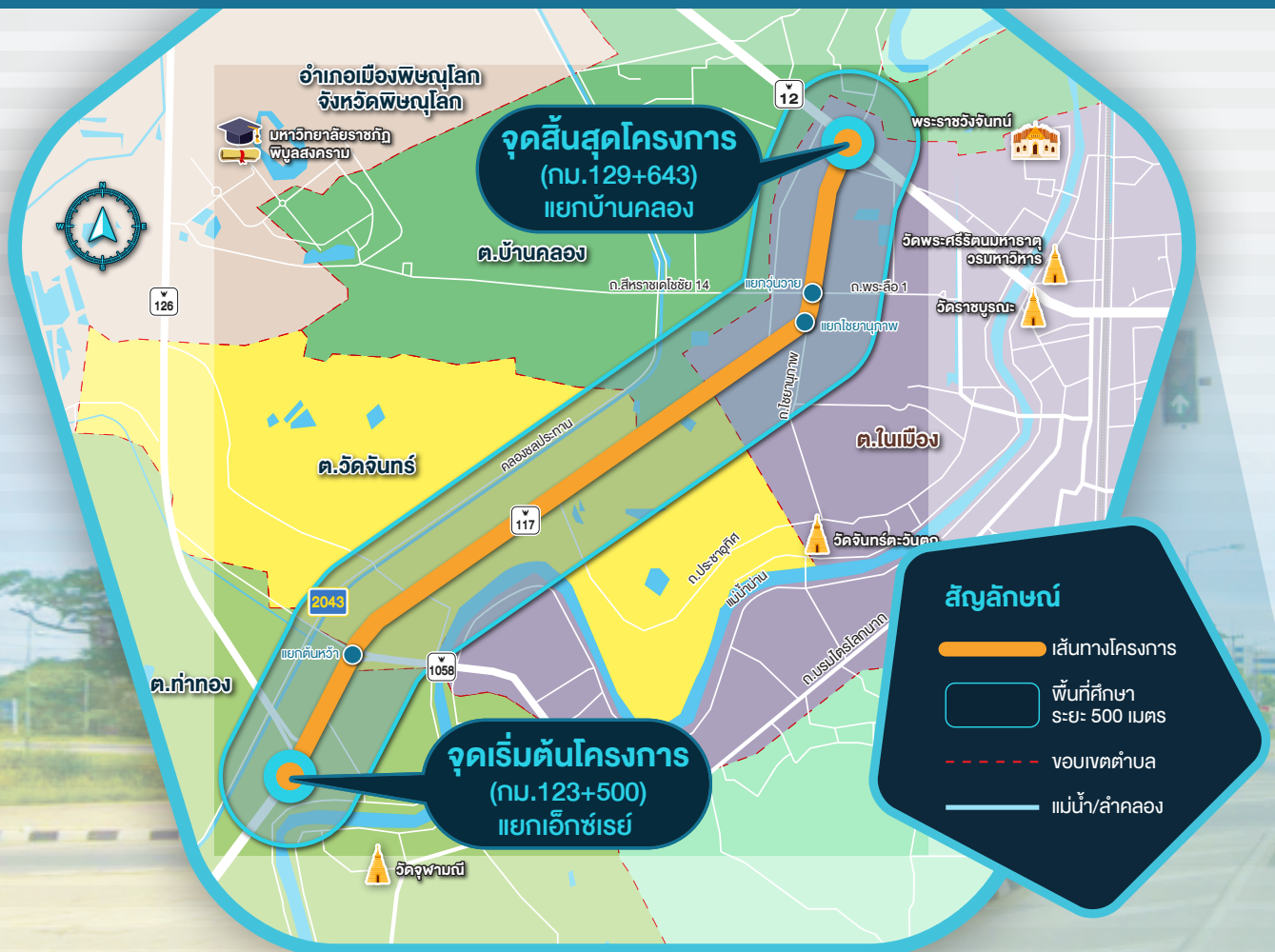
ชุดที่
2

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 117 สายนครสวรรค์ - จุดผ่านแดนกู่ (อันรวมไปถึงทางหลวงหมายเลข 1325, 1104 และ 1047 สายคลองเมม - ม่วงเจ็ดต้น) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจากระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรองในช่วงจังหวัดพิษณุโลกถึงจังหวัดอุตรดิตถ์

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 117 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 117 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวง จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิซซาคาร จำกัด บริษัท สิงเวดล้อมสยาม จำกัดและบริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 117 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) เพื่อรองรับการใช้งานเส้นทางดังกล่าว รวมไปถึงการพัฒนาโครงการในอนาคตให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนอย่างสูงสุด



พื้นที่ศึกษาโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นการศึกษาตามแนวทางหลวงหมายเลข 117 โดยมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 ที่สามแยกเอ็กซ์เรย์ ประมาณ กม.123+500 ไปสิ้นสุดที่จุดบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 12 ที่สี่แยกบ้านคลอง ประมาณ กม.129+643 โดยมีระยะทางรวมประมาณ 6.143 กิโลเมตร

โดยพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล ในอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ ตำบลท่าทอง ตำบลวัดจันทน์ ตำบลในเมือง และตำบลบ้านคลอง



วัตถุประสงค์ของโครงการ

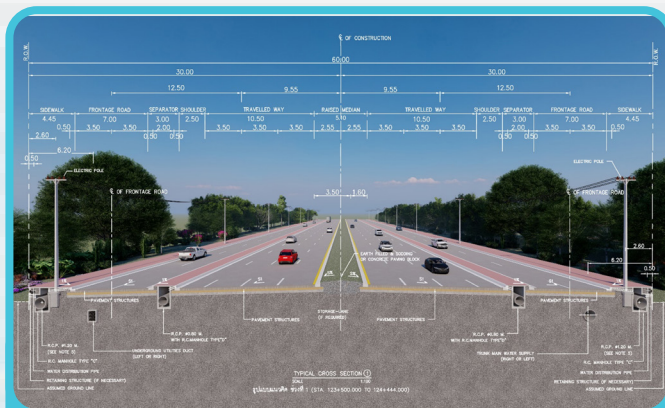
1. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดการแก้ไขปัญหารถจากรบนทางหลวงหมายเลข 117 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน โดยให้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและปริมาณจราจรในอนาคต
2. เพื่อจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับการก่อสร้างและแก้ไขปัญหารถจากรบนทางหลวงหมายเลข 117 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

ประโยชน์ของโครงการ

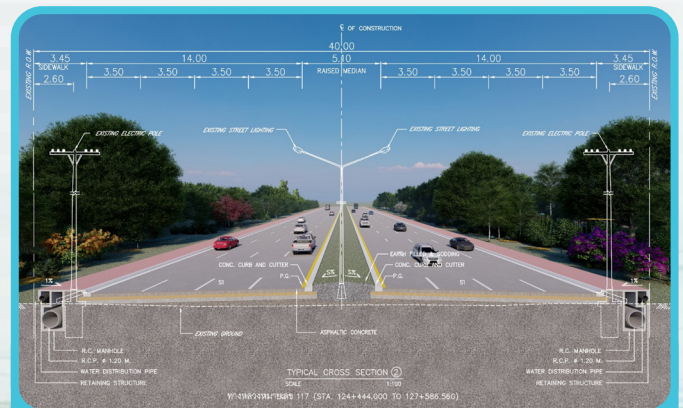
1. แก้ไขปัญหารถจากรบนทางหลวงหมายเลข 117 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมาตรฐาน มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและปริมาณจราจรในอนาคต
2. เพื่อพัฒนาโครงการให้มีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
3. เพื่อเป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางและขนส่งระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก และอุตรดิตถ์ อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวคิดในการพัฒนาโครงการ

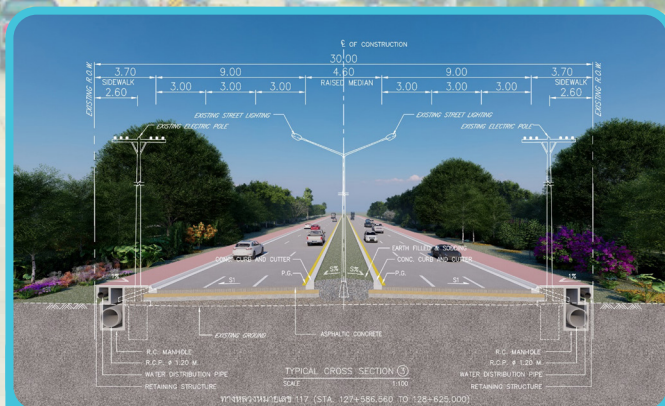
สภาพของทางหลวงโครงการบนทางหลวงหมายเลข 117 มีเขตทางเดิมกว้าง 20-60 เมตร มีจุดตัดทางแยกทางหลวง 3 แห่ง และจุดตัดถนนท้องถิ่น 2 แห่ง ส่วนใหญ่ได้พัฒนารูปแบบเต็มเขตทางแล้วตามมาตรฐานกรมทางหลวง แนวคิดในการปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถจากรบนทางหลวงโครงการจึงเป็นการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเดิมให้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น



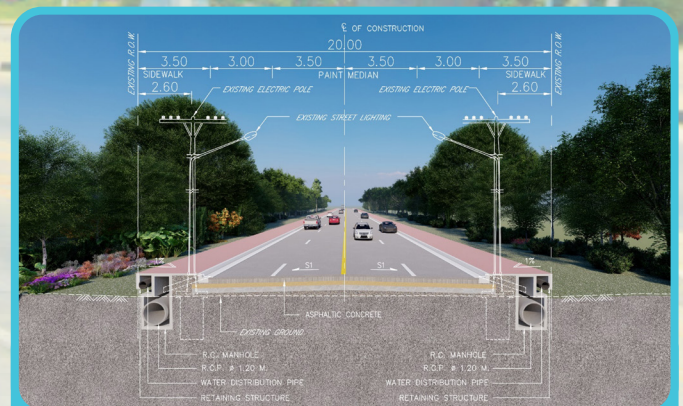
1. ช่วง กม.123+500 ถึง กม.124+444 ระยะทาง 944 เมตร
เขตทางกว้าง 60 เมตร เดิมมี 6 ช่องจราจร พัฒนาเป็น 10 ช่องจราจร



2. ช่วง กม.124+444 ถึง กม.127+586 ระยะทาง 3,143 เมตร
เขตทางกว้าง 40 เมตร 8 ช่องจราจร พัฒนาเต็มเขตทางแล้ว



3. ช่วง กม.127+586 ถึง กม.128+485 ระยะทาง 898 เมตร
เขตทางกว้าง 30 เมตร 6 ช่องจราจร พัฒนาเต็มเขตทางแล้ว



4. ช่วง กม.128+485 ถึง กม.129+643 ระยะทาง 1,158 เมตร
เขตทางกว้าง 20 เมตร 4 ช่องจราจร พัฒนาเต็มเขตทางแล้ว

การกำหนดทางเลือกรูปแบบทางแยกสำหรับพัฒนาโครงการ

สภาพของทางหลวงโครงการบนทางหลวงหมายเลข 117 มีจุดตัดทางแยกทางหลวง 3 แห่ง และจุดตัดถนนท้องถิ่น 2 แห่ง แนวคิดในการพัฒนาทางแยกจะพิจารณาจากปริมาณรถที่จุดตัดทางแยก โดยรูปแบบการพัฒนาทางแยกจะมีทั้งทางแยกต่างระดับ และทางแยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร โดยจุดตัดทางแยกทางหลวงโครงการที่มีการกำหนดรูปแบบทางเลือกในการพัฒนาทางแยก มีดังนี้

1. ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.123+742) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์)

มีทางเลือก 5 รูปแบบ



ทางเลือกที่ 1 ขยายทางแยก ระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

ปรับปรุงในรูปแบบทางหลวงระดับพื้นเป็นสี่แยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรเช่นเดียวกับปัจจุบัน ในเบื้องต้นออกแบบขยายเพิ่มช่องจราจร ให้มีช่องจราจรสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามผลการศึกษา และการสำรวจปริมาณจราจร

ข้อดี ราคาต่ำก่อสร้างต่ำ ใช้เวลาก่อสร้างน้อย ทศนียภาพทางแยกโดยรอบดีเนื่องจากเป็นทางแยกระดับพื้น รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย

ข้อด้อย รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกได้ไม่ลื่นไหล ไม่คล่องตัว

ทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรง ข้าม ทล.117

มี 2 สะพาน คือ สะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่าง เลี้ยวขวาไปเชื่อม ทล.117 ทิศทางไปบางระกำ

และสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลก เลี้ยวขวาไปเชื่อม ทล.126 ทิศทางไปแยกบ้านกร่าง

นอกจากนั้น เป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.117 ทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ และ ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่างไปทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางจากบางระกำไปแยกบ้านกร่าง

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย

ข้อด้อย ราคาต่ำก่อสร้างสูง เนื่องจากสะพานยาว ต้องยกระดับข้ามคลองชลประทาน รวมถึงสะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง





ทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นสะพานยกระดับแบบข้ามทางแยกขนาด 3 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจาก บางระกำ เข้าเมืองพิษณุโลก

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.126 เลี้ยวขวาไปบางระกำ และเลี้ยวซ้ายเข้าเมือง พิษณุโลก

และ ทล.117 ในทิศทางไปเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ รวมถึงทิศทางจากเมือง พิษณุโลกไปเลี้ยวขวาไปแยกบ้านกร่าง

ข้อดี รถสามารถเล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย รวมถึงสามารถกลับรถ บริเวณทางแยกได้

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างสูง สะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และยังต้องมีสัญญาณไฟจราจร ควบคุมทางระดับพื้นที่จุดตัดทางแยก

ทางเลือกที่ 4 สะพานยกระดับแบบวน ข้าม ทล.117 เป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบทรัมเป็ต (Trumpet)

มี 2 สะพาน คือ สะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่าง เลี้ยวขวาไปเชื่อมกับ ทล.117 ทิศทางไปบางระกำ

และสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลก ไปเชื่อมกับ ทล.126 ทิศทางไปแยกบ้านกร่าง

นอกจากนั้น เป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.117 ทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ และ ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่างไปทิศทาง เข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางจากบางระกำไป แยกบ้านกร่าง



ข้อดี รถสามารถเล่นผ่านทางแยกได้คล่องตัวไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร

ข้อด้อย ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับมาก ราคาค่าก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นสะพานยกระดับคู่ รวมถึงสะพานยกระดับ อาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และต้องมีการเวนคืนที่ดินและอาคารบ้านเรือน



ทางเลือกที่ 5 ทางลอดลดระดับ ลอดทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นทางลอดใต้ทางแยกขนาด 4 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากบางระกำ เข้าเมือง พิษณุโลก

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.126 เลี้ยวขวาไปบางระกำ และเลี้ยวซ้ายเข้าเมืองพิษณุโลก

และ ทล.117 ในทิศทางไปเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ รวมถึงทิศทางจากเมือง พิษณุโลกไปเลี้ยวขวาไปแยกบ้านกร่าง

ข้อดี รถสามารถเล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัว สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำ และมีน้ำท่วมขัง

2. ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.124+470) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 1058 (แยกต้นหว้า)

มีทางเลือก 4 รูปแบบ

ทางเลือกที่ 1 ขยายทางแยก ระดับพื้น ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

ปรับปรุงในรูปแบบทางหลวงระดับพื้นเป็นแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร เช่นเดียวกับปัจจุบัน ในเบื้องต้นออกแบบขยายเพิ่มช่องจราจร ให้มีช่องจราจรสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามผลการศึกษา และการสำรวจปริมาณจราจร

👍 **ข้อดี** ราคาต่ำก่อสร้างต่ำ ใช้เวลาก่อสร้างน้อย ทัศนียภาพ

ทางแยกโดยรอบดีเนื่องเป็นทางแยกระดับพื้น รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย

👎 **ข้อด้อย** รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกได้ไม่สิ้นไหล ไม่คล่องตัว



ทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นสะพานยกระดับแบบข้ามทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร ตามแนวทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้นได้แก่ ทล.1058 เลี้ยวซ้ายไปบางระกำ และเลี้ยวขวาเข้าเมืองพิษณุโลก

และ ทล.117 ทิศทางตรงจากบางระกำเข้าเมืองพิษณุโลก ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ เลี้ยวขวาจากบางระกำไปบางกระทุ่ม และเลี้ยวซ้ายจากเมืองพิษณุโลกไปบางกระทุ่ม

👍 **ข้อดี** รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย รวมถึงสามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้

👎 **ข้อด้อย** ราคาต่ำก่อสร้างสูง สะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก



ทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับแบบ เชื่อมตรง ข้าม ทล.117

เป็นสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากบางระกำ เลี้ยวขวากระดับข้าม ทล.117 ไปเชื่อมกับ ทล.1058 ทิศทางไปบางกระทุ่ม

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้นได้แก่ ทล.1058 เลี้ยวซ้ายไปบางระกำ และเลี้ยวขวาเข้าเมืองพิษณุโลก

และ ทล.117 ทิศทางตรงจากบางระกำเข้าเมืองพิษณุโลก ทิศทางตรงจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ

และเลี้ยวซ้ายจากเมืองพิษณุโลกไปบางกระทุ่ม

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากสะพานยาว รวมถึงสะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง

ทางเลือกที่ 4 ทางลอดระดับ ลอดทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นทางลอดใต้ทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้นได้แก่ ทล.1058 เลี้ยวซ้ายไปบางระกำ และเลี้ยวขวาเข้าเมืองพิษณุโลก

และ ทล.117 ทิศทางตรงจากบางระกำเข้าเมืองพิษณุโลก ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ เลี้ยวขวาจากบางระกำไปบางกระทุ่ม และเลี้ยวซ้ายจากเมืองพิษณุโลกไปบางกระทุ่ม

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัว สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำและมีน้ำท่วมขัง



3. ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.128+425) ตัดกับถนนโชยานุภาพ และที่ กม.128+620 ตัดกับถนนสีหราชเดโชชัย 14 และถนนพระลือ 1 (แยกขุนวาย)

มีทางเลือก 3 รูปแบบ

ทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

เนื่องจากทางแยกทั้ง 2 แห่ง มีเขตทางแคบและเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น โดยจะคงทางแยกเดิมไว้ แล้วแก้ไขปัญหารถติดที่ทางแยกจุดตัดทั้ง 2 แห่ง ด้วยการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร ให้จังหวะสัญญาณไฟจราจรสัมพันธ์ต่อเนื่องกัน (Adaptive Control) ถึงกันแต่ละแยก เพื่อลดการติดขัดของการจราจรให้น้อยลง

ข้อดี ไม่มีการก่อสร้างใหม่ ประหยัดงบประมาณในการปรับปรุง

ข้อด้อย รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกได้ไม่ลื่นไหล ไม่คล่องตัว



ทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบข้ามทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นสะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.117 ขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางบางระกำ ไป-กลับ เมืองพิษณุโลก โดยมีทางระดับพื้นบน ทล.117 ขนานกับสะพาน ข้างละ 2 ช่องจราจร โดยมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่ทางแยก

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว โดยใช้สะพานข้ามทางแยกไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร

ข้อด้อย สะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และต้องมีการเวนคืนที่ดินสองข้างทางเพิ่มเติม

ทางเลือกที่ 3 ทางลอดลดระดับ ลอดทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นทางลอดใต้ทางแยกตามแนว ทล.117 ขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางบางระกำ ไป-กลับ เมืองพิษณุโลก โดยมีทางระดับพื้นบน ทล.117 ขนานกับสะพานข้างละ 2 ช่องจราจร โดยมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่ทางแยก

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัวโดยใช้ทางลอด สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำและมีน้ำท่วมขัง อีกทั้งยังต้องมีการเวนคืนที่ดินและอาคารสองข้างทางเพิ่มเติม



4. ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.129+643) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

มีทางเลือก 3 รูปแบบ



ทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงทางแยกยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

เป็นสี่แยกสัญญาณไฟจราจร โดย ทล.117 มีขนาด 4 ช่องจราจร ส่วน ทล.12 มีขนาด 8 ช่องจราจร ในเบื้องต้นออกแบบให้มีช่องจราจรรถเลี้ยวขวาบน ทล.12 จาก พรหมพิรามไปบางระกำให้ยาวขึ้น เพื่อรองรับรถรถเลี้ยวขวาได้มากขึ้น และปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี ราคาก่อสร้างต่ำ ใช้เวลาก่อสร้างน้อย ทัศนียภาพทางแยกโดยรอบดีขึ้น เนื่องจากเป็นทางแยกยกระดับพื้น รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย

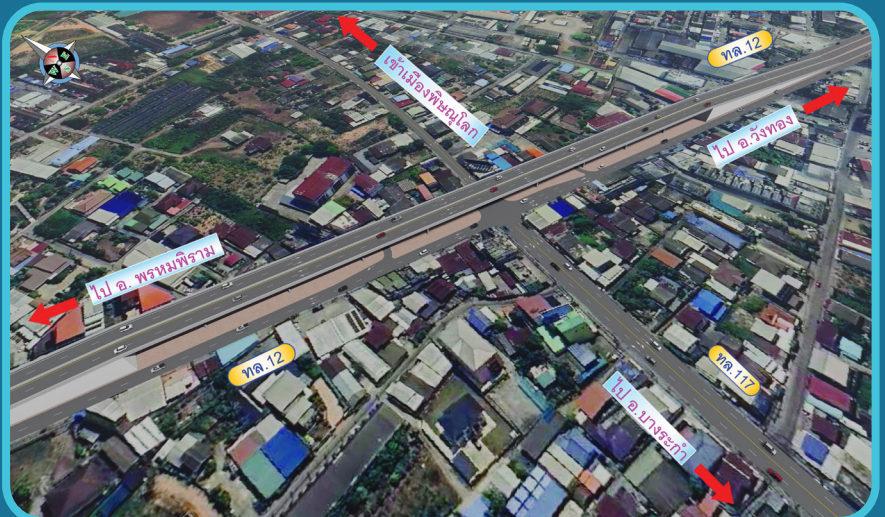
ข้อด้อย รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกได้ไม่ลื่นไหล ไม่คล่องตัว

ทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบข้ามทางแยกตามแนว ทล.12

ประกอบด้วย สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.12 ขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางพรหมพิราม ไป-กลับ วังทอง โดยมีทางระดับพื้นบน ทล.12 ขนานกับสะพานข้างละ 2 ช่องจราจร และบน ทล.117 เป็นทางระดับพื้น โดยมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่ทางแยก

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย รวมถึงสามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้

ข้อด้อย ราคาก่อสร้างสูง สะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก



ทางเลือกที่ 3 ทางลอดลดระดับ ลอดทางแยกตามแนว ทล.12

ประกอบด้วย ทางลอดใต้ทางแยกตามแนว ทล.12 ขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางพรหมพิราม ไป-กลับ วังทอง โดยมีทางระดับพื้นบน ทล.12 ขนานกับสะพานข้างละ 2 ช่องจราจร โดยมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่ทางแยก

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัว สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง



ข้อด้อย ราคาก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำและมีน้ำท่วมขัง

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

โครงการได้กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนเพื่อเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม โดยพิจารณาเกณฑ์ในการคัดเลือกจากปัจจัยหลัก 3 ด้าน ดังนี้



ด้านวิศวกรรม
และจราจร
(35 คะแนน)

เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับ โดยการพัฒนาทางแยกโครงการ จะพิจารณาในปัจจัยย่อย เช่น การเปลี่ยนแปลงทางเรขาคณิตระยะเวลาในการก่อสร้าง ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง และประสิทธิภาพของทางแยกต่างระดับ เป็นต้น ปัจจัยในด้านนี้จึงมีความสำคัญต่อรูปแบบทางแยกต่างระดับ



ด้านเศรษฐกิจ
และการลงทุน
(30 คะแนน)

ในการพัฒนาทางแยกโครงการจะพิจารณาถึงความเหมาะสมในด้านการลงทุน โดยพิจารณาในปัจจัยย่อยถึงราคาค่าก่อสร้าง ค่าบำรุงรักษา และค่าชดเชยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางและมีความคุ้มค่าในการพัฒนา จึงจำเป็นต้องพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม



ด้านผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม
(35 คะแนน)

ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยก จะต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาทางแยกโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน และทัศนียภาพและสุนทรียภาพ

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โดยครอบคลุมการตรวจสอบเงื่อนไขตามประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง พบโบราณสถานตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถาน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ วัดจุฬามณี ซึ่งขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานตามประกาศกรมศิลปากร ดังนั้น โครงการจึงเข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อประกอบการพิจารณาในขั้นตอนการขออนุมัติก่อนการพัฒนาโครงการ



องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่กำารศึกษา

เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบในระดับน้อยที่สุดและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความต้องการของประชาชน เอื้อประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งสอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสาร รายงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กับการสำรวจและเก็บข้อมูลในภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง และสอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและสังคมจำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมจำนวน 31 ปัจจัย โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษาครอบคลุมแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ หรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดผลกระทบมากกว่านั้น

ทรัพยากร สิ่งแวดล้อม ทางด้าน กายภาพ 9 ปัจจัย



1. ภูมิสัณฐาน



2. ทรัพยากรดิน



3. ธรณีวิทยา
และธรณีพิบัติภัย



4. น้ำผิวดิน



5. น้ำใต้ดิน



6. น้ำทะเล



7. อากาศและบรรยากาศ



8. เสียง



9. ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากร สิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ 4 ปัจจัย



1. นิเวศวิทยาทางบก



2. นิเวศวิทยาทางน้ำ



3. พื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำ



4. พื้นที่ชุ่มน้ำ

คุณค่า การใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ 7 ปัจจัย



1. น้ำเพื่อการอุปโภค
และบริโภค



2. การคมนาคมขนส่ง



3. สาธารณูปโภค
และสาธารณูปการ



4. การควบคุมน้ำท่วม
และการระบายน้ำ



5. การเกษตรกรรม



6. นันทนาการ



7. การใช้ที่ดิน

คุณค่า ต่อคุณภาพชีวิต 11 ปัจจัย



1. เศรษฐกิจและสังคม



2. การโยกย้ายและเวนคืน



3. การสาธารณสุข



4. อาชีวอนามัย
และความปลอดภัย



5. การแบ่งแยก



6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย



7. ความปลอดภัยในสังคม



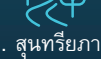
8. สุขาภิบาล



9. ผู้ใช้ทาง



10. โบราณสถานฯ



11. สุนทรียภาพ
และทัศนียภาพ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ ในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ สื่อออนไลน์ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

หารือร่วมกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก และผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2569



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2569 ณ ห้องประชุมคริสตัล 1 โรงแรมเดอะพาร์ค อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก และการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 140 คน



แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ และสื่อออนไลน์ ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ



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



www.hw117-xray-bankhlong.com



ทล.117เอ็กซ์เรย์-บ้านคลอง



@884bbseo



บริษัท วิษชากร จำกัด
เลขที่ 7/38-40 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์
เขตบางพลี กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2972 8899 (5 คู่สาย), 0 2972 8882



บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
เลขที่ 77/11 หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านใหม่
อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101



บริษัท ภูษี ศรีอินทร์ จำกัด
เลขที่ 428/146 หมู่บ้าน เดอะ รัชต์ สตรีท
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา
กรุงเทพมหานคร 10510
โทรศัพท์ : 0 2363 7725