กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

ทางหลวงหมายเลข 117

ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

การคัดเลือกรูปแบบถนนที่เหมาะสม

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

มีทางเลือก 6 รูปแบบ



ทางเลือกที่ 1 ขยายทางแยกระดับพื้น ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

ปรับปรุงในรูปแบบทางหลวงระดับพื้นเป็นสี่แยก ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรเช่นเดียวกับปัจจุบัน ในเบื้องต้นออกแบบขยายเพิ่มช่องจราจร ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามผลการศึกษาและการสำรวจปริมาณจราจร

👍 ข้อดี ราคาค่าก่อสร้างต่ำ ใช้เวลาก่อสร้างน้อย ทัศนียภาพทางแยกโดยรอบดีเนื่องจากเป็นทางแยกระดับพื้น รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย

👎 ข้อด้อย รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกไม่ลื่นไหล ไม่คล่องตัว



ทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรง ข้าม ทล.117

มี 2 สะพาน คือ (1) สะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่าง เลี้ยวขวาไปเชื่อม ทล.117 ทิศทางไปบางระกำ และ (2) สะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลก เลี้ยวขวาไปเชื่อม ทล.126 ทิศทางไปแยกบ้านกร่าง

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.117 ทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ และทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่างไปเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางจากบางระกำไปแยกบ้านกร่าง

👍 ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย

👎 ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากสะพานยาว ต้องยกระดับข้ามคลองชลประทาน และสะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง



ทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นสะพานยกระดับแบบข้ามทางแยกขนาด 3 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากบางระกำเข้าเมืองพิษณุโลก

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.126 เลี้ยวขวาไปบางระกำ และเลี้ยวซ้ายเข้าเมืองพิษณุโลก และ ทล.117 ในทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ รวมถึงทิศทางจากเมืองพิษณุโลกเลี้ยวขวาไปแยกบ้านกร่าง

👍 ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย รวมทั้งสามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้

👎 ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างสูง สะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่จุดตัดทางแยก



ทางเลือกที่ 4 สะพานยกระดับแบบวน ข้าม ทล.117

เป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบทรัมเป็ต (Trumpet) มี 2 สะพาน คือ (1) สะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่าง เลี้ยวขวาไปเชื่อมกับ ทล.117 ทิศทางไปบางระกำ และ (2) สะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จาก ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลก ไปเชื่อมกับ ทล.126 ทิศทางไปแยกบ้านกร่าง

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.117 ทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ และ ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่างไปเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางจากบางระกำไปแยกบ้านกร่าง

👍 ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้คล่องตัวไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร

👎 ข้อด้อย ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับมาก ราคาค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากเป็นสะพานยกระดับคู่ รวมถึงสะพานยกระดับอาจบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และต้องมีการเวนคืนที่ดินและอาคารบ้านเรือน



ทางเลือกที่ 5 ทางลอดลดระดับ ลอดทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นทางลอดใต้ทางแยกขนาด 3 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากบางระกำ เข้าเมืองพิษณุโลก

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.126 เลี้ยวขวาไปบางระกำ และเลี้ยวซ้ายเข้าเมืองพิษณุโลก และ ทล.117 ในทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลกและทิศทางไปบางระกำ รวมถึงทิศทางจากเมืองพิษณุโลกเลี้ยวขวาไปแยกบ้านกร่าง

👍 ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัว สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง

👎 ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำและมีน้ำท่วมขัง



ทางเลือกที่ 6 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรงทิศทางเดียว ข้าม ทล.117

เป็นสะพานยกระดับแบบเชื่อมตรงขนาด 2 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกเลี้ยวขวาไปเชื่อม ทล.126 ทิศทางไปแยกบ้านกร่าง

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.117 ทิศทางเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางไปบางระกำ และ ทล.126 ทิศทางจากแยกบ้านกร่างไปเข้าเมืองพิษณุโลก และทิศทางจากบางระกำไปแยกบ้านกร่าง

👍 ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้เร็วขึ้น รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย

👎 ข้อด้อย สะพานยาวเนื่องจากต้องยกระดับข้ามคลองชลประทาน และสะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 ที่ กม.123+742 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์)

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรง	รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับแบบข้ามทางแยก	รูปแบบทางเลือกที่ 4 สะพานยกระดับแบบวน	รูปแบบทางเลือกที่ 5 ทางลอดลดระดับ	รูปแบบทางเลือกที่ 6 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรงทิศทางเดียว
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	26.15	26.71	27.99	28.78	25.42
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.17	30.00	9.59	26.79	29.79
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35	23.48	30.45	20.84	33.64	29.68
รวม	100	75.80	87.16	58.42	89.21	84.89
อันดับ		4	2	5	1	3

หมายเหตุ : จากผลการวิเคราะห์รูปแบบทางแยกทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงขยายทางแยกระดับพื้น ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร พบว่า ความล่าช้าในการเดินทางเฉลี่ยของทั้งทางแยกในปีเปิดให้บริการ พ.ศ. 2575 จนถึง พ.ศ. 2579 มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ C (Level of Service C) และในปี พ.ศ. 2584 มีระดับการให้บริการลดลงอยู่ที่ระดับ E (Level of Service E) ซึ่งไม่สามารถรองรับการจราจรได้เพียงพอ ดังนั้นทางเลือกดังกล่าวจึงไม่เหมาะสมที่จะนำมาพิจารณาคัดเลือก

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท วิชชากร จำกัด

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด

บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

ทางหลวงหมายเลข 117

ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

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

มีทางเลือก 4 รูปแบบ



ทางเลือกที่ 1 ขยายทางแยกระดับพื้น ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

ปรับปรุงในรูปแบบทางหลวงระดับพื้นเป็นแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร เช่นเดียวกับปัจจุบัน ในเบื้องต้นออกแบบขยายเพิ่มช่องจราจร ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามผลการศึกษาและการสำรวจปริมาณจราจร

ข้อดี ราคาค่าก่อสร้างต่ำ ใช้เวลาก่อสร้างน้อย ทัศนียภาพทางแยกโดยรอบดี เนื่องจากเป็นทางแยกระดับพื้น รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย

ข้อด้อย รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกไม่ลื่นไหล ไม่คล่องตัว



ทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นสะพานยกระดับแบบข้ามทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.1058 เลี้ยวซ้ายไปบางระกำ และเลี้ยวขวาเข้าเมืองพิษณุโลก และ ทล.117 ทิศทางตรงจากบางระกำเข้าเมืองพิษณุโลก ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ เลี้ยวขวาจากบางระกำไปบางกระทุ่ม และเลี้ยวซ้ายจากเมืองพิษณุโลกไปบางกระทุ่ม

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย รวมถึงสามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างสูง สะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก



ทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรง ข้าม ทล.117

เป็นสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากบางระกำเลี้ยวขวายกระดับข้าม ทล.117 ไปเชื่อมกับ ทล.1058 ทิศทางไปบางกระทุ่ม

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.1058 เลี้ยวซ้ายไปบางระกำ และเลี้ยวขวาเข้าเมืองพิษณุโลก และ ทล.117 ทิศทางตรงจากบางระกำเข้าเมืองพิษณุโลก ทิศทางตรงจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ และเลี้ยวซ้ายจากเมืองพิษณุโลกไปบางกระทุ่ม

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างสูง เนื่องจากสะพานยาว รวมถึงสะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง



ทางเลือกที่ 4 ทางลอดลดระดับ ลอดทางแยกตามแนว ทล.117

เป็นทางลอดใต้ทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร ตามแนว ทล.117 ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ

นอกจากนั้นเป็นทางระดับพื้น ได้แก่ ทล.1058 เลี้ยวซ้ายไปบางระกำ และเลี้ยวขวาเข้าเมืองพิษณุโลก และ ทล.117 ทิศทางตรงจากบางระกำเข้าเมืองพิษณุโลก ทิศทางจากเมืองพิษณุโลกไปบางระกำ เลี้ยวขวาจากบางระกำไปบางกระทุ่ม และเลี้ยวซ้ายจากเมืองพิษณุโลกไปบางกระทุ่ม

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัว สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำและมีน้ำท่วมขัง

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.124+470) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 1058 (แยกต้นหว้า)

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบข้ามทางแยก	รูปแบบทางเลือกที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมตรง	รูปแบบทางเลือกที่ 4 ทางลอดลดระดับ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	28.05	31.30	31.88
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	21.00	25.35	22.65
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35	29.00	25.33	33.21
รวม	100	78.05	81.98	87.74
อันดับ		3	2	1

หมายเหตุ : จากผลการวิเคราะห์รูปแบบทางแยกทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงขยายทางแยกระดับพื้น ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร พบว่าความล่าช้าในการเดินทางเฉลี่ยของทั้งทางแยกระหว่าง พ.ศ. 2575 - พ.ศ. 2579 การบริหารจัดการทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรมีความเหมาะสมอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน กล่าวคือ มีระดับการให้บริการของทางแยกอยู่ในระดับการให้บริการ C อย่างไรก็ตาม ใน พ.ศ. 2584 - พ.ศ. 2599 มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ E และมีแนวโน้มลดลงไปเป็น F ซึ่งไม่สามารถรองรับการจราจรได้เพียงพอ ดังนั้นทางเลือกดังกล่าวจึงไม่เหมาะสมที่จะนำมาพิจารณาคัดเลือก

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท วิชชากร จำกัด

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด

บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

ทางหลวงหมายเลข 117

ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

3. ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.128+425) ตัดกับถนนไชยานุภาพ และที่ กม.128+620 ตัดกับถนนสีหราชเดโชชัย 14 และถนนพระลือ 1 (แยกวุ่นวาย) มีทางเลือก 3 รูปแบบ



ทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

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

ข้อดี ไม่มีการก่อสร้างใหม่ ประหยัดงบประมาณในการปรับปรุง

ข้อด้อย รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกไม่ลื่นไหล ไม่คล่องตัว



ทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบข้ามทางแยกตามแนว ทล.117

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

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างรวดเร็วคล่องตัว โดยใช้สะพานข้ามทางแยก ไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร

ข้อด้อย สะพานยกระดับอาจจะบดบังทัศนียภาพตามแนวสะพานสองข้างทาง และต้องมีการเวนคืนที่ดินสองข้างทางเพิ่มเติม



ทางเลือกที่ 3 ทางลอดลดระดับ ลอดทางแยกตามแนว ทล.117

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

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัวโดยใช้ทางลอด สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำและมีน้ำท่วมขัง อีกทั้งยังต้องมีการเวนคืนที่ดินและอาคารสองข้างทางเพิ่มเติม

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.128+425) ตัดกับถนนไชยานุภาพ และที่ กม.128+620 ตัดกับถนนสีหราชเดโชชัย และถนนพระลือ 1 (แยกวุ่นวาย)

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร	รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบข้ามทางแยก	รูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางลอดลดระดับ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	28.36	18.49	19.16
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.00	13.30	6.20
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35	35.00	15.18	17.50
รวม	100	93.36	46.97	42.86
อันดับ		1	2	3

4. ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (กม.129+643) ตัดกับทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) มีทางเลือก 3 รูปแบบ



ทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงทางแยกระดับพื้น ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร

เป็นสี่แยกสัญญาณไฟจราจร โดย ทล.117 มีขนาด 4 ช่องจราจร ส่วน ทล.12 มีขนาด 8 ช่องจราจร ในเบื้องต้นออกแบบให้มีช่องจราจรอเลี้ยวขวาบน ทล.12 จากพรหมพิรามไปบางระกำให้ยาวขึ้น เพื่อรองรับรถอเลี้ยวขวาได้มากขึ้น และปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี ราคาค่าก่อสร้างต่ำ ใช้เวลาก่อสร้างน้อย ทัศนียภาพทางแยกโดยรอบดีเนื่องจากเป็นทางแยกระดับพื้น รวมถึงใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย

ข้อด้อย รถต้องผ่านทางแยกตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร ทำให้การเดินทางผ่านทางแยกไม่ลื่นไหล 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 ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย รวมถึงสามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างสูง 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 และมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่ทางแยก

ข้อดี รถสามารถแล่นผ่านทางแยกได้อย่างคล่องตัว สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้ รวมถึงไม่บดบังทัศนียภาพสองข้างทาง

ข้อด้อย ราคาค่าก่อสร้างและค่าดูแลรักษาทางลอดสูง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมาก รวมถึงยังต้องมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางระดับพื้นที่ทางแยก และอาจไม่เหมาะสมกับบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่ต่ำและมีน้ำท่วมขัง

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 ที่ กม.129+643 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1 ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร	รูปแบบทางเลือกที่ 2 สะพานยกระดับแบบข้ามทางแยก	รูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางลอดลดระดับ
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	28.41	18.07	20.30
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.00	9.30	2.85
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35	35.00	18.91	22.96
รวม	100	93.41	46.28	46.11
อันดับ		1	2	3

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท วิชชากร จำกัด

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด

บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

ทางหลวงหมายเลข 117

ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง)

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง โดยขอบเขตการศึกษาประกอบด้วยการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ อย่างครอบคลุม รวมถึงจัดทำแผนปฏิบัติการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงจัดการประชุมเพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ สื่อออนไลน์ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

1. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) วันที่ 19 พฤษภาคม 2569
2. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) วันที่ 18 - 19 สิงหาคม 2569
3. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) วันที่ 5 พฤศจิกายน 2569
4. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เดือนมกราคม 2570
5. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เดือนพฤษภาคม 2570

ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ และสื่อออนไลน์ ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

หารือร่วมกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก และผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2569





การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2569 ณ ห้องประชุมคริสตัล 1 โรงแรมเดอะพาร์ค อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลกและการประชุมออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 140 คน





การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันที่ 18 - 19 สิงหาคม 2569 ณ ห้องจุฑามณี 4 อาคารสำนักงานหลังใหม่ สำนักงานเทศบาลนครพิษณุโลก และอาคารพัฒนาคุณภาพชีวิตและส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุ สำนักงานเทศบาลตำบลท่าทอง จังหวัดพิษณุโลก และการประชุมออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 146 คน





www.hw117-xray-bankhlong.com

na.117เอ็กซ์เรย์-บ้านคลอง

@884bbseo



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท วิชชากร จำกัด

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด

บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด