

ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

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

แขวงทางหลวงนครนายก

9/3 หมู่ที่ 10 ตำบลบางอ้อ อำเภอบ้านนา
จังหวัดนครนายก 26110
โทรศัพท์ : 0 3763 9740 โทรสาร : 0 3763 9741

แขวงทางหลวงอยุธยา

58 หมู่ 1 ถนนโรจนะ ตำบลไผ่ลิง อำเภอพระนครศรีอยุธยา
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13000
โทรศัพท์ : 0 3524 1092 โทรสาร : 0 3524 1092

ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1
ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง
เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0 2318 7235 โทรสาร : 0 2318 7233 6
อีเมล : chotichinda@chotichinda.com
ติดต่อ : คุณศุภชัย นามพูลวิน (ด้านวิศวกรรมและจราจร)

บริษัท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนต์ จำกัด

10/59,60,61 อาคารเดอะแกรนด์ ชั้นที่ 3 ซอยสุขุมวิท 13 (แสงจันทร์)
แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 02 168 7395 98 โทรสาร : 0 2168 7380
อีเมล : contact.office@iec-thailand.com
ติดต่อ : คุณประเทือง อินคัม (ด้านวิศวกรรม)

ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอ็นทิก จำกัด

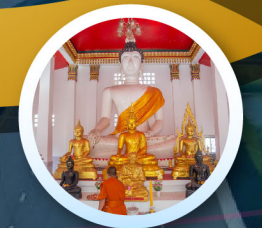
3/4 ถนนประเสริฐบุทธิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม
กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ : 0 2379 0141 2 โทรสาร : 0 2379 0143 4
ติดต่อ : คุณรัตพร นະมาตร์ (ด้านสิ่งแวดล้อม)
คุณณัฐชิวสินทร์ โสกา (ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)
ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



Website



3rd-ringroad-east2

Facebook



3rd-ringroad-east2

Line OA



3rd-ringroad-east2

ดาวน์โหลด



เอกสารประกอบการประชุม

เสนอโดย

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนต์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

สิงหาคม 2568

ขอบเขตการศึกษา

1

ด้านวิศวกรรม

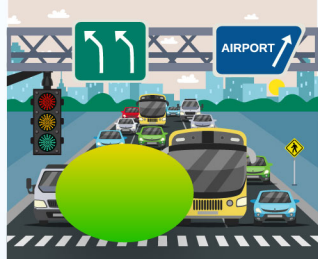
- งานสำรวจแนวทางและระดับ
- งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ
- งานออกแบบแนวเส้นทางต่างระดับและทางแยก
- งานออกแบบทางด้านปูผิว
- งานออกแบบทางด้านวิศวกรรมโครงสร้าง
- งานระบบระบายน้ำ, ระบบไฟฟ้าและสถาปัตยกรรม
- งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
- งานวางแผนการก่อสร้าง
- งานประมาณราคา
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินการถ่ายทอดเทคโนโลยี



2

ด้านจราจรและขนส่ง

- งานด้านเศรษฐกิจและสังคม
- งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ
- งานออกแบบระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- งานวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์



3

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)
- ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA)



4

ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ประชาสัมพันธ์โครงการและให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาโครงการ
- จัดประชุมเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะและความคิดเห็นจากประชาชนจำนวน 5 ครั้ง



ระยะเวลาปฏิบัติงาน 450 วัน (ตามสัญญา)

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (IEE) งานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประชาสัมพันธ์โครงการและให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาโครงการ จัดประชุมเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะและความคิดเห็น จากประชาชนจำนวน 5 ครั้ง

การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวง เล็งเห็นความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของโครงการ รวมถึงดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์ และไลน์ของโครงการเพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์และพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ ประกอบด้วย การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ของโครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์ และการลงพื้นที่แจกใบปลิวประชาสัมพันธ์



การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. จัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการความเป็นมาของโครงการ และหารือหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน
2. ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านทางสื่อประกอบการประชุม เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ สไลด์ประกอบการบรรยาย)
3. ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อออนไลน์ (เว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ)

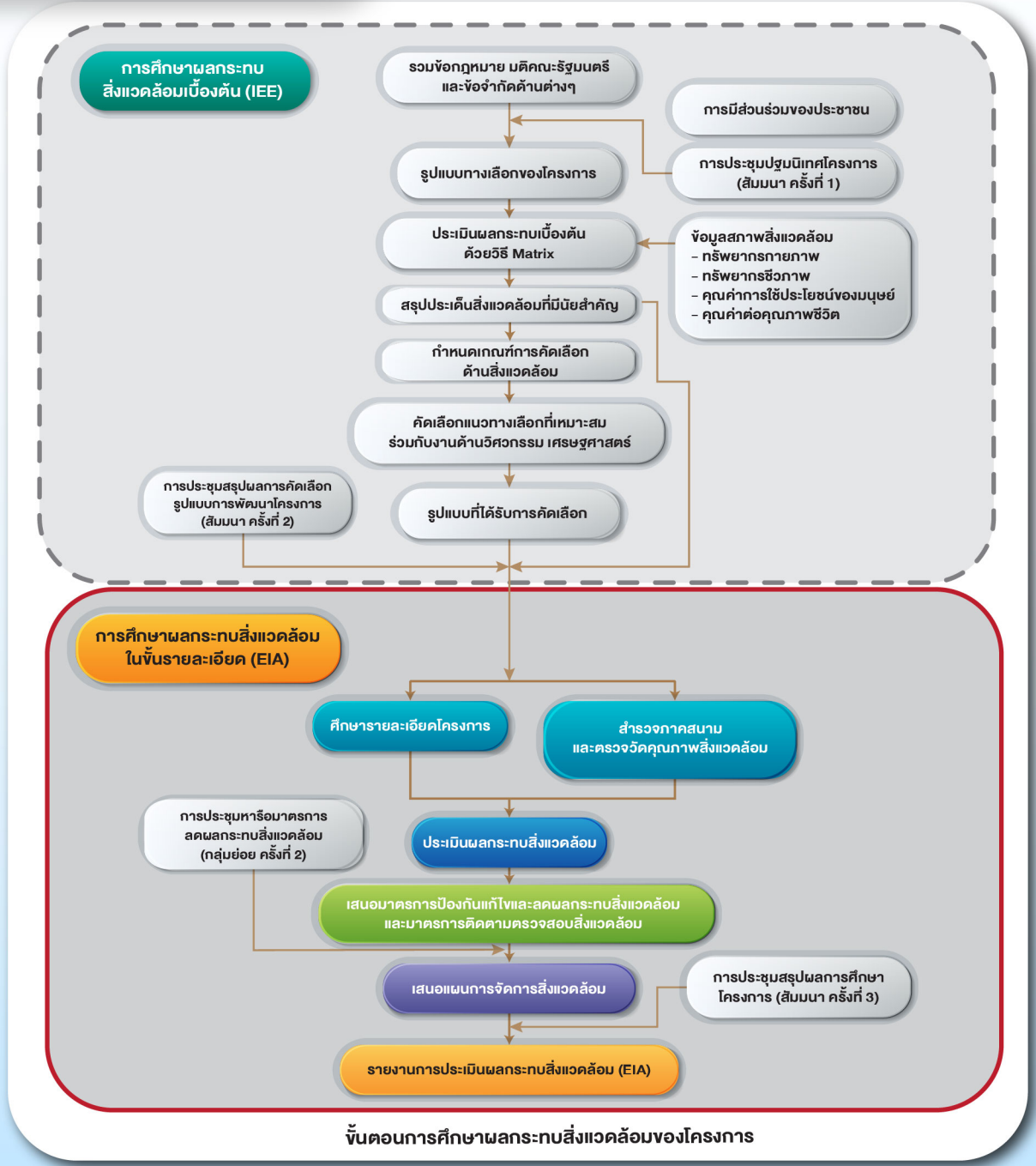


ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

แนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2567 และฉบับที่ 2 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2568) ประเภทโครงการลำดับที่ 19 ประเภทโครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ

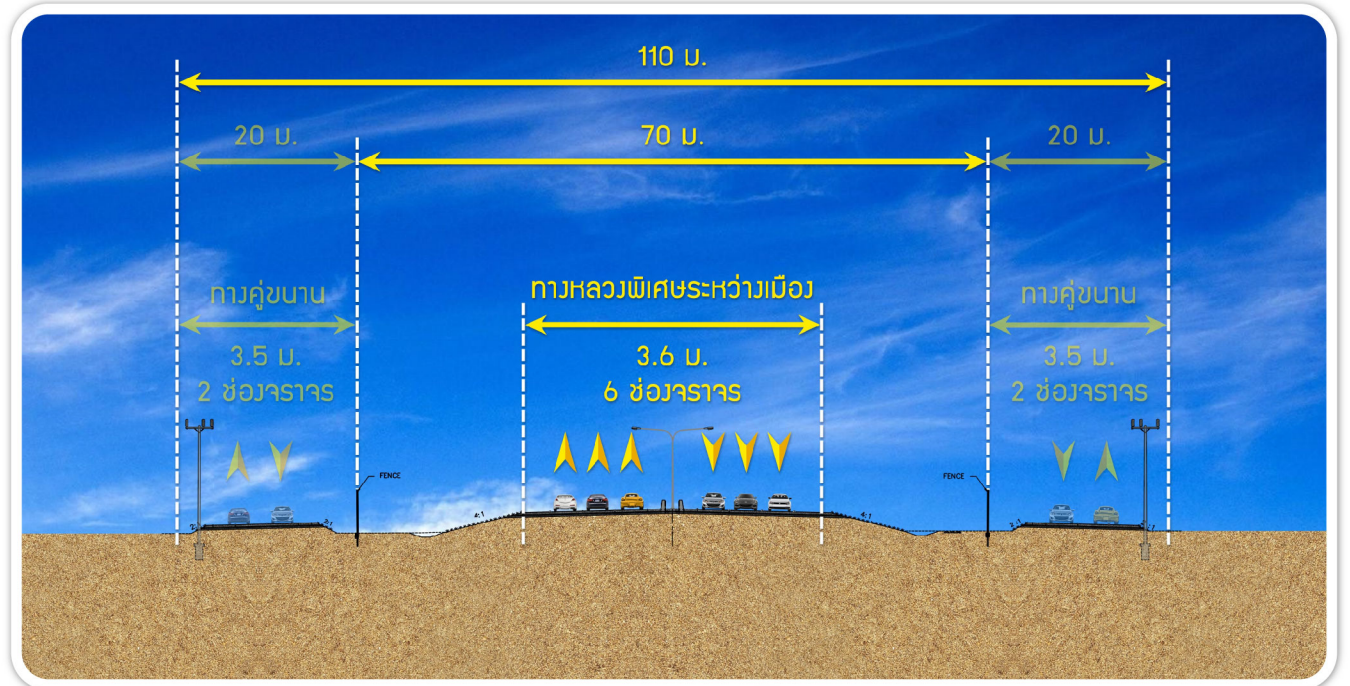
ไม่ตัดผ่าน	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
ไม่ตัดผ่าน	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
ไม่ตัดผ่าน	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
ไม่ตัดผ่าน	พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
ไม่ตัดผ่าน	พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาว่าระหว่างประเทศ
ไม่ตัดผ่าน	พื้นที่โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณ
ไม่ตัดผ่าน	สถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

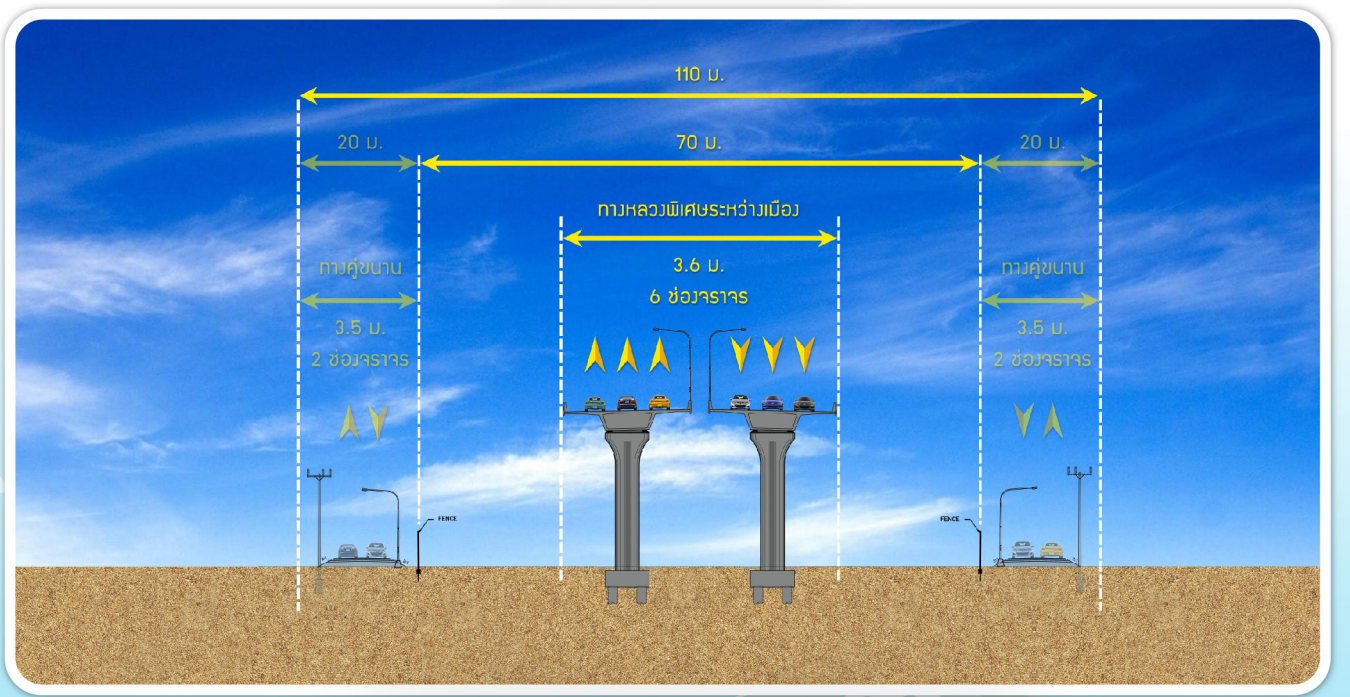


รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร มีความกว้างเขตทางรวมประมาณ 110 เมตร



รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น



รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (กรณีโครงสร้างสะพาน)



การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับ

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1

รูปแบบทางเลือกที่ 1



ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 1

1. ทิศทางจากสระบุรีไปปทุมธานี ปทุมธานีไปนนทบุรี นนทบุรีไปอยุธยา และอยุธยาไปสระบุรี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
2. ทิศทางจากสระบุรีไปอยุธยา สามารถเลี้ยวขวาขึ้นสะพานระดับที่ 2 เชื่อมต่อกับถนนโครงการ
3. ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี อยุธยาไปนนทบุรี เชื่อมต่อสะพานต่างระดับแบบเชื่อมทั้งตรง (Semi-Directional Ramp)
4. ทิศทางจากนนทบุรีไปปทุมธานี เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)

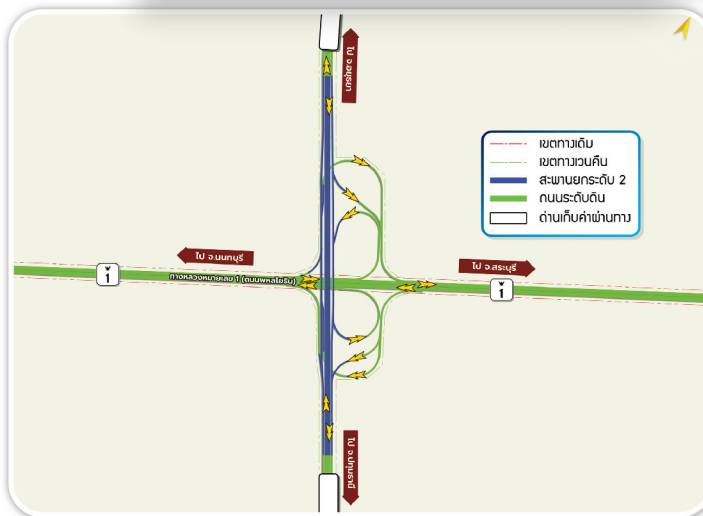
ข้อดี

1. จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง
2. รถเลี้ยวขวาส่วนใหญ่เชื่อมต่อแบบเชื่อมทั้งตรง (Semi-Directional Ramp) สามารถใช้ความเร็วได้
3. ไม่เกิดการตัดใจวีสานกันของจราจร (Weaving)
4. ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อย
5. ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด

ข้อเสีย

1. มีการก่อสร้างสะพานสูง (ระดับ 3) หลายระดับ และมีความซับซ้อนของโครงสร้าง ทำให้มีค่าก่อสร้างสูง
2. ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน

รูปแบบทางเลือกที่ 2



ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 2

1. ทิศทางจากสระบุรีไปปทุมธานี ปทุมธานีไปนนทบุรี นนทบุรีไปอยุธยา และอยุธยาไปสระบุรี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
2. ทิศทางจากสระบุรีไปอยุธยา และปทุมธานีไปสระบุรี เชื่อมต่อโดยสะพานต่างระดับแบบเชื่อมทั้งตรง (Semi-Directional Ramp)
3. ทิศทางจากอยุธยาไปนนทบุรี และนนทบุรีไปปทุมธานี เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)

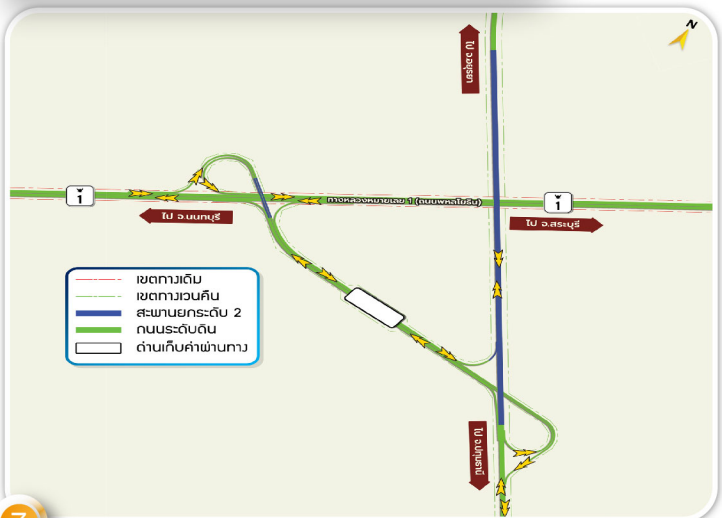
ข้อดี

1. ไม่เกิดการตัดใจวีสานกันของจราจร (Weaving)
2. ไม่มีการก่อสร้างสะพานสูง (ระดับ 3)
3. กระทบสิ่งปลูกสร้างน้อย
4. ผลกระทบระหว่างการก่อสร้างน้อย

ข้อเสีย

1. จำนวนจุดเข้า-ออก หลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี่
2. ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน
3. ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมากที่สุด
4. มีความซับซ้อนของโครงสร้าง
5. ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก
6. มีความซับซ้อนของโครงสร้าง

รูปแบบทางเลือกที่ 3



ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 3

1. มีการก่อสร้างถนนแยกออกจากถนนสายหลัก และก่อสร้างทางต่างระดับแบบเลี้ยววน 2 ตำแหน่งที่ทางหลวงหมายเลข 1 และถนนโครงการ
2. ทิศทางจากปทุมธานีไปนนทบุรี สามารถเบี่ยงออกและเชื่อมต่อได้โดยตรง
3. ทิศทางจากอยุธยา และจราจรที่มุ่งหน้าสู่สระบุรี จะเชื่อมต่อทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)
4. ทิศทางจากนนทบุรี และสระบุรี เข้าสู่ทางแยกแบบเชื่อมทั้งตรง (Semi-Directional Ramp)

ข้อดี

1. มีการก่อสร้างสะพานสั้น และมีความซับซ้อนน้อยที่สุด
2. ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย
3. ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาที่น้อยที่สุด
4. จำนวนจุดเข้า-ออก จากถนนสายหลักน้อย
5. การก่อสร้างด้านทับซ้อนทางเพียง 1 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้างค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา ของด้านทับซ้อนทางถูกที่สุด

ข้อเสีย

1. เข้าสู่ทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เป็นส่วนใหญ่ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้
2. เกิดการตัดใจวีสานกันของจราจร (Weaving)
3. จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายใช้ระยะทาง และเวลานานกว่ารูปแบบอื่น

พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3
จ.พระนครศรีอยุธยา	อ.ภาชี	ต.ระโสม	✓	✓	✓
		ต.โพสาวหาญ	✓	✓	✓
	อ.วังน้อย	ต.สนั่นทิว	✓	✓	✓
		ต.หันตะเภา	✓	✓	
		ต.ชะแมบ	✓	✓	
จ.สระบุรี	อ.หนองแค	ต.หนองปิง	✓	✓	✓
		ต.หนองแกม	✓	✓	✓
		ต.ไผ่ต่ำ			✓
		ต.กุ่มหัก			✓
		ต.หนองโรง			✓
จ.ปทุมธานี	อ.หนองเสือ	ต.บึงกาสาม	✓	✓	✓
		ต.บึงบา	✓	✓	✓
	อ.ธัญบุรี	ต.บึงสนั่น	✓	✓	✓
		ต.บึงน้ำรักษ์	✓	✓	✓
รวม		12 ตำบล	12 ตำบล	12 ตำบล	

หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง

ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)

- 1.1 ความยาวของแนวเส้นทาง
- 1.2 การออกแบบด้านเรขาคณิตทางราบ
- 1.3 ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- 1.4 การจัดจราจรระหว่างก่อสร้าง
- 1.5 การออกแบบระบบระบายน้ำ

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- 2.1 ค่าก่อสร้าง
- 2.2 ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
- 2.3 ผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง
- 2.4 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อการพัฒนาพื้นที่



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

- 3.1 น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3.2 คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 3.3 เศรษฐกิจ-สังคม และการแบ่งแยก
- 3.4 การโยกย้ายและการเวนคืน
 - 3.4.1 จำนวนสิ่งปลูกสร้าง
 - 3.4.2 จำนวนแปลงที่ดิน

หลักเกณฑ์การคัดเลือกทางแยกต่างระดับ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)

- 1.1 ปรากฏการณ์ของทางเลี้ยว
- 1.2 ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- 1.3 ความปลอดภัยในการขับขี่
- 1.4 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- 1.5 ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- 1.6 การบริหารจัดการระบบค่าผ่านทาง

ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน)



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

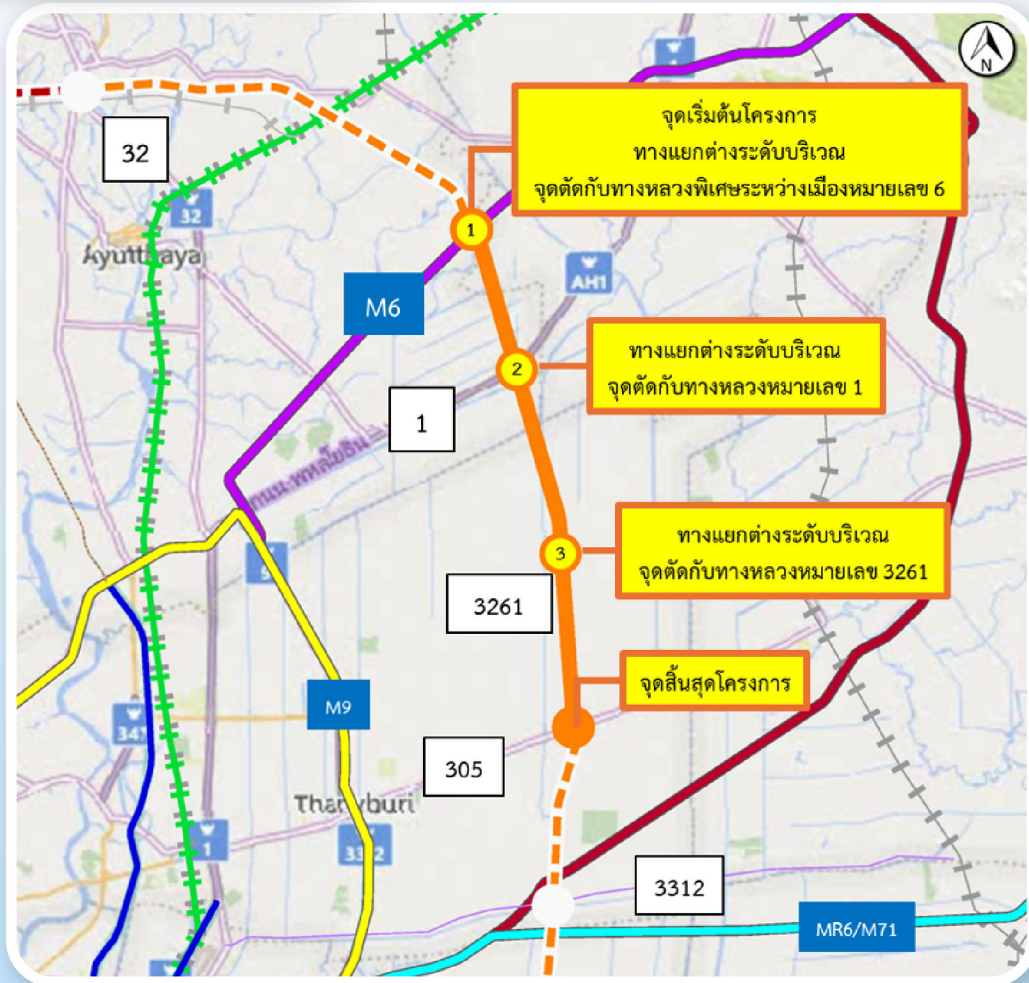
- 2.1 ค่าก่อสร้าง
- 2.2 ค่าบำรุงรักษา
- 2.3 ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
- 2.4 มูลค่าเวลาของผู้เดินทาง

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

- 3.1 คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 3.2 การโยกย้ายและการเวนคืน
 - 3.2.1 จำนวนสิ่งปลูกสร้าง
 - 3.2.2 จำนวนแปลงที่ดิน
- 3.3 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ



การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับ

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

รูปแบบทางเลือกที่ 1



ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 1

1. ทิศทางจากปทุมธานีไปอยุธยา อยุธยาไปอ่างทอง อ่างทองไปสระบุรี และสระบุรีไปปทุมธานี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
2. ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี และจากสระบุรีไปอ่างทองเชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)
3. ทิศทางจากอยุธยาไปปทุมธานี โดยมุ่งหน้าไปยังอ่างทอง แล้วเลี้ยววงจรรอบเพื่อเชื่อมกับถนนโครงการมุ่งหน้าไปปทุมธานี
4. ทิศทางจากอ่างทองไปอยุธยา โดยออกจากถนนโครงการลงสู่ระดับดิน แล้วเลี้ยวขวาลดถนนโครงการ มุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

ข้อดี

1. จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง
2. ไม่เกิดการตัดใจส่วนกันของจราจร (Weaving)
3. มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด
4. ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อย

ข้อเสีย

1. จำนวนจุดเข้า-ออก หลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี่
2. มีการก่อสร้างสะพานค่อนข้างยาว

ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 2

1. ทิศทางจากปทุมธานีไปอยุธยา อยุธยาไปอ่างทอง อ่างทองไปสระบุรี และสระบุรีไปปทุมธานี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
2. ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี สระบุรีไปอ่างทอง อ่างทองไปอยุธยา และอยุธยาไปปทุมธานี เชื่อมต่อโดยสะพานยกระดับแบบเชื่อมทั้งตรง (Semi-Directional Ramp)

ข้อดี

1. จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง
2. ทางเลี้ยววงจรรวมเชื่อมต่อโดยสะพานยกระดับแบบเชื่อมทั้งตรง (Semi-Directional Ramp) สามารถใช้ความเร็วได้
3. กระทบสิ่งปลูกสร้างน้อย

ข้อเสีย

1. จำนวนจุดเข้า-ออก หลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี่
2. มีการก่อสร้างสะพานยาวที่สุด
3. ระยะเวลาในการก่อสร้างนานที่สุด
4. เกิดการตัดใจส่วนกันของจราจร (Weaving)
5. ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก
6. มีความซับซ้อนของโครงสร้าง

รูปแบบทางเลือกที่ 2



รูปแบบทางเลือกที่ 3



ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 3

1. มีการก่อสร้างถนนแยกออกจากถนนสายหลัก และก่อสร้างทางต่างระดับแบบเลี้ยววน 2 ตำแหน่งที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 และถนนโครงการ
2. ทิศทางจากปทุมธานี และอยุธยาเข้าสู่ทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) ทิศทางจากสระบุรี และอ่างทองเข้าสู่ทางแยกแบบเชื่อมทั้งตรง (Semi-Directional Ramp)

ข้อดี

1. มีการก่อสร้างสะพานสั้นที่สุด
2. ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย
3. ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด
4. ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาต่ำที่สุด
5. จำนวนจุดเข้า-ออก จากถนนสายหลักน้อย

ข้อเสีย

1. เข้าสู่ทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เป็นส่วนใหญ่ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงสุด
2. เกิดการตัดใจส่วนกันของจราจร (Weaving) จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายใช้ระยะทาง และเวลานานกว่ารูปแบบอื่น