



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการสัมมนาสรุปผลการคัดเลือก ทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

วันอังคารที่ 10 มีนาคม 2563 เวลา 13:00-16:30 น.
ณ ห้องประชุม ชั้น 3 องค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง
อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ



AEC

ดำเนินการศึกษาโดย :
บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

กำหนดการสัมมนาสรุปผลการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ
(การประชุมใหญ่ครั้งที่ 2)

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

วันอังคารที่ 10 มีนาคม 2563 เวลา 13:00-16:30 น.

ณ ห้องประชุมชั้น 3 องค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ

13:00 น. – 13:30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
13:30 น. – 13:50 น.	<p>พิธีเปิดการสัมมนาสรุปผลการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none">- กล่าวรายงาน โดย ดร.สุกิจ ยินดีสุข วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวง- กล่าวเปิดการสัมมนา โดย นายธฤต สำราญเวทย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ
13:50 น. – 14:00 น.	นำเสนอวิทัศน์โครงการ ชุดที่ 2
14:00 น. – 15:00 น.	<p>นำเสนอข้อมูลโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none">- งานศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายศราวุธ เกียรติพาณิชย์ วิศวกรงานทาง- การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นายนคร ศรีธีวงศ์ ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม- การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย นางสาวมยุรี ภัทรชัยาคุปต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
15:00 น. – 15:15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
15:15 น. – 16:30 น.	รับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามของผู้เข้าร่วมสัมมนา
16:30 น.	ปิดการสัมมนา



สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3	แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการ	2
4	การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง	4
4.1	การออกแบบปรับปรุงตามแนวเส้นทาง	4
4.1.1	ขยายจำนวนช่องจราจร	4
4.1.2	ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน	4
4.1.3	ปรับปรุงจุดกลับรถ	4
4.1.4	ปรับปรุงทางแยกจุดเชื่อมต่อกับถนนสายรอง	8
4.1.5	ก่อสร้างทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำ	8
4.1.6	ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรและป้ายจราจร	8
4.1.7	ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามเพิ่มเติม	8
4.2	การออกแบบทางแยกต่างระดับ	8
4.2.1	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)	9
4.2.2	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)	10
4.2.3	การคัดเลือกรูปแบบทางเลี้ยวทางแยกต่างระดับ	12
5	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	14
5.1	แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	14
5.2	การประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)	14
5.2.1	การประชุมกลุ่มที่ 1 พื้นที่ อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ	15
5.2.2	การประชุมกลุ่มที่ 2 พื้นที่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	19
5.2.3	การประชุมกลุ่มที่ 3 พื้นที่ อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ	23
5.2.4	การประชุมกลุ่มที่ 4 พื้นที่ อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	26
6	การดำเนินงานในขั้นต่อไป	29
7	ช่องทางการติดต่อเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	29



สารบัญรูป

	หน้า	
รูปที่ 1	แผนที่แนวเส้นทางโครงการ	3
รูปที่ 2	ตำแหน่งการออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทางโครงการ	5
รูปที่ 3	รูปแบบที่กัลบรถได้สะพานบกสำหรับรถเล็ก มุมมองด้านบน	6
รูปที่ 4	รูปแบบที่กัลบรถได้สะพานบกสำหรับรถเล็ก	6
รูปที่ 5	รูปตัวอย่างสะพานกัลบรถจักรยานยนต์	7
รูปที่ 6	รูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการถนนร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท	10
รูปที่ 7	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.เคหะบางพลี มุมมองไปทางถนนเคหะบางพลี	11
รูปที่ 8	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.เคหะบางพลี มุมมองจากด้านในถนนเคหะบางพลี	11
รูปที่ 9	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.เคหะบางพลี มุมมองด้านข้าง ทล.34 ฝั่งขาออกกรุงเทพฯ	11
รูปที่ 10	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.วัดศรีวารีน้อย มุมมองด้านข้าง ทล.34 ฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ	13
รูปที่ 11	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.วัดศรีวารีน้อย มุมมองจากด้านใน ถ.วัดศรีวารีน้อย	13
รูปที่ 12	ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.วัดศรีวารีน้อย มุมมองด้านข้าง ทล.34 ฝั่งขาออกกรุงเทพฯ	13
รูปที่ 13	บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 1 อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ	15
รูปที่ 14	บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 2 อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	19
รูปที่ 15	บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 3 อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ	23
รูปที่ 16	บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 4 อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	26

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
ตารางที่ 2	ตำแหน่งออกแบบก่อสร้างสะพานกัลบรถมอเตอร์ไซค์ในแนวถนนโครงการฯ	7
ตารางที่ 3	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 1 อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ	16
ตารางที่ 4	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 2 อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	20
ตารางที่ 5	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 3 อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ	24
ตารางที่ 6	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 4 อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	27



1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี มีปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น อีกทั้งเป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชย์กรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม และสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลังไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทางและขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบกับทางหลวงสายนี้มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนนเพื่อเพิ่มจำนวนช่องจราจร กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อเร่งแก้ไขปัญหาการจราจรให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางและขนส่งได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

โดยกรมทางหลวงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับ**โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร** เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษาโครงการทั้งสิ้น 12 เดือน

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะเข้ามามีส่วนร่วมกับกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทางด้วยการบูรณาการองค์ความรู้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน โดยกำหนดให้ที่ปรึกษาดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับความก้าวหน้าของงานศึกษาสำหรับการ**สัมมนาสรุปผลการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ** (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 2) เป็นการนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมมากที่สุด และรูปแบบการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับท้องถิ่น ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้รับทราบ เพื่อร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบรายละเอียดของโครงการและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ให้สภาพการจราจรมีความคล่องตัว ประชาชนและผู้ประกอบการสามารถใช้เส้นทางโครงการ ทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันและการขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น



3. แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการ

ระยะทาง : ประมาณ 30 กิโลเมตร

จุดเริ่มต้น : ทางหลวงหมายเลข 34 หรือถนนเทพรัตน (ชื่อเดิม ถนนบางนา-ตราด) บริเวณ กม.9+100 ซึ่งเป็นจุดที่ตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (บริเวณทางแยกต่างระดับบัวตูด)

จุดสิ้นสุด : ทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณ กม.39+200 ซึ่งเป็นจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (บริเวณทางแยกต่างระดับบางบ่อ)

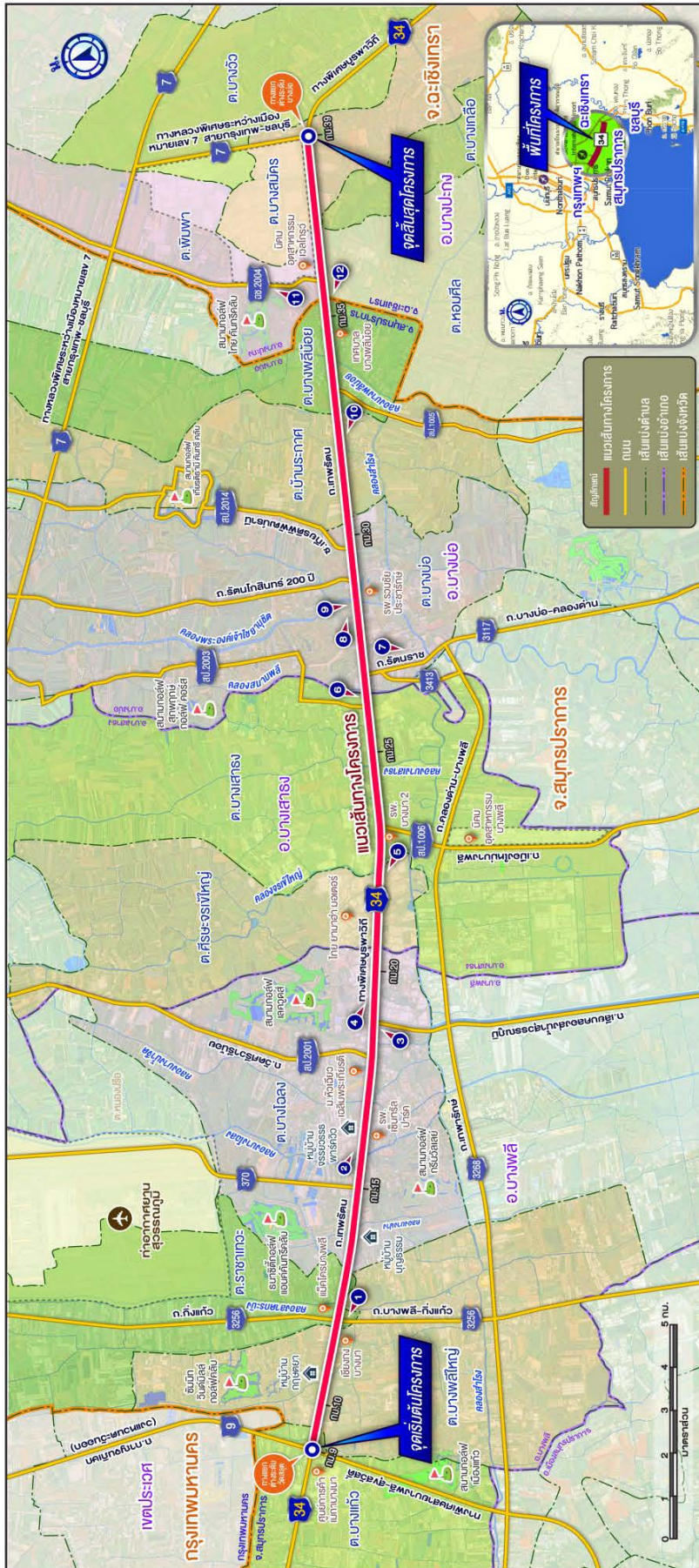
พื้นที่ศึกษาโครงการ : ครอบคลุมพื้นที่ 4 อำเภอ โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
สมุทรปราการ	บางพลี	บางแก้ว	องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
		บางพลีใหญ่	องค์การบริหารส่วนตำบลบางพลีใหญ่
		ราชาเทวะ	องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ
		บางไฉลง	องค์การบริหารส่วนตำบลบางไฉลง
	บางเสาธง	ศีร์ษะจรเข้ใหญ่	องค์การบริหารส่วนตำบลศีร์ษะจรเข้ใหญ่
			เทศบาลตำบลบางเสาธง
		บางเสาธง	องค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง
	บางบ่อ	บางบ่อ	องค์การบริหารส่วนตำบลบางบ่อ
		บ้านระกาศ	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านระกาศ
		บางพลีน้อย	เทศบาลตำบลบางพลีน้อย
ฉะเชิงเทรา	บางปะกง	หอมศีล	องค์การบริหารส่วนตำบลหอมศีล
		เทศบาลตำบลหอมศีล	
	บางสมัคร	เทศบาลตำบลบางสมัคร	
	บางเกลือ		
	พิมพา	เทศบาลตำบลพิมพา	
	บางวัว	เทศบาลตำบลบางวัวคณารักษ์	
เทศบาลตำบลบางวัว			
2	4	14	16



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1



รูปที่ 1 แผนที่แนวเส้นทางโครงการ



4. การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาราจรอบในแนวเส้นทาง

4.1 การออกแบบปรับปรุงตามแนวเส้นทาง

การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาราจรอบทางหลวงหมายเลข 34 และจุดตัดทางแยกต่างๆ พิจารณาจากผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร และระดับการให้บริการของทางแยก โดยพยายามออกแบบปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ภายในพื้นที่เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชน อาคารพาณิชย์ และสถานประกอบการที่อยู่สองข้างทาง การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาราจรอบทางหลวงหมายเลข 34 (ดูรูปที่ 2) มีดังนี้

4.1.1 ขยายจำนวนช่องจราจร

จะขยายเพิ่มช่องจราจรตั้งแต่ กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ถึง กม.39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) ให้ทางหลักและทางขนาน มีจำนวนช่องจราจร รวม 12 ช่องจราจร โดยแบ่งเป็นช่องทางหลัก 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง) และช่องทางขนาน 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง)

4.1.2 ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนานให้เพียงพออยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และไม่อยู่ใกล้กับทางแยกถนนสายรองเพื่อแก้ไขปัญหารถตัดกระแสจราจรกัน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดสภาพการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 34 การปรับปรุงจุดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนาน ประกอบด้วย

- **เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 2 จุด** ได้แก่

- 1) ฝั่งขาออก กม.30+600 (ถัดจาก บริษัท เอ็นเอสพี โปรเฟสชั่นแนล จำกัด)
- 2) ฝั่งขาออก กม.34+900 (ถัดจากปากซอยทางเข้าวัดหอมศีล)

- **เพิ่มจุดออกทางขนาน 2 จุด** ได้แก่

- 1) ฝั่งขาเข้า กม.30+700 (บริเวณโกดัง บริษัท เอสเคเฮง)
- 2) ฝั่งขาเข้า กม.31+900 (ถัดจากสะพานข้ามคลองบ้านระภาค)

- **ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน**

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็วเพื่อไม่ให้รบกวนกระแสจราจรในช่องรถวิ่งทางตรง

4.1.3 ปรับปรุงจุดกลับรถ

- **ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดในช่องทางหลัก 5 จุด**

- 1) กม.19+000 (บริเวณถนนเลียบบคลองสุวรรณภูมิ)
- 2) กม.23+000 (บริเวณสวนอาหารปิ่นแก้ว)
- 3) กม.31+750 (บริเวณก่อนถึงบริษัท ซูโอโคคิ (ประเทศไทย) จำกัด)
- 4) กม.35+850 (บริเวณก่อนถึงทางเข้าสนามกอล์ฟไทยคันทรีคลับ)
- 5) กม.38+600 (บริเวณก่อนถึงทางเข้านิคมฯ ไทคอน)



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถจักรยานบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1



รูปที่ 2 ตำแหน่งการออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหารถจักรยานบนทางหลวงหมายเลข 34



- ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบ 4 จุด

ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบ 4 จุดทดแทนจุดกลับรถระดับพื้นในช่องทางหลักที่จะถูกปิดไม่ให้ใช้งาน โดยจะออกแบบให้รถวิ่งขึ้นสะพานกลับรถได้พร้อมกัน 2 ช่องจราจร ในจุดต่างๆ ดังนี้

- 1) บริเวณ กม.31+245 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณปากซอยบางกระยาง หรือ ถนน สป.3012)
- 2) บริเวณ กม.31+285 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณป้อมแก๊สเวิร์ดแก๊ส)
- 3) บริเวณ กม.35+400 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณจุดตรวจ กม.35 สภ.บางพลีน้อย)
- 4) บริเวณ กม.35+600 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณคลองหอมศีล อยู่ในเขตฝั่งจังหวัดฉะเชิงเทรา)

- ออกแบบสะพานยกสำหรับกลับรถขนาดเล็ก

ออกแบบสะพานยกสำหรับให้รถขนาดเล็กที่วิ่งในทางขนานใช้กลับรถไปสู่ทางขนานของอีกฝั่งถนนได้ โดยมีความสูงช่องลอดไม่เกิน 3 เมตร ที่ กม.27+355 หรือบริเวณคลองธนู (ดูรูปที่ 3-4)



รูปที่ 3 รูปแบบที่กลับรถได้สะพานยกสำหรับรถเล็ก มุมมองด้านบน



รูปที่ 4 รูปแบบที่กลับรถได้สะพานยกสำหรับรถเล็ก



● สะพานกลับรถจักรยานยนต์

ออกแบบสะพานกลับรถจักรยานยนต์โดยกำหนดตำแหน่งไว้บริเวณที่เหมาะสม และทุกระยะประมาณ 2 กิโลเมตร เพื่อลดปัญหาการจราจรจักรยานยนต์ที่ย้อนศร จำนวน 10 ตำแหน่ง ดังรายละเอียดในตารางที่ 2 โดยมีรูปตัวอย่างสะพานกลับรถจักรยานยนต์ ดังรูปที่ 5

ตารางที่ 2 ตำแหน่งออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถจักรยานยนต์ในแนวดนโครงการฯ

ตำแหน่งที่	บริเวณ กม.	ทิศทางการกลับรถ	จุดสังเกต
1	10+300	กลับรถขาเข้า	ใกล้หมู่บ้านนราสิริ บางนา (บริเวณอยู่ ส.ชัยสวัสดิ์)
		กลับรถขาออก	บริเวณอยู่ ส.ชัยสวัสดิ์
2	12+600	กลับรถขาออก	บริเวณปั้มน้ำมันเอสโซ่ บางนา-ตราด กม.12
3	13+500	กลับรถขาเข้า	บริษัท นิวมสมไทยมอเตอร์เวย์ จำกัด
4	14+100	กลับรถขาออก	ก่อนถึง บริษัท ซูซูกิ พีพี เมกะ ออโต้ จำกัด
5	21+100	กลับรถขาเข้า	บริเวณศูนย์กระจายสินค้า บริษัท ซีเอ็ดยูเคชั่น จำกัด (มหาชน)
6	21+600	กลับรถขาออก	บริเวณก่อนถึงซอยวัดมงคลนิมิตร
7	26+600	กลับรถขาออก	บริเวณร้านอาหารครัวครุฑน้อย (2000)
8	27+500	กลับรถขาเข้า	ถัดจากสะพานข้ามคลองธนู (ฝั่งขาออก)
9	33+200	กลับรถขาเข้า	ถัดจากสะพานข้ามคลองบางคล้า
		กลับรถขาออก	ก่อนถึงสะพานข้ามคลองบางคล้า
10	38+700	กลับรถขาเข้า	ก่อนถึงทางเข้านิคมอุตสาหกรรมไทคอน
		กลับรถขาออก	บริเวณ บริษัท ดูโฮม ถ.บางนา-ตราด



รูปที่ 5 รูปตัวอย่างสะพานกลับรถจักรยานยนต์



4.1.4 ปรับปรุงทางแยกจุดเชื่อมต่อกับถนนสายรอง ที่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดค่อนข้างมาก 2 จุด ได้แก่

- **บริเวณ กม 12+080 แยกกิ่งแก้ว (ทล.3256)**

แยกกิ่งแก้วฝั่งขาออก

- ติดตั้งราวเหล็กตามแนวขอบทางเท้าตั้งแต่ปากทางแยก-หน้าตลาดกิ่งแก้ว เพื่อแก้ไขปัญหารถจอดริมทาง ซึ่งกีดขวางรถเลี้ยวซ้ายออกจากถนนกิ่งแก้ว
- ปรับรัศมีวงเลี้ยวเพื่อให้รถบรรทุก/รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ เลี้ยวเข้า-ออกถนนกิ่งแก้วได้คล่องตัวขึ้น
- ทำเกาะถาวรตรงจุดเลี้ยว และมีแผงกั้นคอนกรีตแบ่งช่องจราจรในทางขนานระหว่างช่องรถวิ่งทางตรงกับรถที่เลี้ยวซ้ายออกจากถนนกิ่งแก้ว เพื่อไม่ให้รถที่ออกจากถนนกิ่งแก้วไปตัดกระแสจราจรกับรถที่วิ่งมาทางตรง

แยกกิ่งแก้วฝั่งขาเข้า

- ย้ายป้ายรถโดยสารประจำทางให้มีระยะห่างจากแยกกิ่งแก้วประมาณ 300 เมตร โดยจะย้ายป้ายรถโดยสารปัจจุบันไปอยู่ระหว่างทางเข้าห้าง Market Village และตู้จราจรจุดมาร์เก็ตวิลเลจ สุวรรณภูมิ สภ.บางแก้ว

- **บริเวณ กม.26+925 แยกเข้าบางบ่อ (ทล.3413/ถนนรัตนราช)**

- ปรับปรุงเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวแยกบางบ่อเพื่อให้รถเลี้ยวเข้า-ออกถนนได้คล่องตัวขึ้น ซึ่งในการปรับปรุงทางแยกจำเป็นจะต้องย้ายเสาไฟฟ้าและร้อยย้ายสะพานลอยคนข้าม
- ร้อยสะพานลอยคนข้าม และย้ายป้ายรถโดยสารปัจจุบันให้มีระยะห่างจากทางแยกประมาณ 150 เมตร
- ติดตั้งแผงกั้นคอนกรีตแบ่งช่องจราจรในแนวถนนรัตนราชช่วงหน้าตลาดเดียกุ่มฮวด ที่ในปัจจุบันทางเข้าตลาดอยู่ใกล้กับแยกบางบ่อค่อนข้างมาก

4.1.5 **ก่อสร้างทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำ** ออกแบบปรับปรุงไหล่ทางให้เป็นทางเท้าพร้อมมีระบบระบายน้ำยาวตลอดต่อเนื่องตามแนวถนนโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้ประชาชน และแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณข้างทาง

4.1.6 **ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรและป้ายจราจร** สำหรับควบคุมและแนะนำการจราจรให้สัมพันธ์สอดคล้องกัน ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

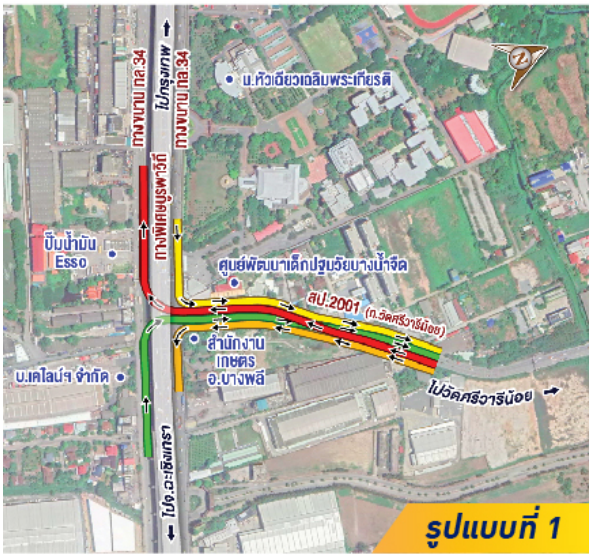
4.1.7 **ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามเพิ่มเติม** บริเวณย่านชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรม





4.2 การออกแบบทางแยกต่างระดับ

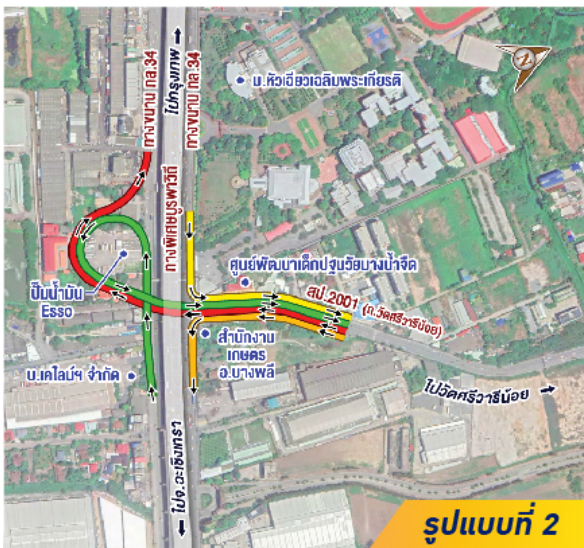
จากการสำรวจสภาพการจราจร ประกอบกับผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต พบว่าจุดที่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดมาก และสภาพพื้นที่มีความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อช่วยให้กระแสจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ประกอบด้วย 2 จุด ได้แก่ บริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป. 2001) และ บริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006) โดยมีรายละเอียดของการออกแบบทางแยกต่างระดับ ดังนี้







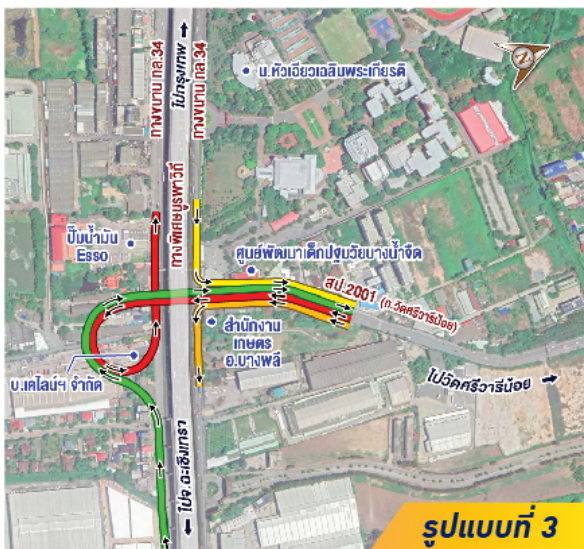
4.2.1 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (ทางหลวงชนบท สป.2001) เสนอทางเลือก 3 รูปแบบ ดังนี้







-  ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับหรือทางลอด ขนาด 1 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวซ้ายไปฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไป ถ.วัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจากฉะเชิงเทราเลี้ยวขวาไป ถ.วัดศรีวารีน้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยววนซ้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ ถ.วัดศรีวารีน้อย



-  ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวซ้ายไปฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไป ถ.วัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจากฉะเชิงเทราเลี้ยวขวาไป ถ.วัดศรีวารีน้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยววนซ้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ ถ.วัดศรีวารีน้อย

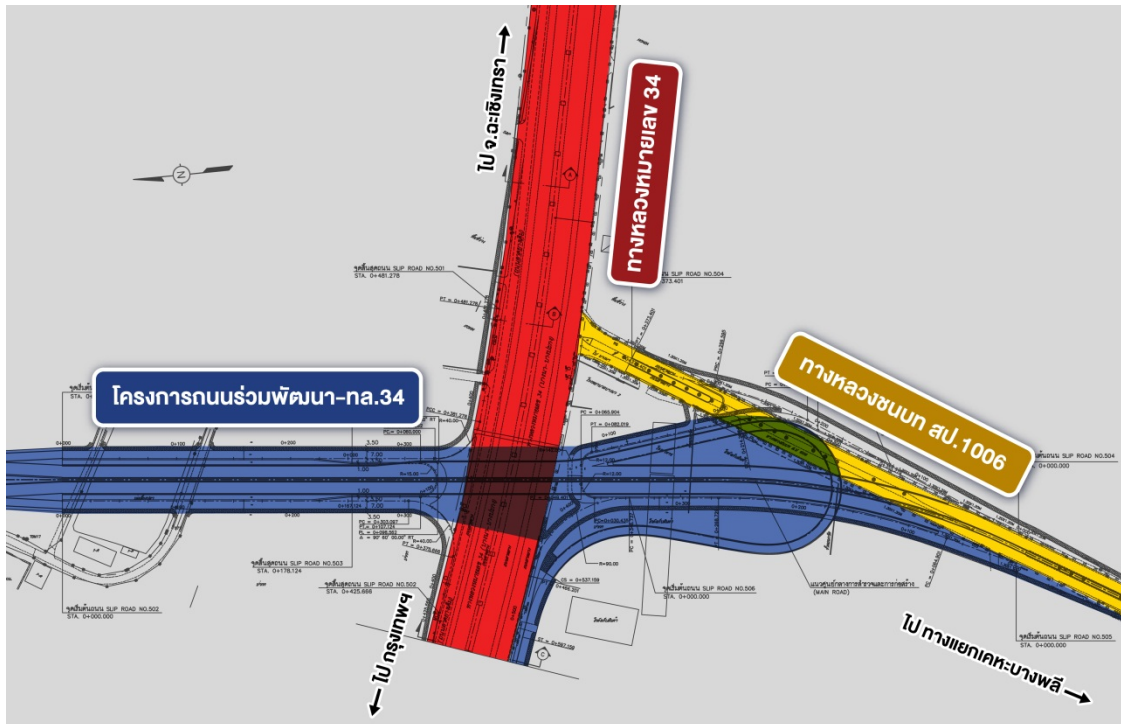


-  ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยววนซ้ายเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ
-  ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวซ้ายไปฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไป ถ.วัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
-  ทิศทางรถจากฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไป ถ.วัดศรีวารีน้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ ถ.วัดศรีวารีน้อย



4.2.2 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)

จากการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ พบว่าที่จุดตัดกับถนนเคหะบางพลี มีโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ สายร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งได้ออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับบริเวณนี้ไว้แล้ว ดังแสดงในรูปที่ 6



รูปที่ 6 รูปแบบทางแยกต่างระดับโครงการถนนร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท

อย่างไรก็ตาม รูปแบบที่กรมทางหลวงชนบทออกแบบไว้ ยังขาดทิศทางเลี้ยวขวาเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงหมายเลข 34 กับถนนเคหะบางพลี (สป.1006) ที่จะช่วยแก้ไขสภาพจราจรติดขัดบริเวณนี้ได้ ที่ปรึกษาจึงออกแบบเพิ่มเติม โดยพิจารณาครอบคลุมถึงโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ของกรมทางหลวง และหลักเลี้ยวการเวนคืนที่ดินเพิ่มจากแบบก่อสร้างเดิมของกรมทางหลวงชนบท โดยออกแบบเพิ่มเติมในทิศทางที่ยังขาด (ดูรูปที่ 7-9) ดังนี้

- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี
ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปตัวยู (U Ramp) ขนาด 1 ช่องจราจร โดยยกระดับจากช่องทางขนานของทางหลวงหมายเลข 34 แล้วกลับรถลอดใต้โครงสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนเคหะบางพลี
- ทิศทางจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไป จ.ฉะเชิงเทรา
ให้รถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 34 เพื่อไปขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้าขาออก ที่ กม.21+200 (บริเวณหน้า บริษัท วอลโว่ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด) มุ่งหน้าไป จ.ฉะเชิงเทรา



รูปที่ 7 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.เคหะบางพลี มุมมองไปทางถนนเคหะบางพลี



รูปที่ 8 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.เคหะบางพลี มุมมองจากด้านในถนนเคหะบางพลี



รูปที่ 9 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.เคหะบางพลี มุมมองด้านข้าง ทล.34 ฝั่งขาออกกรุงเทพฯ



4.2.3 การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ

เนื่องจากการออกแบบทางแยกต่างระดับที่จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 34 กับถนนเคหะบางพลี (สป.1006) เป็นการออกแบบเพิ่มเติมแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับของกรมทางหลวงชนบท ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ เฉพาะที่จุดตัดกับถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001) เท่านั้น โดยมีการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม ด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ดังนี้

- **ด้านวิศวกรรม** 35 คะแนน
 - เรขาคณิตของทางเลี้ยว
 - ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
 - ความปลอดภัยในการขับขี่
 - ผลกระทบต่อด้านการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- **ด้านเศรษฐกิจ** 30 คะแนน
 - ค่าก่อสร้าง
 - ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
 - ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา
- **ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม** 35 คะแนน
 - ทรัพยากรดิน
 - การโยกย้ายเวนคืน (การเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง)

จากการศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับและพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ 3 ด้านดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาประกอบการคัดเลือก สรุปได้ว่าการออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย รูปแบบทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด (ดูรูปที่ 10-12) เนื่องจากมีรูปแบบเรขาคณิตของทางเลี้ยวดีที่สุด ความปลอดภัยในการขับขี่อยู่ในเกณฑ์ดี และมีผลกระทบต่อด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างค่อนข้างน้อย ที่สำคัญคือ เป็นรูปแบบทางเลือกที่มีการเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด ซึ่งส่งผลให้มีค่าเวนคืนและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างต่ำกว่า รวมถึงมีผลกระทบต่อด้านการโยกย้ายเวนคืนและสูญเสียทรัพยากรดินน้อยที่สุด



รูปที่ 10 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.วัดศรีวารีน้อย มุมมองด้านข้าง ทล.34 ฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ



รูปที่ 11 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.วัดศรีวารีน้อย มุมมองจากด้านใน ถ.วัดศรีวารีน้อย



รูปที่ 12 ทางแยกต่างระดับจุดตัด ถ.วัดศรีวารีน้อย มุมมองด้านข้าง ทล.34 ฝั่งขาออกกรุงเทพฯ



5. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กำหนดแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องกับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมายรวม 7 แผนงานย่อย ดังนี้



5.2 การประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหารถจราจรของโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาดำเนินการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหารถจราจรของโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) โดยแบ่งการประชุมเป็น 4 กลุ่ม ตามพื้นที่อำเภอที่แนวเส้นทางโครงการฯ ผ่าน ระหว่างวันที่ 27-29 พฤศจิกายน 2562 และวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอและห้องประชุมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีผู้เข้าร่วมการประชุมรวมทั้งสิ้น 226 คน ซึ่งมีรายละเอียดการจัดประชุมของแต่ละกลุ่มประชุม ดังนี้



5.2.1 การประชุมกลุ่มที่ 1 พื้นที่อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ

ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหารถจราจรของโครงการฯ จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2562 เวลา 13:00-16:00 น. ณ ห้องประชุมที่ว่าอำเภอบางเสาธง ผู้เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย นายอำเภอบางเสาธง ผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ ผู้แทนจากโรงเรียนในแนวเส้นทาง และประชาชนที่สนใจในโครงการ และที่ปรึกษา จำนวนรวม 59 คน โดยมีสรุปบรรยากาศการประชุม (รูปที่ 13) และสรุปประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะโดยสังเขป (ตารางที่ 3) ดังนี้



รูปที่ 13 บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 1 อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ



ตารางที่ 3

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 1 อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
1. การออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณแยกถนนวัดศรีวารีน้อย และ แยกถนนเคหะบางพลี	
1.1 เห็นด้วยกับแนวคิดออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001) แม้ว่าจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินก็ควรริบดำเนิการก่อสร้าง เพราะนับวันสภาพการจราจรยังมีปัญหาติดขัดมากขึ้น	1.1 ที่ปรึกษารับทราบและจะนำเสนอให้กรมทางหลวงพิจารณา
1.2 การก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดวัดศรีวารีน้อย เสนอแนะให้ตำแหน่งทางลงของทางยกระดับทิศทางจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ อยู่เลยปั้มน้ำมัน ESSO และทางขึ้นสะพานกลับรถเกือบห้าปีก่อน เพื่อไม่ให้รถที่ลงมาจากทางยกระดับตัดกระแสบรถที่ต้องการขึ้นสะพานกลับรถเกือบห้า	1.2 ทางลงของทางยกระดับจะออกแบบให้รถวิ่งลงในช่องทางหลัก เพื่อไม่ให้รถที่ลงมาจากทางยกระดับตัดกระแสบรถที่ต้องการขึ้นสะพานกลับรถเกือบห้าซึ่งวิ่งมาจากทางขนาน
1.3 เห็นด้วยกับแนวคิดออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)	1.3 เนื่องจากทางแยกต่างระดับของโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ สายร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท มาทับซ้อนที่จุดตัดทางแยกนี้ แต่ยังคงขาดทิศทางเลี้ยวขวาจากบางนาเข้าถนนเคหะบางพลี ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างออกแบบปรับปรุงให้มีทางยกระดับเลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี
2. สะพานกลับรถเกือบห้า	
2.1 ก่อนถึงสะพานกลับรถเกือบห้า กม.21 จะผ่านสะพานข้ามคลองซึ่งมีลักษณะเป็นเนิน ทำให้รถสูญเสียความเร็ว โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ ส่งผลให้รถไม่มีแรงส่งขึ้นสะพานกลับรถเกือบห้า กม.21 และการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถ จึงขอเสนอให้ปรับปรุงด้านกายภาพของถนนให้รถใช้ความเร็วได้สม่ำเสมอ สามารถวิ่งขึ้นสะพานกลับรถได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ติดขัดบริเวณสะพานกลับรถเกือบห้า	2.1 ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป



ตารางที่ 3 (ต่อ-1)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 1 อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
3. ปัญหาการตัดกระแสรถจากรัน	
3.1 ถนนเทพรัตนทิศทางขาเข้าบริเวณแยกเข้าบางบ่อ หรือถนนรัตนราช (ทล.3117) ปัจจุบัน ที่ปากทางแยกมีแผงกั้นคอนกรีตตั้งไว้เพื่อกันรถทางตรงให้รถที่เลี้ยวซ้ายออกจากถนนรัตนราช ต่อจากนั้นมีช่องทางออกทางขนาน และทางขึ้นสะพานกลับรถเกือบกม. ซึ่งเกิดการตัดกระแสรถจากรัน 3 จุดต่อเนื่อง ในช่วงระยะทางสั้นๆ ประมาณ 200-300 เมตร และมีสภาพการจราจรติดขัดมาก ขอให้พิจารณาแก้ไขเปิดช่องออกทางขนานให้อยู่เลยสะพานกลับรถเกือบกม.บริเวณนี้	3.1 ที่ปรึกษาได้รับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
3.2 การสร้างสะพานกลับรถเกือบกม.ทดแทน ขอให้พิจารณาตำแหน่งการก่อสร้างและกำหนดจุดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนานให้เหมาะสม ไม่ให้เกิดปัญหาการตัดกระแสรถจากรันระหว่างรถที่ต้องการขึ้นสะพานกลับรถเกือบกม.และรถที่ต้องการออกทางขนาน โดยเสนอให้เปิดทางออกทางขนานเมื่อผ่านทางขึ้นสะพานกลับรถเกือบกม.ไปแล้ว	3.2 ที่ปรึกษาได้รับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
3.3 ในระยะเร่งด่วนเสนอให้แก้ไขปัญหาที่ออกมาจากถนนวัดศรีวารีน้อย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถคอนเทนเนอร์ และไปตัดกระแสรถจากรันที่วิ่งทางตรงทั้งบนช่องทางขนานและทางหลัก โดยขอให้รถที่เลี้ยวซ้ายออกจากซอยวัดศรีวารีน้อยอย่าเพิ่งเบี่ยงขวาตัดกระแสรถจากรันเข้าทางหลักไปกลับรถที่จุดกลับรถระดับพื้นที่ กม.19 แต่ขอให้วิ่งบนทางขนานผ่านหน้าหมู่บ้าน Lakewood ไปก่อนจึงค่อยให้เข้าทางหลัก และให้เปิดจุดกลับรถใหม่ให้เลย กม.20 ไปแล้ว	3.3 ที่ปรึกษาได้รับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป



ตารางที่ 3 (ต่อ-2)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 1 อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
4. การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง	
4.1 เห็นด้วยที่จะปรับปรุงสะพานข้ามคลองบางเสาธงและคลองโองแตก ให้ใช้กลับรถได้ทั้งขาเข้าและขาออก	4.1 ที่ปรึกษารับทราบ
4.2 สะพานข้ามคลองบางโฉง ปัจจุบันมอเตอร์ไซค์ใช้เป็นที่ลอดกลับรถ ขอเสนอให้ปรับปรุงให้รถเล็กใช้กลับรถได้ทั้งขาเข้าและขาออกด้วย	4.2 ที่ปรึกษารับทราบ
4.3 เสนอให้ปรับปรุงจุดกลับรถลอดใต้สะพานข้ามคลองเพิ่มที่คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต ซึ่งปัจจุบันใช้กลับรถได้ทั้งสองฝั่ง (ทั้งทิศทางขาเข้าและขาออก) แต่ทางกลับรถแคบ ช่องลอดใต้สะพานต่ำ และมีมอเตอร์ไซค์ย้อนศร	4.3 ที่ปรึกษารับทราบ
4.4 สถิติรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ มอเตอร์ไซค์ ซึ่งการแก้ไขปัญหาแนวทางหนึ่งโดยเพิ่มจุดกลับรถให้มอเตอร์ไซค์ใช้กลับรถได้อย่างเพียงพอ จะลดข้อโต้แย้งเรื่องการชื้อย้อนศรว่าเป็นเพราะไม่มีที่กลับรถให้มอเตอร์ไซค์ และจุดกลับรถไกล	4.4 ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
5 ผลกระทบระหว่างการก่อสร้างโครงการและแผนจัดการจราจร	
5.1 มีความกังวลถึงช่วงระยะเวลาก่อสร้างโครงการว่าจะมีการวางแผนการก่อสร้างและจัดการจราจรอย่างไร โดยขอให้มีแผนจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและระบายรถในแนวเส้นทางได้	5.1 จะมีแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง โดยการขยายทางขนานให้เป็นฝั่งละ 3 ช่องตลอดสาย และใช้เป็นทางเบี่ยงระหว่างก่อสร้างได้
6 ความเห็นอื่นๆ	
6.1 เสนอให้ออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามเชื่อมถนนสายรองที่อยู่สองฝั่งของถนนเพชรรัตน เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพราะแม้ว่าจะมีเกือกม้าเป็นระยะๆ ให้รถที่ออกจากถนนสายรองใช้กลับรถเพื่อเดินทางข้ามไปยังอีกฝั่งของถนนเพชรรัตนได้ แต่ก็เกิดการตัดกระแสบรรทุกทางตรงและมีผลให้การจราจรติดขัด	6.1 มีโครงการในอนาคตอีกหลายโครงการที่เชื่อมถนนที่อยู่สองฝั่งของถนนเพชรรัตน ตามแนวเหนือ-ใต้ เช่น โครงการถนนสายร่วมพัฒนา (กรมทางหลวงชนบท) โครงการสาย ทล.1-ทล.3 (กรมทางหลวงชนบท) โครงการถนนวงแหวนรอบ 3 (กรมทางหลวง)



5.2.2 การประชุมกลุ่มที่ 2 พื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการฯ จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 28 พฤศจิกายน 2562 เวลา 9:00-12:00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลลวราขาทะเว ผู้เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ระดับอำเภอและระดับตำบล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา สถานพยาบาล ผู้ประกอบการ สื่อมวลชน ประชาชนในพื้นที่ ผู้แทนจากกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวนรวม 74 คน โดยมีสรุปบรรยากาศการประชุม (รูปที่ 14) และสรุปประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะโดยสังเขป (ตารางที่ 4) ดังนี้



รูปที่ 14 บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 2 อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



ตารางที่ 4

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 2 อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
1. การออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณแยกถนนวัดศรีวารีน้อย	
1.1 เห็นด้วยกับแนวคิดออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณแยกถนนวัดศรีวารีน้อย รูปแบบที่ 1 เพราะน่าจะช่วยระบายรถจำนวนมากที่ออกมาจากถนนวัดศรีวารีน้อย และต้องไปกลับรถที่ กม.21 ได้	1.1 ที่ปรึกษารับทราบ
1.2 ปัจจุบัน ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ที่ถนนกิ่งแก้วไม่ได้รับการต่อสัญญา และได้ย้ายมาอยู่ที่เส้นถนนวัดศรีวารีน้อย รวมถึงมีหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่หลายหมู่บ้าน และแหล่งศูนย์การค้าสำหรับนักท่องเที่ยว ที่สำคัญได้แก่ King Power ส่งผลให้มีรถเข้าออกถนนวัดศรีวารีน้อยจำนวนมาก ดังนั้น การออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับแยกวัดศรีวารีน้อยน่าจะช่วยให้การจราจรติดขัดน้อยลง	1.2 ที่ปรึกษารับทราบ
2. การปรับปรุงจุดกลับรถลอดใต้สะพานข้ามคลอง	
2.1 ปัจจุบันสะพานข้ามคลองบางน้ำจืด มีทางลอดกลับรถใต้สะพานในทิศทางขาออก ส่วนทิศทางขาเข้า อดบ. บางโหลง เคยสำรวจแล้วแต่ไม่สามารถทำทางลอดกลับรถได้ เนื่องจากแนวกลับรถจะซ้อนทับกับแนวทางเท้าที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง จึงขอเสนอให้กรมทางหลวงปรับปรุงสะพานข้ามคลองบางน้ำจืดให้ใช้กลับรถในทิศทางขาเข้ากรุงเทพฯ ได้ด้วย	2.1 ที่ปรึกษารับทราบ
2.2 เสนอคลองในพื้นที่ ต.บางพลีใหญ่ ที่มีศักยภาพสามารถปรับปรุงให้เป็นจุดกลับรถได้ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ● คลองชวดลากข้าว หากปรับปรุงให้กลับรถลอดใต้สะพานได้ นอกจากจะสามารถใช้กลับรถในแนวถนนเพชรต้นแล้ว ยังใช้กลับรถไปออกที่ถนนกิ่งแก้วได้ด้วย ● คลองลาดกระบัง รถที่ออกมาจากห้างแมคโคร (ฝั่งขาออก) จะสามารถใช้กลับรถได้ 	2.2 ที่ปรึกษารับทราบ



ตารางที่ 4 (ต่อ-1)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 2 อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
2.3 การปรับปรุงสะพานข้ามคลองจะส่งผลกับความลาดชันของถนนเทร็ดนช่วงขึ้นสะพานหรือไม่ และจะมีการเวนคืนที่ดินประชาชนที่อยู่ใกล้สะพานข้ามคลองหรือไม่	2.3 การปรับปรุงสะพานข้ามคลองจะส่งผลกับความลาดชันของถนนเทร็ดนบ้างเล็กน้อย โดยจะยกระดับถนนลอดใต้สะพานลงช่วยพร้อมมีระบบระบายน้ำ และจะหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินประชาชนที่อยู่ใกล้สะพานข้ามคลอง
3. ปัญหาการตัดกระแสรถจักรยาน	
3.1 สะพานกลับรถเกือกม้า กม.21 ฝั่งขาเข้า มีปัญหาการตัดกระแสรถจักรยาน เนื่องจากรถที่ออกมาจากถนนเมืองใหม่บางพลีต้องการเข้าทางหลัก จะตัดกระแสกับรถที่ลงมาจากเกือกม้า กม.21 (เกือกม้ากลับรถขาเข้า) จึงเสนอให้เปิดช่องเข้าทางหลักก่อนถึงเกือกม้า กม.21 ที่บริเวณ กม.20+800 หรือระหว่างเกือกม้า 2 ตัว ที่หันหลังชนกัน	3.1 ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
3.2 บริเวณ กม.17+300 ฝั่งขาเข้า ก่อนถึงปั้มน้ำมัน Shell มีจุดออกทางขนาน ซึ่งเมื่อรถออกทางขนานแล้วจะตัดกระแสกับรถที่ต้องการขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้าขาออก (กลับรถไปชลบุรี) ขอเสนอให้ย้ายจุดออกทางขนานออกไปอีก ให้เลยทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้าไปก่อนค่อยเปิดให้ออกทางขนาน หรือให้เลยไปอยู่บริเวณหน้าปั้มน้ำมัน ESSO	3.2 ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
4. การแก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณแยกถนนกิ่งแก้ว	
4.1 ถนนกิ่งแก้วมีปัญหาติดมาก แม้จะกำหนดช่วงเวลาให้รถใหญ่วิ่งก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ อีกทั้งยังมีสาเหตุหลักเนื่องจากถนนกิ่งแก้ว ซึ่งมีขนาด 3 ช่องจราจร (ต่อทิศทาง) แต่บริเวณใกล้ทางแยกออกไปถนนเทร็ดน เหลือช่องจราจรให้รถวิ่งแค่ 1 ช่องจราจร ดังนั้น จึงเกิดรถติดสะสมยาวเข้าไปในถนนกิ่งแก้ว ทั้งนี้ มีความเห็นว่ากรมทางหลวงสามารถออกแบบปรับปรุงจุดตัดถนนกิ่งแก้วกับถนนเทร็ดนได้ แม้ว่าการออกแบบจะค่อนข้างยากและมีผลกระทบ แต่ขอให้พิจารณาถึงประสิทธิภาพการจราจรในอนาคต	4.1ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป



ตารางที่ 4 (ต่อ-2)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 2 อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
4.2 ปัญหาการติดขัดถนนกึ่งแก้ว เกิดจากถนนก่อนถึงจุดเชื่อมต่อกับถนนเทพรัตนเป็นคอขวด และมีปริมาณรถในเส้นทางจำนวนมาก จึงขอเสนอให้กรมทางหลวงเวนคืนพื้นที่บริเวณปากทางถนนกึ่งแก้วทั้งฝั่งขาเข้าและขาออกซึ่งปัจจุบันเป็นอาคารพาณิชย์ทั้งสองฝั่งเพื่อขยายถนนบริเวณปากทางจาก 1 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร ช่วยให้การเข้าออกถนนกึ่งแก้วมีความคล่องตัวและแก้ปัญหาการติดขัดได้โดยเร็ว	4.2 ปัญหาส่วนหนึ่งมาจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของรถที่จอดริมถนนเทพรัตนบริเวณหน้าตลาดกึ่งแก้ว กีดขวางการจราจรของรถเลี้ยวซ้าย ที่ปรึกษาจะออกแบบไม่ให้มีการจอดรถบริเวณนี้ โดยให้มีราวเหล็กกั้นริมทางเท้าและติดตั้งแผงกั้นคอนกรีตแบ่งช่องจราจร ระหว่างช่องทางเลี้ยวซ้ายและรถที่วิ่งมาทางตรงของช่องทางขนาน
4.3 หากมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของประชาชนขอให้กรมทางหลวงพิจารณาให้ราคาค่าชดเชยสูงในระดับผู้ถูกเวนคืนพอใจ	4.3 ที่ปรึกษารับทราบและจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป
5. การก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า	
สะพานกลับรถเกือกม้าที่จะก่อสร้างใหม่ รถสามารถวิ่งขึ้นพร้อมกัน 2 ช่องจราจรได้หรือไม่	รถเล็กสามารถขึ้นพร้อมกันได้ 2 ช่องจราจร
6. ปัญหาการระบายน้ำในแนวเส้นทาง	
ช่วง กม.16-กม.17 หรือ ตั้งแต่คลองบางโหลง-คลองบางน้ำจืด ฝั่งขาออก มีปัญหาที่ระบายน้ำได้ถนนตัน	จะออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยให้มีที่ระบายน้ำคสล. ใต้ทางเท้ายาวตลอดทั้งโครงการ พร้อมปรับปรุงที่ระบายน้ำเดิม
7. การปรับปรุงไฟสัญญาณ ป้ายจราจร และการตีเส้นจราจร	
หากปรับปรุงผิวทางแล้ว ขอให้ติดตั้งไฟสัญญาณจราจรและตีเส้นแบ่งช่องจราจรให้ชัดเจน รวมถึงปรับปรุงถนนเทพรัตนให้สะอาดและสวยงาม เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและปลอดภัย	ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
8. ความเห็นอื่นๆ	
8.1 ถนนเทพรัตนมีปัญหาถนนทรุดตัว	8.1 ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
8.2 ขอให้โครงการนี้ไ้งบประมาณและเร่งดำเนินการก่อสร้างโดยเร็ว เพราะสภาพการจราจรถนนเทพรัตนนี้วันยิ่งติดขัดมาก	8.2 ที่ปรึกษารับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป



5.2.3 การประชุมกลุ่มที่ 3 พื้นที่อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ

ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการฯ จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2562 เวลา 13:00-16:00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลบางพลีน้อย ผู้เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย ผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ ประชาชนที่สนใจในโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา จำนวนรวม 44 คน โดยมีบรรยากาศการประชุม (รูปที่ 15) และสรุปประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะโดยสังเขป (ตารางที่ 5) ดังนี้



รูปที่ 15 บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 3 อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ



ตารางที่ 5

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 3 อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
1. การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง	
1.1 เห็นด้วยกับแนวความคิดการปรับปรุงสะพานข้ามคลองต่างๆ ให้สามารถใช้กลับรถได้ โดยเสนอให้ออกแบบให้ใช้กลับรถได้ทั้งสองทิศทาง	1.1 ที่ปรึกษาหารือ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
1.2 สำหรับพื้นที่ อ.บางบ่อ การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับประชาชนในพื้นที่ ที่ประกอบอาชีพเลี้ยงกุ้งเลี้ยงปลา และใช้รถชาแล้งในการขนส่งกุ้งและปลา ช่วยให้การขนส่งข้ามถนนเทพรัตนสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น	1.2 ที่ปรึกษาหารือ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
1.3 ขอให้ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองในพื้นที่ อ.บางบ่อ เพิ่มอีก 2 คลอง ได้แก่ คลองบางพลีน้อย และคลองบ้านระกาศ	1.3 ที่ปรึกษาหารือ
1.4 เห็นด้วยที่จะปรับปรุงสะพานข้ามคลองให้ใช้กลับรถได้ เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ ต.บางพลีน้อย ไม่มีจุดกลับรถ	1.4 ที่ปรึกษาหารือ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
1.5 สะพานข้ามคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต ปัจจุบันมีจุดกลับรถลอดใต้สะพาน แต่ทางลาดแคบและความสูงของช่องลอดต่ำ จึงขอเสนอให้พิจารณาปรับปรุงให้สามารถใช้ลอดกลับรถได้อย่างสะดวกและปลอดภัย	1.5 ที่ปรึกษาหารือ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
2. สะพานกลับรถเกือกม้า	
2.1 เห็นด้วยกับการกำหนดจุดก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าที่ กม.31+245 และ กม.31+285 โดยเฉพาะบริเวณหน้าวัดบางพลีน้อย และขอให้พิจารณาดำเนินทางขึ้น-ทางลงของทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อไม่ให้เกิดการตัดกระแสนจราจรกันและเป็นอันตรายกับผู้ใช้งาน	2.1 ที่ปรึกษาหารือ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
2.2 การก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าแบบที่ให้เกือกม้าหันหลังชนจะไม่มีปัญหาการติด แต่หากออกแบบให้ขาของเกือกม้าหันหน้าเข้าหากันจะมีปัญหาการติด โดยเสนอแนะให้ออกแบบให้ขาเกือกม้าที่หันหน้าเข้าหากันอยู่ห่างกันประมาณ 4 กม. เพื่อให้มีระยะห่างมากพอสำหรับการระบายรถในแนวเส้นทางได้	2.2 ที่ปรึกษาหารือ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป



ตารางที่ 5 (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 3 อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
3. ปัญหาการตัดกระแสรถจากรัน	
3.1 สภาพจราจรติดขัดจากพื้นที่บางบ่อถึงบางเสาธง เกิดจากมีสะพานกัลป์รถเกือกม้าที่ กม.28 โดยรถที่จะขึ้นสะพานเกือกม้าจะตัดกระแสรถจากรันที่ออกจากทางหลัก ประมาณ กม.27-กม.28 เพื่อไปขึ้นทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณ กม.29-กม.30	3.1 ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
3.2 บริเวณ กม.27 ช่วงเช้าเวลาเร่งด่วนฝั่งขาออก และช่วงเย็นฝั่งขาเข้าบริเวณสามแยกบางบ่อมีปัญหาการติดมาก มีสาเหตุเกิดจากรถที่ต้องการขึ้นทางพิเศษบูรพาวิถีใช้ช่องจราจรทางขนานร่วมกับรถที่จะขึ้นสะพานกัลป์รถเกือกม้าที่อยู่บริเวณใกล้เคียง จึงขอให้พิจารณาย้ายจุดเปิดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนานใหม่ ไม่ให้รถตัดกระแสรถจากรันและนำไปสู่สภาพจราจรติดขัด	3.2 ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
4 ปัญหาการติดหน้านิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์	
สะพานกัลป์รถที่อยู่เลยนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ไป (บริเวณ กม.37) จะขยายสะพานกัลป์รถด้วยหรือไม่ เนื่องจากในปัจจุบันมีปัญหาการติดมากโดยเฉพาะเวลาโรงงานเลิกงาน	จะมีการออกแบบสะพานกัลป์รถเกือกม้าเพิ่มเติมบริเวณ กม. 35 ทั้งขาเข้าและขาออก
5 สะพานลอยมอเตอร์ไซค์ข้าม	
เห็นด้วยกับแนวคิดก่อสร้างสะพานลอยให้มอเตอร์ไซค์ข้าม เพราะจะช่วยลดปัญหามอเตอร์ไซค์ขี่ย้อนศรได้อย่างมาก โดยหากจะให้คนใช้สะพานลอยข้ามถนนด้วย ขอให้ออกแบบแยกแนวคนเดินและมอเตอร์ไซค์ให้ชัดเจนและไม่เป็นอันตรายสำหรับคนเดินเท้า	ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป



5.2.4 การประชุมกลุ่มที่ 4 พื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการฯ จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เมื่อวันศุกร์ที่ 29 พฤศจิกายน 2562 เวลา 9:00-12:00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลบางสมัคร ผู้เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย ผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้ประกอบการ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนจากกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวนรวม 49 คน โดยมีบรรยากาศการประชุม (รูปที่ 16) และสรุปประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยสังเขป (ตารางที่ 6) ดังนี้



รูปที่ 16 บรรยากาศการประชุมกลุ่มที่ 4 อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา



ตารางที่ 6

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 4 อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
1. สะพานกลับรถเกือกม้า	
1.1 จุดกลับรถไม่เพียงพอ ยังขาดสะพานกลับรถเกือกม้าขาออก (ไปชลบุรี) ปัจจุบัน ต้องใช้จุดกลับรถระดับพื้นซึ่งอันตรายมากเพราะไม่มีช่องจอดรถอเลี้ยวกลับรถ จึงเสนอให้ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าทิศทางขาออกเพิ่มอีก 1 สะพาน บริเวณหน้า บริษัท ชาร์ป (ประมาณ กม.37+200)	1.1 บริเวณหน้าบริษัทชาร์ป (ประมาณ กม.37+200) ติดเสาทางขึ้นลงทางด่วนบูรพาวิถี ไม่สามารถก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าทิศทางขาออกได้ แต่จะมีสะพานกลับรถเกือกม้าบริเวณ กม.35+600 สำหรับกลับรถทิศทางขาออก (บริเวณคลองหอมศีล อยู่ในเขตผังจังหวัดฉะเชิงเทรา)
1.2 สะพานกลับรถเกือกม้า กม.34+650 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณทางเข้าวัดเกาะแก้ว) เมื่อกลับรถแล้วทางลงของสะพานอยู่เลยตลาดนำไทยมาแล้วหรือยังเพราะหากลงจากสะพานเกือกม้าแล้วต้องผ่านตลาดนำไทยก็จะมีปัญหาการติดอีก	1.2 เปลี่ยนตำแหน่งสะพานกลับรถเกือกม้ามาอยู่ที่บริเวณ กม.35+400 สำหรับกลับรถขาเข้า (บ. เจเอสเอสอาร์ อ็อกชั่น จำกัด. สำนักงานใหญ่ และบริเวณ กม. 35+600 สำหรับกลับรถทิศทางขาออก (บริเวณคลองหอมศีล อยู่ในเขตผังจังหวัดฉะเชิงเทรา)
2. ปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ	
2.1 บริเวณข้างทางฝั่งขาออก หน้า บริษัท สหยูเนี่ยน เป็นทางระบายน้ำแบบเปิด มีปัญหาน้ำท่วมขัง จึงขอเสนอให้ออกแบบวางท่อระบายน้ำ คสล. ตั้งแต่หน้าบริษัทไทคอน ผ่านบริษัท สหยูเนี่ยน และไปลงคลองวังช้อ (หรือคลองตันโพธิ์) ที่หน้าบริษัท ชาร์ป รวมถึงปรับปรุงให้เป็นทางเท้าให้ประชาชนได้ใช้ประโยชน์	2.1 ที่ปรึกษาฯรับทราบและได้นำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุง โดยจะออกแบบวางท่อระบายน้ำ คสล. และมีทางเท้าตลอดแนวถนนโครงการ
2.2 การระบายน้ำข้างทางฝั่งขาเข้า จากปากทางเข้า ทต. บางสมัคร มีปัญหาน้ำท่วมตั้งแต่บริเวณปั้ม Shell ห้างคูโฮม บริษัท ไทยตาบุชิ (Thai Tabuchi Electric) และบริเวณก่อนถึงคลองวังช้อ (หรือคลองตันโพธิ์) มีปัญหาน้ำท่วมขังเช่นกัน จึงขอเสนอให้แก้ไขปัญหาโดยออกแบบวางท่อระบายน้ำ คสล. ยาวตลอด ให้น้ำไหลไปลงคลองวังช้อ	2.2 ที่ปรึกษาฯรับทราบและได้นำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุง โดยจะออกแบบวางท่อระบายน้ำ คสล. และมีทางเท้าตลอดแนวถนนโครงการ



ตารางที่ 6 (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ กลุ่มที่ 4 อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
3. การจราจรติดขัดบริเวณนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์	
3.1 ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ตำบลพิมพา เกิดจากมีรถเข้าออกนิคมฯ เวลโกรว์จำนวนมาก และวิ่งผ่านถนนเส้นตำบลพิมพา (ฉช.2004) จึงเสนอให้ออกแบบก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมการเข้าออกนิคมฯ เพื่อเร่งระบายรถ	3.1 ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำเสนอให้กรมทางหลวงรับทราบเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาต่อไป
4. การปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง	
4.1 เห็นด้วยกับแนวคิดที่จะปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองหอมศีล (กม.35+478) โดยเสนอแนะให้มีป้ายบอกทางกลับรถใต้สะพานให้ชัดเจน	4.1 ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
4.2 เสนอให้พิจารณาเพิ่มการออกแบบปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองบางพลีน้อย	4.2 ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
5. สะพานลอยมอเตอร์ไซค์ข้าม	
บริเวณ กม.38+000 ซึ่งที่ปรึกษาฯเสนอออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า (กลับรถขาออก) ขอให้เปลี่ยนเป็นการก่อสร้างสะพานลอยที่ให้มีมอเตอร์ไซค์ใช้ข้ามได้แทน เพื่อให้มอเตอร์ไซค์ใช้เป็นที่ยกกลับรถได้และลดปัญหามอเตอร์ไซค์ขี้นยอนศร	ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำข้อเสนอแนะไปออกแบบปรับปรุงต่อไป
6. ความเห็นอื่นๆ	
ขอให้แนวทางหลวงสมุทรปราการกวดขันห้ามไม่ให้มีการตั้งร้านขายของริมทางโดยเฉพาะบริเวณใกล้แยกพิมพา เนื่องจากเวลาเช้ามีรถจอดซื้อของริมทางยิ่งทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น	ที่ปรึกษาฯรับทราบ และจะนำเสนอให้กรมทางหลวงรับทราบเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาต่อไป



6. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

6.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

จะนำผลการรับฟังความคิดเห็นจากสัมมนาสรุปผลการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 2) มาปรับปรุงการออกแบบรายละเอียดให้มีความเหมาะสม ประกอบด้วย

- 1) การออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับที่จุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย และจุดตัดถนนเคหะบางพลี
- 2) การออกแบบปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 สะพานกลับรถ ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง เป็นต้น

6.2 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

- 1) ตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม
- 2) ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับรูปแบบโครงการที่เหมาะสม
- 3) กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป

6.3 การมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าผลการศึกษาด้านวิศวกรรม การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่สำคัญได้แก่ สรุปรูปแบบของการปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ เพื่อที่ปรึกษาจะได้นำมาปรับปรุงรายละเอียดการออกแบบด้านวิศวกรรม และมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้เหมาะสมและส่งผลกระทบต่อประชาชนและสภาพแวดล้อมน้อยที่สุด

7. ช่องทางการติดต่อเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระราม 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400

โทรศัพท์: 0-2354-1027

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอเซียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0-2636-7510 โทรสาร : 0-2236-6094

ด้านวิศวกรรม : นายศราวุธ เกียรติพาณิชย์

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นางสาวมยุรี ภัทรชัยยาคุปต์

ด้านสิ่งแวดล้อม : นายนคร ศรีวิวงศ์

โทรศัพท์ : 0-2115-6314

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการและร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.DOH-highway34-section1.com

