

สรุปผลการสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 3)

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี **ส่วนที่ 1**

กรมทางหลวงจัดการสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 3) โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2563 เวลา 13:00-16:30 น. ณ ห้องประชุมนครา โรงแรมเพอวา ลักซ์วอร์รี่ เรซิเดนซ์ อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ โดยได้รับเกียรติจาก นายกำธร เวหน นายอำเภอบางเสาธง เป็นประธานในการสัมมนา ผู้เข้าร่วมสัมมนา ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ผู้นำท้องถิ่น/ชุมชน ผู้แทนจากสถาบันการศึกษาและสถานพยาบาล ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ สื่อมวลชน ประชาชนในพื้นที่ ผู้แทนจากกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 93 คน มีการให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น และข้อคำถาม จากผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ สรุปได้ดังนี้



ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการ
1. การปรับปรุงขยายถนนโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> การขยายถนนโครงการ จะขยายไปจนถึง กม. เท่าไหร่ จะขยายถึงนิคมฯ เวลโกรว์ หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> จะขยายทางขนานในช่วงที่มี 2 ช่องจราจรให้เป็น 3 ช่องจราจร ยาวต่อเนื่องไปจนถึง กม.39+200 โดยช่วงตั้งแต่ กม.35+600 ฝั่งขาออก ที่ปัจจุบันเป็นคอขวด ในช่องทางหลักมีขนาด 2 ช่องจราจร จะปรับปรุงขยายเพิ่มช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร เพื่อให้ช่องจราจรสอดคล้องกันตลอดสายทาง
2. การออกแบบสะพานกลับรถเกือกม้า	
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าขาออก กม.35+600 จะมีผลกระทบต่อให้การจราจรในแนวช่องทางขนานติดขัดมากขึ้น เนื่องจากสะพานกลับรถเกือกม้ายกสูง มีตำแหน่งอยู่ใกล้กับสะพานกลับรถเกือกม้าขาเข้าที่มีอยู่เดิม (กม.37+275 บริเวณหน้า บ.SHARP) บริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้าเดิม (กม.37+275 บริเวณหน้า บ.SHARP) ซึ่งเป็นสะพานกลับรถเกือกม้าที่อยู่เลยหน้านิคมฯ เวลโกรว์ ไป ช่องจราจรขึ้นสะพานกลับรถมีสภาพติดขัด และมีรถย้อนศรโดยอาศัยผ่านช่องแฉกกันคอนกรีต (Concrete Barrier) และวงเวียนศร สะพานกลับรถเกือกม้าที่จะก่อสร้างใหม่ ที่ กม.35+600 เมื่อกลับรถลงมาแล้ว จะเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงชนบท ชข.2004 (ถนนพิมพาวาส) และเข้านิคมฯ เวลโกรว์ ได้ทันทีหรือไม่ เสนอให้พิจารณาปรับปรุงสะพานกลับรถเกือกม้าเดิม ที่อยู่บริเวณปากทางเข้าวัดศิริเสารง (ทางหลวงชนบท สป.2003) โดยสร้างเป็นทางยกระดับเชื่อมต่อกับสะพานกลับรถ ให้รถวิ่งตรงเข้าสู่ถนนเข้าวัดศิริเสารงได้โดยตรง ขอให้พิจารณาออกแบบสะพานกลับรถเกือกม้าขาออก กม.35+600 มีทางยกระดับแยกออกจากสะพานกลับรถ วิ่งตรงเข้านิคมฯ เวลโกรว์ เพื่อลดปริมาณจราจรในแนว ทล.34 ขาออก และแก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณหน้านิคมฯ เวลโกรว์ ได้ระดับหนึ่ง สะพานกลับรถเกือกม้าเดิมที่หันหน้าเข้าหากัน พบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดมาก จึงขอเสนอให้เป็นกรณีศึกษาสำหรับการก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าใหม่ สะพานกลับรถเกือกม้าที่จะก่อสร้างใหม่ เสนอให้เพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงตามแนวแฉกกันคอนกรีต (Concrete Barrier) บนสะพาน และเพิ่มความสูงของแฉกกันคอนกรีตให้สูงกว่าแฉกกันทั่วไป เนื่องจากในแนวเส้นทางนี้มีรถบรรทุกขนาดใหญ่จำนวนมาก 	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากมีการปิดจุดกลับรถระดับพื้นเดิมบริเวณนี้ จึงออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าขาออก กม.35+600 ทดแทนให้ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุจากการกลับรถระดับพื้น และการชะลอตัวของรถทางตรง รวมถึงในการออกแบบทางลงของสะพานกลับรถ จะเปิดช่องทางเข้าทางหลักให้เร็วขึ้นเพื่อไม่ให้รถติดสะสมบนทางขนาน ปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 มีจุดกลับรถไม่เพียงพอ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรในเส้นทางมีสภาพติดขัดและมีปัญหารถย้อนศร การออกแบบในโครงการนี้ได้ออกแบบสะพานกลับรถเกือกม้าเพิ่มในจุดที่เหมาะสม และออกแบบจุดกลับรถขนาดเล็กแทรกอยู่ระหว่างสะพานกลับรถเกือกม้าแต่ละตัว ซึ่งโดยรวมจะมีจุดกลับรถทุกๆ ระยะ 2-3 กิโลเมตร ช่วยแก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ให้ดีขึ้นได้ ผู้ใช้ทางสามารถใช้สะพานกลับรถเกือกม้า กม.35+600 แล้วเบี่ยงเข้าช่องจราจรซ้ายเพื่อเข้านิคมฯ เวลโกรว์ทัน แต่อาจจะเข้าทางหลวงชนบท ชข.2004 (ถนนพิมพาวาส) ไม่ทัน โดยผู้ที่ต้องการกลับรถและเข้าทางหลวงชนบท ชข.2004 สามารถไปกลับรถที่สะพานเกือกม้าที่ออกแบบก่อสร้างใหม่ บริเวณ กม.31 หรือใช้สะพานบกที่จะก่อสร้างใหม่ ที่ กม.32 (เฉพาะรถเล็ก) กลับรถเพื่อไปเข้าทางหลวงชนบท ชข.2004 ได้ กรมทางหลวงรับข้อเสนอแนะไปหารือกับสำนักก่อสร้างสะพาน เพื่อปรับปรุงสะพานกลับรถเกือกม้าเดิมให้มีทางยกระดับ (Ramp) ให้รถวิ่งตรงเข้าสู่ถนนเข้าวัดศิริเสารงได้โดยตรง แต่อย่างไรก็ตามในการปรับปรุงสะพานกลับรถดังกล่าว จะมีผลกระทบต่อด้านความปลอดภัยเพิ่มเติมบริเวณปากทางเข้า-ออก เนื่องจากจำเป็นต้องมีการขยายช่องจราจรเพิ่มเติม การก่อสร้างทางยกระดับแยกออกจากสะพานกลับรถ ให้วิ่งตรงเข้านิคมฯ เวลโกรว์ โดยตรง จะมีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างที่นิคมฯ เวลโกรว์ต้องรับผิดชอบออกค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ให้กรมทางหลวง ซึ่งต้องมีการเจรจาและหารือร่วมกันระหว่างนิคมฯ เวลโกรว์กับกรมทางหลวงต่อไปหากจะมีการปรับปรุงตามรูปแบบที่เสนอมานี้ รูปแบบสะพานกลับรถที่เหมาะสมที่สุด คือ หันหัวชนกัน รูปแบบที่หันขาชนกันระหว่างทางขึ้น-ลง ถ้ามีระยะทางระหว่างขาของสองสะพานสั้นมากเกินไป จะทำให้เกิดการติดขัดและจราจร สะพานกลับรถเกือกม้าที่จะก่อสร้างใหม่ จะมีความกว้างของช่องจราจรมากขึ้น ให้รถเล็กสามารถขึ้นสะพานกลับรถได้พร้อมกัน 2 ช่องจราจร ดังนั้น ในกรณีที่รถบรรทุกวิ่งขึ้นสะพานกลับรถจะมีโอกาสเฉี่ยวแฉกกันคอนกรีตน้อยลง อย่างไรก็ตาม ทางโครงการจะเพิ่มความปลอดภัยให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยจะติดตั้งแฉกกันคอนกรีตสูงประมาณ 110-140 เซนติเมตร ซึ่งสูงกว่าแฉกกันคอนกรีตทั่วไปที่สูง 80 เซนติเมตร



สรุปผลการสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 3)

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี **ส่วนที่ 1**



ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการ
3. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์และแยกถนนพิมพาวาส (จช.2004)	
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนรถเข้านิคมฯ เวลโกรว์ ในช่วงเช้ามีประมาณ 16,000-20,000 คัน/วัน ซึ่งไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด ตรงกันข้ามกับรถวิ่งออกจากนิคมฯ ที่ติดขัด มีรถจอดรอออกนิคมฯ เป็นทางยาวประมาณ 2 กิโลเมตร (ประมาณ 2,000 คัน) ทั้งนี้ เนื่องจากถนนในนิคมมีขนาด 3 ช่องจราจร แต่เมื่อจะออกสู่ทางหลวงหมายเลข 34 มีทางขนานเพียง 2 ช่องจราจร จึงทำให้ไม่สามารถระบายรถได้ กรมทางหลวงชนบทมีโครงการขยายถนนพิมพาวาส (จช.2004) ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้มีปริมาณจราจรเข้า-ออกในจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 มากขึ้น และการจราจรหนาแน่นติดขัดมากขึ้น จึงขอสอบถามกรมทางหลวงว่ามีแผนหรือแนวทางในการจัดการเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในบริเวณดังกล่าวอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการได้ออกแบบขยายทางขนานจาก 2 ช่องจราจร ให้เป็น 3 ช่องจราจร รวมทั้งเพิ่มช่องทางรถเดียวบริเวณหน้านิคมฯ เวลโกรว์ ซึ่งจะช่วยให้ระบายรถที่วิ่งออกจากนิคมฯ เวลโกรว์ ได้เร็วขึ้น โครงการได้มีการศึกษาและคาดการณ์ปริมาณจราจร โดยพิจารณาถึงโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่ รวมถึงพื้นที่ต่อเนื่องข้างเคียง เพื่อนำไปสู่การออกแบบถนนโครงการและองค์ประกอบอื่นๆ สำหรับปริมาณจราจรรถเข้า-ออกนิคมฯ เวลโกรว์ ซึ่งสูงมากและมีปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องไปถึงบริเวณแยกถนนพิมพาวาส (จช.2004) นิคมฯ เวลโกรว์สามารถประสานกับกรมทางหลวงเพื่อขออนุญาต ก่อสร้างทางเชื่อมในลักษณะเป็นทางยกระดับ (Ramp) เพื่อช่วยระบายรถเข้า-ออกนิคมฯ
4. การออกแบบจุดเข้า-ออกทางหลักและทางขนาน	
<ul style="list-style-type: none"> ช่องทางออกจากทางหลักไปสู่ทางขนาน สำหรับผู้ที่ต้องการไปเข้าถนนมอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี อยู่ใกล้กับตอม่อ ซึ่งมีผลต่อทัศนวิสัยในการขับขี่ของผู้ใช้ทางที่ต้องการออกสู่ทางขนานและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบในโครงการนี้ นอกจากจะก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบเข้ามาเพิ่มแล้ว จะมีการปรับปรุงจุดเข้า-ออกทางหลักและทางขนาน ให้มีช่องเร่งความเร็วและลดความเร็ว และยกเลิกช่องทางเข้า-ออกทางหลักและทางขนานที่อยู่ใต้ตอม่อทางขึ้น-ลงของทางด่วนบูรพาวิถี ซึ่งมีระยะมองเห็นไม่เพียงพอ
5. การแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกกิ่งแก้ว	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหารถติดขัดบริเวณแยกกิ่งแก้ว ให้ออกแบบเป็นทางยกระดับ (Ramp) จากแนวถนนกิ่งแก้วเลี้ยวซ้ายออกสู่ทางหลวงหมายเลข 34 โดยให้รถเล็กวิ่งบนทางยกระดับ ส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่ให้ใช้ทางระดับพื้น 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบเป็นทางยกระดับ (Ramp) จากแนวถนนกิ่งแก้วเลี้ยวซ้ายออกสู่ทางหลวงหมายเลข 34 โดยให้รถเล็กวิ่งบนทางยกระดับ ระยะเวลาสูงในแนวตั้งจะติดโครงสร้างทางด่วนบูรพาวิถี จึงไม่สามารถดำเนินการได้
6. การก่อสร้างโครงการบริเวณตัดผ่านลำน้ำ/การก่อสร้างสะพาน	
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างขยายถนนบริเวณที่ตัดผ่านลำน้ำ ขอให้ออกแบบไม่ให้มีโครงสร้างขวางลำน้ำ เพื่อช่วยให้น้ำไหลระบายได้ดี และไม่กีดขวางวัชพืช 	<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบเข้ามาใหม่ กม.31+245 จะไม่มีตอม่อลงในลำน้ำ
7. ข้อเสนอแนะอื่นๆ	
<ul style="list-style-type: none"> การบรรทุกลำน้ำหนักเกินเป็นปัจจัยเร่งให้ผิวน้ำเสียหายชำรุด ซึ่งเมื่อกรมทางหลวงซ่อมแซมผิวทางก็จะมีปัญหาการจราจรติดขัดอีก จึงเสนอให้มีด่านซั้งน้ำหนักในแนวเส้นทางทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก เนื่องจากปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงตั้งแต่ชลบุรี-บางนา ไม่มีด่านซั้งน้ำหนักของกรมทางหลวง 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะนี้ไปเสนอต่อสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป



ดำเนินการศึกษาโดย

AEC บริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



แผ่นที่ 2/2

- **ด้านวิศวกรรม :** นายศราวุธ เกียรติพานิชย์
- **ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :** นางสาวมยุรี ภัทรชัยยาคุปต์
- โทรศัพท์ : 0 2636 7510 โทรสาร : 0 2236 6094

- **ด้านสิ่งแวดล้อม :** นายนคร ศรีธวัช
- โทรศัพท์ : 0 2003 5230

ดูรายละเอียดเพิ่มเติมและติดตามความก้าวหน้าของโครงการ ได้ที่ www.doh-highway34-section1.com