



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการสัมมนาประชุมนิเทศโครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

วันพุธที่ 7 สิงหาคม 2562 เวลา 9:00-12:00 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง ชั้น 3

องค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง
อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ



ดำเนินการศึกษาโดย :

AEC

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

วันพุธที่ 7 สิงหาคม 2562 เวลา 9:00-12:00 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง ชั้น 3

องค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง
อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ

ดำเนินการศึกษาโดย :

AEC

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



สารบัญ

	หน้า
1 ความเป็นมาของโครงการ	1
2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3 แนวเส้นทางโครงการ	2
4 พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง	4
6 ขอบเขตการศึกษาโครงการ	5
7 สภาพปัญหาการจราจรในแนวเส้นทางโครงการ	9
8 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร	12
9 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	12
9.1 แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	13
9.2 ผลงานความก้าวหน้าของงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	13
10 การดำเนินงานในขั้นต่อไป	27
11 ช่องทางการติดต่อเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	28

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1 แผนที่แนวเส้นทางโครงการ	3
รูปที่ 2 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง กม.9+100 ถึง กม.14+290	4
รูปที่ 3 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง กม.14+290 ถึง กม.35+600	4
รูปที่ 4 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง กม.35+600 ถึง กม.39+200	5
รูปที่ 5 บรรยายภาพการเข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา	14
รูปที่ 6 บรรยายภาพการเข้าพบนายอำเภอบางบ่อ	16



สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 7 บรรยายภาพการเข้าพบปลัดอำเภอบางพลี	19
รูปที่ 8 บรรยายภาพการเข้าพบนายอำเภอบางเสาธง	21
รูปที่ 9 บรรยายภาพการเข้าพบนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง	23
รูปที่ 10 บรรยายภาพการเข้าพบนายอำเภอบางปะกง	24
รูปที่ 11 บรรยายภาพการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ	26

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
ตารางที่ 2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมและลักษณะผลกระทบสำคัญที่จะพิจารณาประเมินผลกระทบ	8
ตารางที่ 3 ถนนเชื่อมต่อกับ ทล.34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ	10
ตารางที่ 4 จุดกลับรถบน ทล.34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ	11



1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี มีปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น อีกทั้งเป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม และสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลังไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทางและขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบกับทางหลวงสายนี้มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนนเพื่อเพิ่มจำนวนช่องจราจร ด้วยเหตุผลดังกล่าว กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงดังกล่าว และโครงการขยายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อเร่งแก้ไขปัญหาการจราจรให้ผู้ใช้งานทางสามารถเดินทางและขนส่งได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

โดยกรมทางหลวงได้จ้าง บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษาโครงการทั้งสิ้น 12 เดือน

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมขององค์กรและประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ จึงได้กำหนดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 1) ในวันนี้ เป็นส่วนหนึ่งของงานการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ได้ทราบถึงข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ ซึ่งได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาและแนวเส้นทางโครงการ สภาพแนวเส้นทางโครงการปัจจุบัน ขอบเขตการศึกษาด้านต่างๆ แนวคิดในการออกแบบและแก้ไขปัญหาระบบจราจรในแนวเส้นทาง และแผนการดำเนินงานขั้นต่อไป โดยบริษัทที่ปรึกษาจะรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ จากผู้เข้าร่วมสัมมนา เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ให้สภาพการจราจรมีความคล่องตัว ประชาชนและผู้ประกอบการสามารถใช้เส้นทางโครงการ ทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันและการขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากขึ้น



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

3. แนวเส้นทางโครงการ

ระยะทาง : ประมาณ 30 กิโลเมตร

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

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

4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

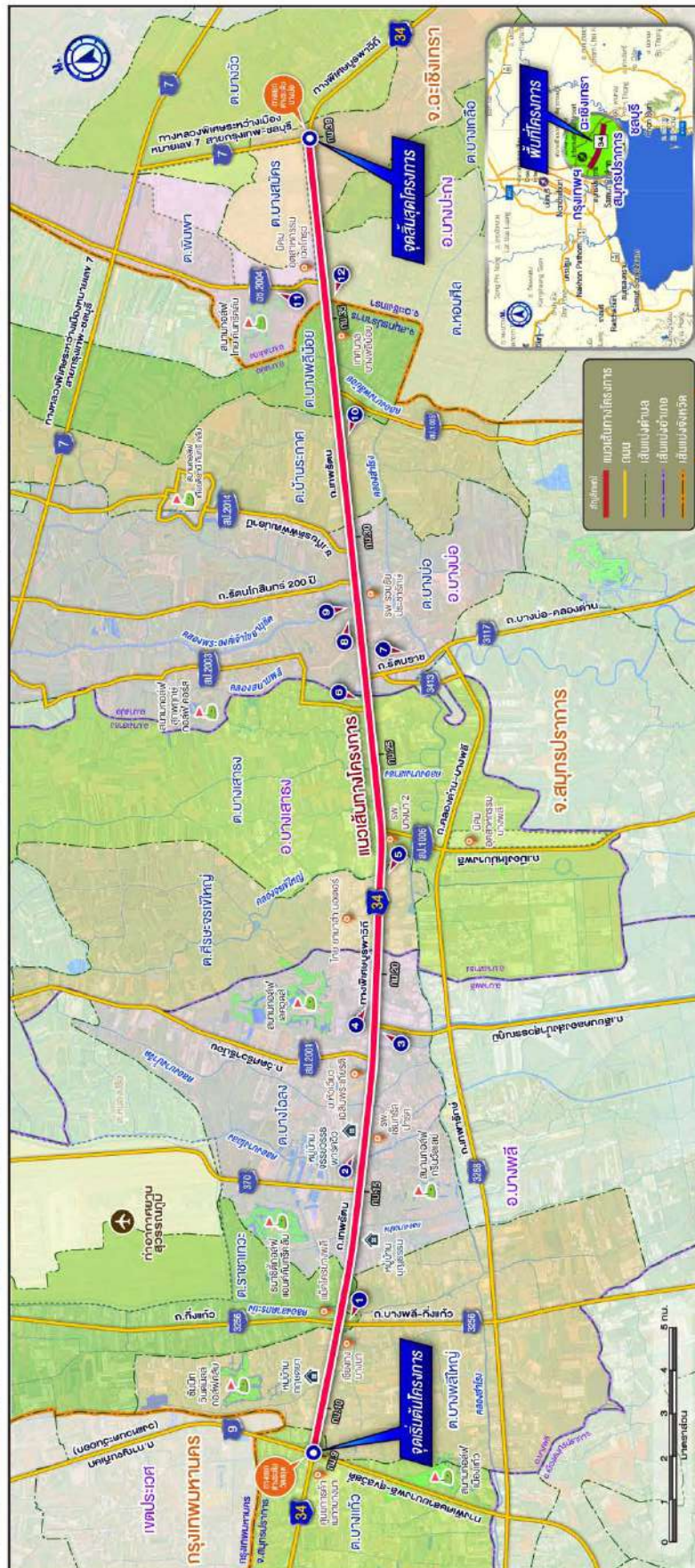
พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ 4 อำเภอ ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
สมุทรปราการ	บางพลี	บางแก้ว	องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
		บางพลีใหญ่	องค์การบริหารส่วนตำบลบางพลีใหญ่
		ราชาเทวะ	องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ
		บางโฉลง	องค์การบริหารส่วนตำบลบางโฉลง
	บางเสาธง	ศรีษะจรเข้ใหญ่	องค์การบริหารส่วนตำบลศรีษะจรเข้ใหญ่
		บางเสาธง	เทศบาลตำบลบางเสาธง องค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง
	บางบ่อ	บางบ่อ	องค์การบริหารส่วนตำบลบางบ่อ
		บ้านระกาศ	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านระกาศ
		บางพลีน้อย	เทศบาลตำบลบางพลีน้อย
ฉะเชิงเทรา	บางปะกง	หอมศีล	องค์การบริหารส่วนตำบลหอมศีล
		บางสมัคร	เทศบาลตำบลบางสมัคร
		บางเกลือ	
		พิมพา	เทศบาลตำบลพิมพา
		บางวัว	เทศบาลตำบลบางวัวคณารักษ์ เทศบาลตำบลบางวัว
2	4	14	15



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1



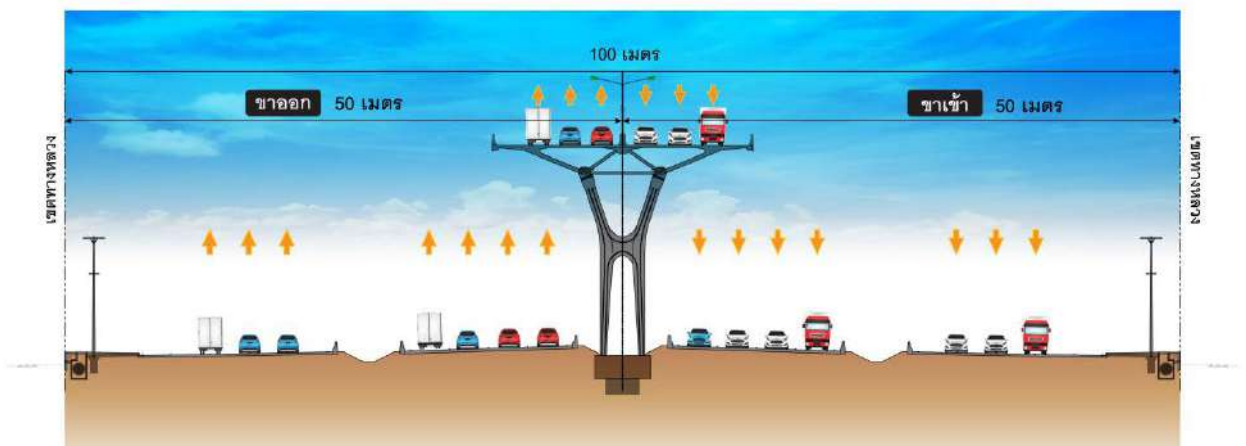
รูปที่ 1 แผนที่แนวเส้นทางโครงการ



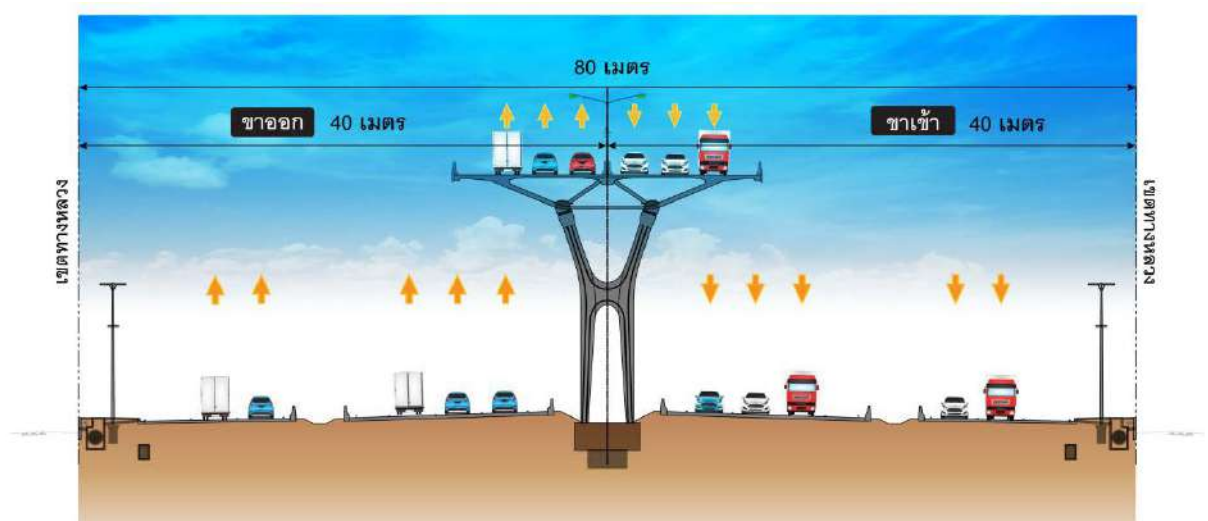
5. สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง

ถนนช่วงต้นโครงการฯ อยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นถนนขนาด 12-14 ช่องจราจร (ทางหลัก 8 ช่อง ทางขนาน 4-6 ช่อง) แต่เมื่อผ่านเข้าพื้นที่อำเภอบางเสาธงและอำเภอบางบ่อ จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 10 ช่องจราจร (ทางหลัก 6 ช่อง ทางขนาน 4 ช่อง) และเมื่อแนวถนนเข้าเขตพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 9 ช่องจราจร (ทางหลักขาเข้า 3 ช่อง ทางขนาน 2 ช่อง ทางหลักขาออก 2 ช่อง ทางขนาน 2 ช่อง)

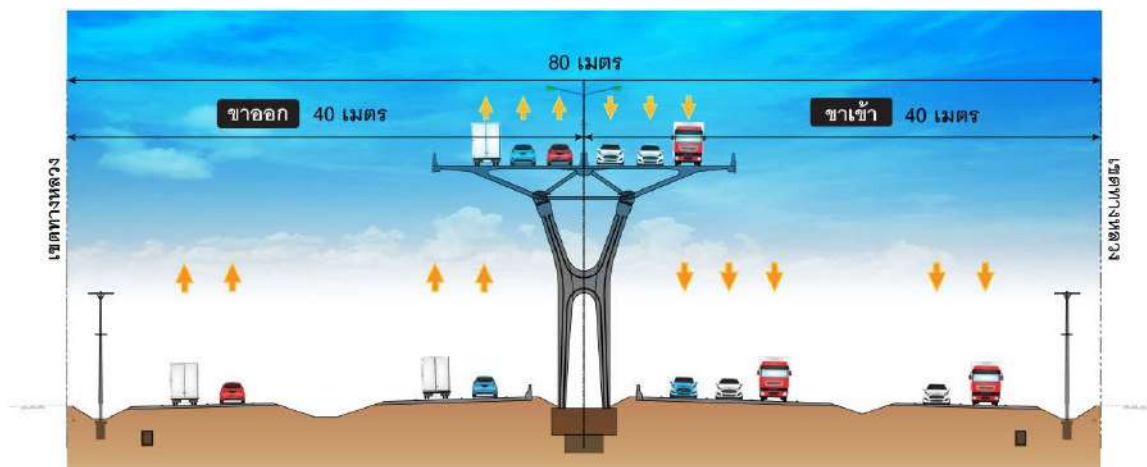
รูปหน้าตัดถนนโครงการ แสดงจำนวนช่องจราจรของทางหลวงหมายเลข 34 และทางพิเศษบูรพาวิถี ในเขตทางหลวงกว้าง 100 เมตร และ 80 เมตร ตามช่วงระยะกิโลเมตรของทางหลวงหมายเลข 34 แสดงดังรูปที่ 2-4



รูปที่ 2 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง กม.9+100 ถึง กม.14+290
เป็นถนนขนาด 14 ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง 100 เมตร



รูปที่ 3 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง กม.14+290 ถึง กม.35+600
เป็นถนนขนาด 10 ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง 80 เมตร



รูปที่ 4 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง กม.35+600 ถึง กม.39+200

เป็นถนน 9 ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง 80 เมตร

6. ขอบเขตการศึกษาโครงการ

6.1 งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

ที่ปรึกษาจะทำการสำรวจปริมาณการจราจร พร้อมทั้งวิเคราะห์สภาพการจราจร รวมทั้งสำรวจความต้องการเดินทางอันเนื่องมาจากแผนพัฒนาต่างๆ ที่ส่งผลให้ความต้องการเดินทางเปลี่ยนแปลงไป เช่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ สภาพเศรษฐกิจ ฯลฯ เป็นต้น ทั้งบนเส้นทางหลักและบริเวณทางแยกต่างๆ โดยจำแนกตามประเภทที่เหมาะสมในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์สภาพการจราจรในปัจจุบัน และคาดการณ์แนวโน้มสภาพการจราจรในอนาคตของพื้นที่ศึกษา และเพื่อนำมาประกอบการออกแบบก่อสร้าง ขยายหรือปรับปรุงทางหลวง รวมทั้งออกแบบปรับปรุงทางแยกที่เหมาะสม

6.2 งานสำรวจแนวทางและระดับ

ดำเนินการแสดงเส้นชั้นความสูง รายละเอียดภูมิประเทศสองข้างทาง สำรวจทางแยกและ ย่านชุมชน สำรวจสำรวจภูมิประเทศ สำรวจแนวทาง สำรวจระดับ จัดทำรูปตัดตามยาว รูปตัดตามขวาง รายละเอียดสิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลการสัญจรทางน้ำ ในลำน้ำ รวมถึงรายละเอียดที่จำเป็นต่อการดำเนินงานด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบ ตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานกรมทางหลวง

6.3 งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ

ดำเนินการสำรวจพื้นผิวดินและสภาพใต้พื้นผิวดินที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวง และโครงสร้างต่างๆ ศึกษาสภาพการทรุดตัวของคันทาง และเสนอแนะแนวทางการออกแบบปรับปรุงที่เหมาะสม รวมถึงการสำรวจและตรวจสอบแหล่งวัสดุที่เหมาะสม มีปริมาณมากเพียงพอ และมีคุณสมบัติของวัสดุที่เหมาะสม สำหรับการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 และการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ



6.4 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่างๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัดทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวกปลอดภัย การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และงานอื่นๆ ที่จำเป็น โดยจะออกแบบตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานของกรมทางหลวง

6.5 งานออกแบบรายละเอียดทางแยก

ศึกษาทบทวนรูปแบบทางแยกที่กรมทางหลวงได้ศึกษาไว้แล้ว (ถ้ามี) หรือในกรณีที่มีการเสนอรูปแบบใหม่ที่ปรึกษาจะเสนอรูปแบบทางแยกที่เหมาะสม มีโครงสร้างที่ทันสมัย โดยคำนึงถึงความสวยงามทางด้านสถาปัตยกรรม ลักษณะภูมิประเทศ และการรองรับปริมาณจราจรที่คาดการณ์ในอนาคต พร้อมทั้งศึกษาเปรียบเทียบในด้านราคาค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง รูปแบบที่เหมาะสม ค่าเวนคืน ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบอื่นๆ เสนอแนะต่อกรมทางหลวงเพื่อพิจารณาคัดเลือกก่อนที่จะดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป

6.6 งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง

การออกแบบโครงสร้างเพื่อรักษาเสถียรภาพของโครงสร้างคันทาง (ถ้ามี) และ/หรือให้สอดคล้องกับ Typical Cross Section ที่ปรับปรุงใหม่ รวมถึงสภาพภูมิประเทศ ที่ปรึกษาจะเสนอรูปแบบและลักษณะโครงสร้างที่เหมาะสมทางด้านวิศวกรรม โดยคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพของถนนและองค์ประกอบอื่น รวมถึงสภาพชั้นดินเดิมที่แตกต่างกันไม่น้อยกว่า 3 รูปแบบ และศึกษาเปรียบเทียบในด้านราคาค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง ผลกระทบต่อการระบายน้ำของคูคลองต่างๆ ในพื้นที่ ฯลฯ เสนอแนะต่อกรมทางหลวงเพื่อพิจารณาคัดเลือกก่อนที่จะออกแบบรายละเอียด

6.7 ออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่นๆ

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างสะพาน และอาคารระบายน้ำ โดยพิจารณาถึงหลักวิชาการต่างๆ ทางด้านวิศวกรรมโครงสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุด และปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวงเป็นหลัก ทั้งนี้ หากมีมาตรฐานหรือข้อกำหนดของหน่วยงานอื่นๆ ที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อโครงการแล้ว ที่ปรึกษาจะนำเสนอต่อกรมทางหลวง เพื่อให้งานออกแบบโครงสร้างมีความถูกต้อง สมบูรณ์ เหมาะสม คงทนแข็งแรง แต่ประหยัดงบประมาณมากที่สุด

6.8 งานระบบระบายน้ำ

ศึกษาลักษณะต่างๆ ทางอุทกวิทยา และสภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ รวมทั้งระบบน้ำทั้งเดิมจากชุมชน (ถ้ามี) ที่มีผลกระทบต่อทางหลวง และออกแบบระดับถนน ช่องทางระบายน้ำ สะพาน และโครงสร้างระบายน้ำอื่นๆ ให้สอดคล้องกัน ทั้งนี้ จะระมัดระวังไม่ทำให้การก่อสร้างทางหลวงเป็นเหตุให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่โดยรอบเสียหาย รวมถึงมีผลกระทบต่อการระบายน้ำของคูคลองต่างๆ ใน



พื้นที่ นอกจากนี้ที่ปรึกษาจะสำรวจและตรวจสอบสภาพโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม สภาพแนวของทางระบายน้ำ และเสนอแนวคิดในการปรับปรุงโครงสร้างอาคารระบายน้ำ และแนวทางระบายน้ำดังกล่าว

6.9 งานออกแบบระบบไฟฟ้าและสื่อสาร

ศึกษาออกแบบระบบไฟฟ้าและสื่อสารในโครงการ เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่างถนน ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้าและวิศวกรรมการทาง เพื่อใช้สำหรับการเดินทางอย่างปลอดภัย โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง การบำรุงรักษา การป้องกันการโจรกรรม การรองรับการเดินทางในอนาคต การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ในบริเวณโครงการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ งานออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างสำหรับถนนโครงการฯ ใช้สำหรับเพื่อลดอุบัติเหตุในเวลาค่ำคืน ในการออกแบบจะคำนึงถึงจุดที่สำคัญๆ เช่น จุดที่ผ่านย่านชุมชน บนสะพาน ทางร่วม-ทางแยก เป็นต้น

6.10 งานปรับปรุงภูมิทัศน์

การปรับปรุงภูมิทัศน์ของโครงการ จะเป็นการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดตัดทางแยกต่าง ๆ บนถนนทางหลวงหมายเลข 34 โดยออกแบบลักษณะของสวนธรรมชาติ และพิจารณาเลือกใช้พรรณไม้ที่เติบโตง่าย ความสูงไม่มากนักเพื่อไม่บดบังทัศนียภาพของผู้ขับขี่รถยนต์ แข็งแรงทนทานต่อสภาพอากาศของไทย และไม่ต้องต้องการการบำรุงรักษาบ่อยครั้ง

6.11 งานด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุด และเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ จะต้องพิจารณาหลักเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของการศึกษา อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ ซึ่งการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในขั้นตอนนี้ จัดเตรียมขึ้นเพื่อศึกษาว่าการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงอย่างไร ทั้งระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการภายหลังจากที่ได้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วจะได้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่มีนัยสำคัญแล้ว (ผลกระทบทางลบในระดับปานกลางขึ้นไป) จะกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้มีผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาโครงการที่จะเกิดขึ้นต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ศึกษาในระดับต่ำที่สุด

การศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการฯ มีประเด็นการศึกษาครอบคลุมปัจจัยด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ ทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 37 ปัจจัย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 2



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

ตารางที่ 2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมและลักษณะผลกระทบสำคัญที่จะพิจารณาประเมินผลกระทบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม		ประเด็นในการพิจารณา
1	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ	
	1.1 ภูมิสัณฐาน	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของลักษณะภูมิประเทศ
	1.2 ทรัพยากรดิน	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของดิน
		- ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน
		- ผลกระทบต่อการสูญเสียหน้าดิน และการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม
		- ผลกระทบต่อการปนเปื้อนของดิน
		- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพของดินและการทรุดตัวของดิน
	1.3 ธรณีวิทยา	- ผลกระทบต่อโครงสร้างลักษณะทางธรณีวิทยา
		- ผลกระทบต่อรอยเลื่อนและการเกิดแผ่นดินไหว
	1.4 ทรัพยากรแร่ธาตุ	- ผลกระทบต่อการเสียประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรแร่
	1.5 ทรัพยากรน้ำ	
2	1.5.1 น้ำผิวดิน	- ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน
		- ผลกระทบต่ออุทกวิทยาของน้ำผิวดิน
	1.5.2 น้ำใต้ดิน	- ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน
		- ผลกระทบต่ออุทกวิทยาของน้ำใต้ดิน
	1.6 น้ำทะเล	- ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเล
	1.7 อากาศและบรรยากาศ	- ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารทางอากาศต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง
	1.8 เสียง	- ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง
	1.9 ความสั่นสะเทือน	- ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากโครงการต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง
	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ	
	2.1 ระบบนิเวศ	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศน้ำ
3	2.2 สัตว์ในระบบนิเวศ	- ผลกระทบต่อการรบกวนแหล่งหากิน/แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ท้องถิ่นหรือสัตว์อพยพ
	2.3 พืชในระบบนิเวศ	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวน/ชนิดของพันธุ์พืช
		- ผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของสัตว์ป่า
	2.4 สิ่งมีชีวิตที่หายาก	- ผลกระทบต่อการสูญเสีย/การเปลี่ยนแปลงจำนวน/ชนิดของพันธุ์พืช/สัตว์หายากบริเวณพื้นที่โครงการ
	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
	3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค	- ผลกระทบต่อปริมาณน้ำอุปโภคและบริโภคของชุมชน
	3.2 การคมนาคมขนส่ง	- ผลกระทบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมหลักและคมนาคมท้องถิ่น
	3.3 สาธารณูปโภค	- ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบบริการสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น
	3.4 พลังงาน	- ผลกระทบต่อการใช้พลังงานในพื้นที่
	3.5 การควบคุมน้ำท่วม/การระบายน้ำ	- ผลกระทบต่อการกีดขวางทางไหลของน้ำ/ลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ
	3.6 เกษตรกรรม	- ผลกระทบต่อการสูญเสียผลผลิตทางการเกษตร/พื้นที่ทางการเกษตร
	3.7 การอุตสาหกรรม	- ผลกระทบต่อการประกอบอุตสาหกรรม
	3.8 เหมืองแร่	- ผลกระทบต่อการพัฒนาเหมืองแร่
	3.9 สันทนาการ	- ผลกระทบต่อการเป็นอุปสรรคหรือสูญเสีย/การใช้ประโยชน์พื้นที่ท่องเที่ยว/พื้นที่สันทนาการ
	3.10 การใช้ที่ดิน	- ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

ตารางที่ 2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมและลักษณะผลกระทบสำคัญที่จะพิจารณาประเมินผลกระทบ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม		ประเด็นในการพิจารณา
4	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	
4.1	เศรษฐกิจ-สังคม	- ผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชน และโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม - ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน
4.2	การโยกย้ายและการเวนคืน	- ผลกระทบด้านการโยกย้าย/พื้นที่ที่ต้องเวนคืน
4.3	การศึกษา	- ผลกระทบต่อโอกาสในการเข้ารับการศึกษา
4.4	สาธารณสุข	- ผลกระทบต่อการบริการสาธารณสุขและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในชุมชน
4.5	อาชีพอาชีวนามัย	- ผลกระทบต่ออาชีพอาชีวนามัยของแรงงานก่อสร้าง
4.6	การแบ่งแยก	- ผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างชุมชน และการเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการ
4.7	อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ผลกระทบด้านความเสี่ยงเนื่องจากอุบัติเหตุหรือความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถ/ถนนและคนเดินเท้า
4.8	ความปลอดภัยในสังคม	- ผลกระทบต่อความปลอดภัยในสังคมของคนในชุมชน
4.9	สุขภาพ	- ผลกระทบต่อการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยของชุมชน
4.10	สารอันตราย	- ผลกระทบจากสารอันตรายที่ใช้ในกิจกรรมโครงการ
4.11	ความสำคัญเฉพาะชุมชน	- ผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่เฉพาะที่มีความสำคัญ
4.12	ผู้ใช้ทาง	- ผลกระทบต่อระยะเวลา/ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
4.13	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	- ผลกระทบด้านความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งประวัติศาสตร์ อุทยานประวัติศาสตร์ หรือโบราณวัตถุที่มีความสำคัญ
4.14	สุนทรียภาพ	- ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ - ผลกระทบต่อทัศนียภาพของโครงการต่อการมองเห็น

7. สภาพปัญหาการจราจรในแนวเส้นทางโครงการ

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 หรือ ตั้งแต่บริเวณทางแยกต่างระดับวัดสลุด-บริเวณทางแยกต่างระดับบางบ่อ มีปัญหาการจราจรติดขัดมากโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น ส่งผลให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกและเกิดความล่าช้าในการเดินทาง ทั้งนี้ สาเหตุหลักของปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องมาจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น อีกทั้งเป็นพื้นที่ธุรกิจ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงเป็นเส้นทางหลักเส้นทางหนึ่งในการเข้าออกสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ

จากการสำรวจแนวเส้นทางและสภาพถนนโครงการ ตรวจสอบถนนสายทางต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 รวมถึงการศึกษาพื้นที่สองข้างทางของโครงการ ที่ปรึกษาสามารถสรุปสาเหตุของปัญหาสภาพการจราจรติดขัดในแนวสายทางได้ ดังนี้

7.1 มีถนนสายรองและทางหลวงชนบทที่สำคัญเชื่อมต่อตลอดแนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการบนทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) ตั้งแต่ทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ มีถนนเชื่อมต่อและตัดกับถนนโครงการ รวมทั้งสิ้น 15 สายทาง (ดูตารางที่ 3) โดยจุดตัดหรือทางแยกเสมอระดับพื้น (At-grade Intersection) จะมีผลต่อการปรับปรุงและการแก้ปัญหาจราจรอย่างยิ่ง



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

ตารางที่ 3 ถนนเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสุดท้าย-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ

ถนนเชื่อมต่อกับ ทล.34	จำนวน ช่องจราจร	บริเวณ กม.	ชื่อจุดตัด/ลักษณะทางเชื่อม
1. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)	8	9+100	ทางแยกต่างระดับวัดสุดท้าย / Full cloverleaf Interchange
2. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3256 (ถนนกิ่งแก้ว)	8	12+080	รูปแบบสะพานยกระดับ (Overpass)
3. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 370 (ถนนสุวรรณภูมิ 3)	8	15+150 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกต่างระดับบางโหลง / Fully-directional Interchange
4. ทางหลวงชนบทสมุทรปราการ 2001 (ถนนวัดศรีวารีน้อย)	4	18+150 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
5. ถนนเลียบคลองส่งน้ำสุวรรณภูมิ	4	19+000 (ฝั่งขาเข้า)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
6. ทางหลวงชนบทสมุทรปราการ 1006 (ถนนเคหะบางพลี)	4	23+400 (ฝั่งขาเข้า)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
7. ทางหลวงชนบทสมุทรปราการ 2003 (ถนนนวมินทร์ราชินี)	4	26+150 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
8. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3413 (ถนนเลี้ยวเมืองบางบ่อ)	6	26+925 (ฝั่งขาเข้า)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
9. ถนนรัตนโกสินทร์ 200ปี	2	29+000 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
10. ทางหลวงชนบทสมุทรปราการ 2014	2	29+800 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
11. ทางหลวงชนบทสมุทรปราการ 1005	2	33+400 (ฝั่งขาเข้า)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
12. ทางหลวงชนบทฉะเชิงเทรา 2004	2	35+210 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
13. ถนนเข้าออกนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ (Wellgrow Industrial Estate)	4	36+300 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
14. ถนนเข้าออกนิคมอุตสาหกรรมไทคอน (TPARK)	4	38+850 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกระดับพื้น (At-grade intersection)
15. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	4	39+200 (ฝั่งขาออก)	ทางแยกต่างระดับบางบ่อ / Trumpet Interchange



7.2 จุดกลับรถ

จุดกลับบนทางหลวงหมายเลข 34 แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Bridge) และ จุดกลับรถระดับพื้น (Median Opening) ซึ่งล้วนมีผลกระทบต่อการจราจรตลอดแนวเส้นทาง เนื่องจากสะพานกลับรถเกือกม้าไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ ส่วนจุดกลับรถระดับพื้นไม่มีช่องรอเลี้ยว (Storage lane) ส่งผลกระทบต่อช่องจราจรขวาที่มีรถใช้ความเร็ว ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูง การจราจรชะลอตัว และเกิดความล่าช้าในการเดินทาง โดยพบว่าตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจุดกลับรถระดับพื้น และ สะพานกลับรถเกือกม้า รวม 15 จุด ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ

ลำดับ	บริเวณ กม.	รูปแบบจุดกลับรถ	ทิศทางการกลับรถ
1	11+050	จุดกลับรถร่วมกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี	กลับรถไปฝั่งขาออก
2	13+150	จุดกลับรถร่วมกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี	กลับรถไปฝั่งขาเข้า
3	17+050	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาเข้า
4	17+225	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาออก
5	19+000	จุดกลับรถระดับพื้น	กลับรถเล็กไปฝั่งขาเข้า
6	21+100	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาเข้า
7	21+200	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาออก
8	23+000	จุดกลับรถระดับพื้น	กลับรถไปฝั่งขาเข้าและออก
9	24+700	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาเข้า
10	26+150	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาออก
11	28+400	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาเข้า
	30+455	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	กลับรถไปฝั่งขาเข้า
	30+455	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	กลับรถไปฝั่งขาออก
12	31+750	จุดกลับรถระดับพื้น	กลับรถไปฝั่งขาเข้าและออก
	34+604	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	กลับรถไปฝั่งขาออก
13	35+850	จุดกลับรถระดับพื้น	กลับรถไปฝั่งขาเข้าและออก
14	37+275	สะพานกลับรถเกือกม้า	กลับรถไปฝั่งขาเข้า
15	38+600	จุดกลับรถระดับพื้น	กลับรถไปฝั่งขาเข้าและออก



8. แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร

- วิเคราะห์ปริมาณจราจรและระดับการให้บริการ ตรวจสอบจำนวนช่องจราจรทางหลักและทางคู่ขนาน
- วิเคราะห์ปริมาณจราจรของถนนสายรองที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 34 ระดับพื้นราบ ที่มีความต้องการเลี้ยวขวา เพื่อพิจารณาออกแบบทางแยกต่างระดับ อย่างน้อย 2 แห่ง (ตามสัญญา) โดยต้องจัดลำดับตามความจำเป็นก่อนหลัง หรือพิจารณาปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่มีอยู่ในปัจจุบัน
- วิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณสะพานกลับรถเกือกม้า และสะพานกลับรถที่ใช้ร่วมกับทางขึ้น-ลง ของทางพิเศษบูรพาวิถี ว่าจะสามารถรองรับปริมาณรถที่มีความต้องการกลับรถและเลี้ยวขวาได้หรือไม่
- พิจารณาออกแบบเพิ่มเติมสะพานกลับรถเกือกม้า (U-Bridge)
- เนื่องจากพื้นที่โครงการมีสภาพพื้นที่เป็นดินอ่อน จะดำเนินการตรวจสอบสภาพโครงสร้างชั้นทางเดิม และออกแบบปรับปรุงให้ถนนทนต่อการใช้งานในระยะยาว
- กำหนดเวลาวิ่งของรถบรรทุก (Truck) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น
- ตรวจสอบโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม และปรับปรุงระบบระบายน้ำตามยาวและตามขวางของถนน
- ปรับปรุงสะพานลอยคนข้ามเดิม และก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามเพิ่มเติมในบริเวณที่เหมาะสม
- ปรับปรุงป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนน
- ปรับปรุงป้ายรถเมล์และจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร
- สำรวจตรวจสอบระบบไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้งานในเวลากลางคืน
- ปรับปรุงทางเข้า-ออกระหว่างทางหลักและทางขนานบนทางหลวงหมายเลข 34 ให้มีระยะห่างที่เหมาะสมกับตำแหน่งทางแยกถนนสายรอง และจุดทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อแก้ปัญหการตัดกระแสระจราจร
- ปรับปรุงขยายทางหลวงหมายเลข 34 ให้เต็มพื้นที่เขตทางหลวง
- ปรับปรุงเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 34

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานของโครงการฯ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม ชุมชนท้องถิ่น และวิถีชีวิตของประชาชน จึงจัดให้มีกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่ใน ระยะเริ่มต้นของโครงการ เพื่อให้ประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย ได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่าง ชัดเจน ถูกต้อง และเพียงพอ รวมถึงมีโอกาสแลกเปลี่ยนข้อมูล แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ อันจะนำไปสู่การออกแบบรายละเอียดรูปแบบการปรับปรุงถนนโครงการ อย่างรอบคอบ เหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการส่วนใหญ่ของประชาชน โดยจะมีการ ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะการศึกษาโครงการ ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย เพื่อให้ประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการโครงการสามารถเข้าถึงข้อมูล และติดตามความก้าวหน้าของ การศึกษาโครงการได้อย่างสะดวก ได้แก่ เว็บไซต์โครงการ แผ่นพับ เอกสารประกอบการประชุม วิดีทัศน์ บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ ประกาศแจ้งกำหนดการประชุม และประกาศสรุปผลการประชุม



9.1 แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กำหนดแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องกับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมายรวม 7 แผนงานย่อย ดังนี้



9.2 ผลงานความก้าวหน้าของงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมฯ สำหรับแผนงานการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือผู้บริหารในพื้นที่โครงการ โดยประสานขอเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอ ระหว่างวันที่ 10-19 กรกฎาคม 2562 เพื่อนำเสนอความเป็นมาของโครงการ เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา แผนการดำเนินงาน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำมาประกอบการศึกษาออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหารถจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 34 ให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการวางแผนกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดของการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอในพื้นที่ ดังนี้



1) ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายวรพจน์ แววสิงห์งาม รองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา (แทน ผวจ. ฉะเชิงเทรา) เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2562 เวลา 13:00-15:30 น. ณ ห้องประชุมศูนย์ข้อมูลอาเซียน ชั้น 1 ศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีหัวหน้าส่วนราชการ นายกเทศมนตรี และผู้แทนนายกเทศมนตรี ที่อยู่ในพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน เข้าร่วมการประชุมด้วย (ดูรูปที่ 5) ซึ่งมีประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้



รูปที่ 5 บรรยากาศการเข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา (แทน ผวจ.ฉะเชิงเทรา)

- 1.1) ปัจจุบัน ในพื้นที่อำเภอบางปะกง ทางหลวงหมายเลข 34 หรือถนนเทพรัตน มีปัญหาการจราจรติดขัดตลอดเวลา ไม่ใช่แค่เฉพาะเวลาเร่งด่วนเข้าเย็น
- 1.2) พื้นที่ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง ทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) บริเวณ กม.50 หรือบริเวณทางเข้าโรงไฟฟ้าบางปะกง มีปัญหาเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เสนอให้แขวงทางหลวงฉะเชิงเทราและกรมทางหลวง พิจารณาปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงให้มอเตอร์ไซค์ใช้ลอดกลับรถได้
- 1.3) เวลาเลิกงานตอนเย็น ถนนบริเวณหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะนครมีสภาพการจราจรติดขัดมาก ประกอบกับคนใช้รถใช้ถนนไม่มีระเบียบวินัย ยิ่งทำให้สภาพการจราจรติดขัดมากขึ้นอีก



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

- 1.4) เสนอแนะให้ที่ปรึกษาศึกษาข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในแนวเส้นทาง ว่ามีผู้สูญเสียชีวิตและทรัพย์สินมากน้อยเพียงใด และนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหารถการจราจรติดขัดให้สัมฤทธิ์ผล
- 1.5) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ ขอให้ที่ปรึกษาระบุว่าถนนโครงการช่วง กม.ใด-กม.ใด ผ่านพื้นที่ใดบ้าง และควรแจ้งให้ท้องถิ่นนั้นๆ ทราบล่วงหน้า เพื่อเตรียมข้อมูลสภาพปัญหาจราจรในท้องที่สำหรับการประชุมร่วมกับที่ปรึกษา รวมถึงขอให้เชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ เข้าร่วมการประชุมด้วย
- 1.6) นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร มีรถบรรทุกเข้าออกนิคมฯ จำนวนมาก ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดอย่างมาก ปัจจุบัน ผู้ใช้ทางพิเศษบูรพาวิถีมุ่งหน้าไปจังหวัดชลบุรี เมื่อลงจากทางยกระดับก็จะพบสภาพรถติดทันที
- 1.7) เสนอแนะให้ก่อสร้างทางเข้าออกยกระดับ (Ramp) เชื่อมกับนิคมอุตสาหกรรมอมตะนครโดยตรง เพื่อช่วยระบายรถเข้าออกนิคมฯ ได้เร็วขึ้น และไม่รบกวนการจราจรทั่วไปในแนวทางหลวงหมายเลข 34
- 1.8) จังหวัดฉะเชิงเทราอยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ขอให้ที่ปรึกษาศึกษาและพิจารณาโครงข่ายถนนอย่างรอบคอบ
- 1.9) ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงบางนา-ชลบุรี มีจุดกลับรถเกือกม้าน้อยเกินไป หากกรมทางหลวงจะเพิ่มจุดขึ้นลงทางพิเศษบูรพาวิถี เสนอแนะว่าควรออกแบบก่อสร้างให้มีจุดกลับรถเกือกม้าร่วมกับทางขึ้นลงทางพิเศษฯ ด้วย จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางและช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้มาก
- 1.10) ทางหลวงหมายเลข 34 หรือ ถนนเทพรัตน มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก เนื่องจากมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในแนวเส้นทางที่สำคัญ 2 แห่ง คือ นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ และนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ซึ่งเวลาเข้าออกงานของคนงานในนิคมฯ มีผลต่อการจราจรในแนวเส้นทางอย่างมาก เพราะจะมีการตัดกระแสดจราจร ระหว่างรถที่ออกมาจากทางหลักหรือลงมาจากทางพิเศษฯ และต้องการออกทางขนาน กับรถที่ใช้ทางขนานและรถที่ต้องการไปขึ้นจุดกลับรถเกือกม้า
- 1.11) เสนอแนะให้เปิดช่องจุดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนานให้มีจุดเข้าออกถี่ขึ้น และเปิดช่องในตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เกิดสภาพปัญหาการตัดกระแสดจราจร โดยกรมทางหลวงและที่ปรึกษาสามารถสอบถามและขอข้อมูลตำแหน่งเปิดจุดเข้าออกที่เหมาะสมได้จากท้องถิ่น เนื่องจากแต่ละท้องถิ่นจะทราบสภาพปัญหา ลักษณะการใช้เส้นทางสายรองที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 และปริมาณรถที่เข้าออกจากแต่ละสายทางเป็นอย่างดี



2) นายอำเภอบางบ่อ

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายเอก โสภิชฐานนท์ นายอำเภอบางบ่อ เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2562 เวลา 10:00-11:00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีผู้แทนที่ปรึกษาด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเข้าร่วมการประชุมด้วย (รูปที่ 6) มีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้



รูปที่ 6 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางบ่อ

- 2.1) บางพลีน้อยมีปัญหาการติดน้อยกว่าช่วงอื่นๆ บริเวณที่มีปัญหาการติดมาก ได้แก่ บางพลี ซอยวัดศรีวารีน้อย เคหะเมืองใหม่บางพลี
- 2.2) บริเวณปากซอยวัดศรีวารีน้อยควรก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า เนื่องจากรถที่ออกมาจากวัดศรีวารีน้อยจะเบี่ยงเข้าทางหลักเพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถระดับพื้นในทางหลัก โดยไม่ไปใช้สะพานกลับรถเกือกม้า ที่ กม.21 ส่งผลให้บริเวณนี้รถติดมาก
- 2.3) บริเวณเมืองใหม่บางพลี สะพานกลับรถเกือกม้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน รถติดมากทั้งเข้าและเย็น ประกอบกับเมื่อรถลงมาจากเกือกม้าจะเลี้ยวซ้ายเข้าเมืองใหม่บางพลี ถนนเส้นเข้าเมืองใหม่บางพลีก็รถติด ทำให้รถติดต่อเนื่องออกไปที่ถนนใหญ่ (ทางหลวงหมายเลข 34) และติดลามขึ้นไปเกือกม้า ซึ่งนายอำเภอบางพลีตั้งข้อสังเกตว่า เพราะเหตุใดกรมทางหลวงจึงไม่ทำสะพานข้ามแยกตรงเคหะเมืองใหม่บริเวณถนนเทพารักษ์เพื่อช่วยระบายรถ
- 2.4) ถนนโครงการฯ ขาเข้ากรุงเทพฯ ปัญหาการติดไม่มาก โดยมีจุดที่มีปัญหาการติด คือ บริเวณวัดศรีวารีน้อยและบางพลี รวมถึงในเวลาช่วงเช้าที่มีรถติดบริเวณช่องทางออกทางขนานเพื่อไปเข้าถนนกาญจนาภิเษก (ก่อนถึงห้างเมกะบางนา)
- 2.5) ทางหลวงหมายเลข 34 ขาเข้ากรุงเทพฯ จากบางvárธเข้ามาจะไม่ติด แต่รถจะมาเริ่มชะลอตัวบริเวณก่อนถึงมหาวิทยาลัยหัวเฉียว
- 2.6) มีความเห็นว่า ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงตั้งแต่บางพลี-บางบ่อ กรมทางหลวงควรก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าเพิ่มอีก 3-4 จุด และเป็นสะพานกลับรถเกือกม้าที่ได้มาตรฐาน ไม่ใช่การสร้างจุด



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

- กลับรถร่วมกับทางขึ้นลงทางพิเศษบูรพาวิถี อีกทั้งให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า สะพานกลับรถเกือกม้า 3 สะพาน ซึ่งอยู่ในแผนงานของแขวงทางหลวงสมุทรปราการ ที่ กม.30 (จำนวน 2 สะพาน) และ กม. 34 (จำนวน 1 สะพาน) ไม่ได้อยู่ในพื้นที่บางพลีและบางบ่อ แต่อยู่ในพื้นที่บางพลีน้อย
- 2.7) ถนนเส้นกิ่งแก้ว ถ้ามาจากกิ่งแก้วต้องการเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) จะต้องเลี้ยวซ้ายไปก่อน แล้วกลับรถที่สะพานกลับรถเกือกม้าหรือจุดกลับรถระดับพื้น ซึ่งเป็นปัญหาเหมือนกันทั้งขาไปและกลับ ถ้ารถมาจากบางพลีต้องการไปชลบุรี จะเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 34 ไม่ได้ ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถที่สะพานกลับรถเกือกม้าก่อนจึงจะเข้าสู่ทิศทางเลี้ยวขวาไปชลบุรีได้ ซึ่งส่งผลให้มีรถติดสะสมบริเวณทางเข้าจุดกลับรถเกือกม้าอย่างมาก อย่างไรก็ตาม มีความเห็นว่าหากจะแก้ไขปัญหารถติดบริเวณแยกกิ่งแก้วด้วยการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (Interchange) ทำได้ยากและไม่เหมาะที่จะทำ เนื่องจากมีพื้นที่จำกัดและมีชุมชนหนาแน่นมาก
- 2.8) บริเวณแยกวัดศรีวารีน้อยควรก่อสร้างจุดกลับรถเกือกม้า
- 2.9) ตั้งข้อสังเกตว่า เพราะเหตุใดกรมทางหลวงจึงไม่ออกแบบสะพานกลับรถเกือกม้าให้รถวิ่งได้ 2 ช่องจราจร ยกตัวอย่างเช่น สะพานกลับรถหน้า Nation หากออกแบบให้สะพานกว้างมากกว่านี้เพียงเล็กน้อย จะช่วยให้รถขนาดเล็กขึ้นสะพานกลับรถได้พร้อมกัน 2 ช่องจราจร
- 2.10) ในซอยวัดหลวงพ่อดำ (วัดบางพลีใน) มีลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ 2 แห่ง เวลาที่รถคอนเทนเนอร์วิ่งเข้าออกพร้อมๆ กัน จะเต็มถนน 4 ช่องจราจร ส่งผลให้รถประชาชนที่จะเข้าออกถนนเส้นนี้ การจราจรติดขัดไปด้วย
- 2.11) ทางหลวงหมายเลข 34 ขาเข้ากรุงเทพฯ จากชลบุรีต้องการมาบางบ่อ ผู้ใช้ทางต้องออกจากทางหลักตั้งแต่จุดเปิดทางออกทางขนานที่บางพลีน้อยหรือบ้านระกาศ ซึ่งยังเป็นระยะทางที่ห่างจากบางบ่อมาก (ประมาณ 4 กิโลเมตร) จึงเสนอแนะให้กรมทางหลวงพิจารณาเปิดจุดเข้าออกระหว่างทางหลักกับทางขนานให้เหมาะสม และสอดคล้องกับระยะห่างของจุดทางเข้าออกถนนสายรองที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 34 โดยฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ ช่วงบางบ่อ ขอให้เปิดทางออกทางขนานเพิ่มอีก 1 จุด
- 2.12) จุดที่ต้องแก้ไขปัญหารถติดขัด คือ บริเวณวัดศรีวารีน้อย บางพลี และทางเข้าเมืองใหม่บางพลี
- 2.13) ปัญหารถติดในพื้นที่นี้ มีสาเหตุจากมีรถบรรทุกใช้เส้นทางมากและมีหมู่บ้านจัดสรรหนาแน่น
- 2.14) จุดกลับรถเกือกม้าบางโหลง บริเวณหน้า บริษัท ไทยซัมมิต มีปัญหารถติดขัดมาก
- 2.15) เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหารถติดของถนนเส้นนี้ ด้วยการเพิ่มจุดกลับรถเกือกม้า โดยให้ออกแบบสะพานเกือกม้าให้รถวิ่งขึ้นได้พร้อมกัน 2 ช่องจราจร และเมื่อลงเกือกม้า ให้รถแยกไปสองทาง คือ ช่องจราจรซ้ายให้ออกไปทางขนาน ส่วนช่องจราจรขวาให้เป็นช่องเข้าทางหลักหรือทางพิเศษฯ โดยต้องมีป้ายบอกทางให้เห็นชัดเจน



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

- 2.16) แนวถนนศรีนครินทร์ เมื่อตัดกับถนนสายรอง เช่น ถนนเทพารักษ์ ถนนอุดมสุข ถนนอ่อนนุช ถนนพัฒนาการ เพราะเหตุใดจึงออกแบบให้ถนนศรีนครินทร์ซึ่งเป็นถนนสายหลักยกข้ามถนนสายรองและให้รถที่ต้องการกลับรถไปกลับรถลอดใต้สะพาน โดยมองว่า หากให้ถนนสายรองยกข้ามถนนสายหลักจะทำให้การจราจรคล่องตัวดีกว่า
- 2.17) เหตุใดจึงปล่อยให้รถมอเตอร์ไซด์เข้าไปวิ่งในเส้นทางหลัก เนื่องจากอันตรายมากทั้งตัวคนขี่มอเตอร์ไซด์และผู้ใช้รถในเส้นทางหลัก
- 2.18) มอเตอร์ไซด์ที่วิ่งย้อนศร ส่วนมากเป็นมอเตอร์ไซด์ในพื้นที่และมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่รู้ช่องทางเข้าออกและจุดกลับรถในพื้นที่เป็นอย่างดี ทั้งนี้ เหตุผลสำคัญที่มอเตอร์ไซด์ขี่ย้อนศรเนื่องจากจุดกลับรถไกล จึงขี่ย้อนศรเพื่อไปจุดกลับรถที่ใกล้และสะดวกที่สุด
- 2.19) นายอำเภอบางพลียังแสดงความเห็นว่า ที่บริเวณปากซอยวัดศรีวารีน้อย พอรถเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 34 ต้องมีจุดกลับรถให้สำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ โดยควรออกแบบเป็นสะพานกลับรถเกือกม้า
- 2.20) รถที่เลี้ยวซ้ายออกมาจากเมืองใหม่บางพลี ต้องการเข้าทางหลักของทางหลวงหมายเลข 34 ต้องวิ่งเลยจุดกลับรถเกือกม้าที่จะไปชลบุรี วิ่งเลยทางขึ้นทางพิเศษบูรพาวิถี จนถึงจุดกลับรถเกือกม้าขาเข้ากรุงเทพฯ จึงจะมีช่องเปิดให้เข้าทางหลักได้ ซึ่งมีปัญหารถตัดกระแสรถจากรัน จึงเสนอแนะให้กรมทางหลวงเปิดช่องเข้าทางหลักบริเวณใต้สะพานกลับรถเกือกม้าที่จะไปชลบุรี เพื่อที่รถจะได้ไม่ไปตัดกระแสบริเวณที่ลงจากเกือกม้าขาเข้ากรุงเทพฯ และต้องการออกทางขนาน
- 2.21) ฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ หากขับรถเลยทางเข้าเมืองใหม่บางพลีไป เมื่อถึงบริเวณคลองส่งน้ำสุวรรณภูมิจะมีสภาพการจราจรติดขัดมาก คิดว่าน่าจะเกิดจากการติดสะสมมาจากซอยวัดศรีวารีน้อยและสะพานกลับรถเกือกม้า กม.21
- 2.22) มีความเห็นว่า ไม่ว่าจะก่อสร้างจุดกลับรถสะพานเกือกม้าเพิ่ม หรือจะเปิดจุดเข้าออกระหว่างทางหลักกับทางขนานเพิ่ม ควรต้องพิจารณาก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าและเปิดจุดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนานในตำแหน่งที่เหมาะสม ทั้งระยะห่างจากทางเชื่อมกับถนนสายรองและทางขึ้นลงทางพิเศษบูรพาวิถี
- 2.23) ทางพิเศษบูรพาวิถีมีจุดทางขึ้นหลายจุดมาก แต่จุดทางลงมีน้อย ยกตัวอย่าง ทางพิเศษบูรพาวิถีขาเข้ากรุงเทพฯ ไม่มีทางลงเมืองใหม่บางพลี
- 2.24) ประเด็นเรื่องน้ำท่วมและการระบายน้ำ เดิมน้ำจากพื้นที่รังสิตระบายผ่านคลองต่างๆ เช่น คลองบางน้ำจืด คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต คลองบางพลี น้ำทั้งหมดจะไหลมาลงคลองสำโรง และมีคลองสายหลัก 3 คลอง ที่ต่อจากคลองสำโรง ช่วยระบายน้ำลงทะเล ได้แก่ คลองขุดใหม่ คลองบัวคลี่ และคลองด่าน ซึ่งในบางช่วงการระบายน้ำไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ ร.9 จึงมีโครงการพระราชดำริ ขุดคลองส่งน้ำสุวรรณภูมิและก่อสร้างสะพานคลอง จึงช่วยให้การระบายน้ำในพื้นที่



จังหวัดสมุทรปราการดีขึ้น ประกอบกับจังหวัดสมุทรปราการเป็นพื้นที่ติดทะเล แม้ว่าในฤดูฝนจะมีฝนตกมากก็สามารถระบายลงสู่ทะเลได้เร็ว

- 2.25) พื้นที่โครงการฯ เป็นที่ลุ่ม การก่อสร้างถนนได้ถมคลองในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการไปจำนวนมาก รวมถึงการก่อสร้างทางสรรพสินค้า หมู่บ้านจัดสรร โรงงานอุตสาหกรรม ล้วนมีส่วนขัดขวางการระบายน้ำทั้งสิ้น

3) นายอำเภอบางพลี

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายสิงห์คำ พันธเพชร ปลัดอำเภอ หัวหน้ากลุ่มบริหารงานปกครอง (แทนนายอำเภอบางพลี) เมื่อวันพุธที่ 10 กรกฎาคม 2562 เวลา 14:00-15:30 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีกำนันตำบลบางโฉลงและแพทย์ประจำตำบลบางโฉลง รวมถึงผู้แทนที่ปรึกษาด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเข้าร่วมการประชุมด้วย (ดูรูปที่ 7) มีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดังนี้



รูปที่ 7 บรรยากาศการเข้าพบปลัดอำเภอบางพลี (แทนนายอำเภอบางพลี)

- 3.1) ปัญหาการจราจรติดขัดเกิดจากมีทางเลี้ยวทางร่วมจำนวนมาก และเจ้าหน้าที่ตำรวจเฝ้ากรวยมาตั้งกันไม่ให้รถเข้าช่องทาง
- 3.2) ในแนวถนนกิ่งแก้วมีปัญหาจราจรติดเป็นบางช่วงเวลา เวลาเร่งด่วนจะมีสภาพการจราจรติดขัดเนื่องจากมีชุมชนหนาแน่น โรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นทุกวัน
- 3.3) การก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหารถติดในแนวถนนโครงการ เช่น การก่อสร้างทางเข้าออกถนนสายรองในรูปแบบทางยกระดับ (Ramp) หากจะต้องมีการเวนคืนเพื่อให้มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการก่อสร้าง มีความเห็นว่าเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องทำเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวม เนื่องจากถนนเส้นนี้มีสภาพการจราจรติดขัดมาก อีกทั้งสนามบินสุวรรณภูมิมีโครงการจะขยายรันเวย์ เฟส 3 ซึ่งจะยิ่งส่งผลให้มีรถเข้ามาใช้ทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) มากขึ้นอีก
- 3.4) มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียว เนื่องจากมีนักศึกษาที่มาเรียนจำนวนมาก ประกอบกับบรรดติดสะสมต่อเนื่องมาจากซอยวัดศรีวารีน้อย



โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถจักรยานบนทางหลวงหมายเลข 34
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

- 3.5) ปัญหารถติดส่วนหนึ่งเกิดจากรถที่จอดข้างทาง ทั้งรถที่จอดแวะซื้อของ รถจอดรับส่งคนงาน
- 3.6) ทางขึ้นลงจุดกลับรถเกือกม้ากับทางเข้าออกทางขนานไม่สัมพันธ์กัน ยกตัวอย่าง เส้นทางขาเข้า กรุงเทพฯ บริเวณ กม.17+500 หรือช่วงหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียว รถจากทางหลักที่ต้องการเบี่ยงออกสู่ทางขนาน จะตัดกระแสบรรทัดอยู่ในช่องทางขนานที่ต้องการชิดเลนขวาเพื่อไปขึ้นจุดกลับรถเกือกม้า เสนอแนะว่า ก่อนถึงมหาวิทยาลัยหัวเฉียว บริเวณซอยรัตนราช (บริเวณ บริษัท K-Line) สามารถทำทางเบี่ยงออกทางขนานได้ ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหารถติดบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียวได้อย่างมาก
- 3.7) ประเด็นน้ำท่วมและการระบายน้ำ ในพื้นที่อำเภอบางพลีไม่มีปัญหาน้ำท่วม เนื่องจากมีคลองระบายน้ำเพียงพอ ทั้งคลองดั้งเดิมและคลองส่งน้ำสุวรรณภูมิซึ่งเป็นโครงการพระราชดำริของรัชกาลที่ 9 สามารถช่วยระบายน้ำลงทะเลได้โดยเร็ว อย่างไรก็ตาม ในการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงโครงการฯ ขอให้พิจารณาเรื่องการระบายน้ำให้รอบคอบ ไม่กีดขวางการไหลของน้ำ
- 3.8) ตอนเช้าเวลาประมาณ 6:30 น. จะมีปัญหารถติด เนื่องจากเจ้าหน้าที่ปิดจุดกลับรถระดับพื้น กม.19+000 ทำให้ผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะรถที่ออกมาจากซอยวัดศรีวารีน้อย ต้องไปกลับรถเพื่อเข้ากรุงเทพฯ ที่สะพานกลับรถเกือกม้า กม.21+000 หรือเลยไปใช้จุดกลับรถเกาะกลางระดับพื้น ที่ กม.23+000
- 3.9) ปัจจุบัน รถที่ออกมาจากซอยวัดศรีวารีน้อย ส่วนใหญ่จะชิดขวาเพื่อเข้าทางหลักและไปใช้จุดกลับรถเกาะกลางระดับพื้น (กม.19+000) ซึ่งทำให้มีปัญหารถตัดกระแสบรรทัดจราจรกับรถทางหลักที่ต้องการออกทางขนานและสภาพการจราจรติดมาก จึงขอเสนอแนะให้จัดการจราจร โดยปิดช่องทางเบี่ยงออกทางขนาน เพื่อให้รถที่ออกจากซอยวัดศรีวารีน้อยและต้องการกลับรถ ไม่สามารถเข้าทางหลักได้ทันที แต่ให้วิ่งในทางขนานไปใช้จุดกลับรถเกือกม้าบริเวณ กม.21+000 ส่วนจุดกลับรถเกาะกลางระดับพื้น ที่ กม.19+000 ขอให้ยังคงไว้ เพื่อให้รถที่วิ่งมาในทางหลักยังสามารถใช้กลับรถได้เหมือนเดิม
- 3.10) การจัดการจราจรให้รถที่ออกจากซอยวัดศรีวารีน้อยและต้องการกลับรถ ไปใช้จุดกลับรถเกือกม้า กม.21+000 เสนอแนะให้กรมทางหลวงปรับปรุงด้านกายภาพให้การกลับรถบนเกือกม้ามีความคล่องตัว รวมถึงการปรับปรุงบริเวณทางขึ้นลงจุดกลับรถเกือกม้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้งาน เช่น การตีเส้นแบ่งช่องทางจราจร มีป้ายบอกทางขึ้นจุดกลับรถเกือกม้าให้ชัดเจน การติดตั้งไฟสัญญาณ กล้องวงจรปิด และมีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ประจำ เนื่องจากจะมีรถมาใช้จุดกลับรถเกือกม้าแห่งนี้จำนวนมาก
- 3.11) ประเด็นมอเตอร์ไซด์ขี่ย้อนศร เสนอแนะให้ออกแบบช่องจราจรสำหรับมอเตอร์ไซด์ในแต่ละฝั่ง และอนุญาตให้ขี่มอเตอร์ไซด์สวนกันได้ เนื่องจากปัจจุบัน มอเตอร์ไซด์จำเป็นต้องขี่ย้อนศรเพราะจุดกลับรถไกลมาก



4) นายอำเภอบางเสาธง

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายกำธร เวหน นายอำเภอบางเสาธง เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม 2562 เวลา 10:00-11:00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีผู้แทนที่ปรึกษาด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเข้าร่วมการประชุมด้วย (ดูรูปที่ 8) ซึ่งมีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้



รูปที่ 8 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางเสาธง

- 4.1) แนวเส้นทางโครงการฯ คาบเกี่ยวระหว่างพื้นที่อำเภอบางพลีและอำเภอบางเสาธง โดยอยู่ในพื้นที่ปกครองส่วนท้องถิ่น 2 พื้นที่ คือ องค์การบริหารส่วนตำบลบางโฉลง และ องค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง (บางส่วน)
- 4.2) พื้นที่บางเสาธงกำลังเจริญขยายตัวตามบางพลี ทั้งด้านอุตสาหกรรมและชุมชนที่อยู่อาศัย โดยพบว่าประชากรที่มีทะเบียนบ้านอยู่ในพื้นที่มีไม่มาก แต่มีประชากรแฝงที่อพยพจากที่อื่นเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่บางเสาธงมีจำนวนมาก ทั้งเพื่อมาประกอบอาชีพ เปิดกิจการร้านค้า ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงมาศึกษาในสถาบันการศึกษาที่อยู่ในพื้นที่ เช่น มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ (ABAC)
- 4.3) เนื่องจากมีประชากรอยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอบางเสาธงมาก สภาพชุมชนหนาแน่น และเป็นแหล่งอุตสาหกรรม ทำให้มีปริมาณรถมากตามไปด้วย ทั้งรถส่วนบุคคล รถบรรทุก รถมอเตอร์ไซด์ ทั้งรถที่วิ่งสัญจรประจำในพื้นที่และรถขาจรที่วิ่งผ่านไปมา และนำไปสู่ปัญหาจราจรติดขัด
- 4.4) มีความเห็นว่า การมีจุดกลับรถระดับพื้นที่ในช่องทางหลัก เป็นสาเหตุที่ทำให้รถติด และผู้ใช้ทางเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ
- 4.5) หากบริเวณใดมีจุดเข้าออกทางขนานตรง (หรือใกล้) กับทางเข้าออกโรงงาน จะมีปัญหา รถมอเตอร์ไซด์ซี่ย้อนศร
- 4.6) มีความเห็นว่า สะพานกลับรถเกือกม้ายังเป็นวิธีกลับรถที่ดีที่สุด แต่ในแนวเส้นทางโครงการนี้ จุดกลับรถเกือกม้ามีปัญหาติด เนื่องจากรถที่อยู่ช่องจราจรซ้ายสุดและต้องการขึ้นสะพานกลับรถ



จะเปลี่ยนมาช่องจราจรขวาในระยะกระชั้น ทำให้เกิดการตัดกระแสบอร์ดที่วิ่งทางตรง ใน 2 ช่องจราจรซ้าย ทำให้บริเวณก่อนขึ้นสะพานกลับรถเกิดมั่วจราจรถัดขึ้น ดังนั้น หากกรมทางหลวงจะออกแบบให้มีการติดตั้งอุปกรณ์แยกช่องทางจราจรก่อนขึ้นสะพานกลับรถในระยะที่มากพอสมควร เพื่อบังคับให้รถวิ่งให้ตรงช่อง แก้ปัญหาการตัดกระแสบอร์ดจราจรกัน คิดว่าน่าจะแก้ปัญหาการติดบริเวณสะพานกลับรถได้

- 4.7) หากกรมทางหลวงสามารถออกแบบให้มีช่องจราจรสำหรับมอเตอร์ไซด์ (Bike Lane) ในทางขนานได้ จะเกิดประโยชน์และช่วยแก้ปัญหามอเตอร์ไซด์ขี่ย้อนศรได้ในระดับหนึ่ง เพราะปัจจุบันมอเตอร์ไซด์ที่ขี่ย้อนศรส่วนใหญ่เป็นมอเตอร์ไซด์ที่ออกมาจากชุมชนแล้ววิ่งไปยังที่ทำงาน/โรงงาน ซึ่งหากมอเตอร์ไซด์เกิดอุบัติเหตุ ก็จะส่งผลกระทบต่อรถใหญ่ที่ใช้ถนนเส้นนี้ร่วมกันด้วย
- 4.8) ในอนาคต ทางพิเศษบูรพาวิถีจะมีทางลงบริเวณเคหะบางพลี และจะมีโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบ 3 ตัดผ่านอีก มีความเห็นว่าการจะต้องมีการเตรียมพื้นที่รองรับการขยายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาการติด เนื่องจากพื้นที่บริเวณนั้นเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมบางพลีและชุมชนเคหะบางพลี ซึ่งมีประชากรไม่ต่ำกว่า 2 แสนคน โดยเสนอแนะว่าควรขยายเพิ่มช่องจราจรถนนให้ได้มากที่สุด ถนนเทพรัตนช่วงใดที่ยังมีพื้นที่เหลือพอจะขยายหรือเพิ่มช่องจราจรได้ขอให้กรมทางหลวงรีบดำเนินการ เช่น ถนนบริเวณใกล้กับโรงพยาบาลบางนา 2 ที่ปัจจุบันแคบเกินไป ควรเร่งขยายเพิ่มช่องจราจร เพื่อเพิ่มความคล่องตัวให้แก่รถที่เข้าออกชุมชนเคหะบางพลี
- 4.9) เสนอแนะว่า หากการปรับปรุงถนนโครงการจะมีการออกแบบเกาะกลางถนน ขอให้ออกแบบเกาะกลางถนนให้เล็กที่สุด เพราะปัจจุบันเกาะกลางถนนกลายเป็นที่ทิ้งขยะและเป็นภาระให้เจ้าหน้าที่ต้องดูแลบำรุงรักษา ทั้งการรดน้ำต้นไม้และการตัดแต่งกิ่งไม้ ซึ่งในแนວถนนโครงการที่มีการจราจรคับคั่งเช่น ถนนเทพรัตน ควรลดขนาดความกว้างเกาะกลางถนน เพื่อเอาพื้นที่เขตทางที่มีอยู่อย่างจำกัดมาออกแบบเพิ่มจำนวนช่องจราจร หรือเพิ่มความกว้างช่องจราจร จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางมากกว่า ทั้งนี้ หากกรมทางหลวงต้องการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในแนວถนนโครงการ เสนอแนะให้ปลูกต้นไม้ช่วงที่ถนนมีปริมาณจราจรเบาบาง โดยเลือกพันธุ์ไม้ที่ต้องการการบำรุงดูแลรักษาไม่มาก และปลูกไว้บริเวณสองข้างทางซึ่งจะสะดวกต่อเจ้าหน้าที่ในการดูแลรักษาต้นไม้
- 4.10) เมื่อฝนตกจะมีน้ำขังบนผิวถนน ซึ่งเป็นแอ่งที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งในเส้นทางเป็นจำนวนมาก จึงขอฝากให้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขด้วย
- 4.11) ระบบระบายน้ำของถนนโครงการ จะมีการออกแบบอย่างไรให้ที่ระบายน้ำที่อยู่ใต้ถนน สามารถระบายไปลงลำคลองต่างๆ ที่มีอยู่มากในพื้นที่
- 4.12) ปัจจุบัน บริเวณริมทางซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับให้มอเตอร์ไซด์ขี่วิ่ง เมื่อฝนตกจะมีน้ำขังบริเวณริมทาง มอเตอร์ไซด์จะหลบน้ำโดยขึ้นไปวิ่งในช่องจราจรสำหรับรถยนต์ ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก รวมถึงบริเวณข้างทางหลวงที่มีรถบรรทุกส่งคนงานเป็นจุดๆ ก็มีสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อด้วยเช่นกัน เวลาฝนตกมีน้ำท่วมขัง รถวิ่งหลบแอ่งน้ำ



- 4.13) เห็นด้วยกับการมีโครงการนี้ โดยควรให้เป็นโครงการนำร่องในเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจร การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง และการแก้ไขระบบระบายน้ำของถนน
- 4.14) ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการให้ความสำคัญเรื่องการแก้ไขและลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยถือเป็นนโยบายของท่านผู้ว่าฯ ที่ให้ปฏิบัติตลอดทั้งปี ไม่ใช่แค่แผนระยะเฉพาะช่วงปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์เท่านั้น
- 4.15) พื้นที่อำเภอบางเสาธงมีประชากรที่อยู่ในทะเบียนบ้านเพียง 78,000 คน แต่จำนวนประชากรที่อยู่ในพื้นที่จริง มีมากถึง 2-3 แสนคน ดังนั้น การเจริญเติบโตขยายตัวของชุมชน ความต้องการเดินทางและใช้เส้นทางต่างๆ ในพื้นที่ย่อมมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งเป็นข้อมูลที่ต้องนำไปวิเคราะห์และพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการนี้
- 4.16) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ เนื่องจากไม่ใส่หมวกกันน็อค ขี่ย้อนศร ตีမ် แอลกอฮอล์ รวมถึงมีรถใหญ่จ่อริมทาง
- 4.17) อำเภอบางเสาธงกำลังจะเดินตามรอยอำเภอบางพลีในเรื่องการขยายพื้นที่อุตสาหกรรม เพราะพื้นที่ด้านในยังมีพื้นที่ที่สามารถรองรับโรงงานอุตสาหกรรมได้ ซึ่งในอนาคตสภาพการจราจรจะติดขัดเหมือนพื้นที่อำเภอบางพลี
- 4.18) ปัจจุบันที่ดินประมาณ ร้อยละ 70 ไม่ใช่ของคนในพื้นที่อำเภอบางเสาธงแล้ว แต่เป็นของนายทุนที่เข้ามากว้านซื้อที่ดิน เพราะฉะนั้นการใช้ประโยชน์ที่ดินจะถูกเปลี่ยนไปเป็นโรงงานอุตสาหกรรมอย่างแน่นอนในไม่ช้า

5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายเกษม แซ่ลิ้น นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม 2562 เวลา 11:00-12:00 น. ณ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีผู้แทนที่ปรึกษาด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเข้าร่วมการประชุมด้วย (ดูรูปที่ 9) มีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้



รูปที่ 9 บรรยากาศการเข้าพบนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง



- 5.1) บริเวณหน้าปั้ม Shell และหน้าบริษัท TOA มีปัญหาน้ำท่วมขังผิวจราจรในช่องทางขนานประมาณ 1.5 ช่องจราจร เนื่องจากร่องระบายน้ำข้างถนน (บ่อหลา) มีสภาพตันขึ้น เมื่อฝนตกน้ำจะล้น ท่วมขึ้นมาถึงผิวถนนในช่องทางขนาน ซึ่งอันตรายสำหรับผู้ใช้งาน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก
- 5.2) ปัญหาร่องระบายน้ำข้างทาง เมื่อเกิดน้ำท่วมขังในบางครั้ง อบต.บางเสาธง จำเป็นต้องจัดการปัญหาเฉพาะหน้าเพื่อมิได้น้ำล้นท่วมเข้าไปถึงพื้นที่ช่องทางขนานของถนนเทพรัตน โดยการใช้รถแบคโฮขุดเปิดร่องน้ำช่วยให้น้ำระบายไปได้บ้าง
- 5.3) อบต.บางเสาธง อยากพัฒนาปรับปรุงร่องระบายน้ำข้างทางให้ดีขึ้น โดยการวางฝังท่อระบายน้ำ (ขนาด 1.20 เมตร X 1.20 เมตร) และออกแบบให้มีทางเท้าอยู่ด้านบน เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ตำบลบางเสาธงและผู้สัญจรผ่านไปมา แต่ อบต.บางเสาธง ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากร่องระบายน้ำอยู่ในเขตทางหลวง ซึ่งแขวงทางหลวงสมุทรปราการเป็นหน่วยงานดูแลรับผิดชอบ
- 5.4) ปัญหารถติดในพื้นที่อำเภอบางเสาธง จะติดขัดมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เวลา 6:00-8:30 น. โดยเฉพาะช่วงที่มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ (ABAC) เปิดการเรียนการสอน จะมีนักศึกษาเดินทางมาเรียนจำนวนมาก ยิ่งทำให้สภาพการจราจรติดขัดมากขึ้น
- 5.5) ในพื้นที่รับผิดชอบของ อบต.บางเสาธง มีโรงงานอุตสาหกรรมประมาณ 300-400 โรงงาน จึงทำให้มีปริมาณรถใช้เส้นทาง/ถนนในพื้นที่อย่างหนาแน่น

6) นายอำเภอบางปะกง

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายธีระ พรชูตรง นายอำเภอบางปะกง เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2562 เวลา 14:00-15:00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีผู้แทนที่ปรึกษาด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเข้าร่วมการประชุมด้วย (ดูรูปที่ 10) มีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้



รูปที่ 10 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางปะกง



- 6.1) มีความเห็นว่าถนนบางนา-ตราด หรือถนนเทพรัตน เป็นถนนที่แบ่งแยกพื้นที่สองฝั่งออกจากกัน เนื่องจากการเดินทางไปมาเชื่อมระหว่างพื้นที่สองฝั่งถนนมีความยากลำบาก
- 6.2) ปัญหาหลักในการใช้ถนนเทพรัตนช่วงที่ผ่านพื้นที่อำเภอบางปะกง คือ อันตรายจากมอเตอร์ไซค์ที่ขี่ย้อนศร โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็นที่โรงงานเลิกงาน คนงานส่วนใหญ่ซึ่งใช้มอเตอร์ไซค์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทางไปกลับระหว่างบ้านและโรงงาน จะพากันขี่มอเตอร์ไซค์ย้อนศรในช่องทางขนาน ซึ่งมีจำนวนไม่ต่ำกว่า 400-500 คัน
- 6.3) ผู้ที่ขี่มอเตอร์ไซค์ย้อนศรอีกส่วน คือ กลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เนื่องจากเป็นผู้ที่รู้เส้นทางลัดเลาะและถนนต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับถนนเทพรัตนเป็นอย่างดี
- 6.4) การขี่มอเตอร์ไซค์ย้อนศรในพื้นที่อำเภอบางปะกงมีมานาน จนกลายเป็นเรื่องปกติของประชาชน และรถยนต์ที่วิ่งทิศทางปกติในทางขนานเป็นฝ่ายที่จะต้องคอยระมัดระวังมอเตอร์ไซค์ที่วิ่งสวนมา ทั้งนี้ หากเป็นรถต่างถิ่นที่ผ่านมาร่วงในพื้นที่นี้ จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมาก เพราะไม่ทราบว่าจะมีรถวิ่งย้อนศรจำนวนมาก
- 6.5) เสนอแนะให้ที่ปรึกษาลงพื้นที่สำรวจสภาพปัญหาของถนน และปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการใช้งานถนนเทพรัตนช่วงที่ผ่านพื้นที่อำเภอบางปะกง โดยให้ประสานกับเจ้าหน้าที่สถานีตำรวจภูธรบางปะกงด้านข้อมูลอุบัติเหตุและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อที่ปรึกษาจะได้เข้าใจปัญหาจราจรในพื้นที่บางปะกงอย่างแท้จริง และสามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการพิจารณาออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถจราจรในแนวถนนเทพรัตน ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป
- 6.6) ขอให้ออกแบบปรับปรุงถนนเทพรัตน ให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์สามารถกลับรถได้สะดวกและจุดกลับรถไม่ไกลเกินไป เนื่องจากเหตุผลหลักของการขี่มอเตอร์ไซค์ย้อนศร คือ จุดกลับรถไกล และในบางครั้งอาจต้องกลับรถถึงสองครั้งกว่าจะไปถึงจุดหมายปลายทาง
- 6.7) ถนนจรัญยานนท์ เป็นถนนที่เชื่อมถนนเทพรัตน กับ ทล.34 ซึ่งมีรถใช้เส้นทางนี้จำนวนมากทั้งรถขนาดเล็กและขนาดใหญ่ จนเกิดสภาพการจราจรติดขัด ปัจจุบัน มีคำสั่งห้ามรถบรรทุกขนาด 6 ล้อขึ้นไปวิ่งผ่าน แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืน ทั้งนี้ บริเวณทางแยกจุดบรรจบกับถนนเทพรัตน มีอุบัติเหตุบ่อยครั้งเนื่องจากรถที่จะเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเทพรัตนชนกับรถมอเตอร์ไซค์ที่ขี่ย้อนศรมาทางด้านซ้าย

7) ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายชาติชาย อุทัยพันธ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันศุกร์ที่ 19 กรกฎาคม 2562 เวลา 13:30-14:00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ โดย นายสมบุญ ชารี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ นายสมเทพ บุญกว้าง รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ และผู้แทนที่ปรึกษาด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเข้าร่วมการประชุมด้วย (ดูรูปที่ 11) ซึ่งมีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้



รูปที่ 11 บรรยายการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

- 7.1) ถนนเพชรต้นช่วงบริเวณหน้า Market Village หรือ บริเวณ กม.12 ที่ออกมาจากถนนกิ่งแก้ว มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก
- 7.2) บริเวณหน้าบางเสาธงมีปัญหาติดขัดมาก โดยเฉพาะบริเวณใกล้ทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้า
- 7.3) ถนนบริเวณใดก็ตามที่มีการไขว้กันของช่องจราจร เช่น บริเวณช่องทางเข้า-ออกระหว่างทางหลักและทางขนาน หรือบริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้า ที่เกิดการตัดกระแสรถติดกัน จะมีสภาพการจราจรติดขัดมาก
- 7.4) สะพานกลับรถเกือกม้า มีปัญหาการจราจรติดขัดทุกสะพาน เนื่องจากมีจำนวนสะพานกลับรถไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่ต้องการกลับรถ และสะพานกลับรถเกือกม้าแต่ละตัวอยู่ห่างกันมาก
- 7.5) สะพานกลับรถที่จะไปบางบ่อมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ประชาชนร้องเรียนปัญหาจำนวนมาก
- 7.6) ถนนเพชรต้น ช่วงจุดตัดกับถนนกิ่งแก้ว (ฝั่งขาออกกรุงเทพฯ) ติดขัดบริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้า และเมื่อกลับรถลงมาจากสะพานเกือกม้าแล้ว จะลงมาติดบริเวณปากทางถนนกิ่งแก้วที่ออกมาจากมูลนิธิร่วมกตัญญู (ทล.34 ฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ) อีก นับว่าเป็นจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดวิกฤติจุดหนึ่งของถนนเส้นนี้
- 7.7) ไม่เห็นด้วยกับการให้กลับรถระดับพื้นในช่องทางหลัก เพราะอันตรายมากต่อผู้ใช้ทาง ทั้งรถที่วิ่งเร็วในช่องทางหลัก และไม่มีช่องจราจรสำหรับให้รถจอดรอเลี้ยวกลับรถ หากสามารถทำได้ เสนอแนะให้ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมด และออกแบบเป็นสะพานกลับรถเกือกม้าแทน
- 7.8) ปริมาณรถบรรทุกที่ใช้ถนนเส้นนี้มีจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดสภาพการจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ และปากทางวัดศรีวรน้อย
- 7.9) เห็นด้วยที่กรมทางหลวงมีโครงการนี้ เนื่องจากแนวเส้นทางส่วนที่ 1 ตั้งแต่จุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ทางแยกต่างระดับวัดสลุด)–จุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ควรเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว



- 7.10) จังหวัดสมุทรปราการเคยให้งบประมาณปรับปรุงผิวทางถนนเทพรัตน บริเวณที่มีปัญหาน้ำท่วมขังผิวจราจร เนื่องจากแนวนอนอยู่ในพื้นที่สภาพดินอ่อน ถนนทรุดตัวทุกปี บางจุดเป็นแอ่งและมีปัญหาน้ำท่วมขังเมื่อมีฝนตก
- 7.11) ขอให้ศึกษาและออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากถนนเส้นนี้มีปัญหาน้ำท่วมจากการสูบน้ำจากซอย/ถนนเอกชนที่อยู่ด้านข้าง ออกมาลงที่ถนนเทพรัตน เช่น ซอยสถานีตำรวจภูธรบางแก้ว ในพื้นที่ อบต.บางแก้ว เมื่อมีฝนตกหนักจะสูบน้ำในซอยออกมาทิ้งที่ร่องน้ำข้างทางริมถนนเทพรัตน ทำให้ถนนเทพรัตนน้ำท่วม โดยเฉพาะชุมชนหมู่บ้านจัดสรรเก่าๆ เช่น หมู่บ้านเปรมฤทัย ที่สร้างมานาน (50-60 ปี) ตั้งแต่ยุคบุกเบิกถนนเทพรัตน ซึ่งไม่ค่อยมีท่อระบายน้ำ หรือถ้ามีก็เป็นท่อระบายน้ำขนาดเล็ก และยังไม่ได้มอบให้ทางราชการเข้าไปดูแล
- 7.12) ตามแนวริมถนนเทพรัตน มีแนวร่องน้ำหรือลำรางยาวตลอดข้างทาง แต่เมื่อมีการปลูกสร้างอาคารประชิดแนวเขตทาง แนวร่องน้ำบางส่วนถูกถมหรือทำให้ตื้นเขิน รวมถึงไม่มีการวางท่อลอดไว้ได้ทางเชื่อมเข้าออกที่ดินเอกชน ทำให้การระบายน้ำในร่องน้ำข้างทางไม่สะดวก หากมีฝนตกหนักจะเอ่อท่วมขึ้นมาถึงถนนเทพรัตน
- 7.13) ประเด็นข้อขัดแย้ง มองว่าเป็นเรื่องของจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะแม้ว่าจะออกแบบถนนให้ได้อย่างไร ก็ยังมีคนขับขี่ย้อนศรให้เห็นทั่วไป ยกตัวอย่าง เช่น ถนนในกรุงเทพฯ และที่บางปู จ.สมุทรปราการ ที่ออกแบบให้มีทางจักรยาน แต่รถมอเตอร์ไซด์เข้าไปใช้วิ่งจนกลายเป็นช่องทางของมอเตอร์ไซด์

10. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

10.1 การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง

ที่ปรึกษาจะดำเนินการลงพื้นที่เพื่อทำการเก็บข้อมูลปริมาณจราจร (Traffic Count) แบ่งเป็นการสำรวจบริเวณทางแยก (Turning Movement Count Survey, TMC) และบนช่วงถนน (Mid-Block Count Survey, MBC) รวมถึงการสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (Origin-Destination Survey) จากนั้นจะได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลนำไปใช้โดยการแปลงให้อยู่ในรูปของ PCU เพื่อเป็นข้อมูลนำไปใช้ปรับเทียบแบบจำลองการจราจรและขนส่ง เพื่อให้ได้แบบจำลองที่เสมือนการเดินทางบนถนนโครงข่ายในปัจจุบัน และสามารถนำไปใช้คาดการณ์ปริมาณการเดินทางในอนาคต

10.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม

ที่ปรึกษาจะเริ่มดำเนินการออกแบบเบื้องต้นหลังจากได้รับข้อมูลการสำรวจในสนาม พร้อมทั้งพิจารณาผลการสำรวจจราจรในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางและการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาขอบเขต และระยะทางในการขยายจำนวนช่องจราจรของถนนเทพรัตน รวมทั้งพิจารณาตำแหน่งก่อสร้างสะพานกลับรถเพิ่มเติมให้เพียงพอตามแผนงานเดิมของกรมทางหลวง และจากการศึกษา



ข้อมูลปริมาณจราจรเพิ่มเติม นอกจากนี้ จะได้ปรับปรุงตำแหน่งทางเข้า-ออกทางหลักและทางขนานเดิมที่อยู่ในตำแหน่งไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ ตลอดจนศึกษาปัญหาจราจรบริเวณทางแยกระดับพื้นของถนนโครงข่ายที่เชื่อมต่อถนนเทพรัตน เพื่อออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับต่อไป

10.3 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการให้ครอบคลุมปัจจัยด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ ทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ เพื่อนำมาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

10.4 การมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดการประชุมเพื่อพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับท้องถิ่นตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่คาดว่าจะได้รับทั้งประโยชน์และผลกระทบจากการดำเนินโครงการมากที่สุด ได้เข้ามามีส่วนร่วมพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาสภาพจราจรติดขัด และหลักเกณฑ์สำหรับใช้คัดเลือกรูปแบบทางเลือก ซึ่งจะช่วยให้ผลการศึกษาสอดคล้องกับความต้องการ เป็นที่ยอมรับของประชาชนในท้องถิ่น และมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่อย่างแท้จริง

11. ช่องทางการติดต่อเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระราม 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400

โทรศัพท์: 0-2354-1027

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

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

ด้านวิศวกรรม : นายศราวุธ เกียรติพาณิชย์

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นางสาวมยุรี ภัทรชัยยาคุปต์

ด้านสิ่งแวดล้อม : นายนคร ศรีธิวงศ์

โทรศัพท์ : 0-2115-6314

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการและร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.DOH-highway34-section1.com

