



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

## เอกสารประกอบการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือก ในการแก้ไขปัญหารถราของโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถราจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34  
ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

### จ.สมุทรปราการ

- วันพุธที่ 27 พฤศจิกายน 2562 เวลา 13:00-16:00 น.  
ณ ที่ว่าการอำเภอบางเสาธง
- วันพฤหัสบดีที่ 28 พฤศจิกายน 2562 เวลา 09:00-12:00 น.  
ณ องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ
- วันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2562 เวลา 13:00-16:00 น.  
ณ เทศบาลตำบลบางพลีน้อย

### จ.ฉะเชิงเทรา

- วันศุกร์ที่ 29 พฤศจิกายน 2562 เวลา 09:00-12:00 น.  
ณ เทศบาลตำบลบางสมัคร



ดำเนินการศึกษาโดย :

**AEC**

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



## สารบัญ

	หน้า
1 ความเป็นมาของโครงการ	1
2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3 แนวเส้นทางโครงการ	2
4 พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง	4
6 สภาพปัญหาการจราจรในแนวเส้นทางโครงการ	5
6.1 ทางแยกระดับพื้น	5
6.2 ทางแยกต่างระดับ	6
6.3 จุดกลับรถ	6
7 แนวคิดในการออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรในแนวเส้นทาง	8
7.1 การออกแบบปรับปรุงทางหลวง	8
7.2 การออกแบบทางแยกต่างระดับ	9
7.2.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)	11
7.2.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)	12
7.2.3 หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลี้ยวทางแยกต่างระดับ	13
8 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	13
8.1 แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	14
8.2 ผลงานความก้าวหน้าของงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	15
8.2.1 กิจกรรมการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือผู้บริหารในพื้นที่โครงการ	15
8.2.2 กิจกรรมการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ	23
9 การดำเนินงานในขั้นต่อไป	28
10 ช่องทางการติดต่อเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	29



## 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	4
รูปที่ 5	ตำแหน่งการปรับปรุงจุดกลับรถในแนวเส้นทางโครงการ และ ตำแหน่งออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับ	10
รูปที่ 6	บรรยากาศการเข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา	15
รูปที่ 7	บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางบ่อ	16
รูปที่ 8	บรรยากาศการเข้าพบปลัดอำเภอบางพลี	18
รูปที่ 9	บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางเสาธง	19
รูปที่ 10	บรรยากาศการเข้าพบนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง	20
รูปที่ 11	บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางปะกง	21
รูปที่ 12	บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ	26
รูปที่ 13	บรรยากาศการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ	23

## สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
ตารางที่ 2	ทางแยกระดับพื้นบน ทล.34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ	5
ตารางที่ 3	จุดตัดทางแยกต่างระดับบน ทล.34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ	6
ตารางที่ 4	จุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ	7
ตารางที่ 5	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ	24



## 1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี 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-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร** เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม โดยมีระยะเวลาดำเนินการศึกษาโครงการ ทั้งสิ้น 12 เดือน

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะเข้ามามีส่วนร่วมกับกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง ด้วยการบูรณาการองค์ความรู้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับความก้าวหน้าของงานศึกษา โดยการ**ประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหารถจากรของโครงการ** (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) ในวันนี้ เป็นส่วนหนึ่งของงานการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรูปแบบการแก้ไขปัญหารถจากรทั้งในภาพรวมตลอดแนวเส้นทางโครงการ และรูปแบบทางเลือกเพื่อแก้ไขปัญหารถจากรเฉพาะจุด รวมถึงการเสนอหลักเกณฑ์สำหรับใช้คัดเลือกรูปแบบทางเลือก โดยบริษัทที่ปรึกษาจะรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ จากผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของการแก้ไขปัญหารถจากรของโครงการ ให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

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



### 3. แนวเส้นทางโครงการ

ระยะทาง : ประมาณ 30 กิโลเมตร

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

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

### 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ 4 อำเภอ ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

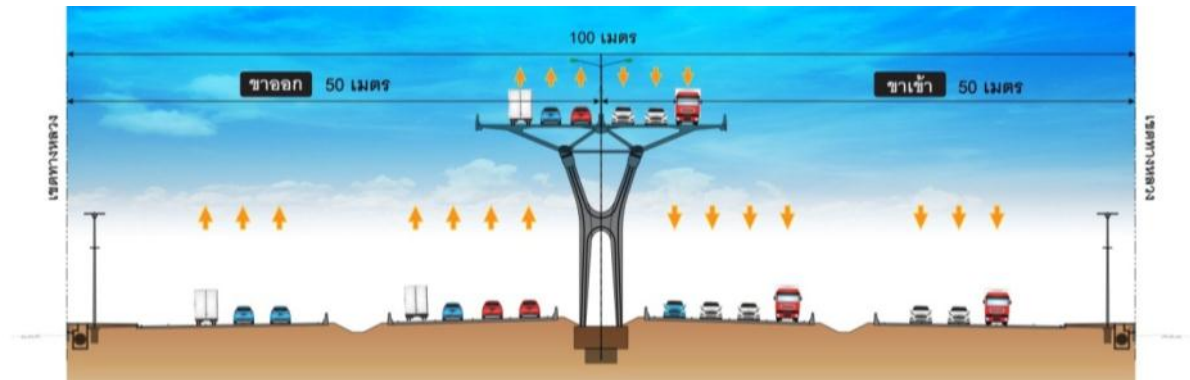
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
สมุทรปราการ	บางพลี	บางแก้ว	องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
		บางพลีใหญ่	องค์การบริหารส่วนตำบลบางพลีใหญ่
		ราชาเทวะ	องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ
		บางโฉลง	องค์การบริหารส่วนตำบลบางโฉลง
	บางเสาธง	สี่พระจรเข้ใหญ่	องค์การบริหารส่วนตำบลสี่พระจรเข้ใหญ่
			เทศบาลตำบลบางเสาธง
		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



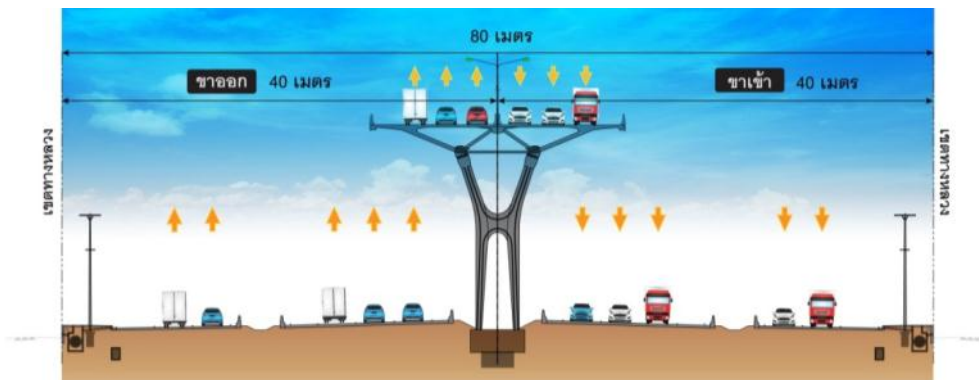


## 5. สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง

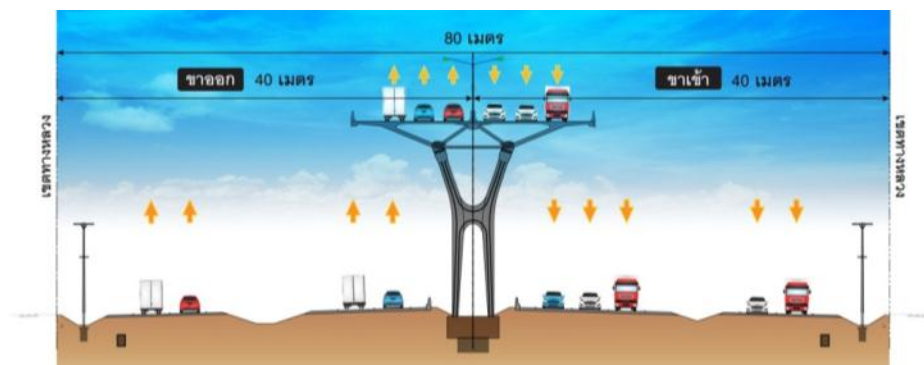
ถนนช่วงต้นโครงการฯ ผ่านพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นถนนขนาด 12-14 ช่องจราจร (ทางหลัก 8 ช่อง ทางขนาน 4-6 ช่อง) เมื่อผ่านเข้าพื้นที่อำเภอบางเสาธงและอำเภอบางบ่อ จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 10 ช่องจราจร (ทางหลัก 6 ช่อง ทางขนาน 4 ช่อง) และเมื่อเข้าพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 9 ช่องจราจร (ทางหลักขาเข้า 3 ช่อง ทางขนาน 2 ช่อง ทางหลักขาออก 2 ช่อง ทางขนาน 2 ช่อง) โดยมีรูปหน้าตัดถนนโครงการ แสดงดังรูปที่ 2-4



รูปที่ 2 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงผ่าน อ.บางพลี (กม.9+100 ถึง กม.14+290)  
เป็นถนนขนาด 14 ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง 100 เมตร



รูปที่ 3 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงผ่าน อ.บางเสาธง และ อ.บางบ่อ (กม.14+290 ถึง กม.35+600)  
เป็นถนนขนาด 10 ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง 80 เมตร



รูปที่ 4 รูปตัดขวางทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงผ่าน อ.บางปะกง (กม.35+600 ถึง กม.39+200)  
เป็นถนนขนาด 9 ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง 80 เมตร



## 6. สภาพปัญหาการจราจรในแนวเส้นทางโครงการ

สาเหตุหลักของปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจและแหล่ง  
นิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งเป็นเส้นทางหลักเส้นทางหนึ่งในการเข้าออกสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ  
นอกจากนี้ ผลการสำรวจแนวเส้นทางและสภาพถนนโครงการ ตรวจสอบถนนสายต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับทาง  
หลวงหมายเลข 34 สรุปสาเหตุของปัญหาสภาพการจราจรติดขัดได้ ดังนี้

### 6.1 ทางแยกระดับพื้น (At-grade Intersection)

ทางแยกเสมอระดับพื้น (At-grade Intersection) ในแนวเส้นทาง จะมีผลต่อการปรับปรุงและการ  
แก้ปัญหาการจราจรเป็นอย่างยิ่ง โดยพบว่าตั้งแต่ทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ มีทาง  
แยกเสมอระดับพื้นซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับถนนสายรองเส้นต่างๆ รวม 12 จุด ดังแสดงในตารางที่ 2

#### ตารางที่ 2

ทางแยกระดับพื้นบน ทล.34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ

ถนนเชื่อมต่อกับ ทล.34	จำนวน ช่องจราจร	บริเวณ กม.	พื้นที่อำเภอ	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. ทางหลวงชนบท สป.2001 (ถนนวัดศรีวารีน้อย)	4	18+150 (ฝั่งขาออก)	บางพลี	กรมทางหลวงชนบท
2. ถนนเลียบบคลองส่งน้ำสุวรรณภูมิ	4	19+000 (ฝั่งขาเข้า)	บางพลี	กรมชลประทาน
3. ทางหลวงชนบท สป.1006 (ถนนเคหะบางพลี)	4	23+400 (ฝั่งขาเข้า)	บางเสาธง	กรมทางหลวงชนบท
4. ทางหลวงชนบท สป.2003 (ถนนนวมินทร์ราชินีทิศ)	4	26+150 (ฝั่งขาออก)	บางเสาธง	กรมทางหลวงชนบท
5. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3413 (ถนนเลี่ยงเมืองบางบ่อ/ถนนรัตนราช)	6	26+925 (ฝั่งขาเข้า)	บางบ่อ	กรมทางหลวง
6. ถนนรัตนโกสินทร์ 200ปี	2	29+000 (ฝั่งขาออก)	บางบ่อ	กรมทางหลวงชนบท
7. ทางหลวงชนบท สป.2014	2	29+800 (ฝั่งขาออก)	บางบ่อ	กรมทางหลวงชนบท
8. ทางหลวงชนบท สป.1005	2	33+400 (ฝั่งขาเข้า)	บางบ่อ	กรมทางหลวงชนบท
9. ทางหลวงชนบท สป.3013 (ถนนเข้าวัดหอมศีล)	2	35+210 (ฝั่งขาออก)	บางบ่อ	กรมทางหลวงชนบท
10. ทางหลวงชนบท ฉช.2004	2	35+900 (ฝั่งขาออก)	บางปะกง	กรมทางหลวงชนบท
11. ถนนเข้าออกนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ (Wellgrow Industrial Estate)	4	36+300 (ฝั่งขาออก)	บางปะกง	เอกชน
12. ถนนเข้าออกนิคมอุตสาหกรรมไทคอน (TPARK)	4	38+850 (ฝั่งขาออก)	บางปะกง	เอกชน





## 6.2 ทางแยกต่างระดับ (Interchange)

ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษ (Motorway) ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 34 (หรือถนนเทพรัตน) ในลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับ (Interchange) และสะพานข้ามยกระดับ รวม 4 จุด ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3

### ตารางที่ 3

จุดตัดทางแยกต่างระดับบน ทล.34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ

จุดตัด	จำนวนช่องจราจร	บริเวณ กม.	พื้นที่อำเภอ	ชื่อจุดตัด/ รูปแบบทางแยกต่างระดับ
1. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)	8	9+100	บางพลี	ทางแยกต่างระดับวัดสลุด / Full cloverleaf Interchange
2. ทางหลวงหมายเลข 3256 (ถนนกิ่งแก้ว)	8	12+080	บางพลี	รูปแบบสะพานยกระดับ (Overpass)
3. ทางหลวงหมายเลข 370 (ถนนสุวรรณภูมิ 3)	8	15+150 (ฝั่งขาออก)	บางพลี	ทางแยกต่างระดับบางไฉลง / Fully-directional Interchange
4. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	4	39+200 (ฝั่งขาออก)	บางปะกง	ทางแยกต่างระดับบางบ่อ / Trumpet Interchange

## 6.3 จุดกลับรถ

จุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ **สะพานกลับรถเกือกม้า (U-Bridge)** และ **จุดกลับรถระดับพื้น (Median Opening)** ปัจจุบันสะพานกลับรถเกือกม้าไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ ส่วนจุดกลับรถระดับพื้นไม่มีช่องรอเลี้ยว (Storage Lane) ส่งผลกระทบต่อช่องจราจรขาที่มีรถใช้ความเร็ว ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูง การจราจรชะลอตัว และเกิดความล่าช้าในการเดินทาง ซึ่งพบว่าปัจจุบันตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจุดกลับรถระดับพื้นและสะพานกลับรถเกือกม้า รวม 16 จุด ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4



ตารางที่ 4

จุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงทางแยกต่างระดับวัดสลุด-ทางแยกต่างระดับบางบ่อ

ลำดับ	บริเวณ กม.	รูปแบบจุดกลับรถ	พื้นที่อำเภอ	ทิศทางการกลับรถ
1	11+050	จุดกลับรถร่วมกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี	บางพลี	กลับรถไปฝั่งขวาออก
2	13+150	จุดกลับรถร่วมกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี	บางพลี	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
3	17+050	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางพลี	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
4	17+150	จุดกลับรถใต้สะพาน	บางพลี	กลับรถเล็กไปฝั่งขวาเข้า
5	17+225	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางพลี	กลับรถไปฝั่งขวาออก
6	19+000	จุดกลับรถระดับพื้น	บางพลี	กลับรถเล็กไปฝั่งขวาเข้า
7	21+100	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางเสาธง	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
8	21+200	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางเสาธง	กลับรถไปฝั่งขวาออก
9	23+000	จุดกลับรถระดับพื้น	บางเสาธง	กลับรถไปฝั่งขวาเข้าและออก
10	24+700	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางเสาธง	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
11	26+150	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางเสาธง	กลับรถไปฝั่งขวาออก
12	28+400	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางบ่อ	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
	31+245	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	บางบ่อ	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
	31+285	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	บางบ่อ	กลับรถไปฝั่งขวาออก
13	31+750	จุดกลับรถระดับพื้น	บางบ่อ	กลับรถไปฝั่งขวาเข้าและออก
	34+150	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	บางบ่อ	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
	34+650	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	บางบ่อ	กลับรถไปฝั่งขวาออก
14	35+850	จุดกลับรถระดับพื้น	บางปะกง	กลับรถไปฝั่งขวาเข้าและออก
15	37+275	สะพานกลับรถเกือกม้า	บางปะกง	กลับรถไปฝั่งขวาเข้า
	38+000	สะพานกลับรถเกือกม้า (อยู่ในแผนก่อสร้างในอนาคต)	บางปะกง	กลับรถไปฝั่งขวาออก
16	38+600	จุดกลับรถระดับพื้น	บางปะกง	กลับรถไปฝั่งขวาเข้าและออก



## 7. แนวคิดในการออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง

### 7.1 การออกแบบปรับปรุงทางหลวง

การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 และจุดตัดทางแยกต่างๆ พิจารณาจากผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร และระดับการให้บริการของทางแยก โดยพยายามออกแบบปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ภายในพื้นที่เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชน อาคารพาณิชย์ และสถานประกอบการที่อยู่สองข้างทาง ซึ่งในเบื้องต้นมีแนวคิดออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ดังนี้

#### 7.1.1 ขยายจำนวนช่องจราจร

- **เพิ่มช่องจราจรทางขนาน** ตั้งแต่ กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ถึงกม.39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) ให้เป็นฝั่งละ 3 ช่องจราจร ทั้งขาเข้าและขาออก
- **ขยายช่องทางหลัก** ฝั่งขาออก ตั้งแต่ กม.35+600 (แยกบางวัว) ถึง กม.39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร

#### 7.1.2 ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนานให้เพียงพออยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และไม่อยู่ใกล้กับทางแยกถนนสายรองเพื่อแก้ไขปัญหารถตัดกระแสรถจรกันซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดสภาพการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 34 โดยในเบื้องต้นมีแนวคิดปรับปรุงจุดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนาน ดังนี้

- **เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 4 จุด** ได้แก่
  - 1) ฝั่งขาออก กม.17+650 (บริเวณ บริษัท ออโต้ บอสเอส ออโต้เซอร์วิส)
  - 2) ฝั่งขาออก กม.31+200 (บริเวณปากซอยบางกระยาง ถนน สป.3012)
  - 3) ฝั่งขาเข้า กม.34+400 (บริเวณธนาคารแลนด์แอนด์เควส)
  - 4) ฝั่งขาออก กม.37+600 (บริเวณปั้มน้ำมันคาลเท็กซ์ (บริษัท สตาร์โฮลดิ้ง จำกัด))
- **เพิ่มจุดออกทางขนาน 3 จุด** ได้แก่
  - 1) ฝั่งขาเข้า กม.29+000 (ใกล้แยกถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี ทางไปการ์เด็นซิตีโปโล)
  - 2) ฝั่งขาออก กม.29+500 (ก่อนถึงซอยเกียรติพิพัฒน์ธานี สป.2014)
  - 3) ฝั่งขาออก กม.36+000 (ใกล้แยกถนน ฉช.2004 ทางไปสนามกอล์ฟไทยคันทรี่คลับ)
- **ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน**

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็วเพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัดในช่องรถวิ่งทางตรง

#### 7.1.3 ปรับปรุงจุดกลับรถ

- **ปิดจุดกลับรถระดับพื้นในช่องทางหลัก 5 จุด**
  - 1) กม.19+000 (บริเวณถนนเลียบบคลองสุวรรณภูมิ)
  - 2) กม.23+000 (บริเวณสวนอาหารปิ่นแก้ว)
  - 3) กม.31+750 (บริเวณก่อนถึงบริษัท ซูโอโคติ (ประเทศไทย) จำกัด)



- 4) กม.35+850 (บริเวณก่อนถึงทางเข้าสนามกอล์ฟไทยคันทรี่คลับ)
- 5) กม.38+600 (บริเวณก่อนถึงทางเข้านิคมฯ ไทคอน)

● **ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า 5 จุด**

- 1) กม.31+245 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณปากซอยบางกระยาง/ถนน สป.3012)
- 2) กม.31+285 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณปากซอยบางกระยาง/ถนน สป.3012)
- 3) กม.34+150 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณคลองบางพลีน้อย)
- 4) กม.34+650 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณทางเข้าวัดเกาะแก้ว)
- 5) กม.38+000 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณ บริษัท สหยูเนี่ยน จำกัด (มหาชน))

● **ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง 4 จุด**

- 1) สะพานข้ามคลองลาดกระบัง (กม.12+462) สำหรับกลับรถขาเข้า
- 2) สะพานข้ามคลองโองแตก (กม.19+852) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก
- 3) สะพานข้ามคลองบางเสาธง (กม.24+766) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก
- 4) สะพานข้ามคลองหอมศีล (กม.35+478) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก

**7.1.4 ปรับปรุงทางแยกจุดเชื่อมต่อกับถนนสายรอง** ที่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดอย่างมาก 2 จุด ได้แก่

- บริเวณ กม 12+080 แยกกิ่งแก้ว (ทล.3256)
- บริเวณ กม.26+925 แยกถนนรัตนราช (ทล.3413)

ทั้งบริเวณแยกกิ่งแก้วและแยกถนนรัตนราช มีสภาพปัญหาจราจรเหมือนกัน คือ มีปริมาณรถเลี้ยวซ้ายเข้า-ออกจำนวนมาก ทำให้เกิดแถวคอยกีดขวางรถที่วิ่งทางตรงบนทางขนาน ทล.34 ดังนั้น จะออกแบบแก้ไขโดยเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายและปรับรัศมีวงเลี้ยวใหม่ เพื่อแยกช่องจราจรรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายไม่ให้เกิดขวางรถทางตรงบนทางขนาน ทล.34

**7.1.5 ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรและป้ายจราจร** สำหรับควบคุมและแนะนำการจราจรให้สัมพันธ์สอดคล้องกันตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

**7.1.6 ปรับปรุงไหล่ทางให้เป็นทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำ** บริเวณย่านชุมชนและบริเวณพื้นที่ต่ำมีปัญหา น้ำท่วมขัง

**7.1.7 การก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามเพิ่มเติม** บริเวณย่านชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรม

**7.2 การออกแบบทางแยกต่างระดับ**

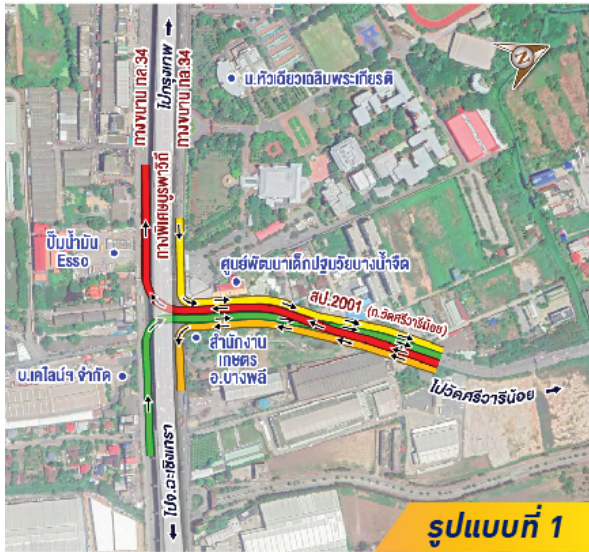
จากการสำรวจสภาพการจราจร ประกอบกับผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตพบว่าจุดที่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดอย่างมาก และสภาพพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับเพื่อช่วยให้กระแสการจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ประกอบด้วย 2 จุด ได้แก่ บริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001) และ บริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006) โดยมีรายละเอียดของรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ ดังนี้

(ดูตำแหน่งก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า และตำแหน่งปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานตามแนวเส้นทางในรูปที่ 5)

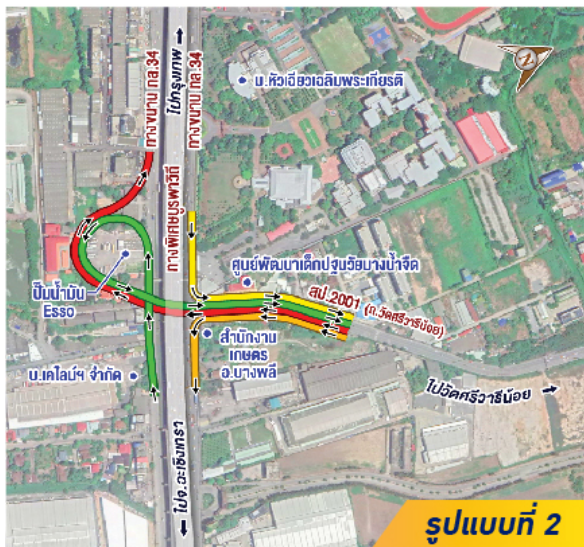




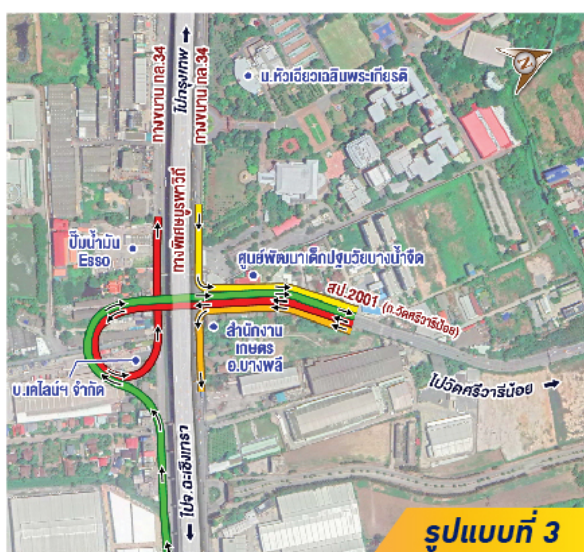
7.2.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (ทางหลวงชนบท สป.2001)



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



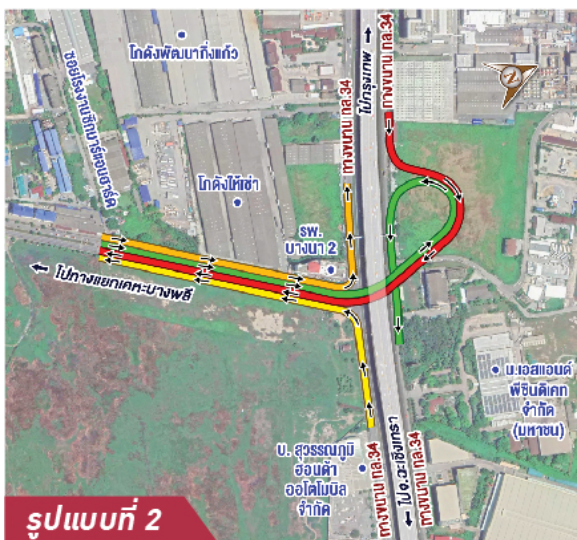
- ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยววนซ้ายเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขวาเข้ากรุงเทพฯ
- ทิศทางรถจาก ถ.วัดศรีวารีน้อย เลี้ยวซ้ายไปฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไป ถ.วัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด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



7.2.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)



- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาไปเคหะบางพลี เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ ถ.เคหะบางพลี
- ทิศทางรถจาก ถ.เคหะบางพลี เลี้ยวซ้ายไปกรุงเทพฯ เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจากฉะเชิงเทรา เลี้ยวซ้ายไปเคหะบางพลี เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจาก ถ.เคหะบางพลี เลี้ยวขวาไปฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้น ขนาด 1 ช่องจราจร ลอดใต้ทางยกระดับในแนว ถ.เคหะบางพลี แล้วยกระดับเลี้ยวขวาข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขาออกกรุงเทพฯ มุ่งหน้าฉะเชิงเทรา



- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาไปเคหะบางพลี เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาข้าม ทล.34 เข้าสู่ ถ.เคหะบางพลี
- ทิศทางรถจาก ถ.เคหะบางพลี เลี้ยวซ้ายไปกรุงเทพฯ เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจากฉะเชิงเทรา เลี้ยวซ้ายไปเคหะบางพลี เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจาก ถ.เคหะบางพลี เลี้ยวขวาไปฉะเชิงเทรา เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยววนซ้ายเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขาออกกรุงเทพฯ มุ่งหน้าฉะเชิงเทรา



- ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาไปเคหะบางพลี เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยววนซ้ายข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ ถ.เคหะบางพลี
- ทิศทางรถจาก ถ.เคหะบางพลี เลี้ยวซ้ายไปกรุงเทพฯ เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจากฉะเชิงเทรา เลี้ยวซ้ายไปเคหะบางพลี เป็นทางระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจากเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไปฉะเชิงเทรา เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางขนานฝั่งขาออกกรุงเทพฯ มุ่งหน้าฉะเชิงเทรา



### 7.2.3 หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ

การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ทั้งที่บริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001) และจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006) พิจารณาจากหลักเกณฑ์ 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดของแต่ละหลักเกณฑ์ดังนี้

- **ด้านวิศวกรรม**

- เรขาคณิตของทางเลี้ยว (รัศมีของทางเลี้ยว)
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- ความปลอดภัยในการขับขี่
- ผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้าง

- **ด้านเศรษฐกิจ**

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
- ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา

- **ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม**

- ทรัพยากรดิน
- การโยกย้ายเวนคืน (การเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง)

## 8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานของโครงการฯ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม ชุมชนท้องถิ่น และวิถีชีวิตของประชาชน กรมทางหลวงจึงกำหนดให้มีการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ในระยะเริ่มต้นของโครงการ เพื่อให้ประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย ได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างชัดเจน ถูกต้อง และเพียงพอ รวมถึงมีโอกาสแลกเปลี่ยนข้อมูล แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ อันจะนำไปสู่การออกแบบรายละเอียดรูปแบบการปรับปรุงถนนโครงการอย่างรอบคอบ เหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการส่วนใหญ่ของประชาชน โดยจะมีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องตลอดระยะการศึกษาโครงการ ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย เพื่อให้ประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการสามารถเข้าถึงข้อมูล และติดตามความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการได้อย่างสะดวก ได้แก่ เว็บไซต์โครงการ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เอกสารประกอบการประชุม วิดีทัศน์ บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ ประกาศแจ้งกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็น และประกาศสรุปผลการประชุมฯ





### 8.1 แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กำหนดแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องกับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมายรวม 7 แผนงานย่อย ดังนี้





## 8.2 ผลงานความก้าวหน้าของงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 8.2.1 กิจกรรมการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือผู้บริหารในพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาดำเนินกิจกรรมการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือผู้บริหารในพื้นที่โครงการ โดยประสานขอเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอ ระหว่างวันที่ 8-19 กรกฎาคม 2562 เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการพื้นที่ศึกษา ขอบเขตและแผนการดำเนินงานด้านต่างๆ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำมาประกอบการศึกษาออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหารถจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 34 ให้มีประสิทธิภาพ

#### 1) ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา

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



#### รูปที่ 6 บรรยากาศการเข้าพบรองผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา (แทน ผวจ.ฉะเชิงเทรา)

- 1.1) พื้นที่ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง บริเวณ กม.50 หรือบริเวณทางเข้าโรงไฟฟ้าบางปะกง มีปัญหาเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เสนอให้กรมทางหลวงพิจารณาปรับปรุงจุดกลับรถได้สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงให้มอเตอร์ไซค์ใช้ลอดกลับรถได้
- 1.2) เวลาเลิกงานตอนเย็น ถนนบริเวณหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะนครมีสภาพการจราจรติดขัดมาก ประกอบกับคนใช้รถใช้ถนนไม่มีระเบียบวินัย ยิ่งทำให้สภาพการจราจรติดขัดมากขึ้นอีก
- 1.3) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ ขอให้ที่ปรึกษาระบุว่าถนนโครงการช่วง กม.ใด-กม.ใด ผ่านพื้นที่ใดบ้าง และแจ้งให้ท้องถิ่นนั้นๆ ทราบล่วงหน้า เพื่อเตรียมข้อมูลสภาพปัญหาจราจรในท้องที่สำหรับการประชุมร่วมกับที่ปรึกษา รวมถึงขอให้เชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ เข้าร่วมการประชุมด้วย
- 1.4) ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงบางนา-ชลบุรี มีจุดกลับรถเกือบม้วนน้อยไป หากกรมทางหลวงจะเพิ่มจุดขึ้นลงทางพิเศษบูรพาวิถี เสนอแนะว่าควรออกแบบก่อสร้างให้มีจุดกลับรถเกือบม้วนร่วมกับทางขึ้นลงทางพิเศษฯ ด้วย จะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้มาก



- 1.5) ทางหลวงหมายเลข 34 มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก เนื่องจากมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในแนวเส้นทางที่สำคัญ 2 แห่ง คือ นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ และนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ซึ่งเวลาเข้าออกงานของคนงานในนิคมฯ มีผลต่อการจราจรในแนวเส้นทางอย่างมาก เพราะมีการตัดกระแสรถระหว่างรถที่ออกมาจากทางหลักหรือลงมาจากทางพิเศษฯ แล้วต้องการออกทางขนาน กับรถที่ใช้ทางขนานและต้องการไปขึ้นจุดกลับรถเกือบทุก
- 1.6) เสนอแนะให้เปิดช่องจุดเข้าออกระหว่างทางหลักและทางขนานให้มีจุดเข้าออกถี่ขึ้น และเปิดช่องในตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เกิดสภาพปัญหาการตัดกระแสรถ โดยกรมทางหลวงและที่ปรึกษาสามารถสอบถามและขอข้อมูลตำแหน่งเปิดจุดเข้าออกที่เหมาะสมได้จากท้องถิ่น เนื่องจากแต่ละท้องถิ่นจะทราบสภาพปัญหา ลักษณะการใช้เส้นทางสายรองที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 และปริมาณรถที่เข้าออกจากแต่ละสายทางเป็นอย่างดี
- 1.7) เสนอแนะให้ก่อสร้างทางเข้าออกยกระดับ (Ramp) เชื่อมกับนิคมอุตสาหกรรมอมตะนครโดยตรง เพื่อช่วยระบายรถเข้าออกนิคมฯ ได้เร็วขึ้น และไม่รบกวนการจราจรทั่วไปในแนวทางหลวงหมายเลข 34

## 2) นายอำเภอบางป่อ

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายเอก โสภิษฐานนท์ นายอำเภอบางป่อ เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2562 เวลา 10:00-11:00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางป่อ จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้



รูปที่ 7 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางป่อ

- 2.1) จุดที่ต้องแก้ไขปัญหารถติดขัด คือ บริเวณปากทางวัดศรีวารีน้อย บางพลี และทางเข้าเมืองใหม่บางพลี ส่วนบางพลีน้อยมีปัญหารถติดน้อยกว่าช่วงอื่นๆ
- 2.2) ปัญหารถติดในพื้นที่นี้ มีสาเหตุจากมีรถบรรทุกใช้เส้นทางมากและมีหมู่บ้านจัดสรรหนาแน่น
- 2.3) ปากซอยวัดศรีวารีน้อยควรก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบทุก สำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เนื่องจากรถที่ออกมาจากวัดศรีวารีน้อยจะเบี่ยงเข้าทางหลัก เพื่อไปกลับรถที่จุดกลับรถระดับพื้นในทางหลัก โดยไม่ไปใช้สะพานกลับรถเกือบทุก กม.21 ส่งผลให้บริเวณนี้รถติดมาก
- 2.4) บริเวณเมืองใหม่บางพลี สะพานกลับรถเกือบทุกที่มีอยู่ในปัจจุบัน รถติดมากทั้งเช้าและเย็น ประกอบกับเมื่อรถลงมาจากเกือบทุกจะเลี้ยวซ้ายเข้าเมืองใหม่บางพลี ถนนเส้นเข้าเมืองใหม่บาง



พลีก็ร์ถิติต ทำให้รถติดต่อเนื่องออกไปที่ถนนใหญ่ (ทล.34) และติดลามขึ้นไปที่เกือกม้า โดยมีข้อสังเกตว่าเพราะเหตุใดกรมทางหลวงจึงไม่ทำสะพานข้ามแยกตรงเคหะเมืองใหม่บริเวณถนนเทพารักษ์เพื่อช่วยระบายรถ

- 2.5) ถนนขาเข้ากรุงเทพฯ มีปัญหาการติดไม่มาก จุดที่มีปัญหาการติด คือ บริเวณปากซอยวัดศรีวารีน้อยและบางพลี รวมถึงในเวลาช่วงเช้าที่มีรถติดบริเวณช่องทางออกทางขนาน (ก่อนถึงห้างเมกะบางนา) เพื่อไปเข้าถนนกาญจนาภิเษก
- 2.6) ทางหลวงหมายเลข 34 ขาเข้ากรุงเทพฯ จากบางบัวรถเข้ามาจะไม่ติด แต่รถจะมาเริ่มชะลอตัวบริเวณก่อนถึงมหาวิทยาลัยหัวเฉียว
- 2.7) ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงตั้งแต่บางพลี-บางบ่อ กรมทางหลวงควรก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้าเพิ่มอีก 3-4 จุด โดยเป็นสะพานกลับรถเกือกม้าที่ได้มาตรฐาน ไม่ใช่การสร้างจุดกลับรถร่วมกับทางขึ้นลงทางพิเศษบูรพาวิถี
- 2.8) เสนอแนะให้ออกแบบสะพานกลับรถเกือกม้า ให้รถวิ่งขึ้นเกือกม้าได้พร้อมกัน 2 ช่องจราจร เพื่อช่วยระบายรถที่ต้องการกลับรถได้เร็วขึ้น โดยเมื่อลงเกือกม้า ให้รถแยกไปสองทาง คือ ช่องจราจรซ้ายให้ออกไปทางขนาน ส่วนช่องจราจรขวาให้เป็นช่องเข้าทางหลักหรือทางพิเศษฯ โดยต้องมีป้ายบอกทางให้เห็นชัดเจน
- 2.9) เสนอแนะว่าการแก้ไขปัญหาการติดบริเวณแยกกิ่งแก้วด้วยการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (Interchange) ทำได้ยากและไม่เหมาะที่จะทำ เนื่องจากมีพื้นที่จำกัดและมีชุมชนหนาแน่นมาก
- 2.10) รถขาเข้ากรุงเทพฯ จากชลบุรีต้องการมาบางบ่อ ผู้ใช้ทางต้องออกจากทางหลักตั้งแต่จุดออกทางขนานที่บางพลีน้อยหรือบ้านระกาศ ซึ่งยังไกลจากบางบ่อมาก (ประมาณ 4 กิโลเมตร) จึงเสนอแนะให้กรมทางหลวงพิจารณาเปิดจุดเข้าออกระหว่างทางหลักกับทางขนานให้เหมาะสมและสอดคล้องกับตำแหน่งถนนสายรองที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 34 โดยฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ ช่วงบางบ่อ ขอให้เปิดทางออกทางขนานเพิ่มอีก 1 จุด
- 2.11) จุดกลับรถเกือกม้าบางโฉลง บริเวณหน้า บริษัท ไทยซัมมิท มีปัญหาการติดขัดมาก
- 2.12) มอเตอร์ไซค์ที่วิ่งย้อนศร ส่วนมากเป็นมอเตอร์ไซค์ในพื้นที่ ที่รู้ช่องทางเข้าออกและจุดกลับรถเป็นอย่างดี โดยเหตุผลสำคัญที่มอเตอร์ไซค์ขี่ย้อนศรเนื่องจากจุดกลับรถไกล จึงขี่ย้อนศรเพื่อไปจุดกลับรถที่ใกล้และสะดวกที่สุด
- 2.13) รถที่เลี้ยวซ้ายออกมาจากเมืองใหม่บางพลี ต้องการเข้าทางหลักของทางหลวงหมายเลข 34 ต้องวิ่งเลยจุดกลับรถเกือกม้าที่จะไปชลบุรี วิ่งเลยทางขึ้นทางพิเศษบูรพาวิถี จนไปถึงจุดกลับรถเกือกม้าขาเข้ากรุงเทพฯ จึงจะมีช่องเปิดให้เข้าทางหลักได้ ซึ่งมีปัญหาการติดกระแสรถจากรถกัน จึงเสนอแนะให้กรมทางหลวงเปิดช่องเข้าทางหลักบริเวณใต้สะพานกลับรถเกือกม้าที่จะไปชลบุรี เพื่อที่รถจะได้ไม่ไปตัดกระแสรถที่ลงจากเกือกม้าขาเข้ากรุงเทพฯ และต้องการออกทางขนาน



### 3) นายอำเภอบางพลี

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายสิงห์คำ พันธเพชร ปลัดอำเภอ หัวหน้ากลุ่มบริหารงานปกครอง (แทน นายอำเภอบางพลี) เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2562 เวลา 14:00-15:30 น. ณ ที่ว่าการอำเภอ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีก้านตำบลบางโฉลงและแพทย์ประจำตำบลบางโฉลงร่วมการประชุมด้วย ซึ่งมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้



#### รูปที่ 8 บรรยากาศการเข้าพบปลัดอำเภอบางพลี (แทนนายอำเภอบางพลี)

- 3.1) ในแนวดนกกิ่งแก้วมีปัญหาการติดเป็นบางช่วงเวลา เวลาเร่งด่วนจะมีสภาพการจราจรติดขัดเนื่องจากมีชุมชนหนาแน่น โรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นทุกวัน
- 3.2) การก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาการติด เช่น การก่อสร้างทางยกระดับ (Ramp) เข้าออกเชื่อมถนนสายรอง หากจะต้องมีการเวนคืนที่ดิน มีความเห็นว่าเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องทำเพื่อประโยชน์ส่วนรวมเนื่องจากถนนเส้นนี้ติดขัดมาก อีกทั้งสนามบินสุวรรณภูมิมีโครงการจะขยายรันเวย์ เฟส 3 ซึ่งจะยิ่งส่งผลให้มีรถเข้ามาใช้ทางหลวงหมายเลข 34 มากขึ้นอีก
- 3.3) ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียว เนื่องจากมีนักศึกษาเข้ามาเรียนจำนวนมาก ประกอบกับรถติดสะสมต่อเนื่องมาจากซอยวัดศรีวารีน้อย
- 3.4) ทางขึ้นลงจุดกลับรถเกือบมั่วกับทางเข้าออกทางขนานไม่สัมพันธ์กัน ยกตัวอย่าง ขาเข้ากรุงเทพฯ บริเวณ กม.17+500 หรือช่วงหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียว รถจากทางหลักที่เบี่ยงออกสู่ทางขนานจะตัดกระแสบรกดที่อยู่ในช่องทางขนานที่ต้องการชิดเลนขวาเพื่อไปขึ้นจุดกลับรถเกือบมั่วเสนอแนะว่า ก่อนถึงมหาวิทยาลัยหัวเฉียว บริเวณซอยรัตนราช (บริเวณ บริษัท K-Line) สามารถทำทางเบี่ยงออกทางขนานได้ ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาการติดหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียวได้อย่างมาก
- 3.5) รถที่ออกมาจากซอยวัดศรีวารีน้อย ส่วนใหญ่จะชิดขวาเพื่อเข้าทางหลักและไปใช้จุดกลับรถระดับพื้น (กม.19+000) ทำให้เกิดการตัดกระแสบรกดทางหลักที่ต้องการออกทางขนานและสภาพการจราจรติดมาก จึงเสนอแนะให้จัดการจราจรโดยปิดช่องทางออกทางขนาน เพื่อให้รถที่ออกจากซอยวัดศรีวารีน้อยและต้องการกลับรถ ไม่สามารถเข้าทางหลักได้ทันที แต่ให้วิ่งบนทางขนานไปใช้จุดกลับรถเกือบมั่ว บริเวณ กม.21+000 ส่วนจุดกลับรถระดับพื้น ที่ กม.19+000 ขอให้ยังคงไว้ เพื่อให้รถที่วิ่งบนทางหลักยังสามารถใช้กลับรถได้เหมือนเดิม



#### 4) นายอำเภอบางเสาธง

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายกำธร เวหน นายอำเภอบางเสาธง เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม 2562 เวลา 10:00-11:00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ดังนี้



#### รูปที่ 9 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางเสาธง

- 4.1) เนื่องจากมีประชากรอยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอบางเสาธงมาก สภาพชุมชนหนาแน่น และเป็นแหล่งอุตสาหกรรม ทำให้มีปริมาณรถมากตามไปด้วย ทั้งรถที่วิ่งสัญจรประจำในพื้นที่และรถขาจรที่วิ่งผ่านไปมา และนำไปสู่ปัญหาจราจรติดขัด
- 4.2) จุดกลับรถระดับพื้นในช่องทางหลัก เป็นสาเหตุที่ทำให้รถติดและผู้ใช้ทางเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ
- 4.3) บริเวณที่จุดเข้าออกทางขนานตรง/ใกล้กับทางเข้าออกโรงงาน จะพบปัญหามอเตอร์ไซค์ซึ้ยซ้อนคร
- 4.4) เห็นว่าสะพานกลับรถเกือกม้ายังเป็นวิธีกลับรถที่ดีที่สุด แต่ในแนวเส้นทางโครงการนี้ จุดกลับรถเกือกม้ามีปัญหาการติด เนื่องจากมีการตัดกระแสจราจร ระหว่างรถที่อยู่เลนซ้ายสุดและต้องการขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้าก็กลับรถที่วิ่งทางตรง
- 4.5) หากออกแบบให้มีช่องจราจรสำหรับมอเตอร์ไซค์ในทางขนานได้ จะเกิดประโยชน์และช่วยแก้ปัญหามอเตอร์ไซค์ซึ้ยซ้อนครได้ในระดับหนึ่ง เพราะมอเตอร์ไซค์ซ้อนครส่วนใหญ่ออกมาจากชุมชนแล้ววิ่งไปยังที่ทำงาน/โรงงาน ซึ่งหากมอเตอร์ไซค์เกิดอุบัติเหตุก็จะส่งผลกระทบต่อรถใหญ่ที่ใช้ถนนเส้นนี้ร่วมกันด้วย
- 4.6) เสนอแนะว่าควรขยายเพิ่มช่องจราจรถนนให้ได้มากที่สุด ช่วงใดที่ยังมีพื้นที่เหลือพอจะขยายหรือเพิ่มช่องจราจรได้ ขอให้รับดำเนินการ เช่น ถนนบริเวณใกล้กับโรงพยาบาลบางนา 2 ที่ปัจจุบันแคบเกินไป ควรเร่งขยายเพิ่มช่องจราจรเพื่อเพิ่มความคล่องตัวให้รถที่เข้าออกชุมชนเคหะบางพลี
- 4.7) เมื่อฝนตกจะมีน้ำขังบนผิวถนน ซึ่งเป็นแอ่งที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งในเส้นทางเป็นจำนวนมาก จึงขอฝากให้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขด้วย
- 4.8) ระบบระบายน้ำของถนนโครงการ จะมีการออกแบบอย่างไรให้ท่อระบายน้ำที่อยู่ใต้ถนนสามารถระบายไปลงลำคลองต่างๆ ที่มีอยู่มากในพื้นที่
- 4.9) เห็นด้วยกับการมีโครงการนี้ โดยควรให้เป็นโครงการนำร่องในเรื่องการแก้ไขปัญหการจราจร การปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง และการแก้ไขระบบระบายน้ำของถนน



#### 5) นายกองค้การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายเกษม แซ่ลี นายกองค้การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม 2562 เวลา 11:00-12:00 น. ณ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้



รูปที่ 10 บรรยากาศการเข้าพบนายกองค้การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง

- 5.1) บริเวณหน้าปั้ม Shell และหน้าบริษัท TOA มีปัญหาน้ำท่วมขังผิวจราจรในช่องทางขนานประมาณ 1.5 ช่องจราจร เนื่องจากร่องระบายน้ำข้างทาง (บ่อหลา) มีสภาพตันขึ้น เมื่อฝนตกน้ำจะล้น ท่วมขึ้นมาถึงผิวถนนในช่องทางขนาน ซึ่งอันตรายสำหรับผู้ใช้ทาง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก
- 5.2) ปัญหารถติดในพื้นที่อำเภอบางเสาธง ติดขัดมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เวลา 6:00-8:30 น. โดยเฉพาะช่วงที่มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ (ABAC) เปิดการเรียนการสอน จะมีนักศึกษาเดินทางมาเรียนจำนวนมาก ยิ่งทำให้สภาพการจราจรติดขัดมากขึ้น
- 5.3) ในพื้นที่รับผิดชอบของ อบต.บางเสาธง มีโรงงานอุตสาหกรรมประมาณ 300-400 โรงงาน จึงทำให้มีปริมาณรถใช้เส้นทาง/ถนนในพื้นที่อย่างหนาแน่น

#### 6) นายอำเภอบางปะกง

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายธีระ พรชูตรง นายอำเภอบางปะกง เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม 2562 เวลา 14:00-15:00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา มีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้



รูปที่ 11 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอบางปะกง



- 6.1) มีความเห็นว่าถนนบางนา-ตราด หรือถนนเทพรัตน เป็นถนนที่แบ่งแยกพื้นที่สองฝั่งออกจากกัน เนื่องจากการเดินทางไปมาเชื่อมระหว่างพื้นที่สองฝั่งถนนมีความยากลำบาก
- 6.2) ปัญหาหลักในการใช้ถนนเทพรัตนช่วงที่ผ่านพื้นที่อำเภอบางปะกง คือ อันตรายจากมอเตอร์ไซค์ที่ซี่ย้อนศร โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็นที่โรงงานเลิกงาน คนงานส่วนใหญ่ซึ่งใช้มอเตอร์ไซค์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทางไปกลับระหว่างบ้านและโรงงาน จะพากันซี่ย้อนศรในช่องทางขนาน ซึ่งมีจำนวนไม่ต่ำกว่า 400-500 คัน
- 6.3) ผู้ที่ซี่ย้อนศรอีกส่วน คือ กลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เนื่องจากเป็นผู้ที่รู้เส้นทางลัดเลาะและถนนต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับถนนเทพรัตนเป็นอย่างดี
- 6.4) การซี่ย้อนศรในพื้นที่บางปะกงมีมานาน จนกลายเป็นเรื่องปกติของประชาชน และรถยนต์ที่วิ่งทิศทางปกติในทางขนานเป็นฝ่ายต้องคอยระมัดระวังมอเตอร์ไซค์ที่วิ่งสวนมา ซึ่งหากเป็นรถต่างถิ่นที่ผ่านมาวิ่งในพื้นที่นี้ จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมากเพราะไม่ทราบว่าจะมีรถวิ่งย้อนศรจำนวนมาก
- 6.5) แนะนำให้ที่ปรึกษาลงพื้นที่สำรวจสภาพปัญหาและปัญหาอุปสรรคในการใช้งานถนนเทพรัตนช่วงที่ผ่านพื้นที่อำเภอบางปะกง โดยให้ประสานกับเจ้าหน้าที่สถานีตำรวจภูธรบางปะกงด้านข้อมูลอุบัติเหตุและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อจะได้เข้าใจปัญหาจราจรในพื้นที่บางปะกงอย่างแท้จริง และนำข้อมูลไปใช้ประกอบการออกแบบแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป
- 6.6) ขอให้ออกแบบปรับปรุงถนนเทพรัตน ให้ผู้ซี่ย้อนศรสามารถกลับรถได้สะดวกและจุดกลับรถไม่ไกลเกินไป เนื่องจากเหตุผลหลักของการซี่ย้อนศร คือ จุดกลับรถไกล และในบางครั้งอาจต้องกลับรถถึงสองครั้งกว่าจะไปถึงจุดหมายปลายทาง

## 7) ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

ที่ปรึกษาเข้าพบ นายชาติชาย อุทัยพันธ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2562 เวลา 13:30-14:00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ โดย นายสมบุรณ์ ชารี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ และ นายสมเทพ บุญญกว้าง รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสมุทรปราการ ซึ่งมีประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้



รูปที่ 12 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ





- 7.1) ถนนเทพรัตนช่วงบริเวณหน้า Market Village หรือ บริเวณ กม.12 ที่ออกมาจากถนนกิ่งแก้ว มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก
- 7.2) บริเวณหน้าบางเสาธงมีปัญหาการติดขัดมาก โดยเฉพาะบริเวณใกล้ทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้า
- 7.3) ถนนบริเวณใดก็ตามที่มีการไขว้กันของช่องจราจร เช่น บริเวณช่องทางเข้า-ออกระหว่างทางหลักและทางขนาน หรือบริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้าที่มีการตัดกระแสจราจรกัน จะติดขัดมาก
- 7.4) สะพานกลับรถเกือกม้า มีปัญหาการจราจรติดขัดทุกสะพาน เนื่องจากมีจำนวนสะพานกลับรถไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่ต้องการกลับรถ และสะพานกลับรถเกือกม้าแต่ละตัวอยู่ห่างกันมาก
- 7.5) สะพานกลับรถที่จะไปบางบ่อมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ประชาชนร้องเรียนปัญหาจำนวนมาก
- 7.6) ช่วงจุดตัดกับถนนกิ่งแก้ว (ฝั่งขาออกกรุงเทพฯ) ติดขัดบริเวณทางขึ้นสะพานกลับรถเกือกม้า และเมื่อกลับรถแล้ว จะลงมาติดบริเวณปากทางถนนกิ่งแก้วที่ออกมาจากมูลนิธิร่วมกตัญญู (ฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ) อีก นับว่าเป็นจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดวิกฤติจุดหนึ่งของถนนเส้นนี้
- 7.7) ไม่เห็นด้วยกับการลดระดับพื้นในช่องทางหลักเพราะไม่มีช่องจอดรอเลี้ยวกลับรถ ซึ่งอันตรายมากต่อผู้ใช้ทาง/รถที่วิ่งเร็วในช่องทางหลัก โดยเสนอแนะให้ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมด และออกแบบเป็นสะพานกลับรถเกือกม้าแทน
- 7.8) ปริมาณรถบรรทุกที่ใช้ถนนเส้นนี้มีจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดสภาพการจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ และปากทางวัดศรีวารีน้อย
- 7.9) จังหวัดสมุทรปราการเคยให้งบประมาณปรับปรุงผิวทางถนนเทพรัตน บริเวณที่มีปัญหาน้ำท่วมขังผิวจราจร เนื่องจากแนวถนนอยู่ในพื้นที่สภาพดินอ่อน ถนนทรุดตัวทุกปี บางจุดเป็นแอ่งและมีปัญหาน้ำท่วมขังเมื่อมีฝนตก
- 7.10) ขอให้ศึกษาและออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากถนนเส้นนี้มีปัญหาน้ำท่วมจากการสูบน้ำจากซอย/ถนนเอกชนที่อยู่ด้านข้าง ออกมาลงที่ถนนเทพรัตน เช่น ซอยสถานีตำรวจภูธรบางแก้ว ในพื้นที่ อบต.บางแก้ว เมื่อมีฝนตกหนักจะสูบน้ำในซอยออกมาทิ้งที่ร่องน้ำข้างทางริมถนนเทพรัตน ทำให้ถนนเทพรัตนน้ำท่วม โดยเฉพาะชุมชนหมู่บ้านจัดสรรเก่าๆ เช่น หมู่บ้านเปรมฤทัย ที่สร้างมานาน (50-60 ปี) ตั้งแต่ยุคบุกเบิกถนนเทพรัตน ซึ่งไม่ค่อยมีท่อระบายน้ำ หรือถ้ามีก็เป็นท่อระบายน้ำขนาดเล็ก และยังไม่ได้มอบให้ทางราชการเข้าไปดูแล
- 7.11) ตามแนวริมถนนเทพรัตน มีแนวร่องน้ำหรือลำรางยาวตลอดข้างทาง แต่เมื่อมีการปลูกสร้างอาคารประชิดแนวเขตทาง แนวร่องน้ำบางส่วนถูกถมหรือทำให้ตื้นเขิน รวมถึงไม่มีการวางท่อลอดไว้ใต้ทางเชื่อมเข้าออกที่ดินเอกชน ทำให้การระบายน้ำในร่องน้ำข้างทางไม่สะดวก หากมีฝนตกหนักจะเอ่อท่วมขึ้นมาถึงถนนเทพรัตน
- 7.12) เห็นด้วยที่กรมทางหลวงมีโครงการนี้ โดยเฉพาะเส้นทางส่วนที่ 1 ตั้งแต่จุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ทางแยกต่างระดับวัดสลุด)-จุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ควรเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว



## 8.2.2 กิจกรรมการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

ที่ปรึกษาดำเนินการกิจกรรมการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2562 เวลา 9:00-12:00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ผู้นำท้องถิ่น/ชุมชน ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ สื่อมวลชน ประชาชนในพื้นที่ ผู้แทนจากกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา จำนวนรวม 103 คน โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังแสดงในตารางที่ 5



รูปที่ 13 บรรยากาศการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ



ตารางที่ 5

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ไปประกอบการศึกษาโครงการ
1. เส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด เป็นเส้นทางร่วมวิถีชีวิตของประชาชนจังหวัดสมุทรปราการ และ จังหวัดฉะเชิงเทรา ดังนั้นในการดำเนินโครงการ ขอให้รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั้ง 2 จังหวัด	1. กรมทางหลวงให้ความสำคัญในเรื่องการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยเฉพาะการป้องกันและลดผลกระทบจากพัฒนาโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ ได้กำหนดให้ที่ปรึกษาดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมพื้นที่ศึกษาและกลุ่มเป้าหมายผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการดำเนินโครงการ รวมถึงมีช่องทางติดต่อสอบถามและการประชาสัมพันธ์ข้อมูลความก้าวหน้างานศึกษาของโครงการอย่างต่อเนื่อง
2. ขอให้ขยายถนนให้กว้างเท่ากันตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง เพื่อให้มีศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของชุมชนเมืองและแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ และรองรับการเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยควรปรับปรุงขยายถนนให้แล้วเสร็จในคราวเดียว เพราะจะประหยัดงบประมาณได้ดีกว่าแบ่งดำเนินการเป็นระยะๆ	2. จากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 34 และโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ รวมถึงการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ระยะเวลา 30 ปี ที่ปรึกษาเสนอให้มีการเพิ่มช่องจราจร ดังนี้ 1) <u>เพิ่มช่องจราจรทางขนาน</u> ตั้งแต่ กม.14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ถึง กม.39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) ให้เป็นฝั่งละ 3 ช่องจราจร ทั้งขาเข้าและขาออก 2) <u>ขยายช่องทางหลักฝั่งขาออก</u> ตั้งแต่ กม.35+600 (แยกบางวัว) ถึง กม.39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร
3. พื้นที่ ต.บางสมัคร อ.บางปะกง มีจุดกัลบรถเกือกม้าแค่ 2 จุด และบางจุดใช้กัลบรถได้ทิศทางเดียว ซึ่งไม่เพียงพอสำหรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนบ้านเรือนประชาชน	3. สำหรับพื้นที่ ต.บางสมัคร ที่ปรึกษาได้ออกแบบเพิ่มจุดกัลบรถเกือกม้า สำหรับกัลบรถขาออก ที่ กม. 38+000 หรือบริเวณ บริษัท สหยูเนี่ยน จำกัด (มหาชน)



ตารางที่ 5 (ต่อ-1)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการ
4. จุดกลับรถบางตัวมีสภาพการจราจรหนาแน่น หากต้องการกลับไปทาง อ.บางปะกง จะต้องออกมาทางวัดบางสมัคร แล้วไปกลับรถที่หน้าการประปาบางปะกง ซึ่งเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ หากออกแบบก่อสร้างจุดกลับรถเกือกม้าเพิ่มที่จุดนี้ จะช่วยลดอุบัติเหตุได้มาก	4. ที่ปรึกษาได้ออกแบบเพิ่มจุดกลับรถเกือกม้า สำหรับกลับรถขาออก ที่ กม.38+000 หรือบริเวณ บริษัท สหยูเนี่ยน จำกัด (มหาชน) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ต้องการกลับไปฝั่งขาออก มุ่งหน้าไปทาง อ.บางปะกง
5. พื้นที่ ต.บางสมัคร มีคลองค่อนข้างใหญ่ คือ คลองวังซ้อ และ คลองตันโพธิ์ หากที่ปรึกษาออกแบบระบบระบายน้ำได้ดีและใช้ประโยชน์คลองดังกล่าว จะช่วยแก้ไขปัญหาการระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ	5. ที่ปรึกษาขอรับความเห็นนี้เพื่อนำไปประกอบการออกแบบรายละเอียดโครงการ ซึ่งจะออกแบบระบบระบายน้ำ ไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง โดยใช้ประโยชน์จากคลองเดิม รวมทั้งปรับปรุงบริเวณที่จุดตันให้การระบายน้ำคล่องตัวขึ้น
6. เสนอให้มีจุดกลับรถมากขึ้น ทั้งการเปิดจุดกลับรถระดับพื้นและก่อสร้างจุดกลับรถเกือกม้าเพิ่มเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการติดในเส้นทาง	6. ในเบื้องต้นที่ปรึกษาเสนอให้มีการก่อสร้างจุดกลับรถเกือกม้า 5 จุด ได้แก่ 1) กม.31+245 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณปากซอยบางกระยาง/ถนน สป.3012) 2) กม.31+285 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณปากซอยบางกระยาง/ถนน สป.3012) 3) กม.34+150 กลับรถขาเข้า (คลองบางพลีน้อย) 4) กม.34+650 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณทางเข้าวัดเกาะแก้ว) 5) กม.38+000 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณ บริษัท สหยูเนี่ยน จำกัด (มหาชน)) และ ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง 4 จุด 1) สะพานข้ามคลองลาดกระบัง (กม.12+462) สำหรับกลับรถขาเข้า 2) สะพานข้ามคลองโองแตก (กม.19+852) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก 3) สะพานข้ามคลองบางเสาธง (กม.24+766) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก 4) สะพานข้ามคลองหอมศีล (กม.35+478) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก



ตารางที่ 5 (ต่อ-2)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
7. ความสะดวกสบายในการใช้ถนนมักจะสวนทางกับความปลอดภัย กล่าวคือ ประชาชนในท้องถิ่นต้องการความสะดวกในการเดินทางจึงต้องการให้มีจุดกลับรถถี่ แต่รายงานการเกิดอุบัติเหตุบนถนนเพชรรัตน์ พบว่าเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดบริเวณจุดกลับรถระดับพื้น และผู้เสียหายส่วนใหญ่เป็นคนในท้องถิ่น	7. ที่ปรึกษาขอรับความเห็นนี้เพื่อนำไปประกอบการออกแบบรายละเอียดโครงการให้เหมาะสม โดยจะคำนึงถึงผลกระทบที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างรอบคอบ และยึดเรื่องความปลอดภัยของประชาชนและผู้ใช้งานเป็นสำคัญ
8. เสนอให้ขยายปากทางเข้า-ออกของถนนสายรองที่เชื่อมต่อกับ ทล.34 (ถนนเพชรตัน) ให้กว้างขึ้น เพื่อไม่ให้เกิดขวางช่องทางการเดินทาง	8. ในเบื้องต้นที่ปรึกษาเสนอให้มีการปรับปรุงทางแยกถนนสายรอง ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น 2 จุด 1) บริเวณ กม 12+080 แยกกิ่งแก้ว (ทล.3256) 2) บริเวณ กม.26+925 แยกถนนรัตนราช (ทล. 3413) โดยจะออกแบบแก้ไขปัญหการจราจรบริเวณทางแยกด้วยการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้าย และปรับรัศมีวงเลี้ยวใหม่ เพื่อแยกช่องจราจรรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายไม่ให้เกิดขวางรถทางตรงบนทางขนาน ทล.34
9. เสนอให้มีการพัฒนาเชื่อมโยงถนนสายรองต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรแบบบูรณาการ เช่น ถนนวัดศรีวารีน้อยสามารถทำให้เชื่อมกับถนนเลียบคลองสุวรรณภูมิได้ ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี สามารถเชื่อมโยงกับถนนเทพารักษ์ได้	9. การเชื่อมต่อถนนในแนวเหนือ-ใต้ที่มีอยู่แล้ว ข้ามทางหลวงหมายเลข 34 ทำได้ยาก เพราะถนนเดิมไม่อยู่ในแนวเดียวกันและอยู่ห่างกันมาก การดำเนินการจะส่งผลกระทบต่อด้านการเวนคืนสูง
10. มีโครงการพัฒนาถนนในแนวตะวันตก-ตะวันออก หลายสายทางมาก แต่ยังขาดการพัฒนาถนนในแนวเหนือ-ใต้ ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายถนนขาดประสิทธิภาพและไม่ได้แก้ปัญหาแบบบูรณาการ	10. มีโครงการพัฒนาถนนในแนวเหนือ-ใต้ในอนาคตอีกหลายโครงการ เช่น 1) โครงการถนนร่วมพัฒนา-ทางหลวงหมายเลข 34 ของกรมทางหลวงชนบท 2) โครงการถนนวงแหวนรอบที่ 3 ของกรมทางหลวง 3) โครงการทางหลวงหมายเลข 1-ทางหลวงหมายเลข 3 ของกรมทางหลวงชนบท



ตารางที่ 5 (ต่อ-3)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณานำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาโครงการฯ
<p>11. ขอให้ปรับปรุงสะพานข้ามคลองต่างๆ ให้สามารถใช้กลับรถได้ ช่วยลดปัญหาการแบ่งแยกชุมชนสองฝั่งถนน</p>	<p>11. ในเบื้องต้นที่ปรึกษาเสนอให้มีการปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง 4 จุด เพื่อให้รถขนาดเล็กใช้ลอดกลับรถได้ โดยมีความสูงของช่องลอด 3 เมตร</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) สะพานข้ามคลองลาดกระบัง (กม.12+462) สำหรับกลับรถขาเข้า</li> <li>2) สะพานข้ามคลองโองแตก (กม.19+852) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก</li> <li>3) สะพานข้ามคลองบางเสาธง (กม.24+766) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก</li> <li>4) สะพานข้ามคลองหอมศีล (กม.35+478) สำหรับกลับรถขาเข้าและขาออก</li> </ol>
<p>12. การเปิดช่องทางกลับรถระดับพื้นให้กว้าง จะมีรถแซงซ้ายขึ้นมาเพื่อกลับรถพร้อมกัน 2 ช่องจราจร หากเป็นจุดที่เปิดให้กลับรถได้ทั้งสองทิศทาง อาจเกิดอุบัติเหตุชนกับรถอีกฝั่งที่กลับรถสวนมา จึงเสนอให้ออกแบบแบ่งช่องจราจรที่จุดกลับรถระดับพื้น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุระหว่างการกลับรถ</p> <p>นอกจากนี้ ช่องจราจรในทางหลักทั้งขาเข้าและขาออกมีระดับผิวถนนไม่เท่ากัน เวลากลับรถระดับพื้นในช่องทางหลัก จะต้องเร่งเครื่องขึ้นเนิน ส่งผลให้รถพุ่งออกไปยังช่องจราจรฝั่งตรงข้าม เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุชนกับรถที่วิ่งมาทางซ้าย</p>	<p>12. การกลับรถระดับพื้นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงและเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจร ดังนั้น การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรในโครงการนี้จะปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดที่อยู่ในช่องทางหลัก และออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบมั่วทดแทนในจุดที่เหมาะสม โดยจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดที่จะปิด ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) กม.19+000 (บริเวณถนนเลียบบคลองสุวรรณภูมิ)</li> <li>2) กม.23+000 (บริเวณสวนอาหารปิ่นแก้ว)</li> <li>3) กม.31+750 (บริเวณก่อนถึงบริษัท ชูโอโคคิ (ประเทศไทย) จำกัด)</li> <li>4) กม.35+850 (บริเวณก่อนถึงทางเข้าสนามกอล์ฟไทยคันทรี่คลับ)</li> <li>5) กม.38+600 (ก่อนถึงทางเข้านิคมฯ ไทคอน)</li> </ol>
<p>13. เสนอให้มีช่องจราจรเฉพาะสำหรับมอเตอร์ไซด์ให้วิ่งสวนกันได้ตลอดทั้งเส้นทาง โดยอาจทำฝั่งไค่ฝั่งหนึ่งของ ทล.34</p>	<p>13. อยู่ระหว่างการพิจารณาบริเวณที่เหมาะสมให้มีช่องจราจรสำหรับมอเตอร์ไซด์ โดยอาจเพิ่มสะพานกลับรถสำหรับมอเตอร์ไซด์ให้ ในบริเวณที่มีมอเตอร์ไซด์ย่อนศร อย่างไรก็ตาม ในการออกแบบจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยบริเวณทางแยกทางร่วมที่จะเกิดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ที่วิ่งสวนทางมา</p>



## 9. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

### 9.1 การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง

- 1) สรุปผลการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรของทางหลวงหมายเลข 34 และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ พร้อมทั้งสร้างแบบจำลองเพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีเป้าหมาย
- 2) นำเสนอมาตรการทางเลือกในการปรับปรุง ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ของทางหลวงหมายเลข 34 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง

### 9.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม

- 1) สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบนทางหลวงหมายเลข 34 ที่บริเวณจุดตัดถนน วัดศรีวารีน้อย (สป.2001) และ จุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)
- 2) ออกแบบรายละเอียดงานทาง โดยพิจารณาจากผลการสำรวจจราจรและการคาดการณ์จราจรในอนาคต เพื่อออกแบบรายละเอียดงานทาง ได้แก่ ขยายจำนวนช่องจราจรของทางหลวงหมายเลข 34 กำหนดตำแหน่งสะพานกลับรถเกือกม้าให้เพียงพอต่อการใช้งาน และปรับปรุงทางเข้าออกทางหลัก และและทางขนานเดิมให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการใช้งาน รวมทั้งออกแบบและปรับปรุงระบบระบายน้ำเดิม

### 9.3 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

- 1) นำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญมาพิจารณา เพื่อกำหนดเป็นเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ
- 2) ตรวจสอบวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 2 ซึ่งเป็นการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจภาคสนามเพิ่มเติม ทางด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าในด้านต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ เพื่อประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ต่อไป

### 9.4 การมีส่วนร่วมของประชาชน

จัดสัมมนาสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุด และรูปแบบการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ให้แก่กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับท้องถิ่น ครอบคลุมหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน กลุ่มผู้นำชุมชน ตามแนวเส้นทางโครงการ ได้รับทราบ เพื่อร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบรายละเอียดรูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



## 10. 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 ศรีวิงค์

โทรศัพท์ : 0-2115-6314

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการและร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

[www.DOH-highway34-section1.com](http://www.DOH-highway34-section1.com)

