



เปิดแบบขยาย4เลน6กม. ถ.เพชรเกษม“เขาหลัก-ลำแก่น”งบ500ล้าน

กรมทางหลวงเร่งสำรวจออกแบบ ขยาย 4 เลน ทล.4 (ถนนเพชรเกษม) ช่วงเขาหลัก-ลำแก่น จ.พังงา ระยะทาง 6 กม. พร้อมเร่ง EIA ตั้งงบ 500 ล้านบาท คาดเริ่มสร้างปี 68 เสร็จ 3 ปี เชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน หนุนแลนด์บริดจ์ รองรับพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

นายสรวัชร ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบได้เร่งดำเนินการโครงการสำรวจและออกแบบเพื่อขยายทางหลวงหมายเลข 4 ตอนเขาหลัก-ลำแก่น ให้มีขนาด 4 ช่องจราจร เนื่องจากสภาพเส้นทางเดิมเป็นทางลาดชันขนาด 2 ช่องจราจร แนวเส้นทางจะลดเลี้ยวคดเคี้ยวตามขอบภูเขาทำให้การเดินทางและภาคการขนส่งสินค้าไม่ได้รับความสะดวกและมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว จึงดำเนินโครงการออกแบบขยายทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ตอนเขาหลัก-ลำแก่น โดยมีจุดเริ่มต้นที่ กม.796+900 พื้นที่ตำบลคึกคัก อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา จากนั้นแนวเส้นทางผ่านแยก ซอยนางทอง ศาลเจ้าพ่อเขาหลัก อุทยานแห่งชาติเขาหลัก-ลำรู่ และจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4 ที่ กม.802+900 ในพื้นที่ตำบลลำแก่น อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา รวมระยะทางทั้งสิ้น 6 กิโลเมตร ครอบคลุม 2 อำเภอ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลคึกคัก อำเภอตะกั่วป่า และตำบลลำแก่น อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ใช้วงเงินงบประมาณในการก่อสร้างโครงการประมาณ 500 ล้านบาท โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณา คาดว่าเริ่มดำเนินการได้ในปีงบประมาณ 2568 โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี

รูปแบบการพัฒนาโครงการ 2 รูปแบบ มีดังนี้ รูปแบบที่ 1 ช่วง กม.796+000.000 - กม.798+100 ดำเนินการออกแบบปรับปรุงทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับทิศทางละ 3 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางแบบยกปูด้วยแผ่นคอนกรีตเพื่อแบ่งแยกทิศทางการจราจรและจัดระบบการจราจรท้องถิ่นให้สมบูรณ์และปลอดภัย

รูปแบบที่ 2 ตำบล ช่วง กม.798+100-กม.798+900 และ กม.799+800-กม.802+900 โดยบริเวณพื้นที่ภูเขาออกแบบขยายทางหลวงเดิมขนาด 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) พร้อมทางเดินเท้าจากบ้านบางหลาโอนถึงบ้านเขาหลัก

สำหรับช่วง กม.798+900 - กม.799+800 ระยะทาง 0.900 กิโลเมตร ช่วงนี้ผ่านภูมิประเทศภูเขาสูงชันและคดเคี้ยว การออกแบบแนวเส้นทางช่วงบริเวณนี้จึงออกแบบเป็นทางหลวงต่างระดับกันระหว่างคันทางด้านซ้ายทางและคันทางด้านขวา โดยคันทางด้านขวาจะใช้ระดับถนนเดิมเป็นการปรับปรุงผิวจราจรเดิมในทิศทางลงจากภูเขา และก่อสร้างคันทางใหม่ด้านซ้ายทางในทิศทางขึ้นภูเขา โดยจะมีระดับก่อสร้างต่างจากคันทางเดิม 1.00-8.00 เมตร เพื่อให้ระดับถนนใหม่พ้นจากการตัดภูเขา ด้วยพื้นที่เขตทางจำกัด 40 เมตร



ทั้งนี้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขา จึงได้ออกแบบโดยใช้กำแพงป้องกันดินแหวดิง (MSE Wall) กันดินบริเวณลาดชัน แทนการถมลาดคันทาง และเพื่อการเสริมกำลังดินเดิมและเสริมโครงสร้างกำแพงกันดิน เสริมความแข็งแรงสร้างเสถียรภาพและป้องกันการถล่มของดิน อีกทั้งช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งรูปแบบทางหลวงเป็นการออกแบบขยายทางหลวงเดิมขนาด 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร แนวเส้นทางโครงการมีทางแยก 1 แห่ง คือ แยกซอยนางทอง ที่ กม.797+054 ออกแบบปรับปรุงเป็นทางแยกแบบควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ทั้งนี้เส้นทางโครงการมีบางช่วงที่ตัดผ่านย่านชุมชนและทางหลวง

ท้องถิ่น จึงได้ออกแบบจัดการจราจรและจุดกลับรถออกเป็น 4 รูปแบบประกอบด้วยดังนี้

1. รูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นราบจำนวน 2 แห่ง คือ กม.796+892 และ กม.797+222 เป็นจุดกลับรถแบบเปิดเกาะกลางบริเวณด้านหัวและด้านท้ายแยกซอยนางทอง และ กม.801+870 จุดกลับรถแบบเปิดเกาะบริเวณบ้านเซาหลักเพื่อรองรับรถที่จะเลี้ยวรถเข้าซอยเซาหลัก
2. รูปแบบสะพานทางลอดสำหรับกลับรถ จำนวน 3 แห่ง 1) กม.798+090.000 ความสูงช่องลอด 2.50 เมตร 2) กม.800+330.000 บริเวณบ้านหาดเล็ก ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร และ 3) กม.800+047.500 ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร

3. รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้าม กม.801+599.000 คลองเซาหลัก ความสูงช่องลอด 2 เมตร นอกจากนี้บริเวณบ้านบางหลาโอนได้ออกแบบทางลอดคนเดินให้นักท่องเที่ยว

4. รูปแบบทางข้ามสำหรับคนเดินจำนวน 3 แห่ง คือ กม.797+000 กม.797+445 และ

กม.797+670 เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวและประชาชนที่อยู่บริเวณย่านชุมชนของบ้านบางหลาโอน ระยะทาง 1.20 กิโลเมตร โดยทางลอดมีความกว้าง 2.40 เมตร และสูง 2.20 เมตร เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินลอดใต้ทางลอดข้ามถนนได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะช่วยยกระดับการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับมาตรฐานของโครงข่ายทางหลวงสาย ระนอง-พังงา-ภูเก็ต เพื่อให้สามารถรองรับการคมนาคมขนส่งได้อย่างเพียงพอใน 20 ปีข้างหน้า สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และสอดคล้องกับวิถีของชุมชน เพื่อให้ประชาชนและภาคขนส่งในพื้นที่ภาคใต้เดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อันเป็นพื้นฐานสำคัญในการฟื้นฟูเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 และแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (พ.ศ. 2566-พ.ศ. 2570)

รวมทั้งสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่จังหวัดระนองตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor : SEC) และเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอำเภอไทยกับอันดามัน (แลนด์บริดจ์หรือสะพานระเบียงเศรษฐกิจ) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในภูมิภาคและประเทศให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนตามนโยบายรัฐบาลและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม.