

## 'กรมทางหลวง'ทุ่ม7พันล้านสร้างถนนสายเลี่ยงเมืองชะอำ

"กรมทางหลวง" ทุ่ม 7,000 ล้านบาท ลุยโครงการสำรวจออกแบบสายเลี่ยงเมืองชะอำ ระยะทางกว่า 47 กม. คาดก่อสร้างแล้วเสร็จปี 68 มุ่งแก้ปัญหาจราจรลงสู่ภาคใต้

นายสรราช ทรงศิริไล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า ทล.ได้ทำการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ ระยะทาง 47.348 กิโลเมตร (กม.) เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงลงสู่ภาคใต้ เป็นพื้นที่ธุรกิจและมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ส่งผลให้การจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาล ซึ่งจากผลการสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจรพบว่า ปี 2563 อยู่ในช่วง 29,000 คัน/วัน จะเพิ่มขึ้นเป็น 34,900 คัน/วัน ในปี 2569 และเป็น 53,300 คัน/วัน ในปี 2587

ทั้งนี้โครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม. 0+000 แยกออกจากถนนเพชรเกษม บริเวณทางแยกต่างระดับชะอำมุ่งลงสู่ภาคใต้ (ด้านทิศตะวันตกของชะอำและหัวหิน) ผ่านห้วยตะเปด แยกข้างทางกระจาด มหาวิทยาลัยศิลปากร แยกวัดห้วยมงคล ที่ว่าการอำเภอหัวหิน บรรจบถนนเพชรเกษม บริเวณทางแยกต่างระดับวังยาวที่ กม.47+348.260 จึงเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ ได้แก่ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี อ.หัวหิน และ อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์



สรราช ทรงศิริไล

โดยปัจจุบัน ทล.ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ใช้วงเงินงบประมาณก่อสร้างทั้งโครงการประมาณ 7,000 ล้านบาท สำหรับในปี 2566 ได้รับงบประมาณก่อสร้างในส่วนของทางแยกต่างระดับจำนวน 2 แห่ง คือ แยกห้วยตะเปด จำนวน 50 ล้านบาท และแยกข้างทางกระจาด 56 ล้านบาท ซึ่งแยกห้วยตะเปด งบประมาณก่อสร้าง 250 ล้านบาท และแยกข้างทางกระจาด งบประมาณ 280 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะดำเนินการใน

ปีงบประมาณ 2567 และปี 2568 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี

นายสรราช กล่าวต่อว่า ทล.ได้ออกแบบโครงการโดยขยายทางเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับทิศทางละ 3 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกอดเป็นร่องกว้าง 10.60 เมตร และติดตั้งคอนกรีตแบริเออร์ บริเวณขอบไหล่ทางด้านในทั้ง 2 ฝั่ง/รูปแบบทางแยกต่างระดับตลอดเส้นทางมีทางแยกสำคัญที่ตัดกับถนนของกรมทางหลวงชนบทและถนนท้องถิ่นซึ่งได้ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับจำนวน 6 แห่ง โดยรูปแบบเป็นทางลอดและวงเวียนทางกลับรถบริเวณใต้สะพาน

สำหรับรูปแบบจุดกลับรถและตำแหน่งจุดกลับรถ 3 รูปแบบ มีดังนี้ 1. รูปแบบจุดกลับรถแบบสะพานยก 11 แห่ง เป็นการก่อสร้างสะพานยกบนทางหลวงโครงการให้ถนนท้องถิ่นลอดผ่านและยกกลับรถ ออกแบบให้มีความสูงเพียงพอที่รถประเภทต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ เพื่อให้ประชาชนใช้งานได้สะดวก 2. จุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง 4 แห่ง เป็นการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในท้องถิ่นใช้ระบบกลับรถให้มีความปลอดภัยขึ้น และ 3. จุดกลับรถแบบทอลอดเหลี่ยม 2 แห่ง โดยออกแบบตามข้อเสนอแนะของประชาชนเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้ออกแบบให้รถขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์ สามารถลอดผ่านได้รวมถึงเป็นทางเดินลอดของสัตว์เลี้ยงในพื้นที่โครงการด้วย ■