

# ทล.เปิดแบบขยาย4เลนถนน120 "ต.แม่เนาเรือ-ต.วังเหนือ"51กม.

**ผู้จัดการรายวัน360°** - กรมทางหลวง พังเสียง ชาวลำปาง รอบ 2 เปิดรูปแบบขยาย 4 ช่องจราจร ทล.120 ช่วง ต.แม่เนาเรือ-ต.วังเหนือระยะทาง 51 กม. พร้อมเลือกแนวช่วงผ่านเขาาคดเคี้ยว มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ปรับรัศมีโค้งและลดความลาดชัน คาดสรุป ก.พ.67 ช่วยเดินทางเชื่อม 3 จังหวัดภาคเหนือตอนบน "พะเยา ลำปาง เชียงราย" สะดวก

รายงานข่าวจากกรมทางหลวง (ทล.) แจ้งว่า ทล. ได้จัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ตำบลแม่เนาเรือ-ตำบลวังเหนือ เพื่อนำเสนอสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน โดยมีนายชนาธิป เสมแย้ม รองผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง เป็นประธานเปิดการประชุม และมีผู้แทนจากหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน เข้าร่วมการประชุม ในวันที่ 31 ส.ค. 2566 ณ หอประชุมที่ว่ากล่าวอำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง

โดยทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ต.แม่เนาเรือ-ต.วังเหนือ เป็นทางสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่าง 3 จังหวัดภาคเหนือตอนบน ได้แก่ จังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง และจังหวัดเชียงราย รวมทั้งเป็นเส้นทางสำหรับเดินทางไปยังจังหวัดปัจจุบันเส้นทางมีขนาด 2 ช่องจราจร และมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง การพัฒนาแนวเส้นทางจะช่วยรองรับการคมนาคมที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งการเดินทาง การท่องเที่ยว การขนส่ง และโลจิสติกส์ ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ และกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

บริษัทที่ปรึกษาโครงการฯ ได้นำเสนอแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนา ทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ต.แม่เนาเรือ-ต.วังเหนือ ให้เป็นทางหลวงมาตรฐานขนาด 4 ช่องจราจร และนำเสนอแนวเส้นทางโครงการ โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 120 กม.10+000 ในพื้นที่ตำบลแม่เนาเรือ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา และมีจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 120 กม.60+541 ในพื้นที่ตำบลแม่เจดีย์ อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย ระยะทางรวมประมาณ 51 กิโลเมตร (กม.)

โดยการออกแบบปรับปรุง ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่ในช่วงเขาดอยหลวง ระหว่าง กม. 12+000 ถึง กม.28+000 พบว่าบริเวณ กม. 24+000 เป็นจุดเสี่ยงที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากลักษณะแนวเส้นทางเดิมอยู่บนพื้นที่ลาดชัน จึงจำเป็นต้องมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่

เหมาะสม โดยกำหนดแนวทางการเลือกจำนวน 3 ทางเลือก ดังนี้

แนวทางเลือกที่ 1 เป็นการปรับรัศมีโค้งและเพิ่มระยะทางตรงระหว่างโค้ง ให้สามารถรองรับความเร็วได้ขั้นต่ำ 40 กม./ชม. โดยอยู่ในแนวใกล้เคียงกับแนวเส้นทางเดิม มีระยะทาง 1.287 กิโลเมตร มีความลาดชัน 6.85% และมีจำนวนโค้งทางราบ 8 โค้ง รูปแบบนี้มีความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมมากที่สุด เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่แนวเส้นทางเดิม แต่มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมน้อยที่สุด เนื่องจากมีจำนวนโค้งมาก และรองรับความเร็วได้น้อยกว่ารูปแบบอื่น

แนวทางเลือกที่ 2 เป็นการปรับแนวราบโค้งเป็นทางตรงในช่วงจุดอันตราย แนวทางเลือกนี้ในช่วงต้นของแนวทางเลือกเป็นงานถมสูง และตัดกลับเข้าโค้งถนนเดิมซึ่งมีงานตัดลึกสูงสุดประมาณ 31 เมตร โดยจะมีระยะทาง 1.181 กิโลเมตร และมีความลาดชัน 7.53% และมีจำนวนโค้งทางราบ 3 โค้ง รูปแบบนี้มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมมากที่สุด แต่มีความเหมาะสมทางด้านสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าแนวทางเลือกที่ 1 เนื่องจากเป็นการตัดแนวใหม่ และมีงานตัดลึกถมสูงมาก

แนวทางเลือกที่ 3 เป็นการปรับแนวให้มีจำนวนโค้งน้อยลงในช่วงจุดอันตราย แนวทางเลือกรูปแบบนี้ในช่วงต้น ของแนวอยู่ตามแนวเดิม และตัดตรงช่วงจุดอันตราย ซึ่งเป็นโค้งคดเคี้ยว และตัดกลับเข้าโค้งถนนเดิมในช่วงท้ายซึ่งมีงานตัดลึกสองจุด ความลึกประมาณ 33 และ 38 เมตร ตามลำดับ มีระยะทาง 1.204 กิโลเมตร มีความลาดชัน 7.35% และมีจำนวน 3 โค้ง รูปแบบนี้มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมมากกว่าแนวทางเลือกที่ 1 ใกล้เคียงแนวทางเลือกที่ 2 แต่มีความเหมาะสมทางด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เนื่องจากมีงานตัดลึกและให้พื้นที่ป่ามาก

ทั้งนี้ จากการพิจารณาตามหลักเกณฑ์เปรียบเทียบต่างๆ สรุปผลได้ว่า แนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุดที่จะใช้ในการออกแบบต่อไป

ส่วนรูปแบบถนนของโครงการ จะปรับปรุงออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ใน 2 พื้นที่ ได้แก่ 1.พื้นที่เนินและภูเขา เนื่องจากเป็นพื้นที่เนินและภูเขาที่มีความลาดชันและมี ความลาดชันสูง จึงออกแบบเป็น รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เพื่อป้องกันอันตราย ทั้งนี้กรณีนี้ที่แนวเส้นทางผ่านภูเขาสูงอาจเกิดงานตัดเขาสูงและถล่มหินในบางพื้นที่ ส่งผลให้ลาดชันทางล่อออกนอกเขตทางเดิม การออกแบบจะพิจารณาให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยออกแบบเพื่อป้องกันเสถียรภาพดินทางกรณีตัดลึกและถมสูง

2.พื้นที่ราบและช่วงชุมชน ได้ออกแบบเป็นรูปแบบเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) พร้อมติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างในพื้นที่

ชุมชน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางและคนเดินข้ามในชุมชน โดยรูปแบบนี้สามารถพิจารณาเปิดจุดกลับรถในจุดที่เหมาะสมได้ในอนาคต กรณีที่เมืองขยายตัวสามารถพัฒนาเป็นรูปแบบเป็น Ultimate Stage ได้

สำหรับรูปแบบทางแยกของโครงการ มีจุดตัดทางแยก 2 ตำแหน่ง คือ ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1035 (กม.46+000) ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ 1.การปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำวัง โดยการยกระดับสะพานเดิม เพื่อให้ทางกลับรถสามารถรองรับรถขนาดใหญ่หรือรถบรรทุกได้ และออกแบบทางขนาน 2 ช่องจราจรบนทางขนานเพื่อรองรับการสัญจรในท้องถิ่น 2.จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1035 โดยทิศทางจากจังหวัดพะเยา เข้าสู่จังหวัดเชียงใหม่ หรือ จังหวัดเชียงราย ออกแบบให้ทิศทางตรงเป็นสะพานข้ามทางแยก และสามารถเข้าทางขนานเพื่อเลี่ยงเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1035 และทิศทางจากจังหวัดเชียงใหม่หรือจังหวัดเชียงรายเดินทางเข้าสู่จังหวัดพะเยา ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร สำหรับรถทางตรง ส่วนทิศจากจังหวัดเชียงใหม่หรือจังหวัดเชียงรายมุ่งสู่จังหวัดลำปาง และทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 1035 ที่ต้องการเลี่ยงขวาเพื่อมุ่งเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 120 ออกแบบเป็นช่องเลี่ยงขวาขนาด 2 ช่องจราจรแบบมีสัญญาณไฟจราจรทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 118 จุดสิ้นสุดโครงการ หรือทางแยกแม่เงา (กม.60+541) เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 118 ในช่วงบริเวณทางแยกนี้มีเขตทางแคบ ดังนั้น ในการออกแบบจะพิจารณาให้ทิศทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 118 จากจังหวัดเชียงใหม่ไปจังหวัดเชียงราย เป็นช่องทางตรงขนาด 1 ช่องจราจรแบบไม่มีสัญญาณไฟจราจร ส่วนทิศทางอื่นต้องรอสัญญาณไฟจราจร ส่วนจุดกลับรถของโครงการ มี 2 ตำแหน่ง บริษัทที่ปรึกษา ออกแบบเป็นจุดกลับรถ 2 ประเภท ได้แก่ จุดกลับรถต่างระดับ ออกแบบเป็นสะพานบนถนนสายหลัก มีช่องลอดสูง 5.5 เมตร สำหรับรถขนาดเล็กและขนาดใหญ่สามารถลอดผ่านได้ และจุดกลับรถฉุกเฉิน ออกแบบเป็นจุดกลับรถแบบเปิดเกาะ โดยจะพิจารณาตำแหน่งจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน ตำแหน่งใกล้เคียงชุมชน และบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นสายรอง

ทั้งนี้ ภายหลังจากการประชุมครั้งนี้ กรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาโครงการฯ จะรวบรวมข้อมูลความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วนนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยกำหนดจัดการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ในช่วงประมาณเดือน พ.ย.2566 และการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ในช่วงประมาณเดือนก.พ.2567 เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในทุกด้านให้ประชาชนได้รับทราบรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงานต่อไป