

● “รายงานวันจันทร์”-ผลศึกษาทพ.แก้จราจรที่บายพาสชลบุรี

ต่อทางด่วนบูรพาวิถีรองรับอีอีซี

จากการประชุมเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor:EEC) เมื่อวันที่ 11 ม.ค.2561 ได้มีการหยิบยกแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสุขุมวิท ช่วงทางหลวงพิเศษบูรพาวิถี บริเวณด้านหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี โดยมีการเสนอให้ก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพา-



ถาม-การก่อสร้างทางเชื่อมจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างไร

วิชาญ-ปัญหาการจราจรช่วงทางพิเศษบูรพาวิถีหน้านิคมฯอมตะนคร ชลบุรี เกิดจากปริมาณรถมาก โดยมีรถที่มาจากถนนสุขุมวิท 40,000 คันต่อวัน ร้อยละ 57.40 เป็นรถขนาดใหญ่ จากทางด่วนบูรพาวิถี 48,000 คันต่อวัน ร้อยละ 5.69 เป็นรถขนาดใหญ่ และจากทางหลวงหมายเลข 3346 หรือถนนบ้านเก่า เชื่อมต่อถนนเข้านิคมฯอมตะนคร 44,000 คันต่อวัน ร้อยละ 47.47 เป็นรถขนาดใหญ่ รวมปริมาณรถทั้ง 3 ทิศทางมีเฉลี่ยประมาณ

วิถีกับถนนเลี้ยวเมืองชลบุรีของกรมทางหลวง มอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับไปดำเนินการ

ต่อมาวันที่ 6ก.ย.2561 ที่ประชุมร่วมระหว่าง สนข., การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทพ. และกรมทางหลวง ทล. มอบหมายให้ทพ. ศึกษาความเหมาะสมโครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ทพ.จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาโครงการ

“รายงานวันจันทร์” วันนี้อธิบายว่าฝ่ายกลยุทธ์และแผนงานทพ. “วิชาญ เอกรินทร์ากุล” จะมาเปิดเผยถึงรายละเอียดของผลการศึกษาดังกล่าว

132,000 คันต่อวัน ในจำนวนนี้มีปริมาณรถมุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 361 หรือถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี ประมาณ 81,000 คันต่อวัน ตรงเข้าเมืองชลบุรีประมาณ 32,000 คันต่อวัน

ทำให้ถนนสุขุมวิทมุ่งหน้าไปชลบุรีเกิดจราจรติดขัดตั้งแต่ช่วงถนนบ้านเก่า จนถึงจุดกลับรถเกือบมีด้านหน้านิคมฯอมตะนคร จากการวิเคราะห์พบว่าเกิดปัญหาการตัดกระแสจราจรหลายรูปแบบ อาทิ รถที่มาจากกรุงเทพฯ สมุทรปราการ ที่ใช้ถนนสุขุมวิทและทางด่วนจะเข้านิคมฯอมตะนคร จะตัดกระแสรถที่มุ่งหน้าไปเข้าถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี และรถจากถนนบ้านเก่า รถจากซอยนิคมฯอมตะนครที่จะเดินทางกลับกรุงเทพฯ สมุทรปราการจะตัดกระแสกับรถที่มุ่งหน้าชลบุรีเพื่อขึ้นเกือบมีกลับรถ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเข้าเย็น ดังนั้นกระทรวงคมนาคมจึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างทางเชื่อมต่อจากทางพิเศษบูรพาวิถี ไปลงถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี เพื่อรองรับปริมาณรถที่ต้องการใช้ถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี มุ่งหน้าสู่ภาคตะวันออก โดยตรง ซึ่งจะช่วยลดการตัดกระแสจราจรบริเวณ

หน้านิคมฯอมตะนคร

ถาม-รูปแบบโครงการทางเชื่อมมีลักษณะ
อย่างไร

วิชาญ-แนวสายทางโครงการเริ่มต้นเชื่อมต่อ
จากจุดสิ้นสุดทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทาง
ยกระดับอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิทผ่านหน้า
นิคมฯอมตะนคร คลองตำรุ เทศโก้โลตัส
พลัสโมลล์ จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่เกาะกลาง
ถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี สิ้นสุดโครงการบริเวณ
กม.1+100 ของถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี ระยะ
ทางประมาณ 4.5 กม. โดยทางขึ้นลงมี 3 แห่ง
ได้แก่ 1.ทางขึ้น-ลงถนนบ้านเก่า 2.ทางขึ้น-ลง
ทางเลี้ยวเมืองชลบุรีและ 3.ทางขึ้นลง-ถนนสุขุมวิท
คาดว่าจะใช้งบก่อสร้างประมาณ 7,000 ล้าน
บาท งบเวนคืนที่ดินประมาณ 400 ล้านบาท

ทั้งนี้พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตเกาะกลาง
ถนนของกรมทางหลวงซึ่งมีการประสานงาน
การใช้พื้นที่เรียบร้อยแล้วและอาจจำเป็นต้อง
เวนคืนเพื่อก่อสร้างทางขึ้น-ลง ซึ่งรายละเอียด
ต้องรอผลการศึกษาอีกครั้งรวมถึงรูปแบบการ
จัดหาแหล่งเงินทุนก่อสร้าง การลดผลกระทบ
ด้านสิ่งแวดล้อมด้วย ใช้เวลาศึกษา 360 วัน
จะแล้วเสร็จเดือน พ.ค.2563

ถาม-ใช้เวลาก่อสร้างเท่าไรและวางแผนการ
ลดผลกระทบอย่างไร รวมถึงเก็บค่าผ่านทาง
หรือไม่

วิชาญ-การก่อสร้างใช้เวลา 30 เดือนหรือประมาณ
2 ปีครึ่ง ส่วนมาตรการลดผลกระทบได้กำหนดไว้
ในขอบเขตการศึกษาทั้งเรื่องมาตรการลดผลกระทบ
ด้านสิ่งแวดล้อม และผลกระทบต่อชุมชน โดยเมื่อ
แล้วเสร็จและเปิดให้บริการ กทพ.คิดอัตราค่า
ผ่านทางตามระยะทางเฉลี่ย กม.ละ 1 บาท
โดยจ่ายเพิ่มอีกประมาณ 5 บาท รวมอัตรา
ค่าผ่านทางตลอดสาย 60 บาท จากเดิมตลอด
สาย 55 บาท.