



การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2566)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ระยะเวลา การศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา ของโครงการ และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้แก่ผู้มีส่วนได้-ส่วนเสีย หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน และประชาชนที่สนใจโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลในประเด็นต่างๆ เกี่ยวกับโครงการ

ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) (วันที่ 10-11 มิถุนายน 2566)

เพื่อนำเสนอแนวสายทาง และรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ให้แก่ผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ ผู้นำชุมชน และพื้นที่อันเกี่ยวข้องต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการดำเนินการโครงการ

ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) (เดือนสิงหาคม 2566)

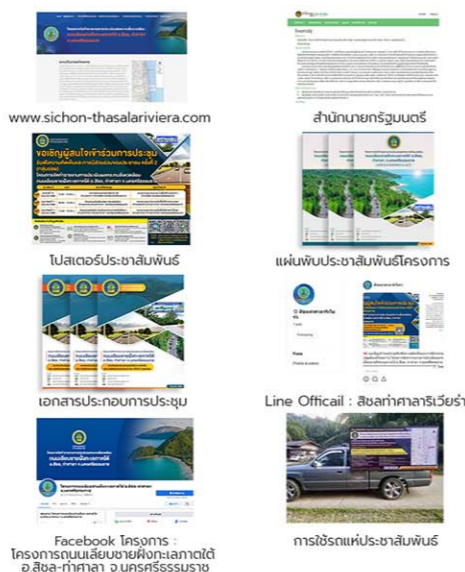
เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการ และผลการดำเนินงานของโครงการในทุกประเด็น ให้แก่ผู้มีส่วนได้-ส่วนเสีย หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน และประชาชนที่สนใจโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการดำเนินการโครงการให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 (สรุปโครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม) (เดือนกันยายน 2566)

เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการในทุกประเด็น และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ให้กลุ่มประชาชนผู้ที่มีถิ่นอยู่ในเขตทางได้รับทราบข้อมูล พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อผลการศึกษาด้านต่าง ๆ ของโครงการ

การประชาสัมพันธ์โครงการ

จัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูล เกี่ยวกับ รายละเอียดในด้านต่าง ๆ ของโครงการ เช่น การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web site ของโครงการ การเสนอข้อมูล ผ่าน Web site ของสำนักนายกรัฐมนตรี การจัดทำโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ การจัดทำแผ่นพับ และเอกสารประกอบการประชุม การประชาสัมพันธ์ผ่านทาง Line Official การประชาสัมพันธ์ผ่านทางเพจ Facebook โครงการ การประชาสัมพันธ์ ผ่านสถานีวิทยุ และทางหนังสือพิมพ์ และการใช้รถแห่ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น



โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนเลียบบชายฝั่งทะเลภาคใต้ อ.สีชล, ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช

แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 2



ผลการดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเข้าพบท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช และผู้นำชุมชนในพื้นที่

วันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทนครศรีธรรมราช และบริษัทที่ปรึกษา ได้เข้าพบ นายอภิรักษ์ เฟื่องพ้อง ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช และนายจิรวัฒน์ สุวรรณสิขิต โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด



วันที่ 23-24 มกราคม พ.ศ. 2566

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้เข้าพบผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่ 11 สุราษฎร์ธานี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทนครศรีธรรมราช และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อปรึกษาหารือ ประชาสัมพันธ์และชี้แจงรายละเอียดโครงการเบื้องต้น พร้อมขอคำแนะนำแนวทางการดำเนินงาน เพื่อประกอบการศึกษาโครงการต่อไป



การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ดำเนินการจัดรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) ในวันศุกร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2566 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมอรพิน ชั้น 2 โรงแรมวินโลดส์ อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 102 คน



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท
เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2551 5419, 0 2551 5420
โทรสาร : 0 2551 5420
E-mail : design@drr.go.th



บริษัท สแปน จำกัด
เลขที่ 378 ซอยลาดพร้าว 94 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 02 718 7304-06 โทรสาร : 02 718 7303
E-mail : span@spancompany.com



www.sichon-thasalariviera.com



แขวงทางหลวงชนบทนครศรีธรรมราช
เลขที่ 150 หมู่ 3 ตำบลนาสาร อำเภอพรหมพราหมณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช 80000
โทรศัพท์ : 0 7537 8794
โทรสาร : 0 7537 8836
E-mail : nakhonsithammarat@drr.go.th



บริษัท พีทีอี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 125, 127 ซอยรามคำแหง 12 ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ : 0-2369-2800-3 โทรสาร : 0-2369-2925
E-mail : info@pte.co.th หรือ pte_engineer@yahoo.com



โครงการถนนเลียบบชายฝั่งทะเลภาคใต้ อ.สีชล-ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช



บริษัท พี ดี ซี อี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ 02-948-6014-8 โทรสาร 02-948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com



บริษัท เอสพีที คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 829/12 ซอยประชาชื่น 27 ถนนประชาชื่น แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10800
โทรศัพท์ : 0-2587-8865
E-mail : admin@sptcon.com



สีชลท่าศาลาเรียวย่า



ความเป็นมาของโครงการ

ชายฝั่งทะเล โดยเฉพาะด้านตะวันตกของอ่าวไทย มีทัศนียภาพที่สวยงามและมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงหลายแห่งต่อเนื่องกัน เหมาะที่จะพัฒนาให้เป็นโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญในระดับนานาชาติ

- คณะรัฐมนตรีมีมติเกี่ยวกับโครงข่ายถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย ดังนี้
- 1) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2549 เห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคใต้ตอนบนอย่างยั่งยืน (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และระนอง)
 - 2) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2551 อนุมัติในหลักการให้ดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (The Royal Coast) โดยเฉพาะพื้นที่ภาคกลางตอนล่าง ต่อเนื่องภาคใต้ตอนบน เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอย่างยั่งยืน โดยมีถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย ของกรมทางหลวงชนบท เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาดังกล่าว
 - 3) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2555 เร่งรัดการดำเนินโครงการถนนท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย (The Royal Coast Road) ให้แล้วเสร็จในปี 2558

กรมทางหลวงชนบท ออกแบบก่อสร้างถนนท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทยให้มีความต่อเนื่อง สะดวก ปลอดภัย และสวยงามเหมาะสมเป็นถนนท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากล โดยเริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบัน

จังหวัดนครศรีธรรมราช มีพื้นที่ 9,942 ตารางกิโลเมตร มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 16 ของประเทศ และอันดับที่ 2 ของภาคใต้ อีกทั้งมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ซึ่งเห็นได้จากรางวัลอุตสาหกรรมท่องเที่ยว หรือที่เรียกว่ารางวัลทัวริซึม (Tourism Awards) มากถึง 19 รางวัล โดยการท่องเที่ยวเป็นกลไกที่สำคัญยิ่งในการพัฒนาจังหวัดให้เกิดการขยายตัวของภาคธุรกิจชุมชน การสร้างถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้จากอำเภอสิชลไปยังอำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช เชื่อมต่อถนนทางหลวงหมายเลข 401 ประมาณช่วงกิโลเมตรที่ 242+500 กับ 271+000 จะเป็นการช่วยสนับสนุนโครงการตามนโยบายรัฐบาลภายใต้ชื่อว่า ถนนริเวียร่า (Royal Coast) เพื่อสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย รองรับการเดินทางโดยรถยนต์และอำเภอท่าศาลา ตลอดจนเกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ และกระจายรายได้อย่างเป็นรูปธรรมไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

แนวเส้นทางเลือกโครงการ

การแบ่งช่วงแนวสายทางโครงการเพื่อการคัดเลือกแนวเส้นทางย่อย

	ช่วงที่ 1	ช่วงที่ 2	ช่วงที่ 3	ช่วงที่ 4	ช่วงที่ 5	ช่วงที่ 6
แนวสายทางเลือก	A1 A2 A3	AB1/1	AB1/2 AB2	B1 B2 B3	BC C1 C2 C3	CD

ผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางทั้ง 6 ช่วง ตามปัจจัยที่กำหนดพบว่า **แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด ได้แก่ แนวเส้นทาง A1→AB1/1→AB2→B3→BC→C1→CD ตามลำดับ**

แผนที่แสดงโครงการถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)



วัตถุประสงค์ของโครงการ

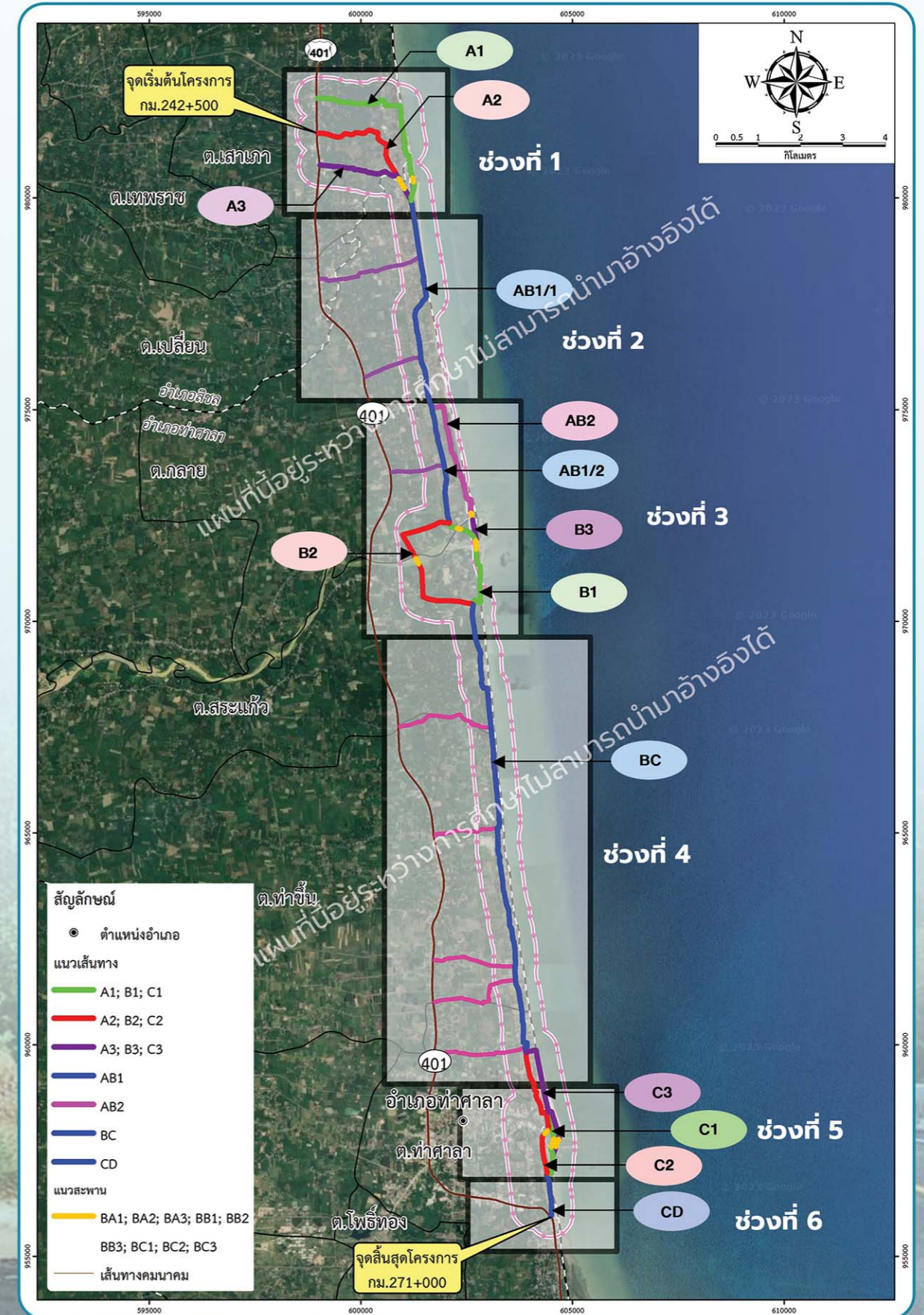
1. เพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายสายทาง และพัฒนาให้เป็นถนนเพื่อการท่องเที่ยวและเส้นทางชมทิวทัศน์ (Scenic Route)
2. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวไทย ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) โดยปรับปรุงถนนทางหลวงชนบทให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางเข้าถึงและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ
3. เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรบริเวณถนนสายหลักในกรณีฉุกเฉิน

ประโยชน์ของโครงการ

1. สนับสนุนการเชื่อมโยงกับโครงข่ายสายทางตามนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาถนนริเวียร่า (Royal Coast)
2. เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย รองรับการเดินทางโดยรถยนต์และอำเภอท่าศาลาจังหวัดนครศรีธรรมราช
3. ส่งเสริมการสร้างงาน สร้างอาชีพ และกระจายรายได้เป็นอย่างดีเป็นรูปธรรมไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ระยะเวลาการดำเนินงาน
ระยะเวลาศึกษา **270** วัน เริ่มงานวันที่ **20 ธันวาคม 2565** และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ **15 กันยายน 2566**

สำหรับโครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้ อ.สิชล, ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช อยู่ในแผนการพัฒนา ระยะที่ 2 (จ.ชุมพร - จ.สุราษฎร์ธานี - จ.นครศรีธรรมราช - จ.สงขลา)



หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง

ปัจจัยการคัดเลือกแนวเส้นทาง

หลักเกณฑ์การคัดเลือก

1 ด้านวิศวกรรมและจราจร

- | | |
|------------------------------|---|
| 1.1 รูปแบบเรขาคณิต | • แนวเส้นทางเลือกที่มีจำนวนโค้งน้อยกว่าหรือมีรัศมีโค้งในแนวราบใหญ่กว่าจะมีความได้เปรียบ |
| 1.2 ความยาวแนวสายทาง | • ทางเลือกที่แนวเส้นทางสั้น ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง |
| 1.3 ความยาวของโครงสร้างสะพาน | • ทางเลือกที่ความยาวของโครงสร้างสะพานน้อยกว่า เป็นทางเลือกที่เหมาะสม |
| 1.4 ปริมาณจราจร | • ทางเลือกที่มีปริมาณจราจรมาก สะท้อนถึงการเข้าถึงชุมชนและการเชื่อมโครงข่ายได้ดีกว่า |

2 ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- | | |
|--------------------------------|---|
| 2.1 ค่าก่อสร้าง | • แนวเส้นทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าจะเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมกว่าทางเลือกอื่น |
| 2.2 มูลค่าผลประโยชน์ของโครงการ | • ทางเลือกที่มีระยะทางและเวลาในการเดินทางรวมน้อยที่สุดจะมีความเหมาะสม |

3 ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

- | | |
|--|--|
| 3.1 จำนวนแปลงที่ดินที่ได้รับผลกระทบ | • ทางเลือกที่มีจำนวนแปลงที่ดินที่ต้องถูกเวนคืนน้อยที่สุด จะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าทางเลือกอื่น |
| 3.2 จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย | • ทางเลือกที่มีจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอนน้อยที่สุด จะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าทางเลือกอื่น |
| 3.3 จำนวนพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร | • ทางเลือกที่ตัดผ่านหรือมีสถานพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะ 500 เมตร น้อยที่สุดจะเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมกว่าทางเลือกอื่น |
| 3.4 จุดตัดลำน้ำ | • ทางเลือกที่มีจำนวนจุดตัดลำน้ำน้อยกว่า ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในระดับที่ต่ำกว่า |
| 3.5 ทัศนียภาพของแนวสายทาง | • ทางเลือกที่อยู่ใกล้ชายฝั่งทะเล จะเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมจากการเห็นทัศนียภาพของทะเลโดยรอบ |

เส้นทางเลือกโครงการ

ช่วงที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการ ตำบลเสาเภา อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

- ช่วงที่ 1 (ช่วง A) จุดเริ่มต้นโครงการเป็นจุดเชื่อมทางหลวงหมายเลข 401 แบ่งเป็น 3 ทางเลือก
- 1) ทางเลือกที่ 1 (A1 : เส้นทางสีเขียว)
 - เชื่อมต่อกับถนนทางหลวงหมายเลข 401 บริเวณ กม. 241+700 ความยาวรวม 4,505 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 4,275 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 230 เมตร
 - 2) ทางเลือกที่ 2 (A2 : เส้นทางสีแดง)
 - เชื่อมต่อกับถนนทางหลวงหมายเลข 401 บริเวณ กม. 242+500 ความยาวรวม 3,398 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 2,968 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 430 เมตร
 - 3) ทางเลือกที่ 3 (A3 : เส้นทางสีม่วง)
 - เชื่อมต่อกับถนนทางหลวงหมายเลข 401 บริเวณ กม. 243+300 ความยาวรวม 2,617 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 2,187 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 430 เมตร

ช่วงที่ 2 ช่วงถนนวังเลียบหาด ตำบลกลาย อำเภอกำทาศา จังหวัดนครศรีธรรมราช

ช่วงที่ 2 (ช่วง AB1/1) เป็นถนนเลียบหาดหลังจากเชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองหินจากตำบลเสาเภา ยาวตลอดแนวในช่วงตำบลกลายตามเส้นทางสีน้ำเงินแนวถนนโครงการปรับปรุงถนนเดิมที่มีอยู่แล้ว กว้าง 5-6 เมตร ระยะทางประมาณ 4,755 เมตร มีถนนที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 401 เป็นช่วง ๆ ห่างกันประมาณ 2,500 เมตร

ช่วงที่ 3 ทางเลือกเส้นทางบนวังเลียบหาด ตำบลกลายถึงทางข้ามตำบลกลายเข้าตำบลสระแก้ว

- แบ่งออกเป็น 2 ช่วงย่อย ได้แก่
- 1) ช่วงย่อยที่ 3-1 คือ แนว AB1/2 หรือ AB2 ซึ่งต่อเนื่องมาจากแนว AB1/1 ไปเชื่อมต่อกับช่วงย่อยที่ 3-2 คือแนวทางเลือก B1 หรือ B2 หรือ B3
 - (1) ทางเลือกย่อย AB1/2 แนวเส้นสีน้ำเงิน เชื่อมต่อจากแนวเส้นทาง AB1/1 ใช้แนวถนนเดิมเช่นเดียวกับแนวทางเลือก AB1/1 ระยะทางประมาณ 3,130 เมตร
 - (2) ทางเลือกย่อย AB2 แนวเส้นสีชมพู เชื่อมต่อจากแนวเส้นทาง AB1/1 หลังจากนั้น จะใช้แนวถนนลูกรังเลียบขนานชายทะเลห่างจากแนวชายฝั่งโดยประมาณ 50 - 150 เมตรเป็นระยะทาง 3,260 เมตร ไปจนถึงสะพานข้ามคลองกลาย
 - 2) ทางเลือกย่อยช่วงที่ 3-2 เป็นทางข้ามคลองกลายที่ไหลออกสู่อ่าวไทยเป็นแนวคลองที่กั้นระหว่างตำบลกลาย และตำบลสระแก้ว โดยมี 3 ทางเลือก
 - (1) ทางเลือกย่อย B1 : เส้นทางสีเขียว ความยาวรวม 2,552 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 1,722 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 830 เมตร
 - (2) ทางเลือกย่อย B2 : เส้นทางสีแดง ความยาวรวม 5,946 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 5,730 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 216 เมตร
 - (3) ทางเลือกย่อย B3 : ต่อจากแนว AB2 ความยาวรวม 2,423 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 933 เมตร

ช่วงที่ 4 ช่วงถนนวังเลียบหาด ตำบลสระแก้ว ตำบลท่าขี้ขึ้น ตำบลท่าศาลา

ช่วงที่ 4 (ช่วง BC) แนวเส้นสีน้ำเงินเป็นถนนเลียบหาดหลังจากเชื่อมต่อกับสะพานจากตำบลสระแก้ว ยาวตลอดแนวในช่วงตำบลกลาย และตำบลท่าขี้ขึ้น เข้าตำบลท่าศาลา ก่อนจะเข้าสู่ช่วงสุดท้าย แนวถนนโครงการตามเส้นทางสีน้ำเงินปรับปรุงถนนเดิมที่มีอยู่แล้ว กว้าง 6 เมตร ยาว 9,007 เมตร ถนนที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 401 เป็นช่วง ๆ ห่างกันประมาณ 2-5 กิโลเมตร

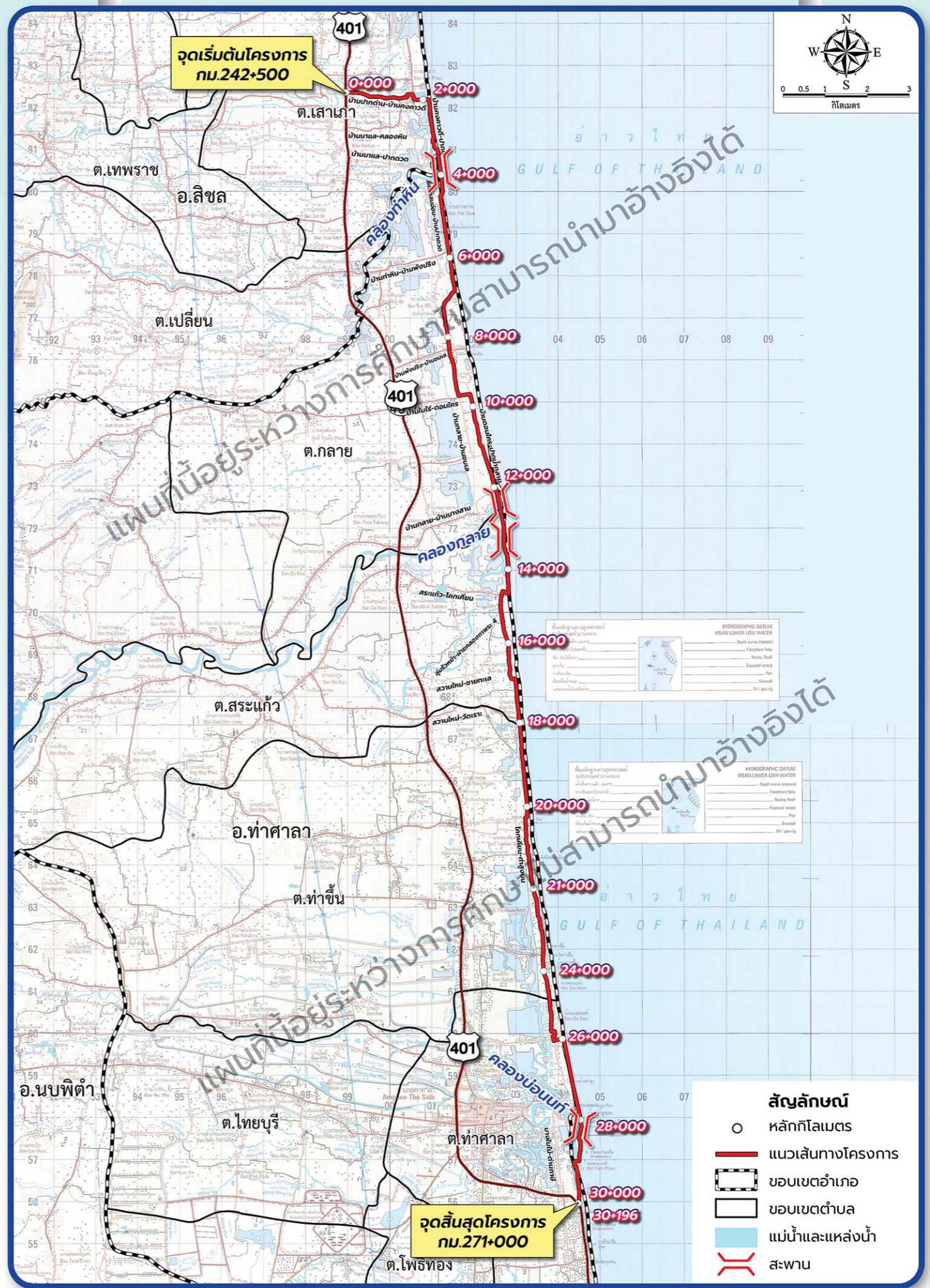
ช่วงที่ 5 ทางเลือกเส้นทางข้ามคลองบ่อนนท์และจุดสิ้นสุดโครงการ

- ช่วงที่ 5 เป็นทางข้ามคลองบ่อนนท์ ไหลออกสู่อ่าวไทยเป็นแนวคลองขนาดใหญ่ที่มีเรือสัญจร รวมถึงแนวทางเลือกไปยังจุดสิ้นสุดสะพานข้ามคลองบ่อนนท์ โดยมี 3 ทางเลือก
- 1) ทางเลือกที่ 1 (C1 : เส้นทางสีเขียว) ความยาวรวม 2,892 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 2,572 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 320 เมตร
 - 2) ทางเลือกที่ 2 (C2 : เส้นทางสีแดง) ความยาวรวม 3,160 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 3,050 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 110 เมตร
 - 3) ทางเลือกที่ 3 (C3 : เส้นทางสีม่วง) ความยาวรวม 2,886 เมตร ปรับปรุงเส้นทางเดิม 2,651 เมตร ก่อสร้างสะพานยาว 235 เมตร

ช่วงที่ 6 คลองบ่อนนท์ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ

เชื่อมต่อกับแนวสายทางช่วงที่ 5 ถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.271+000.000 (CD : เส้นทางสีน้ำเงิน) ของทางหลวงหมายเลข 4 ก่อสร้างถนนถนนท้องถิ่นเดิมซึ่งมีความกว้างช่องจราจรประมาณ 5-6 เมตร ระยะทางรวมในช่วงนี้ประมาณ 1,035 เมตร

สรุปแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม



1 รูปแบบถนนโครงการ

ถนนบริเวณนอกพื้นที่ชุมชน

รูปแบบของถนนโครงการ มีผิวทางกว้างช่องละ 3.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร บริเวณที่ใช้ถนนรูปแบบนี้ ได้แก่

- จุดเริ่มต้นโครงการ ถึง 3+450
- กม.4+450 ถึง 9+420
- กม.13+400 ถึง 27+750

รวม 22.77 กิโลเมตร

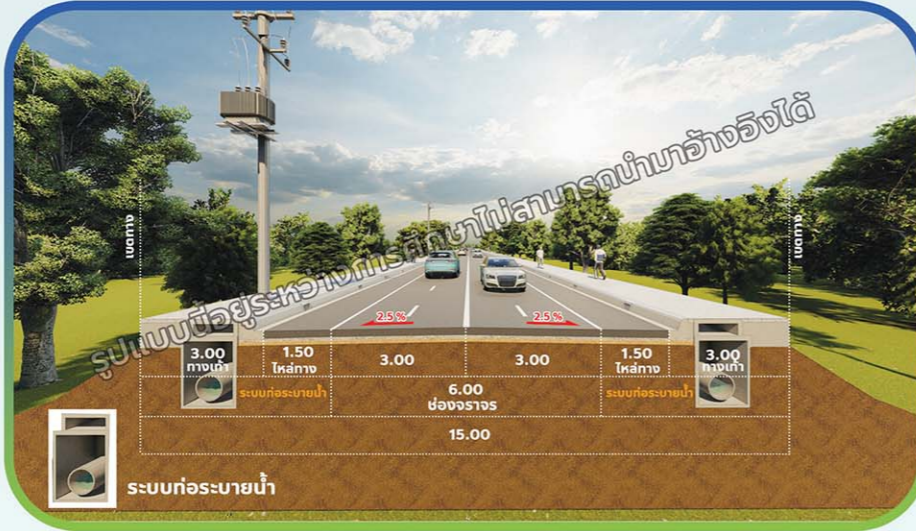


ถนนบริเวณพื้นที่ชุมชนและจุดพักชมวิว

สำหรับกรณีที่มีชุมชน จุดพักชมวิว จะพิจารณาก่อสร้างทางเท้าเพื่อรองรับการสัญจรของผู้ใช้เส้นทาง โดยเพิ่มทางเท้าขนาดความกว้างข้างละ 3.00 เมตร บริเวณที่ใช้รูปแบบนี้ ได้แก่

- กม. 3+450 ถึง 4+450
- กม. 11+950 ถึง 13+400
- กม. 27+750 ถึง 28+750

รวม 3.45 กิโลเมตร



ถนนบริเวณที่มีเขตทางจำกัด

สำหรับบริเวณที่มีเขตทางจำกัดจะพิจารณาก่อสร้างเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้าง 6 เมตร ไม่มีไหล่ทาง

- กม.9+420 ถึง 11+950
- กม.28+750 ถึง จุดสิ้นสุดโครงการ

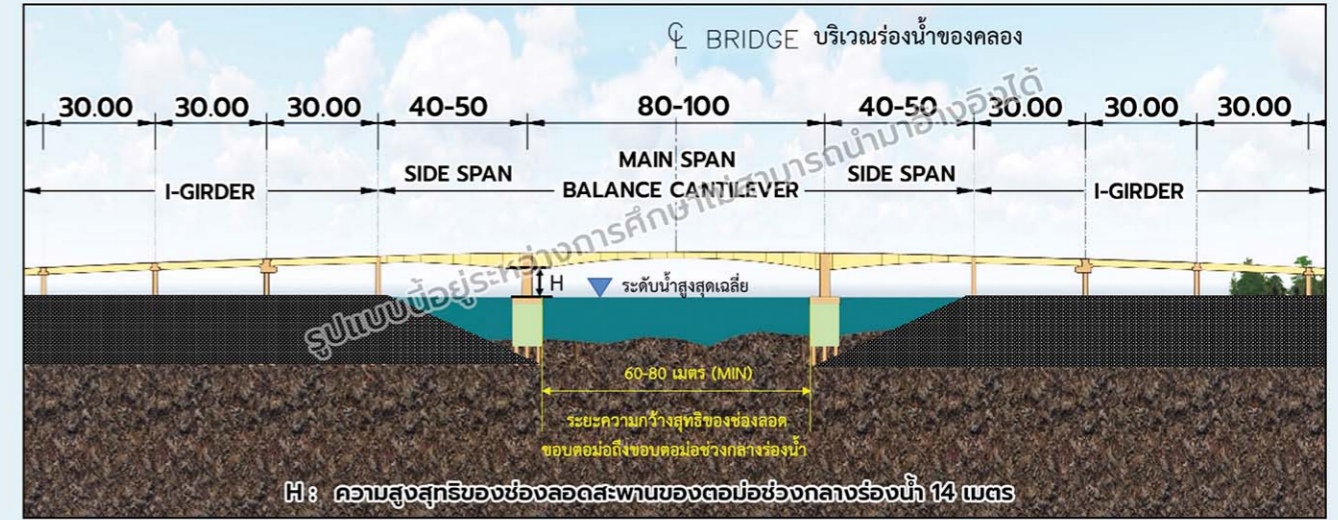
รวม 3.92 กิโลเมตร



2 รูปแบบสะพาน

รูปแบบโครงสร้างสะพาน กรณีเป็นร่องน้ำมีเรือสัญจรผ่าน (คลองท่าหิน คลองกลาย และคลองบ่อนนท์)

- รูปแบบโครงสร้างช่วงกลางร่องน้ำ มีรูปแบบเป็นสะพานแบบ Balance Cantilever ช่วงความยาว Main Span 80 , 100 เมตร เสาคอนกรีตเป็นแบบเสาเดี่ยว ฐานรากเสาเข็มเจาะ
- รูปแบบโครงสร้างช่วงต่อจาก Side Span รูปแบบโครงสร้างสะพานแบบคานคอนกรีต รูปตัวโอช่วงความยาว สะพาน 30 เมตร เสาคอนกรีตเป็นแบบเสาเดี่ยว ฐานรากเสาเข็มเจาะ



MAIN SPAN สะพานบริเวณร่องน้ำ คลองหิน และ คลองกลาย ความยาว CL - CL 80 เมตร
MAIN SPAN สะพานบริเวณร่องน้ำ คลองบ่อนนท์ ความยาว CL - CL 100 เมตร

รูปแบบโครงสร้างสะพาน กรณีเป็นร่องน้ำที่ไม่มีเรือสัญจรผ่านและสะพานบก

รูปแบบโครงสร้างช่วงกลางร่องน้ำ เป็นสะพานแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ ความยาว 20 เมตร เสาคอนกรีตแบบเสาเดี่ยว ฐานรากแบบเสาเข็มตอก

