

ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
การระบายน้ำ และการป้องกัน น้ำท่วม 	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ การก่อสร้างแนวเส้นทาง การปรับปรุงขยายถนน และสะพานจะมีการต่อความยาว และเพิ่มท่อระบายน้ำให้สอดคล้องกับระบบระบายน้ำเดิมในพื้นที่ อาจมีเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นกีดขวางลำน้ำ และท่อระบายน้ำเดิมในพื้นที่ ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1. ออกแบบโครงสร้างทาง โครงสร้างสะพาน และระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรม และไม่กีดขวางการไหลของน้ำ 2. กิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ ต้องมีการป้องกันไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ และหากเกิดการกีดขวางของดินหรือเศษวัสดุก่อสร้างให้ดำเนินการขุดลอกทันที 3. กำหนดจุดกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร
การคมนาคม อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง 	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ กิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ทำให้เกิดการกีดขวาง ปิดกั้นทางสัญจรของประชาชนในพื้นที่ ผนวกการจราจรติดขัดเสียหาย ประชาชนเกิดความไม่สะดวกสบายในการเดินทาง และเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทางได้ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1. จัดทำแผนการจัดจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ร่วมกับชุมชนและหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบก่อนการก่อสร้าง 2. ควบคุมความเร็วและน้ำหนักบรรทุกของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด 3. จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ทางเบี่ยงและทางเลี่ยงระหว่างการก่อสร้าง และกำหนดป้ายเตือน พร้อมสัญญาณไฟ และไฟส่องสว่างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ 	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ การเตรียมพื้นที่ก่อสร้างจะมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในบริเวณที่ก่อสร้าง ประกอบด้วย การรื้อย้ายสายไฟฟ้า รื้อย้ายสายสื่อสาร และรื้อย้ายท่อประปา มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1. ประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เพื่อไม่ให้กระทบกับการใช้งานของประชาชน 2. ประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและกำหนดการก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท

โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

การดำเนินงานด้านการ มีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวงชนบทและผู้ให้บริการจ้างออกแบบ ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการมีส่วนร่วมในโครงการหรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนในท้องถิ่นโดยมีกิจกรรมในการดำเนินงานดังนี้



แผ่นพับ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ครั้งที่ 3



Line Official Account
ID: @137gbjlv



เว็บไซต์โครงการ
www.ถนนสายแยกทล34ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน.com



หน่วยงานเจ้าของโครงการ

กลุ่มออกแบบทาง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท
สายด่วน โทร. 1146 Website : <https://design.drr.go.th>
9 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ 0 2551 5419, 0 2551 5420 โทรสาร 0 2551 5420

แขวงทางหลวงชนบทสมุทรปราการ
โทรศัพท์: 0 2330 1022, 0 2330 1023
โทรสาร : 0 2330 1021
เว็บไซต์ : samutprak@dr.go.th
E-mail : samutprak@dr.go.th

ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ



บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 08 6666 9595
โทรสาร : 0 2066 6595
E-mail : Hybrid.en.consultant@gmail.com



บริษัท เจซีแอล เอ็นจิเนียริ่ง กรุ๊ป จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2101 6501
โทรสาร : 0 2101 6502
E-mail : jcl.eng.group@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2942 3570
โทรสาร : 0 2942 3562
E-mail : pvs95consultants@yahoo.com



บริษัท ทรานส์เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2938 9390
โทรสาร : 0 2938 9390
E-mail : transasia.consult@tmail.com
การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
คุณวิภาส พิพัฒประสงฆ์ โทรศัพท์ 08 9779 9397
คุณพชรภักดิ์ บอน โทรศัพท์ 06 5645 1971



JCL Engineering Group Co., Ltd.

PVS-95 CONSULTANTS CO., LTD.



กรกฎาคม
2568



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ในบริเวณพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) เกิดปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูง มีการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรร ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร รวมถึงมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ สถานบันการศึกษา หน่วยงานราชการ นิคมอุตสาหกรรม และสนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ในภาพรวมของประเทศ

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินโครงการเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรของบริเวณพื้นที่ดังกล่าว จำนวน 4 โครงการ ดังนี้

- โครงการถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) กับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
- โครงการถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จังหวัดสมุทรปราการ
- โครงการถนน ทล.1 - ทล.3 จังหวัดสระบุรี ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ
- โครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศช่วงจังหวัดสมุทรสาคร - จังหวัดสมุทรปราการ
- (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณอำเภอมะขาม จังหวัดสมุทรสาคร และถนนเชื่อมต่อ)

ในปีงบประมาณ 2566 กรมทางหลวงชนบทดำเนินการโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายทางหลวงชนบท เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ, ฉะเชิงเทรา และพบว่าโครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้นกรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ เพื่อให้โครงข่ายทางหลวงชนบทมีความต่อเนื่อง สามารถสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบการขนส่งให้ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางอากาศ ทางบก และแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เห็นควรพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ ด้วยการสร้างทางเชื่อม ระหว่างโครงข่ายเดิมที่ศึกษาทั้ง 4 โครงการ



วัตถุประสงค์

- 1 ศึกษาและคัดเลือกแนวสายทางและ/หรือ รูปแบบที่เหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ
- 2 สำรวจออกแบบและประมาณราคาของถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี รวมระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบการขนส่ง ระหว่างทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) กับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
- เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร เพิ่มเติมและขยายโครงข่ายถนน ทางเชื่อม (Missing Link) ในเขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- เสริมศักยภาพในการเติบโตของจังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดโดยรอบในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และด้านการท่องเที่ยว
- รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง เพิ่มศักยภาพของจังหวัดในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม
- พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อกับโครงการการคมนาคมและการขนส่ง



ระยะเวลาดำเนินงานโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ **270 วัน**

โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ 11 ธันวาคม 2567 สิ้นสุดวันที่ 6 กันยายน 2568

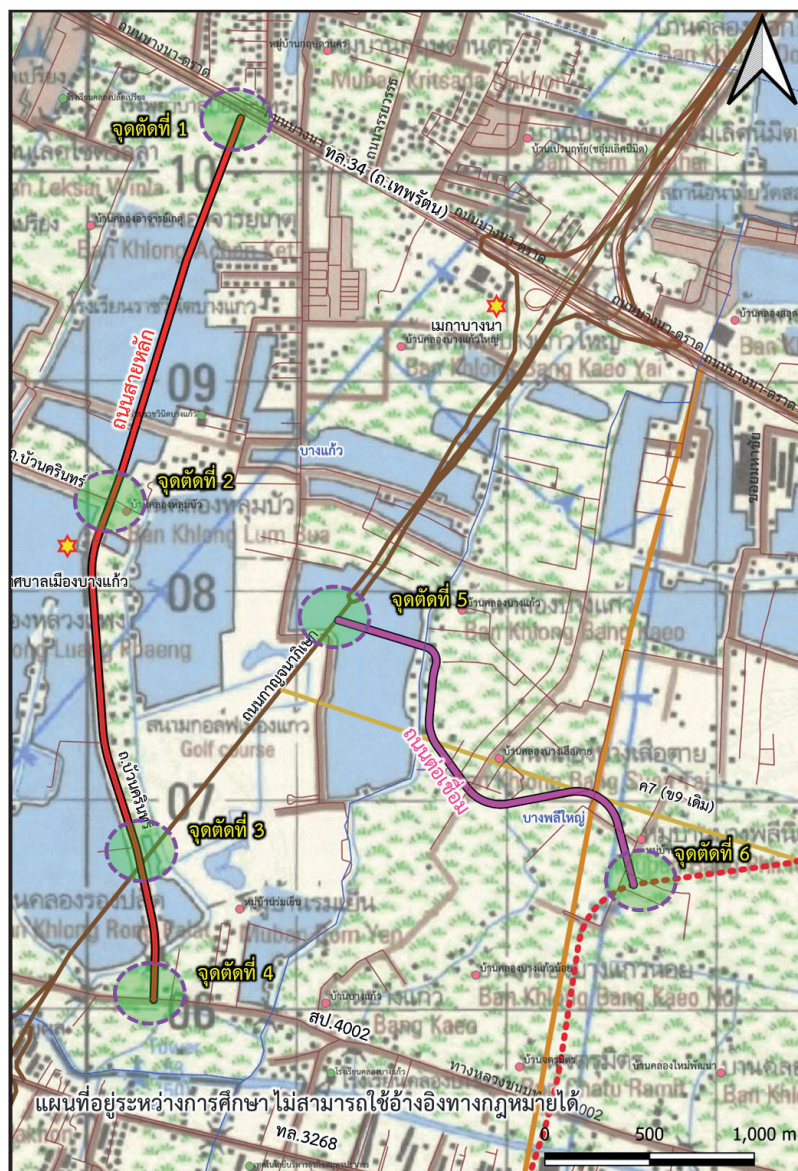


การศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาด้านผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะคาดการณ์ผลกระทบต่อนปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการโครงการมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
การชะล้างพังทลายของดิน 	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ งานปรับพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างฐานรากถนน และโครงสร้างสะพาน การเจาะเสาเข็ม ส่งผลกระทบต่อการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน และกิจกรรมที่ต้องทำการเปิดหน้าดินมีผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดินตกลงสู่แหล่งน้ำ กีดขวางทางไหลของน้ำและการระบายน้ำ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1. จัดทำรั้วดักตะกอนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบนบกที่มีความลาดชันหรือตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ 2. ดินที่ขุดออกจากฐานราก ขุดตัด หรือจากหน้าดินออก จะต้องมีการบรรจุถุงเก็บ เพื่อนำไปทิ้งไว้ในบริเวณพื้นที่สงวนนอกเขตทาง หรือนำไปยังพื้นที่ที่ต้องถมดินเพิ่ม โดยไม่ให้มีการกองไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นเวลานาน เพื่อลดปัญหาการชะล้างพังทลาย 3. การเตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้างให้ดำเนินการเฉพาะในเขตทาง หรือภายในบริเวณพื้นที่ของโครงการที่กำหนดไว้ โดยเปิดหน้าดินเฉพาะส่วนที่จะดำเนินการเท่านั้นหรือเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ช่วงละไม่เกิน 500 เมตร เพื่อไม่ให้เกิดการเปิดหน้าดินทิ้งไว้โดยไม่จำเป็น 4. ในการใช้เข็มเจาะ กำหนดให้ใช้สารละลายโพลีเมอร์ในการรักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะแทนการใช้สารเบนโทไนต์ ซึ่งสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ และไม่ก่อให้เกิดการปนเปื้อนในดิน
คุณภาพอากาศ 	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการเตรียมพื้นที่ งานผิวทางและชั้นทาง งานก่อสร้างสะพาน และงานขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ มีผลทำให้ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM 10) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM 2.5) เพิ่มขึ้นจากกรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมโครงการที่มีผลประเมินค่าความเข้มข้นของสารมลพิษหลักส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1. รดน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยเฉพาะบริเวณใกล้พื้นที่ชุมชน 2. ล้างทำความสะอาดล้อรถทุกชนิดก่อนนำออกสู่ภายนอกบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 3. รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันวัสดุก่อสร้างตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
เสียง และ ความสั่นสะเทือน 	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ กิจกรรมก่อสร้างโครงการมีการใช้เครื่องยนต์ เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนรบกวนประชาชนในพื้นที่ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1. การขนส่งเครื่องจักร อุปกรณ์และวัสดุอุปกรณ์ รวมทั้งกิจกรรมรื้อย้ายที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และเกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก เป็นต้น ให้ดำเนินการในช่วงระหว่างเวลา 08.00 ถึง 17.00 น. เท่านั้น 2. กำหนดความเร็วในการขับเคลื่อนพาหนะที่ขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์และวัสดุอุปกรณ์ ให้ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในพื้นที่ก่อสร้างและช่วงที่ผ่านชุมชน 3. พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณจุดก่อสร้างที่มีเขตพื้นที่ชุมชนอยู่ในระยะประชิดแนวเขตทาง
น้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ 	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างฐานรากและโครงสร้างสะพาน ตลอดจนกิจกรรมการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดินไหลลงสู่แหล่งน้ำในพื้นที่โครงการ รวมถึงการรั่วไหลของน้ำทิ้งหรือสิ่งปฏิกูลจากบ้านพักคนงาน หรือการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำที่โครงการตัดผ่าน มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1. กิจกรรมก่อสร้างที่ต้องดำเนินการบริเวณลำน้ำให้พิจารณาดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง หรือหลีกเลี่ยงช่วงที่มีฝนตกหนัก เพื่อลดปริมาณดินที่จะถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ 2. ติดตั้งตาข่ายใต้สะพาน เพื่อรองรับวัสดุที่อาจตกหล่นจากการดำเนินการก่อสร้างสะพาน 3. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เพื่อรองรับน้ำเสียจากที่พักคนงานและสำนักงานโครงการก่อนปล่อยลงสู่แหล่งธรรมชาติ

รูปแบบทางแยก



ภาพตัวอย่าง

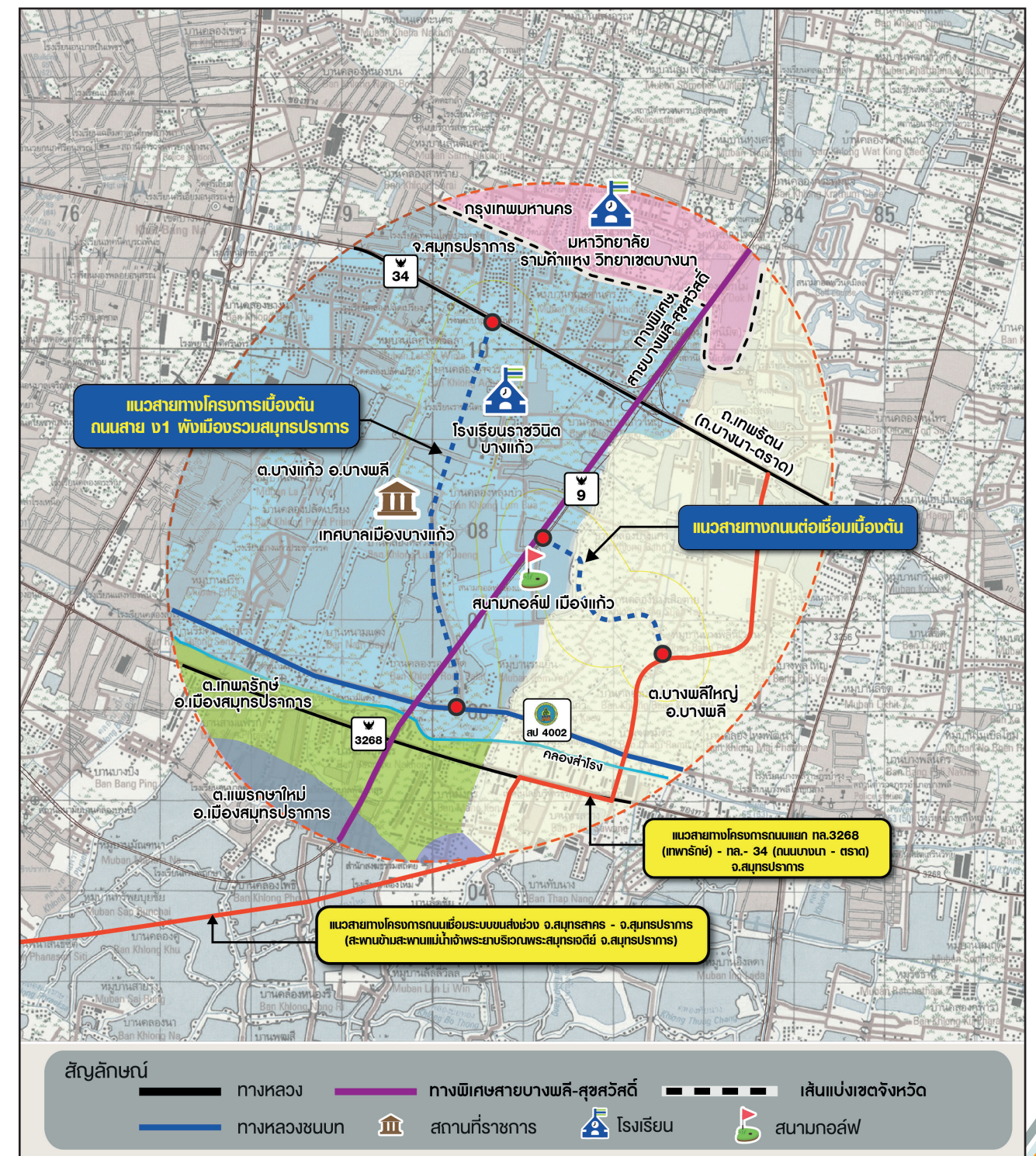
จากผลการศึกษาเบื้องต้นผลการสำรวจจัดเก็บข้อมูลด้านจราจร การคาดการณ์ปริมาณจราจร และการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงการฯ รวมถึงการออกแบบด้านวิศวกรรม และความปลอดภัยพบว่าตามแนวถนนสายหลักมีจุดตัดทางแยก 4 แห่ง และแนวถนนต่อเชื่อม มีจุดตัดทางแยก 2 แห่ง

- ทางแยกที่ 1** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ทางคู่ขนาน ทล.34 (บางนา-ตราด) ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนน ทล.34 มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 2** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนนบัวนครินทร์ ออกแบบเป็น 3 แยก สัญญาณไฟจราจร มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 3** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนนเทศบาลบางแก้ว ออกแบบเป็น 4 แยก สัญญาณไฟจราจรมีเลน เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 4** ถนนโครงการสายหลัก ตัด ถนน สป. 4002 ออกแบบเป็น 3 แยก สัญญาณไฟจราจร
- ทางแยกที่ 5** ถนนโครงการต่อเชื่อม ตัด ถนนเทศบาลบางแก้ว ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนนเทศบาลฯ มีเลน เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
- ทางแยกที่ 6** ถนนต่อเชื่อมโครงการ ตัด ถนนโครงการ ทล.3268-ทล.34 ออกแบบเป็นทางเชื่อมเข้ากับถนน ถนนโครงการ ทล.3268-ทล.34 มีเลนเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด



ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

เป็นการศึกษาและออกแบบถนนต่อเชื่อมเพื่อเป็นทางเชื่อมเส้นทางคมนาคมเดิมที่มีอยู่ ประกอบด้วย ถนนเชื่อมระหว่างถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) ถึงถนนทางหลวงชนบทหมายเลข สป.4002 มีจุดเริ่มต้นโครงการแยกจากถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บรรจบถนนทางหลวงชนบท สป.4002 ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร และถนนเชื่อมระหว่างถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1) ถึงโครงการถนนแยก ทล.3268 (ถนนเทพารักษ์) ถึงถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณถนน เลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก (ถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1) และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บรรจบโครงการก่อสร้างถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร โดยครอบคลุมเขตปกครองของพื้นที่ตำบลบางแก้ว และตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ





แนวสายทางที่เหมาะสมของโครงการ



แนวถนนสายหลัก (แนวผังเมือง จ1 (ง1 เดิม) ร่วมกับถนนวินครินทร์)

จุดเริ่มต้นโครงการ กม.ที่ 0+000 เริ่มจากถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนเทพรัตน) บริเวณ กม.ที่ 7+300 ไปทางทิศใต้ตามแนวถนนผังเมืองสาย จ1 (ง1 เดิม) ผ่านพื้นที่หมู่บ้านจัดสรร (หมู่บ้านนันทวัน ,หมู่บ้านมัทนา กม.7 ,หมู่บ้านอินดีบ้านนา กม.7 และหมู่บ้านสิริพลส) ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวได้มีการกันพื้นที่ไว้ตามแนวผังเมืองสาย จ1(ง1 เดิม) ไว้แล้ว จนถึง กม. 1+950 แนวถนนวิ่งไปตามถนนวินครินทร์ จนถึงจุดโครงการบรรจบกับถนนทางหลวงชนบทหมายเลข สป.4002 (ถนนหนามแดง-บางพลี) รวมระยะทางประมาณ 4.36 กิโลเมตร

แนวถนนต่อเชื่อม

จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.0+000 เริ่มจากถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 (ถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก) (ขนาดทางเทศบาลเมืองบางแก้วจะดำเนินการขยายถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร) แนวถนนไปทางทิศตะวันออก กม.ที่ 0+420 ตัดคลองบางแก้วใหญ่ จากนั้นเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ กม.ที่ 0+600 แนวถนนผ่านพื้นที่หน้าหมู่บ้าน Centro บางนา จากนั้น กม.ที่ 0+800 แนวถนนเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จนถึง กม.ที่ 1+300 เลี้ยวไปทางทิศตะวันออก ตัดคลองบางแก้วน้อย ที่ กม.ที่ 1+390 ไปตามแนวถนน คลส.เดิม กม.ที่ 1+800 แนวถนนเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ จนบรรจบกับแนวถนนโครงการสายแยก ทล.3268 - ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท (อยู่ระหว่างการเวนคืนเพื่อการก่อสร้าง) บริเวณหน้าหมู่บ้าน Como botanica รวมระยะทางประมาณ 2.24 กิโลเมตร



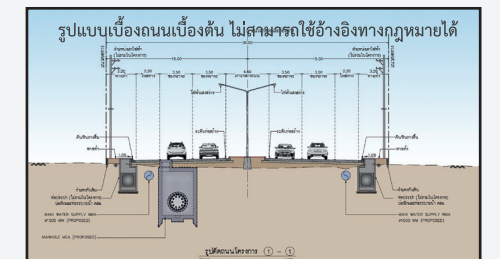
รูปแบบถนนโครงการ



ทางโครงการได้พิจารณาข้อดี-ข้อด้อย โดยพิจารณาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการก่อสร้างบำรุงรักษา รวมถึงด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม กำหนดรูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม ดังนี้

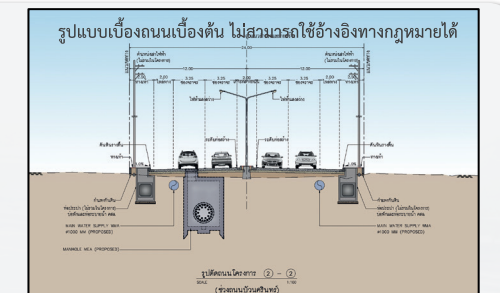
รูปแบบถนนโครงการของถนนสายหลัก ช่วงถนนผังเมือง จ1(ง1 เดิม)

ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบยก พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เขตทางประมาณ 30.00 เมตร



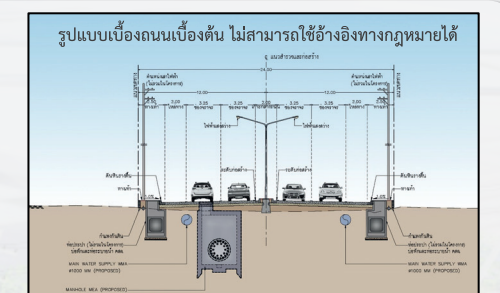
รูปแบบถนนโครงการของถนนสายหลัก ช่วงถนนวินครินทร์

ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบยกพร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เขตทางประมาณ 24.00 เมตร



รูปแบบถนนโครงการของถนนต่อเชื่อม

ถนนต่อเชื่อม เป็นการก่อสร้างถนนใหม่ เชื่อมต่อระหว่างถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 กับ ถนนสายเทพารักษ์-เทพรัตน โดยรูปแบบถนนเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนแบบยก พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย เขตทางประมาณ 24.00 เมตร



รูปแบบจุดกลับรถเบื้องต้น

พิจารณาเลือกตำแหน่งที่มีระยะมองเห็นที่เพียงพอ หลีกเลี่ยงการเปิดเกาะกลางบริเวณที่ลักษณะทางกายภาพในจุดหลังโค้งทางราบที่รัศมีโค้งต่ำและโค้งทางตั้งที่มีความยาวโค้งสั้น หลีกเลี่ยงตำแหน่งที่มีรถที่ต้องการกลับรถไปกลับรถที่ทางแยกรวมกับรถที่ต้องการเลี้ยวขวา

