

งานออกแบบทางแยก

- ทางแยกบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ออกแบบขยายช่องจราจรสะสม (Storage Lane) เพิ่มช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้าย จำนวน 1 ช่องจราจร ความกว้าง 3.50 เมตร
- ทางแยกบริเวณทางไปพื้นที่เตรียมการอุทยานแห่งชาติอ่าวมะนาว-เขาตันหยง
 - 1) ทางแยกบริเวณ กม.1+425 และ กม.1+500
 - 2) ทางแยกบริเวณ กม.1+750
- ทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ มีลักษณะเป็นทางต่อเชื่อมกับวงเวียนเดิม จึงออกแบบปรับปรุงผิวจราจรเท่านั้น



ทางแยกบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ



บริเวณ กม.1+425 และ กม.1+500



บริเวณ กม.1+750

งานออกแบบองค์ประกอบอื่นๆ ของโครงการ

จุดกลับรถ

บริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำฝ่งตำบลละลุอเหือ



บริเวณ กม.3+800 ช่วงถนนเลียบป่าสน กำหนดเป็นถนนขนาด 1 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเส้นจราจร ช่องจราจรกว้าง 5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร และจัดให้มีช่องทางสำหรับจักรยานกว้าง 3 เมตร

บริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำฝ่งตำบลบางนาค



บริเวณ กม.4+150 ช่วงถนนเลียบชายหาดนราทัศน์ กำหนดเป็นถนนขนาด 1 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเส้นจราจร ช่องจราจรกว้าง 5 เมตร

ทางลาดสำหรับขึ้นสะพาน

ฝ่งตำบลละลุอเหือ



ออกแบบให้มีความกว้างเพียงพอสำหรับการสัญจร และจัดให้มีองค์ประกอบด้านความปลอดภัย เช่น ขอบกันตกและราวป้องกัน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

ฝ่งตำบลบางนาค



ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง



ทางจักรยาน



ออกแบบเป็นทางคู่ขนานกับผิวจราจรปกติ

จุดจอดรถ

ฝ่งตำบลละลุอเหือ



ด้านซ้ายของเส้นทางก่อนขึ้นสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา บริเวณ กม.3+600 จุดจอดรถสามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 50 คัน รถจักรยานยนต์ประมาณ 100 คัน (ฝ่งตำบลละลุอเหือ)

งานสถาปัตยกรรม



รูปแบบสถาปัตยกรรมสะพานได้รับแรงบันดาลใจจาก "เรืออูและ" ฝาสนงานภูมิทัศน์ชายฝั่งอย่างกลมกลืนเพื่อสร้างเอกลักษณ์ ความสวยงาม และพื้นที่พักผ่อนสำหรับชุมชนและนักท่องเที่ยว



ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะเวลาคึกษา 540 วัน

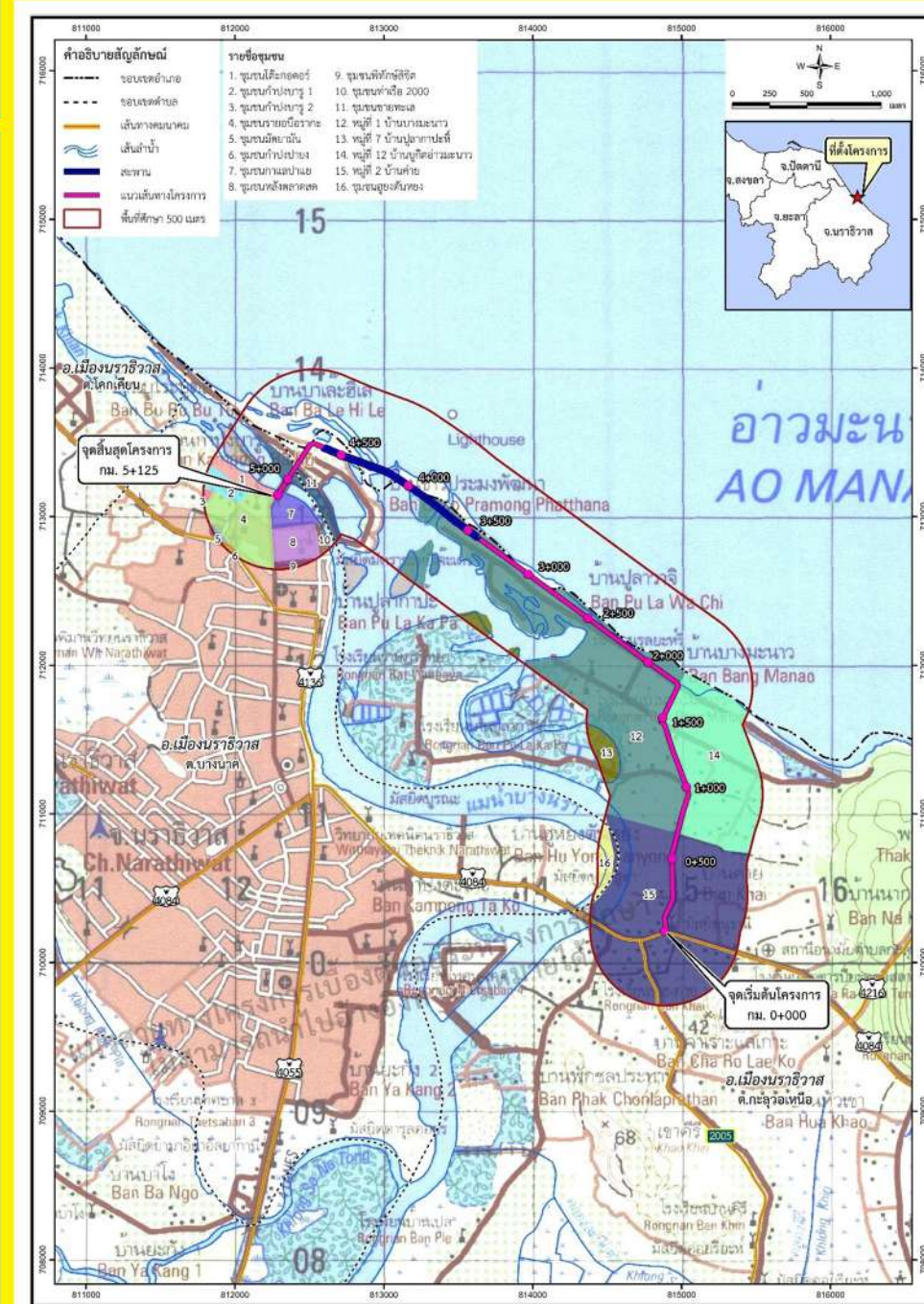
เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่

3 มกราคม 2568 – 26 มิถุนายน 2569

พื้นที่ศึกษาของโครงการ

โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานข้ามแม่น้ำบางนราและถนนต่อเชื่อม อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส มีลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างสะพานพร้อมถนนต่อเชื่อมระหว่างพื้นที่ตำบลละลุอเหือและตำบลบางนาค สภาพปัจจุบันโดยรอบช่วงต้นโครงการจะเป็นชุมชนกึ่งสองฝั่งทาง ประมาณ 1 กม. ถัดจากนั้นเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ป่าสน ข้ามแม่น้ำบางนรา จะเป็นป่าสนและมีร้านค้าริมขทาง โดยมีพื้นที่ศึกษาโครงการโครงการอย่างน้อย 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ตำบลบางนาค ตำบลละลุอเหือ อำเภอเมืองนราธิวาส

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง
นราธิวาส	เมืองนราธิวาส	บางนาค	เทศบาลเมืองนราธิวาส
		ละลุอเหือ	เทศบาลตำบลละลุอเหือ





การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดระยะเวลาศึกษาของโครงการ

1. การเข้าพบหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง กับโครงการ

ดำเนินการระหว่างวันที่ 12-14 มีนาคม 2568 ได้เข้าพบและปรึกษาหารือ
กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น และผู้นำชุมชน
ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดนราธิวาส นายกเทศมนตรีตำบล
กะลวอเหนือ ปลัดเทศบาลเมืองนราธิวาส และผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา
เพื่อประชาสัมพันธ์และชี้แจงข้อมูลโครงการเบื้องต้น



2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วม ของประชาชน ครั้งที่ 1

ดำเนินการเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น. ณ โรงแรม
ตันหยง อำเภอเมืองนราธิวาส เพื่อชี้แจงความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขต
และประโยชน์ของโครงการ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 187 คน



3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วม ของประชาชน ครั้งที่ 2

ดำเนินการเมื่อวันที่ 12-13 พฤศจิกายน 2568 แบ่งเป็น 2 เวที มีวัตถุประสงค์
ของการประชุม เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผล
การคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปประกอบการศึกษา มีผู้เข้าร่วม
ทั้งสิ้น 181 ท่าน



4. การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

ดำเนินการเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2569 เวลา ณ ห้องประชุมนราทัศน์ฮอลล์ โรงแรมอิมพีเรียล อำเภอเมือง
นราธิวาส เพื่อนำเสนอสรุปข้อมูลการศึกษาด้านต่าง ๆ ได้แก่ รูปแบบการพัฒนาโครงการ มาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปความคิดเห็นและการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นต้น
ให้แก่กลุ่มเป้าหมายรับทราบผลการศึกษาโครงการ



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

มิถุนายน 2569

โครงการจัดทำรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สะพานข้ามแม่น้ำบางนรา และถนนต่อเชื่อม

อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส



i สืบตามข้อมูลเพิ่มเติม



กรมทางหลวงชนบท
DEPARTMENT OF RURAL ROADS

สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท
☎ : 02-551-5415
☎ : Fax. 02-551-5431
✉ : design@drd.go.th

แขวงทางหลวงชนบทนราธิวาส
☎ : 0 7351 1108
☎ : Fax. 0 7351 3569



บริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 77 ต.ลาดพร้าววังหิน
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว
กรุงเทพฯ 10230

คุณสุกัญญา อำนวยสมบัติ
☎ : 0 2101 8979
✉ : weengineering.const@gmail.com



บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด
เลขที่ 39 ซ.ลาดพร้าว 124 ต.ลาดพร้าว
แขวงพลับพลา เขตวังทองหลาง
กรุงเทพฯ 10310

คุณธนกร แยมเกษม
☎ : 0 2934 3233-47 ต่อ 519
✉ : thanakorn.cot@gmail.com





ความเป็นมาและเหตุผล ความจำเป็นของโครงการ

จังหวัดนราธิวาส มีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของภาคการเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต เป็นผลทำให้เขตชุมชนเมืองที่เป็นย่านการค้าและที่พักอาศัย เกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้น และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดหลายแห่ง โดยปัจจุบันการเดินทางข้ามไปยัง 2 ฝั่งแม่น้ำบางนรา ระหว่างตำบลบางนาคและตำบลกะลุวอเหนือ จะต้องใช้สะพานข้ามแม่น้ำบางนราเดิม (สะพานบุรีพาณิชย์) ซึ่งเป็นสะพานเพียงแห่งเดียวในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีอยู่รองรับไม่เพียงพอ ปัญหาดังกล่าวสามารถบรรเทาได้โดยการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางนราแห่งใหม่พร้อมถนนต่อเชื่อม หากพัฒนาโครงการแล้วเสร็จจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และต่อเชื่อมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ สามารถใช้เป็นทางเชื่อมระหว่างตำบล ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่ นักท่องเที่ยว และผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดความสะดวกปลอดภัย และลดระยะเวลาในการเดินทาง รวมถึงเป็นเส้นทางที่ใช้ในการอพยพช่วยผู้ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ หาดนราทัศน์ และอ่าวมะนาว

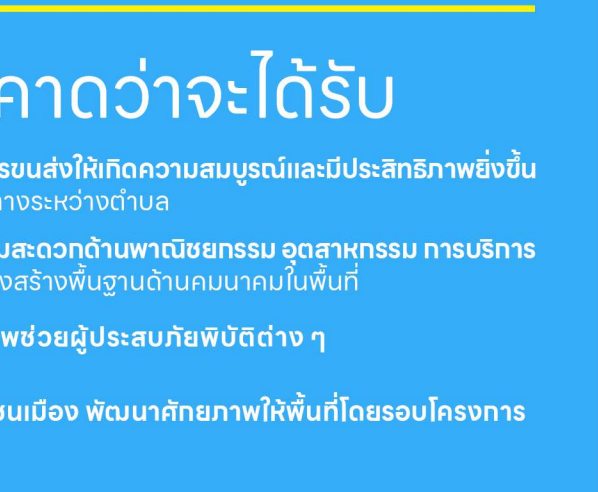
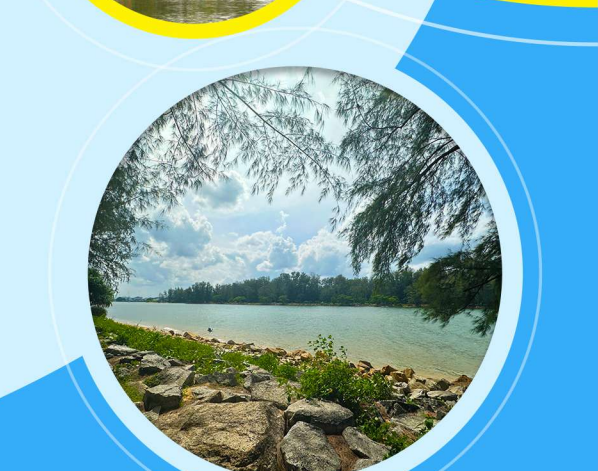
ดังนั้น **กรมทางหลวงชนบท** จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท 5 เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด** และ **บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด** ให้ดำเนินการศึกษาโครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สะพานข้ามแม่น้ำบางนราและถนนต่อเชื่อม อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการสอดคล้องต่อวิถีชีวิตของชุมชน ส่งผลกระทบท่อประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด และเกิดความเข้าใจและการรับรู้ อันจะเป็นประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนรวมถึงลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นต่อการพัฒนาโครงการ โดยผลการรับฟังความคิดเห็นจะนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความถูกต้องเหมาะสมครบถ้วนต่อไป

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ▶ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการสัญจร ลดระยะทางและเวลาในการเดินทางของประชาชน นักท่องเที่ยว และผู้ใช้รถใช้ถนน
- ▶ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่ง พัฒนาและต่อเติมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการเป็นทางลัด ทางเลี่ยง ระหว่างตำบลบางนาคและตำบลกะลุวอเหนือ
- ▶ เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่
- ▶ เพื่อศึกษาความเหมาะสมและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณรอบพื้นที่โครงการเพื่อส่งเสริม และสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ▶ เชื่อมโยงการคมนาคมและการขนส่งให้เกิดความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ลดระยะทางและเวลาการเดินทางระหว่างตำบล
- ▶ เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่
- ▶ เป็นเส้นทางที่ใช้ในการอพยพช่วยผู้ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ
- ▶ รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง พัฒนาคุณภาพชีวิตพื้นที่โดยรอบโครงการ



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ครอบคลุมองค์ประกอบหลักทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ 1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และ 4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งหมด 22 ปัจจัย สามารถสรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ดังนี้

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

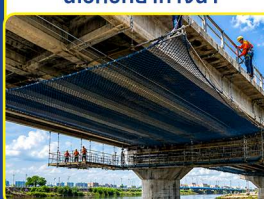
ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน



ภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน



อุทกวิทยาน้ำผิวดินและคุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ



การคมนาคมขนส่งและจราจร/อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง



เศรษฐกิจสังคม



สุนทรียภาพและทัศนียภาพ



สรุปการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- งานก่อสร้างถนนและสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา มีการขุด ดัด และถมดิน รวมถึงเปิดหน้าดินบางส่วน อาจทำให้เกิดการสูญเสียดินและการชะล้างพังทลายในช่วงฝนตกหนัก
- การใช้เครื่องจักรก่อสร้างและงานซ่อมบำรุง อาจมีความเสี่ยงจากการรั่วไหลของน้ำมันเครื่องลงสู่ดิน
- งานเจาะเสาเข็มสะพานมีการใช้สารละลายโพลีเมอร์ ซึ่งอาจปนเปื้อนดินบริเวณหลุมเจาะได้ในวงจำกัด

- ภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ** พบว่า การแพร่กระจายของมลพิษทางอากาศ ณ บริเวณผู้รับผลกระทบ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต
- เสียง** พบว่า กิจกรรมก่อสร้างมีค่าระดับเสียง ณ บริเวณผู้รับผลกระทบ เกินเกณฑ์มาตรฐาน 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณหมู่ที่ 2 บ้านค่าย หมู่ที่ 12 บ้านบุกิตอ่าวมะนาว และชุมชนชายทะเล ซึ่งมีพื้นที่อยู่ติดกับแนวเส้นทางโครงการ
- ความสั่นสะเทือน** ณ บริเวณผู้รับผลกระทบ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกจุดสังเกต

- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา อาจกีดขวางทางไหลของน้ำชั่วคราวในช่วงก่อสร้างตอม่อและฐานรากสะพาน
- งานเจาะเสาเข็มในลำน้ำมีการใช้สารละลายพอลิเมอร์ ซึ่งอาจรั่วไหลลงสู่แม่น้ำได้ในวงจำกัด
- น้ำเสียจากสำนักงานโครงการ บ้านพักคนงาน และโรงซ่อมเครื่องจักร น้ำชะขยะมูลฝอย อาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงได้ หากไม่มีการจัดการที่เหมาะสม

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ อาจทำให้การเดินทางไปมาหาสู่ และการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ศาสนา และวัฒนธรรมของชุมชนไม่สะดวก อาจส่งผลต่อความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน
- ภายหลังการพัฒนาโครงการ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมเชื่อมโยงโครงข่ายถนนและสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา ทำให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น แบ่งเบาปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวในพื้นที่

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ อาจทำให้การเดินทางไปมาหาสู่ และการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ศาสนา และวัฒนธรรมของชุมชนไม่สะดวก อาจส่งผลต่อความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน
- ภายหลังการพัฒนาโครงการ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมเชื่อมโยงโครงข่ายถนนและสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา ทำให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น แบ่งเบาปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวในพื้นที่

- โครงการสะพานจะเป็นองค์ประกอบใหม่ที่จะช่วยเสริมภูมิทัศน์บริเวณแม่น้ำบางนรา ชายหาดนราทัศน์ และแนวป่าสนริมชายฝั่ง ให้มีความโดดเด่นมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เป็นพื้นที่เปิดโล่งและภูมิทัศน์ธรรมชาติ โดยผู้สัญจรและประชาชนสามารถมองเห็นทัศนียภาพของสะพานและลำน้ำได้อย่างชัดเจน ซึ่งช่วยสร้างมุมมองใหม่บ่งบอกพื้นที่และความน่าสนใจด้านทัศนียภาพ รวมทั้งส่งเสริมภาพลักษณ์ของเมือง และศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- เปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม และใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานโครงการ เพื่อป้องกันการเปิดหน้าดินทิ้งไว้โดยไม่จำเป็น และลดผลกระทบการชะล้างพังทลายของดินจากน้ำฝน
- การขุดเจาะดินเพื่อทำฐานโครงสร้างสะพานกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้สารละลายโพลีเมอร์ (polymer) หรือสารละลายเบนโทไนต์ (bentonite) เพื่อพวยหลุมเจาะขณะทำการเจาะเสาเข็มโดยยึดถือปฏิบัติตามข้อกำหนด

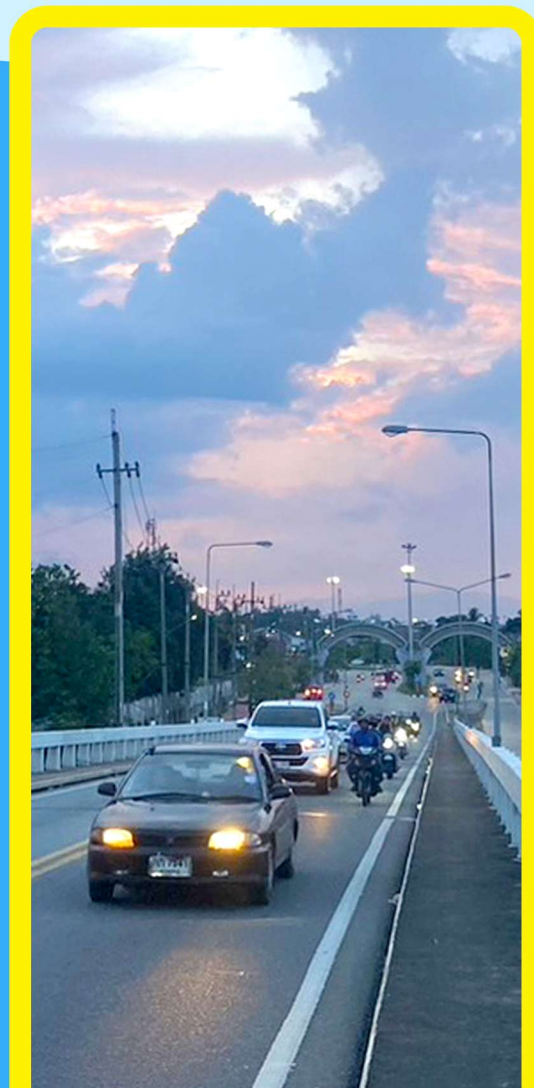
- จัดพรมน้ำบริเวณที่เปิดหน้าดิน/ผิวทางที่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 3 ครั้ง/วัน หรืออาจฉีดพรมน้ำเพิ่มเติมในกรณีที่มีปริมาณฝุ่นละอองมากกว่าปกติ
- จำกัดอุปกรณ์ก่อสร้างให้ทำงานเพียง 1 เครื่อง ในช่วงที่มีกิจกรรมเตรียมพื้นที่และกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางบริเวณหมู่ที่ 2 บ้านค่าย หมู่ที่ 12 บ้านบุกิตอ่าวมะนาว และชุมชนชายทะเล เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
- ใช้เสาเข็มแบบเจาะแทนเข็มนอก บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน

- ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา ตามรูปแบบที่ออกแบบไว้ โดยมีระยะห่างระหว่างตอม่อเพียงพอต่อการระบายน้ำ
- ติดตั้งตาข่ายใต้สะพานเพื่อป้องกันการรบกวนของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- ต้องจัดเตรียมพื้นที่บริเวณตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา เพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณตอม่อสะพาน
- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับบริเวณสำนักงานโครงการ

- วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้ชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรติดขัด
- ติดตั้งป้ายเตือน สัญลัักษณ์ และเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ชัดเจน
- จัดจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ตามแบบแผนการจัดจราจรระหว่างก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่น ของกรมทางหลวงชนบท
- ต้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา เพื่อให้สะดวกต่อผู้สัญจรทางน้ำในเวลากลางคืน

- จัดให้มีการประชุมโครงการกับผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อรับข้อเสนอแนะหรือข้อห่วงกังวลที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง โดยการติดป้ายประชาสัมพันธ์และขั้นตอนการดำเนินงานบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน ก่อนการดำเนินการกิจกรรม 30 วัน
- จัดตั้งตู้รับเรื่องร้องเรียนบริเวณสำนักงานโครงการ และแขวงทางหลวงชนบทนราธิวาส
- พิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นก่อนแรงงานต่างถิ่น เพื่อเป็นการเสริมสร้างหรือกระจายรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่

- จำกัดพื้นที่กิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทางของโครงการเท่านั้น และดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบก่อสร้างที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด
- ดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบสถาปัตยกรรมและการปรับปรุงภูมิทัศน์ที่โครงการออกแบบไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อความสวยงามเป็นเอกลักษณ์ประจำพื้นที่ โดยคำนึงถึงสวยงามเป็นที่จดจำต่อประชาชนที่สัญจรไปมา



สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

สำหรับรูปแบบถนนและรูปแบบสะพานของโครงการได้พิจารณาตามลักษณะของพื้นที่ ได้แก่ ช่วงชุมชน ช่วงก่อสร้างถนนใหม่ ช่วงเลียบชายฝั่ง (ต.ทะเลอหะหี) ช่วงจุดสิ้นสุดโครงการ (ต.บางนาค) และรูปแบบสะพานช่วงข้ามแม่น้ำบางนรา โดยมีรายละเอียดดังนี้



ស័ព្ទលក្ខណ៍

-  ช่วงชุมชนบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ
-  ช่วงก่อสร้างถนนใหม่
-  ช่วงเปลี่ยนชายฝั่ง
ต.กะลุวอเหนือ
-  สะพานของโครงการ
(สะพานข้ามแม่น้ำบางนรา)
-  ช่วงชุมชนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ
-  มัสยิด
-  โรงเรียน
-  วัด



ផ្នែកទី ១ គម.០+០០០ ដល់ គម.១+៥០០
(បេតុងប្រេង)

ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร
กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง
ข้างละ 1 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำทั้ง
2 ฝั่งทาง โดยมีเขตทางกว้างรวม 11 เมตร



**ช่วงที่ 2 กม.1+500 ถึง กม.1+750
(ก่อสร้างถนนใหม่)**

ออกแบบถนนเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร
กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง
ข้างละ 0.5 เมตร พร้อมระบายน้ำทั้ง
2 ฝั่งทาง โดยมีเขตทางกว้างรวม 10 เมตร



ช่วงที่ 3 กม.1+750 ถึง กม.3+420
(เลียบบป่าสน ต.กะลุวอเหนือ)

ออกแบบถนนเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร
กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางกว้าง
ข้างละ 1.50 เมตร นอกจากนี้ ยังมีทางเท้า
กว้างฝั่งละ 2.50 เมตร พร้อมรางระบายน้ำ
และทางจักรยานด้านขวาทางกว้าง 3.00
เมตร โดยมีเขตทางกว้างรวม 25-30 เมตร



ช่วงที่ 4 กม.3+420 ถึง กม.4+630

ออกแบบเป็นสะพานข้ามแม่น้ำบางนรา ลักษณะรูปแบบโครงสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรง (Balance Cantilever Bridge) ขนาด 2 ช่องจราจร โดยแต่ละช่องกว้าง 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร และมีทางเท้า กว้าง 2.50 เมตร โดยในช่วงที่เป็นสะพานหลักมีความกว้างของผิวจราจรบนสะพาน 14.00 เมตร นอกจากนี้ ยังได้ออกแบบช่องจราจรพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Climbing Lane) เพิ่มเติมนริเวณทางขึ้นสะพานทั้ง 2 ฝั่ง โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,210 เมตร สำหรับนริเวณแม่น้ำบางนรา ออกแบบให้มีมออยู่ใ้ในลำน้ำเพียง 2 แห่ง โดยมีระยะห่างระหว่างตอม่อ 120 เมตร ความสูง 24 เมตร ซึ่งเพียงพอต่อการสัญจรทางน้ำในพื้นที่



ช่วงที่ 5 กม.4+630 ถึง กม.5+125
(ถนนเลียบชายหาดนราทัศน์และเขตชุมชน)

ออกแบบถนนเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร
กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง
ข้างละ 1.50 เมตร มีทางเท้าด้านซ้ายกว้าง
3.10 เมตร และด้านขวากว้าง 1.90 เมตร
พร้อมระบบระบายน้ำทั้ง 2 ฝั่งทาง โดยมี
เขตทางกว้างรวม 15 เมตร