

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การประชุมปฐมฤกษ์

กลุ่มที่ 1

ดำเนินการจัดประชุมในวันพุธที่ 24 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมห้องโดมอนด์ รूम ชั้น 4 โรงแรมแกรนด์ ริชมอนด์ สโตนีส์ คอนเวนชั่น โฮเทล ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี



กลุ่มที่ 2

ดำเนินการจัดประชุมในวันเสาร์ที่ 27 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ โรงเรียนดารุลลอฮ์มาน ตำบลท่าอิฐ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2551 5156, 0 2551 5546 โทรสาร : 0 2551 5534
อีเมล : bridge@ddr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทนนทบุรี
เลขที่ 99/110 หมู่ 2 ตำบลสวนใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี 11000
โทรศัพท์ : 0 2969 0610 ต่อ 205 โทรสาร : 0 2969 0610 ต่อ 205
อีเมล : northabun@ddr.go.th

ด้านการออกแบบและวิศวกรรม
บริษัท เอชอีซี จำกัด
เลขที่ 335 หมู่ 3 ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา
อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110
โทรศัพท์ : 0 2571 2751-60 โทรสาร : 0 2571 2740
อีเมล : epc@ehc-engineering.co.th
ติดต่อ : ศุภวัฒน์ ทรัพย์พันธ์



ด้านการสำรวจและจราจร
บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพหลโยธิน
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0 2318 7235 โทรสาร : 0 2318 7236
อีเมล : chotichinda@chotichinda.co.th
ติดต่อ : คุณพิชญ์วิศิษฎ์ พรหมจันทร์



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท พีดี ดีเวลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 16.18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันนายาว เขตคันนายาว
กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 0 2948 6014-8 โทรสาร : 0 2948 6013
อีเมล : pdc-con@pdc.com
ติดต่อ : คุณสุวิมล ฐิพนพรวาย



www.สะพานสามbinน้ำ.com



โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
บริเวณถนนสามbinน้ำ จ.นนทบุรี



Line : @sanabinnam



กรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม

การออกแบบรายละเอียด
และศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA)

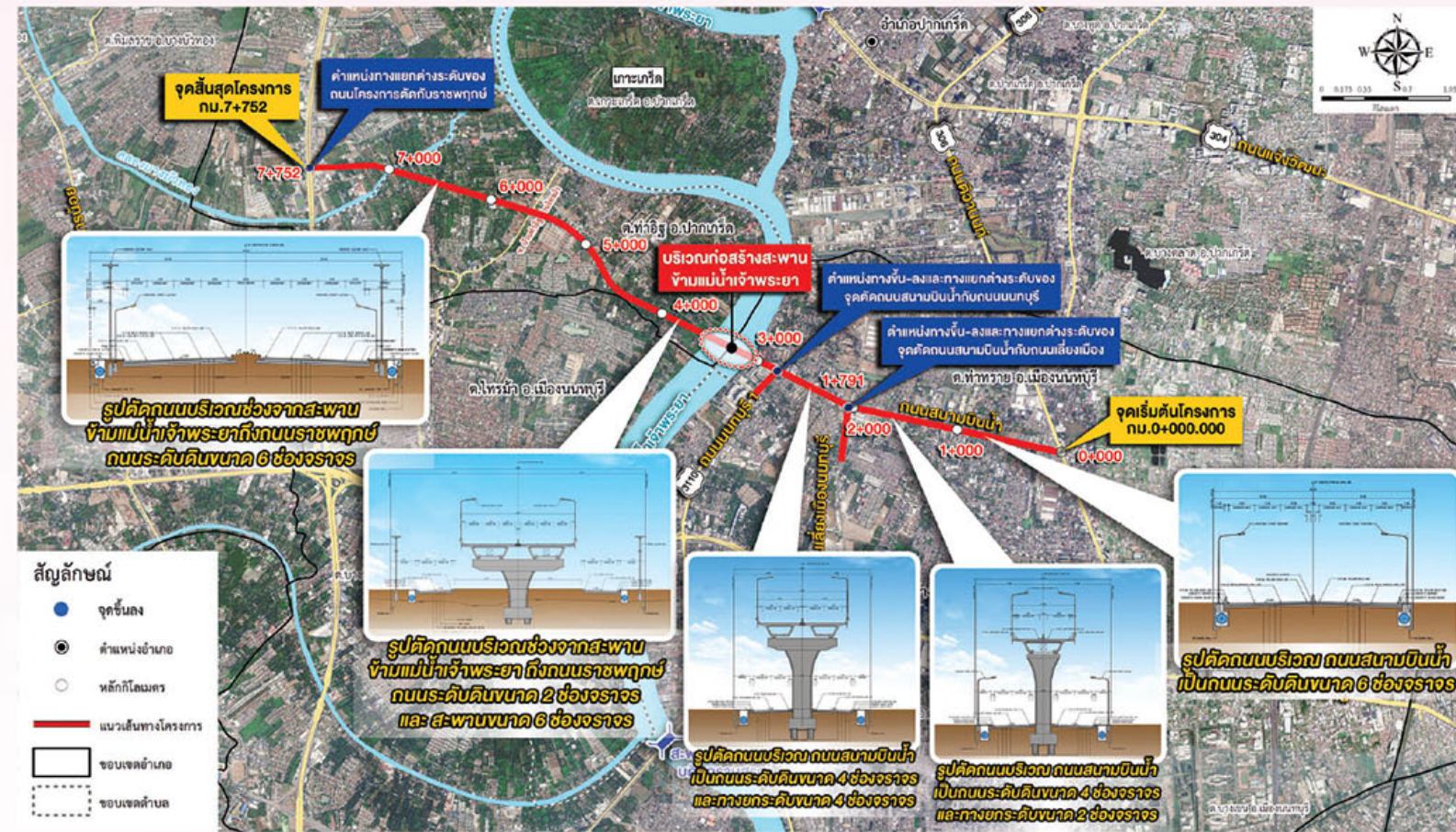
โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสามbinน้ำ จ.นนทบุรี

แนวเส้นทางและรูปแบบถนนโครงการ

แนวเส้นทางโครงการ

จุดเริ่มต้นที่บริเวณแยกสามbinน้ำ (ถนนพหลโยธินตัดกับถนนสามbinน้ำ) แนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือผ่านหน้าสำนักงานเขตปากเกร็ด สาขานนทบุรี ผ่านสำนักงานสถานีอนามัยเมืองนนทบุรี แนวเส้นทางจะอยู่บนถนนสามbinน้ำ โดยรูปแบบโครงการก่อนจะถึงถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี จะเป็นทางยกระดับ ตามแนวของถนนสามbinน้ำ ข้ามทางแยกที่ตัดกับทางเลี้ยวเมืองนนทบุรี หลังจากนั้นในบริเวณใกล้โค้งหน้ากรมพลศึกษาทหารบก แนวโครงการจะแยกจากถนนสามbinน้ำผ่านพื้นที่ของกรมพลศึกษาทหารบก จากนั้นเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่บ้านพักกรมพลศึกษาทหารบก ใกล้วัดท่าหนักใต้

แนวโครงการข้ามมายังฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณใกล้วัดแดงธรรมชาติ จะลดระดับเป็นถนนระดับพื้นดินในพื้นที่ตำบลท่าอิฐ ผ่านองค์การบริหารส่วนตำบลท่าอิฐ ก่อนที่จะมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือแล้วข้ามคลองบางบัวทอง และบรรจบกับถนนราชพฤกษ์ ที่ กม. 25+200 บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



รูปแบบถนนโครงการ

ผลจากการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร พบว่า เมื่อมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสามbinน้ำแล้ว จำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมของโครงการจะอยู่ที่เกี่ยวข้องรวมถึงสะพานข้ามแม่น้ำฯ สรุปได้ดังนี้

- ถนนสามbinน้ำควรมีขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง
- สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ควรมีขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง
- ทางขึ้น-ลง ควรมีขนาด 1 ช่องจราจรต่อทิศทาง
- ถนนทางยกระดับฝั่งตำบลท่าอิฐ ควรมีขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง



ไปรษณีย์ ตู้ปณ. 127 ปณ. จรเขี้ยว กรุงเทพฯ 10230



Hotline 09 6267 5312

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์จังหวัดนนทบุรี ในการบรรเทาปัญหาจราจร
- 2 เพื่อเป็นโครงข่ายการคมนาคมทางถนน บรรเทาและแก้ไขปัญหาคอขวดของบริเวณจราจรในพื้นที่ฝั่งตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี
- 3 เพื่อเป็นเส้นทางเลี่ยงถนนรัตนวิบูลย์ และถนนชัยพฤกษ์ ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- 4 เพื่อเป็นการสนับสนุนในการพัฒนาพื้นที่ด้านเศรษฐกิจและสังคม จากความต้องการในการเดินทางด้านระบบคมนาคมขนส่งของประชาชนที่ต้องเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ

ระยะเวลาการดำเนินงาน

สัญญาจ้าง เลขที่ สกส. 11/2564 ลงวันที่ 19 เมษายน 2564
 โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2564
 ถึงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2565 ระยะเวลาดำเนินงาน 540 วัน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1 เพื่อสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์จังหวัดนนทบุรี ในการบรรเทาปัญหาจราจร
- 2 เป็นโครงข่ายถนนตามแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อช่วยกระจายปริมาณจราจรจากสะพานพระนั่งเกล้า และสะพานพระราม 4
- 3 เป็นถนนที่รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต จากการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี และปทุมธานี
- 4 เป็นการรองรับการขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาเมืองระยะต่อไปอย่างเป็นระบบ และรองรับการบริการสาธารณสุขโดยไม่ทิ้งห่างและได้มาตรฐาน และเพื่อประสิทธิภาพการสัญจรให้มีความสะดวกและปลอดภัย
- 5 เป็นเส้นทางเลี่ยงถนนรัตนวิบูลย์ และถนนชัยพฤกษ์ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนรัตนวิบูลย์ และถนนชัยพฤกษ์
- 6 ช่วยลดระยะเวลาของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการในการเดินทางเข้าสู่ถนนสายหลัก

การคัดเลือกรูปแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

การกำหนดรูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

สะพานแขวน (Suspension Bridge)

สะพานแขวนเป็นรูปแบบของสะพานที่ถูกใช้งานมาตั้งแต่ยุคโบราณเพื่อข้ามอุปสรรคที่มีระยะช่วงกั้นกว้างที่สะพานแบบอื่นจะสามารถทำได้ การก่อสร้างสะพานแขวนมักได้รับการพิจารณาเมื่อต้องการช่วงสะพานที่มีความยาวมากเป็นพิเศษ โดยมีความยาวช่วงสะพานที่เหมาะสมเริ่มตั้งแต่ประมาณ 700-800 เมตรขึ้นไป



สะพานแขวน Great Belt Bridge ประเทศเดนมาร์ก



สะพานโค้ง (Arch Bridge)

สะพานโค้งมีลักษณะสะพานแฉะโค้ง Arch เป็นโครงสร้างเหล็ก เป็นรูปแบบสะพานที่มีการก่อสร้างมาตั้งแต่โบราณ รูปแบบสะพานมีความสวยงาม สะพานโค้ง Arch ที่พิจารณาในการคัดเลือกจะเป็นสะพานโค้งชนิด Network tied Arch ซึ่งมีชิ้นส่วนคานที่ระบับกับสะพานหน้าทับที่รับแรงดึงเพื่อต้านทานแรงดันออกที่เกิดจากตัวโค้ง Arch และมีการติดตั้งเคเบิลที่เอียงติดกัน (Network) เพื่อให้เป็นโครงสร้างที่มีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยสูง



ตัวอย่างของสะพานโค้ง Arch

สะพานคานงัด (Extradosed Bridge)

สะพานคานงัด หรือสะพาน Extradosed Bridge มีรูปร่างคล้ายสะพานหึง (Cable-stayed Bridge) คือมีเสาสูง (Pylon) และเคเบิลเป็นองค์ประกอบที่คล้ายกัน แต่เสาสูงไม่สะพานคานงัดจะตั้งสูงกว่าในสะพานหึง และเคเบิลจะติดตั้งให้มีความชันที่น้อยกว่า พฤติกรรมการรับน้ำหนักของสะพานคานงัดจะอยู่ระหว่างสะพานหึงและสะพานคานคอนกรีต มีการก่อสร้างสะพานคานงัดแล้วหนึ่งสะพานคือ สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ จังหวัดนนทบุรี ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557 สะพานหึงมีข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบ สรุปได้ดังนี้



สะพาน Odawara Blueway ประเทศญี่ปุ่น (รูปจาก http://www.mmdesign.jp.org)

รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาของโครงการ



ปัจจัยและคะแนนน้ำหนักในการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน
1.	ผลกระทบต่อแม่น้ำเจ้าพระยา	16.00
2.	ด้านสถาปัตยกรรม	26.00
3.	ระยะเวลาในการก่อสร้าง	6.00
4.	มูลค่าการลงทุนก่อสร้าง	28.00
5.	การตรวจสอบบำรุงรักษา	24.00
รวมคะแนน		100.00

หลักการที่การคัดเลือกทางแยกต่างระดับ

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจะพิจารณาเปรียบเทียบโดยให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยพิจารณาวิเคราะห์ที่ประเมินผลจากคะแนนจากด้านรวมกัน โดยจะมีคะแนนเต็ม 100 คะแนน ซึ่งรูปแบบทางเลือกที่มีคะแนนรวมสูงสุดจะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยได้พิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญ



การคัดเลือกรูปแบบทางขึ้น-ลง และทางแยกต่างระดับ

ทางขึ้น-ลงบริเวณถนนสนามบินน้ำ

รูปแบบที่ 1

เป็นรูปแบบตามหลักการเดิม กำหนดเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เข้าสู่ถนนสนามบินน้ำ ถึงทางแยกจุดตัดถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี จากนั้นสะพานหลักจะเลี้ยวขวาเข้าถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี จำนวน 4 ช่องจราจรและมี Ramp ตรงไปตามถนนสนามบินน้ำอีกทิศทางละ 1 ช่องจราจร โดยมีจุดขึ้น-ลงไม่ตรงกัน ทั้งนี้ ถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรีมีเขตทางกว้างประมาณ 22-40 เมตร ทำให้ต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเพียงแค่นิดเดียว



ทางขึ้น-ลงบริเวณถนนสนามบินน้ำ รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 2

กำหนดเป็นทางยกระดับต่อเนื่องจากสะพานพระนั่งเกล้าเพื่อระยะขนาด 6 ช่องจราจร โดยมีทางขึ้น-ลง กับถนนนนทบุรี 1 ทิศทางละ 1 ช่องจราจร สำหรับทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร จะตรงต่อไป โดยซ้อนทับบนถนนสนามบินน้ำถึงทางแยกจุดตัดถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี จะมีทางขึ้น-ลง บนถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี ทิศทางละ 1 ช่องจราจร โดยกำหนดให้ทางขึ้น-ลงตรงกัน และมีทางขึ้น-ลง บนถนนสนามบินน้ำอีกทิศทางละ 1 ช่องจราจร โดยมีจุดขึ้น-ลง ไม่ตรงกัน เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน 2 ฝั่งของถนนสนามบินน้ำ



ทางขึ้น-ลงบริเวณถนนสนามบินน้ำ รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 3

มีรูปแบบเช่นเดียวกับรูปแบบทางเลือกที่ 2 แต่กำหนดให้ทางขึ้น-ลง บนถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี ทิศทางละ 1 ช่องจราจรนั้น มีจุดขึ้น-ลง ไม่ตรงกัน



ทางขึ้น-ลงบริเวณถนนสนามบินน้ำ รูปแบบที่ 3

ทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์



รูปแบบที่ 1

กำหนดให้แยกซ้ายจากโครงการข้ามถนนราชพฤกษ์แล้วใช้ทางยกระดับใช้สะพานข้ามคลองบางบัวทองเดิม เพื่อเลี้ยวขวา เพื่อมุ่งหน้าไปถนนชัยพฤกษ์ (ทิศทางที่ 2) ส่วนทิศทางเลี้ยวขวากลับถนนราชพฤกษ์ใช้ทิศทางจากถนนรัตนวิบูลย์ มุ่งหน้าสะพานพระนั่งเกล้าเจ้าพระยา ทำก่อสร้างสะพานยกระดับ เพื่อเชื่อมถนนราชพฤกษ์โดยใช้พื้นที่ป่ากลางระหว่างทางหลักกับทางขนาน (ทิศทางที่ 3) สำหรับรถในทิศทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการเข้าถนนราชพฤกษ์มุ่งหน้าถนนรัตนวิบูลย์ เนื่องจากจุดตัดถนนโครงการอยู่ใกล้สะพานข้ามคลองบางบัวทองเดิม จึงกำหนดเป็น Ramp เลี้ยวซ้ายยกระดับข้ามช่องทางกลับรถบนถนนราชพฤกษ์เดิม และเข้าเชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองบางบัวทองโดยตรง (ทิศทางที่ 1)



รูปแบบที่ 2

กำหนดให้รูปแบบของการเลี้ยวขวาในทิศทางจากถนนโครงการเข้าถนนราชพฤกษ์เพื่อมุ่งหน้าไปถนนชัยพฤกษ์หรือทางหลวงหมายเลข 345 ใช้ Directional Ramp โดยจะเข้าเชื่อมถนนราชพฤกษ์ทางด้านซ้ายของช่องทางขนาน และทิศทางกลับกันใช้ Loop Ramp จากถนนรัตนวิบูลย์หรือถนนรัตนวิบูลย์ที่ต้องการเข้าใช้ถนนโครงการให้เลี้ยวซ้ายออกจากทางขนานถนนราชพฤกษ์ และมีการเผื่อพื้นที่สำหรับวางก่อสร้างแยกต่างระดับในลักษณะของเกาะในโครงการนี้เพื่อการต่อขยายในอนาคตเพื่อเข้าเชื่อมถนนกาญจนาภิเษกด้วย ทิศทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการเข้าถนนราชพฤกษ์ มีลักษณะเช่นเดียวกับกับทางเลือกที่ 1



รูปแบบที่ 3

กำหนดให้รูปแบบของการเลี้ยวขวาในทิศทางจากถนนโครงการเข้าถนนราชพฤกษ์เพื่อมุ่งหน้าไปถนนชัยพฤกษ์หรือทางหลวงหมายเลข 345 ใช้ Directional Ramp โดยจะเข้าเชื่อมถนนราชพฤกษ์ทางด้านซ้ายของช่องทางขนาน และทิศทางกลับกันใช้ Loop Ramp จากถนนรัตนวิบูลย์หรือถนนรัตนวิบูลย์ที่ต้องการเข้าใช้ถนนโครงการให้เลี้ยวซ้ายออกจากทางขนานถนนราชพฤกษ์ และมีการเผื่อพื้นที่สำหรับวางก่อสร้างแยกต่างระดับในลักษณะของเกาะในโครงการนี้เพื่อการต่อขยายในอนาคตเพื่อเข้าเชื่อมถนนกาญจนาภิเษกด้วย ทิศทางเลี้ยวซ้ายจากถนนโครงการเข้าถนนราชพฤกษ์ มีลักษณะเช่นเดียวกับกับทางเลือกที่ 1