

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การประชุมเชิงปฏิบัติการ

กลุ่มที่ 1
ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 24 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ห้องประชุมห้องโถงขนาดใหญ่ ชั้น 4 โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอวิชั่น ถนนวิภาวดีรังสิต ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

กลุ่มที่ 2
ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. อาคารอเนกประสงค์ โรงเรียนวัดคูหาภิมุข ตำบลท่าอิฐ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

กลุ่มที่ 1
พื้นที่ตำบลท่าทราย
ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 08.30 - 12.00 น. ห้องประชุมวัดท่าอิฐ ชั้น 1 โรงแรมนนทบุรีพาเลซ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

กลุ่มที่ 2
พื้นที่ตำบลบางกระสอบ และตำบลท่าทราย (บางส่วน)
ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 13.00 - 16.30 น. ห้องประชุมวัดท่าอิฐ ชั้น 1 โรงแรมนนทบุรีพาเลซ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

กลุ่มที่ 3
พื้นที่ตำบลท่าอิฐ
ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 08.30 - 12.00 น. ห้องประชุมวัดท่าอิฐ ชั้น 1 โรงแรมนนทบุรีพาเลซ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

กลุ่มที่ 4
พื้นที่ตำบลอโศกเกร็ด
ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 13.00 - 16.30 น. ห้องประชุมวัดท่าอิฐ ชั้น 1 โรงแรมนนทบุรีพาเลซ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

กลุ่มที่ 5
พื้นที่ตำบลไทรน้า
ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 08.30 - 12.00 น. ห้องประชุมวัดท่าอิฐ ชั้น 1 โรงแรมนนทบุรีพาเลซ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ : 0 2551 5156, 0 2551 5546 โทรสาร : 0 2551 5534
อีเมล : bridge@dlr.doe.go.th

หน่วยงานตรวจสอบถนนบุนนบุรี
เลขที่ 99/10 หมู่ 2 ตำบลหนองปรือ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี 11000
โทรศัพท์ : 0 2968 0410 ต่อ 205 โทรสาร : 0 2968 0610 ต่อ 205
อีเมล : not@abn.doe.go.th

ด้านการออกแบบและวิศวกรรม
บริษัท เอสซีเอ็น จำกัด
เลขที่ 335 หมู่ 3 ถนนบางนา-ทวี กรุงเทพมหานคร ตำบลบางศรีเมือง อำเภอบางนา จังหวัดกรุงเทพมหานคร 11110
โทรศัพท์ : 0 2571 2751-60 โทรสาร : 0 2571 2740
อีเมล : op@scn.co.th, info@scn.co.th
ติดต่อ : คุณณัฏฐิณี อรุณรัตน์

ด้านการสำรวจและจราจร
บริษัท โอดี จำกัด คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 147/3/4 อาคารโอดีจิวเวลรี่ ซอยพหลโยธิน 37/1 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10250
โทรศัพท์ : 0 2318 7235 โทรสาร : 0 2318 7236
อีเมล : chotchinda@chotchinda.co.th
ติดต่อ : คุณฉัตรนิศากร พรหมสัมพันธ์

ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท พีดีซีคอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 16,18 ซอยงามวิเศษ 98 แขวงสามยุคยว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 0 2948 6014-8 โทรสาร : 0 2948 6013
อีเมล : pdc-con@ yahoo.com
ติดต่อ : คุณสุวิภา นุชรพรากร

www.สะพานบุนนบุรี.com

โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบุนนบุรี อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

Line : @sanambinnam



การออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบุนนบุรี จ.นนทบุรี

แนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการ

แนวเส้นทางโครงการ
แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นจากพื้นที่ตำบลท่าทราย อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี บริเวณถนนสนามบุนนบุรี วางแนวในทิศตะวันตก ผ่านบ้านพักข้าราชการ กรมพลศึกษากรมการช่าง สามัคคีหน้า เขตรายเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มาทางฝั่งทิศตะวันตกวางอยู่ใต้พิภพใต้ของวัดตึกหน้า ห่างจากแนวรั้ววัดประมาณ 50 เมตร ผ่านวัดแดงธรรมศาลา โดยแนวเส้นทาง โครงการอยู่ใต้พิภพของวัดแดงธรรมศาลาที่ทำงานแนวรั้ววัดประมาณ 150 เมตร ผ่านองค์การบริหารส่วนตำบลท่าอิฐ ผ่านโรงเรียนท่าอิฐศึกษา ผ่านคลองบางบัวทอง ผ่านวัดท่าอิฐ โดยแนวเส้นทางโครงการอยู่ด้านเหนือของวัดท่าอิฐ ห่างจากแนวรั้ววัดประมาณ 140 เมตร จากนั้นแนวเส้นทางโครงการเชื่อมต่อกับถนนราชพฤกษ์ บริเวณ กม.25+000 ใกล้กับบริษัทแม่ดินทองวัสดุก่อสร้าง ตำบลอ้อมเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี สรุปรูปแบบได้ดังนี้

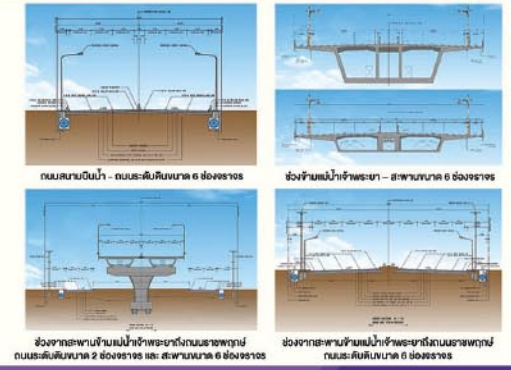
- ปรับปรุงขยายช่องจราจรบนถนนสนามบุนนบุรีจากเดิมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เป็นขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ)
- ก่อสร้างสะพานทางขึ้น-ลง บนถนนสนามบุนนบุรีเพื่อเชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังทิศตะวันตก ขนาด 2 ช่องจราจร (ขึ้น-ลง) ด้วยโครงสร้างในรูปแบบคานคอนกรีตอัดแรง รูปกล่องหล่อสำเร็จรูป (Precast Concrete Box Girder)
- ก่อสร้างสะพานทางขึ้น-ลง ฝั่งทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา
- ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ)
- ก่อสร้างถนนระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เชื่อมต่อจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปแนวทิศตะวันตกเพื่อเชื่อมต่อกับถนนราชพฤกษ์
- ก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางบัวทองพร้อมจุดกลับรถ ขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)
- ก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการเพื่อเชื่อมต่อกับถนนราชพฤกษ์



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากผลการสำรวจและคาดการณ์ถึงผลกระทบจากโครงการศึกษาครั้งนี้ พบว่า เมื่อมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสนามบุนนบุรีแล้ว จำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมของโครงการจะเพิ่มขึ้นด้วย รวมถึงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะเพิ่มความหนาแน่นของจราจรได้ดังนี้

- ถนนสนามบุนนบุรีควรมีขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง
 - สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ควรมีขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง
 - ถนนทางยกระดับฝั่งตำบลท่าอิฐ ควรมีขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง
- การปรับปรุงรูปแบบถนนโครงการในการออกแบบรายละเอียดครั้งนี้ จะมีการปรับปรุงรูปแบบถนน ให้สอดคล้องกับรูปแบบโครงการที่ได้ทำการออกแบบในรายละเอียดเพิ่มเติม รวมถึงการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน สรุปตามแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการ (ฝั่งทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา) ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ (ฝั่งทิศตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา)



วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพิ่มทางเลือกในการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่โครงการ
2. บรรเทาปัญหาจราจรบนสะพานพระนั่งเกล้า และสะพานพระราม 4
3. สนับสนุนแผนยุทธศาสตร์ด้านจราจรของจังหวัดนนทบุรี
4. เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่โครงการ



ระยะเวลาการดำเนินงาน

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์จังหวัดนนทบุรี ในการบรรเทาปัญหาจราจร
2. เป็นโครงการช่วยด้านถนนแคว้นออก-ตะวันตก เพื่อช่วยกระจายปริมาณจราจรจากสะพานพระนั่งเกล้าและสะพานพระราม 4
3. เป็นถนนที่รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต จากการเดินทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี และปทุมธานี
4. เป็นการรองรับการขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาเมืองระยะต่อไปอย่างเป็นระบบ และรองรับการบริการสาธารณะยุคใหม่ที่มีเพียงพอและได้มาตรฐาน และเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรให้มีความสะดวกและปลอดภัย
5. เป็นเส้นทางเลี่ยงถนนรัตนอานิศร์ และถนนชัยพฤกษ์ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนรัตนอานิศร์ และถนนชัยพฤกษ์
6. ช่วยลดระยะเวลาของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการในการเดินทางเข้าสู่ถนนสายหลัก

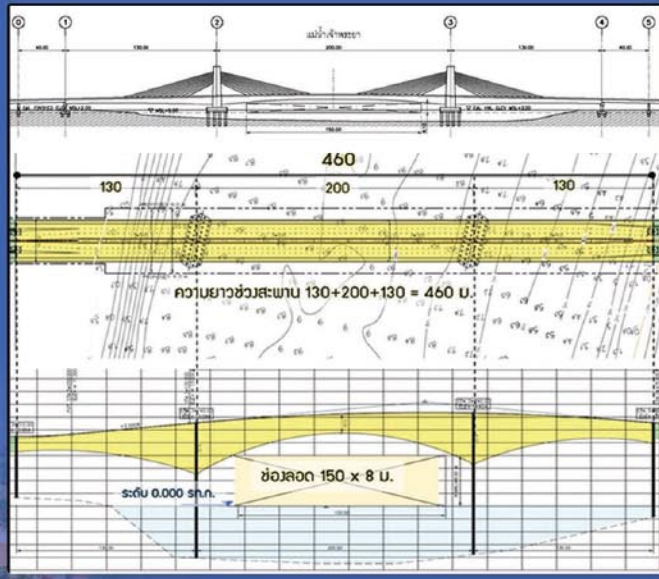
รูปแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณก่อสร้างสะพานของโครงการมีความกว้างของแม่น้ำประมาณ 420 เมตร มีความลึกที่จุดต่ำสุดของแม่น้ำประมาณ 7-9.5 เมตร จากการประสานงานกับกรมเจ้าท่าในการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แห่งอื่นๆ พบว่า สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องก่อสร้างภายใต้เงื่อนไขการเดินเรือ คือ มีขนาดช่องลอดสูงไม่น้อยกว่า 8.1 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) เทียบเท่าความสูง (H) ประมาณ 5.6 เมตร และมีความกว้าง (L) ไม่น้อยกว่า 50 เมตร สำหรับช่วงของแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงระหว่างสะพานพระราม 5 ถึงสะพานปทุมธานี และไม่มีต่อมอยู่ห่างจากตลิ่งเกินกว่า 1 ใน 3 ของความกว้าง ของแม่น้ำบริเวณนั้น ด้วยเหตุนี้ความยาวช่วงสะพานที่แนะนำจะอยู่ระหว่าง 200 - 240 เมตร ซึ่งจะสอดคล้องกับความยาวช่วงสะพานที่ยาวที่สุดแห่งหนึ่งซึ่งมีความยาวช่วงเสาไม่น้อยกว่า 200 เมตร และจะเป็นการลดงานก่อสร้างฐานรากสะพาน ที่จะลำเลียงไปลำน้ำได้อีกด้วย ดังนั้นจึงพิจารณาที่กำหนดให้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีตอม่อในแม่น้ำสองตอม่อ และมีควายยาว สะพานช่วงกลาง 200 เมตร

จากการศึกษาคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีความเหมาะสมที่สุด พบว่า โครงสร้างสะพานรูปแบบคานเชิง หรือสะพาน Extradosed Bridge มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยโครงสร้างสะพาน รูปแบบนี้จะมีรูปร่างคล้ายสะพานขึง (Cable-stayed Bridge) คือมีเสาสูง (Pylon) และคานเป็นองค์ประกอบที่คล้ายกัน แต่เสาสูงในสะพานคานเชิงจะตั้งอยู่ในสะพานซึ่งและคานจะตั้งตั้งให้มีความชันที่น้อยกว่า พฤติกรรมการรับน้ำหนักของสะพานคานเชิงและสะพานคานคอกกรัด ลักษณะการรับน้ำหนักของสะพานคานคอกกรัด โดยสามารถออกแบบก่อสร้างให้มีความยาวช่วงสะพานได้ยาวสุดประมาณ 300 เมตร ในประเทศไทย มีการก่อสร้างสะพานคานเชิงแล้วหนึ่งสะพาน คือ สะพานมหา- จะจุราบดินทรานรอนดี จังหวัดนนทบุรี ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557



สะพานมหาเจจุราบดินทรานรอนดี (รูปจาก <http://dirr.go.th>)



รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบิน



รูปแบบทางขึ้น-ลง และทางแยกต่างระดับ

ทางขึ้น-ลงและทางแยกต่างระดับของโครงการ มีจำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย
 1) ทางขึ้น-ลงบริเวณถนนนนทบุรี 1 ที่ถนนสนามบิน
 2) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ฝั่งซ้ายต่อทางขึ้น-ลงทางแยกต่างระดับของโครงการ มีจำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย
 1) ทางขึ้น-ลงบริเวณถนนนนทบุรี 1 ที่ถนนสนามบิน
 2) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์



ตำแหน่งทางขึ้น-ลงและทางแยกต่างระดับของโครงการ

รูปแบบทางขึ้น-ลง บนถนนนนทบุรี 1

รูปแบบทางขึ้น-ลงบนถนนนนทบุรี 1 เป็นผลจากการศึกษาการเชื่อมต่อกับถนนแคว้นออกของแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสนามบิน สภาพพื้นที่ปัจจุบันของถนนสนามบินบริเวณพื้นที่โครงการเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดเขตทางกว้างประมาณ 25 เมตร จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 5-6 กุมภาพันธ์ 2565 ที่ผ่านมา ได้รับข้อคิดเห็นจากการประชุมในเรื่องรูปแบบของการเชื่อมต่อบริเวณถนนสนามบินนี้ โดยให้พิจารณาการยกระดับบนถนนสนามบินนี้ และกรมทางหลวงชนบทมีความเห็นให้ทบทวนรูปแบบเพิ่มเติมตามข้อคิดเห็นดังกล่าว จึงได้ทำการทบทวนรูปแบบทางขึ้น-ลงบริเวณนี้ใหม่ โดยผลการคัดเลือกรูปแบบทางขึ้น-ลงบริเวณถนนสนามบินนี้ สรุปได้ว่า รูปแบบที่มีความเหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนถัดไป เป็นการก่อสร้าง Ramp เลี้ยวขวาบนถนนนนทบุรี 1 ซึ่งได้รักษารูปแบบการจราจร ขนาด 4 ช่องจราจร ชั่วขณะลดสะพานข้ามแม่น้ำ 1 ชั้น บนถนนสนามบินนี้ ที่ต้องการไปถนนสนามบินนี้ ใช้การกั้นปิดสะพานข้ามแม่น้ำนี้ และขยายถนนสนามบินนี้ เป็น 4 ช่องจราจร โดยทางแยกจุดตัดถนนสนามบินนนทบุรี กำหนดเป็นสะพานยกระดับ



สภาพปัจจุบันถนนสนามบิน

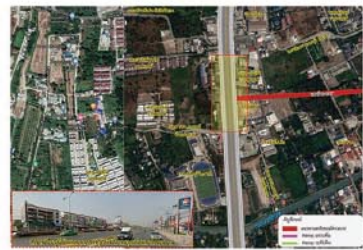


รูปแบบของทางขึ้น-ลงบนถนนนนทบุรี 1

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์

ในการพิจารณาการยกระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ เป็นการพิจารณาการยกระดับในทิศทางเดียว ซึ่งในทิศทางเดียวขวาให้คงจากถนนโครงการเข้าถนนราชพฤกษ์ ในทิศทางเดียว (ไปถนนชัยพฤกษ์หรือทางหลวงหมายเลข 345) และทิศทางเดียวขวาจากถนนราชพฤกษ์เข้าถนนโครงการ จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดแนวเส้นทางกับถนนราชพฤกษ์อยู่ใกล้กับสะพานข้ามคลองบางบัวทอง และบริเวณแยกวิภาวดีวิบูลย์

จากการศึกษาการยกระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ พบว่ารูปแบบที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบ Y-Interchange โดยใช้ Ramp เลี้ยวขวาเข้า-ออกถนนโครงการเป็น Directional Ramp โดยใช้พื้นที่เกาะกลาง ระหว่างทางหลักและทางขนานของถนนราชพฤกษ์ในการก่อสร้าง สำหรับ Directional Ramp เลี้ยวขวาจากถนนราชพฤกษ์เข้าสู่ถนนโครงการ จะแยกออกด้านซ้ายของสะพานข้ามคลองบางบัวทองบนทางขนานเดิมของถนนราชพฤกษ์ สำหรับทิศทางเดียวซ้ายจากถนนโครงการเข้าถนนราชพฤกษ์นั้น เนื่องจากจุดตัดถนนโครงการอยู่ใกล้สะพานข้ามคลองบางบัวทองมาก ดังนั้น จึงต้องกำหนดเป็น Ramp เลี้ยวซ้ายยกระดับข้ามของทางกับบนถนนราชพฤกษ์เดิม และเข้าเชื่อมต่อกับสะพานข้ามคลองบางบัวทองโดยตรง



สภาพพื้นที่ปัจจุบันบริเวณทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์



รูปแบบที่ 1



รูปแบบที่ 2