



8 พุดสะพาน สนามบินน้ำ



เชื่อมท่าอากาศยาน-วิภาวดี

ปิดฝุ่นโปรเจกต์ 3 หมื่นล้าน พุดสะพานสนามบินน้ำเชื่อมกาญจนา-วิภาวดี

เวนคืนอู่พิศ

ปีน 1 ใน 11 สะพาน สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานบริเวณสนามบินน้ำที่ “คจร.-คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกกลาง” บรรจไว้เป็นแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

หลัง “สนช.-สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” ศึกษาเสร็จไปเมื่อหลายปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหการจราจรพื้นที่ จนนทบุรี ที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในช่วง 2-3 ปีนี้ โดยมอบให้ “ทช.-กรมทางหลวงชนบท” เป็นเจ้าภาพผลักดันโครงการ

ล่าสุด “ทช.” เริ่มเดินหน้าโครงการเจียดงบประมาณกว่า 20 ล้านบาทจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นคนในพื้นที่ครอบคลุม 2 อำเภอ คือ อ.เมือง และ อ.ปากเกร็ด ไม่น้อยกว่า 3 ครั้ง มีทั้งที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับโครงการ



หลังมีเสียงสะท้อน “พิศศักดิ์ จิตวิริยะวศิน” อธิบดีกรมทางหลวงชนบท กล่าวว่า โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสนามบินน้ำ จนนทบุรี อยู่ในแผนแม่บทการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติรับทราบแผนแม่บทเมื่อวันที่ 2 ก.ค. 2556 ซึ่งเป็นโครงการที่อยู่ในแผนดำเนินการช่วงปี 2565 เป็นต้นไป

กรมมีเกณฑ์การดำเนินโครงการ

6 ขั้นตอน ประกอบด้วย 1. ศึกษาความเป็นไปได้ เป็นการพิจารณาแนวทางเลือก ศึกษาผลกระทบทางบวกและลบของแต่ละทางเลือกให้ได้แนวทางเลือกเพื่อไปสู่การจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ใช้ระยะเวลา 1 ปี เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2560

2. ทำรายงาน EIA ใช้ระยะเวลา 1 ปี 3. สำรองออกแบบรายละเอียดโครงการ 1 ปี 4. ออก พ.ร.ฎ.เวนคืนควบคู่กับการสำรวจสิ่งขุดขุด



1 ปี 5. ตั้งงบประมาณ และทำการเวนคืน 1 ปี และ 6. ก่อสร้าง 3 ปี ทั้งนี้บริษัทที่ปรึกษาฯลงพื้นที่แล้วพบว่า จาก 4 แนวทางเลือก ที่เป็นไปได้มากที่สุด คือ แนวทางเลือกที่ 1 ระยะทาง 10.103 กม. มีจุดเริ่มต้นที่บริเวณใกล้วัดบัวขวัญ แนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตก แล้วมุ่งหน้าไปยังสามแยกสนามบินน้ำในบริเวณพื้นที่ของเทศบาลนครนนทบุรี มุ่งไปยังถนนสนามบินน้ำ แนวเส้นทางจะอยู่บนถนนสนามบินน้ำ

โดยรูปแบบถนนจะเป็นทางยกระดับ แนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวของถนนสนามบินน้ำ และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่บ้านพักกรมพลศึกษาทหารบก ข้ามมายังฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา จะลดระดับเป็นถนนระดับพื้นดินในพื้นที่ตำบลท่าอิฐ และมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ข้ามคลองบางบัวทอง และสิ้นสุดที่ถนนราชพฤกษ์ที่ กม.26 +500

นายพิศักดิ์กล่าวอีกว่า ก่อนหน้านีกรมมีแนวคิดจะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ

สนามบินน้ำและถนนต่อเชื่อมจากถนนกาญจนาภิเษกตะวันตกมายังถนนวิภาวดีรังสิต ระยะทาง 19 กม. ใช้เงินลงทุนประมาณ 33,603 ล้านบาท แยกเป็นค่าก่อสร้าง 9,574 ล้านบาท และเวนคืนที่ดิน 25,278 ล้านบาท ซึ่งสะพานสนามบินน้ำเป็น 1 ในแผนงาน

จากทั้งโครงการ แบ่งออกเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย **“ตอนที่ 1”** ช่วงถนนกาญจนาภิเษกตะวันตกถึงถนนราชพฤกษ์ จุดเริ่มต้นอยู่ที่ถนนกาญจนาภิเษกใกล้กับสถานีซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร (เดโป้) ของรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-บางใหญ่) เพื่อเปลี่ยนถ่ายโหมดการเดินทางจากรถมาเป็นระบบราง จะก่อสร้างเป็นถนน 6 ช่องจราจร ระยะทาง 2 กม. และสะพาน 4 ช่องจราจร ข้ามถนนบางกรวย-ไทรน้อย คลองบางบัวทอง มาสิ้นสุดที่ถนนราชพฤกษ์ รวมระยะทาง 5 กม. เงินลงทุน 6,366 ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้าง 813 ล้านบาท และเวนคืนที่ดิน 5,553 ล้านบาท

“ตอนที่ 2” ช่วงถนนราชพฤกษ์ถึงถนนติวานนท์ จะเริ่มต้นที่ถนนราชพฤกษ์

ก่อสร้างเป็นสะพานข้ามถนนราชพฤกษ์ 4 ช่องจราจร ความยาว 600 เมตร จากนั้นจะเป็นถนน 6 ช่องจราจร และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สะพานสนามบินน้ำ) 6 ช่องจราจรบริเวณฝั่งตรงข้ามกระทรวงพาณิชย์

เมื่อข้ามแม่น้ำแล้วจะสร้างเป็นทางยกระดับ 4 ช่องจราจร โดยแนวเส้นทางจะไปตามแนวถนนสนามบินน้ำ พร้อมปรับปรุงและขยายถนนสนามบินน้ำและถนนนนทบุรี 1 จากแยกจุดตัดถนนติวานนท์ถึงสะพานนนทบุรี 1 จาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร รวมระยะทาง 8 กม. เงินลงทุน 8,891 ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้าง 3,386 ล้านบาท และเวนคืนที่ดิน 5,505 ล้านบาท

และ **“ตอนที่ 3”** ช่วงถนนติวานนท์ถึงถนนวิภาวดีรังสิต เริ่มจากจุดสิ้นสุดตอนที่ 2 บนถนนติวานนท์ ก่อสร้างเป็นทางลอด 6 ช่องจราจร รังตรงไปเชื่อมกับทางด่วนศรีรัช จะมีทางต่างระดับเชื่อมกับทางด่วน จากนั้นจะสร้างเป็นทางยกระดับ 4 ช่องจราจรไปตลอดเส้นทางจนถึงถนนวิภาวดีรังสิต จะมีถนนคู่ขนานด้าน



ข้างฝั่งละ 2 ช่องจราจร เปิดพื้นที่
แนวเส้นทางที่ตัดผ่าน และทางต่าง
ระดับเชื่อมถนนวิภาวดีรังสิต รวม
ระยะทาง 6 กม. เงินลงทุน 18,346
ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้าง 4,126 ล้าน
บาท เว้นคืนที่ดิน 14,220 ล้านบาท

“ปัจจุบันกรมดำเนินการศึกษาราย
ละเอียดแค่ตอนที่ 2 ส่วนที่เหลืออีก
2 ตอนยังไม่มีแผนจะศึกษา คงต้อง
ดูความเป็นไปได้ของตอนที่ 2 ที่ผล
การศึกษาจะออกมาในเร็ว ๆ นี้ก่อน
รวมถึงความเหมาะสมและความ
จำเป็นของโครงการ และงบประมาณ
ที่จะนำมาใช้ก่อสร้างด้วย เพราะเงิน
ลงทุนค่อนข้างสูง”

อย่างไรก็ตาม หากได้พัฒนา
โครงการแบบเต็มรูปแบบ จะทำให้
การเชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพฯ-โซนตะวัน
ตกกับตะวันออกที่ยังขาดโครงข่าย
ที่จะมารองรับกับการขยายตัวของ
เมืองและแก้ไขปัญหาการจราจรที่
นับวันทวีคูณมากยิ่งขึ้น