

ปัญหาพื้นที่เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

การสัญจรและการเดินทาง

- การเข้าถึง (Accessibility) ริมสองฝั่งแม่น้ำมีข้อจำกัด
- ไม่สามารถเดินทางเชื่อมต่อน้ำด้วยถนนหรือทางสัญจรได้ในปัจจุบัน
- การเชื่อมต่อสองฝั่งแม่น้ำมีข้อจำกัดและไม่สะดวกสำหรับการเดินทางด้วยเท้าหรือทางจักรยาน
- การเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังไม่มีประสิทธิภาพ

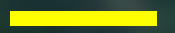
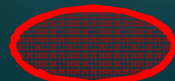
การใช้ประโยชน์ที่ดิน และผังเมือง

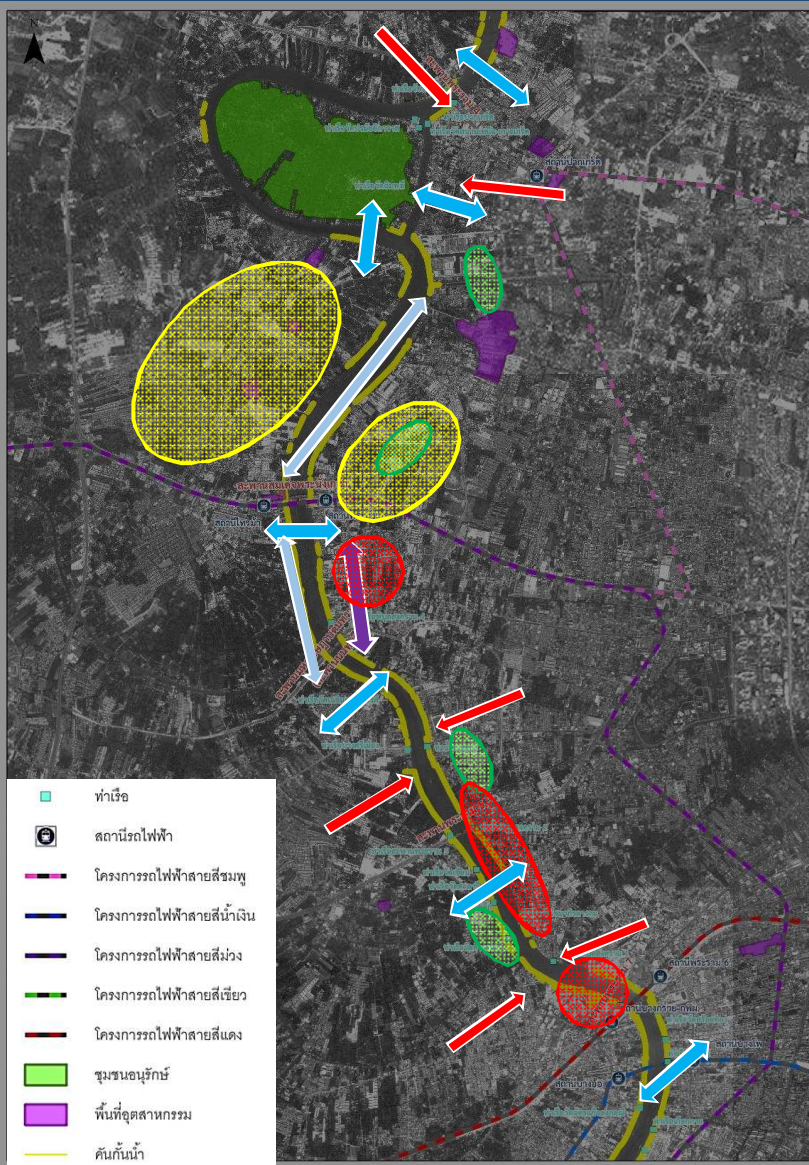
- พื้นที่สวนและชุมชนดั้งเดิมที่อยู่ริมแม่น้ำลดลงอย่างรวดเร็วเนื่องจากผังเมืองรวมหมดอายุ การใช้ประโยชน์ที่ดินผิดไปจากที่กำหนดไว้ตามผังเมืองรวม
- มีการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรม และคลังสินค้า บนพื้นที่ประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ก่อนการประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวม ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำได้

ทัศนียภาพ วิถีชีวิต คุณภาพชีวิต และการนันทนาการ

- การสร้างโครงสร้างป้องกันน้ำท่วมสำหรับชุมชนบริเวณริมแม่น้ำ จะทำให้บดบังมุมมองทัศนียภาพของชุมชน ทิศทางการระบายลม ปัญหาด้านน้ำเน่าเสียหลังคันกันน้ำ และวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป
- พื้นที่สาธารณะและนันทนาการบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยามีสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ

ตัวอย่างปัญหาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

-  การเข้าถึงสองฝั่งแม่น้ำมีข้อจำกัด
-  ไม่สามารถเดินทางเชื่อมต่อริมแม่น้ำอย่างต่อเนื่อง
-  การเชื่อมต่อสองฝั่งแม่น้ำมีข้อจำกัดและไม่สะดวก
-  การเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ริมน้ำกับระบบขนส่งสาธารณะ
ยังไม่มีประสิทธิภาพ
-  พื้นที่ชุมชนดั้งเดิมริมแม่น้ำลดลงรวดเร็ว
-  มีการพัฒนาโรงงาน/คลังสินค้าริมน้ำก่อนผังเมือง
ประกาศใช้
-  โครงสร้างป้องกันน้ำท่วมบดบังทัศนียภาพของชุมชน
-  พื้นที่นันทนาการและสาธารณะมีน้อยมาก
-  การรुक้าล้ำน้ำ



ปัญหาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา



วัตถุประสงค์โครงการ

- เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาระบบการสัญจรบริเวณเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
- เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พร้อมเสนอมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงแนวทางในการป้องกันการบุกรุกกล้ำน้ำสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา



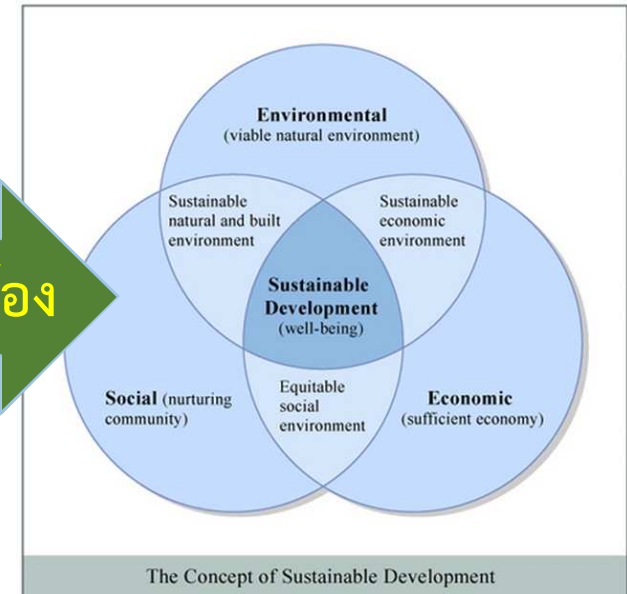
เป้าหมายการพัฒนาโครงการ

- ส่งเสริมการโครงข่ายทางสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางสัญจรทั้งทางน้ำและทางบก ส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ
- ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมือง เพิ่มพื้นที่สาธารณะและพื้นที่นันทนาการ
- ส่งเสริมการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมน้ำเพื่อสาธารณะ สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ร่วมกัน และป้องกันการรุกราน

การพัฒนาเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน

- สมดุลของสังคม (Social well-being)
- ผู้คนมีความสุข (Human well-being)
- สิ่งแวดล้อมที่ดี (Environmental well-being)

สอดคล้อง



เมืองที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน
(sustainable city)

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการ
(สะพานปทุมธานี 1 - คลองลัดโพธิ์)
ระยะทางศึกษา 140 กม.

พื้นที่ออกแบบและก่อสร้างของ
กรุงเทพมหานคร 14 กม.



เมืองปทุมธานี
(สะพานปทุมธานี 1)

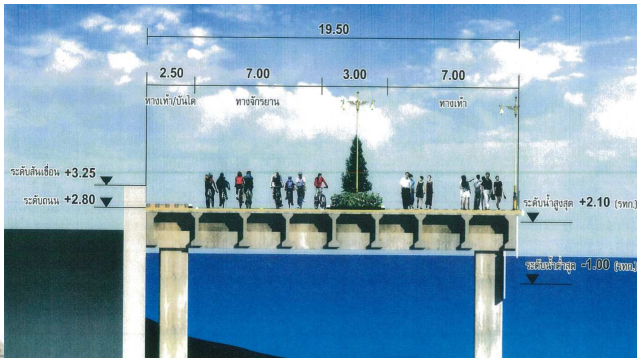
คลองลัดโพธิ์

โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กทม.

- ❑ โครงการก่อสร้างถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา (พ.ศ.2538)



- ❑ โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
New Landmark of Thailand



มติ ครม. เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 อนุมัติให้ดำเนินโครงการ

- โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาแผนงานก่อสร้างถนนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
- ตั้งแต่สะพานพระราม 7 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า วงเงิน 14,006 ล้านบาท
- กำหนดการเซ็นสัญญาภายในเดือนธันวาคม ปี 2558
- กำหนดการเริ่มก่อสร้างเดือนมกราคม พ.ศ. 2559
- กำหนดการก่อสร้างเสร็จเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2560

ความคืบหน้าของโครงการ

- กทม. ให้ที่ปรึกษายื่นข้อเสนอเพื่อศึกษาโครงการภายใน 26 ตุลาคม 2558
- กทม. ยกเลิกการจ้างที่ปรึกษาเนื่องจากมีการยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียว
- 17 พฤศจิกายน สถาปนิกและภาคีวิชาชีพด้านสถาปัตยกรรมจัดทำข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลให้แก้ไข TOR



สรุปขั้นตอนและภาพรวมของการศึกษา

✓ วันที่เริ่มปฏิบัติงาน

1 เมษายน 2558

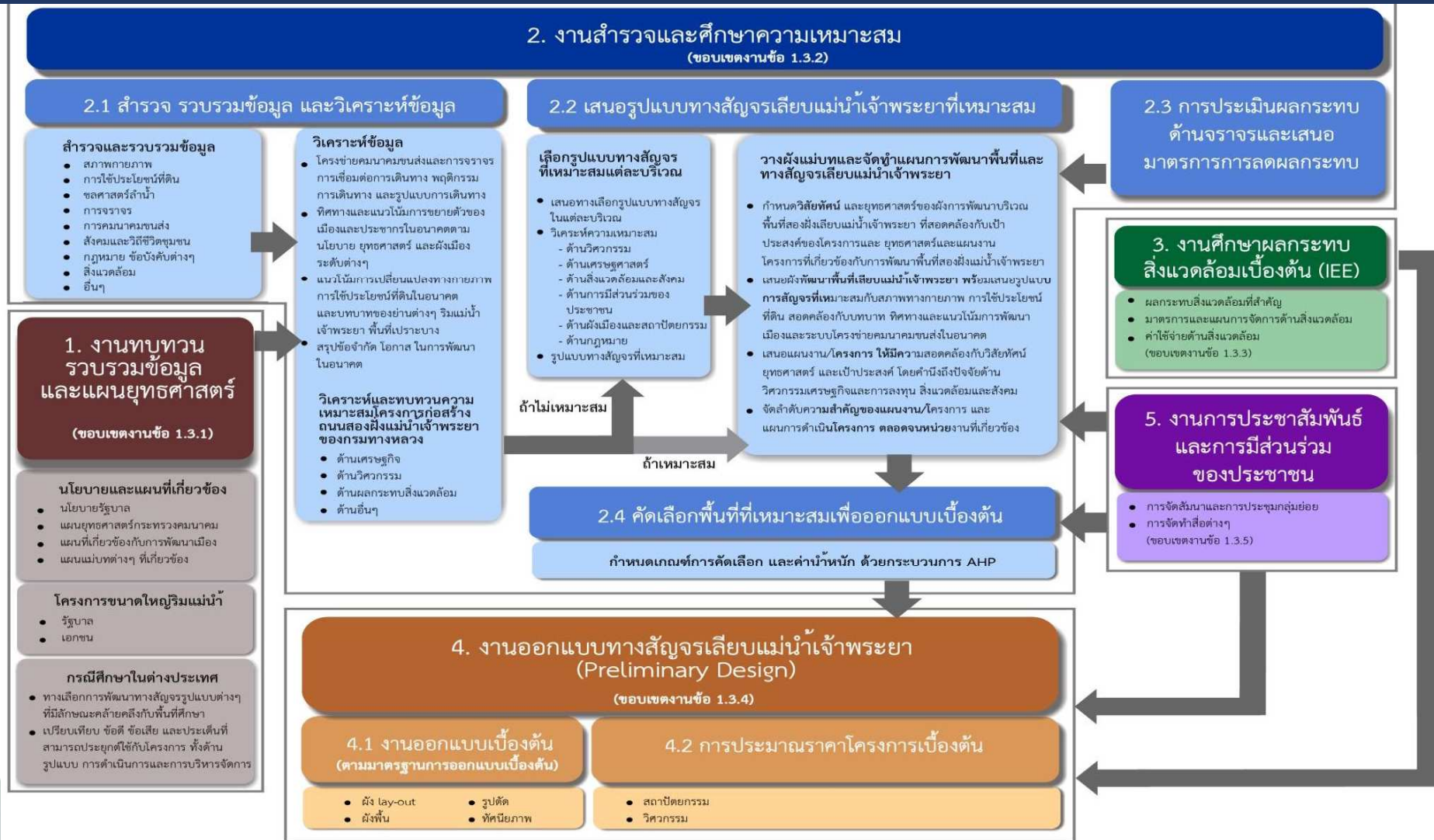
✓ วันที่สิ้นสุดสัญญา

31 ธันวาคม 2558

รายงานการศึกษา

ความเหมาะสมฯ

ฉบับสมบูรณ์



งานศึกษาความเหมาะสมทางสัญจร เลียนแม่น้ำเจ้าพระยา

CONSULTANTS

ทางสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized transport,NMT) เหมาะสมกว่า

❑ ด้านสังคม

- ประชาชนทุกกลุ่มและชุมชนต่อต้านและคัดค้านการสร้างถนนอย่างชัดเจน ทำลายวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของชุมชน และตัดขาดชุมชนกับการเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยา

❑ ด้านสิ่งแวดล้อม

- เกิดมลภาวะทางอากาศ และเสียง ทำลายทัศนียภาพของพื้นที่และชุมชน

❑ ด้านความปลอดภัย

- จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ประชาชนริมแม่น้ำไม่มีความปลอดภัยในชีวิต

❑ ด้านวิศวกรรม

- ใช้ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูง เมื่อเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับ และสภาพบ้านเรือนริมน้ำจะชำรุดทรุดโทรมลงจากการใช้ประโยชน์ของถนน

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

วัตถุประสงค์หลัก

เชื่อมต่อการเดินทางทางบกและทางน้ำ

- เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- สะดวก ปลอดภัย

สาธารณะใช้ประโยชน์ร่วมกัน

- พักผ่อนหย่อนใจ
- สาธารณะเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ

ส่งเสริมการพัฒนาเมือง

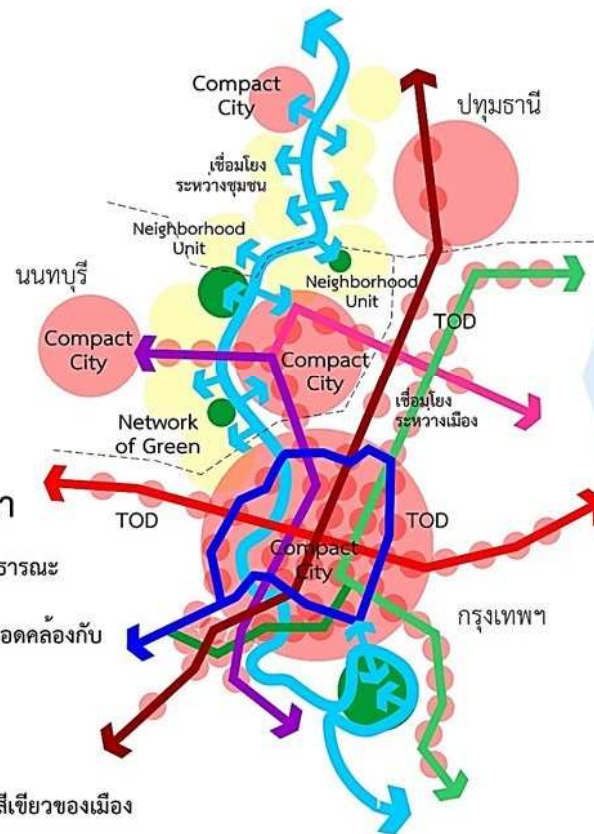
- สอดคล้องกับที่กำหนดไว้
- ใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า

ทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

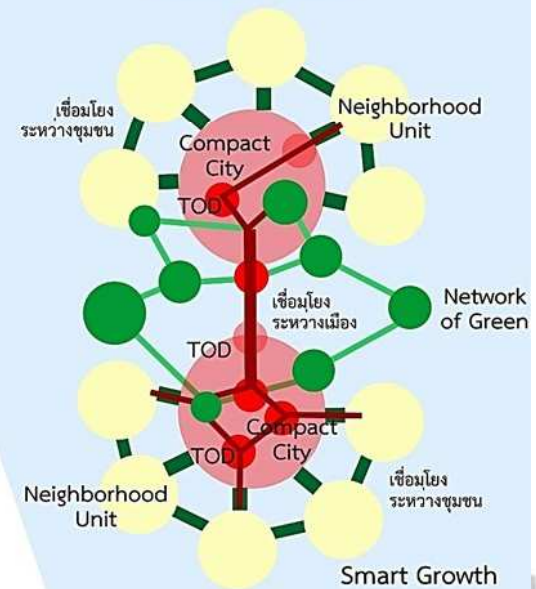
- ส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Smart Growth, Compact City, TOD)
- ส่งเสริมให้การพัฒนาของภาคเอกชน มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมือง (Smart Growth, Compact City, TOD)
- สร้างชุมชนนอกระบบ (Neighborhood Unit)
- ส่งเสริมการสร้างโครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง/ พื้นที่สีเขียวของเมือง (Network of Green)

VISION

“เชื่อมเมืองสู่แม่น้ำ อนุรักษ์ภูมิทัศน์วัฒนธรรม”



“มหานครน่าอยู่อย่างยั่งยืน”
Sustainable Metropolis



แนวคิดการพัฒนาเมืองยั่งยืน

“เชื่อมเมืองสู่แม่น้ำ อนุรักษ์ภูมิทัศน์วัฒนธรรม”



หลักการเสนอแนวคิดรูปแบบทางสัญจรเบื้องต้น

อนุรักษ์วิถีชีวิตและภูมิทัศน์วัฒนธรรมริมน้ำ

- วิถีชีวิตริมแม่น้ำเจ้าพระยาถือเป็น **มรดกทางวัฒนธรรม** ที่ควรค่าแก่การธรรมรงค์รักษา ที่ทำให้เกิดภูมิทัศน์ริมน้ำทำให้แม่น้ำเจ้าพระยามีชีวิตและอัตลักษณ์

สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน

- แนวความคิดที่ดี จะเป็นการ **จุดประกาย** และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง ที่ก่อให้เกิดการพัฒนาชีวิตที่ยั่งยืนทั้งทางกายภาพ อาชีพและวิถีชีวิต

เคารพสิทธิของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ที่จะนำไปสู่รูปแบบ และสร้างให้เกิด ความรู้สึกของ **ความเป็นเจ้าของ** ของคนในชุมชน

ใช้กฎหมายเป็นกรอบ

- ใช้กฎหมายเป็นกรอบในการตัดสินใจและบังคับใช้เท่าที่จำเป็น

แก้ปัญหาการรุกร้าอย่างเป็นขั้นเป็นตอน

- เริ่มจากการเจรจาขอคืน หรือจำกัดเขตไม่ให้เกิดการรุกร้ามากขึ้น ริเริ่มการมีส่วนร่วม สนับสนุนให้เกิดการ **ปรับปรุงเปลี่ยนแปลง** และจัดระเบียบในชุมชน เพื่อให้ การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น อันจะนำไปสู่การคืนพื้นที่ในที่สุด



หลักการเสนอแนวคิดรูปแบบทางสัญจรเบื้องต้น (...ต่อ)

แม่น้ำเป็นพื้นที่สาธารณะ

- หลักการนี้มีขึ้นเพื่อต่อยอด **สิทธิพื้นฐานของสาธารณะชน** ต่อพื้นที่ริมน้ำ

ส่งเสริมให้เกิดการใช้ที่หลากหลาย

- หลากหลายคนใช้ หลากหลายกิจกรรม และใช้ตลอดเวลา

การเชื่อมโยง

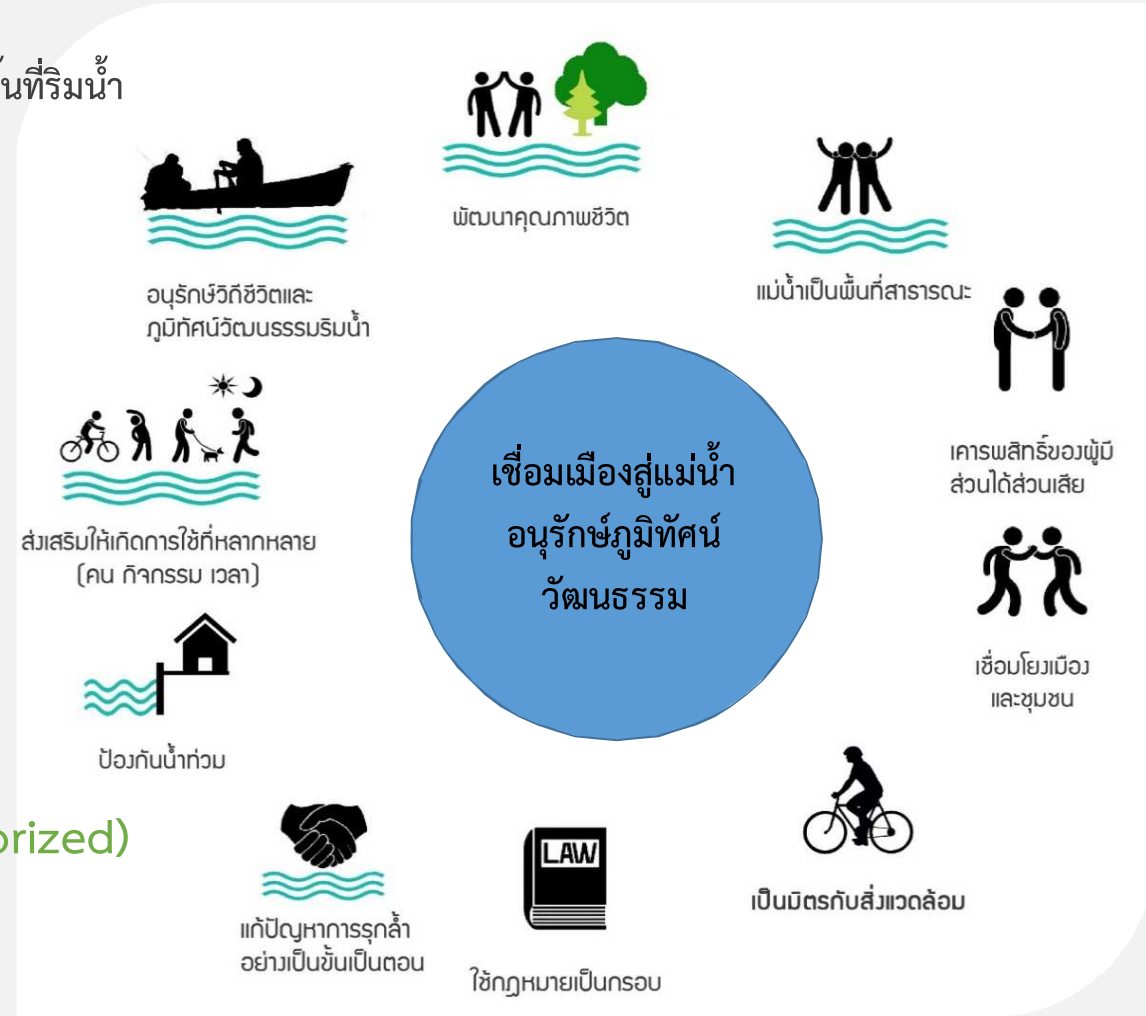
- การเชื่อมโยงจะทำให้โครงการฯ **เป็นส่วนหนึ่งของเมือง** และทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ในระดับชุมชน อันเป็นองค์ประกอบหนึ่งของชุมชนยั่งยืน

การป้องกันน้ำท่วม

- **ผนวกแนวคิด** ทางสัญจรกับการป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่

เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- ทางสัญจรเน้น **รูปแบบที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (non motorized)** ขนาดความกว้างจะเริ่มจากขนาดที่แคบที่สุด ตามมาตรฐานสากล การเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรจะต้องมีการพิสูจน์ที่แสดงให้เห็นถึง เหตุผลที่มีนัยสำคัญ



การแบ่งพื้นที่และแนวคิดของโครงการ

Project 1 : เมืองปทุมธานี

(สะพานปทุมธานี - สะพานนนทบุรี)

เมืองสงบน้อย อนุรักษ์วิถีชีวิตริมน้ำ



Project 3 : ปากเกร็ด

(สะพานพระราม 4 - กรมชลประทาน)

เกาะเกร็ด แหล่งท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต



Project 5 : ทำนายนนท์

(สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ - สะพานพระราม 5)

ศูนย์กลางกิจกรรม

นันทนาการและการเดินทาง

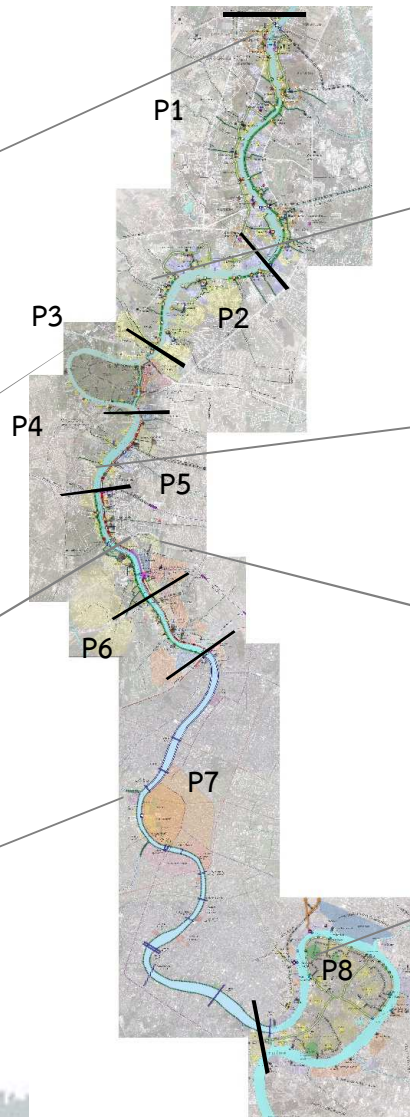


Project 7 : กรุงเทพมหานคร

(สะพานพระราม 6 - สุดเขต กทม.)

กทม.

สวรรค์แห่งความหลากหลายริมน้ำ



Project 2 : บางตะไนย์

(สะพานนนทบุรี - สะพานพระราม 4)

ชุมชนริมน้ำ สะเทินน้ำสะเทินบก



Project 4 : สะพานสมเด็จพระนั่งเกล้า

(กรมชลประทาน - สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์)

เชื่อมชุมชนสู่ระบบการเดินทางสาธารณะ



Project 6 : บางไผ่

(สะพานพระราม 5 - สะพานพระราม 6)

อนุรักษ์ชุมชนโบราณ

แก้ปัญหาชุมชนหลังเขื่อน



Project 8 : บางกระเจ้า

เชื่อมเมืองสู่ปอดของเมือง

ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี (พ.ศ.2559-2563)

งบประมาณรวม 35,835 ล้านบาท

งบประมาณเฉพาะ ปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ 16,570 ล้านบาท

Project 1 : เมืองปทุมธานี 2,395 ล้านบาท
(สะพานปทุมธานี – สะพานนนทบุรี)
เมืองสงบน้อย อนุรักษ์วิถีชีวิตริมน้ำ



Project 2 : บางตะไนย์ 1,211 ล้านบาท
(สะพานนนทบุรี – สะพานพระราม 4)
ชุมชนริมน้ำ สะเทินน้ำสะเทินบก



Project 3 : ปากเกร็ด 2,100 ล้านบาท
(สะพานพระราม 4 – กรมชลประทาน)
เกาะเกร็ด แหล่งท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต



Project 4 : สะพานพระนั่งเกล้า 2,810 ล้านบาท
(กรมชลประทาน –
สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์)
เชื่อมชุมชนสู่ระบบการเดินทางสาธารณะ



Project 5 : ทำนายนนท์ 3,306 ล้านบาท
(สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์
– สะพานพระราม 5)



ศูนย์กลางกิจกรรม นันทนาการและการเดินทาง

Project 6 : บางไผ่ 2,262 ล้านบาท
(สะพานพระราม 5 – สะพานพระราม 6)
อนุรักษ์ชุมชนโบราณ แก้ปัญหาชุมชนหลังเขื่อน



Project 7 : กรุงเทพมหานคร 19,264 ล้านบาท
(สะพานพระราม 6 – สุดเขต กทม.)
กทม. สวรรค์แห่งความหลากหลายริมน้ำ



Project 8 : บางกะเจ้า 2,487 ล้านบาท
เชื่อมเมืองสู่ปอดของเมือง



งานศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และ สิ่งแวดล้อม ถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา



PANYA
CONSULTANTS



A21
CONSULTANTS



การมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชุม
รับฟังความคิดเห็น
ชุมชน (กลุ่มย่อย)
ครั้งที่ 1
**อบต.บางน้ำผึ้ง
69 คน**

การประชุม
รับฟังความคิดเห็น
ชุมชน (กลุ่มย่อย)
ครั้งที่ 2
**มท.สุวรรณภูมิ
72 คน**

การประชุม
รับฟังความคิดเห็น
ชุมชน (กลุ่มย่อย)
ครั้งที่ 3
**กม.บางศรีเมือง
78 คน**

การประชุม
รับฟังความคิดเห็น
ชุมชน (กลุ่มย่อย)
ครั้งที่ 4
**กม.ปทุมธานี
75 คน**

การประชุม
รับฟังความคิดเห็นชุมชน
(กลุ่มย่อย) ครั้งที่ 5
**เวที 1 : กม.บางศรีเมือง
เวที 2 : วัดเขมาฯ
170 คน**

การประชุม
รับฟังความคิดเห็นชุมชน
(กลุ่มย่อย) ครั้งที่ 6
**เวที 1 : กม.บางศรีเมือง
เวที 2 : วัดเขมาฯ
153 คน**

การสัมมนา
เพื่อเผยแพร่ข้อมูล
ของโครงการ และรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 1 (เปิดโครงการ)
155 คน

การสัมมนา
เพื่อเผยแพร่ข้อมูล
ของโครงการ และรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 (ปิดโครงการ)
187 คน

การสร้างความร่วมมือ
กับส่วนราชการในพื้นที่

การลงพื้นที่สำรวจทางสถาปัตยกรรม
และรับฟังความเห็นประชาชน

การลงพื้นที่เพื่อปรึกษาหารือ “ชุมชน”
โดยใช้สำนักงานของ อบต. และเทศบาล เป็นสถานที่พูดคุย
**จำนวน 39 ครั้ง
จำนวนมากกว่า 129 ชุมชน**



เสียงสะท้อนจากชุมชน

☐ ด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม

- ☐ ควรออกแบบให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนและชุมชนริมน้ำ โดยเน้นให้เกิดพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชน
- ☐ ต้องไม่ทำลายสภาพความเป็นชุมชนเดิม
- ☐ การก่อสร้างเส้นทางริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาอาจส่งผลกระทบต่อการสัญจรทางน้ำเดิม
- ☐ ไม่ควรทำถนนแต่ควรเป็นทางจักรยานเพราะจะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้สุขภาพดีขึ้น

☐ ด้านสิ่งแวดล้อม

- ☐ ควรมีการปลูกต้นไม้ริมแม่น้ำเจ้าพระยาให้เพิ่มมากขึ้น
- ☐ ทางสัญจร จะต้องไม่ขวางทางระบายน้ำชุมชนและไม่ทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย เหมือนเขื่อนป้องกันตลิ่ง
- ☐ ทางสัญจรที่ยื่นลงไปในน้ำจะต้องไม่ส่งผลกระทบ กีดขวางการไหล และเปลี่ยนแปลงทางน้ำ

เสียงสะท้อนจากชุมชน

❑ ด้านสังคม

- ❑ จะทำให้ขาดความเป็นส่วนตัวของชุมชน และบ้านที่ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำ
- ❑ จะต้องป้องกันมาให้เกิดแหล่งมั่วสุมในเส้นทางที่สร้าง
- ❑ เมื่อมีโครงการควรมีมาตรการในการป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรม บริเวณริมน้ำ
- ❑ อยากให้มีการก่อสร้างโดยเร็ว จะได้มีที่พักผ่อนหย่อนใจริมน้ำที่ชุมชนมาทำกิจกรรมร่วมกัน รวมทั้งการไปมาหาสู่ของชุมชนโดยรอบสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

❑ ด้านการท่องเที่ยวและอาชีพ

- ❑ โครงการนี้จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำที่สมบูรณ์แบบ
- ❑ เมื่อมีโครงการควรสร้างรายได้แก่คนในชุมชน

การวิเคราะห์ความเหมาะสม และการคัดเลือกพื้นที่ทางเลือก



เกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการนำร่องและจัดลำดับความสำคัญ

ค่าคะแนนของปัจจัยหลัก และปัจจัยรอง

พบว่าปัจจัยสังคมน่าอยู่และเศรษฐกิจพัฒนา
มีสัดส่วนถึงร้อยละ 65 ของทั้งหมด เนื่องจาก
ที่ปรึกษาให้ความสำคัญของความคิดเห็นของชุมชน

โดยในการคัดเลือกโครงการที่ปรึกษา
ได้เลือก P5 เป็นโครงการนำร่อง

ลำดับ	ปัจจัยหลัก	ปัจจัยรอง
1	เศรษฐกิจพัฒนา (26 คะแนน)	• การเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะหลัก
		• ประโยชน์ด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง
		• ค่าก่อสร้าง
		• การสร้างแหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่
2	วิศวกรรม (10 คะแนน)	• การกีดขวางการไหลของน้ำ
		• ความสามารถในการป้องกันน้ำท่วม
3	สังคมน่าอยู่ (39 คะแนน)	• การเปิดพื้นที่เพื่อสันถนาการ
		• การเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ของแม่น้ำ
		• ความคิดเห็นของชุมชนที่มีต่อโครงการ
		• ผลกระทบต่อวิถีชีวิต ชุมชน และวัฒนธรรมในปัจจุบัน
		• ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
4	สิ่งแวดล้อม (25 คะแนน)	• การรักษาพื้นที่อนุรักษ์ เช่น วัด โบราณสถาน
		• ภูมิทัศน์วัฒนธรรม
		• กฎหมาย
		• มลพิษทางอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน

สรุปผลการคัดเลือก PROJECT 5 : ทำนํ้านนท์

สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ (สะพานนนทบุรี 1) – สะพานพระราม 5

“ศูนย์กลาง กิจกรรม นันทนาการ และการเดินทาง”



Project 5 : ทำนํ้านนท์



การสำรวจวิถีชีวิตชุมชน

สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ – สะพานพระราม 5 (3 ตำบล 13 ชุมชน)

- ☐ ชุมชนริมน้ำที่สำคัญได้แก่ ชุมชนวัดสลักใต้ ชุมชนวัดเฉลิมพระเกียรติ ชุมชนบางไผ่ ชุมชนทำนํ้านนท์ฝั่งบางศรีเมือง
- ☐ ชุมชนฝั่งตะวันออก มีความเป็นเมืองสูง

มีโบราณสถานที่สำคัญ คือ ศาลากลางจังหวัดนนทบุรี (หลังเก่า) สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2453 ในรัชกาลที่ 5 โดยความตั้งใจให้เป็นโรงเรียนกฎหมาย โรงเรียนราชวิทยาลัย โรงเรียนวชิราวุธวิทยาลัย แล้วกลายมาเป็น ศาลากลางจังหวัดนนทบุรีตั้งแต่ พ.ศ.2471-2535 พื้นที่ริมแม่น้ำศาลากลางนนทบุรี เป็นศูนย์รวมกิจกรรมสาธารณะของเมือง ไม่ว่าจะเป็นตลาด ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (รถเมล์ รถตู้โดยสาร เรือข้ามฟาก เรือด่วน ฯ) แหล่งชุมชน และสถานที่ราชการ



ศาลากลางจังหวัดนนทบุรี (เก่า)



วัดเฉลิมพระเกียรติ



กรมราชทัณฑ์

สภาพชุมชน

❑ การใช้ประโยชน์จากแม่น้ำเจ้าพระยา

- ❑ ใช้ในการเดินทางข้ามฟากระหว่าง 2 ฝั่ง ระหว่างทำนายนันทกับตลาดบางศรีเมือง
- ❑ ศูนย์รวมการเดินทางทั้งการสัญจรทางน้ำ (เรือข้ามฟาก เรือหางยาว ต้นสายเรือด่วนเจ้าพระยา) และการสัญจรทางบก (รถเมล์ รถโดยสาร รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ฯ)

❑ ปัญหา

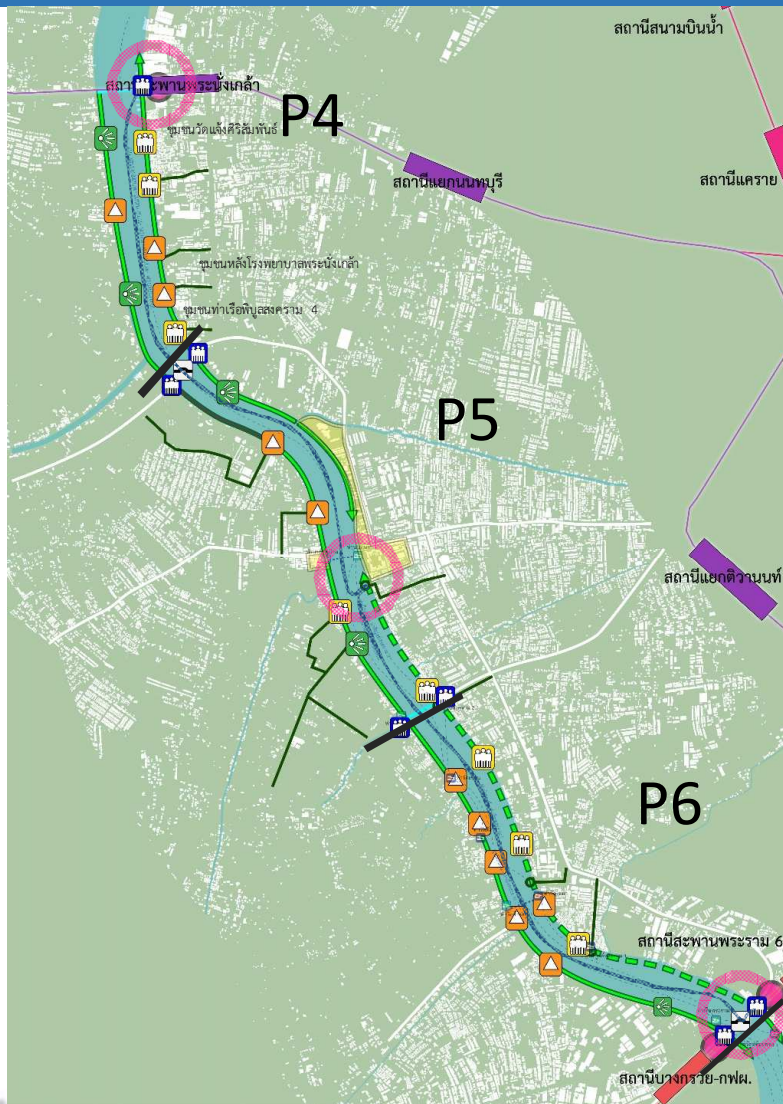
- ❑ ชุมชนริมฝั่งตะวันตก เช่น ชุมชนบางไผ่ **เข้าถึงยาก สาธารณะเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำได้น้อย** ปัจจุบันใช้สันเขื่อนเป็นทางสัญจรเลียบบแม่น้ำ แต่แคบ เดินไม่สะดวกและไม่สามารถรองรับทางจักรยาน
- ❑ **การจราจรติดขัดบริเวณวงเวียนใกล้กับทำนายนันทและศาลากลางจังหวัดนนทบุรี (หลังเก่า)**
- ❑ **ถนนพิบูลสงคราม** ปริมาณจราจรหนาแน่นมี**ปัญหาการจราจรติดขัด**ในช่วงโมงเร่งด่วน
- ❑ ถนนนครอินทร์ รถเคลื่อนตัวช้า โดยเฉพาะฝั่งเข้าเมืองนนทบุรี
- ❑ **คันป้องกันน้ำท่วมสูงที่ก่อสร้างแล้ว ก่อให้เกิดปัญหา บดบังลม** เป็นแหล่งมั่วสุมของวัยรุ่นและยาเสพติด **น้ำเน่าเสียหลังเขื่อน**
- ❑ บริเวณด้านใต้ฝั่งตะวันตก มี**เขื่อนป้องกันน้ำท่วมใหม่** ป้องกันน้ำท่วมในระดับที่เกิดในปี พ.ศ. 2554 ซึ่ง**สูงบดบังภูมิทัศน์และทิศทางลมชุมชนริมน้ำ** พื้นที่หลังเขื่อนเริ่มเกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย
- ❑ ปัญหาขยะมูลฝอยและผักตบชวาริมน้ำ

❑ ข้อคิดเห็นต่อโครงการ

- ❑ ควรสร้างทางเดินริมน้ำตลอดแนวเส้นทาง
- ❑ ทางสัญจรริมน้ำอาจทำให้ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินลดน้อยลง

Project 5 : ทำนํ้าหนัก

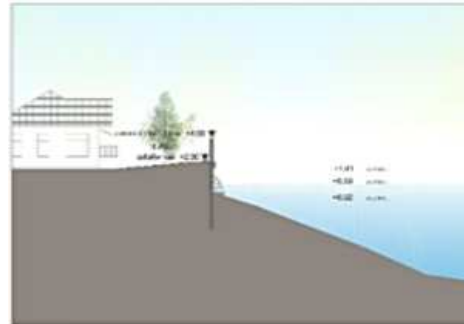
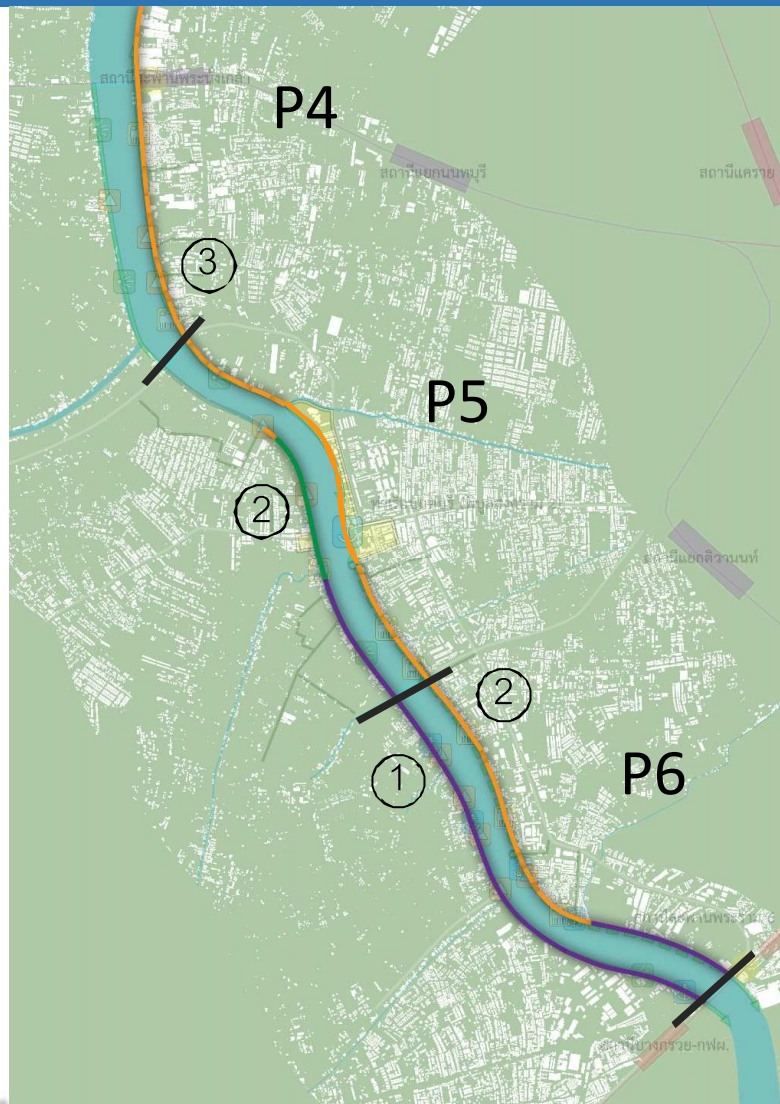
การเชื่อมต่อระบบขนส่งทางเรือ รถไฟฟ้า จักรยาน P4 - 6



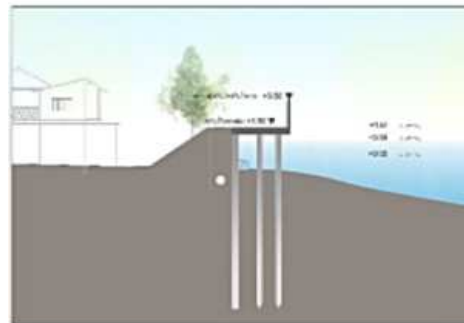
ความต่อเนื่องของเส้นทาง P4-P6

“เชื่อมการเดินทางฝั่งตะวันออกสู่ระบบรางและระบบน้ำ”

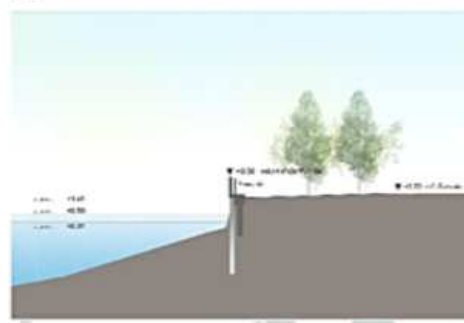
โครงการเขื่อนป้องกันน้ำท่วม P4 - 6



①



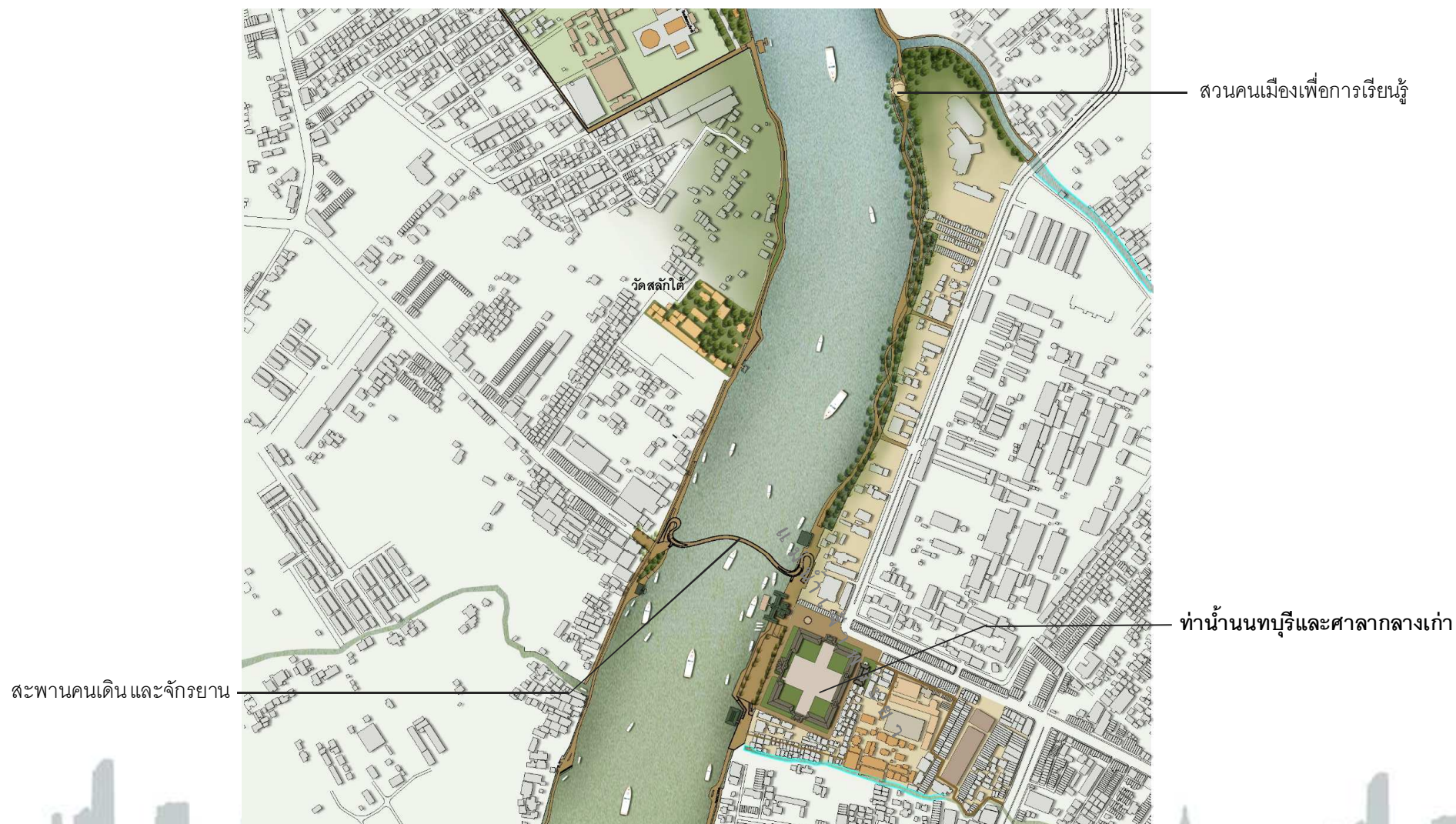
②



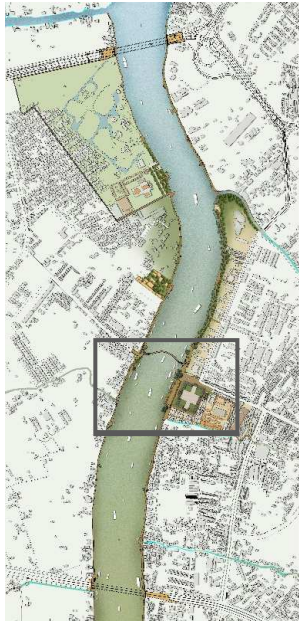
③

- โครงการเขื่อนขึ้นสัญญา ก.ย. 2558
- โครงการเขื่อน มีแบบก่อสร้างสมบูรณ์
- เขื่อนเดิม

แนวทางการออกแบบศูนย์กลางกิจกรรมของเมือง



ทำนายนทบุรีและศาลากลางเก่า



ทำนายนนทบุรีและศาลากลางเก่า

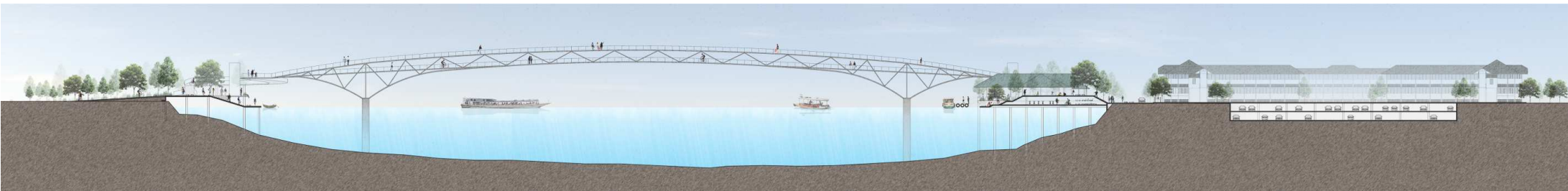


PERSPECTIVE

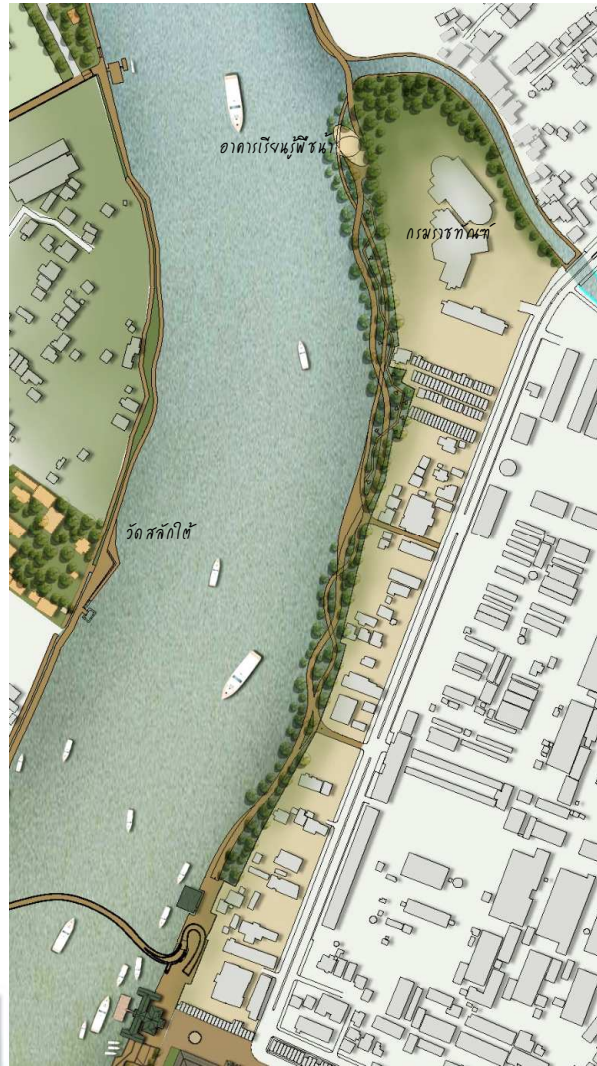
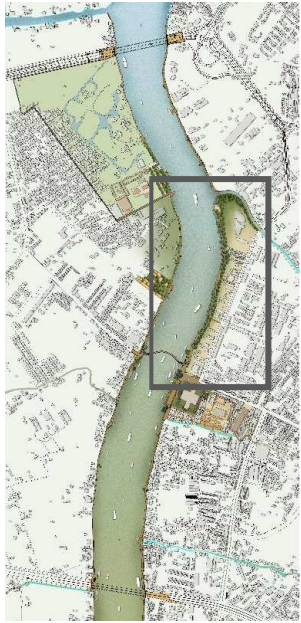
ทำนํ้านนทบุรีและศาลากลางเก่า



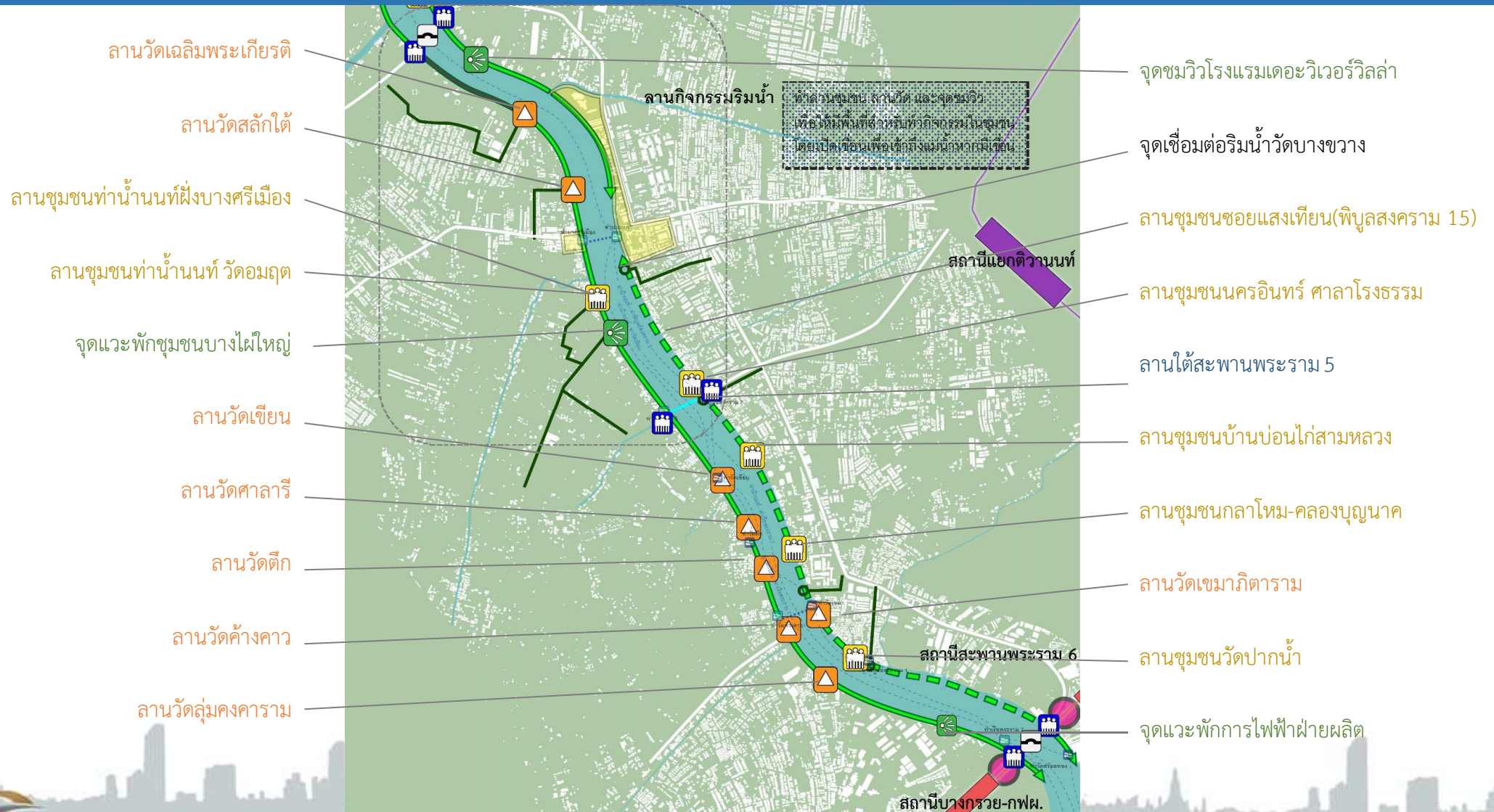
สะพานคนเดินและจักรยาน



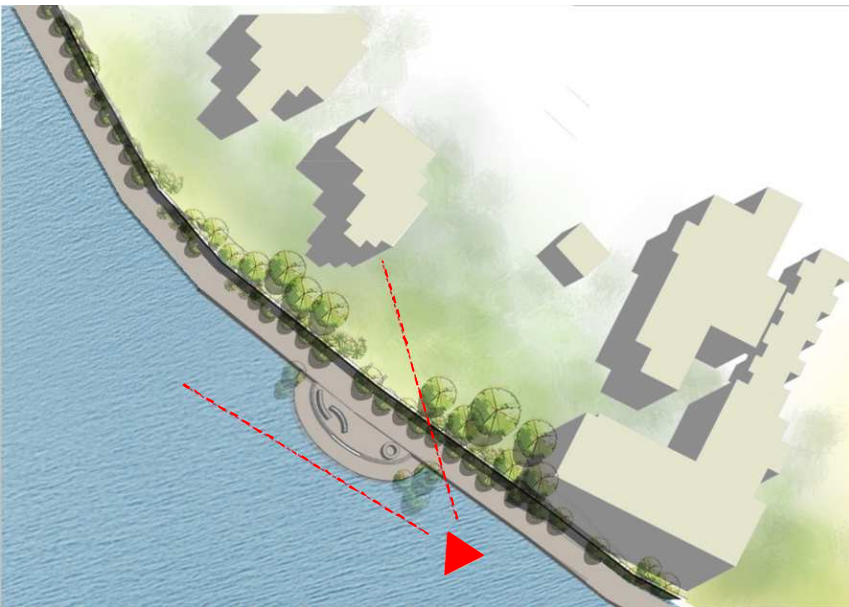
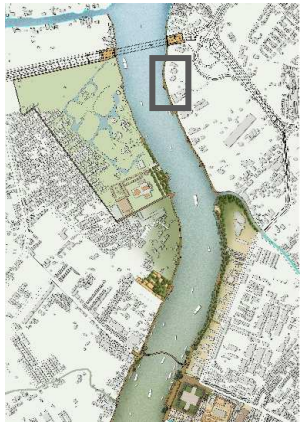
สวนคนเมืองเพื่อการเรียนรู้พืชน้ำ



แนวทางการออกแบบลานกิจกรรมริมน้ำ P5-P6



จุดชม ภูมิทัศน์ตรงข้ามวัดเฉลิมพระเกียรติ และอุทยานเฉลิมกาญจนาภิเษก



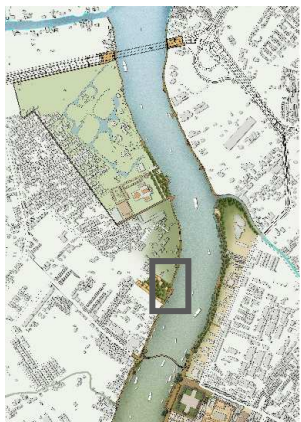
PLAN

ลานวัดเฉลิมพระเกียรติ



PLAN

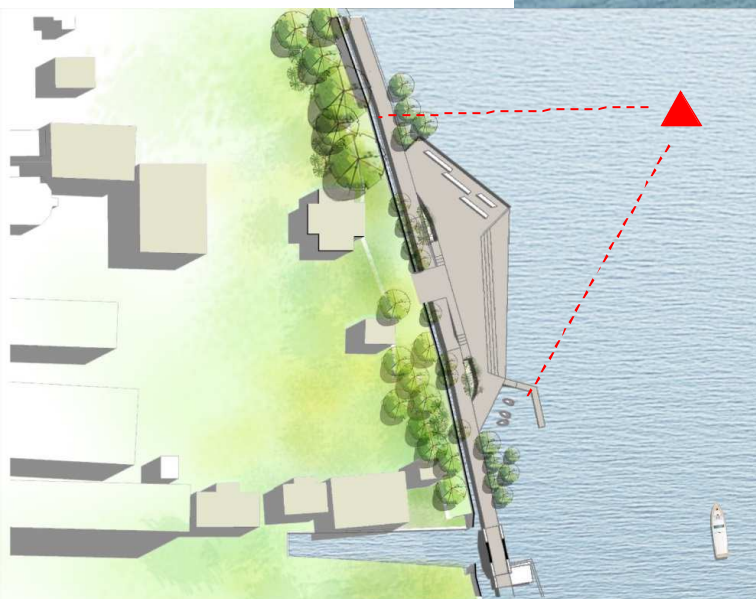
ลานหน้าวัดสลักใต้



PERSPECTIVE

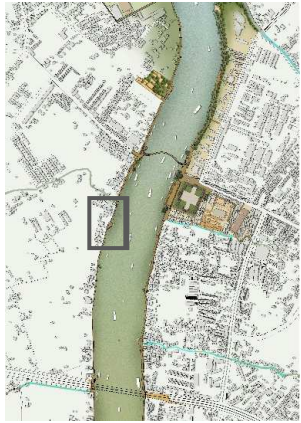


EXISTING



PLAN

ลานบริเวณชุมชนทำนายนนท์



PLAN

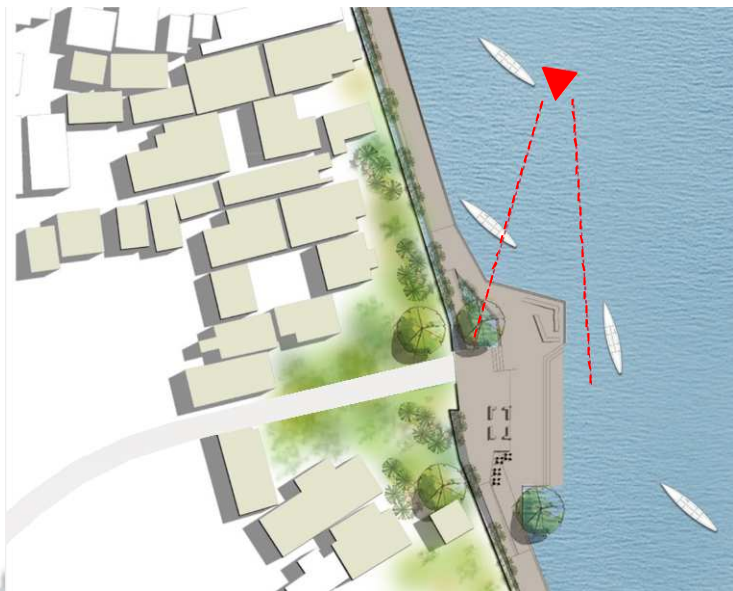
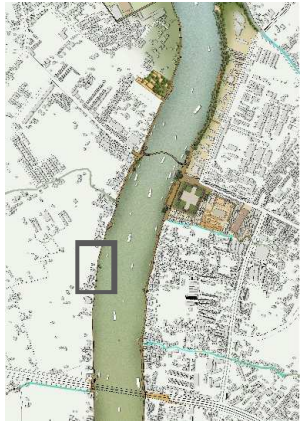


PERSPECTIVE



EXISTING

ลานบริเวณชุมชนทำน่านนท์ ใกล้วัดอมฤต



PLAN

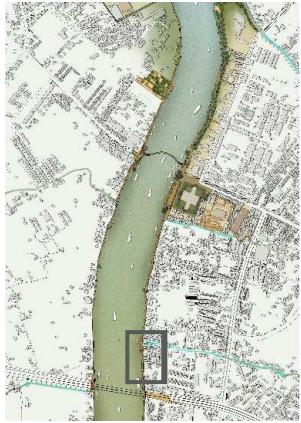


PERSPECTIVE



EXISTING

ลานบริเวณชุมชนนครอินทร์ ศาลาโรงธรรม



PERSPECTIVE



EXISTING

PROJECT 5 : ทำนํ้านนท์

สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ (สะพานนนทบุรี 1)–สะพานพระราม 5

“ศูนย์กลาง กิจกรรม นันทนาการ และการเดินทาง”

สรุปองค์ประกอบการพัฒนาพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

ทางสัญจร

- ทางสัญจรกว้าง 6 เมตร บนโครงสร้างเสา
- ทางสัญจรกว้าง 6 เมตร ลอยน้ำ
- ปรับปรุงสะพานเดิม (สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ (สะพานนนทบุรี 1) และสะพานพระราม 5)
- สร้างสะพานใหม่ สำหรับทางจักรยานและทางเดิน

ศูนย์กลางกิจกรรมริมน้ำของเมือง

- บริเวณกรมราชทัณฑ์
- บริเวณสะพานคนเดินข้ามแม่น้ำทำนํ้านนท์-ท่าบางศรีเมือง
- บริเวณลานด้านหน้าศาลากลาง (หลังเก่า)นนทบุรี

สวนและลานพักผ่อนริมน้ำ

- จุดแวะพักทั่วไป
- ลานพักผ่อนหน้าวัด

สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าบ้านนันท (P5)

สะพานข้ามแม่น้ำมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์

- ปรับปรุงการใช้สอยพื้นที่ได้สะพาน
- ปรับปรุงทางจักรยาน และคนเดินบนสะพาน

ลานกิจกรรมริมน้ำ

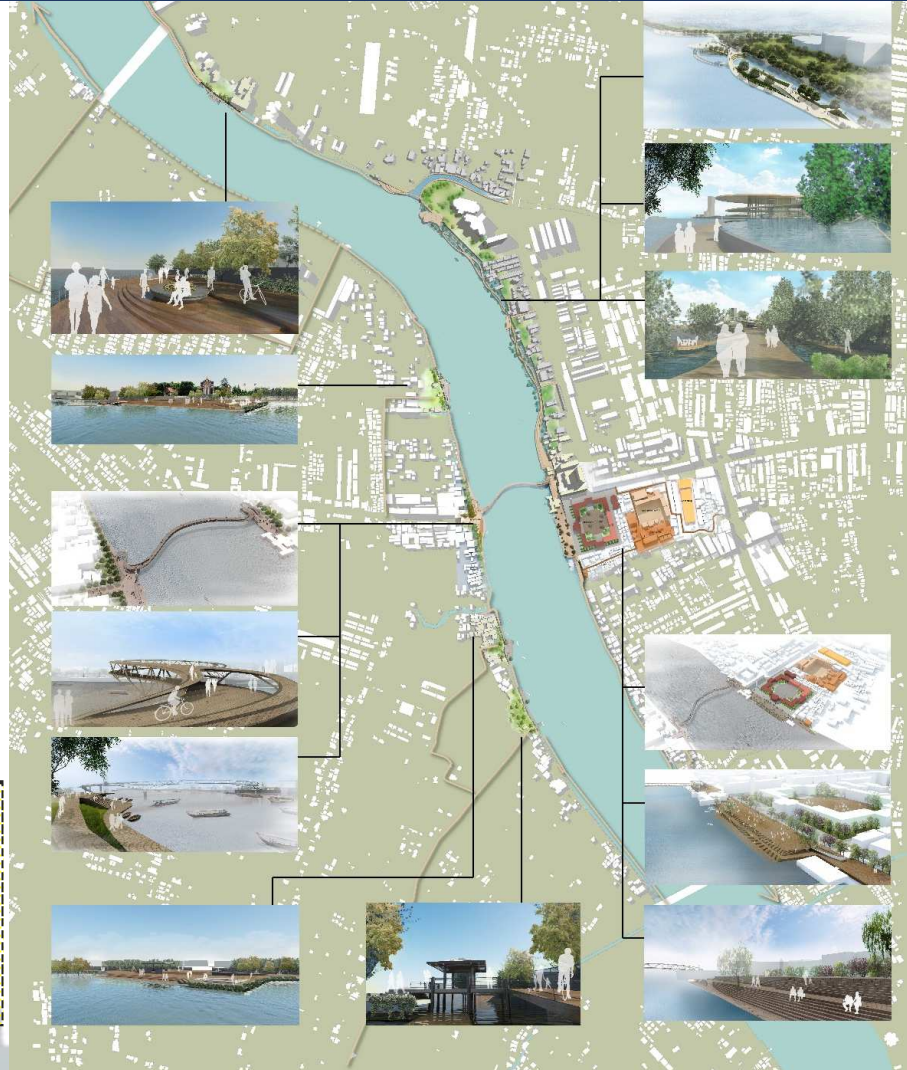
- ลานชุมชน ลานวัด และจุดชมวิว

สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใหม่

- รองรับทางจักรยานและทางเดิน

ปรับปรุง

- ปรับปรุงสันเขื่อนแบบกว้าง
- ปรับปรุงสันเขื่อนแบบแคบ
- ปรับปรุงสันเขื่อนแบบตลิ่งดิน
- ปรับปรุงถนนเดิม



ศูนย์กลางกิจกรรมของเมือง

- ศูนย์คนเมืองเพื่อการเรียนรู้พืชน้ำ
- สวนริมน้ำสำหรับชุมชนเมืองใช้พักผ่อนหย่อนใจ
- ปรับปรุงลานหน้าศาลากลางจังหวัดเก่าให้เป็นลานกิจกรรม และตลาดนัดชุมชน

ทางสัญจรริมน้ำ

- ทางจักรยาน คนเดิน เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

สะพานข้ามแม่น้ำพระราม 5

- เพิ่มทางจักรยานขึ้นสะพาน
- ปรับปรุงการใช้สอยพื้นที่ได้สะพาน
- ปรับปรุงทางจักรยานและคนเดินบนสะพาน

สรุปผลประโยชน์ พื้นที่ P5 ทำนํ้านันท

❑ การเดินทาง

- ✓ ทำให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนทั้งทางบกและทางน้ำเพื่อเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวก
- ✓ เพิ่มความสามารถในการเดินทางข้ามแม่น้ำของการเดินเท้าและจักรยาน ตามแนวสะพานเดิม 2
- ✓ ช่วยให้ชุมชนสองฝั่งสามารถเดินทางประจำวันเชื่อมโยงถึงกันได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น
- ✓ เชื่อมเส้นทางริมแม่น้ำด้านฝั่งตะวันตกจากชุมชน
- ✓ มีจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางน้ำ คือ ท่าเรือด่วนเจ้าพระยา (ต้นทาง) กับระบบขนส่งสาธารณะและรถไฟฟ้าสายสีม่วง

❑ การท่องเที่ยว

- ✓ ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวริมน้ำที่สะดวกมากขึ้น อันเป็นการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยว
- ✓ ช่วยสร้างกลุ่มแหล่งท่องเที่ยวริมน้ำ ที่เชื่อมโยงกันเป็น Loop สองฝั่งแม่น้ำ
- ✓ คาดว่าจะมีปริมาณผู้ใช้ประโยชน์ด้านนันทนาการและท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นในปีแรกถึง 6,795 คนต่อวัน

❑ การเข้าถึงและใช้ประโยชน์พื้นที่ริมน้ำเพื่อเป็นทางสัญจร พื้นที่นันทนาการและพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ

- ✓ ทำให้สาธารณะสามารถเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำได้มากขึ้น จากเดิม 1.5 กิโลเมตร เป็น 4.9 กิโลเมตร เพิ่มขึ้น 3.4 กิโลเมตร คิดเป็น 3.27 เท่า
- ✓ มีโครงข่ายถนนที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำโดยทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย ระยะทางรวมประมาณ 4.75 กิโลเมตร
- ✓ มีศูนย์กลางริมน้ำบริเวณทำนํ้านันทและศาลากลางนนทบุรี (หลังเก่า)
- ✓ มีพื้นที่สวนและลานพักผ่อนริมน้ำเบื้องต้นที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
- ✓ ควบคุมพื้นที่เสี่ยงต่อการรุกราลำน้ำ
- ✓ เพิ่มมูลค่าการใช้ที่ดินที่อยู่ในพื้นที่ริมน้ำ

แผนการพัฒนาระบบการสัญจรเลียบแม่น้ำ เจ้าพระยา

กรอบเวลาของแผนและงบประมาณ

- ❑ จากกรอบดำเนินการดังกล่าว ได้กำหนดระยะเวลาของแผนการพัฒนาระบบทางสัญจรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาไว้ 5 ปี

“เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 – 2563”

“มีวงเงินงบประมาณของทุกโครงการตลอดแผนเท่ากับ 35,835 ล้านบาท”

“งบประมาณเฉพาะ ปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ 16,570 ล้านบาท”

กรอบเวลาของแผนและงบประมาณ

- ❑ โครงการในพื้นที่ศึกษา P5 บริเวณท่าน้ำนนท์ (เริ่มจากสะพานมหาเจษฎาบดินทร์ธานุสรณ์ และสิ้นสุดที่บริเวณสะพานพระราม 5)
 - ❑ ได้รับการพิจารณาให้เป็นโครงการนำร่อง จะดำเนินการในลำดับแรก
 - ❑ จะเริ่มต้นดำเนินการในปี พ.ศ. 2559 – 2562

- ❑ งานที่สามารถดำเนินการได้ทันที ใช้งบประมาณจำกัด ไม่ติดขัดข้อกฎหมาย
 - ❑ การปรับปรุงถนนเดิมขนานแม่น้ำ, การปรับปรุงประสิทธิภาพการเข้าถึงแม่น้ำ, การพัฒนาศูนย์กลางริมน้ำ, และการพัฒนาสวนและลาน เป็นต้น โดยโครงการดังกล่าวได้จัดให้มีการดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2559 – 2560

กรอบเวลาของแผนและงบประมาณ

- ❑ สำหรับงานที่มีความจำเป็นในการศึกษา และต้องการดำเนินการตามข้อกำหนดกฎหมายที่ได้กำหนดไว้
 - ✓ ศึกษาออกแบบรายละเอียดและการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
ในระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2561
 - ✓ ก่อสร้างให้แล้วเสร็จระหว่างปี พ.ศ. 2562 – 2563

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลักสำหรับการดำเนินโครงการ

- ❑ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) จะทำหน้าที่รับผิดชอบ :
 - ❑ ก่อสร้างทางสัญจร และพัฒนาศูนย์กลางริมน้ำ สวน/ลาน
 - ❑ จัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างประโยชน์จากการใช้พื้นที่ต่างๆ เพื่อวัตถุประสงค์การท่องเที่ยว และเชิงพาณิชย์กรรม

- ❑ กรมเจ้าท่า (จท.) จะทำหน้าที่รับผิดชอบ :
 - ❑ การปรับปรุงท่าเรือในบริเวณโครงการ



หน่วยงานที่รับผิดชอบหลักสำหรับการดำเนินโครงการ

☐ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

จะทำหน้าที่รับผิดชอบ :

- ☐ จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในส่วนของบริษัทพื้นที่ศึกษา P4 บริเวณสะพานพระนั่งเกล้า และบริเวณพื้นที่ศึกษา P7



☐ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จะทำหน้าที่รับผิดชอบ :

- ☐ การก่อสร้างสะพานจักรยาน/คนเดินเท้าใหม่
- ☐ การปรับปรุงสะพานเดิมเพื่อให้มีความสามารถในการรองรับจักรยาน/คนเดินเท้า



หน่วยงานที่รับผิดชอบหลักสำหรับการดำเนินโครงการ

❑ กรมโยธาธิการและผังเมือง จะทำหน้าที่รับผิดชอบ :

- ✓ การปรับปรุงสันเขื่อนป้องกันน้ำท่วมทั้งในส่วนของแบบกว้าง และแบบตัดแนวเขตที่ดิน



❑ กรุงเทพมหานคร จะทำหน้าที่รับผิดชอบ :

- ✓ ในส่วนของพื้นที่ศึกษา P7 ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาของกรุงเทพมหานคร



ใครได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ

ประชาชน

- เกิดพื้นที่สาธารณะและสถานที่พักผ่อนการริมน้ำเจ้าพระยาที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
- มีโครงข่ายทางสัญจรใหม่ที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางสัญจรเดิมทั้งทางบกและทางน้ำ

สังคม/ชุมชน/เมือง

- ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจรใหม่กับโครงข่ายทางสัญจรเดิมทั้งทางบกและทางน้ำ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางของประชาชน
- ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของชุมชน และทัศนียภาพสวยงาม
- เกิดการเปลี่ยนแปลงในภาพรวม และภาพลักษณ์ที่ดีในการพัฒนาเมืองในอนาคตให้เป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน
- สร้างการเติบโต การขยายตัวของกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยา
- แก้ไขปัญหาการรुक้าแม่น้ำเจ้าพระยา

จบการนำเสนอ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



A21
CONSULTANT

