



วค. 1/2558.4
วันที่ 15.12.57
กต. 15.12.57

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 3521
วันที่ 15.12.57
15.12.57

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๒.๓/๕๐

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๕ มีนาคม ๒๕๕๖

เรื่อง แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๔๖๗๐ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๖/๑๐๐๕๗ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๒

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/๖๕๕๒ ลงวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๕
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุดที่ นร ๐๗๑๑/๐๔๘ ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๕
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุดที่ มท ๐๒๑๑.๕/๑๔๘๖๘ ลงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๕
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ทส ๐๒๒๐.๓/๓๑๔๙
ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๕
๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาขึ้นมาเนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมท่านใหม่ โดยให้พิจารณาเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง หากประสงค์จะดำเนินการต่อไปขอให้แจ้งยืนยันพร้อมส่งเรื่องไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนด ในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (คค.) ดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ และให้รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เกี่ยวกับการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและโครงข่ายถนนและระบบราง ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง ๒.

/ ๒. เหตุผลความจำเป็น ...

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานและใช้ประโยชน์ร่วมกันด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๓. สารสำคัญ

กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ศึกษาจัดทำแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑) มีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

๓.๑ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน มีจำนวนทั้งสิ้น ๒๒ สะพาน ประกอบด้วยสะพานรถยนต์จำนวน ๒๑ สะพาน (โครงข่ายถนนทั่วไป ๑๙ สะพาน และเป็นโครงข่ายทางพิเศษ ๒ สะพาน ได้แก่ สะพานพระราม ๙ และสะพานกาญจนาภิเษก) และสะพานรถไฟจำนวน ๑ สะพาน คือ สะพานพระราม ๖ ทั้งนี้มีสะพานอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๑ สะพาน จังหวัดสมุทรปราการ ๓ สะพาน จังหวัดนนทบุรี ๕ สะพาน และจังหวัดปทุมธานี ๓ สะพาน โดยอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ กรมทางหลวง (ทล.) ๖ สะพาน กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ๑๒ สะพาน กรุงเทพมหานคร (กทม.) ๑ สะพาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ๒ สะพาน และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ๑ สะพาน

๓.๒ สภาพการจราจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ผลการสำรวจสภาพการจราจร ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ บนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๒๑ สะพาน พบว่า

๓.๒.๑ ปริมาณการจราจรที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในวันทำงาน มีปริมาณรวม ๑.๗๘ ล้าน PCU/วัน หรือคิดเป็น ๓.๐ ล้านคน-เที่ยว/วัน

๓.๒.๒ ปริมาณการจราจรที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในวันหยุด มีปริมาณรวม ๑.๖๑ ล้าน PCU/วัน หรือคิดเป็น ๒.๗ ล้านคน-เที่ยว/วัน

๓.๒.๓ สะพานที่มีการจราจรข้ามมากที่สุดในวันทำงานคือ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และน้อยที่สุดคือ สะพานพระพุทธยอดฟ้า ขณะที่วันหยุดสะพานที่มีปริมาณการจราจรข้ามมากที่สุดคือ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน และน้อยที่สุดคือ สะพานพระพุทธยอดฟ้า

๓.๒.๔ อัตราความเร็วเฉลี่ยของการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าขาเข้าเมือง พบว่าสะพานที่อัตราความเร็วของการจราจรเฉลี่ยต่ำที่สุด คือสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (๙.๓๓ กิโลเมตร/ชั่วโมง) ขณะที่ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นขาออกเมือง สะพานที่อัตราความเร็วของการจราจรเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ สะพานพระพุทธยอดฟ้า (๔.๕๘ กิโลเมตร/ชั่วโมง)

๓.๒.๕ สะพานที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสภาพการจราจรติดขัดมากในปัจจุบัน ได้แก่ สะพานกรุงธน สะพานพระราม ๘ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานพระพุทธยอดฟ้า สะพานสมเด็จพระปกเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน และสะพานกรุงเทพ

๓.๓ การคาดการณ์ปริมาณการเดินทาง ข้ามสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยใช้แบบจำลอง สรุปดังนี้

๓.๓.๑ ณ ปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๕๔) มีปริมาณการจราจรที่ข้ามสะพานประมาณ ๑.๗ ล้าน PCU/วัน หรือ คิดเป็น ๒.๗ ล้านคน-เที่ยว/วัน จากการเดินทางทั้งหมดประมาณ ๑๐.๑ ล้าน PCU/วัน หรือคิดเป็น ๑๗.๙ ล้านคน-เที่ยว/วัน

๓.๓.๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีปริมาณการจราจรที่ข้ามสะพานประมาณ ๒.๐ ล้าน PCU/วัน หรือคิดเป็น ๓.๖ ล้านคน-เที่ยว/วัน จากการเดินทางทั้งหมดประมาณ ๑๒.๙ ล้าน PCU/วัน หรือคิดเป็น ๒๒.๗ ล้านคน-เที่ยว/วัน

๓.๓.๓ จากผลการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางดังกล่าว พบว่า ปริมาณการจราจรที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จะเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ ๒๕๕๔ ประมาณ ๓ แสน PCU/วัน หรือคิดเป็น ๙ แสนคน-เที่ยว/วัน (โดยการเดินทางที่เพิ่มขึ้นนั้น ได้มีการเปลี่ยนไปใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่จะก่อสร้างตามแผนแม่บทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จำนวน ๔.๕ แสนคน-เที่ยว/วัน) อย่างไรก็ตามยังคงมีความต้องการที่เหลืออีก ๔.๕ แสนคน-เที่ยว/วัน ที่ยังคงมีความต้องการเดินทางโดยรถยนต์เพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

๓.๓.๔ ดังนั้น การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมจึงยังคงมีความจำเป็นเพื่อรองรับการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้วยรถยนต์

๓.๔ การวิเคราะห์โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำ ในการศึกษาพิจารณาและวิเคราะห์จากโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีอยู่ในปัจจุบัน จำนวน ๒๒ สะพาน และสะพานที่มีอยู่ในแผนงาน/โครงการของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑๕ สะพาน รวมทั้งสะพานแห่งใหม่ที่เสนอเพิ่มเติมโดยพิจารณาถึงพื้นที่ที่มีความต้องการในการเดินทางสูงและระยะห่างระหว่างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีอยู่ในปัจจุบันอีก ๔ สะพาน ดังนี้

๓.๔.๑ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ในแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่างๆ จำนวน ๑๕ สะพาน ได้แก่

- ๑) สะพานสมุทรปราการ ของ ทช.
- ๒) สะพานถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ด้านทิศใต้ของ ทล.
- ๓) สะพานโครงข่ายทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง ของ กทพ.
- ๔) สะพานถนนจันทน์-ถนนเจริญนคร ของ กทม.
- ๕) สะพานรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มช่วง หัวลำโพง-มหาชัย ของ รฟท.
- ๖) สะพานถนนลาดหญ้า-ถนนมหาพฤฒาราม ของ กทม.
- ๗) สะพานถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง ของ กทม.
- ๘) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย ของ กทม.
- ๙) สะพานโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- ๑๐) สะพานโครงข่ายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ของ กทพ.
- ๑๑) สะพานโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ของ รฟท.
- ๑๒) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี ๑ ของ ทช.
- ๑๓) สะพานโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ของ รฟม.
- ๑๔) สะพานสนามบินน้ำ ของ ทช.
- ๑๕) สะพานสามโคก ของ ทล.

๓.๔.๒ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ที่เสนอเพิ่มเติมในการศึกษานี้ จำนวน ๔ สะพาน ได้แก่

/ ๑) สะพานบางกะเจ้า ...

- ๑) สะพานบางกะเจ้า
- ๒) สะพานพระราม ๒
- ๓) สะพานท่าน้ำนนท์
- ๔) สะพานปทุมธานี ๓

๓.๔.๓ สะพานที่ได้กำหนดให้เป็นโครงข่ายฐานในการวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วยสะพานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ๒๒ สะพาน และสะพานที่หน่วยงานมีแผนงานจะดำเนินการและเปิดให้บริการในอนาคตที่ชัดเจนแล้ว จำนวน ๘ สะพาน ในขณะที่อีก ๑๑ สะพาน มีลักษณะเป็นแผนงาน/โครงการของหน่วยงานที่ยังไม่มีความชัดเจนในการดำเนินการ และเป็นสะพานแห่งใหม่ที่เสนอแนะเพิ่มเติม โดยในการศึกษานี้ได้ทดสอบและคาดการณ์ปริมาณการจราจร รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของ ๑๑ สะพานข้างต้น ดังนี้

สะพานที่กำหนดให้เป็นโครงข่ายฐาน	สะพานที่ทดสอบ (เรียงจากตำแหน่งที่ตั้งจากท้ายน้ำ)
๑) สะพานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ๒๒ สะพาน ๒) โครงการที่มีแผนการดำเนินการชัดเจน จำนวน ๘ โครงการ ได้แก่ ๒.๑) โครงการสะพานนนทบุรี ๑ (๒๕๕๗) ๒.๒) สะพานบนโครงข่ายถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ รอบที่ ๓ ด้านทิศใต้ (๒๕๖๙) ๒.๓) สะพานบนโครงข่ายทางพิเศษศรีรัช- วงแหวนรอบนอกตะวันตก (๒๕๕๙) ๒.๔) สะพานบนโครงข่ายทางพิเศษศรีรัช- ดาวคะนอง (๒๕๖๘) ๒.๕) สะพานบนโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง บางใหญ่-บางซื่อ (๒๕๕๗) ๒.๖) สะพานบนโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วง บางซื่อ-ท่าพระ (๒๕๕๙) ๒.๗) สะพานบนโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วง บางซื่อ-ตลิ่งชัน (๒๕๕๗) ๒.๘) สะพานบนรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วง หัวลำโพง-มหาชัย (๒๕๖๒) (...) ปีที่เปิดให้บริการ	๑) โครงการสะพานสมุทรปราการ ๒) โครงการสะพานบางกะเจ้า ๓) โครงการสะพานพระราม ๒ ๔) โครงการสะพานถนนจันทน์-ถนนเจริญนคร ๕) โครงการสะพานถนนลาดหญ้า-ถนนมหาพฤฒาราม ๖) โครงการสะพานถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง ๗) โครงการสะพานบริเวณแยกเกียกกาย ๘) โครงการสะพานท่าน้ำนนท์ ๙) โครงการสะพานสนามบินน้ำ ๑๐) โครงการสะพานปทุมธานี ๓ ๑๑) โครงการสะพานสามโคก

๓.๕ ผลของการวิเคราะห์โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา สรุปดังนี้

๓.๕.๑ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ ประกอบด้วย :-

- ๑) การวิเคราะห์ด้านวิศวกรรม พิจารณาจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มาใช้สะพาน ความเหมาะสมในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ตรวจสอบข้อกำหนดความกว้างและความสูงของกรมเจ้าท่า และรูปแบบที่เหมาะสม

๒) การวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ พิจารณาจากการประมาณค่าลงทุน วิเคราะห์ผลประโยชน์ของโครงการ (VOC Saving, VOT Saving) และวิเคราะห์ความคุ้มค่า (EIRR)

๓) การวิเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาจากพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยใช้รายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

๓.๕.๒ จากการวิเคราะห์โดยประเมินคะแนนตามปัจจัยหลักทั้ง ๓ ด้าน สามารถ จัดลำดับความสำคัญของโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง ๑๑ แห่ง ปรากฏตามตาราง ดังนี้

โครงการ	ตัวชี้วัด					รวม
	วิศวกรรมจราจร		เศรษฐกิจและการลงทุน		สิ่งแวดล้อม	
	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	โครงข่าย	B/C	EIRR (%)	(คะแนน Environmental Checklist)	
สะพานพระราม ๒	๔๙,๐๐๐	หลัก*	๖.๒๘	๔๗.๐๐	๗๒.๕	๐.๘๑๘
สะพานสมุทรปราการ ^๑	๗๔,๐๐๐	หลัก	๔.๖๓	๑๔.๑๐	๘๐	๐.๗๙๘
สะพานปทุมธานี ๓ ^๒	๔๙,๐๐๐	เปิดพื้นที่**	๕.๐๕	๓๙.๑๖	๗๗.๕	๐.๗๘๓
สะพานบางกะเจ้า	๘๒,๐๐๐	หลัก	๓.๒๓	๓๖.๓๘	๔๕.๐	๐.๗๖๑
สะพานเกียกกาย ^๓	๗๙,๐๐๐	หลัก	๑.๒๘	๑๔.๕๗	๗๒.๕	๐.๗๔๔
สะพานลาดหญ้า-มหาพฤฒาราม	๕๒,๐๐๐	หลัก	๒.๗๗	๒๗.๐๐	๖๐.๐	๐.๖๘๐
สะพานสามโคก ^๔	๕๖,๐๐๐	เปิดพื้นที่	๑.๓๕	๑๕.๕๐	๖๖.๓	๐.๖๕๙
สะพานทำนายนนท์	๒๕,๐๐๐	รอง***	๖.๐๘	๓๕.๖๑	๖๐.๐	๐.๖๔๕
สะพานจันทร์-เจริญนคร	๔๓,๐๐๐	รอง	๓.๕๕	๓๒.๒๗	๕๕.๐	๐.๖๓๙
สะพานราชวงศ์-ท่าดินแดง	๒๕,๐๐๐	รอง	๓.๓๘	๒๘.๑๔	๖๘.๘	๐.๖๑๑
สะพานสนามบินน้ำ ^๕	๑๙,๐๐๐	เปิดพื้นที่	๑.๙๒	๑๘.๗๒	๗๓.๘	๐.๕๘๖

หมายเหตุ : การคำนวณตัวชี้วัดโครงการสะพานข้ามแม่น้ำ เป็นการคำนวณตัวสะพาน+ถนนเชื่อมต่อ

- ^๑ ความยาวสะพาน ๑,๐๘๐ เมตร รวมกับโครงข่ายถนนต่อเชื่อมระดับดินระยะทางรวม ๓๗ กม.
- ^๒ ความยาวสะพาน ๗๘๐ เมตร รวมกับโครงข่ายถนนต่อเชื่อมระดับดินระยะทางรวม ๑๐.๕ กม.
- ^๓ ความยาวสะพาน ๔๕๐ เมตร รวมกับโครงข่ายถนนต่อเชื่อมระดับดินและยกระดับระยะทางรวม ๕.๙ กม.
- ^๔ ความยาวสะพาน ๔๔๐ เมตร รวมกับโครงข่ายถนนต่อเชื่อมระดับดินระยะทางรวม ๙.๔ กม.
- ^๕ ความยาวสะพาน ๕๔๐ เมตร รวมกับโครงข่ายถนนต่อเชื่อมระดับดินระยะทางรวม ๔.๕ กม.
- * โครงข่ายหลัก เป็นโครงการสะพานที่เชื่อมต่อโครงข่ายถนนหลัก
- ** โครงข่ายเปิดพื้นที่ เป็นโครงการสะพานและถนนเชื่อมต่อที่ตัดผ่านพื้นที่ที่ยังไม่มีถนนผ่านเพิ่มการเข้าถึงของประชาชน
- *** โครงข่ายรอง เป็นโครงการสะพานที่เชื่อมต่อกับถนนสายรองหรือให้บริการประชาชนในพื้นที่

๓.๕.๓ จากผลการวิเคราะห์โครงการดังกล่าวพบว่า โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง ๑๑ โครงการ มีความเหมาะสมและคุ้มค่าที่จะดำเนินการก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และจะเป็นการเสริมโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ทั้งนี้โครงการสะพานที่มีความสำคัญลำดับที่ ๑ ได้แก่ สะพานพระราม ๒ ลำดับที่ ๒ ได้แก่ สะพานสมุทรปราการ ลำดับที่ ๓ ได้แก่ สะพานปทุมธานี ๓ ลำดับที่ ๔ ได้แก่ สะพานบางกะเจ้า ลำดับที่ ๕ ได้แก่ สะพานเกียกกาย

๓.๖ แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วง ๒๐ ปี ข้างหน้า โครงการส่วนใหญ่จะถูกบรรจุอยู่ในแผนการดำเนินงานในระยะ ๑๐ ปี เนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่เพิ่มเติม เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางข้าม ๒ ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่คาดการณ์ว่าจะมีความต้องการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรถยนต์เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันอีก ๔.๕ แสนคน-เที่ยว/วัน ดังนี้

๓.๖.๑ แผนดำเนินงานระยะ ๑๐ ปี แรก (ปัจจุบัน-พ.ศ. ๒๕๖๔) จำนวน ๙ โครงการ งบประมาณในการดำเนินงาน ๔๘,๙๕๐ ล้านบาท แยกเป็น

๑) โครงการสะพานเกียกกาย เป็นโครงการที่ควรดำเนินงานโดยเร่งด่วน เนื่องจากมีความพร้อมของโครงการมากที่สุด และรองรับอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ ซึ่งสามารถดำเนินการและเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ งบประมาณในการดำเนินงาน ๙,๑๐๐ ล้านบาท (รวมโครงสร้างทางยกระดับ ๕.๙ กิโลเมตร) กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๒) โครงการสะพานพระราม ๒ งบประมาณในการดำเนินงาน ๓,๐๐๐ ล้านบาท กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๓) โครงการสะพานสมุทรปราการ งบประมาณในการดำเนินงาน ๑๙,๔๓๗ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๓๗ กิโลเมตร) ทช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๔) โครงการสะพานปทุมธานี ๓ งบประมาณในการดำเนินงาน ๑,๘๒๐ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๑๐.๕ กิโลเมตร) ทล. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๕) โครงการสะพานลาดหญ้า-มหาพฤฒาราม งบประมาณในการดำเนินงาน ๔,๗๖๔ ล้านบาท กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๖) โครงการสะพานสามโคก งบประมาณในการดำเนินงาน ๕,๑๙๒ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๙.๔ กิโลเมตร) ทล. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๗) โครงการสะพานทำนายนนท์ งบประมาณในการดำเนินงาน ๘๐๐ ล้านบาท ทช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๘) โครงการสะพานถนนจันทน์-เจริญนคร งบประมาณในการดำเนินงาน ๔,๐๐๐ ล้านบาท กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๙) โครงการสะพานราชวงศ์-ท่าดินแดง งบประมาณในการดำเนินงาน ๘๓๗ ล้านบาท กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๓.๖.๒ แผนดำเนินงานระยะ ๑๐ ปี หลัง (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๔) ได้แก่ โครงการสะพานสนามบินน้ำ งบประมาณในการดำเนินงาน ๑,๕๘๐ ล้านบาท (รวมถนนโครงข่าย ๔.๕ กิโลเมตร) ทช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

๓.๖.๓ สำหรับโครงการสะพานบางกะเจ้านั้น แม้ว่าจะมีปริมาณจราจรที่มาใช้มากที่สุดและมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับสูง แต่ไม่ควรจัดให้อยู่ในแผนการดำเนินงานเนื่องจากมีความเป็นไปได้ในการดำเนินงานโครงการต่ำมาก เพราะตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ที่มีการควบคุมตามกฎหมายอย่างเข้มงวด และมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมสูง

๓.๖.๔ ระยะเวลาของการเริ่มโครงการตามแผนแม่บทดังกล่าว สามารถปรับเปลี่ยนได้ โดยขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานและปัจจัยอื่นๆ

๓.๗ กระบวนการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์ ในการจัดทำแผนแม่บทฯ ให้สอดคล้องกับระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้ดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชนทั่วไป โดยได้มีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นฯ จำนวน ๒ ครั้ง และจัดประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ครั้ง

๔. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือสอบถามความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาเรื่องแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในเรื่องดังกล่าว จำนวน ๔ หน่วยงาน สรุปดังนี้

๔.๑ สศช. พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒.

๔.๑.๑ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบหลักการแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการพัฒนาโครงข่ายสะพานเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับโครงการที่มีประเด็นการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งในการดำเนินการจำเป็นต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนในด้านต่างๆ และให้ความสำคัญกับการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ โดยให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนและการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔.๑.๒ เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนงาน/โครงการในพื้นที่ร่วมกัน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนตามแนวสายทาง และเพื่อให้การลงทุนของภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการออกแบบสถาปัตยกรรมและวิศวกรรมของสะพานควรพิจารณาให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และมีเอกลักษณ์ เพื่อพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือพื้นที่สันทนาการของประชาชน ตลอดจนการกำหนดรูปแบบวิศวกรรมของสะพานที่จะช่วยลดการกีดขวางลำน้ำ เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

๔.๒ สำนักงบประมาณ พิจารณาแล้วเห็นควรที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในหลักการแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อเป็นกรอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปเป็นแนวทางในการดำเนินงานจัดเตรียมความพร้อม จัดทำแผนบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในการพัฒนาและการก่อสร้างด้านโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีข้อสังเกตให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในแผนแม่บท พร้อมทั้งให้มีการศึกษาติดตามข้อมูลที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการจัดทำแผนแม่บทให้เป็นปัจจุบันเสมอ เพื่อจะได้ปรับแผนการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องและทันต่อเหตุการณ์ด้านการคมนาคมและการขนส่งที่มีการเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาตามความเหมาะสมต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓.

๔.๓ กระทรวงมหาดไทย พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้การเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านฝั่งตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้นและเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ โดยในทางปฏิบัติอาจต้องมีการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน องค์กรปกครองท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ รวมทั้งสภาพการก่อสร้างเสาตอม่อของสะพาน ที่อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการสัญจรทางน้ำและการขวางทางน้ำไหล ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำและปัญหาอุทกภัย รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔.

๔.๔ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการต้องตรวจสอบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๕ ว่าเข้าข่ายจะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลำดับที่ ๒๐ ทางหลวงหรือถนนซึ่งมีความหมายว่าด้วยทางหลวงหรือไม่ โดยเฉพาะลำดับที่ ๒๐.๗ พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง ๒ กิโลเมตร รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕.

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กองจัดระบบการจราจรทางบก

โทร. ๐ ๒๒๑๖ ๖๔๔๔

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๓๕