



กรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการประชุม การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบ
โครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้าม
รถไฟทางคู่บนถนนสาย จ
พังเมืองรวมเมืองอุดรธานี อ.เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี



สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. ประโยชน์ของโครงการ	1
4. ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5. การศึกษาด้านวิศวกรรม	3
5.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการ	3
5.2 รูปแบบทางแยกของโครงการ	3
5.3 รูปแบบทางเชื่อมของโครงการ	5
5.4 จุดกลับรถของโครงการ	6
5.5 รูปแบบทางแยกของโครงการ	9
6. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	9
6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม	9
7. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	11
8. ระยะเวลาดำเนินการ	15



สารบัญรูป

รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
รูปที่ 2 รูปแบบทั่วไปของถนนในพื้นที่โครงการ	3
รูปที่ 3 รูปแบบทั่วไปบริเวณสะพานข้ามรถไฟทางคู่	4
รูปที่ 4 ภาพจำลองบริเวณสะพานข้ามรถไฟทางคู่	4
รูปที่ 5 บริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขนก้าง	5
รูปที่ 6 ภาพจำลองบริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขนก้าง	5
รูปที่ 7 แผนที่แสดงตำแหน่งจุดกลับของโครงการ	6
รูปที่ 8 ตัวอย่างจุดกลับรถที่ระดับพื้น	7
รูปที่ 9 ตัวอย่างจุดกลับรถใต้สะพาน	7
รูปที่ 10 รูปแบบทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ	8
รูปที่ 11 ตัวอย่างทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ	9
รูปที่ 12 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)	11
รูปที่ 13 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)	13

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 ขอบเขตการปกครองในพื้นที่โครงการ	2
ตารางที่ 2 ประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	10
ตารางที่ 3 สรุปประเด็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)	12
ตารางที่ 4 สรุปประเด็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)	14

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

โครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่
บนถนนสาย จ พังเมืองรวมเมืองอุดรธานี อ.เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี

1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบท ดำเนินการสำรวจออกแบบถนนสาย ก7, จ และ ง8 พังเมืองรวม เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีแผนพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายชุมทางขอนแก่น - อุดรธานี - หนองคาย ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการถนนสาย ก7, จ และ ง8 พังเมืองรวมเมืองอุดรธานี เป็นไปด้วยความสมบูรณ์และสามารถบูรณาการการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการ กรมทางหลวงชนบทจึงจำเป็นต้องสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่ บนถนนสาย จ พังเมืองรวมเมืองอุดรธานี อ.เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี เป็นจุดเชื่อมต่อทางแยกกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และรถไฟทางคู่ เพื่อรองรับปริมาณจราจรในอนาคต และการสัญจรได้รับความสะดวกและปลอดภัย ตลอดจนแก้ไขปัญหาด้านการจราจรโดยออกแบบให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจ้างผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ เนื่องจากโครงการดังกล่าวมีลักษณะงานที่มีความซับซ้อน เช่น งานสำรวจและออกแบบด้านงานทาง ซึ่งต้องออกแบบจุดเชื่อมต่อทางแยกกับถนนสายหลักของกรมทางหลวงหรือจุดตัดกับโครงข่ายระบบคมนาคมอื่น ตลอดจนคัดเลือกรูปแบบโครงการใหม่โดยจะต้องมีการศึกษาผลกระทบต่อชุมชน และต้องมีการเวนคืนพื้นที่ประชาชนเพื่อให้ได้เขตทางและแนวสายทางใหม่ที่เหมาะสม ให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางงานสำรวจ วิเคราะห์และคาดการณ์ เพื่อแก้ปัญหาด้านการจราจร รวมไปถึงงานออกแบบโครงสร้างสะพานบริเวณทางแยกต่างระดับหรืองานออกแบบโครงสร้างอื่นๆ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาและคัดเลือกแนวสายทางและ/หรือ รูปแบบที่เหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ
- 2) สำรวจออกแบบและประมาณราคาของโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่บนถนนสาย จ พังเมืองรวมเมืองอุดรธานี อ.เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อแก้ปัญหาด้านการจราจรในเขตชุมชนเมืองอุดร ให้เกิดความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของชุมชนโดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการ
- 2) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ ด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ และพัฒนาเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี้ยว (Shortcut)
- 3) เพื่อพัฒนาเมืองและเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคมและขนส่งให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ รวมทั้งประหยัดเวลาในการเดินทาง ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

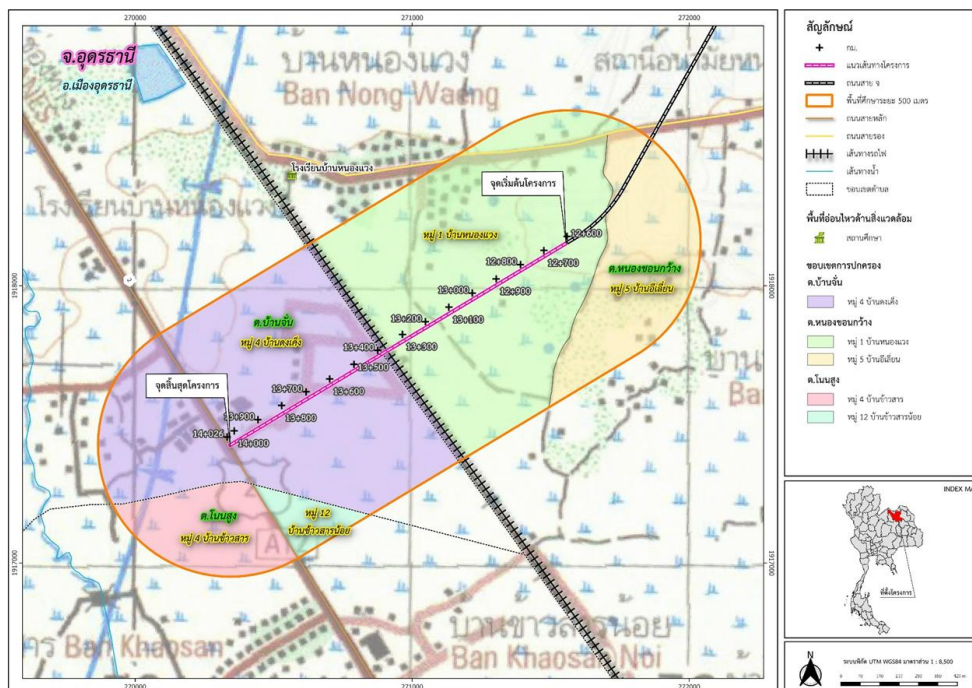
4. ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ใน ตำบลหนองขอนกว้าง ตำบลบ้านจั่น อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กิโลเมตรที่ 3+250 ของถนนสาย จ ฝางเมืองรวมเมืองอุดรธานี ลักษณะโดยทั่วไปเป็นพื้นที่การเกษตร มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบ จากนั้นจะใช้แนวเส้นทางตามแนวฝางเมืองฯ จนไปถึงบริเวณ กิโลเมตรที่ 3+940 จะเป็นจุดเริ่มต้นของโครงสร้างต่างระดับข้ามรถไฟทางคู่ จนไปถึงบริเวณ กิโลเมตรที่ 4+663 ซึ่งจะเป็นจุดสิ้นสุดของโครงสร้างต่างระดับ มีความยาวโดยประมาณ 723 เมตร และใช้แนวเส้นทางตามแนวฝางเมืองฯ ไปอีกประมาณ 280 เมตร จะถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กิโลเมตรที่ 4+951 ซึ่งบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตอน โนนสะอาด - อุดรธานี กม.445+450 โดยกำหนดพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ตำบลหนองขอนกว้าง ตำบลบ้านจั่น ตำบลโนนสูง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี แสดงดังตารางที่ 1 ทั้งนี้จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้นไม่พบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด แสดงดังรูปที่ 1

ตารางที่ 1 ขอบเขตการปกครองในพื้นที่โครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
อุดรธานี	เมืองอุดรธานี	โนนสูง	องค์การบริหารส่วนตำบลโนนสูง	หมู่ที่ 4 บ้านข้าวสาร หมู่ที่ 12 บ้านข้าวสารน้อย
		บ้านจั่น	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านจั่น	หมู่ที่ 4 บ้านดงเค็ง
		หนองขอนกว้าง	เทศบาลตำบลหนองขอนกว้าง	หมู่ที่ 1 บ้านหนองแวง หมู่ที่ 5 บ้านอีเลี่ยน
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	3 เขตการปกครอง	5 หมู่บ้าน

ที่มา: ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ, 2569

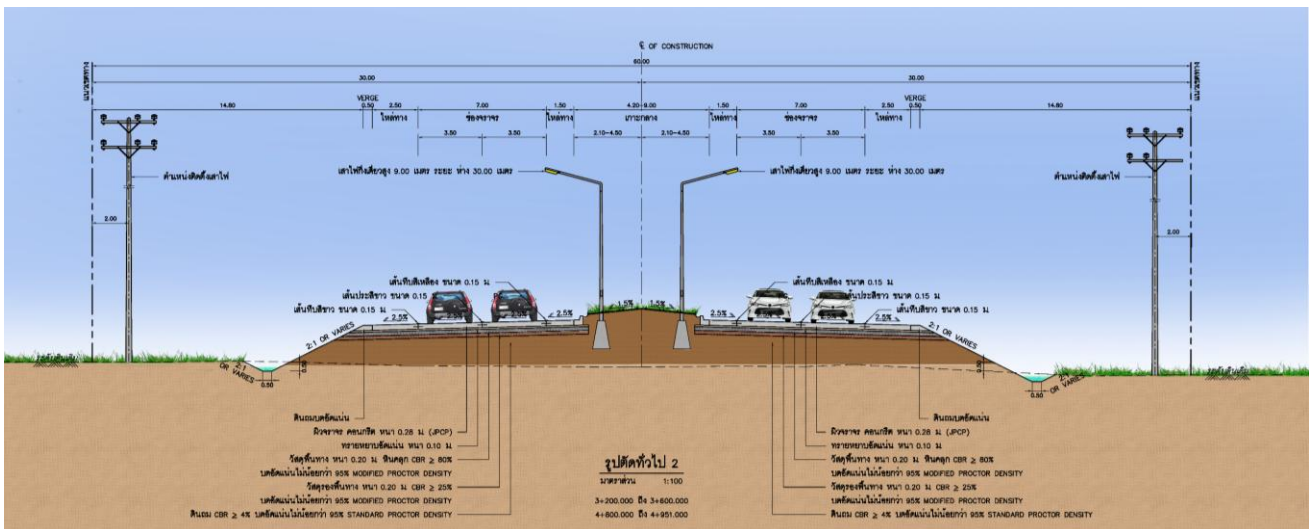


รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

5. การศึกษาด้านวิศวกรรม

5.1 รูปแบบถนนโครงการ

จากผลการศึกษาประกอบกับผลการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวมถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ที่ได้ดำเนินการสำรวจรายละเอียดแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2555 จึงสามารถสรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการได้ดังต่อไปนี้ ใช้แนวเส้นทางตามการออกแบบเดิมทั้งหมด โดยมีรูปแบบถนนของโครงการจำนวน 4 ช่องจราจร แบ่งเป็นทิศทางละ 2 ช่องจราจร มีความกว้างของช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และเกาะกลางแบบเกาะยกมีความกว้าง 4.20 ถึง 20.00 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2



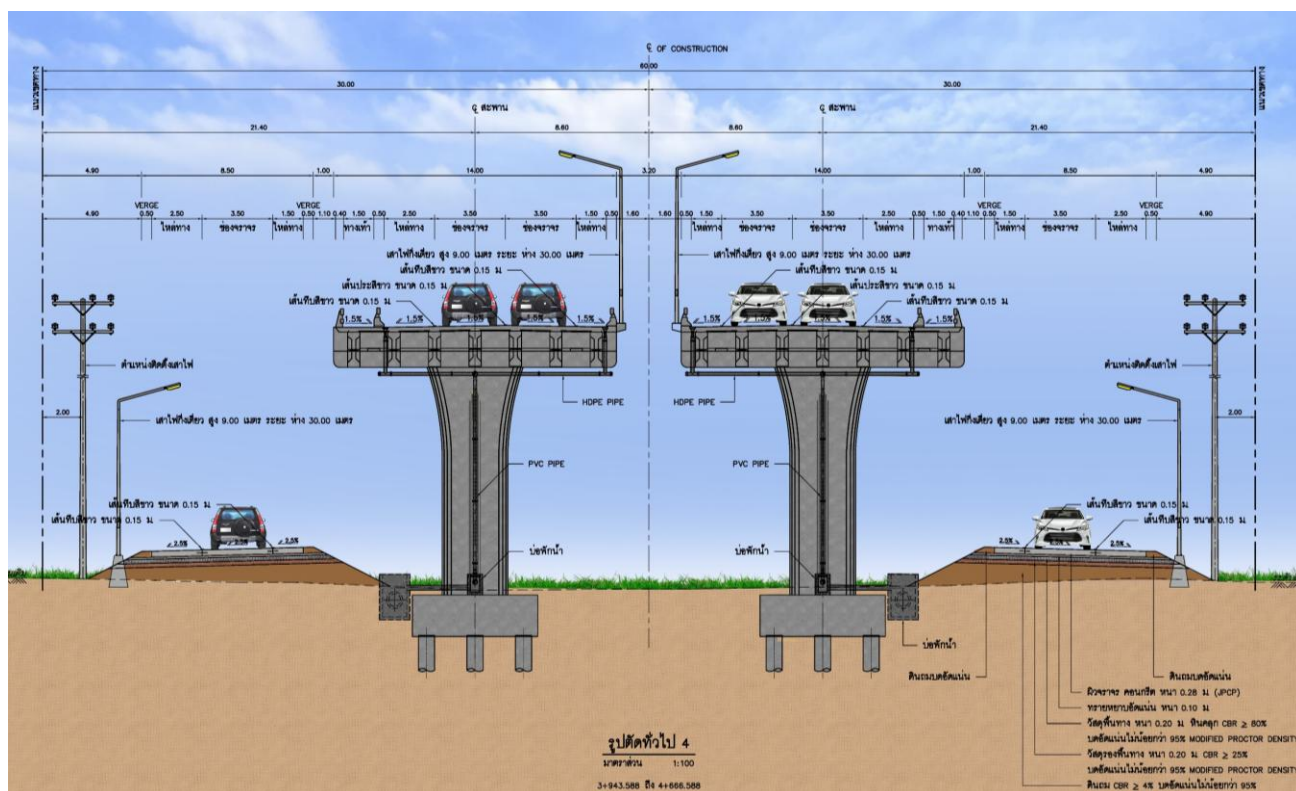
รูปที่ 2 รูปแบบทั่วไปของถนนในพื้นที่โครงการ

5.2 รูปแบบโครงสร้างสะพาน

รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามทางรถไฟทางคู่ ออกแบบเป็นสะพานขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) โดยแต่ละช่องจราจรมีความกว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 1.50 เมตร นอกจากนี้ ได้ออกแบบให้มีทางขนานและจุดกลับรถได้สะพาน ซึ่งมีขนาดความกว้างของช่องจราจรและไหล่ทางเทียบเท่ากับทางหลัก

จากการพิจารณาความเหมาะสมของสภาพพื้นที่โครงการ ได้ออกแบบโครงสร้างสะพานให้มีระยะช่องลอดทางตั้ง (Vertical Clearance) 7.25 เมตร โดยวัดจากระดับหลังรางรถไฟความเร็วสูง และมีระยะช่องลอดทางราบ (Horizontal Clearance) 33.00 เมตร ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยสะพานมีความยาวรวมทั้งสิ้น 723 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3 ถึงรูปที่ 4

สำหรับรูปแบบโครงสร้างสะพานที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสอดคล้องกับข้อกำหนดของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ โครงสร้างสะพานชนิดคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ (Prestressed Concrete I-Girder) ซึ่งเป็นรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับความยาวช่วงสะพาน (Span Length) ระหว่าง 20 - 30 เมตร การก่อสร้างจะดำเนินการโดยจัดวางคานรูปตัวไอให้มีระยะห่างกันประมาณ 1.60 - 2.20 เมตร ตามแนวขวางของสะพาน ก่อนจะทำการเทคอนกรีตทับหน้าเพื่อหล่อเป็นพื้นสะพาน ทั้งนี้ จุดเด่นของการใช้โครงสร้างสะพานรูปแบบดังกล่าว คือ ขั้นตอนการก่อสร้างที่ไม่ซับซ้อน สามารถควบคุมต้นทุนการก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสม และใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานที่รวดเร็ว



รูปที่ 3 รูปแบบทั่วไปบริเวณสะพานข้ามรถไฟทางคู่



รูปที่ 4 ภาพจำลองบริเวณสะพานข้ามรถไฟทางคู่

5.3 รูปแบบทางเชื่อมของโครงการ

สำหรับบริเวณ กม.3+010 หรือบริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขอนกว้าง บริเวณดังกล่าวจะปรับปรุงเป็นถนนต่อเชื่อม หากต้องการเดินทางจากบ้านอีเลี่ยนไปบ้านหนองแวง จะต้องใช้จุดกลับรถได้สะพานบริเวณ กม.4+250 และหากต้องการเดินทางจากบ้านหนองแวงไปบ้านอีเลี่ยน จะต้องใช้จุดกลับรถระดับพื้นบริเวณ กม.2+400 ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 5

1. ถนนโครงการทิศทางมุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 2 - ใช้ 2 ช่องทางตรงกลางผ่านทางแยกมุ่งหน้าไปทางหลวงหมายเลข 2 - ใช้ช่องทางด้านซ้าย เพื่อเลี้ยวไปยังบ้านอีเลี่ยน - ใช้จุดกลับรถได้สะพานบริเวณ กม.4+200 ของถนนผังเมืองสาย จ และเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขอนกว้าง เพื่อไปยังบ้านหนองแวง	2. ถนนโครงการทิศทางมุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 22 - ใช้ 2 ช่องจราจรตรงกลางผ่านทางแยกมุ่งหน้าไปทางหลวงหมายเลข 22 - ใช้ช่องทางด้านซ้าย เพื่อเลี้ยวไปยังบ้านหนองแวง - ใช้จุดกลับรถระดับพื้นบริเวณ กม.2+400 ของถนนผังเมืองสาย จ และเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขอนกว้าง เพื่อไปยังบ้านอีเลี่ยน
3. ทางหลวงท้องถิ่น ทต.หนองขอนกว้างทิศทางบ้านอีเลี่ยนมุ่งหน้าหนองแวง - สามารถเลี้ยวซ้ายที่บริเวณทางแยกเพื่อมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข 2 - สามารถเลี้ยวซ้ายที่บริเวณทางแยกและใช้จุดกลับรถได้สะพานบริเวณ กม.4+200 ของถนนผังเมืองสาย จ และเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขอนกว้าง เพื่อไปยังบ้านหนองแวง หรือตรงไปเพื่อมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข 22	4. ทางหลวงท้องถิ่น ทต.หนองขอนกว้าง ทิศทางหนองแวงมุ่งหน้าบ้านอีเลี่ยน - สามารถเลี้ยวซ้ายที่บริเวณทางแยกเพื่อมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข 22 - สามารถเลี้ยวซ้ายที่บริเวณทางแยกและใช้จุดกลับรถระดับพื้นบริเวณ กม.2+400 ของถนนผังเมืองสาย จ และเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขอนกว้าง เพื่อไปยังบ้านอีเลี่ยน หรือตรงไปเพื่อมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข 2



รูปที่ 6 ภาพจำลองบริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงท้องถิ่น ทต. หนองขอนกว้าง

5.4 จุดกลับรถของโครงการ

การออกแบบจุดกลับรถบนแนวนอนของโครงการจะมีลักษณะเป็นจุดกลับรถที่ระดับพื้นและจุดกลับรถใต้สะพาน รวม จำนวน 3 ตำแหน่ง และจุดกลับรถเดิมบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตำแหน่ง 3 จุด ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดง ในรูปที่ 7 รูปที่ 8 และรูปที่ 9

ลำดับ	ตำแหน่ง กม.	ลักษณะของจุดกลับรถ
บนแนวนอนฝั่งเมืองสาย จ		
1	2+400	จุดกลับรถที่ระดับพื้น
2	4+200	จุดกลับรถใต้สะพาน (ใต้สะพาน)
3	4+950	จุดกลับรถที่ระดับพื้น
บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2		
1	443+200	จุดกลับรถที่ระดับพื้น
2	445+400	จุดกลับรถที่ระดับพื้น
3	447+600	จุดกลับรถที่ระดับพื้น



รูปที่ 7 แผนที่แสดงตำแหน่งจุดกลับของโครงการ



รูปที่ 8 ตัวอย่างจุดกลับรถที่ระดับพื้น



รูปที่ 9 ตัวอย่างจุดกลับรถได้สะพาน

5.5 รูปแบบทางแยกของโครงการ

ถนนโครงการบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2 ลักษณะเป็นสามแยก แนวถนนโครงการบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2 มีลักษณะเป็นสามแยก ซึ่งควบคุมด้วยป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจร ซึ่งมีการปรับปรุงรูปแบบช่องจราจรของทางหลวงหมายเลข 2 เพิ่มขึ้น 1 ช่องจราจร ทางด้านซ้าย เพื่อใช้สำหรับเลี้ยว เข้า-ออก ถนนโครงการได้โดยสะดวกและปลอดภัย ซึ่งมีรายละเอียดดังรูปที่ 10 ถึง รูปที่ 11

1.ถนนโครงการทิศทางมุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 2

- เลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 2 ได้เลย
- กรณีที่ต้องการมุ่งหน้าไปตัวเมืองอุดรธานีให้เลี้ยวซ้ายบริเวณทางแยก และใช้จุดกลับรถ บริเวณ กม 443+200 บนทางหลวงหมายเลข 2

2.ทางหลวงหมายเลข 2 จากจังหวัดอุดร มุ่งหน้าไปยังจังหวัดขอนแก่น

- กรณีที่ต้องการกลับรถไปตัวเมืองอุดรธานีให้ใช้จุดกลับรถ บริเวณ กม.445+400 บนทางหลวงหมายเลข 2
- ใช้ 2 ช่องจราจรทางด้านขวาเพื่อมุ่งหน้าไปยังจังหวัดขอนแก่น
- กรณีที่ต้องการมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข 22 ให้ใช้ช่องทางด้านซ้ายเพื่อมุ่งหน้าไปยังจุดหมายที่ต้องการ

3.ทางหลวงหมายเลข 2 จากจังหวัดขอนแก่น มุ่งหน้าไปยังจังหวัดอุดร

- ใช้ 2 ช่องจราจรทางด้านขวาเพื่อมุ่งหน้าไปยังจังหวัดอุดรธานี
- กรณีที่ต้องการกลับรถไปยังทางหลวงหมายเลข 22 ให้ใช้จุดกลับรถที่บริเวณ กม. 447+600 เพื่อมุ่งหน้าไปยังจุดหมายที่ต้องการ



รูปที่ 10 รูปแบบทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ



รูปที่ 11 ตัวอย่างทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

6. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวทางโครงการและพื้นที่โดยรอบ เพื่อตรวจสอบว่าโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2568 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260 ง ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2568 (ตามเอกสารท้ายประกาศ) โดยอ้างอิงรายการโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งโครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 2 รายละเอียดดังนี้



ตารางที่ 2 ประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามท้ายประกาศ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการหรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำ
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
20. ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	×
20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	×
20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	×
20.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	×
20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	×
20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	×
20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยผังเมือง	ทุกขนาด	×
33. โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น	ทุกขนาด	×
33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดินที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี	ยกเว้น	
33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน	ยกเว้น	
33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	ยกเว้น	

7. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

โครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่บนถนนสาย จ ฝั่งเมืองรวมเมืองอุดรธานี อ.เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการหรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนในท้องถิ่น โดยมีกิจกรรมในการดำเนินงาน ดังนี้

1) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ในวันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมหงษ์มังกร 2 โรงแรมการิน ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี โดยมีนายชวิต ป้อมขันธุ์ นายอำเภอเมืองอุดรธานี เป็นประธานเปิดการประชุม พร้อมด้วยนายปิยะพันธ์ ศรีชมภู ผู้อำนวยการกลุ่มออกแบบทาง นายณฤชิต ขาตะบุตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี และผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ทั้งนี้ นายชินกฤต เจริญธรรม วิศวกรโยธาปฏิบัติการ เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมการประชุม ประมาณ 115 คน ประกอบด้วยหน่วยงานส่วนภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์กรเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่โครงการ และประชาชนผู้สนใจโครงการ โดยที่ประชุมส่วนใหญ่เห็นประโยชน์ของการพัฒนาโครงการ บรรยายภาพการประชุมรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 12 และประเด็นในที่ประชุมแสดงดังตารางที่ 3



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมรับชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



นายชินกฤต เจริญธรรม
วิศวกรโยธาปฏิบัติการ ผู้กล่าวรายงาน



นายชวิต ป้อมขันธุ์ นายอำเภอเมืองอุดรธานี
ประธานเปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุม



รูปที่ 12 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ประเด็น	คำชี้แจง
❖ ขอให้พิจารณาการออกแบบระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการ และระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ร่วมด้วยเนื่องจากจุดสิ้นสุด ของโครงการเป็นพื้นที่การเกษตรอาจส่งผลกระทบต่อการเพาะปลูกของประชาชนในพื้นที่	❖ สำหรับข้อห่วงใยเรื่องระบบระบายน้ำและสาธารณูปโภค โดยเฉพาะบริเวณปลายทางที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมนั้น ขอเรียนชี้แจงว่า ทางโครงการฯ ได้ให้ความสำคัญและออกแบบโดยยึดหลักวิศวกรรม เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อนพื้นที่การเกษตรของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ทางโครงการฯ ได้ศึกษาข้อมูลทางอุทกวิทยาเพื่อกออกแบบระบบระบายน้ำให้มีขนาดเพียงพอสำหรับการระบายน้ำและไม่กีดขวางทางน้ำธรรมชาติ รวมถึงการจัดการระบบสาธารณูปโภค สำหรับระบบไฟฟ้า ประปา และสายสื่อสารที่อยู่ในแนวเขตทาง ซึ่งทางโครงการฯ มีแผนที่จะประสานงานร่วมกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคอย่างใกล้ชิด เพื่อกวางแผนการรื้อย้ายอย่างเป็นระบบ
❖ การพัฒนาโครงการจะมีผลกระทบต่ธุรกิจที่ดำเนินการอยู่ในพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ก็ตามขอขอบคุณกรมทางหลวงชนบทที่มีโครงการเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมภายในจังหวัดอุดรธานี จึงขอให้กรมทางหลวงชนบทพิจารณาผู้รับเหมาที่มีความพร้อม เพื่อกการก่อสร้างให้เสร็จภายในกำหนด	❖ สำหรับข้อห่วงใยเรื่องความพร้อมของผู้รับเหมา ขอให้ทุกท่านมั่นใจได้ครับว่า กรมทางหลวงชนบทมีระเบียบและขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใสและรัดกุม ซึ่งจะมีการประเมินทั้งผลงานในอดีต ความพร้อมด้านเครื่องจักร บุคลากรทางด้านวิศวกรรม และฐานะทางการเงิน นอกจากนี้ เมื่อเริ่มการก่อสร้างจะมีทีมวิศวกรที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของกรมฯ ลงพื้นที่ควบคุมงานอย่างใกล้ชิด เพื่อกำกับดูแลให้การก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรม และแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพื่อกินพื้นที่และสร้างประโยชน์ให้กับชาวอุดรธานีโดยเร็วที่สุด
❖ ตอนนี้โครงการยังสามารถขยับหรือเปลี่ยนแนวเส้นทางได้อีกหรือไม่	❖ การปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางของโครงการในขณะนี้มีความเป็นไปได้ยาก เนื่องจากถนนตามแนวผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ได้มีผลการศึกษาความเหมาะสมและดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อีกทั้งยังมีการประกาศพระราชกฤษฎีกาเป็นที่ยเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการฯ ตระหนักดีว่าการดำเนินงานย่อมส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ ดังนั้น เพื่อกเป็นการบรรเทาผลกระทบให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด แนวทางการออกแบบจึงมุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากพื้นที่เขตทางหลวงเดิมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขอผลการศึกษาด้านการจราจร เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนต่อไป
❖ รูปแบบถนนโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการมีลักษณะเป็นอย่างไร และหากต้องการเดินทางจากขอนแก่นไปยังอุดรธานีต้องใช้เส้นทางใด	❖ การคัดเลือกรูปแบบบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการยังไม่แน่ชัด เนื่องจากอยู่ในขั้นตอนศึกษางานจราจร เก็บข้อมูลจำนวนรถยนต์ ประเภทของรถยนต์ที่วิ่งผ่าน ดังนั้นจึงทำได้แค่การคัดเลือกรูปแบบโครงการเบื้องต้น เพื่อกเป็นแนวทางในการออกแบบ หลังจากรวบรวมข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการจราจร จึงจะสามารถกำหนดรูปแบบที่แน่ชัดได้ ❖ หากต้องการเดินทางจากจังหวัดขอนแก่นไปยังจังหวัดอุดรธานีสามารถใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เข้าไปยังตัวเมืองจังหวัดอุดรธานีได้เลย แต่ในกรณีที่มีปริมาณจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เป็นจำนวนมากหรือติดขัด สามารถใช้เส้นทางของโครงการเข้าไปยังตัวเมืองจังหวัดอุดรธานีได้ โดยเลี้ยวขวาที่บริเวณทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตัดกับแนวถนนผังเมืองสาย จ หรือใช้จุดกลับรถบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อกกลับมาเลี้ยวซ้ายเข้าถนนผังเมือง จ จากนั้นมุ่งหน้าตรงไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 และเลี้ยวซ้ายที่บริเวณทางแยก เพื่อกมุ่งหน้าไปยังตัวเมืองจังหวัดอุดรธานี
❖ การกำหนดราคาการเวนคืนจะเป็นราคาตลาดหรือเป็นราคาประเมิน	❖ ตามกฎหมายเวนคืนฉบับปัจจุบัน การกำหนดราคาค่าทดแทนการเวนคืน จะดำเนินการให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยจะมีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น" ขึ้นมาพิจารณา ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากหลายหน่วยงาน ไม่ใช้กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้กำหนดฝ่ายเดียว คณะกรรมการฯ จะพิจารณาให้ได้ ราคาที่เป็นธรรมมากที่สุด โดยนำปัจจัยหลายฯ อย่างมาประกอบกัน ทั้งราคาซื้อขายจริงตามปกติในท้องตลาด ณ ปัจจุบัน, ราคาประเมินของกรมที่ดิน, สภาพทำเลที่ตั้งของที่ดินแปลงนั้นๆ รวมถึงมูลค่าของสิ่งปลูกสร้างและต้นไม้ผลต่างๆ บนที่ดินด้วย เพื่อกให้พี่น้องประชาชนที่เสียสละพื้นที่สำหรับการพัฒนาโครงการ ได้รับเงินค่าทดแทนที่เหมาะสมและยุติธรรม
❖ แผนการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้อง ก7 จ และ ง8 ได้มีการออกแบบเพื่อต่อเชื่อมถนนภายในอนาคตหรือไม่	❖ โครงการพัฒนาถนนสาย ก7, สาย จ และสาย ง8 เป็นโครงการที่ดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงการคมนาคมและขนส่งของ "ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี" ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาและเติมเต็มโครงข่ายระบบคมนาคมภายในจังหวัดให้มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบ โครงการฯ ได้พิจารณาถึงการเชื่อมโยงเส้นทางอย่างเป็นระบบ โดยรูปแบบการก่อสร้างทั้งบริเวณทางแยกและโครงสร้างต่างระดับ ได้ถูกออกแบบให้สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงแผ่นดิน ถนนของกรมทางหลวงชนบท และถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายในจังหวัดอุดรธานี เพื่อกอำนวยความสะดวกในการเดินทางขนส่งสินค้า และกระจายปริมาณการจราจรจากเขตเมืองศูนย์กลางออกสู่พื้นที่โดยรอบอย่างเป็นรูปธรรม
❖ ขอให้พิจารณาจุดกลับรถได้สะพาน เพื่อกช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่สะดวกมากขึ้น	❖ ขอบพระคุณสำหรับข้อเสนอแนะที่สะท้อนถึงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ การมีจุดกลับรถได้สะพานจะช่วยอำนวยความสะดวก ลดระยะเวลาเดินทาง และเชื่อมวิถีชีวิตของชุมชนทั้งสองฝั่งถนนให้ไปมาหาสู่กันได้ง่ายขึ้น แต่อย่างไรก็ตามทางโครงการฯ ขอรับข้อเสนอแนะนี้ไปพิจารณาในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดซึ่งการออกแบบจุดกลับรถได้สะพานจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก โดยมีปัจจัยทางวิศวกรรมที่ต้องพิจารณา 3 เรื่องหลักๆ คือ: - ความสูงของช่องลอดได้สะพาน: ต้องมีความสูงเพียงพอและปลอดภัยสำหรับรถยนต์หรือรถกระบะของชาวบ้าน - รัศมีวงเลี้ยวและระยะการมองเห็น: ต้องกว้างพอให้กลับรถได้สะดวก และมีระยะมองเห็นรถที่สวนมาได้อย่างชัดเจนเพื่อกป้องกันอุบัติเหตุ - ระบบระบายน้ำ: ได้สะพานมักเป็นจุดต่ำสุด จึงต้องออกแบบระบบระบายน้ำให้ดีเยี่ยม เพื่อกไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงหน้าฝน

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลหนองขอนกว้าง ชั้น 2 ตำบลหนองขอนกว้าง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี โดยมีนายเอกพงษ์ จันทรอมรสิริ ปลัดอาวุโส อำเภอเมืองอุดรธานี เป็นประธานเปิดการประชุม พร้อมด้วยนายปิยะพันธ์ ศรีชมภู ผู้แทนสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 15 และผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ทั้งนี้นายชินกฤต เจริญธรรม วิศวกรโยธาปฏิบัติการ เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมการประชุม ประมาณ 95 คน ประกอบด้วย หน่วยงานส่วนภูมิภาคหน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสถานบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์กรเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่โครงการ และประชาชนผู้สนใจโครงการ โดยที่ประชุมส่วนใหญ่เห็นประโยชน์ของการพัฒนาโครงการ บรรยากาศการประชุม รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 13 และประเด็นในที่ประชุมแสดงดังตารางที่ 4



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน
และรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



นายชินกฤต เจริญธรรม
วิศวกรปฏิบัติการ ผู้กล่าวรายงานการประชุม



นายเอกพงษ์ จันทรอมรสิริ
ปลัดอาวุโส อำเภอเมืองอุดรธานี ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อเสนอแนะ ในที่ประชุม



รูปที่ 13 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)



ตารางที่ 4 สรุปประเด็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

ประเด็น	ชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
❖ ด้วยเทศบาลตำบลหนองขอนกว้าง มีความประสงค์ขอเข้าใช้พื้นที่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการก่อสร้างระบบท่อระบายน้ำสำหรับแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่รับผิดชอบ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างกระบวนการพิจารณาอนุญาต ในการนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นไปด้วยความรวดเร็วและต่อเนื่อง เทศบาลตำบลหนองขอนกว้างจึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากกรมทางหลวงชนบท ในการประสานงานหรือติดตามความคืบหน้าการขอใช้พื้นที่ดังกล่าว เพื่อประโยชน์ในการบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ต่อไป	❖ เนื่องจากพื้นที่โครงการและการขออนุญาตดังกล่าวเป็นการดำเนินการระหว่างเทศบาลตำบลหนองขอนกว้างกับการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยตรง ซึ่งอยู่นอกเหนือเขตความรับผิดชอบและภารกิจตามกฎหมายของกรมทางหลวงชนบท จึงไม่สามารถดำเนินการประสานงานหรือติดตามความคืบหน้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตใช้พื้นที่ของหน่วยงานอื่นให้ได้ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนของประชาชน กรมทางหลวงชนบทขอเสนอแนะให้เทศบาลฯ ดำเนินการประสานงานโดยตรงกับกองจัดการทรัพย์สิน หรือหน่วยงานต้นสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทยในเขตพื้นที่ เพื่อประสานงานในลักษณะการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่อไป
❖ ปัจจุบันมีการก่อสร้างทางรถไฟในพื้นที่ แต่หากการก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการติดตั้งแนวรั้วกั้นในเขตทางรถไฟส่งผลให้เส้นทางสัญจรเดิมของประชาชนถูกตัดขาด จึงขอความอนุเคราะห์ให้มีการพิจารณาจัดทำจุดเชื่อมต่อหรือช่องทางสัญจรทดแทน สำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางและวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ทั้งสองฝั่งทางรถไฟ	❖ การดำเนินการติดตั้งรั้วกั้นเขตรถไฟ เป็นการดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท แต่จากการสอบถามข้อมูลการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วง ขอนแก่น - หนองคาย พบว่าบริเวณจุดตัดทางรถไฟเดิมบ้านหนองแวง จะมีการก่อสร้างสะพานที่มีลักษณะคล้ายสะพานกลับรถเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งสามารถให้ประชาชนในพื้นที่สัญจรไปมาได้เหมือนสภาพในปัจจุบัน
❖ ขอเสนอให้มีการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนหรือค่าเสียเวลาให้แก่ประชาชนที่เข้าร่วมประชุม	❖ เนื่องจากเป็นโครงการของรัฐ การดำเนินการทุกขั้นตอนต้องเป็นไปตามระเบียบวินัยทางงบประมาณและการคลังอย่างเคร่งครัด จึงไม่สามารถกำหนดค่าตอบแทนได้ อย่างไรก็ตาม หน่วยงานกรมทางหลวงชนบทจะให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกและการดูแลสวัสดิการของผู้เข้าร่วมประชุมอย่างดีที่สุด เพื่อเป็นการให้เกิดประโยชน์และขอบคุณประชาชนที่เสียสละเวลาในการร่วมพัฒนาโครงการร่วมกัน
❖ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ทิศทางจากจังหวัดอุดรธานีมุ่งหน้าจังหวัดขอนแก่น และทิศทางจากขอนแก่นมุ่งหน้าไปยังจังหวัดอุดรธานี ทางโครงการได้ออกแบบเป็นลักษณะใด เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสถานประกอบการบริเวณ 2 ฝั่ง ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2	❖ สำหรับรูปแบบบริเวณทางแยก ณ จุดสิ้นสุดโครงการ ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อเสนอแนะแนวทางการออกแบบ สำหรับรองรับการพัฒนาในอนาคต
❖ การพิจารณารูปแบบโครงสร้างบริเวณดังกล่าว หากดำเนินการออกแบบเป็นรูปแบบสะพานข้ามทางแยก อาจส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพและการประกอบธุรกิจของประชาชนในพื้นที่โดยรอบ จึงเห็นควรให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอด เพื่อลดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้น้อยที่สุด	❖ สภาพพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ราบลุ่มและเป็นจุดรับน้ำหลัก ซึ่งการก่อสร้างอุโมงค์จะเผชิญกับปัญหาการระบายน้ำในระยะยาวอย่างรุนแรง แม้จะมีการติดตั้งระบบสูบน้ำอัตโนมัติ แต่ความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมขังในอุโมงค์ในช่วงวิกฤตยังมีสูง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ทาง ในบริเวณดังกล่าวมีระยะกระชั้นชิดเกินกว่าที่จะออกแบบทางลอดให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยได้ ซึ่งหากผินดำเนินการจะทำให้ทางลอดมีความลาดชันสูงเกินไป ส่งผลให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถสัญจรได้สะดวกและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยเหตุผลทางด้านวิศวกรรมและความปลอดภัยข้างต้น โครงการจึงมีความจำเป็นต้องพิจารณารูปแบบโครงสร้างเป็นสะพานข้ามทางรถไฟแทน อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด คณะทำงานจะให้ความสำคัญกับการปรับปรุงรูปแบบสถาปัตยกรรมของสะพานให้มีความโปร่ง บาง และสวยงาม เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพให้เหลือน้อยที่สุด พร้อมทั้งจัดให้มีระบบแสงสว่างและพื้นที่ได้สะพานที่สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อวิถีชีวิตและธุรกิจของประชาชนในพื้นที่ต่อไป
❖ เพื่อให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อการขนส่งในภาพรวม แม้เส้นทางดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกในการสัญจร แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพที่ไม่รองรับรถบรรทุกหนัก จึงมีความจำเป็นต้องบูรณาการร่วมกับโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 216 โดยจะนำประเด็นดังกล่าวเสนอต่อที่ประชุมระดับจังหวัด เพื่อขับเคลื่อนแผนการพัฒนาเส้นทางที่รองรับการขนส่งสินค้าอย่างเต็มรูปแบบต่อไป	❖ จากการดำเนินงานออกแบบโครงสร้างสะพานและถนนของโครงการได้พิจารณาให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาราจรในเขตชุมชนเมือง ศักยภาพของโครงสร้าง ในการออกแบบ จะทำการออกแบบให้ได้มาตรฐาน เพื่อสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่ไม่เกินกฎหมายกำหนดได้อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้การขนส่งในภาพรวมเกิดความต่อเนื่อง โครงการนี้จะทำหน้าที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงที่สำคัญกับทางหลวงหมายเลข 216 เพื่อสร้างระบบการขนส่งรอบเมืองที่สมบูรณ์ รองรับการขยายตัวของภาคโลจิสติกส์ในระดับจังหวัดและระดับภูมิภาค
❖ การออกแบบเขตทางของโครงการมีความจำเป็นที่จะต้องทำการเวนคืนเพิ่มหรือออกแบบในเขตทางที่มีการกั้นเขตทางของงานเวนคืน	❖ โครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่บนถนนสาย จ ฝั่งเมืองรวมเมืองอุดรธานี อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ได้ทำการออกแบบในเขตทางที่ 60 เมตร ซึ่งเป็นเขตทางที่จะทำการเวนคืนในปี 2569- ปี 2570 นี้ โดยไม่มีการเวนคืน เพิ่มจากเขตทางที่มีอยู่เดิม
❖ จุดกลับรถที่โครงการที่ออกแบบทิศทางเลี้ยวซ้ายไปยังจังหวัดขอนแก่นบนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ที่กำหนดไว้ระยะห่าง 4 กิโลเมตร มีระยะทางไกล สำหรับการขับขึ้นจักรยานยนต์ จึงขอให้ทางโครงการพิจารณาจุดที่เหมาะสมอีกครั้ง	❖ ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับทราบและจะพิจารณาแนะนำตำแหน่งจุดกลับรถเพิ่มเติม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ คือ กรมทางหลวง
❖ หากมีโครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่บนถนนสาย จ ฝั่งเมืองรวมเมืองอุดรธานี อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานีจะทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่ตำบลหนองขอนกว้าง ตำบลบ้านจั่น ตำบลโนนสูงดีขึ้นในช่วงเศรษฐกิจที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	❖ ในนามของคณะทำงานโครงการ ขอขอบพระคุณสำหรับข้อคิดเห็นและกำลังใจที่มีให้กับการดำเนินโครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบนถนนสาย จ ฝั่งเมืองรวมเมืองอุดรธานี คณะทำงานมีความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสมบูรณ์ เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับท้องถิ่น โดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลหนองขอนกว้าง ตำบลบ้านจั่น และตำบลโนนสูง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนอย่างสูงสุดต่อไป
ด้านการเวนคืน	
❖ มีความประสงค์ขอทราบรายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการกำหนดราคาค่าทดแทน สำหรับงานเวนคืน พร้อมทั้งขอทราบแนวทางขั้นตอนการเวนคืนในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เป็นธรรม	❖ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น จะประกอบไปด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบท 15 ธนารักษ์พื้นที่อุดรธานี เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดอุดรธานี นายอำเภอเมืองฯ เกษตรจังหวัดอุดรธานี นายกเทศมนตรีตำบลหนองขอนกว้าง นายกเทศมนตรีตำบลบ้านจั่น เป็นต้น
❖ ระยะเวลาในการจ่ายเงินค่าชดเชย	❖ กำหนดระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทนในเบื้องต้น จะดำเนินการกำหนดราคาเบื้องต้น ประกาศราคาค่าทดแทน และเชิญผู้ถูกเวนคืนมาทำสัญญา ในช่วงปี พ.ศ.2569 ถึง พ.ศ.2570

3) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

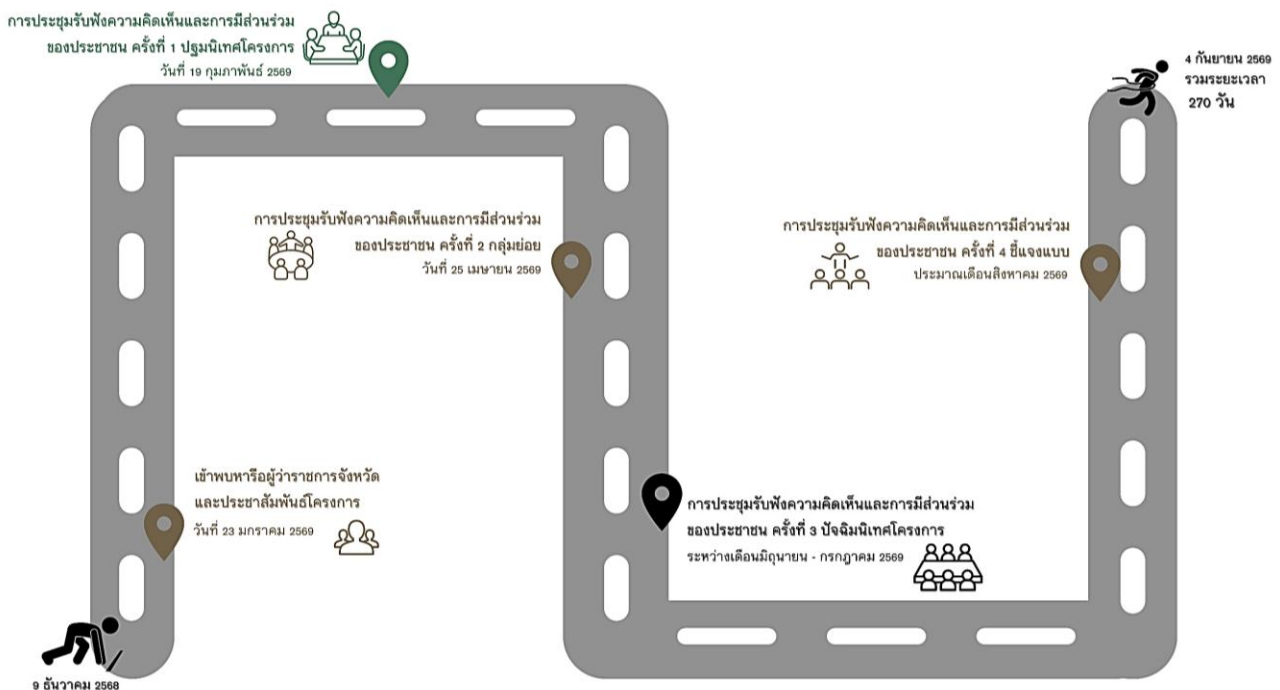
เพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษาของโครงการทุกด้าน (ด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการมีส่วนร่วม และประชาสัมพันธ์) แก่ผู้เข้าร่วมประชุม (ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อมูลของชุมชน ประเด็นที่กังวล ข้อคิดเห็นเบื้องต้นต่อโครงการ และข้อเสนอแนะ

4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4

เพื่อนำเสนอผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้าง และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มเป้าหมาย ที่มีต่อผลการศึกษาในแต่ละด้านของโครงการ

8. ระยะเวลาดำเนินการ

ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2568 ถึง วันที่ 4 กันยายน 2569 รวมระยะเวลา 270 วัน



ช่องทางการติดต่อของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

สายด่วน กข. 1146 เว็บไซต์ : www.drr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี

โทรศัพท์ : 0-4229-0358

โทรสาร : 0-4229-0361

อีเมล : udonthani@drr.go.th



บริษัท เวิลด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 09 0272 9854

อีเมล : wec.working@gmail.com



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 09 9194 2497

โทรสาร : 0 2351 0224

อีเมล : eiconsultant2020@gmail.com



เว็บไซต์โครงการ

