

โครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับ
บริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่บนถนนสาย จ
ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี อ.เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี



เอกสารประกอบการประชุม

รับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน
ครั้งที่ 2 กลุ่มย่อย



สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. ประโยชน์ของโครงการ	1
4. ลักษณะพื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5. การศึกษาด้านวิศวกรรม	3
5.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการ	3
5.2 รูปแบบทางแยกของโครงการ	4
6. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	6
6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม	6
7. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	7
8. ระยะเวลาดำเนินการ	10

สารบัญรูป

รูปที่ 1 ที่ตั้งโครงการและสภาพพื้นที่โครงการ	2
รูปที่ 2 รูปแบบทั่วไปของถนนในพื้นที่โครงการ	3
รูปที่ 3 รูปแบบของโครงการบริเวณจุดตัดแนวรถไฟทางคู่	4
รูปที่ 4 รูปแบบทั่วไปของสะพานในพื้นที่โครงการ	4
รูปที่ 5 รูปแบบทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ	5
รูปที่ 6 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)	7

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 ขอบเขตการปกครองในพื้นที่โครงการ	2
ตารางที่ 2 ประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6
ตารางที่ 3 สรุปประเด็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)	12



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

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



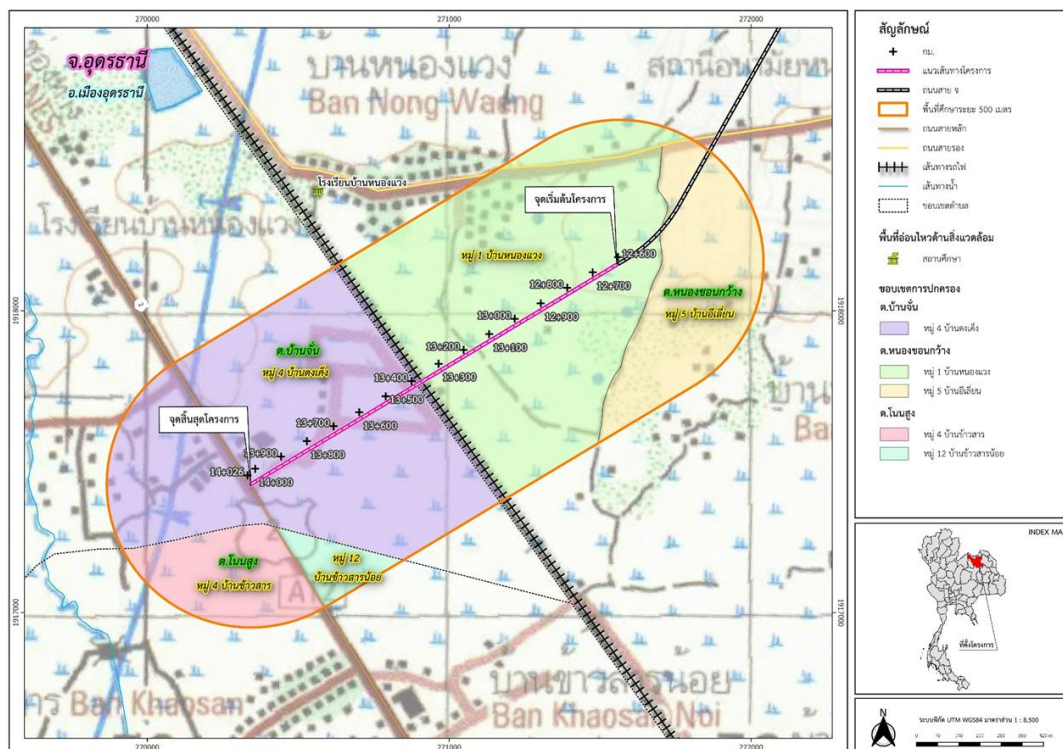
4. ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ใน ตำบลหนองขอนกว้าง ตำบลบ้านจั่น อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กิโลเมตรที่ 12+600 (3+550) ของถนนสาย จ ฝางเมืองรวมเมืองอุดรธานี ลักษณะโดยทั่วไปเป็นพื้นที่การเกษตร มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบ จากนั้นจะใช้แนวเส้นทางตามแนวผังเมืองฯ จนไปถึงบริเวณ กิโลเมตรที่ 13+085 จะเป็นจุดเริ่มต้นของโครงสร้างต่างระดับข้ามรถไฟทางคู่ จนไปถึงบริเวณ กิโลเมตรที่ 13+655 ซึ่งจะเป็นจุดสิ้นสุดของโครงสร้างต่างระดับ มีความยาวโดยประมาณ 570 เมตร และใช้แนวเส้นทางตามแนวผังเมืองฯ ไปอีกประมาณ 350 เมตร จะถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กิโลเมตรที่ 14+026 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

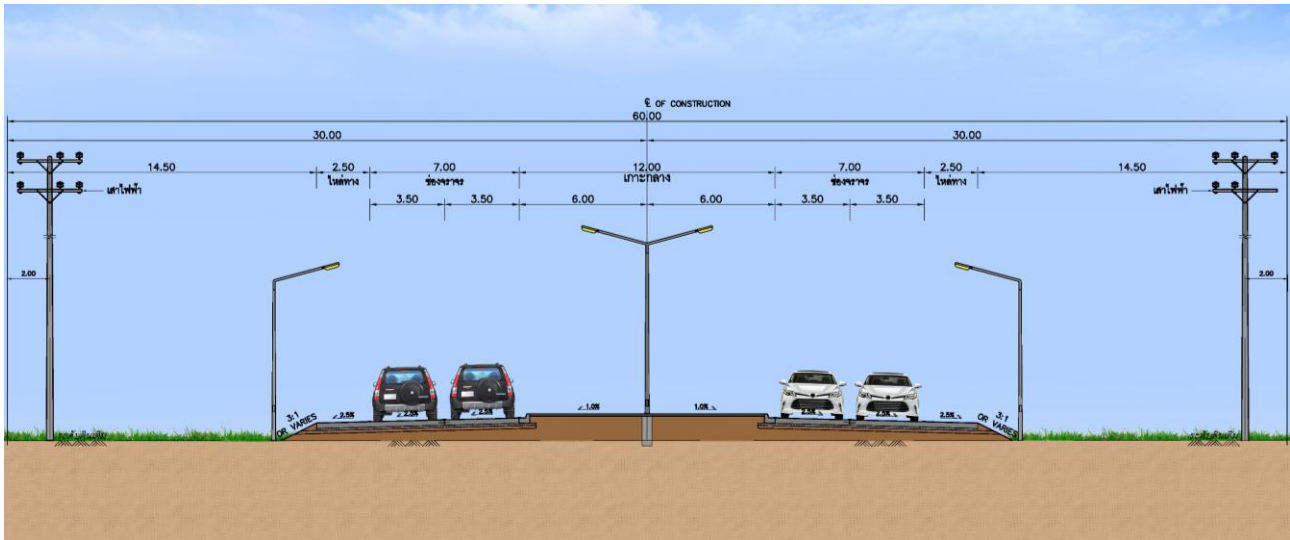


รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

5. การศึกษาด้านวิศวกรรม

5.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากผลการศึกษาประกอบกับผลการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวมถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ที่ได้ดำเนินการสำรวจรายละเอียดแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2555 จึงสามารถสรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการได้ดังต่อไปนี้ ใช้แนวเส้นทางตามการออกแบบเดิมทั้งหมด โดยมีรูปแบบถนนของโครงการจำนวน 4 ช่องจราจร แบ่งเป็นทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2



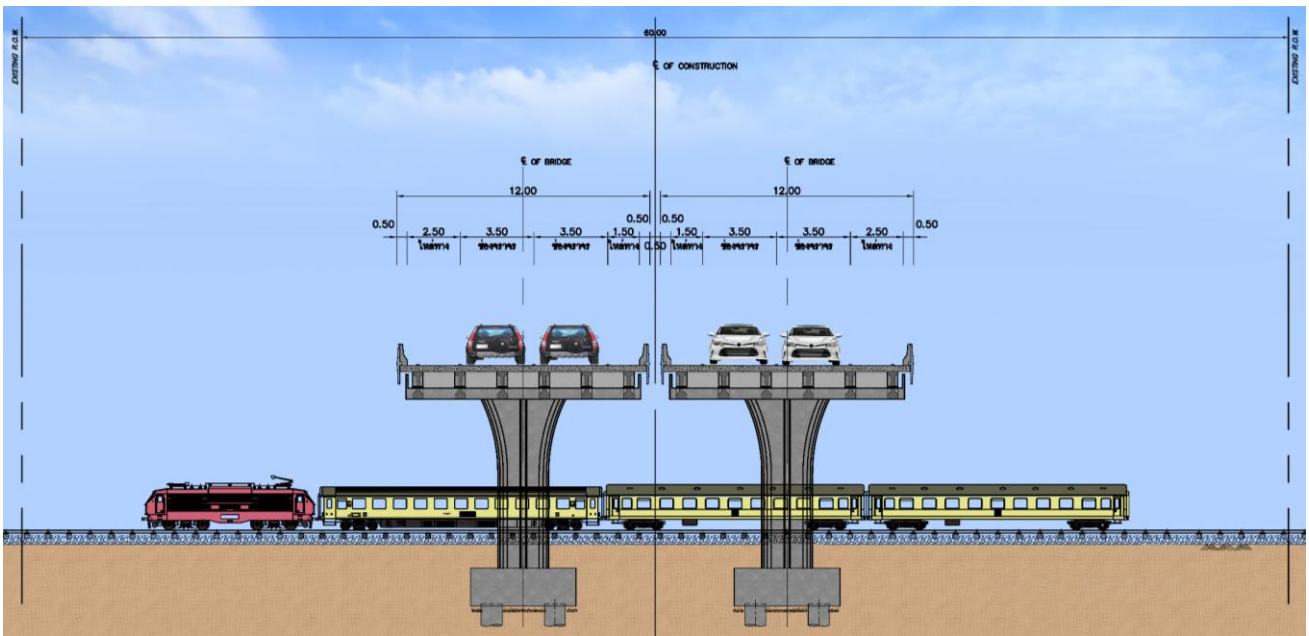
รูปที่ 2 รูปแบบทั่วไปของถนนในพื้นที่โครงการ

และจากการพิจารณาความเหมาะสมของสภาพพื้นที่โครงการ จึงพิจารณาออกแบบเป็นโครงสร้างสะพานที่มีขนาดความกว้าง 4 ช่องจราจร และมีความสูงช่องลอดทางตั้งโดยวัดจากระดับหลังรางรถไฟความเร็วสูง 7.25 เมตร และช่องลอดทางราบ 30.00 เมตร ตามข้อกำหนดของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความยาวของสะพานรวม 570 เมตร มีความยาวรวมของแนวเส้นทาง 1.42 กิโลเมตร ข้อดีของการก่อสร้างรูปแบบโครงสร้างต่างระดับให้มีลักษณะเป็นสะพาน คือ โครงสร้างสะพานสามารถก่อสร้างได้ง่ายราคาค่าก่อสร้างไม่สูง มีระยะเวลาในการก่อสร้างสั้น รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3 และรูปที่ 4

รูปแบบของโครงสร้างของสะพานที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ของโครงการและเป็นไปตามข้อกำหนดของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ สะพานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ ซึ่งเป็นรูปแบบที่เป็นที่นิยมก่อสร้างสำหรับช่วงคานตั้งแต่ 20 - 30 เมตร โดยวางคานรูปตัวไอห่างกันเป็นช่วง ช่วงละประมาณ 1.60 - 2.20 เมตร ตามแนวความกว้างของสะพาน และเทคอนกรีตทับหน้าเป็นพื้นสะพาน ข้อดีของรูปแบบนี้ คือ เป็นรูปแบบที่สามารถก่อสร้างได้ง่ายและมีค่าก่อสร้างต่ำ และสะพานของโครงการจะมี จำนวน 4 ช่องจราจร แบ่งเป็นทิศทางละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร



รูปที่ 3 รูปแบบของโครงการบริเวณจุดตัดแนวรถไฟทางคู่



รูปที่ 4 รูปแบบทั่วไปของสะพานในพื้นที่โครงการ

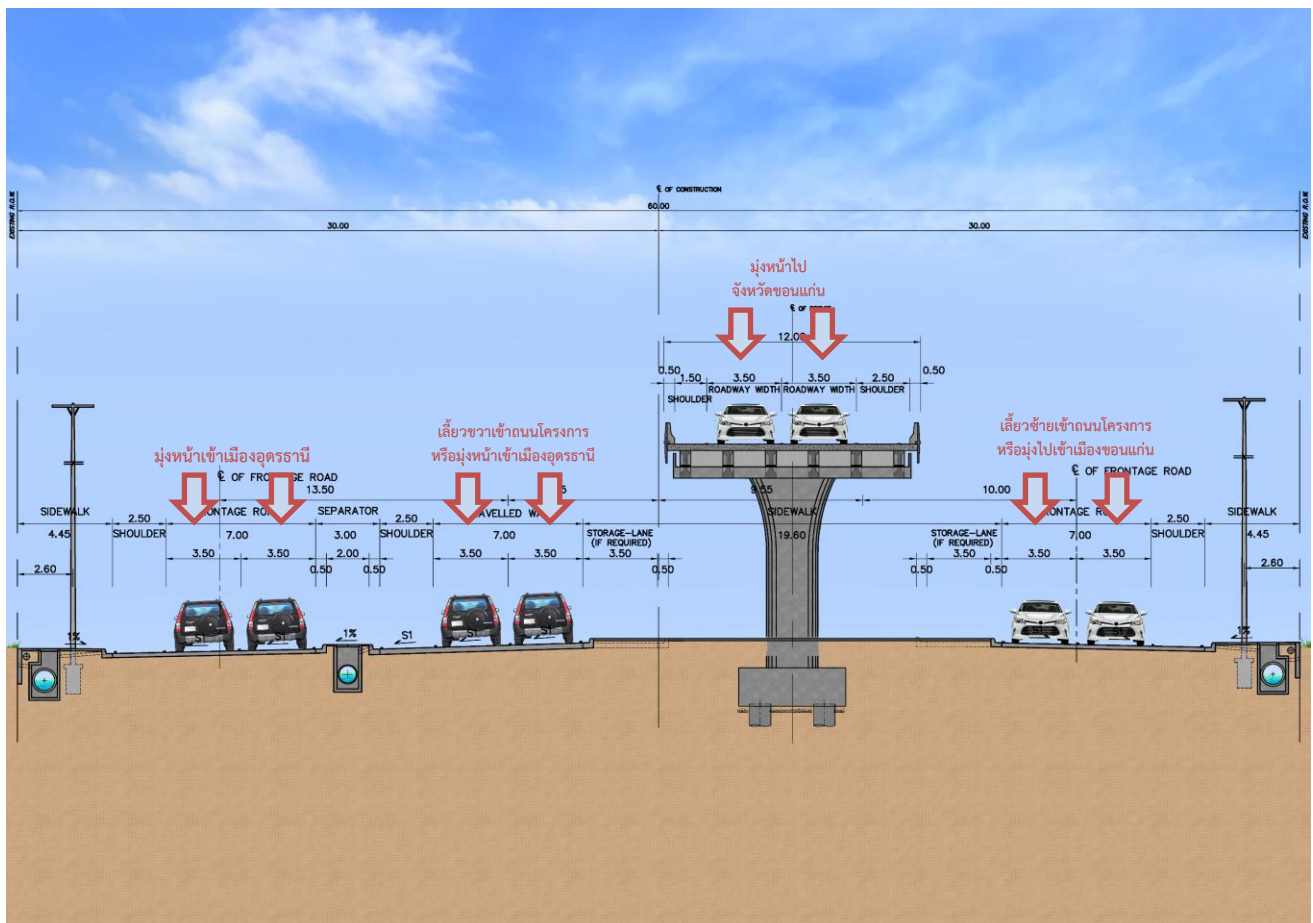
5.2 รูปแบบทางแยกของโครงการ

เนื่องจากบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการถนนตามผังเมืองรวมถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี จะบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 จึงได้มีการดำเนินการพิจารณาออกแบบรูปแบบทางแยกให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางแยก เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดรูปแบบของทางแยกและจำนวนช่องจราจร การออกแบบด้านวิศวกรรมและความปลอดภัย เพื่อให้ทางแยกดังกล่าวสามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ โดยได้จัดทำเป็นรูปแบบแนะนำให้ออกแบบในอนาคต

จากจังหวัดอุดรธานีมุ่งหน้าจังหวัดขอนแก่นออกแบบเป็นลักษณะสามแยกโดยเปิดให้สามารถเลี้ยวขวาที่บริเวณทางแยกได้โดยควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร และเป็นสะพานข้ามทางแยก 1 ทิศทาง บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 มีโครงสร้างสะพานยาว 270 เมตร ในทิศทางจังหวัดอุดรธานีมุ่งหน้าจังหวัดขอนแก่น ข้อดีคือ ลดจุดตัดของกระแสจราจรทำให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการเลี้ยวหรือการตัดหน้ากันลดลง และมีรายละเอียดของทางแยกดังต่อไปนี้



บนถนนโครงการสาย จ ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี	
ทิศทางถนนโครงการมุ่งหน้าจังหวัดอุดรธานี	ชิดขวาถนนโครงการขึ้นสะพานและเลี้ยวขวาไปยัง ทล.2 มุ่งหน้าไปจังหวัดอุดรธานีได้เลย
ทิศทางถนนโครงการมุ่งหน้า ทล.22	ชิดขวาถนนโครงการขึ้นสะพานและมุ่งหน้าตรงไป ทล.22 ได้เลย
ทิศทางถนนโครงการมุ่งหน้าจังหวัดขอนแก่น	ชิดขวาถนนโครงการขึ้นสะพานและเลี้ยวซ้ายเข้า ทล.2 และมุ่งหน้าตรงไปยังจังหวัดขอนแก่นได้เลย
บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2	
ทิศทางมุ่งหน้าจังหวัดอุดรธานี	ใช้สองช่องทางขวาและขึ้นสะพานเพื่อตรงไปจังหวัดขอนแก่นได้เลย
ทิศทางมุ่งหน้าจังหวัดขอนแก่น	ใช้สองช่องทางซ้ายเพื่อตรงไปจังหวัดอุดรธานีได้เลย
ทิศทางจังหวัดอุดรธานีมุ่งหน้า ทล.22	ใช้สองช่องทางด้านซ้ายของ ทล.2 เพื่อเลี้ยวซ้ายบริเวณทางแยกเข้าสู่ถนนโครงการ และชิดขวาขึ้นสะพานมุ่งหน้าไปยัง ทล.22 ได้เลย
ทิศทางจังหวัดขอนแก่นมุ่งหน้า ทล.22	ใช้สองช่องทางขวาด้านขวาเพื่อเลี้ยวขวาบริเวณทางแยกเข้าสู่ถนนโครงการ และชิดขวาขึ้นสะพานมุ่งหน้าไปยัง ทล.22 ได้เลย



รูปที่ 5 รูปแบบทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ



6. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวทางโครงการและพื้นที่โดยรอบ เพื่อตรวจสอบว่าโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ 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 กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 2 รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2 ประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการหรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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		
33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน		
33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม		

7. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

โครงการสำรวจออกแบบโครงสร้างต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามรถไฟทางคู่บนถนนสาย จ พังเมืองรวมเมืองอุดรธานี อ.เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการหรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนในท้องถิ่น โดยมีกิจกรรมในการดำเนินงาน ดังนี้

1) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ในวันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมหงษ์-มังกร 2 โรงแรมการิน ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี โดยมีนายวิช ป้อมขันธุ์ นายอำเภอเมืองอุดรธานี เป็นประธานเปิดการประชุม พร้อมด้วยนายปิยะพันธ์ ศรีชมภู ผู้อำนวยการกลุ่มออกแบบทาง นายณฤชิต ชาตะบุตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี และผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ทั้งนี้ นายชินกฤต เจริญธรรม วิศวกรโยธาปฏิบัติการ เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมการประชุม ประมาณ 115 คน ประกอบด้วย หน่วยงานส่วนภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์กรเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่โครงการ และประชาชนผู้สนใจโครงการ โดยที่ประชุมส่วนใหญ่เห็นประโยชน์ของการพัฒนาโครงการ บรรยากาศการประชุมรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6 และประเด็นในที่ประชุมแสดงดังตารางที่ 3



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนและรับเอกสาร
ประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมรับชมบอร์ดนิทรรศการ
ของโครงการ



นายชินกฤต เจริญธรรม
วิศวกรโยธาปฏิบัติการ ผู้กล่าวรายงาน



นายวิช ป้อมขันธุ์ นายอำเภอเมืองอุดรธานี
ประธานเปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุม



รูปที่ 6 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)



ตารางที่ 3 สรุปประเด็นในที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ประเด็น	คำชี้แจง
❖ ขอให้พิจารณาการออกแบบระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการ และระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ร่วมด้วย เนื่องจากจุดสิ้นสุดของโครงการเป็นพื้นที่การเกษตรอาจส่งผลกระทบต่อการเพาะปลูกของประชาชนในพื้นที่	❖ สำหรับข้อห่วงใยเรื่องระบบระบายน้ำและสาธารณูปโภค โดยเฉพาะบริเวณปลายทางที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมนั้น ขอเรียนชี้แจงว่า ทางโครงการฯ ได้ให้ความสำคัญและออกแบบโดยยึดหลักวิศวกรรม เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อนพื้นที่การเกษตรของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ทางโครงการฯ ได้ศึกษาข้อมูลทางอุทกวิทยาเพื่อออกแบบระบบระบายน้ำให้มีขนาดเพียงพอสำหรับการระบายน้ำและไม่กีดขวางทางน้ำธรรมชาติ รวมถึงการจัดการระบบสาธารณูปโภค สำหรับระบบไฟฟ้า ประปา และสายสื่อสารที่อยู่ในแนวเขตทาง ซึ่งทางโครงการฯ มีแผนที่จะประสานงานร่วมกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคอย่างใกล้ชิด เพื่อวางแผนการรื้อย้ายอย่างเป็นระบบ สำหรับข้อห่วงใยเรื่องความพร้อมของผู้รับเหมา ขอให้ทุกท่านมั่นใจได้ครับว่า กรมทางหลวงชนบทมีระเบียบและขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใสและรัดกุม ซึ่งจะมีการประเมินทั้งผลงานในอดีต ความพร้อมด้านเครื่องจักร บุคลากรทางด้านวิศวกรรม และฐานะทางการเงิน นอกจากนี้ เมื่อเริ่มการก่อสร้างจะมีทีมวิศวกรที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของกรมฯ ลงพื้นที่ควบคุมงานอย่างใกล้ชิด เพื่อกำกับดูแลให้การก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรม และแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพื่อคืนพื้นที่และสร้างประโยชน์ให้กับชาวอุดรธานีโดยเร็วที่สุด
❖ การพัฒนาโครงการจะมีผลกระทบต่อธุรกิจที่ดำเนินการอยู่ในพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตามขอขอบคุณกรมทางหลวงชนบทที่มีโครงการเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมภายในจังหวัดอุดรธานี จึงขอให้กรมทางหลวงชนบทพิจารณาผู้รับเหมาที่มีความพร้อมเพื่อการก่อสร้างให้เสร็จภายในกำหนด	❖ กรมทางหลวงชนบท ต้องขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งสำหรับความเข้าใจและการสนับสนุนโครงการพัฒนาระบบคมนาคมในจังหวัดอุดรธานี ในระหว่างการก่อสร้าง ย่อมส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินทาง และอาจกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหรือการค้าขายในพื้นที่บ้างอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบดังกล่าว ทางโครงการฯ จะกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องจัดการจราจรอย่างเหมาะสม มีการจัดทำป้ายเตือนทางเข้า-ออกชั่วคราวสำหรับร้านค้าและบ้านเรือน รวมถึงควบคุมเรื่องฝุ่นละอองและเสียงรบกวนอย่างเข้มงวด เพื่อให้ธุรกิจของท่านยังสามารถดำเนินต่อไปได้ตามปกติมากที่สุด
❖ ตอนนี้โครงการยังสามารถขยับหรือเปลี่ยนแนวเส้นทางได้อีกหรือไม่	❖ การปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางของโครงการในขณะนี้มีความเป็นไปได้ยาก เนื่องจากถนนตามแนวผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ได้มีผลการศึกษาความเหมาะสมและดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อีกทั้งยังมีการประกาศพระราชกฤษฎีกาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตามโครงการฯ ตระหนักดีว่าการดำเนินงานย่อมส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด แนวทางการออกแบบจึงมุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากพื้นที่เขตทางหลวงเดิมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรอผลการศึกษาด้านการจราจร เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนต่อไป
❖ รูปแบบถนนโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการมีลักษณะเป็นอย่างไร และหากต้องการเดินทางจากขอนแก่นไปยังอุดรธานีต้องใช้เส้นทางใด	❖ การคัดเลือกรูปแบบบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการยังไม่แน่ชัด เนื่องจากอยู่ในขั้นตอนศึกษางานจราจร เก็บข้อมูลจำนวนรถยนต์ ประเภทของรถยนต์ที่วิ่งผ่าน ดังนั้นจึงทำได้แค่การคัดเลือกรูปแบบโครงการเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการ



	ออกแบบ หลังจากรวบรวมข้อมูลจาก การประชุมรับฟังความคิดเห็น ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการจราจร จึงจะสามารถกำหนดรูปแบบที่แน่ชัดได้ ❖ หากต้องการเดินทางจากจังหวัดขอนแก่นไปยังจังหวัดอุดรธานีสามารถใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เข้าไปยังตัวเมืองจังหวัดอุดรธานีได้เลย แต่ในกรณีที่มีปริมาณจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เป็นจำนวนมากหรือติดขัด สามารถใช้เส้นทางของโครงการเข้าไปยังตัวเมืองจังหวัดอุดรธานีได้ โดยเลี้ยวขวาที่บริเวณทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตัดกับแนวถนนฝั่งเมืองสาย จ หรือใช้จุดกลับรถบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อกลับมาเลี้ยวซ้ายเข้าถนนฝั่งเมือง จ จากนั้นมุ่งหน้าตรงไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 และเลี้ยวซ้ายที่บริเวณทางแยก เพื่อมุ่งหน้าไปยังตัวเมืองจังหวัดอุดรธานี
❖ การกำหนดราคาค่าการเวนคืนจะเป็นราคาตลาดหรือเป็นราคาประเมิน	❖ ตามกฎหมายเวนคืนฉบับปัจจุบัน การกำหนดราคาค่าทดแทนการเวนคืน จะดำเนินการให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยจะมีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น" ขึ้นมาพิจารณา ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากหลายหน่วยงาน ไม่ใช่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้กำหนดฝ่ายเดียว คณะกรรมการฯ จะพิจารณาให้ได้ ราคาที่เป็นธรรม มากที่สุด โดยนำปัจจัยหลายๆ อย่างมาประกอบกัน ทั้ง ราคาซื้อขายจริงตามปกติในท้องตลาด ณ ปัจจุบัน, ราคาประเมินของกรมที่ดิน, สภาพทำเลที่ตั้งของที่ดินแปลงนั้นๆ รวมถึงมูลค่าของสิ่งปลูกสร้างและต้นไม้ผลต่างๆ บนที่ดินด้วย เพื่อให้พี่น้องประชาชนที่เสียสละพื้นที่สำหรับการพัฒนาโครงการ ได้รับเงินค่าทดแทนที่เหมาะสมและยุติธรรม
❖ แผนการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้อง ก7 จ และ ง8 ได้มีการออกแบบเพื่อต่อเชื่อมถนนภายในอนาคตหรือไม่	❖ โครงการพัฒนากองถนนสาย ก7, สาย จ และสาย ง8 เป็นโครงการที่ดำเนินการตามแผนพัฒนาโครงการคมนาคมและขนส่ง ของ "ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี" ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาและเติมเต็มโครงข่ายระบบคมนาคมภายในจังหวัดให้มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบ โครงการฯ ได้พิจารณาถึงการเชื่อมโยงเส้นทางอย่างเป็นระบบ โดยรูปแบบการก่อสร้างทั้งบริเวณทางแยกและโครงสร้างต่างระดับ ได้ถูกออกแบบให้สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงแผ่นดิน ถนนของกรมทางหลวงชนบท และถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายในจังหวัดอุดรธานี เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางขนส่งสินค้า และกระจายปริมาณการจราจรจากเขตเมืองศูนย์กลางออกสู่พื้นที่โดยรอบอย่างเป็นรูปธรรม
❖ ขอให้พิจารณาจุดกลับรถได้สะพาน เพื่อช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่สะดวกมากขึ้น	❖ ขอบพระคุณสำหรับข้อเสนอแนะที่สะท้อนถึงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ การมีจุดกลับรถได้สะพานจะช่วยอำนวยความสะดวก ลดระยะเวลาเดินทาง และเชื่อมวิถีชีวิตของชุมชนทั้งสองฝั่งถนนให้ไปมาหาสู่กันได้ง่ายขึ้น แต่อย่างไรก็ตามทางโครงการฯ ขอรับข้อเสนอแนะนี้ไปพิจารณาในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดซึ่งการออกแบบจุดกลับรถได้สะพานจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก โดยมีปัจจัยทางวิศวกรรมที่ต้องพิจารณา 3 เรื่องหลักๆ คือ:



	- ความสูงของช่องลอดใต้สะพาน: ต้องมีความสูงเพียงพอและปลอดภัยสำหรับรถยนต์หรือรถกระบะของชาวบ้าน - รัศมีวงเลี้ยวและระยะการมองเห็น: ต้องกว้างพอให้กลับรถได้สะดวก และมีระยะมองเห็นรถที่สวนมาได้อย่างชัดเจนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ - ระบบระบายน้ำ: ใต้สะพานมักเป็นจุดต่ำสุด จึงต้องออกแบบระบบระบายน้ำให้ดีเยี่ยม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงหน้าฝน
--	---

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

เพื่อนำเสนอร่างแนวเส้นทางและรูปแบบ แก่ผู้เข้าร่วมประชุม (ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อมูลของชุมชน ประเด็นที่กังวล ข้อคิดเห็นเบื้องต้นต่อโครงการ และข้อเสนอแนะ

3) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

เพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษาของโครงการทุกด้าน (ด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์) 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



ช่องทางการติดต่อโครงการ



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

