



กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ท้าพัน

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี-ท้าพัน เมื่อระหว่างวันที่ 17-19 กุมภาพันธ์ 2569 พร้อมการประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom Cloud Meeting เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ สำหรับใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 3 เวที ดังนี้

- เวทีที่ 1** วันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องราชสุภาวดี ทต.ท้าพัน อ.ท้าพัน จ.อุทัยธานี มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรวม 81 คน
- เวทีที่ 2** วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.หนองแก อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรวม 55 คน
- เวทีที่ 3** วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรวม 92 คน

ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ผู้แทนโบราณสถานและศาสนสถาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานราชการ สถานศึกษา สถานพยาบาล หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ และประชาชนทั่วไป รวมทั้งสิ้น 228 คน สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังตารางที่ 1 และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปต่อไปนี้



เวทีที่ 1 วันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องราชสุภาวดี ทต.ท้าพัน อ.ท้าพัน จ.อุทัยธานี



เวทีที่ 2 วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.หนองแก อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี



เวทีที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี ภาพบรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 1 วันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องราชสุภาวดี ทต.ทัพทัน อ.ทัพทัน จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ตีเส้นจราจรบนพื้นถนนให้ครบถ้วน โดยเฉพาะทางแยกกาญจนา เพื่อความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะนำไปประกอบการออกแบบรายละเอียดถนนโครงการให้มีความปลอดภัยให้มากที่สุด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการให้ออกแบบพื้นที่ทางเบี่ยงหน้ากิจการ พร้อมติดตั้งช่องคนเดินข้ามและทางม้าลายคนเดินข้าม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณา โดยจะดำเนินการกำหนดตำแหน่งช่องทางเดินข้าม พร้อมติดตั้งทางม้าลายสำหรับคนเดินข้ามถนน รวมถึงป้ายเตือนผู้ขับขี่ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางในบริเวณดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ไม่สามารถออกแบบพื้นที่ทางเบี่ยงเพื่อใช้เป็นที่จอดรถได้ เนื่องจากเขตทางหลวงบริเวณดังกล่าวมีความกว้าง 30 เมตร ซึ่งไม่เพียงพอต่อการจัดให้มีพื้นที่จอดรถเพิ่มเติม อีกทั้งพื้นที่ไหล่ทางของทางหลวงกำหนดไว้สำหรับการหยุดรถในกรณีฉุกเฉินเท่านั้น กรมทางหลวงจึงขอความร่วมมือประชาชนหลีกเลี่ยงการจอดรถบริเวณไหล่ทาง เนื่องจากอาจกีดขวางการสัญจรของรถฉุกเฉิน และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>สำหรับบริเวณร้านน้ำพริกลุงวินัย ตั้งอยู่ประมาณ กม.12+000 เป็นช่วงถนนนอกเขตชุมชน ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) ความกว้างเกาะกลาง 0.60 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้างด้านละ 1.00 เมตร โดยมีเขตทางกว้างรวม 30 เมตร พร้อมติดตั้งระบบระบายน้ำแบบรางระบายน้ำลาดคอนกรีตทั้งสองฝั่งทาง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการติดตั้งทางม้าลายคนเดินข้ามถนนบริเวณใดบ้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษากำหนดจุดติดตั้งทางม้าลายคนเดินข้ามถนนบริเวณใกล้เคียงกับศาลาพักผ่อนผู้โดยสาร บริเวณ กม.1+810 กม.5+700 และ กม.10+975 พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้เกิดความระมัดระวัง เพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินข้ามถนน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ติดตั้งท่อระบายน้ำแบบ Box Culvert บริเวณแยกบ้านเขาแหลม เพื่อช่วยการระบายน้ำสองฝั่งถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการสำรวจภาคสนาม ที่ปรึกษาพบท่อระบายน้ำเดิมตั้งอยู่บริเวณ กม.10+127.325 โดยโครงการได้ออกแบบปรับปรุงเป็นท่อระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดท่อกลมขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.00 เมตร พร้อมต่อขยายความยาวท่อเดิมด้านละ 4.00 เมตร เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบหน้าตัดทางที่ปรับปรุงใหม่ซึ่งจากการคำนวณทางด้านอุทกวิทยาและอุทกศาสตร์ พบว่ามีขนาดเพียงพอรองรับปริมาณน้ำไหลจากทั้งสองฝั่งทางได้อย่างเหมาะสม</li> <li>การติดตั้งท่อระบายน้ำแบบคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดท่อเหลี่ยม (Box Culvert) จะส่งผลให้ต้องยกระดับถนนสูงขึ้นมากกว่าการใช้ท่อกลม อันอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อระดับทางเข้า-ออกของชุมชนโดยรอบ ดังนั้น รูปแบบที่ออกแบบไว้จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมทั้งในด้านประสิทธิภาพการระบายน้ำ ความปลอดภัย และผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่</li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

วันที่ 1 วันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องราชสุภาวดี ทต.ทัพทัน อ.ทัพทัน จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ด้านวิศวกรรม

มีข้อห่วงกังวลเรื่องทางระบายน้ำเพื่อการเกษตรบริเวณที่ดินที่ต้องทำการเวนคืน (ทางเข้าสวนธรรมอุทัยวนา)

ทางเข้าสวนธรรมอุทัยวนา ตั้งอยู่บริเวณ กม.12+850 อยู่ในช่วงเขตชุมชนของโครงการ ได้ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร มีเขตทางกว้าง 30 เมตร โดยกำหนดความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 2.00 เมตร การแบ่งทิศทางการจราจรใช้เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ความกว้าง 4.60 เมตร ในส่วนของระบบระบายน้ำ ได้ออกแบบติดตั้งท่อระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดท่อกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร พร้อมบ่อพักน้ำชนิดใต้ทางเท้าเป็นระยะตลอดทั้งสองฝั่งทาง เพื่อรองรับน้ำผิวทางและน้ำจากพื้นที่ข้างเคียง นอกจากนี้ ได้ปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวางทางเป็นท่อกลมขนาด 1.00 เมตร ซึ่งจากการคำนวณด้านอุทกวิทยาและอุทกศาสตร์ พบว่า มีขนาดเพียงพอรองรับการระบายน้ำระหว่างสองฝั่งถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เสนอให้เพิ่มจุดกลับรถบริเวณ กม.10+000 แยกบ้านเขาแหลม เพื่อร่นระยะการเดินทางของประชาชนในพื้นที่หมู่ 6 บ้านคลองหิน ที่ต้องไปพื้นที่ทำกินด้านทิศเหนือและเติมน้ำมันที่สถานีบริการน้ำมันบางจาก โดยแยกบ้านเขาแหลมตั้งอยู่บริเวณ กม.10+100 ประชาชนที่ออกจากแยกดังกล่าวหากต้องเดินทางไปพื้นที่เกษตรฝั่งตรงข้ามจะต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อใช้จุดกลับรถที่บริเวณ กม.8+300 มีระยะห่างจากแยกบ้านเขาแหลมประมาณ 1.80 กม. และหากต้องการเข้าใช้บริการสถานีบริการน้ำมันบางจากจะต้องไปใช้จุดกลับรถที่ กม. 12+700 รวมระยะทางจากแยกบ้านเขาแหลมถึงสถานีบริการน้ำมันบางจาก 4.4 กม.

ที่ปรึกษาได้กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการโดยพิจารณาตามหลักวิศวกรรมจราจรและมาตรฐานการออกแบบทางหลวงของกรมทางหลวง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ใช้ ผู้ใช้เส้นทาง และประชาชนตลอดแนวสายทาง ทั้งนี้ ได้คำนึงถึงปัจจัยสำคัญ ได้แก่ ความเร็วออกแบบของถนน ทิศนวิสัยและระยะการมองเห็นที่ปลอดภัย ปริมาณจราจร ทางเข้า-ออกชุมชน ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทาง ตลอดจนประเภทและขนาดของยานพาหนะที่สัญจรในปัจจุบัน จากการพิจารณาดังกล่าว โครงการได้กำหนดจุดกลับรถแบบสองทิศทาง ซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุกขนาด 6 ล้อได้ บริเวณ กม.8+300 และ กม.12+700 นอกจากนี้ ได้กำหนดจุดกลับรถด้านเดียวในลักษณะหมุนวนไว้ที่บริเวณ กม.10+600 และ กม.11+450 เพื่อกระจายการเข้าถึงและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในพื้นที่

ทั้งนี้ การกำหนดตำแหน่งและระยะห่างของจุดกลับรถจำเป็นต้องพิจารณาความเหมาะสมด้านความปลอดภัยเป็นสำคัญ เนื่องจากการเปิดจุดกลับรถในระยะที่ถี่เกินไปอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของกระแสนจราจรทางตรง เกิดการตัดกระแสจราจรเพิ่มขึ้น และอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาเพิ่มเติมในเชิงวิศวกรรมอย่างรอบคอบ และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนเมษายน 2569 ต่อไป

เสนอให้เลื่อนจุดกลับรถบริเวณ กม.14+850 มาบริเวณ กม.13+800

ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอไปพิจารณาเปิดจุดกลับ กม.13+800 เป็นจุดกลับรถทิศทางเดียวไปทางอำเภอเมืองอุทัยธานี สำหรับรถขนาดเล็ก ทั้งนี้ การเปิดจุดกลับรถถี่เกินไปจะรบกวนกระแสการจราจรของรถทางตรง เกิดการตัดกระแสจราจรจนอาจเกิดอุบัติเหตุได้ และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ซึ่งกำหนดแผนจัดประชุมในเดือนเมษายน 2569



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6688-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
90/18-90/20 อาคารสารธานี ชั้น 9 ถนนสารเหนือ  
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ : 0 2636 7510



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์  
แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
3 ซอย อุลมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260  
โทร : 0 2763 2828



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด  
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์  
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2180 0744



กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

เวทีที่ 1 วันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องราชสุภาวดี ทต.ทัพทัน อ.ทัพทัน จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ติดตั้งป้ายลูกศรก่อนถึงทางเบี่ยง ติดตั้งกรวยก่อนเข้าเขตก่อสร้างเพื่อเตือนผู้ใช้เส้นทางให้เกิดความระมัดระวังลดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง โดยจัดให้มีการติดตั้งแผงกั้น กรวย เครื่องหมายจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานทาง และสัญญาณจราจรที่เป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยต้องสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน นอกจากนี้ จะจัดให้มีการติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้างล่วงหน้า ป้ายลูกศรแนะนำทิศทางก่อนถึงทางเบี่ยง และอุปกรณ์ควบคุมการจราจรบริเวณทางเบี่ยงและก่อนเข้าสู่เขตก่อสร้าง เพื่อแจ้งเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางเพิ่มความระมัดระวัง และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>ทั้งนี้ ได้จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ และที่แขวงทางหลวงอุทัยธานี เพื่อเป็นช่องทางประสานงานระหว่างหน่วยงานท้องถิ่น ชุมชน และประชาชนในพื้นที่ รวมถึงรวบรวมข้อมูลข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญความปลอดภัย และอุบัติเหตุต่าง ๆ เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ในการปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ตลอดจนแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ห้วงกังวลเรื่องการจราจรในช่วงกลางคืน เนื่องจากไฟฟ้าส่องสว่างพื้นที่ก่อสร้างมักสว่างไม่เพียงพอ ทำให้เกิดอุบัติเหตุ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถทุกจุดอย่างเพียงพอ ติดตั้งป้ายจราจรระหว่างก่อสร้างและแผงกั้นกำแพงคอนกรีตพร้อมรั้วผ้าใบและไฟฟ้าส่องสว่างทุกระยะ 10 เมตร ตลอดแนวก่อสร้าง และในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาจะต้องติดตั้งปิดประกาศป้ายเตือน พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟให้ชัดเจนทั้งเวลากลางวันและกลางคืน และไฟส่องสว่างแสดงขอบเขตการซ่อมบำรุงรักษาโครงการที่ชัดเจน ล่วงหน้าประมาณ 200 เมตร ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินการซ่อมแซม เพื่อให้ประชาชนสัญจรได้สะดวกและปลอดภัย</li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

เวทีที่ 2 วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.หนองแก อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ด้านวิศวกรรม

- เสนอให้เพิ่มทางแยกเข้าวัดหนองแก และติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

- ทางเข้าวัดหนองแกตั้งอยู่บริเวณ กม.5+700 โดยลักษณะทางเรขาคณิตของถนนช่วงดังกล่าวเป็นทางโค้ง ซึ่งมีข้อจำกัดด้านระยะการมองเห็น (Stopping Sight Distance) หากเปิดเป็นทางแยกเพิ่มเติมในตำแหน่งดังกล่าว อาจเพิ่มจุดตัดกระแสรถสวน (Conflict Points) และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากผู้ขับขี่มีระยะการมองเห็นจำกัด และไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรมจราจร เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ โครงการได้ออกแบบปรับปรุงทางแยกหนองแก-หนองเต่า (จุดตัด ทช.อน.4020) ซึ่งอยู่ห่างจากทางเข้าวัดหนองแกประมาณ 400 เมตร ให้เป็นทางแยกระดับสามแยกแบบไม่มีสัญญาณไฟจราจร โดยสามารถรองรับการจราจรที่ต้องการข้ามไปยังจังหวัดอุทัยธานีได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ได้กำหนดจุดกลับรถแบบสองทิศทาง ซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุกขนาด 6 ล้อ บริเวณ กม.4+750 ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีทัศนวิสัยและระยะการมองเห็นที่เหมาะสมตามมาตรฐานความปลอดภัย และสามารถรองรับปริมาณจราจรในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- สำหรับบริเวณหน้าวัดหนองแก โครงการได้ออกแบบเป็นช่วงเขตชุมชน โดยมีเขตทางกว้าง 30 เมตร กำหนดความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ความกว้าง 4.60 เมตร ซึ่งสามารถใช้เป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับคนเดินเท้าในการข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ ได้ออกแบบติดตั้งศาลาพักคอยบริเวณไหล่ทางทั้งสองฝั่งถนน พร้อมจัดให้มีทางม้าลายสำหรับคนเดินข้าม ป้ายเตือนเขตคนเดินข้าม และป้ายควบคุมความเร็ว เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นย่านชุมชนและเป็นทางเข้าโรงเรียนวัดหนองแกเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทางและประชาชนในพื้นที่อย่างเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมจราจรและมาตรฐานกรมทางหลวง

- ห่วงกังวลเรื่องรถที่แล่นมาจากอำเภอทัพทันเมื่อเลยทางแยกเข้าเขื่อนวังร่มเกล้าจะเป็นทางโค้งช่วงแขวงทางหลวงชนบทอุทัยธานี และรถที่มาจากอุทัยธานีจะผ่านโค้งหน้าชลประทานอุทัยธานี และมาเจอจุดกลับรถที่บริเวณ กม.6+600 ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุได้ โดยเฉพาะช่วงเช้า (07.00-08.30 น.) และช่วงเย็น (16.00 น.) ที่มีการจราจรหนาแน่น

- การกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถต้องพิจารณาระยะการมองเห็นเพื่อการหยุดรถ ความเร็วออกแบบ และปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน ทั้งนี้ จุดกลับรถขนาดเล็กบริเวณ กม.6+600 อยู่ห่างจากช่วงทางหน้าแขวงทางหลวงชนบทประมาณ 400 เมตร ซึ่งยังอยู่ในระยะที่มีความปลอดภัย ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้าและมีระยะเพียงพอสำหรับการชะลอและตัดสินใจได้ อย่างไรก็ตาม เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยในช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูง เช่น ช่วงเช้าและช่วงเย็น โครงการจะติดตั้งป้ายควบคุมความเร็ว ป้ายเตือนเขตชุมชน และเส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strip) ก่อนเข้าสู่พื้นที่ดังกล่าว เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วและเพิ่มความระมัดระวัง





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 2 วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.หนองแก อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>สอบถามนิยามการกำหนดเขตถนนช่วงชุมชนและนอกเขตชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำหนดเขตถนนช่วงชุมชนและช่วงนอกเขตชุมชน ในงานออกแบบทางหลวง มิได้พิจารณาเพียงขอบเขตการปกครองหรือป้ายเขตชุมชนเท่านั้น แต่เป็นการพิจารณาตามบริบทการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพแวดล้อมสองข้างทาง และพฤติกรรมการสัญจรของผู้ใช้เส้นทางเพื่อกำหนดรูปแบบทางเรขาคณิต มาตรการความปลอดภัย และองค์ประกอบประกอบทางให้เหมาะสมโดยใช้หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบเกาะกลางถนนในเขตชุมชน ได้แก่ บริบทการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีอาคารบ้านเรือน ร้านค้า โรงเรียน วัด ต่อเนื่องสองข้างทาง ความถี่ทางเข้า-ออกสูงและจำนวนบ้านเรือนมีความต่อเนื่อง 40-60 หลังต่อกิโลเมตร</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>สอบถามลำดับการก่อสร้างในแต่ละพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3221 ให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรจะดำเนินการก่อสร้างพร้อมกันตลอดแนวเส้นทาง ทั้งนี้ ก่อนเริ่มดำเนินการกรมทางหลวงจะจัดประชุมชี้แจงรูปแบบ ขั้นตอน และระยะเวลา พร้อมติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนก่อสร้าง ซึ่งจะระบุรายละเอียดการก่อสร้าง ผู้ควบคุมงาน ผู้รับเหมา พร้อมช่องทางการติดต่อร้องเรียนให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>สอบถามเรื่องลักษณะผิวถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาได้ออกแบบทางหลวงหมายเลข 3221 ให้เป็นผิวจราจรคอนกรีตแบบมีรอยต่อ (JPCP) ตลอดแนวเส้นทาง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เกาะกลางแบบกำแพงมีผลกระทบต่อการใช้งานของชุมชน จึงขอเสนอให้ใช้เกาะกลางถนนแบบทาสีตีเส้น เพราะชาวบ้านมีที่ดินทั้งสองฝั่งถนน มีการข้ามถนนไป-มา ผู้ใช้ถนนมีทั้งคนที่ผ่านไปและผู้ที่อยู่อาศัย ตัดเส้นทางการประกอบอาชีพของชาวบ้าน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการรับทราบข้อกังวลของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบของเกาะกลางแบบกำแพงต่อการข้ามถนนและการเข้าถึงที่ดินสองฝั่งทาง อย่างไรก็ตาม การกำหนดรูปแบบเกาะกลางต้องเป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจรและมาตรฐานการออกแบบทางหลวงของกรมทางหลวง ซึ่งให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางโดยรวมเป็นสำคัญ เนื่องจากเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรรองรับปริมาณจราจรและความเร็วใช้งานค่อนข้างสูง การใช้เกาะกลางแบบทาสีตีเส้นอาจทำให้เกิดการเลี้ยวตัดกระแสรถหรือรถกลับรถในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง เช่น การชนประสาธาณฯ ดังนั้น การเลือกใช้เกาะกลางแบบกำแพงหรือเกาะกลางแบบยก จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อลดจุดตัดกระแสรถและป้องกันอุบัติเหตุร้ายแรง ทั้งนี้ โครงการจะพิจารณาจัดให้มีจุดกลับรถในระยะที่เหมาะสมและมาตรการเสริมด้านความปลอดภัยเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อการสัญจรและการประกอบอาชีพของประชาชนให้มากที่สุดภายใต้กรอบความปลอดภัยทางวิศวกรรม</li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 2 วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.หนองแก อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอว่าการก่อสร้างเกาะกลางถนนแบบทาสีตีเส้นจะช่วยประหยัดงบประมาณกว่าเกาะกลางถนนแบบกำแพง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แม้ว่าเกาะกลางแบบทาสีตีเส้นจะใช้งบประมาณก่อสร้างต่ำกว่าเกาะกลางแบบกำแพงหรือเกาะกลางแบบยกจริง แต่ตามหลักวิชาการด้านวิศวกรรมจราจรการพิจารณารูปแบบเกาะกลางต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางเป็นสำคัญควบคู่กับความคุ้มค่าระยะยาว โดยเกาะกลางแบบทาสีตีเส้นยังเปิดโอกาสให้เกิดการเลี้ยวตัดกระแสรถหรือกลับรถในตำแหน่งใดก็ได้ ทำให้เกิดการตัดกระแสรถ เพิ่มภาระการตัดสินใจของผู้ขับขี่ รบกวนการไหลจราจรทางตรง และเพิ่มความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุร้ายแรง เช่น การชนประสานงา หรือการพุ่งออกนอกเส้นทางเข้าบ้านเรือนประชาชนที่อยู่ประชิดเขตทาง ในขณะที่เกาะกลางแบบยกสามารถลดความเสี่ยงดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า และยังควบคุมจุดกลับรถให้เป็นระบบ สำหรับพื้นที่ตำบลหนองแก โครงการได้ออกแบบเป็นช่วงเขตชุมชน เขตทางกว้าง 30 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 2.00 เมตร และแบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยกกว้าง 4.60 เมตร ซึ่งสามารถใช้เป็นพื้นที่พักคอยเพื่อข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย พร้อมติดตั้งป้ายเตือนเขตชุมชนและป้ายควบคุมความเร็ว เนื่องจากเป็นย่านชุมชนและทางเข้าโรงเรียนวัดหนองแก ทั้งนี้ แนวทางดังกล่าวจึงเป็นการออกแบบที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของประชาชนและผู้ใช้เส้นทางมากกว่าการพิจารณาต้นทุนก่อสร้างเพียงอย่างเดียว</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ห่วงกังวลอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถขนาดเล็ก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำหนดรูปแบบและขนาดจุดกลับรถจะพิจารณาความเร็วออกแบบ ปริมาณจราจร ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัย และรัศมีวงเลี้ยวของยานพาหนะ เพื่อให้การชะลอ ความสามารถในการจอดคอย และการเร่งออกสู่กระแสรถเป็นไปอย่างปลอดภัย สำหรับพื้นที่ตำบลหนองแก ได้ออกแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) สูง 0.20 เมตร กว้าง 4.60 เมตร และในช่วงที่เป็นจุดกลับรถได้ปรับลดความกว้างเกาะกลางเฉพาะตำแหน่ง เพื่อเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวกลับรถ รองรับการกลับรถได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือน เครื่องหมายจราจร และมาตรการควบคุมความเร็วในเขตชุมชน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>สอบถามเรื่อง รถ 6 ล้อ สามารถใช้จุดกลับรถขนาดเล็กได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จุดกลับรถขนาดเล็กไม่รองรับการกลับรถขนาด 6 ล้อ เนื่องจากเขตทางหลวงมีจำกัดรถบรรทุก 6 ล้อจะต้องใช้จุดกลับรถบริเวณ กม.4+750 กม.8+300 และ กม.12+700 และติดตั้งป้ายควบคุมไว้บริเวณจุดกลับรถ</li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 2 วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.หนองแก อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้ออกแบบให้มีจุดกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการรับทราบข้อเสนอให้จัดทำจุดกลับรถเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตามหลักวิศวกรรมจราจรการกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถต้องพิจารณาความเร็วออกแบบปริมาณจราจร ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัย และผลกระทบต่อกระแสจราจรทางตรงเป็นสิ่งสำคัญ การเพิ่มจุดกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในตำแหน่งที่ไม่เป็นไปตามระยะมาตรฐาน จะทำให้เกิดการตัดกระแสจราจรทางตรงและเพิ่มจุดตัดกระแสจราจร ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้โดยง่าย โดยเฉพาะบนทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีความเร็วใช้งานค่อนข้างสูง ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงไม่สามารถออกแบบจุดกลับรถเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ได้ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดจุดกลับรถรวมทั้งสิ้น 11 จุด ซึ่งสามารถรองรับการเดินทางของรถทุกประเภทได้อย่างเหมาะสม ยกเว้นรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่จำเป็นต้องใช้จุดกลับรถที่ออกแบบรองรับโดยเฉพาะบริเวณ กม.4+750 กม.8+300 และ กม.12+700 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยและรองรับรัศมีวงเลี้ยวของรถขนาดใหญ่โดยเฉพาะ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดให้มีจุดพักน้ำเพื่อระบายน้ำและดิ่งน้ำทำการเกษตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระบบระบายน้ำของทางหลวงมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรองรับและระบายน้ำผิวทางออกจากทางหลวงอย่างรวดเร็ว เพื่อลดความเสียหายต่อโครงสร้างทางและเพิ่มความปลอดภัยในการจราจร มิได้ออกแบบเพื่อกักเก็บหรือบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตรโดยตรง กรมทางหลวงไม่มีภารกิจในการดิ่งน้ำเข้าสู่ระบบหรือระบายน้ำทิ้งลงคลองชลประทานโดยตรงจากการประสานงานร่วมกับกรมชลประทาน มีโครงการก่อสร้างขยายท่อระบายน้ำเหลี่ยมจำนวน 2 แห่ง ตามแนวเส้นทางของโครงการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณไหล่ทางหลวง อบต.หนองแกทำรางรับน้ำที่สูบลจากคลองชลประทานบริเวณทางแยกเขื่อนวังร่มเกล้าให้กับพื้นที่เกษตรทั้งสองฝั่งถนนโครงการ เมื่อถนนได้รับการพัฒนาเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร สอบถามว่า อบต.หนองแก สามารถขอเชื่อมต่อระบายน้ำของกรมทางหลวงเพื่อเป็นท่อส่งน้ำให้เกษตรกรมีน้ำใช้เพื่อการเพาะปลูกได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับน้ำผิวทางและระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำตามธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ป้องกันไม่ให้น้ำท่วมผิวจราจรหรือบ้านเรือนประชาชนที่อยู่ประชิดเขตทาง โดยได้ออกแบบให้มีทั้งอาคารระบายน้ำด้านข้างและอาคารระบายน้ำตามขวางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำสองฝั่งถนนซึ่งโครงสร้างดังกล่าวอาจไม่รองรับภาระการเป็นท่อส่งน้ำเพื่อการเกษตรโดยตรง เนื่องจากไม่ได้ออกแบบเพื่อรับแรงดันน้ำหรือการควบคุมปริมาณน้ำในลักษณะระบบชลประทานที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอไปพิจารณาและหารือร่วมกับกรมทางหลวง รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินความเหมาะสมในเชิงวิศวกรรมและข้อกฎหมาย และจะนำเสนอผลการพิจารณาในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนเมษายน 2569 ต่อไป</li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 2 วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.หนองแก อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอว่าทางเบี่ยงจราจรในพื้นที่ก่อสร้างจะต้องบดอัดดินหินและลาดยาง เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางและความเสียหายต่อยานพาหนะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาปรับปรุงข้อกำหนดงานสำหรับผู้รับเหมา รวมทั้งทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และจะนำเสนอผลการพิจารณาในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนเมษายน 2569</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>จากปัจจุบันจนถึงวันก่อสร้างจะใช้เวลาอีกประมาณ 3-4 ปี การกำหนดค่าชดเชยเวนคืนจะมีการปรับเพิ่มขึ้นหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนที่ดิน จะมีเจ้าหน้าที่ติดต่อเจ้าของที่ดินเพื่อขออนุญาตลงสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะเวนคืนและรังวัดที่ดิน และส่งข้อมูลให้คณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน พิจารณากำหนดราคาเบื้องต้นและจำนวนเงินทดแทน โดยยึดราคาปัจจุบัน ณ วันที่มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนที่ดิน และปิดประกาศราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้เจ้าของที่ดินได้รับทราบ ก่อนเข้าสู่กระบวนการตกลงซื้อขายกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองทรัพย์สินต่อไป</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อเข้าสู่กระบวนการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพื่อก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3221 ให้กรมทางหลวงปิดประกาศที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้วย ผู้ถูกเวนคืนจะทราบข้อมูลได้ง่ายกว่าการติดประกาศที่หน่วยงานนอกพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนที่ดิน กรมทางหลวงจะปิดประกาศแจ้ง ณ ที่ทำการแขวงทางหลวงอุทัยธานี และเมื่อคณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน พิจารณากำหนดราคาเบื้องต้นและจำนวนเงินทดแทนแล้ว จะมีการปิดประกาศ ณ สำนักงานที่ดินในพื้นที่ ที่ตั้งที่ดิน และที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</li> </ul>
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในขั้นตอนการพิจารณาแบบก่อสร้างเป็นหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ซึ่งเป็นส่วนงานราชการ ประชาชนจะไม่มีส่วนเข้าร่วมการพิจารณา จึงขอให้ใช้ความยืดหยุ่นในการพิจารณารูปแบบเกาะกลางถนนในพื้นที่ที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จึงได้กำหนดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรวบรวมข้อมูล ความคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะจากคนในพื้นที่ และบุคคลทั่วไปที่สนใจอย่างกว้างขวาง และได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับมาปรับปรุงการออกแบบถนนโครงการให้เกิดความปลอดภัย ภายใต้กรอบมาตรฐานความปลอดภัยทางวิศวกรรมที่กรมทางหลวงกำหนด และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ นอกจากการเปิดเวทีประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้ ที่ปรึกษาเปิดช่องทางการสื่อสารเพิ่มเติม และเผยแพร่ข้อมูลความก้าวหน้าตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ ผู้ที่สนใจสามารถรับชมข้อมูล ดาวน์โหลดเอกสารข้อมูลโครงการ หรือเสนอความคิดเห็นได้ตลอดระยะเวลาศึกษาบนช่องทางประชาสัมพันธ์ของโครงการ ได้แก่             <ul style="list-style-type: none"> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.ทล3221-อุทัยธานี-ทัพทัน.com">www.ทล3221-อุทัยธานี-ทัพทัน.com</a></li> <li>- แฟนเพจเฟซบุ๊ก โครงการสำรวจออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทล.3221 ตอนอุทัยธานี-ทัพทัน และไลน์กลุ่มโครงการ</li> <li>- ไลน์กลุ่มโครงการ @547ysvar (มี @ ด้านหน้า)</li> </ul> </li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>อธิบายจุดกลับรถบริเวณทางแยกบ้านเหนือ-บ้านใต้ หมู่ 5 บ้านดอนขวาง ตำบลดอนขวาง และการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทดแทนการปิดแยกด้วยกำแพงคอนกรีต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวทางหลวงหมายเลข 3221 ตัดผ่านทางเชื่อมบ้านเหนือ-บ้านใต้ ของหมู่ 5 บ้านดอนขวาง ตำบลดอนขวาง บริเวณ กม.1+780 ห่างจากช่วงลงเขากว้างประมาณ 400 เมตร เพื่อความปลอดภัยและป้องกันการตัดกระแสตรงที่ปรึกษาจึงพิจารณาปิดแยกดังกล่าว และกำหนดจุดกลับรถแบบทิศทางเดียวในลักษณะหมุนวน ไร่บริเวณ กม.1+450 สำหรับรถที่ต้องการไปอำเภอทัพทัน มีระยะห่างจากจุดตัดประมาณ 300 เมตร และบริเวณ กม.2+200 สำหรับรถที่ต้องการไปอุทัยธานี ห่างจากจุดตัดประมาณ 580 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่เหมาะสมและเพียงพอที่รถทางการเกษตรจะสามารถเร่งความเร็วและค่อยๆ เปลี่ยนช่องจราจรเข้าช่องรอเลี้ยวเพื่อกลับรถได้อย่างปลอดภัย สำหรับรูปแบบถนนช่วงดังกล่าวกำหนดเป็นถนนรูปแบบในเขตชุมชน โดยออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ความกว้าง 4.60 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร โดยมีเขตทางกว้างรวม 30 เมตร ติดตั้งท่อระบายน้ำชนิดกลม ขนาด 1.20 เมตร พร้อมบ่อพักน้ำชนิดใต้ทางเท้าทั้งสองฝั่งทาง และเพิ่มความปลอดภัยโดยการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายควบคุมความเร็ว สัญญาณไฟกระพริบ ให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวัง รวมทั้งติดตั้งศาลาพักคอยและทางม้าลายคนเดินข้ามถนนทั้งด้านซ้ายและขวา</li> <li>สำหรับการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเข้าบ้านเหนือ-บ้านใต้ ปัจจุบันจากการประเมินปริมาณจราจรและการวิเคราะห์ความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรมจราจร เรื่อง การพิจารณาความจำเป็นของสัญญาณไฟ พบว่ายังไม่เข้าเกณฑ์ที่ควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากปริมาณจราจรทางรองและทางสายหลักยังอยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้โดยรูปแบบทางแยกปกติ การติดตั้งสัญญาณไฟในสภาพที่ปริมาณจราจรต่ำอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือการขาดความระมัดระวังของผู้ขับขี่บนทางสายหลักที่มีความเร็วใช้งานค่อนข้างสูง ซึ่งอาจนำไปสู่อุบัติเหตุรุนแรงได้ อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงจะติดตามสภาพการจราจรอย่างต่อเนื่อง และหากในอนาคตปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นเข้าเกณฑ์ตามหลักวิชาการ และมีความเหมาะสมด้านความปลอดภัยที่จะปรับปรุงเป็นทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ก็จะดำเนินการพิจารณาปรับปรุงตามขั้นตอน พร้อมทั้งแจ้งประชาชนในพื้นที่ให้ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป</li> </ul>



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด  
90/18-90/20 อาคารสารธานี ชั้น 9 ถนนสาทรเหนือ  
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ : 0 2636 7510



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์  
แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด  
3 ซอย อุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260  
โทร : 0 2763 2828



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิตี้แอนด์โฮม จำกัด  
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์  
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2180 0744



กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะห่างระหว่างจุดกัลป์รถจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ป่วยในกรณีฉุกเฉิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษารับข้อเสนอการกำหนดจุดกัลป์รถไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ป่วยจากสถานพยาบาลในพื้นที่ และกำหนดจุดกัลป์รถในลักษณะหมุนวนและไม่ห่างจากที่ตั้งของสถานพยาบาล เพื่อให้การขนส่งผู้ป่วยฉุกเฉินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัย ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้กำหนดตำแหน่งจุดกัลป์รถของโครงการโดยพิจารณาตามหลักวิศวกรรมจราจรและมาตรฐานการออกแบบทางหลวงของกรมทางหลวง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ใช้เส้นทาง และประชาชนตลอดแนวสายทาง ทั้งนี้ ได้คำนึงถึงปัจจัยสำคัญ ได้แก่ ความเร็วออกแบบของถนน ทักษะวิสัยและระยะการมองเห็นที่ปลอดภัย ปริมาณจราจร ทางเข้า-ออกชุมชน ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทาง ตลอดจนประเภทและขนาดของยานพาหนะที่สัญจรในปัจจุบัน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>จากผลปริมาณจราจรคาดการณ์พื้นที่ห้วยปลาขาวจะมีปริมาณรถเพิ่มมากขึ้น การออกแบบจึงควรพิจารณาการเจริญเติบโตของชุมชนและกำหนดรูปแบบถนนให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และสาเหตุของอุบัติเหตุมาจากการใช้ความเร็วของรถไม่ใช้ชาวบ้านหรือการข้ามถนน ดังนั้น จึงต้องควบคุมความเร็วรถที่แล่นผ่านพื้นที่ชุมชน เมื่อควบคุมความเร็วรถได้จะเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง การกำหนดเกาะกลางแบบทาสีตีเส้นก็สามารถทำได้ และไม่เห็นด้วยกับรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต เพราะจุดกัลป์รถอยู่ไกล เท่ากับการข้ามถนนต้องใช้ระยะทางถึง 4 กิโลเมตร การป้องกันอุบัติเหตุ หากชุมชนมีการประชาสัมพันธ์ มีการทำความเข้าใจการจราจรจะลดการเกิดอุบัติเหตุได้ สำหรับเกาะกลางแบบทาสีตีเส้นจะไม่เปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชาชนมากนัก และเพิ่มทัศนวิสัยการมองเห็นได้ไกล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการรับทราบข้อเสนอเกี่ยวกับการพิจารณาการเติบโตของชุมชนห้วยปลาขาวและการควบคุมความเร็วเพื่อเพิ่มความปลอดภัย ทั้งนี้ ในการออกแบบได้ใช้ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตเป็นฐานในการกำหนดรูปแบบถนน เพื่อให้รองรับปริมาณจราจรระยะยาวตามมาตรฐานกรมทางหลวง อย่างไรก็ตาม แม้อุบัติเหตุจำนวนหนึ่งมีปัจจัยจากความเร็ว แต่ความผิดพลาดของคนยังเกิดขึ้นได้เสมอ ดังนั้น การออกแบบจึงไม่พึ่งวินัยผู้ใช้รถอย่างเดียว แต่ใช้โครงสร้างทางช่วยลดความเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สินให้มากที่สุด การใช้เกาะกลางแบบกำแพงหรือแบบยกในถนน 4 ช่องจราจรที่มีปริมาณและความเร็วค่อนข้างสูง มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการชนประสานงาและควบคุมจุดตัดกระแสรถจราจร ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงสูงกว่าการชนประเภทอื่น แม้การประชาสัมพันธ์และการทำความเข้าใจวินัยจราจรจะช่วยลดความเสี่ยงได้ระดับหนึ่ง แต่ไม่สามารถทดแทนมาตรการควบคุมทางกายภาพได้ทั้งหมด ส่วนเกาะกลางแบบทาสีตีเส้น แม้เอื้อต่อความยืดหยุ่นและการมองเห็นแต่ยังเปิดโอกาสให้เกิดการลักข้ามหรือกัลป์รถในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมเพิ่มจุดตัดกระแสรถจราจรและความเสี่ยงในระยะยาว ดังนั้น การกำหนดตำแหน่งจุดกัลป์รถและรูปแบบเกาะกลางจึงต้องรักษาสมดุลระหว่างความสะดวกในการเข้าถึงกับความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางโดยรวม พร้อมทั้งสามารถพิจารณามาตรการเสริม เช่น การติดตั้งป้ายเตือนเขตชุมชน มาตรการควบคุมความเร็ว และการออกแบบทางข้ามที่ปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทชุมชนและรองรับการเติบโตในอนาคต</li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ด้านวิศวกรรม

• คัดค้านรูปแบบถนนนอกเขตชุมชน ในพื้นที่ตำบลดอนขวาง ตั้งแต่หมู่ 4 บ้านห้วยปลาขาว จนถึงหมู่ 6 บ้านหนองสลิศ เพราะตลอดแนวถนนโครงการมีกิจการ เช่น ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายเครื่องจักสาน สถานีจ่ายน้ำของการประปาส่วนภูมิภาค อาคารบ้านเรือน โรงเรียน วัดหนองสลิศ และที่ตั้งบ้านเรือน-ชุมชนไม่ไกลจากถนนโครงการ และการกำหนดจุดกลับรถที่ กม.1+450 กับ กม.4+750 เสมือนการข้ามถนนต้องใช้ระยะทางถึง 3 กิโลเมตร และจะกระทบกับการบิณฑบาตของสงฆ์ การประกอบพิธีกรรมหรือกิจกรรมทางศาสนาของประชาชน ชุมชนจึงมีข้อเรียกร้องดังนี้

- 1) เปิดทางเข้าวัดหนองสลิศ
- 2) เปิดทางเข้าโรงเรียนวัดหนองสลิศ
- 3) ปรับรูปแบบถนนช่วงหมู่ 4 ห้วยปลาขาวถึงหมู่ 6 บ้านหนองสลิศ เป็นถนนรูปแบบชุมชน
- 4) ปรับเกาะกลางถนนเป็นแบบทาสีตีเส้น

• โครงการรับทราบข้อคัดค้านและข้อเรียกร้องของประชาชนในพื้นที่ตำบลดอนขวาง ตั้งแต่หมู่ 4 บ้านห้วยปลาขาว ถึงหมู่ 6 บ้านหนองสลิศ โดยแม้สองข้างทางจะมีอาคารบ้านเรือน สถานประกอบการ โรงเรียน และวัดตั้งอยู่เป็นช่วงๆ แต่การกำหนดรูปแบบถนนต้องพิจารณาตามหลักวิศวกรรมจราจร มาตรฐานการออกแบบทางหลวงของกรมทางหลวง ความเร็วออกแบบ ปริมาณจราจร และลักษณะทางเรขาคณิตของเส้นทางเป็นสำคัญ ทั้งนี้ บริเวณทางเข้าวัดหนองสลิศและที่ตั้งสถานีจ่ายน้ำของการประปาส่วนภูมิภาคสาขาอุทัยธานี อยู่ระหว่าง กม.3+800-กม.4+000 ซึ่งถนนช่วง กม.3+000-กม.4+400 มีลักษณะโค้งสลับซ้าย-ขวา คั่นด้วยทางตรง ระยะสั้นประมาณ 300-400 เมตร หากเปิดเป็นทางแยกเพิ่มเติมจะเพิ่มจุดตัดกระแสดจราจรและเพิ่มความเสี่ยงอุบัติเหตุ จากข้อจำกัดด้านระยะการมองเห็นที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ความปลอดภัย จึงมีความจำเป็นต้องจัดให้มีเกาะกลาง เพื่อป้องกันการชนประสานงาและป้องกันการรถพุ่งข้ามฝั่ง หรือพุ่งเข้าบ้านเรือนประชาชน พร้อมกำหนดจุดกลับรถในตำแหน่งที่มีทัศนวิสัยเหมาะสม ได้แก่ จุดกลับรถสองทิศทางที่ กม.4+750 ซึ่งรองรับรถบรรทุกขนาด 6 ล้อ และจุดกลับรถขนาดเล็กแบบหมุนวนที่ กม.1+450 สำหรับรถที่มุ่งหน้าไปอำเภอทัพทัน และ กม.2+200 สำหรับรถที่มุ่งหน้าไปอุทัยธานี เพื่อรองรับการจราจรโดยรวมอย่างปลอดภัย สำหรับข้อเสนอให้ปรับรูปแบบเป็นถนนช่วงเขตชุมชนและปรับเกาะกลางเป็นแบบทาสีตีเส้นนั้น โครงการรับทราบข้อกังวลเกี่ยวกับการเข้าถึงพื้นที่และการประกอบกิจกรรมทางศาสนา แต่เนื่องจากเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรที่มีความเร็วและปริมาณจราจรค่อนข้างสูง การใช้เกาะกลางแบบทาสีตีเส้นอาจเพิ่มความเสี่ยงจากการลักข้ามและการชนประสานงา จึงจำเป็นต้องพิจารณารูปแบบเกาะกลางแบบยกหรือแบบกำแพงเพื่อควบคุมจุดตัดกระแสดจราจรเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอให้ปรับรูปแบบเป็นถนนเขตชุมชนเพื่อนำเรียนกรมทางหลวงพิจารณา โดยรูปแบบถนนเขตชุมชนจะมีเขตทางกว้าง 30 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางด้วยเกาะกลางแบบยกกว้าง 4.60 เมตร ใช้เป็นพื้นที่พักผ่อนข้ามถนนได้ พร้อมทางเดินเท้า ระบบระบายน้ำ ศาลาพักผ่อน ทางม้าลาย และป้ายควบคุมความเร็ว ทั้งนี้ จะนำเสนอผลการพิจารณาในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ในเดือนเมษายน 2569 เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรมกับวิถีชีวิตของชุมชนมากที่สุด



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด  
90/18-90/20 อาคารสารธานี ชั้น 9 ถนนสารเหนือ  
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ : 0 2636 7510



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์  
แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด  
3 ซอย อุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260  
โทร : 0 2763 2828



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด  
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์  
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2180 0744



กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การออกแบบเกาะกลางทำให้เกิดผลกระทบต้นทุนและเวลาในการเดินทางของรถทางการเกษตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการรับทราบข้อกังวลของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบของเกาะกลางถนนต่อการข้ามถนนและการเข้าถึงที่ดินสองฝั่งทาง อย่างไรก็ตาม การกำหนดรูปแบบเกาะกลางต้องเป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจรและมาตรฐานการออกแบบทางหลวงของกรมทางหลวง ซึ่งให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางโดยรวมเป็นสำคัญ เนื่องจากเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร รองรับปริมาณจราจรและความเร็วใช้งานค่อนข้างสูง การใช้เกาะกลางแบบทาสีตีเส้นอาจทำให้เกิดการลื่นไถลตัดกระแสระจราจรหรือกลับรถในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง เช่น การชนประสานงา ดังนั้นการเลือกใช้เกาะกลางแบบกำแพงหรือเกาะกลางแบบยก จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อลดจุดตัดกระแสระจราจรและป้องกันอุบัติเหตุร้ายแรง ทั้งนี้ โครงการจะพิจารณาจัดให้มีจุดกลับรถในระยะที่เหมาะสมและมาตรการเสริมด้านความปลอดภัย เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อการสัญจรและการประกอบอาชีพของประชาชนให้มากที่สุดภายใต้กรอบความปลอดภัยทางวิศวกรรม</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ออกแบบสะพานข้ามแยกบ้านเหนือบ้านใต้ หมู่ 5 บ้านดอนขวาง ให้มีความสูงพอที่รถทางการเกษตรลอดผ่านไป-มาได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการรับทราบข้อเสนอให้พิจารณาออกแบบสะพานข้ามแยกบ้านเหนือ-บ้านใต้ หมู่ 5 บ้านดอนขวาง ให้มีความสูงเพียงพอสำหรับรถทางการเกษตรลอดผ่านได้ จะต้องกำหนดระดับความสูงใต้โครงสร้าง พิจารณาความต่อเนื่องของแนวระดับทาง ความลาดชันที่เหมาะสม ความปลอดภัยในการมองเห็น ระยะทางขึ้น-ลงสะพาน และข้อจำกัดด้านเขตทาง ทั้งนี้ พื้นที่โครงการมีเขตทางกว้างเพียง 30 เมตร ซึ่งจำกัดต่อการจัดวางโครงสร้างสะพานก่อสร้างถนนบริการ และองค์ประกอบด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานได้อย่างครบถ้วน การเพิ่มความสูงสะพานให้รองรับรถทางการเกษตรอาจส่งผลให้ต้องยกระดับทางมากขึ้น เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง ทางเข้า-ออก จึงไม่สามารถดำเนินการตามข้อเสนอได้ในระยะนี้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้ติดตั้งสายดินเสาไฟฟ้าส่องสว่างทุกต้น เพื่อป้องกันอันตรายต่อประชาชนและสัตว์เลี้ยงที่เดินผ่านบริเวณเสาไฟจากกระแสไฟฟ้ารั่วจากกิจกรรมซ่อมบำรุงหรือเมื่อเกิดเหตุโจรกรรมสายไฟ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณากำหนดรายละเอียดระบบไฟฟ้าส่องสว่างให้มีความปลอดภัย และขอความร่วมมือประชาชน ผู้นำชุมชน หน่วยงานปกครองในพื้นที่ช่วยสอดส่องดูแล หากพบเหตุโจรกรรมสายไฟกรุณาแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่หรือเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงอุทัยธานี เพื่อระงับเหตุและเข้าซ่อมแซมให้เสาไฟส่องสว่างใช้งานได้ตามปกติ</li> </ul>





กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่หมู่ 4 และหมู่ 6 ตำบลดอนขวางเป็นพื้นที่ปลูกข้าว และพื้นที่หมู่ 5 ตำบลดอนขวาง ประสบปัญหาน้ำท่วมขังทุกปีเนื่องจากเป็นที่ลุ่มต่ำ ทำให้มีน้ำท่วมขังเป็นเวลานานที่ปรึกษาควรพิจารณาติดตั้งท่อลอดระบายน้ำทั้งสองฝั่งถนนให้ขนาดและตำแหน่งติดตั้งเพียงพอให้น้ำไหลผ่านได้สะดวก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการรับทราบข้อกังวลเกี่ยวกับปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่หมู่ 4 หมู่ 5 และหมู่ 6 ตำบลดอนขวาง ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ลุ่มต่ำ โดยในการออกแบบได้ดำเนินการศึกษาด้านอุทกวิทยาและอุทกศาสตร์ตามหลักวิชาการ เพื่อกำหนดขนาดและตำแหน่งอาคารระบายน้ำให้เพียงพอรองรับปริมาณน้ำไหลผ่าน ทั้งนี้ ช่วงหมู่ 5 บ้านดอนขวาง ได้ออกแบบเป็นถนนรูปแบบเขตชุมชน ติดตั้งระบบระบายน้ำทั้งสองฝั่งทาง และมีการระบายน้ำด้วยท่อคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดท่อกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร เพื่อระบายน้ำจากผิวทางอย่างรวดเร็ว ป้องกันไม่ให้น้ำท่วมผิวจราจรหรือกระทบพื้นที่ประชาชน โดยน้ำผิวทางจะถูกระบายลงห้วยพะแวงในพื้นที่หมู่ 4 บ้านห้วยปลาขาว นอกจากนี้ ได้ปรับปรุงอาคารระบายน้ำตามขวางเป็นท่อกลมขนาด 1.00 เมตร ซึ่งจากการคำนวณ พบว่า มีขนาดเพียงพอรองรับการระบายน้ำระหว่างสองฝั่งถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งโครงสร้างดังกล่าวอาจไม่รองรับภาระการเป็นท่อส่งน้ำเพื่อการเกษตรโดยตรง เนื่องจากไม่ได้ออกแบบเพื่อรับแรงดันน้ำหรือการควบคุมปริมาณน้ำในลักษณะระบบชลประทานที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอไปพิจารณาและหารือร่วมกับกรมทางหลวง รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินความเหมาะสมในเชิงวิศวกรรมและข้อกำหนด และจะนำเสนอผลการพิจารณาในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนเมษายน 2569 ต่อไป</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>สามารถขอเชื่อมระบายน้ำจากที่นาลงระบบระบายน้ำด้านข้างของกรมทางหลวงได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับน้ำผิวทางและระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำตามธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ป้องกันไม่ให้น้ำท่วมผิวจราจรหรือบ้านเรือนประชาชนที่อยู่ประชิดเขตทาง โดยได้ออกแบบให้มีทั้งอาคารระบายน้ำด้านข้างและอาคารระบายน้ำตามขวางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำสองฝั่งถนน ซึ่งโครงสร้างดังกล่าวอาจไม่รองรับภาระการเป็นท่อส่งน้ำเพื่อการเกษตรโดยตรง เนื่องจากไม่ได้ออกแบบเพื่อรับแรงดันน้ำหรือการควบคุมปริมาณน้ำในลักษณะระบบชลประทานที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอไปพิจารณาและหารือร่วมกับกรมทางหลวง รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินความเหมาะสมในเชิงวิศวกรรมและข้อกำหนด และจะนำเสนอผลการพิจารณาในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนเมษายน 2569 ต่อไป</li> </ul>



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด  
90/18-90/20 อาคารสารธานี ชั้น 9 ถนนสารเหนือ  
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ : 0 2636 7510



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์  
แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด  
3 ซอย อุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260  
โทร : 0 2763 2828



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด  
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์  
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2180 0744



กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

เวทีที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ด้านสิ่งแวดล้อม

<ul style="list-style-type: none"> <li>เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตและจุดกลับรถที่อยู่ห่างไกลทำให้ชาวบ้านต้องปรับไปใช้เส้นทางรองในหมู่บ้าน ทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมติดตามมา เช่น ปัญหาฝุ่นละอองกระทบสุขภาพของประชาชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สำหรับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทาง ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อด้านคุณภาพอากาศ เช่น ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และปรับความถี่ตามความเหมาะสมตามสภาพอากาศและกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดกวาดดิน หิน ทราย ที่ตกลงอยู่บนผิวจราจรเป็นประจำ เพื่อลดการสะสมของฝุ่นและป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองรวมทั้งมาตรการฯ ด้านเสียง ความสั่นสะเทือน การสาธารณสุขและสุขภาพ รวมทั้งมาตรการด้านอื่น ๆ ไว้แล้ว ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่</li> <li>การกำหนดเขตถนนช่วงชุมชนและช่วงนอกเขตชุมชน ในงานออกแบบทางหลวงมิได้พิจารณาเพียงขอบเขตการปกครองหรือป้ายเขตชุมชนเท่านั้น แต่เป็นการพิจารณาตามบริบทการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพแวดล้อมสองข้างทาง และพฤติกรรมการสัญจรของผู้ใช้เส้นทางเพื่อกำหนดรูปแบบทางเรขาคณิต มาตรการความปลอดภัย และองค์ประกอบประกอบทางให้เหมาะสม โดยใช้หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบเกาะกลางถนน ได้แก่ บริบทการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีอาคารบ้านเรือน ร้านค้า โรงเรียน วัด ต่อเนื่องสองข้างทาง ความถี่ทางเข้า-ออกสูง และจำนวนบ้านเรือนมีความต่อเนื่อง 40-60 หลังต่อกิโลเมตร จากหลักเกณฑ์การพิจารณาข้างต้น ที่ปรึกษาจึงได้พิจารณากำหนดรูปแบบถนนในพื้นที่ตำบลดอนขวางเป็นแบบนอกเขตชุมชน ตั้งแต่บริเวณ กม.0+000 ถึง 1+400 และช่วง กม.2+300 ถึง กม.5+000 และพิจารณากำหนดรูปแบบถนนช่วงเขตชุมชน ตั้งแต่ กม.1+400 ถึง กม.2+300</li> <li>ทั้งนี้ ด้วยแนวทางหลวงหมายเลข 3221 บริเวณ กม.3+000 ถึงบริเวณ กม.4+400 มีลักษณะโค้งกลับซ้าย-ขวาด้วยทางตรงระยะสั้นประมาณ 300-400 เมตร หากเปิดเป็นทางแยกเพิ่มเติมจะเพิ่มจุดตัดกระแสรถและเพิ่มความเสี่ยงอุบัติเหตุ จากข้อจำกัดด้านระยะการมองเห็นที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ความปลอดภัย จึงมีความจำเป็นต้องจัดให้มีเกาะกลาง เพื่อป้องกันการชนประสานงาและป้องกันรถพุ่งข้ามฝั่งหรือพุ่งเข้าบ้านเรือนประชาชน พร้อมกำหนดจุดกลับรถในตำแหน่งที่มีทัศนวิสัยเหมาะสม ได้แก่ จุดกลับรถสองทิศทางที่ กม.4+750 ซึ่งรองรับรถบรรทุกขนาด 6 ล้อ และจุดกลับรถขนาดเล็กแบบหมุนวนที่ กม.1+450 สำหรับรถที่มุ่งหน้าไปอำเภอทัพทัน และ กม.2+200 สำหรับรถที่มุ่งหน้าไปอุทัยธานี เพื่อรองรับการจราจรโดยรวมอย่างปลอดภัย</li> </ul>
---	---



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6688-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด  
90/18-90/20 อาคารสารธานี ชั้น 9 ถนนสารธานี  
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ : 0 2636 7510



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์  
แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นท์ จำกัด  
3 ซอย อุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260  
โทร : 0 2763 2828



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด  
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์  
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2180 0744



กรมทางหลวง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม  
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

ตารางที่ 1 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมฯ

วันที่ 3 วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุม อบต.ดอนขวาง อ.เมืองอุทัยธานี จ.อุทัยธานี

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>สอบถามเรื่องมาตรการจ้างแรงงานในพื้นที่ จะสามารถทำได้จริงหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นไปพิจารณาและกำหนดให้เป็นข้อหารือร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนดตำแหน่งงานที่เหมาะสมกับประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งจำนวนแรงงานที่พร้อมเข้าทำงาน ทั้งนี้ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้ความสำคัญในการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม ลดการว่างงานและการอพยพแรงงาน และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้ามาทำงานกับโครงการมากที่สุด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>จะมั่นใจได้อย่างไรว่าเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ต้องสำรวจค่ารังวัดที่ดิน จะสามารถเบิกคืนค่ารังวัดที่ดินจากกรมทางหลวงได้ในภายหลัง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในขั้นตอนการรังวัดที่ดินเพื่อกำหนดเขตที่ดินใหม่ เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินจะต้องสำรวจค่าใช้จ่ายรังวัดที่ดินไปก่อน โดยการรังวัดจะดำเนินการโดยสำนักงานที่ดินในพื้นที่ และจะมีใบเสร็จรับเงินให้เจ้าของเก็บเป็นหลักฐานและเบิกคืนได้ที่สำนักงานแขวงทางหลวงอุทัยธานี</li> </ul>
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ภายหลังการประชุมในครั้งนี้ จะมีการชี้แจงผลการพิจารณาให้ทราบหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ภายหลังการจัดประชุมในครั้งนี้ จะมีการสรุปประเด็นข้อคิดเห็น พร้อมคำตอบและคำชี้แจง จัดทำเป็นประกาศสรุปผลการประชุม ติดประกาศ ณ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และบนช่องทางประชาสัมพันธ์ของโครงการ อาทิ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.ทล3221-อุทัยธานี-ทัพทัน.com">www.ทล3221-อุทัยธานี-ทัพทัน.com</a></li> <li>- แฟนเพจเฟซบุ๊ก โครงการสำรวจออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทล.3221 ตอนอุทัยธานี-ทัพทัน</li> <li>- ไลน์กลุ่มโครงการ @547ysvar (มี @ ด้านหน้า)</li> </ul> </li> <li>โดยรายละเอียดการพิจารณาจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนเมษายน 2569 ต่อไป</li> </ul>





กรมทงหลวง

## ข้อมูลโครงการและช่องทางการติดต่อ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 3221 ตอน อุทัยธานี - ทัพทัน

สแกนเพื่อแสดงความเห็นเพิ่มเติม  
ผ่านแบบสอบถามออนไลน์



สแกนเพื่อดาวน์โหลดเอกสารข้อมูลโครงการ



ช่องทางการติดต่อโครงการ



เว็บไซต์โครงการ  
[www.ทล3221-อุทัยธานี-ทัพทัน.com](http://www.ทล3221-อุทัยธานี-ทัพทัน.com)



ไลน์กลุ่มโครงการ  
@547ysvar



โครงการสำรวจออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
ทล.3221 ตอนอุทัยธานี - ทัพทัน



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทงหลวง  
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท  
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 0 2354 1034



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
90/18-90/20 อาคารสารธานี ชั้น 9 ถนนสาทรเหนือ  
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ : 0 2636 7510



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์  
แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
3 ซอย อุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260  
โทร : 0 2763 2828



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด  
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์  
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2180 0744