กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

การศึกษาจัดทำ

แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ

กรมทางหลวงมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบระยะทางกว่า 53,000 กิโลเมตรทั่วประเทศ ซึ่งการเดินทางและขนส่งบนโครงข่ายถนนสายหลักในบางพื้นที่มีระยะทางไกลเกินความจำเป็น ก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองเวลา พลังงาน ตลอดจนส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าขนส่ง บางพื้นที่ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด หรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น

กรมทางหลวงเล็งเห็นว่าการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ที่มีความเหมาะสม และมีการบูรณาการร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านอื่น ๆ ให้เกิดความต่อเนื่อง และสอดประสานกันจะเป็นการเสริมศักยภาพโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่เดิมให้เกิดความสมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและบริการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

อีกทั้งยังเป็นการช่วยเปิดการพัฒนาพื้นที่ใหม่ กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถเข้าถึงการเดินทางขั้นพื้นฐานได้อย่างเท่าเทียม

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมนเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษา จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เสริมความมั่นคงของโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link)

เชื่อมโยงจุดสำคัญ (Connectivity)

ลดระยะเวลาในการเดินทางได้ (Shortcut)

วัตถุประสงค์โครงการ

1. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการคัดเลือกโครงการที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
2. เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
3. เพื่อศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในช่วงระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

พื้นที่ศึกษาโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 77 จังหวัด ของประเทศไทย รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ และพื้นที่อิทธิพลของโครงการ

เว็บไซต์ของโครงการ : www.ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์.com

Facebook : ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

Line : ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

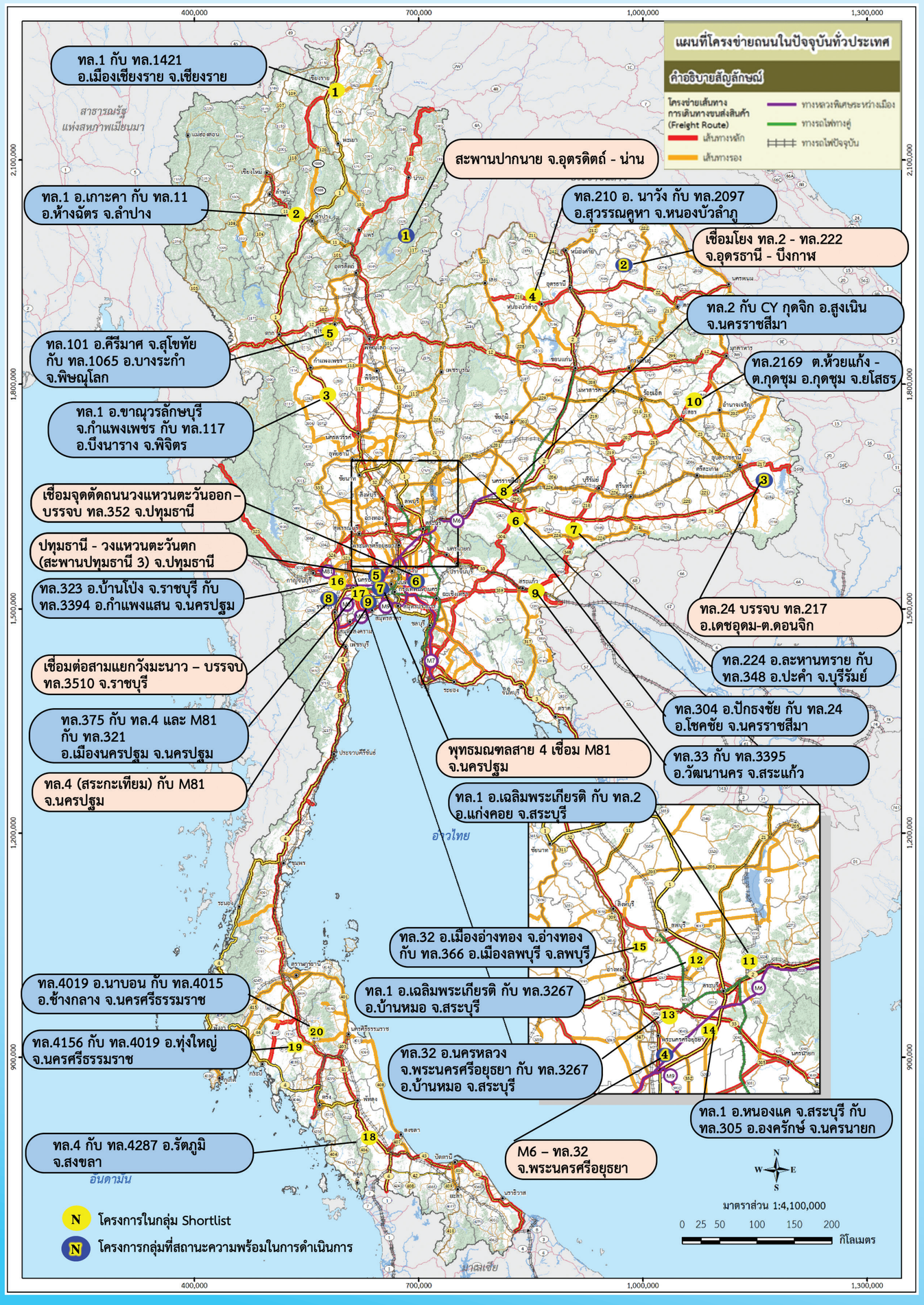
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

การศึกษาจัดทำ

แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ 20 โครงการ และโครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ 9 โครงการ



โครงการทางหลวงแนวใหม่ 20 โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	จังหวัด	ภาครับผิดชอบ	ระยะทาง
1	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 กับ ทล.1421 อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย	เชียงราย	ภาคเหนือ	12.2
2	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เกาะคา กับ ทล.11 อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง	ลำปาง	ภาคเหนือ	22.0
3	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.ขาณุวรลักษบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.บึงนาราง จ.พิจิตร	กำแพงเพชร	ภาคเหนือ	46.6
4	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.210 อ.นาวัง กับ ทล.2097 อ.สุวรรณคูหา จ.หนองบัวลำภู	หนองบัวลำภู	ภาคเหนือ	35.5
5	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.101 อ.คีรีมาศ จ.สุโขทัย กับ ทล.1065 อ.บางระกำ จ.พิษณุโลก	สุโขทัย	ภาคเหนือ	45.7
6	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.304 อ.ปักธงชัย กับ ทล.24 อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	นครราชสีมา	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	30.8
7	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.224 อ.ละหานทราย กับ ทล.348 อ.ปะคำ จ.บุรีรัมย์	บุรีรัมย์	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	30.1
8	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.2 กับ CY กุดจิก อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา	นครราชสีมา	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	2.6
9	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.33 กับ ทล.3395 อ.วัฒนานคร จ.สระแก้ว	สระแก้ว	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	14.9
10	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.2169 ต.ห้วยแก้ง- ต.กุดชุม อ.กุดชุม จ.ยโสธร	ยโสธร	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	11.1
11	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เฉลิมพระเกียรติ กับ ทล.2 อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	สระบุรี	ภาคกลาง	21.2
12	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เฉลิมพระเกียรติ กับ ทล.3267 อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี	สระบุรี	ภาคกลาง	28.2
13	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.32 อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา กับ ทล.3267 อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี	อยุธยา	ภาคกลาง	28.2
14	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.หนองแค จ.สระบุรี กับ ทล.305 อ.องครักษ์ จ.นครนายก	นครนายก	ภาคกลาง	27.1
15	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.32 อ.เมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง กับ ทล.366 อ.เมืองลพบุรี จ.ลพบุรี	ลพบุรี	ภาคกลาง	21.2
16	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.323 อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี กับ ทล.3394 อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม	ราชบุรี	ภาคใต้	10.3
17	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.375 กับ ทล.4 และ M81 กับ ทล.321 อ.เมืองนครปฐม จ.นครปฐม	นครปฐม	ภาคใต้	22.3
18	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4 กับ ทล.4287 อ.รัตภูมิ จ.สงขลา	สงขลา	ภาคใต้	9.3
19	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4156 กับ ทล.4019 อ.ทุ่งใหญ่ จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ภาคใต้	8.5
20	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4019 อ.นาบอน กับ ทล.4015 อ.ช้างกลาง จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ภาคใต้	12.6

โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ 9 โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	จังหวัด	ภาครับผิดชอบ	ระยะทาง
1	สะพานปากนายข้ามเขื่อนสิริกิติ์ อ.น้ำปาด จ.อุตรดิตถ์-อ.นาหมื่น จ.น่าน	อุตรดิตถ์ - น่าน	ภาคเหนือ	2.0
2	ทางแนวใหม่ อุดรธานี - บึงกาฬ	อุดรธานี-บึงกาฬ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	155.0
3	ทางแนวใหม่ อ.เดชอุดม – ดอนจิก	อุบลราชธานี	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	33.0
4	ทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32	พระนครศรีอยุธยา	ภาคกลาง	4.8
5	ปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	ปทุมธานี	ภาคกลาง	20.0
6	ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัด ถนนวงแหวนตะวันออก – บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	ปทุมธานี	ภาคกลาง	7.9
7	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงพุทธมณฑลสาย 4 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81	นครปฐม	ภาคใต้	6.5
8	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมต่อสามแยกวังมะนาว – บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 3510	ราชบุรี	ภาคใต้	14.2
9	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงแยกทางหลวงหมายเลข 4 (สระกะเทียม) กับ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81	นครปฐม	ภาคใต้	5.9

เว็บไซต์ของโครงการ :
www.ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์.com

Facebook :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

Line :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

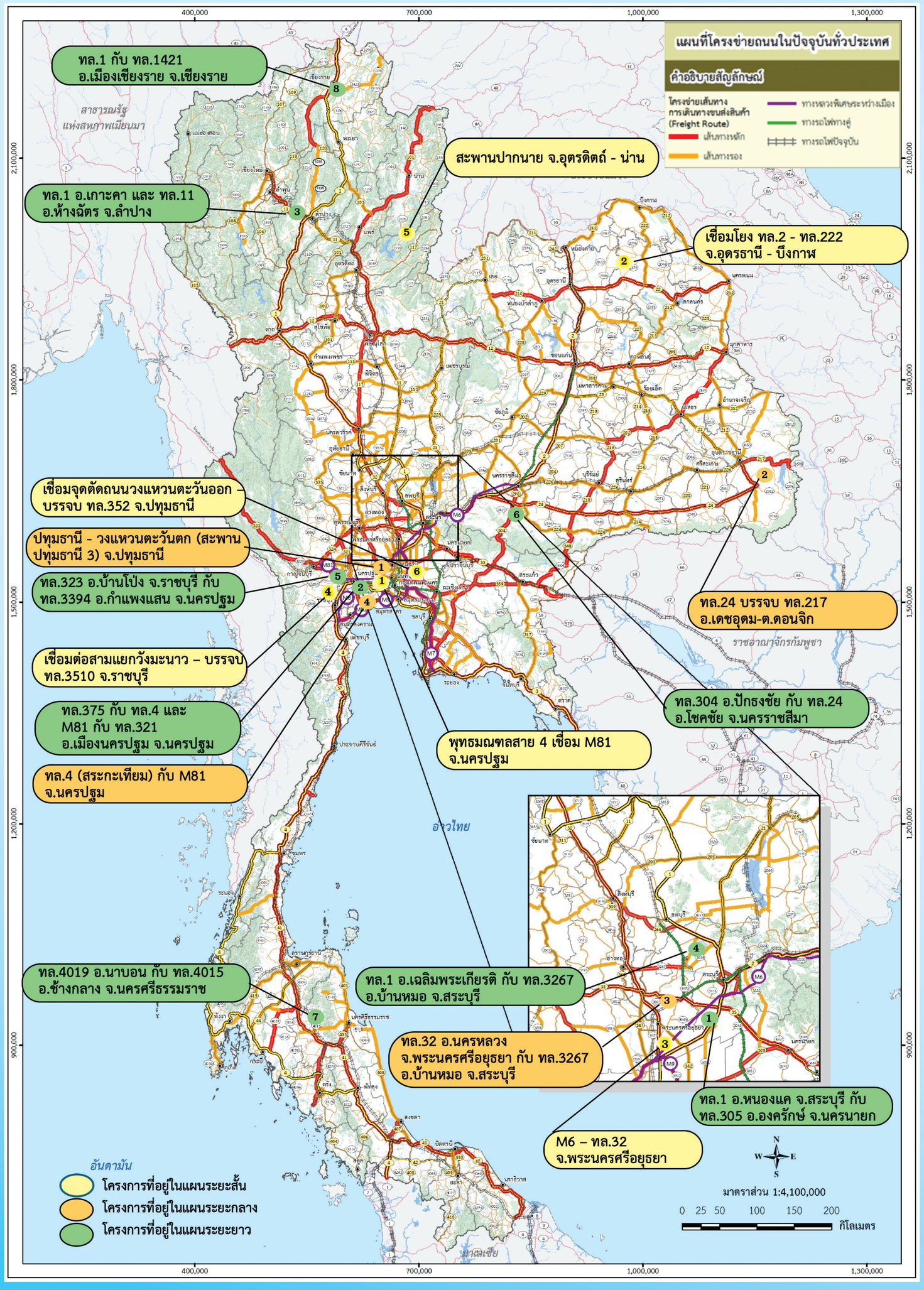
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

การศึกษาจัดทำ

แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



ผลการศึกษาแผนการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ ระยะ 20 ปี

มีโครงการที่อยู่ในแผนฯ จำนวน 18 โครงการ แบ่งเป็น

- **โครงการในพื้นที่ภาคเหนือ** จำนวน 3 โครงการ
- **โครงการในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** จำนวน 3 โครงการ
- **โครงการในพื้นที่ภาคกลาง** จำนวน 6 โครงการ
- **โครงการในพื้นที่ภาคใต้** จำนวน 6 โครงการ

กรอบระยะเวลา : 20 ปี
ระหว่างปี พ.ศ. 2576 – พ.ศ. 2595
แบ่งระยะการพัฒนาออกเป็น 3 ช่วง

- **แผนระยะสั้น**
  เริ่มดำเนินงานใน ช่วง 5 ปีแรก (พ.ศ. 2576 – พ.ศ.2580)
- **แผนระยะกลาง**
  เริ่มดำเนินงานใน ช่วงปีที่ 6 – 10 (พ.ศ. 2581 – พ.ศ.2585)
- **แผนระยะยาว**
  เริ่มดำเนินงานใน ช่วง 11 – 20 (พ.ศ. 2586 – พ.ศ.2595)

กรณีที่มีโครงการที่มีความสำคัญแต่ไม่ได้ถูกบรรจุไว้ในแผนฯ 20 ปี จะถูกกำหนดให้เป็นโครงการในช่วงแผนระยะถัดไป (แผนฯ หลัง 20 ปี)

เว็บไซต์ของโครงการ :
www.ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์.com

Facebook :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

Line :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

การศึกษาจัดทำ

แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

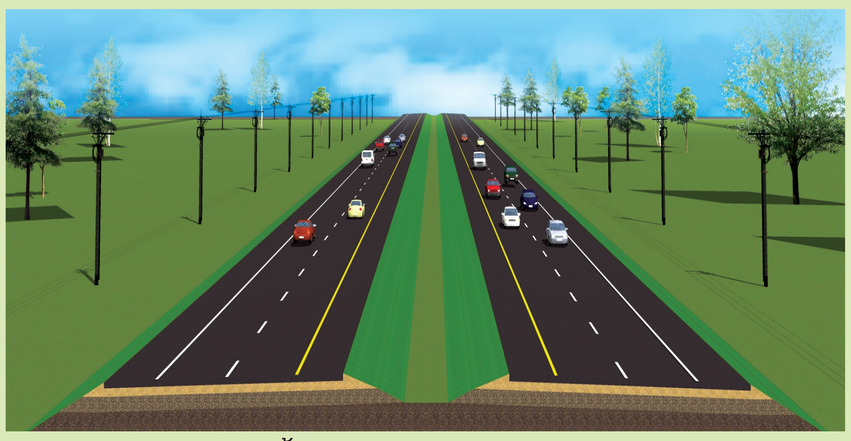
รูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากผลการศึกษาคัดเลือกโครงการที่มีความเหมาะสมจากทั่วทั้งประเทศเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่เบื้องต้นทั้ง 20 พื้นที่โครงการ และผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่งได้นำมาพิจารณาเพื่อกำหนดรูปแบบ การพัฒนาโครงการเบื้องต้นในแต่ละพื้นที่โครงการ ทั้งในด้านแนวสายทาง รูปแบบถนนโครงการ ทางแยก จุดเชื่อมต่อต่าง ๆ โดยมีแนวคิด ดังนี้

แนวคิดในงานออกแบบรูปหน้าตัดทางหลวง (Typical Cross Section)

ออกแบบเป็นถนนขนาด 2- 4 ช่องจราจร หรือมากกว่า 4 ช่องจราจร ซึ่งจะพิจารณาตามผลการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณการจราจร บนความกว้างเขตทางจะกำหนดที่ 40 - 60 เมตร

รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นของทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร



รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นของทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร หรือมากกว่า 4 ช่องจราจร

รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นทางแยกระดับพื้น

รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นทางแยกต่างระดับ

รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นจุดกลับรถ

รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นสะพานข้ามทางรถไฟ

แนวคิดในการออกแบบทางแยก (Intersection)

พิจารณาจาก ลำดับชั้นของถนน (Hierarchy) ที่ตัดกัน ลักษณะพื้นที่บริเวณจุดตัดและปริมาณจราจรบนถนน เป็นต้น เพื่อกำหนดประเภทของทางแยก ซึ่งประกอบด้วยทางแยกระดับพื้น (At grade intersection) และทางแยกต่างระดับ (Grade separate intersection/ Interchange)

แนวคิดในการออกแบบโครงสร้างสะพาน

รูปแบบของโครงสร้างสะพานต้องมีรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ในกรณีที่เป็นสะพานข้ามลำน้ำ การจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อสะพานจะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพการระบายน้ำ ขนาดของช่องเปิดต้องเพียงพอต่อปริมาณน้ำที่ไหลผ่าน และหลีกเลี่ยงการจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อให้อยู่ในลำน้ำและในกรณีที่เป็นโครงสร้างทางยกระดับจะคำนึงถึงระยะช่องลอดตามข้อกำหนดของกรมทางหลวง รูปแบบโครงสร้างที่สามารถก่อสร้างได้ง่าย และรวดเร็ว เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรบนถนนสายหลักในบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อของทางแนวใหม่

แนวคิดในการออกแบบเบื้องต้นด้านปฐพีวิศวกรรม

นำผลการศึกษาปริมาณจราจรเฉลี่ยของประเภทยานพาหนะ ซึ่งประกอบด้วย รถโดยสารขนาดกลาง รถโดยสารขนาดใหญ่ รถบรรทุกขนาดกลาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง มาใช้วิเคราะห์ ความหนาโครงสร้างชั้นทาง และเลือกรูปแบบโครงสร้างชั้นทางที่เหมาะสม โดยวิธีของ American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)

แนวคิดในการออกแบบระบบระบายน้ำ

พิจารณารูปแบบอาคารระบายน้ำตามขวางที่ไหลตัดผ่านถนนโครงการที่เหมาะสม รวมถึงกำหนดขนาดช่องเปิดเบื้องต้นเพื่อให้เพียงพอต่อการระบายน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ โดยในการออกแบบจะยึดแนวทางและข้อกำหนดตามคู่มือการออกแบบระบบระบายน้ำและป้องกันการกัดเซาะ ในงานทางหลวง ของสำนักสำรวจออกแบบกรมทางหลวง

เว็บไซต์ของโครงการ :
www.ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์.com

Facebook :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

Line :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

การศึกษาจัดทำ

แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แบ่งเป็น 2 ส่วนประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

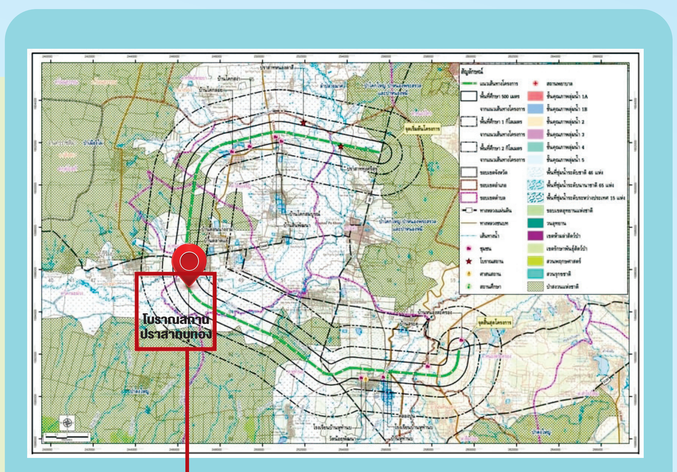
การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกภายใต้แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อคัดกรองโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มีรายละเอียด ดังนี้

พื้นที่ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 1 โครงการ

- **พื้นที่ลำดับที่ 7** โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.224 อ.ละหานทราย กับ ทล.348 อ.ปะคำ จ.บุรีรัมย์

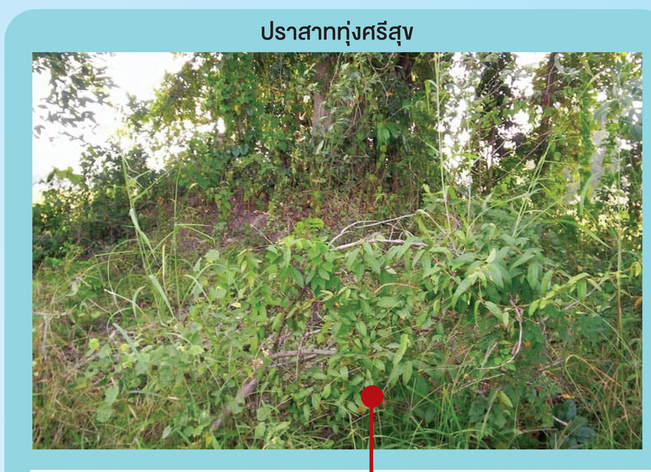
เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้โบราณสถานแหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร

- **พื้นที่ที่ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 19 โครงการ**



โบราณสถานปราสาทบุทอง

ปราสาททุ่งศรีสุข



การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ของโครงการนั้นเป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ และจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้มีความเหมาะสม เกิดการยอมรับในผลการศึกษาร่วมกัน และสอดคล้องกับแนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาแบบมีส่วนร่วม ซึ่งกรมทางหลวงได้กำหนดให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ควบคู่กับการศึกษาด้านอื่น ๆ โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้

การประชุมปฐมนิเทศโครงการและการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

วันที่ 30 สิงหาคม 2567 เวลา 08.30 -12.00น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค กรุงเทพมหานคร

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ระหว่างวันที่ 6 – 14 มีนาคม 2568 ณ แขวงทางหลวง 16 แห่ง และสำนักงานทางหลวง 2 แห่ง

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

ระหว่างวันที่ 26 มิถุนายน – 4 กรกฎาคม 2568 ณ แขวงทางหลวง 16 แห่ง และสำนักงานทางหลวง 2 แห่ง

การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ

วันที่ 22 สิงหาคม 2568
เวลา 08.30 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม ชั้น 3
โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค กรุงเทพมหานคร

การประชาสัมพันธ์โครงการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามความก้าวหน้าของโครงการผ่านสื่อประชาสัมพันธ์

ได้แก่ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการ วีดิทัศน์โครงการ และเว็บไซต์โครงการ

เว็บไซต์ของโครงการ :
www.ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์.com

Facebook :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์

Line :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์