



กระทรวงพาณิชย์



กรมทางหลวง



การศึกษาจัดทำ

แผนพัฒนา ทางหลวงแนวใหม่

เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่าย
คมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ที่ปรึกษา



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

แผนพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 4
(ปัจฉิมนิเทศ)
สิงหาคม 2568

ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ

กรมทางหลวงมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบระยะทางกว่า 53,000 กิโลเมตรทั่วประเทศ ซึ่งการเดินทางและขนส่งบนโครงข่ายถนนสายหลักในบางพื้นที่มีระยะทางไกลเกินความจำเป็น ก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองเวลา พลังงาน ตลอดจนส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าขนส่ง บางพื้นที่ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด หรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น

กรมทางหลวงเล็งเห็นว่าการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ที่มีความเหมาะสม และมีการบูรณาการร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านอื่น ๆ ให้เกิดความต่อเนื่อง และสอดคล้องกัน จะเป็นการเสริมศักยภาพโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่เดิมให้เกิดความสมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

อีกทั้งยังเป็นการช่วยเปิดการพัฒนาพื้นที่ใหม่กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถเข้าถึงการเดินทางขั้นพื้นฐานได้อย่างเท่าเทียม

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตังเอนจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษา จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



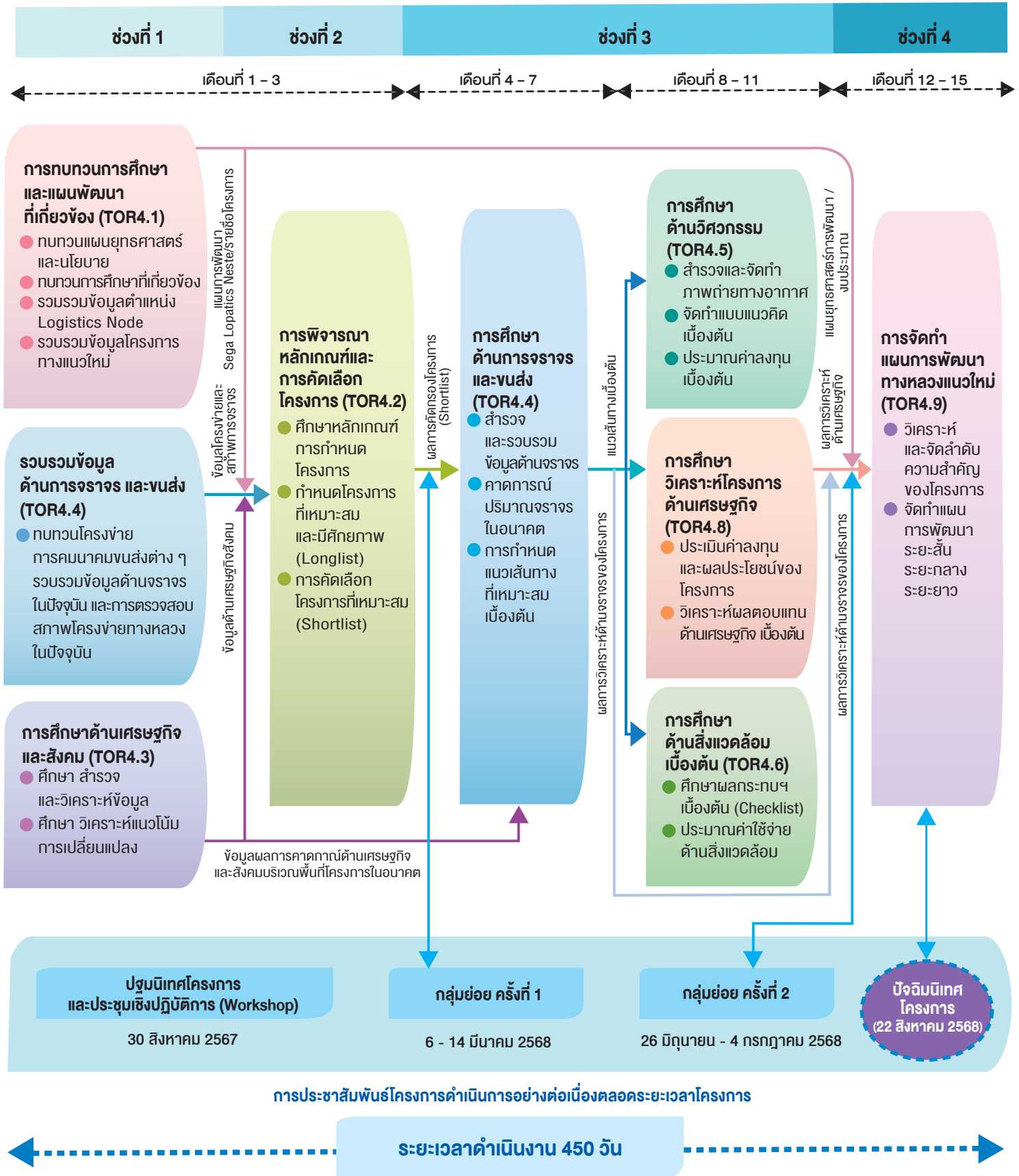
วัตถุประสงค์โครงการ

- 1** เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการคัดเลือกโครงการที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- 2** เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่
- 3** เพื่อศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในช่วงระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

พื้นที่ศึกษา โครงการ

ครอบคลุมพื้นที่ 77 จังหวัดของประเทศไทย รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้อง
กับการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ และพื้นที่อิทธิพลของโครงการ

ขั้นตอนวิธีการดำเนินการศึกษาโครงการ



ปฐมนิเทศโครงการ
นำเสนอขอบเขต และขั้นตอน
การศึกษาโครงการ
รวบรวมแนวคิด
และข้อเสนอแนะ

การคัดเลือกโครงการ เพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่

รวบรวมข้อมูล

- 1 โครงการต่างๆ จากแผนงานและการศึกษา
ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2 ปริมาณการจราจรของรถบรรทุกสินค้า
บนโครงข่ายทางหลวง
- 3 ข้อมูลการเดินทางของรถบรรทุกสินค้า
ทั่วประเทศ GPS Tracking (สนข.)

โครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่

โครงข่ายหลักระบบโลจิสติกส์

Logistics Node ทั่วประเทศ

โครงข่ายเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า (Freight Route)

คัดออก

ไม่ผ่าน
เกณฑ์

คัดกรอง Logistics Node สำคัญ (ส่วน Node ในด้านการขนส่งสินค้า และเป็น Node ในปัจจุบัน)

ผ่านเกณฑ์

คัดออก

ไม่พบ
ปัญหา

ตรวจสอบจุดที่เป็นปัญหาของ โครงข่ายสายหลักที่เชื่อมต่อ Node

V/C > 0.7 และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เช่น เขตทาง ชุมชน และ Terrain

พบปัญหา

ตรวจสอบจุดที่เป็นปัญหาของโครงข่าย ในการขนส่งสินค้า

V/C > 0.7 และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เช่น เขตทาง ชุมชน และ Terrain

พบปัญหา

คัดออก

ไม่พบ
ปัญหา

พื้นที่ที่มีปัญหา

คัดกรองที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ

- โครงการที่อยู่ในสถานะ ระหว่างการก่อสร้าง
- จำนวนราคากลาง จัดซื้อจัดจ้าง
- โครงการที่เข้าช้อนกับงานออกแบบรายละเอียด
- โครงการที่เข้าช้อนกับงาน Conceptual และอื่นๆ
- โครงการที่ สบ. เสนอของงบประมาณ ปี 2568

โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพทั้งหมด (Longlist)

คัดเลือกโครงการโดยให้คะแนนตามเกณฑ์การพิจารณา

- 1 ด้านความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนงาน
- 2 ด้านการเชื่อมโยงโครงข่าย
- 3 ด้านการจราจรและขนส่ง

โครงการทางหลวงแนวใหม่ (Shortlist)

(อย่างน้อย 20 โครงการ ระยะทางรวมไม่น้อยกว่า 300 กม.)

โครงการทางหลวงแนวใหม่ (Shortlist)

(อย่างน้อย 20 โครงการ ระยะทางรวมไม่น้อยกว่า 300 กม.)

กลุ่มย่อย 1
นำเสนอผลการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสม

โครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษาฯ

- โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อตำแหน่งโลจิสติกส์ (Logistics Node) กับโครงข่ายทางหลวงสายหลัก (Connectivity)
- โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ขาดหายไปสมบูรณ์ (Missing Link)
- โครงการพัฒนาโครงข่ายเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง (Shortcut)

พิจารณาประเด็นข้อเสนอแนะจากกิจกรรม
กลุ่มย่อย 1 ปรับปรุงให้เหมาะสมมากขึ้น

ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ร่วมพิจารณาโครงการทางหลวงแนวใหม่

การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม/ การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

- การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม
- สำรวจ และรวบรวมข้อมูลด้านจราจร
- คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

การศึกษาด้านวิศวกรรม

- สำรวจและจัดทำภาพถ่ายทางอากาศ
- จัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น
- ประมาณค่าลงทุนเบื้องต้น

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- ศึกษาผลกระทบฯ เบื้องต้น (Checklist)
- ประมาณค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

- ประเมินค่าลงทุนและผลประโยชน์ของโครงการ
- วิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจเบื้องต้น

โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อม

กลุ่มย่อย 2
สรุปผลการศึกษาเบื้องต้น เช่น
แนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้น และผลการศึกษาด้านอื่นๆ เช่น เศรษฐกิจและสังคม,
ด้านการจราจรและขนส่ง
ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การจัดทำแผนการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

- วิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
- แผนระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว

ร่างแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

ปฐมนิเทศโครงการ
สรุปผลการศึกษาโครงการ

หลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการ

ในการคัดเลือกโครงการที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ ได้มีการแบ่งประเภทโครงการออกเป็น 2 ประเภท คือ **โครงการระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่** และ **โครงการหลักระบบโลจิสติกส์** โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1 ศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเป็นโครงการทางหลวงแนวใหม่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

รวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลแหล่งเศรษฐกิจ และแผนการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อพิจารณาจัดทำแผนที่โครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ และแหล่งกำเนิดการเดินทางและขนถ่ายสินค้า สำหรับนำมาประกอบการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกพื้นที่ศึกษา และการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Longlist)

2 คัดเลือกโครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ทั่วประเทศทั้งหมด (Longlist) โดยแบ่งเป็น

- **โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อตำแหน่งโลจิสติกส์ (Logistics Node) กับโครงข่ายทางหลวงสายหลัก (Connectivity)**
ทำหน้าที่เชื่อมระหว่างตำแหน่งโลจิสติกส์ (Logistics Node) เช่น ท่าอากาศยาน ท่าเรือสากีนุท Dry Port Container Yard และนิคมอุตสาหกรรม กับโครงข่ายทางหลวงสายหลัก
- **โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่ขาดหายไป (Missing Link)**
ทำหน้าที่เชื่อมโครงข่ายทางหลวงที่ยังไม่สมบูรณ์ เพื่อให้โครงข่ายเกิดการเชื่อมโยงสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก
- **โครงการพัฒนาโครงข่ายเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง (Shortcut)**
ทำหน้าที่เชื่อมโครงข่ายทางหลวงเพื่อเป็นทางเลือกเพิ่มเติมในการเดินทางเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางหรือหลีกเลี่ยงชุมชนที่มีการจราจรหนาแน่น



โครงการตามแผนการพัฒนาต่าง ๆ (โครงการทางแนวใหม่)

- แผนแม่บทพัฒนาทางหลวง พ.ศ. 2560-2569



โครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- สำนักแผนงาน (กรมทางหลวง)
- สำนักสำรวจและออกแบบ (กรมทางหลวง)
- สำนักงานทางหลวงที่ 1-18 (กรมทางหลวง)



โครงการจากพื้นที่

- เป็นโครงการที่หน่วยงานในท้องถิ่นมีความต้องการให้กรมทางหลวงตัดเส้นทางแนวใหม่เพื่อสนับสนุนในเรื่อง Connectivity, Missing Link, Shortlist



ข้อมูลประกอบการศึกษา

- ข้อมูลปริมาณจราจร (รถบรรทุก) (กรมทางหลวง)
- ข้อมูลรถบรรทุกสินค้า (GPS Tracking) (กรมการขนส่งทางบก)
- ข้อมูล Logistics Node ที่สำคัญ

3 คัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางไม่น้อยกว่า 300 กิโลเมตร (Shortlist) โดยมีเกณฑ์การพิจารณา คือ

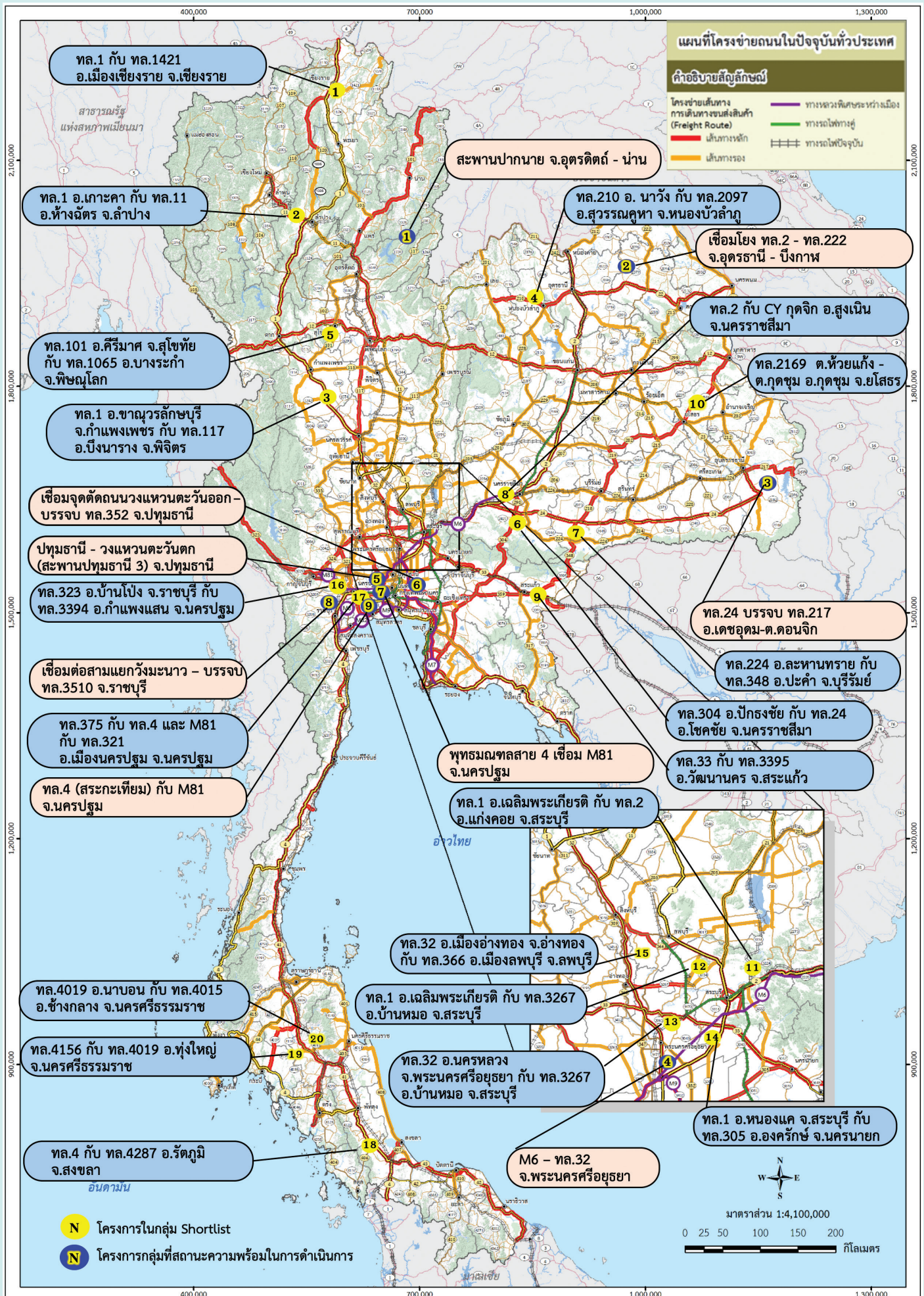
ปัจจัยในการพิจารณาจัดลำดับโครงการ	คะแนน
1. ด้านความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนงาน • ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี • แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 • การสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศ • ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์	20 คะแนน
2. เชื่อมโยงกับลำดับชั้นของทางหลวง (Road Hierarchy) • การเชื่อมโยงไปแหล่ง Logistics Node โดยพิจารณาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ คน และสินค้า • การแก้ไขปัญหาหรือลำดับชั้นถนน	40 คะแนน
3. ด้านการจราจรและขนส่ง • ปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทาง • ระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลงเบื้องต้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ	40 คะแนน

จากโครงการในรายชื่อ Longlist จำนวน 87 โครงการ ได้ทำการคัดเลือกโครงการที่มีคะแนนสูงสุด 20 ลำดับ โดยกระจายโครงการทางหลวงแนวใหม่ลงไปในพื้นที่แต่ละภูมิภาค ภูมิภาคละ 5 โครงการ รวมทั้งหมด 20 โครงการ ระยะทางประมาณ 441 กิโลเมตร (Shortlist) นอกจากนี้ยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการดำเนินการอีก 9 โครงการ ระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร

โครงการทางหลวงแนวใหม่ 20 โครงการ				
ลำดับ	ชื่อโครงการ	จังหวัด	พื้นที่รับผิดชอบ	ระยะทาง (กิโลเมตร)
1	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 กับ ทล.1421 อ.เมืองชัยราช จ.ชัยราช	ชัยราช	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.พานสักกับบุรี จ.กำแพงเพชร กับ ทล.117 อ.เมืองนาราย จ.พิจิตร	กำแพงเพชร	ภาคเหนือ	46.6
4	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.210 อ.นาหว้า กับ ทล.2097 อ.สุวรรณคูหา จ.หนองบัวลำภู	หนองบัวลำภู	ภาคเหนือ	35.5
5	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.101 อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย กับ ทล.1065 อ.บางระกำ จ.พิษณุโลก	สุโขทัย	ภาคเหนือ	45.7
6	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.304 อ.ปัวกับชัย กับ ทล.24 อ.ไชยชัย 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 ฤๅติจิก 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.ห้วยแก้ว - ต.ภูซุ่ม อ.ภูซุ่ม 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	พระนครศรีอยุธยา	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.รัตนบุรี 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	พื้นที่รับผิดชอบ	ระยะทาง (กิโลเมตร)
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	ทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32	พระนครศรีอยุธยา	ภาคกลาง	4.8
5	ปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	ปทุมธานี	ภาคกลาง	20.0
6	ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันตก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	ปทุมธานี	ภาคกลาง	7.9
7	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมพิกุลมณฑลสาย 4 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81	นครปฐม	ภาคใต้	6.5
8	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมต่อสามแยกวังมะนาว - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3510	ราชบุรี	ภาคใต้	14.2
9	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมแยกทางหลวงหมายเลข 4 (สระกะเทียม) กับ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81	นครปฐม	ภาคใต้	5.9

โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่ 20 โครงการ และโครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ 9 โครงการ



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

จากผลการศึกษาคัดเลือกโครงการที่มีความเหมาะสมจากทั่วทั้งประเทศเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงแนวใหม่เบื้องต้นทั้ง 20 พื้นที่โครงการ และผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง ได้นำมาพิจารณาเพื่อกำหนดรูปแบบ 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

แนวคิด ในการออกแบบ ทางแยก (Intersection)

พิจารณาจาก ลำดับชั้นของถนน (Hierarchy) ที่ตัดกัน ลักษณะพื้นที่บริเวณ จุดตัด และปริมาณ จราจรบนถนน เป็นต้น เพื่อกำหนด ประเภทของทางแยก ซึ่งประกอบด้วย ทางแยกระดับพื้น (At grade intersection) และทางแยกต่างระดับ (Grade separate intersection / Interchange)



รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นทางแยกระดับพื้น



รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นทางแยกต่างระดับ



รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นจุดกลับรถ



รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นสะพานข้ามทางรถไฟ

แนวคิดในการออกแบบ โครงสร้างสะพาน

รูปแบบของโครงสร้างสะพานต้องมีรูปแบบ ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ในกรณีที่ เป็นสะพาน ข้ามลำน้ำการจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อสะพาน จะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพการระบายน้ำ ขนาด ของช่องเปิดต้องเพียงพอต่อปริมาณน้ำที่ไหลผ่าน และหลีกเลี่ยงการจัดวางตำแหน่งเสาตอม่อ ให้อยู่ในลำน้ำ และในกรณีที่ เป็นโครงสร้างทางยกระดับ จะคำนึงถึงระยะช่องลอดตามข้อกำหนดของ กรมทางหลวงและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง รูปแบบ โครงสร้างที่สามารถก่อสร้างได้ง่าย และรวดเร็ว เพื่อลด ผลกระทบต่อการจราจรบนถนนสายหลักในบริเวณ ที่เป็นจุดเชื่อมต่อของทางแนวใหม่

แนวคิดในการออกแบบ ระบบระบายน้ำ

พิจารณารูปแบบอาคารระบายน้ำ ตามขวางที่ไหลตัดผ่านถนนโครงการ ที่เหมาะสม รวมถึงกำหนดขนาด ช่องเปิดเบื้องต้นเพื่อให้เพียงพอ ต่อการระบายน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ โดยในการ ออกแบบจะยึดแนวทางและข้อกำหนด ตามคู่มือการออกแบบระบบระบายน้ำ และป้องกันการกัดเซาะ ในงานทางหลวง ของสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

แนวคิดในการออกแบบเบื้องต้น ด้านภูมิวิศวกรรม

นำผลการศึกษาปริมาณจราจรเฉลี่ย ของประเภทยานพาหนะ ซึ่งประกอบด้วย รถโดยสารขนาดกลาง รถโดยสารขนาดใหญ่ รถบรรทุกขนาดกลาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง มาใช้วิเคราะห์ ความหนาแน่นโครงสร้างชั้นทาง และเลือกรูปแบบ โครงสร้างชั้นทางที่เหมาะสม โดยวิธีของ American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)



งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

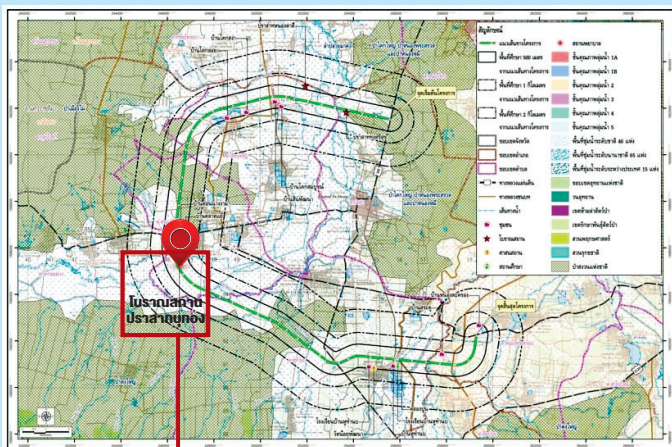
การดำเนินงานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แบ่งเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางโครงการ ที่ได้รับการคัดเลือกภายใต้แผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่เพื่อคัดกรอง โครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มีรายละเอียด ดังนี้

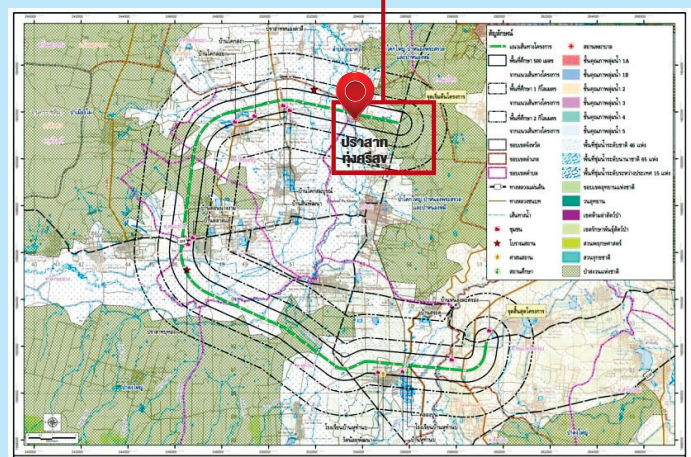
พื้นที่ที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 1 โครงการ

- **พื้นที่ลำดับที่ 7** โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.224 อ.ละหานทราย กับ ทล.348 อ.ปะคำ จ.บุรีรัมย์ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร
- **พื้นที่ที่ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 19 โครงการ**



โบราณสถานปราสาทบูกอง

ปราสาททุ่งศรีสุ



ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกัน แก๊สไวนิล และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นด้วยการจัดทำรายงานตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ครอบคลุมองค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้านหลัก รวมทั้งหมด 29 ปัจจัย สามารถสรุปผลกระทบและกำหนดมาตรการป้องกัน แก๊สไวนิล และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่สำคัญทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง รวมถึงระยะดำเนินการ และบำรุงรักษา อาทิ

● น้ำผิวดิน

ผลกระทบ การก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำอาจทำให้เกิดการชะล้างหน้าดิน/เศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ผิวน้ำ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ และส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินได้

มาตรการ

อุทกวิทยาน้ำผิวดิน

- หากพบว่ากิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำออกให้หมดโดยทันที
- การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ กำหนดให้ดำเนินการปรับคืนสภาพพื้นที่ให้แล้วเสร็จโดยเร็วหลังการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ

คุณภาพน้ำผิวดิน

- ทำการเก็บพื้นคอนกรีตบริเวณพื้นที่โรงเก็บเครื่องจักรกลโรงซ่อมบำรุง และบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบมีรางระบายน้ำคอนกรีตโดยรอบเพื่อรวบรวมน้ำเสียที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันลงสู่ภาชนะรองรับและนำไปกำจัดอย่างเหมาะสม
- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังกระดะ-ถังกรองไร้อากาศบริเวณสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงาน เพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนจะระบายออกสู่ภายนอก

● อากาศและบรรยากาศ

ผลกระทบ ฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดหน้าดินและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมถึงการปล่อยไอเสียของเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง

มาตรการ

- ก่อนดำเนินการก่อสร้างต้องประกาศประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน
- ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อเป็นการลดปริมาณฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง
- จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามีเศษดิน/ทรายหรือวัสดุก่อสร้างตกหล่นบนผิวทาง ให้ดำเนินการทำความสะอาดให้เรียบร้อย
- ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพดีเสมอ
- จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงาน

● เสียง

ผลกระทบ เสียงดังจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง

มาตรการ

- ก่อนดำเนินการก่อสร้างต้องประกาศประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน

- ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีเสมอ
- กำหนดให้มีการจัดการจราจรให้มีความคล่องตัวโดยติดตั้งป้ายทางเบี่ยงก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างประมาณ 500 เมตร รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้เส้นทางเลี่ยงอื่น ๆ ในช่วงก่อสร้างเพื่อลดปริมาณจราจรที่สะสมตัวในแนวถนน
- จัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียน ร้องทุกข์ และเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงาน
- ตรวจสอบสภาพพื้นผิวจราจร เช่น ความขรุขระ รอยต่อบนผิวถนน ความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เป็นต้น หากพบว่ามีการชำรุดเสียหายให้ดำเนินการซ่อมแซม

● ความสั่นสะเทือน

ผลกระทบ ความสั่นสะเทือนที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง

มาตรการ

- ก่อนดำเนินการก่อสร้างต้องประกาศประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน
- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้ดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ
- กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ ให้หยุดดำเนินการก่อสร้างทันที และต้องให้วิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพ

● นิเวศวิทยาทางบก

ผลกระทบ ผลกระทบจากการสูญเสียต้นไม้และรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า

มาตรการ

- กำหนดให้ผู้รับเหมาโครงการเป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ตัดพินต้นไม้อพยย และชักลากไม้ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตามหากต้นไม้อพยยในพื้นที่แนวเส้นทางโครงการเป็นไม้หวงห้ามหรือพื้นที่ป่าไม้ตามกฎหมาย กรมทางหลวงต้องประสานงานกับหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่ เพื่อแจ้งการตัดพินต้นไม้ในเขตทางและนำไม้เคลื่อนที่ออกจากแนวเส้นทางและโครงการจะต้องแจ้งหน่วยงานป่าไม้ในพื้นที่และองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) เข้าร่วมในการดำเนินการดังกล่าว
- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกำหนดข้อห้ามและควบคุมแรงงานในสังกัดไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียงอย่างเข้มงวด
- หลีกเลี่ยงการแผ้วถางพื้นที่ ตัดพินต้นไม้อพยย และปรับพื้นที่นอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เป็นแหล่งอาศัยและหากินของสัตว์ป่าและสัตว์เรือนยอด

การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยจะพิจารณาร่วมกับกรอบงบประมาณของกรมทางหลวง รวมถึงยุทธศาสตร์/นโยบายต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วนคือ

1 การวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
เพื่อทำการวิเคราะห์ถึงความสำคัญของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการดำเนินการก่อสร้าง โดยพิจารณาจากปัจจัยด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ ด้านความพร้อมของโครงการ และด้านสิ่งแวดล้อม

2 การจัดทำแผนการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ ระยะ 20 ปี
พิจารณาจากปัจจัย 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านวิศวกรรม

ปัจจัยด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ (30 คะแนน)	ปัจจัยความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ (30 คะแนน)	ปัจจัยด้านวิศวกรรม (40 คะแนน)
- การพัฒนาทางหลวง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ - การพัฒนาทางหลวง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อด้านการค้าชายแดน - การพัฒนาทางหลวง เพื่อสนับสนุนการแก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงปัจจุบัน - การพัฒนาทางหลวง เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงแหล่ง Logistics Node	- อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: B/C) - มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) - อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR)	- ปริมาณจราจรของรถยนต์ขนาดใหญ่บนทางหลวงโครงการ - ประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด - ลำดับชั้นทางหลวง - การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความสมบูรณ์

กรอบระยะเวลา : 20 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2576 - พ.ศ. 2595 แบ่งระยะการพัฒนออกเป็น 3 ช่วง

● **แผนระยะสั้น** เริ่มดำเนินงานในช่วง 5 ปีแรก (พ.ศ. 2576 - พ.ศ. 2580)

● **แผนระยะกลาง** เริ่มดำเนินงานในช่วงปีที่ 6 - 10 (พ.ศ. 2581 - พ.ศ. 2585)

● **แผนระยะยาว** เริ่มดำเนินงานในช่วงปีที่ 11 - 20 (พ.ศ. 2586 - พ.ศ. 2595)

กรณีที่มีโครงการที่มีความสำคัญแต่ไม่ได้ถูกบรรจุไว้ในแผนฯ 20 ปี จะถูกกำหนดให้เป็นโครงการในช่วงแผนระยะถัดไป (แผนฯ หลัง 20 ปี)

โครงการที่อยู่ในแผนระยะสั้น (ช่วง 5 ปีแรก)		
ลำดับที่	โครงการ	จังหวัด
1	ทางหลวงแนวใหม่ พุทธมณฑลสาย 4 เชื่อม M81	นครปฐม
2	ทางหลวงแนวใหม่ อุดรธานี - บึงกาฬ	อุดรธานี / บึงกาฬ
3	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32	พระนครศรีอยุธยา
4	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมต่อสามแยกวังมะนาว - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3510	ราชบุรี
5	สะพานปากนายข้ามเขื่อนสิริกิติ์ อ.น้ำปาด จ.อุตรดิตถ์ - อ.นาหมื่น จ.น่าน	อุตรดิตถ์
6	ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	ปทุมธานี

โครงการที่อยู่ในแผนระยะกลาง (ปีที่ 6 - 10)		
ลำดับที่	โครงการ	จังหวัด
1	ทางหลวงแนวใหม่ ปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	ปทุมธานี
2	ทางหลวงแนวใหม่ อ.เดชอุดม - ดอนจิก	อุบลราชธานี
3	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.32 อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา กับ ทล.3267 อ.บ้านหม้อ	พระนครศรีอยุธยา
4	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงแยกทางหลวงหมายเลข 4 (สระเกเทียม) กับ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81	นครปฐม

โครงการที่อยู่ในแผนระยะยาว (ปีที่ 11 - 20)		
ลำดับที่	โครงการ	จังหวัด
1	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.หนองแค จ.สระบุรี นครนายก กับ ทล.305 อ.องครักษ์	นครนายก
2	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.375 กับ ทล.4 และ M81 กับ ทล.321 อ.เมืองนครปฐม	นครปฐม
3	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เกาะคา กับ ทล.11 อ.ห้างฉัตร	ลำปาง
4	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 อ.เฉลิมพระเกียรติ กับ ทล.3267 อ.บ้านหม้อ	สระบุรี
5	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.323 อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี กับ ทล.3394 อ.กำแพงแสน	ราชบุรี
6	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.304 อ.ป่ากรบชัย กับ ทล.24 อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	นครราชสีมา
7	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.4019 อ.นาบอน กับ ทล.4015 อ.ช้างกลาง	นครศรีธรรมราช
8	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ทล.1 กับ ทล.1421 อ.เมืองเชียงราย	เชียงราย

ผลการศึกษาแผนการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ระยะ 20 ปี

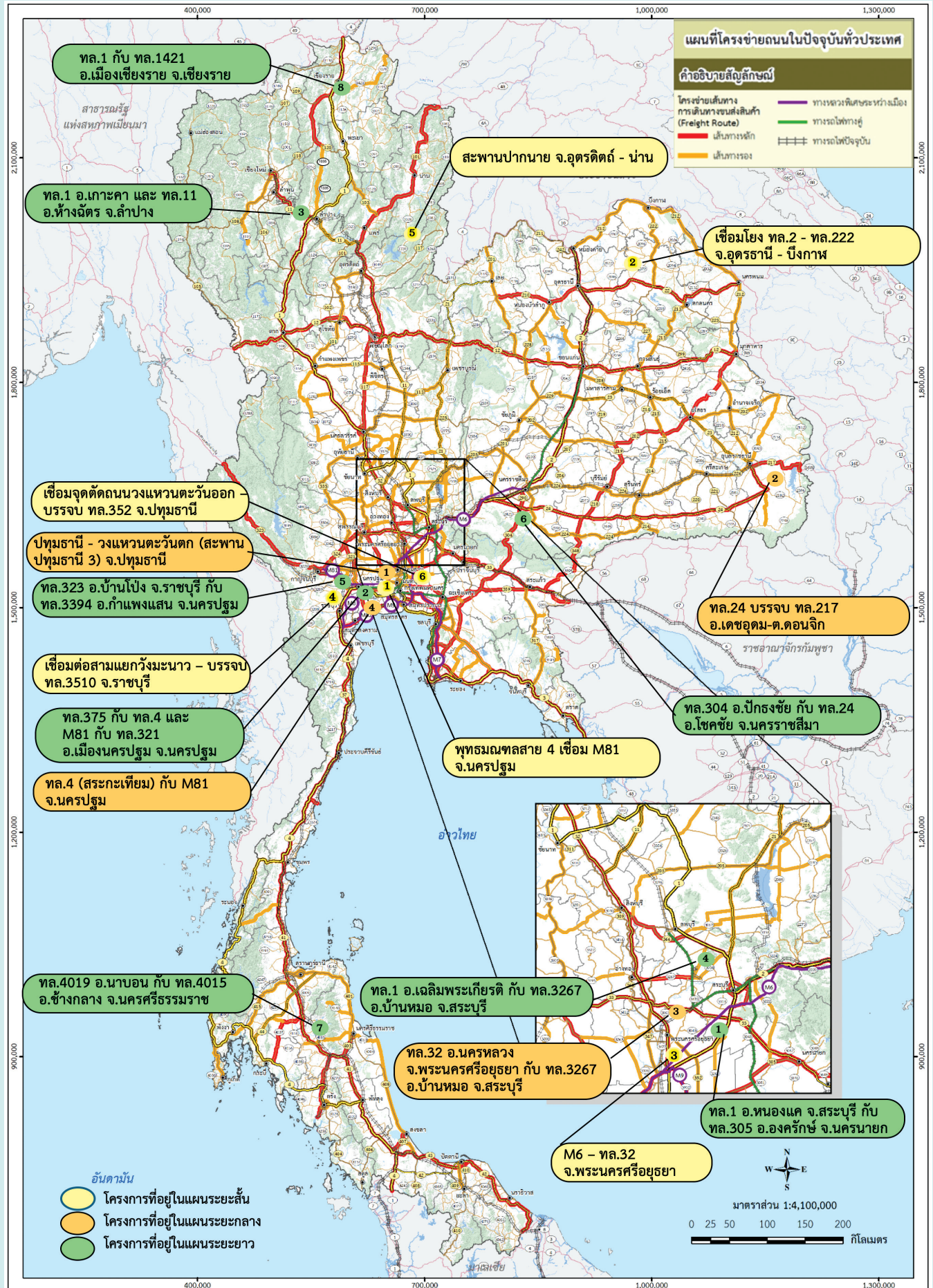
มีโครงการที่อยู่ในแผนฯ จำนวน 18 โครงการ แบ่งเป็น

โครงการในพื้นที่ภาคเหนือ
จำนวน 3 โครงการ

โครงการในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
จำนวน 3 โครงการ

โครงการในพื้นที่ภาคกลาง
จำนวน 6 โครงการ

โครงการในพื้นที่ภาคใต้
จำนวน 6 โครงการ



การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ของโครงการนั้นเป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ และจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้มีความเหมาะสม เกิดการยอมรับในผลการศึกษาร่วมกัน และสอดคล้องกับแนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาแบบมีส่วนร่วม ซึ่งกรมทางหลวงได้กำหนดให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ควบคู่กับการศึกษาด้านอื่น ๆ โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้

การประชุมปฐมนิเทศโครงการและการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

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

● การประชาสัมพันธ์โครงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตามความก้าวหน้าของโครงการ ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ ได้แก่ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดนิทรรศการ วิกิทัศน์โครงการ และเว็บไซต์โครงการ



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์: 0 2354 6669 ต่อ 23725
โทรสาร: 0 2354 6593

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง

แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์: 0 2509 9000 ต่อ 1313
ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม: นางสาวปาริญา ชำดินมตรี

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

111 ถนนมหาวิทยาลัย ตำบลสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000
โทรศัพท์: 0 4422 4451 หรือ 08 3756 2221
ผู้ประสานงานด้านจราจร: นายปภาสิต จิรศักดิ์

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์: 0 2509 9000 ต่อ 1401
โทรสาร: 0 2509 9047
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม: นายจงรักภักดิ์ ราชสมบัติ
ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน:
นางสาวจิวรรณ เจริญภักดี / นางสาววิธดา เมืองเงิน



เว็บไซต์ของโครงการ :
www.ทางหลวงแนวใหม่.สนับสนุนโลจิสติกส์.com



Facebook :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์



Line :
ทางหลวงแนวใหม่สนับสนุนโลจิสติกส์