



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 34

แผนพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่สำคัญจะเริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในลักษณะเส้นออกจากศูนย์กลาง และจะมีโครงข่ายวงแหวน ซึ่งเป็นโครงข่ายลักษณะคล้ายใยแมงมุม โดยมีวงแหวนรอบที่ 1 คือ ถนนรัชดาภิเษก วงแหวนรอบที่ 2 คือ ถนนกาญจนาภิเษก เพื่อลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเจริญเติบโต และการขยายตัวของเมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับถนนวงแหวนดังกล่าวสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ในระดับหนึ่ง และอีกไม่นานก็จะเต็มความสามารถให้บริการในการรองรับของถนน จึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ซึ่งเป็นโครงข่ายสายทางตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ปี พ.ศ.2560-2579 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายถนน ในเขตพื้นที่ปริมณฑลให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมทั้งเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง การท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าและช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรให้คล่องตัวยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคา

2

เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ



เพื่อลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากการเจริญเติบโตและการขยายตัวของเมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง



เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ปริมณฑลให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นและลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเข้า-ออก ใจกลางเมือง กรุงเทพมหานครโดยอ้อมอย่างมีประสิทธิภาพ



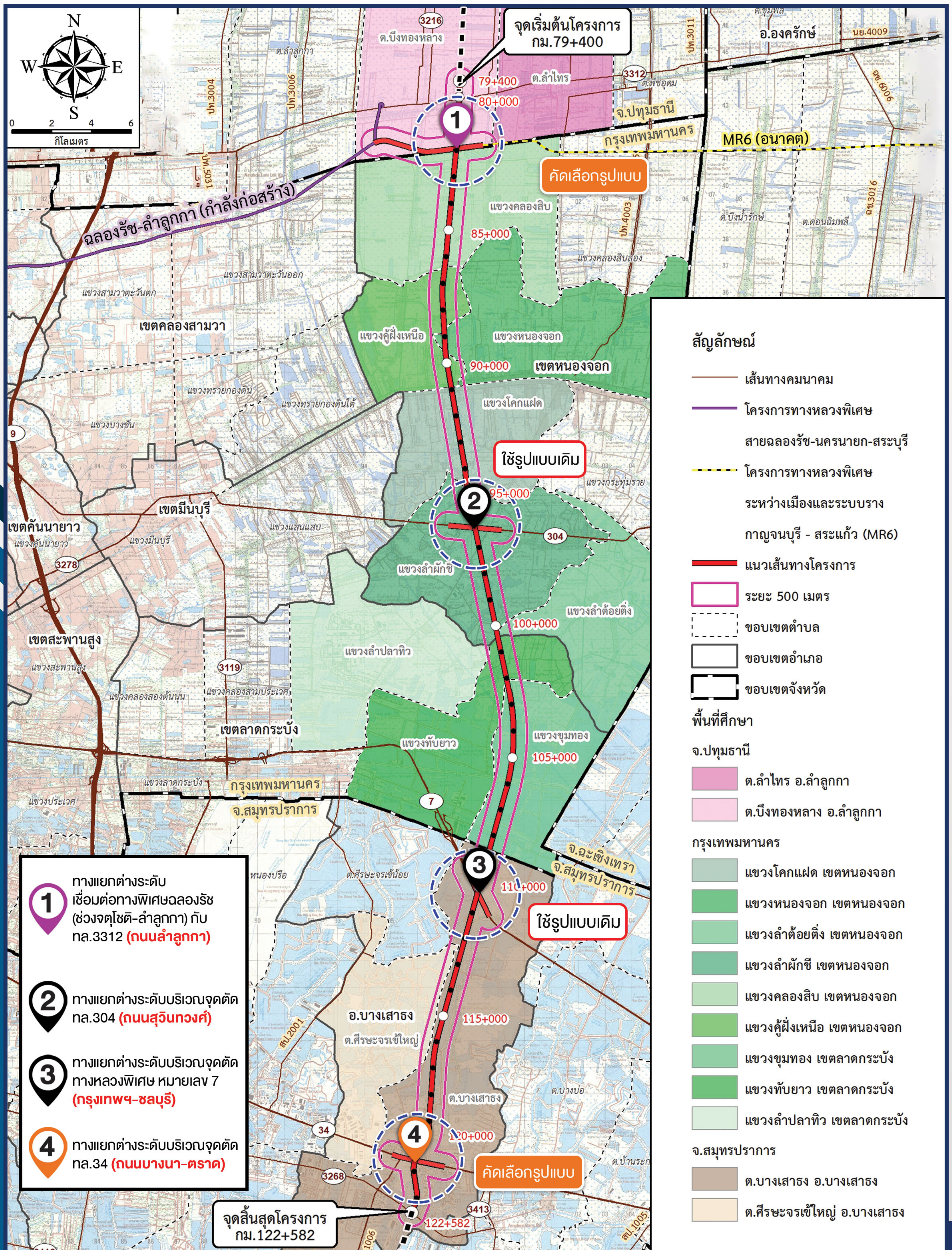
เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ



เพื่อกระจายความเจริญและพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าในตัวเมือง

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) กม.24+650 ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) และสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) กม.23+800 ตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ **ระยะทางรวม 43.182 กิโลเมตร** ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด 4 เขต/อำเภอ 13 แขวง/ตำบล



แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับ ตามผลการศึกษาปี 2562

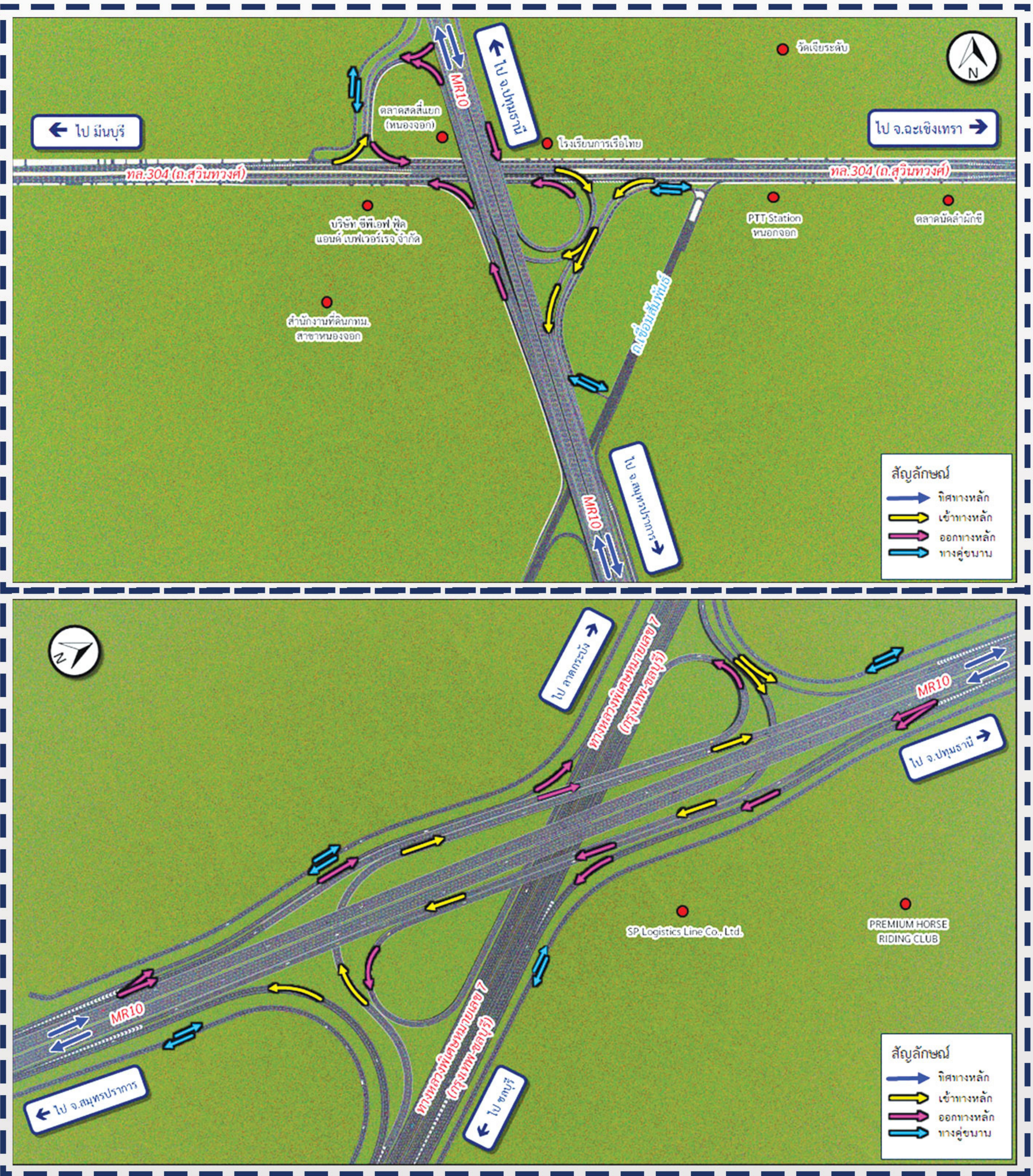
ได้มีการออกแบบจุดขึ้นลงเป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีระบบซึ่งน้ำหนักและด่านเก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง โดยการศึกษาครั้งนี้จะคงรูปแบบเดิมบริเวณจุดที่ 2 และจุดที่ 3 และพิจารณารูปแบบใหม่บริเวณจุดที่ 1 และจุดที่ 4 ดังนี้

จุดที่ 2

รูปแบบทางแยกต่างระดับ
เชื่อมต่อกับ ทล.304
(ถนนสุวินทวงศ์)
(คงรูปแบบเดิม)

จุดที่ 3

รูปแบบทางแยกต่างระดับ
เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษ
หมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี)
(คงรูปแบบเดิม)



แนวคิดในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ (จุดที่ 1 และจุดที่ 4)

แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านโครงข่ายถนนสำคัญ ได้แก่ ทางหลวงในกำกับของกรมทางหลวง ถนนของกรมทางหลวงชนบท และถนนชุมชนต่างๆ การพิจารณาเชื่อมต่อถนน จะพิจารณาให้มีจุดขึ้นลงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางหลวงในกำกับของกรมทางหลวงเป็นหลัก

ซึ่งปัจจุบันโครงข่ายถนนเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษาเดิม คือ **ทางด่วนสายฉลองรัช (ช่วงเชื่อมต่อ จตุโชติ- ลำลูกกา) และแผนการพัฒนาโครงข่ายถนนร่วมทางรถไฟ MR6** โดยเป็นเส้นทางเชื่อมต่อจังหวัดปทุมธานีและจังหวัดสระบุรี ส่งผลให้รูปแบบเดิมที่มีการศึกษาไว้ไม่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายได้อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งการขยายตัวของชุมชนและเขตเมือง จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงการออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง คือ

- 1

จุดที่ 1 : รูปแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อทางพิเศษฉลองรัช (ช่วงจตุโชติ-ลำลูกกา) กับ ทล.3312 (ถนนลำลูกกา)
โดยปรับปรุงการออกแบบรูปแบบจุดขึ้นลงบริเวณ ทล.3312 (ช่วงจตุโชติ-ลำลูกกา) กับ ทล.3312 (ถนนลำลูกกา) และทางเชื่อมต่อทางพิเศษฉลองรัช
- 4

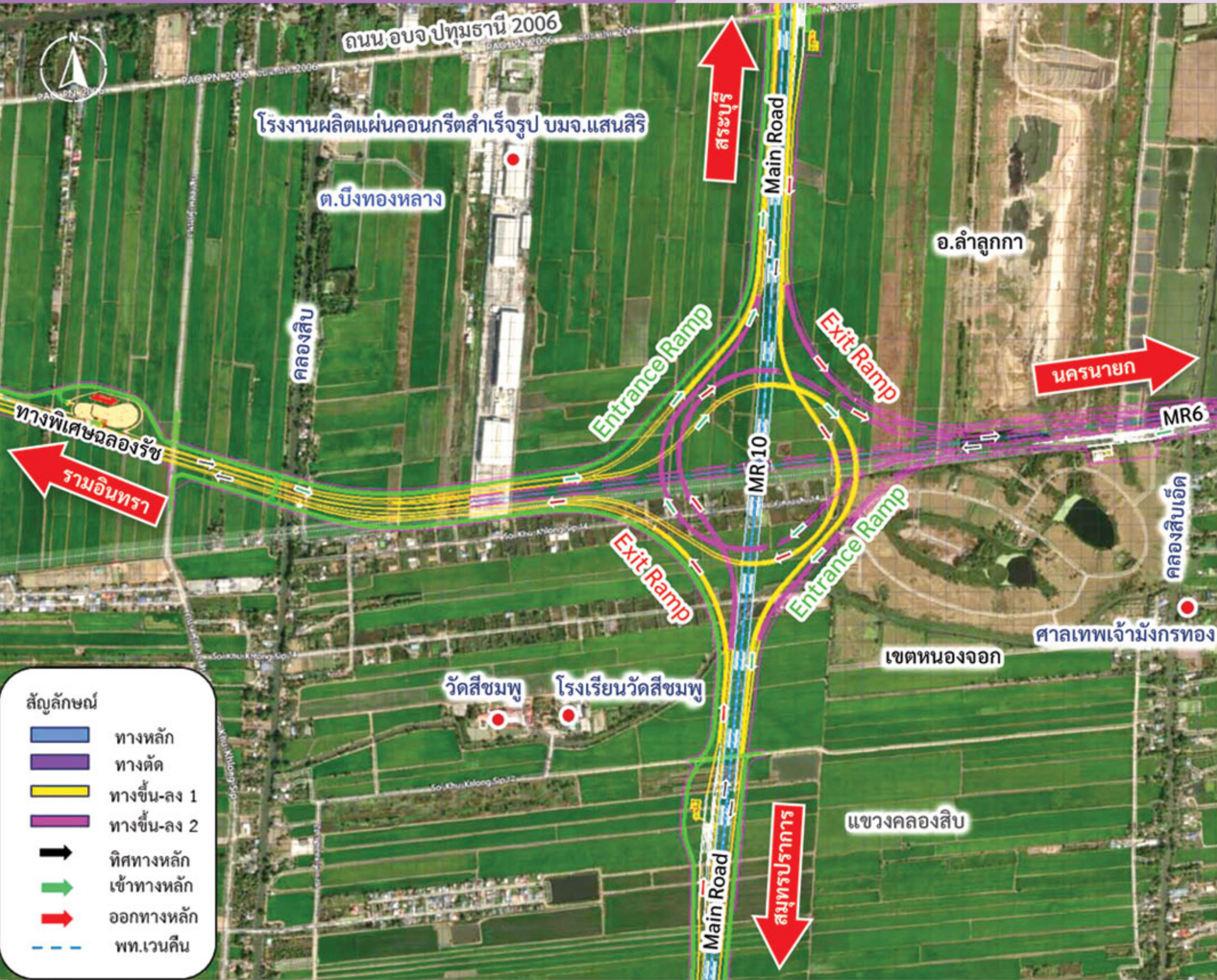
จุดที่ 4 : รูปแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อ ทล.34 (ถนนบางนา-ตราด)
โดยปรับปรุงการออกแบบรูปแบบจุดขึ้นลงบริเวณ ทล.34 (ถนนบางนา-ตราด) เนื่องจากปริมาณการจราจรบน ทล.34 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ทล.34 อยู่ระหว่างการปรับปรุงผิวจราจร ปรับปรุงจำนวนช่องจราจร และจัดการจราจรให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรในอนาคต รวมทั้งการขยายตัวของเขตเมืองที่กระจายออกไปจากศูนย์กลางมากขึ้น

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงการออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง คือ **จุดที่ 1 และจุดที่ 4** เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและส่งผลกระทบท่อชุมชนให้น้อยที่สุด

การกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

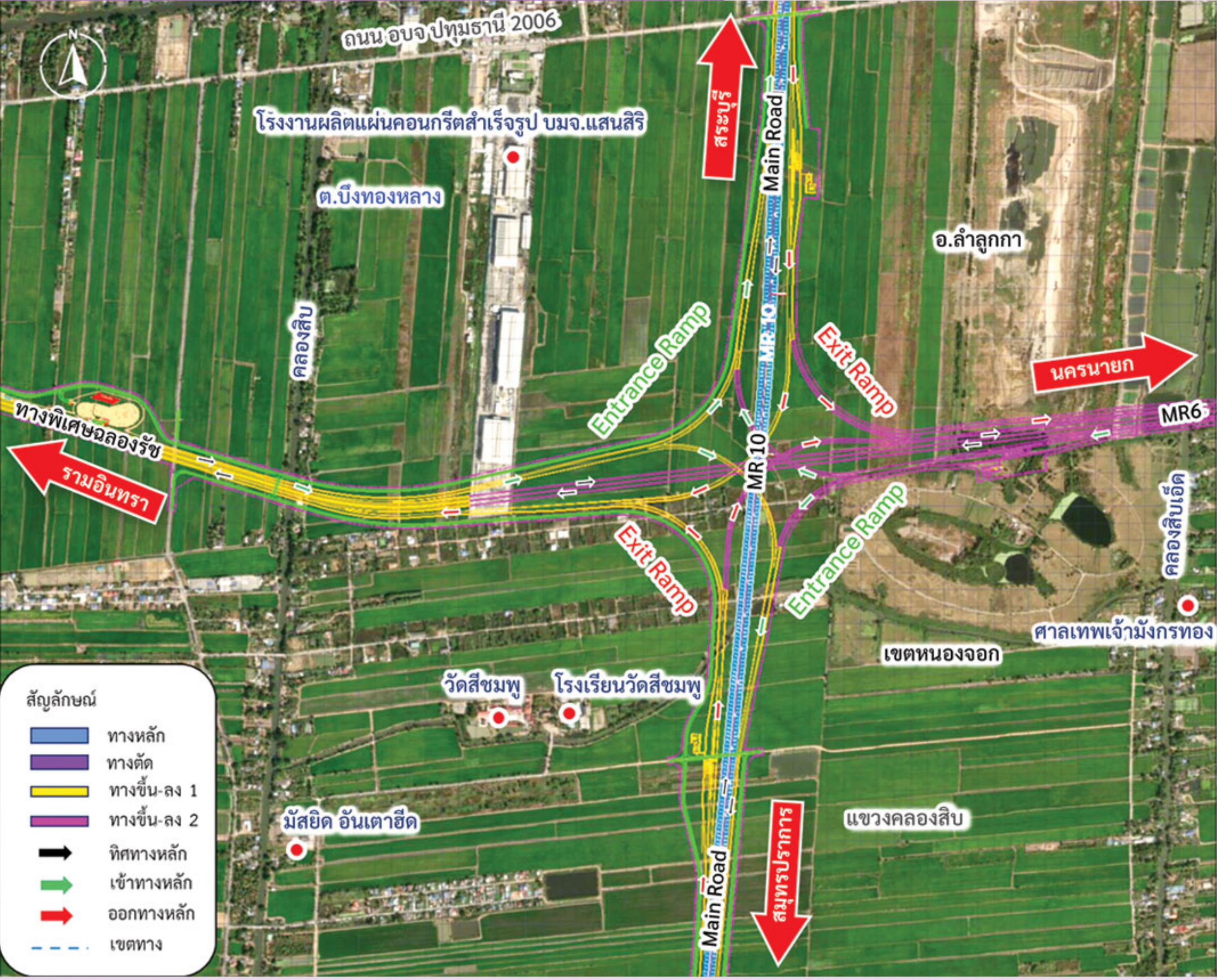
รูปแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อทางพิเศษสองริช (ช่วงจตุโชติ-ลำลูกกา) กับ ทล.3312 (ถนนลำลูกกา)

รูปแบบที่ 1 : Turbine Interchange



เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่ออกแบบให้ทางเชื่อมแยกออกจากทางหลัก วนออกไปด้านนอก เป็นช่องทางเฉพาะแต่ละทิศทาง เพื่อลดปัญหาการตัดกระแสรถ

รูปแบบที่ 2 : Directional Interchange



เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่ออกแบบให้ทางเลี้ยวขวาและเลี้ยวซ้ายแยกออกจากกันโดยสิ้นเชิง สามารถรองรับการสัญจรในปริมาณมาก มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงสุด

รูปแบบที่ 3 : Partial Cloverleaf Interchange



เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่นิยมใช้แพร่หลายที่สุด ออกแบบในลักษณะของทางลาดแบบวนช่องทาง เลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวา จะถูกแยกออกจากทางหลักก่อน ก่อนที่ช่องทางเลี้ยวขวาจะวนเข้าเชื่อมต่อกับ อีกทิศทาง

รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทล.34 (ถนนบางนา-ตราด)

รูปแบบที่ 1 : Partial Cloverleaf ดั้งเดิม (ปี 2562)



เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบเดิมของโครงการนี้ ออกแบบในลักษณะของทางลาดแบบวนช่องทาง เลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาจะถูกแยกออกจากทางหลักก่อน ก่อนที่ช่องทางเลี้ยวขวาจะวนเข้าเชื่อมต่อกับ อีกทิศทาง

รูปแบบที่ 2 : Partial Cloverleaf



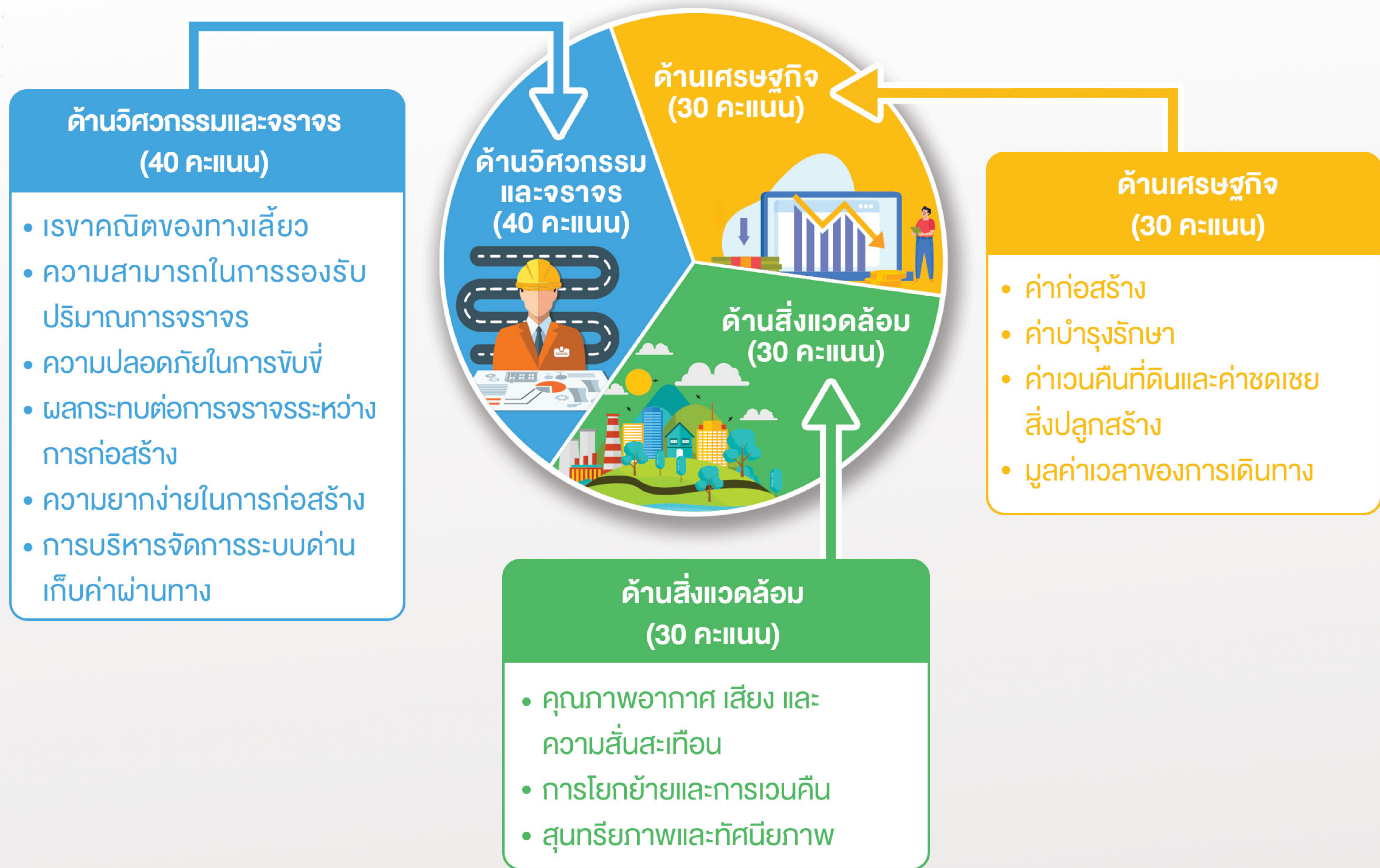
เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบเดียวกับรูปแบบที่ 1 แต่มีการใช้พื้นที่ที่แตกต่างออกไป เพื่อลด ผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ โดยปรับแนวของถนนสายหลักให้โค้งเบี่ยง เพื่อหลีกเลี่ยงข้อจำกัดด้าน ที่ดิน

รูปแบบที่ 3 : Offset Interchange



เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่ออกแบบเชื่อมต่อกับทางเบี่ยงเส้นใหม่ สดละไปตามพื้นที่ว่างยังไม่มี การใช้ประโยชน์ ก่อนที่จะเข้าเชื่อมต่อนิวเส้นทางโครงการในลักษณะของทางแยกต่างระดับ 2 ตำแหน่ง

เกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ



สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อทางพิเศษสองริช (ช่วงจตุโชติ-ลำลูกกา) กับ ทล.3312 (ถนนลำลูกกา)

รูปแบบที่ 3 : Partial Cloverleaf Interchange

มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นรูปแบบที่เข้าใจง่ายสำหรับผู้ขับขี่ มีค่าก่อสร้างต่ำกว่ารูปแบบทางเลือกอื่น อีกทั้ง ความยาวของโครงสร้างสะพานยกระดับสั้นกว่ารูปแบบทางเลือกอื่น ดังนั้น จึงส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินน้อยที่สุด

รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทล.34 (ถนนบางนา-ตราด)

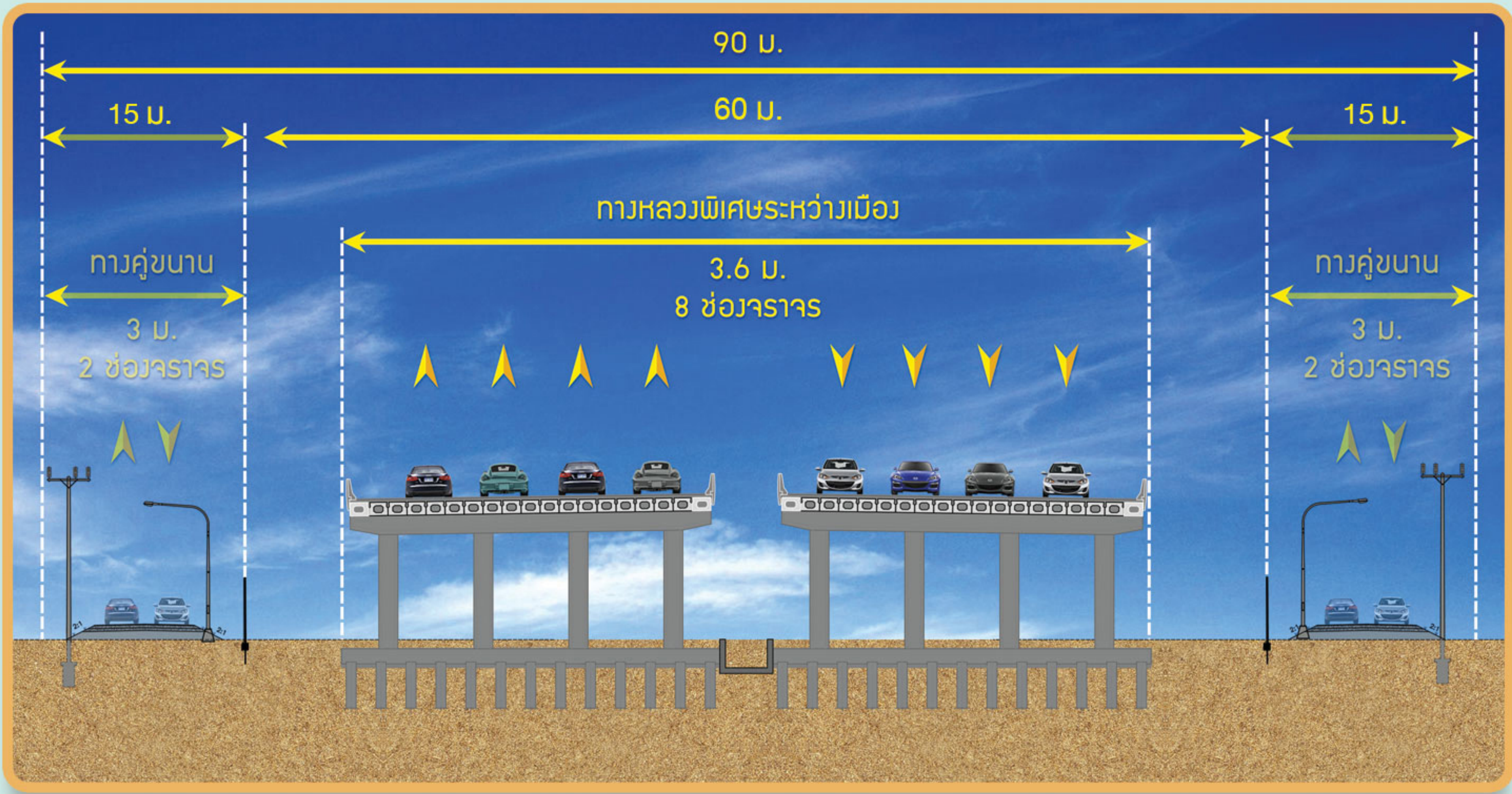
รูปแบบที่ 3 : Offset Interchange

มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นรูปแบบที่ไม่ซับซ้อน สามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัด มีค่าก่อสร้างต่ำประหยัดเวลาในการเดินทาง และส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินน้อย

แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ

รูปแบบถนนโครงการ

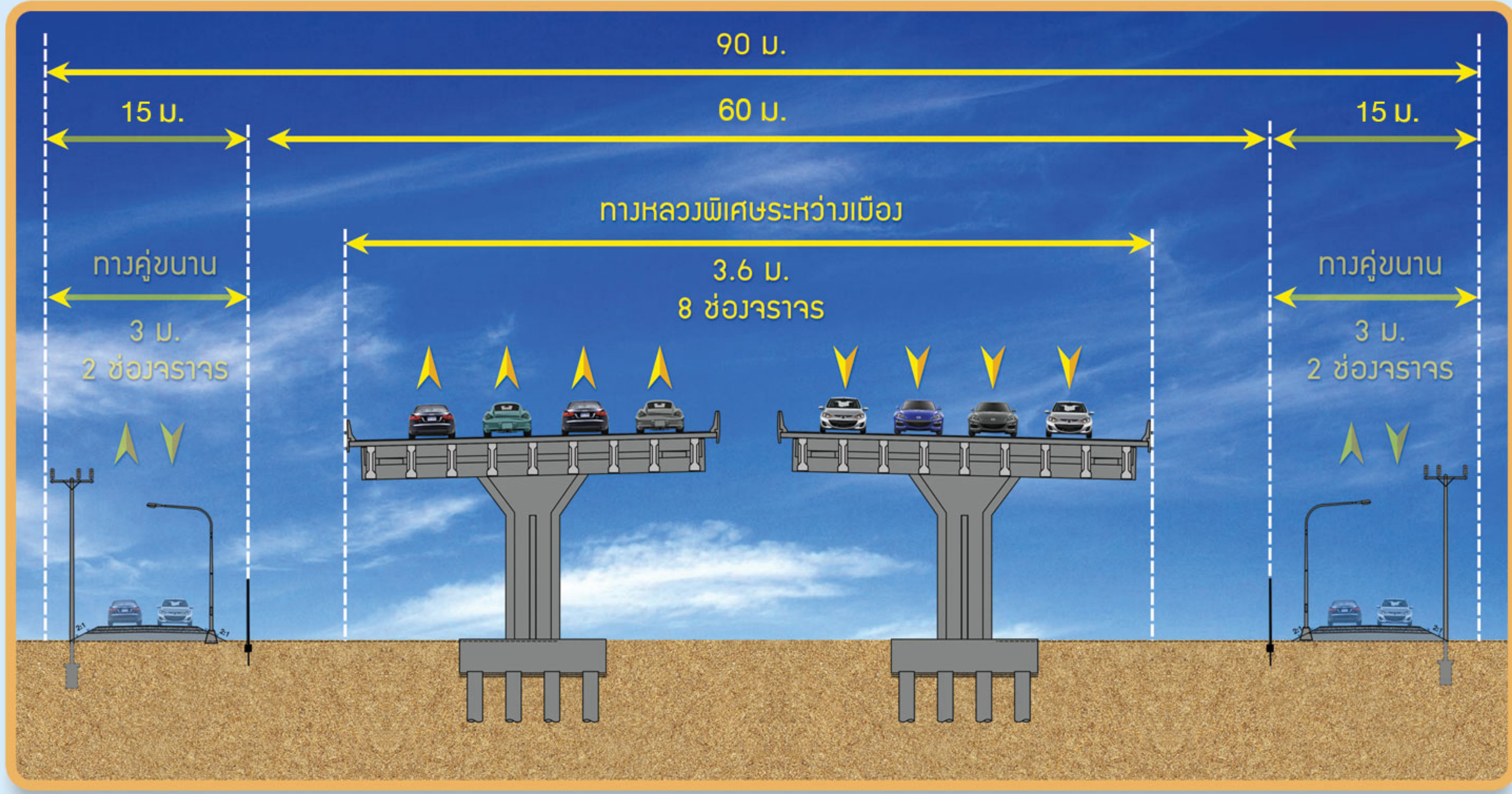
โครงการวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ช่วง กม.3312 - กม.34 ได้มีการศึกษาแนวเส้นทางในปี พ.ศ. 2562 ผลจากการทบทวน พบว่าแนวเส้นทางจากผลการศึกษาดังกล่าวยังคงมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในปัจจุบันและอนาคต โดยโครงการนี้มีรูปแบบการพัฒนาเป็นโครงสร้างทางยกระดับ ช่วงสะพานมีความยาวมาตรฐาน 20, 30 และมากกว่า 30 เมตร ขนาด 8 ช่องจราจรไปกลับ



รูปแบบโครงสร้างทางหลัก

สะพานบดที่มีช่วงความยาว 20 เมตร

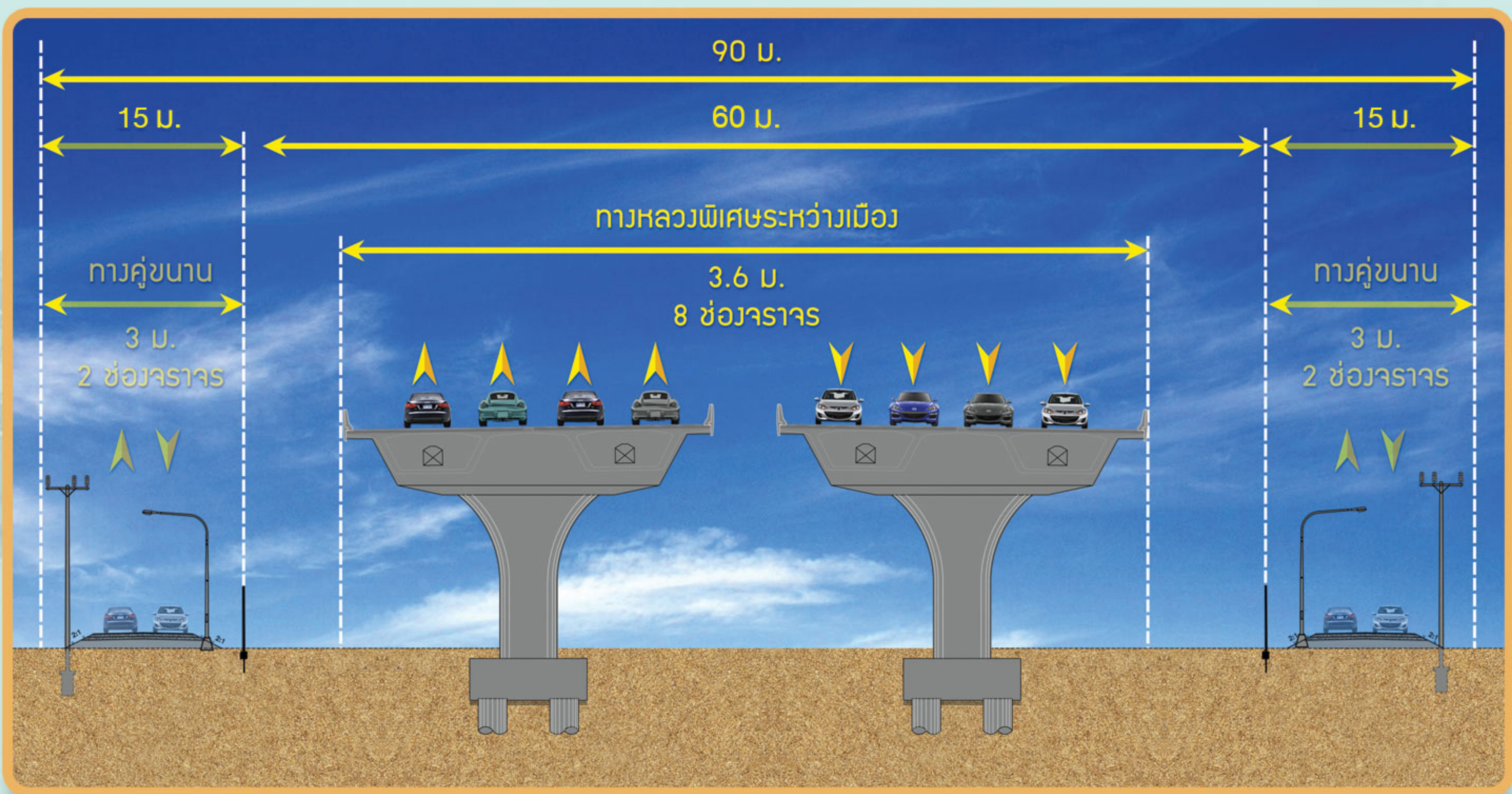
จุดเริ่มต้น (กม.)	จุดสิ้นสุด (กม.)
101+101.250	101+981.250
108+306.220	112+537.250
116+005.250	117+005.750
121+062.250	124+837.270



รูปแบบโครงสร้างทางหลัก

สะพานระดับสูงที่มีช่วงความยาว 30 เมตร

จุดเริ่มต้น (กม.)	จุดสิ้นสุด (กม.)
101+981.250	103+071.250
105+849.750	108+306.220
113+945.250	116+005.250
119+059.250	121+062.250
124+837.270	125+418.710



รูปแบบโครงสร้างทางหลัก

สะพานระดับสูงที่มีช่วงความยาว มากกว่า 30 เมตร

จุดเริ่มต้น (กม.)	จุดสิ้นสุด (กม.)
103+071.250	105+849.750
112+537.250	113+945.250
117+005.750	119+059.250
125+014.330	125+202.430

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

แนวเส้นทางโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2567 และฉบับที่ 2 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2568) ประเภทโครงการลำดับที่ 19 ประเภทโครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ และลำดับที่ 20.7 พื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร พบโบราณสถานยังไม่ขึ้นทะเบียน จำนวน 4 แห่ง คือ คลองหกวาสายล่าง คลองแสนแสบ คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองสำโรง

ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ครอบคลุมประเด็นสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต คุณภาพชีวิต จำแนกเป็น 31 ปัจจัย โดยผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) พบว่า ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีระดับผลกระทบในระดับปานกลาง-สูง มีจำนวน 22 ปัจจัย

ทรัพยากรทางกายภาพ	ทรัพยากรทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ทรัพยากรดิน 2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3. น้ำผิวดิน 4. อากาศและบรรยากาศ 5. เสียง 6. ความสั่นสะเทือน	1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การคมนาคมขนส่ง 2. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 3. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 4. การเกษตรกรรม 5. การใช้ที่ดิน	1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้ายและการเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 7. สุขาภิบาล 8. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม 9. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ
รวม 6 ปัจจัย	รวม 2 ปัจจัย	รวม 5 ปัจจัย	รวม 9 ปัจจัย

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การเตรียมความพร้อมชุมชน

เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี
เมื่อวันอังคารที่ 22 เมษายน 2568

เข้าพบผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
เมื่อวันอังคารที่ 22 เมษายน 2568

เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ
เมื่อวันพุธที่ 23 เมษายน 2568

กิจกรรมการเข้าพบผู้นำชุมชนเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการ เมื่อวันที่ 8-9 เมษายน 2568



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1 วันพฤหัสบดีที่ 22 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมศูนย์การเรียนรู้มหานคร สถาบันพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรุงเทพมหานคร แขวงโคกแฝด เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นายกฤษ จิตราภักดิ์ ผู้อำนวยการส่วนวิศวกรรมทาง 2 เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายธนัช ศรีพัฒน์อินทร์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกรุงเทพมหานคร กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุม จำนวน 85 คน และเข้าร่วมประชุมผ่านระบบ ZOOM จำนวน 43 คน รวมมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 128 คน นายธนัช ศรีพัฒน์อินทร์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง กรุงเทพมหานคร กล่าวรายงานการประชุม นายกฤษ จิตราภักดิ์ ผู้อำนวยการส่วนวิศวกรรมทาง 2 กล่าวเปิดการประชุม บรรยากาศการประชุม สรุปผลการประชุม เวทีที่ 1	กลุ่มที่ 2 : วันพฤหัสบดีที่ 22 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงทองหลาง ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี โดยได้รับเกียรติจาก นายองครักษ์ ทองนิรมล รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายสมนึก งามอมริตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมในห้องประชุม จำนวน 46 คน และเข้าร่วมประชุมผ่านระบบ ZOOM จำนวน 19 คน รวมมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 65 คน นายองครักษ์ ทองนิรมล รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี กล่าวเปิดการประชุม นายสมนึก งามอมริตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก กล่าวรายงานการประชุม บรรยากาศการประชุม สรุปผลการประชุม เวทีที่ 2	กลุ่มที่ 3 : วันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง ตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ โดยได้รับเกียรติจาก นายวิเชียร วัฒนเมือง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายเปรมวุฒิ จันทรธวงษ์ วิศวกรโยธาชำนาญพิเศษ กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุมในห้องประชุม จำนวน 125 คน และเข้าร่วมประชุมผ่านระบบ ZOOM จำนวน 28 คน รวมมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 153 คน นายเปรมวุฒิ จันทรธวงษ์ วิศวกรโยธาชำนาญพิเศษ กล่าวรายงานการประชุม นายวิเชียร วัฒนเมือง หัวหน้าหมวดทางหลวงอาวุโสบางพลี กล่าวเปิดการประชุม บรรยากาศการประชุม สรุปผลการประชุม เวทีที่ 3
--	--	--

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



นายเปรมวุฒิ จันทรนวงษ์
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กล่าวรายงานการประชุม

นายสุรัชย์ อำหนองบัว
รองนายกองค์การบริหาร
ส่วนตำบลบึงทองหลาง
กล่าวเปิดการประชุม

บรรยากาศการประชุม

กลุ่มที่ 1

วันพุธที่ 13 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น.

ณ ห้องประชุมชั้น 3 วัดสุทธอนำรุ่งราชวราราม ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี โดยได้รับเกียรติจากนายสุรัชย์ อำหนองบัว รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบึงทองหลาง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายเปรมวุฒิ จันทรนวงษ์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 55 คน (ไม่รวมผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประชุมเป็นผลกระทบบึงแวดล้อม)



สรุปผลการประชุม



นายเปรมวุฒิ จันทรนวงษ์
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กล่าวรายงานการประชุม

นางสาวยุวณัฐ นงพรมมา
ผู้อำนวยการเขตหนองจอก
กล่าวเปิดการประชุม

บรรยากาศการประชุม

กลุ่มที่ 2

วันพฤหัสบดีที่ 14 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น.

ณ ห้องประชุมศูนย์การเรียนรู้มหานคร สถาบันพัฒนาการนิคมอุตสาหกรรมบ่อทองหนองจอก แขวงโคกแฝด เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจากนางสาวยุวณัฐ นงพรมมา ผู้อำนวยการเขตหนองจอก เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายเปรมวุฒิ จันทรนวงษ์ เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 35 คน (ไม่รวมผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประชุมเป็นผลกระทบบึงแวดล้อม)



สรุปผลการประชุม



พศ.วิวัฒน์ อังสุสิงห์
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม
ของประชาชน
กล่าวรายงานการประชุม

นางศิริพงษ์ รัตนโรจนากุล
ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตหนองจอก
กล่าวเปิดการประชุม

บรรยากาศการประชุม

กลุ่มที่ 3

วันพฤหัสบดีที่ 14 สิงหาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น.

ห้องประชุมศูนย์การเรียนรู้มหานคร สถาบันพัฒนาการนิคมอุตสาหกรรมบ่อทองหนองจอก แขวงโคกแฝด เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจากนางศิริพงษ์ รัตนโรจนากุล รองผู้อำนวยการเขตหนองจอก เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และพศ.วิวัฒน์ อังสุสิงห์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 54 คน (ไม่รวมผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประชุมเป็นผลกระทบบึงแวดล้อม)



สรุปผลการประชุม



นายเปรมวุฒิ จันทรนวงษ์
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กล่าวรายงานการประชุม

นายบุญยืน คุณเจริญ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตลาดกระบัง
กล่าวเปิดการประชุม

บรรยากาศการประชุม

กลุ่มที่ 4

วันศุกร์ที่ 15 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น.

ห้องประชุมวิรัช ชั้น 5 สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง แขวงลำปลาทิว เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจากนายบุญยืน คุณเจริญ ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตลาดกระบัง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายเปรมวุฒิ จันทรนวงษ์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 28 คน (ไม่รวมผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประชุมเป็นผลกระทบบึงแวดล้อม)



สรุปผลการประชุม



นายวิเชียร วัญเมือง
ผู้อำนวยการหมวดทางหลวง
อาวุโสบางพลี
กล่าวรายงานการประชุม

นายสุรสิทธิ์ พูลสวัสดิ์
ปลัดอำเภอบางเสาธง
กล่าวเปิดการประชุม

บรรยากาศการประชุม

กลุ่มที่ 5

วันศุกร์ที่ 15 สิงหาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น.

ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอบางเสาธง ตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ โดยได้รับเกียรติจาก นายสุรสิทธิ์ พูลสวัสดิ์ ปลัดอำเภอบางเสาธง (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการพิเศษ) เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายวิเชียร วัญเมือง ผู้อำนวยการหมวดทางหลวงอาวุโส เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 127 คน (ไม่รวมผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประชุมเป็นผลกระทบบึงแวดล้อม)



สรุปผลการประชุม

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2 354 6668 – 75 ต่อ 24038
โทรสาร : 02 354-1034
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com



เว็บไซต์โครงการ
www.3rd-ringroad-east4.com



เฟสบุ๊กโครงการ



ไลน์โครงการ



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด
1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1
ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง
กรุงเทพฯ 10250
ติดต่อ : คุณพรชนิตว์ ทองขวัญสูง
โทรศัพท์ : 0-2318-7235
E-mail : chotichinda@chotichinda.com



บริษัท พี ดี เวิลด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคีนนยาว
เขตคีนนยาว กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : คุณรุจิรานต์ เสนาคง / คุณกัญญารัตน์ ฤทธิศิลป์
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8
โทรสาร : 0-2948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
118/49 ซอยรามอินทรา 23 แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน
กรุงเทพมหานคร 10220
ติดต่อ : คุณอิสรภิต รัชมิภักดิ์
โทรศัพท์ : 0-2351-0224 , 099-194-2497
โทรสาร : 0-2351-0224
E-mail : eiconsultant2020@gmail.com