



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร

ทางเลี่ยงเมืองนครไทย

เอกสารประชาสัมพันธ์การประชุมสรุปผลการคัดเลือก
รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ปัจจุบันอำเภอนครไทย

จังหวัดพิษณุโลก เป็นเมืองที่มีอัตราขยายตัว ด้านเศรษฐกิจสูงมาก
เนื่องจากการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว แหล่งธรรมชาติในพื้นที่ที่มีแนวโน้ม
มากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขต
เมืองนครไทยสูงมากยิ่งขึ้น การเดินทางผ่านพื้นที่ตัวเมืองต้องใช้ทางหลวงหมายเลข 2013
ซึ่งมีขนาด 2 ช่องจราจร ที่เขตทางแคบ มีร้านค้าและหน่วยงานราชการหลายแห่ง
ทำให้การเดินทางผ่านตัวอำเภอนครไทยมีความล่าช้า และอาจเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะ
และคนข้ามถนนได้ จึงต้องมีความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจร
และขนส่งสินค้าในอนาคต อีกทั้งยังช่วยให้การคมนาคมและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว
และปลอดภัยยิ่งขึ้น

ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
ประกอบด้วย บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแต้นท์ จำกัด
และบริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด ให้ดำเนินการโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครไทย เพื่อให้ได้แบบรายละเอียดสำหรับการ
การก่อสร้างโครงการ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงการ
และสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ
รวมทั้งผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
ที่ผ่านมา



คณะผู้ศึกษาได้รับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ที่เป็นประโยชน์ต่อผลการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบโครงการ
ที่เหมาะสม ทั้งด้านวิศวกรรม ด้านการจราจรและขนส่ง
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด
บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแต้นท์ จำกัด
บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3

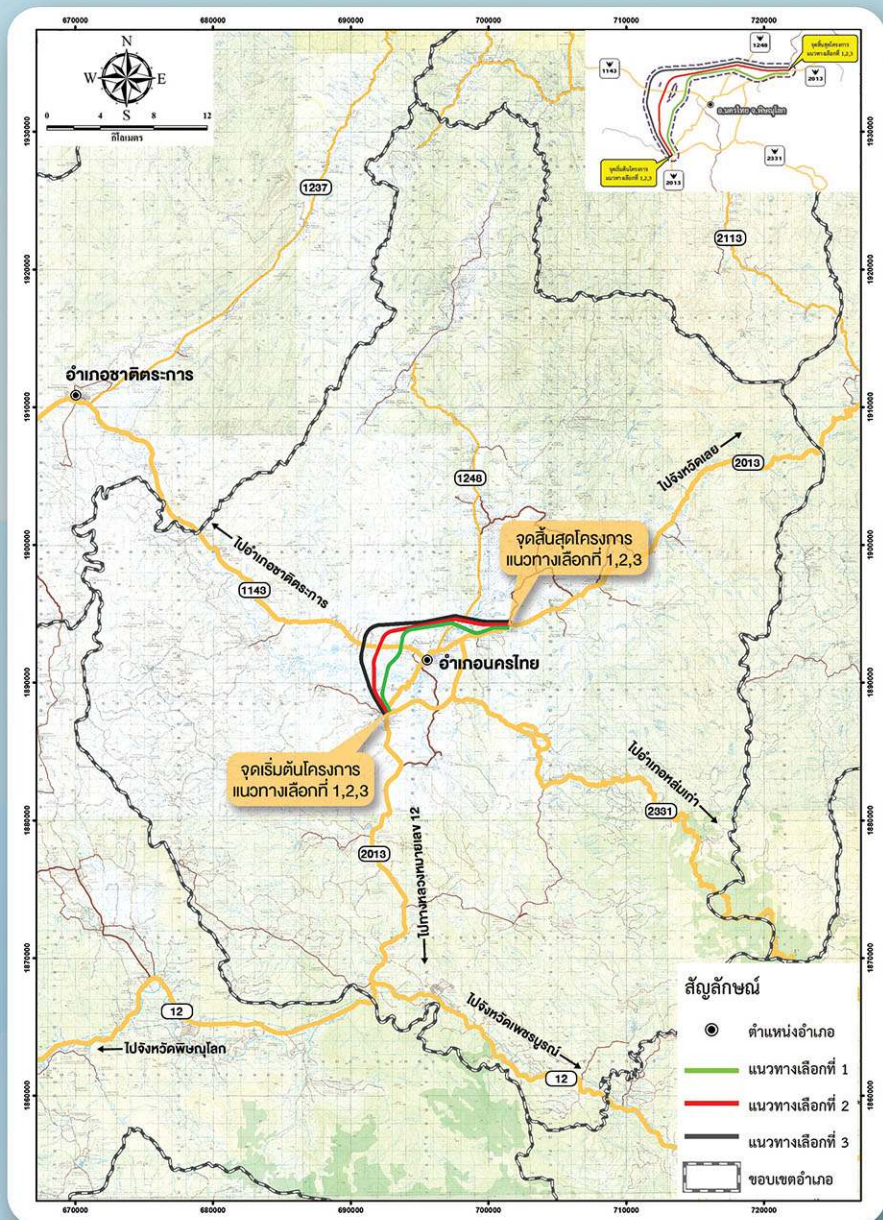
มกราคม 2566

หลักเกณฑ์ในการพิจารณา

เพื่อให้แนวเส้นทางของโครงการมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ปริมาณจราจร และข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม จึงได้พิจารณากำหนดแนวทางเลือกของโครงการที่จะนำมาใช้ในการเปรียบเทียบความเหมาะสม ดังนี้

- 1 แนวเส้นทางสามารถรองรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต รวมถึงสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนตลอดแนวเส้นทางในอนาคตได้
- 2 หลีกเลี่ยงแนวทางที่ผ่านพื้นที่ที่มีผลกระทบเชิงกายภาพที่เป็นปัญหาเดิมของท้องถิ่น เช่น พื้นที่น้ำท่วม เป็นต้น
- 3 หลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่อนุรักษ์และมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ รวมไปถึงแหล่งโบราณสถาน โบราณคดีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์
- 4 หลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อชุมชน เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานที่ราชการ โรงพยาบาล และชุมชนที่มีอยู่เดิม
- 5 แนวเส้นทางสามารถออกแบบทางด้านเรขาคณิตได้ตามมาตรฐาน เช่น แนวเส้นทาง (Alignment) โค้งราบ โค้งตั้ง เป็นต้น
- 6 คำนึงถึงสภาพทางธรณีวิทยาและอุทกวิทยา ในพื้นที่โครงการ
- 7 มีระยะแนวเส้นทางที่สั้น ใช้งบประมาณในการก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อย

แผนที่ภาพรวมเส้นทางคมนาคมของโครงการ



เกณฑ์การพิจารณา แนวทางเลือกของโครงการ



ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ระยะทางในการเดินทาง
- ลักษณะทางราบของเส้นทาง
- ระยะเวลาในการก่อสร้าง
- ปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้ในอนาคต

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

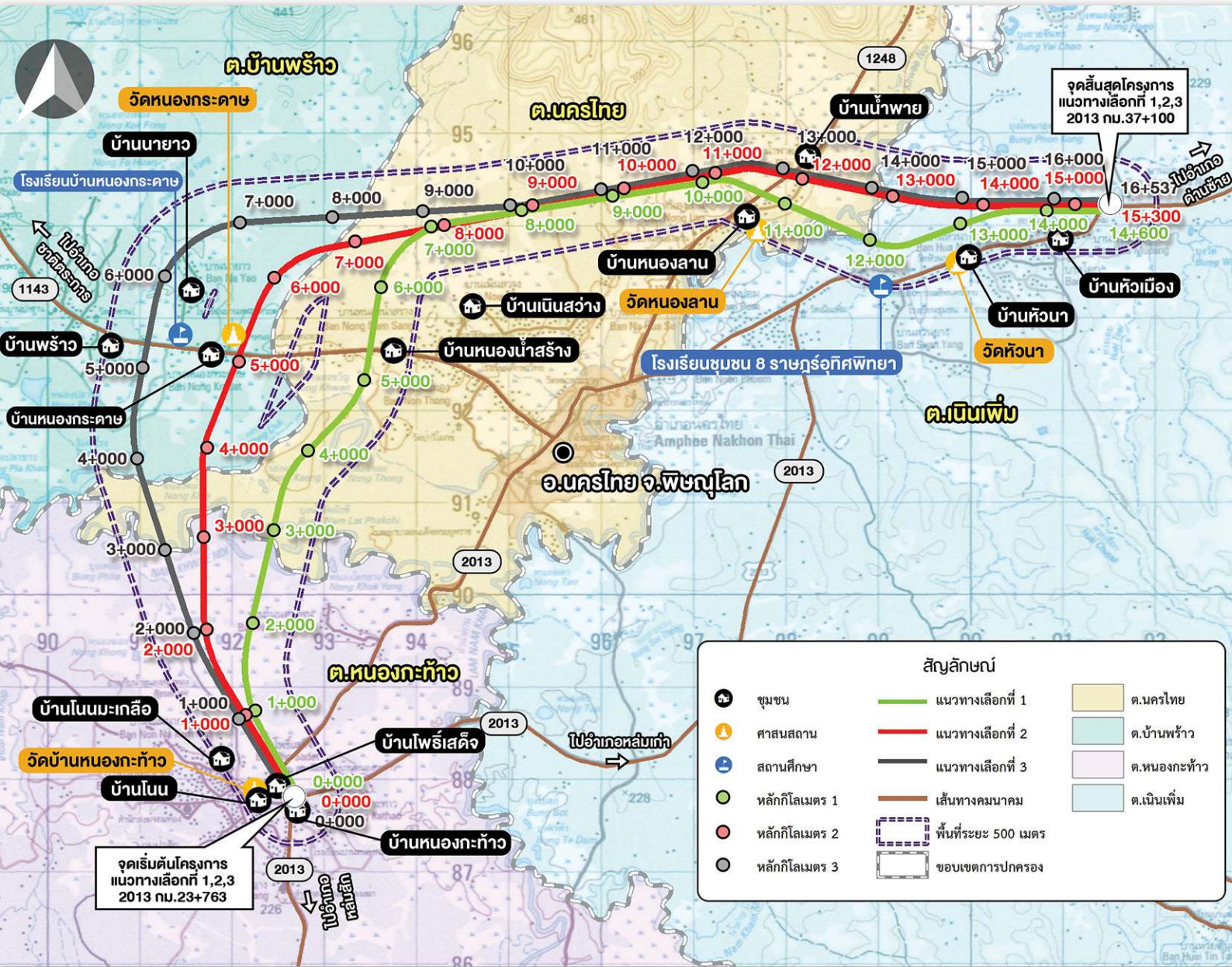
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนต่อครัวเรือน ในระยะ 100 เมตร
- จำนวนพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมที่มี 100 เมตร
- จำนวนพื้นที่ป่าไม้ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน
- จำนวนจุดตัดลำน้ำสายหลักและสายรอง
- จุดตัดถนน
- ขนาดพื้นที่ที่โดนเวนคืนในเขตทาง 60 เมตร
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่โดนเวนคืน ในเขตทาง 60 เมตร

ที่ตั้งโครงการ

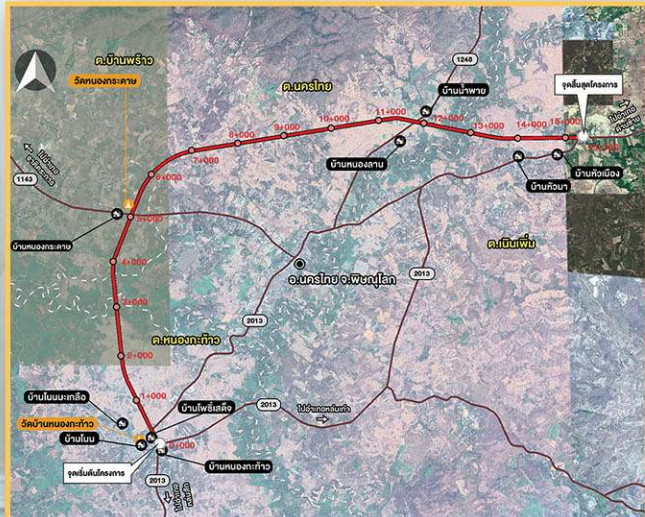
พื้นที่ศึกษาของโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม. 23+763 บนทางหลวงหมายเลข 2013 และสิ้นสุดที่ กม. 37+100 บนทางหลวงหมายเลข 2013 ครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลนครไทย ตำบลบ้านพร้าว ตำบลหนองกระถาว และตำบลเนินเพิ่ม อำเภอนครไทย จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
พิษณุโลก	นครไทย	นครไทย บ้านพร้าว หนองกระถาว เนินเพิ่ม
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล



ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณา คัดเลือก	คะแนนเต็ม	แนวเส้นทาง เลือกที่ 1 (คะแนน)	แนวเส้นทาง เลือกที่ 2 (คะแนน)	แนวเส้นทาง เลือกที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	32.43	32.09	25.74
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	29.57	28.72	26.27
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	22.80	24.80	20.40
รวมคะแนน		100	84.80	85.61	72.41

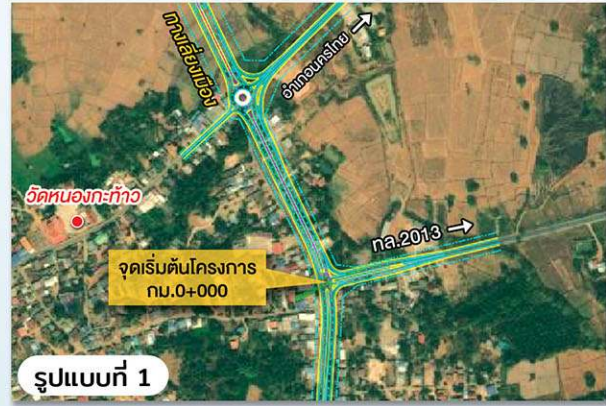


ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2013 จุดเริ่มต้นโครงการ

รูปแบบที่ 1

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นสามแยกระดับพื้น จัดการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจร และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบวงเวียน

- ข้อดี** หากใช้รูปแบบวงเวียนบริเวณสี่แยก (จุดตัดทางแยกที่ 1) จะช่วยชะลอความเร็วรถทางตรง และช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยก เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีชุมชนค่อนข้างหนาแน่น
- ข้อเสีย** หากใช้รูปแบบทางแยกติดตั้งไฟจราจรบริเวณสามแยก (จุดเริ่มต้นโครงการ) จะเกิดความล่าช้าของการเดินทางในการรอสัญญาณไฟจราจร



รูปแบบที่ 2

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นรูปแบบวงเวียน และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบทางแยกระดับพื้น จัดการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจร

- ข้อดี** ผู้ขับที่มาจากสามแยกบ้านแยง (กม.12) มุ่งหน้าสู่ กม.2013 เพื่อไปยัง จ.เลย ซึ่งจะผ่านทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ (สามแยกหนองกะท้าว) จะสามารถเข้าสู่วงเวียนได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจรเหมือนกับรูปแบบที่ 1
- ข้อเสีย** การใช้รูปแบบทางแยกเป็นวงเวียนจะมีข้อจำกัดด้านวิศวกรรมของวงเวียนและการเวนคืนที่ดิน



รูปแบบที่ 3

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นสามแยกระดับพื้น และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบสี่แยกระดับพื้น และทางแยกทั้งสองจัดการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจร

- ข้อดี** รูปแบบของทางแยกไม่ซับซ้อน ผู้ขับที่สามารถเข้าใจง่าย และงบประมาณก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น ๆ
- ข้อเสีย** หากใช้รูปแบบทางแยกที่ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรต่อเนื่องทั้ง 2 ทางแยกที่มีระยะทางห่างกันเพียง 300 เมตร ความล่าช้าในการเดินทางจะสูงกว่ารูปแบบอื่น ๆ



รูปแบบที่ 4

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นสามแยกระดับพื้น จัดการจราจรโดยใช้วงเวียน และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบวงเวียน

- ข้อดี** ทางแยกทั้ง 2 แห่ง ใช้รูปแบบวงเวียนจะช่วยให้ชะลอความเร็วรถในทุกทิศทางที่เข้าสู่ทางแยก และความล่าช้าในการเดินทางจะน้อยกว่ารูปแบบทางแยกที่ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ข้อเสีย** ความเข้าใจต่อรูปแบบของผู้ขับที่อาจจะมีเข้าใจที่ยาก และมีข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรมของวงเวียนและการเวนคืนที่ดิน



ผลการคัดเลือก

ผลการคัดเลือกรูปแบบที่ 4 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรได้สูง ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ โดยมีคะแนนวิเคราะห์รวม 78.30 คะแนน จึงมีความเหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป



ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณา คัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)	รูปแบบที่ 4 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	26.41	17.38	15.05	30.40
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.91	29.09	28.75	23.90
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	20.00	20.00	25.00	24.00
	รวมคะแนน	100	73.32	66.47	68.80	78.30



ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1143

รูปแบบที่ 1

ก่อสร้างสะพานตามแนวทางเลี่ยงเมืองนครไทย และทางแยกระดับพื้นเป็นรูปแบบของวงเวียน



-  **ข้อดี** รถทางตรงจากทางเลี่ยงเมืองสามารถใช้สะพานข้ามแยกหรือใช้วงเวียนใต้สะพานได้ทั้งสองกรณี และสามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดได้ทุกทิศทาง
-  **ข้อเสีย** ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูงเนื่องจากสะพานมีความยาวมากและมีการจัดช่องจราจรบนสะพานทิศทางละ 2 ช่องจราจร



รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 2

ก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 1143 และทางแยกระดับพื้นเป็นรูปแบบของวงเวียน



-  **ข้อดี** สามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดได้ทุกทิศทาง และโครงสร้างสะพานที่มีความกว้างของช่องจราจรบนสะพานน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
-  **ข้อเสีย** รถทางตรงจากทางเลี่ยงเมืองจะเกิดความล่าช้าในการเดินทางเนื่องจากต้องเข้าสู่วงเวียน และมีการเวนคืนสิ่งปลูกสร้างจำนวนมาก



รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 3

ก่อสร้างสะพานตามแนวทางเลี่ยงเมืองนครไทย และทางแยกระดับพื้นเป็นรูปแบบของวงเวียน dog bone

-  **ข้อดี** รถที่มาจากทางเลี่ยงเมืองด้านทิศเหนือของทางแยก (มาจากจ.เลย) มุ่งหน้าสู่ภาคเหนือตอนบน (จ.อุดรดิตถ์) หรือในทิศทางกลับกัน สามารถขึ้นสะพานได้เลยโดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
-  **ข้อเสีย** เป็นลักษณะวงเวียนที่ไม่มีในพื้นที่ ผู้ขับอาจเกิดความสับสนต่อรูปแบบทางแยก ในลักษณะดังกล่าว รถทางตรงจาก ถล.1143 จะเกิดความล่าช้าในการเดินทางเนื่องจากต้องลดความเร็วเพื่อเข้าสู่วงเวียน



รูปแบบที่ 3

ผลการคัดเลือก

ผลการคัดเลือกรูปแบบที่ 3 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรได้สูง ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ โดยมีคะแนนวิเคราะห์รวม 86.80 คะแนน จึงมีความเหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณา คัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	32.20	26.99	32.20
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	22.13	19.64	30.00
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	24.20	19.20	24.60
รวมคะแนน		100	78.53	65.83	86.80



ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2013 บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

รูปแบบที่ 1

ก่อสร้างทางแยกระดับพื้นชนิดเกาะกลางยกแบบเปิดเกาะและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร



ช่วยลดความเร็วของรถทางตรงที่เข้าสู่ทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ และผู้ขับขี่มีความเข้าใจต่อรูปแบบก่อนเข้าได้ง่าย รถทางตรงสามารถไปได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ



เกิดความล่าช้าในการรอสัญญาณไฟจราจรของรถที่ทางตรงและรถเลี้ยวขวา



รูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 2

ก่อสร้างทางแยกระดับพื้น ชนิดเกาะกลางยกแบบปิดเกาะ



ช่วยลดจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก ใช้ค่าก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น



เกิดการสะสมของปริมาณจราจรที่ใช้จุดกลับรถของรถที่ต้องการเข้า-ออกตัวอำเภอหนองเรือ



รูปแบบที่ 2

รูปแบบที่ 3

ก่อสร้างทางแยกโดยใช้รูปแบบวงเวียนระดับพื้น



ทุกทิศทางจราจรที่เข้าสู่ทางแยกเกิดความล่าช้าน้อย เนื่องจากไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟและสามารถกลับรถภายในวงเวียนได้เลย



ความเหมาะสมของรูปแบบวงเวียนในบริเวณนี้มีความเหมาะสมน้อยกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากสภาพแวดล้อมบริเวณดังกล่าวเป็นคลองที่มีความคดเคี้ยว ตัดผ่านคันทางมากกว่ารูปแบบอื่น ๆ และมีค่าก่อสร้างสูง



รูปแบบที่ 3

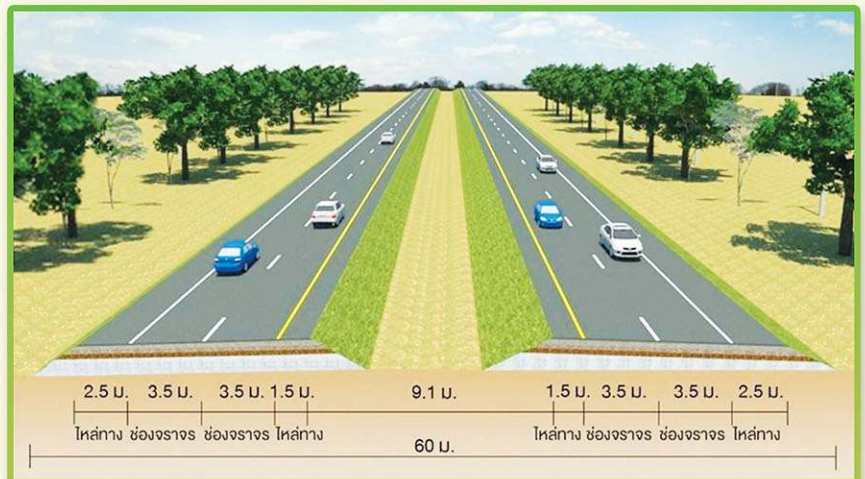
ผลการคัดเลือก

ผลการคัดเลือกรูปแบบที่ 1 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร ในระดับสูง ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ โดยมีคะแนนวิเคราะห์รวม 84.80 คะแนน จึงมีความเหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณา คัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	31.40	25.64	27.47
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.00	27.95	27.38
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	23.40	25.00	20.00
รวมคะแนน		100	84.80	78.60	74.85

รูปแบบโครงการเบื้องต้น

รูปตัดทั่วไปของโครงการ เขตทางหลวงเบื้องต้นกำหนดไว้ 60 เมตร จำนวน 4 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้าย 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านขวา 1.50 เมตร เกาะกลางเป็นแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง 9.10 เมตร ประเภทผิวจราจรและไหล่ทาง กำหนดเป็นผิวทางคอนกรีต ความลาดชันคันทาง ทั้งไปกำหนดความลาดชัน 2:1 หรือเปลี่ยนแปลงตามประเภทและความสูงของดินตัด และดินถม องค์ประกอบทางหลวงอื่น ๆ เป็นไปตามหลักวิชาการ และมาตรฐานกรมทางหลวง หรือมาตรฐานอื่นที่เป็นที่ยอมรับ เช่น AASHTO





ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเตรียมความพร้อมชุมชน



วันที่ 27 เมษายน 2565
เข้าพบผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลนครไทย



วันที่ 27 เมษายน 2565
เข้าพบผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลบ้านพร้าว



วันที่ 28 เมษายน 2565
เข้าพบผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลหนองกะท้าว



วันที่ 28 เมษายน 2565
เข้าพบผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลเนินเพิ่ม



วันที่ 29 เมษายน 2565
เข้าพบแนวทางหลวงพิกุลโลกที่ 2 (วังทอง)



วันที่ 29 เมษายน 2565
เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดพิจิตรโลกและนายอำเภอนครไทย

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการวันที่ 20 พฤษภาคม 2565 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมศูนย์ประสานแผนพัฒนาประจำอำเภอนครไทย จังหวัดพิจิตรโลก ได้รับเกียรติจาก นายสมศักดิ์ เที้ยวเกิด นายอำเภอนครไทย เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้นจำนวน 113 คน



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2565 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลเนินเพิ่ม ตำบลเนินเพิ่ม อำเภอนครไทย จังหวัดพิจิตรโลก ได้รับเกียรติจากนายธีรศักดิ์ ศรีสมพงษ์ ปลัดอาวุโสอำเภอนครไทย เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้นจำนวน 107 คน



ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนด โครงการกิจการหรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการ**ไม่เข้าข่าย** ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระราม 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 3 ซอยโชคชัย 4 ซอย 78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : คุณสุสิทธิ์ สมชื่น
โทรศัพท์ : 0 2942 3563 5 โทรสาร : 0 2942 3563 5
E-mail : pvs95consultants@yahoo.com



บริษัท เอ็นแคด คอลซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 123/726 ซอยกสิกรรม ถนนนวมินทร์ แขวงคลองกุ่ม
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : คุณสุพัตรา สงฤทธิ์ และ คุณกัญญารัตน์ ฤกษ์ศิลา
โทรศัพท์ : 0 2510 8278 โทรสาร : 0 2948 5654
E-mail : encad2539@gmail.com



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรีคเจอร์ส เอ็นจิเนียर्स จำกัด

เลขที่ 51/25 ซอยงามวงศ์วาน 42 ถนนงามวงศ์วาน
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
ติดต่อ : คุณคม บัวคี่
โทรศัพท์ : 0 2941 1061-2 โทรสาร : 0 2941 1060
E-mail : info@casethai.com

