



กรมทางหลวง

# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

## บน**ทางหลวง** **หมายเลข 1026** ตอน บ.ผาเวียง - บ.หนองห้า



**มุ่งพัฒนาและดูแล**

**บริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง  
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย  
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง  
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม**

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่  
มกราคม 2568

**3**

# ๑๕ ความเป็นมาของโครงการ

**ทางหลวงหมายเลข 1026** เป็นทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างจังหวัดน่านและจังหวัดอุตรดิตถ์ ปัจจุบันแนวเส้นทางนี้มีขนาด 2 ช่องจราจร และมีเส้นทางคดเคี้ยวไปตามร่องเขา ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงมีความจำเป็นต้องมีการก่อสร้างเพื่อเพิ่มช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสม เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้าและรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่

จากการสำรวจแนวเส้นทางเบื้องต้น พบว่าโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 2 และในระยะ 1 กิโลเมตร ตรวจสอบพบแหล่งโบราณคดีถ้ำผาเวียง 1 2 และ 3 ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

**กรมทางหลวง** จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท วิศวกรรม จำกัด บริษัท ออโรส จำกัด บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด และ บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด** ดำเนินการสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 1026 ตอน **บ.ผาเวียง - บ.หนองห้า** พร้อมทั้งดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 1026 ตอน บ.ผาเวียง - บ.หนองห้า ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน โดยให้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและปริมาณจราจรในอนาคต
2. เพื่อยกระดับมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า หรือตามความเหมาะสม
3. เพื่อเป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดน่านและจังหวัดอุตรดิตถ์

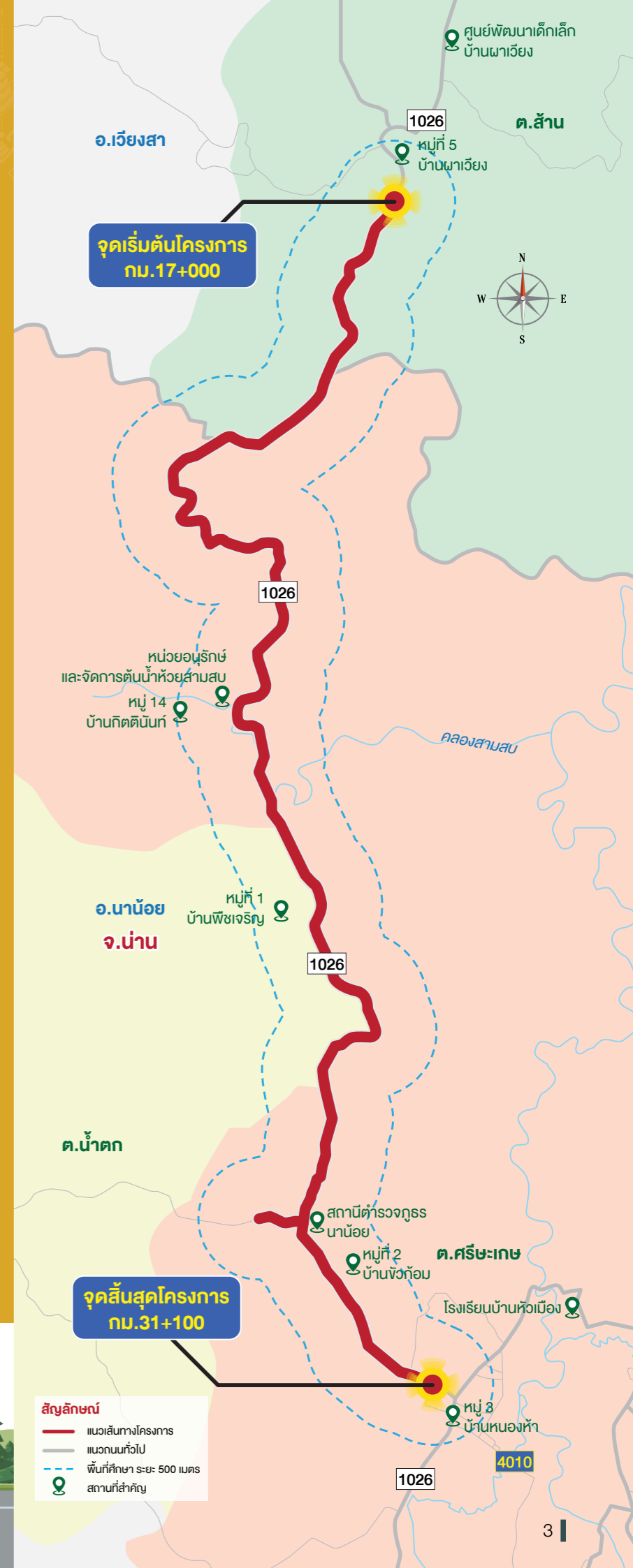
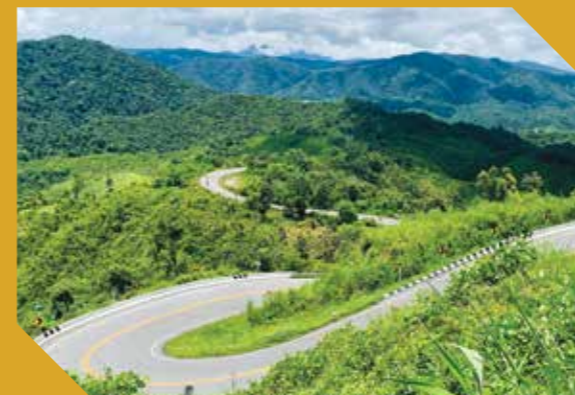
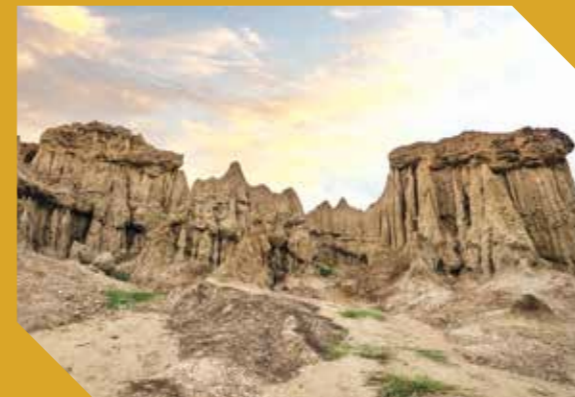
## ประโยชน์ของโครงการ

1. เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การเดินทางขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
2. เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 1026 เป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดน่านและจังหวัดอุตรดิตถ์
3. เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่

# ๑๖ พื้นที่ศึกษาโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 1026 กม.17+000 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 1026 กม.31+100 มีระยะทาง **14.1 กิโลเมตร**

โดยพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ **1 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล** ได้แก่ ตำบลสัน อำเภอเวียงสา และตำบลน้ำตก ตำบลศรีชะเกษ อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน



## การคัดเลือกจำนวนช่องจราจรของโครงการ

ปัจจุบันถนนโครงการมีขนาด 2 ช่องจราจร แต่บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของถนนโครงการเป็น 4 ช่องจราจร ในการพิจารณาการพัฒนาโครงการจึงมีการศึกษาความเหมาะสมของจำนวนช่องจราจรของถนนโครงการระหว่างถนนขนาด **3 ช่องจราจร** และถนนขนาด **4 ช่องจราจร** ดังนี้

### รูปแบบที่ 1 : ถนน 3 ช่องจราจร



**ถนนขนาด 3 ช่องจราจร** จะแบ่งช่องจราจรสำหรับรถด้านขึ้นเขา 2 ช่องจราจร เพื่อให้รถสามารถเร่งแซงกันขึ้นเขาได้ ส่วนรถด้านล่างเขามี 1 ช่องจราจร โดยมีเกาะกลางกั้นเพื่อความปลอดภัย ซึ่งจะต้องมีการจัดการจราจรต้องมีการสลับช่องจราจรไป-มา ระหว่างด้านขึ้นเขา และด้านล่างเขา

#### ข้อดี

1. มีช่องทางจราจรเพิ่มสำหรับเร่งแซงรถที่ช้ากว่า ทำให้มีความคล่องตัวขึ้นจากเดิมที่มีขนาด 2 ช่องจราจร
2. ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย เนื่องจาก มีการขยายช่องจราจรเพิ่ม 1 ช่องจราจรพร้อมเกาะกลาง
3. ก่อสร้างง่าย ค่าก่อสร้างถูก

#### ข้อด้อย

1. เนื่องจากขยายจราจรเพิ่ม 1 ช่องจราจร จะต้องจัดจราจรสลับช่องทางกันในช่วงขึ้นเขาและลงเขา ให้รถได้เร่งแซง สลับด้านกันเป็นช่วงๆ ในฝั่งขาไปและขากลับ อาจจะทำให้ผู้ใช้ทางสับสนได้ และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้สูง
2. รองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้น้อย

### รูปแบบที่ 2 : ถนน 4 ช่องจราจร



**ถนนขนาด 4 ช่องจราจร** จะแบ่งช่องจราจรสำหรับรถด้านขึ้นเขาและรถด้านล่างเขา ฝั่งละ 2 ช่องจราจร โดยมีเกาะกลางกั้นเพื่อความปลอดภัย

#### ข้อดี

1. มีช่องทางจราจร 4 ช่องจราจร ทำให้เกิดความคล่องตัว สามารถเร่งแซงรถที่ช้ากว่าได้ ทั้งรถในทิศทางฝั่งขาไปและขากลับ ทำให้มีความคล่องตัวขึ้นจากเดิมที่มีขนาด 2 ช่องจราจร
2. รองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้มาก

#### ข้อด้อย

1. ต้องการพื้นที่มากในการก่อสร้าง ขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องทางเป็น 4 ช่องทาง พร้อมเกาะกลาง
2. ต้องการพื้นที่ก่อสร้างมาก ในการก่อสร้างลาดดินถม และลาดดินตัด
3. ค่าก่อสร้างสูง

## ผลการพิจารณาจำนวนช่องจราจร

จากการพิจารณาหลักเกณฑ์ในด้านต่างๆ พบว่า **รูปแบบที่ 2 ถนน 4 ช่องจราจรมีความเหมาะสมที่สุด** โดยมีช่องจราจรกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ข้างละ 2 ช่องจราจรมีไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบ่งทิศทางจราจร กว้าง 2.60 เมตร เพื่อรองรับรถยนต์ทั้งสองทิศทางที่ใช้ความเร็วที่แตกต่างกัน เช่น ในช่วงทางเขาสูงชันทำให้รถบรรทุกทุกเลนได้ช้า หรือรถประเภทอื่นที่แล่นช้า ให้สามารถเร่งแซงได้ โดยไม่กีดขวางรถที่แล่นด้วยความเร็วกว่า เป็นต้น

## คะแนนเปรียบเทียบผลการพิจารณาคัดเลือกจำนวนช่องจราจร

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	3 ช่องจราจร	4 ช่องจราจร
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35.00	24.80	35.00
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	30.00	26.94
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35.00	35.00	29.00
รวม	100.00	89.80	90.94

## การคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางของโครงการ

การกำหนดรูปแบบทางเลือกของเกาะกลางถนนสำหรับพัฒนาโครงการ ได้นำรูปแบบทั่วไปจำนวน **4 รูปแบบ** ซึ่งครอบคลุมลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการมาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม ดังนี้

### รูปแบบที่ 1 : เกาะกลางแบบเกาะสี (Paint Median)



เกาะกลางแบบเกาะสี เป็นเกาะกลางที่แบ่งทิศทางจราจรแบบทาสีเส้นบนผิวจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบทาสีเส้น (Paint Median) กว้าง 2.60 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน)

#### ข้อดี

1. การสัญจรเข้า-ออกสองข้างทางสามารถสัญจรได้ง่าย
2. สามารถมองเห็นได้ไกลในการขับขีรถ เนื่องจากไม่มีสิ่งกีดขวางบริเวณเกาะกลาง
3. ก่อสร้างง่าย ประหยัดค่าก่อสร้าง
4. ระบายน้ำระหว่างสองข้างทางได้ง่าย

#### ข้อด้อย

1. ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน และรถสามารถวิ่งตัดกระแสจราจรได้
2. การเลี้ยวเข้า-ออกของรถทำได้ทุกแห่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย การจราจรติดขัด
3. ไม่มีเกาะกลางกักหน่วงภัยสำหรับคนข้ามถนนข้าม
4. ไม่เหมาะกับถนนที่มีปริมาณการจราจรมาก ใช้ความเร็วสูงและบริเวณที่สองข้างทางเป็นย่านชุมชนหนาแน่น

### รูปแบบที่ 2 : เกาะกลางแบบราวกันอันตราย (Guardrail Median)



เกาะกลางแบบราวกัน เป็นเกาะกลางแบบราวเหล็กกันอันตราย ติดตั้งที่ผิวจราจรบริเวณเกาะกลาง ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบราวเหล็กกันอันตราย กว้าง 2.60 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน) เพื่อป้องกันรถไม่ให้ข้ามเกาะตัดกระแสจราจร ซึ่งจะมีการกำหนดจุดกลับรถเป็นระยะ

#### ข้อดี

1. ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกัน ได้เหมาะกับการจราจรที่ใช้ความเร็ว
2. สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติมด้านข้างได้ง่าย ให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายช่องจราจรในอนาคต
3. การระบายน้ำระหว่างสองข้างทางระบายได้ง่าย

#### ข้อด้อย

1. ที่จุดเปิดเกาะกลาง มีพื้นที่ไม่เพียงพอในการก่อสร้างช่องจราจรรอบเลี้ยวการกลับรถ
2. การข้ามถนนของคนทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง รวมถึงมีพื้นที่ให้คนข้ามถนนพักแรมมาก
3. ต้องมีการซ่อมบำรุงบ่อยครั้งจากรถที่ชนราวเหล็กทำให้การจราจรติดขัดและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

### รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)



เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เป็นเกาะกลางที่มีกำแพงคอนกรีตติดตั้งบริเวณเกาะแบ่งทิศทางจราจรหรือป้องกันไม่ให้รถวิ่งข้ามเกาะตัดกระแสจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตกว้าง 2.60 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน)

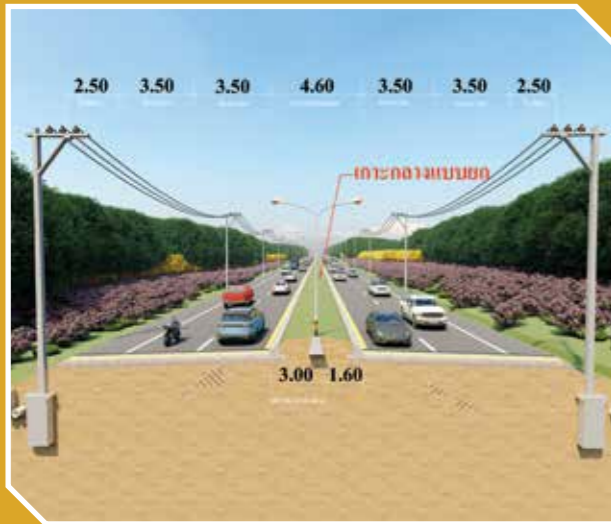
#### ข้อดี

1. ป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้ดีที่สุด เหมาะกับการจราจรที่ใช้ความเร็วสูงหรือในบริเวณทางโค้ง
2. สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติมด้านข้างได้ง่าย ให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายช่องจราจรในอนาคต
3. การซ่อมบำรุงน้อยที่สุด

#### ข้อด้อย

1. ที่จุดเปิดเกาะกลางมีพื้นที่ไม่เพียงพอในการก่อสร้างช่องจราจรรอบเลี้ยวรถกลับรถ
2. การข้ามถนนของคนทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง รวมถึงมีพื้นที่ให้คนข้ามถนนพักแรมมาก
3. ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านที่รับการยกโค้งบริเวณทางโค้ง

### รูปแบบที่ 4 : เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



เกาะกลางแบบยก (Raised Median) เป็นเกาะกลางแบบถมดินเพื่อแบ่งทิศทางจราจร เพื่อป้องกันไม่ให้รถวิ่งข้ามเกาะหรือตัดกระแสจราจร ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบยกถมดิน กว้าง 4.60 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน) โดยความกว้างของเกาะสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรถเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรของรถทางตรงในบริเวณจุดกลับรถและทางแยกต่างๆ

#### ข้อดี

1. สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้และจัดสวนหย่อมเพื่อเพิ่มทัศนียภาพที่สวยงามได้ และเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดเปิดเกาะกลาง
2. เหมาะกับบริเวณที่ด้านข้างทางเป็นชุมชนที่มีการข้ามถนนมาก เพราะสามารถใช้เป็นที่พักของคนเดินข้ามถนนได้สะดวกและปลอดภัย

#### ข้อด้อย

1. ไม่เหมาะกับทางหลวงที่การจราจรใช้ความเร็วสูง
2. ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านที่รับการยกโค้งที่ลาดเอียงเข้าเกาะกลาง ในการยกโค้งบริเวณทางโค้งราบ
3. ต้องใช้พื้นที่มากกว่ารูปแบบอื่นๆ

### ผลการพิจารณารูปแบบเกาะกลาง

จากการพิจารณารูปแบบเกาะกลาง พบว่า **รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)** เนื่องจากสภาพภูมิประเทศสองข้างทางเป็นภูเขาสลับเขาสูง ซึ่งเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตป้องกันรถที่ทิศทางสวนกันชนกันได้ดีที่สุด เหมาะกับการจราจรที่ใช้ความเร็วสูงหรือในบริเวณทางโค้ง และยังสามารถขยายช่องจราจรเพิ่มเติมด้านข้างได้ง่ายในอนาคต

### คะแนนเปรียบเทียบผลการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางถนน

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	เกาะสี่	ราวกันอันตราย	กำแพงคอนกรีต	เกาะกลางแบบยก
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35.00	25.00	26.00	27.00	23.00
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	29.40	27.00	27.54	19.85
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35.00	18.00	26.00	28.00	24.00
รวม	100.00	72.40	79.00	82.54	66.85

### การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ สํารวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยมีประเด็นที่ศึกษาครอบคลุม **4 ด้าน** ได้แก่ **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** สำหรับผลการศึกษาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) พบว่ามีจำนวน **21 ปัจจัย** ที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ประกอบด้วย

**ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ 7 ปัจจัย**

- ✓ ภูมิสัณฐาน
- ✓ ทรัพยากรดิน
- ✓ ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- ✓ น้ำผิวดิน
- ✓ อากาศและบรรยากาศ
- ✓ เสียง
- ✓ ความสั่นสะเทือน

**ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ 2 ปัจจัย**

- ✓ นิเวศวิทยาทางบก
- ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ

**คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3 ปัจจัย**

- ✓ การคมนาคมขนส่ง
- ✓ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- ✓ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

**คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 9 ปัจจัย**

- ✓ เศรษฐกิจและสังคม
- ✓ การโยกย้ายและการเวนคืน
- ✓ การสาธารณสุข
- ✓ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- ✓ อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ✓ สุขภาพ
- ✓ ผู้ใช้ทาง
- ✓ โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
- ✓ สุนทรียภาพและทัศนียภาพ



# การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

**กรมทางหลวง** เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

## ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

### การเข้าพบหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

- ดำเนินการระหว่างวันที่ 17 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567



### การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

- ดำเนินการเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลศรีสะเกษ อำเภอเมือง จังหวัดน่านและการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 143 คน

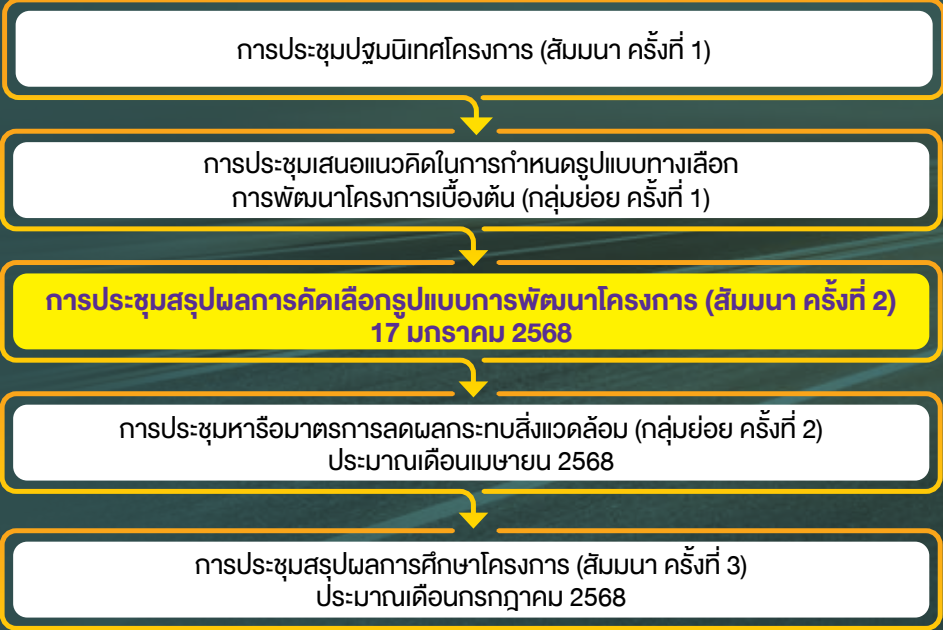


### การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

- ดำเนินการเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2567 จำนวน 2 กลุ่ม ณ สำนักงานเทศบาลตำบลศรีสะเกษ และห้องประชุมที่ว่าการอำเภอเวียงสา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 124 คน



## แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ และสื่อออนไลน์ ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ



### ติดต่อสอบถามข้อมูล

**สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง**  
 ชั้น 5 อาคารเอเชีย 5 ซอยพุก  
 ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท  
 เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
 โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
 โทรสาร : 0 2354 1034  
 Email : surveydesign.doh@gmail.com



### บริษัทที่ปรึกษา

**บริษัท วิชชากร จำกัด**  
 เลขที่ 7/38-40 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์  
 เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220  
 โทรศัพท์ : 0 2972 8899 (5 คู่สาย) , 0 2972 8882



**บริษัท ออโรส จำกัด**  
 เลขที่ 23/85 ซอยลาดพร้าว 23 ถนนลาดพร้าว  
 แขวงจันทรเกษม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900  
 โทรศัพท์ : 0 2938 3874



**บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด**  
 เลขที่ 428/146 หมู่บ้าน เดอะ ธีเจนท์ สตรีท  
 ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา  
 กรุงเทพมหานคร 10510  
 โทรศัพท์ : 0 2363 7725



**บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด**  
 เลขที่ 77/11 หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านใหม่  
 อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120  
 โทรศัพท์ : 0 2060 0101

