



แผนปฏิบัติการประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย 1)
สิงหาคม 2568

ความเป็นมาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 117 สายนครสวรรค์-จุดผ่านแดนกู่เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจากระหว่าง จ.นครสวรรค์ จ.พิจิตร จ.พิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรองระหว่าง จ.พิษณุโลก กับจ.อุตรดิตถ์ ปัจจุบันมีปริมาณจราจรสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จึงจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางขนส่งคนและสินค้าและรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการบนทางหลวงหมายเลข 117 ต.น้ำปาด - บ.กู่ (กม.343+554 ถึง กม.396+784) เบื้องต้นพบว่าแนวเส้นทางโครงการบางบริเวณอาจตัดผ่านพื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่

ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

กรมทางหลวง จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย **บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)** และ **บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด** ให้ดำเนินการบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.กู่ เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวงจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจรขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจร และระดับการให้บริการในอนาคต

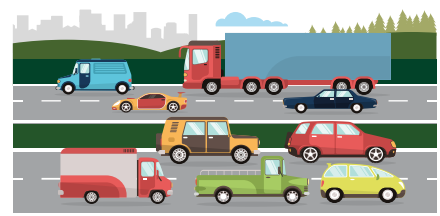
วัตถุประสงค์

1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.กู่ ให้ได้มาตรฐานตามกฎหมายที่กำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

2 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

3 เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเจ้าหน้าที่ภาคีรัฐองค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



ด้านการจราจรขนส่ง :
เพิ่มประสิทธิภาพของถนนจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาด้านการจราจร และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่



ด้านความปลอดภัย :
เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง



ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ :
เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

ระยะเวลาการศึกษา

เริ่มตั้งแต่ 4 มีนาคม 2568 ถึง 27 พฤษภาคม 2569
รวมระยะเวลาการศึกษาของโครงการ 450 วัน

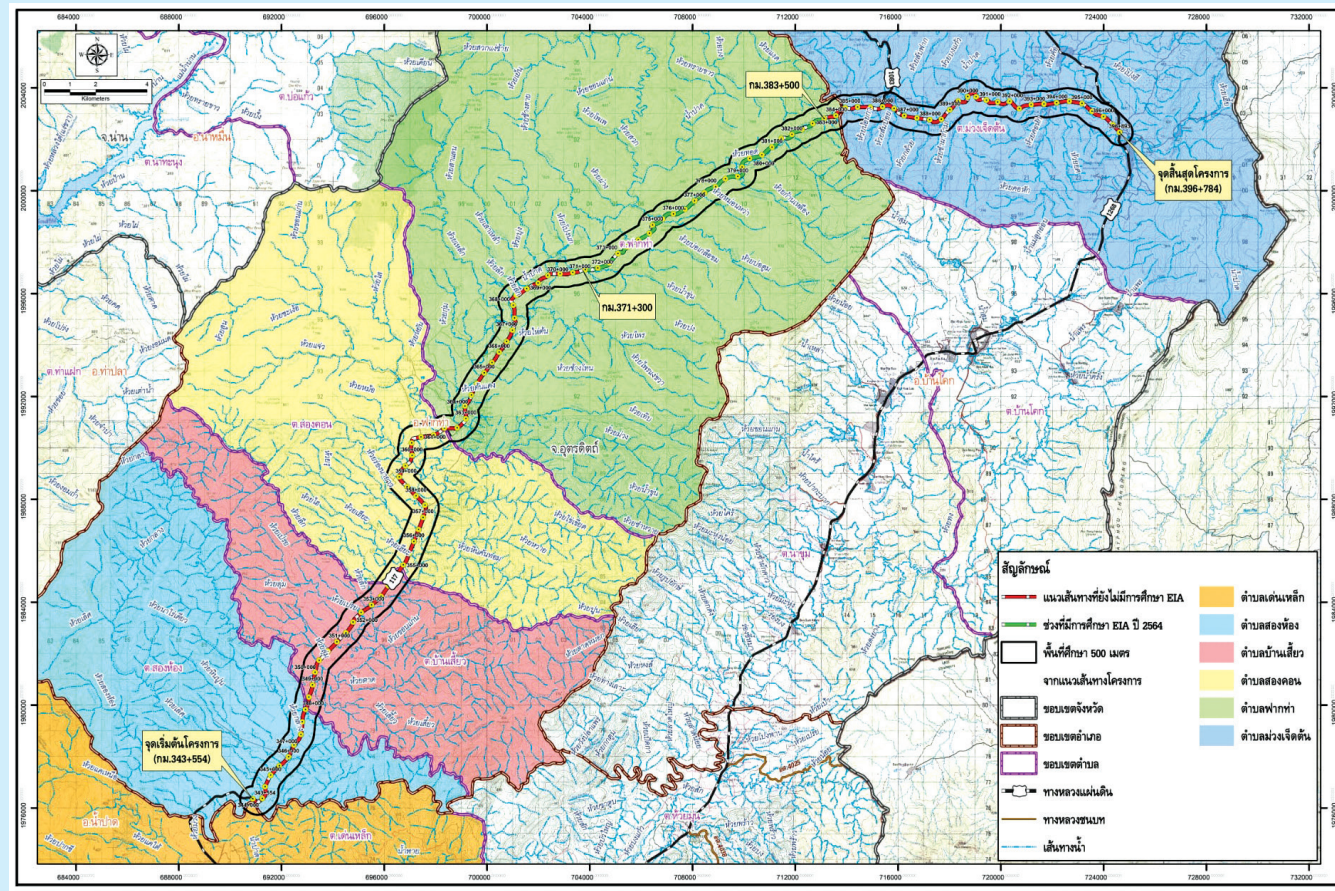
พื้นที่ศึกษาของโครงการ

กำหนดครอบคลุมทางละ 500 เมตร จากทั้งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยผ่าน 6 ตำบล 3 อำเภอ 1 จังหวัด รวม 32 หมู่บ้าน/ชุมชน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
อุตรดิตถ์	น้ำปาด	เด่นหลัก
	ฟากท่า	สองห้อง
		บ้านเสี้ยว
		สองคอน
	ฟากท่า	
	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น
1 จังหวัด	3 อำเภอ	6 ตำบล

แนวเส้นทางโครงการ

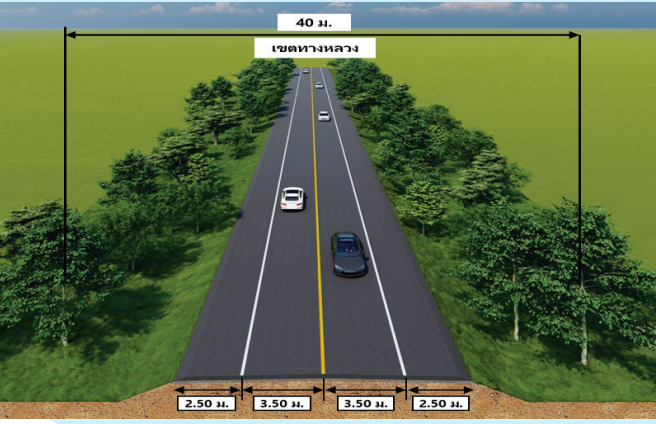
มีจุดเริ่มต้นที่ ต.สองห้อง อ.ฟากท่า บนทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณ กม.343+554 ไปสิ้นสุดโครงการที่ ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ บริเวณ กม.396+784 **ระยะทางรวมโดยประมาณ 53.23 กิโลเมตร**
ทั้งนี้ แนวเส้นทางโครงการจะเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1268 มุ่งหน้าไปด้านพรมแดนกู่



แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น

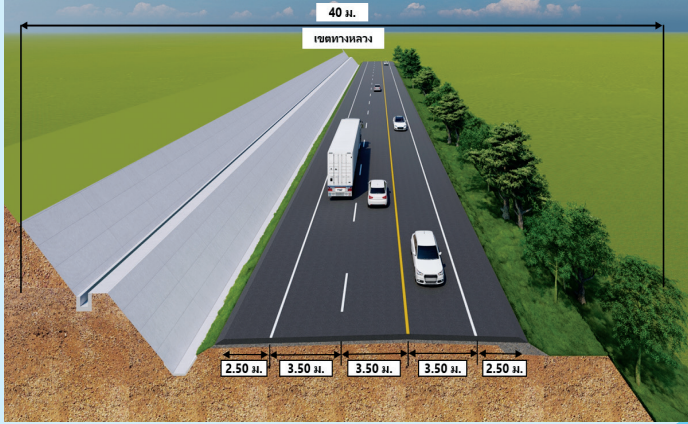
รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน

ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เป็นช่วงที่ผ่านพื้นที่ราบทั่วไป มีความกว้าง ช่องจราจร ช่องละ 3.5 เมตร และไหล่ทางด้านนอก 2.5 เมตร ตามมาตรฐานชั้นทาง ขั้นที่ 1 ใช้เขตทางถนนกว้าง 40 เมตร



รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน

สำหรับช่วงที่ผ่านพื้นที่ลาดชันเชิงภูเขา ออกแบบเป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร มี 1 ช่องจราจรใต้เขาสำหรับรถบรรทุก เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรบนช่องจราจรหลัก มีความกว้าง ช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทาง ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ตามมาตรฐานชั้นทาง ขั้นที่ 1 ใช้เขตทางถนนกว้าง 40 เมตร



รูปแบบถนนช่วงผ่านพื้นที่ลาดชันเชิงภูเขา

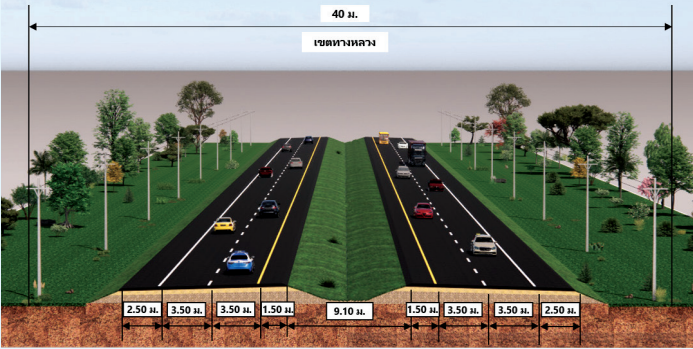
แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น

รูปแบบถนนช่วงเขตชุมชน

ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่ต้องผ่านพื้นที่ชุมชน เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนสองข้างทาง โดยแบ่งเป็น 3 รูปแบบทางเลือก คือ

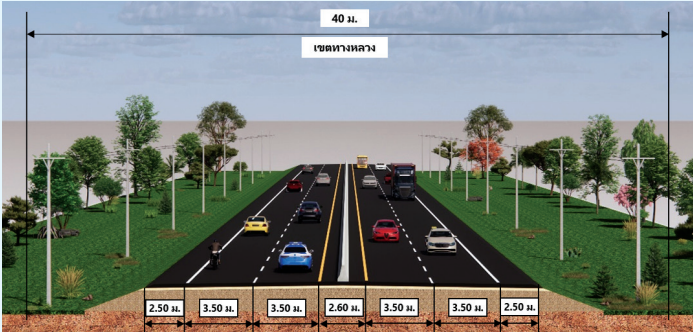
รูปแบบทางเลือกที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

ออกแบบถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ด้านในกว้าง 1.50 เมตร และมีเกาะกลางแบบกดเป็นร่องกว้าง 9.10 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร



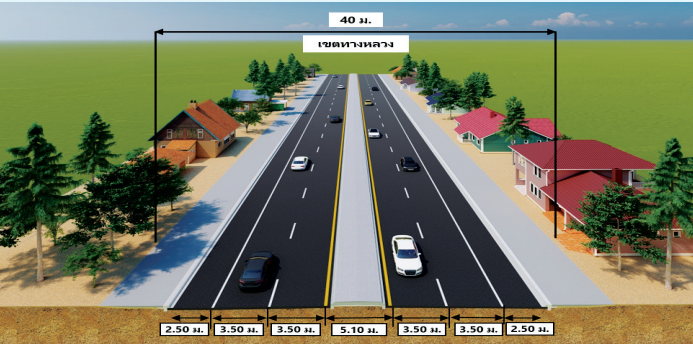
รูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

ออกแบบถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ด้านในกว้าง 1.0 เมตร และเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 0.60 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร



รูปแบบทางเลือกที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า

ออกแบบถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร พร้อมทางเท้า และมีเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร



หลักการในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) เช่น

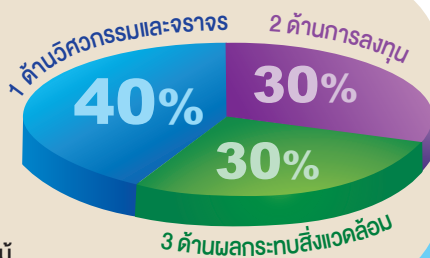
- ความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- ความปลอดภัยของรถทางตรง
- การกลับรถและการเลี้ยว
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง
- การระบายน้ำบนผิวจราจร

ด้านการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ด้านราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น
- ด้านการซ่อมบำรุงรักษา

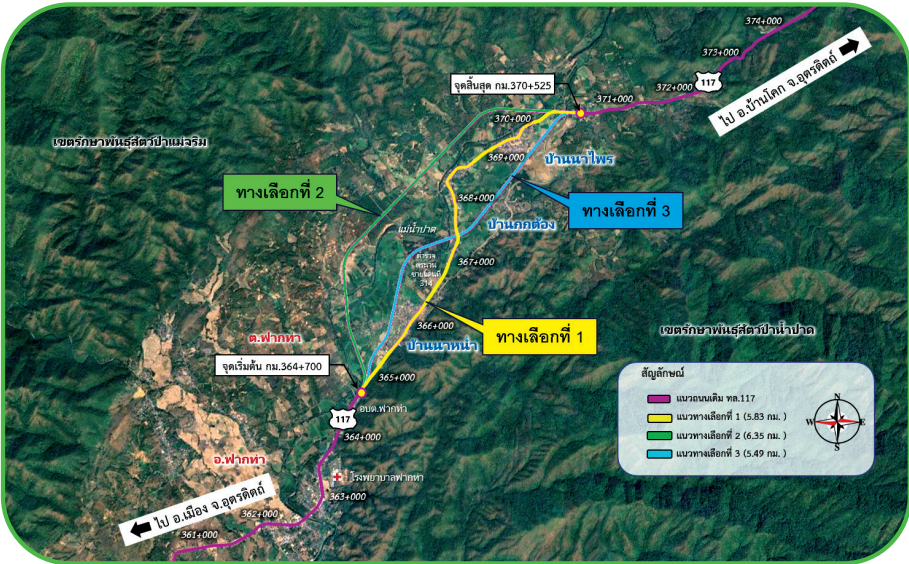
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

- ความปลอดภัยของคนข้ามถนนและคนเดินเท้า
- ผลกระทบผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้



การคัดเลือกแนวเส้นทางเบื้องต้น

เนื่องจากแนวเส้นทางเดิมช่วง กม.364+700 ถึง กม.370+200 ช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนจะมีเขตทางแคบเพียง 20 เมตร หากมีการปรับปรุงขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร โดยใช้เขตทาง 40 เมตร จะส่งผลกระทบต่อชุมชนด้านเวนคืนพื้นที่สองข้างทาง อีกทั้งแนวเส้นทางมีลักษณะคดเคี้ยวและใช้ความเร็วได้ต่ำ จึงมีความจำเป็นต้องตัดแนวเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย เบื้องต้นได้กำหนดแนวทางเลือก 3 เส้นทาง ดังนี้



แนวทางเลือกที่ 1 (สีเหลือง)

ออกแบบและปรับปรุงตามแนวเส้นทางเดิมผ่านพื้นที่ชุมชน บ้านนาโพธิ์ บ้านกกตอง และบ้านนาโพธิ์ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น มีลักษณะทางคดเคี้ยวทำให้ใช้ความเร็วได้ต่ำกว่า 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และมีเขตทางแคบเพียง 20 เมตร การปรับปรุงแนวเส้นทางจะส่งผลกระทบต่อด้านการเวนคืนพื้นที่สองข้างทางมาก อีกทั้งชุมชนมีการสัญจรระหว่างสองฝั่งถนน

การใช้แนวเส้นทางเดิมจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของชุมชน จากการสัญจรของรถขนส่งสินค้าหรือรถที่มีความเร็วสูง โดยมีระยะทางยาวประมาณ 5.83 กิโลเมตร การพัฒนาจะมีการเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด แต่ส่งผลกระทบต่อเวนคืนสิ่งปลูกสร้างสูงที่สุด

แนวทางเลือกที่ 2 (สีเขียว)

พิจารณาแนวเส้นทางใหม่ โดยเบี่ยงแนวไปทางทิศเหนือ บริเวณ อบต.ฟากท่า กม.364+700 ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรมตัดผ่านห้วยช้างโตน แม่น้ำปาด จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เนินสูง พื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม หลังจากนั้นเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านแม่น้ำปาด และเชื่อมต่อกับถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณ กม. 370+200 โดยมีระยะทางยาวประมาณ 6.35 กิโลเมตร

การพัฒนาจะมีการเวนคืนที่ดินมากที่สุดและส่งผลกระทบต่อเวนคืนสิ่งปลูกสร้างสูง อย่างไรก็ตามแนวเส้นทางใหม่มีช่วงทางตรงมากขึ้น สามารถใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย ทำความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน และทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว

แนวทางเลือกที่ 3 (สีฟ้า)

พิจารณาแนวเส้นทางใหม่ โดยเบี่ยงแนวไปทางทิศเหนือเล็กน้อยบริเวณ อบต.ฟากท่า กม.364+700 เพื่ออ้อมชุมชนบ้านนาโพธิ์ ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกผ่านพื้นที่ของ กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 314 ตัดผ่านแม่น้ำปาดสองแห่ง และตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 117 จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม หลังจากนั้นเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านคลองชลประทานและเชื่อมต่อกับถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณกม. 370+200 โดยมีระยะทางยาวประมาณ 5.49 กิโลเมตร

การพัฒนาจะมีการเวนคืนที่ดินสูง แต่ส่งผลกระทบต่อเวนคืนสิ่งปลูกสร้างน้อย อย่างไรก็ตามแนวเส้นทางใหม่มีช่วงทางตรงมากขึ้น ใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย ทำความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว

หลักการในการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

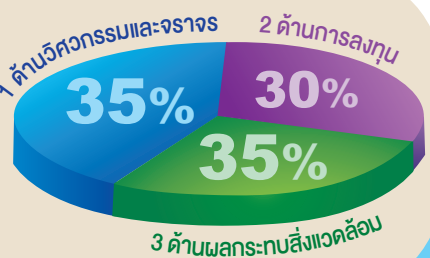
- ความยาวของแนวเส้นทาง
- รูปแบบทางด้านเรขาคณิต
- ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ความปลอดภัยต่อชุมชนและผู้ใช้งาน

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ค่าก่อสร้างเบื้องต้น
- ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเบื้องต้น

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบด้านชุมชนและการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสิ้นเปลือง
- ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้



การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแนวทางที่กำหนดประกอบด้วย

- แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme : ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 พฤศจิกายน 2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง

- แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของ สผ.

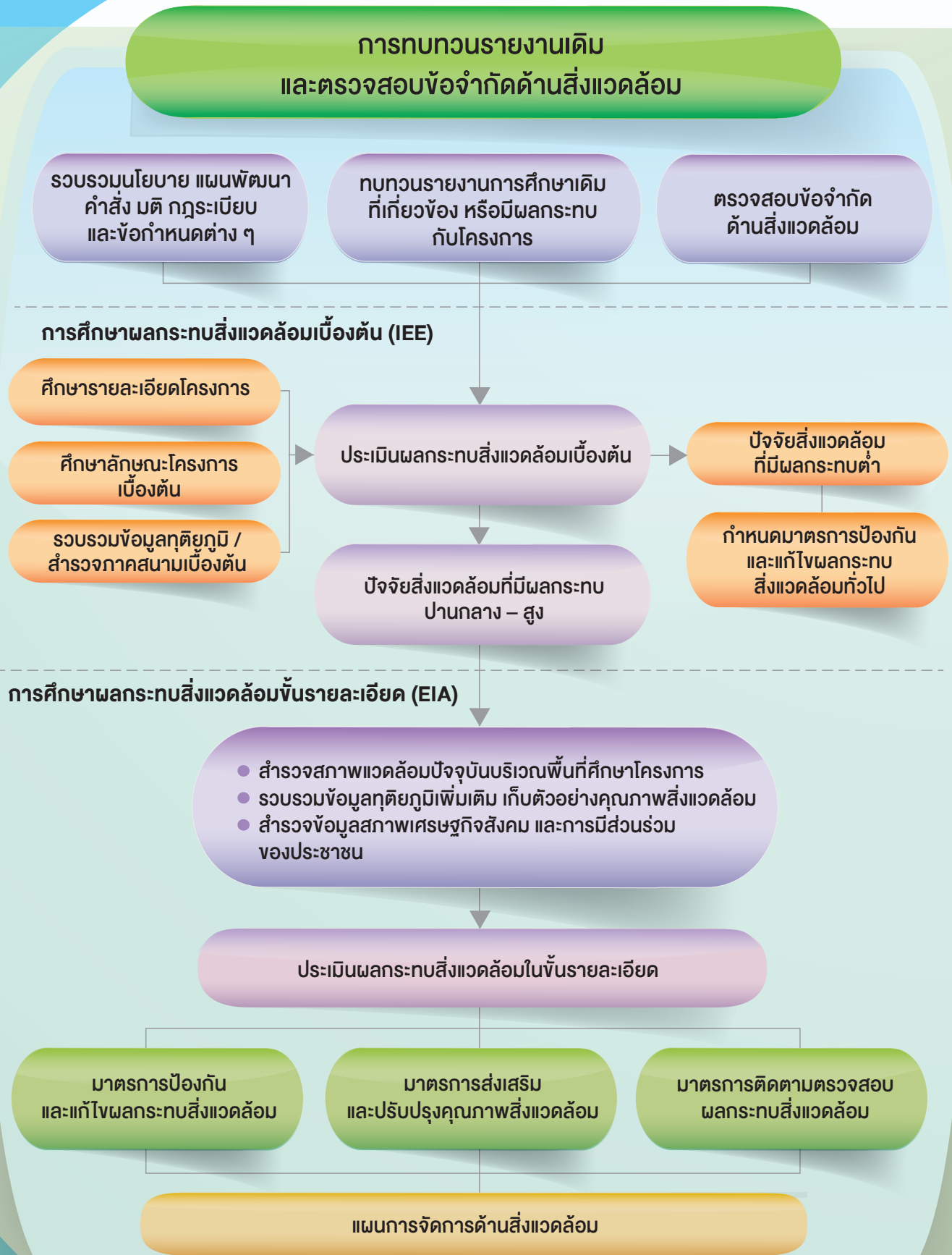
- แนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม สิงหาคม 2566 ของ สผ.

ทั้งนี้ แนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.371+300 ถึง กม.383+500 รวมระยะทางประมาณ 12.20 กิโลเมตร ได้มีการจัดทำรายงาน EIA เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้ว โดยได้รับมติให้ความเห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าว ลงหนังสือเลขที่ ทส.1010.4/9839 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2564

ส่วนแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.343+554 ถึง กม.371+300 และ กม.383+500 ถึง กม.396+784 จากการตรวจสอบระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และหนังสือตอบกลับจาก สผ. เลขที่ ทส.1008.6/9760 ลงวันที่ 18 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการบางบริเวณตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไป

โครงการได้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ครอบคลุม 29 ปัจจัย ใน 4 องค์ประกอบ ได้แก่ กรรพการสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ กรรพการสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ผลการศึกษาพบว่า**มีปัจจัยที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ รวม 23 ปัจจัย** โดยจะนำปัจจัยเหล่านี้ไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ 23 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- ทรัพยากรดิน
- น้ำผิวดิน
- เสียง
- นิเวศวิทยาทางบก
- การคมนาคมขนส่ง
- การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ
- การใช้ที่ดิน
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- อาชีวอนามัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- ผู้ใช้ทาง

- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- อากาศและบรรยากาศ
- ความสั่นสะเทือน
- นิเวศวิทยาทางน้ำ
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การเกษตรกรรม
- เศรษฐกิจ-สังคม
- การสาธารณสุข
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- สุขาภิบาล
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ทั้งหมด 5 ครั้ง
แบ่งเป็นการประชุมใหญ่ระดับจังหวัด จำนวน 3 ครั้ง
และการประชุมกลุ่มย่อยระดับอำเภอ/ตำบล จำนวน 2 ครั้ง

เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ระหว่างวันที่ 6-9 พฤษภาคม 2568



1

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ

(สัมมนา ครั้งที่ 1) วันพฤหัสบดีที่ 29 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.

ณ หอประชุมโกรลาสุทิศ โรงเรียนชุมชนโกรลาสุวิทยา ต.บ้านแสนธง อ.แก่งน้ำลาด จ.อุดรธานี



2

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก

การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันที่ 4 - 8 สิงหาคม พ.ศ. 2568

3

การประชุมสรุปผลการคัดเลือก

รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568

4

การประชุมหารือมาตรการ

ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนมกราคม พ.ศ. 2569

5

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ

(สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนเมษายน พ.ศ. 2569

สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0-2354-1034

ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1313 (นายนิติ เอียดจัญ)

โทรสาร : 02-509-979

ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุแห่ง)

โทรสาร : 02-509-9109



www.hwy117
nampad-banphudu.com



Facebook.com/na.117
คอน ตำบลน้ำลาด - บ้านกุด



Line: na.117
(กรมทางหลวง)