



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 315

ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) -
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361
(แยกบายพาสพนัสนิคม)



การประชุมสรุปผล
การคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

“มุ่งพัฒนาและดูแลบริหาร
จัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม”

เอกสารประชาสัมพันธ์
มกราคม 2569

ชุดที่
3

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 315 สายฉะเชิงเทรา - ชลบุรี เป็นแนวทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมต่อการเดินทางและการสัญจรของผู้คนและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ระหว่างจังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดชลบุรี อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้ โดยในปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนสนิมคม) มีปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญทางธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยว ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการสัญจร อีกทั้งยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายเขตทาง จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจร พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการน้อยที่สุด รวมทั้งเป็นการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และ บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนสนิมคม) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการสำหรับการแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย เป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ



วัตถุประสงค์ของโครงการ

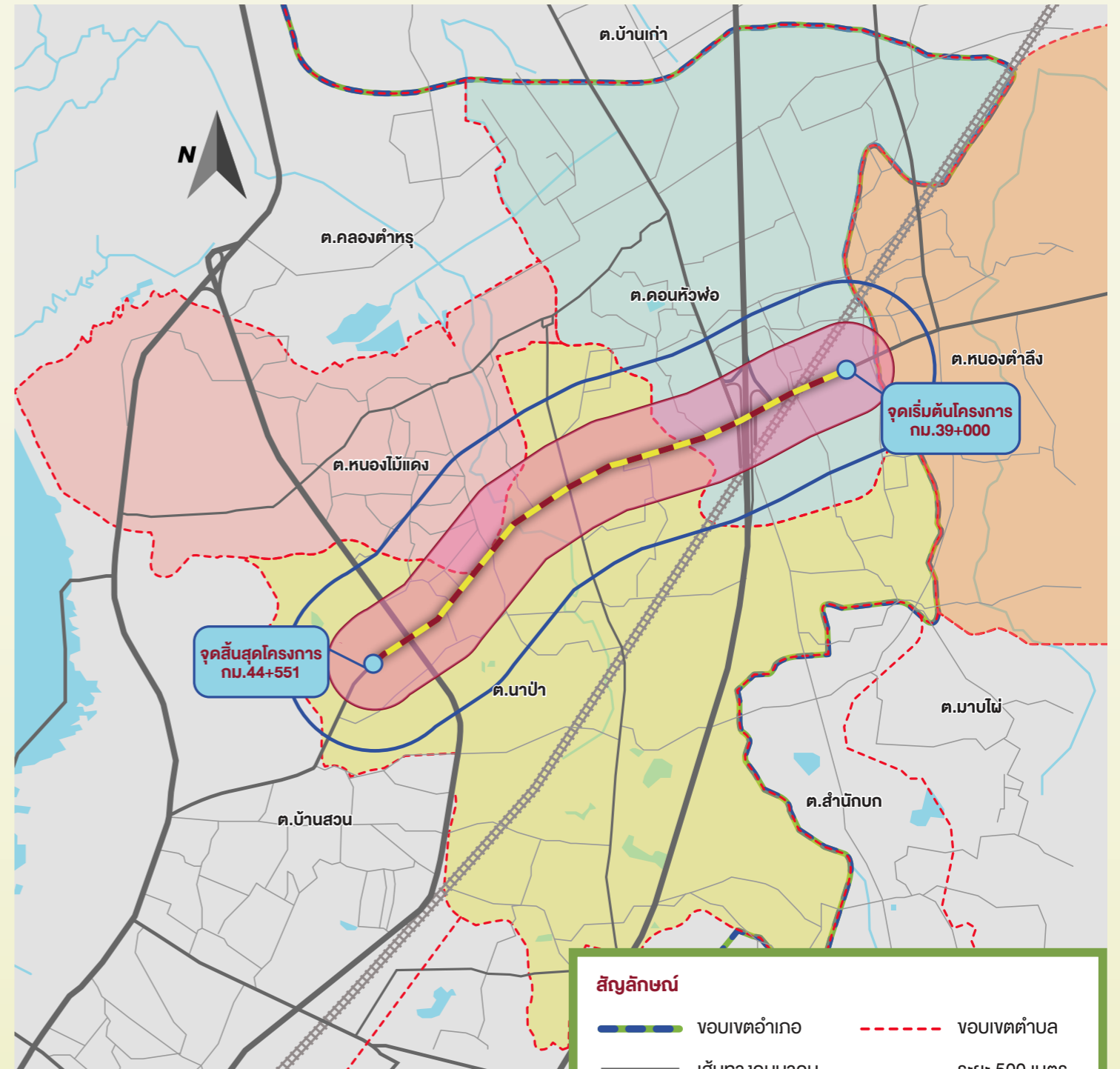
- เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคมและชุมชนในพื้นที่
- เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ประโยชน์ของโครงการ

- สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 315 และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง ส่งผลให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น
- สามารถเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 315 ในการคมนาคมและขนส่งสินค้า ในระหว่างพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดชลบุรี ให้สามารถส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังและภูมิภาคอื่นทั่วประเทศ
- สามารถเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการจะครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองข้าง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง กม.39+000 ถึง กม.44+551 ระยะทางประมาณ 5.551 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล 2 อำเภอ ในจังหวัดชลบุรี ประกอบด้วย ตำบลหนองตำลิ่ง อำเภอบ้านนาโพธิ์ ตำบลดอนหัวฬ่อ ตำบลหนองไม้แดง และตำบลนาป่า อำเภอมะนิลา



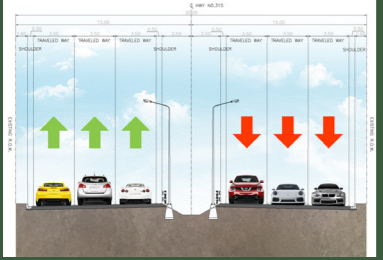
สัญลักษณ์	
	ขอบเขตอำเภอ
	ขอบเขตตำบล
	เส้นทางคมนาคม
	ระยะ 500 เมตร
	แนวโครงการ
	ระยะ 1000 เมตร
	เส้นทางน้ำ

การคัดเลือกรูปตัดทางหลวงของโครงการ

ที่ปรึกษาได้คัดเลือกรูปตัดทางหลวงที่เหมาะสมสำหรับแนวเส้นทางของโครงการ โดยพิจารณาจากรูปแบบหลักจำนวน 3 รูปแบบ และทำการเปรียบเทียบรายละเอียดข้อดีและข้อเสียของเกาะกลางทั้ง 3 รูปแบบ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังนี้

รูปแบบที่ 1 : เกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median)

ช่องจราจรหลัก 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางขนาด 0.5 เมตร ทางเท้าขนาดลดลงจาก 2.4 เมตร เป็นขนาด 1.0 เมตร เกาะกลางแบบกดร่องกว้าง 5.0 เมตร เพื่อประโยชน์ด้านการระบายน้ำ



ข้อดี

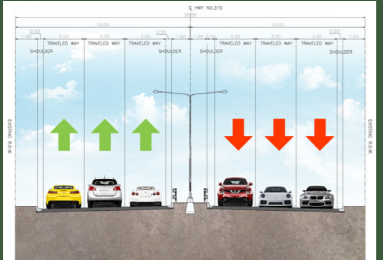
- ขั้วบดบดน้อยเพราะมองเห็นการจราจรจากฝั่งตรงข้าม
- ระบายน้ำตามยาวสามารถใช้ช่องเกาะกลางได้
- ออกแบบช่องรถเลี้ยวขวาและกลับรถได้อย่างปลอดภัย
- ไม่บดบังทัศนียภาพ
- มีพื้นที่ในการพัฒนาทางหลวงบริเวณเกาะกลางในอนาคต

ข้อเสีย

- อาจเกิดอุบัติเหตุรถเสียหลักกดร่องเกาะกลางหรือรถข้ามเกาะกลาง
- เหลือพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ในการวางระบบระบายน้ำ/สาธารณูปโภคน้อย เพราะใช้พื้นที่เกาะกลางมาก
- ต้องมีการบำรุงรักษาในระยะยาว เช่น วัชพืชในร่องเกาะ การเดินเขิน การกัดเซาะ
- มีผลกระทบการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบอื่น

รูปแบบที่ 2 : เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

ช่องจราจรหลัก 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางขนาด 0.5 เมตร ทางเท้าขนาดลดลงจาก 2.4 เมตร เป็นขนาด 1.9 เมตร เกาะกลางแบบยกกว้าง 3.2 เมตร



ข้อดี

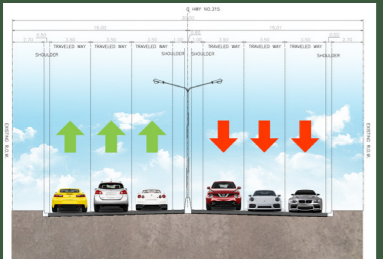
- ออกแบบช่องรถเลี้ยวขวาและกลับรถได้ปลอดภัย
- ไม่บดบังทัศนียภาพ มีพื้นที่เพิ่มความสวยงาม
- มีพื้นที่รองรับการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง และเชื่อมต่อระบบระบายน้ำ
- ดูแลรักษาง่าย มีอายุใช้งานยาว

ข้อเสีย

- ไม่เหมาะกับการสัญจรด้วยความเร็วสูง
- ไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เสียหลักข้ามเกาะได้
- ไม่เหลือพื้นที่ในการพัฒนารูปแบบทางหลวงบริเวณเกาะกลางในอนาคต

รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางแบบกำแพงกัน (Concrete Barrier Median)

ช่องจราจรหลัก 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร ไหล่ทางขนาด 1.0 เมตร ทางเท้าขนาดเพิ่มขึ้นจาก 2.4 เมตร เป็นขนาด 2.7 เมตร เกาะกลางแบบกำแพงกันกว้าง 0.6 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุรถข้ามช่องจราจรสวนทางเหมาะสำหรับถนนที่มีความเร็วในการสัญจรสูง หรือบริเวณที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่



ข้อดี

- ปลอดภัยและทำความเร็วในการขับขี่ได้มากที่สุด
- ป้องกันรถเสียหลักข้ามเกาะได้
- ป้องกันแสงไฟรบกวนจากฝั่งตรงข้าม
- มีพื้นที่ทางเท้า รองรับระบบสาธารณูปโภค ระบบระบายน้ำ มากกว่ารูปแบบอื่น
- ก่อสร้างได้ง่าย รวดเร็ว
- ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด ทำให้ส่งผลกระทบต่อระหว่างก่อสร้างน้อย
- บำรุงรักษาน้อยที่สุด

ข้อเสีย

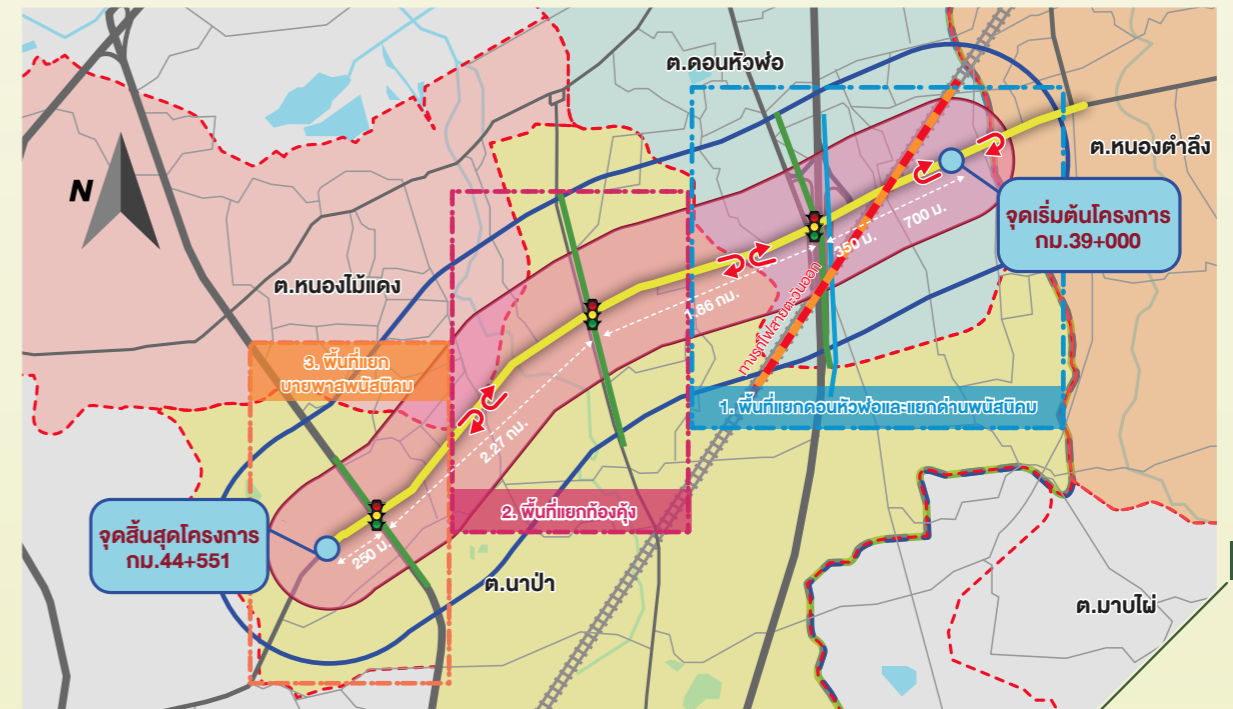
- การกลับรถบนแนวสายทางยากและมีความอันตรายสูง
- บดบังทัศนียภาพ
- เกิดอุบัติเหตุจะมีความรุนแรงมากที่สุด
- ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น
- ไม่เหลือพื้นที่ในการพัฒนารูปแบบทางหลวงบริเวณเกาะกลางในอนาคต

ปัจจัยในการพิจารณา	คะแนนเต็ม	รูปตัดทางหลวง		
		รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร	40	30.00	32.00	38.00
2. ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30	18.00	24.00	22.00
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	24.00	26.00	24.00
รวม	100	72.00	82.00	84.00

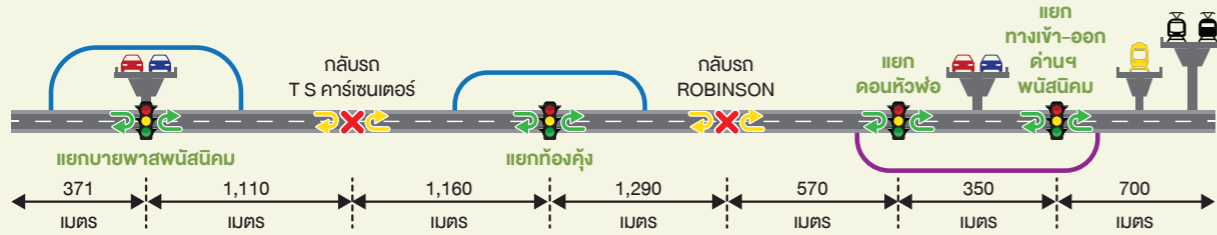
จากผลการพิจารณาพบว่ารูปตัดทางหลวงที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาโครงการคือรูปตัดทางหลวงแบบมีเกาะกลางถนนแบบผสม (Hybrid Median System) โดยใช้เกาะกลางแบบกำแพงกันในช่วงที่มีโครงสร้างต่างระดับ และใช้เกาะกลางแบบยกเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสม เพื่อให้เกิดความสมดุลสูงสุดทั้งด้านความปลอดภัย การลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะสอดคล้องกับเงื่อนไขพื้นที่ ความต้องการเดินทาง และแนวโน้มการพัฒนาทางหลวงในอนาคตของพื้นที่โครงการ

แนวคิดในการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

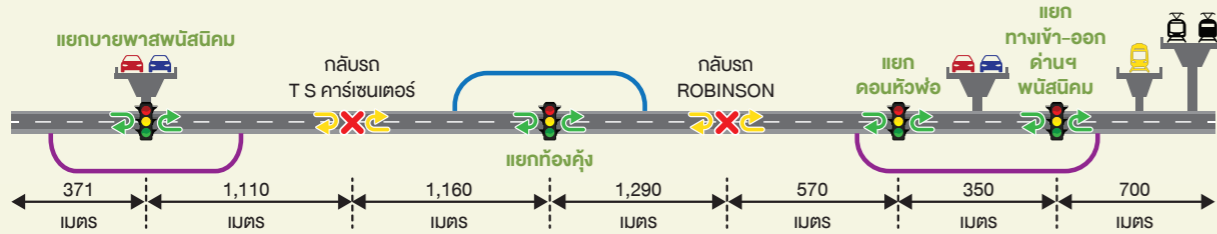
โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและแก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 315 ให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน และสามารถรองรับปริมาณการจราจรในอนาคต ซึ่งจากการศึกษาและสำรวจแนวเส้นทางของโครงการ พบว่า มีทางแยกที่ควรจะต้องมีการปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร จำนวน 4 แห่ง โดยในเบื้องต้นได้แบ่งพื้นที่การพัฒนาของโครงการออกเป็น 3 พื้นที่ ประกอบด้วย 1) พื้นที่แยกดอนหัวฬ่อและแยกด่านพนสนธิคม 2) พื้นที่แยกท้องคู้ และ 3) พื้นที่แยกบายพาสพนสนธิคม



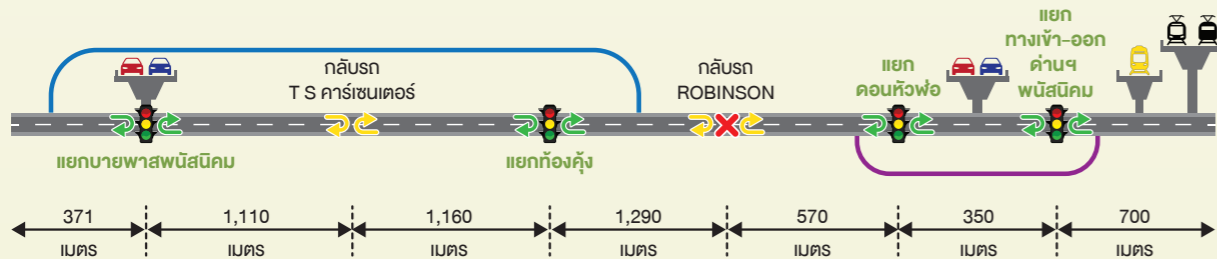
การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ



ทางเลือกที่ 1 : พื้นที่แยกคอนหัวฟ่อและแยกด้านพนัสนิคม ออกแบบเป็นทางลอดตรงผ่านบนแนวทางหลวงหมายเลข 315 พื้นที่แยกท้องคู้ง และ พื้นที่แยกบายพาสพนัสนิคม ออกแบบเป็นทางยกระดับเฉพาะจุดบริเวณทางแยก ในทิศทางตรงตามแนวทางหลวงหมายเลข 315



ทางเลือกที่ 2 : พื้นที่แยกคอนหัวฟ่อและแยกด้านพนัสนิคม และ พื้นที่แยกบายพาสพนัสนิคม ออกแบบเป็นทางลอดตรงผ่านบนแนวทางหลวงหมายเลข 315 พื้นที่แยกท้องคู้ง ออกแบบเป็นทางยกระดับเฉพาะจุดบริเวณทางแยก ในทิศทางตรงตามแนวทางหลวงหมายเลข 315



ทางเลือกที่ 3 : พื้นที่แยกคอนหัวฟ่อและแยกด้านพนัสนิคม ออกแบบเป็นทางลอดตรงผ่านบนแนวทางหลวงหมายเลข 315 พื้นที่แยกท้องคู้ง และ พื้นที่แยกบายพาสพนัสนิคม ออกแบบเป็นทางยกระดับเชื่อมต่อกันตามแนวทางหลวงหมายเลข 315

ปัจจัยในการพิจารณา	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ ตั้งแต่พื้นที่ต้นทางและปลายทางของโครงการ		
		รูปแบบ ทางเลือกที่ 1	รูปแบบ ทางเลือกที่ 2	รูปแบบ ทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร	40	35.50	32.00	33.00
2. ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30	30.00	18.00	22.00
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	24.00	29.00	16.00
รวม	100	89.50	79.00	71.00

จากผลการพิจารณาพบว่า รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาโครงการ คือ รูปแบบทางเลือกที่ 1 พื้นที่แยกคอนหัวฟ่อและแยกด้านพนัสนิคม ออกแบบเป็นทางลอดตรงผ่านบนแนวทางหลวงหมายเลข 315 พื้นที่แยกท้องคู้ง และ พื้นที่แยกบายพาสพนัสนิคม ออกแบบเป็นทางยกระดับเฉพาะจุดบริเวณทางแยก ในทิศทางตรงตามแนวทางหลวงหมายเลข 315 ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสม ทั้งด้านการอำนวยความสะดวก ด้านการจราจรและด้านความปลอดภัยในพื้นที่ อีกทั้ง ยังเป็นรูปแบบที่สามารถปรับปรุงจุดกลับรถได้เพิ่มเติม โดยจะเป็นการออกแบบเพื่อก่อสร้างในเขตทางเดิมในปัจจุบัน โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

ภาพจำลองตัวอย่างรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณทางแยกบายพาสพนัสนิคม แยกท้องคู้ง แยกคอนหัวฟ่อและแยกด้านพนัสนิคมที่ได้รับคัดเลือก



แยกบายพาสพนัสนิคม

แยกท้องคู้ง

แยกคอนหัวฟ่อและแยกด้านพนัสนิคม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ครอบคลุมปัจจัยย่อย ทั้ง 29 ปัจจัย โดยพิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมการพัฒนาโครงการทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยผลการพิจารณาปัจจัยที่นำไปศึกษาในขั้นรายละเอียด การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA มีทั้งหมด 21 ปัจจัย ประกอบด้วย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ (6 ปัจจัย) ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย น้ำผิวดิน อากาศ และบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ (2 ปัจจัย) นิเวศวิทยา ทางบก นิเวศวิทยา ทางน้ำ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ (4 ปัจจัย) การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ การใช้ที่ดิน	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (9 ปัจจัย) เศรษฐกิจและสังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย อุบัติเหตุ และความปลอดภัย ความปลอดภัย ในสังคม สุขภาพ ผู้ใช้ทาง โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
--	--	---	---

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ได้ให้ความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมรับฟังและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของโครงการ และเพื่อเป็นการร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและทางด้านอื่น ๆ ของโครงการ รวมทั้งเป็นการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษา โดยจะมีการประชาสัมพันธ์ทั้งทางสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ โซเชียลมีเดียของโครงการ ป้ายขอเชิญร่วมแสดงความคิดเห็นโครงการ และการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเป็นช่องทางสำหรับประชาชนผู้สนใจได้รับทราบในรายละเอียดการศึกษาของโครงการ และสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้มากที่สุดต่อไป



การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ เมื่อวันที่ 24 - 25 มีนาคม และ 4 เมษายน 2568

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2568 ณ ห้องเจปาร์คฮอลล์ ชั้น 2 โรงแรมเจปาร์ค อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings ผู้เข้าร่วม 143 คน



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2568 ณ สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ส่วนเครื่องกล) ตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings ผู้เข้าร่วม 110 คน



ช่องทางการติดต่อ



www.hwy315donhuaroh-bypassphanatnikhom.com



ทางหลวง 315 ดอนหัวฬ่อ - บายพาสพนันต์นิคม



@309crjgh



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด

เลขที่ 408/111 อาคารพหลโยธิน Iwasai
ชั้น 25 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2116 9796
โทรสาร : 0 2116 9775
ผู้ประสานงาน : นายนราชัย ตันตวงวิทย์
วิศวกรขนส่งจราจรและงานทาง



สถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

1 ซอยดอกลอง 1 แขวงลาดกระบัง
เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร 10520
โทรศัพท์ : 0 2329 8000
โทรสาร : 0 2329 8106
ผู้ประสานงาน : ศส.ดร.ภาสกร ชันทองทิพย์
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด

428/146 หมู่บ้าน เดอะ ธิงกัน สตรีท
ถนนพระยาสุรินทร แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
โทรศัพท์ : 0 2363 7725
ผู้ประสานงาน : นายปรัชญา จันโท
ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วมของประชาชน