



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาคาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9
ถึงจุดตัดทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

ดำเนินการศึกษาโดย :
AEC บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เอกสารประชาสัมพันธ์ชุดที่ 3
มีนาคม 2563

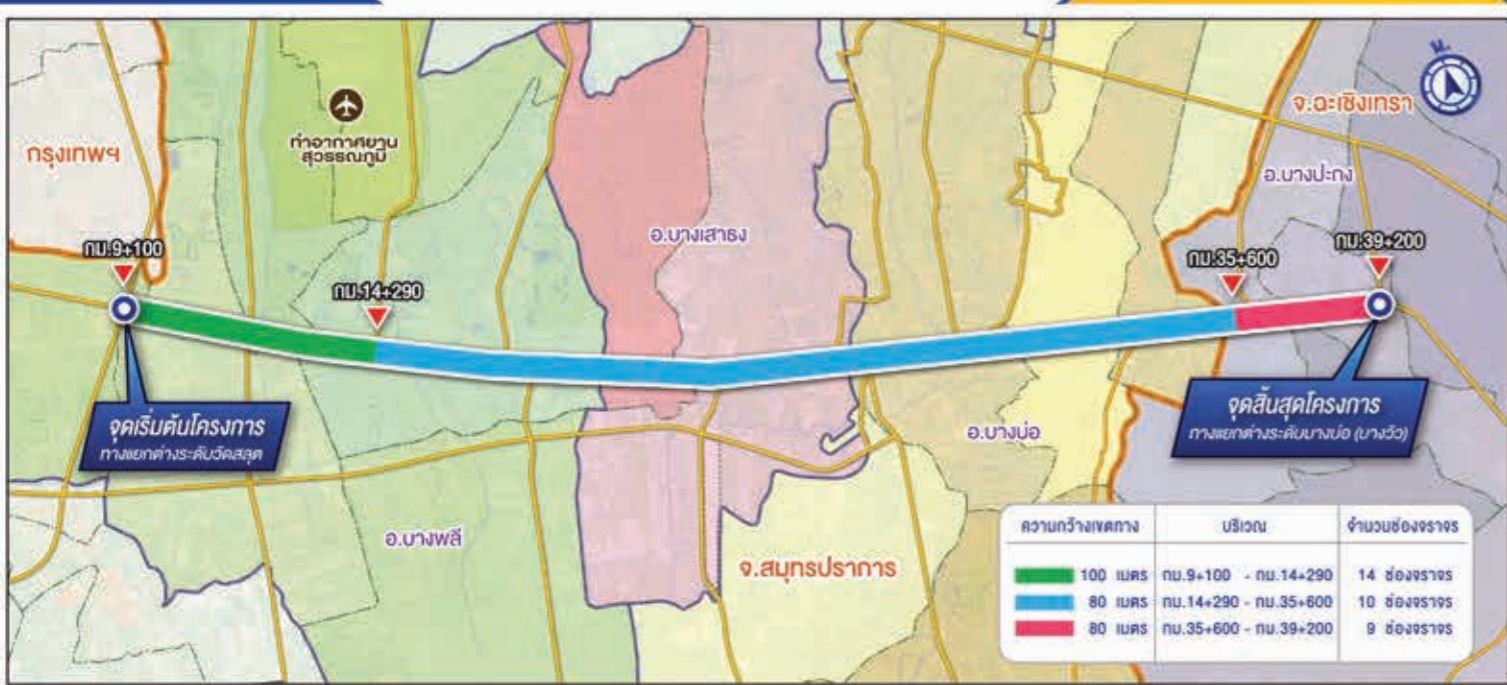
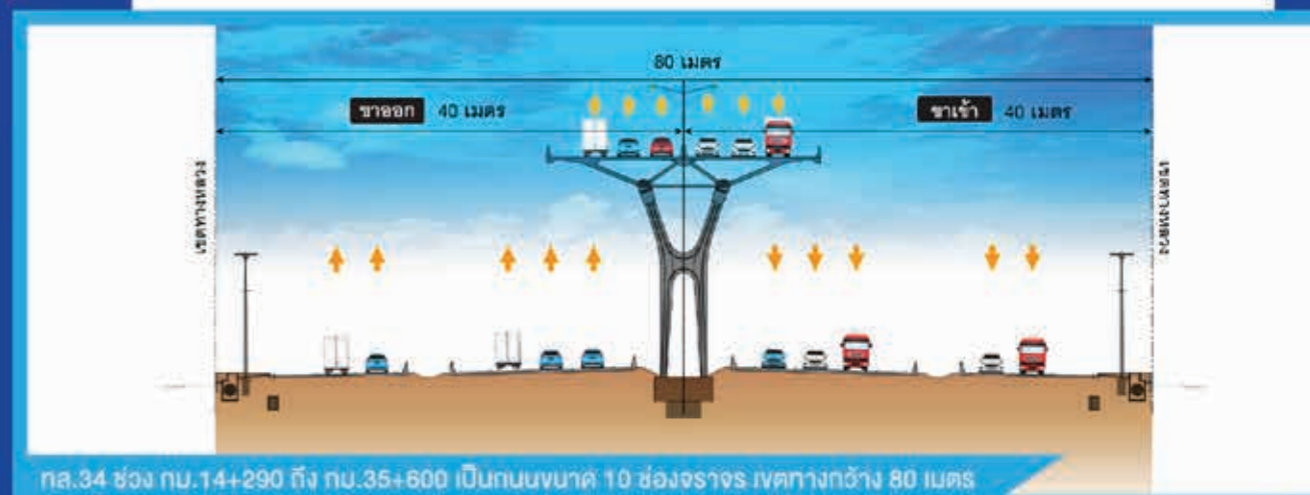
ที่มาของโครงการ

ปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลังไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรไม่สะดวก ติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทาง และขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบกับทางหลวงสายนี้มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนนเพื่อเพิ่มจำนวนช่องจราจร ด้วยเหตุผลดังกล่าวกรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงดังกล่าว และโครงการขยายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อเร่งแก้ไขปัญหาการจราจรให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางและขนส่งได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวงจึงได้จ้าง บริษัท เอเซียเอ็นจีเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคาสำหรับ โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม สามารถแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัดให้ประชาชนและผู้ประกอบการสามารถใช้เส้นทางโครงการ ทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และการขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย โดยมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการศึกษาโครงการทั้งสิ้น 12 เดือน



สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง



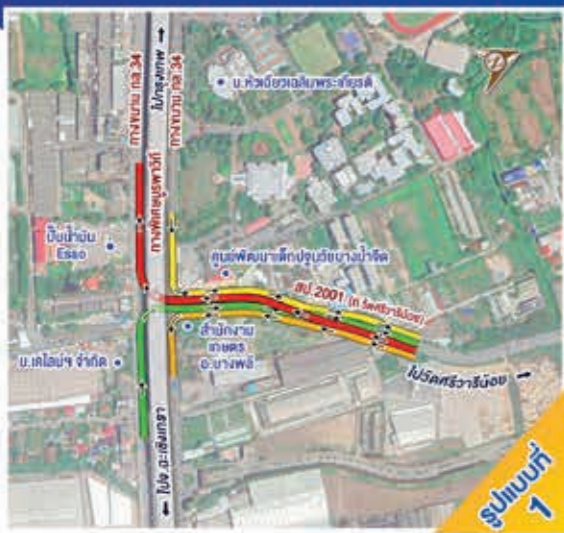
แนวเส้นทางโครงการและจำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน

ถนนช่วงต้นโครงการฯ เริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 หรือบริเวณทางแยกต่างระดับวัดสลุด (กม.9+100) อยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นถนนขนาด 12-14 ช่องจราจร (ทางหลัก 8 ช่อง ทางคู่ขนาน 4-6 ช่อง) เมื่อผ่านพื้นที่อำเภอบางเสาธง และอำเภอบางบ่อ จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 10 ช่องจราจร (ทางหลัก 6 ช่อง ทางคู่ขนาน 4 ช่อง) และเมื่อแนวถนนเข้าเขตพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวนช่องจราจรลดลงเหลือ 9 ช่องจราจร (ทางหลักขาเข้า 3 ช่อง ทางคู่ขนานขาเข้า 2 ช่อง , ทางหลักขาออก 2 ช่อง ทางคู่ขนานขาออก 2 ช่อง) โดยสิ้นสุดเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือบริเวณทางแยกต่างระดับบางบ่อ (บางวัว) (กม.39+200) รวมระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร

การออกแบบทางแยกต่างระดับ เพื่อแก้ปัญหาราจรอบทางหลวงหมายเลข 34

จากการสำรวจสภาพการจราจร ประกอบกับผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต พบว่าจุดที่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดมาก และสภาพพื้นที่มีความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับเพื่อช่วยให้กระแสการจราจรมีความคล่องตัวขึ้น ประกอบด้วย 2 จุด ได้แก่ บริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001) และบริเวณจุดตัดถนนเกษะบางพลี (สป.1006) โดยมีรายละเอียดของการออกแบบทางแยกต่างระดับ ดังนี้

➤ ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)



- █ ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับหรือทางลอดขนาด 1 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวซ้ายไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถมาจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เมื่อเลี้ยวขวาเข้าถนนวัดศรีวารีน้อยแล้ว จะลดระดับลอดใต้ทางยกระดับในแนวนอนวัดศรีวารีน้อย

- █ ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวซ้ายไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถมาจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาช้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนวัดศรีวารีน้อย



- █ ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร ช้าม ทล.34 แล้วเลี้ยวขวาช้างเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขวาเข้ากรุงเทพฯ
- █ ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวซ้ายไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถมาจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- █ ทิศทางรถจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาช้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนวัดศรีวารีน้อย



การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

พิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรม 35 คะแนน ด้านเศรษฐกิจ 30 คะแนน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน เท่ากับ 100 คะแนน โดยรูปแบบที่ได้คะแนนรวมสูงสุด จะเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุดสำหรับนำไปออกแบบรายละเอียดของทางแยกต่างระดับต่อไป



ด้านวิศวกรรม 35 คะแนน

เรขาคณิตของทางเลี้ยว
ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
ความปลอดภัยในการขับขี่
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้าง



ด้านเศรษฐกิจ 30 คะแนน

ค่าก่อสร้าง
ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน

ทรัพยากรดิน
การโยกย้ายเวนคืน
(การเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง)

สรุปผลการคัดเลือก รูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากการศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับและพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ข้างต้น รวมทั้งได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาประกอบการคัดเลือกสรุปได้ว่า การออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย รูปแบบทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีเรขาคณิตของทางเลี้ยวที่ดีที่สุด ความปลอดภัยในการขับขี่อยู่ในเกณฑ์ดี และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างค่อนข้างน้อย ที่สำคัญคือ มีการเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด ซึ่งส่งผลให้ค่าเวนคืนและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างต่ำกว่า รวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโยกย้ายเวนคืนและสูญเสียทรัพยากรดินน้อยที่สุด ทั้งนี้ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จะมีการกำหนดมาตรการป้องกัน กำแพง และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ทั้งระยะการก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ ไว้ในการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ต่อไป



การออกแบบปรับปรุง เพื่อแก้ไขปัญหารถราในแนวเส้นทาง

การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหารถราบนทางหลวงหมายเลข 34 และจุดตัดทางแยกต่างๆ พิจารณาจากผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจร และระดับการให้บริการของทางแยก โดยพยายามออกแบบปรับปรุง ทล.34 ภายในพื้นที่เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชน สถานประกอบการ และอาคารพาณิชย์ที่อยู่สองข้างทาง ประกอบด้วย

1 ปรับปรุงจุดกลับรถ

ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดในช่องทางหลัก 5 จุด

- 1 กม. 19+000 บริเวณถนนเลียบริมคลองสุวรรณภูมิ
- 2 กม. 23+000 บริเวณสวนอาหารปิ่นแก้ว
- 3 กม. 31+750 บริเวณก่อนถึงบริษัท ซูโอเคอี (ประเทศไทย) จำกัด
- 4 กม. 35+850 บริเวณก่อนถึงทางเข้าสนามกอล์ฟไทยคันทรีคลับ
- 5 กม. 38+600 บริเวณก่อนถึงทางเข้านิคมฯ โทคอน



ออกแบบก่อสร้างสะพานกลับรถเกือบ 4 จุด

- 1 บริเวณ กม. 31+245 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณปากซอยบางกระษาย หรือ ถนน สป.3012)
- 2 บริเวณ กม. 31+285 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณเนินแกสวิลล์คัส)
- 3 บริเวณ กม. 35+400 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณจุดตรวจฯ กม.35 สก.บางพลีน้อย)
- 4 บริเวณ กม. 35+600 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณคลองหอยท่อมคิล อยู่ในเขตฝั่งจังหวัดฉะเชิงเทรา)



ออกแบบสะพานบดสำหรับรถขนาดเล็ก

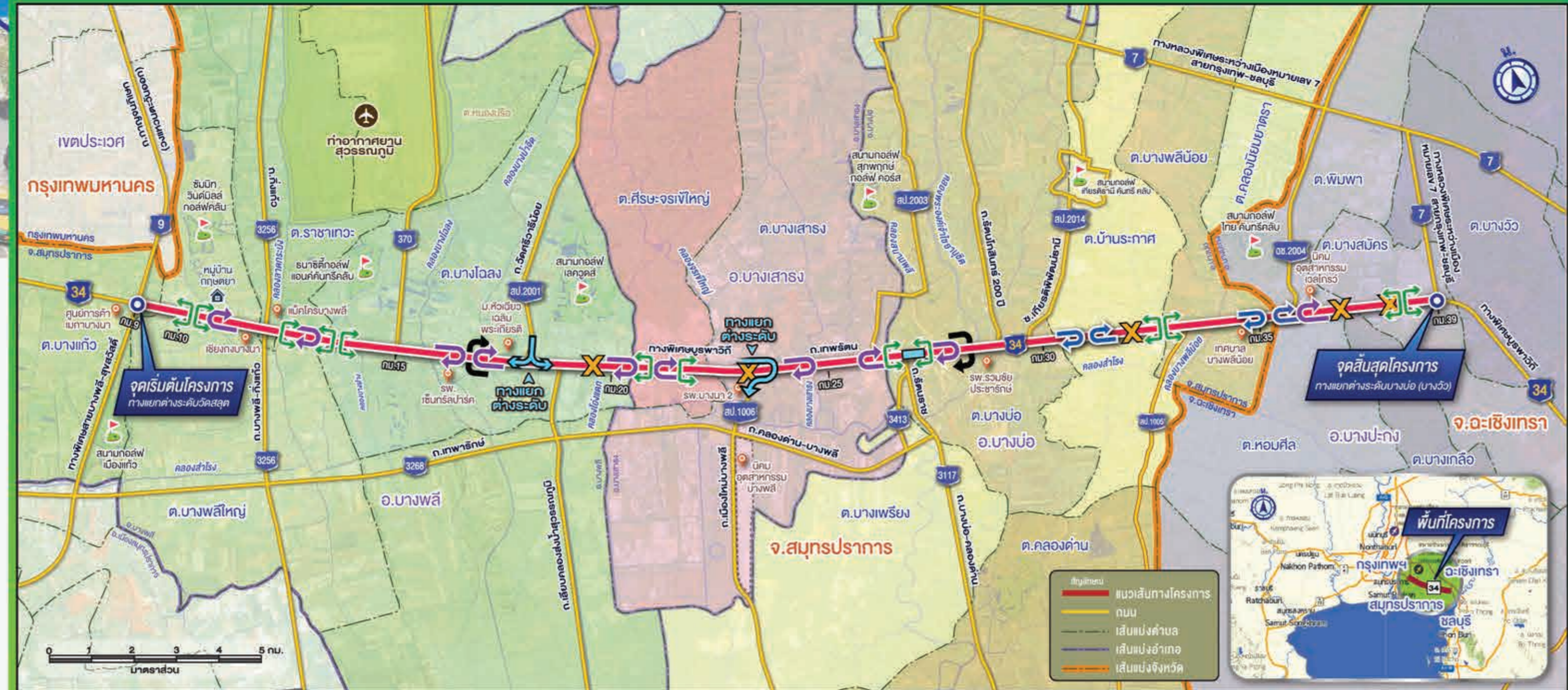
ออกแบบสะพานบดให้รถขนาดเล็กที่วิ่งในทางขนาน ใช้กลับรถไปสู่ทางขนานของอีกฝั่งถนนได้ โดยมีความสูงช่องลอดไม่เกิน 3 เมตร ที่ กม. 27+355 หรือบริเวณคลองอนุ



งานสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถราจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี **ส่วนที่ 1**

จุดเริ่มต้น : บริเวณ กม. 9+100 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ทางแยกต่างระดับวัดสลุด)
จุดสิ้นสุด : บริเวณ กม. 39+200 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ (บางวัว))
ระยะทาง : ประมาณ 30 กิโลเมตร



สะพานกลับรถจักรยายนต์ (ใหม่)
ทางแยกต่างระดับ (ใหม่)
ปิดจุดกลับรถระดับพื้น (เดิม)
สะพานยก (ใหม่)
สะพานกลับรถเกือบน้ำ (ใหม่)
สะพานกลับรถเกือบน้ำ (เดิม)
จุดกลับรถใต้สะพาน (เดิม)



พื้นที่ศึกษา : ครอบคลุม 4 อำเภอ 2 จังหวัด ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน

จ.สมุทรปราการ
 อ.บางพลี : ต.บางแก้ว ต.บางพลีใหญ่ ต.ราชาเทวะ และ ต.บางโฉลง
 อ.บางเสาธง : ต.ศีรษะจรเข้ใหญ่ และ ต.บางเสาธง
 อ.บางบ่อ : ต.บางบ่อ ต.บ้านระกาศ และ ต.บางพลีน้อย

จ.ฉะเชิงเทรา
 อ.บางปะกง : ต.หอมศีล ต.บางสมกร ต.บางเกลือ ต.พิมพา และ ต.บางวัว

2 ขยายจำนวนช่องจราจร

เพิ่มช่องจราจร ตั้งแต่ กม. 14+290 (แยกเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ) ถึง กม. 39+200 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ) ให้ทางหลักและทางขนาน มีจำนวนช่องจราจร รวม 12 ช่องจราจร โดยแบ่งเป็นช่องทางหลัก 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง) และช่องทางขนาน 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่อง)



จุดที่	บริเวณ กม.	ทิศทางการกลับรถ	จุดสังเกต
1	10+300	กลับรถขาเข้า	ใกล้หมู่บ้านนาราสี บางนา (บริเวณอู่ ส.ชัยสวัสดิ์)
		กลับรถขาออก	บริเวณอู่ ส.ชัยสวัสดิ์
2	12+600	กลับรถขาออก	บริเวณบึงน้ำบ่อเอสโซ่ บางนา-ตราด กม.12
3	13+500	กลับรถขาเข้า	บริษัท นิวสมไทยมอเตอร์เวย์ จำกัด
4	14+100	กลับรถขาออก	ก่อนถึง บริษัท ซูอิคิ พีพี เมกะ ออโต้ จำกัด
5	21+100	กลับรถขาเข้า	บริเวณศูนย์กระจายสินค้า บริษัท ซีอีดียูเคชั่น จำกัด (มหาชน)
6	21+600	กลับรถขาออก	บริเวณก่อนถึงซอยวัดมงคลนิมิตร
7	26+600	กลับรถขาออก	บริเวณร้านอาหารครัวบุญอยู่ (2000)
8	27+500	กลับรถขาเข้า	ถัดจากสะพานข้ามคลองอนุ (ฝั่งขาออก)
9	33+200	กลับรถขาออก	ก่อนถึงสะพานข้ามคลองบางคล้า
		กลับรถขาออก	ก่อนถึงพนาข้ามคลองบางคล้า
		กลับรถขาเข้า	ก่อนถึงพนาข้ามคลองบางคล้า
10	38+700	กลับรถขาออก	บริเวณ บริษัท ทุโฮม อ.บางนา-ตราด

3 ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนานให้เพียงพอ อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อแก้ปัญหาการติดกระแสรถรา ดังนี้

เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 2 จุด

- 1 ฝั่งขาออก กม. 30+600 ถัดจาก บริษัท เอ็มเอสที โปรเฟสชั่นแนล จำกัด
- 2 ฝั่งขาออก กม. 34+900 ถัดจากปากซอยทางเข้าวัดหอยท่อมคิล

เพิ่มจุดออกทางขนาน 2 จุด

- 1 ฝั่งขาเข้า กม. 30+700 บริเวณโกดัง บริษัท เอสเคเอส
- 2 ฝั่งขาเข้า กม. 31+900 ถัดจากสะพานข้ามคลองบ้านระกาศ

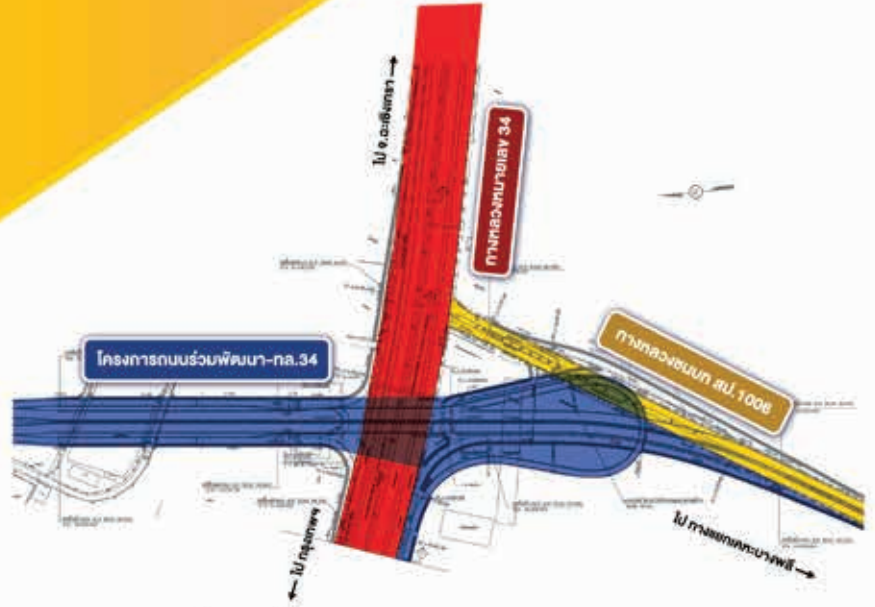
ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็ว เพื่อไม่ให้รถวนกระแสรถราในช่องทางวิ่งทางตรง

สะพานกลับรถจักรยายนต์

ออกแบบและกำหนดตำแหน่งก่อสร้างสะพานกลับรถจักรยายนต์ ในจุดที่เหมาะสม รวม 10 จุด ดังนี้





➤ ทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)

จุดตัดกับถนนเคหะบางพลี มีโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ สายร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งได้ออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับบริเวณนี้ไว้แล้ว

อย่างไรก็ตาม รูปแบบที่กรมทางหลวงชนบทออกแบบไว้ ยังขาดทิศทางเลี้ยวขวาเข้า-ออกระหว่างทางหลวงหมายเลข 34 กับถนนเคหะบางพลี (สป.1006) ที่จะช่วยแก้ไขสภาพจราจรติดขัดบริเวณนี้ได้ ที่ปรึกษาจึงออกแบบเพิ่มเติมในทิศทางที่ยังขาด ดังนี้



▶ ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี

ออกแบบเป็นทางยกระดับรูปตัวยู (U Ramp) ขนาด 1 ช่องจราจร โดยยกยกระดับจากช่องทางขนานของทางหลวงหมายเลข 34 แล้วกลับรถลอดใต้โครงสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนเคหะบางพลี

▶ ทิศทางจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไป จ.ฉะเชิงเทรา

ให้รถจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 34 เพื่อไปขึ้นสะพานกลับรถเกือบห้าขาออก กม.21+200 (บริเวณหน้า บริษัท วอลโว่ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด) มุ่งหน้าไป จ.ฉะเชิงเทรา



งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะเข้ามามีส่วนร่วมกับกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง ด้วยการบูรณาการองค์ความรู้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน โดยกำหนดให้ที่ปรึกษาประเมินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง และสอดคล้องกับความก้าวหน้าของงานศึกษา ซึ่งที่ผ่านมาได้จัดการประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) ตามพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการฯ ผ่าน ระหว่างวันที่ 27-29 พฤศจิกายน 2562 และวันที่ 12 ธันวาคม 2562 มีผู้เข้าร่วมการประชุมรวมทั้งสิ้น 226 คน

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนสอดคล้องกับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมาย 7 แผนงาน



กลุ่มที่ 1

พื้นที่อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ

วันที่ 27 พฤศจิกายน 2562 เวลา 13:00-16:00 น.
ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอบางเสาธง จำนวน 59 คน



กลุ่มที่ 2

พื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

วันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 เวลา 9:00-12:00 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ จำนวน 74 คน



กลุ่มที่ 3

พื้นที่อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ

วันที่ 12 ธันวาคม 2562 เวลา 13:00-16:00 น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลบางพลีน้อย จำนวน 44 คน



กลุ่มที่ 4

พื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

วันที่ 29 พฤศจิกายน 2562 เวลา 9:00-12:00 น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลบางสมัคร จำนวน 49 คน





สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพหลโยธิน 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-1027

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

บริษัทที่ปรึกษา

AEC

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม : นายศราวุธ เกียรติพานิชย์
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นางสาวมยุรี กัทธชัยยาคุปต์
โทรศัพท์ : 0-2636-7510 โทรสาร : 0-2236-6094
ด้านสิ่งแวดล้อม : นายนคร ศรีธวัช
โทรศัพท์ : 0-2115-6314

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ
และร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.doh-highway34-section1.com

