กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

# โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 34

## ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 – จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

## ออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทาง สร้างความสะดวก ปลอดภัย ให้ผู้ใช้ทาง

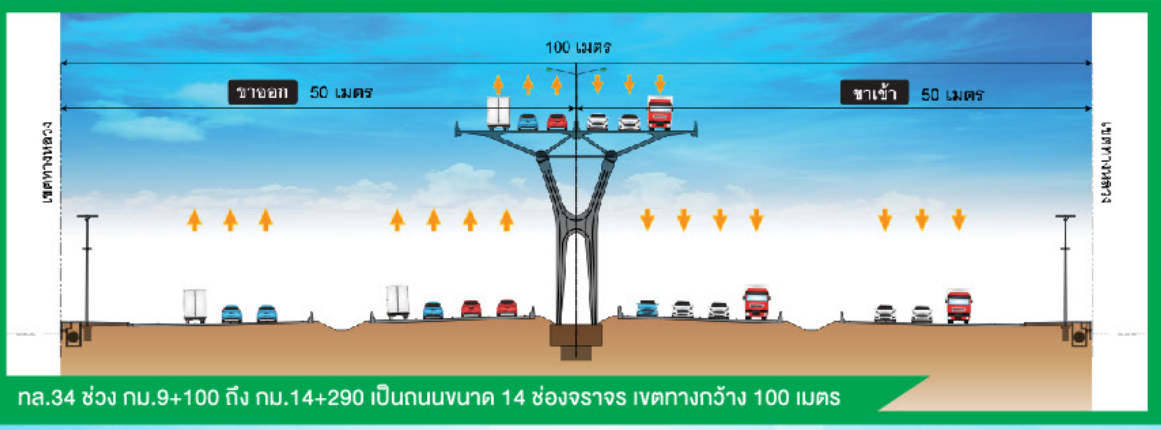
**ทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรีมีปัญหาการจราจรติดขัด** โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น เป็นพื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรม มีสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งดึงดูดให้มีปริมาณจราจรหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรติดขัด **เกิดความล่าช้าในการเดินทางและขนส่ง และสร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ**

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับ**โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1** ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม สามารถแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัด ให้ประชาชนและผู้ประกอบการใช้เส้นทางโครงการ ทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และการขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงสุด

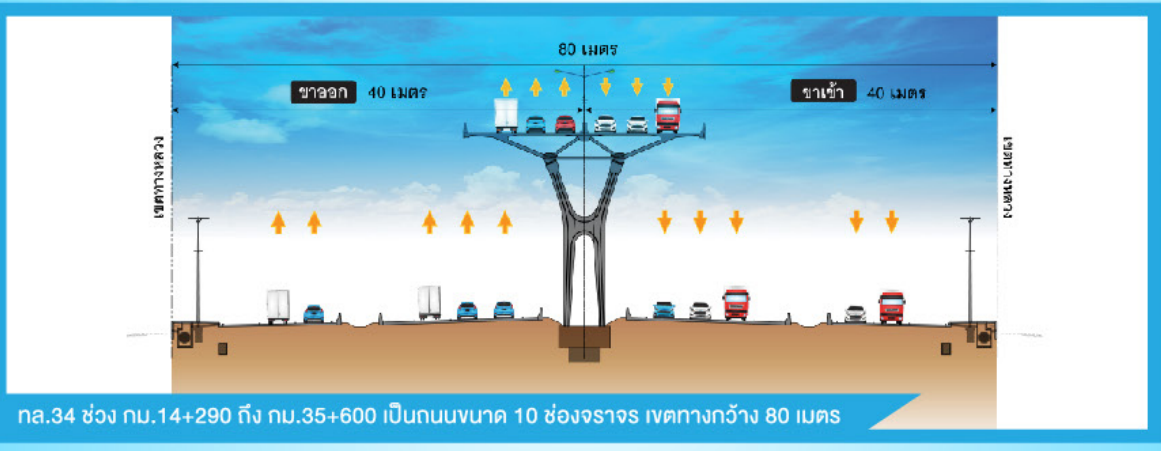
กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

# สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทาง

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




ทล.34 ช่วง กม.9+100 ถึง กม.14+290 เป็นถนนขนาด 14 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 100 เมตร




ทล.34 ช่วง กม.14+290 ถึง กม.35+600 เป็นถนนขนาด 10 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 80 เมตร

ทล.34 ช่วง กม.35+600 ถึง กม.39+200 เป็นถนนขนาด 9 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 80 เมตร

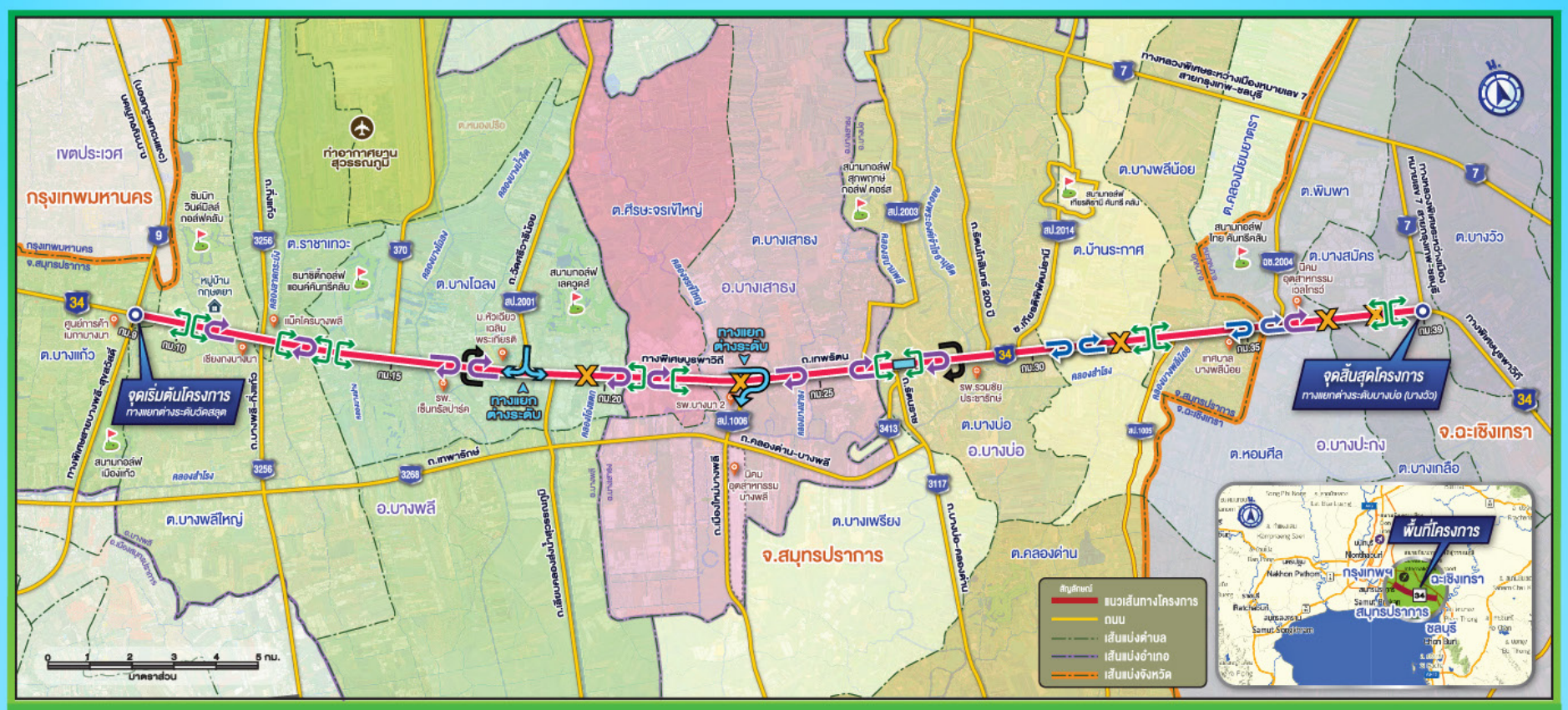
กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

# แนวเส้นทางและการออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร บนทางหลวงหมายเลข 34

## ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9-จุดตัดทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ส่วนที่ 1

**จุดเริ่มต้น** : บริเวณ กม.9+100 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ทางแยกต่างระดับวัดสลุฯ)
**จุดสิ้นสุด** : บริเวณ กม.39+200 หรือจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ทางแยกต่างระดับบางบ่อ (บางวัว))

**ระยะทางรวม 30 กิโลเมตร**




สะพานกลับรถจักรยานยนต์ (ใหม่) | ทางแยกต่างระดับ (ใหม่) | ปิดจุดกลับรถระดับพื้น (เดิม) | สะพานบก (ใหม่) | สะพานกลับรถเกือกม้า (ใหม่) | สะพานกลับรถเกือกม้า (เดิม) | จุดกลับรถใต้สะพาน (เดิม)

### ปิดจุดกลับรถระดับพื้น (เดิม) 5 จุด

1. กม.19+000
2. กม.23+000
3. กม.31+750
4. กม.35+850
5. กม.38+600

### จุดกลับรถใต้สะพาน (เดิม) 2 จุด

1. กม.17+150 (สะพานข้ามคลองบางน้ำจืด)
2. กม.28+600 (สะพานข้ามคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต)

### ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (ใหม่) 2 จุด

1. กม.18+200 บริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)
2. กม.23+400 บริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)

### สะพานกลับรถเกือกม้า (เดิม) 10 จุด

1. กม.11+050
2. กม.13+150
3. กม.17+050
4. กม.17+225
5. กม.21+100
6. กม.21+200
7. กม.24+700
8. กม.26+150
9. กม.28+400
10. กม.37+275

### ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า (ใหม่) 4 จุด

1. บริเวณ กม.31+245
2. บริเวณ กม.31+285
3. บริเวณ กม.35+400
4. บริเวณ กม.35+600

### ก่อสร้างสะพานบก (ใหม่) 1 จุด

ที่ กม.27+355 หรือบริเวณคลองธนู

### ก่อสร้างสะพานกลับรถจักรยานยนต์ (ใหม่)

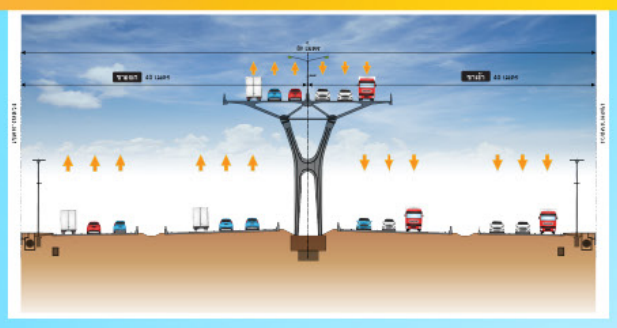
ในจุดที่เหมาะสม 10 จุด

กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

# การออกแบบปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง

พิจารณาจากผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรและระดับการให้บริการของทางแยก โดยพยายามออกแบบปรับปรุง ทล.34 ภายในพื้นที่เขตทางหลวงที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทาง ประกอบด้วย

## 1 ขยายจำนวนช่องจราจร



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

## 2 ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนานให้เพียงพอ อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อแก้ปัญหารถตัดกระแสจราจรกัน ดังนี้

### เพิ่มจุดเข้าทางหลัก 2 จุด ได้แก่

1. ฝั่งขาออก กม.30+600 (ถัดจาก บริษัท เอ็นเอสพี โปรเฟสชั่นแนล จำกัด)
2. ฝั่งขาออก กม.34+900 (ถัดจากปากซอยทางเข้าวัดหอมศีล)

### เพิ่มจุดออกทางขนาน 2 จุด ได้แก่

1. ฝั่งขาเข้า กม.30+700 (บริเวณโกดัง บริษัท เอสเคเฮช)
2. ฝั่งขาเข้า กม.31+900 (ถัดจากสะพานข้ามคลองบ้านระกาศ)

### ปรับปรุงจุดเข้าออกทางหลักและทางขนาน

เพิ่มช่องจราจรเสริมบริเวณที่ไม่มีช่องจราจรเสริมสำหรับเร่งความเร็วและลดความเร็วเพื่อไม่ให้รบกวนกระแสจราจรในช่องรถวิ่งทางตรง

## 3 ปรับปรุงจุดกลับรถ

### ปิดจุดกลับรถระดับพื้นทั้งหมดในช่องทางหลัก 5 จุด

1. กม.19+000 (บริเวณถนนเลียบคลองสุวรรณภูมิ)
2. กม.23+000 (บริเวณสวนอาหารปิ่นแก้ว)
3. กม.31+750 (บริเวณก่อนถึงบริษัท ชูโอโคคิ (ประเทศไทย) จำกัด)
4. กม.35+850 (บริเวณก่อนถึงทางเข้าสนามกอล์ฟไทยคันทรีคลับ)
5. กม.38+600 (บริเวณก่อนถึงทางเข้านิคมฯ ไทคอน)

### ก่อสร้างสะพานกลับรถเกือกม้า 4 จุด

1. บริเวณ กม.31+245 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณปากซอยบางกระยาง หรือ ถนน สป.3012)
2. บริเวณ กม.31+285 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณปั๊มแก๊สเวิล์ดแก๊ส)
3. บริเวณ กม.35+400 สำหรับกลับรถขาเข้า (บริเวณจุดตรวจ กม.35 สภ.บางพลีน้อย)
4. บริเวณ กม.35+600 สำหรับกลับรถขาออก (บริเวณคลองหอมศีล อยู่ในเขตฝั่งจังหวัดฉะเชิงเทรา)

### ออกแบบสะพานบกสำหรับกลับรถขนาดเล็ก

ออกแบบสะพานบก ที่ กม.27+355 หรือบริเวณคลองธนูใ ห้รถขนาดเล็กที่วิ่งในช่องทางขนาน ใช้กลับรถไปสู่ทางขนานของอีกฝั่งถนนได้ โดยมีความสูงช่องลอดไม่เกิน 3 เมตร

### สะพานกลับรถจักรยานยนต์

| จุดที่ | บริเวณ กม. | ทิศทางการกลับรถ | จุดสังเกต |
|---|---|---|---|
| 1 | 10+300 | กลับรถขาเข้า | ใกล้หมู่บ้านนาราสิริ บางนา (บริเวณอู่ ส.ชัยสวัสดิ์) |
| | | กลับรถขาออก | บริเวณอู่ ส.ชัยสวัสดิ์ |
| 2 | 12+600 | กลับรถขาออก | บริเวณปั๊มน้ำมันเอสโซ่ บางนา-ตราด กม.12 |
| 3 | 13+500 | กลับรถขาเข้า | บริษัท นิวสมไทยมอเตอร์เวอร์ค จำกัด |
| 4 | 14+100 | กลับรถขาออก | ก่อนถึง บริษัท ซูซูกิ พีพี เมกะ ออโต้ จำกัด |
| 5 | 21+100 | กลับรถขาเข้า | บริเวณศูนย์กระจายสินค้า บริษัท ซีเอ็ดยูเคชั่น จำกัด (มหาชน) |
| 6 | 21+600 | กลับรถขาออก | บริเวณก่อนถึงซอยวัดมงคลนิมิตร |
| 7 | 26+600 | กลับรถขาออก | บริเวณร้านอาหารครัวครูน้อย (2000) |
| 8 | 27+500 | กลับรถขาเข้า | ถัดจากสะพานข้ามคลองธนู (ฝั่งขาออก) |
| 9 | 33+200 | กลับรถขาเข้า | ถัดจากสะพานข้ามคลองบางคล้า |
| | | กลับรถขาออก | ก่อนถึงสะพานข้ามคลองบางคล้า |
| 10 | 38+700 | กลับรถขาเข้า | ก่อนถึงทางเข้านิคมอุตสาหกรรมไทคอน |
| | | กลับรถขาออก | บริเวณ บริษัท ดูโฮม ถ.บางนา-ตราด |

กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

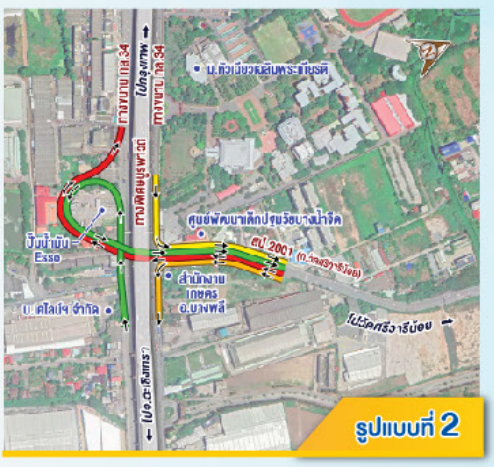
# การออกแบบทางแยกต่างระดับ เพื่อแก้ปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 34

## ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย (สป.2001)

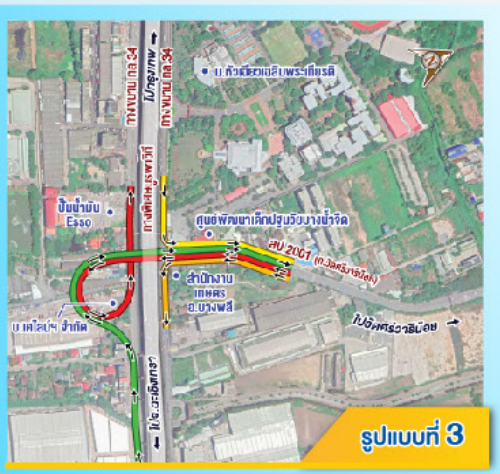
รูปแบบที่ 1

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


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

รูปแบบที่ 2



รูปแบบที่ 3

- ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับ ขนาด 1 ช่องจราจร ข้าม ทล.34 แล้วเลี้ยววนซ้ายเพื่อเข้าสู่ทางขนานฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ
- ทิศทางรถจากถนนวัดศรีวารีน้อยเลี้ยวซ้ายไป จ.ฉะเชิงเทรา เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- ทิศทางรถมาจากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร
- ทิศทางรถจาก จ.ฉะเชิงเทรา เลี้ยวขวาไปถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นทางยกระดับขนาด 1 ช่องจราจร เลี้ยวขวาข้าม ทล.34 เพื่อเข้าสู่ถนนวัดศรีวารีน้อย

กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

# การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย

พิจารณาเปรียบเทียบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยรูปแบบที่ได้คะแนนรวมสูงสุด จะเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุดสำหรับนำไปออกแบบรายละเอียดของทางแยกต่างระดับต่อไป

**ด้านวิศวกรรม** 35 คะแนน
- เรขาคณิตของทางเลี้ยว
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร
- ความปลอดภัยในการขับขี่
- ผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้าง

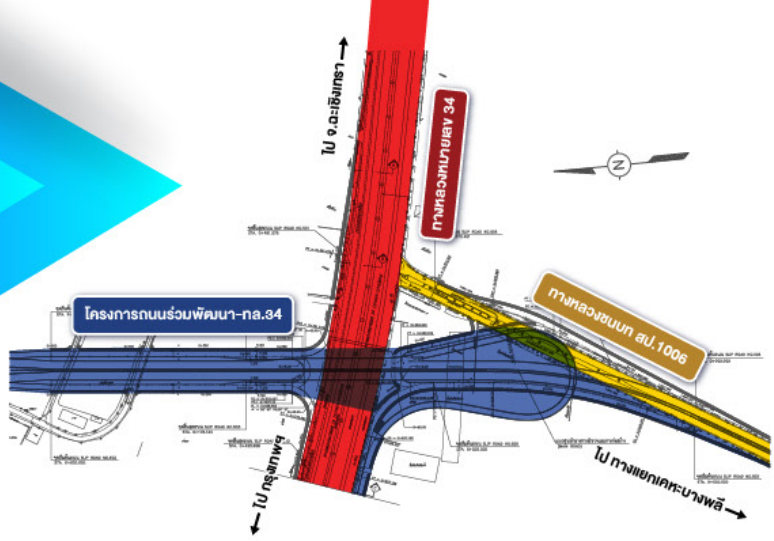
**ด้านเศรษฐกิจ** 30 คะแนน
- ค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
- ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา

**ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม** 35 คะแนน
- ทรัพยากรดิน
- การโยกย้ายเวนคืน (การเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง)

## สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากการศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับและพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ข้างต้น รวมทั้งได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาประกอบการคัดเลือก สรุปได้ว่า **การออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนวัดศรีวารีน้อย รูปแบบทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด** เนื่องจากมีเรขาคณิตของทางเลี้ยวดีที่สุด ความปลอดภัยในการขับขี่อยู่ในเกณฑ์ดี และมีผลกระทบด้านการจราจรระหว่างก่อสร้างค่อนข้างน้อย ที่สำคัญคือ มีการเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด ซึ่งส่งผลให้ค่าเวนคืนและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างต่ำกว่า รวมถึงมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนและสูญเสียทรัพยากรดินน้อยที่สุด ทั้งนี้ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จะมีการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ทั้งระยะการก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ ไว้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE)

กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม




# ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี (สป.1006)

เนื่องจากบริเวณจุดตัดถนนเคหะบางพลี มีโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์สายร่วมพัฒนา-ทล.34 ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งได้ออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับบริเวณนี้ไว้แล้ว จึงไม่มีการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

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

## ▶ ทิศทางรถจากกรุงเทพฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนเคหะบางพลี

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

## ▶ ทิศทางจากถนนเคหะบางพลีเลี้ยวขวาไป จ.ฉะเชิงเทรา

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

กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

# การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

**กรมทางหลวงให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ** ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะเข้ามามีส่วนร่วมกับกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทาง จึงกำหนดให้ที่ปรึกษาดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง และสอดคล้องกับความก้าวหน้าของงานศึกษา ซึ่งที่ผ่านมาได้จัด**การประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการ** (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) ตามพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการฯ ผ่าน ระหว่างวันที่ 27-29 พฤศจิกายน 2562 และวันที่ 12 ธันวาคม 2562 มีผู้ร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 226 คน

## กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนสอดคล้องกับระยะการศึกษาโครงการและกลุ่มเป้าหมาย 7 แผนงาน

1. การประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ (ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ วีดิทัศน์โครงการ และเว็บไซต์โครงการ)
2. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ วันที่ 10-19 ก.ค. 2562 ณ ที่ว่าการอำเภอในแนวเส้นทาง
3. การสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 1) วันที่ 7 ส.ค. 2562 ณ อบต.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ
4. การประชุมเพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) วันที่ 27-29 พ.ย. และ 12 ธ.ค. 2562 ณ อปท. ในแนวเส้นทาง
5. การสัมมนาสรุปผลการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 2) วันที่ 10 มี.ค. 2563 ณ อบต.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ
6. การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2)
7. การสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการ (การประชุมใหญ่ครั้งที่ 3)

### 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

ดำเนินการศึกษาโดย

AEC
บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตันส์ จำกัด

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ
และร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

www.doh-highway34-section1.com