



## ประกาศกรมทางหลวง

เรื่อง สรุปผลการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๓) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา  
สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๐๙ กับทางหลวงหมายเลข ๓๔๗  
(แยกทุ่งมะขามหย่อง)

ด้วยกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย  
บริษัท เอพซีลอน จำกัด บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ  
และออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๐๙ กับทางหลวงหมายเลข ๓๔๗ (แยกทุ่งมะขามหย่อง)

ในการดำเนินงานโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วม  
ขององค์กร และประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงได้กำหนดให้มี  
การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๓) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗  
เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องกรุงศรีอยุธยา ๑ โรงแรมกรุงศรีริเวอร์ ตำบลกะมัง อำเภอพระนครศรีอยุธยา  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในทุกด้านของโครงการ พร้อมทั้ง  
รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปประกอบการศึกษาให้เหมาะสม

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้สรุปผลการประชุมดังกล่าว เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วน  
ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ โดยได้มอบหมายให้นางสาวลลิตา ไท้สงวน เจ้าหน้าที่บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๘๐๕ ๖๖๖๐ - ๓ ต่อ ๑๒ หรือ ๐๘ ๕๘๑๓ ๑๑๐๗ E-mail : yaekthungmakhamyong@gmail.com  
เป็นผู้ประสานงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗

(นายปิยพงษ์ จิวมนกุลไพศาล)  
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน  
อธิบดีกรมทางหลวง



# สรุปผลการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

## โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 309 กับทางหลวงหมายเลข 347 (แยกทุ่งมะขามหย่อง)

กรมทางหลวงร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอพีซิออน จำกัด บริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการจัดการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 309 กับทางหลวงหมายเลข 347 (แยกทุ่งมะขามหย่อง) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในทุกด้าน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องกรุงศรีอยุธยา 1 โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์ ตำบลกะมัง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้รับเกียรติจากนายสุนทร แก้วศรีใส ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอยุธยา เป็นประธานเปิดการประชุม และนายวิศิษฐ์ศักดิ์ หนูสุวรรณ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ ผู้แทนกรมทางหลวง เป็นผู้กล่าวรายงาน ผู้เข้าร่วมประชุมมาจากภาคส่วนต่าง ๆ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบ ผู้นำชุมชน หน่วยงานราชการ ในระดับต่าง ๆ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาคเอกชน สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ และผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น 138 ราย

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม คณะผู้ศึกษาจะนำไปเป็นข้อมูลประกอบการศึกษา ให้มีความเหมาะสม อันจะนำไปสู่การพัฒนาโครงการที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุดต่อไป

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

### ด้านวิศวกรรม

1. มีทั้งผู้สนับสนุนให้มีการก่อสร้างโครงการและผู้ที่ไม่สนับสนุน เนื่องจากกังวลว่าจะกระทบกับสถานประกอบการที่อยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 347 โดยผู้ที่ไม่สนับสนุนเสนอให้ก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 309 หรือทำทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 347 เนื่องจากริมสองข้างทางของทางหลวงหมายเลข 309 มีอาคารบ้านเรือนและสถานประกอบการน้อยกว่า ซึ่งจะมีผลกระทบต่อประชาชนบริเวณทางแยกน้อยกว่า

1. จากการพิจารณาปัจจัยทั้งด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า

- **รูปแบบทางเลือกที่ 1** สะพานข้ามทางแยกขนาด 6 ช่องจราจร ตามแนวทางหลวงหมายเลข 347 ทางแยกระดับพื้นราบควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร (รูปแบบที่ได้รับการคัดเลือก) เป็นรูปแบบเดียวกันกับทางแยกต่างระดับบรรพชรัฐที่ออกแบบรายละเอียดไว้เมื่อปี พ.ศ. 2565 โดยตรงที่มาจากปทุมธานีจะสามารถสัญจรได้อย่างอิสระต่อเนื่องในรูปแบบเดียวกัน ซึ่งนอกจากจะได้เปรียบในเรื่องความต่อเนื่องของเส้นทางแล้ว รูปแบบนี้ยังไม่มีเวนคืนที่ดินด้วยเนื่องจากเขตทางของทางหลวงหมายเลข 347 มีความกว้างประมาณ 80 เมตร ซึ่งเพียงพอที่จะก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกได้ โดยยังคงสามารถกำหนดจำนวนช่องจราจรของถนนข้างสะพานได้ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ซึ่งจะกระทบกับธุรกิจการค้าบริเวณทางแยกน้อยมาก เนื่องจากได้พิจารณาก่อสร้างทางขนานตามรูปแบบเต็มโครงการ (Ultimate Stage) โดยใช้พื้นที่เต็มเขตทางหลวงกว้าง 80 เมตร ทำให้มีถนนระดับพื้นราบด้านข้างสะพานฝั่งละ 3-4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (ปัจจุบันมี 2-3 ช่องจราจรต่อทิศทาง) และไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตรทางเท้ากว้าง 4.95 เมตร ทั้งสองฝั่งตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อส่งเสริมการดำเนินกิจกรรมสองข้างทางบริเวณทางแยกให้สามารถดำเนินการได้อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 347 จะเป็นการแยกรถบรรทุกขนาดใหญ่ให้ขึ้นใช้สะพานทำให้เพิ่มความปลอดภัยและลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุกับรถความเร็วต่ำบริเวณทางแยกในพื้นที่ได้ด้วย โดยรูปแบบการเดินรถระดับพื้นราบจะควบคุมการจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรเช่นเดียวกับสภาพปัจจุบัน แต่จะมีระยะเวลาการรอสัญญาณไฟจราจรที่น้อยลง
- **รูปแบบทางเลือกที่ 2** สะพานข้ามทางแยกขนาด 6 ช่องจราจรตามแนวทางหลวงหมายเลข 347 ทางแยกระดับพื้นราบควบคุมด้วยระบบวงเวียน ข้อเสียเปรียบของรูปแบบนี้คือวงเวียนจะรองรับการจราจรที่เข้าสู่ทางแยกได้น้อยกว่าและการขับรถผ่านทางแยกอาจสับสนมากกว่ารูปแบบสัญญาณไฟจราจร
- **รูปแบบทางเลือกที่ 3** รูปแบบสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 309 มีข้อเสียเปรียบที่สำคัญในเรื่องการโยกย้ายเวนคืนที่ดินริมสองข้างทางของทางหลวงหมายเลข 309 บริเวณทางแยก เนื่องจากมีเขตทางกว้างเพียง 40 เมตร ในขณะที่ทางหลวงหมายเลข 347 มีเขตทางกว้าง 80 เมตร

สำหรับรูปแบบการก่อสร้างทางลอดตามแนวทางหลวงหมายเลข 347 นั้น ไม่มีความเหมาะสมสำหรับพื้นที่นี้ เนื่องจากเป็นพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากและมีลักษณะดินเป็นดินอ่อน

2. ห่วงกังวลเรื่องความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการก่อสร้างอาจกระทบต่อโรงบรรจุก๊าซที่อยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 347 บริเวณที่คาดว่าจะเป็นเชิงลาดสะพานข้ามทางแยก

2. จากการประเมินความสั่นสะเทือนจากอุปกรณ์ก่อสร้าง พบว่า ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ งานผิวทางและชั้นทาง งานโครงสร้างสะพานส่วนล่างและส่วนบน ทำให้ค่าระดับความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในช่วง 0.001-1.360 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Reichter และ Meiser และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวอยู่ในระดับ “ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงรู้สึกได้เพียงเล็กน้อย” โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกประเภทอาคาร ทั้งนี้ กรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษาได้คำนึงถึงผลกระทบดังกล่าวโดยได้ปรับการออกแบบเชิงลาดสะพานให้มีระยะทางสั้นที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้ตามหลักการออกแบบ พร้อมทั้งเลือกใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนระหว่างการก่อสร้างเสาเข็มลง



# สรุปผลการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

## โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 309 กับทางหลวงหมายเลข 347 (แยกทุ่งมะขามหย่อง)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
<p>3. ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณทางแยกสามารถกลับรถได้บริเวณใด</p> <p>4. ทางหลวงหมายเลข 309 ที่ปัจจุบันยังเป็น 2 ช่องจราจร จะดำเนินการขยายเป็น 4 ช่องจราจรเมื่อใด</p> <p>5. ห่วงกังวลเรื่องการระบายน้ำบริเวณต่อม่อสะพานยกระดับข้ามทางแยกทุ่งมะขามหย่อง</p>	<p>3. ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณทางแยกสามารถกลับรถได้บริเวณได้สะพานข้ามทางแยกทุ่งมะขามหย่อง</p> <p>4. กรมทางหลวงจะดำเนินการขยายทางหลวงหมายเลข 309 ที่ปัจจุบันยังเป็น 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจรอย่างต่อเนื่องตามงบประมาณที่ได้รับ ยกเว้นช่วงที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA ก่อนการก่อสร้าง จะเริ่มก่อสร้างได้เมื่อรายงาน EIA ผ่านการพิจารณาและได้รับความเห็นชอบแล้ว</p> <p>5. กรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษาได้ออกแบบปรับปรุงทั้งระบบระบายน้ำตามยาวและระบบระบายน้ำตามขวางตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยมีส่วนเพื่อความปลอดภัย (Factor of Safety) มากกว่า 1.50 ซึ่งสามารถรองรับการระบายน้ำในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสมและเพียงพอ</p>
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
<p>1. ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบต่อด้านฝุ่นละออง และเสียง</p>	<p>1. กรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อด้านฝุ่นละอองและเสียง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้มิดชิดเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุร่วงหล่นลงบนพื้นผิวจราจร และหากพบว่ามีกรรงหล่นบนถนนต้องรีบดำเนินการเก็บขนออกจากพื้นที่</li> <li>- ในช่วงที่มีงานก่อสร้างเปิดหน้าดิน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย เพื่อให้ผิวทางมีความชื้นตลอดทั้งวันและป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ให้พิจารณาเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู หรือในช่วงที่มีกิจกรรมของงานดินหรือตามที่ประชาชนในพื้นที่ร้องขอ</li> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ล้อ ของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง</li> <li>- หากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะก่อสร้างมีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ให้กรมทางหลวงพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง</li> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบนถนนทั่วไปให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด</li> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาพัดลมระบายความร้อนของเครื่องยนต์</li> </ul>
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
<p>1. ดำเนินการนำเสนอเกี่ยวกับรูปแบบโครงการเมื่อใด</p>	<p>1. กรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ โดยได้นำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับรูปแบบโครงการในการประชุมครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2566 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องกรุงศรีอยุธยา 1 โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์ ตำบลกะเม็ง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยได้นำเสนอข้อมูลโครงการและรูปแบบที่คาดว่าจะมีความเป็นไปได้โดยจัดรูปแบบทางลวดจากการพิจารณาในการประชุมครั้งนี้</li> <li>- การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ณ วัดจุฬามณี ตำบลบ้านกุ่ม อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่ ตำบลบ้านใหม่ อำเภอเมืองพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นการประชุมหารือรูปแบบทางเลือก ซึ่งผลจากการประชุมพบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกที่ 1 คือสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 347 ควบคุมการจราจรระดับพื้นราบด้วยสัญญาณไฟจราจร</li> <li>- การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2566 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องกรุงศรีอยุธยา 1 โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์ ตำบลกะเม็ง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นการประชุมเพื่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 คือสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 347 ควบคุมการจราจรระดับพื้นราบด้วยสัญญาณไฟจราจร มีความเหมาะสมที่สุด</li> <li>- การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ณ วัดจุฬามณี ตำบลบ้านกุ่ม อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และวัดโคก ตำบลพุกเต่า อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นการนำเสนอร่างมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของรูปแบบสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 347 ควบคุมการจราจรระดับพื้นราบด้วยสัญญาณไฟจราจร</li> <li>- การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องกรุงศรีอยุธยา 1 โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์ ตำบลกะเม็ง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นการนำเสนอสรุปผลในแต่ละด้านของโครงการ</li> </ul>





# สรุปผลการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 309 กับทางหลวงหมายเลข 347 (แยกทุ่งมะขามหย่อง)

## ภาพบรรยากาศการประชุม



นายสุนทร แก้วศรีใส  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอยุธยา  
ประธานเปิดการประชุม



นายวิศิษฐ์ศักดิ์ หนูสุวรรณ  
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุม  
ลงทะเบียนรับเอกสารการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมวีดิทัศน์โครงการ



วิทยากรนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้แทนกรมทางหลวงตอบข้อซักถาม

