



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ  
ระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย

ตอน **ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี**  
**(ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2**



[www.m61-laemchabang-prachinburi-2-2.com](http://www.m61-laemchabang-prachinburi-2-2.com)



Line : @125af1zu



M61 ชลบุรี-ปราจีนบุรี  
ตอน 2 ส่วนที่ 2

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3  
พฤศจิกายน 2568



## ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย เป็นแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ที่มีความสำคัญในการรองรับการคมนาคม และการขนส่งสินค้า สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เสริมสร้างโครงข่ายทางด้านโลจิสติกส์ เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC หรือ ASEAN Economic Community) ซึ่งแนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบังมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือผ่านเมืองหลักของภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และไปสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย

ในบริเวณด่านพรมแดนไทย - ลาว เชื่อมโยงระหว่างแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นทิค จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 เพื่อพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมและขนส่ง ส่งเสริมการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC ไปยังพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

## ประโยชน์ของโครงการ

01

**เพื่อสำรวจและออกแบบ** ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



02

**เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน** ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ



03

**เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ** ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ



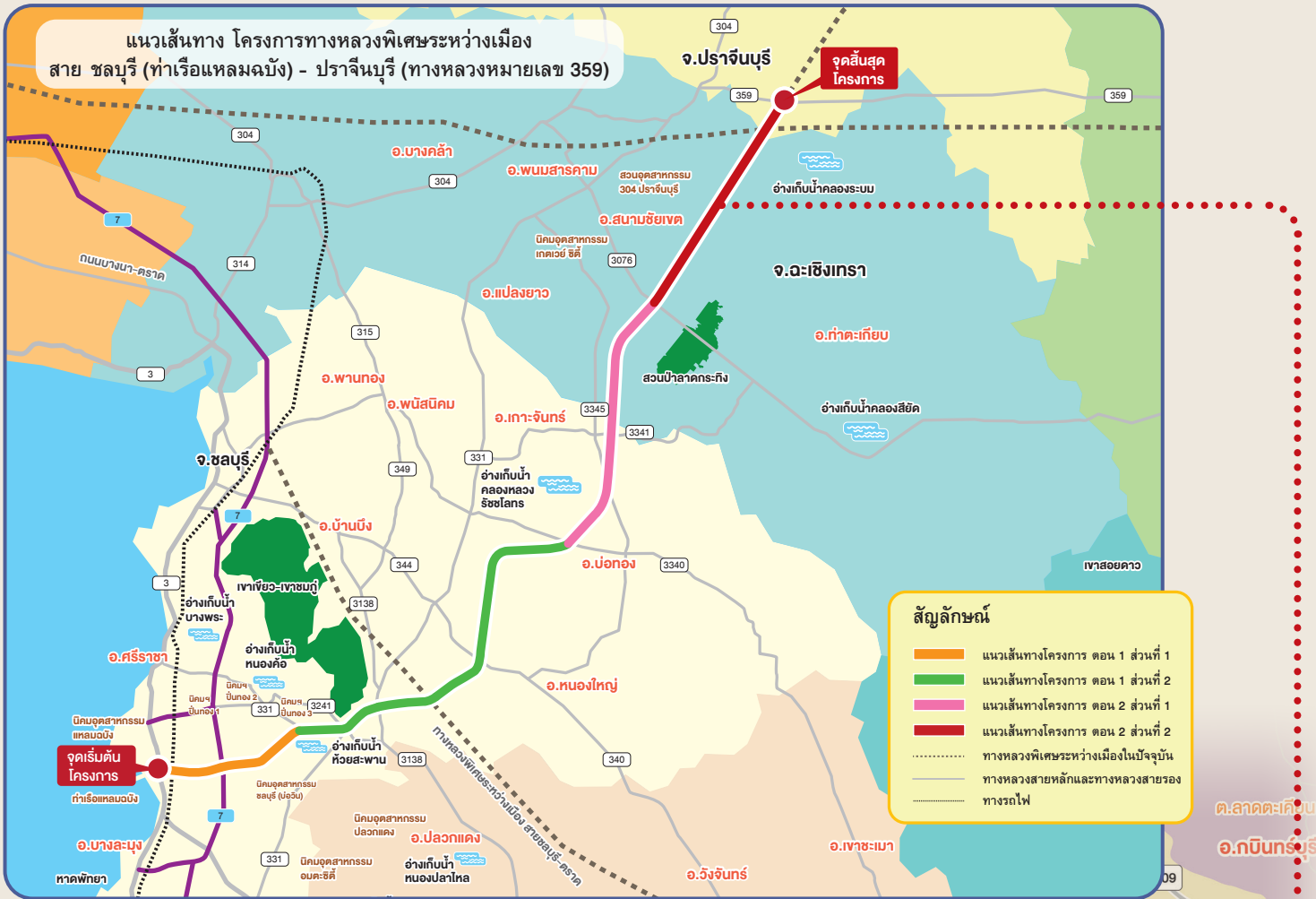
**เพิ่มศักยภาพและความคล่องตัว** ในการเดินทางและขนส่ง พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



**ยกระดับเศรษฐกิจ** เชื่อมโยงระหว่างแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศ ทั้งในบริเวณพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC และพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



**ส่งเสริมยุทธศาสตร์การค้าชายแดน** ลดต้นทุนการคมนาคมและขนส่ง ทั้งแก่ประชาชนและสินค้า



## พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) โดยโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.95+350 ทางแยกต่างระดับสนามชัยเขต (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3076) อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ กม.124+200 ทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ์ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 359) อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี มีระยะทางโครงการ ประมาณ 29 กิโลเมตร

มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ 7 ตำบล ได้แก่ ตำบลลาดกระทิง ตำบลคูยายหมี ตำบลท่ากระดาน ตำบลทุ่งพระยา อำเภอสนามชัยเขต ตำบลเขาหินซ้อน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา และตำบลศรีมหาโพธิ์ ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี



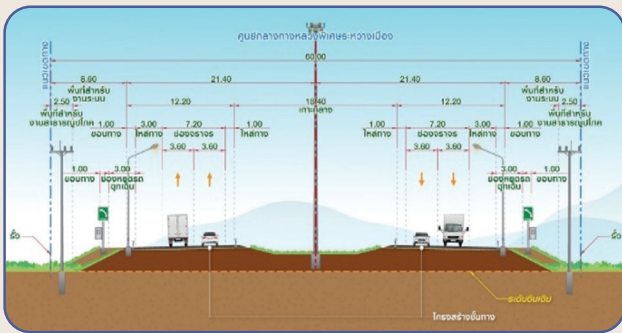
# แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบโครงการ

จากการศึกษาทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ร่วมกับการออกแบบองค์ประกอบต่างๆ ของรูปตัดถนนตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดังนี้

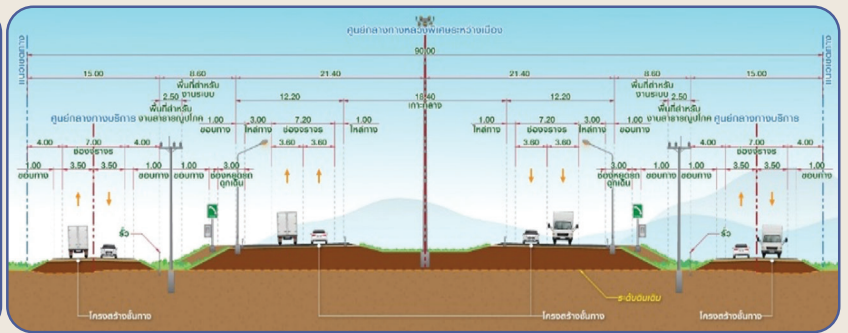
## รูปตัดถนนโครงการ

ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) บนเขตทางปกติ 60.00 เมตร และสำหรับช่วงชุมชนหรือในช่วงที่ต้องมีการเชื่อมต่อจะพิจารณาเพิ่มทางบริการตามความจำเป็น เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และบรรเทาผลกระทบที่พื้นที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ โดยมีขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้าง ช่องจราจรละ 3.50 เมตร แบบวิ่งสวนทาง ซึ่งจะต้องใช้เขตทางเพิ่มเติมสำหรับทางบริการข้างละ 15.00 เมตร กรณีมีทางบริการเพียง 1 ด้านจะใช้เขตทางรวมกว้าง 75.00 เมตร และกรณีมีทางบริการทั้ง 2 ด้านจะใช้เขตทางรวมกว้าง 90.00 เมตร

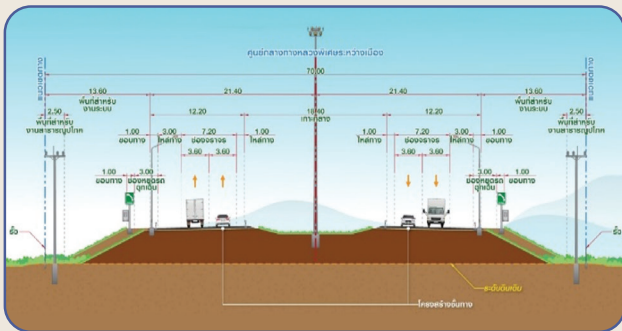
ทั้งนี้ หากสภาพพื้นที่มีความจำเป็นต้องถมดินเพื่อการก่อสร้างคันทางที่สูง อาจทำให้ลาดดินถมนั้นเกินเขตทางปกติ 60.00 เมตร จะต้องพิจารณาเพิ่มเขตทางให้เป็นเขตทางกว้างพิเศษ 70.00 เมตร เพื่อให้ดินถมไม่ล้นออกไปจากเขตทาง ซึ่งจะต้องพิจารณาเป็นจุดๆ ไป



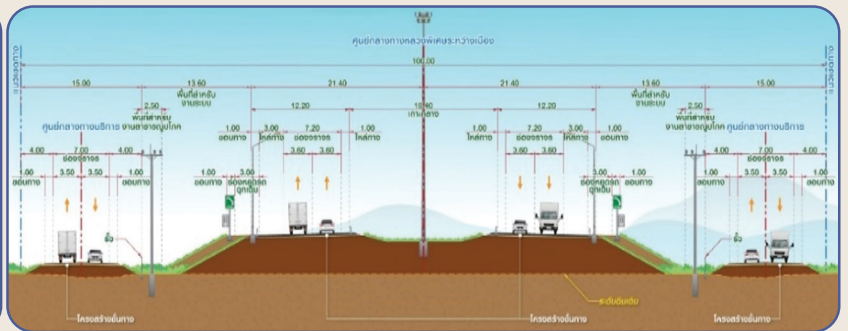
รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 60 เมตร (เบื้องต้น)



รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 90 เมตร (เบื้องต้น)



รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 70 เมตร (เบื้องต้น)



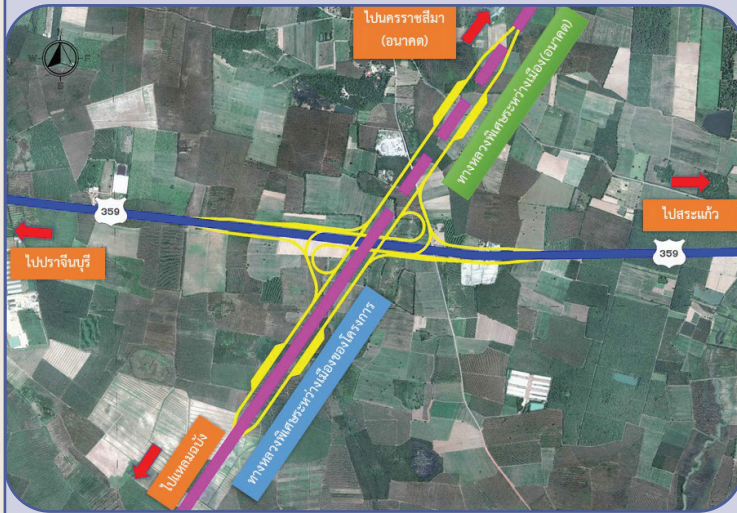
รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 100 เมตร (เบื้องต้น)

## ทางแยกต่างระดับ

ทางแยกต่างระดับในโครงการมีทั้งหมด 1 จุด คือ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 359 ทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ อยู่ในพื้นที่ตำบลศรีมหาโพธิ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งสภาพพื้นที่บริเวณทางแยกเป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับพื้นที่ชุมชนในการศึกษาครั้งนี้ ได้ดำเนินการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุด โดยกำหนดรูปแบบคัดเลือก 3 รูปแบบ ดังนี้

## รูปแบบทางเลือกที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange

ออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นรูปแบบโคลเวอร์ลีฟบางส่วน (Partial Cloverleaf) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ไม่ซับซ้อนและใช้ทั่วไป โดยให้ถนนโครงการยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 359 การจราจรสามารถเลี้ยวเข้าและออกถนนโครงการได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร โดยทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการทั้ง 2 ทิศทางเพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 359 ออกแบบเป็นทางต่อเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วนทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 359 เข้าสู่ถนนโครงการ ออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp)



### ข้อดี

- ลักษณะทางกายภาพของทางแยกที่ดี เนื่องจากมีจำนวนโค้งราบน้อย ทำให้มีความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่
- ใช้ระยะเวลารวมในการเดินทางผ่านทางแยกน้อยที่สุด

### ข้อด้อย

- ค่าก่อสร้างสูงที่สุด
- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินสูง
- ด่านเก็บค่าผ่านทางแยกออกเป็น 2 จุด
- มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนมาก

## รูปแบบทางเลือกที่ 2 Cloverleaf Interchange

ออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นรูปแบบโคลเวอร์ลีฟ (Cloverleaf) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ไม่ซับซ้อน โดยให้ถนนโครงการยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 359 การจราจรสามารถเลี้ยวเข้าและออกถนนโครงการได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร ทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) จึงทำให้รถใช้ความเร็วได้น้อยกว่ารูปแบบที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange แต่จะใช้เวลารวมเฉลี่ยในการเดินทางผ่านทางแยกดีกว่ารูปแบบที่ 3 T-type Interchange หรือ Double Trumpet Interchange



### ข้อดี

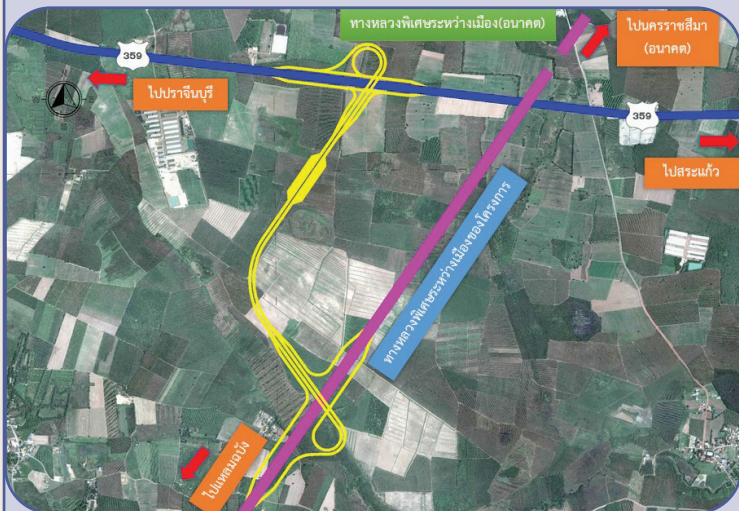
- ใช้ระยะเวลารวมในการเดินทางผ่านทางแยกน้อย
- ค่าก่อสร้างน้อย

### ข้อด้อย

- ลักษณะทางกายภาพของทางแยกด้อยที่สุด เนื่องจากมีจำนวนโค้งราบมากที่สุด ทำให้มีความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่น้อยที่สุด
- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินสูงที่สุด
- มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนมากที่สุด
- ด่านเก็บค่าผ่านทางแยกออกเป็น 2 จุด

### รูปแบบทางเลือกที่ 3 Double Trumpet Interchange

ออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นรูปแบบตัวที (T-type Interchange) เชื่อมต่อ 2 ครั้งกับทางหลวงพิเศษและทางหลวงหมายเลข 359 หรือเรียกว่ารูปแบบ Double Trumpet สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 359 ได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร สำหรับทางแยกต่างระดับรูปแบบนี้ จะแยกด้านเก็บค่าผ่านทางออกจากถนนสายหลัก สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมบนถนนสายหลัก ก่อนเข้าด้านเก็บค่าผ่านทางได้



#### ข้อดี

- ลักษณะทางกายภาพของทางแยกดีที่สุดใน เนื่องจากมีจำนวนโค้งราบน้อยที่สุด ทำให้มีความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่มากที่สุด
- ค่าก่อสร้างน้อยที่สุด
- ค่าชดเชยข้อสังหาริมทรัพย์น้อยที่สุด
- มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านทรัพยากรดิน ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนน้อยที่สุด
- การจัดการระบบด้านทำได้ง่ายกว่ารูปแบบที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange และรูปแบบที่ 2 Cloverleaf Interchange เนื่องจากรวมเป็นจุดเดียว

#### ข้อด้อย

- ใช้ระยะเวลารวมในการเดินทางผ่านทางแยกมากที่สุด

### หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



#### ปัจจัยด้านวิศวกรรมและการจราจร เช่น

- ความเหมาะสมต่อลักษณะทางเรขาคณิต
- ความเหมาะสมด้านการจราจร
- ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย
- ความยืดหยุ่นในการขยายในอนาคต
- ความเหมาะสมของการควบคุมและบริหารด้านจราจร



#### ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน เช่น

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน



#### ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่ออากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบต่อนิวเคลียสของนก
- ผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืน

### สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รูปแบบที่ 3 มีคะแนนมากที่สุดเท่ากับ 89.71 คะแนน โดยมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุด

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน)	26.59	23.59	31.71
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	24.80	26.90	30.00
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)	24.60	21.00	28.00
<b>รวม</b>	<b>75.99</b>	<b>71.49</b>	<b>89.71</b>
<b>ลำดับที่</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

# การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการมีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ดังนั้น โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในส่วนของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เดือนสิงหาคม 2567 และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 พฤศจิกายน 2567) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่โครงการและในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษารอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบจะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) รวมทั้งสิ้น 24 ปัจจัย

## ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษา



# การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมแสดงความคิดเห็น ต่อการดำเนินงานของโครงการ เพื่อร่วมกำหนดแนวทางป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ จากโครงการ รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ โซเชียลมีเดีย ของโครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชนผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ ต่อการศึกษา และพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด



การประชุมชุมชนพิเศษ  
โครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 1)



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนด  
รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

## แนวทางการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน



สถานที่ติดต่อ และสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038  
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

### ที่ปรึกษา

บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800  
โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)  
1/814 หมู่ 17 ซอยอินพร ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา ปทุมธานี 12130  
โทรศัพท์ : 0 2532 3623



บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
75/16 อาคารริชมอนด์ ชั้น 10 ถนนสุขุมวิท 26 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110  
โทรศัพท์ : 0 2259 3867-9



บริษัท เอ็นทิก จำกัด  
3/4 ถนนประเสริฐบุทธิง แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10240  
โทรศัพท์ : 0 2379 0141-2



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิตี้ซันส์ จำกัด  
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
โทรศัพท์ : 0 2375 5422-24

