กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 309 ตอน อ่างทอง – อ.ไชโย

มุ่งพัฒนาและ**ดูแลบริหารจัดการ**
โครงข่ายทางหลวงที่สะดวก
เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่**เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**และคนทุกกลุ่ม

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3
กุมภาพันธ์ 2568

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 309 สายวังน้อย – สิงห์บุรี เป็นทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง และสิงห์บุรี ในพื้นที่ภาคกลางตอนบนไปสู่ภาคเหนือของประเทศ อีกทั้งยังเป็นเส้นทางเลี่ยงการจราจรแออัดบนทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว โดยปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 309 ตอนอ่างทอง - อ.ไชโย ถนนในบางช่วงยังคงมีขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งทางหลวงเส้นนี้เป็นทั้งเส้นทางการขนส่งสินค้า และเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในจังหวัดอ่างทอง รวมถึงพื้นที่สองข้างทางยังเป็นแหล่งชุมชน ศาสนสถาน และสถานที่ราชการ ส่งผลให้ผู้สัญจรเดินทางไม่ได้รับความสะดวก และปริมาณการจราจรมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้น

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในระยะ 1 กิโลเมตร พบโบราณสถาน ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย ***บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด*** และ***บริษัท ทรานส์ เอเซีย คอนซัลแตนท์ จำกัด*** ให้ดำเนิน***โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 309 ตอน อ่างทอง – อ.ไชโย*** เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง อำนวยความสะดวก เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่

วัตถุประสงค์ของโครงการ

01 เพื่อปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 309 ตอน อ่างทอง - อ.ไชโย ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน โดยให้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและปริมาณจราจรในอนาคต

02 เพื่อยกระดับมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจร หรือตามความเหมาะสม

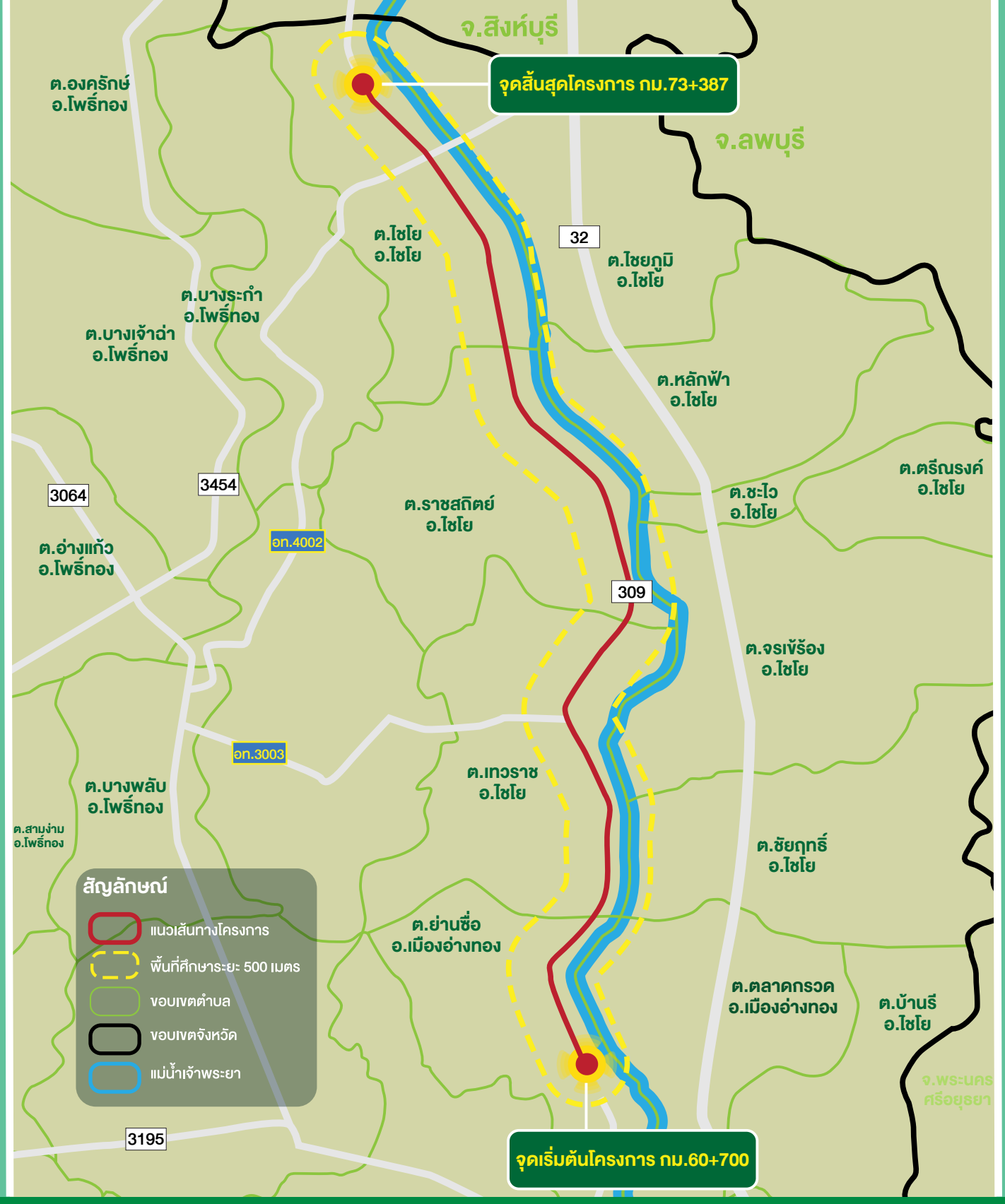
03 เพื่อเป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดอ่างทอง พระนครศรีอยุธยา และสิงห์บุรี

ประโยชน์ของโครงการ

01 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

02 เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 309 เป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดอ่างทอง พระนครศรีอยุธยา และสิงห์บุรี

03 เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่



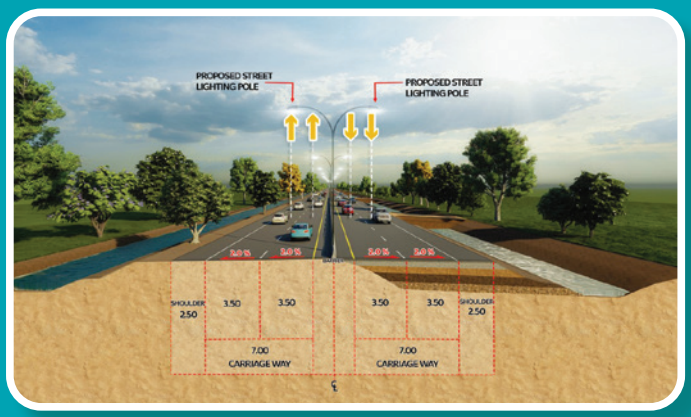
พื้นที่ศึกษาโครงการ

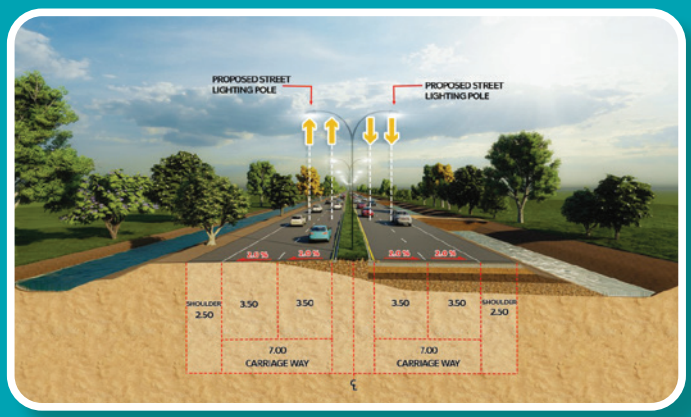
โครงการนี้เป็นการออกแบบปรับปรุงถนนเดิม จาก 2 ช่องจราจรให้มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสม แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 309 ประมาณ กม.60+700 ในพื้นที่ อำเภอเมืองอ่างทอง และมีจุดสิ้นสุดอยู่บนทางหลวงหมายเลข 309 ประมาณ กม.73+387 ในพื้นที่ อำเภอไชโย มีระยะทางประมาณ ***12.687 กิโลเมตร*** โดยพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ 10 ตำบล ใน***จังหวัดอ่างทอง*** ได้แก่

ตำบลตลาดกรวด และ***ตำบลย่านซื่อ อำเภอเมืองอ่างทอง ตำบลเทวราช ตำบลราชสถิตย์ ตำบลไชโย ตำบลไชยภูมิ ตำบลหลักฟ้า ตำบลชะไว ตำบลจรเข้ร้อง*** และ***ตำบลชัยฤทธิ์ อำเภอไชโย***

รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

ในการศึกษาทางเลือกการพัฒนาโครงการฯ จาก 2 ช่องจราจร ให้เป็น 4 ช่องจราจร จะมีการพิจารณาถึงรูปแบบที่มีความเป็นไปได้มาพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยการศึกษาวิเคราะห์และเปรียบเทียบข้อดีและข้อด้อยในด้านต่างๆ อาจจะเกิดขึ้นในแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการฯ โดยที่ปรึกษาได้พิจารณารูปแบบเกาะกลางถนนที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาโครงการและสอดคล้องกับปริมาณจราจรจำนวน 3 รูปแบบ ดังนี้





รูปแบบทางเลือกที่ 1

ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร เกาะกลางแบบกำแพง (Concrete Barrier Median) เหมาะสำหรับถนนนอกเมืองหรือนอกเขตชุมชนที่มีเขตทางจำกัด รถสัญจรด้วยความเร็วสูง หรือมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถขยายคันทางตามปกติได้

ข้อดี :

1. มีความปลอดภัยสูงในการป้องกันการข้ามเลน (Cross Over) และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ดี เนื่องจากเกาะกลางแบบกำแพงมีความแข็งแรงสูง
2. รองรับการเดินทางด้วยความเร็วรถสูงได้ดี เนื่องจากสามารถป้องกันอุบัติเหตุรุนแรงที่เกิดจากการชนกันระหว่างเลนตรงข้ามได้ดี
3. ใช้พื้นที่เขตทางน้อยที่สุด จึงทำให้ในอนาคตสามารถพัฒนาให้เต็มรูปแบบได้ เนื่องจากมีการใช้พื้นที่ตรงเกาะกลางน้อยเพียง 2.6 เมตร ทำให้มีพื้นที่เขตทางเหลือที่จะสามารถนำไปใช้สำหรับการขยายช่องจราจรได้ง่าย และลดผลกระทบร่องระบายน้ำด้านข้าง
4. สามารถก่อสร้างได้เร็ว ติดตั้งได้ง่ายการบำรุงรักษาไม่ยุ่งยาก ใช้งบประมาณน้อย
5. มีผลกระทบร่องระบายน้ำด้านข้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น

ข้อด้อย :

1. จุดเปิดเกาะกลางมีพื้นที่ไม่เพียงพอในการก่อสร้างช่องจราจรสำหรับรอเลี้ยว การกลับรถใช้พื้นที่ช่องจราจรด้านประชิดมากกว่า การจัดช่องรอเลี้ยวจะทำได้เฉพาะที่จุดที่มีการออกแบบเป็นพิเศษ
2. การข้ามถนนของคนเดินข้ามทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทางยกเว้นจะเปิดช่องเฉพาะจุด แต่พื้นที่ให้คนข้ามถนนพักแคบมาก
3. มีระยะมองเห็นน้อย เนื่องจากเกาะกลางรูปแบบนี้มีความสูงประมาณ 0.8 - 1.2 เมตร อาจทำให้บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถในการมองเห็นทางข้างหน้าและฝั่งตรงข้าม

รูปแบบทางเลือกที่ 2

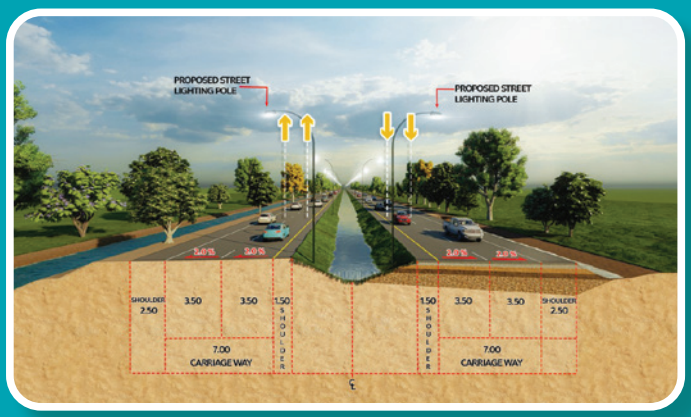
ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร เกาะกลางแบบยก (Raised Median) เหมาะสำหรับถนนในเมืองหรือชานเมืองที่รถสัญจรด้วยความเร็วไม่สูงนัก พื้นที่เกาะกลางสามารถใช้ปลูกหญ้า ไม้พุ่มเตี้ย หรือปูแผ่นพื้นคอนกรีตได้

ข้อดี :

1. มีความปลอดภัย สามารถป้องกันการข้ามเลนได้ดีแต่ระดับความแข็งแรงน้อยกว่าเกาะกลางแบบกำแพง (Concrete Barrier Median) หากเกิดการชนกับขอบทางอาจทำให้รถเสียการทรงตัวและข้ามเลนอาจเกิดเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงได้
2. รองรับความเร็วรถได้ดีในระดับปานกลาง
3. ความยากของการก่อสร้างอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากการยกขอบกั้นและการตกแต่งเกาะกลางมีขั้นตอนที่ไม่ซับซ้อนมากนัก
4. มีขั้นตอนการดูแลรักษาไม่ยุ่งยาก ใช้งบประมาณปานกลาง
5. เหมาะกับบริเวณที่ด้านข้างเป็นชุมชนที่มีการข้ามถนนมาก เพราะสามารถใช้เป็นที่พักของคนเดินข้ามถนนได้สะดวกและปลอดภัย
6. ช่องรอเลี้ยวหรือกลับรถมีความเหมาะสมปานกลางเกาะกลางแบบนี้มีพื้นที่ใช้สอยจำกัดกว่าเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) แต่ยังสามารถออกแบบช่องรอเลี้ยวได้ในระดับที่เพียงพอ โดยเฉพาะในกรณีที่เกาะกลางไม่กว้างเกินไป
7. มีผลกระทบร่องระบายน้ำด้านข้างปานกลาง
8. ใช้พื้นที่เขตทางปานกลาง ทำให้ในอนาคตสามารถพัฒนาให้เต็มรูปแบบได้ในระดับปานกลาง เนื่องจากการใช้พื้นที่มากกว่าเกาะกลางแบบกำแพง (Concrete Barrier Median) โดยทั่วไปความกว้างของเกาะกลางอยู่ 4.60 - 5.10 เมตร หากถนนต้องการขยายในอนาคต อาจต้องรื้อขอบกั้นและปรับพื้นที่มากกว่า

ข้อด้อย :

1. ระยะการมองเห็นปานกลาง ขึ้นอยู่กับการออกแบบและการตกแต่ง หากมีการปลูกต้นไม้หรือติดตั้งอุปกรณ์ตกแต่ง เช่น ต้นไม้พุ่มเพื่อจัดภูมิทัศน์หรือสิ่งกีดขวางอื่นๆ อาจทำให้บดบังทัศนวิสัยของผู้ขับขี่โดยเฉพาะในการมองเห็นรถฝั่งตรงข้ามหรือทางแยก
2. มูลค่าก่อสร้างสูงเป็นอันดับ 2 และช่วงก่อสร้างมีผลกระทบจราจรมากที่สุด



รูปแบบทางเลือกที่ 3

ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตรและไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.50 เมตร เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) ซึ่งเหมาะสำหรับถนนนอกเมืองหรือนอกเขตชุมชน ที่มีเขตทางกว้าง รถสัญจรด้วยความเร็วสูง หรือไม่มีข้อจำกัดที่สามารถขยายคันทางตามปกติได้

ข้อดี :

1. มีความปลอดภัยดี ช่วยป้องกันการข้ามเลนด้วยความกว้างและความลาดเอียงของร่องที่ถูกออกแบบในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่เกาะกลางจะไม่ชนกับรถที่สวนมาอีกฝั่ง
2. เหมาะกับรถที่ใช้ความเร็วสูงได้ เนื่องจากเลนถนนได้แยกกัน
3. ช่องรอเลี้ยวหรือกลับรถถือว่าดีที่สุดเมื่อเทียบกับอีก 2 รูปแบบ เนื่องจากเกาะกลางแบบร่องจะมีความกว้างมาก ซึ่งมากกว่าทั้งสองแบบ ทำให้สามารถออกแบบช่องรอเลี้ยวที่กว้างขวางได้ รองรับวงเลี้ยวกลับรถได้สะดวก
4. ระยะการมองเห็นดีมาก เนื่องจากเกาะกลางนี้ มีลักษณะเป็นพื้นที่ต่ำกว่าพื้นผิวถนน ทำให้ไม่มีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัยของผู้ขับขี่บนถนนทั้งสองฝั่ง และยังมองเห็นพื้นที่ถนนในแนวตรงและแนวข้างได้ชัดเจน
5. การบำรุงรักษามีขั้นตอนการดูแลไม่ยุ่งยาก

ข้อด้อย :

1. มีเกาะกลางกว้าง ทำให้ต้องใช้พื้นที่เขตทางค่อนข้างมาก สำหรับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต โดยทั่วไปมีความกว้างของเกาะกลางประมาณ 9-10 เมตร จึงใช้พื้นที่กลางถนนมาก ซึ่งจะลดพื้นที่สำหรับการขยายช่องจราจรในอนาคต
2. ใช้งบประมาณในการบำรุงรักษามากกว่ารูปแบบอื่น
3. การข้ามถนนถือว่ายุ่งยากเนื่องจากเกาะกลางที่กว้างและลึก ต้องมีการสร้างสะพานเพื่อให้ประชาชนสามารถข้ามได้
4. มีผลกระทบร่องระบายน้ำมากกว่ารูปแบบอื่น

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบของโครงการ

ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ความปลอดภัย
- ความสามารถในการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- ระยะมองเห็น
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบการระบายน้ำด้านข้าง

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- มูลค่าก่อสร้างโครงการเบื้องต้น
- ค่าบำรุงรักษาเบื้องต้น

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการ

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการในแต่ละปัจจัยย่อย รูปแบบทางเลือกที่ได้คะแนนสูงที่สุด คือ ***รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกำแพง (Concrete Barrier Median) ได้คะแนน 85.20 คะแนน*** เนื่องจากรถใช้ความเร็วได้สูง มีความปลอดภัยต่อรถที่แล่นทิศทางสวนกัน เมื่อเกิดเสียหลักเข้าหาเกาะกลางซึ่งป้องกันการชนประสานงาได้ดี ป้องกันการละเมิดการใช้เกาะกลางได้ดี มีค่าก่อสร้างที่ไม่สูง มีการซ่อมบำรุงน้อย ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย และสามารถใช้คันทางเดิมได้เกือบทั้งหมด จึงทำให้มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุด ดังนั้น ***ในช่วงนอกเมืองหรือในช่วงทั่วไป เกาะกลางแบบกำแพงจึงเป็นรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ***

ส่วนในช่วงชุมชนจะพิจารณาเลือกใช้รูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) เนื่องจากช่วงชุมชนเป็นช่วงที่รถใช้ความเร็วไม่สูง สามารถใช้ประโยชน์จากความกว้างของเกาะกลางสำหรับคนพักรอข้ามถนนและสามารถจัดเป็นช่องจราจรสำหรับรอเลี้ยวหรือกลับรถได้

สรุปผลการปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและการจราจร	35.00	31.60	24.80	26.60
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	27.00	21.00	15.00
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35.00	26.60	24.80	17.80
รวม	100	85.20	70.60	59.40
อันดับ		1	2	3

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมช่วงที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ สำรวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยมีประเด็นที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน รวม 37 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับผลการศึกษาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ที่จะนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA) พบว่า มีจำนวน 21 ปัจจัย ที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

6 ปัจจัย

1. ทรัพยากรดิน
2. ธรณีวิทยา
3. น้ำผิวดิน
4. อากาศและบรรยากาศ
5. เสียง
6. ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

3 ปัจจัย

1. ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ
2. สัตว์ในระบบนิเวศ
3. พืชในระบบนิเวศ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

3 ปัจจัย

1. การคมนาคมขนส่ง
2. สาธารณูปโภค
3. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

9 ปัจจัย

1. เศรษฐกิจ - สังคม
2. การสาธารณสุข
3. อาชีวอนามัย
4. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
5. ความปลอดภัยในสังคม
6. สุขาภิบาล
7. ผู้ใช้ทาง
8. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
9. สุนทรียภาพ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ ในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

แนวทางการดำเนินงาน การมีส่วนร่วมของประชาชน

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดอ่างทอง นายอำเภอเมืองอ่างทอง นายอำเภอไชโย ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างวันที่ 9 – 12 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 8 – 31 ตุลาคม 2567

ดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันอังคารที่ 3 กันยายน 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดอ่างทอง ชั้น 2 องค์การบริหารส่วนจังหวัดอ่างทอง อ.เมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง ร่วมกับการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 98 คน

• ดำเนินการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 14 – 16 พฤศจิกายน 2567 จำนวน 4 เวที ในตำบลไชโย ตำบลเทวราช ตำบลย่านซื่อ และตำบลราชสถิตย์ โดยเป็นการประชุมในสถานที่ร่วมกับการประชุมทางไกลผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 264 คน

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
โทรศัพท์ : 0 2375 5422

www.อ่างทอง-ไชโย.com

ID Line Official : @536gsvrz

บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
118/49 ซอยรามอินทรา 23 แขวงท่าแร้ง
เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร
โทรศัพท์ : 0 2351 0224

บริษัท ทรานส์ เอเซีย คอนซัลแตนท์ จำกัด
251 ซอยศรีสุข (ลาดพร้าว 34) ถนนลาดพร้าว
แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 0 2938 9390