



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ
และออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 309
ตอน **อ่างทอง - อ.ไชโย**

มุ่งพัฒนาและดูแลบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่สะดวก
เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม



เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ **4**
กรกฎาคม 2568

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 309 สายวังน้อย - สิงห์บุรี

เป็นทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง และสิงห์บุรี ในพื้นที่ภาคกลางตอนบนไปสู่ภาคเหนือของประเทศ อีกทั้งยังเป็นเส้นทางเลี่ยงการจราจรแออัดบนทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว โดยปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 309 ตอนอ่างทอง - อ.ไชโย ถนนในบางช่วงยังคงมีขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งทางหลวงเส้นนี้เป็นทั้งเส้นทางขนส่งสินค้าและเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในจังหวัดอ่างทอง รวมถึงพื้นที่สองข้างทางยังเป็นแหล่งชุมชนศาสนสถาน 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 คอนซิลแลนต์ จำกัด และบริษัท ทรานส์ เอเชีย คอนซิลแลนต์ จำกัด** ให้ดำเนิน**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 309 ตอน อ่างทอง - อ.ไชโย** เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง อำนวยความสะดวก เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 309 ตอน อ่างทอง - อ.ไชโย ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน โดยให้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและปริมาณจราจรในอนาคต

2

เพื่อยกระดับมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสม

3

เพื่อเป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดอ่างทอง พระนครศรีอยุธยา และสิงห์บุรี

ประโยชน์ของโครงการ

1

เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย


2

เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 309 เป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดอ่างทอง พระนครศรีอยุธยา และสิงห์บุรี

3

เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่

สัญลักษณ์

-  แนวเส้นทางโครงการ
-  พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร
-  ขอบเขตตำบล
-  ขอบเขตจังหวัด
-  แม่น้ำเจ้าพระยา

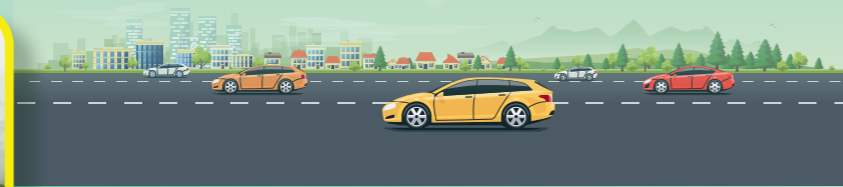
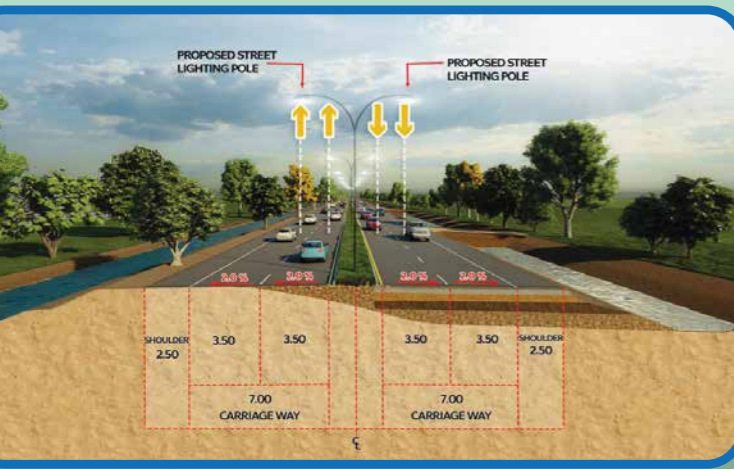
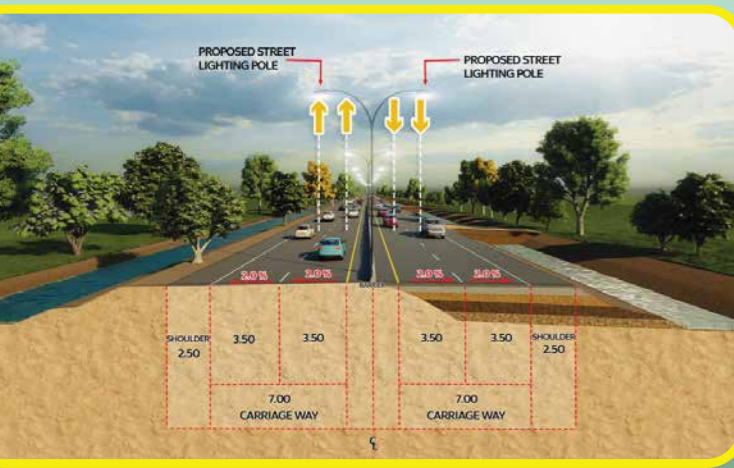
พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการนี้เป็นการออกแบบปรับปรุงถนนเดิม จาก 2 ช่องจราจร ให้มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสม แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 309 ประมาณ กม.60+700 ในพื้นที่อำเภอเมืองอ่างทอง และมีจุดสิ้นสุดอยู่บนทางหลวงหมายเลข 309 ประมาณ กม.73+387 ในพื้นที่อำเภอไชโย มีระยะทางประมาณ **12.687 กิโลเมตร** โดยพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ 10 ตำบล ใน**จังหวัดอ่างทอง** ได้แก่ **อำเภอเมืองอ่างทอง : ตำบลตลาดกรวด และตำบลย่านซื่อ อำเภอไชโย : ตำบลทวารวดี ตำบลราชสทิตย์ ตำบลไชโย ตำบลไชโยภูมิ ตำบลหลักฟ้า ตำบลชะโง**



รูปแบบการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการ

ในการศึกษาทางเลือกการพัฒนาโครงการฯ จาก 2 ช่องจราจร ให้เป็น 4 ช่องจราจร คณะผู้ศึกษาได้พิจารณาถึงรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยการวิเคราะห์และเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยในด้านต่างๆ ของรูปแบบเกาะกลางถนน ให้มีความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาโครงการและปริมาณการจราจรในอนาคต โดยรูปแบบที่เหมาะสม ได้แก่



รูปแบบที่ 1 : พื้นที่นอกเขตชุมชน

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต มีความเหมาะสมมากที่สุด

เนื่องจากเป็นรูปแบบถนนที่มีการขับขึ้นขับลงลดภัยสูง ช่วยลดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ มีค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาที่ไม่สูงมาก ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อย และสามารถใช้คันทางเดิมได้ทั้งหมด จึงทำให้มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางขณะก่อสร้างน้อยที่สุด



รูปแบบที่ 2 : พื้นที่ในเขตชุมชน

เกาะกลางแบบยก มีความเหมาะสมมากที่สุด

เนื่องจากช่วงชุมชนเป็นช่วงที่รถใช้ความเร็วไม่สูง สามารถใช้ประโยชน์จากความกว้างของเกาะกลางสำหรับคนพิการ ข้ามถนน และสามารถจัดเป็นช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ได้

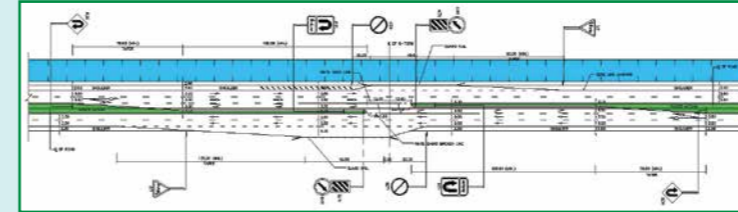
- รูปแบบที่ 1
- รูปแบบที่ 2



รูปแบบและตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ

คณะผู้ศึกษาได้ออกแบบรูปแบบและตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สัญจรเดินทางและขนส่งสินค้า รวมถึงประชาชนภายในพื้นที่ โดยมีรูปแบบจุดกลับรถ 2 รูปแบบ และมีตำแหน่งจุดกลับรถ 9 แห่ง ดังนี้

1. รูปแบบจุดกลับรถบริเวณจุดตัดทางแยก บริเวณจุดตัดทางแยกวัดไชโย รถในทางหลวงหมายเลข 309 จะสามารถกลับรถได้โดยจะเป็นรถขนาดเล็ก ที่จะกลับรถได้พร้อมกับจังหวะสัญญาณไฟจราจรเขียวขวา



2. รูปแบบจุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง จะออกแบบให้มีช่องรถกลับรถที่เกาะกลางและมีการขยายพื้นที่สำหรับการเลี้ยวกลับรถของรถขนาดใหญ่ให้สามารถกลับรถได้โดยสะดวก โดยจะมีตำแหน่งระหว่างจุดกลับรถไม่เกิน 2 กิโลเมตร



3. ตำแหน่งจุดกลับรถ จากสภาพพื้นที่เป็นทางราบ และมีชุมชนกระจายตลอดแนวเส้นทาง จึงได้พิจารณาออกแบบให้มีจุดกลับรถทุกระยะ 1 - 3 กิโลเมตร ในช่วงชุมชนและบริเวณที่เป็นสถานที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน และโรงพยาบาล เพื่อความปลอดภัย และตามความเหมาะสม ตำแหน่งจุดกลับรถจะอยู่ในช่วงที่เป็นทางตรงเพื่อให้มีความปลอดภัย

จุดกลับรถ 9 แห่ง

- 1 กม. 61+400 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง)
- 2 กม. 63+550 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง)
- 3 กม. 65+000 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง)
- 4 กม. 66+800 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง)
- 5 กม. 68+000 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง)
- 6 กม. 70+300 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง)
- 7 กม. 71+400 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลาง)
- 8 กม. 72+411 (ทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร)
- 9 กม. 73+180 (จุดกลับรถระดับพื้นที่เกาะกลางด้านเดียว)



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุกมิติ สืบค้นและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคือ 4 ทรัพยากรหลัก ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญทั้งสิ้น 20 ปัจจัย ดังนี้

- 1) **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ จำนวน 6 ปัจจัย** ได้แก่ ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัยอุทกวิทยาน้ำ ผิวดินและคุณภาพน้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน
- 2) **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ จำนวน 2 ปัจจัย** ได้แก่ นิเวศวิทยาบนบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า) นิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 3 ปัจจัย** ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ
- 4) **คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 9 ปัจจัย** ได้แก่ เศรษฐกิจสังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพ ภูมิอากาศ ประวัติศาสตร์และโบราณคดี สุนทรียภาพ

โดยสามารถสรุปผลกระทบที่สำคัญและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในเบื้องต้น ได้ดังนี้

1. ด้านทรัพยากรดิน ด้านธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมงานดินตัดและดินถม ทำการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บางส่วนไปเป็นที่โล่ง ทำให้พื้นที่เสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายหน้าดินและดินถล่มในกรณีที่มีฝนตก
- แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ระดับความรุนแรงแผ่นดินไหวอยู่ในระดับค่อนข้างเบา I-III เมอร์คัลลี ซึ่งคนจะไม่รู้สึก แต่เครื่องวัดสามารถตรวจจับได้

2. ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองและมลสารที่เกิดจากการเปิดหน้าดินและการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง ร่วมกับการขนส่งและการจราจรบนถนนในแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงอาจเกิดเสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการทำงานของเครื่องจักร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพและความรำคาญของประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กำกับดูแล และควบคุมงานก่อสร้าง ให้เป็นไปตามแบบอย่างเคร่งครัด
- หลีกเลี่ยงการรื้อย้ายสาธารณูปโภคพร้อมกันทั้งหมด และในระหว่างการรื้อย้ายให้มีการบดอัดดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน
- ออกแบบโครงสร้างถนน ตามคู่มือออกแบบถนนเพื่อต้านแผ่นดินไหวของกรมทางหลวง

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ทำการฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวัน อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษวัสดุตกหล่นบนผิวทาง
- ดูแลรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการปล่อยเขม่าฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ที่เกินมาตรฐาน
- กำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างที่มีเสียงดังสูง ในช่วงเวลากลางวัน 8.00-17.00 น.
- ลดระดับความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด เช่น เลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ ปรับปรุงเครื่องมือเครื่องจักร
- ดำเนินการขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เฉพาะช่วงเวลากลางวัน
- จำกัดน้ำหนักบรรทุกและความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในอัตราที่กฎหมายกำหนด
- ตรวจสอบสภาพพื้นผิวจราจร หากพบว่าชำรุดเสียหายให้ดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน

3. ด้านทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ก่อสร้างโครงการ อาจมีการตัดฟันต้นไม้ การขุดตอ และการนำไม้ออกจากพื้นที่ ก่อให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ที่ปกคลุมอยู่ ตลอดจนแหล่งหากินของสัตว์ป่าในบริเวณเขตทางและนอกเขตทางบางส่วน รวมทั้งก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนรบกวนการสื่อสารเชิงสังคมของสัตว์ป่า

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กำหนดขอบเขตพื้นที่ในเขตทาง โดยใช้สัญลักษณ์ เครื่องหมายหรือป้าย ให้เห็นชัดเจน
- ดำเนินการตัดต้นไม้บริเวณแนวกั้นที่จะดำเนินการก่อสร้างเฉพาะที่จำเป็น
- ควบคุมคนงานไม่ให้ลักลอบล่าสัตว์ในบริเวณพื้นที่โครงการ

4. ด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างบนแนวกั้นเดิม ก่อให้เกิดผลกระทบกีดขวางการจราจร/สัญญาณจราจรของผู้ใช้ทางได้
- เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- เตรียมแผนจัดจราจรก่อนเริ่มการก่อสร้าง
- จัดให้มีเครื่องหมายจราจร ป้ายเตือน และสัญญาณไฟ ให้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ก่อนถึงเขตก่อสร้างอย่างน้อย 500 เมตร และตลอดแนวในบริเวณก่อสร้าง
- ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงแผนการก่อสร้าง และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน
- หมั่นตรวจสอบผิวจราจร หากมีสภาพชำรุด ต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพใช้งานโดยเร็ว

5. ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้เกิดการชะล้างตะกอนดิน คราบน้ำมันจากเครื่องจักร และเกิดการรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดวางกองดิน ให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ
- การก่อสร้างในบริเวณใกล้แหล่งน้ำ ต้องก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวและบ่อดักตะกอน เพื่อลดผลกระทบต่อการชะล้างเศษมวลดินลงสู่แหล่งน้ำ

6. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม

ผลกระทบที่สำคัญ

- การตกหล่นของเศษวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและการชะล้างตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้แหล่งน้ำตื้นเขินและประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง
- กิจกรรมก่อสร้างคันทางตลอดแนวเส้นทาง ทำให้กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำได้

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน ไว้ที่ด้านหน้าสำนักงานโครงการ โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ ติดตั้งไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
- ติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียน และแก้ไขอย่างเหมาะสม รวมทั้งตอบกลับข้อร้องเรียนให้ผู้ได้รับผลกระทบรับทราบโดยเร็ว ภายใน 15 วัน

7. ด้านเศรษฐกิจสังคม

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนในชุมชน
- ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและรายได้ของร้านค้าที่อยู่ในแนวเขตทางซึ่งจะต้องทำการรื้อย้ายออกไป
- การมีคนงานเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่หรืออาจมีการจ้างแรงงานในพื้นที่ ทำให้มีเงินหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มขึ้น

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการวางระบบระบายน้ำในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันการชะล้างดิน และเศษวัสดุก่อสร้างลงทางระบายน้ำ
- ห้ามเก็บกองวัสดุก่อสร้าง ขวางทางระบายน้ำตามธรรมชาติ หากมีการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุก่อสร้างในลำน้ำให้ทำการขุดลอกทันที

8. ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีการนำเครื่องจักรเข้ามาในพื้นที่และการดำเนินการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนจากการทำงานของเครื่องจักรต่อแหล่งโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

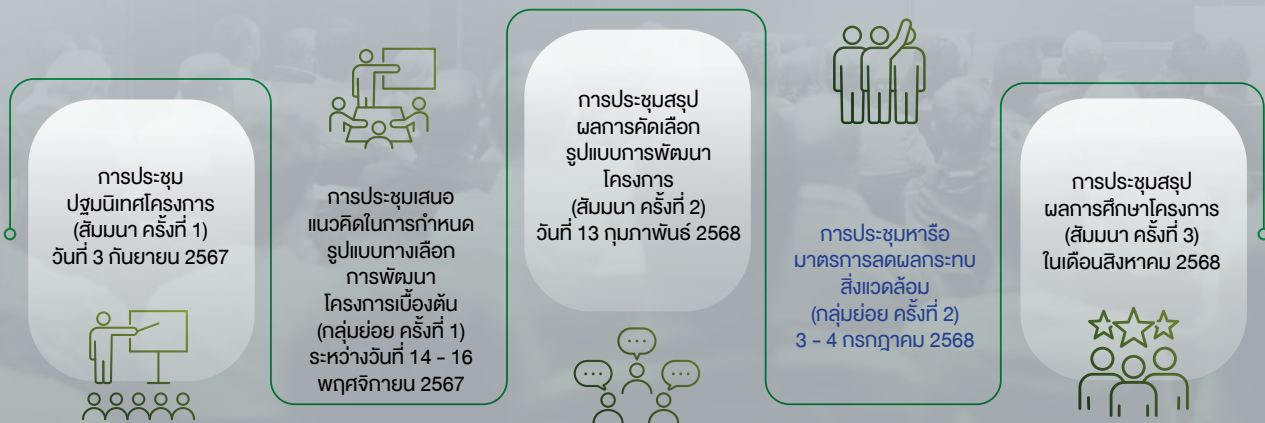
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ขณะดำเนินการก่อสร้างหากพบหลักฐานทางโบราณคดีต้องหยุดดำเนินการ และแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา ให้รับทราบทันที

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการ ในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

ขั้นตอนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดอ่างทอง นายอำเภอเมืองอ่างทอง นายอำเภอไชโย ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนันผู้ใหญ่บ้านและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง 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 ตำบลทอกราช ตำบลย่านซื่อ และตำบลราชพฤกษ์ โดยเป็นการประชุมในสถานที่ร่วมกับการประชุมทางไกลผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 264 คน

• ดำเนินการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ หอประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดอ่างทอง ชั้น 2 องค์การบริหารส่วนจังหวัดอ่างทอง อ.เมือง จ.อ่างทอง ร่วมกับการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 184 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



บริษัท อีไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

118/49 ซอยรามอินทรา 23 แขวงท่าแร้ง
เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร
โทรศัพท์ : 0 2351 0224



บริษัท ทรานส์ เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด

251 ซอยศรีสุข (ลาดพร้าว 34) ถนนลาดพร้าว
แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 0 2938 9390



ID Line Official : @536gsvrz