

การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ ดำเนินการศึกษาโดยประยุกต์ใช้แนวทางและหลักเกณฑ์ในการศึกษาตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ พ.ศ. 2566 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยกำหนดขอบเขตการศึกษาและสำรวจครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเขตทางและพื้นที่ข้างเคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการ โดยจะพิจารณาถึงความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอย่างมีนัยสำคัญ แบ่งตามหัวข้อทรัพยากรหลัก 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ จำนวน 8 ปัจจัย ทรัพยากรทางชีวภาพ จำนวน 2 ปัจจัย คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 6 ปัจจัย และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 8 ปัจจัย รวม 24 ปัจจัย

ทรัพยากรทางกายภาพ 8 ปัจจัย

- สภาพภูมิประเทศ
- ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน
- อุทกวิทยา น้ำผิวดินและคุณภาพน้ำผิวดิน
- อุทกวิทยา น้ำใต้ดินและคุณภาพน้ำใต้ดิน

ทรัพยากรทางชีวภาพ 2 ปัจจัย

- นิเวศวิทยาแบบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า)
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 6 ปัจจัย

- การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม
- การใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง
- เกษตรกรรม
- การคมนาคมและจราจร
- การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 8 ปัจจัย

- เศรษฐกิจ-สังคม
- การชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน
- สาธารณสุขและสุขภาพ
- อาชีพอนามัย (พนักงาน/คนงานก่อสร้าง)
- อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพ ทศนียภาพ และการท่องเที่ยว

การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

9 ธ.ค. 68
เริ่มต้นโครงการ

24 ก.พ. 69
การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

25-26 เม.ย. 69
การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

ก.ค. - ส.ค. 69
การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

4 ก.ย. 69
สิ้นสุดโครงการ

** รวมระยะเวลาดำเนินการ 270 วัน

กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การพบปะประชาสัมพันธ์โครงการ ดำเนินการช่วงวันที่ 21 - 22 มกราคม 2569 และ 6 กุมภาพันธ์ 2569



การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 24 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมณัฐพงษ์ 1 โรงแรมณัฐพงษ์ แกรนด์ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู

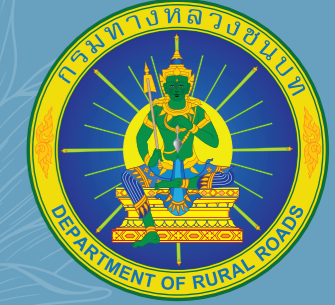


โครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสาย ค ผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู อ.เมืองหนองบัวลำภู จ.หนองบัวลำภู

www.ถนนสายคผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู.com

Line Official Account ID: @559hohbv

แผนพับการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน **ครั้งที่ 2**



ความเป็นมา

ปัจจุบันอำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู มีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของภาคการเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต เป็นเหตุผลทำให้เขตชุมชนเมืองที่เป็นย่านการค้าและที่พักอาศัย เกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้น และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดหลายแห่ง สาเหตุจากเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีอยู่รองรับไม่เพียงพอ เนื่องจากการเดินทางผ่านบริเวณอำเภอเมืองหนองบัวลำภู ต้องใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 เป็นเส้นทางหลัก โดยเส้นทางดังกล่าวนี้จะต้องผ่านเขตชุมชนเมือง ทำให้การจราจรจะติดขัดและคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน เกิดความเดือดร้อนทั้งผู้เดินทาง การขนส่งสินค้าตลอดจนประชาชนเป็นอย่างมาก เพราะไม่มีเส้นทางอื่นทดแทนและไม่สามารถรองรับการขยายตัวด้านคมนาคมขนส่งได้ ดังนั้น โครงการถนนสาย ค ฝั่งเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู อ.เมืองหนองบัวลำภู จ.หนองบัวลำภู จึงมีความจำเป็นเพื่อใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง ซึ่งจะเส้นทางเลือกใหม่ในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตชุมชนเมือง เปิดพื้นที่การพัฒนาเมืองและเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคมและขนส่งให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ รวมทั้งประหยัดเวลาในการเดินทาง ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

วัตถุประสงค์

ศึกษาความเหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์และงานอื่นๆที่เห็นว่าเหมาะสมตามขอบเขตของถนนสาย ค ฝั่งเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู อ.เมืองหนองบัวลำภู จ.หนองบัวลำภู

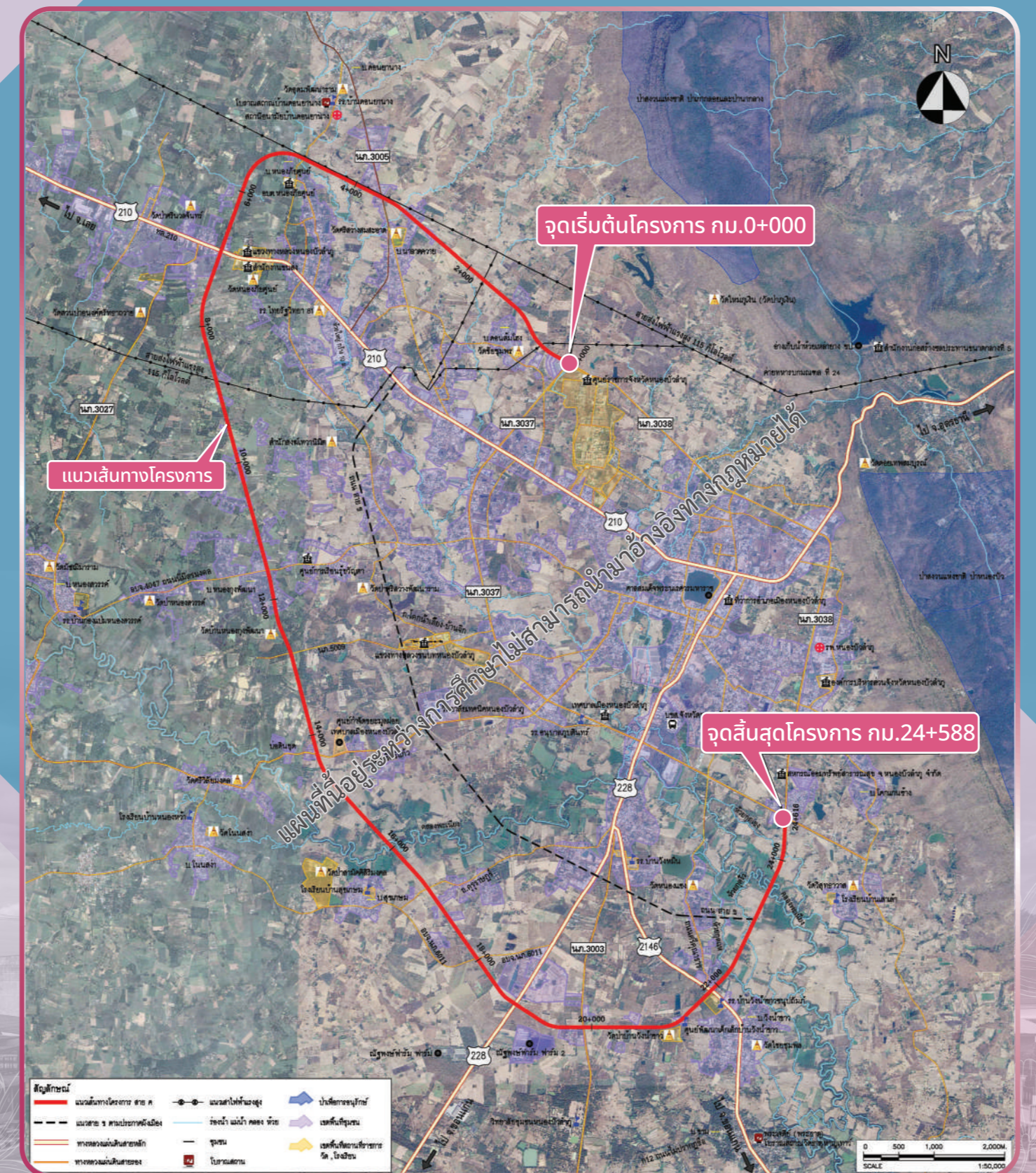
เพื่อใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง ซึ่งจะเป็นทางเลือกใหม่ในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตชุมชนเมืองเปิดพื้นที่การพัฒนาเมืองและเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคมและขนส่งให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง**ซึ่งจะเป็นทางเลือกใหม่ในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตชุมชนเมือง
- เพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงการคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดหนองบัวลำภูและพื้นที่โดยรอบ อีกทั้งยังเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกาตะวันตกเฉียงเหนือตอนบนได้
- เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งพัฒนาและต่อเติมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการเป็นทางลัด (Shortcut) ทางเลี่ยง (By Pass) ทางเชื่อม (Missing Link) ระหว่างอำเภอ
- เสริมศักยภาพในการเติบโตของจังหวัดหนองบัวลำภูและจังหวัดโดยรอบในด้านการพัฒนาระบบขนส่งและด้านการท่องเที่ยวเกิดความสะดวกรวดเร็วในการสัญจรและลดระยะเวลาในการเดินทาง
- รองรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่และขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน

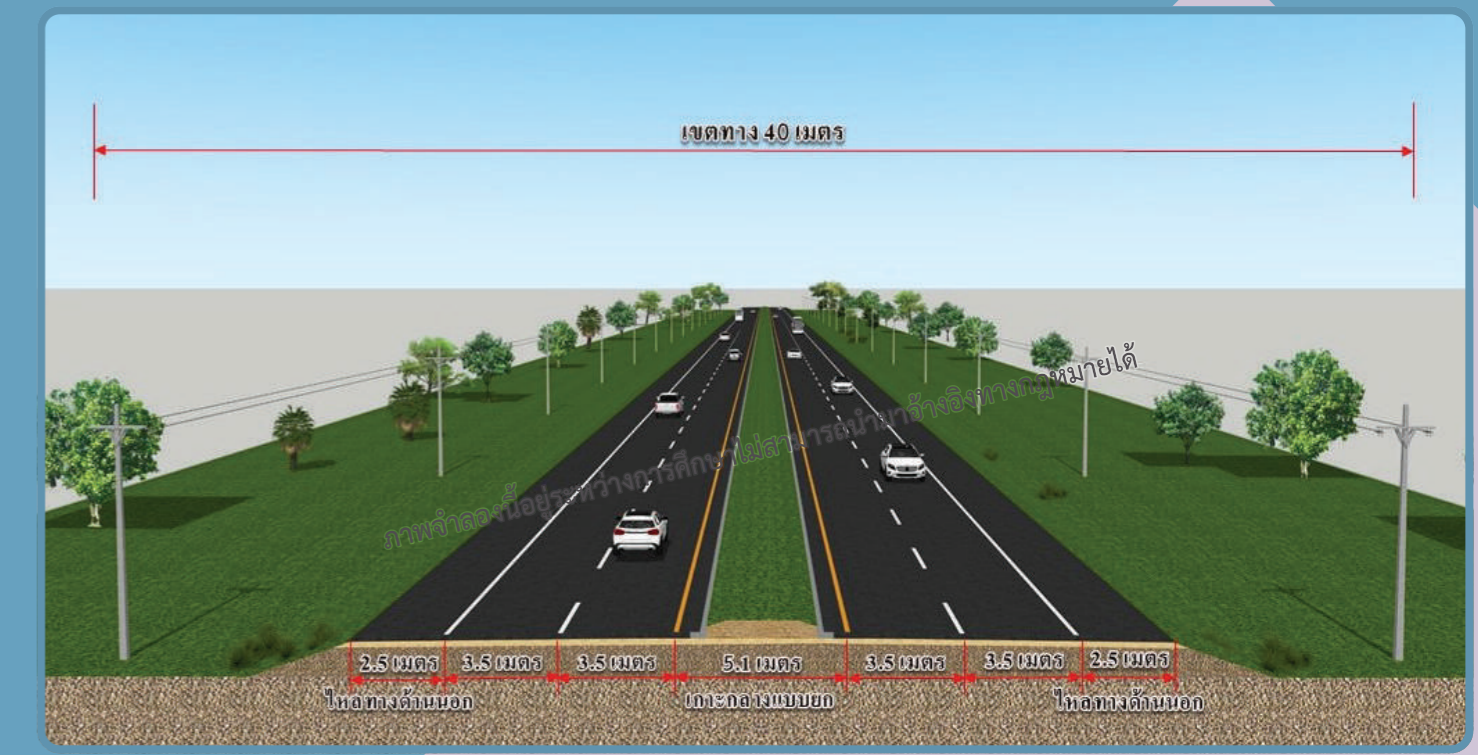
การกำหนดแนวสายทางโครงการเบื้องต้น

แนวสายทางโครงการเบื้องต้นใช้เส้นทางตามแนวถนนสาย ค ตามประกาศผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู พ.ศ. 2562 มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงชนบท นก.3037 และ นก.3038 แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตัด นก.3005 ก่อนที่จะมุ่งหน้าลงทางทิศใต้ ตัดถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 บริเวณสำนักงานขนส่งจังหวัดหนองบัวลำภู ตัดถนนนิมิตทรงกล บริเวณศูนย์การเรียนรู้วิญญา ตัดถนนโพธิ์ศรีแก้ว บริเวณศูนย์กำจัดขยะมูลฝอย ตัดทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 228 บริเวณถ้ำหลวงพาร์ม ตัด นก.3003 บริเวณวัดป่าบ้านวังน้ำขาว จากนั้นจึงวกกลับไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2146 บริเวณโรงเรียนบ้านวังน้ำขาวขุขูปถัมภ์จนไปสิ้นสุดโครงการที่จุดตัดทางหลวงชนบท นก.3037 กับ นก.3038 รวมระยะทางประมาณ 24.60 กิโลเมตร



รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

จากการพิจารณาความเหมาะสมครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม พิจารณารูปแบบถนนโครงการเป็นเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ความกว้าง 5.10 เมตร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เนื่องจากมีความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่สวนทิศทางและรถที่วิ่งตามหลังมา สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวหรือสำหรับจุดเปิดเกาะกลางหรือใช้เป็นพื้นที่เผื่อขยายช่องจราจรเพิ่มเติมได้ สามารถป้องกันรถเสียหลักพุ่งข้ามเกาะกลางเข้าชนประสานงากับรถในทิศทางตรงข้ามได้ มีพื้นที่สีเขียวที่สามารถจัดทัศนียภาพให้สวยงามได้ และสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนสองข้างทางในอนาคตได้ เพราะมีพื้นที่เกาะกลางสำหรับพักรอข้ามทางได้สะดวกและปลอดภัย โดยกรณีที่มีการขยายตัวของชุมชนหรือตัดผ่านชุมชนจะก่อสร้างทางเท้าเพิ่มเติมเพื่อรองรับการใช้งานของประชาชน



ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการนอกเขตชุมชน



ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการในเขตชุมชน