

4.2.6 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม

ก. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อรวบรวมข้อมูล และการเปลี่ยนแปลงสภาพของแหล่งน้ำบริเวณลำห้วย และอาคารระบายน้ำต่าง ๆ
- 2) เพื่อประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำที่อาจเกิดจากโครงการในระยะก่อสร้าง
- 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. ดำเนินการตรวจสอบการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ โดยมีรายละเอียด ดังนี้
 - 1) สถานีตรวจวัด : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ท่อระบายน้ำทุกจุดตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ
 - 2) ดัชนีที่ตรวจสอบ : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ และการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่
 - 3) บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการสำรวจการควบคุมน้ำท่วมและสภาพการระบายน้ำ ในระยะก่อสร้างปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หากเกิดกรณีฝนตกหนักให้มีการตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมง

ค. ผลการศึกษา

บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ทำการทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในช่วงที่ผ่านมา พบว่ามีผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

1. ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

1.1 สภาพการระบายน้ำของโครงการ

- อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 24

จากการสำรวจพบว่าอาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงเป็น อาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม ท่อเหลี่ยม(คลองชลประทาน) และสะพาน โดยตำแหน่งของอาคารระบายน้ำเดิม ไม่มีอาคารระบายน้ำตามแนวนาน (มีการขออนุญาตวางท่อระบายน้ำบริเวณทางเชื่อมเท่านั้น)

- อาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 224

จากการสำรวจพบว่าอาคารระบายน้ำเดิมบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวนานถนน

1.2 ผลการวิเคราะห์ทางอุทกวิทยาและชลศาสตร์ของโครงการ

- **ระบบระบายน้ำระดับดิน** ผลการวิเคราะห์หาอัตราการไหลของน้ำสำหรับระบบระบายน้ำตามยาวและผลการออกแบบชนิด และขนาดของอาคารระบายน้ำข้างทาง ได้ผลสรุปว่าอาคารระบายน้ำข้างทางจะออกแบบเป็น ท่อกลม คสล. ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ความลาดเอียงท้องท่อไม่น้อยกว่า 0.001 ม/ม พร้อมบ่อพักทุกระยะ 15.00 เมตร

- **ระบบระบายน้ำบนสะพาน** ผลการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากบนสะพานและผลการออกแบบระบบระบายน้ำบนสะพาน ประกอบด้วยช่องรับน้ำบนสะพานขนาด 0.30 x 0.40 เมตร ติดตั้งทุกระยะ 2.00-8.00 เมตร รับน้ำจากผิวจราจรลงสู่ท่อระบายน้ำตามยาวขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.20 เมตร ความลาดเอียงไม่น้อยกว่า 0.01 ม/ม แขนงที่พื้นสะพานได้วางกันตัก รวบรวมน้ำในแต่ละช่วงสะพานไปที่ท่อระบายน้ำตามยาวขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.20 เมตร ต่อเชื่อมกับท่อระบายน้ำในแนวดิ่งขนาด 0.20 เมตร รับน้ำลงสู่บ่อพักขนาดเล็กบริเวณโคนเสาต่อเชื่อมกับท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.25 เมตร ระบายน้ำจากสะพานลงสู่ระบบระบายน้ำระดับดิน โดยเส้นทางการไหลของน้ำจากระบบระบายน้ำระดับดินและระบบระบายน้ำบนสะพานจะเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำเดิม จุดเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 224 บริเวณโกลบอลเฮ้าส์ สาขาโชคชัย มีโครงสร้างระบายน้ำเดิมท่อเหลี่ยมขนาด ขนาด 1-1.50x1.50 เมตร และบนทางหลวงหมายเลข 24 มวลน้ำทั้งสองข้างทางไหลจากจุดเริ่มต้นโครงการไปทางตะวันออก (บุรีรัมย์) ผ่านจุดตัดทางแยกแล้วระบายลงสู่ Syphon ลอดใต้คลองชลประทาน และเชื่อมกับคูระบายน้ำข้างทาง บริเวณร้านชาหมูหินดาด

จากผลการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากที่ปรึกษาได้ตรวจสอบอัตราการไหลของอาคารระบายน้ำเดิมพบว่าพอเพียงกับปริมาณน้ำหลากที่เกิดขึ้น ส่วนการออกแบบระบบระบายน้ำใหม่ซึ่งยังคงขนาดช่องเปิดของอาคารระบายน้ำเดิมทุกจุด ดังนั้น อัตราการไหลของระบบระบายน้ำใหม่เพียงพอต่อปริมาณน้ำหลากเช่นเดียวกัน โดยมีส่วนเผื่อความปลอดภัยตั้งแต่ 1:3 จึงสรุปได้ว่าระบบระบายน้ำระดับของโครงการตามนี้ออกแบบไว้มีความเหมาะสม

2. ผลการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ในรายงานการติดตาม

ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567 - 2569

ในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ปีละ 1 ครั้ง โดยมีรายละเอียดผลการตรวจนิเวศวิทยาทางน้ำในระยะก่อสร้าง ดังนี้

2.1 ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำของโครงการ

(1) ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ความลาดชันของพื้นที่ การซึมและการไหลของน้ำ รวมถึงพื้นที่รับน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ

ในการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทางโครงการเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567 พบว่า สภาพการระบายน้ำของโครงการจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ บนทางหลวงหมายเลข 24 และบนทางหลวงหมายเลข 224 โดยแบ่งเป็นการระบายน้ำ ดังนี้

- บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 เป็นอาคารสลัฟพื้นที่ว่างจะมีการเว้นร่องน้ำในเขตทางไว้เป็นทางระบายน้ำ ระบบระบายน้ำบนทางหลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวยาวของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม ท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 จะมีการขุดเปิดเพื่อวางระบบระบายน้ำ และปรับปรุงรูปแบบรางระบายน้ำข้างทางให้เป็นระบบรางระบายน้ำตามแนวยาวของเส้นทาง (Side Drain Box Culvert 1.20m. x1.20m. with Manhole -15 m.) แสดงดังรูปที่ 4.2.6-1

- บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 จากจุดตัดไปถึงตัวเทศบาลตำบลโชคชัย มีการวางท่อระบายน้ำได้ทางเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ อาคารระบายน้ำบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวยาวของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวยาวถนน โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 ยังไม่มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยมีการใช้ระบบระบายน้ำเดิมที่มีการติดตั้งไว้ ดังรูปที่ 4.2.6-2



Box culvert 1.2x1.2 m กม.52+107 LT



Side Drain กม.52+168 LT



Side Drain กม.52+950 LT



Box culvert 1.2x1.2 m กม.53+450 LT

รูปที่ 4.2.6-1 ตัวอย่างการติดตั้งระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 24



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.32+200 RT



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.31+600 RT



ระบบระบายน้ำข้างทาง กม.31+050 RT



รางระบายน้ำข้างทาง กม.31+860 LT

รูปที่ 4.2.6-2 ตัวอย่างการติดตั้งระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 224

(2) การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่

จากการสอบถามโครงการ พบว่า ในพื้นที่โครงการเคยเกิดน้ำท่วมขังในบริเวณที่มีการระบายไม่ทันบริเวณช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) เนื่องจากมีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่น บริเวณเขตทางมีการถมทับร่องน้ำมีเศษขยะและวัชพืชขวางทางน้ำ เมื่อมีฝนตกลงมาในพื้นที่ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขัง เนื่องจากไม่มีร่องระบายน้ำแต่การท่วมขังของน้ำเกิดขึ้นไม่นาน หลังฝนตกไม่กี่ชั่วโมงจะหายไประบบระบายน้ำระดับดิน โดยสภาพทางกายภาพของบริเวณทางแยกต่างระดับแยกโชคชัย จะมีน้ำหลากมาจากทางทิศเหนือ และไหลหลากลงสู่ทางทิศใต้ข้ามทางหลวงหมายเลข 24 ฝั่งทิศตะวันออกลงมายังพื้นที่รับน้ำที่อยู่ประมาณกิโลเมตรที่ 52+100 (RT) โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รกร้าง สำหรับรับน้ำในชุมชน ซึ่งเมื่อฝนตกหนักน้ำจะไม่สามารถระบายผ่านท่อกลุ่มบริเวณ กม.51+700 ได้ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ในช่วงที่ผ่านมาก่อนที่จะมีโครงการเกิดขึ้น

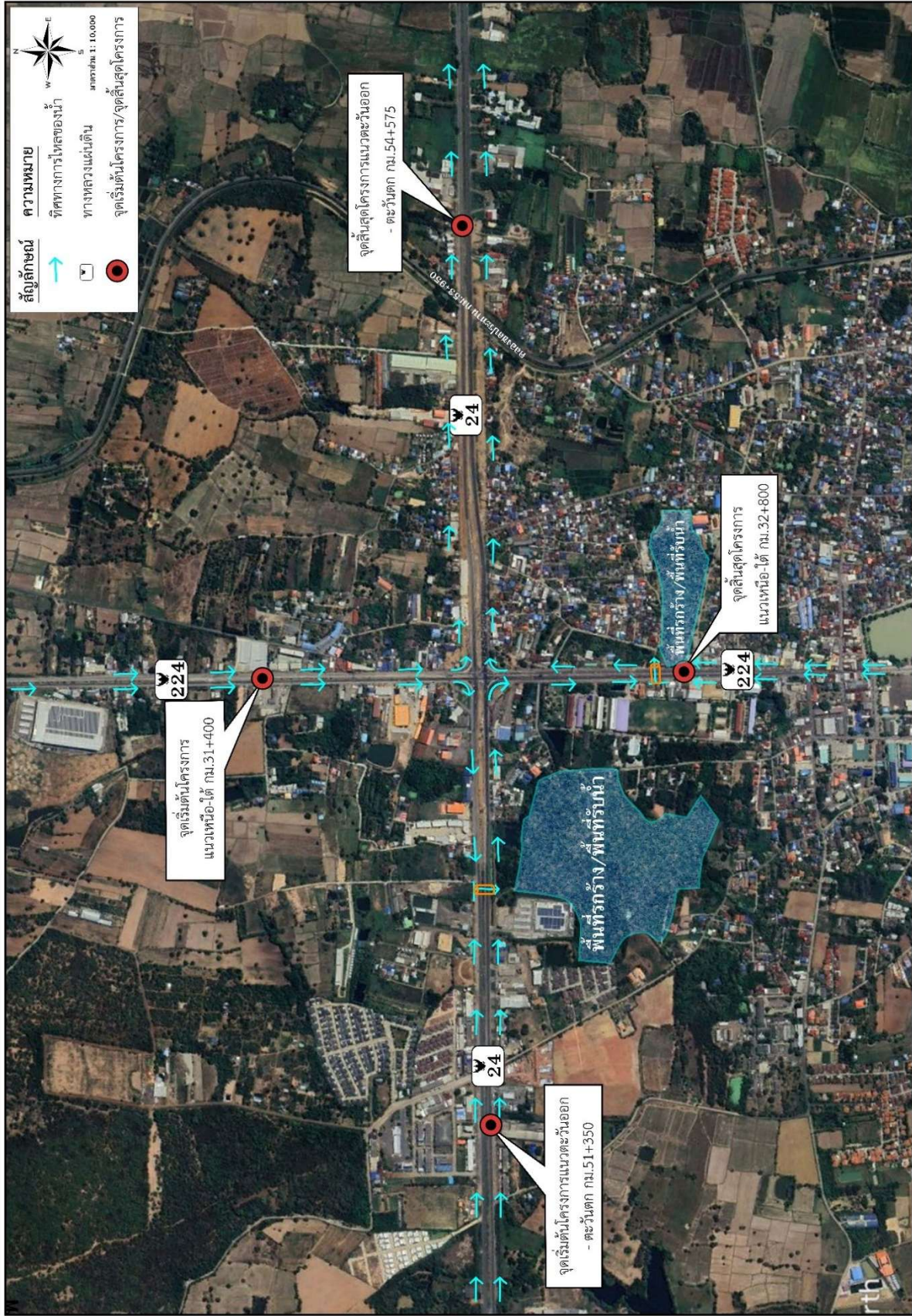
ในเดือนกรกฎาคม 2567 ที่ปรึกษาได้มีการตรวจสอบระบบระบายน้ำของโครงการแล้ว พบว่า โครงการได้มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 24 แล้ว ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้ง Side Drain Box Culvert 1.20m. x1.20m. with Manhole -15 m. โดยจะมีการวางระบบระบายน้ำที่ไหลหลากมาจากทางทิศเหนือ ลงสู่ระบบระบายน้ำข้างทาง และมีการส่งน้ำออกไปทางด้านทิศตะวันออกของโครงการ และจะไหลไปยังพื้นที่รับน้ำที่อยู่ในแนวเส้นทางของทางหลวงหมายเลข 24 ต่อไป ดังรูปที่ 4.2.6-3

2.2 ผลการวิเคราะห์ทางอุทกวิทยาและชลศาสตร์ของโครงการ

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการในด้านการระบายน้ำ พบว่า การระบายน้ำบนทางหลวงหมายเลข 24 จากการพิจารณา Profile พบว่าค่าระดับของถนนมีระดับสูงสุดที่ กม.51+250 (จุดเริ่มต้นโครงการ) และลดลงจนถึง กม.55+641 (จุดสิ้นสุดโครงการ) ทำให้ทิศทางการระบายน้ำมีช่วงเดียว คือ การไหลจากจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 24 ไปหาจุดสิ้นสุดของโครงการ

การระบายน้ำบนทางหลวงหมายเลข 224 จากการพิจารณา Profile พบว่าค่าระดับของถนนมีระดับสูงสุดที่ กม.31+925 โดยแบ่งช่วงการระบายน้ำออกเป็น 3 ช่วงคือ ช่วง กม.30+875 ถึง กม.31+925 ช่วง กม.31+925 ถึง กม.32+200 และช่วง กม.32+200 ถึง 33+000 (ใช้ระบบระบายน้ำเดิม)

การระบายน้ำบนโครงสร้างสะพานยกระดับโดยเส้นทางการไหลของน้ำจากระบบระบายน้ำระดับดินและระบบระบายน้ำบนสะพานจะเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำเดิม จุดเชื่อมต่อกับระบบระบายน้ำเดิมบนทางหลวงหมายเลข 224 มีโครงสร้างระบายน้ำเดิมท่อเหลี่ยมขนาด 1-1.50 m x1.50 m และบนทางหลวงหมายเลข 24 มวลน้ำทั้งสองข้างทางไหลจากจุดเริ่มต้นโครงการไปทางตะวันออก (บุรีรัมย์) ผ่านจุดตัดทางแยกแล้วระบายลงสู่ Syphon ลอดใต้คลองชลประทาน (น้ำที่ระบายข้างทางจะไม่ปนเปื้อนกับน้ำคลองชลประทาน) และเชื่อมกับคูระบายน้ำข้างทาง บริเวณร้านชาหมูหินดาด ประมาณจุดสิ้นสุดโครงการ



รูปที่ 4.2.6-3 แสดงทิศทางการไหลของน้ำในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567

3. การเปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 การเปรียบเทียบผลการศึกษาการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมา

จากการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม พบว่า ในช่วงที่มีการก่อสร้างยังอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบระบายน้ำ ซึ่งมีการติดตั้งเป็นบางแห่ง โดยที่การติดตั้งจะมีการติดขัดงาน รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และท่อส่งน้ำของการประปาส่วนภูมิภาค จึงทำให้มีการติดตั้งระบบระบายน้ำได้บางส่วน สำหรับการตรวจสอบระบบระบายน้ำเดิม พบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 จะมีรางระบายน้ำข้างทางทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งสามารถระบายน้ำจากทางด้านทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออก สำหรับการระบายน้ำของทางหลวงหมายเลข 224 จะเป็นการระบายน้ำจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ และจะมีการลอดผ่าน แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 24 ที่บริเวณ กม.52+100 และจะไหลลงสู่พื้นที่ที่กว้างที่เป็นพื้นที่รับน้ำในชุมชน โคนในช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2568 ไม่พบการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่

3.2 การเปรียบเทียบผลการศึกษาการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำกับการคาดการณ์

ผลกระทบ

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดการณ์ผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม กิจกรรมการเปิดหน้าดิน การปรับถมที่ การกองดิน หิน และทราย ที่ใช้สำหรับการก่อสร้าง การกองวัสดุก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำธรรมชาติ โดยพื้นที่โครงการมีตัดผ่านแหล่งน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ คลองชลประทาน (กม.53+950) เมื่อฝนตกจะชะล้างเศษดิน หิน ทราย ลงไปสะสมทับถมอยู่ในแหล่งน้ำ ส่งผลให้น้ำตื้นเขินหรืออุดตันจนกระทั่งเกิดปัญหาน้ำท่วมได้ อีกทั้ง ระบบระบายน้ำสองข้างทางไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เมื่อฝนตกทำให้น้ำท่วมขังพื้นที่ จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อนำผลการตรวจสอบมาเปรียบเทียบกับที่คาดการณ์ไว้ จะพบว่า มีความสอดคล้องกับที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากกิจกรรมที่มีการก่อสร้างในช่วงเดือนพฤษภาคม 2568 ส่วนใหญ่เป็นการเปิดหน้าดิน การปรับถมที่ การกองดิน หิน และทราย ซึ่งจะเป็นสาเหตุที่อาจทำให้เกิดการอุดตันของท่อระบายน้ำได้ แต่ทั้งนี้ โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด จึงส่งผลให้แนวเส้นทางไม่ได้รับผลกระทบจากการเกิดน้ำท่วม โดยมาตรการที่มีการปฏิบัติ ได้แก่ การเปิดหน้าดินเฉพาะที่จะเป็นเพื่อลดการสูญเสียดินและการชะล้างดินลงสู่แหล่งน้ำ การเก็บกองดินให้ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ รวมถึงการวางแผนการทำงานให้มีการใช้ดินให้หมดในแต่ละวันโดยไม่มีการเก็บกองดินไว้นาน เป็นต้น ส่วนบริเวณที่คาดว่าจะเกิดการอุดตัน คือ บริเวณที่มีทางระบายน้ำธรรมชาติ โดยพื้นที่โครงการมีตัดผ่านแหล่งน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ คลองชลประทาน (กม.53+950) ในปัจจุบันยังไม่เริ่มกิจกรรมก่อสร้าง ดังรูปที่ 4.2.6-4 เนื่องจากจะต้องมีการวางแผนในการก่อสร้างให้สอดคล้องกับรูปแบบของตัวอาคารระบายน้ำของกรมชลประทาน เพื่อลดผลกระทบต่อการระบายน้ำของระบบส่งน้ำดังกล่าว เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำที่มีความสำคัญในการทำการเกษตรภายในพื้นที่อำเภอโชคชัย



เดือนกรกฎาคม 2567



เดือนสิงหาคม 2567

รูปที่ 4.2.6-4 สภาพคลองชลประทาน กม.53+950

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม พบว่า สภาพการระบายน้ำของโครงการจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ บนทางหลวงหมายเลข 24 และบนทางหลวงหมายเลข 224 โดยแบ่งเป็นการระบายน้ำ บริเวณทางหลวงหมายเลข 24 เป็นอาคารสลัพื้นทีว้างจะมีการเว้นร่องน้ำในเขตทางไว้เป็นทางระบายน้ำ ระบบระบายน้ำบนทางหลวงเป็นรางระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลมท่อเหลี่ยม (คลองชลประทาน) และอยู่ระหว่างการปรับปรุงและติดตั้งระบบระบายน้ำตามแบบก่อสร้าง บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 จากจุดตัดไปถึงตัวเทศบาลตำบลโชคชัย มีการวางท่อระบายน้ำใต้ทางเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำในพื้นที่ อาคารระบายน้ำบนทางหลวงเป็นอาคารระบายน้ำตามแนวขวางของถนน ซึ่งประกอบด้วยท่อกลม และท่อเหลี่ยม มีอาคารระบายน้ำตามแนวนานถนน โดยในเดือนพฤษภาคม 2568 บริเวณทางหลวงหมายเลข 224 ยังไม่มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยมีการใช้ระบบระบายน้ำเดิมที่มีการติดตั้งไว้

สำหรับการเกิดน้ำท่วมขังในบริเวณที่การระบายไม่ทันบริเวณช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) เนื่องจากมีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่น บริเวณเขตทางมีการถมทับร่องน้ำ มีเศษขยะและวัชพืชขวางทางน้ำ เมื่อมีฝนตกลงมาในพื้นที่ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขัง เนื่องจากไม่มีร่องระบายน้ำ แต่การท่วมขังของน้ำเกิดขึ้นไม่นาน หลังฝนตกไม่กี่ชั่วโมงจะหายไประบบระบายน้ำระดับดิน โดยสภาพทางกายภาพของบริเวณทางแยกต่างระดับแยกโชคชัย จะมีน้ำหลากมาจากทางทิศเหนือ และไหลหลากลงสู่ทางทิศใต้ข้ามทางหลวงหมายเลข 24 ฝั่งทิศตะวันออก ลงมายังพื้นที่รับน้ำที่อยู่ประมาณกิโลเมตรที่ 52+100 (RT) โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รกร้าง สำหรับรับน้ำในชุมชน ซึ่งเมื่อฝนตกหนักน้ำจะไม่สามารถระบายผ่านท่อกลมบริเวณกม. 51+700 ได้ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ในช่วงที่ผ่านมาที่มีโครงการเกิดขึ้น สำหรับในช่วงการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในเดือนพฤษภาคม 2568 ไม่พบการเกิดน้ำท่วมแต่อย่างใด

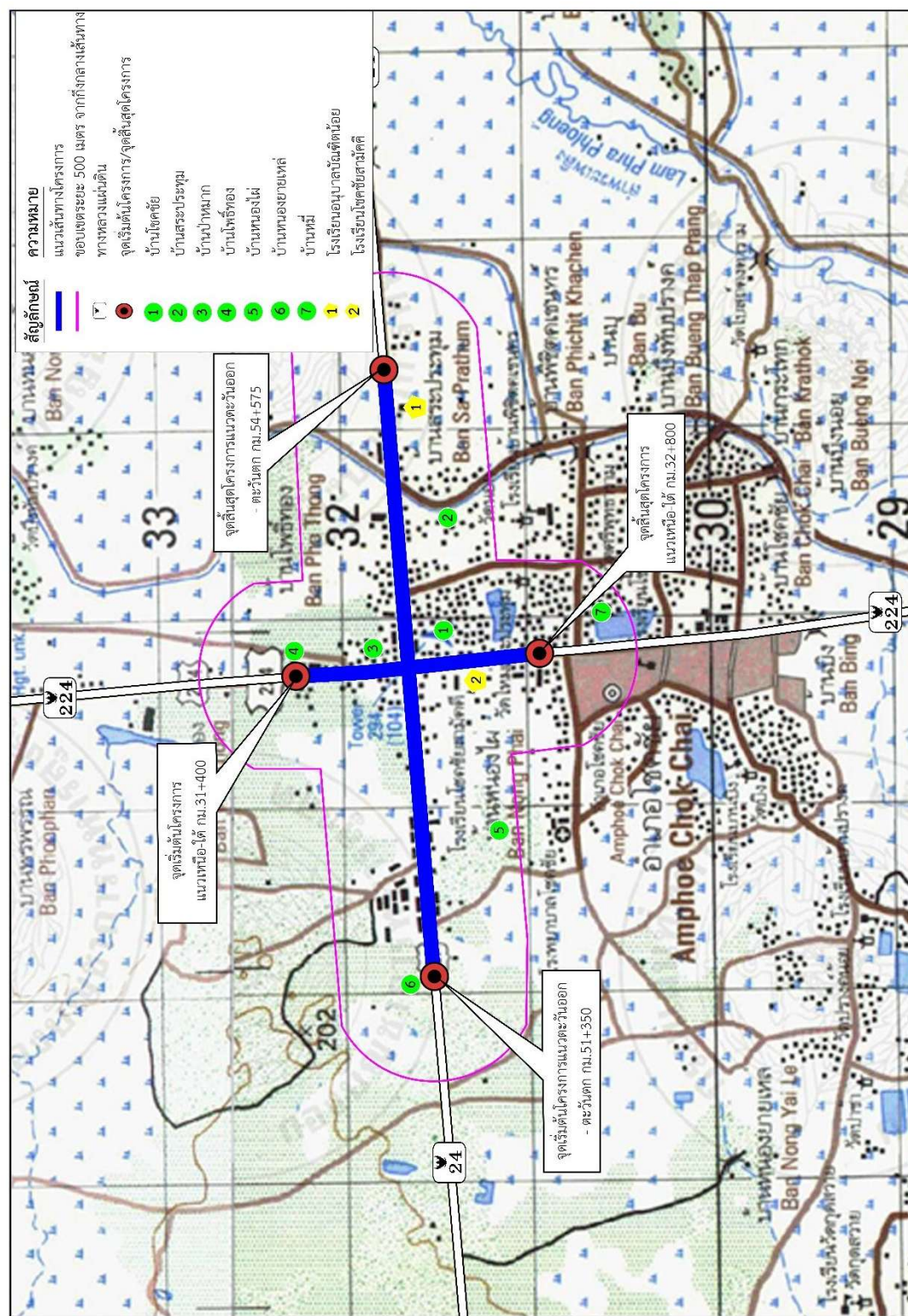
4.2.7 เศรษฐกิจสังคม

ก. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจสังคมของหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางโครงการ
2. เพื่อประเมินผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจสังคม เนื่องจากการพัฒนาโครงการ
3. เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคมของหมู่บ้าน/ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางโครงการ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

ข. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา
2. กำหนดขอบเขตพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยพิจารณาจากชุมชนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ ในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย
 - ผู้นำชุมชน
 - พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
 - กลุ่มสถานประกอบการ
 - กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง
 - กลุ่มครัวเรือน
3. นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากแบบสอบถาม สัมภาษณ์ มาลงรหัสข้อมูล และบันทึกลงในคอมพิวเตอร์ และประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสังคมศาสตร์ที่เชื่อถือได้ และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป (เช่น SPSS PC PLUS) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตาราง และแสดงค่าสถิติต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น ค่าเฉลี่ย และร้อยละ ฯลฯ
4. การวิเคราะห์ข้อมูล
ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ปรึกษาจะทำการลงรหัสเพื่อเปลี่ยนข้อมูลจากแบบสอบถามมาเป็นรหัสแล้วทำการบันทึกข้อมูล โดยทำการตรวจสอบความถูกต้องของรหัสข้อมูลทั้งหมดก่อน จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS) ซึ่งค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวประกอบด้วย ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย
5. ระยะเวลาดำเนินการ : บริษัทที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจสังคม ปีละ 1 ครั้ง ในเดือนพฤศจิกายน 2567 และเดือนกันยายน 2568



รูปที่ 4.2.7-1 ขุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยห่าง 500 เมตรจากแนวกิ่งกลางเส้นทางโครงการ

ขนาดกลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

1) กลุ่มที่ 1 คือ ผู้นำชุมชน ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามเขตปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ผู้นำชุมชน รวม 12 ตัวอย่าง ประกอบด้วย นายกเทศมนตรีตำบล 1 ตัวอย่าง นายกองค์การบริหารส่วนตำบล 2 ตัวอย่าง กำนัน 3 ตัวอย่าง และผู้ใหญ่บ้าน 6 ตัวอย่าง (ตารางที่ 4.2.7-1)

ตารางที่ 5.2.7-1 ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	ชุมชน/หมู่บ้าน	จำนวน (คน)
1	นายกเทศมนตรีตำบลโชคชัย	1
2	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโชคชัย	1
3	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลา	1
4	กำนันตำบลโชคชัย/ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านสระปทุม	1
5	กำนันตำบลพลับพลา	1
6	กำนันตำบลกระโทก	1
7	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านโชคชัย	1
8	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านป่าหมาก	1
9	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านโพธิ์ทอง	1
10	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 13 บ้านหนองไผ่	1
11	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 14 บ้านสระประทุมใหม่พัฒนา	1
12	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านหนองยายเหล	1
13	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านหมี่	1
รวม		13

2) กลุ่มที่ 2 คือ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และโบราณสถาน 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ รวม 4 ตัวอย่าง รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.7-2

ตารางที่ 4.2.7-2 พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหว	ที่ตั้ง	จำนวน (ตัวอย่าง)
1) โบราณสถาน		
1.1 ปรารักษ์สระเพลง	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
2) ศาสนสถาน		
2.1 วัดใหม่สระประทุม	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
3) สถานศึกษา		
3.1 โรงเรียนโชคชัยสามัคคี	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
3.2 โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย	ต.โชคชัย อ.โชคชัย จ.นครราชสีมา	1
รวม		4

3) **กลุ่มที่ 3 กลุ่มสถานประกอบการ** คือ สถานประกอบการโดยการสัมภาษณ์โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กระจายตามสถานประกอบการ รวม 52 ตัวอย่าง ทำการเก็บตัวอย่าง ร้อยละ 100 โดยทำการสัมภาษณ์กรรมการผู้จัดการหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากกรรมการผู้จัดการให้เป็นผู้ให้สัมภาษณ์แทน

4) **กลุ่มที่ 4 กลุ่มผู้ค้าขายริมทาง** คือ ผู้ที่รูก้าเข้ามาในเขตทาง โดยการสัมภาษณ์โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ทำการเก็บตัวอย่าง ร้อยละ 100

5) **กลุ่มที่ 5 กลุ่มครัวเรือน** คือ กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-50 เมตรและมากกว่า 50-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

5.1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะ 0-50 เมตร ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร รวม 99 ครัวเรือน โดยทำการเก็บตัวอย่างร้อยละ 100.00

5.2) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะมากกว่า 50-500 เมตร โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ Taro Yamane เนื่องจากมีจำนวนประชากรแบบจำกัด สามารถแจกแจงได้รวมทั้งสามารถระบุสัดส่วนของประชากรได้ รายละเอียดดังสมการ (1)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad \text{----- (1)}$$

เมื่อ n คือ ขนาดของตัวอย่างที่เหมาะสม

N คือ ขนาดของประชากรทั้งหมด; ในที่นี้เท่ากับ 3,778 ครัวเรือน

e คือ ความคลาดเคลื่อนของการสุ่ม; ในที่นี้ให้มีค่าเท่ากับ 5% หรือมีความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95

$$\begin{aligned} n &= \frac{3,679}{1 + (3,679 \times 0.05^2)} \\ &= 361 \text{ ตัวอย่าง} \end{aligned}$$

เมื่อแทนค่าตามสูตรข้างต้น จะได้ว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสัมภาษณ์ทั้งสิ้น 361 ตัวอย่าง ดังตารางที่ 4.2.7-3 โดยกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละชุมชน จากนั้นคิดสัดส่วนจำนวนตัวอย่างที่สำรวจ เพื่อให้เกิดการกระจายตัวเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ชุมชนหรือครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ ดังสมการ (2)

$$A = \frac{n_1 n}{N} \quad \text{----- (2)}$$

เมื่อ A คือ จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย

n_1 คือ จำนวนครัวเรือนของกลุ่มเป้าหมาย

N คือ จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา

n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นในครั้งนี้ จะดำเนินการสำรวจกลุ่มตัวอย่างกลุ่มครัวเรือนไม่น้อยกว่า 364 ตัวอย่างดังตารางที่ 4.2.7-3 และเพื่อให้ได้จำนวนตัวอย่างที่กำหนดไว้ จึงต้องสุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาที่กำหนดไว้ ซึ่งใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) เป็นการเลือกตัวอย่างโดยเปิดโอกาสให้ทุก ๆ หน่วยประชากรมีสิทธิ์ที่จะได้รับเลือกขึ้นมาเป็นตัวแทนเท่า ๆ กันการเลือกตัวอย่างโดยวิธีการนี้ มีหลักประกันทางสถิติที่จะเชื่อได้ว่า ตัวอย่างที่ได้รับเลือกขึ้นมานั้น เป็นตัวแทนที่ดีของประชากรนั้น ๆ ทั้งนี้ เพื่อยืนยันว่าตัวอย่างที่ได้เป็นตัวแทนที่ดี มีเกณฑ์ในการเลือกตัวแทนที่ดีดังนี้ 1) ครัวเรือนตั้งอยู่ใกล้โครงการ 2) ผู้สัมภาษณ์เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรส ในกรณีที่หัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสไม่อยู่จะสัมภาษณ์ พ่อ/แม่ ของหัวหน้าครัวเรือน หรือบุตรที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ในกรณีที่ไม่มีบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลของครอบครัวได้ตามระบุข้างต้น จะเลือกสัมภาษณ์ครอบครัวอื่นแทน โดยสามารถสรุปจำนวนตัวอย่างในการสัมภาษณ์ได้

ตารางที่ 4.2.7-3 จำนวนตัวอย่างครัวเรือนที่ทำการศึกษาในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการ

ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวน ครัวเรือน (หลังคา เรือน) ^[1]	จำนวน ครัวเรือน 0-50 เมตร (หลัง)	จำนวน ครัวเรือน 51-500 เมตร (หลัง)	จำนวน ตัวอย่าง จากการ คำนวณ (ราย)	จำนวน ตัวอย่าง ที่เก็บจริง (ราย)
โชคชัย	หมู่ 1 บ้านโชคชัย	430	27	403	38.54	40
	หมู่ 2 บ้านสระประทุม	453	12	441	43.27	44
	หมู่ 3 บ้านป่าหมาก	643	29	614	60.25	61
	หมู่ที่ 12 บ้านโพธิ์ทอง	1037	16	1021	100.19	101
	หมู่ที่ 13 บ้านหนองไผ่	609	0	597	59.76	60
	หมู่ที่ 14 บ้านสระประทุมใหม่พัฒนา	155	13	142	13.93	14
กระโทก	หมู่ที่ 12 บ้านหมี	160	0	157	15.70	16
พลับพลา	หมู่ที่ 5 บ้านหนองยายเหล	285	2	283	27.81	28
รวม		3,778	99	3642	361	364

หมายเหตุ : ^[1] จำนวนหลังคาเรือนในระยะห่าง 500 เมตรจากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการโดยโปรแกรมแสดงภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth

: ^[2] จากการคำนวณโดยใช้สูตรของ Taro Yamane

ค. ผลการศึกษา

1. การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปี 2562 ซึ่งจัดทำโดย บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด โดยมีผลการสำรวจ ดังนี้

1.1 กลุ่มผู้นำชุมชน

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ กลุ่มผู้นำชุมชน ส่วนใหญ่ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับมาก ได้แก่ 1) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 45.5) 2) เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 36.4) 3) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 36.4) 4) การกีดขวางการเดินทาง การสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด (ร้อยละ 45.5) 5) ผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า (ร้อยละ 36.4) 6) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 45.5) 6) ความไม่สะดวก/ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน (ร้อยละ 40) และ 7) การจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ (ร้อยละ 45.5)

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ กลุ่มผู้นำชุมชน ส่วนใหญ่ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ 1) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างก่อสร้าง (ร้อยละ 45.5) 2) การสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางก่อสร้างโครงการตัดผ่าน เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสลา สะเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร (ร้อยละ 45.5) 3) ผลกระทบต่อการจ้างงานและการสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 54.5) 4) ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพกิจการร้านค้า และอาหาร (ร้อยละ 45.5) 5) ความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งเครื่องจักรส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน (ร้อยละ 36.4) 6) การก่อสร้างทางแยกต่างระดับจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่ (ร้อยละ 45)

1.2 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

- **วัดใหม่สระประทุม** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ 1) เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง 2) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ 3) ความไม่สะดวก/ไม่ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน

- **ปรางค์สระเพลง** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับมาก ได้แก่ 1) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างก่อสร้าง 2) การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่

- **โรงเรียนโชคชัยสามัคคี** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับมาก ได้แก่ 1) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง

2) เสียงดังรบกวนในการก่อสร้าง 3) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง 4) การเปิดหน้าดิน ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดิน 5) ความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งเครื่องจักร ส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน และ 6) การจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสียบริเวณที่พักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ

- **โรงเรียนบัณฑิตน้อย** ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการ เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นมีระดับผลกระทบอยู่ในระดับ มาก ได้แก่ 1) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง 2) เสียงดังรบกวนในการก่อสร้าง 3) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง 4) การเปิดหน้าดิน ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดิน 5) เกิดการกีดขวางการเดินทาง การสัญจรภายในชุมชน และระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด 6) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความขุ่นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างก่อสร้าง 7) การสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางจากการตัด เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสลา สะเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร 8) ผลกระทบต่อการจ้างงานและการสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการ 9) ผลกระทบต่อการประกอบกิจการร้านค้า 10) การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำมาซึ่งโรคระบาด/โรคต่างถิ่น ซึ่งมีผลต่อการให้บริการหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ 11) ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ 12) ความไม่สะดวก ไม่ปลอดภัย การเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน 13) ความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม การขนส่งเครื่องจักร ส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน 14) การจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสีย บริเวณที่พักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ และ 15) การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่

1.3 สถานประกอบการ ความวิตกกังวลต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวล ร้อยละ 57.7 โดยร้อยละ 38.5 มีความวิตกกังวลในเรื่อง ฝุ่นละออง ลูกค้าเดินทางลำบาก เป็นต้น โดยในระยะก่อสร้างคาดว่าจะมีผลกระทบที่ได้รับ ได้แก่ ลูกค้าเข้าร้านลำบากค้าขายยากขึ้น โดยได้แสดงแนวทางการแก้ไขคือ เงินชดเชยช่วงระยะการก่อสร้างโครงการ

1.4 ผู้ค้าริมทาง ความวิตกกังวลต่อการพัฒนาโครงการ พบว่า ผู้ค้าริมทางส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวล และมีความวิตกกังวล ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีความวิตกกังวลในเรื่อง ในการเสียที่ทำการการค้าขายในอนาคต ระยะเวลาในการก่อสร้าง ผู้ค้าริมทางเสนอแนวทางการแก้ไข ได้แก่ มีค่าใช้จ่ายชดเชยให้ เป็นต้น

1.5 ครัวเรือน (0-50 เมตร) ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการกลุ่มครัวเรือนส่วนใหญ่ เห็นว่าได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ 1) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 37) 2) เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 43.2) 3) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 35.8) และเห็นว่าไม่มีผลกระทบ ได้แก่ 1) การเปิดหน้าดิน ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดิน (ร้อยละ 51.9) 2) การกีดขวางการเดินทาง การสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด (ร้อยละ 30.9) 3) ผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า (ร้อยละ 51.9) 4) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความขุ่นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างก่อสร้าง (ร้อยละ 71.6) 5) การสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางก่อสร้างโครงการตัดผ่าน เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสลา สะเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร (ร้อยละ 67.9) 6) ผลกระทบต่อการจ้างงาน และการสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 58.0) 7) ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพร้านค้า

และอาหาร (ร้อยละ 40.7) 8) การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำโรคระบาด/โรคต่างถิ่น (ร้อยละ 71.6) 9) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 61.7) 10) ความไม่สะดวก/ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน (ร้อยละ 42.0) 11) การจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ (ร้อยละ 59.3) และ 12) การก่อสร้างทางแยกต่างระดับจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่ (ร้อยละ 56.8)

1.6 คริวเรือน (50-500 เมตร) ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างโครงการกลุ่มคริวเรือนส่วนใหญ่ เห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบ ในทุกประเด็น ได้แก่ 1) ฝุ่นรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 64.1) 2) เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 67) 3) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 70.7) 4) การเปิดหน้าดิน ส่งผลกระทบต่อการใช้ฟุ้งทลายของดิน (ร้อยละ 81.5) 5) การกีดขวางการเดินทาง การสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน การจราจรติดขัด (ร้อยละ 59.9) 6) ผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า (ร้อยละ 79.9) 7) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในคลองชลประทานในด้านความชุ่มชื้นที่อาจเกิดขึ้นจากการชะล้างของตะกอนดินในระหว่างการก่อสร้าง (ร้อยละ 86.8) 8) การสูญเสียคุณค่าของต้นไม้บริเวณเขตทางก่อสร้างโครงการตัดผ่าน เช่น ราชพฤกษ์ พญาสัตบรรณ เสลา สะเดา ฯลฯ เพื่อขยายช่องจราจร (ร้อยละ 87.6) 9) ผลกระทบต่อการจ้างงานและการสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 76.8) 10) ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพร้านค้าและอาหาร (ร้อยละ 71.2) 11) การจ้างแรงงานต่างถิ่น อาจนำโรคระบาด/โรคต่างถิ่น (ร้อยละ 81.8) 12) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการที่มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่โครงการ (ร้อยละ 83.1) 13) ความไม่สะดวก/ปลอดภัย/อุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน (ร้อยละ 64.6) 14) การจัดการขยะมูลฝอย และน้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ (ร้อยละ 82.3) และ 15) การก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพในพื้นที่ (ร้อยละ 75.7)

2. ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี 2567-2569

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน 2567 และเดือนกันยายน 2568 โดยมีการสำรวจความคิดเห็นจำนวน 1 ครั้ง ดังรูปที่ 4.2.7-2 มีผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน 4 กลุ่มตัวอย่าง ดังนี้





กลุ่มครัวเรือน

รูปที่ 4.2.7-2 ตัวอย่างการทําแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567



กลุ่มผู้นำชุมชน

รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำให้แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567



กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำให้แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567



กลุ่มสถานประกอบการ

รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำให้แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567



กลุ่มสถานประกอบการ

รูปที่ 4.2.7-2 (ต่อ) ตัวอย่างการทำแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2567

2.1 ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม ครั้งที่ 1 เดือนพฤศจิกายน 2567

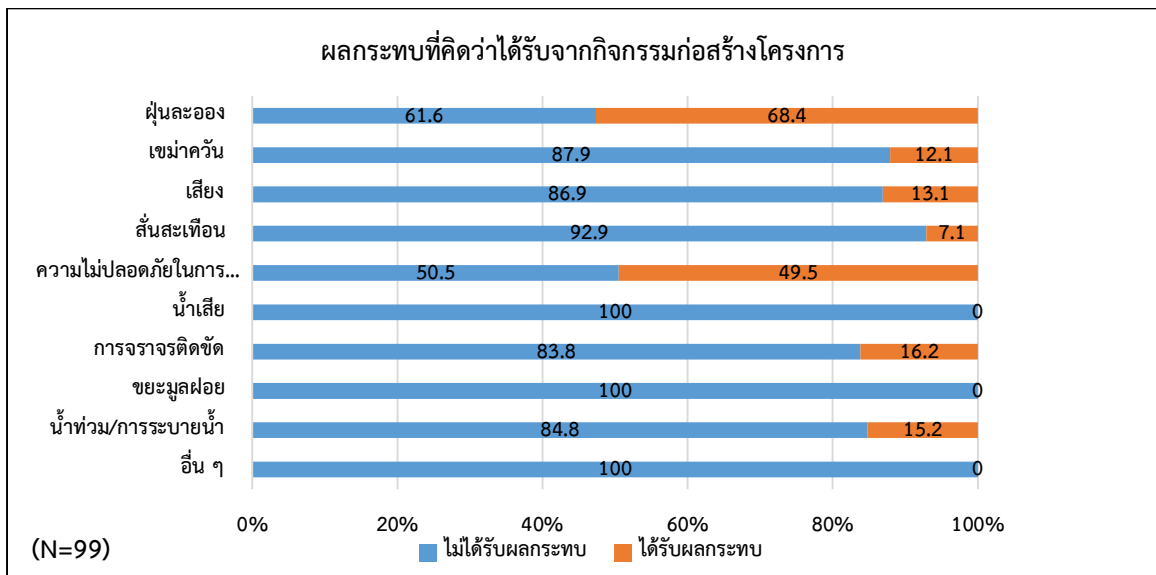
2.1.1 กลุ่มครัวเรือนระยะประชิด 0-50 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 2 ตำบล 6 หมู่บ้าน (ยกเว้นหมู่ 13 บ้านหนองไผ่ และหมู่ 12 บ้านหมี่ ที่พบว่าไม่ได้มีบ้านประชิดเขตทางในระยะ 0-50 เมตร) โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 99 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชายร้อยละ 34.3 และเพศหญิงร้อยละ 65.7 กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 3.0 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 16.2 ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 32.3 ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 36.4 และช่วงอายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 12.1 สถานภาพส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส รองลงมาเป็นหัวหน้าครอบครัว ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 21.2 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 29.3 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 26.3 ระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 16.2 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 6.1 และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 1.0 โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี ร้อยละ 94.9 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 5.1 โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 92.9 พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 2.0 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 5.1

ข้อมูลสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชนที่ไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ ฝุ่นละออง ร้อยละ 6.1 ระดับเสียง ร้อยละ 9.1 คมนาคมและอุบัติเหตุ ร้อยละ 1.0 ขยะมูลฝอยร้อยละ 4.0 และน้ำท่วม ร้อยละ 32.3 ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร ส่วนการเกิดน้ำท่วม พบว่า แต่เดิมระบบระบายน้ำของเทศบาลตำบลโชคชัยมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ และการระบายน้ำของชุมชนจะต้องมีการระบายน้ำข้ามฟากถนนของทางหลวง

หมายเลข 224 และ 24 ทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งทำให้เกิดการระบายน้ำเนื่องจากท่อระบายน้ำเดิมมีขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำในปัจจุบันที่มีชุมชนขยายตัวและมีการถมดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

สำหรับข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีสาเหตุมาจากโครงการก่อสร้าง ดังรูปที่ 4.2.7-3 ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 38.4 โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ดิน ทราย และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เขม่าควันได้รับผลกระทบร้อยละ 12.1 โดยมีสาเหตุมาจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ผลกระทบด้านเสียงกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 13.1 โดยมีสาเหตุมาจากกิจกรรมการเจาะ/ตอกเสาเข็มในช่วงที่ผ่านมา และการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ความสั่นสะเทือนได้รับผลกระทบร้อยละ 7.1 มีสาเหตุมาจากการรถบดถนนและการเจาะเสาเข็ม ผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินทางกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ ร้อยละ 49.5 โดยมีสาเหตุมาจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และผิวจราจรขรุขระ ได้รับผลกระทบด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ ร้อยละ 15.2 โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน และการจราจรติดขัด ร้อยละ 16.2 โดยมีสาเหตุมาจากการช่องการจราจรลดลง



รูปที่ 4.2.7-3 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะประชิด

ในเดือนพฤศจิกายน 2567

โดยปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่าได้รับผลกระทบนั้นไม่ได้มีการเสนอแนะไว้สำหรับโครงการแก้ไขแต่อย่างใด สำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารร้อยละ 10.1 และเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการร้อยละ 89.9 แบ่งเป็น เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงร้อยละ 16.8 หนังสือพิมพ์วิทยุท้องถิ่น ร้อยละ 7.7 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 27.1 เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา ร้อยละ 18.7 เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 17.4 สื่อ Social Media ร้อยละ 9.7 และเอกสารเผยแพร่จากโครงการร้อยละ 2.6 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการโครงการมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบ

รายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น สำหรับความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับที่มีต่อโครงการในด้านทัศนคติเชิงลบ และทัศนคติเชิงบวก แบ่งเป็นรายละเอียด ดังนี้

- ทัศนคติต่อโครงการในเชิงบวก ได้แก่ การมีโครงการจะช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางร้อยละ 19.3 มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 16.3 ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 2.4 ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ร้อยละ 15.1 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 9.0 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 19.3 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 16.9 และกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 1.8 คิดว่าไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ

- ทัศนคติต่อโครงการเชิงลบ ได้แก่ การมีโครงการจะทำให้เกิดเสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.1 ความสั่นสะเทือนจากโครงการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6.8 ฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ ร้อยละ 9.3 การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนลำบากขึ้น ร้อยละ 8.5 การเดินทางไกลขึ้นเนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ร้อยละ 19.5 และทางเข้า-ออกลำบากขึ้นเนื่องจากความลาดชันที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.8 ส่วนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.0 มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

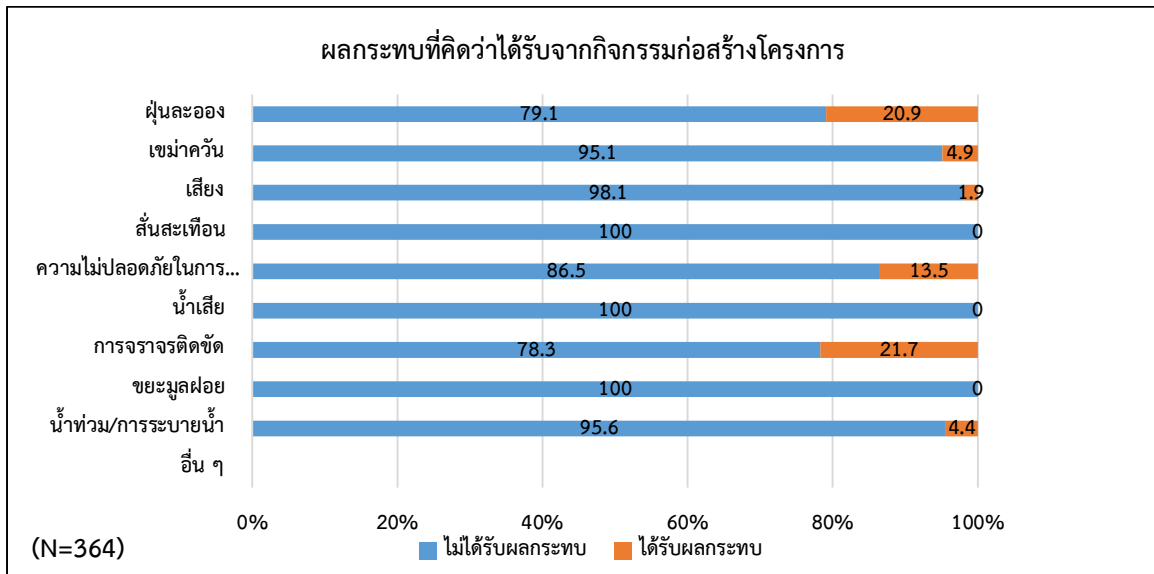
2.1.2 กลุ่มครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร จากริมเขตทางโครงการ

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 3 ตำบล 8 หมู่บ้าน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจความคิดเห็นมีทั้งสิ้น 364 ตัวอย่าง แบ่งเป็น เพศชายร้อยละ 35.7 และเพศหญิงร้อยละ 64.3 กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 4.1 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 20.6 ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 36.8 ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 31.9 และช่วงอายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 6.6 สถานภาพส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส รองลงมาเป็นหัวหน้าครอบครัว ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 15.5 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 23.3 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 31.6 ระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 24.4 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 4.2 โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี ร้อยละ 93.1 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 6.9 โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 60.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.1 พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 11.5 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 8.0 และเกษตรกร ร้อยละ 16.2

ข้อมูลสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชนที่ไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ ฝุ่นละออง ร้อยละ 8.8 คมนาคมและอุบัติเหตุ ร้อยละ 9.3 และน้ำท่วม ร้อยละ 7.2 ซึ่งปัญหาในชุมชนทั้งหมดมาสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร ส่วนการเกิดน้ำท่วม พบว่า แต่เดิมระบบระบายน้ำของเทศบาลตำบลโชคชัยมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ และการระบายน้ำของชุมชนจะต้องมีการระบายน้ำข้ามฟากถนนของทางหลวงหมายเลข 224 และ 24 ทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งทำให้เกิดการระบายน้ำเนื่องจากการระบายน้ำเดิมมีขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำในปัจจุบันที่มีชุมชนขยายตัวและมีการถมดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

สำหรับข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีสาเหตุมาจากโครงการก่อสร้าง ดังรูปที่ 4.2.7-4 ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 20.9 โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ดิน ทราย และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เขม่าควันได้รับผลกระทบร้อยละ 4.9 โดยมี

สาเหตุมาจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ผลกระทบด้านเสียงกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 1.9 ผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินทางกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ ร้อยละ 13.5 โดยมีสาเหตุมาจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และผิวจราจรขรุขระ ได้รับผลกระทบด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ ร้อยละ 4.4 โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน และการจราจรติดขัด ร้อยละ 21.7 โดยมีสาเหตุมาจากการจราจรลดลง



รูปที่ 4.2.7-4 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร ในเดือน

พฤศจิกายน 2567

โดยปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่าได้รับผลกระทบนั้นไม่ได้มีการเสนอแนะไว้สำหรับโครงการแก้ไขแต่อย่างใด สำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารร้อยละ 33.8 และเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการร้อยละ 66.2 แบ่งเป็น เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงร้อยละ 27.0 หนังสือพิมพ์วิทยุท้องถิ่น ร้อยละ 1.7 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 28.0 เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา ร้อยละ 17.2 เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 13.7 สื่อ Social Media ร้อยละ 7.8 และเอกสารเผยแพร่จากโครงการร้อยละ 4.6 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการโครงการมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น สำหรับความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับที่มีต่อโครงการในด้านทัศนคติเชิงลบและทัศนคติเชิงบวก แบ่งเป็นรายละเอียด ดังนี้

- ทัศนคติต่อโครงการในเชิงบวก ได้แก่ การมีโครงการจะช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางร้อยละ 28.3 มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 24.9 ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 1.4 ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.7 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 3.5 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.5 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 13.0 และกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 2.6 คิดว่าไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ

- ทัศนคติต่อโครงการเชิงลบ ได้แก่ การมีโครงการจะทำให้เกิดเสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.0 ความสั่นสะเทือนจากโครงการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.3 ฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ ร้อยละ 4.0 การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนลำบากขึ้น ร้อยละ 5.5 การเดินทางไกล

ขึ้นเนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ร้อยละ 4.7 ส่วนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 77.3 มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

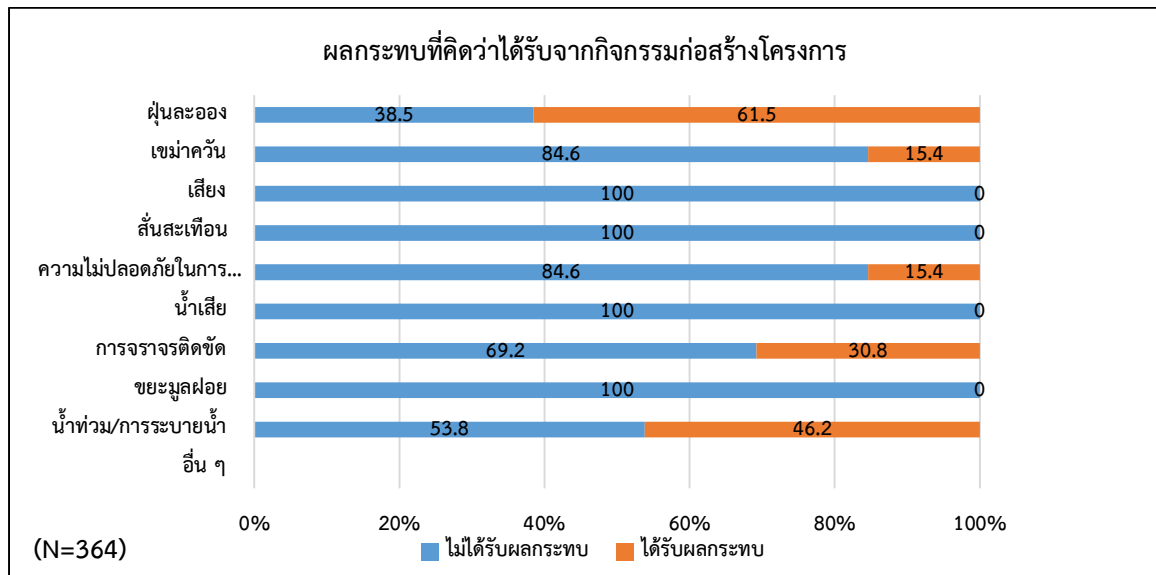
2.1.3 กลุ่มผู้นำชุมชน

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชนในเขตปกครองที่มีการก่อสร้างโครงการ โดยทำการเก็บตัวอย่างทั้งหมด 13 ชุด แบ่งเป็น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน และประธานอาสาสมัครสาธารณสุขชุมชน แบ่งเป็น เพศชายร้อยละ 76.9 และเพศหญิงร้อยละ 23.1 กลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 7.7 ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 23.1 ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 69.2 สถานภาพส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครอบครัว และรองลงมาเป็นคู่สมรส ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 15.4 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 46.2 ระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 30.8 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 7.7 โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มากกว่า 20 ปี โดยการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 30.2 เกษตรกรรม ร้อยละ 53.8 และอื่นๆ เช่น ประกอบหลายอาชีพทั้งทำการเกษตรและมีธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.4

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของชุมชน/หมู่บ้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อระบบการคมนาคม ไฟฟ้าส่องสว่างริมถนน การประปา การจัดการขยะ และการจัดการน้ำเสีย ภายในชุมชนส่วนใหญ่มีสภาพการใช้งานได้ดีและทั่วถึง มีความเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในชุมชน

ข้อมูลสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชนที่ไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ เสียง ร้อยละ 7.7 ซึ่งปัญหาในชุมชนมีสาเหตุมาจากกิจกรรมในชุมชนและสภาพการจราจร

สำหรับข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีสาเหตุมาจากโครงการก่อสร้าง ดังรูปที่ 4.2.7-5 ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 61.5 โดยมีสาเหตุมาจากการการขุดเปิดหน้าดิน และการบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง เขมาควันได้รับผลกระทบร้อยละ 15.4 โดยมีสาเหตุมาจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 15.4 โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ป้ายเตือนไม่ชัดเจน และไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ ได้รับผลกระทบด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ ร้อยละ 46.2 โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน และการจราจรติดขัด ร้อยละ 30.8 โดยมีสาเหตุมาจากช่องการจราจรลดลง



รูปที่ 4.2.7-5 คิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างผู้นำชุมชน ในเดือนพฤศจิกายน 2567

สำหรับการรับรู้ข่าวสารของโครงการ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเคยได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลจากเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงร้อยละ 44.8 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 3.4 เจ้าหน้าที่จากบริษัทที่ปรึกษา ร้อยละ 6.9 เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 24.1 สื่อ Social Media ร้อยละ 17.2 และเอกสารเผยแพร่จากโครงการร้อยละ 3.4 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลข่าวสารรู้สึกว่าการโครงการมีการประชาสัมพันธ์เพียงพอและทำให้ทราบรายละเอียดโครงการได้ชัดเจนขึ้น สำหรับความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับมีต่อโครงการในด้านทัศนคติเชิงลบ และทัศนคติเชิงบวก แบ่งเป็นรายละเอียด ดังนี้

- ทัศนคติต่อโครงการในเชิงบวก ได้แก่ การมีโครงการจะช่วยให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางร้อยละ 20.0 มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 28.6 ช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น ร้อยละ 5.7 ชุมชนได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.7 ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 2.9 มีเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 8.6 เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 28.6

- ทัศนคติต่อโครงการเชิงลบ ได้แก่ การมีโครงการจะทำให้เกิดเสียงรบกวนจากยานพาหนะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6.3 ฝุ่นละอองและมลพิษจากโครงการ ร้อยละ 6.3 การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนสองฝั่งถนนลำบากขึ้น ร้อยละ 37.5 การเดินทางไกลขึ้นเนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ร้อยละ 18.8 ส่วนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 31.3 มีความคิดเห็นว่าการเปิดใช้เส้นทางไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

2.1.4 กลุ่มสถานประกอบการ

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการในระยะ 0-500 เมตรจากริมเขตทางโครงการ โดยจะทำการสอบถามผู้ที่ทำงานอยู่ในสถานประกอบการนั้นๆ ได้แก่ เจ้าของร้าน ผู้จัดการร้าน และลูกจ้างที่อยู่ประจำร้านเกิน 5 ปี ขึ้นไป โดยพบว่าสถานประกอบการที่ยังเปิดให้บริการหรือค้าขายมีทั้งสิ้น 52 แห่ง มีรายละเอียด ดังนี้ ตำแหน่งของผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเจ้าของร้าน ร้อยละ 67.3 เป็นผู้จัดการร้าน ร้อยละ 30.8 และเป็นลูกจ้างร้าน ร้อยละ 1.9 อายุของผู้ให้ข้อมูลแบบสอบถามพบว่ามีอายุช่วง 21-30 ปี ร้อยละ 11.5 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 25.0 ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 44.2 ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 15.4 และอายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 3.8 ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็นชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ

1.9 ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 69.2 และอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 28.8 สำหรับประเภทของกิจการและการให้บริการของสถานประกอบการแบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่

สถานประกอบการด้านการให้บริการ ได้แก่ ร้านตัดผม ร้านเสริมสวย ร้านซ่อมรถ ร้านซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านล้างรถ บริการสินเชื่อ และธนาคาร ร้อยละ 32.7

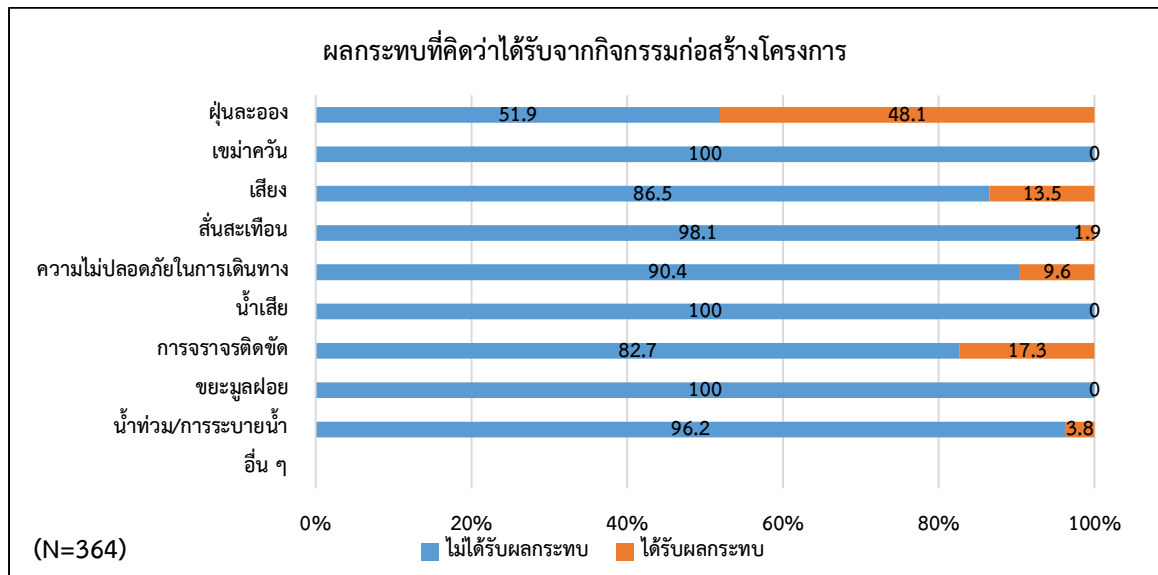
สถานประกอบการด้านสินค้าอุปโภค ได้แก่ ร้านขายเครื่องมือช่าง ร้านขายเครื่องมือการเกษตร ร้านอุปกรณ์แต่งรถ ร้านทุกอย่าง 20 บาท ร้อยละ 42.3

สถานประกอบการด้านสินค้าบริโภค ได้แก่ ร้านอาหาร คาเฟ่ ร้านสะดวกซื้อ ร้านโชห่วย ศูนย์อาหาร ร้านค้าอาหารสด และร้านขายยา ร้อยละ 19.2

สถานประกอบการด้านเชื้อเพลิง/พลังงาน ได้แก่ สถานีบริการน้ำมัน ร้อยละ 5.8

ข้อมูลสภาพแวดล้อมในปัจจุบันที่สถานประกอบการได้รับโดยไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ เสียง ร้อยละ 5.8 มีสาเหตุมาจากสภาพการจราจร และการระบายน้ำ ร้อยละ 3.8 มีสาเหตุมาจากสภาพพื้นที่เดิมน้ำท่วมขังอยู่แล้ว เนื่องจากท่อระบายน้ำเดิมมีขนาดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำในปัจจุบันที่มีชุมชนขยายตัวและมีการถมดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

สำหรับข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีสาเหตุมาจากโครงการก่อสร้าง ดังรูปที่ 4.2.7-6 ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ได้รับผลกระทบร้อยละ 48.0 โดยมีสาเหตุมาจากการบรรทุกขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ดิน ทราย และการขุดเปิดหน้าดินสำหรับเข้าพื้นที่ก่อสร้าง ผลกระทบด้านเสียงกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 13.5 มีสาเหตุมาจากการเจาะเสาเข็ม และการบรรทุกวันสุดท้ายก่อสร้าง ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบร้อยละ 1.9 โดยมีสาเหตุมาจากการกดอัดถนน ผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินทางกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบ ร้อยละ 9.6 โดยมีสาเหตุมาจากไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และป้ายเตือนไม่ชัดเจน ได้รับผลกระทบด้านน้ำท่วมและการระบายน้ำ ร้อยละ 3.8 โดยมีสาเหตุมาจากการเปิดท่อทิ้งไว้เป็นเวลานานจนเศษดินเข้าไปอุดตัน และการจราจรติดขัด ร้อยละ 17.3 โดยมีสาเหตุมาจากช่องการจราจรลดลง



รูปที่ 4.2.7-6 ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากโครงการของกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการ

ในเดือนพฤศจิกายน 2567

2.1.4 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวอยู่ 4 แห่ง แบ่งเป็น โบราณสถาน 1 แห่ง วัด 1 แห่ง และโรงเรียน 2 แห่ง โดยมีประวัติและความเป็นมาของพื้นที่อ่อนไหวแต่ละแห่ง ดังนี้

- ปราสาทสระเพลง ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการไปทางทิศใต้ประมาณ 432 เมตร ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 53 ตอนที่ 34 วันที่ 27 กันยายน 2479 เนื้อที่ประมาณ 32 ไร่ 3 งาน 96 ตารางวา ที่ตั้ง บ้านโนนตะโก ตำบลโชคชัย อำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา ประวัติ ปราสาทประธาน เป็นปราสาทขอมสร้างด้วยศิลาแลง ส่วนกรอบประตูและทับหลังเป็นหินทราย มีแผนผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ประตูเข้าออกอยู่ทางด้านทิศตะวันออก ปัจจุบันอยู่ในสภาพพังทลาย สระน้ำ จำนวน 2 สระ สระหนึ่งเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาดเล็กตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของปราสาทประธาน เป็นสระน้ำสำหรับศาสนสถานตามแบบของปราสาทขอม ส่วนอีกสระหนึ่งเป็นสระน้ำรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าเช่นกัน แต่มีขนาดใหญ่มากมีคันดินอยู่รอบขอบสระ ตั้งอยู่ห่างออกไปทางทิศตะวันออกของโบราณสถาน แสดงให้เห็นว่าบริเวณนี้เคยเป็นที่ตั้งของชุมชนโบราณสมัยขอมมาก่อน

- วัดใหม่สระประทุม ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการในแนวเหนือ-ใต้ประมาณ 340 เมตร วัดใหม่สระประทุม เมื่อก่อนตั้งอยู่ที่บ้านเนินหนองบัว (ที่ตั้ง สภ.ต.โชคชัยเก่า) หลักฐานต่างๆ คือ หลุมลูกนิมิตอุโบสถ ขุดหลุมที่จะฝังเสา เมื่อขุดลงไปจึงเจอลูกนิมิตอุโบสถหลังเก่าของวัด ในสมัยที่ยังเรียกว่าวัดเนินหนองบัว และบริเวณสระน้ำของวัดนั้น ทุกวันนี้เป็นที่ตั้งของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอโชคชัย เดิมชื่อว่า "วัดเนินหนองบัว" สร้างขึ้นราวปี พ.ศ.ใดไม่ปรากฏข้อมูล และไม่ปรากฏหลักฐานมาก่อน ต่อมาได้ย้ายมาสร้างวัดขึ้นใหม่ชื่อว่า "วัดใหม่" บ้านด่านกระโทก (ชื่อเดิมของอำเภอโชคชัย) เมืองนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2351 มีเจ้าอาวาสรูปแรก คือ หลวงปู่ภาค ได้มาดูแลก่อสร้างปฏิสังขรณ์มีการสร้างอุโบสถ 1 หลัง กุฏิ 1 หลัง ศาลาการเปรียญ และเมื่อปี พ.ศ.2373 ได้รับอนุญาตให้ตั้งวัด หลังจากหลวงปู่ภาคได้มรณภาพลง เมื่อปี พ.ศ.

2402 ก็มีพระอุปฌาย์อินทร์ อินทวิโส เป็นเจ้าอาวาสรูปต่อมา และได้รับพระราชทานสมณศักดิ์ที่ “พระครูศีลสังวรณ” ท่านได้นำชาวบ้านก่อสร้างอุโบสถขึ้นมาใหม่ จนเป็นที่ตั้งของวัดใหม่สระประทุมในปัจจุบัน

- โรงเรียนโชคชัยสามัคคี ตั้งอยู่ประชิดพื้นที่ก่อสร้างโครงการแนวเหนือ-ใต้ โรงเรียนโชคชัยสามัคคี เดิมเป็นโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษากระทรวงศึกษาธิการ ตั้งขึ้นเมื่อ ปี พ.ศ. 2505 โดยความร่วมมือของข้าราชการ พ่อค้า ประชาชนซึ่งมีนายอนันต์ อนันตกุล นายอำเภอโชคชัย สมัยนั้น ดำเนินการจัดหาทุนสร้างอาคารเรียน ในพื้นที่สาธารณประโยชน์ “บึงป่าปรือ” บนพื้นที่ 66 ไร่ 31 ตารางวา อาคารเรียนหลังแรก เป็นอาคารแบบ 212 ครึ่งหลัง สร้างด้วยเงินวัสดุและเงินบริจาคเป็นจำนวนเงิน 149,131.90 บาท ในขณะที่ก่อสร้าง ได้ไปเรียนที่โรงเรียนโชคชัยพรมบุตรบริหาร และ ต่อมาได้ไปอาศัยเรียนที่วัดใหม่สระประทุม วันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2508 ได้ย้ายมาเรียนในอาคารเรียนและที่ดินของโรงเรียนและได้ถือว่าวันนี้เป็นวันสำคัญของโรงเรียน ปัจจุบันโรงเรียนโชคชัยสามัคคีตั้งอยู่เลขที่ 349 หมู่ที่ 1 ตำบลโชคชัย อำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา

- โรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการในแนว ตะวันออก-ตะวันตก ประมาณ 44 เมตร เป็นโรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน ได้รับอนุญาตจัดตั้งเมื่อ 13 เมษายน 2545 เปิดสอนระดับเตรียมอนุบาลถึงระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3

เมื่อนำผลการสำรวจความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 4 แห่ง นำมาสรุปไว้ในตารางที่ 4.2.7-4 มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.2.7-4 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ถนนแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่รอบแนว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
นายณณสินธุ์ บุญล้อม อายุ 41 ปี ตำแหน่ง นักโบราณคดีชำนาญการ กลุ่มงานอนุรักษ์โบราณสถาน ภูมิลำเนา จ.ชัยภูมิ ระยะเวลาที่ทำงาน 7 ปี	- แหล่งโบราณคดี ปรางค์ สระเพลงที่ตั้ง บ้านโนน ตะโก ตำบลโชคชัย อำเภอ โชคชัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในความดูแลของสำนัก ศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา ปัจจุบันมีผู้เข้าชมแหล่ง โบราณสถาน น้อยกว่า 10 คน/วัน	- ไม่มี -	- เคยเข้าร่วมประชุมกับ โครงการเพื่อรับทราบถึง รายละเอียดโครงการ โดย โครงการได้มีการชี้แจง มาตรงการต่างๆ ที่คาดว่า ช่วยลดผลกระทบต่อแหล่ง โบราณสถานได้	- กิจกรรมก่อสร้างโครงการไม่ ส่งผลกระทบต่อแหล่ง โบราณสถาน	- ไม่มี
พระครูพิทักษ์ประทุมมากร อายุ 51 ปี อายุทางธรรม 21 พรรษา ตำแหน่งเจ้าอาวาส และเจ้าคณะ อำเภอโชคชัย ภูมิลำเนา จ.บุรีรัมย์ ระยะเวลาที่จำวัด 21 พรรษา	- วัดใหม่สระประทุมเป็นวันที่ ตั้งอยู่ใจกลาง อ.โชคชัย เป็นศาสนสถานที่เคารพนับ ถือของคนในชุมชนหลาย ตำบล และเป็นสถานที่ ประกอบพิธีกรรมทาง ศาสนาที่สำคัญในหลายๆ โอกาส มีกิจกรรมสามเณร และผู้ปฏิบัติธรรมมาแล้ว 27 ราย และ มี พุทธศาสนิกชนเข้ามาทำ กิจกรรมทางศาสนานวันละ 50-100 คน/วัน	- การจราจรติดขัด เนื่องจากในตัวเมือง อ.โชคชัย มีถนนที่ แคบเล็ก ทำให้ พุทธศาสนิกชนเดินทาง มาประกอบพิธีกรรม ลำบาก	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการจากผู้ ชุมชน ประธานชุมชน เกี่ยวกับการก่อสร้าง โครงการ และเจ้าหน้าที่ จากกรมทางหลวงที่เข้ามา ปฏิบัติธรรม นำข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ มาแจ้ง ทำให้ทราบว่าใน แต่ละวันจะมีกิจกรรม ก่อสร้างอะไรบ้าง	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรม ก่อสร้าง	- ไม่มี

ตารางที่ 4.2.7-4 (ต่อ) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่อันโหวตามแนวเส้นทางโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์	ข้อมูลทั่วไป	ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อันโหว	การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ความคิดเห็นต่อกิจกรรมก่อสร้างโครงการ/ข้อเสนอแนะ	การติดตามตรวจสอบ
นางรัชณี ลีลาภนก อายุ 48 ปี ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงเรียน ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 23 ปี	- โรงเรียนอนุบาลบัณฑิต น้อย ได้รับอนุญาตให้จัดตั้ง เมื่อปี พ.ศ. 2545 ครอบง โดย มี ลำนัน ก ง น คณะกรรมการศึกษาเอกชน กระทรวงศึกษาธิการ มีการ เรียนการสอนตั้งแต่ ระดับชั้นอนุบาลถึง มัธยมศึกษาปีที่ 3	- ไม่มี -	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่ จากอบต. เจ้าหน้าที่ จากเทศบาล และผู้นำชุมชน ซึ่งข้อมูลมี ความเพียงพอ	- มีข้อห่วงกังวลเรื่องการเปิดหน้า ดินจะทำให้สูญเสียต้นไม้ที่เคยมี อยู่บริเวณหน้าโรงเรียน ส่งผล กระทบด้านทัศนียภาพ และ ความร่มรื่น - ห่วงกังวลเรื่องฝุ่นละอองที่เกิด จากกิจกรรมก่อสร้างส่งผล กระทบต่อสุขภาพของเด็ก - เสนอแนะให้มีสะพานลอย บริเวณหน้าโรงเรียน	- โครงการมีการปฏิบัติ ตามมาตรฐานการ โดยมี การฉีดพรมน้ำ อย่าง น้อยวันละ 2 ครั้ง และ มีการใช้ผ้าไปปิดคลุม ท้ายรถบรรทุก
นางแฉล้ม พิมกระโทก อายุ 60 ปี ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร วิชาการ ภูมิลำเนา จ.นครราชสีมา ระยะเวลาที่ทำงาน 35 ปี	- โรงเรียนโศคชัยสามัคคี อยู่ ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษามัธยมศึกษา นครราชสีมา เปิดสอน ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และมัธยมศึกษาตอนปลาย	- อุบัติเหตุและความไม่ ปลอดภัย เนื่องจาก สภาพเดิมเป็นทางม้า ลายไม่มีสะพานลอย มักเกิดเหตุรถชนเด็ก นักเรียนข้ามถนนอยู่ บ่อยครั้ง	- เคยทราบข้อมูลข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น เจ้าหน้าที่ จากอบต. เจ้าหน้าที่ จากเทศบาล และผู้นำชุมชน ซึ่งข้อมูลมี ความเพียงพอ	- ไม่มีข้อห่วงกังวลจากกิจกรรม ก่อสร้าง - มีข้อเสนอแนะขอให้ดำเนินการ ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม โดยเร็ว เนื่องจากทางโรงเรียน ต้องการให้เกิดความปลอดภัย ของเด็กนักเรียนและผู้ปกครอง ในการเดินทางมายังสถานศึกษา	- อยู่ในระหว่างการ ชะลอการก่อสร้าง สะพานลอยคนข้าม ทางหลวงหมายเลข 24 กม.53+453.500 บริเวณหน้าโรงเรียน โศคชัยสามัคคี

3. เปรียบเทียบผลการศึกษา

3.1 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจสังคมในช่วงที่ผ่านมา

ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจสังคม จะทำการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบที่ได้กับผลการสำรวจในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะรายงานผลการศึกษาในรายงานฉบับถัดไป

3.2 เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจสังคมกับการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง พบว่า มีการคาดการณ์ไว้ดังนี้

- ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

กิจกรรมการปรับปรุงขยายช่องจราจร และงานโครงสร้างสะพาน ในระหว่างที่มีการเปิดพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างอาจมีการกีดขวางหรือมีเครื่องจักรกลขวางทางเข้าออกเส้นทางคมนาคมของคนในชุมชนในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้การเดินทางไป-มา หาสุ่กันระหว่างภายในชุมชนไม่สะดวก ทั้งการเดินทางระหว่างเครือญาติและการเดินทางเพื่อไปประกอบพิธีกรรมทางศาสนา และจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม และความคิดเห็นของครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ พบว่า ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ และแบบให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร ทั้งนี้ การดำเนินกิจกรรมของโครงการจะจำกัดพื้นที่อยู่ในเขตทางหลวงที่มีอยู่เดิมโดยที่ไม่มีรั้วกั้นหรือปิดกั้นการไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนถาวร ทำให้ประชาชนในชุมชนสามารถดำเนินชีวิตได้ตามปกติ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน

ผู้ค้าขายริมทาง : กิจกรรมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ได้แก่ การเตรียมรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง เนื่องจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มผู้ค้าขายริมทาง คือกลุ่มที่ต้องรื้อย้ายออกไปจากพื้นที่บริเวณเขตทาง เนื่องจากร้านค้าถูกล้ำเข้าไปในพื้นที่บริเวณเขตทาง ส่วนใหญ่เป็นร้านค้าแผงลอย จำนวน 10 ร้าน เป็นร้านประเภทขายอาหารตามสั่ง 3 ร้าน ร้านก๋วยเตี๋ยว 3 ร้าน ร้านอาหารอีสาน 1 ร้าน ร้านขายเครื่องดื่ม 2 ร้าน และร้านขายสติกเกอร์ 1 ร้าน ซึ่งมีลักษณะเป็นรถเข็นและมีการตั้งโต๊ะและเก้าอี้ให้กับลูกค้าบริเวณร้าน ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 24 ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจากการค้าขาย 22,222 บาท และเป็นรายได้หลักของครัวเรือน โดยส่วนใหญ่ทราบและรับรู้เกี่ยวกับโครงการมาก่อน ซึ่งการพัฒนาโครงการจะต้องมีการรื้อย้ายร้านค้าทั้ง 10 ร้านดังกล่าว ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินเป็นเพียงร้านค้าเท่านั้นไม่ได้เป็นที่อยู่อาศัย จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา ได้แก่ งานดิน งานผิวทางและชั้นทางกิจกรรม รวมทั้งงานขนย้าย อาจจำเป็นต้องปิดกั้นช่องจราจรบางช่องทาง ส่งผลทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนที่ต้องใช้เส้นทาง อาจส่งผลให้การเดินทางไปมาหาสู่กันน้อยลง แต่เนื่องจากการเดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในชุมชน อาจไม่จำเป็นต้องเดินทางมายังอีกฝั่งถนนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวง

หมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา จึงส่งผลกระทบต่อการค้าขายของชุมชนไม่สูงมากนัก ดังนั้นจึงเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ

สถานประกอบการ : จากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มสถานประกอบการ จำนวน 52 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นสถานประกอบการนอกเขตทางหลวงทั้งบนทางหลวงหมายเลข 24 และทางหลวงหมายเลข 224 (แยกโชคชัย) จ.นครราชสีมา พบว่า ประเภทสถานประกอบการ เช่น ร้านขายอุปกรณ์ก่อสร้าง ร้านขายอะไหล่รถยนต์ ร้านซ่อมรถยนต์ ร้านขายอุปกรณ์การเกษตร เป็นต้น ในระยะเวลาดำเนินการส่วนใหญ่ อยู่ในช่วง 5 ปี ร้อยละ 34.6 จำนวนพนักงาน มี 1-5 คน ร้อยละ 48.1 ลักษณะอาคารสถานประกอบการร้อยละ 51.7 เป็นอาคารพาณิชย์ 3 ชั้น ซึ่งแหล่งที่มาของสินค้านั้น ร้อยละ 46.2 รับมาจากผู้ผลิต และร้อยละ 55.8 ไม่มีปัญหาในการค้าขาย และร้อยละ 42.3 มีปัญหาในการค้าขาย เช่น ฝุ่นละอองจากยานพาหนะ ต้นทุนการผลิตมีราคาแพง เป็นต้น รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่ได้จากการค้าขาย ส่วนใหญ่มากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน และรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน ส่วนใหญ่มากกว่า 50,000 เช่นกัน โดยส่วนใหญ่ทราบและรับรู้เกี่ยวกับกับโครงการมาก่อนและพบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวลต่อการพัฒนาโครงการ ร้อยละ 57.7 โดยร้อยละ 38.5 มีความวิตกกังวลในเรื่อง ฝุ่นละออง ลูกค้าเดินทางลำบาก เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างซึ่งมี งานเปิดหน้าดิน งานทาง งานก่อสร้างสะพาน เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง และอาจสร้างการกีดขวางทางเข้าออกของลูกค้า อาจทำให้สถานประกอบการไม่สามารถค้าขายสินค้าได้ติดังเดิม และอาจทำให้ขาดรายได้ในระยะหนึ่ง ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

การกระจายรายได้ต่อชุมชน โดยในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จะเกิดการจ้างแรงงาน โดยคาดว่าจะมีการจ้างแรงงาน จำนวน 250 คน เป็นระยะเวลา 2 ปีครึ่ง หรือ 600 วันทำงาน (ทำงานเดือนละ 20 วัน) ซึ่งเป็นผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจในภาพรวมคิดเป็นมูลค่า 75 ล้านบาท (คำนวณจากอัตราค่าจ้างตามมาตรฐานฝีมือเฉลี่ยที่ 500 บาท/วัน , กระทรวงแรงงาน) และในการจ้างแรงงานในท้องถิ่นจะช่วยลดปัญหาการว่างงานในชุมชนระดับหนึ่ง จึงคาดว่าผลกระทบทางบวกอยู่ในระดับต่ำ

จำนวนเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของชุมชนและท้องถิ่นเพิ่มขึ้น เนื่องจากการจ้างแรงงานเพื่อการก่อสร้างของโครงการ และคนงานมีการใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคจากร้านค้าในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ซึ่งจากการคาดว่าจะมี การจ้างแรงงาน จำนวน 250 คน เป็นระยะเวลา 2 ปีครึ่ง หรือ 600 วันทำงาน (ทำงานเดือนละ 20 วัน) ในกรณีที่มีการใช้จ่ายเฉลี่ยคนละ 300 บาท/วัน (ประมาณ ร้อยละ 60 ของรายได้ จะส่งผลให้มีเงินหมุนเวียนในท้องถิ่นขึ้นต้นประมาณ 75,500 บาท/วัน ซึ่งเป็นปริมาณไม่มากนัก และจากผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมพบว่าส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการจะส่งผลให้เศรษฐกิจในชุมชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 50) จึงคาดว่าผลกระทบในทางบวกระดับต่ำ

- ผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญด้านฝุ่นละอองและเสียง การก่อสร้างแนว

เส้นทางโครงการ อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองเพิ่มขึ้นจากอุปกรณ์ก่อสร้างที่เป็นเครื่องจักรดีเซล จากการขนส่งด้วยรถบรรทุก และจากการเปิดหน้าดิน ซึ่งอาจมีการมีการเก็บกองวัสดุในบริเวณที่เปิดหน้าดิน ทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นกับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในบริเวณดังกล่าว และจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมพบว่า ความคิดเห็นประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างจากการเกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง อยู่ในระดับมาก โดยความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกแห่ง อย่างไรก็ตามความเข้มข้นของฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนรู้สึกเดือดร้อนรำคาญโดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ

สำหรับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ก่อสร้างสะพาน โดยจะส่งผลให้เกิดการรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางโครงการ ทำให้เกิดการรำคาญและอาจรบกวนการได้ยิน หากได้รับเสียงดังในเวลานาน ซึ่งบริเวณแนวเส้นทางโครงการ มีผู้ที่ได้รับผลกระทบ 7 แห่ง ได้แก่ บ้านโชคชัย บ้านโพธิ์ทอง บ้านป่าหมาก บ้านสระประทุม บ้านหนองยายเหล โรงเรียนโชคชัยสามัคคี และโรงเรียนอนุบาลบัณฑิตน้อย ได้รับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างสะพานอยู่ในช่วง 70.6-74.7 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐาน (70 เดซิเบล(เอ) และจากการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมพบว่า ความคิดเห็นประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง จากการเกิดเสียงดังในขณะก่อสร้างอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ง. สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างทั้ง 5 กลุ่ม ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2567 พบว่าส่วนใหญ่มีความห่วงกังวลในเรื่องของการก่อสร้างที่เปิดหน้าดินทิ้งไว้จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองต่อพื้นที่ใกล้เคียง และอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างและตอกเสาเข็ม ส่วนการเกิดเสียงดัง พบว่า มาจากการบรรทุกวัสดุก่อสร้าง และการเจาะเสาเข็มเป็นบางช่วงเวลา แต่ไม่ได้มีผลกระทบนอกเหนือจากช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรการ สำหรับปัญหาเดิมที่เคยเกิดในพื้นที่ เช่น การเกิดน้ำท่วมขังพบว่า โครงการไม่ได้มีส่วนที่ก่อให้เกิดน้ำท่วมเพิ่มเติมแต่อย่างใด เพียงแต่เป็นข้อห่วงกังวลของประชาชนที่โครงการมีการเปิดหน้าดินและวางระบบท่อไว้ แล้วมีเศษดินไหล อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการปรับปรุงตามที่ประชาชนห่วงกังวลแล้ว ส่วนข้อห่วงกังวลอื่นๆ เช่น ด้านคมนาคม ด้านการจราจร และด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ที่ประชาชนห่วงกังวลนั้น ได้แก่ ป้ายเตือนไม่ชัดเจน ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และจุดกลับรถแคบเกินไป ทางโครงการได้มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพิ่มเติมตามความเหมาะสมของพื้นที่ และป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและเข้าใจถึงรูปแบบการจัดการจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง โดยประชาชนที่มีการสังเกตป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว สามารถใช้เส้นทางโครงการได้อย่างราบรื่น โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร ส่วนไฟส่องสว่างในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการได้มีการตรวจตราอยู่เป็นประจำ หากพบว่าไฟดับจะดำเนินการแก้ไขทันที และมีการติดตั้งไฟส่องสว่างเพิ่มเติมในบริเวณที่มีประชาชนร้องเรียนต่อโครงการ

สำหรับกลุ่มสถานประกอบการและกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวพบว่า มีข้อห่วงกังวลไม่ต่างจากกลุ่มผู้นำชุมชนและกลุ่มครัวเรือน ที่มีความกังวลในเรื่องของกิจกรรมก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชน ซึ่งที่ปรึกษาได้มีการชี้แจงและให้คำแนะนำว่าโครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเข้าใจและคิดว่ามาตรการที่กำหนดไว้มีความเพียงพอแล้วสำหรับการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ โดยมีข้อเสนอแนะสำหรับโรงเรียนโชคชัยสามัคคี พบว่าเสนอแนะให้เร่งดำเนินการก่อสร้างสะพานลอยโดยเร็ว เพราะเป็นที่ต้องการของชุมชน โดยพบว่าบริเวณหน้าโรงเรียนโชคชัยสามัคคีมักเกิดอุบัติเหตุรถชนคน/นักเรียน บนทางม้าลายบ่อยครั้ง