
ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

บทที่ 4

การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

4.1 วิธีการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

รายละเอียดการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมซึ่งกำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ องค์ประกอบที่ใช้ในการศึกษา ความถี่ในการศึกษา มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) วิธีการศึกษา

ในการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคมนั้น จะทำการศึกษาในภาคสนามด้วยวิธีการสัมภาษณ์ ซึ่งจะต้องมีการจัดเตรียมข้อมูลต่างๆ ก่อน โดยมีขั้นตอนและวิธีการดังนี้

(1) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ เป็นการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่ อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ จากเอกสารรายงานการศึกษา และข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจะทบทวนข้อมูลและจัดเป็นหมวดหมู่ ข้อมูลสรุปที่สำคัญ ได้แก่

- ข้อมูลพื้นฐานระดับหมู่บ้าน (กช.2ค) จัดทำโดยคณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ
- ข้อมูลเขตการปกครองและจำนวนประชากร ในระดับตำบล และหมู่บ้าน โดยรวบรวมจากข้อมูลสรุปจังหวัด
- รายละเอียดเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ รายได้จากสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ระบบสาธารณสุขโรค และโครงสร้างทางสังคม จากข้อมูลสรุปจังหวัด อำเภอ เทศบาล และ อบต.
- รวบรวมข้อมูลจากรายงานการศึกษาเดิม และผลการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาของโครงการในด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- การเตรียมแผนที่/ภาพถ่ายทางอากาศ ของพื้นที่บริเวณชุมชนที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการฯ เพื่อนำมาประกอบการทำแผนสำรวจสภาพพื้นที่โดยรอบ ที่ตั้งชุมชน และสถานที่สำคัญทางสิ่งแวดล้อม

(2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายของการติดตามตรวจสอบจะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ

- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม :- โดยเก็บตัวอย่างจากพื้นที่อ่อนไหว ซึ่งตั้งอยู่ตามแนวเขตทางรถไฟ โดยเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงให้ครอบคลุมผู้นำหรือตัวแทนของศาสนสถาน สถานศึกษา และหน่วยบริการสาธารณสุข
- กลุ่มผู้นำชุมชน เก็บตัวอย่างจากตำบลและหมู่บ้านตามแนวเขตทางรถไฟ โดยเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงให้ครอบคลุมผู้นำขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานหรือผู้นำชุมชน

- กลุ่มครัวเรือน หมายถึง กลุ่มครัวเรือนหรือสถานประกอบการที่อยู่ใกล้เคียงตามแนวเขตทางรถไฟ จากจุดกึ่งกลางทางรถไฟ ระยะ 500 เมตร ซึ่งเป็นกลุ่มที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปิดดำเนินการ ทั้งนี้จำแนกออกเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ
 - กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟ
 - กลุ่มครัวเรือนระยะ 51-500 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟ

(3) การกำหนดขนาดของตัวอย่างกลุ่มครัวเรือนที่ทำการสำรวจ

การกำหนดขนาดของจำนวนตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือนที่จะทำการสำรวจนั้น ดำเนินการโดยเจนนับหลังคาเรือนของหมู่บ้าน/ชุมชนตามแนวเส้นทางทั้งหมด หลังจากนั้นนำมาคำนวณจำนวนตัวอย่างโดยใช้หลักสถิติของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ให้ได้จำนวนตัวอย่างไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง โดยมีสูตรการคำนวณตามหลักสถิติ Taro Yamane ดังนี้

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

เมื่อ	n	คือ	จำนวนตัวอย่าง หรือขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	N	คือ	จำนวนหน่วยทั้งหมด หรือ ขนาดของประชากรทั้งหมด
	e	คือ	ความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่าง (Sampling Error)

ทั้งนี้ ในการสุ่มตัวอย่างจะพิจารณาเขตปกครองตามแนวเขตทางรถไฟพาดผ่านและสุ่มตัวอย่างทุกตำบลละ 1-6 จุด ตามชุมชนและหมู่บ้านที่อยู่ในเขตทางและใกล้เคียงเขตทาง โดยเฉพาะบริเวณที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่หนาแน่น จากนั้นสุ่มตัวอย่างหลังคาเรือนในหมู่บ้านหรือชุมชน

(4) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ประกอบการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยสามารถแยกออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มตัวแทนครัวเรือน โดยมีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุม ประเด็นหลักๆ ดังนี้

- ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน ได้แก่ สถานภาพในครัวเรือน ลักษณะของที่อยู่อาศัย เป็นต้น
- จำนวนสมาชิกของครัวเรือน ได้แก่ จำนวนสมาชิกในอดีต (ย้อนหลัง 5 ปี) และจำนวนสมาชิกในปัจจุบัน
- ความคิดเห็นต่อการจัดการสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การจัดการคุณภาพอากาศ การควบคุมเสียง การควบคุมแรงสั่นสะเทือน การจัดระเบียบการจราจร การจัดการขยะ การป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัยตามแนวเส้นทางโครงการฯ การรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ การจัดภูมิสถาปัตย์ การรักษาความสะอาด และความพอเพียงของท้องถิ่น เป็นต้น

โดยแบบสอบถามที่ใช้เป็นเครื่องมือจะแบ่งคำถามออกเป็นส่วนๆ เพื่อให้ง่ายและสะดวกต่อการทำความเข้าใจ (แสดงในภาคผนวก ก) โดยมีรายละเอียดของหัวข้อหลักดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและโครงสร้างครีวเรื่อนของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ส่วนที่ 2 สภาพเศรษฐกิจ สังคมของครีวเรื่อน
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน
- ส่วนที่ 4 ทศนคติและความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อมของโครงการ
โดยเน้นผลกระทบด้านเสียงจากโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ในระยะเปิดดำเนินการ
- ส่วนที่ 5 การรับรู้ข่าวสาร และข้อเสนอแนะอื่นๆ

(5) การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการประมวลผลข้อมูลจะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (Statistics Package for the Social Sciences : SPSS) ซึ่งมีขั้นตอนโดยจัดเตรียมคู่มือการลงรหัสเพื่อเปลี่ยนข้อมูลจากแบบสอบถามเป็นรหัสสำหรับการบันทึกข้อมูล ทำการตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วนของข้อมูลแบบสอบถาม ลงรหัสและคีย์ข้อมูลจากแบบสอบถามโดยจำแนกตามประเภทกลุ่มเป้าหมาย ทำการประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป ใช้ค่าสถิติ ร้อยละ (Percentage) และจัดทำตารางแสดงข้อมูล จากนั้นทำการวิเคราะห์แปลผลข้อมูลและจัดทำรายงานต่อไป

4.2 ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

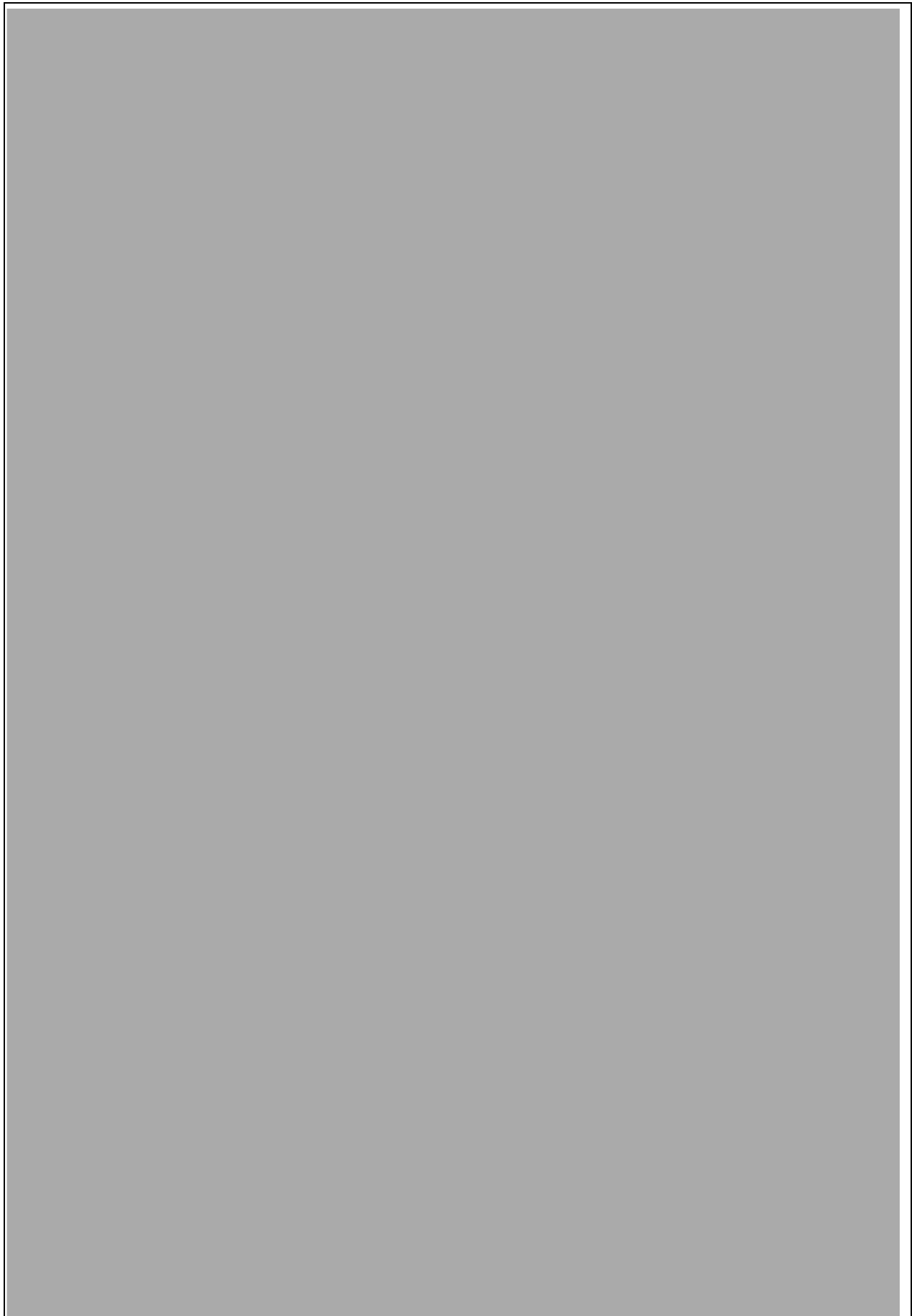
จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม ด้วยแบบสอบถาม ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ช่วงเปิดดำเนินการ ในพื้นที่โครงการฯ ช่วงเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม 2569 จำนวน 555 ชุด แบ่งเป็น 1) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 39 ชุด 2) กลุ่มผู้นำชุมชน จำนวน 104 ชุด และ 3) กลุ่มครีวเรื่อน จำนวน 412 ชุด โดยแบ่งเป็น ตามแนวเขตทางรถไฟระยะ 0-50 เมตร จำนวน 273 ชุด และ แนวเขตทางรถไฟระยะ 51-500 เมตร จำนวน 139 ชุด ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1 และรูปที่ 4.2-1 โดยแสดงตารางการประมวลผลทางสถิติในภาคผนวก ข ผลการศึกษาจะสรุปกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- กลุ่มผู้นำชุมชน
- กลุ่มครีวเรื่อนช่วงจังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)
- กลุ่มครีวเรื่อนช่วงจังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)
- กลุ่มครีวเรื่อนช่วงจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)
- กลุ่มครีวเรื่อนช่วงจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

โดยสามารถสรุปผลการสำรวจของแต่ละกลุ่มได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 พื้นที่ศึกษาในการเก็บแบบสอบถามด้านเศรษฐกิจ-สังคม

กลุ่มตัวอย่าง	สถานีรถไฟ	จำนวนตัวอย่าง (ชุด)
1. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว	-	39
2. กลุ่มผู้นำชุมชน	-	104
3. กลุ่มครัวเรือน		
3.1 กลุ่มครัวเรือน ช่วงระยะ 0-50 เมตร		
จังหวัดนครราชสีมา	สถานีชุมทางถนนจิระ	42
	สถานีบ้านเกาะ	6
	สถานีหนองแมว	3
	สถานีโนนสูง	15
	สถานีบ้านดงพลอง	5
	สถานีบ้านมะค่า	7
	สถานีพลสงคราม	4
	สถานีบ้านดอนใหญ่	3
	สถานีโนนทองหลาง	4
	สถานีชุมทางบัวใหญ่	7
	สถานีหนองบัวลาย	8
จังหวัดขอนแก่น	สถานีเมืองพล	44
	สถานีบ้านหัน	13
	สถานีบ้านไผ่	14
	สถานีบ้านแฮด	6
	สถานีท่าพระ	33
	สถานีรถไฟขอนแก่น	59
รวม (ช่วงระยะ 0-50 เมตร)		273
3.2 กลุ่มครัวเรือน ช่วงระยะระยะ 51-500 เมตร		
จังหวัดนครราชสีมา	สถานีชุมทางถนนจิระ	5
	สถานีบ้านเกาะ	6
	สถานีหนองแมว	11
	สถานีพลสงคราม	4
	สถานีเมืองคอง	6
	สถานีโนนทองหลาง	6
	สถานีชุมทางบัวใหญ่	14
จังหวัดขอนแก่น	สถานีหนองมะเชื้อ	6
	สถานีเมืองพล	24
	สถานีบ้านหัน	5
	สถานีบ้านไผ่	37
	สถานีบ้านแฮด	15
รวม (ช่วงระยะ 51-500 เมตร)		139
รวมจำนวนตัวอย่างทั้งหมด		555



รูปที่ 4.2-1 การสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมในแนวเขตพื้นที่โครงการ ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

4.2.1 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

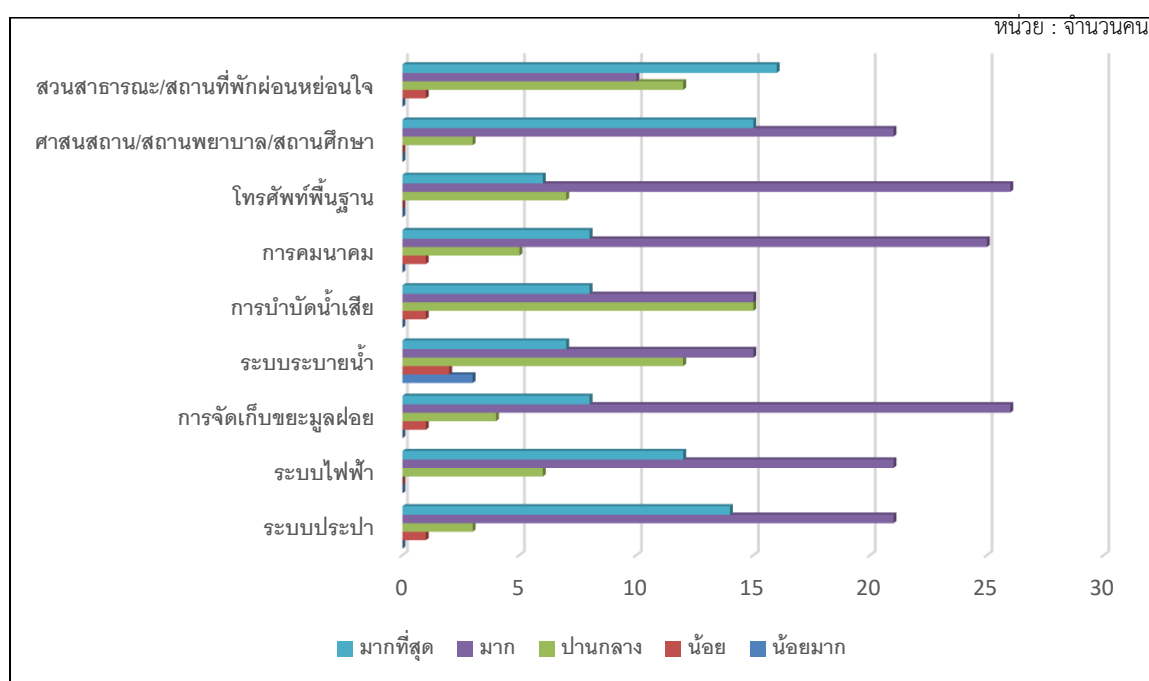
1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 39 ราย นั้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 56.41 เป็นเพศชาย และร้อยละ 43.59 เป็นเพศหญิง ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุเฉลี่ย 49 ปี โดยมีอายุสูงสุด 76 ปี และอายุต่ำสุด 24 ปี การนับถือศาสนา ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 97.44 นับถือศาสนาพุทธ และร้อยละ 2.56 นับถือศาสนาคริสต์ ส่วนด้านการศึกษา นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 48.72 จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 48.72 รองลงมาจบการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 25.64 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 23.08 และจบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 2.56 สำหรับตำแหน่งของผู้ให้สัมภาษณ์ นั้น ส่วนใหญ่อยู่ในตำแหน่งตัวแทน ผู้อำนวยการสถานศึกษา ร้อยละ 23.08 รองลงมาอยู่ในตำแหน่งเจ้าอาวาส ร้อยละ 20.51 ตัวแทน เจ้าอาวาส ร้อยละ 17.95 ผู้อำนวยการสถานศึกษา ร้อยละ 15.38 ตัวแทน ผู้อำนวยการสถานพยาบาล ร้อยละ 12.82 และผู้อำนวยการสถานพยาบาล ร้อยละ 10.26 โดยจำนวนปีที่อยู่ในตำแหน่งเฉลี่ย 13 ปี

2) ความคิดเห็นต่อการบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน

2.1) บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นถึงความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.1-1 โดยมีรายละเอียดของแต่ละความคิดเห็น ดังนี้

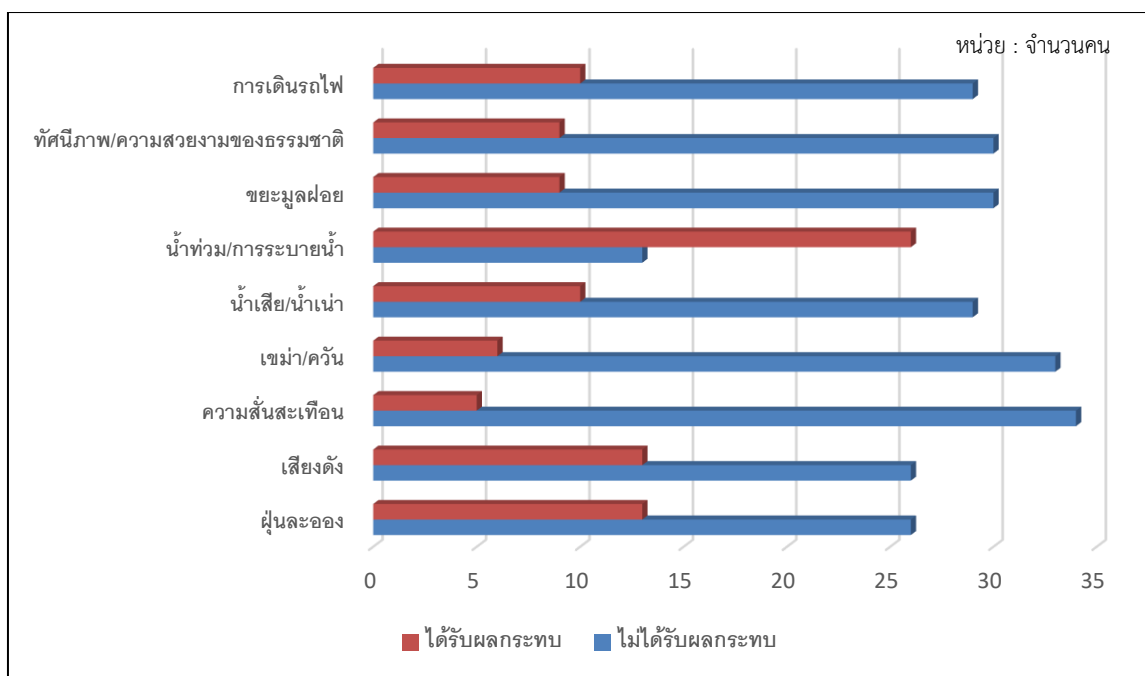


รูปที่ 4.2.1-1 ความคิดเห็นต่อการบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน สำหรับกลุ่มตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- **ความพึงพอใจด้านระบบประปา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 53.85 รองลงมาในระดับมากที่สุด จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 35.90 ระดับปานกลาง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.56 และระดับน้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.56
- **ความพึงพอใจด้านระบบไฟฟ้า** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก 21 คน คิดเป็นร้อยละ 53.85 รองลงมาในระดับน้อยมากที่สุด จำนวน 12 คน คิดเป็น ร้อยละ 30.77 และระดับปานกลางจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 15.38
- **ความพึงพอใจด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 20.51 ระดับปานกลางจำนวน 4 คน ร้อยละ 10.26 และระดับน้อยจำนวน 1 คน ร้อยละ 2.56
- **ความพึงพอใจด้านระบบระบายน้ำ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 38.46 รองลงมาในระดับปานกลางจำนวน 12 คน คิดเป็น ร้อยละ 30.77 ระดับมากที่สุดจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 17.95 ระดับน้อยมากที่สุดจำนวน 3 คน ร้อยละ 7.69 และระดับน้อยจำนวน 2 คน ร้อยละ 5.13
- **ความพึงพอใจด้านการบำบัดน้ำเสีย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง และระดับมากจำนวน 15 คน ร้อยละ 38.46 ในสัดส่วนที่เท่ากัน รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 20.51 และระดับน้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.56
- **ความพึงพอใจด้านการคมนาคม** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 64.10 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 20.51 ระดับปานกลางจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 12.82 และระดับน้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.56
- **ความพึงพอใจด้านโทรศัพท์พื้นฐาน** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาในระดับปานกลางจำนวน 7 คน ร้อยละ 17.95 และระดับมากที่สุดจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 15.38
- **ความพึงพอใจด้านศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก จำนวน 21คน คิดเป็นร้อยละ 53.85 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 15 คน คิดเป็น ร้อยละ 38.46 และระดับปานกลางจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69
- **ความพึงพอใจด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุดจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 41.03 รองลงมาในระดับปานกลางจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 30.77 ระดับมากจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 25.64 และระดับน้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.56

2.2) ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.1-2 โดยมีรายละเอียดของแต่ละปัญหา ดังนี้



รูปที่ 4.2.1-2 ความคิดเห็นต่อปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบันสำหรับกลุ่มตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- **ปัญหาด้านฝุ่นละออง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 69.23 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 23.08 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 7.69 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านเสียงดัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.85 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 30.77 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 15.38 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็น ร้อยละ 87.18 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 12.82 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 20.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- **ปัญหาด้านเขม่า/ควัน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 33 คน คิดเป็น ร้อยละ 84.62 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 15.38 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ระดับน้อย และระดับมาก ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **ปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 29 คน คิดเป็น ร้อยละ 74.36 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 25.64 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 20.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 10.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และระดับมาก ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- **ปัญหาด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 26 คน คิดเป็น ร้อยละ 66.67 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 30.77 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 26.92 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 19.23 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 15.38 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด และร้อยละ 7.69 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก
- **ปัญหาด้านขยะมูลฝอย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 76.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 44.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 11.11 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **ปัญหาด้านทัศนียภาพ/ความสวยงามของธรรมชาติ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 76.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 66.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 11.11 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านการเดินรถไฟ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 74.36 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 25.64 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 30.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 10.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด

2.3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ร้อยละ 97.44 เห็นว่ามีความปลอดภัยมาก และร้อยละ 2.56 เห็นว่าไม่มีความปลอดภัย

3) ข้อมูลการเดินทาง

พาหนะที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีพาหนะที่ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 36.63 คือรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาร้อยละ 31.68 คือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 12.87 คือรถไฟ ร้อยละ 6.93 คือรถรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 5.94 คือรถจักรยานยนต์โดยสาร และรถประจำทาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

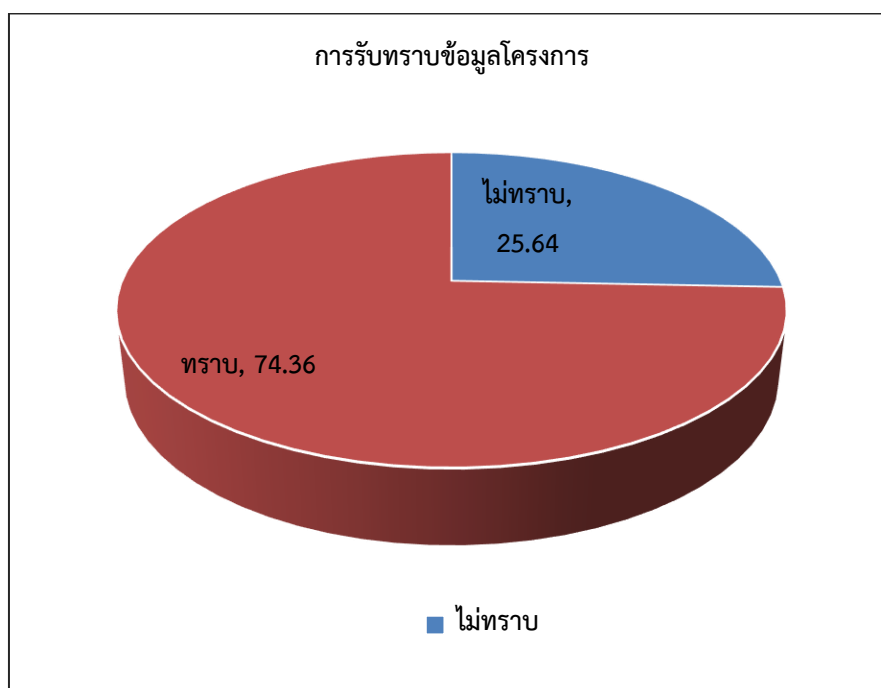
ความสะดวกสบายในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 71.79 มีความสะดวกมากในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ และร้อยละ 28.21 ค่อนข้างสะดวกในการเดินทาง สำหรับความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.46 เดินทางโดยรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อเดือน และเดินทางรถไฟ 1-4 เที่ยวต่อเดือน ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 10.26 ไม่ใช้บริการ ร้อยละ 5.13 เดินทางรถไฟ 5 – 8 เที่ยวต่อเดือน และเดินทางรถไฟมากกว่า 12 เที่ยวต่อเดือน ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 2.56 เดินทางรถไฟ 9 – 12 เที่ยวต่อเดือน

การเดินทางข้ามทางรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 97.44 ข้ามบริเวณทางข้าม/ถนนที่ราชการกำหนด และร้อยละ 2.56 ข้ามบริเวณทางข้ามที่ชุมชนกำหนดขึ้นเองเพื่อความสะดวก โดยความถี่ในการเดินทางข้ามทางรถไฟนั้น จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.03 เดินทางข้ามทางรถไฟ 1-2 เที่ยวต่อวัน รองลงมาจำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.08 เดินทางข้ามทางรถไฟมากกว่า 4 เที่ยวต่อวัน และร้อยละ 15.38 เดินทางข้ามทางรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อวัน

4) ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อโครงการ

4.1) การรับรู้ข้อมูลของโครงการ

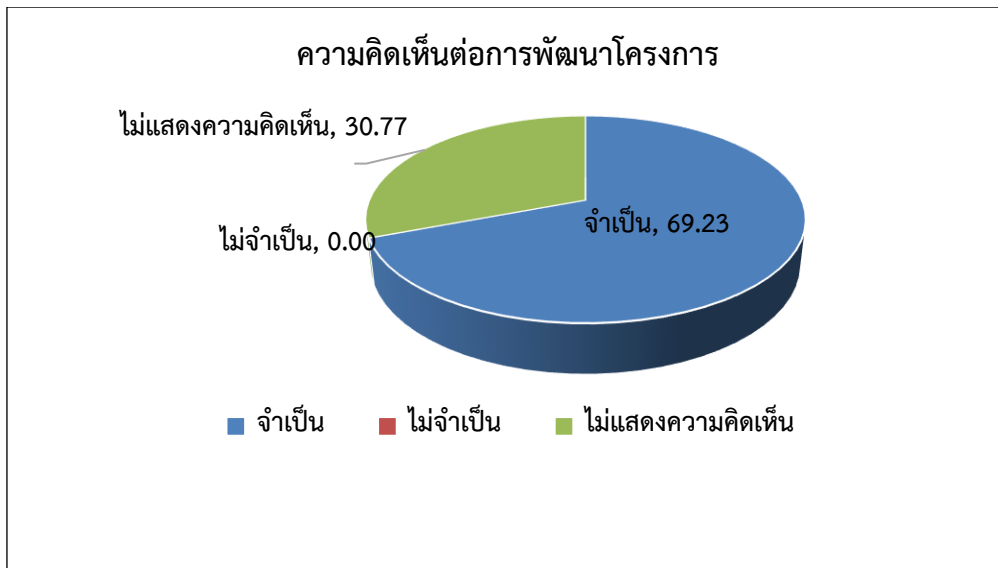
ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.36 เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ และร้อยละ 25.64 ไม่เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.1-3 สำหรับการได้รับข้อมูลโครงการนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 65.52 ทราบจากบริษัทที่ปรึกษา รองลงมาร้อยละ 17.24 ทราบจากเจ้าหน้าที่การรถไฟ ร้อยละ 6.90 ทราบจากผู้นำชุมชน และเพื่อนบ้าน ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 3.45 ทราบจากสื่อโซเชียล



รูปที่ 4.2.1-3 สัดส่วนการรับรู้ข้อมูลของโครงการของกลุ่มตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

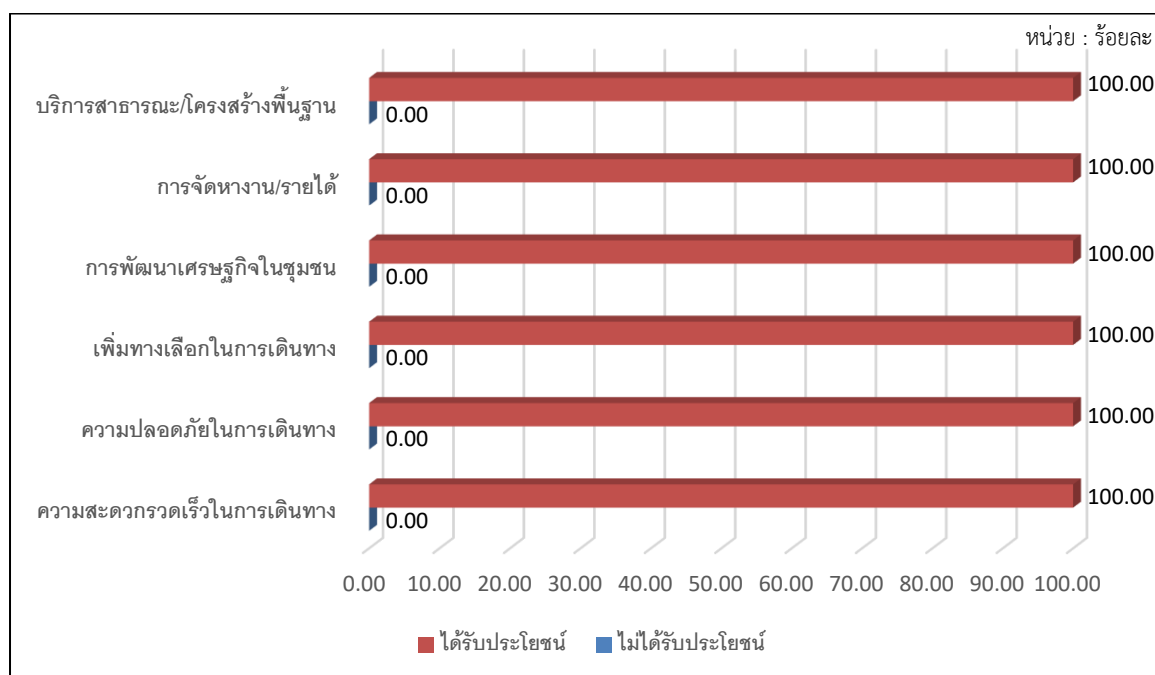
ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 69.23 ระบุว่ามีความจำเป็น และร้อยละ 30.77 ระบุว่าไม่แสดงความ
คิดเห็น ดังแสดงในรูปที่ 4.2.1-4



รูปที่ 4.2.1-4 สัดส่วนความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มตัวแทนพื้นที่อ่อนไหว

5) ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าการพัฒนาโครงการมีประโยชน์ในทุกด้านที่สอบถาม โดยมีรายละเอียดของแต่ละประโยชน์ที่ได้รับ ดังแสดงในรูปที่ 4.2.1-5 ดังนี้



รูปที่ 4.2.1-5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

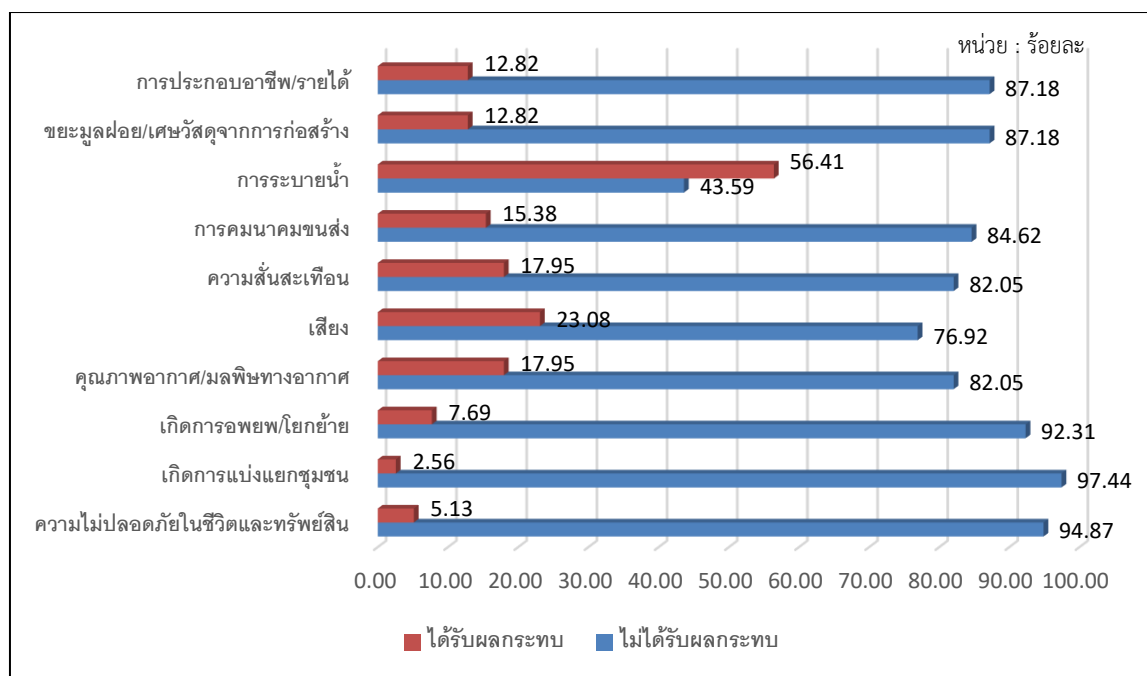
....

- **ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 46.15 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 43.59 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก และร้อยละ 10.26 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง
- **ความปลอดภัยในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 69.23 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 23.08 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด และร้อยละ 7.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง
- **เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 64.10 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 20.51 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด และร้อยละ 15.38 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง
- **การพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 38.46 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 28.21 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.51 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก และร้อยละ 12.82 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย
- **การจัดหางาน/รายได้** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 33.33 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 30.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 17.95 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และระดับมาก ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 35.90 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 30.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 17.95 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 7.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับน้อย ในสัดส่วนที่เท่ากัน

6) ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่

4.2.1-6 โดยมีรายละเอียดของแต่ละผลกระทบ ดังนี้



รูปที่ 4.2.1-6 ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- **ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 94.87 ไม่ได้
รับผลกระทบ และจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.13 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00
ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **เกิดการแบ่งแยกชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 97.44 ไม่ได้รับผลกระทบ
และจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.56 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 100.00 ระบุว่า
ผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- **เกิดการอพยพ/โยกย้าย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 92.31 ไม่ได้รับผลกระทบ
และจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 66.67 ระบุว่า
ผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- **คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 82.05 ไม่ได้
รับผลกระทบ และจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 17.95 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ
85.71 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 14.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- **ผลกระทบด้านเสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 76.92 ไม่ได้รับผลกระทบ
และจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 66.67 ระบุว่า
ผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 11.11 ระบุว่าผลกระทบอยู่ใน
ระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านความั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 82.05 ไม่ได้รับ
ผลกระทบ และจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 17.95 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 71.43
ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 28.57 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย

- ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 84.62 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 15.38 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 16.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก
- ผลกระทบด้านการระบายน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 56.41 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 43.59 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 31.82 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 22.73 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 18.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 9.09 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 87.18 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 12.82 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- การประกอบอาชีพ/รายได้ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 87.18 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 12.82 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 80.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 20.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย

7) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการจากกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวได้ให้ข้อเสนอแนะต่างๆ ดังแสดงใน ตารางที่ 4.2.1-1

ตารางที่ 4.2.1-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว		
ข้อสนอแนะ/ข้อคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
1. ช่วงฤดูฝนน้ำจะท่วมอุโมงค์ทำให้ประชาชนไม่สามารถสัญจรได้ และทางขึ้นอุโมงค์แสงสว่างไม่เพียงพอ	12	34.28
2. อุโมงค์มีน้ำขังและเป็นตะไคร่น้ำทำให้รถจักรยานยนต์และรถจักรยานที่สัญจรผ่านไปมาเกิดการลื่นล้ม ควรมีเจ้าหน้าที่ของการรถไฟเข้ามาดูแลและทำการแก้ไขปัญหาดังกล่าว	7	20.00
3. สะพานเกือกม้าไม่มีไฟส่องสว่างช่วงกลางคืนมืด อยากให้ติดตั้งเป็นไฟระบบโซล่าเซลล์และควรมีก้องวงจรปิด	2	5.71
4. อยากให้ทางรถไฟทำ CSR กับทางโรงเรียนที่อยู่ติดแนวเขตทางรถไฟ เพราะโรงเรียนอยากให้มีการสนับสนุนจากทางโครงการ โรงเรียนยังขาดแคลนอุปกรณ์การเรียน	1	2.86
5. เว็บไซต์การรถไฟเข้าชมไม่ได้ อยากให้แก้ไข เพื่อประชาชนสามารถเข้าดูรายละเอียดโครงการได้สะดวก	1	2.86
6. บันไดทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟมีความสูง ทำให้คนชราใช้งานลำบาก	1	2.86
7. อยากให้ทำกำแพงกันเสียงช่วงที่เป็นชุมชน	1	2.86

ตารางที่ 4.2.1-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว (ต่อ)

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว		
ข้อสนอแนะ/ข้อคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
8. ถนนด้านหลังวัดสว่างอารมณ์ เป็นพื้นที่ของรถไฟ อยากทราบว่าถ้าประชาชนจะทำถนนเป็นคอนกรีตจะสามารถทำได้หรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันการสัญจรได้ลำบาก	1	2.86
9. เป็นโครงการที่ดี แต่อุโมงค์ทางลอดแคบ รถขนาดใหญ่เข้า-ออกได้ลำบาก และเวลาฝนตกน้ำท่วมอุโมงค์ทำให้การสัญจรลำบาก	1	2.86
10. ถนนทางเลี้ยวทางรถไฟ อยากให้ทำเป็นถนนคอนกรีต เนื่องจากช่วงหน้าฝนเดินทางลำบาก และไฟส่องสว่างควรติดตั้งเป็นไฟโซล่าเซลล์	1	2.86
11. อุโมงค์ทางลอด กำแพงเคยพังลงมา และมีน้ำไหลออกจากอุโมงค์ตลอดทั้งปีทำให้รถที่สัญจรเกิดอุบัติเหตุบ่อย ควรให้ทางการรถไฟแก้ไขปัญหাবริเวณอุโมงค์ทางลอดอย่างเร่งด่วนและไฟส่องสว่าง	1	2.86
12. จุดที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ช่วงจุดวงเวียนใต้สะพาน เลี้ยวหน้าโรงพยาบาลบัวใหญ่ ไฟส่องสว่างไม่มีและไฟสัญญาณการจราจรไม่ค่อยติดทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	1	2.86
13. ช่วงก่อสร้างทางรถไฟระยะขอนแก่นโรงเรียนได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง ทำให้รั้วโรงเรียนพัง เสารั้วโรงเรียนเสียหายร้องเรียนไปทางหน่วยงานของการรถไฟก็เพิกเฉย ควรเข้ามารับผิดชอบในความเสียหายที่โรงเรียน(บ้านดอนใหญ่)ได้รับ	1	2.86
14. อยากให้ทางการรถไฟเพิ่มขนาดท่อระบายน้ำ เนื่องจากท่อเดิมเล็กและมีความสูงจากพื้นราบซึ่งหน้าฝนทำให้น้ำหน้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท่วมขัง ทางหน่วยงานได้ขอเครื่องสูบน้ำกับทางองค์การบริหารส่วนตำบลพลสงครามมาใช้สูบน้ำ แต่การระบายยังไม่ดีเท่าที่ควร จึงอยากให้ทางการรถไฟเข้ามาดู เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาร่วมกัน เพราะถนนด้านหน้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเป็นถนนเขตรับผิดชอบของการรถไฟ	1	2.86
15.อยากให้ทางการรถไฟเข้ามาซ่อมถนนทางบริการที่อยู่ในเขตรถไฟ เนื่องจากถนนชำรุดการสัญจรของผู้ปกครองและนักเรียนที่ใช้ถนนเดินทางไม่ได้ ทางโรงเรียนเคยแจ้งทางองค์การบริหารส่วนตำบลละม้าย แต่ต้องให้ทางการรถไฟทำเรื่องมาก่อน ถึงสามารถเข้ามาซ่อมแซมถนนได้	1	2.86
16. ควรแก้ปัญหาโมยป้อนน้ำ และสายไฟ	1	2.86
17. อยากขอให้ทางการรถไฟทำที่ออกกำลังกายให้ผู้สูงอายุ	1	2.86
รวม	35	100.03

4.2.2 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน จำนวน 104 ราย นั้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 69.23 เป็นเพศชาย และร้อยละ 30.77 เป็นเพศหญิง ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุเฉลี่ย 57 ปี โดยมีอายุสูงสุด 81 ปี และอายุต่ำสุด 35 ปี ด้านการนับถือศาสนา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดร้อยละ 100.00 นับถือศาสนาพุทธ ส่วนด้านการศึกษา นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 43.27 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. รองลงมาร้อยละ 25.00 จบการศึกษาในระดับอนุปริญญา/ปวส./เทียบเท่า ร้อยละ 16.35 จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 8.65 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 3.85 จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา และร้อยละ 2.88 จบการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี ด้านตำแหน่งในชุมชนนั้น ร้อยละ 53.85 อยู่ในตำแหน่งผู้ใหญ่บ้าน รองลงมาร้อยละ 26.92 อยู่ในตำแหน่งประธานชุมชน ร้อยละ 6.73 อยู่ในตำแหน่งกรรมการหมู่บ้าน ร้อยละ 5.77 อยู่ในตำแหน่งกำนัน ร้อยละ 4.81 อยู่ในตำแหน่งผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน และร้อยละ 1.92 อยู่ในตำแหน่งสารวัตรกำนัน จำนวนปีที่อยู่ในตำแหน่งเฉลี่ย 9 ปี สำหรับภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้สัมภาษณ์นั้น ส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.31 อยู่ตั้งแต่เกิด และร้อยละ 7.69 ย้ายมาจากที่อื่น โดยจำนวนปีที่ย้ายมาอยู่ที่นี้เฉลี่ย 32 ปี

2) ข้อมูลชุมชนและการตั้งถิ่นฐาน

การก่อตั้งชุมชนเฉลี่ย 60 ปี ด้านข้อมูลประชากรและการย้ายถิ่นฐานของครัวเรือนในชุมชน นั้น ร้อยละ 89.11 เป็นครัวเรือนดั้งเดิม และร้อยละ 10.89 เป็นครัวเรือนที่ย้ายเข้ามาอยู่ใหม่ โดยร้อยละ 61.54 ย้ายมาประกอบอาชีพ รองลงมาร้อยละ 30.77 เพราะความเจริญภายในชุมชน ร้อยละ 2.56 ย้ายมาศึกษาต่อ ย้ายมาแต่งงานกับคนที่นี้ และย้ายมาสร้างบ้าน ในสัดส่วนที่เท่ากัน ลักษณะชุมชนร้อยละ 48.08 เป็นชุมชนเมือง รองลงมาร้อยละ 25.96 เป็นชุมชนชนบท และกิ่งเมืองกิ่งชนบท ในสัดส่วนที่เท่ากัน ลักษณะครอบครัว นั้น ส่วนใหญ่ร้อยละ 60.58 เป็นครอบครัวเดี่ยว และร้อยละ 39.42 เป็นครอบครัวขยาย ด้านความสัมพันธ์ในชุมชนและการเข้าร่วมกิจกรรมในชุมชนร้อยละ 56.73 มีการจัดตั้งกลุ่ม/องค์กร และร้อยละ 43.27 ไม่มีการจัดตั้งกลุ่ม/องค์กร โดยจัดตั้งกองทุนสวัสดิการชุมชน เช่น ฅาปนกิจสงเคราะห์ ร้อยละ 34.21 รองลงมากลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ ร้อยละ 28.95 กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน ร้อยละ 21.93 กลุ่มอื่นๆ ร้อยละ 10.53 กลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้าน ร้อยละ 3.51 และมูลนิธิ/สมาคม ร้อยละ 0.88 ด้านงานบุญ/ประเพณีที่สำคัญในชุมชนร้อยละ 36.72 มีงานประเพณีสงกรานต์ จัดในช่วงเดือนเมษายน รองลงมาร้อยละ 32.81 มีงานบุญปีใหม่ จัดในช่วงเดือนมกราคม ร้อยละ 15.63 มีวันออกพรรษา จัดในช่วงเดือนตุลาคม ร้อยละ 3.13 มีงานบุญอุ้มข้าวใหญ่ จัดในช่วงกุมภาพันธ์ ร้อยละ 2.34 มีงานประเพณีลอยกระทง จัดในช่วงเดือนพฤศจิกายน ร้อยละ 1.56 มีงานประเพณีทอดกฐิน จัดในช่วงเดือนตุลาคม และงานเข้าพรรษา จัดในช่วงเดือนกรกฎาคม ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 0.78 งานยาโหม จัดในช่วงเดือนมีนาคม บุญบั้งไฟ จัดในช่วงเดือนพฤษภาคม ประเพณีบุญเดือนหก จัดในช่วงเดือนมิถุนายน ประเพณีบุญผะเหวด จัดในช่วงเดือนเมษายน ไหว้พระธาตุ จัดในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ประเพณีแห่พระ จัดในช่วงเดือนเมษายน งาน 22 คลอง 14 จัดในช่วงเดือนเมษายน และงานบุญผะเหวด จัดในช่วงเดือนมีนาคม ในสัดส่วนที่เท่ากัน ด้านความรู้สึกรู้สึกดีต่อสภาพโดยรวมของชุมชน นั้น ส่วนใหญ่ร้อยละ 91.35 มีความพอใจมาก รองลงมาร้อยละ 7.69 มีความพอใจพอสมควร ร้อยละ 0.96 ไม่พอใจ สำหรับลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน นั้น ส่วนใหญ่ร้อยละ 91.35 มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ รองลงมาร้อยละ 6.73 ให้ความช่วยเหลือเป็นครั้งคราว และร้อยละ 1.92 ต่างคนต่างอยู่

สุขภาพอนามัยของคนในชุมชน นั้น ในรอบปีที่ผ่านมามีสมาชิกในชุมชนส่วนใหญ่เจ็บป่วย ร้อยละ 99.04 และไม่เจ็บป่วย ร้อยละ 0.96 โดยโรคที่เจ็บป่วย นั้น ด้วยโรคเกี่ยวกับหวัด ไข้ ร้อยละ 17.83 รองลงมาโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 16.77 โรคปอด ร้อยละ 15.71 โรคระบบทางเดินหายใจ เช่น หอบ หืด ร้อยละ 14.44 โรคเกี่ยวกับหัวใจและทางเดินโลหิต ร้อยละ 14.23 โรคจากการทำงาน/ประกอบอาชีพ ร้อยละ 9.55 โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ (ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ) ร้อยละ 6.16 โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร ร้อยละ 5.31 ด้านสถานที่รักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุ นั้น ร้อยละ 42.80 รับการรักษาโรงพยาบาลของรัฐ รองลงมาร้อยละ 31.69 รับการรักษาโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร้อยละ 12.35 ปลอมให้หายเอง และซื้อยากินเอง ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 0.82 คลินิก/โรงพยาบาลของเอกชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นถึงปัญหาที่พบในชุมชนทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในตารางที่ 4.2.2-1 โดยมีรายละเอียดของความคิดเห็นดังนี้

ตารางที่ 4.2.2-1 สรุปจำนวนความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (ร้อยละ) ถึงปัญหาที่พบในชุมชน

ปัญหาที่พบในชุมชน	จำนวนความคิดเห็น (ร้อยละ)				
	ไม่มี	มี	มาก	ปานกลาง	น้อย
1.ความแออัด	90.38	9.62	0.00	10.00	90.00
2.ความขัดแย้ง	92.31	7.69	0.00	12.50	87.50
3.ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	84.62	15.38	0.00	18.75	81.25
4.ยาเสพติด	65.38	34.62	30.56	8.33	61.11
5.สุขภาพอนามัย	91.35	8.65	44.44	33.33	22.22
6.การศึกษา	0.00	95.19	0.00	60.00	40.00

3) ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจในชุมชน

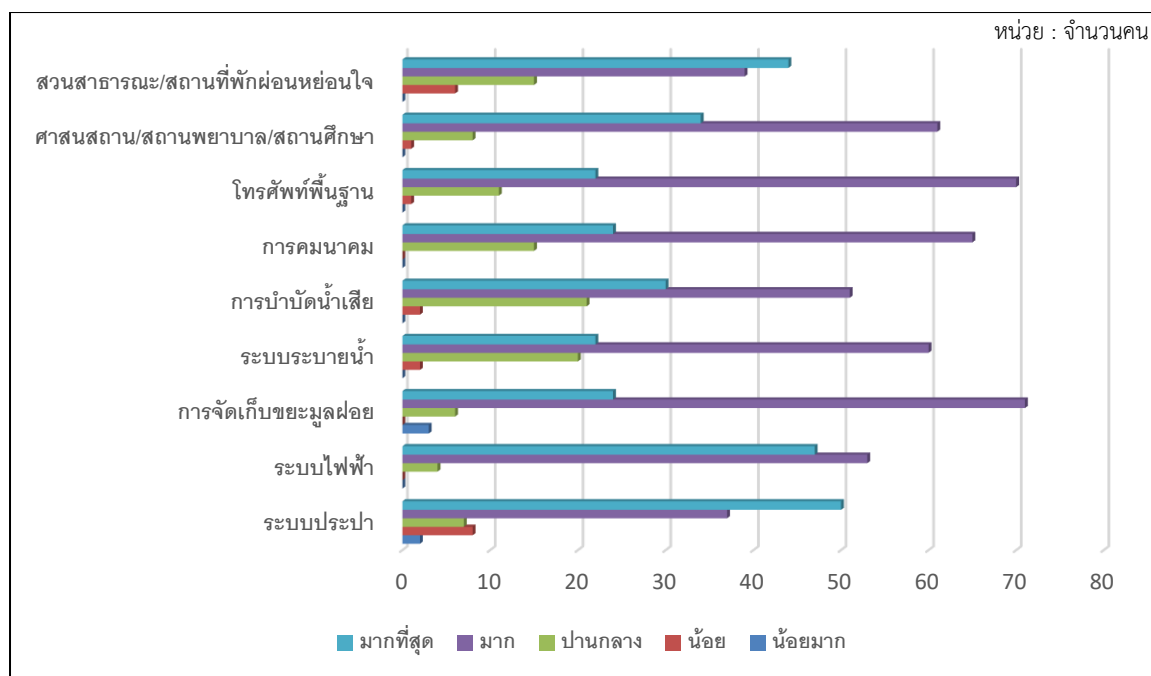
สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชน นั้น ร้อยละ 72.33 เป็นพื้นที่อยู่อาศัย รองลงมาร้อยละ 23.51 เป็นพื้นที่เกษตร เช่น การทำไร่ ทำนา ปลูกผักสวนครัว และเลี้ยงปศุสัตว์ เป็นต้น ร้อยละ 3.87 เป็นพื้นที่อื่นๆ และร้อยละ 0.30 เป็นพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม โดยจำนวนขนาดการถือครองที่ดินเฉลี่ย 59 ตารางวา/ครัวเรือน สำหรับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในรอบ 3-5 ปีที่ผ่านมา นั้น ส่วนใหญ่ร้อยละ 72.73 เปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัย เป็นหอพัก และร้อยละ 27.27 เปลี่ยนแปลงจากที่ดินเปล่า เป็นบ้านจัดสรร ด้านการประกอบอาชีพของประชาชน นั้น ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 32.32 รองลงมาประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 27.27 ประกอบอาชีพการเกษตร ร้อยละ 18.86 พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 11.11 ประกอบอาชีพข้าราชการ ร้อยละ 7.74 ประกอบอาชีพรับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม ร้อยละ 1.68 และประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 1.01 สำหรับปัญหาในการประกอบอาชีพของประชาชนในชุมชน ส่วนใหญ่ร้อยละ 98.08 ไม่มีปัญหา และร้อยละ 1.92 มีปัญหา

รายได้-รายจ่าย ภาระหนี้สินโดยเฉลี่ยของครัวเรือนในชุมชน นั้น ส่วนใหญ่ครัวเรือนที่มีฐานะปานกลาง ร้อยละ 73.39 รองลงมาครัวเรือนที่มีฐานะดี ร้อยละ 16.94 และครัวเรือนที่มีฐานะยากจน ร้อยละ 9.68 สำหรับราคาที่ดินในปัจจุบัน นั้น ในด้านราคาที่ดินอาศัยเฉลี่ย 6,500 บาท/ตารางวา ด้านราคาที่ดินติดถนนเฉลี่ย 20,000 บาท/ตารางวา และราคาที่ดินทำการเกษตรเฉลี่ย 1,600 บาท/ตารางวา

4) ความคิดเห็นต่อบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน

4.1) บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นถึงความพึงพอใจต่อบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2-1 โดยมีรายละเอียดของความคิดเห็น ดังนี้



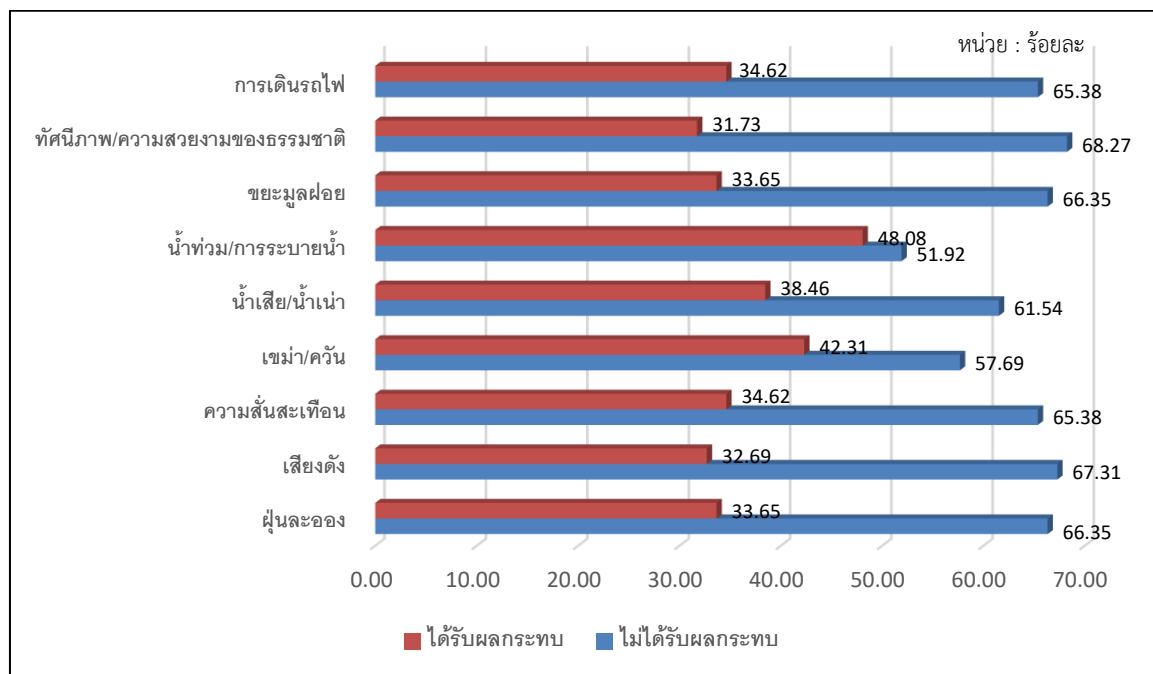
รูปที่ 4.2.2-1 ความคิดเห็นต่อการบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

- **ความพึงพอใจด้านระบบประปา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุดจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 48.08 รองลงมาในระดับมากจำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 35.58 ระดับน้อยจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69 ระดับปานกลางจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 6.73. และระดับน้อยมากจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.92
- **ความพึงพอใจด้านระบบไฟฟ้า** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 50.96 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 45.19 และระดับปานกลางจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 3.85
- **ความพึงพอใจด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 68.27 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 ระดับปานกลางจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 5.77 และระดับน้อยมากจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.88
- **ความพึงพอใจด้านระบบระบายน้ำ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 57.69 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 21.15 ระดับปานกลางจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 19.23 และระดับน้อยจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.92
- **ความพึงพอใจด้านการบำบัดน้ำเสีย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 49.04 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 28.85 ระดับปานกลางจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 20.19 และระดับน้อยจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.92
- **ความพึงพอใจด้านการคมนาคม** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 62.50 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 และระดับปานกลางจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 14.42

- **ความพึงพอใจด้านโทรศัพท์พื้นฐาน** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 67.31 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 21.15 ระดับปานกลางจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 10.58 และระดับน้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.96
- **ความพึงพอใจด้านศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 58.65 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 32.69 ระดับปานกลางจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69 และระดับน้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.96
- **ความพึงพอใจด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุดจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 42.31 รองลงมาในระดับมากจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 37.50 ระดับปานกลางจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 14.42 และระดับน้อยจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 5.77

4.2) ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2-2 โดยมีรายละเอียดของปัญหา ดังนี้



รูปที่ 4.2.2-2 ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบันสำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

- **ปัญหาด้านฝุ่นละออง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 66.35 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 33.65 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 54.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 45.71 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก
- **ปัญหาด้านเสียงดัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 70 คน คิดเป็น ร้อยละ 67.31 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 32.69 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.88 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 41.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 2.94 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- **ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 68 คน คิดเป็น ร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.56 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 30.56 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 13.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านเขม่า/ควัน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 60 คน คิดเป็น ร้อยละ 57.69 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 42.31 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 59.09 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 36.36 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 4.55 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 61.54 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 38.46 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 37.50 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 52.50 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 10.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 51.92 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 48.08 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 28.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 22.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 10.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก
- **ปัญหาด้านขยะมูลฝอย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 66.35 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 33.65 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.57 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 37.14 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 14.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านทัศนียภาพ/ความสวยงามของธรรมชาติ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 68.27 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 31.73 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 54.55 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 39.39 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 6.06 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านการเดินรถไฟ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 88.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 8.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 2.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

4.3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ร้อยละ 100.00 เห็นว่ามีความปลอดภัยมาก

5) ข้อมูลการเดินทาง

พาหนะที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีพาหนะที่ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 31.96 คือจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาร้อยละ 30.70 คือรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 10.76 คือรถไฟ ร้อยละ 9.81 คือรถรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 9.49 คือรถจักรยานยนต์โดยสาร และร้อยละ 7.28 คือรถประจำทาง

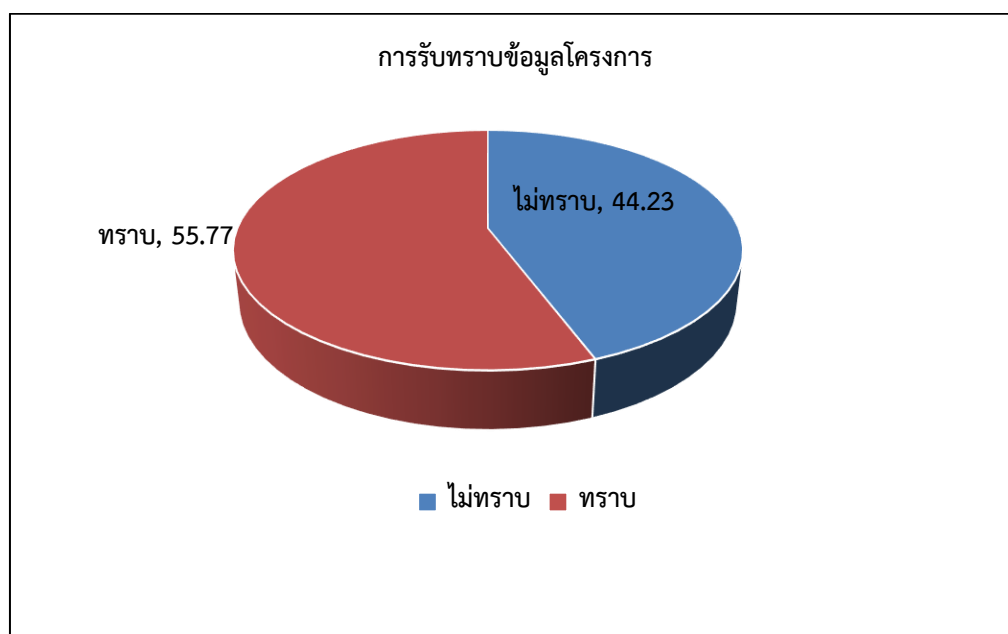
ความสะดวกสบายในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 77.88 มีความสะดวกมากในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ รองลงมาร้อยละ 21.15 ค่อนข้างสะดวก และร้อยละ 0.96 สะดวกน้อย/ค่อนข้างลำบาก สำหรับความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 50.96 เดินทางโดยรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อเดือน ร้อยละ 23.08 เดินทางรถไฟ 1-4 เที่ยวต่อเดือน ร้อยละ 13.46 เดินทางรถไฟ 5-8 เที่ยวต่อเดือน ร้อยละ 7.69 ไม่ใช้บริการ และร้อยละ 4.81 เดินทางรถไฟ 9-12 เที่ยวต่อเดือน

การเดินทางข้ามทางรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.46 ข้ามบริเวณทางข้าม/ถนนที่ราชการกำหนด และร้อยละ 11.54 ข้ามบริเวณทางข้ามที่ชุมชนกำหนดขึ้นเองเพื่อความสะดวก โดยความถี่ในการเดินทางข้ามทางรถไฟนั้น ร้อยละ 38.46 เดินทางข้ามทางรถไฟมากกว่า 4 เที่ยวต่อวัน ร้อยละ 28.85 เดินทางข้ามทางรถไฟ 1-2 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 19.23 เดินทางข้ามทางรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อวัน และร้อยละ 13.46 เดินทางข้ามทางรถไฟ 3-4 เที่ยวต่อวัน

6) ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อโครงการ

6.1) การรับรู้ข้อมูลของโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.77 เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ และร้อยละ 44.23 ไม่เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2-3 สำหรับการได้รับข้อมูลโครงการนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 51.72 ทราบจากเจ้าหน้าที่การรถไฟ ร้อยละ 43.10 ทราบจากบริษัทที่ปรึกษา และร้อยละ 5.17 ทราบจากเพื่อนบ้าน

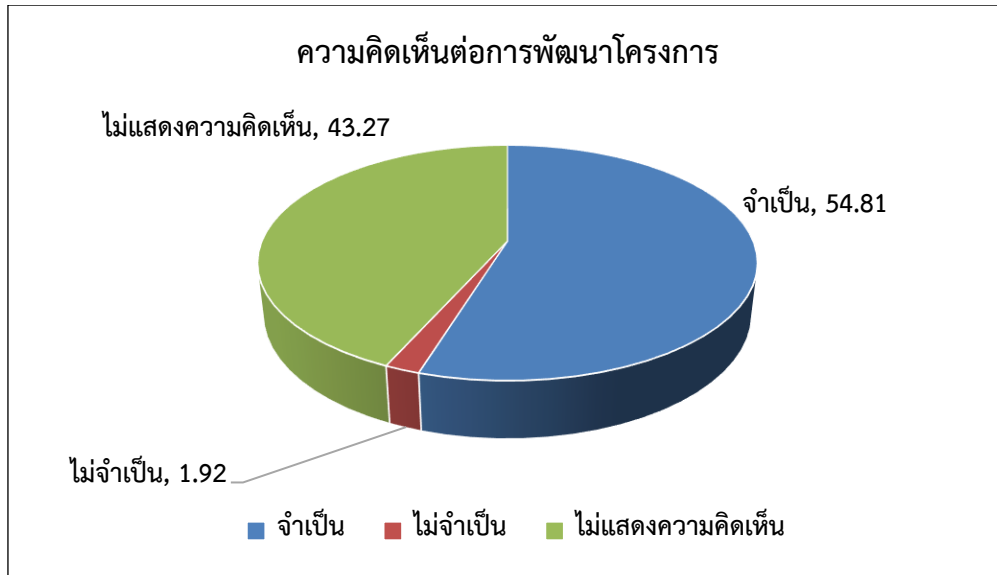


รูปที่ 4.2.2-3

สัดส่วนการรับรู้ข้อมูลของโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชน

6.2) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 54.81 ระบุว่ามีความจำเป็น รองลงมาผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 43.27 ระบุว่าไม่แสดงความคิดเห็น และร้อยละ 1.92 ระบุว่าไม่จำเป็น ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2-4

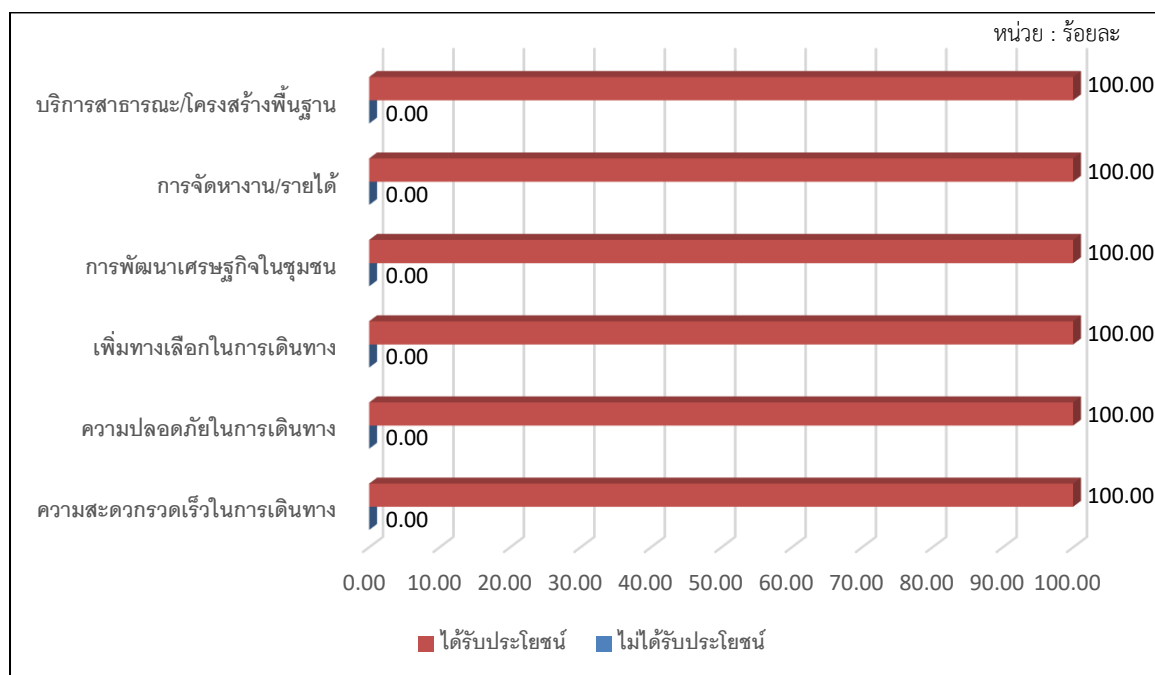


รูปที่ 4.2.2-4 สัดส่วนความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มผู้นำชุมชน

7) ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการมีประโยชน์ในทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่

4.2.2-5 โดยมีรายละเอียดของประโยชน์ที่ได้รับ ดังนี้



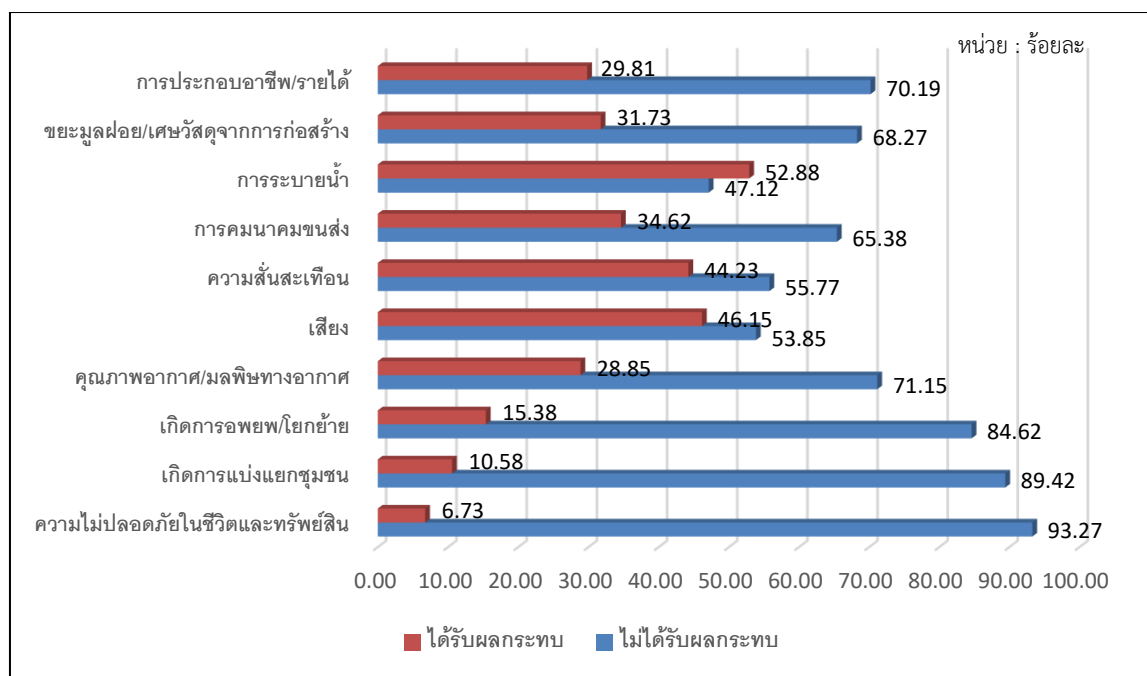
รูปที่ 4.2.2-5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

- **ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 54.81 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 44.23 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก และร้อยละ 0.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **ความปลอดภัยในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 67.31 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 31.73 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด และร้อยละ 0.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 65.38 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 26.92 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 6.73 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 0.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **การพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.88 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 25.00 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.19 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 0.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก และระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **การจัดหางาน/รายได้** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 33.65 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 32.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 26.92 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 5.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 0.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 41.35 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 33.65 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.19 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 3.85 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 0.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก

8) ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการ
โลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่

4.2.2-6 โดยมีรายละเอียดของผลกระทบ ดังนี้



รูปที่ 4.2.2-6 ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

- **ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 93.27 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 6.73 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 57.14 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 28.57 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 14.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **เกิดการแบ่งแยกชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 89.42 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 10.58 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 81.82 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 18.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- **เกิดการอพยพ/โยกย้าย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 84.62 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 15.38 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 75.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 12.50 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 12.50 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 71.15 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 28.85 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 46.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- **ผลกระทบด้านเสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 53.85 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 46.15 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 70.83 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 27.08 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 2.08 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านความั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 55.77 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 44.23 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 63.04 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 30.43 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 6.52 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 58.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 27.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 13.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- ผลกระทบด้านการระบายน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 52.88 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 47.12 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 38.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 29.09 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 18.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 12.73 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.82 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 68.27 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 31.73 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 75.76 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 18.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 3.03 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และระดับมาก ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- การประกอบอาชีพ/รายได้ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 70.19 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 29.81 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 90.32 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 9.68 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย

9) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการจากกลุ่มผู้นำชุมชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มผู้นำชุมชนได้ให้ข้อเสนอแนะต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.2.2-2

ตารางที่ 4.2.2-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้นำชุมชน

กลุ่มผู้นำชุมชน		
ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
1.อยากให้แก้ปัญหาน้ำท่วมอุโมงค์ทางลอด	59	35.98
2.อยากให้แก้ปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างภายในอุโมงค์	26	15.85
3.ปัญหาถูกขโมยสายไฟ และปั้มน้ำ	24	14.63
4.ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	14	8.54
5.อยากให้มีไฟส่องสว่างบนเกือกม้า	12	7.32
6.ปัญหาตะไคร่น้ำเกาะพื้นผิวถนนในอุโมงค์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	10	6.10
7.ปัญหาท่อระบายน้ำ อุดตัน ทำให้น้ำท่วมระบายไม่ทัน	8	4.88
8.ผิวถนนชำรุด/ถนนแคบ	2	1.22
9.ปัญหาทางขึ้น-ลงสถานีสูง ทำให้ใช้บริการลำบาก	1	0.61
10.อยากให้แก้ปัญหาขึ้น-ลง เกือกม้าชำรุดเสียหาย	1	0.61
11. อยากให้ทางการรถไฟเข้ามาดูแลเรื่องสาธารณูปโภคของชุมชนที่อยู่ในเขตรถไฟ	1	0.61
12.อยากให้เป็นสะพานข้ามทางรถไฟมากกว่า เพื่อไม่ต้องลอดอุโมงค์	1	0.61
13.อยากให้มีถนนเลียบทางรถไฟ	1	0.61

ตารางที่ 4.2.2-2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้นำชุมชน (ต่อ)

กลุ่มผู้นำชุมชน		
ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
14.ตะแกรงเหล็กในอุโมงค์ชำรุด เวลารถวิ่งผ่านจะเกิดเสียงดัง	1	0.61
15.อยากให้ทำฟุตบอลให้เด็กนักเรียนเดินได้สะดวก	1	0.61
16.อยากให้มีท่อระบายน้ำในชุมชนหนองมะเชื้อหมู่ที่ 1	1	0.61
17.แก้ปัญหาทางขึ้น-ลงอุโมงค์ชำรุดเสียหาย	1	0.61
รวม	164	100.01

4.2.3 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมา (ระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมาที่อาศัยอยู่ในระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางของทางรถไฟ จำนวน 104 ราย นั้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 53.85 เป็นเพศหญิง และร้อยละ 46.15 เป็นเพศชาย ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุเฉลี่ย 54 ปี โดยมีอายุสูงสุด 88 ปี และอายุต่ำสุด 24 ปี สำหรับสถานภาพนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 66.35 มีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน รองลงมาร้อยละ 24.04 เป็นคู่สมรส และร้อยละ 9.62 บุตร/บุตรเขย/สะใภ้ ด้านการนับถือศาสนา ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 97.12 นับถือศาสนาพุทธ รองลงมาร้อยละ 1.92 ศาสนาอิสลาม และร้อยละ 0.96 นับถือศาสนาคริสต์ ส่วนด้านการศึกษานั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 31.73 จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมาร้อยละ 27.88 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 18.27 จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 12.50 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 8.65 จบการศึกษาในระดับอนุบาล/ปวส./เทียบเท่า และร้อยละ 0.96 จบการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี สำหรับอาชีพของผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 30.77 ประกอบธุรกิจส่วนตัว รองลงมาร้อยละ 19.23 ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 18.27 ประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น เกษียณอายุราชการ พ่อบ้าน/แม่บ้าน และว่างงาน ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 16.35 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 6.73 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 5.77 ประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และร้อยละ 2.88 และประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน สำหรับภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้สัมภาษณ์นั้น ร้อยละ 97.12 อยู่ที่นี้มาตั้งแต่เกิด และร้อยละ 2.88 ย้ายมาจากที่อื่น โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 66.67 ย้ายมาจากตำบลอื่นในอำเภอนี้ และร้อยละ 33.33 ย้ายมาจากหมู่บ้านอื่นในตำบลนี้ จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย 19 ปี สำหรับสาเหตุที่ย้าย ร้อยละ 33.33 ย้ายมาทำงาน ย้ายมาแต่งงานกับคนที่นี่ และย้ายตามพ่อแม่/ผู้ปกครอง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

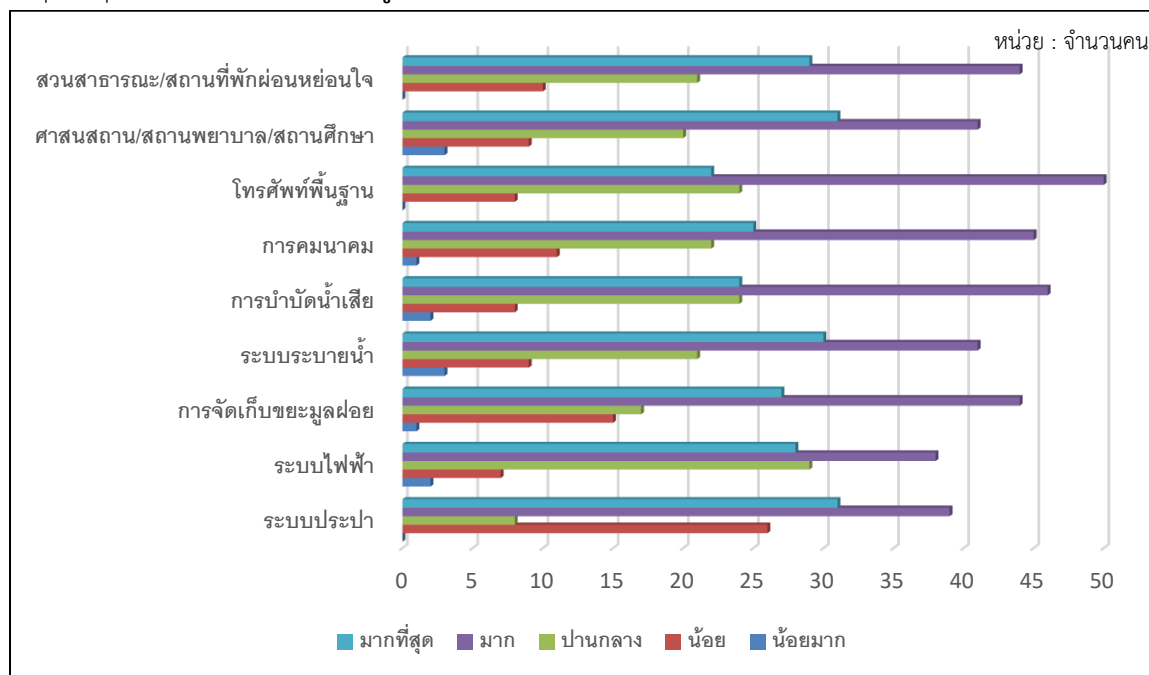
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์เฉลี่ย 4 คน โดยเป็นเพศชาย 2 คน และเพศหญิง 2 คน สำหรับอาชีพเสริมของผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 97.12 ไม่มีอาชีพเสริม และร้อยละ 2.88 มีอาชีพเสริม

รายได้ของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีรายได้เฉลี่ย 30,465 บาท/เดือน และมีรายจ่ายของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันเฉลี่ย 18,116 บาท/เดือน ลักษณะรายได้ของครัวเรือน ร้อยละ 55.77 มีรายได้พอใช้ เหลือเก็บ รองลงมาร้อยละ 23.08 พอใช้ ไม่เหลือเก็บ ร้อยละ 13.46 ไม่พอใช้และมีหนี้สิน และร้อยละ 7.69 ไม่ระบุลักษณะที่อยู่อาศัย ร้อยละ 36.54 เป็นบ้านครึ่งตึกครึ่งไม้ รองลงมาร้อยละ 35.58 เป็นบ้านตึก ร้อยละ 24.04 บ้านไม้ ร้อยละ 2.88 เป็นบ้านอาคารพาณิชย์ และร้อยละ 0.96 เป็นอาคารพาณิชย์ โดยกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัยนั้น ร้อยละ 82.69 เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย และร้อยละ 17.31 เป็นผู้เช่า

3) ความคิดเห็นต่อการบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน

3.1) บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่เห็นถึงความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.3-1 โดยมีรายละเอียดของความคิดเห็น ดังนี้



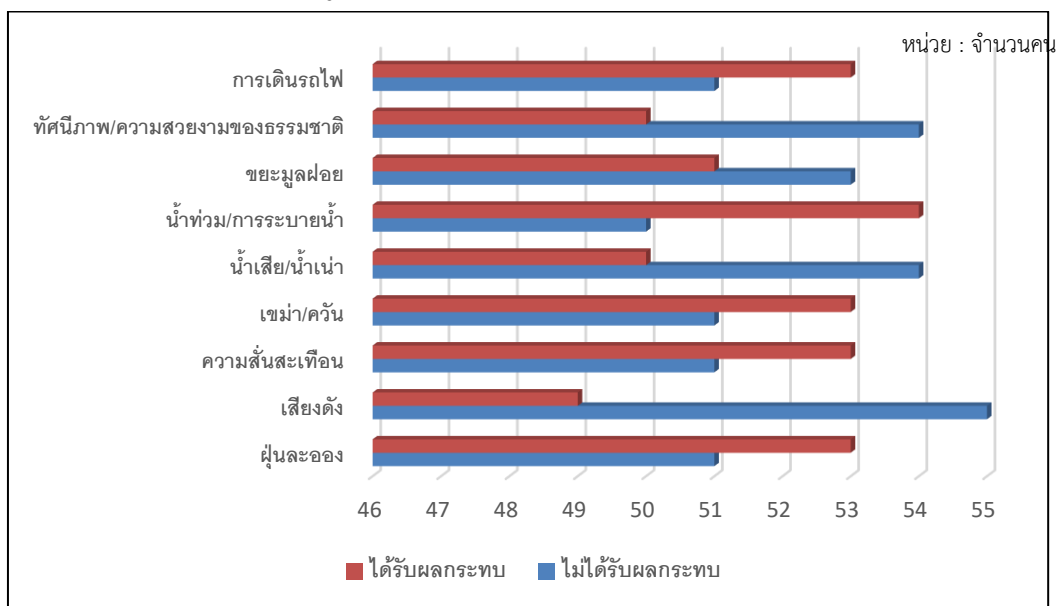
รูปที่ 4.2.3-1 ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนสำหรับกลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ความพึงพอใจด้านระบบประปา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 37.50 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 29.81 ระดับน้อยจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 25.00 และระดับปานกลางจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69
- **ความพึงพอใจด้านระบบไฟฟ้า** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 36.54 รองลงมาในระดับปานกลางจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 27.88 ระดับมากที่สุดจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 26.92 ระดับน้อยจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 6.73 และระดับน้อยมากจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.92
- **ความพึงพอใจด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 42.31 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 25.96 ระดับปานกลางจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 16.35 ระดับน้อยจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 14.42 และระดับน้อยมากจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.96
- **ความพึงพอใจด้านระบบระบายน้ำ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 39.42 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 28.85 ระดับปานกลางจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 20.19 ระดับน้อยจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 8.65 และระดับน้อยมากจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.88
- **ความพึงพอใจด้านการบำบัดน้ำเสีย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 44.23 รองลงมาในระดับปานกลาง และระดับมากที่สุดจำนวน 24 คน ร้อยละ 23.08 ในสัดส่วนที่เท่ากัน ระดับน้อยจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69 และระดับน้อยมากจำนวน 2 คน ร้อยละ 1.92

- **ความพึงพอใจด้านการคมนาคม** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 43.27 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 24.04 ระดับปานกลางจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 21.15 ระดับน้อยจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 10.58 และระดับน้อยมากจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.96
- **ความพึงพอใจด้านโทรศัพท์พื้นฐาน** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 48.08 รองลงมาในระดับปานกลางจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 ระดับมากที่สุดจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 21.15 และระดับน้อยจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69
- **ความพึงพอใจด้านศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 39.42 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 29.81 ระดับปานกลางจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 19.23 ระดับน้อยจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 8.65 และระดับน้อยมากจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.88
- **ความพึงพอใจด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 42.31 รองลงมาในระดับมากที่สุดจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 27.88 ระดับปานกลางจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 20.19 และระดับน้อยจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 9.62

3.2) ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.3-2 โดยมีรายละเอียดของปัญหา ดังนี้



รูปที่ 4.2.3-2 ความคิดเห็นต่อปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบันสำหรับกลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ปัญหาด้านฝุ่นละออง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.96 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 49.04 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 71.70 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 24.53 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 1.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- **ปัญหาด้านเสียงดัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 55 คน คิดเป็น ร้อยละ 52.88 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 47.12 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.82 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 34.69 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 24.49 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย
- **ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.96 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 49.04 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 56.60 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 33.96 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 9.43 ระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านเขม่า/ควัน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.96 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 49.04 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 49.06 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 39.62 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 11.32 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 54 คน คิดเป็น ร้อยละ 51.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 48.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 42.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 36.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 20.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 2.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- **ปัญหาด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 54 คน คิดเป็น ร้อยละ 51.92 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 48.08 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 46.30 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 31.48 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 20.37 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.85 ระดับมาก
- **ปัญหาด้านขยะมูลฝอย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.96 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 49.04 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.98 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 39.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 9.80 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านทัศนียภาพ/ความสวยงามของธรรมชาติ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 54 คน คิดเป็น ร้อยละ 51.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 48.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 44.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับน้อย ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 12.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านการเดินรถไฟ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.96 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 49.04 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.83 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 35.85 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 11.32 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

3.3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ร้อยละ 83.65 เห็นว่ามีความปลอดภัยมาก และร้อยละ 16.35 เห็นว่ามีความปลอดภัยพอสมควร

4) ข้อมูลการเดินทาง

พาหนะที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีพาหนะที่ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 52.69 คือจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาร้อยละ 43.55 คือรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 3.23 คือรถจักรยานยนต์โดยสาร และร้อยละ 0.54 คือรถรับจ้างทั่วไป

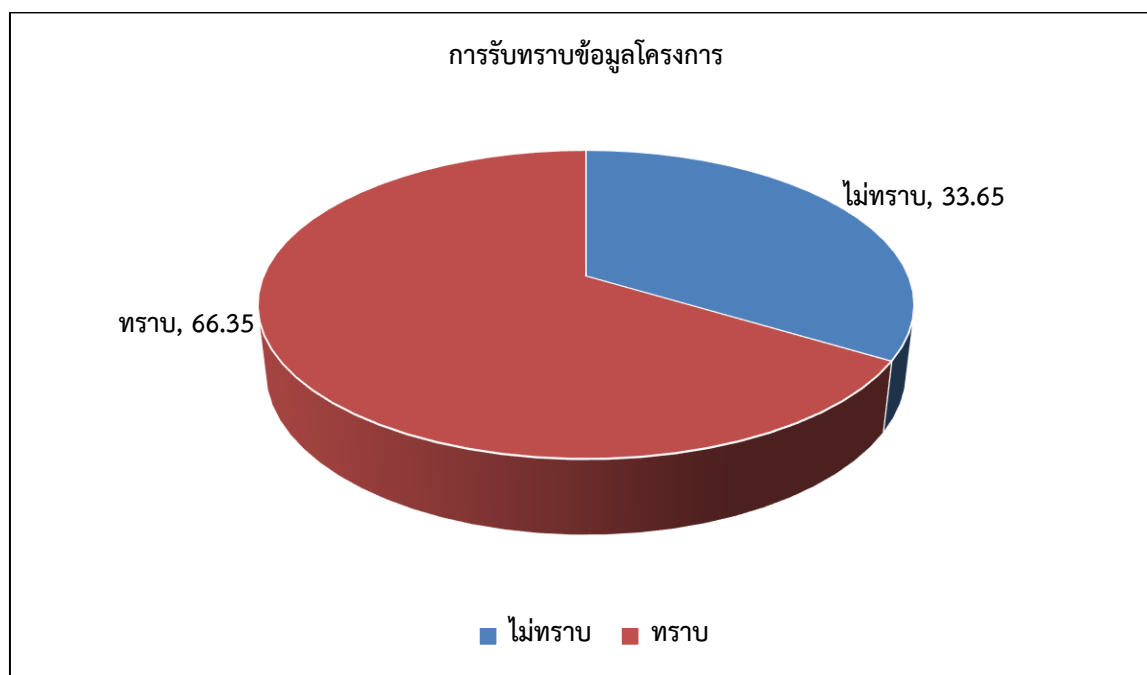
ความสะดวกสบายในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 88.46 มีความสะดวกมากในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ และร้อยละ 11.54 ค่อนข้างสะดวกในการเดินทาง สำหรับความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จำนวน 87 ราย คิดเป็นร้อยละ 83.65 เดินทางโดยรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อเดือน รองลงมาจำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.62 เดินทางโดยรถไฟ 1-4 เที่ยวต่อเดือน จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.85 ไม่ใช้บริการ และจำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.88 เดินทาง 5 – 8 เที่ยวต่อเดือน

การเดินทางข้ามทางรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 95.19 ข้ามบริเวณทางข้าม/ถนนที่ราชการกำหนด และร้อยละ 4.81 ข้ามบริเวณทางข้ามที่ชุมชนกำหนดขึ้นเองเพื่อความสะดวก โดยความถี่ในการเดินทางข้ามทางรถไฟนั้น จำนวน 48 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.15 เดินทางข้ามทางรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อวัน รองลงมาเดินทางจำนวน 1-2 เที่ยว/วัน และ 3-4 เที่ยว/วัน จำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.92 ในสัดส่วนที่เท่ากัน

5) ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อโครงการ

5.1) การรับรู้ข้อมูลของโครงการ

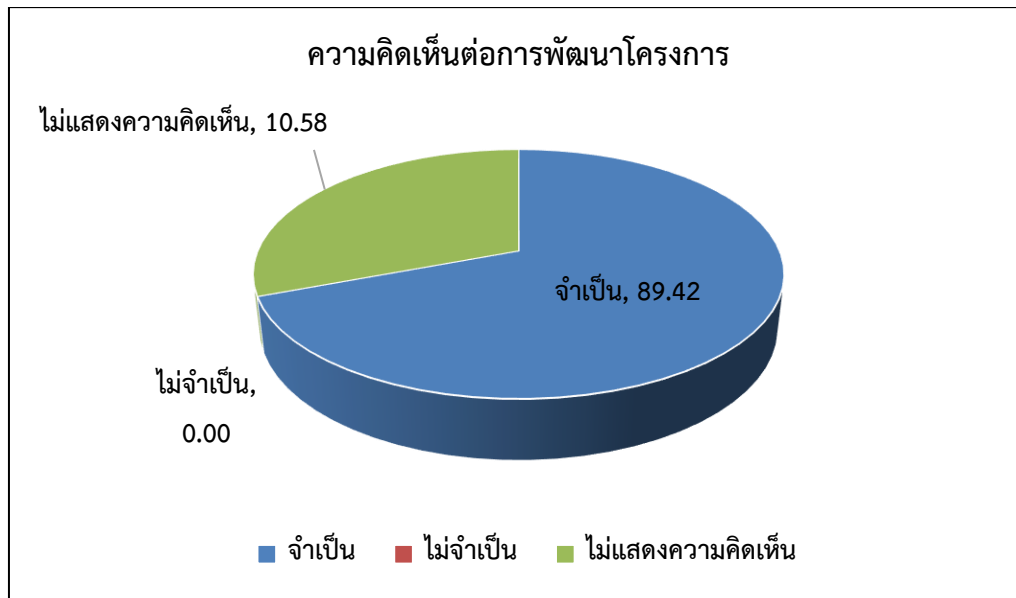
ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 66.35 เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ และร้อยละ 33.65 ไม่เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.3-3 สำหรับการได้รับข้อมูลโครงการนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 62.32 ทราบจากผู้นำชุมชน รองลงมาร้อยละ 31.88 ทราบจากเพื่อนบ้าน และร้อยละ 5.80 ทราบจากเจ้าหน้าที่การรถไฟ



รูปที่ 4.2.3-3 สัดส่วนการรับรู้ข้อมูลของโครงการของกลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร จากกึ่งกลางของทางรถไฟ (จังหวัดนครราชสีมา)

5.2) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

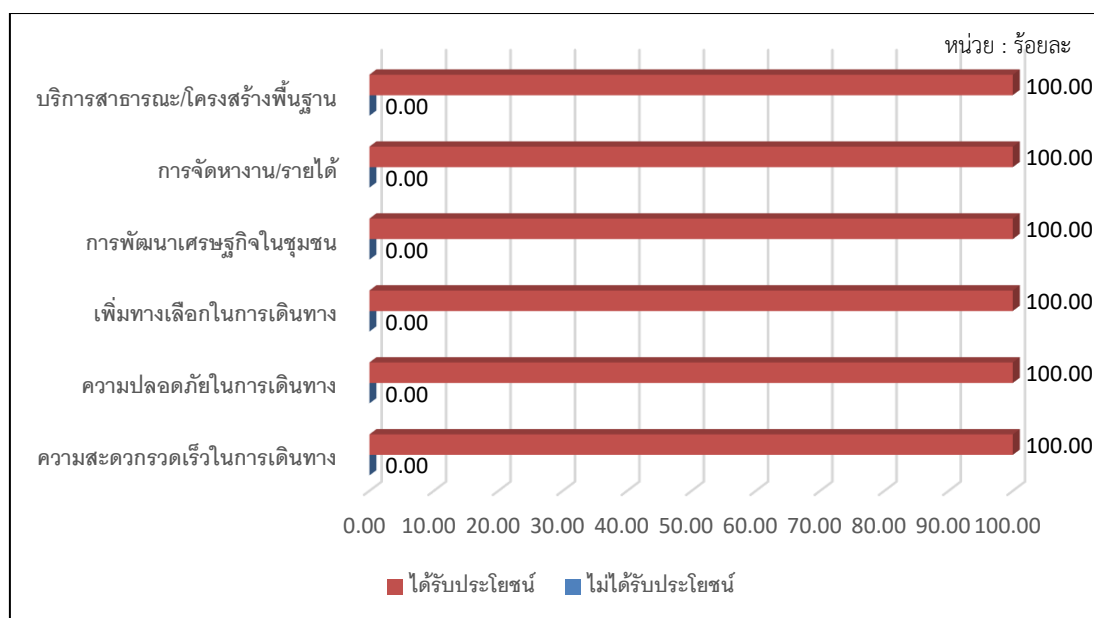
ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 89.42 ระบุว่ามีความจำเป็น และจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 10.58 ระบุว่าไม่แสดงความคิดเห็น ดังแสดงในรูปที่ 4.2.3-4



รูปที่ 4.2.3-4 สัดส่วนความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

6) ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการมีประโยชน์ในทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.3-5 โดยมีรายละเอียดของประโยชน์ที่ได้รับ ดังนี้



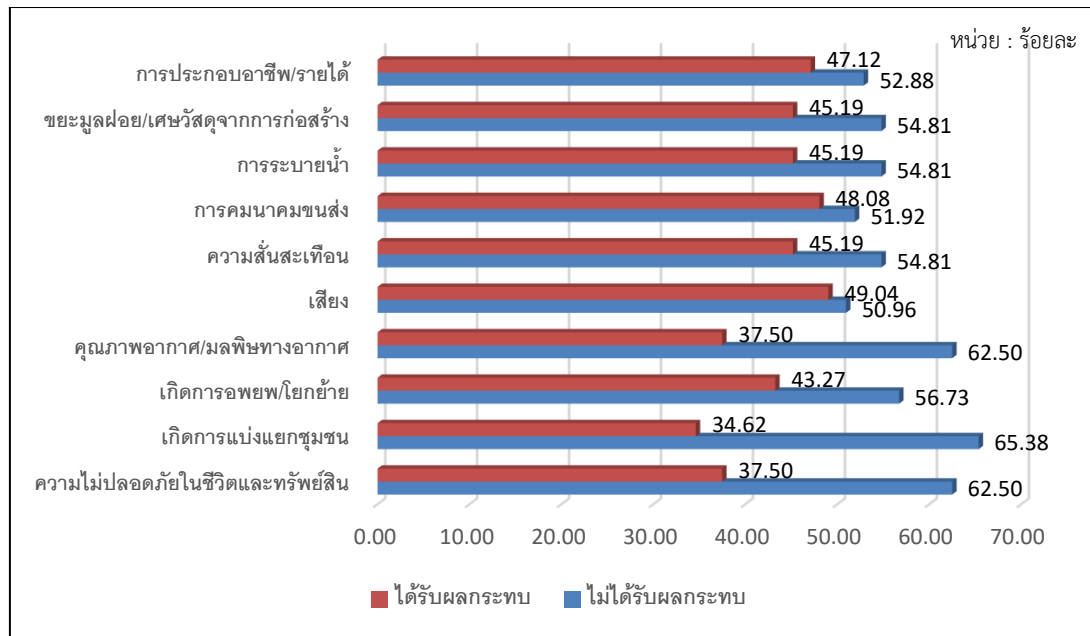
รูปที่ 4.2.3-5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 37.50 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 33.65 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 13.46 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 12.50 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 2.88 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง
- **ความปลอดภัยในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 43.27 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 25.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 17.31 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 10.58 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 2.88 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 35.58 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 31.73 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 22.12 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 9.62 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 0.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **การพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 32.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 16.35 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 12.50 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 5.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **การจัดหางาน/รายได้** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 39.42 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 25.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 17.31 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 15.38 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.92 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 35.58 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 33.65 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 23.08 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 3.85 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

7) ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการ
โลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มครัวเรือนระยะ 0-50 เมตร

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่

4.2.3-6 โดยมีรายละเอียดของผลกระทบ ดังนี้



รูปที่ 4.2.3-6 ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 62.50 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 37.50 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 64.10 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 2.56 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **เกิดการแบ่งแยกชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 38.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 27.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก
- **เกิดการอพยพโยกย้าย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 56.73 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 43.27 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 37.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 8.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 62.50 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 37.50 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 46.15 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 43.59 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 10.26 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านเสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.96 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 49.04 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.98 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 35.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 35.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 13.73 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 57 คน คิดเป็น ร้อยละ 54.81 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 45.19 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 57.45

ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 31.91 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 10.64 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 51.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 48.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 44.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 42.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 14.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- ผลกระทบด้านการระบายน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 54.81 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 45.19 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.19 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 38.30 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 8.51 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 54.81 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 45.19 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 57.45 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 36.17 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 6.38 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- การประกอบอาชีพ/รายได้ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 52.88 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 47.12 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.10 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 40.82 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 4.08 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

8) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการจากกลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมา (ระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร ได้ให้ข้อเสนอแนะต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.2.3-1

ตารางที่ 4.2.3-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มครัวเรือนจังหวัดนครราชสีมา (ระยะ 0-50 เมตร)

กลุ่มครัวเรือนจังหวัดนครราชสีมา (ระยะ 0-50 เมตร)		
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
1. อยากให้แก้ปัญหาน้ำท่วมอุโมงค์ทางลอด	25	37.88
2. อยากให้แก้ปัญหไฟฟาส่องสว่างภายในอุโมงค์	21	31.82
3. ไฟฟาส่องสว่างไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	7	10.61
4. ปัญหาท่อระบายน้ำอุดตันทำให้น้ำท่วมระบายไม่ทัน	4	6.06
5. ปัญหาตะไคร่น้ำเกาะพื้นผิวถนนในอุโมงค์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	2	3.03
6. ผิวถนนชำรุด/ถนนแคบ	2	3.03
7.อยากให้มีจุดกลับรถใต้อุโมงค์	2	3.03
8. ปัญหาช่วงฝนตกทำให้ระบายน้ำได้ไม่ทัน เกิดปัญหาน้ำท่วมขังอยู่ตลอด	1	1.52
9. อยากให้มีถนนเลียบทางรถไฟ	1	1.52
10.สะพานลอยสูงเกินไปทำให้ชาวบ้านไม่อยากขึ้น	1	1.52
รวม	66	100.02

4.2.4 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมาที่อาศัยอยู่ในระยะ 51-500 เมตร จากกึ่งกลางของทางรถไฟ จำนวน 52 ราย นั้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 53.85 เป็นเพศหญิง และร้อยละ 46.15 เป็นเพศชาย ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุเฉลี่ย 53 ปี โดยมีอายุสูงสุด 78 ปี และอายุต่ำสุด 22 ปี สำหรับสถานภาพนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 63.46 มีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน รองลงมาร้อยละ 21.15 เป็นคู่สมรส และร้อยละ 15.38 เป็นบุตร/บุตรเขย/สะใภ้ ด้านการนับถือศาสนา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ร้อยละ 100.00 นับถือศาสนาพุทธ ส่วนด้านการศึกษา นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 42.31 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. รองลงมาจบการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 17.31 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 15.38 จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี และร้อยละ 5.77 จบการศึกษาในระดับอนุสัญญา/ปวส./เทียบเท่า สำหรับอาชีพของผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 26.92 ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 25.00 ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 17.31 ประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น เกษียณอายุราชการ พ่อบ้าน/แม่บ้าน และว่างงาน ร้อยละ 15.38 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 7.69 ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 3.85 พนักงานบริษัทเอกชน และประกอบอาชีพเกษตรกรกรรม ในสัดส่วนที่เท่ากัน สำหรับภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้สัมภาษณ์นั้น ร้อยละ 92.31 อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด ร้อยละ 7.69 ย้ายมาจากที่อื่น โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 50.00 ย้ายมาจากอำเภออื่นในจังหวัดนี้ ร้อยละ 25.00 ย้ายมาจากตำบลอื่นในอำเภอนี้ และจังหวัดอื่นๆ ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย 10 ปี สำหรับสาเหตุที่ย้าย ร้อยละ 50.00 ย้ายมาทำงาน ร้อยละ 25.00 ย้ายมาแต่งงานกับคนที่นี่ และย้ายตามพ่อแม่/ผู้ปกครอง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

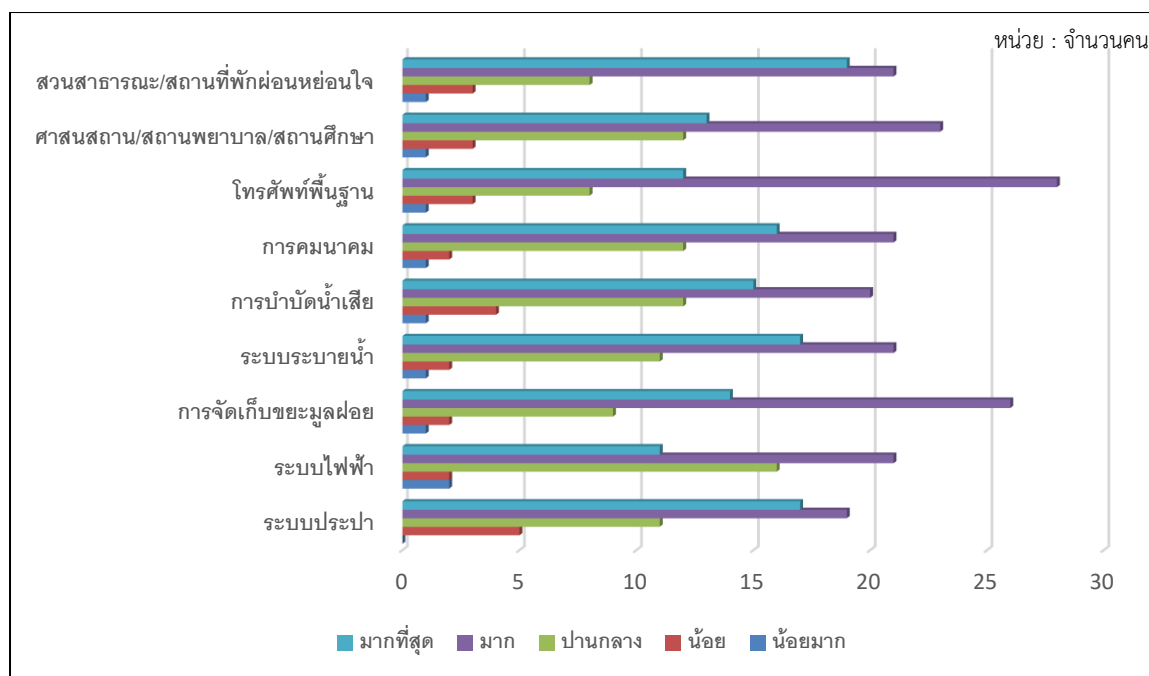
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์เฉลี่ย 4 คน โดยเป็นเพศชาย 2 คน และเพศหญิง 2 คน สำหรับอาชีพเสริม ร้อยละ 98.08 ไม่มีอาชีพเสริม และร้อยละ 1.92 มีอาชีพเสริม

รายได้ของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีรายได้เฉลี่ย 23,167 บาท/เดือน และมีรายจ่ายของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันเฉลี่ย 14,556 บาท/เดือน ลักษณะรายได้ของครัวเรือน ร้อยละ 51.92 มีรายได้เพียงพอ และเหลือเก็บ ร้อยละ 23.08 มีรายได้เพียงพอ แต่ไม่เหลือเก็บ ร้อยละ 17.31 ไม่ระบุ และร้อยละ 7.69 ไม่พอใช้ มีหนี้สิน ลักษณะที่อยู่อาศัย ร้อยละ 40.38 เป็นบ้านครึ่งตึกครึ่งไม้ ร้อยละ 25.00 เป็นบ้านไม้ ร้อยละ 23.08 บ้านตึก ร้อยละ 9.62 เป็นอาคารพาณิชย์ และร้อยละ 1.92 ทาวน์เฮาส์ โดยกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัยนั้น ร้อยละ 78.85 เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย และร้อยละ 21.15 เป็นผู้เช่า

3) ความคิดเห็นต่อการบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน

3.1) บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นถึงความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.4-1 โดยมีรายละเอียดของแต่ละความคิดเห็น ดังนี้



รูปที่ 4.2.4-1 ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนสำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ความพึงพอใจด้านระบบประปา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 19 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 36.54 รองลงมาจำนวน 17 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 32.69 จำนวน 11 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 21.15 และจำนวน 5 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 9.62

- **ความพึงพอใจด้านระบบไฟฟ้า** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 21 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 40.38 รองลงมาจำนวน 16 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 30.77 จำนวน 11 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 21.15 จำนวน 2 คน มีระดับน้อยมาก และระดับน้อย ร้อยละ 3.85 ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- **ความพึงพอใจด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 26 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 50.00 รองลงมาจำนวน 14 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 26.92 จำนวน 9 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 17.31 จำนวน 2 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 3.85 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.92

- **ความพึงพอใจด้านระบบระบายน้ำ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 21 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 40.38 รองลงมาจำนวน 17 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 32.69 จำนวน 11 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 21.15 จำนวน 2 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 3.85 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.92

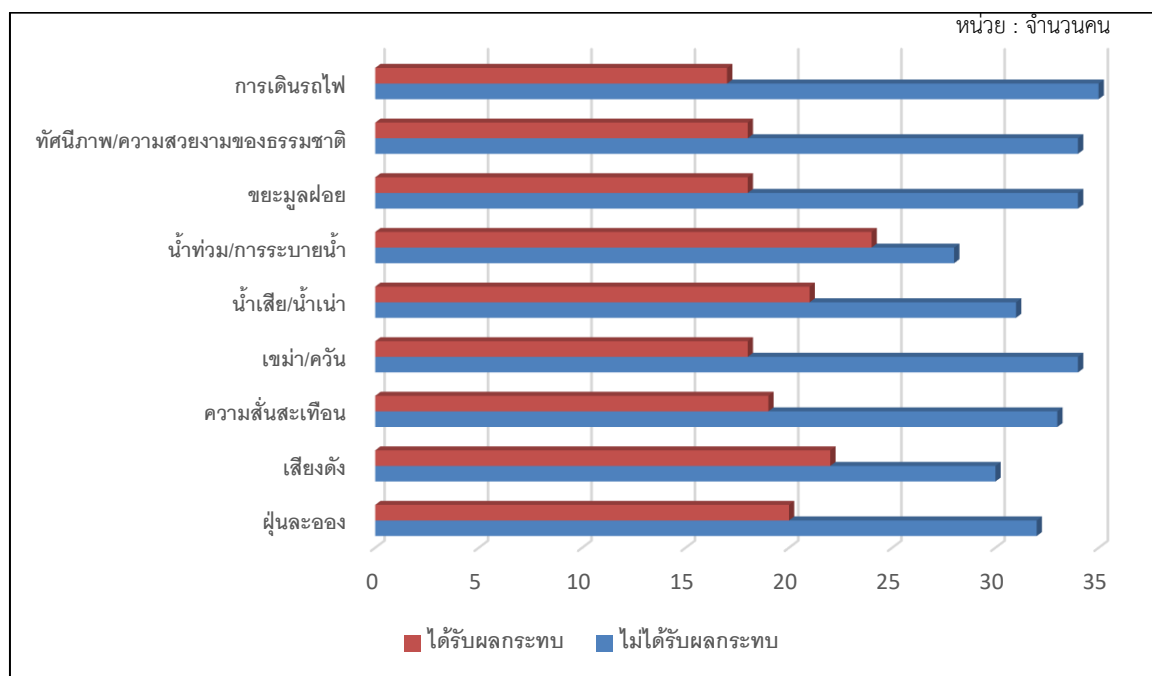
- **ความพึงพอใจด้านการบำบัดน้ำเสีย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 20 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 38.46 รองลงมาจำนวน 15 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 28.85 จำนวน 12 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 23.08 จำนวน 4 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 7.69 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.92

- **ความพึงพอใจด้านการคมนาคม** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 21 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 40.38 รองลงมาจำนวน 16 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 30.77 จำนวน 12 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 23.08 จำนวน 2 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 3.85 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.92

- **ความพึงพอใจด้านโทรศัพท์พื้นฐาน** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 28 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 53.85 รองลงมาจำนวน 12 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.08 จำนวน 8 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 15.38 จำนวน 3 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 5.77 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.92
- **ความพึงพอใจด้านศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 23 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 44.23 รองลงมาจำนวน 13 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 25.00 จำนวน 12 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 23.08 จำนวน 3 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 5.77 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.92
- **ความพึงพอใจด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 21 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 40.38 รองลงมาจำนวน 19 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 36.54 จำนวน 8 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 15.38 จำนวน 3 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 5.77 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.92

3.2) ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.4-2 โดยมีรายละเอียดของปัญหา ดังนี้



รูปที่ 4.2.4-2 ความคิดเห็นต่อปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบันสำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ปัญหาด้านฝุ่นละออง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 61.54 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 38.46 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 35.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 10.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 5.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด

- **ปัญหาด้านเสียงดัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 57.69 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 42.31 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 31.82 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ระดับน้อย และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน และจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 4.55 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- **ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 33 คน คิดเป็น ร้อยละ 63.46 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 36.54 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 47.37 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 26.32 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **ปัญหาด้านเขม่า/ควัน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน และจำนวน 1 คนคิดเป็นร้อยละ 5.56 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก
- **ปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 31 คน คิดเป็น ร้อยละ 59.62 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 40.38 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 42.86 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 23.81 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 4.76 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **ปัญหาด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 28 คน คิดเป็น ร้อยละ 53.85 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 46.15 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 37.50 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับน้อย ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 25.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านขยะมูลฝอย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็น ร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 61.11 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 16.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก
- **ปัญหาด้านทัศนียภาพ/ความสวยงามของธรรมชาติ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็น ร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 44.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 27.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- **ปัญหาด้านการเดินรถไฟ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 35 คน คิดเป็น ร้อยละ 67.31 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 32.69 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 64.71 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 17.65 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

3.3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ร้อยละ 88.51 เห็นว่ามีความปลอดภัยมาก และร้อยละ 11.49 เห็นว่ามีความปลอดภัยพอสมควร

4) ข้อมูลการเดินทาง

พาหนะที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีพาหนะที่ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 53.76 คือจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาร้อยละ 36.56 คือรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 5.38 คือรถจักรยานยนต์โดยสาร ร้อยละ 2.15 คือรถรับจ้างทั่วไป และร้อยละ 1.08 คือรถประจำทาง และเรือโดยสาร

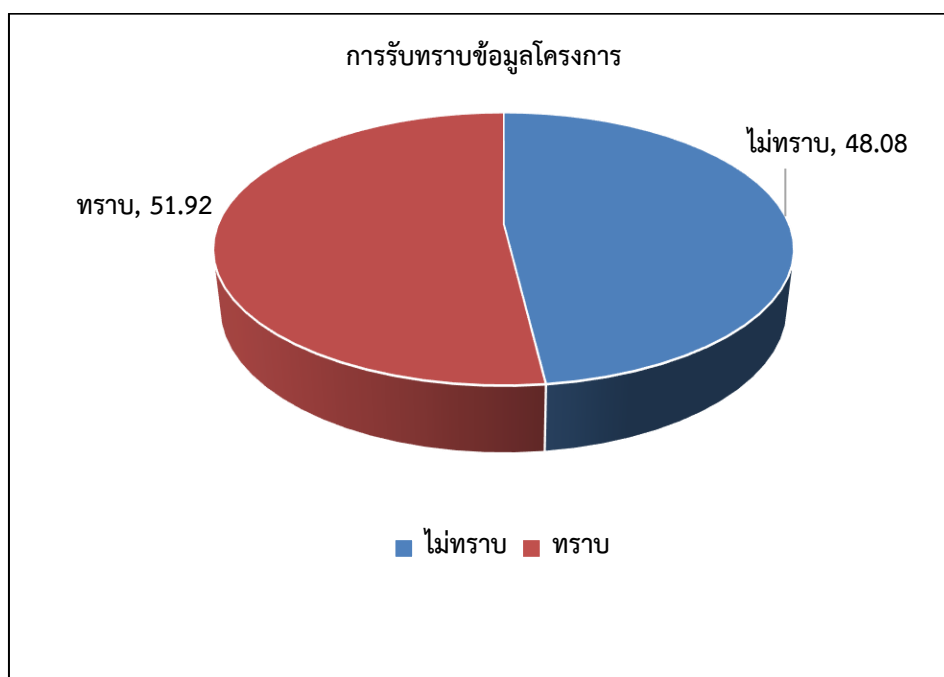
ความสะดวกสบายในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 96.15 มีความสะดวกมากในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ และร้อยละ 3.85 ค่อนข้างสะดวกในการเดินทาง สำหรับความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จำนวน 45 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.54 เดินทางโดยรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อเดือน รองลงมาจำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.69 ไม่ใช้บริการ จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.85 เดินทางโดยรถไฟ 1-4 เที่ยวต่อเดือน และจำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.92 เดินทางมากกว่า 12 เที่ยวต่อเดือน

การเดินทางข้ามทางรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.46 ข้ามบริเวณทางข้าม/ถนนที่ราชการกำหนด และร้อยละ 11.54 ข้ามบริเวณทางข้ามที่ชุมชนกำหนดขึ้นเองเพื่อความสะดวก โดยความถี่ในการเดินทางข้ามทางรถไฟ นั้น จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.46 เดินทางข้ามทางรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อวัน จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.23 เดินทางข้ามทางรถไฟ 3-4 เที่ยวต่อวัน จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.46 เดินทางข้ามทางรถไฟ 1-2 เที่ยวต่อวัน จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.92 เดินทางข้ามทางรถไฟมากกว่า 4 เที่ยวต่อวัน และอื่นๆ ในสัดส่วนที่เท่ากัน

5) ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อโครงการ

5.1) การรับรู้ข้อมูลของโครงการ

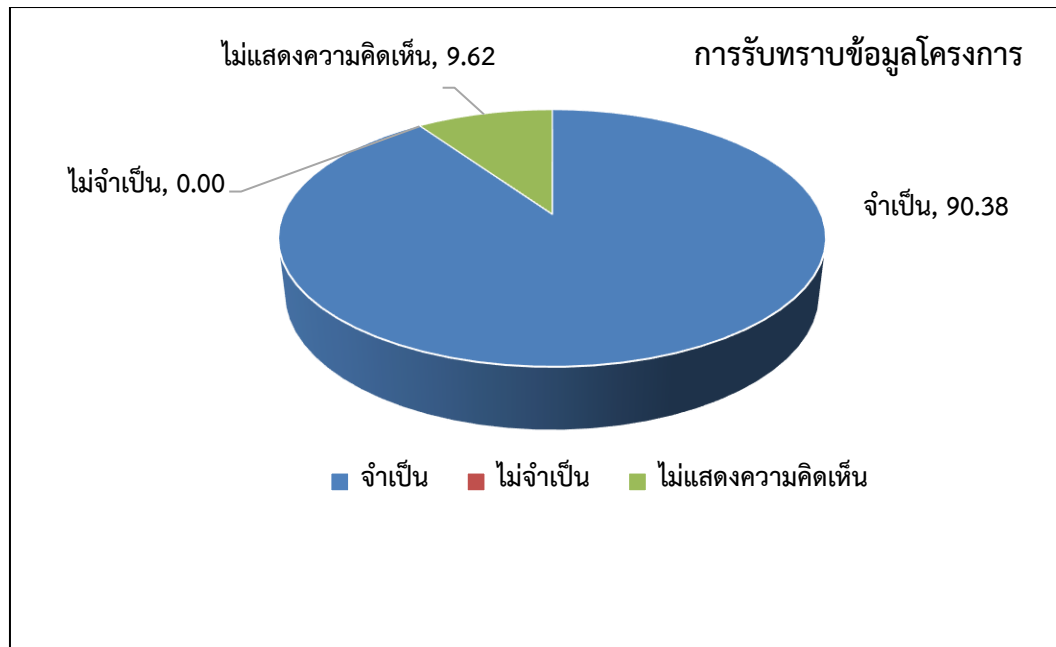
ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.92 เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ และร้อยละ 48.08 ไม่เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.4-3 สำหรับการได้รับข้อมูลโครงการนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 62.96 ทราบจากผู้นำชุมชน รองลงมาร้อยละ 18.52 ทราบจากเพื่อนบ้าน ร้อยละ 14.81 ทราบจากเจ้าหน้าที่การรถไฟ และร้อยละ 3.70 ทราบจากหน่วยงานราชการ



รูปที่ 4.2.4-3 สัดส่วนการรับรู้ข้อมูลของโครงการของกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

5.2) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 90.38 ระบุว่ามีความจำเป็น และร้อยละ 9.62 ระบุว่าไม่แสดงความเห็น ดังแสดงในรูปที่ 4.2.4-4

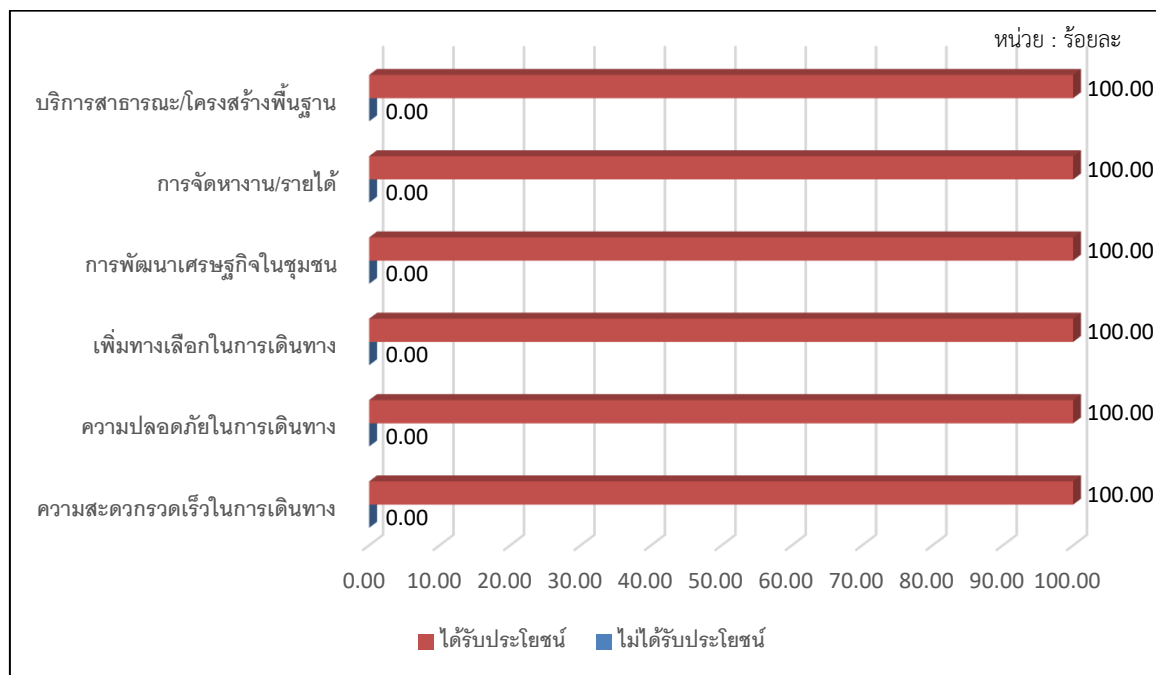


รูปที่ 4.2.4-4 สัดส่วนความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

6) ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการมีประโยชน์ในทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่

4.2.4-5 โดยมีรายละเอียดของประโยชน์ที่ได้รับ ดังนี้



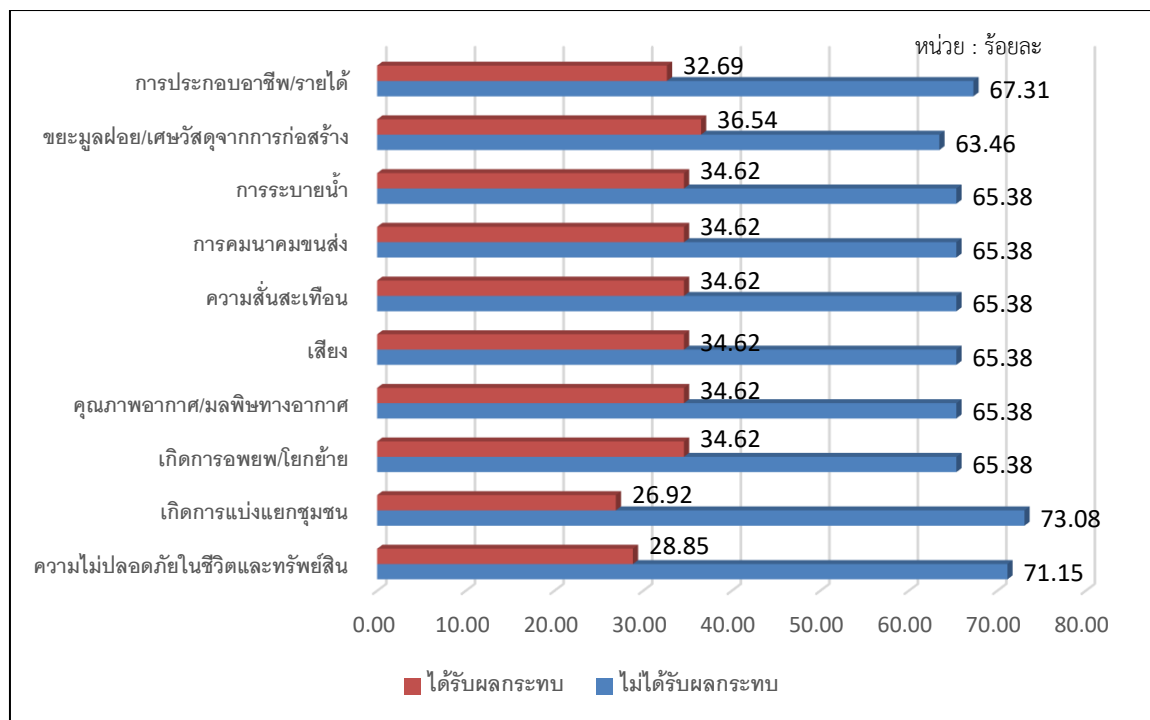
รูปที่ 4.2.4-5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.08 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 30.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 9.62 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 1.92 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **ความปลอดภัยในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.08 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 32.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 11.54 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 7.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย
- **เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 32.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 9.62 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 5.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 1.92 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **การพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 42.31 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 38.46 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 11.54 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 7.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย
- **การจัดหางาน/รายได้** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 30.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 11.54 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 7.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย
- **บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.08 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 36.54 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 7.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 5.77 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 1.92 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก

7) ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการ โลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่

4.2.4-6 โดยมีรายละเอียดของผลกระทบ ดังนี้



รูปที่ 4.2.4-6 ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดนครราชสีมา)

- **ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 71.15 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 28.85 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 6.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **เกิดการแบ่งแยกชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 73.08 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 26.92 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 57.14 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 21.43 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง
- **เกิดการอพยพ/โยกย้าย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 38.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับน้อย ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 38.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 27.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านเสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 38.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับน้อย ในสัดส่วนที่เท่ากัน และจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็น ร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.56

ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 44.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 27.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- ผลกระทบด้านการระบายน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 65.38 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 34.62 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 44.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 63.46 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 36.54 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 42.11 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 36.84 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 21.05 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- การประกอบอาชีพ/รายได้ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 67.31 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 32.69 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 70.59 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 23.53 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 5.88 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

8) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการจากกลุ่มครัวเรือนจังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร ได้ให้ข้อเสนอแนะต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.2.4-1

ตารางที่ 4.2.4-1 ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นจากกลุ่มครัวเรือนจังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 51-500 เมตร)

กลุ่มครัวเรือน จังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 51-500 เมตร)		
ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
1. อยากให้แก้ปัญหาน้ำท่วมอุโมงค์ทางลอด	14	46.67
2. อยากให้แก้ปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างภายในอุโมงค์	7	23.33
3. ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	6	20.00
4. ผิวถนนชำรุด/ถนนแคบ	1	3.33
5. ปัญหาท่อระบายน้ำอุดตันทำให้น้ำท่วมระบายไม่ทัน	1	3.33
6. ดูแลความสะอาดบริเวณทางกลับรถเกือกม้า	1	3.33
รวม	30	99.99

4.2.5 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมาที่อาศัยอยู่ในระยะ 51-500 เมตร จากกึ่งกลางของทางรถไฟ จำนวน 169 ราย นั้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 53.25 เป็นเพศหญิง และร้อยละ 46.75 เป็นเพศชาย ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุเฉลี่ย 53 ปี โดยมีอายุสูงสุด 83 ปี และอายุต่ำสุด 25 ปี สำหรับสถานภาพนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 68.05 มีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน รองลงมาร้อยละ 25.44 เป็นคู่สมรส และร้อยละ 6.51 เป็นบุตร/บุตรเขย/สะใภ้ ด้านการนับถือศาสนา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ร้อยละ 100.00 นับถือศาสนาพุทธ ส่วนด้านการศึกษา นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 43.79 จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมาร้อยละ 20.71 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช ร้อยละ 14.20 จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 12.43 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 8.88 จบการศึกษาในระดับอนุบาล/ปวส./เทียบเท่า สำหรับอาชีพของผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 24.26 ประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น เกษียณอายุราชการ พ่อบ้าน/แม่บ้าน และว่างงาน รองลงมาร้อยละ 23.08 ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17.75 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 11.83 ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และประกอบอาชีพค้าขาย ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 5.92 ประกอบอาชีพเกษตรกรกรรม และร้อยละ 5.33 พนักงานบริษัทเอกชน สำหรับภูมิภาคเดิมของผู้ให้สัมภาษณ์นั้น ร้อยละ 94.67 อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด ร้อยละ 5.33 ย้ายมาจากที่อื่น โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 44.44 ย้ายมาจากหมู่บ้านอื่นในตำบลนี้ รองลงมาร้อยละ 33.33 ย้ายมาจากตำบลอื่นในอำเภอนี้ และร้อยละ 22.22 ย้ายมาจากอำเภออื่นในจังหวัดนี้ จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย 7 ปี สำหรับสาเหตุที่ย้าย ร้อยละ 77.78 ย้ายมาทำงาน และร้อยละ 22.22 ย้ายมาแต่งงานกับคนที่นี่

2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

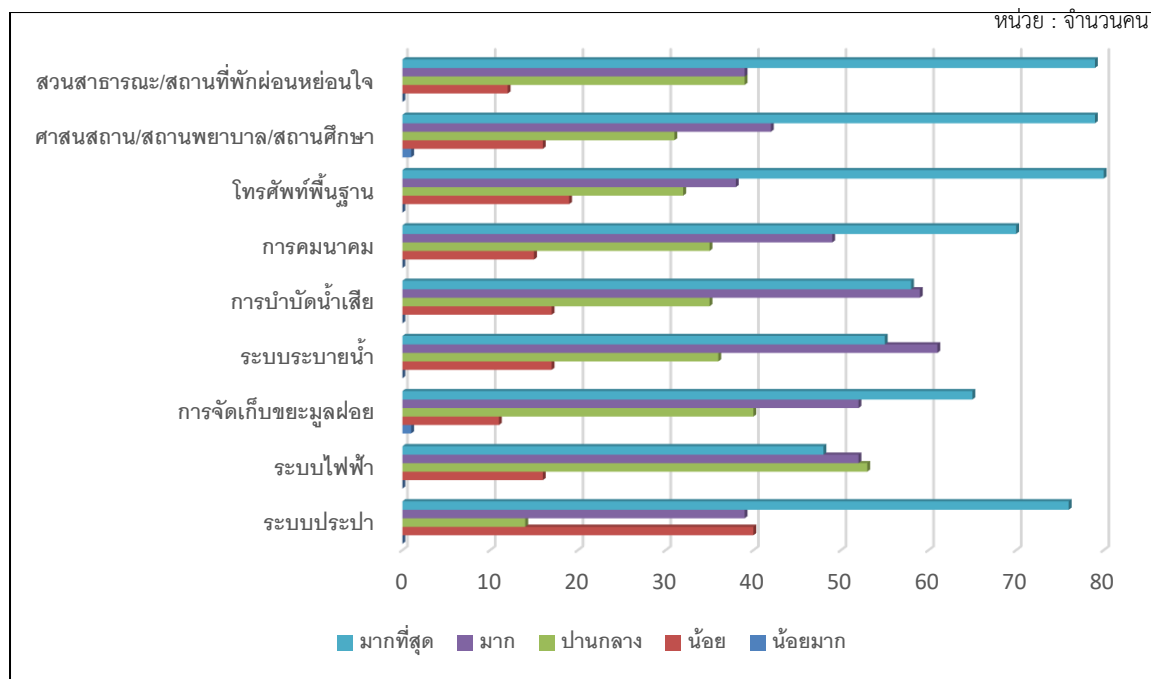
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์เฉลี่ย 4 คน โดยเป็นเพศชาย 2 คน และเพศหญิง 2 คน สำหรับอาชีพเสริม ร้อยละ 91.72 ไม่มีอาชีพเสริม และร้อยละ 8.28 มีอาชีพเสริม

รายได้ของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีรายได้เฉลี่ย 29,022 บาท/เดือน และมีรายจ่ายของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันเฉลี่ย 21,261 บาท/เดือน ลักษณะรายได้ของครัวเรือน ร้อยละ 62.72 มีรายได้เพียงพอ และเหลือเก็บ ร้อยละ 22.49 มีรายได้เพียงพอ แต่ไม่เหลือเก็บ ร้อยละ 10.65 ไม่พอใช้ มีหนี้สิน และร้อยละ 4.14 ไม่ระบุลักษณะที่อยู่อาศัย ร้อยละ 47.93 เป็นบ้านครึ่งตึกครึ่งไม้ ร้อยละ 30.77 เป็นบ้านไม้ ร้อยละ 20.71 บ้านตึก และร้อยละ 0.59 เป็นอาคารพาณิชย์ โดยกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัยนั้น ร้อยละ 73.37 เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย และร้อยละ 26.63 เป็นผู้เช่า

3) ความคิดเห็นต่อการบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน

3.1) บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นถึงความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.5-1 โดยมีรายละเอียดของความคิดเห็น ดังนี้



รูปที่ 4.2.5-1 ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนสำหรับกลุ่มครัวเรือนใน
ระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

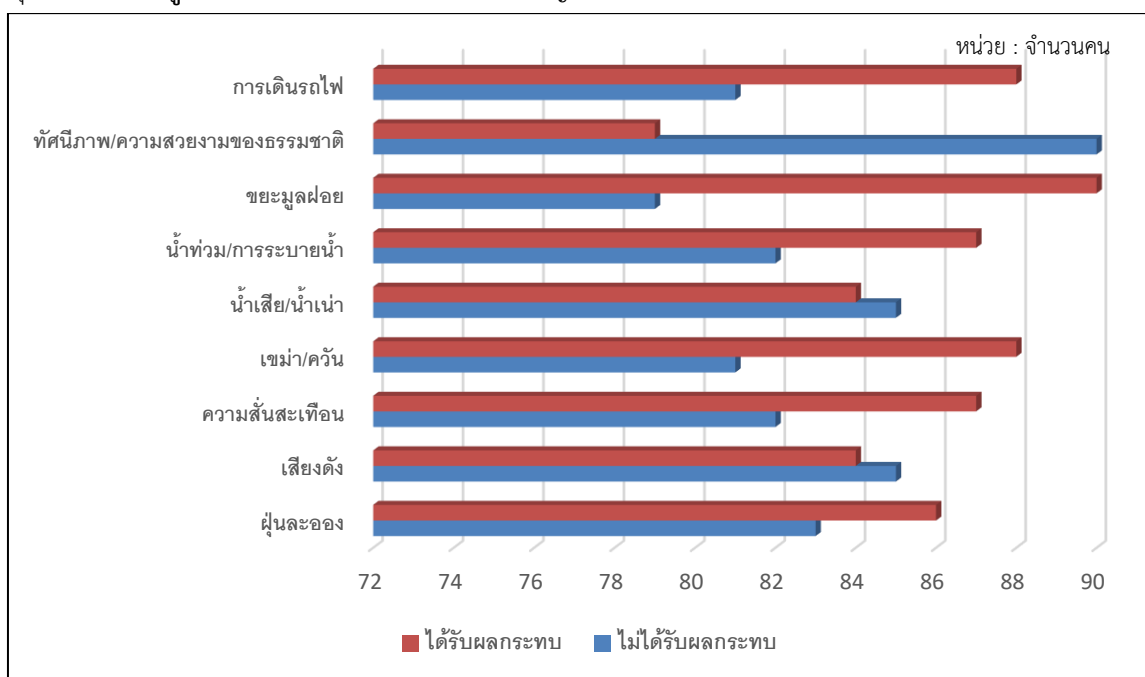
- **ความพึงพอใจด้านระบบประปา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 76 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 44.97 รองลงมาจำนวน 40 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 23.67 จำนวน 39 คน มีระดับมาก ร้อยละ 23.08 และจำนวน 14 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 8.28
- **ความพึงพอใจด้านระบบไฟฟ้า** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 53 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 31.36 รองลงมาจำนวน 52 คน มีระดับมาก ร้อยละ 30.77 จำนวน 48 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 28.40 และจำนวน 16 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 9.47
- **ความพึงพอใจด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 65 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 38.46 รองลงมาจำนวน 52 คน มีระดับมาก ร้อยละ 30.77 จำนวน 40 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 23.67 จำนวน 11 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 6.51 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 0.59
- **ความพึงพอใจด้านระบบระบายน้ำ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 61 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 36.09 รองลงมาจำนวน 55 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 32.54 จำนวน 36 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 21.30 และจำนวน 17 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 10.06
- **ความพึงพอใจด้านการบำบัดน้ำเสีย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 59 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 34.91 รองลงมาจำนวน 58 คน มีระดับมากที่สุด ร้อยละ 34.32 จำนวน 35 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 20.71 และจำนวน 17 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 10.06
- **ความพึงพอใจด้านการคมนาคม** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 70 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 41.42 รองลงมาจำนวน 49 คน มีระดับมาก ร้อยละ 28.99 จำนวน 35 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 20.71 และจำนวน 15 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 8.88
- **ความพึงพอใจด้านโทรศัพท์พื้นฐาน** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 80 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 47.34 รองลงมาจำนวน 38 คน มีระดับมาก ร้อยละ 22.49 จำนวน 32 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 18.93 และจำนวน 19 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 11.24

- ความพึงพอใจด้านศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 79 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 46.75 รองลงมาจำนวน 42 คน มีระดับมาก ร้อยละ 24.85 จำนวน 31 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 18.34 จำนวน 16 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 9.47 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 0.59

- ความพึงพอใจด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 79 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 46.75 รองลงมาจำนวน 39 คน มีระดับปานกลาง และระดับมาก ร้อยละ 23.08 ในสัดส่วนที่เท่ากัน และจำนวน 12 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 7.10

3.2) ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.5-2 โดยมีรายละเอียดของปัญหา ดังนี้



รูปที่ 4.2.5-2 ความคิดเห็นต่อปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบันสำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

- ปัญหาด้านฝุ่นละออง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 86 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.89 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 49.11 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 46.51 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 3.49 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- ปัญหาด้านเสียงดัง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 85 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.30 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 49.70 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.48 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 30.95 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 28.57 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก

- ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็น ร้อยละ 51.48 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 48.52 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อย

ละ 50.57 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 29.89 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 18.39 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.15 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก

- **ปัญหาด้านเขม่า/ควัน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 88 คน คิดเป็น ร้อยละ 52.07 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 47.93 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.27 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 32.95 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 13.64 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.14 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก

- **ปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 85 คน คิดเป็น ร้อยละ 50.30 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 49.70 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 35.71 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 13.10 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.19 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก

- **ปัญหาด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็น ร้อยละ 51.48 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 48.52 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 49.43 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 31.03 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 19.54 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- **ปัญหาด้านขยะมูลฝอย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 90 คน คิดเป็น ร้อยละ 53.25 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 46.75 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 35.56 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 12.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- **ปัญหาด้านทัศนียภาพ/ความสวยงามของธรรมชาติ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 90 คน คิดเป็น ร้อยละ 53.25 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 46.75 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.16 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 29.11 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 17.72 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

- **ปัญหาด้านการเดินรถไฟ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 88 คน คิดเป็น ร้อยละ 52.07 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 47.93 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 56.82 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 34.09 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 9.09 ระดับปานกลาง

3.3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ร้อยละ 87.57 เห็นว่ามีความปลอดภัยมาก และร้อยละ 12.43 เห็นว่ามีความปลอดภัยพอสมควร

4) ข้อมูลการเดินทาง

พาหนะที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีพาหนะที่ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 54.79 คือจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาร้อยละ 34.59 คือรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 7.19 คือจักรยานยนต์โดยสาร ร้อยละ 1.37 คือรถประจำทาง ร้อยละ 1.03 คือรถรับจ้างทั่วไป และคือรถไฟ ในสัดส่วนที่เท่ากัน

ความสะดวกสบายในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 92.31 มีความสะดวกมากในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ รองลงมาค่อนข้างสะดวกในการเดินทาง ร้อยละ 7.69 สำหรับความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จำนวน 143 ราย คิดเป็นร้อยละ 84.62 เดินทางโดยรถไฟน้อยกว่า 1

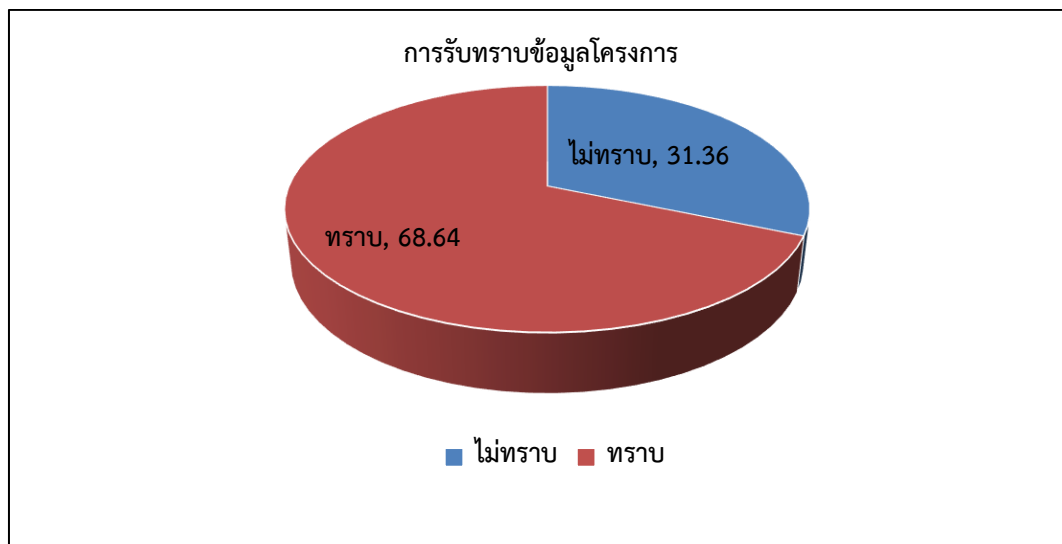
เที่ยวต่อเดือน รองลงมาจำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.47 เดินทางโดยรถไฟ 1-4 เที่ยวต่อเดือน และจำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.55 ไม่ใช้บริการ และร้อยละ 2.37 เดินทางโดยรถไฟ 5-8 เที่ยวต่อเดือน

การเดินทางข้ามทางรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.90 ข้ามบริเวณทางข้าม/ถนนที่ราชการกำหนด และร้อยละ 7.10 ข้ามบริเวณทางข้ามที่ชุมชนกำหนดขึ้นเองเพื่อความสะดวก โดยความถี่ในการเดินทางข้ามทางรถไฟนั้น จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.99 เดินทางข้ามทางรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อวัน รองลงมาจำนวน 50 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.59 เดินทางข้ามทางรถไฟ 1-2 เที่ยวต่อวัน จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.65 เดินทางข้ามทางรถไฟ 3-4 เที่ยวต่อวัน ร้อยละ 1.18 เดินทางข้ามทางรถไฟมากกว่า 4 เที่ยวต่อวัน และจำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.59 อื่นๆ

5) ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อโครงการ

5.1) การรับรู้ข้อมูลของโครงการ

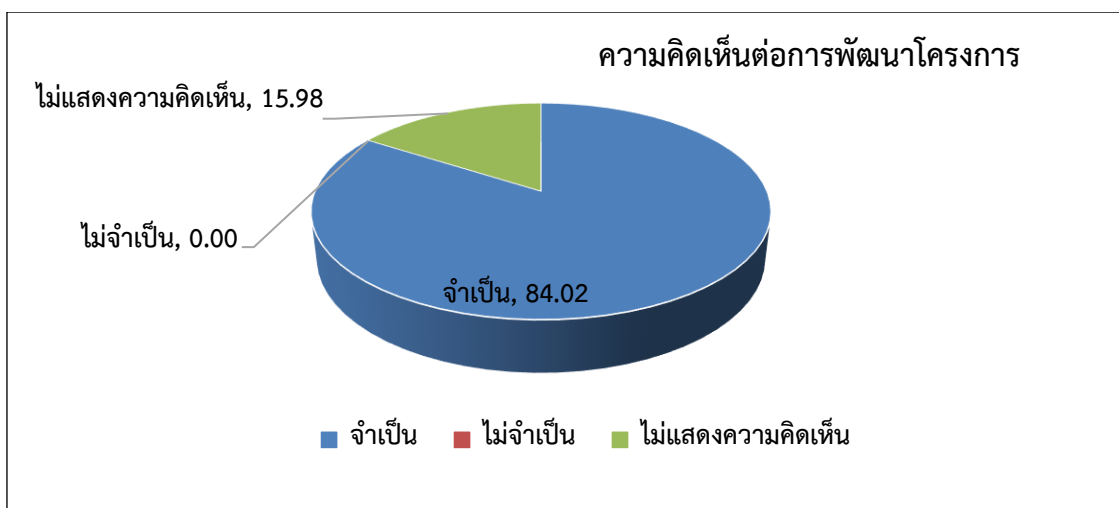
ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.64 เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ และร้อยละ 31.36 ไม่เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.5-3 สำหรับการได้รับข้อมูลโครงการนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 59.48 ทราบจากผู้นำชุมชน รองลงมาร้อยละ 36.21 ทราบจากเพื่อนบ้าน ร้อยละ 1.72 ทราบจากหน่วยงานราชการ และบริษัทที่ปรึกษา ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 0.86 เจ้าหน้าที่การรถไฟ



รูปที่ 4.2.5-3 สัดส่วนการรับรู้ข้อมูลของโครงการของกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

5.2) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 84.02 ระบุว่ามีความจำเป็น และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 15.98 ดังแสดงในรูปที่ 4.2.5-4

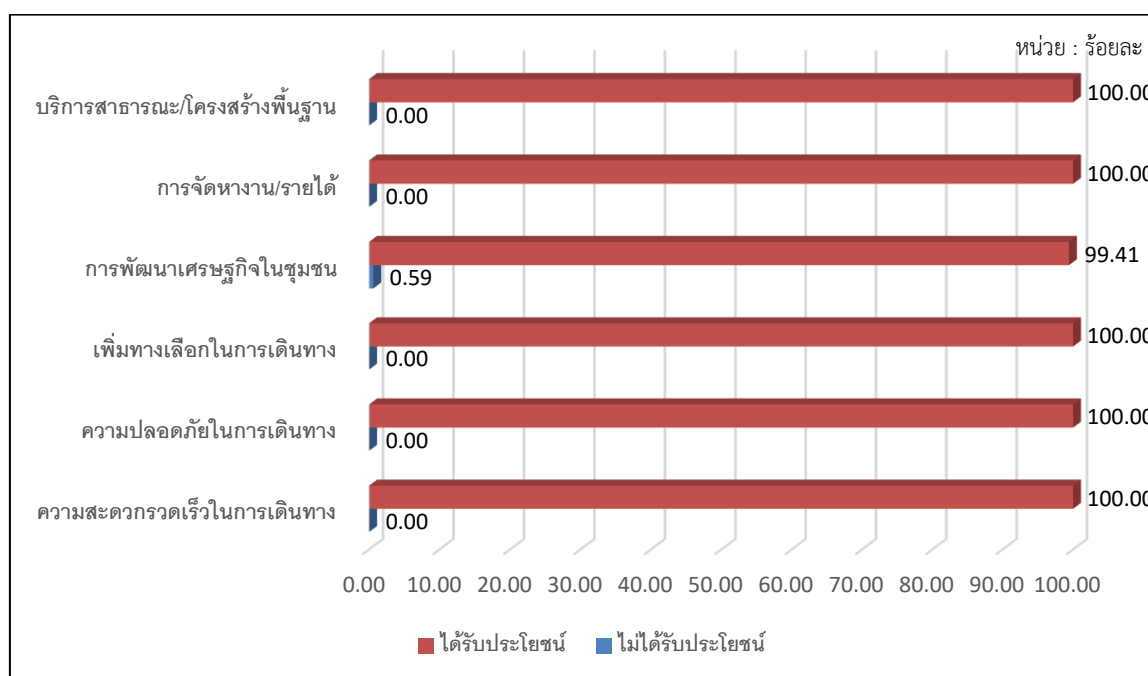


รูปที่ 4.2.5-4 สัดส่วนความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

6) ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการมีประโยชน์ในทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่

4.2.5-5 โดยมีรายละเอียดของประโยชน์ที่ได้รับ ดังนี้

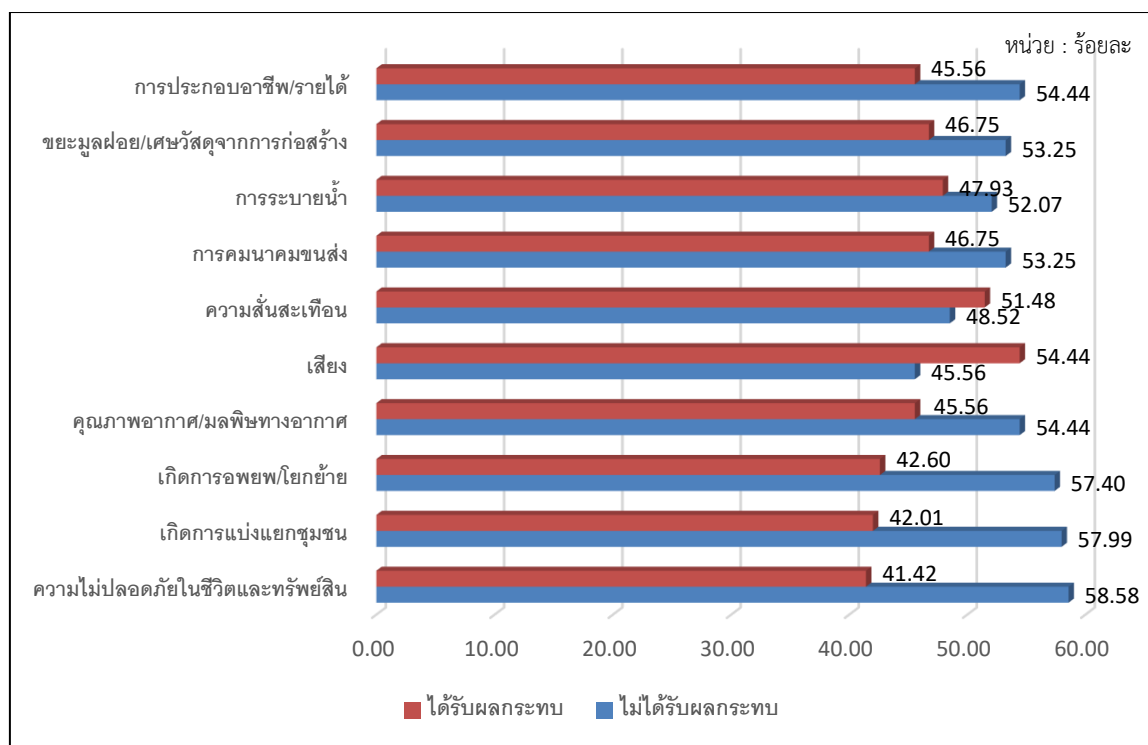


รูปที่ 4.2.5-5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

- **ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 169 คน คิดเป็น ร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.52 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 24.85 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 15.98 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 8.28 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 2.37 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก
- **ความปลอดภัยในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 169 คน คิดเป็น ร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 46.15 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 27.22 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 13.61 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 12.43 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 0.59 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 169 คน คิดเป็น ร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.52 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.67 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 14.79 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 12.43 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 0.59 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **การพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ จำนวน 168 คน คิดเป็น ร้อยละ 99.41 ได้รับประโยชน์ และร้อยละ 0.59 ร้อยละ 0.59 ไม่ได้ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 41.07 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 31.55 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 14.29 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 11.31 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.79 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **การจัดหางาน/รายได้** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 169 คน คิดเป็น ร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.83 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 28.40 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 15.38 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 12.43 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 2.96 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก
- **บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 169 คน คิดเป็น ร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้นั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 47.93 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.67 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 16.57 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 11.24 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 0.59 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยมาก

7) ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการ โลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.5-6 โดยมีรายละเอียดของผลกระทบ ดังนี้



รูปที่ 4.2.5-6 ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 99 คน คิดเป็น ร้อยละ 58.58 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 41.42 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 32.86 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 5.71 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.43 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- **เกิดการแบ่งแยกชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 98 คน คิดเป็น ร้อยละ 57.99 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 42.01 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 43.66 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 29.58 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 25.35 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 1.41 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- **เกิดการอพยพโยกย้าย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 97 คน คิดเป็น ร้อยละ 57.40 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 42.60 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.78 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 23.61 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 22.22 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 1.39 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- **คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 54.44 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 45.56 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 41.56 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 28.57 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และระดับปานกลาง ในสัดส่วนที่เท่ากัน และร้อยละ 1.30 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- **ผลกระทบด้านเสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 92 คน คิดเป็น ร้อยละ 54.44 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 45.56 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.91 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 31.52 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 18.48 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และจำนวน 1 คนคิดเป็นร้อยละ 1.09 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด

- ผลกระทบด้านความตื่นตระหนก ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็น ร้อยละ 51.48 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 48.52 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 39.08 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 34.48 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 25.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.15 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 90 คน คิดเป็น ร้อยละ 53.25 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 46.75 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.63 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 26.58 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 20.25 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 1.27 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- ผลกระทบด้านการระบายน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 88 คน คิดเป็น ร้อยละ 52.07 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 47.93 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 45.68 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 30.86 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 20.99 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 1.23 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด
- ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 90 คน คิดเป็น ร้อยละ 53.25 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 46.75 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.70 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 30.38 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 12.66 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 1.27 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- การประกอบอาชีพ/รายได้ ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 92 คน คิดเป็น ร้อยละ 54.44 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 45.56 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 58.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 24.68 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 14.29 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 1.30 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด ในสัดส่วนที่เท่ากัน

8) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการสำหรับกลุ่มครัวเรือนจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร ได้ให้ข้อเสนอแนะต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.2.5-1

ตารางที่ 4.2.5-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มครัวเรือนจังหวัดขอนแก่น ในระยะ 0-50 เมตร

กลุ่มครัวเรือนจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 0-50 เมตร)		
ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
1. อยากให้แก้ปัญหาน้ำท่วมอุโมงค์ทางลอด	42	44.21
2. อยากให้แก้ปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างภายในอุโมงค์	33	34.74
3. ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	9	9.47
4. ปัญหาตะไคร่น้ำเกาะพื้นผิวถนนในอุโมงค์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	3	3.16
5. ปัญหาถูกขโมยสายไฟ และปั้มน้ำ	2	2.11
6. ปัญหาท่อระบายน้ำอุดตันทำให้น้ำท่วมระบายไม่ทัน	2	2.11
7. เสียงดังรบกวนจากรถไฟ	2	2.11
8. อยากให้มีท่อระบายน้ำในชุมชนหนองมะเชื้อหมู่ที่ 1	1	1.05
9. อยากให้มีทางกลับรถเกือกม้า	1	1.05
รวม	95	100.01

4.2.6 ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนช่วงจังหวัดขอนแก่นที่อาศัยอยู่ในระยะ 51-100 เมตร จากกึ่งกลางของทางรถไฟ จำนวน 87 ราย นั้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 55.17 เป็นเพศหญิง และร้อยละ 44.83 เป็นเพศชาย ผู้ให้สัมภาษณ์มีอายุเฉลี่ย 53 ปี โดยมีอายุสูงสุด 87 ปี และอายุต่ำสุด 22 ปี สำหรับสถานภาพนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 64.37 มีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน รองลงมาร้อยละ 21.84 เป็นคู่สมรส และร้อยละ 13.79 บุตร/บุตรเขย/สะใภ้ ด้านการนับถือศาสนา ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 98.85 นับถือศาสนาพุทธ และร้อยละ 1.15 นับถือศาสนาคริสต์ ส่วนด้าน การศึกษานั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 34.48 จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมาร้อยละ 26.44 จบการศึกษาในระดับ มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 13.79 จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 12.64 จบการศึกษาในระดับ อนุปริญญา/ปวส./เทียบเท่า และจบการศึกษาในระดับปริญญาตรี ในสัดส่วนที่เท่ากัน สำหรับอาชีพของผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 20.69 ประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น เกษียณอายุราชการ พ่อบ้าน/แม่บ้าน และว่างงาน รองลงมาร้อยละ 18.39 ประกอบอาชีพ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.24 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 14.94 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และประกอบธุรกิจ ส่วนตัว ร้อยละ 11.49 และร้อยละ 2.30 พนักงานบริษัทเอกชน สำหรับภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้สัมภาษณ์นั้น ร้อยละ 96.55 อยู่ ที่ตั้งแต่เกิด ร้อยละ 3.45 ย้ายมาจากที่อื่น โดยร้อยละ 66.67 ย้ายมาจากตำบลอื่นในอำเภอนี้ และร้อยละ 33.33 ย้ายมาจาก หมู่บ้านอื่นในตำบลนี้ จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย 4 ปี สำหรับสาเหตุที่ย้าย ร้อยละ 66.67 ย้ายมาทำงาน และร้อยละ 33.33 ย้าย มาแต่งงานกับคนที่นี่

2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

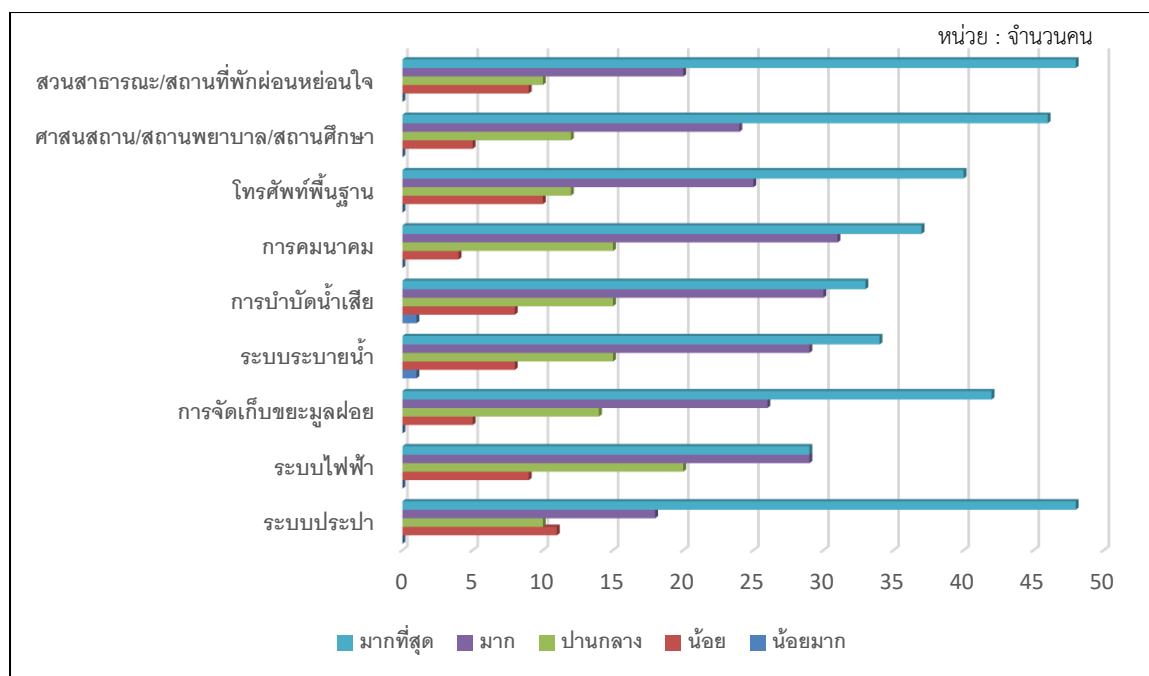
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์เฉลี่ย 4 คน โดยเป็นเพศชาย 2 คน และเพศหญิง 2 คน สำหรับอาชีพเสริม ร้อยละ 90.80 ไม่มีอาชีพเสริม และร้อยละ 9.20 มีอาชีพเสริม

รายได้ของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีรายได้เฉลี่ย 29,833 บาท/เดือน และมีรายจ่าย ของสมาชิกในครัวเรือนรวมกันเฉลี่ย 21,833 บาท/เดือน ลักษณะรายได้ของครัวเรือน ร้อยละ 59.77 มีรายได้เพียงพอ และ เหลือเก็บ รองลงมาไม่มีรายได้เพียงพอ และไม่เหลือเก็บ ร้อยละ 22.99 รายได้ไม่เพียงพอ และมีหนี้สิน ร้อยละ 16.09 และไม่ระบุ ร้อยละ 1.15 ลักษณะที่อยู่อาศัย ร้อยละ 41.38 เป็นบ้านตึก รองลงมาร้อยละ 35.63 เป็นบ้านครึ่งตึกครึ่งไม้ ร้อยละ 18.39 เป็น บ้านไม้ และร้อยละ 4.60 เป็นอาคารพาณิชย์ โดยกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัยนั้น ร้อยละ 77.01 เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย และร้อยละ 22.99 เป็นผู้เช่า

3) ความคิดเห็นต่อการบริการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน

3.1) บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นถึงความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน ในชุมชนทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.6-1 โดยมีรายละเอียดของความคิดเห็น ดังนี้



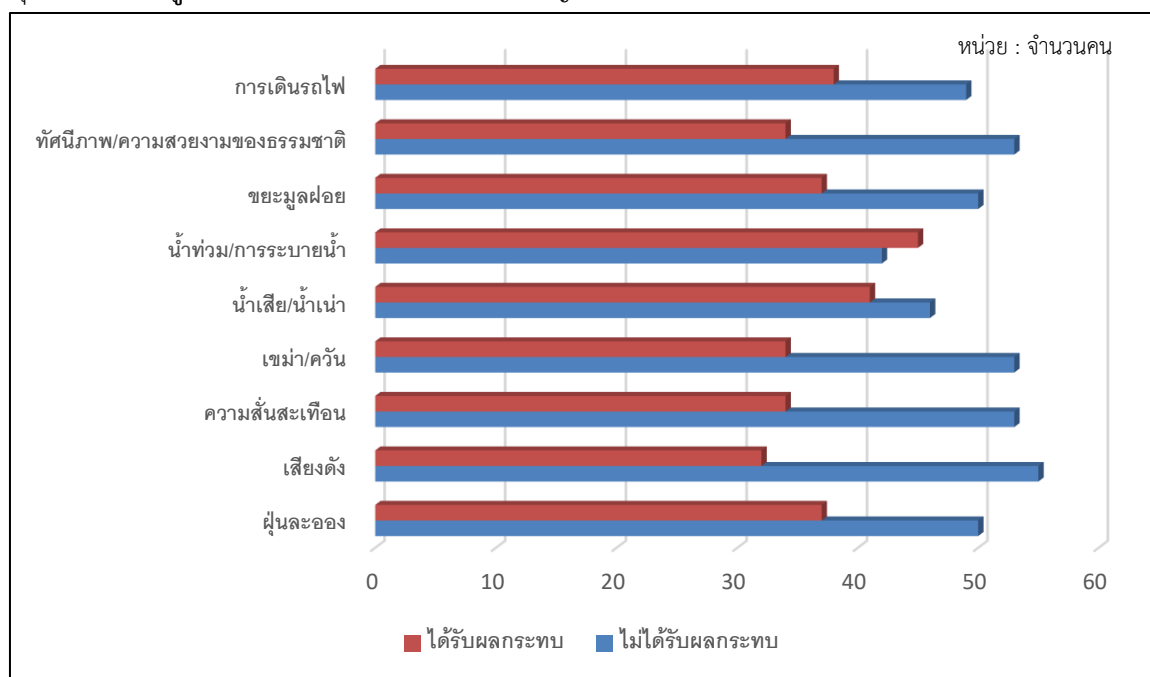
รูปที่ 4.2.6-1 ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชนสำหรับกลุ่มครัวเรือนใน
ระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

- **ความพึงพอใจด้านระบบประปา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 48 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 55.17 รองลงมาจำนวน 18 คน มีระดับมาก ร้อยละ 20.69 จำนวน 11 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 12.64 และจำนวน 10 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 11.49
- **ความพึงพอใจด้านระบบไฟฟ้า** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 29 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด ร้อยละ 33.33 ในสัดส่วนที่เท่ากัน รองลงมาจำนวน 20 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 22.99 และจำนวน 9 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 10.34
- **ความพึงพอใจด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 42 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 48.28 รองลงมาจำนวน 26 คน มีระดับมาก ร้อยละ 29.89 จำนวน 14 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 16.09 และจำนวน 5 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 5.75
- **ความพึงพอใจด้านระบบระบายน้ำ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 34 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 39.08 รองลงมาจำนวน 29 คน มีระดับมาก ร้อยละ 33.33 จำนวน 15 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 17.24 จำนวน 8 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 9.20 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.15
- **ความพึงพอใจด้านการบำบัดน้ำเสีย** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 33 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 37.93 รองลงมาจำนวน 30 คน มีระดับมาก ร้อยละ 34.48 จำนวน 15 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 17.24 จำนวน 8 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 9.20 และจำนวน 1 คน มีระดับน้อยมาก ร้อยละ 1.15
- **ความพึงพอใจด้านการคมนาคม** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 37 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 42.53 รองลงมาจำนวน 31 คน มีระดับมาก ร้อยละ 35.63 จำนวน 15 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 17.24 และจำนวน 4 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 4.60

- **ความพึงพอใจด้านโทรศัพท์พื้นฐาน** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 40 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 45.98 รองลงมาจำนวน 25 คน มีระดับมาก ร้อยละ 28.74 จำนวน 12 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 13.79 และจำนวน 10 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 11.49
- **ความพึงพอใจด้านศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 46 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 52.87 รองลงมาจำนวน 24 คน มีระดับมาก ร้อยละ 27.59 จำนวน 12 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 13.79 และจำนวน 5 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 5.75
- **ความพึงพอใจด้านสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ** โดยระดับของความพึงพอใจนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 48 คน มีความพึงพอใจอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 55.17 รองลงมาจำนวน 20 คน มีระดับมาก ร้อยละ 22.99 จำนวน 10 คน มีระดับปานกลาง ร้อยละ 11.49 และจำนวน 9 คน มีระดับน้อย ร้อยละ 10.34

3.2) ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.6-2 โดยมีรายละเอียดของปัญหา ดังนี้



รูปที่ 4.2.6-2 ความคิดเห็นต่อปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปัจจุบันสำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

- **ปัญหาด้านฝุ่นละออง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 57.47 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 42.53 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 62.16 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 35.14 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 2.70 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านเสียงดัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 63.22 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 36.78 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.63 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 31.25 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 28.13 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย

- **ปัญหาด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 60.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 39.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.94 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 32.35 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 14.71 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านเขม่า/ควัน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 60.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 39.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 47.06 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 41.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 11.76 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านน้ำเสีย/น้ำเน่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 52.87 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 47.13 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 56.10 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 31.71 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 9.76 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 2.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมากที่สุด
- **ปัญหาด้านน้ำท่วม/การระบายน้ำ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 51.72 ได้รับผลกระทบ และจำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 48.28 ไม่ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 35.56 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 33.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 26.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 4.44 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก
- **ปัญหาด้านขยะมูลฝอย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 57.47 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 42.53 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.65 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 45.95 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 5.41 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านทัศนียภาพ/ความสวยงามของธรรมชาติ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็น ร้อยละ 60.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 39.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 44.12 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 41.18 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 14.71 ระดับปานกลาง
- **ปัญหาด้านการเดินรถไฟ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 56.32 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 43.68 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.63 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 42.11 ระดับน้อย และร้อยละ 5.26 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

3.3) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ร้อยละ 88.51 เห็นว่ามีความปลอดภัยมาก และร้อยละ 11.49 เห็นว่ามีความปลอดภัยพอสมควร

4) ข้อมูลการเดินทาง

พาหนะที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีพาหนะที่ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 50.00 คือจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาร้อยละ 36.08 คือรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 8.23 คือรถจักรยานยนต์โดยสาร ร้อยละ 2.53 คือรถรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 1.90 คือรถประจำทาง และร้อยละ 1.27 คือรถไฟ

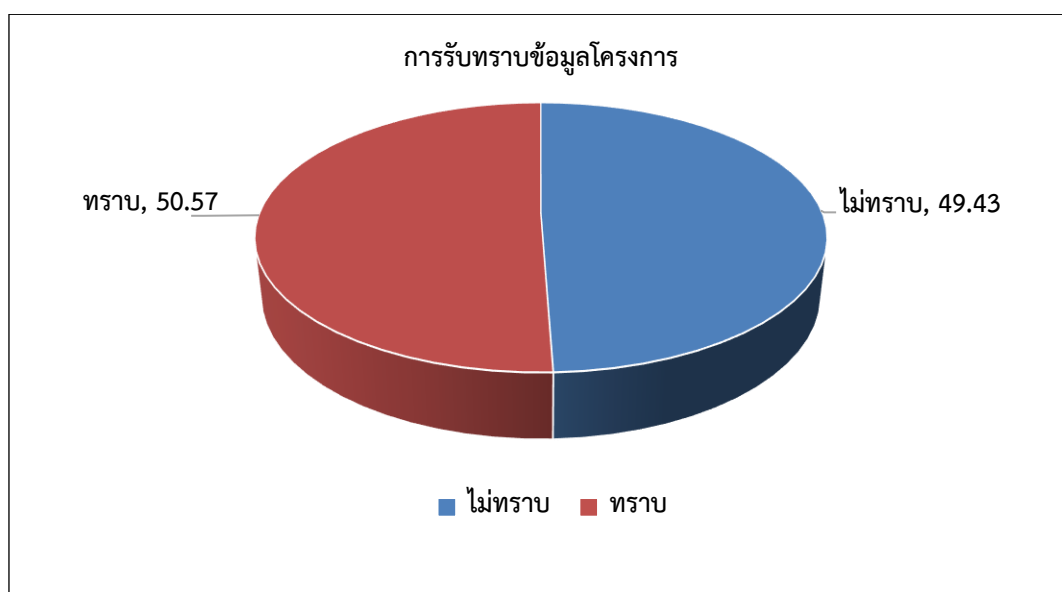
ความสะดวกสบายในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 81.61 มีความสะดวกมากในการเดินทางจากชุมชนไปยังสถานที่ต่างๆ รองลงมาค่อนข้างสะดวกในการเดินทาง ร้อยละ 18.39 สำหรับความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 74.71 เดินทางโดยรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อเดือน รองลงมาจำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.94 เดินทางโดยรถไฟ 1-4 เที่ยวต่อเดือน จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.60 ไม่ใช้บริการ ร้อยละ 1.15 เดินทางโดยรถไฟ 9 - 12 เที่ยวต่อเดือน และเดินทางโดยรถไฟมากกว่า 12 เที่ยวต่อเดือน ในสัดส่วนที่เท่ากัน

การเดินทางข้ามทางรถไฟ ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 96.55 ข้ามบริเวณทางข้าม/ถนนที่ราชการกำหนด และร้อยละ 3.45 ข้ามบริเวณทางข้ามที่ชุมชนกำหนดขึ้นเองเพื่อความสะดวก โดยความถี่ในการเดินทางข้ามทางรถไฟนั้น จำนวน 57 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.52 เดินทางข้ามทางรถไฟน้อยกว่า 1 เที่ยวต่อวัน จำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.74 เดินทางข้ามทางรถไฟ 1 - 2 เที่ยวต่อวัน จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.30 เดินทางข้ามทางรถไฟ 3-4 เที่ยวต่อวัน และเดินทางข้ามทางรถไฟมากกว่า 4 เที่ยวต่อวัน ในสัดส่วนที่เท่ากัน และจำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.15 อื่นๆ

5) ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อโครงการ

5.1) การรับรู้ข้อมูลของโครงการ

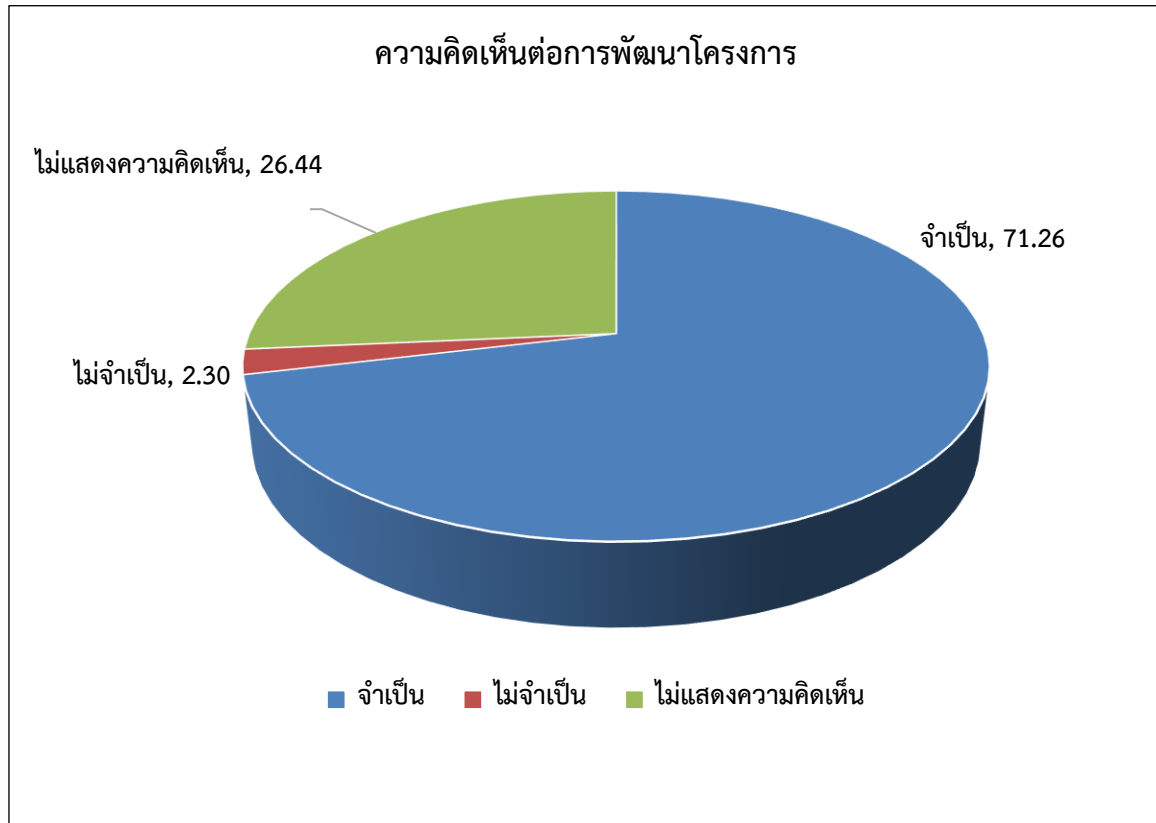
ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 50.57 เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ และร้อยละ 49.43 ไม่เคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.6-3 สำหรับการได้รับข้อมูลโครงการนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 65.91 ทราบจากผู้นำชุมชน รองลงมาร้อยละ 31.82 ทราบจากเพื่อนบ้าน และร้อยละ 2.27 ทราบจากเจ้าหน้าที่การรถไฟ



รูปที่ 4.2.6-3 สัดส่วนการรับรู้ข้อมูลของโครงการของกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

5.2) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

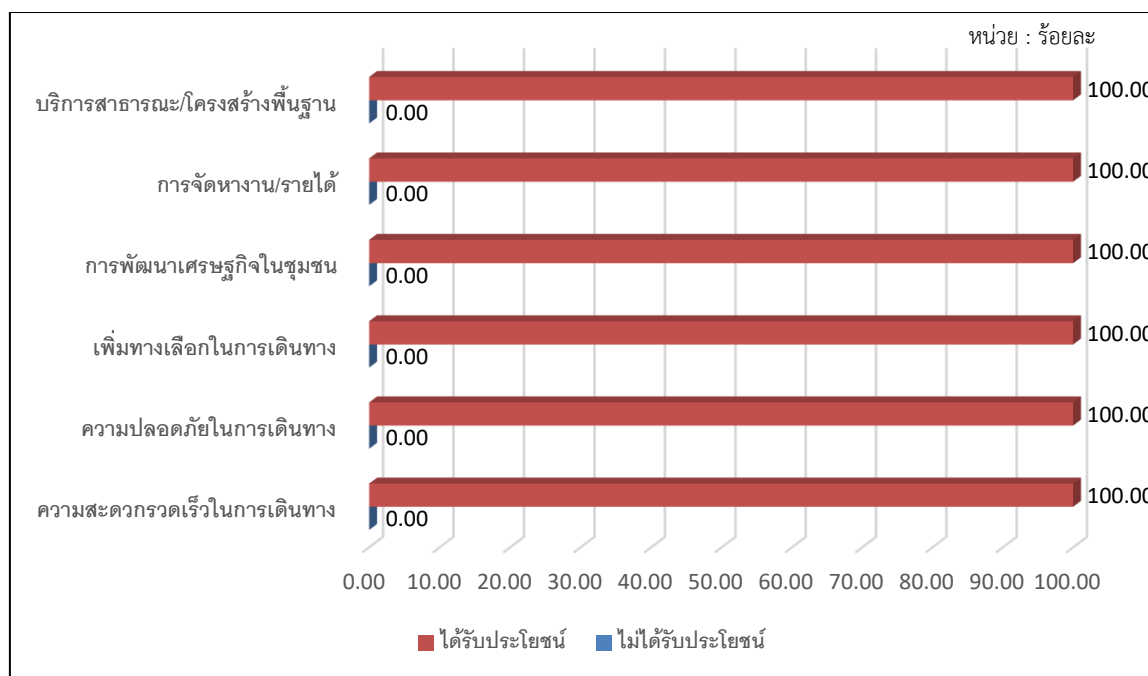
ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 71.26 ระบุว่ามีความจำเป็น รองลงมาผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 26.44 ระบุว่าไม่แสดงความคิดเห็น และผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 2.30 ระบุว่าไม่จำเป็น ดังแสดงในรูปที่ 4.2.6-4



รูปที่ 4.2.6-4 สัดส่วนความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการของกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

6) ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาโครงการมีประโยชน์ในทุกด้านที่สอบถาม ดังแสดงในรูปที่ 4.2.6-5 โดยมีรายละเอียดของประโยชน์ที่ได้รับ ดังนี้



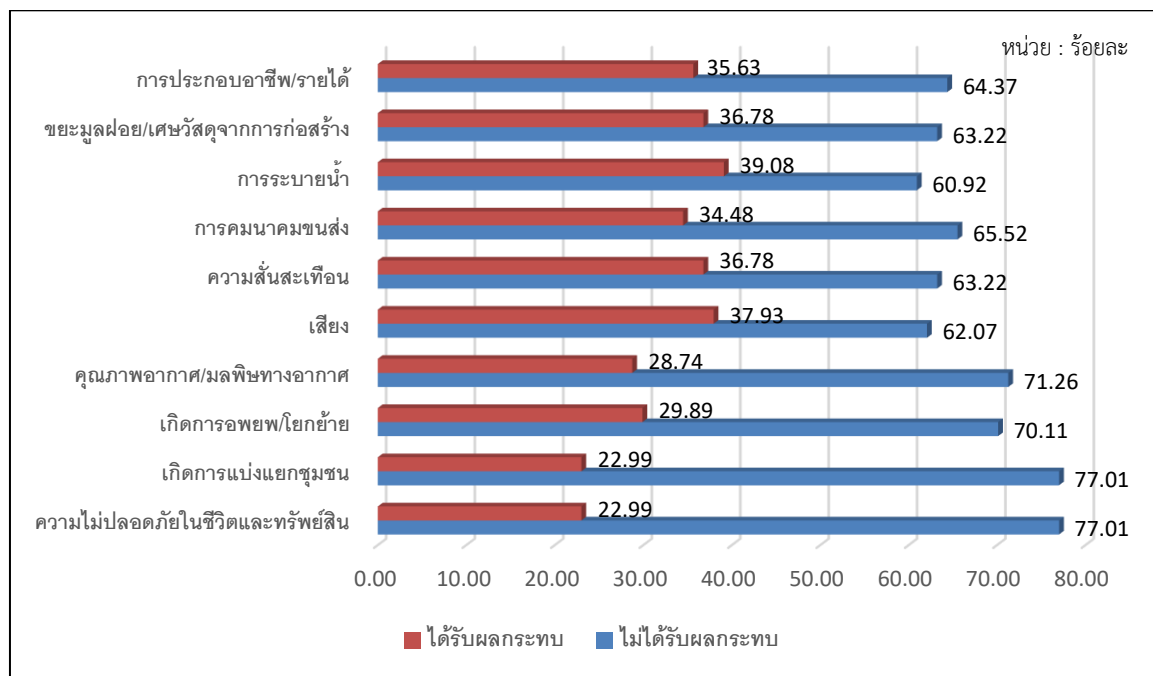
รูปที่ 4.2.6-5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

- **ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 56.32 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 21.84 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 10.34 ระดับน้อยมาก ร้อยละ 9.20 ระดับน้อย และร้อยละ 2.30 ระดับน้อย
- **ความปลอดภัยในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 51.72 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 26.44 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 14.94 ระดับน้อยปานกลาง ร้อยละ 5.75 ระดับน้อย และร้อยละ 1.15 ระดับน้อยมาก
- **เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 51.72 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 24.14 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 12.64 ระดับปานกลาง ร้อยละ 10.34 ระดับน้อย และร้อยละ 10.34 ระดับน้อยมาก
- **การพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.17 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 19.54 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 12.64 ระดับน้อยปานกลาง ร้อยละ 9.20 ระดับน้อย และร้อยละ 3.45 ระดับน้อยมาก
- **การจัดหางาน/รายได้** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.17 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.69 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 11.49 ระดับน้อย ร้อยละ 9.20 ระดับปานกลาง และร้อยละ 3.45 ระดับน้อยมาก

- บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00 ได้รับประโยชน์ โดยระดับของประโยชน์ที่ได้รับนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 63.22 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 13.79 ระบุว่าประโยชน์ที่ได้รับอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 10.34 ระดับน้อย ร้อยละ 8.05 ระดับปานกลาง และร้อยละ 4.60 ระดับน้อยมาก

7) ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการ โลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.6-6 โดยมีรายละเอียดของผลกระทบ ดังนี้



รูปที่ 4.2.6-6 ผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการ
โลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) สำหรับกลุ่มครัวเรือนในระยะ
51-500 เมตร (จังหวัดขอนแก่น)

- ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 77.01 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 22.99 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย

- เกิดการแบ่งแยกชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 77.01 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 22.99 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 35.00 ระดับน้อย และร้อยละ 25.00 ระดับน้อยมาก

- **เกิดการอพยพ/โยกย้าย** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 70.11 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 29.89 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 42.31 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 7.69 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 71.26 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 28.74 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 48.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 40.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 12.00 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านเสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 62.07 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 37.93 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.61 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 27.27 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 12.12 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 63.22 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 36.78 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 43.75 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 40.63 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 15.63 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 65.52 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 34.48 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 36.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 6.67 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 3.33 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก
- **ผลกระทบด้านการระบายน้ำ** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 60.92 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 39.08 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 52.94 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 38.24 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 5.88 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และร้อยละ 2.94 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก
- **ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 63.22 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 36.78 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 56.25 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก ร้อยละ 34.38 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย และร้อยละ 9.38 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
- **การประกอบอาชีพ/รายได้** ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 56 คน คิดเป็น ร้อยละ 64.37 ไม่ได้รับผลกระทบ และจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 35.63 ได้รับผลกระทบ โดยระดับของผลกระทบนั้นผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 54.84 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 41.94 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับน้อยมาก และร้อยละ 3.23 ระบุว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

8) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการจากกลุ่มครัวเรือนจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มครัวเรือนในระยะ 51-500 เมตร ได้ให้ข้อเสนอแนะต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.2.6-1

ตารางที่ 4.2.6-1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มครัวเรือนจังหวัดขอนแก่น ในระยะ 51-500 เมตร

กลุ่มครัวเรือนจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 51-500 เมตร)		
ข้อคิดเห็น/ ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
1. อยากให้แก้ปัญหาน้ำท่วมอุโมงค์ทางลอด	34	47.89
2. อยากให้แก้ปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างภายในอุโมงค์	23	32.39
3. ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	4	5.63
4. เครื่องปั้มน้ำเสียบ่อย ทำให้น้ำท่วมอุโมงค์ทางลอด	3	4.23
5. ปัญหาถูกขโมยสายไฟ และปั้มน้ำ	2	2.82
6. ปัญหาท่อระบายน้ำอุดตันทำให้น้ำท่วมระบายไม่ทัน	2	2.82
7. ปัญหาตะไคร่น้ำเกาะพื้นผิวถนนในอุโมงค์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	1	1.41
8. เสียงดังรบกวนจากรถไฟ	1	1.41
9. อยากให้มีจุดกลับรถใต้อุโมงค์	1	1.41
รวม	71	100.01