

## บทที่ 7

### การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานสินค้าทางการเกษตร และการพัฒนารูปแบบการขนส่ง จังหวัดนครราชสีมา

#### 7.1 โครงสร้างของตลาดและศูนย์กลางตลาดที่สำคัญของจังหวัดนครราชสีมา

เกษตรกรยังต้องอาศัยพ่อค้าในท้องถิ่นและพ่อค้าคนกลางเป็นผู้รับซื้อผลผลิตที่ผลิตได้ โดยเกษตรกรจะนำสินค้าที่ผลิตได้ไปจำหน่ายให้พ่อค้าท้องถิ่นที่กระจายอยู่ตามอำเภอต่างๆ ที่ เป็นแหล่งในการเพาะปลูกพืชแต่ละชนิด ซึ่งพ่อค้าท้องถิ่นเหล่านี้จะเป็นผู้รวบรวมสินค้าส่งเข้ามาให้ พ่อค้าระดับจังหวัดหรือส่งไปยังตลาดกรุงเทพฯ หรือตลาดต่างจังหวัดต่อไป พ่อค้าท้องถิ่นบาง แห่งอาจเป็นโรงงานแปรรูปผลิตโดยตรงเช่น โรงสีข้าว โรงแป้งมัน บางแห่งอาจเป็นพ่อค้าคนกลาง ที่รับซื้อสินค้าจากเกษตรกรไว้ แล้วนำไปจำหน่ายโรงงานแปรรูปอีกทอดหนึ่ง โดยอาจจะขาย ให้กับโรงงานภายในจังหวัดหรือต่างจังหวัด แล้วแต่ว่าที่ใดจะให้ราคาสูงกว่ากัน โดยส่วนใหญ่แล้ว การจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรของเกษตรกร แสดงดังรูปที่ 7.1 สำหรับในเขตจังหวัด นครราชสีมา มีศูนย์กลางตลาดที่สำคัญระดับอำเภอตามประเภทของสินค้าเกษตรได้ดังนี้

- **ข้าวเปลือก** ศูนย์กลางตลาดรับซื้อข้าวเปลือกที่สำคัญอยู่ในเขตอำเภอเมือง พิมาย โนนสูง บัวใหญ่ ซึ่งมีโรงสีขนาดใหญ่ตั้งกระจายอยู่หลายแห่ง ซึ่งโรงสีเหล่านี้ส่วนใหญ่จะซื้อข้าวเปลือกจากพ่อค้าผู้กลางที่รับซื้อข้าวเปลือกจากเกษตรกรในอำเภอ รอบนอก การที่โรงสีในเขตอำเภอเมืองจะรับซื้อข้าวเปลือกจากเกษตรกรโดยตรง มีน้อยมาก และในบางครั้งปริมาณข้าวเปลือกที่ซื้อในจังหวัดไม่เพียงพอสำหรับ ป้อนโรงสี จึงจำเป็นต้องซื้อจากพ่อค้าต่างจังหวัดด้วยแหล่งรับซื้อที่สำคัญ รองลงมาที่มีโรงสีขนาดใหญ่ ๆ ตั้งอยู่ คือ อำเภอพิมาย อำเภอบัวใหญ่ อำเภอ สูงเนิน และอำเภอโชคชัย โรงสีต่าง ๆ ในเขตอำเภอเหล่านี้ ส่วนใหญ่จะรับซื้อ ข้าวเปลือกจากเกษตรกรในท้องที่โดยตรง การรับซื้อข้าวจากพ่อค้าผู้กลางมีน้อย และในบางครั้งก็จะทำการขายข้าวเปลือกส่วนหนึ่งที่รับซื้อไว้ให้กับโรงสีในเขต อำเภอเมือง และโรงสีต่างจังหวัด เช่น ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และนครปฐม เป็นต้น
- **มันสำปะหลัง** ศูนย์กลางตลาดรับซื้อมันสำปะหลังส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ทั่ว ๆ ไป ในเขตอำเภอที่มีการเพาะปลูกมันสำปะหลัง เช่น อำเภอเมือง สีคิ้ว ด่านขุนทด คร บบุรี เสิงสาง หนองบุญมาก และขามทะเลสอ เนื่องจากในเขตอำเภอเหล่านี้จะมีลาน มันกระจายอยู่ทั่วไป
- **ข้าวโพด** ศูนย์กลางตลาดรับซื้อข้าวโพดที่สำคัญจะอยู่ในเขตอำเภอปากช่อง ด่านขุน ทด ปักธงชัย และสีคิ้ว ซึ่งมีพ่อค้ารายใหญ่หลายรายทำการรับซื้อจากเกษตรกร

10. นักการเมืองท้องถิ่นยังไม่มีความเป็นเอกภาพ มีการแบ่งพรรคแบ่งพวก
11. การกระจุกตัวของสถานศึกษาในเขตเมือง สถาบันการศึกษาผลิตบุคลากรไม่เพียงพอ ขาดความเชื่อมโยง
12. สถานบริการทางด้านสุขภาพไม่เพียงพอ อาหารปลอดภัยและระบบคุ้มครองผู้บริโภคไม่ทั่วถึง
13. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีจำนวนมาก ขาดระบบขนส่งมวลชน ประเภทรถไฟรางคู่ ขาดการวางแผนการจราจร ถนนขาดการบำรุงรักษา
14. มีคนจำนวนมาก และขาดโอกาส ปัญหาแรงงานคือคุณภาพ
15. ประชาชนยังไม่เข้าใจสิทธิของตนเอง และชุมชน ประชาชนบางแหล่งขาดระเบียบวินัย
16. เส้นทางคมนาคมที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงและเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอและทั่วถึง

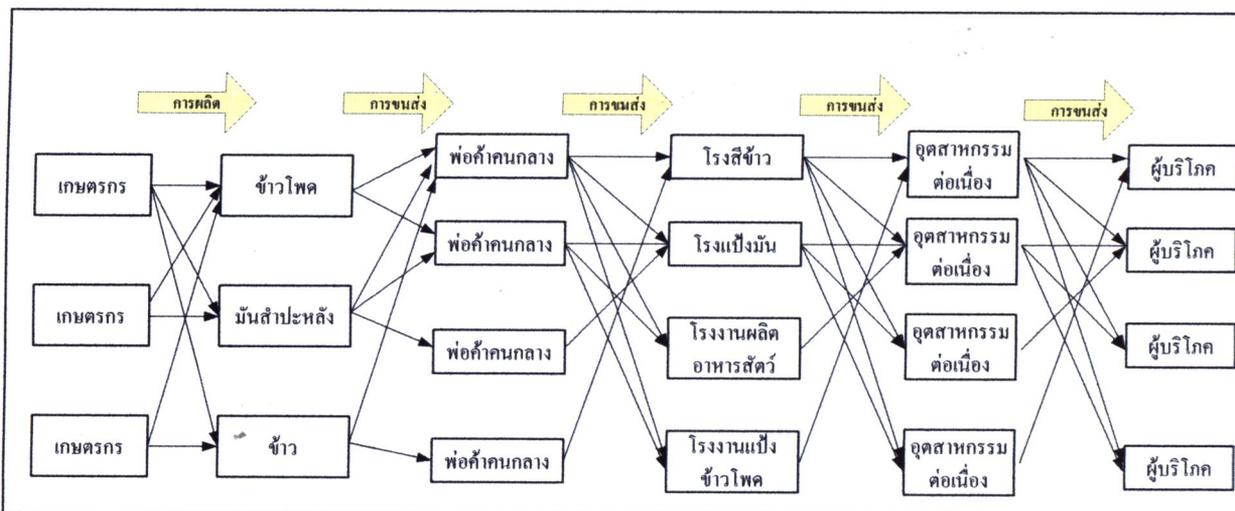
### 6.3.3 โอกาส

1. รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีนและนโยบายเปิดตลาดการค้าเสรี
2. อยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรม และมีการขยายเขตอุตสาหกรรมเข้ามาในพื้นที่
3. รัฐมีนโยบายในการเชื่อมเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้าน
4. การได้รับการสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางราง (Mass Rapid Transit)
5. จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น
6. มีภาคการเมืองในพื้นที่ให้การสนับสนุน และมีอำนาจในการผลักดันนโยบายงบประมาณ
7. มีพื้นที่เป็นจำนวนมากสามารถแปลงสินทรัพย์เป็นทุนได้
8. พื้นที่บางส่วนมีอากาศเย็นสามารถปลูกพืชเมืองหนาวได้

### 6.3.4 ข้อจำกัด

1. ความผันผวนทางราคาสินค้าการเกษตร
2. ข้อจำกัดทางกฎหมายของภาครัฐยังไม่เอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศ (ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากมันสำปะหลัง) เช่น การคิดอัตราภาษีแอลกอฮอล์ในอัตราภาษีสุรา
3. ขาดการเชื่อมโยงโครงข่ายการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัด และประเทศเพื่อนบ้าน
4. กระแสของวัฒนธรรมและเทคโนโลยีของโลกที่เข้ามากระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของประชาชน
5. ความแตกต่างทางฐานะ เศรษฐกิจและสังคม
6. เส้นทางคมนาคมผ่านจังหวัดมีระยะทางยาวมาก เกิดอุบัติเหตุมาก
7. สภาพทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้อต่อการคมนาคมทางอากาศ
8. ขาดการส่งเสริมการจัดการท่องเที่ยวที่เป็นระบบ

โดยตรง และรวบรวมส่งไปยังไซโล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสมุทรปราการ แหล่งรับซื้อรายใหญ่ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง ในเขตอำเภอเมือง คือ โรงงานผลิตอาหารสัตว์

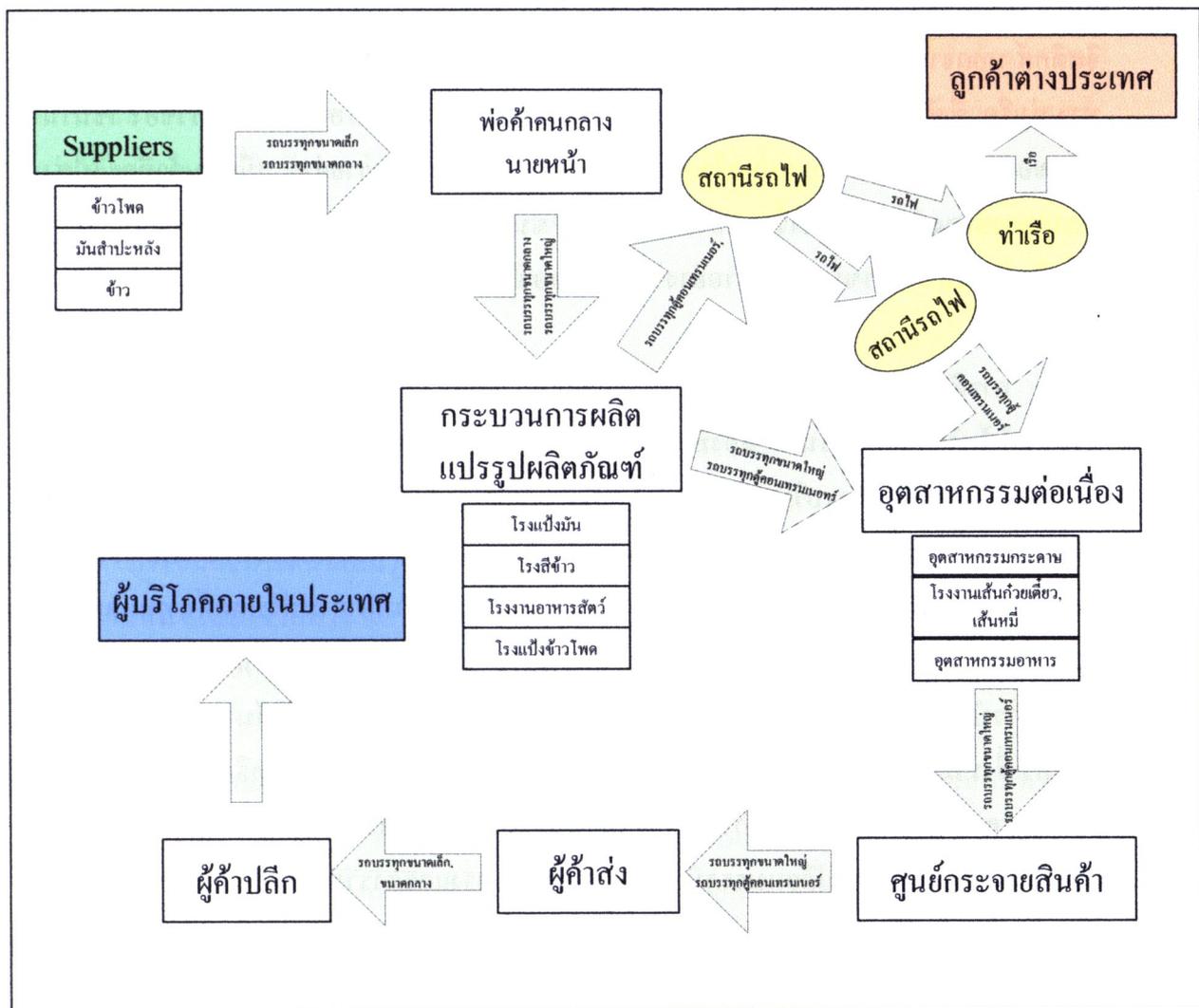


รูปที่ 7.1 แสดงแผนภาพส่วนประกอบของห่วงโซ่อุปทานของสินค้าการเกษตร

### 7.2 การวิเคราะห์และแนวทางพัฒนาโครงข่ายโซ่อุปทานสินค้าการเกษตร

การผลิตสินค้าการเกษตรนั้น เกษตรกรอาจจะเป็นผู้ผลิต ทั้ง ข้าว ข้าวโพด และมันสำปะหลัง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในห่วงโซ่อุปทาน ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ ในรูปที่ 7.1 แสดงให้เห็นโครงข่ายของโซ่อุปทานสินค้าการเกษตรซึ่งเริ่มจากแหล่งผลิต จนกระทั่งผ่านกระบวนการผลิต กลายเป็นสินค้า และจำหน่ายไปยังผู้บริโภค ซึ่งส่วนประกอบหลักที่สำคัญในห่วงโซ่อุปทานคือการขนส่ง โดยกิจกรรมการขนส่งนี้ เป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการเพิ่มมูลค่าของสินค้า โดยรูปแบบการขนส่ง สินค้าการเกษตร แสดงดังรูปที่ 7.2 ซึ่งเริ่มจากการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งผลิต โดยส่วนใหญ่เกษตรกรจะขนส่งโดยรถบรรทุกขนาดเล็กหรือขนาดกลาง จำหน่ายให้แก่พ่อค้าคนกลาง โดยในแต่ละขั้นตอนจะเกิดการขนส่งระหว่างกิจกรรมในโซ่อุปทาน จนสุดท้ายของวัตถุประสงค์คือการนำสินค้าส่งถึงผู้บริโภคทั้งภายในประเทศและลูกค้าต่างประเทศ โดยรูปแบบการขนส่ง จะใช้ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง และการขนส่งทางเรือ ซึ่งเป็นที่ทราบโดยทั่วไปว่าต้นทุนการขนส่งของประเทศไทยอยู่ในระดับสูง เมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เหตุผลสำคัญอยู่ตรงที่ภาคการขนส่งส่วนใหญ่พึ่งพาการขนส่งทางถนนกว่าร้อยละ 88 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด โดยภาครัฐได้มีนโยบายในการที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ในการที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค ซึ่งหากละเลยโดยการไม่เข้าใจประเด็นที่จะต้องสนับสนุนให้ภาคการขนส่งของไทยปรับเปลี่ยนไปใช้

ประเภทขนส่ง ซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำ โดยประเทศที่พัฒนาแล้วระบบโลจิสติกส์ ส่วนแต่ให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งทางราง



รูปที่ 7.2 แสดงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิต

ในปัจจุบันด้านการแข่งขันของการค้า ราคาสินค้า จะอยู่ในภาคของอุตสาหกรรมและภาคเกษตร ซึ่งมีราคากำหนดอยู่ในระดับหนึ่ง ซึ่งเป็นตัวที่ควบคุมได้ยากในเรื่องของการกำหนดเวลา ในส่วนของต้นทุนทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ในขั้นหนึ่งของการค้าขาย มีส่วนหนึ่งที่สำคัญก็คือ ถ้าค่าขนส่งราคาถูกก็จะช่วยลดภาระต้นทุนของสินค้าได้ ยกตัวอย่างเช่น สินค้าที่เข้ามาทางท่าเรือจะทำการอย่างไรให้ไปสู่โรงงานได้เร็ว เพราะหากขนส่งมาจากท่าเรือช้า ภาระต่าง ๆ จะเพิ่มขึ้น เพราะฉะนั้นทำอย่างไรจึงจะไปถึงได้เร็ว ซึ่งก็คือ ต้องมีเส้นทางที่เหมาะสมและประหยัด โดยรวมแล้ว 95 % ของการขนส่งทั่วโลก เป็นการขนส่งทางน้ำ เพราะขนส่งได้มาก รวดลงมา ก็คือ ระบบรางและระบบถนน ก็มีการศึกษาขาคตัวอย่างง่าย ๆ ก็คือ ใช้น้ำมัน 1 ลิตร ระยะทาง 1 กิโลเมตร ถ้า

ขนส่งทางน้ำจะขนส่งสินค้าหรือของ ประมาณ 217 ตัน แต่ถ้าขนส่งในระบบรางโดยใช้น้ำมัน 1 ลิตร ระยะทาง 1 กิโลเมตร จะขนส่งได้ 85 ตัน แต่ถ้าทางถนนเหลือ 25 ตัน ทั้งนี้เป็นข้อเปรียบเทียบให้เห็นว่าในภาคขนส่ง ระบบน้ำก็ระบบรางก็จะถูกที่สุด ค่าขนส่งเป็นส่วนหนึ่งในเรื่องของระบบโลจิสติกส์ นอกจากนั้นยังมีกรรมวิธีกระบวนการระหว่างต้นทางถึงปลายทางเรือที่ขนส่งสินค้าเข้ามาทางท่าเรือ ซึ่งก็มีกรรมวิธีในเรื่องของภาษีของการตรวจสินค้า และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นในเรื่องของสารเคมี ถ้ากระบวนการในส่วนนี้ช้าจะเป็นสาเหตุให้เกิดรายจ่าย เมื่อสินค้าที่จะไปส่งปลายทางช้าลงนั่นคือภาระเรื่องของต้นทุนจะสูงขึ้น ดังนั้นระบบทั้งหมดก็เป็นเรื่องของบริการในภาคการขนส่ง ทำอย่างไรให้ส่งของได้ทันและถูกต้องมีการประสานกันหลายหน่วยงาน

การพัฒนาการขนส่ง ในหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ ผู้ประกอบการผลิต ผู้ประกอบการด้านการให้บริการขนส่งสินค้า ต้องมีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนทั้งระบบขององค์กร การบริหารจัดการโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับทุกกิจกรรมการผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งและการกระจายสินค้า ซึ่งเป็นต้นทุนขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งต้องเริ่มจากการวิเคราะห์ต้นทุนที่แท้จริงในแต่ละกิจกรรม เพื่อพยายามปรับลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานแต่ละกิจกรรม เช่น การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งด้วยรถบรรทุกต้องมีการบันทึกข้อมูลเป็นฐานในการที่จัดการทำให้รู้ว่าในแต่ละเดือนมีต้นทุนในการขนส่งเท่าไร ซึ่งรวมถึง ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถ ค่าน้ำมัน แนวทางเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง เช่น การลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่า การปรับรอบการสั่งซื้อ การบริหารพื้นที่ในการจัดส่งสินค้าที่เกิดประสิทธิภาพ การปรับเปลี่ยนบรรจุหีบห่อ การจัดเส้นทางและตารางการปล่อยรถ (Routing & Scheduling) การนำเครื่องมือด้านไอทีเข้ามาบริหารจัดการ การสร้างความร่วมมือกับคู่ค้า โดยการประสานงานที่เป็นระบบเพื่อลดการเสียโอกาสในการขนส่งอันเนื่องมาจาก ข้อมูลประสานที่ไม่ชัดเจน

การพัฒนาการขนส่งในส่วนของหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย เพราะการขนส่งสินค้าภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ จะใช้การขนส่งด้วยรถไฟ สำหรับส่งสินค้าให้กับลูกค้าภายในประเทศ และ จะขนส่งสินค้าทางเรือ สำหรับส่งสินค้าให้กับลูกค้าต่างประเทศ สำหรับจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งน่าจะเป็นจุดเด่นที่สามารถพัฒนาการขนส่งทางราง โดยมีการการจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depo; ICD) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาการขนส่งทางราง ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับระบบการขนส่งอื่นแล้ว นับได้ว่ารถไฟมีระดับการพัฒนาต่ำมาก

การจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพและต้นทุน

การขนส่งปริมาณมาก โดยปกติรูปแบบการขนส่งที่ใช้ส่วนใหญ่ก็คือ การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางรถไฟ ดังนั้นการพิจารณาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้ง ICD จึงต้องให้ความสำคัญกับโครงสร้างระบบการขนส่งในพื้นที่นั้นทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและความสามารถในการรองรับการขยายตัวของ ICD ในอนาคต และความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะใช้จัดตั้ง ICD ซึ่งต้องมีความเหมาะสมทั้งในแง่ของขนาดพื้นที่ ที่จะต้องมีขนาดมากพอที่จะรองรับการกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ การให้บริการบรรจุสินค้า และใช้ในการดำเนินงานอื่น ๆ อีกของ ICD นอกจากนี้ต้องพิจารณาถึงความสมดุลของปริมาณสินค้าทั้งส่งออกและนำเข้า ที่มีผลกับอัตราการบรรทุก Empty Return Ratio และความต้องการตู้เปล่าส่วนประการสุดท้ายที่ต้องพิจารณา ก็คือ ในเรื่องของกฎระเบียบของศุลกากร และการบริการ

## 7.3 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งจังหวัดนครราชสีมา

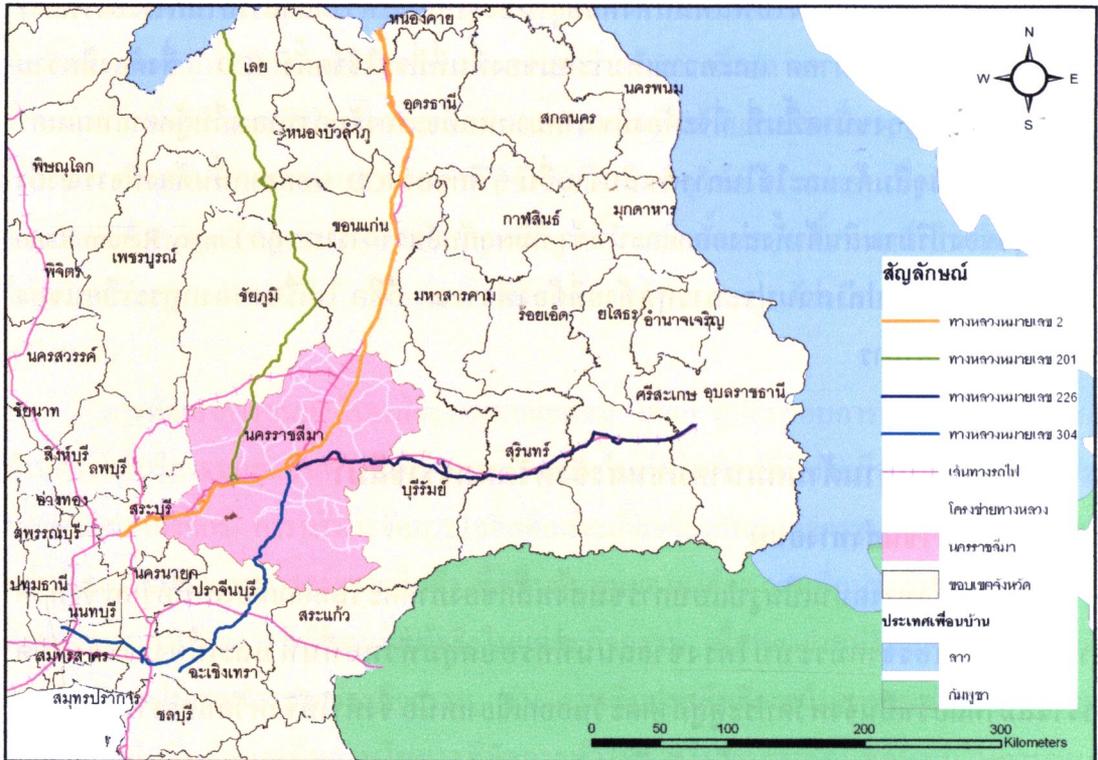
### 7.3.1 โครงข่ายการขนส่งทางถนน

การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากมีระบบโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ และเนื่องจากจังหวัดนครราชสีมาที่ถือว่าเป็นจังหวัดประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงทำให้จังหวัดนครราชสีมา เป็นจุดรวมของถนนสายหลักหลายสายด้วยกันคือ

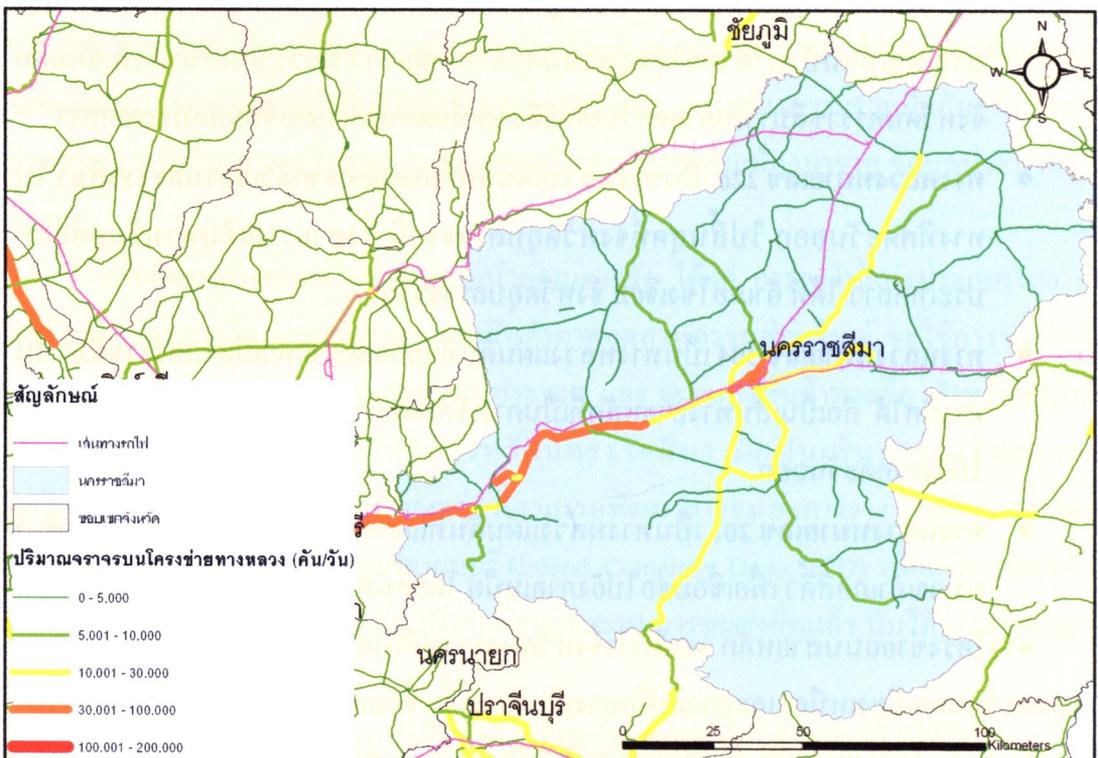
- **ทางหลวงหมายเลข 2** (ถนนมิตรภาพ) เป็นทางหลวงที่เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดนครราชสีมา และไปสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ถือว่าเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจังหวัดนครราชสีมา กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และเชื่อมต่อประเทศลาว
- **ทางหลวงหมายเลข 226** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่แยกออกจากตัวเมืองนครราชสีมา ไปทางทิศตะวันออก ไปสิ้นสุดที่จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับประเทศลาว ได้ที่ อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี
- **ทางหลวงหมายเลข 304** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่แยกออกจากตัวเมืองนครราชสีมา ไปทางทิศใต้ ถือเป็นเส้นทางสายหลักที่เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังภาคตะวันออก
- **ทางหลวงหมายเลข 201** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่แยกออกจากตัวจังหวัดนครราชสีมา บริเวณอำเภอสี่คิ้ว เพื่อเชื่อมต่อไปยังภาคเหนือ โดยสิ้นสุดที่ชายแดนจังหวัดเลย

จากโครงข่ายถนนสายหลัก จะเห็นว่าจังหวัดนครราชสีมาสามารถเชื่อมต่อได้กับทุกพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือบางส่วน รวมทั้งเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงทำให้มีการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านจังหวัดนครราชสีมาเป็นจำนวนมากเนื่องจากเป็นเส้นทางที่สะดวก

และเชื่อมโยงได้กับทุก ๆ ภูมิภาค ดังแสดงโครงข่ายในรูปที่ 7.3 ส่วนรูปที่ 7.4 แสดงปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนน



รูปที่ 7.3 โครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อจังหวัดนครราชสีมา



รูปที่ 7.4 ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายถนนจังหวัดนครราชสีมา



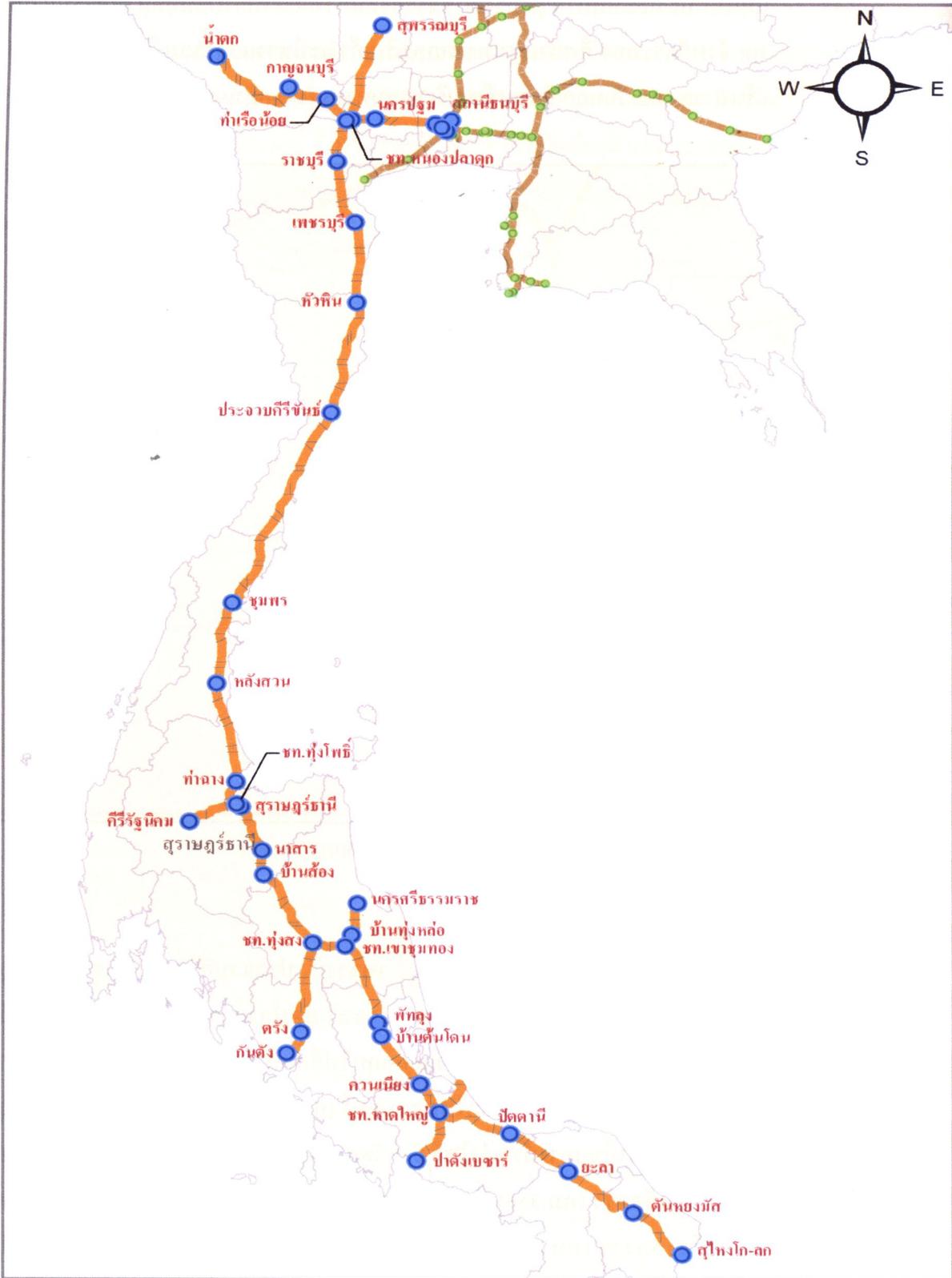
- **สายตะวันออกเฉียงเหนือ** เริ่มจากสถานีกรุงเทพ มุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่านอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และสุดปลายทางที่อุบลราชธานี (กม. 575) ที่ชุมทางถนนจิระในจังหวัดนครราชสีมาแยกไป จังหวัดขอนแก่น อุตรธานี สุดปลายทางที่หนองคาย (กม.624) และที่สถานีแก่งคอย จังหวัดสระบุรี มีทางแยกผ่านลำานารายณ์ จังหวัดลพบุรี, จัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ และบรรจบทาง รถไฟสาย ชุมทางถนนจิระ-หนองคายที่สถานี ชุมทางบัวใหญ่ (กม.346) ดังแสดงในรูปที่ 7.6



รูปที่ 7.6 แนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

- **สายตะวันออก** มีทางแยกจากเส้นทางสายเหนือ ช่วงระหว่างสถานีกรุงเทพฯ จนถึงสถานีชุมทางละโว้จันทรา จากนั้นแยกเป็น 2 เส้นทาง โดยเส้นทางแรกจะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านสถานีชุมทางคลองสิบเก้า แล้วไปสุดที่สถานีอรุณประเทศ และเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศกัมพูชา (ระยะทางประมาณ 254.5 กิโลเมตร) ส่วนอีกทางหนึ่งมุ่งลงทางทิศใต้ผ่านสถานีชลบุรี ผ่านสถานีชุมทางศรีราชา แล้วสุดสายที่





รูปที่ 7.8 แนวเส้นทางรถไฟสายใต้

### 7.3.3 สิ่งอำนวยความสะดวก

#### สถานีย่านกองเก็บตู้สินค้า

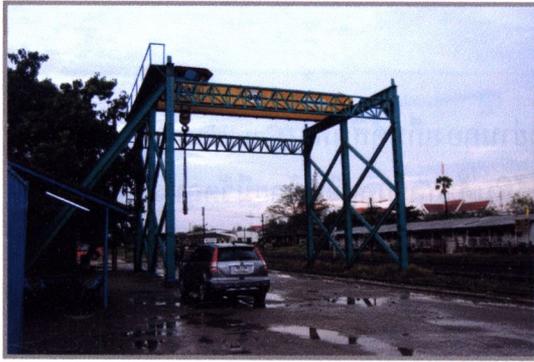
การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงทุนก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) จำนวน 1 แห่งในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา คือ ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีกุฉินิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับรวบรวม และกระจายตู้สินค้าสาธารณะสำหรับผู้ประกอบการสินค้า ซึ่งถือเป็นการสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าโดยใช้รถไฟ จากนั้นภาคเอกชนได้เข้ามามีบทบาทในการลงทุนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟเพิ่มเติมอีกหลายแห่ง ได้แก่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านเกาะ เนื่องจากสถานีรถไฟดังกล่าวนี้อยู่ใกล้แหล่งผลิตสินค้าของผู้ประกอบการสินค้ารายใหญ่ที่สำคัญ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย เป็นต้น โดยมีการปรับปรุงพื้นที่ให้เหมาะสมสำหรับการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าอื่นๆ ส่วนอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ผู้ประกอบการเป็นผู้ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่และจัดหาเครื่องมือยกขนเอง ดังนั้น จะเห็นได้ว่าจังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนของย่านกองเก็บตู้สินค้าอยู่ 4 แห่ง คือ สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านเกาะ และสถานีกุฉินิจ

- สถานีกุฉินิจ จังหวัดนครราชสีมา มีขนาดพื้นที่ 15,010 ตารางเมตร ที่สถานีกุฉินิจนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังดำเนินการเพื่อก่อสร้างเป็นสถานีย่านกองเก็บตู้สินค้า ซึ่งรัฐบาลได้อนุมัติงบประมาณสนับสนุน 11.8 ล้านบาท เพื่อใช้ในการจัดสร้าง



รูปที่ 7.9 แสดงสถานีกุฉินิจ จังหวัดนครราชสีมา

- สถานีชุมทางถนนจิระ จังหวัดนครราชสีมา มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 3,000 ตารางเมตร โดยมี บริษัท เอ็น.ดี.ซี. โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเป็นภาคเอกชนได้เข้ามาทำการลงทุนและพัฒนาพื้นที่ เพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการขนส่งสินค้าของบริษัท และติดตั้งเครนประจำที่ เพื่อใช้ในการรวบรวมและกระจายสินค้า



รูปที่ 7.10 แสดงสถานีชุมทางถนนจระ จังหวัดนครราชสีมา

- สถานีชุมทางบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 3,750 ตารางเมตร (เป็นพื้นที่โกดังส่วนหนึ่งและพื้นที่การบรรทุก) โดยมี บริษัท ยูไนเต็ด แสตนคาร์ด เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งเป็นภาคเอกชนเข้ามาลงทุนและปรับปรุงพื้นที่ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าของบริษัท และในส่วนอุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า นั้นใช้รถยก (Fork Lift)



รูปที่ 7.11 แสดงสถานีชุมทางบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา

- สถานีบ้านเกาะ จังหวัดนครราชสีมา มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 6,250 ตารางเมตร โดย บริษัท เจียเม็ง จำกัด เป็นผู้ลงทุนภาคเอกชนที่เข้ามาลงทุนและปรับปรุงพื้นที่ เพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการขนส่งสินค้าของบริษัท และยังได้ติดตั้งเครนประจำที่ในการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์



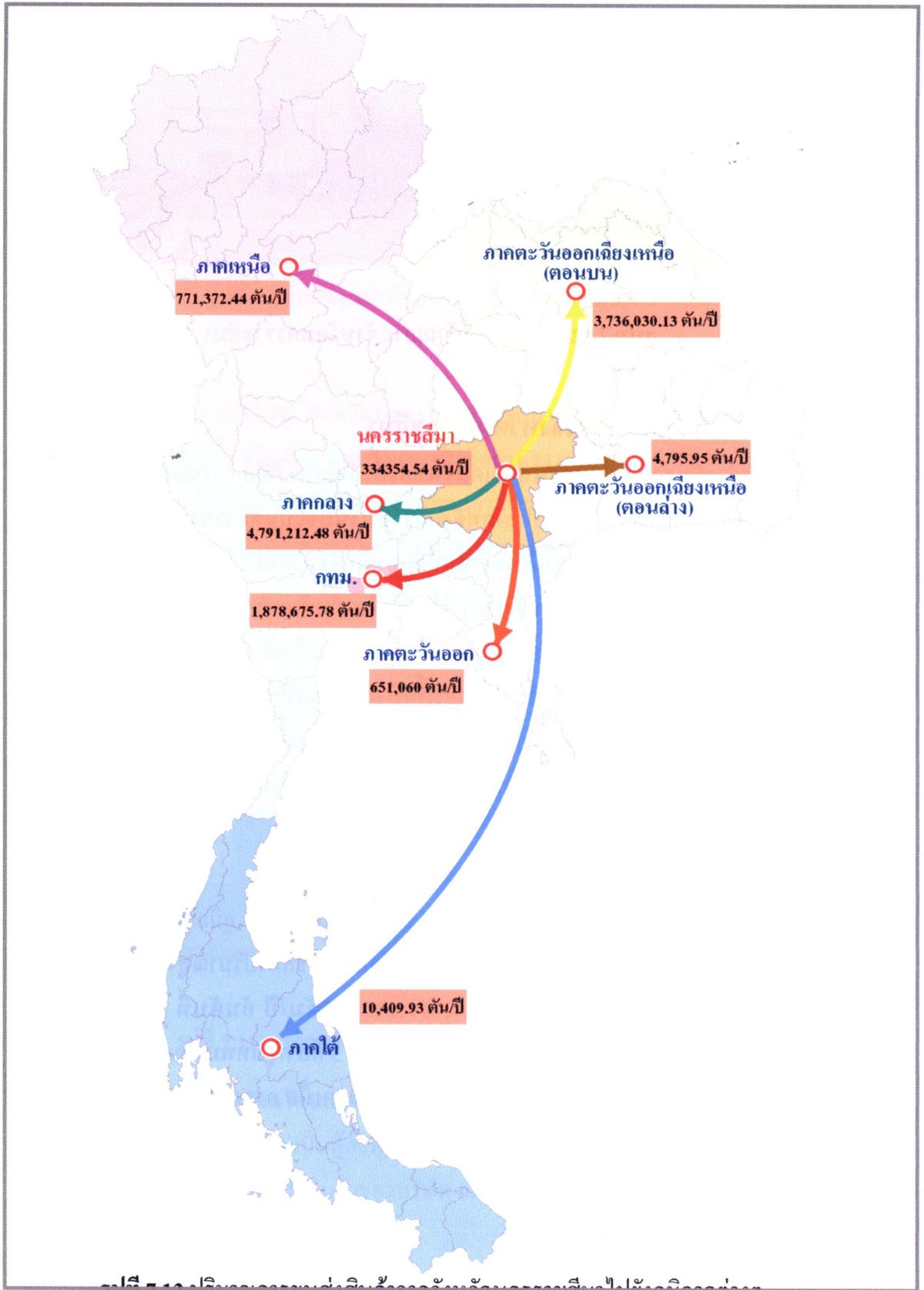
รูปที่ 7.12 แสดงสถานีบ้านเกาะ จังหวัดนครราชสีมา

#### 7.4 ปริมาณการขนส่งสินค้าของจังหวัดนครราชสีมา

โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เด่นชัดของพื้นที่ศึกษา ก็คือ การขนส่งทางถนน และทางรถไฟ ซึ่งโครงข่ายด้านการขนส่งประเภทดังกล่าวนี้ในปัจจุบันต้องรองรับการขนส่งทั้งในรูปแบบการขนส่งสินค้า และโดยสาร เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นจังหวัดที่มีโครงข่ายถนนของเส้นทางสายหลักที่สามารถใช้สัญจรไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้ เช่นเดียวกับกับการขนส่งระบบรางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศได้ ดังนั้น พื้นที่ศึกษาจึงเป็นพื้นที่หลักที่จำเป็นต้องรองรับทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าจากภูมิภาคอื่นเข้ามายังพื้นที่ และการขนส่งสินค้าจากพื้นที่ศึกษาไปยังภูมิภาคอื่นๆ ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน และทางรถไฟของพื้นที่ศึกษาไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 7.13 และ 7.14 ตามลำดับ

##### 7.4.1 ขนส่งสินค้าทางถนน

จากรูปที่ 7.13 พบว่า จังหวัดนครราชสีมามีการขนส่งสินค้าทางถนนไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ โดยพื้นที่ปลายทางที่มีการขนส่งสินค้าทางถนนจากจังหวัดนครราชสีมาปริมาณสูงสุด คือ พื้นที่ภาคกลาง ซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งสิ้น 4,791,212.48 ตัน/ปี อันดับที่ 2 คือ พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 3,736,030.13 ตัน/ปี และอันดับ 3 คือ กรุงเทพมหานคร มีปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งสิ้น 1,878,675.78 ตัน/ปี และตามด้วยพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออก ขนส่งในพื้นที่จังหวัด และพื้นที่ภาคใต้ ตามลำดับ



รูปที่ 7.13 ปริมาณการขนส่งสินค้าจากจังหวัดนครราชสีมาไปยังภูมิภาคต่างๆ

#### 7.4.2 ขนส่งสินค้าทางรถไฟ

จังหวัดนครราชสีมาที่มีโครงข่ายระบบรางที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ ซึ่งก่อให้เกิดมูลค่ารายได้มหาศาลให้กับจังหวัด โดยเมื่อดูจากสถิติปริมาณสินค้าที่บรรทุก และรายได้จากการบรรทุกสินค้าทางรถไฟ พบว่ามีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ดังแสดงในตารางที่ 7.1 และ 7.2 เนื่องจากในปัจจุบันทางภาครัฐบาลและภาคเอกชนได้ให้ความสนใจในเรื่องของต้นทุนการขนส่งเพิ่มมากขึ้น จึงได้มีการกำหนดนโยบาย และยุทธศาสตร์ในด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพราะจัดว่าเป็นการขนส่งที่มีมูลค่าต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นมาก

ตารางที่ 7.1 สถิติปริมาณสินค้าที่บรรทุกทางรถไฟ จำแนกเป็นรายสถานีและอำเภอ ปีงบประมาณ 2546-2550

อำเภอและสถานี	ปริมาณสินค้าที่บรรทุก (ตัน)				
	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550
อำเภอเมืองนครราชสีมา	20,868	74,378	110,902	189,039	177,969
อำเภอคง	-	-	1	4	4
อำเภอบ้านเหลื่อม	3	1	5	5	7
อำเภอจักราช	5	10	24	24	18
อำเภอโนนสูง	-	-	-	-	-
อำเภอบัวใหญ่	4,902	693	61	104	9,267
อำเภอห้วยแถลง	14,945	4,571	22	22	19
อำเภอสูงเนิน	2,074	677	5	7	10,277
อำเภอสีคิ้ว	29	8	10	20	13
อำเภอปากช่อง	5,329	6,031	5,437	5,561	4,132
อำเภอเฉลิมพระเกียรติ	5	6	9	6	5
<b>รวมยอด</b>	<b>48,161</b>	<b>86,375</b>	<b>116,476</b>	<b>194,791</b>	<b>201,711</b>

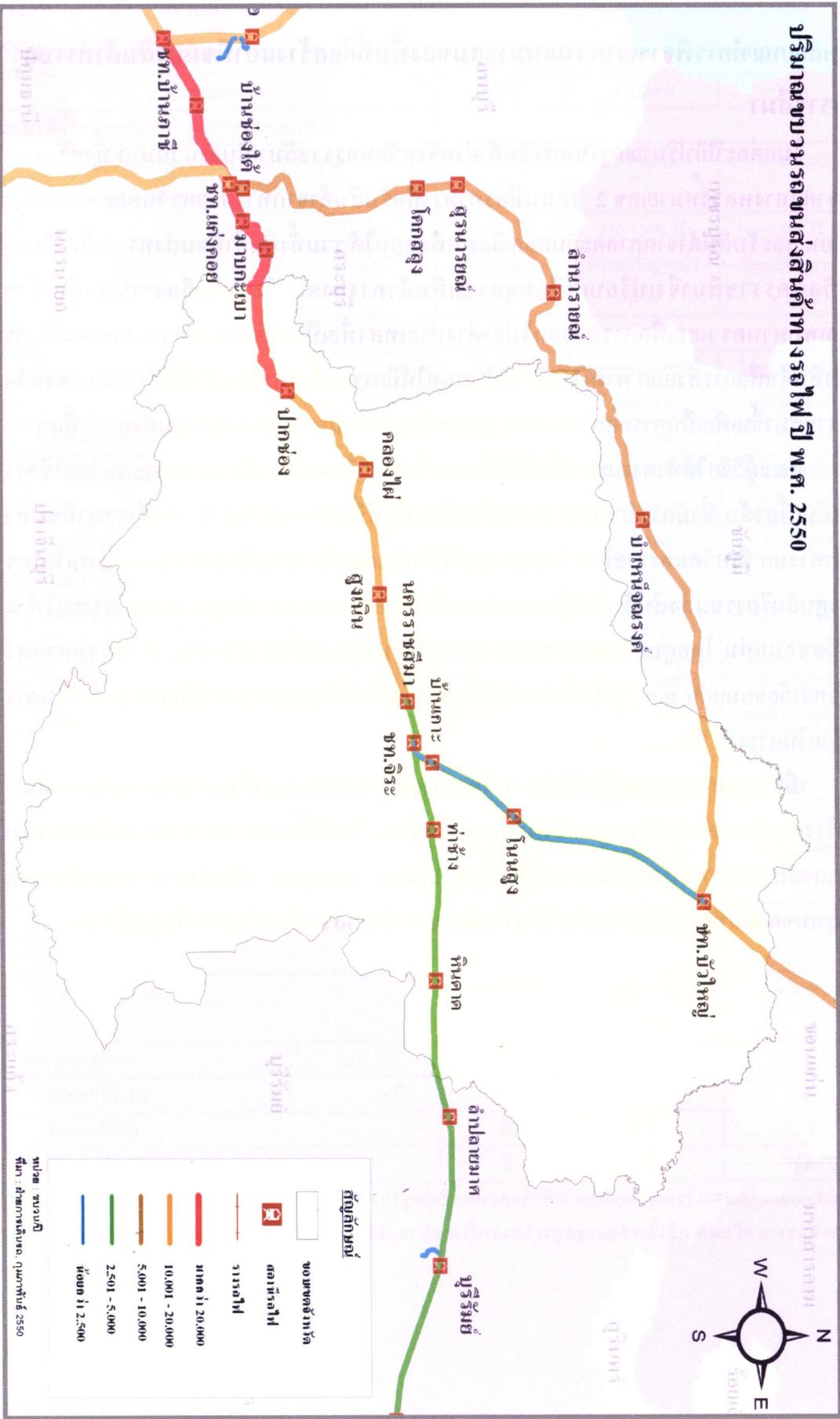
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 7.2 สถิติรายได้จากการบรรทุกสินค้าทางรถไฟ จำแนกเป็นรายสถานีและอำเภอ  
ปีงบประมาณ 2546-2550

อำเภอและสถานี	รายได้จากการบรรทุกสินค้า (บาท)				
	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550
อำเภอเมืองนครราชสีมา	9,372,386	5,738,065	12,607,773	23,314,281	24,674,900
อำเภอกง	3,095	2,840	2,820	4,850	5,680
อำเภอบ้านเหลื่อม	6,066	2,016	9,055	10,962	17,200
อำเภอจักราช	10,618	18,702	37,472	54,011	33,886
อำเภอโนนสูง	-	50	-	-	60
อำเภอบัวใหญ่	2,956,260	556,968	118,558	147,720	1,369,894
อำเภอห้วยแถลง	7,243,687	753,898	34,828	40,332	43,941
อำเภอสูงเนิน	1,115,630	405,292	10,034	17,695	1,302,600
อำเภอสีคิ้ว	32,512	16,392	29,505	49,420	60,261
อำเภอปากช่อง	818,829	985,750	845,834	949,573	827,563
อำเภอเฉลิมพระเกียรติ	5,276	4,657	6,284	7,102	7,608
<b>รวมยอด</b>	<b>21,564,359</b>	<b>8,484,630</b>	<b>13,702,163</b>	<b>24,595,946</b>	<b>28,343,593</b>

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

# ปริมาณขบวนรถขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปี พ.ศ. 2550



รูปที่ 7.14 ปริมาณขบวนรถขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปี 2550 จากจังหวัดนครราชสีมาไปยังภูมิภาค

## 7.5 หลักเกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก นครราชสีมา

ในแต่ละปีมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านจังหวัดนครราชสีมาเป็นจำนวนมาก ทั้งทางถนน โดยอาศัยทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เพื่อรับสินค้าจากทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน และรับสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ รวมทั้งสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ ดังนั้น จังหวัดนครราชสีมาจึงเปรียบเสมือนจุดรวมสินค้าทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเข้าสู่ กรุงเทพมหานคร และเพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก ทางผู้วิจัยจึงได้นำเสนอให้มีการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าทางบก จังหวัดนครราชสีมาขึ้นเพื่อเป็นการลดภาระและระยะเวลาในการดำเนินงานของสถานีขนส่งสินค้าอื่นๆ

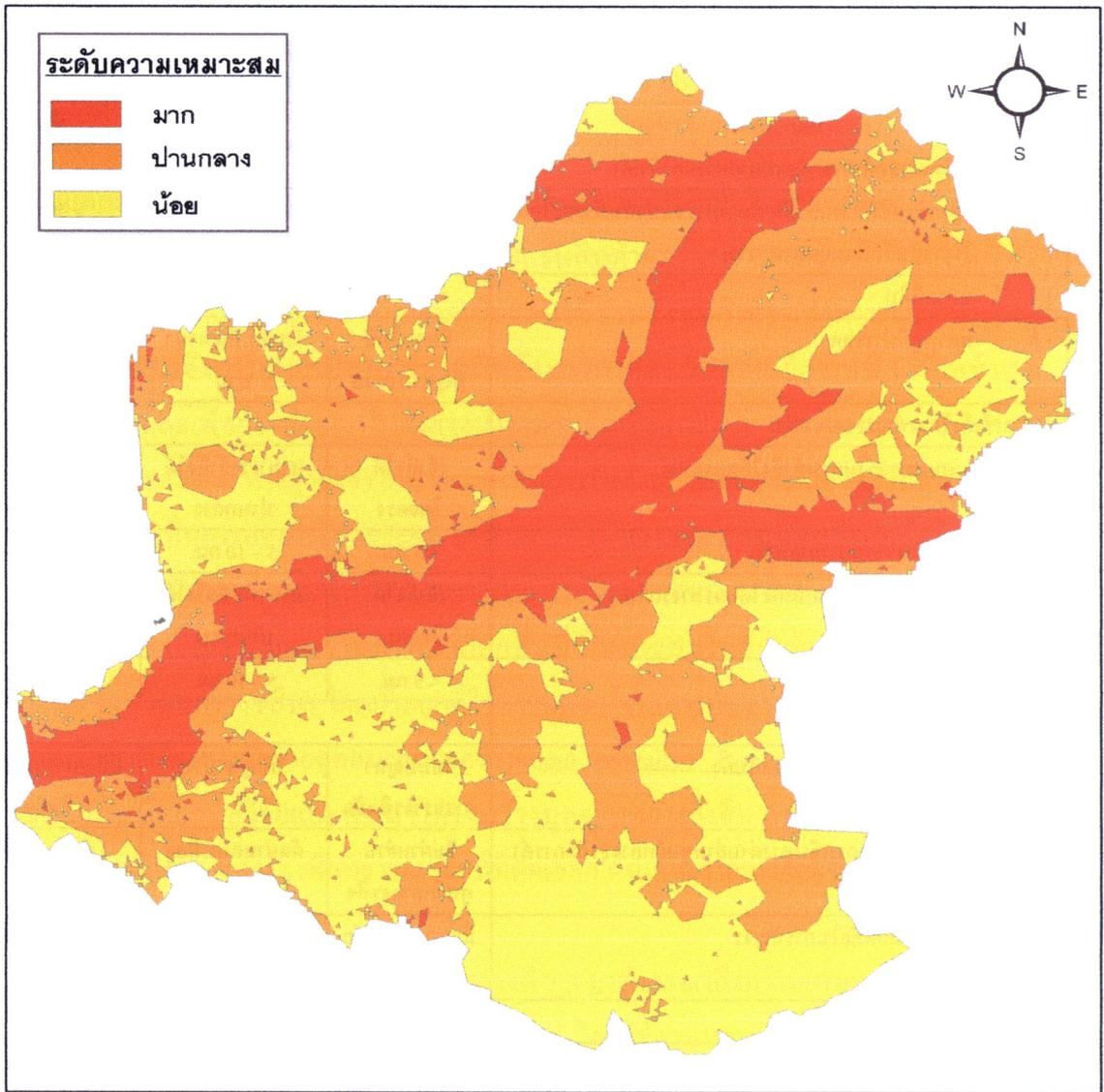
คณะผู้วิจัยได้ทำการเสนอพื้นที่ที่มีโอกาสในการพัฒนา และมีความเหมาะสม โดยใช้การประเมินเบื้องต้น ซึ่งมีกระบวนการในการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก จังหวัดนครราชสีมา โดยประยุกต์ใช้หลักเกณฑ์จากการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland container Depo; ICD) ทางรถไฟ ณ จังหวัดขอนแก่น โดยศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น พ.ศ.2548 เพื่อพิจารณาพื้นที่ที่คัดเลือก ดังแสดงรายละเอียดของเกณฑ์ในการคัดเลือกในตารางที่ 7.3

เมื่อนำหลักเกณฑ์และปัจจัยต่าง ๆ ในตารางที่ 7.3 มาพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก จังหวัดนครราชสีมา โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์ของระบบภูมิศาสตร์สารสนเทศในการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ (Spatial Analysis) เพื่อทำการแบ่งระดับความเหมาะสมของพื้นที่ออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับ มาก ปานกลาง น้อย ดังแสดงในรูปที่ 7.15

ตารางที่ 7.3 การประเมินเบื้องต้นในการพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก นครราชสีมา

หลักเกณฑ์	มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ลักษณะที่ตั้งและจุดต้นทาง - จุดปลายทางของสินค้า			
1.1 อยู่ใกล้จุดต้นทางและปลายทางการขนส่งสินค้าและใกล้โรงงานหรือนิคมอุตสาหกรรม	< 25 กม.	25 – 50 กม.	> 50 กม.
1.2 ขนาดที่ดิน	> 500 ไร่	250 – 500 ไร่	< 250 ไร่
1.3 สภาพภูมิประเทศ	ที่ค่อนข้างไม่มีปัญหาน้ำท่วม	ที่ราบมีปัญหาน้ำท่วม	ที่ลุ่มมีปัญหาน้ำท่วมถึง
2. การเข้าถึงโครงข่ายระบบขนส่ง			
2.1 ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของถนน	เข้าถึงได้โดยตรง	สามารถเข้าถึงได้ปานกลาง	ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรง
2.2 ระยะห่างจากถนนสายหลัก	< 5 กม.	5 – 10 กม.	> 10 กม.
2.3 ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของทางรถไฟ	เข้าถึงได้โดยตรง	สามารถเข้าถึงได้ปานกลาง	ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรง
2.4 ระยะห่างจากทางรถไฟ	< 5 กม.	5 – 10 กม.	> 10 กม.
3. สภาพการจราจร			
3.1 ไม่มีปัญหาเรื่องการจราจรคับคั่ง	ไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด	มีปัญหาบ้าง	มีปัญหาการจราจรติดขัด
3.2 ไม่มีปัญหาในการเดินทางผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางเมือง	ไม่ผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจ	ตัดผ่านถนนที่อยู่ใกล้ย่านธุรกิจ	ตัดผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจ
3.3 มีความปลอดภัยในการสัญจร	มีความปลอดภัยสูง	มีความปลอดภัยปานกลาง	มีความปลอดภัยน้อย
4. ลักษณะการใช้ที่ดิน			
4.1 สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน	พื้นที่รกร้าง/ป่าเสื่อมโทรม	พื้นที่เพาะปลูก	ป่าไม้ดั้งเดิม
4.2 การขยายตัวของพื้นที่รอบข้างในอนาคต	ขยายพื้นที่ที่ได้โดยรอบ	ขยายได้บางส่วน	ไม่สามารถขยายได้
4.3 ราคาที่ดิน(ต่อไร่)	< 100,000 บาท	100,000 – 300,000 บาท	> 300,000 บาท
5. ระบบสาธารณูปโภค			
5.1 มีระบบประปา	มี	มีบ้าง	ไม่มี
5.2 มีระบบไฟฟ้า	มี	มีบ้าง	ไม่มี
5.3 มีระบบสื่อสาร	มี	มีบ้าง	ไม่มี

หมายเหตุ ปรับปรุงจากการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland container Depot; ICD) ทางรถไฟ ณ จังหวัดขอนแก่น โดยศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น พ.ศ.2548



รูปที่ 7.15 แผนที่แสดงพื้นที่ที่เหมาะสมในก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก จังหวัดนครราชสีมา

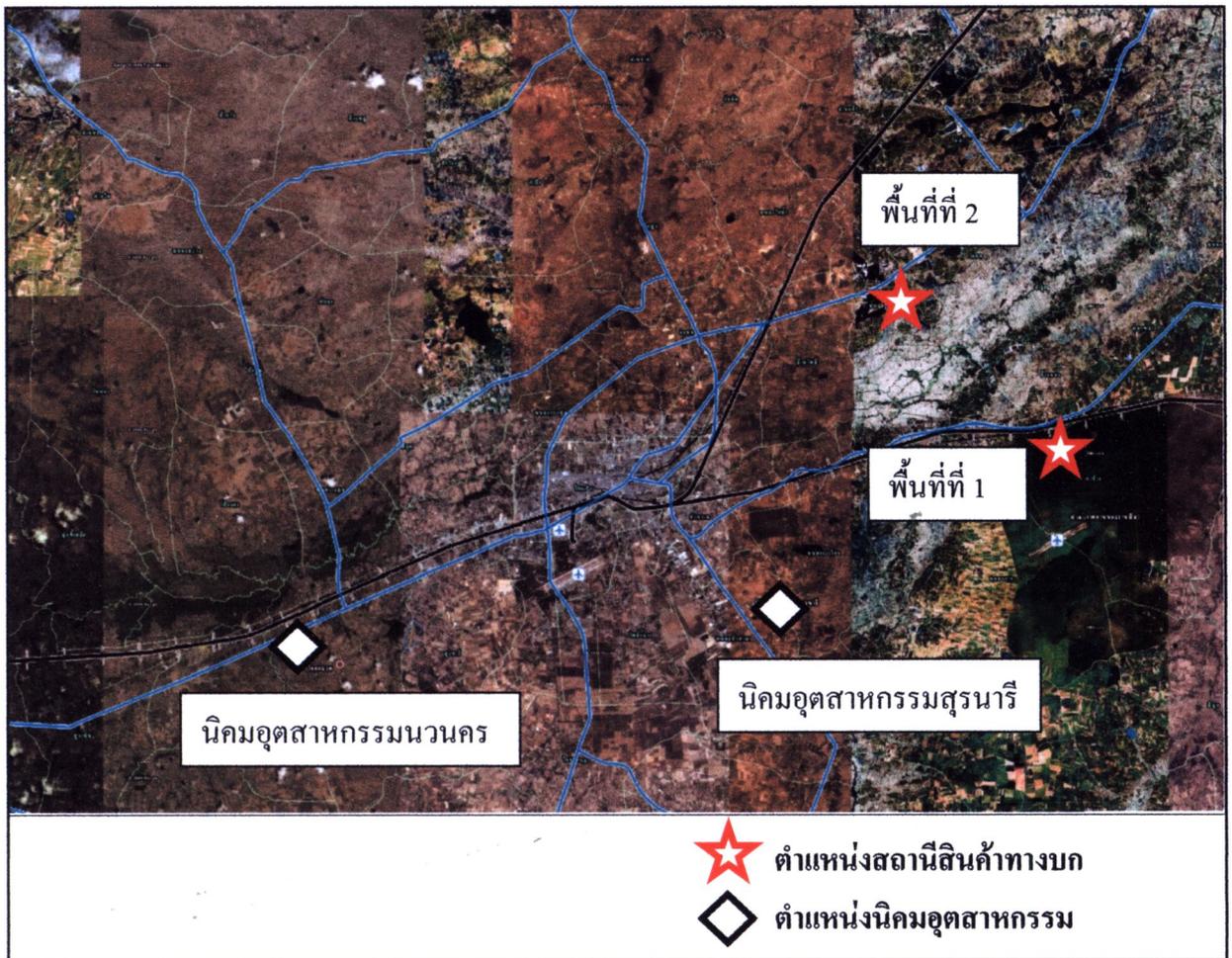
## 7.6 การพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า

ผู้วิจัยได้ทำการเสนอพื้นที่ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก จ.นครราชสีมา เป็น 2 พื้นที่ ได้แก่

พื้นที่ที่ 1 : บริเวณข้างท่าอากาศยานนครราชสีมา บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 บริเวณ กิโลเมตรที่ 23 ถึง กิโลเมตรที่ 25

พื้นที่ที่ 2 : บริเวณกิโลเมตรที่ 17+900 (00020502) ถนนมิตรภาพ (ข้างบริษัทเจียมังจำกัด)

ดังแสดงตำแหน่งพื้นที่ที่เสนอจัดรูปที่ 7.16 ซึ่งการพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ที่ได้นำเสนอ จะใช้หลักเกณฑ์ดังแสดงในตารางที่ 7.3



รูปที่ 7.16 แสดงตำแหน่งที่ตั้งและ โครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ที่เสนอจัดสร้างสถานีขนส่งสินค้า

## 7.7 พื้นที่ที่ 1 : บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 บริเวณข้างท่าอากาศยาน นครราชสีมา

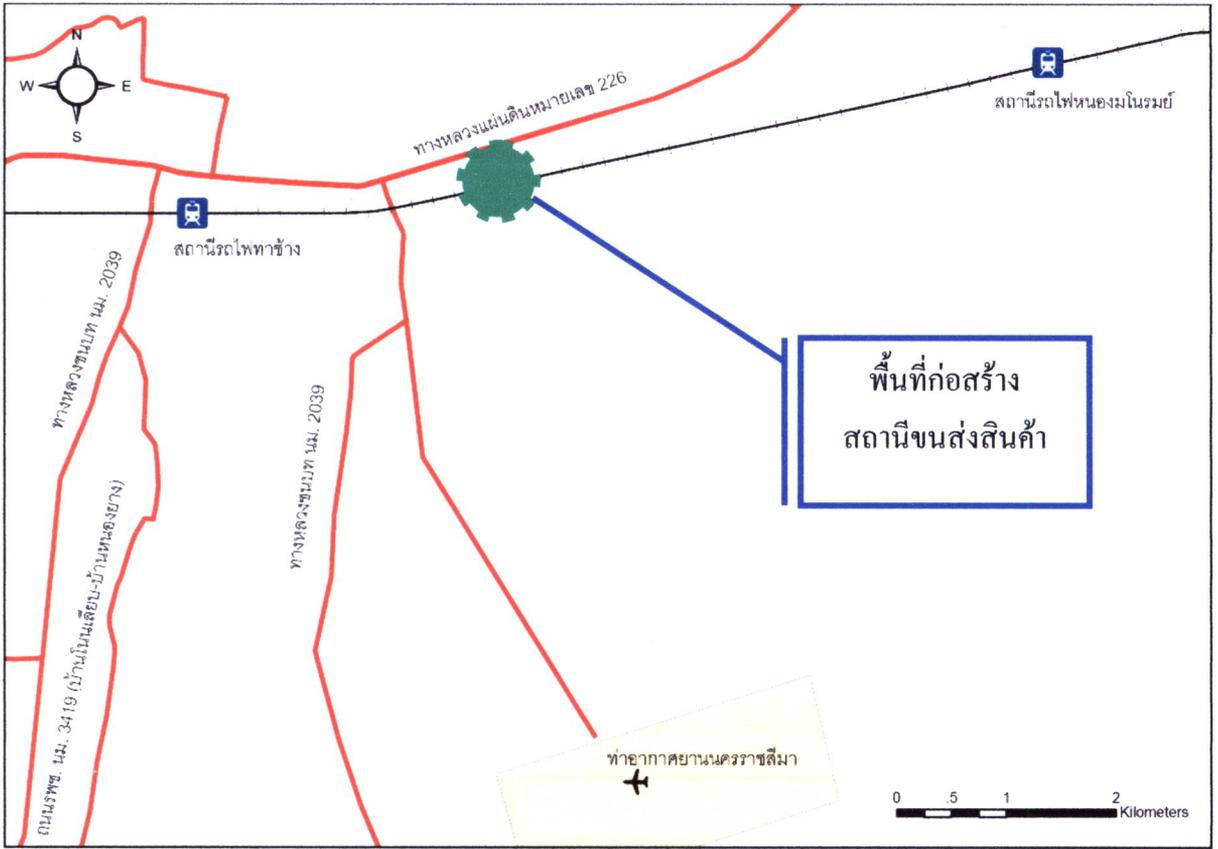
ตำแหน่งที่เสนอให้ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา ตำแหน่งที่ 1 อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ช่วง กิโลเมตรที่ 23 ถึง กิโลเมตรที่ 25 โดยมีระยะทางห่างจากชุมชนประมาณ 1 กิโลเมตร และห่างจากท่าอากาศยานนครราชสีมาเป็นระยะทาง 9 กิโลเมตร ดังแสดงตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ที่ 1 ในรูปที่ 7.16 และลักษณะพื้นที่ ในรูปที่ 7.17 และแสดงท่าอากาศยานนครราชสีมา ในรูปที่ 7.18

ท่าอากาศยานนครราชสีมา เปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2537 บนพื้นที่ 4,625 ไร่ ซึ่งแต่ละปีจะมีจำนวนผู้โดยสารที่อยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ โดยปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานนครราชสีมาแสดงในตารางที่ 7.4 ผู้วิจัยจึงเสนอให้มีพัฒนาพื้นที่ข้างท่าอากาศยานนครราชสีมา เพื่อเป็นสถานีขนส่งสินค้าทางบก นครราชสีมา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทั้งในเรื่องของสถานที่และระบบสาธารณูปการต่าง ๆ

ตารางที่ 7.4 แสดงปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานนครราชสีมา

ปี	จำนวนเที่ยวบิน ขึ้น-ลง	จำนวนผู้โดยสาร				การขนถ่ายสินค้า(กก.)				การขนถ่าย ไปรษณีย์ภัณฑ์ (กก.)		
		รวม	ออก	เข้า	ผ่าน	รวม	ออก	เข้า	ผ่าน	รวม	ออก	เข้า
2543	730	65,816	30,535	34,212	1,069	247,806	117,258	130,548	1,300	-	-	-
2544	729	62,033	29,647	32,257	129	183,616	82,409	101,207	220	-	-	-
2545	647	30,737	14,624	15,374	739	86,014	42,750	40,667	2,597	3	-	3
2546	796	10,958	2,927	4,812	3,219	36,602	11,294	17,735	7,573	-	-	-
2547	160	11,825	5,804	6,021	-	-	-	-	-	-	-	-
2548	482	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ท่าอากาศยานนครราชสีมา กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม



รูปที่ 7.17 แสดงตำแหน่งที่เสนอก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา ตำแหน่งที่ 1



รูปที่ 7.18 แสดงท่าอากาศยานนครราชสีมา

### 7.7.1 ลักษณะที่ตั้งและจุดต้นทาง-จุดปลายทางของสินค้า

- 1) อยู่ใกล้จุดต้นทางและปลายทางการขนส่งสินค้าและใกล้โรงงานหรือนิคมอุตสาหกรรม ทำอากาศยานนครราชสีมา ตั้งอยู่ในพื้นที่ของ อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา เดินทางโดยใช้ทางหลวงหมายเลข 226 จนถึงกิโลเมตรที่ 19+500(226) และเลี้ยวเข้าทางหลวงชนบท นม. 2039 ซึ่งพื้นที่ทำอากาศยานนครราชสีมา เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงกับนิคมอุตสาหกรรม สุรนารี ซึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในพื้นที่นครราชสีมา
- 2) ขนาดที่ดินทำอากาศยานนครราชสีมา มีพื้นที่ 4,625 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณนอกเขตเมือง นครราชสีมา และพื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ว่างเปล่าขนาดใหญ่ จึงเพียงพอต่อการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและระบบการเชื่อมต่อ และเพียงพอสำหรับการขยายพื้นที่เมื่อมีความต้องการที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- 3) สภาพภูมิประเทศเนื่องจากพื้นที่ที่เสนอมีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่ราบ ไม่มีความลาดชันของพื้นที่ และสภาพพื้นที่ไม่มีน้ำท่วมขัง แสดงดังรูปที่ 7.19



รูปที่ 7.19 แสดงลักษณะพื้นที่ที่เสนอก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา ตำแหน่งที่ 1

### 7.7.2 การเข้าถึงโครงข่ายระบบขนส่ง

- 1) ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของถนนท่าอากาศยานนครราชสีมา เชื่อมต่อด้วยทางหลวงชนบท หมายเลข นม. 2039 และทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณกิโลเมตรที่ 19+500(226) ซึ่งเป็นถนนที่มีผิวจราจรเป็น แอสฟัลต์ จำนวน 4 ช่องจราจร จนถึงกิโลเมตรที่ 22 หลังจากนั้นจะเป็นถนน แอสฟัลต์ที่มี 2 ช่องจราจร จนถึงพื้นที่ ที่ 1
- 2) ระยะห่างจากถนนสายหลักท่าอากาศยานนครราชสีมา มีระยะห่างจากทางหลวงหมายเลข 226 ซึ่งเป็นถนนสายหลัก จนถึงพื้นที่ที่เสนอในก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบกจังหวัดนครราชสีมา เป็นระยะทาง 9 กิโลเมตร
- 3) ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของทางรถไฟ พื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีแนวเส้นทางรถไฟอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง และตัดผ่านทางหลวงชนบท นม. 2039 และมีสถานีรถไฟใกล้เคียงคือสถานีรถไฟท่าช้าง และสถานีรถไฟหนองมนโนรมย์ จังหวัดนครราชสีมา ดังแสดงในรูปที่ 7.17 และบริเวณด้านหลังของพื้นที่ ยังมีถนนลูกรังที่ขนานกับทางรถไฟ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่สามารถใช้เป็นเส้นทางเดินทางไปยังพื้นที่ ที่ 1 ดังแสดงในรูปที่ 7.20



รูปที่ 7.20 แสดงลักษณะทางลูกรังที่ขนานกับทางรถไฟ บริเวณด้านหลังของพื้นที่ ที่ 1

### 7.7.3 สภาพการจราจร

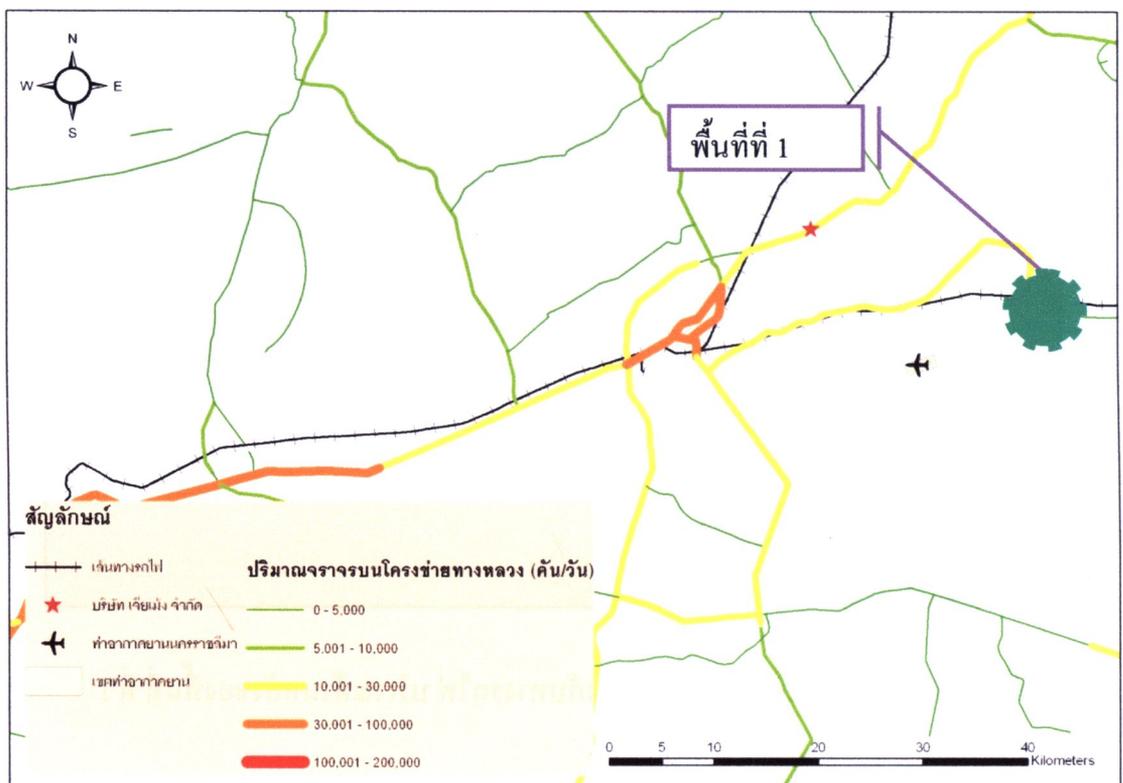
ลักษณะการใช้งานของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เป็นลักษณะของทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอ มีการเชื่อมต่อและกิจกรรมบริเวณข้างทางค่อนข้างน้อย และเป็นถนนที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจรจึงทำให้จุดติดขัดที่เกิดขึ้นบนเส้นทางมีจำนวนน้อย

- 1) ไม่มีปัญหาเรื่องการจราจรคับคั่งจากข้อมูลปริมาณจราจรบนถนนสายหลักของกรมทางหลวง บนเส้นทางหลวงหมายเลข 226 มีปริมาณจราจรดังแสดงในตารางที่ 7.5 และในรูปที่ 7.21 และแสดงสภาพการจราจรในช่วงเวลาปกติในรูปที่ 7.22

ตารางที่ 7.5 แสดงปริมาณจราจรเฉลี่ย บนทางหลวงหมายเลข 226 ตั้งแต่ พ.ศ. 2549-พ.ศ. 2550

หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อ	พ.ศ.	ปริมาณจราจร (คัน/วัน)	% รถบรรทุกหนัก
226	101	แยกทางหลวงหมายเลข 224(นครราชสีมา) - จุดเริ่มทางเลี่ยงเมืองจักราช	2547	7,892	20.08
			2548	11,735	17.59
			2549	14,046	13.61
			2550	15,916	14.15

ที่มา : สถิติข้อมูลปริมาณจราจร(ไม่รวมปริมาณจักรยานยนต์) กรมทางหลวง



รูปที่ 7.21 แสดงปริมาณจราจรปี 2550 บริเวณพื้นที่ที่ 1 และพื้นที่ใกล้เคียง



**รูปที่ 7.22** แสดงสภาพการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ในช่วงเวลาปกติ

- 2) ไม่มีปัญหาในการเดินทางผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางเมืองเนื่องจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เป็นจุดเชื่อมต่อของถนนที่ออกจากเมืองนครราชสีมา เชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมือง อ.จักราช จึงไม่มีปัญหาในการเดินทางผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางเมือง
- 3) มีความปลอดภัยในการสัญจร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างต่ำ สืบเกิดได้จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ดังแสดงในตารางที่ 7.6

ตารางที่ 7.6 แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงหมายเลข 226

หมายเลข ทางหลวง	ตอน ควบคุม	ชื่อ	พ.ศ.	จำนวนการเกิด อุบัติเหตุ(ครั้ง/ปี)	จำนวน	
					บาดเจ็บ	เสียชีวิต
226	101	แยกทางหลวงหมายเลข 224(นครราชสีมา) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองจักราช	2544	6	6	5
226	101	แยกทางหลวงหมายเลข 224(นครราชสีมา) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองจักราช	2545	7	15	1
226	101	แยกทางหลวงหมายเลข 224(นครราชสีมา) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองจักราช	2546	7	8	0
226	101	แยกทางหลวงหมายเลข 224(นครราชสีมา) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองจักราช	2547	7	6	2
226	101	แยกทางหลวงหมายเลข 224(นครราชสีมา) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองจักราช	2548	10	5	3
226	101	แยกทางหลวงหมายเลข 224(นครราชสีมา) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองจักราช	2549	3	1	2

#### 7.7.4 ลักษณะการใช้ที่ดิน

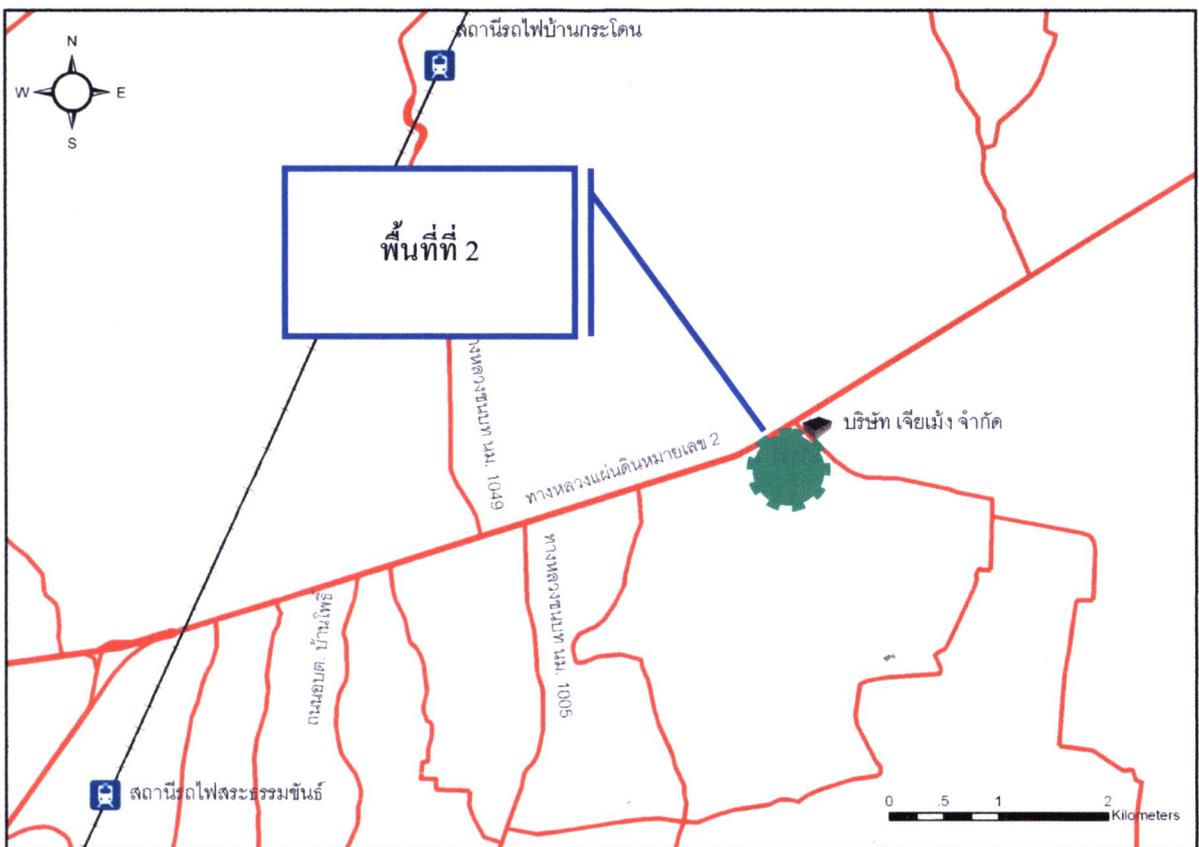
- 1) สภาพพื้นที่ในปัจจุบันสภาพพื้นที่โดยรอบในปัจจุบัน มีลักษณะเป็นป่าเสื่อมโทรม
- 2) การขยายตัวของพื้นที่รอบข้างในอนาคต ความสามารถในการขยายตัวของพื้นที่รอบข้างในอนาคต สามารถที่จะขยายตัวได้ทุกทิศทาง เนื่องจากมีพื้นที่เพียงพอสำหรับในอนาคต
- 3) ราคาที่ดินจากราคาประเมินของกรมธนารักษ์ ปีพ.ศ. 2550 เฉลี่ย 130,000 บาทต่อไร่

#### 7.7.5 ระบบสาธารณูปโภค

- 1) มีระบบประปา มีระบบประปาเดิมที่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับกิจกรรมขนาดใหญ่สำหรับท่าอากาศยาน จึงสามารถนำระบบเก่ามาปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา
- 2) มีระบบไฟฟ้า มีระบบไฟฟ้าเดิมที่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับกิจกรรมขนาดใหญ่สำหรับท่าอากาศยาน จึงสามารถนำระบบเก่ามาปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา
- 3) มีระบบสื่อสาร ระบบสื่อสารเดิมที่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับกิจกรรมขนาดใหญ่สำหรับท่าอากาศยาน จึงสามารถนำระบบเก่ามาปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา

## 7.8 พื้นที่ที่ 2 : บริเวณกิโลเมตรที่ 17+900 (00020502) ถนนมิตรภาพ (ข้างบริษัท เจียเม้ง จำกัด)

พื้นที่ที่เสนอให้มีการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า พื้นที่ที่ 2 เป็นพื้นที่ว่างเปล่าตั้งอยู่บริเวณ กิโลเมตรที่ 17+900 (00020502) ริมถนนมิตรภาพ ใกล้กับโรงงานเจียเม้งจำกัด อ.เฉลิมพระเกียรติ จ. นครราชสีมา โดยแสดงตำแหน่งพื้นที่ ที่ 2 และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในรูปที่ 7.23 และ 7.24 ตามลำดับ ซึ่งจากการประเมินพื้นที่โดยเบื้องต้น คณะผู้วิจัยได้สังเกตเห็นถึงศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ทั้งทางด้านขนาด และความพร้อมในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา



รูปที่ 7.23 แสดงตำแหน่งพื้นที่เสนอก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา ตำแหน่งที่ 2



รูปที่ 7.24 แสดงสภาพพื้นที่ ที่เสนอก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า นครราชสีมา ตำแหน่งที่ 2

#### 7.8.1 ลักษณะที่ตั้งและจุดต้นทาง-จุดปลายทางของสินค้า

- 1) อยู่ใกล้จุดต้นทางและปลายทางของการขนส่งสินค้าและใกล้โรงงานหรือนิคมอุตสาหกรรม ตั้งอยู่บริเวณริมถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดนครราชสีมา กับจังหวัดขอนแก่น ต่อไปยังจังหวัดขอนแก่น และสถานที่เสนอให้ทำการก่อสร้างเป็นพื้นที่ที่ใกล้กับโรงงานเจียเม็ง ซึ่งเป็นโรงงานเกี่ยวกับอาหาร ขนาดใหญ่
- 2) ขนาดที่ดินพื้นที่ที่เสนอ ตั้งอยู่บริเวณนอกเขตเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าขนาดใหญ่ ที่เพียงพอต่อการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า และสามารถที่จะรองรับการขยายตัวในอนาคต
- 3) สภาพภูมิประเทศบริเวณพื้นที่ที่เสนอ เป็นที่ราบขนาดใหญ่ มีบางส่วนของพื้นที่มีน้ำท่วมขัง

### 7.8.2 การเข้าถึงโครงข่ายระบบขนส่ง

- 1) ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของถนน พื้นที่ที่เสนออยู่ริมถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนที่มีจำนวน 4 ช่องจราจรและมีผิวจราจรเป็นแอสฟัลต์ จึงไม่มีปัญหาเรื่องการเข้าถึงได้ของถนน
- 2) ระยะห่างจากถนนสายหลัก พื้นที่ที่เสนอตั้งอยู่ริมถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นถนนสายหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 3) ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของทางรถไฟ พื้นที่ที่เสนอตั้งอยู่ระหว่างสถานีรถไฟสะพานมิตรภาพกับสถานีรถไฟบ้านกระโดน จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งสามารถเข้าถึงได้โดยระบบถนน
- 4) ระยะห่างจากทางรถไฟ พื้นที่ที่เสนอตั้งห่างจากทางรถไฟเป็นระยะทาง 7.3 กิโลเมตร

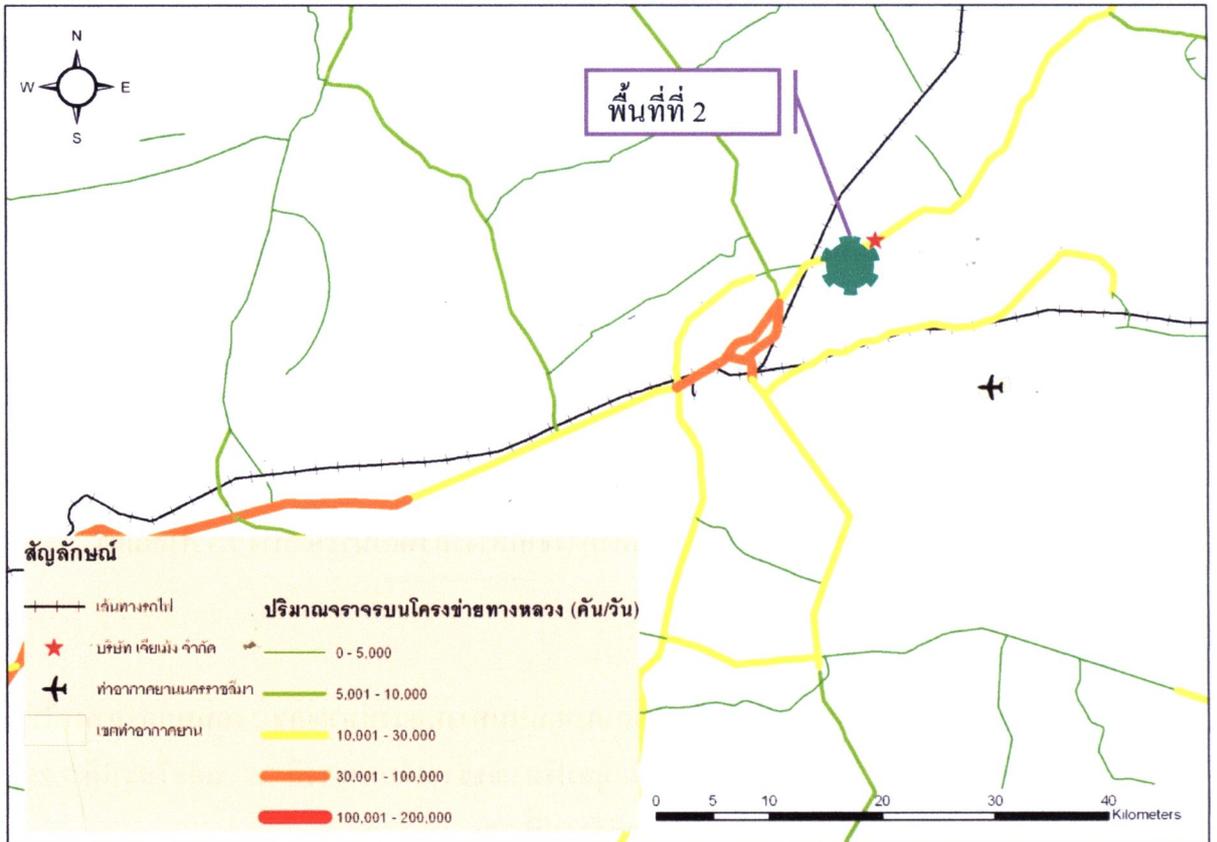
### 7.8.3 สภาพการจราจร

- 1) ไม่มีปัญหาเรื่องการจราจรคับคั่ง การคมนาคมบนทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ไม่มีปัญหาการจราจรคับคั่ง ดังแสดงข้อมูลปริมาณจราจรในตารางที่ 7.7 และในรูปที่ 7.25 แสดงสภาพการจราจรในช่วงเวลาปกติดังรูปที่ 7.26

ตารางที่ 7.7 แสดงปริมาณจราจร เฉลี่ย บนทางหลวงหมายเลข 2 ตั้งแต่ พ.ศ. 2549-พ.ศ. 2550

หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อ	พ.ศ.	ปริมาณจราจร (คัน/วัน)	% รถบรรทุกหนัก
2	502	ต่อแขวงนครราชสีมา 2 – แยกไปพิมาย	2547	32,949	21.78
			2548	42,450	22.00
			2549	36,428	17.55
			2550	34,733	22.90

ที่มา : สถิติข้อมูลปริมาณจราจร(ไม่รวมปริมาณจักรยานยนต์) กรมทางหลวง



รูปที่ 7.25 แสดงปริมาณจากรอบปี 2550 บริเวณพื้นที่ที่ 2 และพื้นที่ใกล้เคียง



รูปที่ 7.26 แสดงสภาพการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 บริเวณบริษัทเจียเม้ง

- 2) ไม่มีปัญหาในการเดินทางผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางเมืองพื้นที่ที่เสนอตั้งอยู่ในพื้นที่ชานเมืองนครราชสีมา จึงไม่มีปัญหาในการเดินทางผ่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางเมือง
- 3) มีความปลอดภัยในการสัญจรทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ช่วงพื้นที่ที่เสนอให้มีการก่อสร้าง มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างต่ำ สังกัดได้จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 บริเวณพื้นที่ที่เสนอ ดังแสดงในตารางที่ 7.8

**ตารางที่ 7.8** แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอนควบคุมที่ 502

หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อ	พ.ศ.	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ(ครั้ง/ปี)	จำนวน	
					บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2	502	ต่อแขวงนครราชสีมา 2 – แยกไปพิมาย	2544	30	9	1
			2545	51	40	3
			2546	60	51	2
			2547	69	107	12
			2548	64	72	8
			2549	54	73	9

#### 7.8.4 ลักษณะการใช้ที่ดิน

- 1) สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน สภาพพื้นที่โดยรอบในปัจจุบัน มีลักษณะเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ไม่มีกิจกรรมต่าง ๆ ในบริเวณที่ทำการเสนอก่อสร้าง
- 2) การขยายตัวของพื้นที่รอบข้างในอนาคต ความสามารถในการขยายตัวของพื้นที่รอบข้างในอนาคต สามารถที่จะขยายตัวได้ยกเว้นด้านที่ติดกับถนนมิตรภาพ และด้านที่ติดกับเขตพื้นที่โรงงานเจียเม็ง
- 3) ราคาที่ดินจากราคาประเมินของกรมธนารักษ์ ปีพ.ศ. 2550 อยู่ที่ 700,000 บาทต่อไร่

#### 7.8.5 ระบบสาธารณูปโภค

- 1) มีระบบประปา บริเวณพื้นที่ที่เสนอ มีระบบประปา ที่พร้อมให้บริการ
- 2) มีระบบไฟฟ้า บริเวณพื้นที่ที่เสนอ มีระบบไฟฟ้า ที่พร้อมให้บริการ
- 3) มีระบบสื่อสาร บริเวณพื้นที่ที่เสนอ มีระบบสื่อสาร ที่พร้อมให้บริการ

เมื่อนำหลักเกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าดังแสดงในตารางที่ 7.3 มาพิจารณาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก นครราชสีมา ของทั้ง 2 พื้นที่ พบว่าทั้ง 2 พื้นที่ที่มีความเหมาะสม ดังแสดงผลการประเมินในตารางที่ 7.9 แต่พื้นที่

บริเวณสนามบินนครราชสีมา มีความได้เปรียบอีกประเด็นคือ เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับบริเวณของท่าอากาศยานนครราชสีมา จึงเป็นโอกาสในการเพิ่มศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ในอนาคต

**ตารางที่ 7.9** คำนวณน้ำหนักและเกณฑ์การพิจารณาให้ค่าคะแนนการพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางบก นครราชสีมา

หลักเกณฑ์		ระดับการประเมิน	
		พื้นที่ ที่ 1 ท่าอากาศยาน	พื้นที่ ที่ 2 เจียเมิ่ง
<b>1</b>	<b>ลักษณะที่ตั้งและจุดต้นทาง - จุดปลายทางของสินค้า</b>		
1.1	อยู่ใกล้จุดต้นทางและปลายทางการขนส่งสินค้าและใกล้โรงงานหรือนิคมอุตสาหกรรม	มาก	มาก
1.2	ขนาดที่ดิน	มาก	มาก
1.3	สภาพภูมิประเทศ	มาก	ปานกลาง
<b>2</b>	<b>การเข้าถึงโครงข่ายระบบขนส่ง</b>		
2.1	ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของถนน	มาก	มาก
2.2	ระยะห่างจากถนนสายหลัก	มาก	มาก
2.3	ความสะดวกในการเข้าถึงได้ของทางรถไฟ	ปานกลาง	ปานกลาง
2.4	ระยะห่างจากทางรถไฟ	มาก	ปานกลาง
<b>3</b>	<b>สภาพการจราจร</b>		
3.1	ไม่มีปัญหาเรื่องการจราจรคับคั่ง	มาก	มาก
3.2	ไม่มีปัญหาในการเดินทางผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางเมือง	มาก	มาก
3.3	มีความปลอดภัยในการสัญจร	มาก	ปานกลาง
<b>4</b>	<b>ลักษณะการใช้ที่ดิน</b>		
4.1	สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน	มาก	มาก
4.2	การขยายตัวของพื้นที่รอบข้างในอนาคต	มาก	มาก
4.3	ราคาที่ดิน(ต่อไร่)	ปานกลาง	น้อย
<b>5</b>	<b>ระบบสาธารณูปโภค</b>		
5.1	มีระบบประปา	มาก	มาก
5.2	มีระบบไฟฟ้า	มาก	มาก
5.3	มีระบบสื่อสาร	มาก	มาก

## 7.9 การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination; IEE) ของการดำเนินโครงการจัดตั้งสถานียขนส่งสินค้าทางบกจังหวัดนครราชสีมาการศึกษา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ซึ่งครอบคลุมถึงทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต ในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง และนอกจากนั้นยังเพื่อเป็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยศึกษาถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมรวมทั้งประเมินผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ

ทั้งนี้การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นประกอบด้วย การศึกษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมชุมชนเพื่อนำไปสู่การประเมินผลกระทบทางบวกและทางลบของโครงการจัดตั้งสถานียขนส่งสินค้าทางบกจังหวัดนครราชสีมา ต่อมิติทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ชีวภาพคุณค่าการใช้ประโยชน์และคุณค่าคุณภาพชีวิต ทั้งในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างหรือแม้กระทั่งดำเนินการแล้วเสร็จก็ตาม นำไปสู่การกำหนดมาตรการในการจัดการพื้นที่ การจัดการกิจกรรมการดำเนินโครงการ เพื่อลด ป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางลบที่จะเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด โดยการวิเคราะห์ลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดนครราชสีมา แสดงดังรูปที่ 7.27 ร่วมการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพแวดล้อมในปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

โดยลักษณะสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ที่ 1 บริเวณข้างท่าอากาศยานนครราชสีมา บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ช่วงกิโลเมตรที่ 23-25 มีลักษณะเป็นพื้นที่ทางการเกษตร ติดกับพื้นที่ป่าอนุรักษ์ โดยส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่ปลูกอ้อยและยูคาลิปตัส ดังแสดงในรูปที่ 7.28 ส่วนลักษณะสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ที่ 2 บริเวณข้างบริษัทเจียเม็ง มีลักษณะเป็นที่โล่ง ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการเกษตรกรรม และมีพื้นที่บางส่วนที่น้ำสามารถท่วมขังได้ แสดงดังรูปที่ 7.29





รูปที่ 7.28 แสดงลักษณะสภาพแวดล้อมของ พื้นที่ ที่ 1 บริเวณข้างท่าอากาศยานจังหวัดนครราชสีมา



รูปที่ 7.29 แสดงลักษณะสภาพแวดล้อมของ พื้นที่ ที่ 2 บริเวณข้างบริษัทเจียแม็ง

การดำเนินการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าทางบกจังหวัดนครราชสีมา จะมีผลดีทั้งในด้าน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสะดวกเพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่อย่างไรก็ตามในการดำเนินโครงการก็อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมได้ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ ในการประเมินเบื้องต้นด้วยวิธี Scaling Matrix แสดงในตารางที่ 7.10 ซึ่งแบ่งเป็น ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการโดยภาพรวมสามารถสรุปได้ดังนี้

- **ระยะก่อสร้าง** จะมีปัญหาอยู่บ้างในระยะก่อสร้าง คือ ปัญหาฝุ่นละออง การจราจร ความเดือดร้อนรำคาญจากเสียงดัง อันเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นเหล่านี้เป็นผลกระทบที่ไม่รุนแรงและเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ คือ ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการเท่านั้น อย่างไรก็ตามควรมีมาตรการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด และต้องดำเนินการตามผลกระทบที่รัดกุม หากมีกิจกรรมใดที่ส่งผลกระทบมากและมีการร้องเรียนโดยชุมชนจะต้องมีการหยุดดำเนินการและปรับปรุงชั่วคราว
- **ช่วงดำเนินการโครงการ** การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการโครงการ ผลกระทบทางลบที่สำคัญ ได้แก่ คุณภาพน้ำ อากาศ เสียง ขยะมูลฝอย และการคมนาคม โดย พื้นที่ ที่ 2 บริเวณข้างบริษัทเจียเม็งได้รับผลกระทบในระยะดำเนินการน้อยกว่าพื้นที่ ที่ 1 บริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา เนื่องจากบริเวณพื้นที่ ที่ 2 ข้างบริษัทเจียเม็งเป็นที่ดินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรกรรม ดังนั้นผลกระทบทางด้านบวกต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการจึงมากกว่า บริเวณข้างท่าอากาศยานนครราชสีมาเนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ดินที่ใช้เพื่อการเกษตรและพื้นที่ป่าอนุรักษ์

ตารางที่ 7.10 แสดงการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ด้วยวิธี Scaling Matrix

ทรัพยากร/พื้นที่	ประเภท	ระยะก่อสร้าง		ระยะดำเนินการ	
		ทำอากาศยาน นครราชสีมา	ข้างบริษัท เจียเม็ง	ทำอากาศยาน นครราชสีมา	ข้างบริษัท เจียเม็ง
ทรัพยากรกายภาพ	สภาพภูมิประเทศ	-2	-1	0	0
	คุณภาพอากาศและเสียง	-1	-1	-1	-1
	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	-1	-1	0	0
	คุณภาพน้ำผิวดิน	-1	-1	-1	-2
	ดินและธรณีวิทยา	-1	-1	0	0
ทรัพยากรชีวภาพ	นิเวศวิทยาทางบก	0	0	0	0
	นิเวศวิทยาทางน้ำ	0	0	0	0
คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	-2	-2	+1	+2
	น้ำใช้	0	0	0	0
	ไฟฟ้า	0	0	0	0
	ขยะมูลฝอย	-1	-1	-1	-1
	คมนาคม	-1	-1	-1	-1
คุณค่าคุณภาพชีวิต	สังคม เศรษฐกิจ	+1	+1	+3	+3
	สาธารณสุข	0	0	0	0
	ความปลอดภัย	0	0	0	0
	การท่องเที่ยว	0	0	-1	0
<b>รวม</b>		<b>-9</b>	<b>-8</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>

หมายเหตุ (+) หมายถึง ผลกระทบทางบวก (-) หมายถึง ผลกระทบทางลบ

(1) หมายถึง ระดับต่ำ (2) หมายถึง ระดับกลาง (3) หมายถึง ระดับสูง