

กิจกรรมทาง เศรษฐกิจ - สังคมในพื้นที่ศึกษา

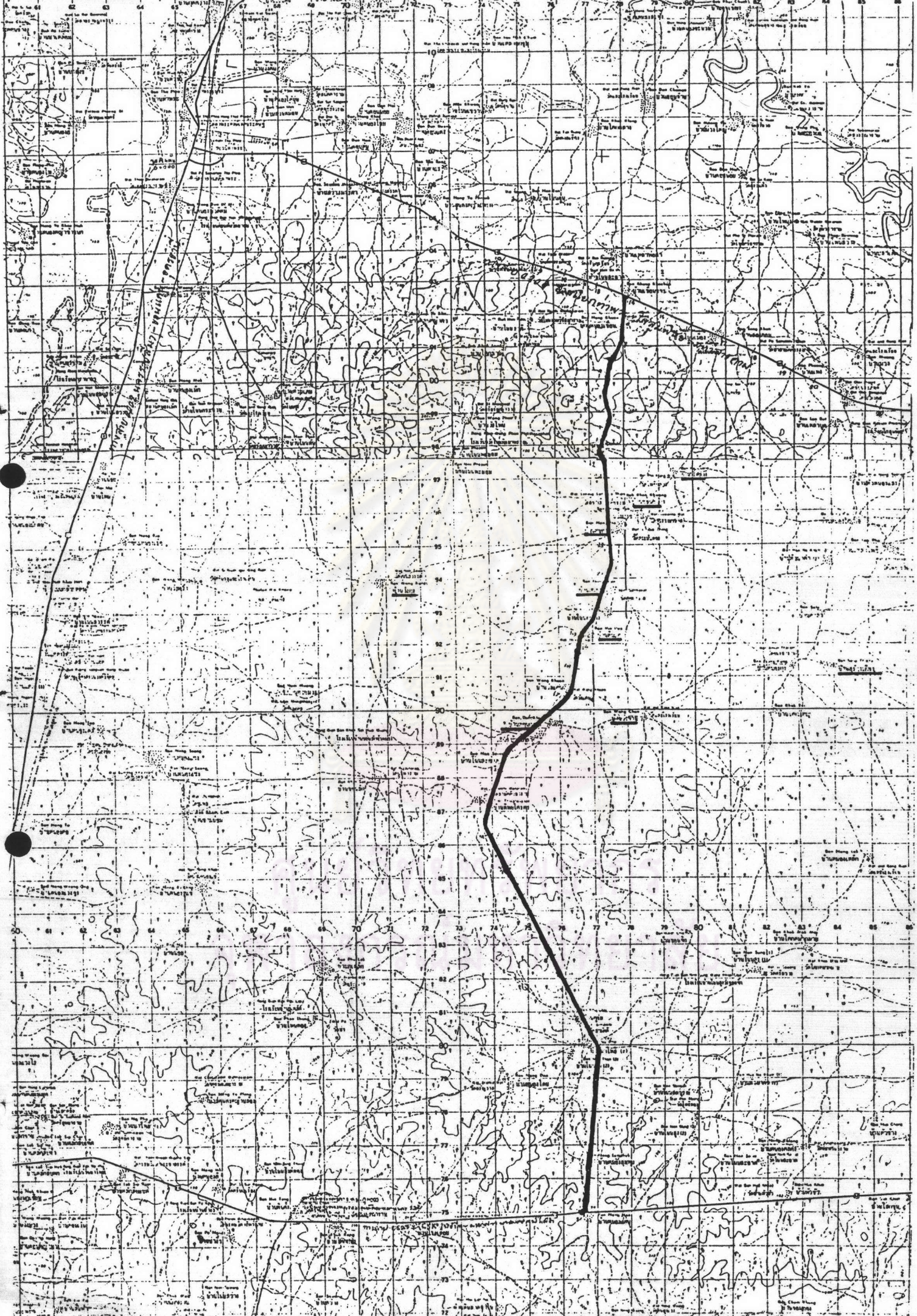
4.1 ข้อมูลโดยทั่วไปและการเก็บข้อมูล (Information of data and data collection)

ข้อมูลที่น่ามาใช้ประกอบการศึกษาได้ทำการรวบรวมจาก 2 ลักษณะใหญ่ ๆ คือ รวบรวม Secondary data จากหน่วยงานของรัฐ และทำการเก็บรวบรวม Primary data ขึ้นเอง ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปได้จากสำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักงานอำเภอ ส่วนข้อมูลที่ทำ การเก็บรวบรวมเองจะช่วยให้เข้าใจสังคมของประชากรในพื้นที่อิทธิพลได้จากการทำ Home interview ซึ่งได้ทำการสอบถามหัวหน้าครอบครัว และผู้ใหญ่บ้าน การสำรวจข้อมูลสำเนาได้ ทำการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2526 โดยการสุ่มตัวอย่างของแต่ละหมู่บ้านโดยเลือกหมู่บ้าน ที่คาดว่าจะอยู่ในพื้นที่อิทธิพลของทางหลวงหมายเลข 2300 ในการสัมภาษณ์แต่ละบ้านใช้เวลาประมาณ 20 - 30 นาที ขนาดของตัวอย่าง (Sample Size) ในการสำรวจแสดงอยู่ในตารางที่

4.1 ส่วนตำแหน่งที่ตั้งของหมู่บ้านที่ทำการสัมภาษณ์แสดงอยู่ในรูปที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ขนาดของตัวอย่างในการสำรวจแต่ละหมู่บ้าน

ตำบล หมู่บ้าน	จำนวนหลังคาเรือน	จำนวนหลังคาเรือนที่ สัมภาษณ์	เปอร์เซ็นต์ของตัวอย่าง %
<u>ตำบลวังยาว</u>			
1. บ. ดอนกลาง	71	7	9.26
2. บ. ของกว้าง	108	11	10.20
3. บ. ดินแอ	89	11	12.40
4. บ. นองไร่	77	10	13.00
5. บ. นองโน	203	12	6.00
6. บ. รังจาน	170	8	4.70
7. บ. บะหลวง	98	11	11.20
<u>ตำบลเขว้าไร่</u>			
8. บ. รังสูง	158	10	6.30
<u>ตำบลเหล่า</u>			
9. บ. น้ำเคียง	68	9	13.20
	1027	89	8.70



U.S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE: 1967 O 348-111



รูปที่ 4.2 การสัมภาษณ์แต่ละครอบครัว (Home interview)



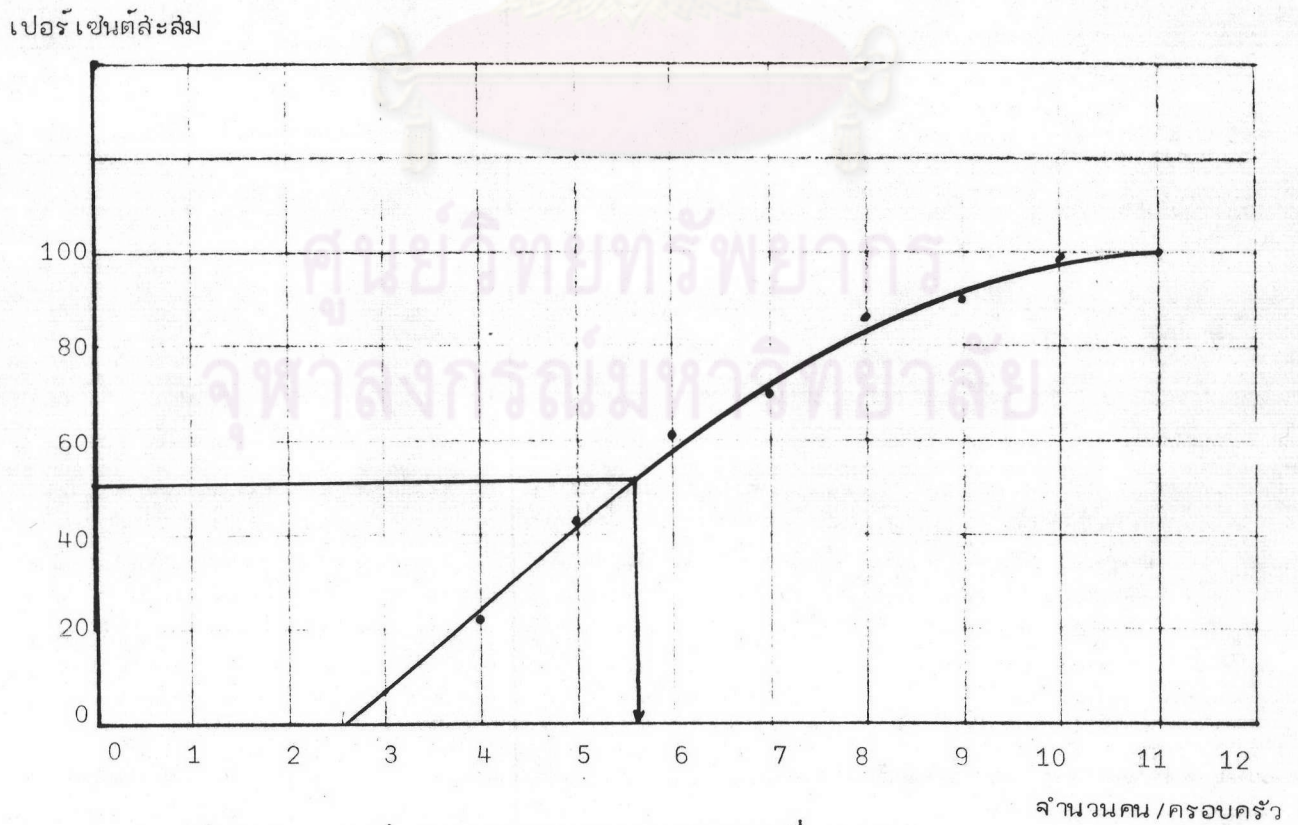
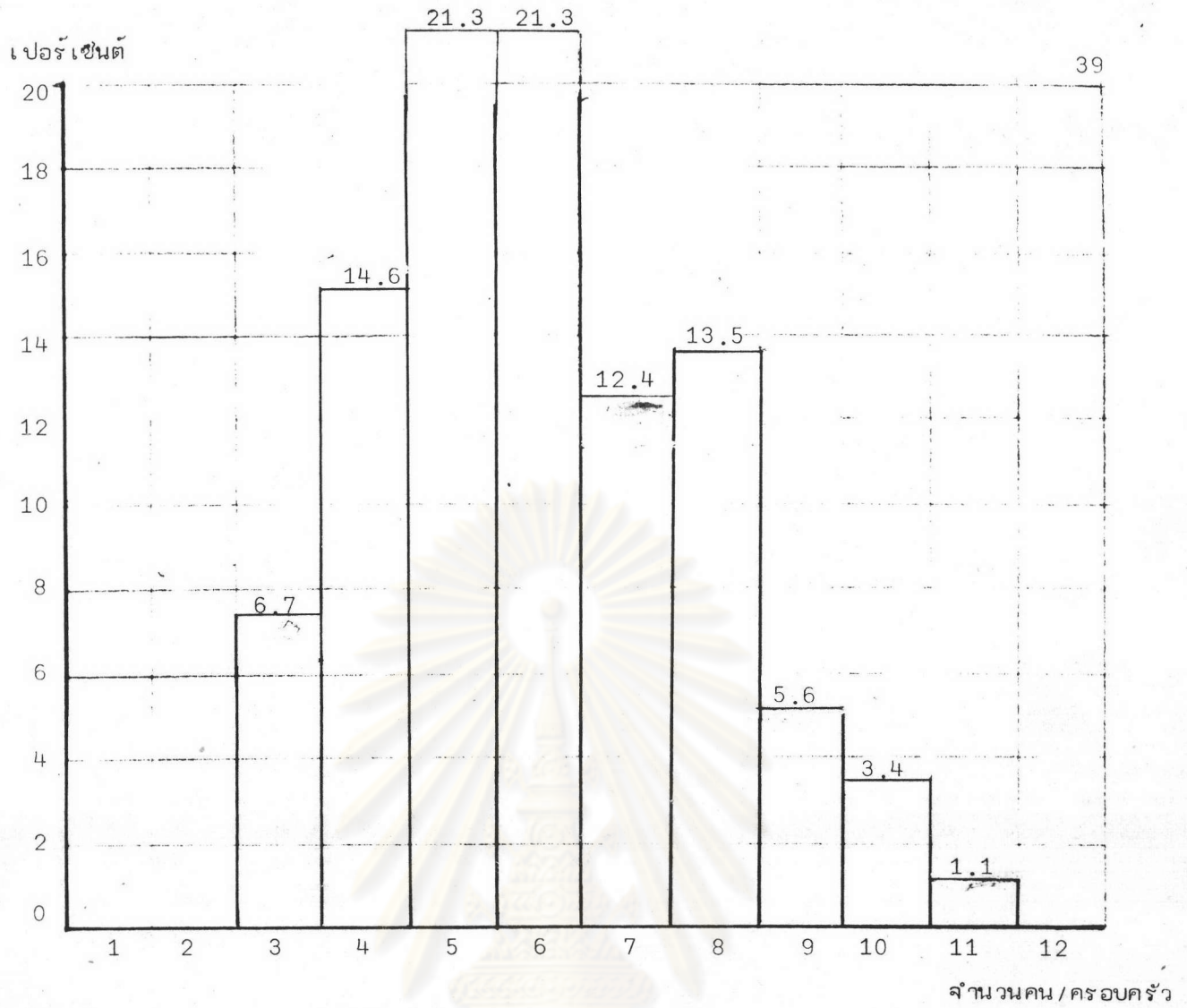
รูปที่ 4.3 การสัมภาษณ์ข้างทาง (Roadside interview)

4.2 ลักษณะของครอบครัว (Household Characteristic)

จากการสำรวจข้อมูลจำนวน 89 หลังคาเรือน พบว่าจำนวนสมาชิกในครอบครัวมีช่วงระหว่าง 3 คนถึง 11 คน จำนวนสมาชิกในครอบครัวส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 4 คนถึง 8 คน และมีค่าเฉลี่ย 6.04 คน/ครอบครัว ซึ่งข้อมูลการกระจายของจำนวนสมาชิกในครอบครัวแสดงในตารางที่ 4.2 ส่วนรูปที่ 4.2 แสดง Histogram และ Cumulative distribution curve ของตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวนสมาชิกในครอบครัว

จำนวนสมาชิก/ครอบครัว	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
3	6	6.7	6.7
4	13	14.6	21.3
5	19	21.3	42.6
6	19	21.3	63.9
7	11	12.4	76.3
8	12	13.5	89.8
9	5	5.6	95.4
10	3	3.4	98.8
11	1	1.1	100.0
รวม	89	100.0	



รูปที่ 4.4 ความถี่และผลรวมของการกระจายความถี่
ของจำนวนคน / ครอบครัว

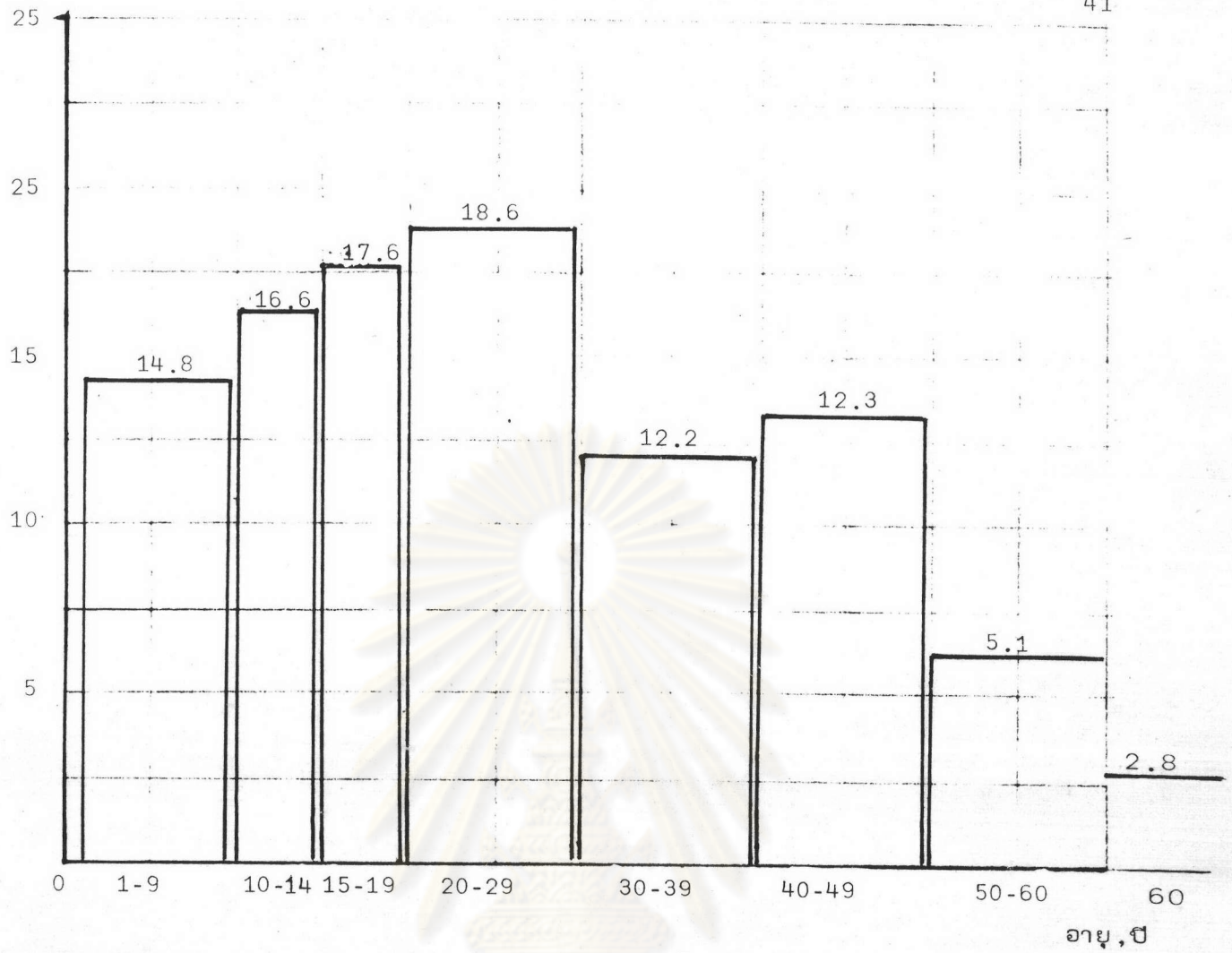
ส่วนอายุของสมาชิกในครอบครัวแสดงไว้ในตารางที่ 4.3 (โดยแบ่งช่วงอายุออกเป็น 8 ช่วง) ตารางที่ 4.3 จะแสดงเปอร์เซ็นต์การกระจายของแต่ละช่วงอายุของสมาชิกในครอบครัว ส่วนรูปที่ 4.3 แสดง Histogram และ cumulative distribution curve ของตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 อายุของสมาชิกในครอบครัว

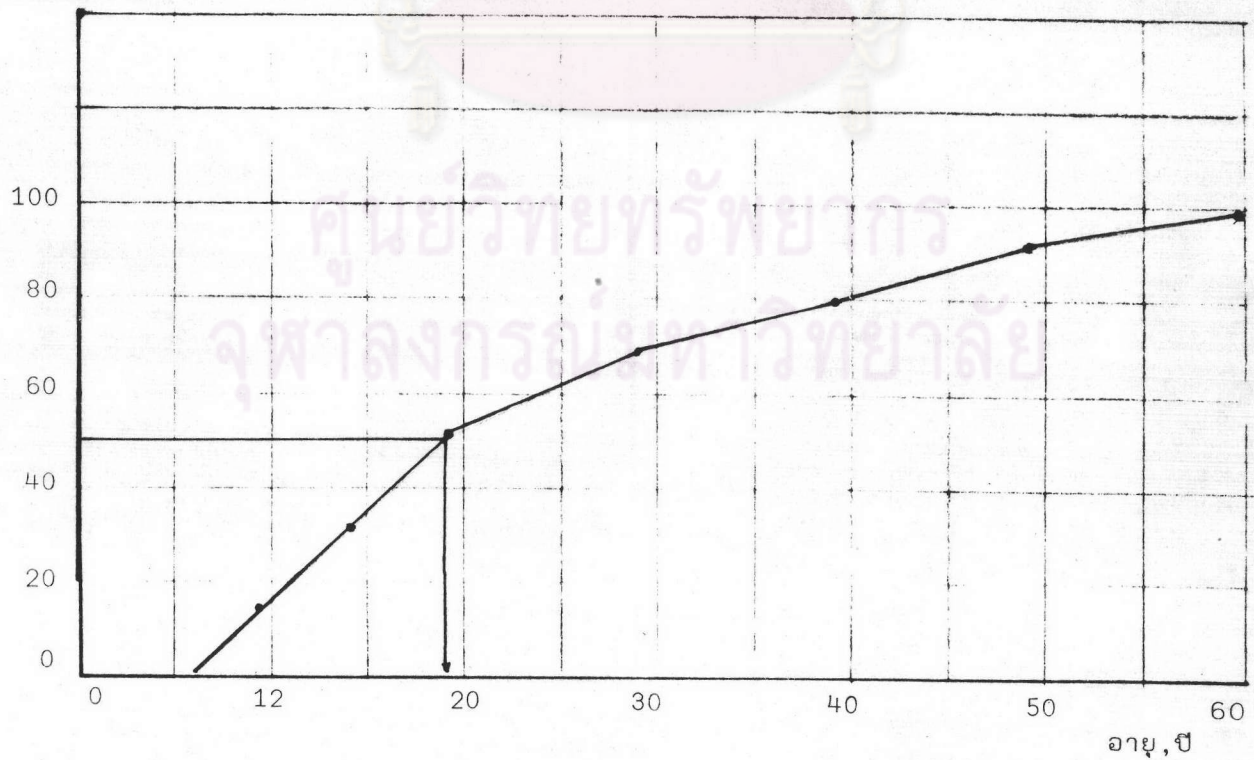
ช่วงอายุ	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
1 - 9	89	14.8	14.8
10 - 14	100	16.6	31.4
15 - 19	106	17.6	49.0
20 - 29	112	18.6	67.6
30 - 39	73	12.2	79.8
40 - 49	74	12.3	92.1
50 - 60	31	5.1	97.2
7 60	17	2.8	100
รวม	602	100	

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เปอร์เซ็นต์



เปอร์เซ็นต์สะสม



รูปที่ 4.5 ความถี่และผลรวมของการกระจายความถี่ของอายุ

พร้อมกันนี้ จากการสัมภาษณ์ข้อมูลเกี่ยวกับอาชีพของสมาชิกในแต่ละครอบครัว โดยแบ่งลักษณะอาชีพออกเป็น 4 กลุ่ม คือ 1 อาชีพทำการเกษตร (ทำไร่ทำนา), 2 อาชีพรับจ้าง, 3 อาชีพค้าขาย, 4 อาชีพรับราชการ ส่วนประชากรที่ไม่จัดอยู่ใน 4 กลุ่มอาชีพ คือ 1 นักเรียน, 2 ไม่มีอาชีพ (หมายถึงเด็กที่อายุต่ำกว่า 7 ปี และคนชรา) ซึ่งลักษณะอาชีพของประชากรทั้ง 4 กลุ่มหมายถึงอาชีพหลัก ส่วนอาชีพรองของประชากรซึ่งมีอาชีพทำการเกษตรในกรณีที่ว่างจากการทำงานอาจจะไปรับจ้างเพาะปลูก, เก็บเกี่ยวมันสำปะหลัง, ก่อสร้าง ซึ่งในตารางที่ 4.4 แสดงถึงเปอร์เซ็นต์การกระจายของลักษณะอาชีพหลักของสมาชิกในครอบครัว ส่วนอาชีพรองนั้นจะกล่าวในหัวข้อรายได้ของประชากร ซึ่งจากตารางที่ 4.4 จะเห็นว่าร้อยละ 90 มีอาชีพทำการเกษตรกรรม ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น รายได้ของประชากรส่วนใหญ่มาจากการเกษตรกรรม

ตารางที่ 4.4 อาชีพของสมาชิกในครอบครัว

อาชีพ	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	หมายเหตุ
1. ทำการเกษตร	351	58.3 (90.70)	ตัวเลขในวงเล็บหมายถึงเปอร์เซ็นต์ของอาชีพหลัก 4 กลุ่ม
2. รับจ้าง	17	2.8 (4.40)	
3. ค้าขาย	9	1.5 (2.30)	
4. รับราชการ	10	1.7 (2.60)	
5. นักเรียน	156	25.9	
6. ไม่มีอาชีพ	59	9.8	
รวม	602		

4.3 พื้นที่ทำการเกษตรกรรม (Cultivated Area)

ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งร้อยละ 90 ของประชากรประกอบอาชีพทำการเกษตรเป็นอาชีพหลัก จากการสัมภาษณ์ 89 หลังคาเรือนจาก 9 หมู่บ้านปรากฏว่า พืชซึ่งทำการเพาะปลูกในพื้นที่ส่วนใหญ่คือ ข้าว และมันสำปะหลัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมันสำปะหลังจากการสัมภาษณ์ พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากความต้องการของตลาดมีมาก และราคาดีกว่าพืชชนิดอื่น เช่น ปอแก้ว ในการลงทุนที่เท่ากัน ประกอบกับมันสำปะหลังเป็นพืชที่ไม่ต้องการน้ำในการเพาะปลูกมาก ซึ่งในบริเวณพื้นที่ศึกษามีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะทำการเพาะปลูกมันสำปะหลัง ในตารางที่ 4.5 แสดงพื้นที่ครอบครองของแต่ละครอบครัว ซึ่งมีค่าเฉลี่ยต่อครอบครัวเท่ากับ 29.8 ไร่ ส่วนในตารางที่ 4.6 แสดงพื้นที่เพาะปลูกข้าวของ 80 ครอบครัว (อีก 9 ครอบครัวไม่ปลูกข้าว) พื้นที่เพาะปลูกข้าวเท่ากับ 13.6 ไร่ ส่วนในตารางที่ 4.7 แสดงพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังของ 89 ครอบครัว ซึ่งพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังเฉลี่ยต่อครอบครัวเท่ากับ 19.30 ไร่

ตารางที่ 4.5 พื้นที่ครอบครองต่อครอบครัว

จำนวนพื้นที่ (ไร่)	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
10	4	4.5	4.5
15	8	9.0	13.5
16	2	2.2	15.7
17	1	1.1	16.8
18	2	2.2	19.0
19	2	2.2	21.2
20	13	14.6	35.8
21	1	1.1	36.9
22	1	1.1	38.0
23	2	2.2	40.2
24	2	2.2	42.4

ตารางที่ 4.5 พื้นที่ครอบครองต่อครอบครัว (ต่อ)

จำนวนพื้นที่ (ไร่)	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
25	6	6.7	49.1
27	3	3.4	52.5
28	2	2.2	54.7
30	14	15.7	70.4
31	1	1.1	71.5
32	1	1.1	72.6
33	1	1.1	73.7
35	3	3.4	77.1
36	1	1.1	78.2
37	1	1.1	79.3
40	3	3.4	82.7
42	2	2.2	84.9
45	1	1.1	86.0
50	5	5.6	91.6
55	1	1.1	92.7
58	1	1.1	93.8
59	1	1.1	94.9
60	1	1.1	96.0
80	1	1.1	97.1
88	1	1.1	98.2
90	1	1.1	100.0
รวม	89	100.0	

ตารางที่ 4.6 พื้นที่เพาะปลูกข้าวต่อครอบครัว

จำนวนพื้นที่ (ไร่)	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
3	1	1.3	1.3
4	2	2.5	3.8
5	6	7.5	11.3
6	3	3.8	15.1
7	4	5.0	20.1
8	6	7.5	27.6
9	1	1.3	28.9
10	20	25.0	53.9
12	4	5.0	58.9
13	1	1.3	60.2
14	2	2.5	62.7
15	5	6.3	69.0
17	2	2.5	71.5
18	1	1.3	72.8
19	2	2.5	75.3
20	12	15.0	90.3
24	1	1.3	91.6
27	1	1.3	92.9
29	1	1.3	94.2
30	4	5.0	99.2
50	1	1.3	100.0
รวม	80	100	

ตารางที่ 4.7 พื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังต่อครอบครัว

จำนวนพื้นที่ (ไร่)	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
4	1	1.1	1.1
5	3	3.3	4.5
6	3	3.4	7.9
7	2	2.2	10.1
8	6	6.7	16.8
9	3	3.4	20.2
10	14	15.7	35.9
11	1	1.1	37.0
12	4	4.5	41.5
13	2	2.2	43.7
14	1	1.1	44.8
15	13	14.6	59.4
16	3	3.4	62.8
18	1	1.1	63.9
20	6	6.7	70.6
24	1	1.1	71.7
25	6	6.7	78.4
30	8	9.0	87.4
32	1	1.1	88.5
35	2	2.2	90.7
40	2	2.2	92.9
49	1	1.1	94.0
50	1	1.1	95.1
60	1	1.1	96.2
68	1	1.1	97.3
70	1	1.1	98.4
80	1	1.1	100.0
รวม	89	100.0	

ตารางที่ 4.8 ผลผลิตของข้าว

ผลผลิต (ถัง/ไร่)	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
10	7	8.75	8.75
13	1	1.25	10.00
15	3	3.75	13.75
16	1	1.25	15.00
17	2	2.50	17.50
20	22	27.50	45.00
22	1	1.25	46.25
25	8	10.00	56.25
28	2	2.50	58.75
30	19	23.75	82.50
33	3	3.75	86.25
35	8	10.00	96.25
37	2	2.50	98.75
40	1	1.25	100.00
รวม	80	100.00	

หมายเหตุ อีก 9 ครอบครัวไม่ปลูกข้าว

ตารางที่ 4.9 ผลผลิตของมันสำปะหลัง

ผลผลิต (ตัน/ไร่)	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
1	51	57.3	57.3
1.2	1	1.12	58.42
1.3	2	2.24	60.66
1.5	8	9.00	69.66
1.8	1	1.12	70.78
2.0	20	22.50	93.28
2.5	6	6.74	100.00
รวม	89	100.00	

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ซึ่งจากค่าเฉลี่ยของพื้นที่เพาะปลูกข้าว และมันสำปะหลังจะเห็นว่า พื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังมีมากกว่า การปลูกข้าวส่วนใหญ่จะปลูกไว้เพื่อบริโภคสำหรับครอบครัว ส่วนมันสำปะหลังปลูกเพื่อนำไปขาย ตารางที่ 4.8 และ 4.9 แสดงถึงผลผลิตต่อไร่ของข้าว และมันสำปะหลัง ซึ่งค่าเฉลี่ยของผลผลิตข้าวเท่ากับ 24.5 ตัน/ไร่ ส่วนค่าเฉลี่ยของผลผลิตมันสำปะหลังเท่ากับ 1.4 ตัน/ไร่

จากการสัมภาษณ์ประชากรเกี่ยวกับพื้นที่การเกษตร และผลผลิตทางการเกษตร ก่อนสร้างถนนและหลังจากการสร้างถนนปรากฏว่า ประมาธร้อยละ 95 ของจำนวนประชากรที่สัมภาษณ์บอกว่าพื้นที่ทำการเกษตรเท่าเดิม เนื่องจากบริเวณป่าโปร่งทางราชการสงวนไว้เป็นป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนอีกประมาณร้อยละ 5 ได้รับการอนุญาตในสถานที่ทำกินในเขตป่าสงวนบางส่วนซึ่งหมดสภาพซึ่งก็เกิดก่อนที่จะมีการสร้างถนน ส่วนผลผลิตของพืชนั้นราษฎรร้อยละ 90 บอกว่าผลผลิตของข้าวนั้นขึ้นกับสภาพภูมิอากาศ และการเพาะปลูกก็ไม่อาศัยกรรมวิธีเพาะปลูกสมัยใหม่ เช่น การใช้ปุ๋ยเคมี และยาปราบศัตรูพืช หรือการแนะนำของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ส่วนอีกร้อยละ 10 ซึ่งโดยส่วนมากจะเป็นผู้ใหญ่บ้าน และหัวหน้าครอบครัวที่ค่อนข้างจะมีความรู้ กล่าวว่าในระยะแรกซึ่งตอนที่ทำการสัมภาษณ์ ถนนสร้างเสร็จประมาณ 2 ปี อาจจะยังไม่เห็นผลกำไรเนื่องจากถนนต่อการเกษตรได้ชัดเจน แต่ที่เห็นได้ชัดก็คือการกระตุ้นให้ราษฎรในหมู่บ้านเกิดความกระตือรือร้นในการทำการเกษตรเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการขนส่งติดต่อกับตลาดได้สะดวกขึ้น, ปริมาณยานพาหนะในการขนส่งเพิ่มขึ้น และสามารถทราบถึงสภาวะของตลาดได้ดีขึ้น และในส่วนของเทคนิคในการเพาะปลูกพืชด้วยหลักวิชาการนั้นในระยะยาวเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องก็อาจจะเข้ามาแนะนำและให้คำปรึกษา ได้อย่างทั่วถึงเนื่องจากการคมนาคมสะดวก

4.4 ผลกำไรเนื่องจากถนนต่อประชากร (Road Benefits)

จากการสัมภาษณ์ 89 ครอบครัวเกี่ยวกับผลกำไรเนื่องจากถนน ซึ่งได้ผลดังนี้

4.6.1 การปรับปรุงการเดินทางเข้าสู่ไร่นา ปรากฏว่าร้อยละ 36 แจ้งว่าการสร้างถนนมีผลต่อการปรับปรุงการเดินทางเข้าสู่ไร่นา ส่วนอีกร้อยละ 64 บอกว่าการสร้างถนนไม่มีผลต่อการปรับปรุงการเดินทางเข้าสู่ไร่นา เนื่องจากการเดินทางเข้าสู่ไร่นาไม่อาศัยถนนเส้นนี้

4.6.2 โอกาสที่จะขยายผลผลิตทางการเกษตร ปรากฏว่าร้อยละ 56.70 บอกว่า

ตารางที่ 4.10 ผลผลิตของมันสำปะหลังของแต่ละภาคของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2520

ภาค	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	เนื้อที่เสียหาย (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	ผลผลิตเฉลี่ย (กก/ไร่)	ผลผลิตทั้งหมด (ตัน)	เปอร์เซ็นต์ ผลผลิตทั้งหมด
เหนือ	180,501	49,852	130,649	1,949	254,573	1.95
ตะวันออกเฉียงเหนือ	3,456,768	37,956	3,418,812	2,137	7,305,519	56.10
กลาง	71,669	-	71,669	2,417	173,194	1.33
ตะวันออก	2,006,025	1,645	2,004,380	2,268	4,546,767	34.91
ตะวันตก	199,698	3,247	196,451	3,094	607,764	4.67
ใต้	71,944	130	71,814	1,901	136,504	1.05
รวมทั้งประเทศ	5,986,605	92,830	5,893,775	2,210	13,024,321	100.00

ที่มา : กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ตารางที่ 4.11 ผลผลิตของมันสำปะหลังของแต่ละภาคของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2521/2522

ภาค	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	เนื้อที่เสียหาย (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	ผลผลิตเฉลี่ย (กก/ไร่)	ผลผลิตทั้งหมด (ตัน)	เปอร์เซ็นต์ ผลผลิตทั้งหมด
เหนือ	197,478	30	197,448	2,730	539,816	4.19
ตะวันออกเฉียงเหนือ	2,930,613	41,148	2,889,465	2,090	6,032,973	46.85
กลาง	68,017	-	68,017	2,743	186,544	1.45
ตะวันออก	1,979,651	150	1,979,501	2,664	5,272,514	40.94
ตะวันตก	261,543	6,300	255,243	2,893	738,338	5.73
ใต้	49,516	94	49,422	2,166	107,033	0.83
รวมทั้งประเทศ	5,486,818	47,772	5,439,096	2,370	12,877,218	100.00

ที่มา : กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ตารางที่ 4.12 ผลผลิตของมันสำปะหลังของแต่ละภาคของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2522/2523

ภาค	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	เนื้อที่เสียหาย (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	ผลผลิตเฉลี่ย (กก./ไร่)	ผลผลิตทั้งหมด (ตัน)	เปอร์เซ็นต์ ผลผลิตทั้งหมด
เหนือ	227,262	-	227,262	2,633	598,381	4.32
ตะวันออกเฉียงเหนือ	3,724,671	4,187	3,720,484	2,248	8,363,648	60.34
กลาง	67,382	-	67,382	2,718	183,144	1.32
ตะวันออก	1,904,371	38,996	1,865,375	2,070	3,861,326	27.86
ตะวันตก	294,177	3,136	291,041	2,565	746,520	5.39
ใต้	46,343	15	46,328	2,342	108,500	0.78
รวมทั้งประเทศ	6,264,206	46,334	6,217,872	2,230	13,861,519	100.00

ที่มา : กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ตารางที่ 4.13 ผลผลิตของมันสำปะหลังของแต่ละภาคของประเทศไทย
ปี พ.ศ. 2523/2524

ภาค	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	เนื้อที่เสียหาย (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	ผลผลิตเฉลี่ย (กก./ไร่)	ผลผลิตทั้งหมด (ตัน)	เปอร์เซ็นต์ ผลผลิตทั้งหมด
เหนือ	339,655	672	338,983	2,724	923,389	5.37
ตะวันออกเฉียงเหนือ	4,427,882	40,407	4,026,627	2,346	9,446,443	54.91
กลาง	140,783	130	140,653	2,478	348,538	2.03
ตะวันออก	2,902,861	620	2,111,126	2,487	5,250,370	30.52
ตะวันตก	413,618	3,385	397,008	3,033	1,204,125	7.00
ใต้	18,574	10	16,250	1,962	31,883	0.18
รวมทั้งประเทศ	8,243,373	45,224	7,030,637	2,447	17,204,748	100.00

ที่มา : กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ตารางที่ 4.14 ผลผลิตของมันสำปะหลังของแต่ละภาคของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2524/2525

ภาค	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	เนื้อที่เสียหาย (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	ผลผลิตเฉลี่ย (กก./ไร่)	ผลผลิตทั้งหมด (ตัน)	เปอร์เซ็นต์ ผลผลิตทั้งหมด
เหนือ	344,645	-	344,645	2,865	987,408	5.88
ตะวันออกเฉียงเหนือ	3,575,610	202,729	3,372,881	2,446	8,250,067	49.10
กลาง	92,142	29	92,113	3,325	306,276	1.82
ตะวันออก	2,752,794	-	2,752,794	2,353	6,477,324	38.55
ตะวันตก	268,343	13,564	254,779	2,994	762,808	4.54
ใต้	9,959	100	9,859	1,953	19,255	0.11
รวมทั้งประเทศ	7,043,493	216,422	6,827,071	2,461	16,803,138	100.00

ที่มา : กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ตารางที่ 4.15 ผลผลิตของมันสำปะหลังในจังหวัดขอนแก่น

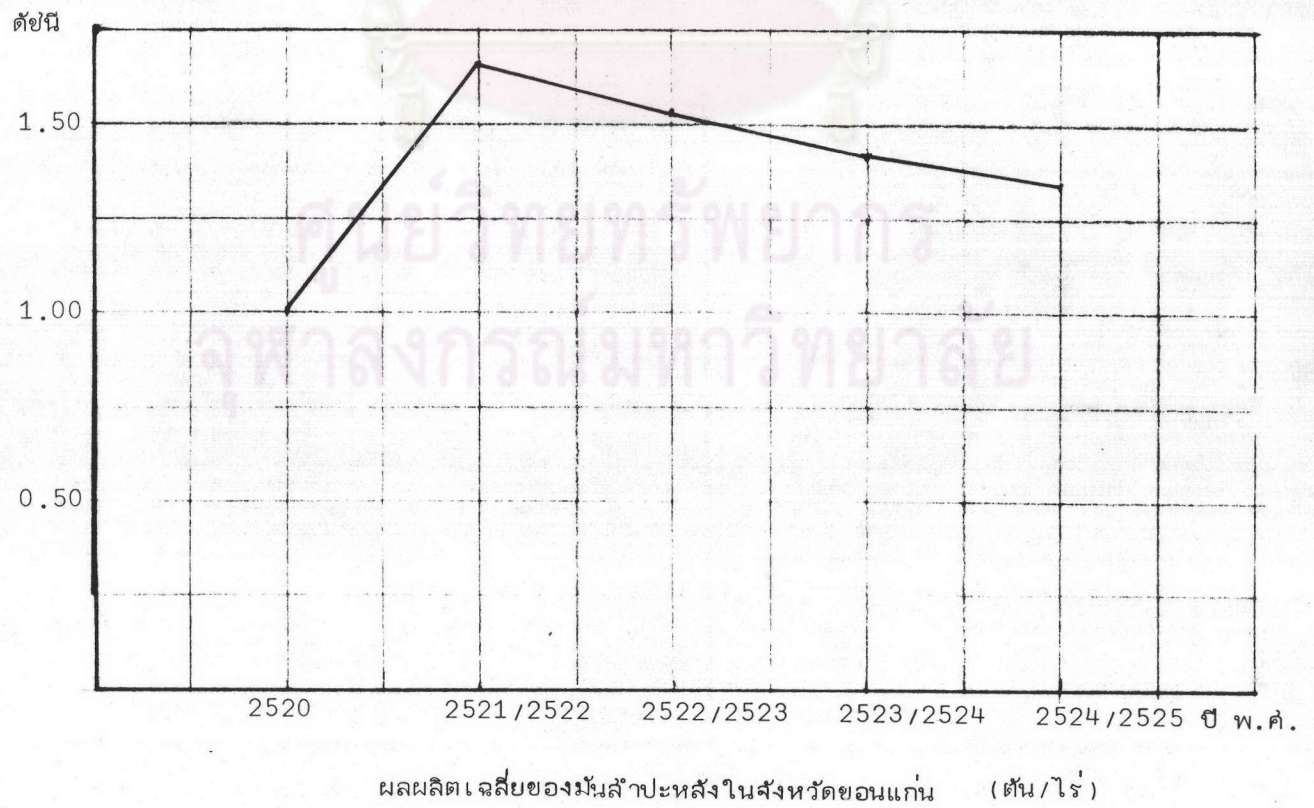
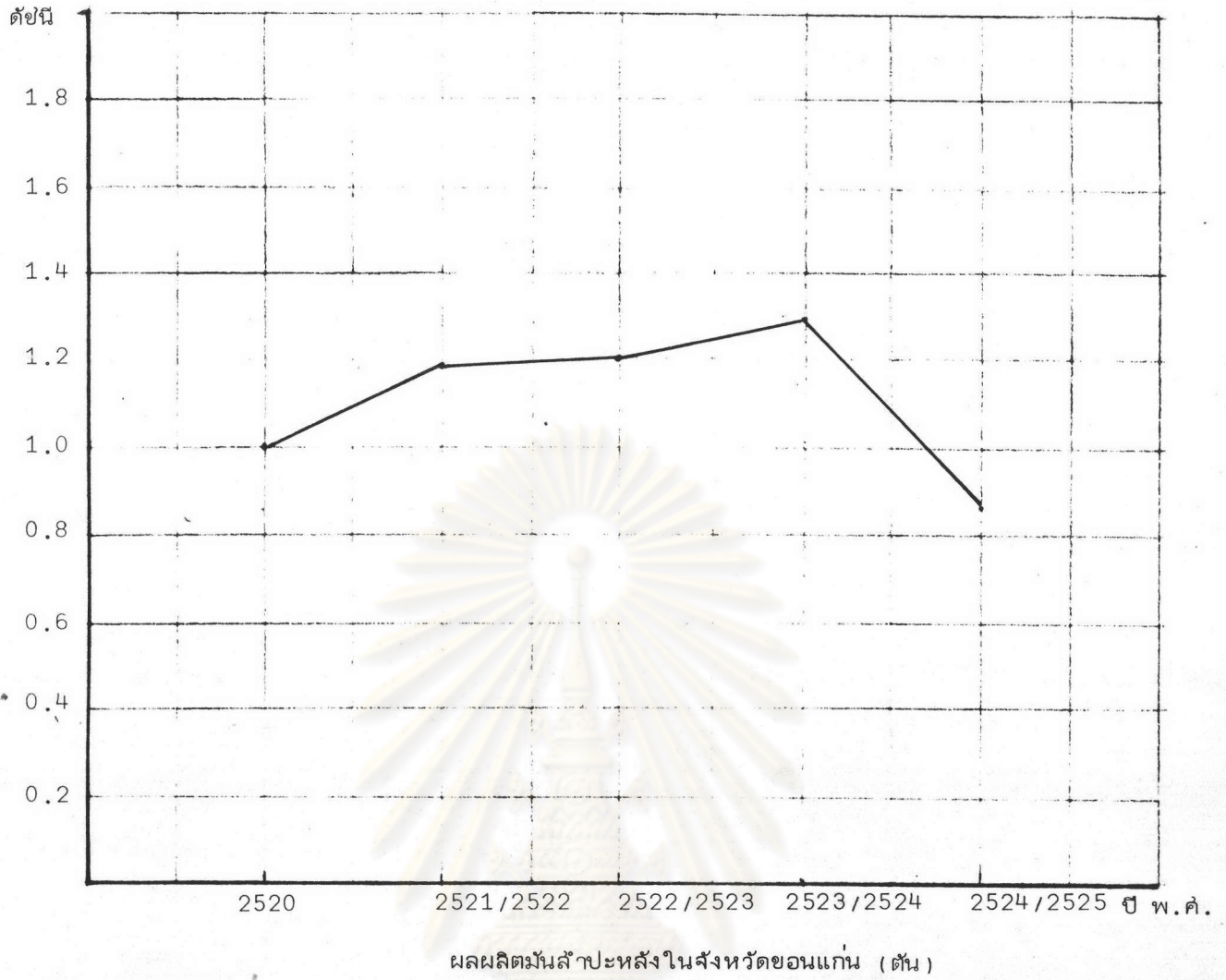
ปี พ.ศ.	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	เนื้อที่เสียหาย (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	ดัชนีผลผลิต	ผลผลิตเฉลี่ย (กก/ไร่)	ดัชนีผลผลิต เฉลี่ย
2520	376,739	-	376,739	565,108	1.00	1,500	1.00
2521/2522	298,945	29,271	269,674	674,185	1.19	2,500	1.67
2522/2523	294,381	427	293,954	676,094	1.20	2,300	1.53
2523/2524	336,598	9,615	326,983	698,109	1.24	2,135	1.42
2524/2525	241,624	20	241,604	483,208	0.86	2,000	1.33

ที่มา : กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

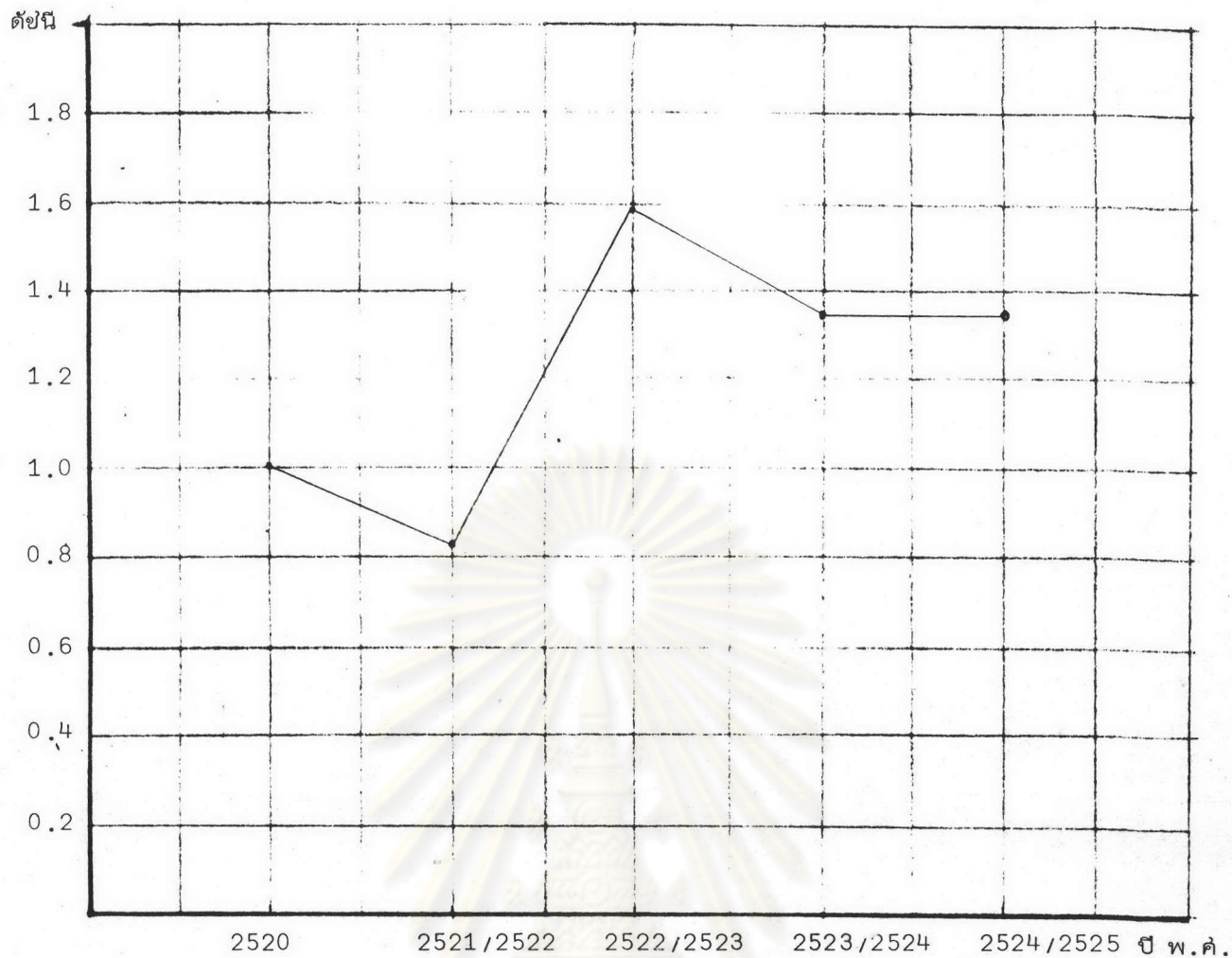
ตารางที่ 4.16 ผลผลิตของมันสำปะหลังในจังหวัดมหาสารคาม

ปี พ.ศ.	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	เนื้อที่เสียหาย (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	ดัชนีผลผลิต	ผลผลิตเฉลี่ย (กก/ไร่)	ดัชนีผลผลิต เฉลี่ย
2520	299,413	2,283	197,130	236,556	1.00	1,200	1.00
2521/2522	98,768	2,152	96,616	193,232	0.82	2,000	1.67
2522/2523	150,704	-	150,704	376,760	1.59	2,500	2.08
2523/2524	178,010	1,139	176,871	318,368	1.35	1,800	1.50
2524/2525	167,528	6	167,522	318,292	1.35	1,900	1.58

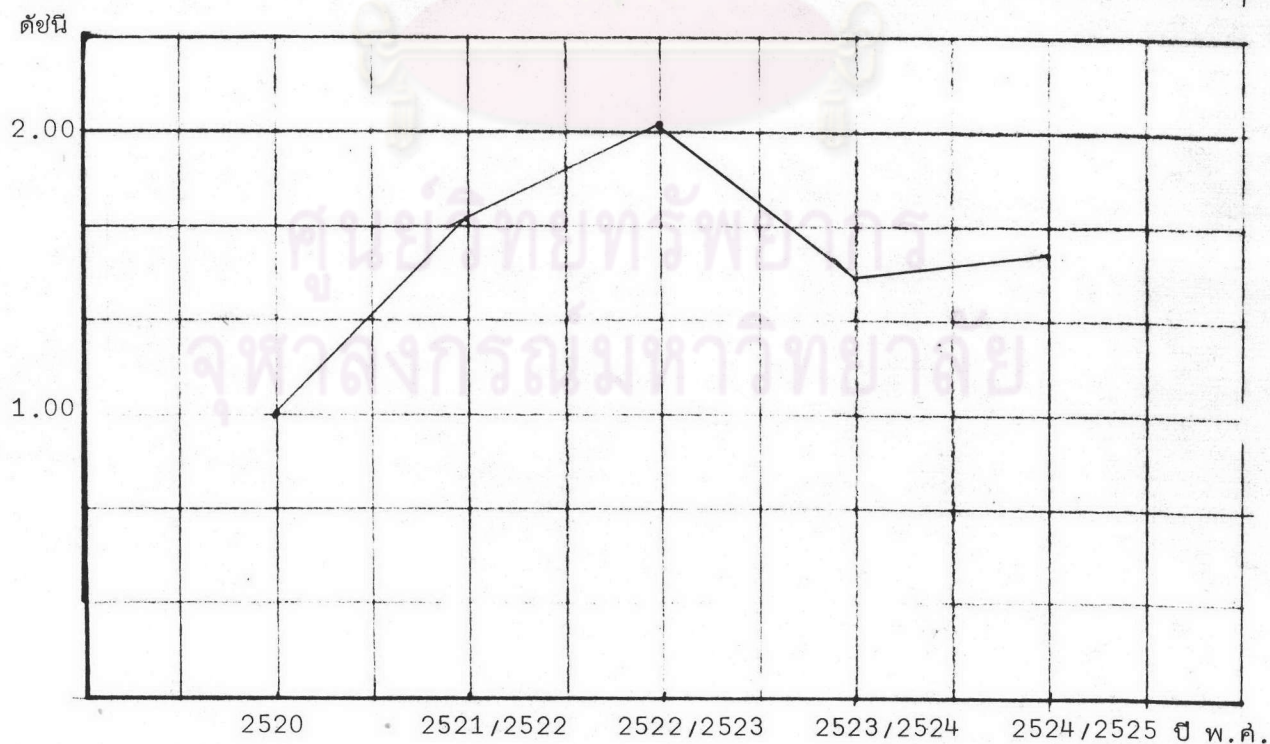
ที่มา : กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์



รูปที่ 4.6 จำนวนผลผลิตและผลผลิตเฉลี่ยมันสำปะหลังของจังหวัดขอนแก่น



ผลผลิตมันสำปะหลังในจังหวัดมหาสารคาม (ตัน)



ผลผลิตเฉลี่ยของมันสำปะหลังในจังหวัดมหาสารคาม (ตัน/ไร่)

รูปที่ 4.7 จำนวนผลผลิตและผลผลิตเฉลี่ยมันสำปะหลังของจังหวัดมหาสารคาม

การสร้างถนนเส้นนี้ทำให้มีโอกาสที่จะขยายผลผลิตทางการเกษตร เนื่องจากการคมนาคมขนส่งสะดวกขึ้น

4.6.3 การปรับปรุงการเดินทางติดต่อระหว่างชุมชนใหญ่ ปรากฏว่าประชากรทั้งหมด บอกว่าการสร้างถนนเส้นนี้เป็นการปรับปรุงการเดินทางติดต่อระหว่างชุมชนใหญ่

4.6.4 การยกระดับความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น ปรากฏว่าร้อยละ 76 หวังว่าการสร้างถนนเส้นนี้ ยกระดับความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น เนื่องจากสามารถเดินทางติดต่อกับชุมชนใหญ่ได้สะดวก รวดเร็ว, สามารถไปโรงพยาบาลได้สะดวกขึ้น, สามารถรับรู้ว่าข่าวสารจากภายนอกได้ดีขึ้น, นักเรียนที่ต้องไปเรียนในอำเภอหรือจังหวัดสามารถเดินทางไป-กลับ ได้ ฯลฯ

4.6.5 การปรับปรุงการเดินทางไปโรงเรียนของสมาชิกในครอบครัว ปรากฏว่าร้อยละ 95 บอกว่าการสร้างถนนเส้นนี้ปรับปรุงการเดินทางไปโรงเรียน ส่วนอีกร้อยละ 5 เป็นครอบครัวซึ่งโรงเรียนขึ้นประมออยู่ภายในหมู่บ้าน ซึ่งการเดินทางไม่ต้องอาศัยถนนเส้นนี้

4.5 การปรับปรุงเพิ่มผลผลิตของพืช (Improved Crop Production)

จากการสัมภาษณ์ 89 หลังคาเรือนเกี่ยวกับ

4.7.1 การใช้เมล็ดพันธุ์ข้าว ปรากฏว่าร้อยละ 99 ใช้เมล็ดพันธุ์ข้าวซึ่งเป็นของตัวเอง ไม่ได้ใช้เมล็ดพันธุ์ข้าวที่ทางราชการแนะนำ

4.7.2 การใช้ปุ๋ยเคมี ปรากฏว่าร้อยละ 91 ไม่ใช้ปุ๋ยเคมี, อีกร้อยละ 8 ใช้ปุ๋ยเคมี ก่อนสร้างถนนและใช้มาจนถึงปัจจุบัน และอีกร้อยละ 1 ใช้ปุ๋ยเคมีหลังจากการสร้างถนน เหตุผลที่ประชากรไม่นิยมใช้ปุ๋ยเคมี เนื่องจากมีราคาสูงซึ่งส่วนใหญ่จะใช้ปุ๋ยคอกหรือปุ๋ยหมัก ซึ่งมีราคาถูกกว่าและหาง่ายภายในหมู่บ้าน

4.7.3 การใช้ยาปราบศัตรูพืช ปรากฏว่าร้อยละ 96 ไม่ใช้ยาปราบศัตรูพืชในการเพาะปลูก เนื่องจากมีราคาแพง และไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

4.6 การเป็นเจ้าของยานพาหนะ (Vehicles ownership)

จากการสำรวจข้อมูลจำนวน 89 หลังคาเรือน ปรากฏว่าจำนวนบ้านที่มียานพาหนะ 45 หลังคาเรือน อีก 54 หลังคาเรือนไม่มี และจากข้อมูลการเป็นเจ้าของยานพาหนะ ปรากฏ

ว่ารถมอเตอร์ไซด์เป็นยานพาหนะที่มีมากที่สุด ในจำนวนยานพาหนะชนิดต่าง ๆ กล่าวคือ รถมอเตอร์ไซด์มีร้อยละ 22.5 % , รถจักรยานร้อยละ 10.1 , รถบรรทุกขนาดกลางร้อยละ 4.5 , รถปิกอัพร้อยละ 2.2 , อีกร้อยละ 60.8 ไม่มียานพาหนะเป็นของตัวเอง สาเหตุที่รถมอเตอร์ไซด์ได้รับความนิยมเนื่องจากรถมอเตอร์ไซด์มีความยืดหยุ่นในการเดินทางจากถนนใหญ่เข้าสู่หมู่บ้าน ซึ่งถนนอาจจะเป็นทางทุรกันดาร และความเร็วของรถมอเตอร์ไซด์ก็มีความเพียงพอสำหรับการเดินทางในระยะทางปานกลางประมาณ 30 กม. ในกรณีที่การเดินทางไปติดต่อรูกระซึ่งไม่จำเป็นต้องอาศัยรถประจำทางซึ่งต้องรอเป็นเวลานาน นอกจากนี้ราคาของรถมอเตอร์ไซด์ก็ถูกกว่ารถยนต์มาก ซึ่งชาวบ้านมีกำลังทรัพย์พอที่จะซื้อได้ ตารางที่ 4.17 แสดงเปอร์เซ็นต์การเป็นเจ้าของยานพาหนะชนิดต่าง ๆ

ตารางที่ 4.17 เปอร์เซ็นต์การเป็นเจ้าของยานพาหนะ

การเป็นเจ้าของยานพาหนะ	ความถี่	เปอร์เซ็นต์
1. ไม่มี	54	60.8
2. จักรยาน	9	10.1
3. เกวียน	-	-
4. มอเตอร์ไซด์	20	22.5
5. รถบรรทุกขนาดกลาง	4	4.5
6. รถปิกอัพ	2	2.2
รวม	89	100

4.7 คุณลักษณะในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา (Trip characteristic in the study area)

ข้อมูลที่ผ่านมาแสดงคุณลักษณะในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ศึกษา ได้จากการสัมภาษณ์แต่ละครอบครัว (Home interview) จาก 9 หมู่บ้านในพื้นที่ศึกษาคำนวน 89 หลังคาเรือน และข้อมูลจากการสัมภาษณ์ข้างทาง (Roadside interview) โดยจุดที่สัมภาษณ์อยู่ที่ต้นทางหลวงหมายเลข 2300 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 208 ที่บ้านหนองเขื่อน

4.7.1 การสัมภาษณ์แต่ละครอบครัว (Home interview) จากการสัมภาษณ์ 89 ครอบครัว จาก 9 หมู่บ้าน การเดินทางซึ่งเกิดขึ้น (Trip generated) ได้แบ่งออกตามจุดประสงค์ของการเดินทาง (Trip purpose) ประกอบด้วยการเดินทางไปขายผลผลิตทางการเกษตร, ไปซื้อของ, ไปซื้อของและขยายผลผลิตทางการเกษตร (ต่างจากการเดินทางไปขายผลผลิต กล่าวคือ การเดินทางไปขายผลผลิตราษฎรจะทำการบรรทุกมันสำปะหลังโดยจ้างรถบรรทุกประจำหมู่บ้านขนส่งไปที่ตำบลท่าพระซึ่งมีโรงงานรับซื้อหัวมันสำปะหลังสดหลายโรงงาน ซึ่งในขบวนการขนมันสำปะหลังขึ้นรถบรรทุก, การขนส่ง และการขนหัวมันสำปะหลังลงที่โรงงาน ต้องใช้เวลานาน และต้องทำต่อเนื่อง ส่วนการเดินทางไปขายผลผลิตและซื้อของนั้นราษฎรจะนำผลผลิตใส่กระสอบประมาณ 1 - 2 กระสอบไปขายที่โรงงานมันสำปะหลังที่ทำพระต่อจากนั้นก็ถือโอกาสเดินทางไปซื้อของต่อที่สังหวาดขอนแก่น), ไปธุระ, ไปโรงเรียน, ไปรับจ้าง, ไปทำงาน ซึ่งตารางที่ 4.18 แสดงเปอร์เซ็นต์ของจุดประสงค์ของการเดินทาง ในตารางที่ 4.18

จะเห็นว่าจุดประสงค์ของการเดินทางส่วนใหญ่ของประชากรในพื้นที่ศึกษา คือ การเดินทางไปซื้อของ และไปธุระ รองลงมาคือการไปขายผลผลิตทางการเกษตร (ไม่นับการเดินทางของเด็กนักเรียน ซึ่งส่วนใหญ่จะเดินทางภายในหมู่บ้าน)

ส่วนในตารางที่ 4.19 แสดงถึงเปอร์เซ็นต์ของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ซึ่งจากการสอบถามชาวบ้านพบว่ารถบรรทุกขนาดกลางเป็นยานพาหนะที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ เนื่องจากสามารถใช้เป็นรถบรรทุกขนส่งผลผลิตไปสู่ตลาดได้ และเป็นรถโดยสาร หรือเป็นรถบรรทุกพร้อมกับโดยสารพร้อมกัน ซึ่งในแต่ละหมู่บ้านจะมีรถบรรทุกขนาดกลางประจำอยู่ จากตารางที่ 4.19 จะเห็นว่ารถบรรทุกขนาดกลางเป็นยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด นอกจากนี้ยังมีรถโดยสาร

ขนาดเล็ก (Pick up) 2 คัน วิ่งค้ำส่งระหว่าง บ. ดอนกลางถึงปากทาง ซึ่งทางหลวงหมายเลข 2300 บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 208 ซึ่งจากการสอบถามคนขับรถบอกว่ารถโดยสารขนาดเล็กระวังไปกลับจาก บ.ดอนกลางถึงปากทางประมาณวันละ 10 เที่ยว โดยเฉพาะช่วงเช้าและเย็นเพื่อรับส่งเด็กนักเรียน และคนทำงาน ซึ่งอยู่ตามหมู่บ้านระหว่างทางเพื่อต่อรถโดยสารขนาดใหญ่ซึ่งวิ่งระหว่าง จังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดขอนแก่นในทางหลวงหมายเลข 208 ในกรณีที่บ้านมีมอเตอร์ไซด์ การเดินทางรัฐหรือส่งนักเรียนซึ่งเดินทางไปจังหวัดขอนแก่น หรืออำเภอโกสุมพิสัย โดยจะขับมอเตอร์ไซด์มาส่งที่ปากทาง และโดยสารรถโดยสารประจำทางต่อไป ซึ่งรายละเอียดแสดงอยู่ในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.20 แสดงเปอร์เซ็นต์ของจุดปลายทางในการเดินทาง ซึ่งในการเดินทางไปขายผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่จะนำไปขายที่ตำบลท่าพระ เนื่องจากมีโรงงานรับซื้อหัวมันสำปะหลังสดหลายแห่ง และมีระยะทางใกล้ ส่วนการเดินทางไปรัฐและซื้อของนั้น ชาวบ้านจะเดินทางไปจังหวัดขอนแก่น

ตารางที่ 4.21 แสดงถึงความถี่ในการเดินทาง ซึ่งค่าเฉลี่ยของการเดินทางจากหมู่บ้านที่ 9 แห่ง โดยใช้เส้นทางในทางหลวงหมายเลข 2300 ประมาณ 4.4 ครั้ง/เดือน

4.7.2 การสัมภาษณ์ข้างทาง (Roadside interview) โดยจุดสัมภาษณ์ที่ปากทางหลวงหมายเลข 2300 บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 208 โดยการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถยนต์สอบถามข้อมูลความถี่ของการเดินทาง, จุดต้นทาง และจุดปลายทาง, จุดประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งข้อมูลแสดงอยู่ในตารางที่ 4.22 ตารางที่ 4.23 และตารางที่ 4.24 แสดงปริมาณการจราจรของทางหลวงหมายเลข 2300 ก่อนปรับปรุงและหลังจากการปรับปรุง จะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และรูปที่ 4.10 แสดงกราฟปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2300 จากข้อมูลปริมาณการจราจร และการสัมภาษณ์ข้างทาง (Roadside interview) จะเห็นว่าในช่วงเช้า จะมีปริมาณรถมอเตอร์ไซด์และรถโดยสารมากเป็นพิเศษ เนื่องจากการเดินทางของนักเรียน, การเดินทางไปรัฐ และการเดินทางไปซื้อของในตัวเมือง ส่วนการบรรทุกผลผลิตไปขายจำเป็นต้องรอรถโดยสารขนาดกลางซึ่งวิ่งกลับมา และต้องใช้เวลาในการเก็บเกี่ยวและขนขึ้นรถ จะเห็นว่าในตอนสาย ๆ จะมีรถบรรทุกมาก



รูปที่ 4.8 รถบรรทุกขนาดกลางซึ่งเป็นพาหนะในการขนสิ่ง และโดยลำร



รูปที่ 4.9 รถโดยลำรขนาดเล็กซึ่งวิ่งอยู่ในเส้นทาง 2300

ตารางที่ 4.18 เปอร์เซ็นต์ของจุดประสงค์การเดินทางของ 9 หมู่บ้าน และรวมทั้งพื้นที่

หมู่บ้าน	การกระจายของจุดประสงค์การเดินทาง							รวม
	ไปขายผลผลิต ทางการเกษตร	ไปซื้อของ	ไปซื้อของและ ขายผลผลิต	ไปธุระ	ไปโรงเรียน	ไปรับจ้าง	ไปทำงาน	
1 บ. บะหลว	5(12.5)	10(25)	7(17.5)	4(10)	10(25)	4(10)	-	40(100)
2 บ. ขอนกว้าง	2(5.6)	11(30.6)	9(25)	7(19.4)	7(19.4)	-	-	36(100)
3 บ. นหนองโน	2(3.5)	12(21.0)	8(14.0)	18(31.6)	12(21.0)	4(7.0)	1(1.8)	57(100)
4 บ. นหนองไร่	2(4.2)	8(16.7)	9(18.8)	10(20.8)	15(31.3)	3(6.3)	1(2.1)	48(100)
5 บ. ดินแ่	1(2.9)	9(25.7)	10(28.6)	11(31.4)	4(11.4)	-	-	35(100)
6 บ. ดอนกลาง	1(3.8)	7(26.9)	7(26.9)	7(26.9)	4(15.4)	-	-	26(100)
7 บ. วังจวน	5(20.0)	6(24.0)	3(12.0)	6(24.0)	5(20.0)	-	-	25(100)
8 บ. วังกุง	3(9.4)	9(28.1)	5(15.6)	10(31.3)	4(12.5)	-	-	32(100)
9 บ. น้ำเคียง	5(16.1)	4(12.9)	3(9.7)	7(22.6)	12(38.7)	-	-	31(100)
รวม	26	76	61	80	73	12	2	330
% จุดประสงค์ ของการเดินทาง	7.9	23	18.5	24.2	22.1	3.6	.6	100

() เปอร์เซ็นต์

ชนิดของยานพาหนะ	จุดประสงค์ของการเดินทาง						
	ไปขายผล ผลิตทาง การเกษตร	ไปซื้อของ	ไปขายผล ผลิตและ ซื้อของ	ไปธุระ	ไปโรงเรียน	ไปรับจ้าง	ไปทำงาน
เดินเท้า	-	-	-	-	50 (68.5)	-	-
เกวียน	-	-	-	-	-	-	-
มอเตอร์ไซด์	-	-	-	5 (6.2)	-	1 (8.3)	1 (50)
รถโดยสาร ขนาดเล็ก	2 (7.7)	1 (1.3)	1 (1.6)	2 (2.5)	13 (17.8)	-	-
รถโดยสาร ขนาดกลาง	-	10 (13.2)	-	10 (12.5)	5 (6.8)	7 (58.3)	-
รถโดยสาร ขนาดใหญ่	-	-	-	-	-	-	-
รถบรรทุกเล็ก	-	-	-	-	-	-	-
รถบรรทุก ขนาดกลาง	24 (92.3)	31 (40.8)	60 (98.4)	14 (17.5)	-	-	-
รถบรรทุก ขนาดใหญ่	-	-	-	-	-	-	-
รถเก๋ง	-	-	-	-	-	-	-
รถโดยสารขนาดเล็ก และรถโดยสาร ขนาดใหญ่	-	-	-	-	-	-	-
รถมอเตอร์ไซด์ กับรถโดยสาร ขนาดใหญ่	-	1 (1.3)	-	9 (11.2)	-	-	-
รถโดยสารขนาด กลางกับรถโดยสาร ขนาดใหญ่	-	33 (43.4)	-	40 (50)	5 (6.9)	4 (33.3)	1 (50)
รวม	26	76	61	80	73	12	2

ตารางที่ 4.20 เปอร์เซนต์ของจุดปลายทางในการเดินทาง

จุดปลายทาง จุดเริ่มต้น	ท่าพระ	ขอนแก่น	ท่าพระและ ขอนแก่น	โกสัม- พลัย	โรงเรียน ในหมู่บ้าน	โรงเรียน ในอำเภอ โกสัมพลัย	โรงเรียน เขวาไร่
1 บ. บะหลวง	5 (12.5)	16 (40)	8 (20)	1 (2.5)	9 (22.5)	-	1 (2.5)
2 บ. ขอนกว้าง	2 (5.6)	16 (44.4)	7 (19.4)	4 (11.1)	4 (11.1)	-	3 (8.3)
3 บ. หนองโน	2 (3.5)	32 (56.1)	8 (14.0)	2 (3.5)	8 (14.0)	-	5 (8.8)
4 บ. หนองไร่	4 (8.3)	13 (27.1)	13 (27.1)	3 (6.3)	13 (27.1)	-	2 (4.1)
5 บ. ดินแอ้	1 (2.8)	19 (54.3)	8 (22.9)	1 (2.9)	4 (11.4)	-	2 (5.7)
6 บ. ดอนกลาง	1 (3.8)	12 (46.2)	6 (23.1)	3 (11.50)	4 (15.4)	-	-
7 บ. รังจาน	5 (20)	4 (16)	1 (4)	10 (40)	5 (20)	-	-
8 บ. รังทุง	3 (9.4)	18 (56.2)	3 (9.4)	1 (3.1)	5 (15.6)	-	2 (6.3)
9 บ. น้ำเที่ยง	5 (16.1)	-	-	14 (45.2)	10 (32.2)	2 (6.5)	-
รวม	28	130	54	39	62	2	15

ตารางที่ 4.21 ความถี่ของการเดินทางในพื้นที่ศึกษา

ความถี่ของการเดินทาง (ครั้ง/เดือน)	ความถี่	เปอร์เซ็นต์	เปอร์เซ็นต์สะสม
1 $\frac{1}{2}$	44	13.3	13.3
2 1	82	24.8	38.1
3 2	36	10.9	49.0
4 3	29	8.8	57.8
5 4	16	4.8	62.6
6 5	21	6.4	69.0
7 6	7	2.1	71.1
8 7	2	0.6	71.7
9 8	-	-	71.7
10 22	31	9.4	81.1
11 22	62	18.8	100.0
รวม	330	100.0	
เฉลี่ย	4.4 ครั้ง/เดือน		

หมายเหตุ ค่าเฉลี่ยของความถี่ในการเดินทางไม่รวมความถี่ของการเดินทางในแถวที่ 11 เนื่องจากเป็นการเดินทางไปโรงเรียนในหมู่บ้าน.

ตารางที่ 4.22 ผลของการสัมภาษณ์ข้างทาง (Roadside interview)

ชนิดของยานพาหนะ	ความถี่ของการเดินทาง (ครั้ง/วัน)		ต้นทาง	ปลายทาง	จุดประสงค์ในการเดินทาง	หมายเหตุ
	ก่อนมีถนน	หลังมีถนน				
รถปิกอัพ	-	-	อ.โกสัมพิลัย	บ.ดอนกลาง	ธุระ	เจ้าของรถอยู่ อ.โกสัมพิลัย นาน ๆ ครั้งถึงจะใช้เส้นทาง 2300
รถปิกอัพ	1	1	บ.วังยาว	จ.ขอนแก่น	ทำงาน	
รถบรรทุกขนาดกลาง	1	2	บ.วังภูง	จ.ขอนแก่น	เป็นรถโดยสาร	
รถบรรทุกขนาดกลาง	2	3	บ.หนองไร่	ต.ท่าพระ	ขนส่งมันสำปะหลัง	
รถบรรทุกขนาดกลาง	-	-	จ.ขอนแก่น	บ.หินแอ่	ฉายหนัง	นาน ๆ จะเดินทางโดยใช้เส้นทาง 2300
รถบรรทุกขนาดกลาง	2	4	บ.วังยาว	จ.ขอนแก่น	เป็นรถโดยสาร	
รถปิกอัพ	-	10	บ.ดอนกลาง	บ.หนองเขื่อน	เป็นรถโดยสาร	มาวิ่งรับส่งผู้โดยสารหลังจากก่อสร้างถนน
รถบรรทุกขนาดกลาง	-	4	บ.หินแอ่	บ.หนองเขื่อน	เป็นรถโดยสาร	ซื้อรถหลังจากการก่อสร้างถนน
รถมอเตอร์ไซด์	-	1	อ.โกสัมพิลัย	บ.วังยาว	ไปส่งหนังสือ	
รถมอเตอร์ไซด์	1	1	บ.วังโน	บ.เขื่อน	มาส่งลูกไปโรงเรียน	โดยให้มักเรียนต่อรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ บ.เขื่อน
รถมอเตอร์ไซด์	-	-	บ.วังโน	บ.เขื่อน	มาส่งภรรยาไปธุระ	โดยให้ภรรยาต่อรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ บ.เขื่อน
รถบรรทุกขนาดกลาง	1	2	บ.วังจาน	ต.ท่าพระ	ขนส่งมันสำปะหลัง	
รถบรรทุกขนาดกลาง	1	1	บ.ปะหลวง	ต.ท่าพระ	ขนส่งมันสำปะหลัง	
รถมอเตอร์ไซด์	-	-	บ.วังโน	บ.หนองสระพัง	ธุระ	
รถบรรทุกขนาดกลาง	1	2	บ.ปะหลวง	จ.ขอนแก่น	เป็นรถโดยสาร	
รถบรรทุกขนาดกลาง	1	2	บ.ดอนกลาง	จ.ขอนแก่น	เป็นรถโดยสาร	
รถมอเตอร์ไซด์	-	-	บ.วังยาว	บ.ม่วง	ธุระ	
รถบรรทุกขนาดกลาง	1	3	บ.วังภูง	ต.ท่าพระ	ขนส่งมันสำปะหลัง	
รถบรรทุกขนาดกลาง	1	2	บ.วังแคน	ต.ท่าพระ	ขนส่งมันสำปะหลัง	

หมายเหตุ ในวันที่ทำการสำรวจข้อมูลเป็นฤดูเก็บเกี่ยวมันสำปะหลัง

ตารางที่ 4.23 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสาย 2300

	ชนิดของยานพาหนะ					
	รถมอเตอร์ไซด์	รถบรรทุกเล็ก	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถบรรทุก ขนาดกลาง	รถบรรทุก ขนาดใหญ่
05.00-06.00	2	1	-	-	1	-
06.00-07.00	6	1	-	2	-	-
07.00-08.00	11	-	5	5	1	-
08.00-09.00	26	4	8	8	2	-
09.00-10.00	11	1	4	3	-	-
10.00-11.00	9	-	2	-	3	-
11.00-12.00	28	2	3	2	3	-
12.00-13.00	7	-	2	1	2	-
13.00-14.00	7	3	1	1	5	-
14.00-15.00	5	2	3	2	3	-
15.00-16.00	9	-	2	1	2	-
16.00-17.00	19	-	4	6	5	-
17.00-18.00	13	-	5	4	6	-
18.00-19.00	8	-	5	5	2	1
19.00-20.00	5	-	1	-	3	-
20.00-21.00	3	2	-	-	-	-
21.00-22.00	-	-	-	-	1	-
22.00-23.00	1	-	-	-	-	-
23.00-24.00	-	2	-	-	-	-
รวม	170	17	55	40	39	1

หมายเหตุ สํารวจเมื่อ 4 กพ. 2526 ที่บ้านหนองเขื่อน (ปากทางเชื่อม)

-รถบรรทุกเล็ก และรถโดยสารขนาดเล็ก หมายถึงรถปิกอัพ

ตารางที่ 4.24 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสาย 2300 ก่อนการปรับปรุง

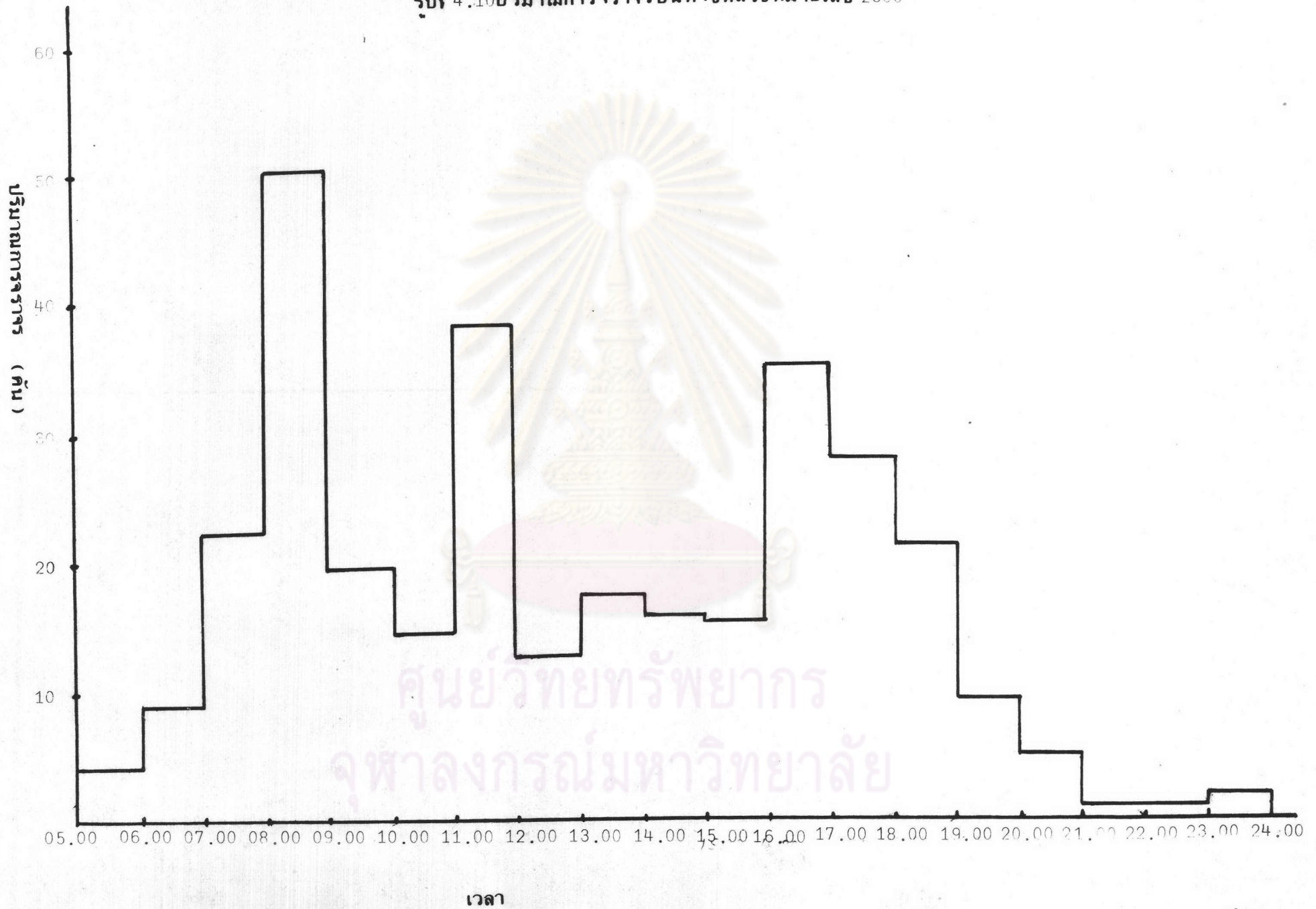
เวลา	ชนิดของยานพาหนะ					
	รถมอเตอร์ไซด์	รถบรรทุกเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดใหญ่
09.00-10.00	1	-	-	-	4	-
10.00-11.00	2	1	-	-	1	-
11.00-12.00	-	2	-	-	2	-
12.00-13.00	1	-	-	-	6	-
13.00-14.00	1	1	-	-	1	-
14.00-15.00	4	5	-	-	3	-
15.00-16.00	1	1	-	-	1	-
16.00-17.00	2	3	-	-	2	-
รวม	12	13	-	-	20	-

ที่มา : รายงานความเหมาะสมของทางหลวงหมายเลข 2300 กองวางแผนโครงการทางหลวง

หมายเหตุ - รถบรรทุกเล็ก และรถโดยสารขนาดเล็ก หมายถึง รถปิกอัพและรถบรรทุก 4 ล้อ

- สักรวจเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2521 ที่ กม. ที่ 2.00 จากปากทางเชื่อม

รูป 4.10 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2300



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลจากการสำรวจจะสามารถสรุปถึงลักษณะในการเดินทาง (Trip characteristics) ของประชากรในบริเวณพื้นที่ศึกษา แบ่งออกได้ 2 ลักษณะ คือ

ก. การเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะสามารถแบ่งตามจุดประสงค์การเดินทาง

ก.1 การเดินทางไปทำงานที่ ไร่ - นา ซึ่งอยู่ในบริเวณหมู่บ้าน

ก.2 การเดินทางไปโรงเรียนซึ่งอยู่ในบริเวณหมู่บ้าน หรือหมู่บ้านใกล้เคียง ซึ่ง

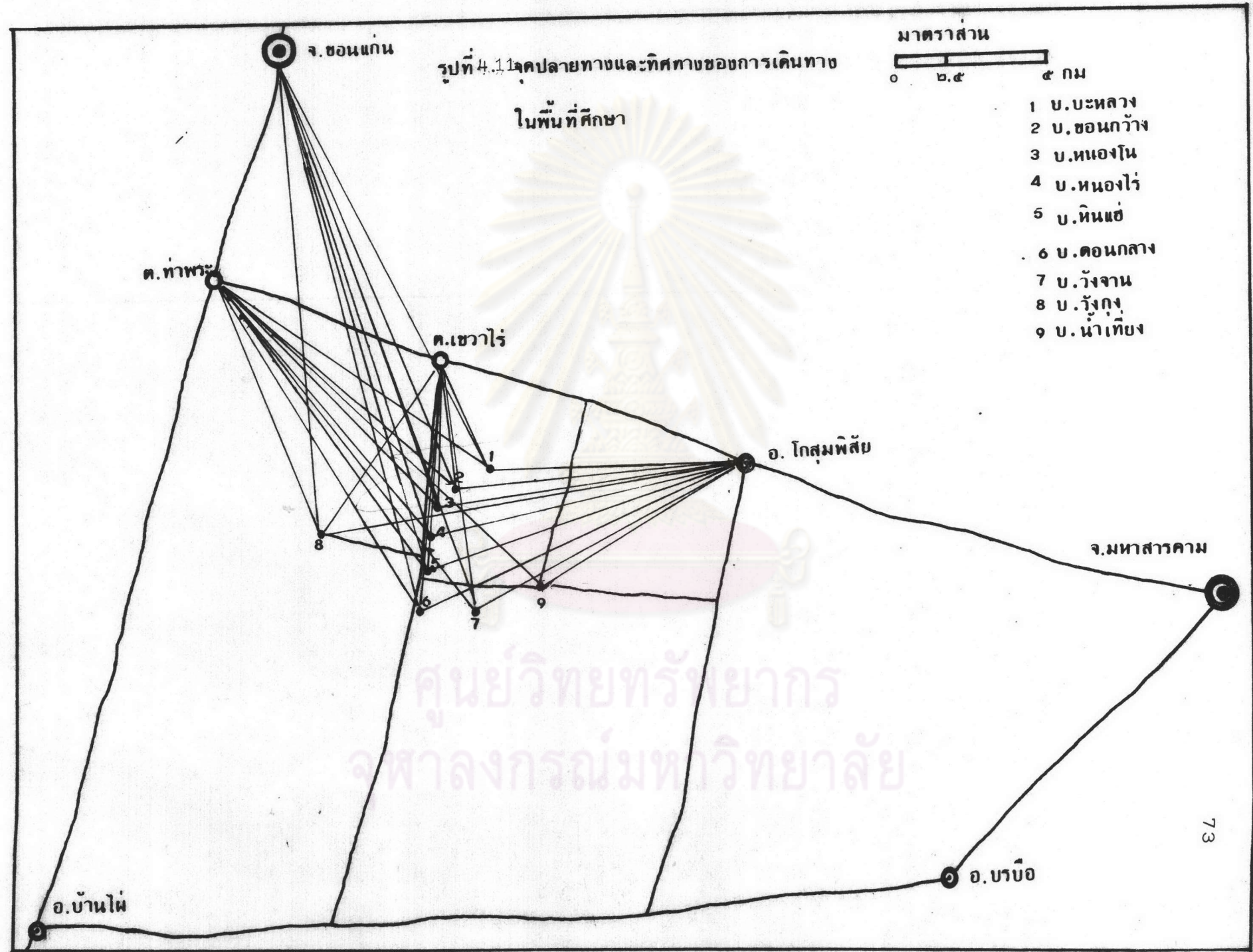
การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 2300 จะไม่มีผลกระทบต่อการเดินทางภายในพื้นที่ เนื่องจาก การเดินทางส่วนใหญ่จะใช้การเดินทาง และการเดินทางมีความจำเป็น

ข. การเดินทางระหว่างหมู่บ้านกับชุมชนภายนอก ซึ่งจะมีผลกระทบเนื่องจากการ ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 2300 ซึ่งลักษณะการเดินทางสามารถแบ่งตามจุดประสงค์ของการ เดินทาง

ข.1 การเดินทางไปธุระ จุดปลายทางของการเดินทางส่วนใหญ่ คือ จังหวัด ขอนแก่น และอำเภอโกสุมพิสัย เนื่องจากเป็นแหล่งชุมชนที่ใกล้ที่สุด และมีสิ่งสาธารณูปโภคที่จำเป็นและต้องการสำหรับประชาชนเพียงพอ

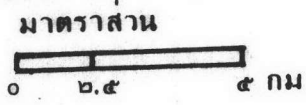
ข.2 การเดินทางไปขายผลผลิต จุดปลายทางของการเดินทาง คือ ต.ท่าพระ จังหวัดขอนแก่น เนื่องจากมีโรงงานรับซื้อผลผลิตมันสำปะหลังอยู่เป็นจำนวนมาก และเป็นแหล่งรับซื้อที่ใกล้ที่สุด

ข.3 การเดินทางของนักเรียน เนื่องจากโรงเรียนภายในบริเวณหมู่บ้านมีแค่ ชั้นประถมต้น ดังนั้น การไปโรงเรียนชั้นสูง ๆ ชั้นไปต้องเดินทางไปเรียนในชุมชนใหญ่ ๆ เช่น โรงเรียนมัธยมที่ตำบลเขวาไร่ หรือโรงเรียนในอำเภอโกสุมพิสัย ซึ่งระยะทางสามารถ ไป - กลับ ได้ภายใน 1 วัน ในรูปที่ 4.11 แสดงจุดปลายทางและทิศทางของการเดินทางของแต่ละหมู่บ้านในพื้นที่ศึกษากับชุมชนภายนอก.



รูปที่ 4.11 จุดปลายทางและทิศทางของการเดินทาง

ในพื้นที่ศึกษา



- 1 บ.บะหล่าง
- 2 บ.ซอนกว้าง
- 3 บ.หนองโน
- 4 บ.หนองไร่
- 5 บ.หินแฮ่
- 6 บ.ดอนกลาง
- 7 บ.วังจาน
- 8 บ.วังกุง
- 9 บ.น้ำเทียง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จ.สาธิตการณัฒนาวิทยาลัย