

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงตอนกลาง

จังหวัดมหาสารคาม



ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา : จังหวัดมหาสารคาม

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร เทคโนโลยี ทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญกับความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ตามยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพภายในด้านโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่เขตเมืองและเชื่อมโยง รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในภาคการขนส่ง

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor, NSEC) ตามแนวเส้นทาง R9, R12, R3A, R3B ทำให้ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

นอกจากนี้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ได้กำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะกำหนดให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง - ตะวันออก และภาคใต้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวกเพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

สนข. จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และบริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 มีระยะเวลาปฏิบัติงาน 22 เดือน (660 วัน) เริ่มปฏิบัติงาน วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 สิ้นสุดการปฏิบัติงาน วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

กำหนดให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผล การพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและให้ได้มาซึ่งข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในพื้นที่



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

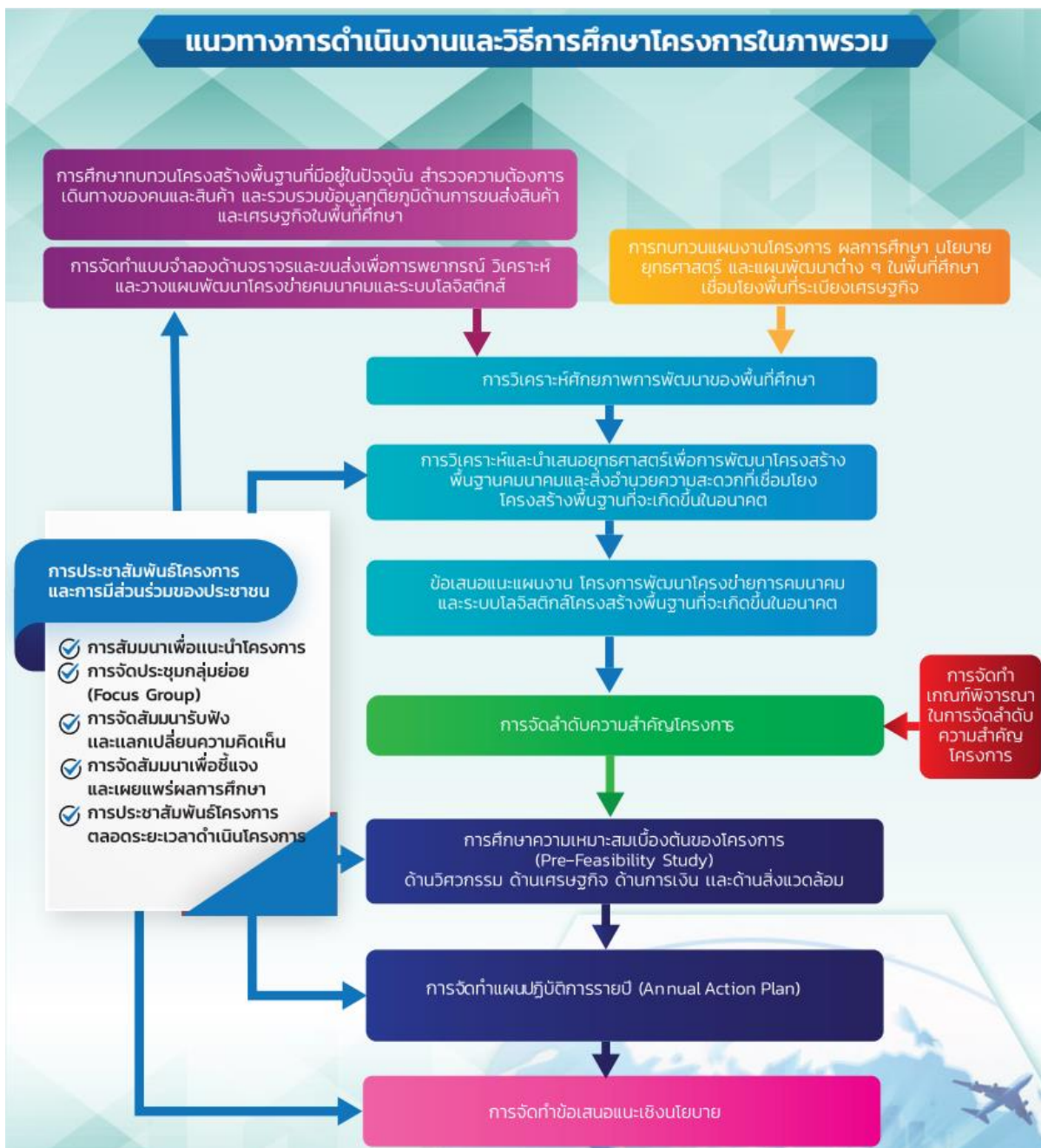
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแผนปฏิบัติการที่เป็นแผนระดับ 3 ตามแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดมหาสารคาม

2.1 ข้อมูลทั่วไป



เมืองมหาสารคามถือว่าเป็นเมืองแหล่งโบราณคดีที่สำคัญและยาวนานมาหลายร้อยปี เพราะได้พบหลักฐานทางโบราณคดีที่ได้รับอิทธิพลทางพุทธศาสนา ตั้งแต่สมัยคุปตะตอนปลายและปาละวะของอินเดียผ่านเมืองพุกามมาในรูปแบบของศิลปะสมัยทวารวดี เช่น บริเวณเมืองกันทรวิชัย (โคกพระ) และเมืองนครจำปาศรี โดยพบหลักฐาน เป็นพระยืนกันทรวิชัย พระพิมพ์ดินเผา ตลอดจนพระบรมสารีริกธาตุ นอกจากนั้นแล้วยังได้รับอิทธิพลของศาสนาพราหมณ์ ผ่านมาทางชนชาติขอม ในรูปแบบสมัยลพบุรี เช่น กู่สันตรัตน์ กู่บ้านเขว กู่บ้านแดง และกู่อื่น ๆ รวมไปถึงจนถึงเทวรูปและเครื่องปั้นดินเผาของขอมอยู่ตามผิวดินทั่ว ๆ ไปในจังหวัดมหาสารคาม มหาสารคามตั้งอยู่ตอนกลางของภาคอีสาน มีชนหลายเผ่า เช่น ชาวไทยพื้นเมืองพูด ภาษาอีสาน ชาวไทยย้อ และชาวผู้ไท ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ปฏิบัติตามขนบธรรมเนียมจารีตประเพณี "ฮีตสิบสอง" ประกอบอาชีพด้านกสิกรรมเป็นส่วนใหญ่ ใช้ชีวิตอย่างเรียบง่ายมีการไปมาหาสู่กัน ช่วยเหลือพึ่งพา

อาศัยกันตามแบบของคนอีสานทั่วไป เมืองมหาสารคามถือว่าเป็นเมืองแหล่งโบราณคดีที่สำคัญและยาวนานมาหลายร้อยปี เพราะได้พบหลักฐานทางโบราณคดีที่ได้รับอิทธิพลทางพุทธศาสนา ตั้งแต่สมัยคุปตะตอนปลายและปาละวะของอินเดียผ่านเมืองพุกามมาในรูปแบบของศิลปะสมัยทวารวดี เช่น บริเวณเมืองกันทรวิชัย (โคกพระ) และเมืองนครจำปาศรี โดยพบหลักฐาน เป็นพระยืนกันทรวิชัย พระพิมพ์ดินเผา ตลอดจนพระบรมสารีริกธาตุ นอกจากนั้นแล้วยังได้รับอิทธิพลของศาสนาพราหมณ์ ผ่านมาทางชนชาติขอม ในรูปแบบสมัยลพบุรี เช่น กู่สันตรัตน์ กู่บ้านเขว กู่บ้านแดง และกู่อื่น ๆ รวมไปถึงจนถึงเทวรูปและเครื่องปั้นดินเผาของขอมอยู่ตามผิวดินทั่ว ๆ ไปในจังหวัดมหาสารคาม มหาสารคามตั้งอยู่ตอนกลางของภาคอีสาน มีชนหลายเผ่า เช่น ชาวไทยพื้นเมืองพูด ภาษาอีสาน ชาวไทยย้อและชาวผู้ไท ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ปฏิบัติตามขนบธรรมเนียมจารีตประเพณี "ฮีตสิบสอง" ประกอบอาชีพด้านกสิกรรมเป็นส่วนใหญ่ ใช้ชีวิตอย่างเรียบง่ายมีการไปมาหาสู่กัน ช่วยเหลือพึ่งพาอาศัยกันตามแบบของคนอีสานทั่วไป ต่อมาสร้างวัดดอนเมืองแล้วเปลี่ยนชื่อเป็นวัดข้าวฮ้าว (วัดธัญญาวาส) และได้ย้ายกองบัญชาการไปอยู่ริมหนองกระทุ่มด้านเหนือของวัดโพธิ์ศรี ปัจจุบัน ในปี พ.ศ.2456 หม่อมเจ้าณพมาศ นวรัตน์ เป็นปลัดมณฑลประจำจังหวัด โดยความเห็นชอบของพระมหาอำมาตยาธิบดี (เส่ง วิริยะศิริ) ได้ย้ายศาลากลางมาอยู่ ณ ที่ตั้งศาลากลางหลังเดิม (ที่ว่าการอำเภอเมืองปัจจุบัน) และในปี พ.ศ. 2542 ได้ย้ายศาลากลางมาอยู่ ณ ที่ตั้งปัจจุบันมีผู้ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองหรือผู้ว่าราชการจังหวัด รวม ๕๑ คน และผู้ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคาม คนปัจจุบัน คือ นายเกียรติศักดิ์ ตรงศิริ

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดมหาสารคามตั้งอยู่บริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีพื้นที่ประมาณ 5,291.683 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,307,300.87 ไร่ มีพื้นที่เป็นลำดับที่ 14 ของภาคและเป็นลำดับที่ 41 ของประเทศไทย ระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานคร 475 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดขอนแก่น และจังหวัดกาฬสินธุ์

ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดสุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์

ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดร้อยเอ็ด

ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดขอนแก่น และจังหวัดบุรีรัมย์

จังหวัดมหาสารคามมีฉายาเป็น "ดินแดนแห่งสะดืออีสาน" เนื่องจากตั้งอยู่ที่จุดกึ่งกลางของภาคอีสาน ซึ่งตั้งอยู่ที่บ้านบึงกุย หมู่ 13 ตำบลหัวขวาง อำเภอโกสุมพิสัย

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

โดยทั่วไป จังหวัดมหาสารคามมีพื้นที่ค่อนข้างราบเรียบถึงลูกคลื่นลอนลาด สูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 130 - 230 เมตร ทิศตะวันตกและทิศเหนือเป็นที่สูงในเขตอำเภอโกสุมพิสัย อำเภอเชียงยืน และอำเภอกันทรวิชัย ครอบคลุมพื้นที่ประมาณครึ่งหนึ่งของจังหวัด และค่อย ๆ เทลาดมาทางทิศตะวันออกและทิศใต้

สภาพพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

- 1) พื้นที่ราบเรียบถึงค่อนข้างราบเรียบ ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มริมน้ำ เช่น ที่ราบลุ่มริมแม่น้ำชี ในบริเวณอำเภอเมืองมหาสารคาม อำเภอโกสุมพิสัย และทางตอนใต้ของจังหวัดแถบชายทุ่งกุลาร้องไห้
- 2) พื้นที่ค่อนข้างราบเรียบสลับกับลูกคลื่นลอนลาด ตอนเหนือของอำเภอพยัคฆภูมิพิสัย เป็นแนวยาวไปทางตะวันออก ถึงอำเภอเมืองมหาสารคาม
- 3) พื้นที่ลูกคลื่นลอนลาดสลับกับพื้นที่ลูกคลื่นลอนชัน ตอนเหนือและตะวันตกของจังหวัด บริเวณนี้มีเนื้อที่ประมาณครึ่งหนึ่งของจังหวัด

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศในเขตจังหวัดมหาสารคาม เป็นแบบมรสุมเมืองร้อน มีฝนตกสลับกับอากาศแห้ง ในปี พ.ศ. 2555 มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยรายเดือน 118.1 มิลลิเมตร และปริมาณน้ำฝนมากที่สุดที่ 414.9 มิลลิเมตร ในเดือนพฤษภาคม อุณหภูมิเฉลี่ยในเดือนมกราคม-กรกฎาคม ที่ 27.91 องศาเซลเซียส อุณหภูมิสูงสุด 39.3 องศาเซลเซียส ในเดือนเมษายน และอุณหภูมิต่ำสุด 15.0 องศาเซลเซียส ในเดือนมกราคม ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ย ประมาณ 73.55 % (เดือนมกราคม - กรกฎาคม)

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

จังหวัดมหาสารคามแบ่งการปกครองออกเป็น 13 อำเภอ, 133 ตำบล, 1,944 หมู่บ้าน มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งหมด 143 แห่ง เป็นองค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดมหาสารคาม ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นระดับล่าง ประกอบด้วย เทศบาล 47 แห่ง เป็นเทศบาลเมือง 1 แห่ง คือเทศบาลเมืองมหาสารคาม และเทศบาลตำบล 18 แห่ง ที่เหลือเป็นองค์การบริหารส่วนตำบลจำนวน 123 แห่ง โดยเทศบาลทั้งหมดแบ่งตามอำเภอในจังหวัดมหาสารคาม

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดมหาสารคามมีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 937,915 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.27 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 460,095 คน และเป็นประชากรหญิง 477,820 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

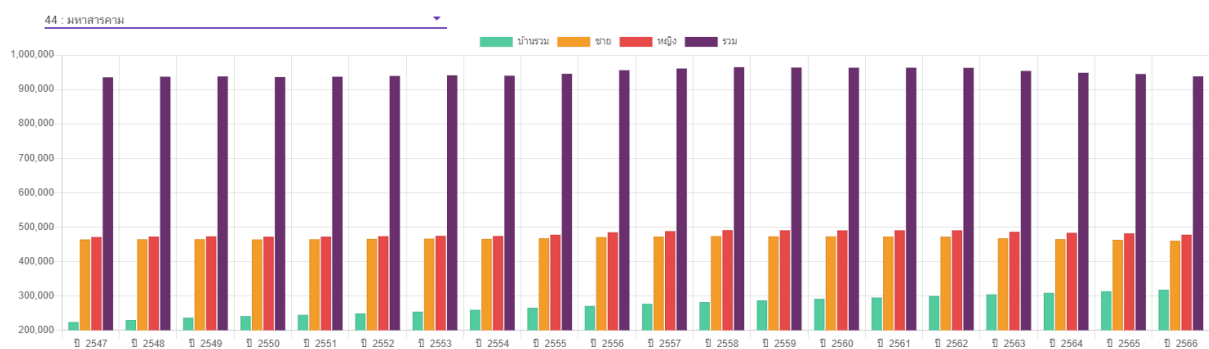
ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดมหาสารคาม ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย : ล้านคน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
0.961	0.965	0.963	0.963	0.963	0.963	0.954	0.948	0.945	0.938	-0.270

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

จำนวนประชากรและบ้าน ย้อนหลัง 20 ปี จังหวัด มหาสารคาม



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดมหาสารคาม

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดมหาสารคามมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 317,734 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.536 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดมหาสารคาม ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: พันครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
277	282	287	291	295	300	304	309	314	318	1.536

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดมหาสารคามมีขนาดครัวเรือน 2.95 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.781 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดมหาสารคาม ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย : คน/ครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
3.47	3.42	3.36	3.31	3.26	3.21	3.13	3.07	3.01	2.95	-1.781

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดมหาสารคาม มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 66,024 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.038 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

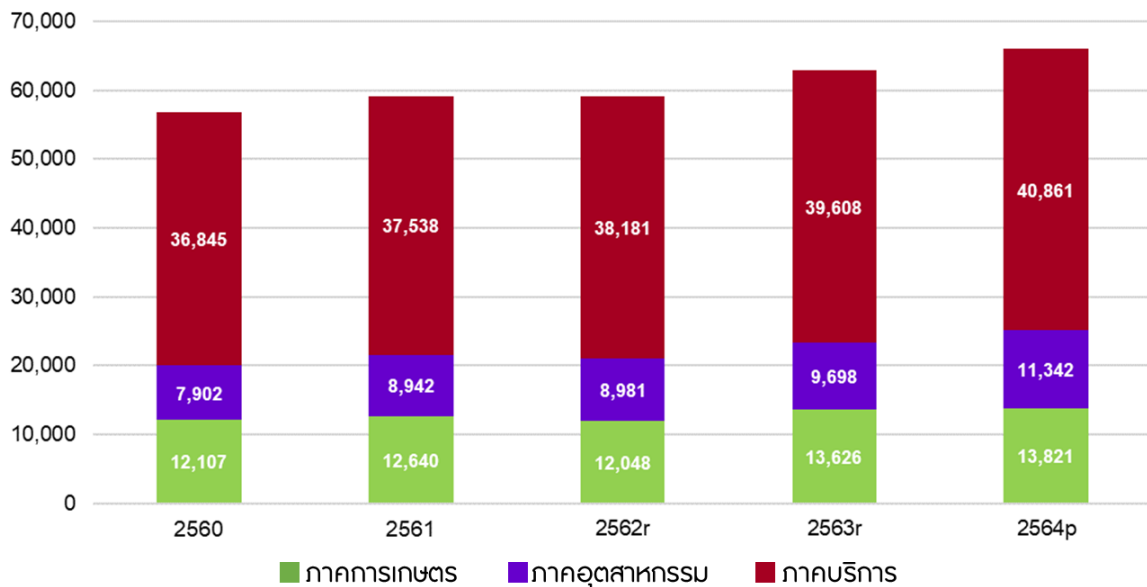
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดมหาสารคาม ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
56,854	59,120	59,210	62,932	66,024	0.038

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

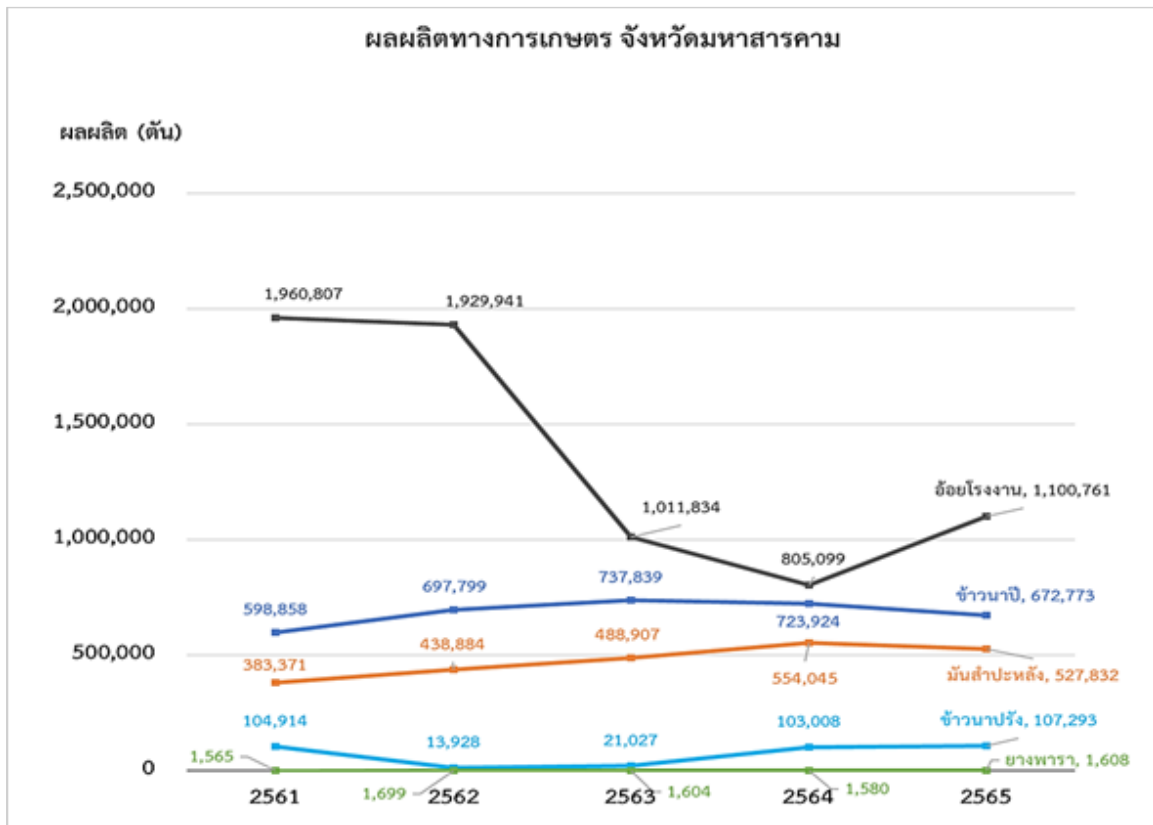


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

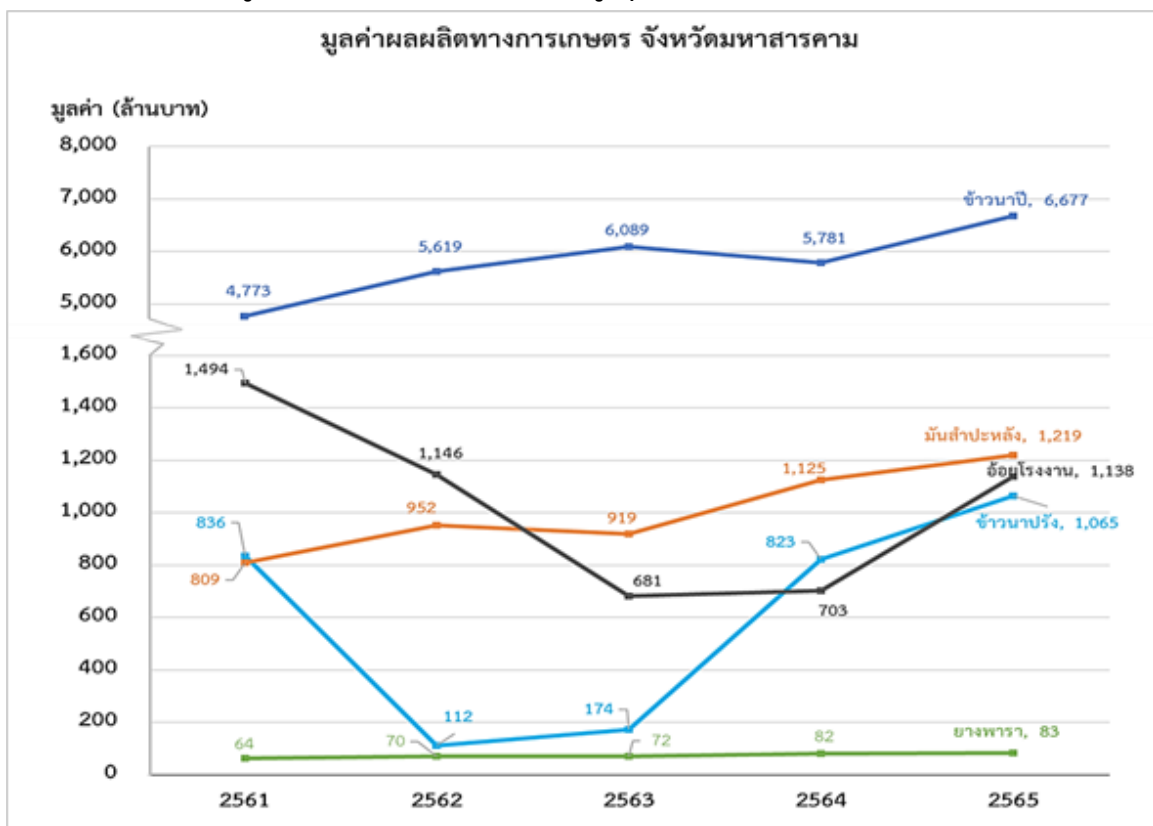
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดมหาสารคาม แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดมหาสารคาม มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป เป็นพื้นที่ค่อนข้างราบเรียบถึงลูกคลื่นลอนลาด มีพื้นที่ทางการเกษตร 2.81 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 85.22 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี มันสำปะหลัง อ้อย โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดมหาสารคามสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561 - 2565 คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง และยางพารา แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

จากข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ด้านอุตสาหกรรม ของแผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์และพลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดมหาสารคาม พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเกษตร และอุตสาหกรรมเครื่องดื่ม แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

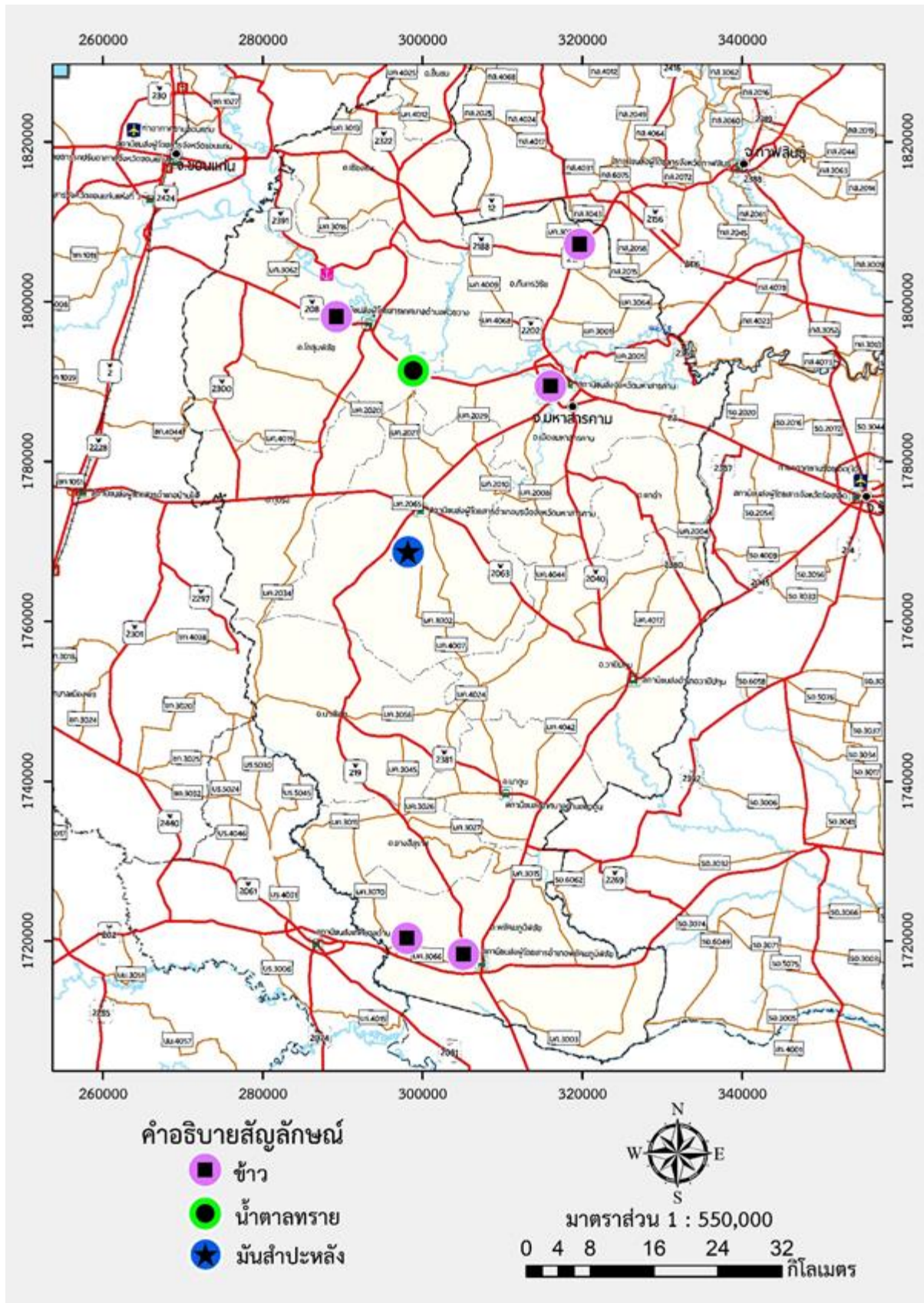
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	3,905.29	1,137	41
2	อุตสาหกรรมเกษตร	2,457.55	660	24
3	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	1,480.00	95	1

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดมหาสารคามและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	144,961	24,052
ข้าวโพด	91	-
อ้อย	1,055,403	319,999
น้ำตาล	81,595	12,709
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	143,383	17,966



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดมหาสารคามและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

การท่องเที่ยวจังหวัดมหาสารคามเมืองตักศิลา นคร ศูนย์กลางการศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่โดดเด่นในเชิงศาสนาและวัฒนธรรม ได้แก่ พระธาตุนาคูน กู่สันตรัตน์ นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ได้แก่ วนอุทยานโกสัมพี สะพานไม้แกดำ สะดืออีสาน หรือบึงกุย ที่มีความเชื่อว่าเป็นจุดศูนย์กลางของอีสาน

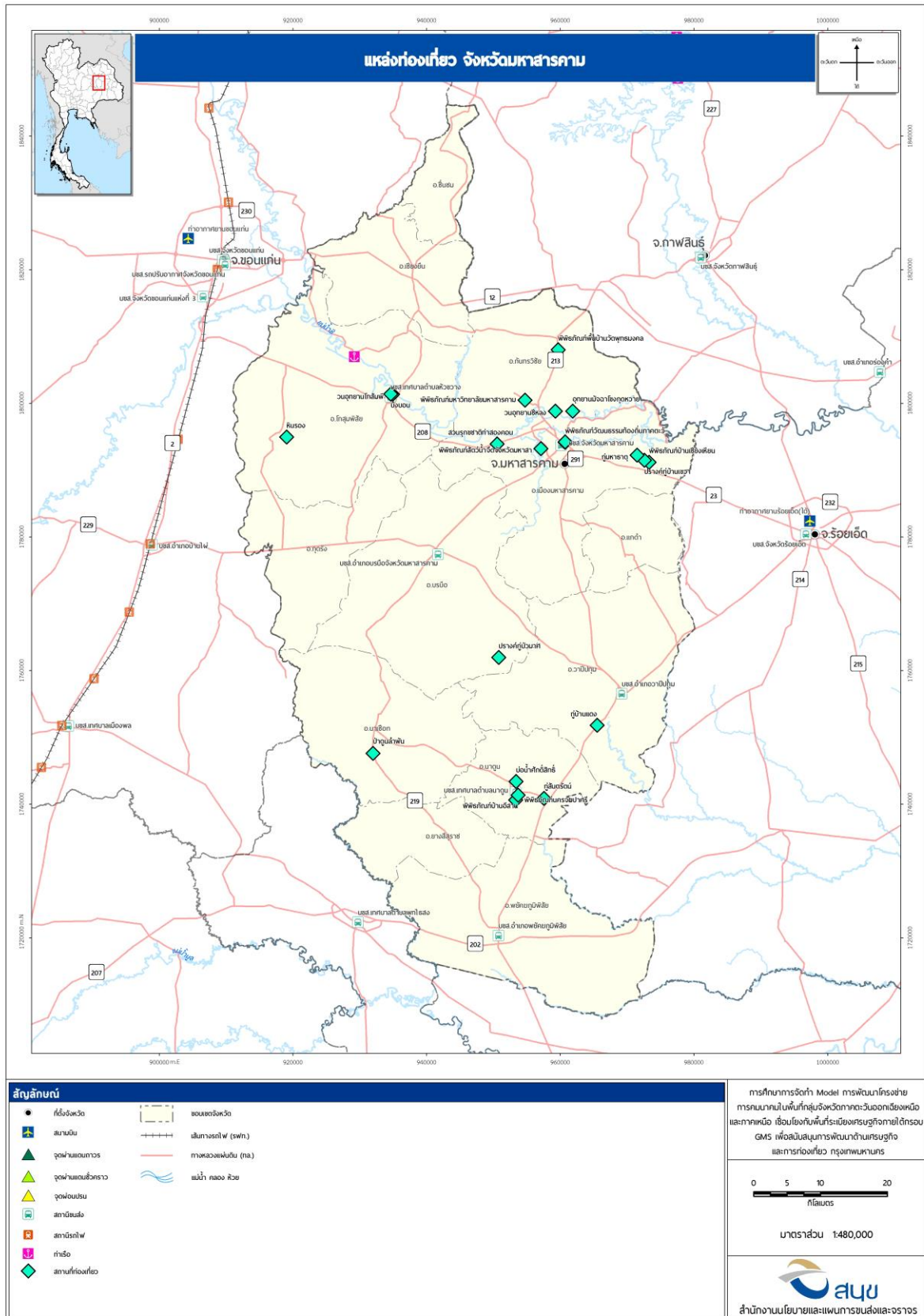
จังหวัดมหาสารคาม มีงานนมัสการพระธาตุนาคูน งานบุญเบิกฟ้ากาชาด ประเพณีบุญออกพรรษา แข่งขันเรือยาว ลอยกระทงและไหลเรือไฟ งานออนซอนกลองยาวชาววาปีของดีพื้นบ้าน และยังมีแหล่งท่องเที่ยว

อีกจำนวน 37 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 2.79 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 2 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 10 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 27 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 7 แห่ง การท่องเที่ยว

เชิงธรณีวิทยา จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 2 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 23 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 3 แห่ง



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 459,848 คน อยู่ลำดับที่ 3 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 320,966 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 138,882 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.09 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 762.72 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 830.42 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 435.91 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 617.22 ล้านบาท จำนวนห้อง 2,321 ห้อง มีอัตราการเข้าพักร้อยละ 29.13 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 260,813 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดมหาสารคาม ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	722,721	747,775	459,848	3.35	-62.61
ชาวไทย	713,106	737,819	456,975	3.35	-61.46
ชาวต่างประเทศ	9,615	9,956	2,873	3.43	-246.54
จำนวนนักท่องเที่ยว	503,271	525,511	320,966	4.23	-63.73
ชาวไทย	497,321	519,220	319,206	4.22	-62.66
ชาวต่างประเทศ	5,950	6,291	1,760	5.42	-257.44
จำนวนนักท่องเที่ยว	219,450	222,264	138,882	1.27	-60.04
ชาวไทย	215,785	218,599	137,769	1.29	-58.67
ชาวต่างประเทศ	3,665	3,665	1,113	0.00	-229.29
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.14	2.07	2.09	-3.38	0.96
ชาวไทย	2.14	2.07	2.09	-3.38	0.96
ชาวต่างประเทศ	2.36	2.24	1.83	-5.36	-22.40
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	894.48	913.42	762.72	2.07	-19.76
ชาวไทย	893.03	912.02	762.23	2.08	-19.65
ชาวต่างประเทศ	999.61	1,015.94	853.72	1.61	-19.00
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	975.21	996.85	830.42	2.17	-20.04
ชาวไทย	973.46	995.15	829.79	2.18	-19.93
ชาวต่างประเทศ	1,108.10	1,126.88	959.32	1.67	-17.47
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	497.80	504.72	435.91	1.37	-15.79
ชาวไทย	496.32	503.31	435.01	1.39	-15.70
ชาวต่างประเทศ	583.90	589.36	548.07	0.93	-7.53
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,160.82	1,197.63	617.22	3.07	-94.04
ชาวไทย	1,143.12	1,179.59	613.52	3.09	-92.27
ชาวต่างประเทศ	17.70	18.04	3.70	1.88	-387.57

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนห้อง	2,058	2,343	2,321	12.16	-0.95
อัตราการเข้าพัก	49.76	49.56	29.13	-0.40	-70.13
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	416,903	443,413	260,813	5.98	-70.01
ชาวไทย	411,754	437,961	259,385	5.98	-68.85
ชาวต่างประเทศ	5,149	5,452	1,428	5.56	-281.79

หมายเหตุ : เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 490,017 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 195,028 คน คิดเป็นร้อยละ 151.25 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 579.92 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 243.13 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 138.52 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2565 ร้อยละ 44.83 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 10.57 คิดเป็นร้อยละ 324.12 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 258,034 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 101,952 คน คิดเป็นร้อยละ 153.09

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดมหาสารคาม ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	195,028	490,017	+151.25
ชาวไทย	194,793	483,054	+147.98
ชาวต่างประเทศ	235	6,963	+2862.98
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	243.13	579.92	+138.52
ชาวไทย	242.75	561.02	+131.11
ชาวต่างประเทศ	0.38	18.90	+4873.68
อัตราการเข้าพัก (ร้อยละ)	10.57	44.83	+324.12
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก (คน)	101,952	258,034	+153.09

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

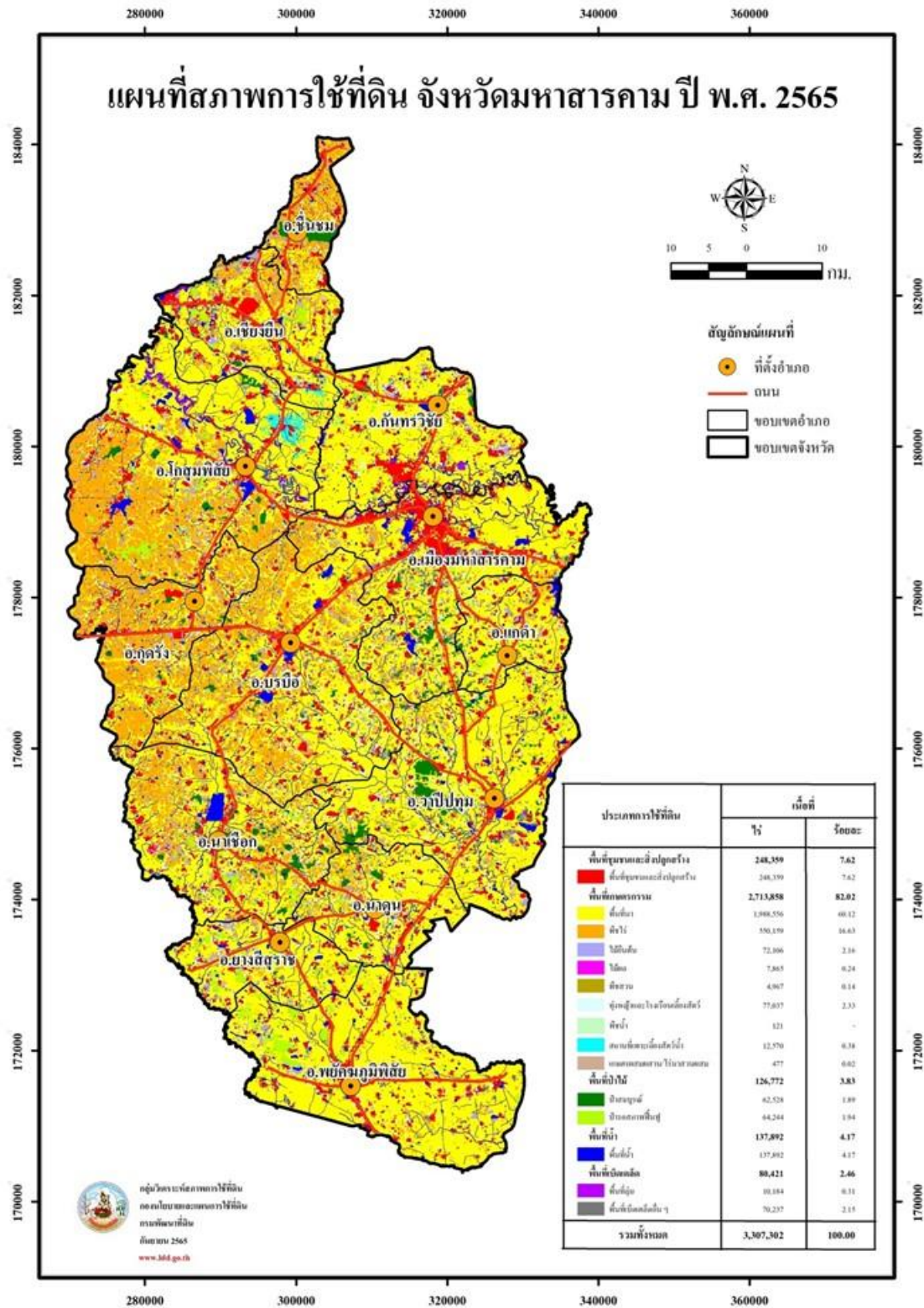
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดมหาสารคาม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็น พื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 550,159 ไร่ ร้อยละ 16.63 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

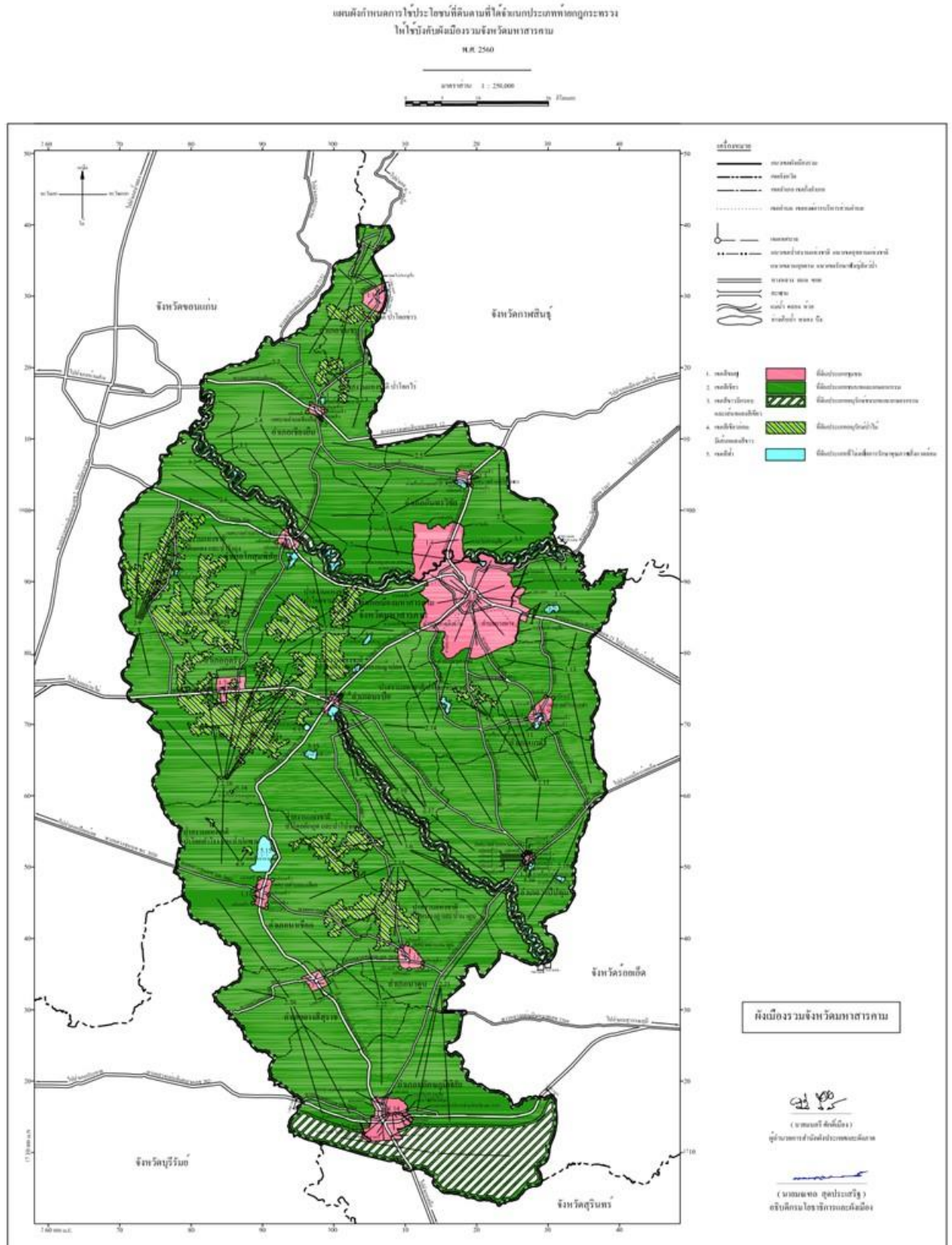
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดมหาสารคาม

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	248,359	7.52
พื้นที่เกษตรกรรม	2,713,858	82.02
พื้นที่นา	1,988,556	60.12
พืชไร่	550,159	16.63
ไม้ยืนต้น	72,106	2.16
ไม้ผล	7,865	0.24
พืชสวน	4,967	0.14
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	77,037	2.33
พืชน้ำ	121	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	12,570	0.38
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	477	0.02
พื้นที่ป่าไม้	126,772	3.83
พื้นที่น้ำ	137,892	4.17
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	80,421	2.46
รวม	3,307,302	100

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดมหาสารคาม ปี 2565



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดมหาสารคาม พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดมหาสารคาม อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทางประมาณ 470 กิโลเมตร ตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 จังหวัดมหาสารคามตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ทำให้การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง ปัจจุบันสามารถเดินทางจากจังหวัดมหาสารคาม ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน รถโดยสารสาธารณะ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

การคมนาคมขนส่งทางถนนในเขตพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม มีทางหลวงสายสำคัญพาดผ่านและเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดมหาสารคามไปยังจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดบุรีรัมย์ รวมไปถึงจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีโครงข่ายทางหลวงสายรองและ โครงข่ายทางหลวงสายย่อย เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและตำบลต่างๆ เข้าถึงทุกพื้นที่ได้อย่างสะดวก โดยเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางถนนสายต่าง ๆ มีรายละเอียดในแต่ละเส้นทางดังนี้

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมโยงการเดินทางจาก สหภาพเมียนมาร์เข้าสู่ประเทศไทยและเชื่อมต่อไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศเวียดนาม โดยเป็นทางหลวงที่พาดผ่านไปตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ East-West Corridor โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ช่วงที่ผ่านจังหวัดมหาสารคามมีชื่อเรียกว่าถนนศรีจันทร์ โดยผ่านจังหวัดมหาสารคามที่บริเวณอำเภอเชียงยืน และผ่านบางส่วนของอำเภอกันทรวิชัย



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 (บ้านไผ่ - อุบลราชธานี)** หรือ ถนนแจ้งสนิท มีจำนวนช่องจราจร 2 - 4 ช่องจราจร เป็นทางหลวงที่แยกออกมาจากถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) ที่ตำบลบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เข้าเขตจังหวัดมหาสารคาม ผ่านอำเภอกุดรัง อำเภอบรบือ อำเภอเมืองมหาสารคาม เข้าเขตจังหวัดร้อยเอ็ด ผ่านอำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี อำเภอเสลภูมิ เข้าเขต จังหวัดยโสธร ผ่านอำเภอเมืองยโสธร อำเภอคำเขื่อนแก้ว จากนั้นเข้าสู่เขตจังหวัดอุบลราชธานี ผ่านอำเภอเชียงใน แล้วไปสิ้นสุดที่เทศบาลนครอุบลราชธานี อำเภอเมืองอุบลราชธานี รวมระยะทางทั้งสิ้น 285 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามที่สำคัญ แสดงดังนี้

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 (สายชัยภูมิ - เขมราฐ)** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่ผ่านพื้นที่ด้านใต้ของจังหวัดมหาสารคามซึ่งแบ่งเส้นทางออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 เส้นทางเชื่อมโยงจากจังหวัดยโสธรกับจังหวัดอำนาจเจริญ และสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังอำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งติดกับพรมแดนไทย - ลาว ตามแนวตะวันออกตะวันตก และส่วนที่ 2 เส้นทางเชื่อมจากจังหวัดยโสธรกับจังหวัดชัยภูมิ โดยผ่านพื้นที่อำเภอสวรรณภูมิ อำเภอเกษตรวิสัย จังหวัดร้อยเอ็ด ผ่านพื้นที่อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย จังหวัดมหาสารคาม พื้นที่อำเภอพุทไธสง อำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ จังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านพื้นที่อำเภอประทาย อำเภอสิดา อำเภอบัวใหญ่ อำเภอแก้งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา และเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 (ท่าพระ - มหาสารคาม) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่ผ่านพื้นที่เชื่อมในแนวตะวันออก - ตะวันตก ระหว่างพื้นที่เมืองมหาสารคาม กับอำเภอท่าพระ จังหวัดขอนแก่น เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ขนาดเขตทาง 40 เมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 (มหาสารคาม-สกลนคร) ประกอบด้วย 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงแรกเริ่มต้นบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ในเขตเทศบาลเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 ผ่านอำเภอกันทรวิชัย เข้าจังหวัดกาฬสินธุ์ จนถึงแยกยางตลาดในอำเภอยางตลาด ซึ่งมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 มาบรรจบทางซ้าย จึงสิ้นสุดช่วงแรก โดยมีระยะทาง 25.788 กิโลเมตร หากขับรถตรงไปจะเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และจากแยกเลี้ยงเมืองกาฬสินธุ์ โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 จะเริ่มจากแยกนี้ ซึ่งมีเส้นทางผ่านตัวเมืองกาฬสินธุ์ โดยเส้นทางผ่านอำเภอสหัสขันธ์ ก่อนที่จะเข้าเขตจังหวัดสกลนคร ผ่านอำเภอภูพาน ผ่านอำเภอกุดบาก จนถึงสุดบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 241 อำเภอเมืองสกลนคร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219 (บรบือ - บุรีรัมย์) เป็นทางหลวงในแนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดมหาสารคามกับจังหวัดบุรีรัมย์ และมีเส้นทางคาบเกี่ยวกับจังหวัดสุรินทร์ ทางหลวงสายนี้มีเส้นทาง ต่อมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2431 ซึ่งแยกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ในอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม เป็นจุดเริ่มต้นทางทิศเหนือ มุ่งลงไปยังทิศใต้ ผ่านอำเภอนาเชือก อำเภอยางสีสุราช และอำเภอยักษ์ภูมิพิสัย แล้วเข้าเขตจังหวัดสุรินทร์โดยผ่านเพียงอำเภอเดียว คือ อำเภอชุมพลบุรี จากนั้นเข้าสู่จังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านอำเภอสตึก อำเภอบ้านด่าน และสิ้นสุดที่ปลายถนนจรัส บริเวณคูเมือง ซึ่งเป็นถนนท้องถิ่นของเทศบาลเมืองบุรีรัมย์ อำเภอเมือง บุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 136.485 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 291 ทางเลี่ยงเมืองสารคาม เริ่มจากตำบลแก่งเลิงจาน อำเภอเมืองมหาสารคาม เพื่อเชื่อมไปยังจังหวัดกาฬสินธุ์ และร้อยเอ็ด รวมระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 291

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2 1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2040	101	มหาสารคาม - วาปีปทุม	38.314
2040	102	วาปีปทุม - พยัคฆภูมิพิสัย	39.776
2045	200	หนองคูโคก - วาปีปทุม	16.273
2063	100	บรบือ - โคกสี	31.941
2188	100	กันทรวิชัย - บ้านชี	22.349
2268	100	เชียงยืน - คำใหญ่	33.98
2269	200	หนองคู - ดงบัง	4.469
2269	100	โนนใหม่ - หนองคู	19.251
2300	100	หนองแห่น - หนองเขื่อน	30.337
2322	201	โคกสูง - หนองกุงใหญ่	34.896
2322	101	โสกขุน - โกสุมพิสัย	23.962
2322	102	โกสุมพิสัย - โคกสูง	18
2367	100	มหาสารคาม - บ้านม่วง	17.208
2367	201	บ้านม่วง - สี่แยกหนองแปน	14.027
2380	100	หนองปลิง - บ้านสนาม	28.739
2381	100	นาเชือก - โพธิ์ทอง	30.003
2391	100	กู่ทอง - บ้านเขื่อน	27.769
2431	100	ทางเข้าบรบือ	0.1
2444	100	ทางเข้าพยัคฆภูมิพิสัย	1.084

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2040



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2063



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2045



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2269



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2322



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2367

รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามที่สำคัญ แสดงดังตารางที่

3.2 2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	มค.2004	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 93+250) - บ้านดงใหญ่	เมือง, แกดดำ, วาปีปทุม	46.4
2	มค.2005	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 86+750) - บ้านลาด	เมือง	7.797
3	มค.2008	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 62+800) - บ้านดอนหวาน	เมือง	19.875
4	มค.2010	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 54+700) - บ้านหนองปลิง	บรบือ, เมือง	17.52
5	มค.2020	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 52+100) - บ้านโนนทัน	บรบือ, โกสุมพิสัย	32.075
6	มค.2021	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 43+700) - บ้านแก้งน้อย	บรบือ, โกสุมพิสัย	17.65
7	มค.2029	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 55+100) - บ้านโนนตาล	บรบือ, เมือง	8.02
8	มค.2034	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 31+050) - บ้านปอพาน	กุตุรงค์, นาเชือก	29.885
9	มค.2065	แยกทางหลวงหมายเลข 23 (กม.ที่ 52+178) - เทศบาล ตำบลบรบือ	บรบือ	1.948
10	มค.3001	แยกทางหลวงหมายเลข 213 (กม.ที่ 8+200) - บ้านมะค่า	กันทรวิชัย	12.954
11	มค.3002	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 64+590) - บ้านบกพร้าว	บรบือ	29.015
12	มค.3006	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 50+000) - บ้านโคกพระ	กันทรวิชัย	7.57
13	มค.3013	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 21+175) - บ้านจาน	เขื่องยืน	6.225
14	มค.3016	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 18+500) - บ้านโคกสูง	เขื่องยืน	22.365
15	มค.3062	แยกทางหลวงหมายเลข 208 (กม.ที่ 18+275) - บ้านหนองผือ	โกสุมพิสัย	8.51
16	มค.3064	แยกทางหลวงหมายเลข 213 (กม.ที่ 15+300) - บ้านเหล่าแดง	กันทรวิชัย	15.55
17	มค.4009	แยกทางหลวงหมายเลข 2188 (กม.ที่ 12+000) - มหาวิทยาลัย มหาสารคาม	กันทรวิชัย	12.02
18	มค.4012	แยกทางหลวงหมายเลข 2152 (กม.ที่ 31+700) - บ้านกระบาก	เขื่องยืน, ชื่นชม	9.65
19	มค.4019	แยกทางหลวงหมายเลข 2322 (กม.ที่ 7+200) - บ้านคูชัย	โกสุมพิสัย, กุตุรงค์	12.969
20	มค.4025	แยกทางหลวงหมายเลข 2268 (กม.ที่ 24+500) - บ้านหนองกุง	เขื่องยืน, ชื่นชม	14.355
21	มค.4044	แยกทางหลวงหมายเลข 2063 (กม.ที่ 21+100) - บ้านบัวค้อ	วาปีปทุม, เมือง	11.625
22	มค.4068	แยกทางหลวงหมายเลข 2202 (กม.ที่ 4+432 - 8+865) - บ้านชี	กันทรวิชัย	4.433
23	มค.4069	แยกทางหลวงหมายเลข 2202 (กม.ที่ 2+050) - บ้านขามเรียง	กันทรวิชัย	1.84
24	ขก.3020	แยกทางหลวงหมายเลข 207 (กม.ที่ 21+900) - บ้านนาเชือก (ตอนมหาสารคาม)	หนองสองห้อง	11.8
25	มค.3003	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 83+025) - บ้านเมืองเตา	พยัคฆภูมิพิสัย	27.683
26	มค.3011	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 21+500) - บ้านนาโพธิ์	ยางสีสุราช	19.535
27	มค.3015	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 17+190) - บ้านอีเม้ง	ยางสีสุราช	35.12
28	มค.3026	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 21+000) - บ้านนาโดน	ยางสีสุราช, นาโดน	13.176
29	มค.3027	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 19+930) - บ้านดงบัง	ยางสีสุราช, นาโดน	16.715
30	มค.3045	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 21+750) - บ้านหนองโพธิ์	ยางสีสุราช	9.825
31	มค.3056	แยกทางหลวงหมายเลข 219 (กม.ที่ 37+275) - บ้านหัวสระ	นาเชือก	14.775

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
32	มค.3066	แยกทางหลวงหมายเลข 202 (กม.ที่ 31+400) - บ้านปะหลาน	พยุหะภูมิพิสัย	12.33
33	มค.3070	แยกทางหลวงหมายเลข 202 (กม.ที่ 38+930) - บ้านเหล่าหมากคำ	พยุหะภูมิพิสัย, ยางสีสุราช	18.36
34	มค.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 2063 (กม.ที่ 1+700) - บ้านนาตุน	บรบือ, วาปีปทุม, นาตุน	38.25
35	มค.4017	แยกทางหลวงหมายเลข 2045 (กม.ที่ 34+600) - บ้านหนองกุ้ง	วาปีปทุม	16.038
36	มค.4024	แยกทางหลวงหมายเลข 2063 (กม.ที่ 22+500) - บ้านแดงโพง	วาปีปทุม, นาตุน	28.265
37	มค.4042	แยกทางหลวงหมายเลข 2045 (กม.ที่ 36+950) - บ้านดงสวรรค์	วาปีปทุม	20.6

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดมหาสารคาม มีสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำจังหวัด คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเมืองมหาสารคาม เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารหลักเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชนในจังหวัดมหาสารคาม และมีสถานีขนส่ง ผู้โดยสารรายอำเภอ คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารพยุหะภูมิพิสัย สถานีขนส่งผู้โดยสารบรบือ และจุดจอดรถโดยสารโกสุมพิสัย เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างจังหวัดกับอำเภอ ซึ่งการให้บริการรถประจำทางและรถรับจ้างสาธารณะที่ คล้ายคลึงกับจังหวัดอื่น ๆ คือ มีรถโดยสารประจำทางรถโดยสารขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง โดยมีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองกับอำเภอและจังหวัดรอบนอก

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม ตั้งอยู่ที่ ถนนสมถวิลราษฎร์ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคามมีพื้นที่ 3 - 0 - 4 ไร่ ผู้ดำเนินการ คือ เทศบาลเมืองมหาสารคาม โดยมีรถโดยสารให้บริการ หมวด 2 หมวด 3 หมวด 4 และรถรับจ้างไม่ประจำทาง มีทั้งรถโดยสารแบบธรรมดาและปรับอากาศตลอดทั้งวันเชื่อมโยงการเดินทางไปทั่วประเทศ



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเมืองมหาสารคาม

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม ตั้งอยู่ที่ ตำบลบรบือ อำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม มีพื้นที่ 7 ไร่ ผู้ดำเนินการคือ เทศบาลตำบลบรบือ



รูปที่ 3.2-10 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบรบือ

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอยักษ์ภูมิพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ตั้งอยู่ที่ 448 ตำบลปะหลาน
อำเภอยักษ์ภูมิพิสัย จังหวัดมหาสารคาม มีพื้นที่ 7 - 3 - 0 ไร่ ผู้ดำเนินการคือ อบจ.มหาสารคาม



รูปที่ 3.2-11 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอยักษ์ภูมิพิสัย

3) รถโดยสารประจำทาง

ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม มีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองมหาสารคาม หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดมหาสารคาม - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดมหาสารคาม และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอเมืองกับพื้นที่อำเภออื่น ๆ ในจังหวัดมหาสารคาม โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ปัจจุบันยังมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชน ในพื้นที่เขตเมืองมหาสารคาม จำนวน 4 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว

ตารางที่ 3.2-3 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารหมวดที่ 1 ที่ให้บริการในพื้นที่เมืองมหาสารคาม

สายที่	ชื่อเส้นทาง	เวลาให้บริการ		ความถี่ในการออก	อัตราค่าโดยสาร
		เริ่มต้น	สิ้นสุด	(นาที)	(บาท)
1	วิทยาลัยพลศึกษามหาสารคาม - เรือนจำจังหวัดมหาสารคาม	5:30	18:30	10	10
2	เรือนจำจังหวัดมหาสารคาม - มหาวิทยาลัยมหาสารคาม(ใหม่)	5:30	18:30	120	10
3	สถาบันราชภัฏมหาสารคาม - เรือนจำจังหวัดมหาสารคาม	6:00	18:30	10	10
4	มหาวิทยาลัยมหาสารคาม(เดิม) - มหาวิทยาลัยมหาสารคาม(ใหม่)	7:00	20:00	7	10

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างกรุงเทพมหานคร - มหาสารคาม (หมวด 2)

ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม มีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม มี 5 สายและมีการแบ่งเส้นทางและช่วงการเดินรถตามเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งแต่ละเส้นทางจะมีจุดจอดรับส่งผู้โดยสารและเส้นทางเดินรถที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งมีรถให้บริการเป็นรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางเดินรถแสดงดังตารางที่ 3.2 4



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารกรุงเทพฯ - มหาสารคาม (หมวด 2)

ตารางที่ 3.2-4 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารหมวดที่ 2 ที่ให้บริการในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะ	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม					
		ทาง(กม.)	ม.1(ก) ม.4(ก)	ม.1(ข)พ ม.4(ข)พ	ม.1(ข) ม.4(ข)	ม.2 ม.4(ค)	ม.2(ค) ม.2(จ)	ม.2(จ) รถตู้
24	กรุงเทพฯ - ดอนตาล	678	784	588	504			
	ช่วงกรุงเทพฯ - ร้อยเอ็ด	509	602	452	387	301		
	ช่วงกรุงเทพฯ - เลิงนกทา	628		548	470			
	ช่วงกรุงเทพฯ - อางสามาร	585		512	439	342		
	ช่วงกรุงเทพฯ - เมืองสรวง	563						
	ช่วงกรุงเทพฯ - จตุรพักตพิมาน	545			412			
	ช่วงกรุงเทพฯ - นาเชือก	462				274		
	ช่วงกรุงเทพฯ - เมยวดี	581		510	437	340		
932	กรุงเทพฯ - แกดดา	493				291		
	ช่วงกรุงเทพฯ - มหาสารคาม	469	557	418	358			
935	กรุงเทพฯ - โพนทราย	501				295		
	กรุงเทพฯ - สุวรรณภูมิ	472		420	360			
	ช่วงกรุงเทพฯ - เกษตรวิสัย	444		397	340			
	ช่วงกรุงเทพฯ - วาปีปทุม	445		399	342	266		
939	กรุงเทพฯ - พยัคฆภูมิพิสัย	493		403	346			
9913	กรุงเทพฯ - นาเชือก - ร้อยเอ็ด	516			391	304		
	ช่วงกรุงเทพฯ - นาเชือก	429			331			

ที่มา: สำนักงานขนส่ง, 2562.

รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองมหาสารคาม - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองมหาสารคามเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 12 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 3.2-14 ตัวอย่างรถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองมหาสารคาม - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

ตารางที่ 3.2-5 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารหมวดที่ 3 ที่ให้บริการในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
219	ขอนแก่น - มหาสารคาม- ร้อยเอ็ด	112				77	86		
	ตัดช่วงขอนแก่น - มหาสารคาม	72				52	55		
238	สกลนคร - มหาสารคาม	164				109			
	ช่วงมหาสารคาม - กุฉินารายณ์	123				84			
242	กาฬสินธุ์ - มหาสารคาม	44				32	34		23
251	มหาสารคาม - อุดรธาธานี	210				137	162		
281	ขอนแก่น - สุรินทร์	277			223	174			
	ตัดช่วงขอนแก่น - พยัคฆภูมิพิสัย	157				105			
	ช่วงมหาสารคาม - บ.โคก	25							14
	ตัดช่วงมหาสารคาม - บ.หนองบัว	26							14

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
	ช่วงวาปีปทุม - บ้านหัวเรือ	17							10
	ช่วงวาปีปทุม - บ้านนาข่า	25							14
	ช่วงวาปีปทุม - นาคุณ	24							13
	ตัดช่วงนาคุณ - พยัคฆภูมิพิสัย	28							15
297	มหาสารคาม - โกสุมพิสัย - บ้านไผ่	80				56			40
534	ร้อยเอ็ด - ขอนแก่น - อุดรธานี	229				147	176		
	ตัดช่วงร้อยเอ็ด - ขอนแก่น	112				77	86		
	ตัดช่วงมหาสารคาม - ขอนแก่น	72				52	55		
534	ช่วงมหาสารคาม - บ.ท่าขอนยาง - ขอนแก่น	68				49	52		
	ช่วงมหาสารคาม - บ.หนองหัว	24							13
	ช่วงขอนแก่น - บ.คำใหญ่	64							33
	ช่วงขอนแก่น - โกสุมพิสัย	50							26
	ช่วงขอนแก่น-บ.หนองผือ - โกสุมพิสัย	58							30
	ตัดช่วงขอนแก่น - เชียงยืน	29							15
546	ขอนแก่น - มหาสารคาม - มุกดาหาร	274				172			
	ตัดช่วงมหาสารคาม - มุกดาหาร	202				133			
591	กาฬสินธุ์ - บ.ท่าแห่ - มหาสารคาม	52							27
	ช่วงกาฬสินธุ์ - บ.โนนศิลา - บ.นาเชือก	30							16
	ช่วงกาฬสินธุ์ - บ.โนนเขวา	31							16
	ช่วงกาฬสินธุ์ - บ.โนนชัย	34							18
	ช่วงกาฬสินธุ์ - บ.กุดฆ้องชัย	33							17
	ตัดช่วงกาฬสินธุ์ - บ.ท่าเยี่ยม	50							26
	ช่วงกาฬสินธุ์ - บ.โคกประสิทธิ์	36							19
	ช่วงกาฬสินธุ์ - บ.ดอนยาง	17							9
	ช่วงกาฬสินธุ์ - ฆ้องชัย	38							20
827	นครพนม - ระยอง	920	1,050		675				
	ช่วงบ้านแพง - สว่างแดนดิน - ระยอง	1036	1,176		756				
	ช่วงนครพนม - บ.บ่อวิน - ระยอง	955	1,086		698				
	ช่วงเลย - ขอนแก่น - ระยอง	867	991		637				
843	ชัยภูมิ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด	236					182		

ที่มา: สำนักงานขนส่ง, 2562

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภออื่นๆในจังหวัดมหาสารคาม (หมวด 4)

รถโดยสารหมวด 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่ อำเภอเมืองกับอำเภออื่นๆ ในจังหวัดมหาสารคาม แบ่งออกเป็น 9 สาย เช่น สถานีท่องเที่ยว หมู่บ้านที่อยู่นอกเขตเมือง โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถ แสดงดังตารางที่ 3.2 6



รูปที่ 3.2-15 ตัวอย่างรถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองมหาสารคาม - อำเภออื่น ๆ (หมวด 4)

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารขนาดเล็กประจำทางระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภออื่น ๆ
ในจังหวัดมหาสารคาม (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	เวลาให้บริการ		ความถี่ใน การออก	อัตราค่า โดยสาร
		เริ่มต้น	สิ้นสุด	(นาที)	(บาท)
1401	มหาสารคาม - โกสุมพิสัย	4:00	17:00	60	10
1408	มหาสารคาม - พยัคฆภูมิพิสัย	6:00	16:00	30	10
	มหาสารคาม - บรบือ				
4658	มหาสารคาม - บ้านโคกก่อ - บ้านดอนหวาน	6:30	16:30	1 เที่ยว	10
4654	มหาสารคาม - แกดดำ - วาปีปทุม	6:00	16:30	90	10
4655	มหาสารคาม - บ้านม่วง	6:30	16:30	10 - 30	10
4656	มหาสารคาม - บ้านหนองข้า	6:00	16:30	20	10
4660	มหาสารคาม - บ้านหนองอุ่ม - เชียงยืน	4:00	21:00	5	10
4662	มหาสารคาม - บ้านหนองกุงเต่า	6:00	16:30	1-2 เที่ยว	10
4663	มหาสารคาม - บ้านโนนขี้เหล็ก	6:00	16:30	1 เที่ยว	10

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

4) รถรับจ้างไม่ประจำทาง

ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามมีรถแท็กซี่ รถสามล้อรับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการภายในพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม ตลาด โรงพยาบาล เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน และนักท่องเที่ยว



รูปที่ 3.2-16 ตัวอย่างรถรับจ้างไม่ประจำทางในจังหวัดเมืองมหาสารคาม

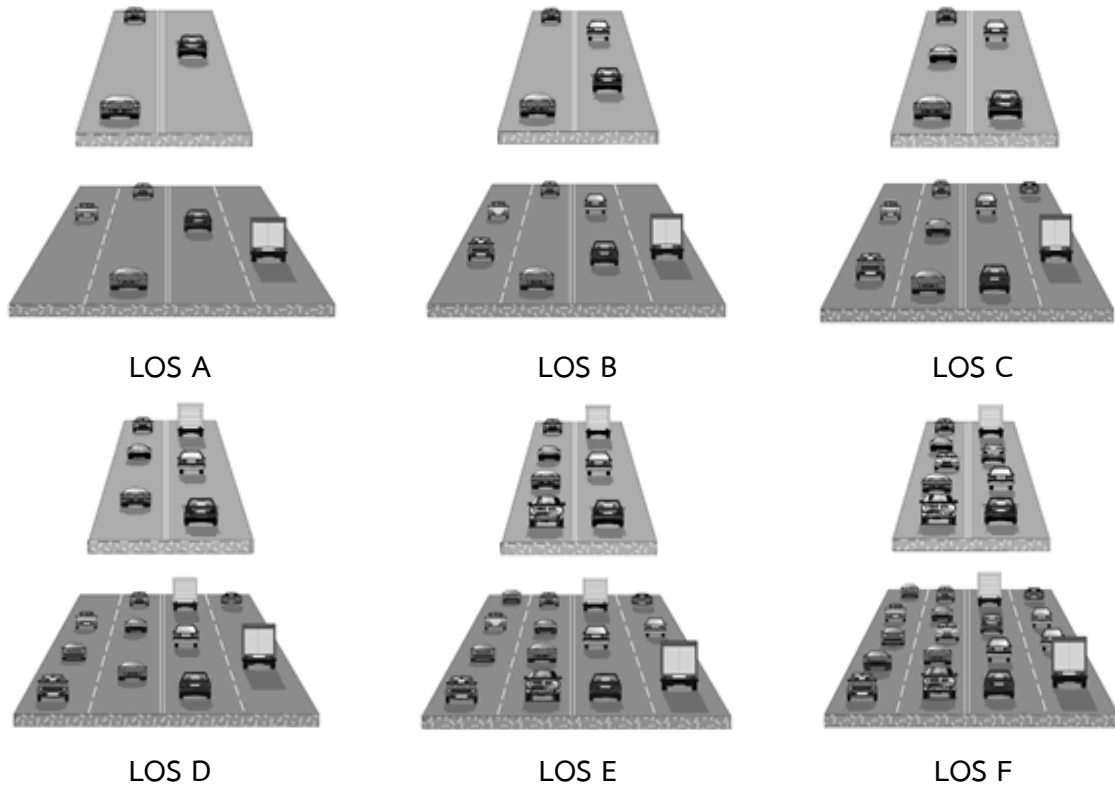
5) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดมหาสารคามมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 291 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางสายประธานและสายหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จากรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจรปี 2565 โดยสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวงซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2 7 และรูปที่ 3.2 17 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสการจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 - 0.70	กระแสการจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 - 0.80	กระแสการจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 - 0.90	กระแสการจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 - 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

ที่มา: Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994)



ที่มา : <http://www.dot.ca.gov/ser/downloads/LOS/>

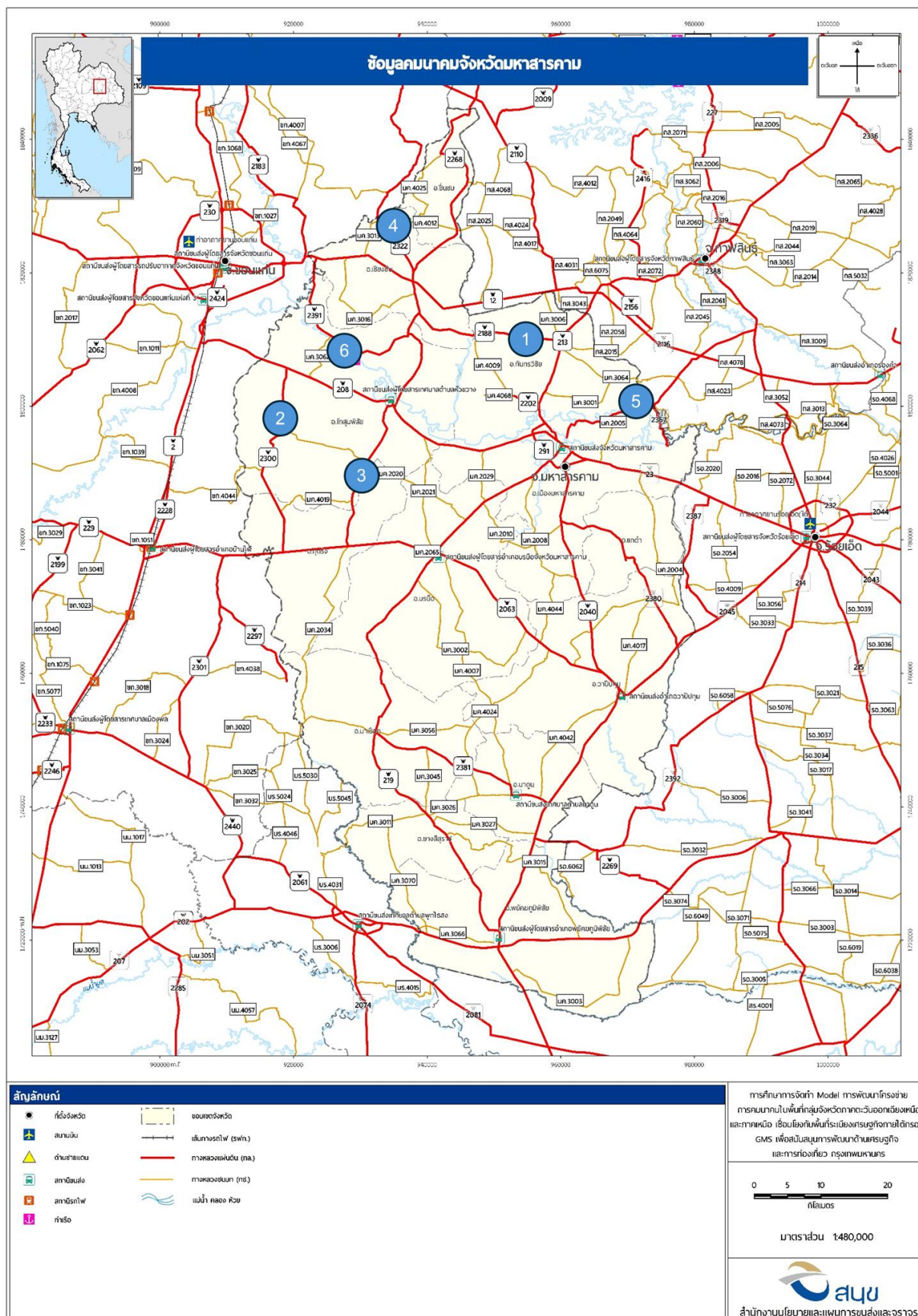
รูปที่ 3.2-17 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านิยมดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดมหาสารคามส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 6 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2 8

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	2188	22+000	กันทรวิชัย - บ้านชี	18,002	LOS = F
2	2300	5+500	หนองแวน - หนองเขื่อน	11,598	LOS = F
3	2322	26+936	โกสุมพิสัย - โคกสูง	11,385	LOS = E
4	2322	45+396	โคกสูง - หนองกุงใหญ่	12,341	LOS = D
5	2367	8+500	มหาสารคาม - บ้านม่วง	12,520	LOS = D
6	2391	3+650	กู่ทอง - บ้านเขื่อน	8,032	LOS = D

ที่มา: รายงานการวิเคราะห์ค่านิยมดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565



รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

6) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

■ งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2 9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	2045	บ.สนาม - อ.วาปีปทุม	11	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	2040	มหาสารคาม - อ.พยัคฆภูมิพิสัย ตอน มหาสารคาม - อ.วาปีปทุม	16	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	2367	มหาสารคาม - อ.กมลาไสย	40	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
4	2381	นาเชือก - โพธิ์ทอง	20	เพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวงชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	-	ทางเลี่ยงเมืองวาปีปทุม	15	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	2322	อ.โกสุมพิสัย - กุดรัง	24	เพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวงชั้น 1 + ขยาย 4 ช่องจราจร เป็นช่วง ๆ (รองรับรถไฟฟ้าทางคู่บ้านไผ่ - นครพนม)	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	2322	อ.โกสุมพิสัย - อ.เชียงยืน	22	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	2063	อ.บรบือ - อ.วาปีปทุม	32	เพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวงชั้น 1 + ขยาย 4 ช่องจราจร เป็นช่วง ๆ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 6 โครงการ คือการก่อสร้างถนนและยกระดับขึ้นทางรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2 10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะ โครงการ	งบประมาณ
1	ชก.3020	แยก ทล.207 - อาเภอนาเชือก (ตอนมหาสารคาม) อ.นาเชือก จ.มหาสารคาม	0.69	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้น ทาง	8,000,000
2	มค.3006	แยก ทล.12 - บ.โคกพระ อ.กันทรวิชัย จ.มหาสารคาม	0.767		5,950,000
3	มค.2004	แยก ทล.23 - บ.ดงใหญ่ อ.วาปีปทุม จ.มหาสารคาม	1.581		9,720,000
4	มค.3013	แยก ทล.12 - บ.จาน อ.เชียงยืน จ.มหาสารคาม	1		6,080,000
5	มค.4009	แยก ทล.2188 - มหาวิทยาลัยมหาสารคาม อ.กันทรวิชัย จ.มหาสารคาม	3.106		18,790,000
6	มค.4007	แยก ทล.2063 - บ.นาตุน อ.บรบือ จ.มหาสารคาม	5.098		53,000,000

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) และสายพัทยา - มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

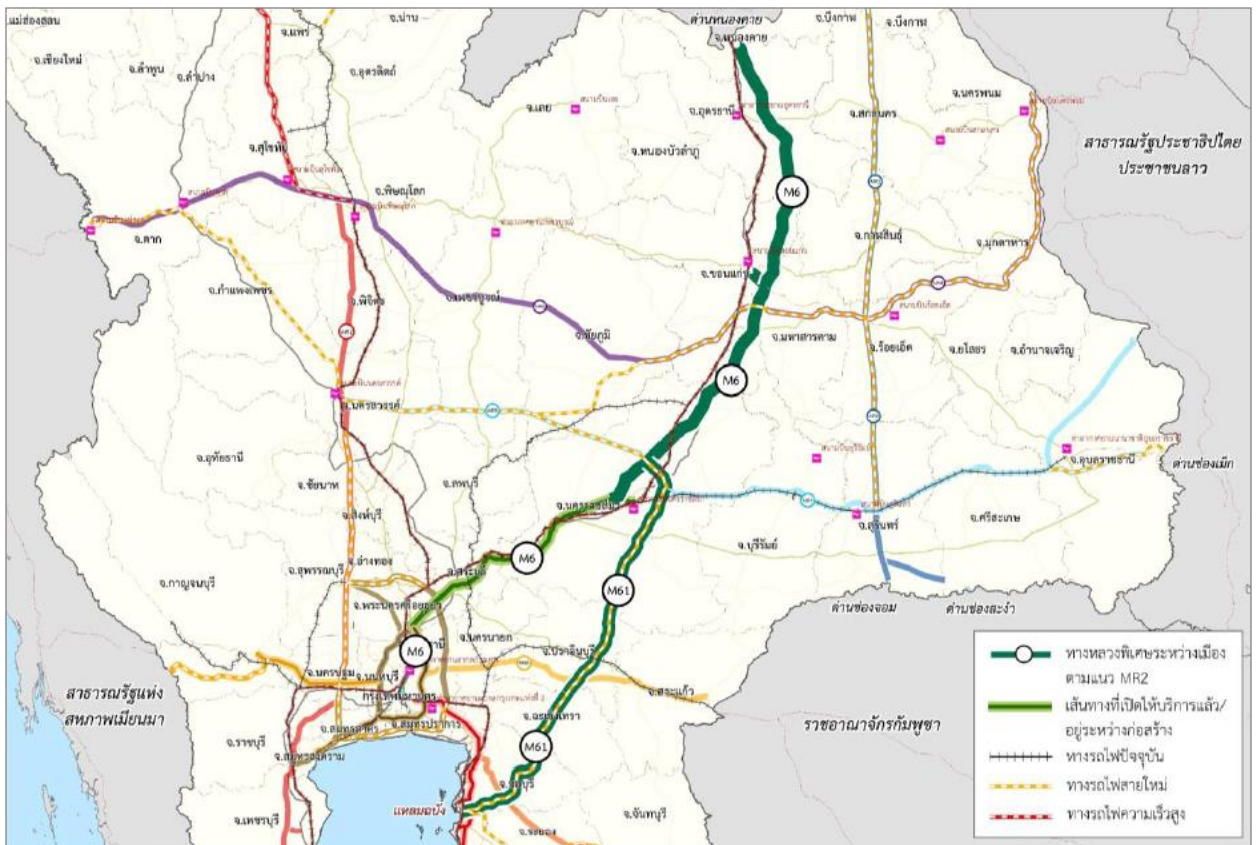
ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดมหาสารคามมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ MR2 และ MR4 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด้านชายแดนไทย - ลาว ที่ด่านหนองคายจังหวัดหนองคาย ร่วมกับรูปแบบรัศมีที่เชื่อมโยงออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมโยงไปถึงด้านชายแดนไทย - ลาว ที่หนองคาย เส้นทางส่วนที่เป็นรัศมีจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะบรรจบกับเส้นทางส่วนเหนือ - ใต้ บริเวณอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่ชายแดนจังหวัดหนองคายสามารถเชื่อมต่อทั้งระบบถนนตามทางหลวงเอเชียเส้นทาง AH12 หรือ เส้นทาง R13 ของ สปป.ลาว และระบบราง ทั้งรถไฟขนาดทาง 1.00 เมตร ในปัจจุบัน และรถไฟขนาดทางมาตรฐานที่อยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการมีระยะทางประมาณ 897 กิโลเมตร แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้

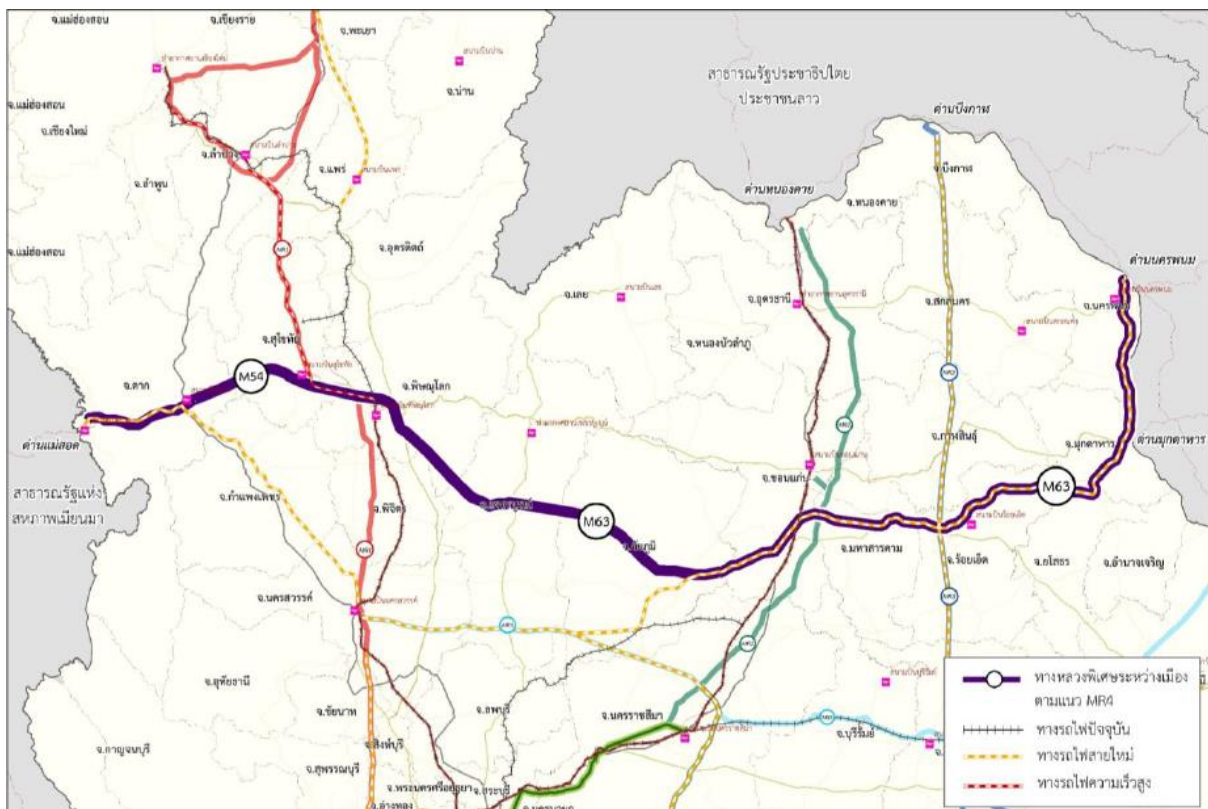
- ช่วงบางปะอิน - นครราชสีมา (MR2-1 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 196 กิโลเมตร
- ช่วงนครราชสีมา - ขอนแก่น (MR2-2 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 204 กิโลเมตร
- ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (MR2-3 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 182 กิโลเมตร
- ช่วงแหลมฉบัง - ปราจีนบุรี (MR2-4 หรือ M61) ระยะทางประมาณ 156 กิโลเมตร
- ช่วงปราจีนบุรี - นครราชสีมา (MR2-5 หรือ M61) ระยะทางประมาณ 159 กิโลเมตร



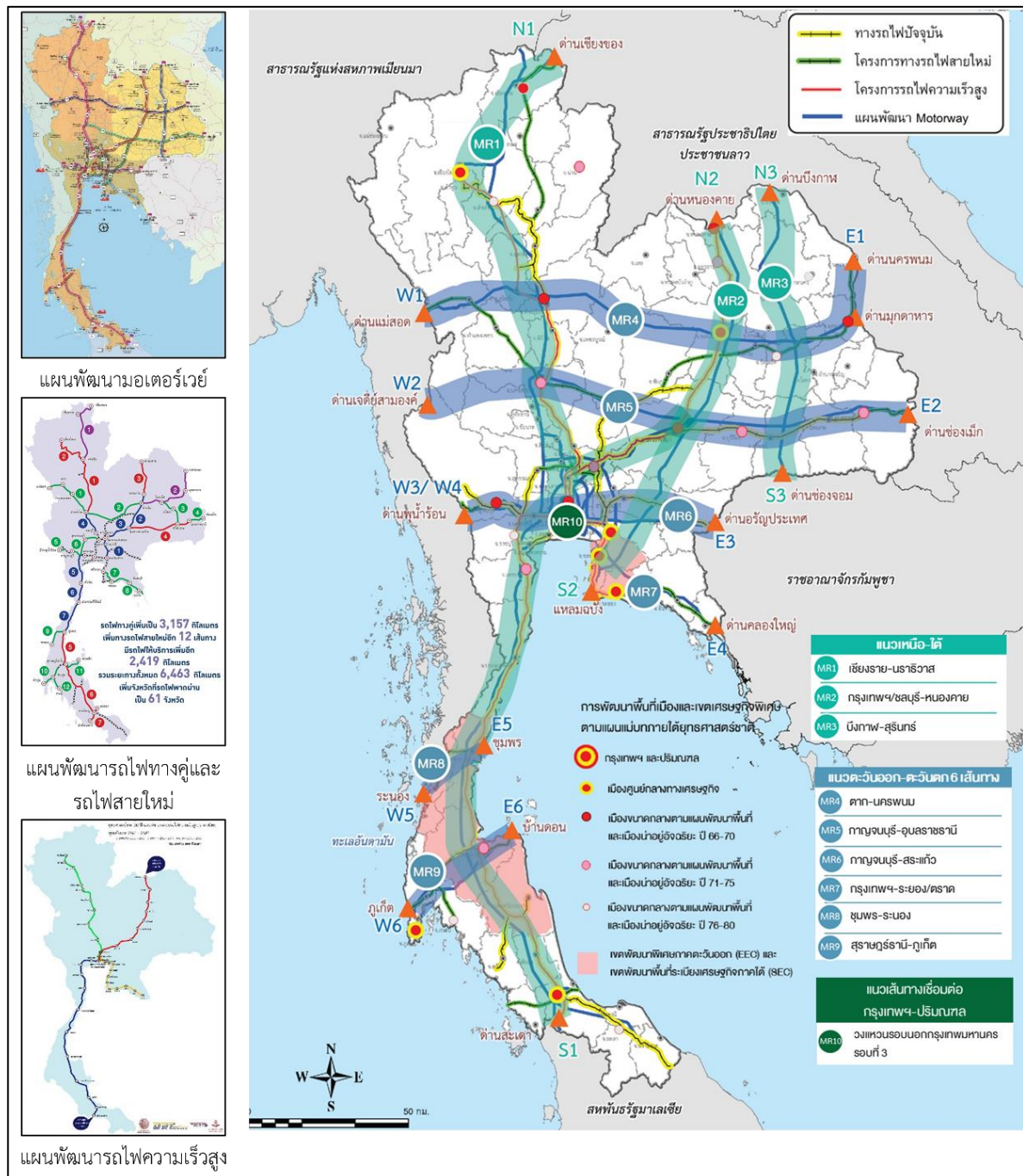
รูปที่ 3.2-19 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

MR4 ตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงด้านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่าน พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วง เส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

- ช่วงตาก - แม่สอด (MR4-1 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 72 กิโลเมตร
- ช่วงพิษณุโลก - ตาก (MR4-2 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร
- ช่วงพิษณุโลก - เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร
- ช่วงเพชรบูรณ์ - ขอนแก่น (MR4-4 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 206 กิโลเมตร
- ช่วงขอนแก่น - นครพนม (MR4-5 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 354 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-20 แนวเส้นทาง MR4 ตาก - นครพนม



ที่มา: <https://mrmapdoh.com/>แนวคิดการบูรณาการเส้นทาง

รูปที่ 3.2-21 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดมหาสารคามไม่มีระบบการขนส่งทางราง แต่สามารถใช้ระบบการขนส่งสินค้าทางรางที่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 เชื่อมต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ที่สภาพถนนมีขนาด 4 ช่องจราจร มีระยะทางห่างจากจังหวัดมหาสารคามประมาณ 70 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1.30 ชั่วโมง หรือใช้การขนส่งสินค้าที่สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น ที่ห่างจากเมืองมหาสารคาม ประมาณ 65 กิโลเมตร

ทั้งนี้ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ ทางรถไฟสายบ้านไผ่ - นครพนม โดยมีรายละเอียดสถานีและจุดจอดรถไฟในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ดังนี้

โครงการรถไฟทางคู่ บ้านไผ่ - นครพนม ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ตุลาคม 2557 อนุมัติโครงการโดย ครม. พฤษภาคม 2562 มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 66,848 ล้านบาท ผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด 19 อำเภอ 70 ตำบล ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง 355 กม.

ภาพรวมรายละเอียดโครงการ

ระยะทางโครงการทั้งหมด 355 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟและป้ายหยุดรถไฟทั้งหมด 31 สถานี ความเร็วรถไฟสูงสุดในการออกแบบในทางประธาน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นทางรถไฟขนาด 1 เมตร เท่ากับรถไฟทางคู่ของการรถไฟ ความสูงชันขาลา เป็นชันขาลาสูง (เหมือนทางคู่ ขอนแก่น) สูง 1.1 เมตร

มาตรฐาน โครงสร้างทางรถไฟรางรถไฟเป็นมาตรฐาน UIC 60 เป็นแบบหินโรยทางบนทางระดับดิน เป็นแบบไม่ใช้หินโรยทาง เป็นหมอนเหล็ก บนทางยกระดับหรือสะพานออกแบบรองรับรถไฟน้ำหนักสูงสุด 20 ตัน/เพล (รับรถจักร CSR ซึ่งใหญ่ที่สุดของการรถไฟได้) ใช้อาณัติสัญญาณ แบบ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบเดียวกับ รถไฟฟ้าสายสีแดง. และรถไฟทางคู่สายใหม่ทั้งหมดทุกสายทาง

รูปแบบสถานี แบ่งเป็น 4 รูปแบบ คือ

- สถานีขนาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นสถานีระดับจังหวัด มีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่ สถานีมหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, มุกดาหาร และนครพนม การออกแบบจะให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ในท้องถิ่น เช่น เช่นการตกแต่งอาคารปะในพื้นที่ย่านสถานีขนาดใหญ่ ในการเวนคืน ขนาด 180X1000 เมตร ซึ่งยังไม่รวมลานเก็บคอนเทนเนอร์ที่บางสถานีมีด้วย
- สถานีขนาดกลาง มีทั้งหมด 5 สถานี ได้แก่ สถานีบรบือ, โพนทอง, เลิงนกทา, ธาตุพนม และสะพานมิตรภาพ 3 เป็นสถานีสำหรับอำเภอขนาดใหญ่ ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารมาก ขนาดย่านสถานีขนาดกลาง ในการเวนคืน ขนาด 150X700 เมตร
- สถานีขนาดเล็ก มีทั้งหมด 9 สถานี ได้แก่ สถานีภูเหล็ก, กุดรัง, เชียงขวัญ, โพธิ์ชัย, หนองพอก, นิคมคำสร้อย, สะพานมิตรภาพ 2, ห้วยใหญ่, เรณูนคร เป็นสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อย และเป็นอำเภอหรือเมืองขนาดเล็ก ขนาดย่านสถานีขนาดเล็ก ในการเวนคืน ขนาด 130X500 เมตร
- ป้ายหยุดรถไฟ มีทั้งหมด 12 ป้าย ได้แก่ นาโพธิ์, หนองโน, เขวา, ศรีสมเด็จ, สีแก้ว, เมยวดี, โคกสว่าง, ห้องแซง, บ้านป่งแดง, บ้านดำนาคำ, นาถ่อน และบ้านกลาง เป็นแค่ชันขาลา ไม่มีตัวอาคารสถานีขายตั๋ว มีผู้โดยสารน้อย รองรับแค่รถไฟท้องถิ่น ขนาดพื้นที่ป้ายหยุดรถไฟ ในการเวนคืน ขนาด 100X300 เมตร



รูปที่ 3.2-22 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า / Container Yard (CY)

มีการก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 จุด แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

- ย่านกองเก็บตู้สินค้า / Container Yard ซึ่งมีขนาดใหญ่ 15,000 - 25,000 ตารางเมตร เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีร้อยเอ็ด, สะพานมิตรภาพ 2 และสะพานมิตรภาพ 3
- ลานกองเก็บตู้สินค้า จะมีขนาดย่อมลงมา ประมาณ 6,000 ตารางเมตร ได้แก่ สถานี ภูเหล็ก, มหาสารคาม และโพนทอง



รูปที่ 3.2-23 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) และทัศนียภาพอาคารควบคุม อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้า

ขบวนรถไฟที่ให้บริการในเส้นทาง ในโครงการจะมีรถไฟโดยสารให้บริการจากการศึกษา 4 รูปแบบ คือ

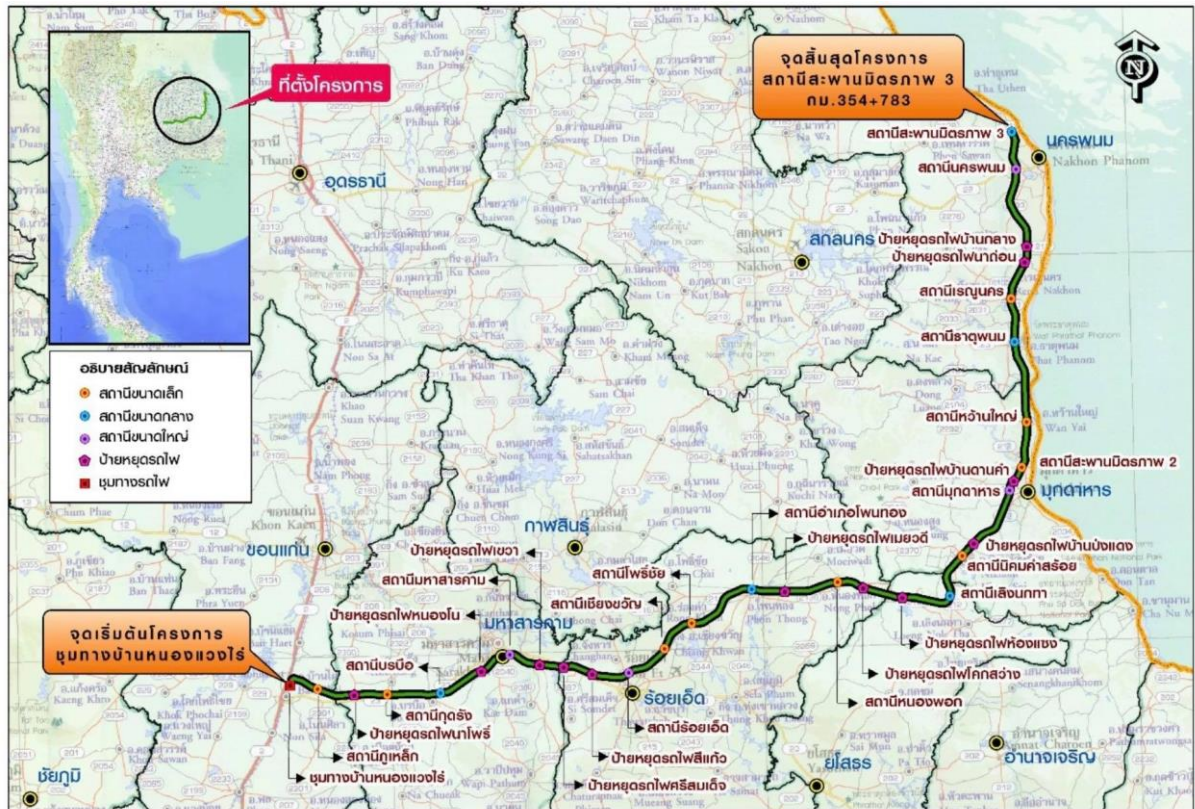
1. รถด่วน กรุงเทพ-สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) จอดในพื้นที่โครงการ 8 สถานี ได้แก่ บ้านไผ่, มหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, เลิงนกทา, มุกดาหาร, ธาตุพนม, นครพนม และสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) ใช้เวลาในการเดินทาง จากบ้านไผ่ ถึง สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) ประมาณ 3:30 ชั่วโมง ในปีที่เปิดมี 2 ขบวน (4 เที่ยว)
2. รถเร็ว กรุงเทพ-สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) จอดในพื้นที่โครงการ 16 สถานี ซึ่งสถานีที่จอดมากกว่ารถด่วน ได้แก่ กุดรัง, บรบือ, เชียงขวัญ, โพนทอง, สถานี นิคมคำสร้อย, สถานีสะพานมิตรภาพ 2, สถานีหัวน้ำใหญ่ และสถานีเรณูนคร ใช้เวลาในการเดินทาง จากบ้านไผ่ ถึง สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) ประมาณ 4:30 ชั่วโมงในปีที่เปิดมี 2 ขบวน (4 เที่ยว)
3. รถเร็ว กรุงเทพ-ร้อยเอ็ด จอดในพื้นที่โครงการ 5 สถานี ซึ่งสถานีที่จอดมากกว่ารถด่วน ได้แก่ กุดรัง, บรบือ ใช้เวลาในการเดินทาง จากบ้านไผ่ ถึง ร้อยเอ็ด ประมาณ 1:20 ชั่วโมง ในปีที่เปิดมี 2 ขบวน (4 เที่ยว)
4. รถท้องถิ่น บ้านไผ่-สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) เป็นรถจอดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ ใช้เวลาในการเดินทาง จากบ้านไผ่ ถึง สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) ประมาณ 5:10 ชั่วโมง ในปีที่เปิดมี 2 ขบวน (4 เที่ยว)

รูปแบบขบวนรถไฟสินค้า แบ่งรูปแบบการเดินทางรถไฟเป็น 4 แบบ คือ

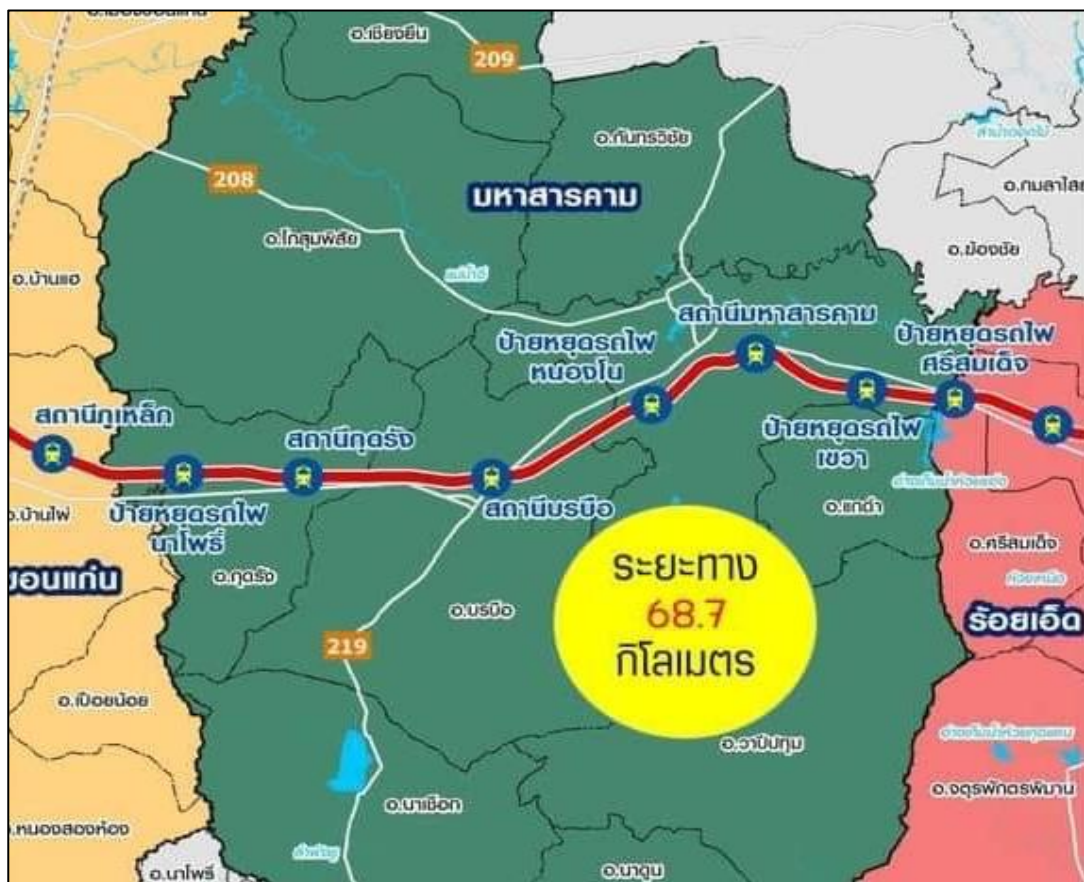
- รถสินค้าด่วนเช้า - ออก CY ร้อยเอ็ด
- รถสินค้าด่วนสะพานมิตรภาพ 3
- รถสินค้าสะพานมิตรภาพ 2 และ 3
- รถสินค้าจอดระหว่างทาง โพนทอง - ร้อยเอ็ด - มหาสารคาม - ภูเหล็ก

ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามมี 3 สถานี 3 ป้ายหยุดรถ คือ 1) ป้ายหยุดรถไฟนาโพธิ์ 2) สถานีกุดรัง 3) สถานีบรบือ 4) ป้ายหยุดรถไฟหนองโน 5) สถานีมหาสารคาม 6) ป้ายหยุดรถไฟเขวา

ทั้งนี้จังหวัดมหาสารคามมีสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้ตัวเมืองมหาสารคาม คือสถานีรถไฟมหาสารคาม เป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ระดับสถานีชั้น 1 ซึ่งมีผลกระทบต่อนพื้นที่เมืองมหาสารคามโดยตรง ตั้งอยู่ในตำบล แวงน่าง อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม บริเวณชานเมืองติดทางหลวงท้องถิ่น 2040 เพื่อเอาใจคนที่บ้านอยู่ ชานเมืองแทนที่จะตั้งแถวชายเขตเทศบาลเมืองมหาสารคาม ที่ กม. 69 + 117 - สร้างลานคอนเทนเนอร์ พื้นที่ 6000 ตารางเมตร



รูปที่ 3.2-24 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม



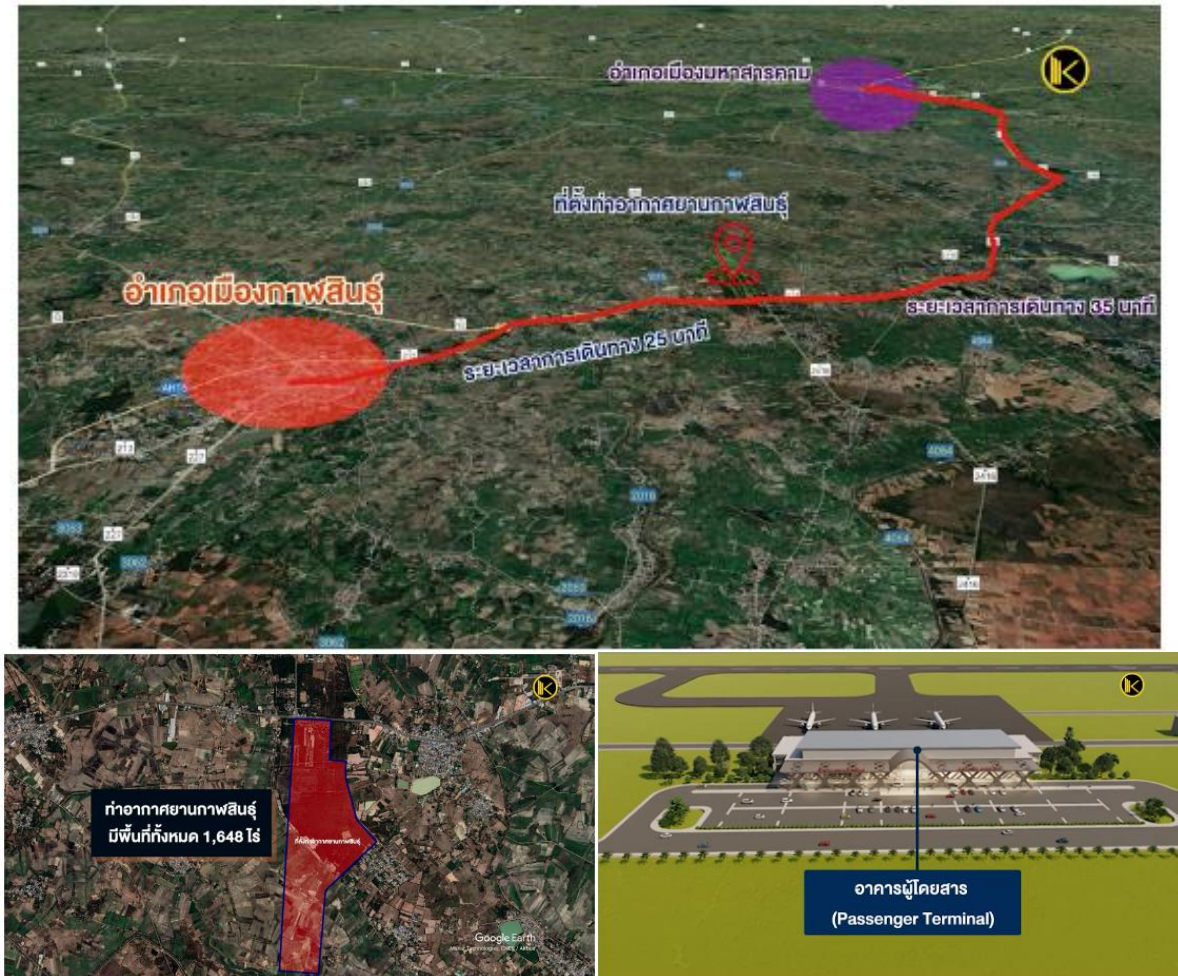
รูปที่ 3.2-25 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม
ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดมหาสารคาม ไม่มีสนามบินพาณิชย์ในพื้นที่ศึกษา ดังนั้นการเชื่อมโยงกับจังหวัดอื่นๆ ทาง อากาศโดยจะใช้ท่าอากาศยานใกล้เคียง ได้แก่ ท่าอากาศยานขอนแก่น ซึ่งมีระยะทางห่างจาก จังหวัดมหาสารคาม ประมาณ 82 กิโลเมตร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ซึ่งมีระยะทางห่างจากจังหวัด มหาสารคามประมาณ 60 กิโลเมตร และ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งมีระยะทางห่างจากจังหวัด มหาสารคามประมาณ 121 กิโลเมตร

ทั้งนี้ในปัจจุบันมีโครงการศึกษาความเป็นไปได้ของท่าอากาศยานสารสินธุ์ ซึ่งโครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานสารสินธุ์ กำหนดที่ตั้งอยู่ใน อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ พื้นที่รอยต่อกับ จ.มหาสารคาม จึงตั้งชื่อ "สารสินธุ์" ความคืบหน้าล่าสุด เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2567 กรมท่าอากาศยาน (ทย.) เปิดเผยว่าโครงการ ก่อสร้างท่าอากาศยานสารสินธุ์ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานเสร็จเรียบร้อยแล้ว

สำหรับท่าอากาศยาน "สารสินธุ์"เป็นโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานของจังหวัดกาฬสินธุ์ที่ เพิ่มเข้ามา โดยคาดการณ์ว่าจะใช้พื้นที่ของ อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ ในการก่อสร้าง เหตุผลที่เลือกพื้นที่ นี้เป็นเพราะ อ.ยางตลาดอยู่ในช่วงรอยต่อระหว่าง กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ทำให้ประชาชนทั้งใน กาฬสินธุ์องและมหาสารคาม สามารถเดินทางมาใช้บริการได้สะดวก อีกทั้งกาฬสินธุ์ยังมีแหล่งท่องเที่ยว ที่กระจายอยู่ตามอำเภอต่าง ๆ มีการส่งออกพืชและสัตว์เศรษฐกิจ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา กุ้งก้ามกราม และปลากระชัง เป็นต้น หากมีสนามบินภายในตัวจังหวัดจะช่วยอำนวยความสะดวกในเรื่องของการขนส่งทางอากาศให้มีความรวดเร็ว ปลอดภัย พร้อมดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามา ลงทุนภายในจังหวัดเพิ่มมากขึ้นได้



ที่มา :

https://www.khonkaenlink.info/read/841389/?fbclid=IwAR0rFptUKrRw_lufkxkYzjnLWlsRYr4FWoQrUL17c3NAzrNjSiGXJhiHUg#gooogle_vignette

รูปที่ 3.2-26 ตำแหน่งและลักษณะของโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสารสินธุ์

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ในปัจจุบันจังหวัดมหาสารคามไม่มีการคมนาคมขนส่งทางน้ำแม้ในระยะทางสั้น ๆ เนื่องจากไม่มีความสะดวก อีกทั้งตัวเลือกในการเดินทางด้วยวิธีอื่นมีทางเลือกในการเดินทางมากกว่าและสะดวกกว่าการคมนาคม ทางน้ำจึงไม่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน

ลักษณะสภาพภูมิศาสตร์ในพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตที่ราบสูงซึ่งมีลักษณะเป็นแอ่งเอียงลงไปทางตะวันออกเฉียงใต้ ระบบลำน้ำส่วนใหญ่จึงไหลลงสู่แม่น้ำโขง มีแม่น้ำสายหลักคือ แม่น้ำมูล และแม่น้ำชีไหลลงสู่แม่น้ำโขง ซึ่งระบบลำน้ำในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่ได้เชื่อมโยงกับระบบลำน้ำที่ใช้ขนส่งภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำป่าสัก เนื่องจากอยู่คนละพื้นที่ แม่น้ำชีและแม่น้ำมูลจะไหลไปรวมกันที่จังหวัดอุบลราชธานี และไหลลงสู่แม่น้ำโขง ในช่วงฤดูแล้งระดับน้ำของแม่น้ำชีและแม่น้ำมูลค่อนข้างน้อย และระดับน้ำไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยแม่น้ำที่สำคัญในเขตพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ได้แก่ แม่น้ำชี มีต้นกำเนิดในจังหวัดชัยภูมิ ไหลผ่านจังหวัด

ขอนแก่นแล้วไหลผ่านจังหวัดมหาสารคามในอำเภอโกสุมพิสัย กันทรวิชัย และอำเภอเมือง รวมความยาวที่ไหลผ่าน 60 กม. ทิศทางน้ำจะไหลจากทิศตะวันตกไปทางทิศตะวันออก แม่น้ำชีเป็นแม่น้ำขนาดกลางไหลผ่านหลายจังหวัด แต่เนื่องจากไม่มีการกั้นลำน้ำ ดังนั้นในฤดูแล้งน้ำจึงแห้งขอดและมีตลิ่งสูงมากเกษตรกรใช้ประโยชน์กับลำน้ำชีนี้ได้ค่อนข้างน้อย

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดมหาสารคาม

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เกษตรกรรมยั่งยืน นำภูมิปัญญาสร้างคุณค่า พัฒนาการค้าการลงทุนสู่สังคมมีสุข ภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ดี

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา :

- 1) ภาคการเกษตรมีความเข้มแข็งและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับจังหวัด เศรษฐกิจภาคการเกษตร มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
- 2) การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
- 3) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยปี พ.ศ. 2566 - 2570 อายุเฉลี่ยการมีสุขภาพดีของประชาชนจังหวัดมหาสารคามอายุเฉลี่ย 71.5 ปี

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ส่งเสริมและพัฒนากิจการเกษตรเพื่อสร้างรายได้กับเกษตรกร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมการนำองค์ความรู้ทางภูมิปัญญาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าบริการ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะและวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : เพิ่มศักยภาพด้านการค้าการลงทุน เพื่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน สู่สังคมมีสุขภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ดี

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ส่งเสริมและพัฒนาการผลิตภาคการเกษตรเพื่อสร้างรายได้กับเกษตรกร	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการผลิตภาคการเกษตร แผนงานที่ 2 แผนงานส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและได้มาตรฐาน แผนงานที่ 3 แผนงานส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่ม และแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร แผนงานที่ 4 แผนงานเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่กลุ่มภาคการเกษตรเพื่อสร้างอาชีพ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาภาคเกษตรโดยเทคโนโลยีสมัยใหม่มุ่งสู่ฐานเศรษฐกิจ ชีวภาพที่มีมูลค่าสูงเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร - บริหารจัดการน้ำให้เพียงพอเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรมีมูลค่าเพิ่มขึ้น

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมการนำองค์ความรู้ทางภูมิปัญญาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า บริการ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะ และวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานส่งเสริมพัฒนาการแปรรูป ผลิตภัณฑ์เพื่อเพิ่มมูลค่า แผนงานที่ 2 แผนงานส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะและวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ แผนงานที่ 3 แผนงานส่งเสริมการถ่ายทอดองค์ความรู้จากสถาบันการศึกษาในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า บริการและการท่องเที่ยวสู่ชุมชน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวหลักและแหล่งท่องเที่ยว ชุมชนให้ได้มาตรฐาน เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน	- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น - รายได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของจังหวัดเพิ่มขึ้น

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 เพิ่มศักยภาพด้านการค้าการลงทุน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการและวิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อม แผนงานที่ 2 แผนงานพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน เพื่อสร้างความมั่นคงทาง อาชีพ แผนงานที่ 3 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการขยายตัวทาง เศรษฐกิจ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นไปสู่มาตรฐานสากล เพื่อสร้างเศรษฐกิจในชุมชน 2. พัฒนาเมืองเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเมือง ชายแดน รวมทั้งพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy) ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของภาค 3. ยกระดับคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้ได้มาตรฐาน และแก้ไขปัญหาความยากจนให้กับผู้มีรายได้น้อย เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม	1. จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับการพัฒนาทักษะด้านการค้าการลงทุน 2. จำนวนแรงงานที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน 3. จำนวนกลุ่มเป้าหมายที่สามารถเข้าถึงแหล่งทุน 4. จำนวนของระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้รับการพัฒนา

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน สู่สังคมมีสุขภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ดี	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานส่งเสริมความเข้มแข็งให้ชุมชนและพัฒนาเศรษฐกิจ ฐานราก แผนงานที่ 2 แผนงานเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความมั่นคง การสาธารณสุข และการศึกษา แผนงานที่ 3 แผนงานอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ยกระดับคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้ได้มาตรฐาน และแก้ไขปัญหาความยากจนให้กับผู้มีรายได้น้อย เพื่อลด ความเหลื่อมล้ำทางสังคม	1. จำนวนกิจกรรมเกิดพระเกียรติและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์เพิ่มขึ้น 2. ร้อยละจำนวนหมู่บ้าน/ชุมชนน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาใช้ในชีวิตประจำวัน 3. อายุเฉลี่ยการมีสุขภาพดีของคนจังหวัดมหาสารคาม 4. ระดับสติปัญญาของเด็กปฐมวัยเพิ่มขึ้น 5. ร้อยละของหมู่บ้าน/ชุมชน ได้รับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน (ขยะ, น้ำเสีย, มลพิษทางอากาศ) 6. ร้อยละของการเพิ่มพื้นที่สีเขียว

4.4 เป้าประสงค์

- 1) ภาคการเกษตรมีความเข้มแข็งและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับจังหวัด
- 2) การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน
- 3) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ส่งเสริมและพัฒนาการผลิตภาคการเกษตรเพื่อสร้างรายได้กับเกษตรกร		
1.1	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร	7,000,000,000.00
1.2	โครงการบริหารจัดการพื้นที่เกษตรอย่างเหมาะสม	50,000,000.00
1.3	โครงการคมนาคมขนส่งเพื่อการเกษตร	5,000,000,000.00
1.4	โครงการพัฒนาคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตร	750,000,000.00
1.5	โครงการพัฒนาและส่งเสริม ศูนย์นวัตกรรมเกษตรแปรรูป	490,000,000.00
1.6	โครงการพัฒนาและแปรรูปสินค้าภาคการเกษตร	500,000,000.00
1.7	โครงการสร้างความเข้มแข็งให้แก่กลุ่มเกษตรกร	750,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมการนำองค์ความรู้ทางภูมิปัญญาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า บริการ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะและวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์		
2.1	โครงการส่งเสริมพัฒนาการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่า	400,000,000.00
2.2	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะและวัฒนธรรม	1,000,000,000.00
2.3	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	1,000,000,000.00
2.4	โครงการส่งเสริมการถ่ายทอดองค์ความรู้เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า บริการและการท่องเที่ยวสู่ชุมชน	350,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : เพิ่มศักยภาพด้านการค้าการลงทุน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ		
3.1	โครงการส่งเสริมผู้ประกอบการเพื่อพัฒนาทักษะด้านการค้า การลงทุน	250,000,000.00
3.2	โครงการสร้างโอกาสการเข้าถึงแหล่งทุน และเพิ่มช่องทางการตลาด	250,000,000.00
3.3	โครงการยกระดับทักษะฝีมือแรงงาน	250,000,000.00
3.4	โครงการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุน	9,300,000,000.00
3.5	โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค	2,500,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน สู่สังคมมีสุขภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ดี		
4.1	โครงการส่งเสริมการน้อมนำหลักของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการดำรงชีวิต	500,000,000.00
4.2	โครงการเสริมสร้างความมั่นคงด้านสังคม	350,000,000.00
4.3	โครงการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพการศึกษาทุกระดับ	500,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
4.4	โครงการป้องกัน แก้ไขปัญหา และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ	1,000,000,000.00
4.5	โครงการลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและสาธารณภัย	500,000,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 แหล่งผลิตพืช ประมง สัตว์เศรษฐกิจ
- S2 จุดศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงการคมนาคมและการท่องเที่ยวของภาคอีสาน
- S3 แหล่งน้ำต้นทุนสายหลักคือ แม่น้ำชี และน้ำใต้ดินที่มีศักยภาพสามารถนำมาพัฒนาใช้ได้
- S4 แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะและวัฒนธรรม
- S5 ศูนย์กลางทางการศึกษา (ตักสิลานคร) และการให้บริการทางวิชาการ
- S6 มีอุตสาหกรรมแปรรูปที่รองรับพืชเศรษฐกิจหลักในพื้นที่
- S7 มีภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้กับคนในพื้นที่

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 เกษตรกรมีรายได้ต่ำ ขาดการรวมกลุ่มเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าด้านการเกษตรและขาดความเชื่อมโยงเครือข่ายด้านการตลาด
- W2 สภาพดินมีความสามารถในการอุ้มน้ำต่ำ ขาดความอุดมสมบูรณ์และระบบชลประทานไม่ทั่วถึง
- W3 ผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
- W4 การเพาะปลูกชนิดพืชไม่เหมาะสมกับพื้นที่
- W5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังไม่รองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ
- W6 คุณภาพชีวิตเด็กปฐมวัยและเด็กวัยเรียนมีผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษา
- W7 เป็นจังหวัดหนึ่งในประเทศที่มีพื้นที่ป่าไม้น้อย

โอกาส (Opportunity)

- O1 กระแสความต้องการอาหารคุณภาพสูงของสังคมโลก
- O2 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ
- O3 นโยบายสร้างทางรถไฟรางคู่ของรัฐบาล (บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม) เป็นโอกาสการพัฒนาเมือง ขยายการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของจังหวัด

- O4 นโยบายด้านอาหารปลอดภัย เมืองเกษตรสีเขียว การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม
เกษตรกรปราดเปรื่อง และการบริหารจัดการน้ำและดินเพื่อการเกษตรส่งผลดีต่อการพัฒนา
สินค้าเกษตร
- O5 นโยบายรัฐบาล กำหนดให้มหาสารคามเป็นเมืองสมุนไพร ตามแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วย
การพัฒนาสมุนไพรไทย

อุปสรรค (Threat)

- T1 ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกส่งผลให้ผลผลิตด้านการเกษตรลดลง
- T2 ปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตภาคเกษตร
- T3 การเกิดโรคอุบัติใหม่และโรคระบาด ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้
และการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการ
มีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ
และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง
โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น
นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา โขงหินเหล็กไฟ และนครสวรรค์
ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความ
คิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด
หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและ
การท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนด
ประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก
ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ
- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของ
โครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือ
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่
เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการนัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สสนบ. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการสัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนมกราคม 2568

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

เนื่องจากคุณลักษณะและอัตลักษณ์ของกลุ่มพื้นที่จังหวัด ในแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต รูปแบบและราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
- 2) เพื่อศึกษากิจกรรมการค้าการลงทุน และการเดินทางเพื่อดำเนินกิจกรรมดังกล่าว
- 3) เพื่อศึกษาปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง และพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพักและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว
- 4) เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานรัฐและเอกชนในกิจการการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด
- 5) เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดจากกิจกรรมในข้อ 1 - 3 รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่นๆ

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เป็นต้น
- 2) ผู้บริหาร ผู้แทนภาคเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น
- 3) ผู้บริหาร ผู้แทนกลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ เช่น ผู้ประกอบการด้านเกษตรกรรม ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการโรงแรม และผู้ประกอบการท่องเที่ยว ข้อมูลสรุปแสดงดังตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

หน่วยงาน 16 กลุ่มเป้าหมายหลัก	
1. ผู้ว่าราชการจังหวัด	2. สำนักงานจังหวัด
3. พาณิชย์จังหวัด	4. พลังงานจังหวัด
5. อุตสาหกรรมจังหวัด	6. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
7. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	8. เกษตรจังหวัด
9. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด	10. สภาเกษตรกร
11. สภาอุตสาหกรรม	12. สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
13. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว	14. หอการค้าจังหวัด
15. YEC จังหวัด	16. นายด่านศุลกากร
หน่วยงานภาคเอกชน กลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ	
1. ด้านเกษตรกรรม	2. ด้านอุตสาหกรรม
3. ด้านขนส่งและโลจิสติกส์	4. ด้านการท่องเที่ยว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบภาพรวมโครงการ ขอบเขตการศึกษา กรอบแนวคิดการพัฒนาของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ และแนวคิดทิศทางการพัฒนาโครงการ ในพื้นที่ต่าง ๆ
- 3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและแนวคิด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป
- 4) สามารถสรุปข้อมูลประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด
- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมในเกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับจุดต้นทาง - ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางในอนาคต

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com/> ดังตัวอย่างในรูปที่ 5.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 5.3-2



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

โทรศัพท์ : 0-2215-1515 ต่อ 3041, 3042, 3045

โทรสาร : 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์ : 0-2318-7235

โทรสาร : 02-318-7236

อีเมล : chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ : 053-941-300

โทรสาร : 053-217-143

อีเมล : contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0-2619-9931

โทรสาร : 0-2619-9932

อีเมล : dc@decade.co.th