

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงตอนกลาง

จังหวัดขอนแก่น



ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา: จังหวัดขอนแก่น

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 เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ

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. จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา 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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
- 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 กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

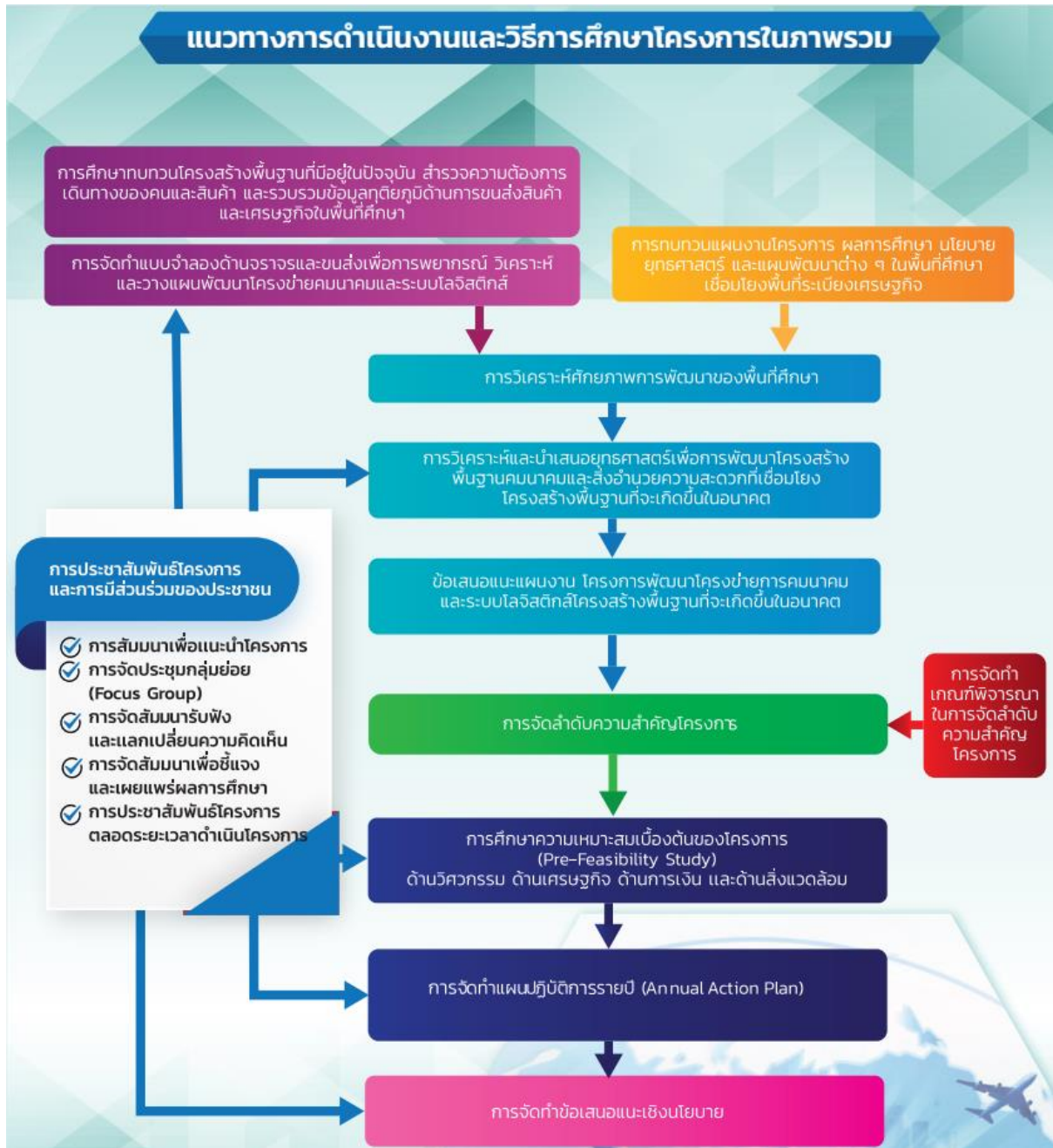
งานส่วนที่ 1: จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 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

ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแผนปฏิบัติการที่เป็นแผนระดับ 3 ตามแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดขอนแก่น

2.1 ข้อมูลทั่วไป



ประวัติเมืองขอนแก่นมีความเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญ นับตั้งแต่เกิดเหตุความวุ่นวายในราชอาณาจักรล้านช้าง และการสร้างบ้านแปงเมือง ในเขตตอนกลางภาคอีสาน โดยเดิมเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของเมืองสุวรรณภูมิ (เดิม เมืองทุ่งศรีภูมิ) ที่สถาปนาในปี พ.ศ. 2256 โดย เจ้าแก้วมงคล (พระบิดา ของ พระขัติยวงษา (ทนต์) เจ้าเมืองร้อยเอ็ดท่านแรก) เป็นผู้ครองเมืองพระองค์แรก ภายใต้การสถาปนาแต่งตั้ง ของ เจ้าสร้อยศรีสมุทรพุทธางกูร กษัตริย์แห่งราชอาณาจักรล้านช้างจำปาสัก และต่อมา เพี้ยเมืองแพน ที่เป็นกรมการเมือง ของเจ้าเมืองสุวรรณภูมิ ในราวปี พ.ศ. 2331 ได้ขอแบ่งไพร่พล จำนวน 500 คน แยกออกมาตั้งเมือง โดยแรกเริ่มอยู่บริเวณ บึงบอน จากนั้น 9 ปี ต่อมา ในปี 2340 จึงได้รับการแต่งตั้งและสถาปนาเมืองเป็นเมืองขอนแก่น และ เพี้ยเมืองแพน (ตำแหน่งของกรมการเมือง ในระบบอาญาสี่) เป็น "พระนครศรีบริรักษ์" แยกอาณาเขต ตั้งแต่บ้านกู่ทอง หนองกองแก้ว (ปัจจุบัน คือ เมืองชนบท) จากเขตเมืองสุวรรณภูมิ (ปัจจุบัน คือ อำเภอสุวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด) มานับแต่สมัยนั้น

เอกสารพงศาวดารอีสานฉบับพระยาขัติยวงศา (เหลา ณ ร้อยเอ็ด) ได้กล่าวถึงการตั้งเมืองขอนแก่นว่า “ได้ทราบข่าว

ว่าเมืองแพน บ้านชีโล้น แขวงเมืองสุวรรณภูมิ พาราษฎร์ ไพร่พลประมาณ 330 คน แยกจากเมืองสุวรรณภูมิ ไปขอตั้งฝั่งบึงบอนเป็นเมือง จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เมืองแพนเป็นพระนครศรีบริรักษ์ ผู้ว่าราชการเมืองขอนแก่น...” ขอนแก่นจึงได้ที่มาว่าเป็นเมืองคู่กับมหาสารคามนั่นเอง

ในปี พ.ศ. 2439 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เปลี่ยนการปกครองหัวเมืองใหม่ โดยเปลี่ยนเป็นบริเวณหัวเมืองลาวฝ่ายเหนือ ให้เป็นหัวเมืองลาวพวน ดังนั้น เมืองขอนแก่นจึงอยู่ภายใต้การปกครองของเมืองอุดรธานี หรือมณฑลอุดรธานี โดยมีกรมหลวงประจักษ์ศิลปาคมเป็นผู้ปกครองมณฑล ในสมัยนั้นได้มีสายโทรเลข ที่เดินจากเมืองนครราชสีมา ผ่านเมืองชนบท เข้าเขตเมืองขอนแก่นข้ามลำน้ำชีที่ทำมหากัน ตรงไปท่าพระ บ้านทุ่ม โดยไม่เข้าเมืองขอนแก่น และตรงไปข้ามลำน้ำพองไปบ้านหมากแข้งเมืองอุดรธานี ศูนย์กลางมณฑลอุดร กรมหลวงประจักษ์ศิลปาคม (ผู้ปกครองมณฑลอุดรธานีในขณะนั้น) ซึ่งเป็นข้าหลวงใหญ่ประจำมณฑลอุดรธานีทรงดำริว่า ที่ว่าการเมืองขอนแก่นที่ตั้งอยู่ที่บ้านดอนบม ไม่สะดวกแก่ราชการ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ย้ายเมืองขอนแก่นไปตั้งอยู่ที่บ้านทุ่ม (อำเภอเมืองขอนแก่นในปัจจุบัน) ในปลาย พ.ศ. 2439 และเปลี่ยนนามตำแหน่งเจ้าเมืองเป็นผู้ว่าราชการเมือง และตั้งชื่อเมืองว่า "ขอนแก่น" จนถึงปัจจุบัน

ต่อมาในวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2459 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ยกเลิกระบบมณฑลในประเทศไทย ให้เปลี่ยนคำว่าเมืองเป็นจังหวัดแทน ตำแหน่งผู้ว่าราชการเมือง จึงกลายเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด และศาลาว่าการเมือง ก็เปลี่ยนมาเป็นศาลากลางจังหวัด นับตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมาขอนแก่นจึงได้กำเนิดเป็น "จังหวัดขอนแก่น"

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ระหว่างละติจูดที่ 15 - 17 องศาเหนือและลองจิจูดที่ 101 - 303 องศาตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ห่างจากกรุงเทพมหานคร 449 กิโลเมตร มีพื้นที่ 10,885.99 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 6.8 ล้านไร่ ภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ มีลักษณะสูงต่ำสลับเป็นลูกคลื่นลาดเทไปทางทิศตะวันออกและทิศใต้ มีที่ราบลุ่มแถบลุ่มน้ำชีและลุ่มน้ำพอง พื้นที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางเฉลี่ย 100 - 200 เมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดอุดรธานี

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมหาสารคาม

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดบุรีรัมย์

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดเพชรบูรณ์

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดขอนแก่น มีลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ลาดเอียงจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออกและทิศใต้ บริเวณที่สูงทางด้านตะวันตกมีสภาพพื้นที่เป็นเขาหินปูนตะปุ่มตะป่ำสลับกับพื้นที่เป็นลูกคลื่นลอนลาดเล็กน้อย มีระดับความสูงประมาณ 200 - 250 เมตรจากระดับน้ำทะเล มีภูเขารูปแอ่งหรือภูเขาเว้าวงตัวอยู่ติดอำเภอภูเวียง บริเวณที่สูงตอนกลางและด้านเหนือ มีสภาพพื้นที่เป็นเทือกเขาเป็นแนวขวางมาจากด้านเหนือแล้ววกลงมาทางตะวันตกเฉียงใต้ ไหล่เขาด้านนอกมีความสูงและลาดชันมาก สูงประมาณ 300 - 660 เมตร ไหล่เขาด้านในมีความลาดชันน้อย มีระดับความสูงประมาณ 220 - 250 เมตร

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดขอนแก่น โดยทั่วไปเป็นแบบทุ่งหญ้าในเขตร้อน มี 3 ฤดู คือ ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม อากาศร้อนจัดในช่วงเดือนเมษายนของทุกปี ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม โดยจะมีฝนตกชุกในช่วงเดือนสิงหาคมของทุกปี และฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม ถึงเดือนกุมภาพันธ์ สภาพอากาศจะหนาวเย็น โดยทั่วไปจะหนาวจัดในช่วงเดือนธันวาคมจนถึงเดือนมกราคมของทุกปี

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

หน่วยการปกครอง แบ่งออกเป็น 26 อำเภอ 199 ตำบล 2335 หมู่บ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วย 225 แห่ง คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 6 แห่ง เทศบาลตำบล 77 แห่ง และ องค์การบริหารส่วนตำบล 140 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

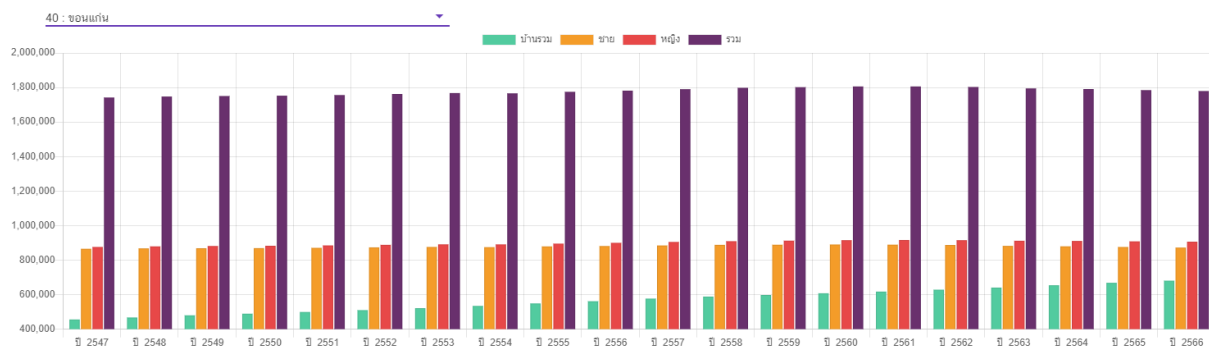
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดขอนแก่นมีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 1,779,373 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.066 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 872,661 คน และเป็นประชากรหญิง 906,712 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดขอนแก่น 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)
1.790	1.798	1.802	1.806	1.806	1.803	1.795	1.791	1.785	1.779	-0.066%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดขอนแก่น

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดขอนแก่นมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 680,877 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.856 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดขอนแก่น 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)
577	589	598	608	618	629	641	654	669	681	1.856

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดขอนแก่นมีขนาดครัวเรือน 2.61 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.880 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดขอนแก่น 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)
3.10	3.05	3.01	2.97	2.92	2.87	2.8	2.74	2.67	2.61	-1.880

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดขอนแก่น มีผลผลิตมวลรวมภายในรวมจังหวัด 213,039 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.01 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูป ที่ 2.3-1

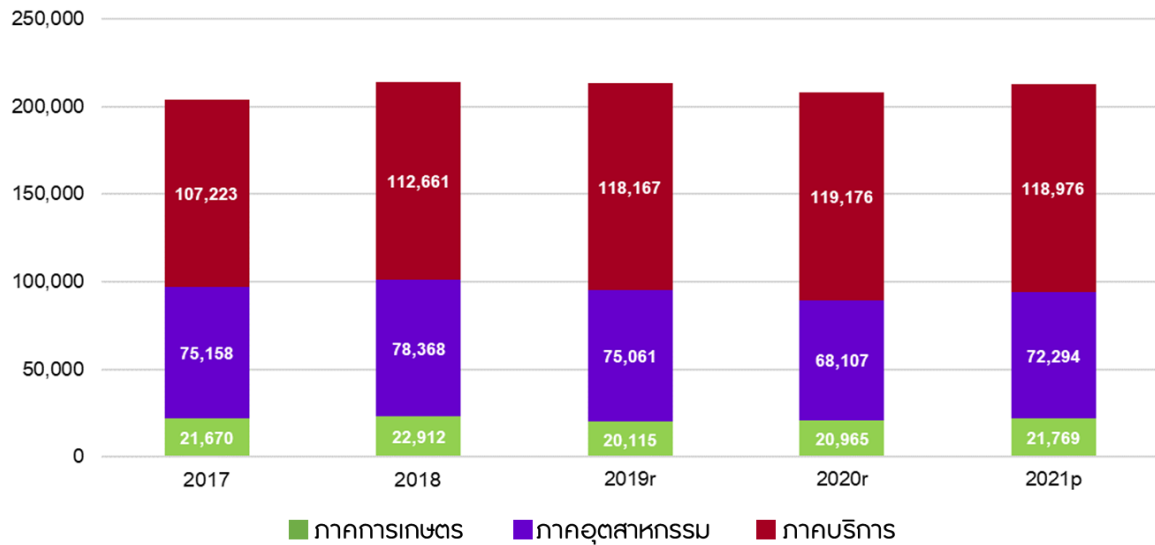
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดขอนแก่น ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
204,051	213,942	213,342	208,248	213,039	0.01

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

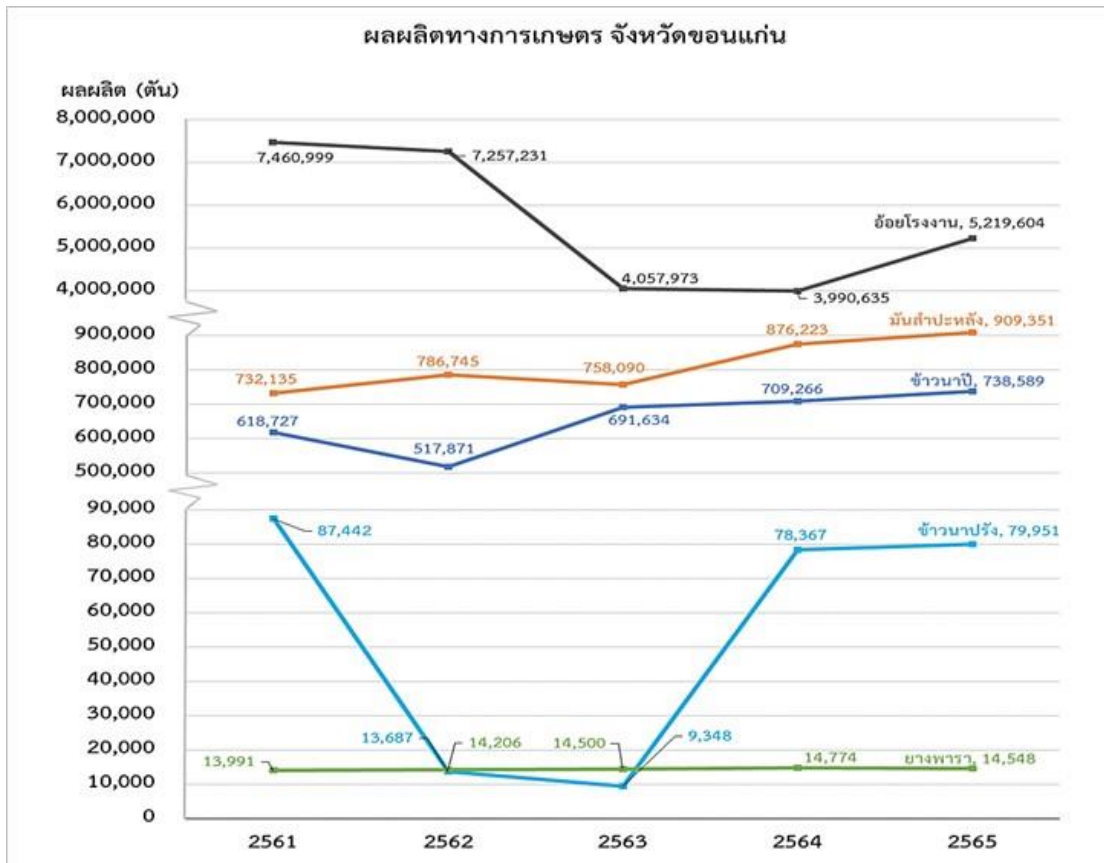


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

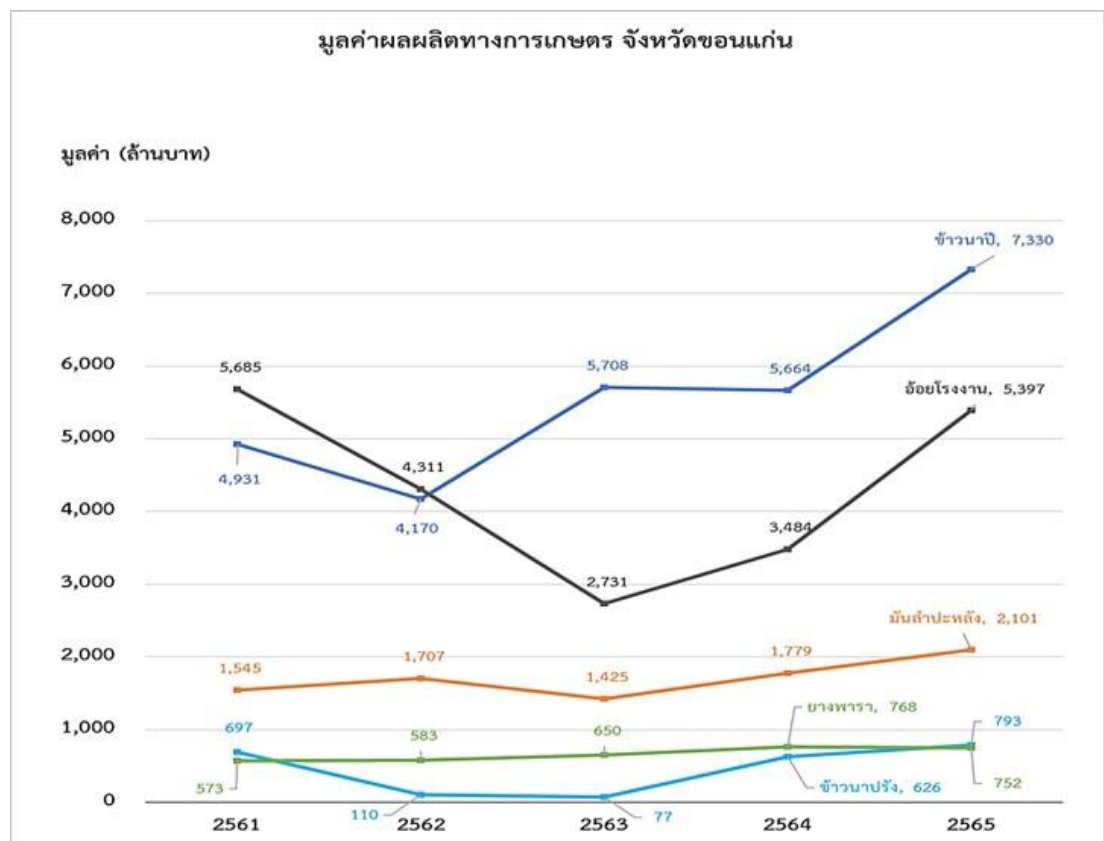
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดขอนแก่น แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดขอนแก่น มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นพื้นที่ราบ มีที่ราบลุ่มแถบลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำพอง มีพื้นที่ทางการเกษตร 4.18 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 61.47 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดขอนแก่นสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561 - 2565 คือ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง และยางพารา แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดขอนแก่น พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมไฟฟ้าก๊าซไอน้ำ และระบบการปรับอากาศ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อาหาร อุตสาหกรรมผลิตเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมผลิตกระดาษ และผลิตภัณฑ์ที่แปรรูปจากกระดาษ และอุตสาหกรรมการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องมือทางทัศนศาสตร์และอุปกรณ์ทางถ่ายภาพ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

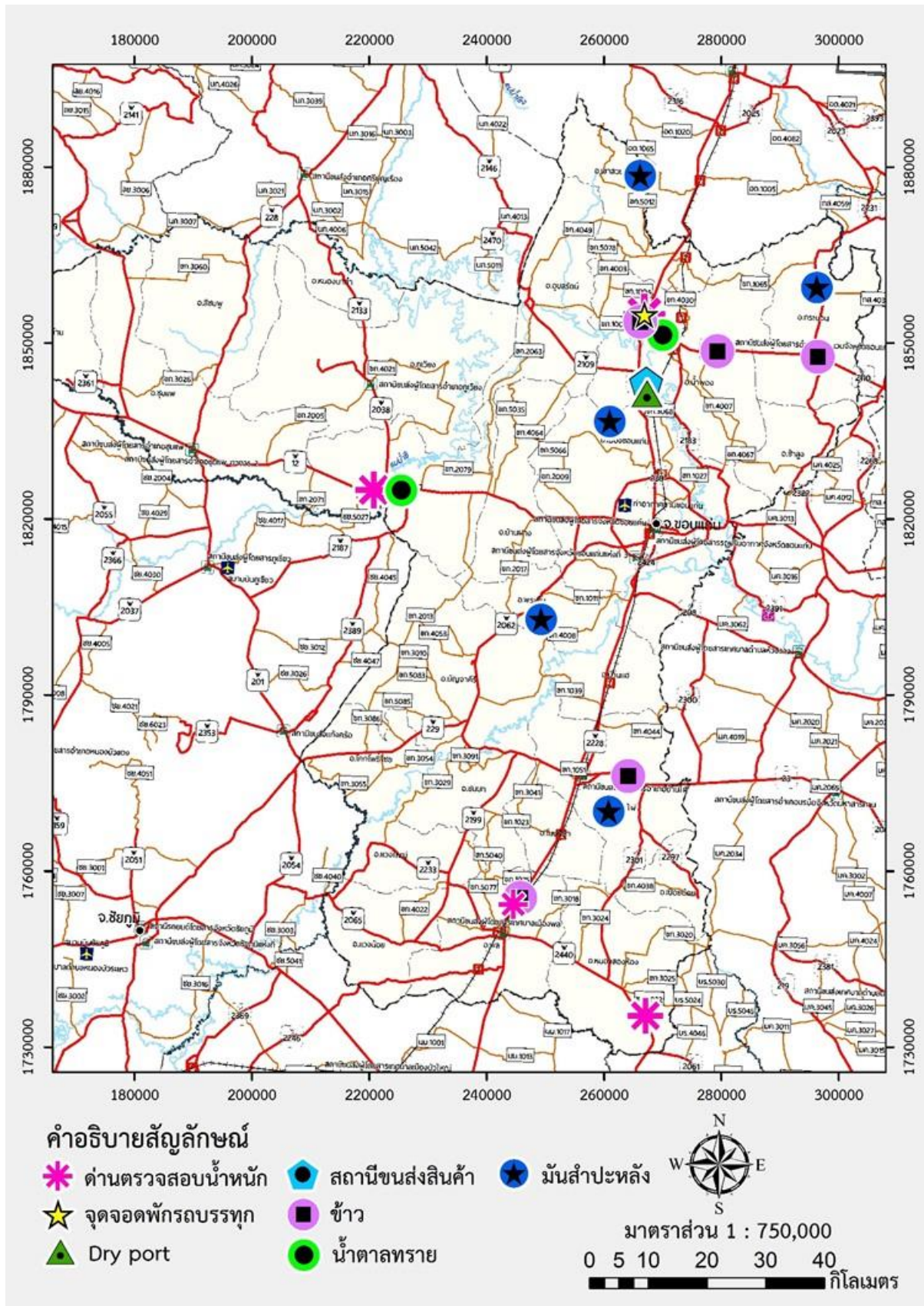
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมไฟฟ้าก๊าซไอน้ำ และระบบการปรับอากาศ	24,940.92	881	35
2	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อาหาร	10,840.11	7,412	151
3	อุตสาหกรรมผลิตเครื่องดื่ม	8,623.01	2,247	14
4	อุตสาหกรรมผลิตกระดาษ และผลิตภัณฑ์ที่แปรรูปจากกระดาษ	7,635.10	458	8
5	อุตสาหกรรมการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องมือทางทัศนศาสตร์และอุปกรณ์ทางถ่ายภาพ	4,906.98	1,950	79

ที่มา: แผนพัฒนาจังหวัด 2566 - 2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดขอนแก่น และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	259,884	123,099
ข้าวโพด	4,588	879
อ้อย	3,669,362	2,496,188
น้ำตาล	602,458	49,0557
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	581,387	126,078



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดขอนแก่น

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

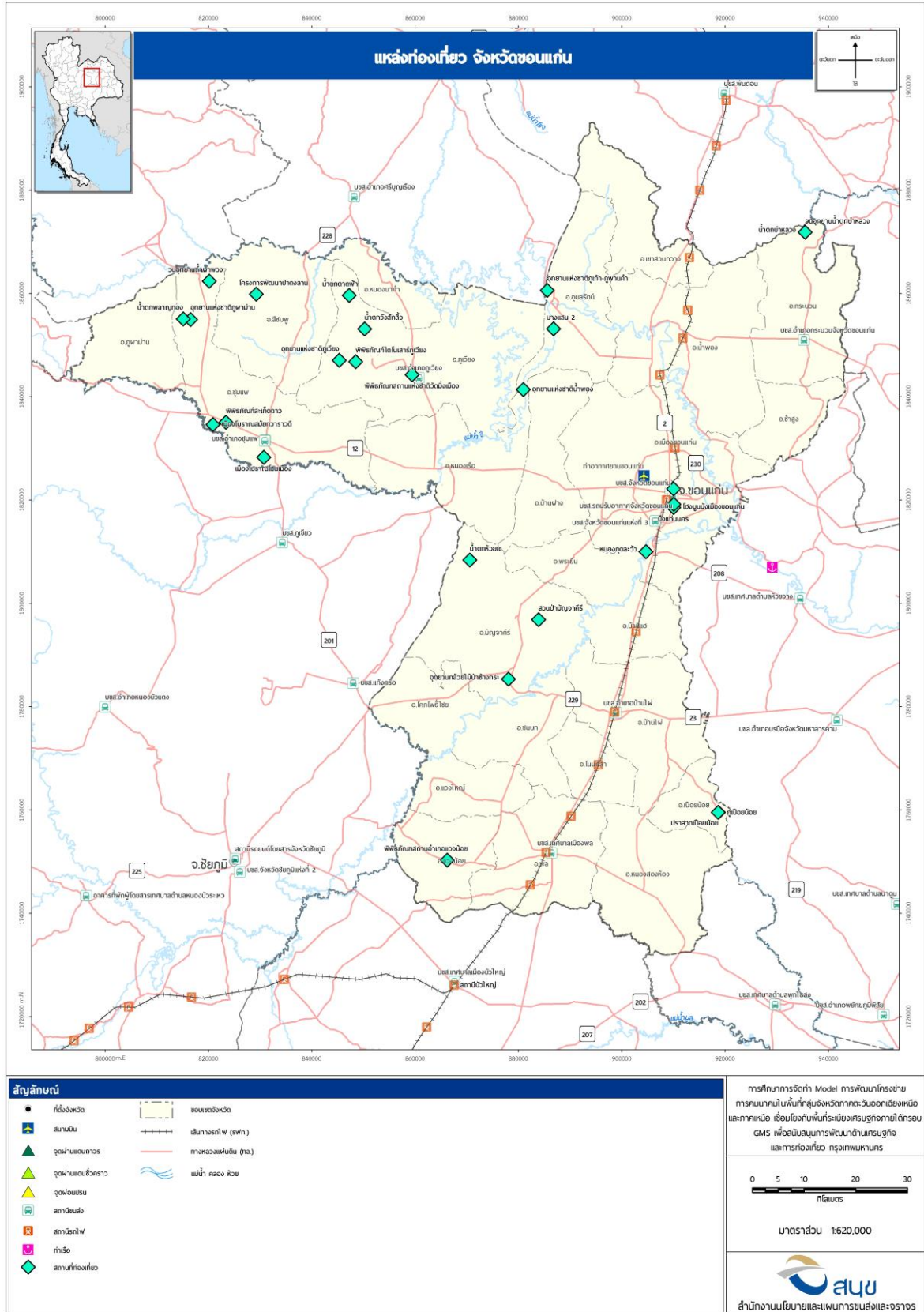
การท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่น มีจุดเด่นจากการเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งส่งผลให้เกิดการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ ที่นอกเหนือจากการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม คือ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ได้แก่ ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (TCDC) ศูนย์ประชุมนานาชาติ อุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือแม้กระทั่งการท่องเที่ยวเชิงวิชาการ ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่แหล่งวัฒนธรรม ศาสนา ธรรมชาติที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่อยู่คู่กับความเป็นเมืองสมัยใหม่ และแหล่งบรรพชีวินที่สำคัญ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียง จุดชมวิวนางสี สวนสัตว์ขอนแก่น พระมหาธาตุแก่นนคร พระธาตุขามแก่น อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน เป็นต้น และยังเป็นจุดเชื่อมเส้นทางสายการบิน ที่เชื่อมไปยังเมืองใหญ่ในภูมิภาคอื่น ๆ ภายในประเทศ สะท้อนความเป็นเมืองที่มีบทบาทด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญเมืองหนึ่ง

จังหวัดขอนแก่น มีเทศกาลขอนแก่นมาราธอนนานาชาติ เทศกาลดอกคูณ - เสียงแคน และถนนข้าวเหนียว เทศกาลไหม ประเพณีผูกเสี่ยว งานกาชาด และ เทศกาลไหว้พระธาตุขามแก่น และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 73 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.91 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 29 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 40 แห่ง และ แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 4 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศจำนวน 10 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 19 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร พื้นที่จังหวัดขอนแก่นไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร

แหล่งท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 31 แห่ง การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 5 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 4 แห่ง พื้นที่จังหวัดขอนแก่นไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,885,494 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 2,036,282 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 849,212 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.44 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,517.90 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,606.86 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 997.69 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 8,826.30 ล้านบาท จำนวนห้อง 10,606 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 33.32 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 1,369,802 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	5,302,795	5,583,809	2,885,494	5.03	-93.51
ชาวไทย	5,223,019	5,502,774	2,869,914	5.08	-91.74
ชาวต่างประเทศ	79,776	81,035	15,580	1.55	-420.12
จำนวนนักท่องเที่ยว	3,408,096	3,532,142	2,036,282	3.51	-73.46
ชาวไทย	3,355,303	3,478,280	2,024,206	3.54	-71.83
ชาวต่างประเทศ	52,793	53,862	12,076	1.98	-346.03
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,894,699	2,051,667	849,212	7.65	-141.60
ชาวไทย	1,867,716	2,024,494	845,708	7.74	-139.38
ชาวต่างประเทศ	26,983	27,173	3,504	0.70	-675.49
ระยะเวลาพำนักระหว่างเฉลี่ย (วัน)	2.63	2.58	2.44	-1.94	-5.74
ชาวไทย	2.63	2.58	2.44	-1.94	-5.74
ชาวต่างประเทศ	2.48	2.44	2.20	-1.64	-10.91
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,588.16	1,623.32	1,517.90	2.17	-6.95
ชาวไทย	1,582.21	1,617.29	1,516.81	2.17	-6.62
ชาวต่างประเทศ	1,991.13	2,041.43	1,726.91	2.46	-18.21
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,711.53	1,757.14	1,606.86	2.60	-9.35
ชาวไทย	1,704.54	1,750.09	1,605.70	2.60	-8.99
ชาวต่างประเทศ	2,182.06	2,238.33	1,819.94	2.51	-22.99
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,005.08	1,029.34	997.69	2.36	-3.17
ชาวไทย	1,004.21	1,028.55	997.58	2.37	-3.10
ชาวต่างประเทศ	1,064.75	1,088.96	1,021.68	2.22	-6.59
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	17,231.62	18,111.28	8,826.30	4.86	-105.20
ชาวไทย	16,917.20	17,787.52	8,774.37	4.89	-102.72

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
ชาวต่างประเทศ	314.42	323.76	51.93	2.88	-523.45
จำนวนห้อง	9,676	10,606	10,606	8.77	0.00
อัตราการเข้าพัก	56.80	57.64	33.32	1.46	-72.99
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	2,234,818	2,347,293	1,369,802	4.79	-71.36
ชาวไทย	2,195,136	2,307,087	1,362,066	0.72	-56.23
ชาวต่างประเทศ	39,682	40,206	7,736	0.40	-411.96

หมายเหตุ: เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก
ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 3,512,879 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 1,424,787 คน คิดเป็นร้อยละ 146.55 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 9,463.31 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 3,646.51 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 159.52 มีอัตราการเข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 50.47 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 18.28 คิดเป็นร้อยละ 176.09 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 1,691,043 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 682,524 คน คิดเป็นร้อยละ 147.76

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,424,787	3,512,879	146.55%
ชาวไทย	1,422,136	3,469,981	144.00%
ชาวต่างประเทศ	2,651	42,898	1518.18%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	3,646.51	9,463.31	159.52%
ชาวไทย	3,640.00	9,344.08	156.71%
ชาวต่างประเทศ	6.51	119.23	1731.49%
อัตราการเข้าพัก	18.28	50.47	176.09%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	682,524	1,691,043	147.76%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

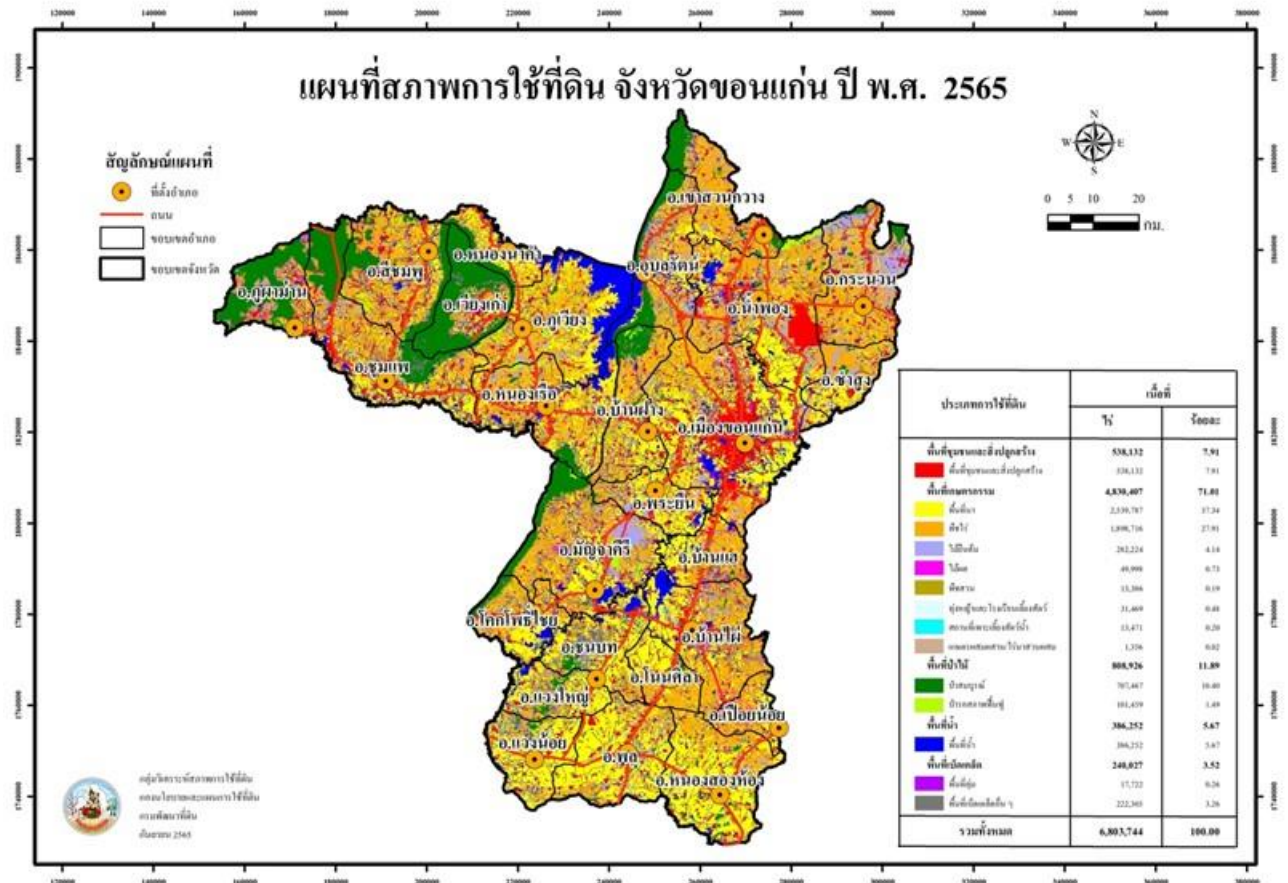
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดขอนแก่น มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็น พื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 1,898,716 ไร่ ร้อยละ 27.91 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

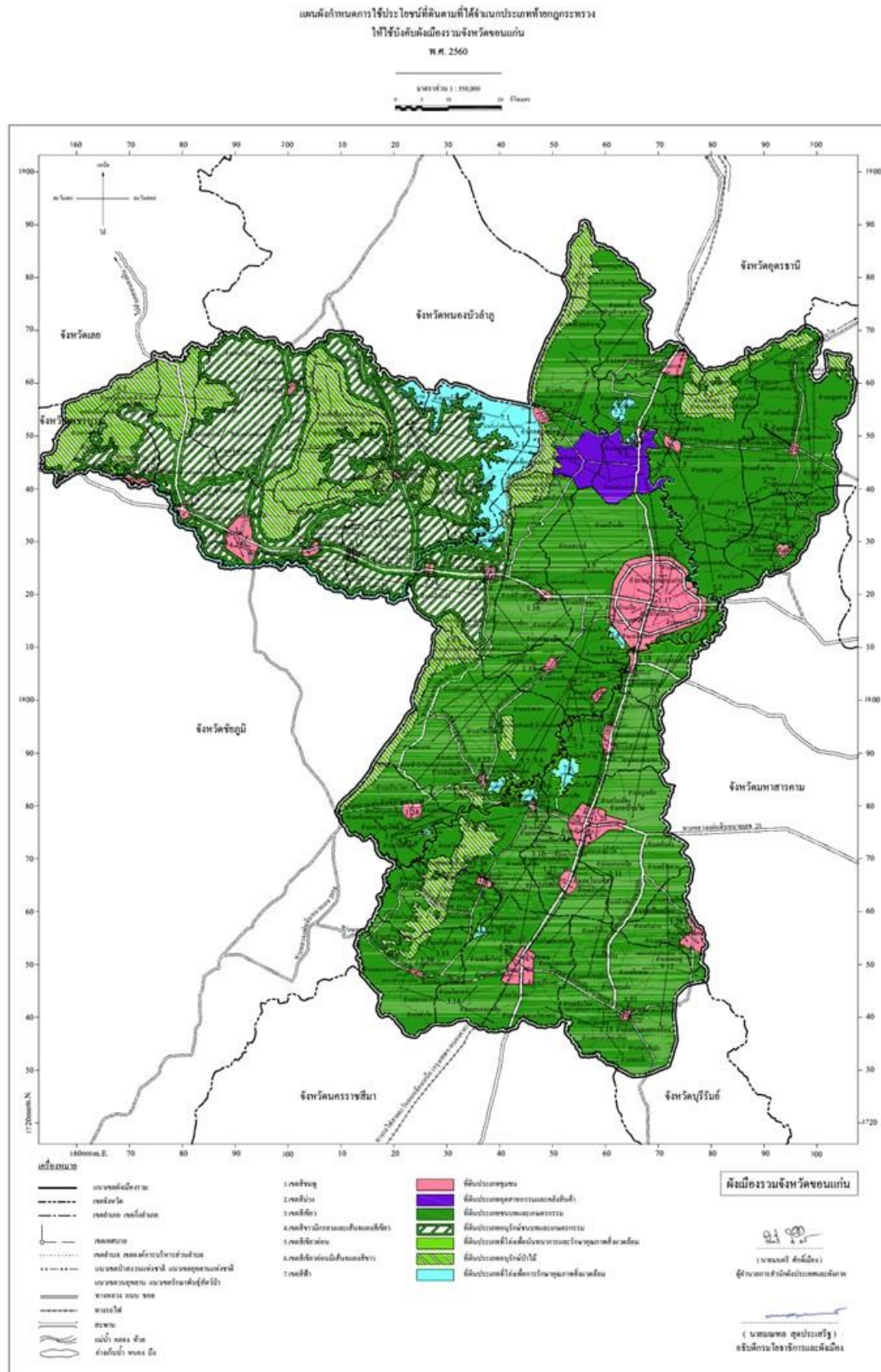
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	538,132	7.91
พื้นที่เกษตรกรรม	4,830,407	71.01
พื้นที่นา	2,539,787	37.34
พืชไร่	1,898,716	27.91
ไม้ยืนต้น	282,224	4.14
ไม้ผล	49,998	0.73
พืชสวน	13,386	0.19
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	31,469	0.48
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	13,471	0.20
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	1,356	0.02
พื้นที่ป่าไม้	808,926	11.89
พื้นที่น้ำ	386,252	5.67
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	240,027	3.52
รวม	6,803,744	100

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น ปี 2565



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้ประกาศทำกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดขอนแก่น เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 449 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 10,885 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในภูมิภาค ศูนย์กลางการเดินทางทางบกและทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง อาทิ ร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์ การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำให้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดขอนแก่นอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 449 กิโลเมตร ตามเส้นทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เมื่อถึงจังหวัดสระบุรีตรงหลักกิโลเมตรที่ 107 แยกขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมาเพื่อเข้าสู่จังหวัดขอนแก่น โครงข่ายคมนาคมทางถนนของขอนแก่นจะประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดขอนแก่น และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 หรือถนนมิตรภาพ (สระบุรี-หนองคาย) เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่มุ่งสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนที่มีผิวการจราจรแบบแอสฟัลติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete) และก่อสร้างได้ถูกต้องตามแบบมาตรฐานการก่อสร้างทางหลวงทุกชั้นตอน และเป็นทางหลวงสายแรกของประเทศไทย โดยแยกจากถนนพหลโยธินที่ชุมทางต่างระดับมิตรภาพที่ตำบลปากเพรียว อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี เข้าสู่จังหวัดนครราชสีมา ต่อด้วยจังหวัดขอนแก่น ทางทิศใต้ของจังหวัดขอนแก่นเชื่อมต่อกับจังหวัดนครราชสีมา สู่ทางทิศเหนือเชื่อมต่อกับจังหวัดอุดรธานีไปสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย เป็นถนนจำนวน 4-10 ช่องจราจร ซึ่งรวมระยะทางประมาณ 508 กิโลเมตรรองรับปริมาณการจราจรเป็นจำนวนมากกรณีที่ใช้เส้นทางจะใช้ความเร็วค่อนข้างสูง



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (แม่สอด-มุกดาหาร) เป็นเส้นทางคมนาคมที่ใช้ติดต่อกับจังหวัดเพชรบูรณ์ ทางทิศตะวันตกของจังหวัดขอนแก่น โดยผ่านอำเภอยางชุมแพ อำเภอนองเรือ อำเภอบ้านฝาง และสิ้นสุดที่ตัวเมืองขอนแก่น บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และยังเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 หรือถนนแจ้งสนิท (บ้านไผ่-อุบลราชธานี) เป็นทางหลวงที่แยกออกมาจากถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) โดยเริ่มจากเทศบาลเมืองบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ไปทางทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับจังหวัดมหาสารคามผ่านอำเภอกุดรัง อำเภอบรบือ อำเภอเมืองมหาสารคาม เข้าเขตจังหวัดร้อยเอ็ด ผ่านอำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี อำเภอเสลภูมิ เข้าเขตจังหวัดยโสธร ผ่านอำเภอเมืองยโสธร อำเภอดำเนินสะดวก จากนั้นเข้าสู่เขตจังหวัดอุบลราชธานี ผ่านอำเภอโขงเจียม แล้วไปสิ้นสุดที่เทศบาลนครอุบลราชธานี อำเภอเมืองอุบลราชธานี รวมระยะทางทั้งสิ้น 285 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เริ่มจากอำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดนครราชสีมา ผ่านเมืองชัยภูมิ - อำเภอกุฉินารายณ์ - และอำเภอนาคู และเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และจากอำเภอนาคูไปสู่เมืองเลย มีขนาดจำนวน 2-4 ช่องจราจร ระยะทางรวมทั้งสิ้น 395 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 207 เชื่อมระหว่างอำเภอมะนัง และอำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ ของจังหวัดบุรีรัมย์



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 207

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 จากแยกท่าพระ อำเภอเมืองขอนแก่น และ อำเภอเมืองมหาสารคาม



รูปที่ 3.2-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 เชื่อมจากจากอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่นไปทางทิศเหนือมุ่งสู่อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู เป็นถนนลาดยาง มีช่องจราจร 2 ช่องจราจร และมีการขยายเป็น 4 ช่องจราจร ในช่วงบริเวณจุดตัดทางแยกใกล้เขตเมืองหนองบัวลำภู มีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 88 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 230** เป็นถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่น เป็นถนนที่เชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 209 ซึ่งเป็นเส้นทางที่สำคัญ สามารถช่วยลดปริมาณจราจรที่จะผ่านตัวเมืองขอนแก่น



รูปที่ 3.2-8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 230

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2038** เป็นถนนที่แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 บริเวณบ้านดอนหัน อำเภอหนองเรือ ผ่านตำบลโนนทอง มุ่งสู่อำเภอภูเวียง จังหวัดขอนแก่น



รูปที่ 3.2-9 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2038

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2187 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองเชื่อมระหว่างแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (อำเภอหนองเรือ) - บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 (บ้านหนองแขง) มีช่องจราจร 2 ช่องจราจร ระยะทางรวม 34 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-10 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2187

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1 ถึงตารางที่ 3.2-4

ตารางที่ 3.2-1 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น (แขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น)

3	รหัสสายทาง	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระยะทาง (กม.)
แขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น				
1	ขก.4008	แยก ทล. 2062 (กม.ที่ 38+100) - บ้านเหล่านาด	มัญจาคีรี, พระยืน, เมือง	47.26
2	ขก.2009	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 14+025) - บ้านสำราญ	เมือง	38.90
3	ขก.3010	แยก ทล. 229 (กม.ที่ 1+100) - บ้านหนองสังข์	มัญจาคีรี, แก้งคร้อ	28.00
4	ขก.1011	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 13+000) - บ้านพระยืน	เมือง, พระยืน	16.64
5	ขก.2013	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 33+300) - บ้านแก้งคร้อ	หนองเรือ, บ้านฝาง, มัญจาคีรี, โคกโพธิ์ไชย	53.74
6	ขก.2017	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 21+750) - บ้านป่าसान	บ้านฝาง, พระยืน	21.56
7	ขก.1027	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 5+000) - บ้านโคกท่า	เมือง	13.24
8	ขก.3037	แยก ทล. 229 (กม.ที่ 16+000) - บ้านสำราญ	โคกโพธิ์ไชย	11.71
9	ขก.1039	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 411+900) - บ้านหนองไผ่	บ้านแฮด, มัญจาคีรี	14.65
10	ขก.4044	แยก ทล. 2228 (กม.ที่ 8+800) - บ้านพิบูลย์	บ้านไผ่, บ้านแฮด, โกสุมพิสัย	20.91
11	ขก.4053	แยก ทล. 2062 (กม.ที่ 31+000) - บ้านห้วยแล้ง	มัญจาคีรี	14.29
12	ขก.3055	แยก ทล. 229 (กม.ที่ 27+800) - บ้านมูลนา	โคกโพธิ์ไชย	13.55

3	รหัส สายทาง	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระยะทาง (กม.)
13	ขก.1062	ถนนผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น	เมือง	0.92
14	ขก.3068	แยก ทล. 230 (กม.ที่ 22+950) - บ้านโนนพยอม	เมือง, น้ำพอง	20.94
15	ขก.3080	แยก ทล. 230 (กม.ที่ 24+057) - โรงพยาบาลศรีนครินทร์ 2	เมือง	1.36
16	ขก.5081	แยก ทช. ขก.1027 - บ้านหนองคำ	เมือง	6.50
17	ขก.3082	แยก ทล. 230 - บ้านหนองกอย	เมือง	5.20
18	ขก.5083	แยก ทช. ขก.3010 - บ้านโคกสูง	มัญจาคีรี	6.50
19	ขก.5084	แยก ทช. ขก.4053 - คำแดนใต้	มัญจาคีรี	5.30
20	ขก.5085	แยก ทช. ขก.3010 - บ้านนางาม	มัญจาคีรี	12.73
21	ขก.3086	แยก ทล. 229 - บ้านดอนแก่นเท่า	โคกโพธิ์ไชย	8.10
22	ขก.3087	แยก ทล. 229 - บ้านหนองโน	มัญจาคีรี	4.90
23	ขก.5088	แยก ทช. ขก.2009 - บ้านหนองปอ	เมือง	11.70
24	ขก.3089	แยก ทล. 230 (กม.ที่ 24+300) - บ้านปึงอีเฒ่า	เมือง	3.20

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น (หมวดบำรุงทางหลวงชนบทพล จังหวัดขอนแก่น)

ลำดับ	รหัส สายทาง	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระยะทาง (กม.)
หมวดบำรุงทางหลวงชนบทพล จังหวัดขอนแก่น				
1	ขก.4018	แยก ทล. 2440 (กม.ที่ 38+300) - บ้านหลักด่าน	พล, หนองสองห้อง	18.75
2	ขก.4020	แยก ทล. 2440 (กม.ที่ 21+900) - บ้านนาเชือก (ตอนขอนแก่น)	หนองสองห้อง	26.30
3	ขก.4022	แยก ทล. 2199 (กม.ที่ 25+450) - บ้านหนองแถม	แวงใหญ่, แวงน้อย	18.27
4	ขก.1023	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 388+800) - บ้านห้วยแก	โนนศิลา, ชนบท	16.45
5	ขก.4024	แยก ทล. 2440 (กม.ที่ 30+550) - บ้านนาดี	หนองสองห้อง	11.63
6	ขก.4025	แยก ทล. 2440 (กม.ที่ 21+600) - บ้านหนองแวง	หนองสองห้อง	9.16
7	ขก.3029	แยก ทล. 229 (กม.ที่ 13+000) - บ้านโนนสะอาด	ชนบท, แวงใหญ่	38.57
8	ขก.4032	แยก ทล. 2440 (กม.ที่ 21+500) - บ้านบง	หนองสองห้อง	11.35
9	ขก.4038	แยก ทล. 2301 (กม.ที่ 18+400) - บ้านหัวขัว	เปือยน้อย	13.37
10	ขก.5040	แยก ทช. ขก.1023 (กม.ที่ 8+450) - บ้านนิคม	ชนบท, พล	12.49
11	ขก.3041	แยก ทล. 229 (กม.ที่ 6+500) - บ้านหนองปลาหมอ	บ้านไผ่, โนนศิลา	11.75
12	ขก.1048	ถนนผังเมืองรวมเมืองพล	พล	2.79
13	ขก.1051	ถนนผังเมืองรวมบ้านไผ่	บ้านไผ่	3.93
14	ขก.3054	แยก ทล. 229 (กม.ที่ 21+800) - บ้านโพธิ์ไชย	มัญจาคีรี, โคกโพธิ์ไชย	18.00
15	ขก.1075	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 388+375) - อำเภอแวงใหญ่	พล, แวงใหญ่	15.51
16	ขก.4076	แยก ทล. 2233 (กม.ที่ 1+500) - บ้านโคกกลาง	พล	9.10
17	ขก.5077	แยก ทช. 1075 (กม.ที่ 8+345) - บ้านชัยประเสริฐ	พล	10.15

ลำดับ	รหัส สายทาง	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระยะทาง (กม.)
18	ขก.4090	แยก ทล. 2440 (กม.ที่ 39+700) - บ้านหนองแวง	พล, โนนศิลา	13.50
19	ขก.3091	แยก ทล. 229 (กม.ที่ 19+980) - บ้านโนนพระยอม	ชนบท, มัญจาคีรี	5.15
20	ขก.5092	แยก ทช. ขก.3029 (กม.ที่ 25+900) - บ้านโนนกระยอม	ชนบท, โคกโพธิ์ไชย	9.40
21	ขก.5093	แยก ทช. ขก.3029 (กม.ที่ 35+050) - บ้านมลนาค	แวงใหญ่, โคกโพธิ์ไชย	9.55
22	ขก.4094	แยก ทล. 2233 (กม.ที่ 38+250) - บ้านหนองหญ้าขาว	แวงน้อย	5.20

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 3.2-3 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น (หมวดบำรุงทางหลวงชนบทหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น)

ลำดับ	รหัส สายทาง	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระยะทาง (กม.)
หมวดบำรุงทางหลวงชนบทหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น				
1	ขก.2005	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 484+360) - บ้านดอนหัน	ชุมแพ, ภูเวียง	25.54
2	ขก.4021	แยก ทล. 2038 (กม.ที่ 8+800) - บ้านดอนหัน	หนองเรือ, ภูเวียง	43.22
3	ขก.3026	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 100+100) - บ้านนาจาน	ชุมแพ, สีชมพู	20.98
4	ขก.5035	แยก ทช. ขก.4064 (กม.ที่ 17+800) - แหล่ง 1 ท้องเที่ยว ภู 1 หิน 1 ขางสี	บ้านฝาง	11.40
5	ขก.3060	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 119+000) - บ้านสีชมพู	ชุมแพ, สีชมพู	25.00
6	ขก.2063	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 523+000) - บ้านท่าเรือ	บ้านฝาง, หนองเรือ, อุบลรัตน์	35.06
7	ขก.4064	แยก ทล. 2109 (กม.ที่ 10+450) - บ้านดอนตู	อุบลรัตน์, บ้านฝาง	29.99
8	ขก.5066	แยก ทช. ขก.2009 (กม.ที่ 16+100) - บ้านบัวหวายนั้ง	เมือง, บ้านฝาง	6.43
9	ขก.2071	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 492+750) - บ้านสามสวน	หนองเรือ, บ้านแท่น	6.42
10	ขก.2079	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 41+700) - บ้านหนองแสง	หนองเรือ	14.64
11	ขย.5027	แยก ทช. ขย.4017 (กม.ที่ 2+125 - แยก ทล. 12 (กม.ที่ 500+750) (ตอนขอนแก่น)	บ้านแท่น, หนองเรือ	4.55

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 3.2-4 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น (หมวดบำรุงทางหลวงชนบทน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น)

ลำดับ	รหัส สายทาง	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระยะทาง (กม.)
หมวดบำรุงทางหลวงชนบทน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น				
1	กส.4039	แยก ทล. 2268 (กม.ที่ 52+270) - บ้านคำครึ่ง (ตอนขอนแก่น)	หนองสูงศรี, กระนวน	10.00
2	ขก.1001	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 33+800) - บ้านหนองอ้อ	น้ำพอง	7.78
3	ขก.4003	แยก ทล. 2109 (กม.ที่ 23+750) - บ้านเขาสวนกวาง	อุบลรัตน์, น้ำพอง, เขาสวนกวาง	32.92

ลำดับ	รหัส สายทาง	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระยะทาง (กม.)
หมวดบำรุงทางหลวงชนบทน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น				
4	ขก.1004	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 40+550) - บ้านโนนดงมัน	น้ำพอง	7.79
5	ขก.4007	แยก ทล. 2039 (กม.ที่ 13+100) - บ้านหนองตุม	น้ำพอง, เมือง	23.68
6	ขก.5012	แยก ทช. ขก.4003 (กม.ที่ 28+288) - บ้านหนองกุง	เขาสวนกวาง, โนนสะอาด	32.20
7	ขก.4030	แยก ทล. 2039 (กม.ที่ 7+450) - บ้านโนนสง่า	น้ำพอง, เขาสวนกวาง	18.98
8	ขก.4049	แยก ทล. 2146 (กม.ที่ 12+080) - บ้านคำสมบูรณ์	อุบลรัตน์, เขาสวนกวาง	28.70
9	ขก.1065	แยก ทล. 2 (กม.ที่ 47+100) - บ้านโคกกลาง	เขาสวนกวาง, น้ำพอง, กระนวน	29.12
10	ขก.4067	แยก ทล. 2039 (กม.ที่ 5 +050) - บ้านกระนวน	น้ำพอง, ขำสูง	39.11
11	ขก.5078	แยก ทช. ขก.4003 (กม.ที่ 20+745) - บ้านดงบัง	น้ำพอง, เขาสวนกวาง	12.70
12	ขก.4095	แยก ทล. 2109 - บ้านห้วยเสือเต้น	น้ำพอง	9.95
13	ขก.5096	แยก ทช. ขก.4030 - บ้านโสกแสง	น้ำพอง	5.85
14	ขก.5097	แยก ทช. ขก.5012 - บ้านกุดหมากไฟ	เขาสวนกวาง	6.50

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดขอนแก่นมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 7 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 1 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 2 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพล จังหวัดขอนแก่น สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเวียง จังหวัดขอนแก่น โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละแห่งจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง รถโดยสารระหว่างจังหวัด และบางแห่งมีรถโดยสารที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านให้บริการ (สปป.ลาว)

2.1) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ถนนประชาสโมสร ตำบลในเมือง อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 12 ไร่ จำนวนช่องจอด 20 ช่อง เทศบาลนครขอนแก่น เป็นผู้ดูแล มีระยะทางห่างจากสถานีรถไฟขอนแก่นและท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 2.40 กิโลเมตร และ 8.20 กิโลเมตร ตามลำดับ ทั้งนี้ ปัจจุบันสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 1 ได้ถูกยกเลิกการใช้สถานีแล้ว ตามคำสั่งศาลปกครองจังหวัดขอนแก่นเมื่อวันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2565 โดยผู้เดินทางสามารถเข้าใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 แทน



รูปที่ 3.2-11 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 1

2.2) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่ถนนกลางเมือง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 2 ไร่ จำนวนช่องจอด 9 ช่อง เทศบาลนครขอนแก่นเป็นผู้ดูแล มีระยะทางห่างจากสถานีรถไฟขอนแก่นและท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 2 กิโลเมตร และ 8 กิโลเมตร ตามลำดับ ทั้งนี้ ปัจจุบันสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 2 ไม่มีผู้ให้บริการแล้ว ผู้เดินทางส่วนใหญ่เลือกใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 แทน



รูปที่ 3.2-12 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 2

2.3) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 ตั้งอยู่ที่ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 20 ไร่ จำนวนช่องจอด 60 ช่อง เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของจังหวัดและเป็นศูนย์การการเดินทางที่สำคัญของพื้นที่ อีกทั้งมีรถโดยสารที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านให้บริการ (สปป.ลาว) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 มีองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น (อบจ.ขอนแก่น) เป็นผู้ดูแล ระยะทางห่างจากสถานีรถไฟขอนแก่นและท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 5.60 กิโลเมตร และ 13 กิโลเมตร ตามลำดับ

ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 รายงานสถิติผู้โดยสารการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 พบว่า รถโดยสารประจำทางหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 มีจำนวนเที่ยวบริการรวมทั้งสิ้น 145,159 เที่ยว แบ่งเป็นเที่ยวไป 67,154 เที่ยว และเที่ยวกลับ 78,005 เที่ยว จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้น 2,857,908 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารเที่ยวไป 1,302,666 คน และผู้โดยสารเที่ยวกลับ 1,555,242 คน



รูปที่ 3.2-13 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3

2.4) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพล จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ถนนรามราช ตำบลเมืองพล อำเภอพลจังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 7 ไร่ จำนวนช่องจอด 12 ช่อง เทศบาลเมืองเมืองพลเป็นผู้ดูแล มีระยะทางห่างจากสถานีรถไฟพลและท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 1.20 กิโลเมตร และ 83 กิโลเมตร ตามลำดับ

ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 รายงานสถิติผู้โดยสารการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพล จังหวัดขอนแก่น พบว่า รถโดยสารประจำทางหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 มีจำนวนเที่ยวบริการรวมทั้งสิ้น 15,696 เที่ยว แบ่งเป็นเที่ยวไป 13,737 เที่ยว และเที่ยวกลับ 1,959 เที่ยว จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้น 360,877 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารเที่ยวไป 297,595 คน และผู้โดยสารเที่ยวกลับ 63,282 คน



รูปที่ 3.2-14 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพล จังหวัดขอนแก่น

2.5) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ถนนราชธุรกิจ ตำบลในเมือง อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 4 ไร่ จำนวนช่องจอด 22 ช่อง องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น (อบจ.ขอนแก่น) เป็นผู้ดูแล มีระยะทางห่างจากสถานีรถไฟบ้านไผ่และท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 0.60 กิโลเมตร และ 53 กิโลเมตร ตามลำดับ

ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 รายงานสถิติผู้โดยสารการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น พบว่า รถโดยสารประจำทางหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 มีจำนวนเที่ยวบริการรวมทั้งสิ้น 35,302 เที่ยว แบ่งเป็นเที่ยวไป 16,178 เที่ยว และเที่ยวกลับ 19,124 เที่ยว จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้น 294,032 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารเที่ยวไป 122,446 คน และผู้โดยสารเที่ยวกลับ 171,586 คน



รูปที่ 3.2-15 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

2.6) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ถนนมะลิวัลย์ ตำบลชุมแพ อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 7 ไร่ จำนวนช่องจอด 40 ช่อง องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น (อบจ.ขอนแก่น) เป็นผู้ดูแล มีระยะทางห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 78 กิโลเมตร

ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 รายงานสถิติผู้โดยสารการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น พบว่า รถโดยสารประจำทางหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 มีจำนวนเที่ยวบริการรวมทั้งสิ้น 97,866 เที่ยว แบ่งเป็นเที่ยวไป 59,192 เที่ยว และเที่ยวกลับ 38,674 เที่ยว จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้น 835,226 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารเที่ยวไป 451,786 คน และผู้โดยสารเที่ยวกลับ 383,440 คน



รูปที่ 3.2-16 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น

2.7) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเวียง จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ตำบลภูเวียง อำเภอภูเวียง จังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 5 ไร่ จำนวนช่องจอด 15 ช่อง องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น (อบจ.ขอนแก่น) เป็นผู้ดูแล มีระยะทางห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 60 กิโลเมตร

ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 รายงานสถิติผู้โดยสารการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเวียง จังหวัดขอนแก่น พบว่า รถโดยสารประจำทางหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 มีจำนวนเที่ยวบริการรวมทั้งสิ้น 13,659 เที่ยว แบ่งเป็นเที่ยวไป 6,666 เที่ยว และเที่ยวกลับ 6,993 เที่ยว จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้น 46,433 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารเที่ยวไป 27,725 คน และผู้โดยสารเที่ยวกลับ 18,708 คน



รูปที่ 3.2-17 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเวียง จังหวัดขอนแก่น

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดขอนแก่น มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดขอนแก่นยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-18 รถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดขอนแก่นมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองขอนแก่นหมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดขอนแก่น - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดขอนแก่น และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดขอนแก่นในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองขอนแก่น จำนวน 23 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองขอนแก่น (หมวด 1)

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	1	บ้านหนองสังข์ - บ้านแห่	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
1	2	บ้านไผ่ - บ้านแก้ง	สหกรณ์ บริการเดินรถบ้านไผ่ จำกัด
1	2	บ้านไผ่ - บ้านหนองแวงไร่	สหกรณ์ บริการเดินรถบ้านไผ่ จำกัด
1	2	บ้านหนองไผ่ใต้ - บ้านไผ่กุดหิน	สหกรณ์ บริการเดินรถบ้านไผ่ จำกัด
1	2	บ้านโคกพันโปง -บ้านโคกน้อย	บจก. อานันท์ชนยนต์
1	3	บขส.3 - บ้านพรหมนิมิตร์	บจก. อานันท์ชนยนต์
1	4	บขส.3 - บ้านหนองน้ำเกลี้ยง	บจก. เทพนครขอนแก่น
1	4	พล - บ้านขาด	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
1	5	ตลาดหนองไผ่ล้อม - บ้านทุ่ม	บจก. เทพนครขอนแก่น
1	6	ตลาดสดเทศบาล1 - บ้านเหล่านกชุม	บจก. เทพนมขนส่ง
1	8	มหาวิทยาลัยขอนแก่น - บ้านดอนบม	บจก. ขอนแก่นไชโย
1	9	บ้านสามเหลี่ยม - บ้านสะอาด	บจก. ขอนแก่นไชโย
1	10	มหาวิทยาลัยขอนแก่น - สนามม้าจังหวัดขอนแก่น	บจก. ขอนแก่นไชโย
1	11	บ้านโนนสวรรค์- ถนนมะลิวัลย์(กม.8)	บจก. ขอนแก่นไชโย
1	12	พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจังหวัดขอนแก่น - ร.ร.ท่าพระวิทยายน	บจก. เทพนมขนส่ง
1	13	หมู่บ้านน้อยนิเวศน์ - บ้านสว่างมรรคา	บจก. สุวรรณพงษ์ขนส่ง
1	14	มหาวิทยาลัยขอนแก่น (ประตูมอติแดง) - บ้านโนนตุ่น	บจก.ชมรมผู้ประกอบการขนส่ง ขก.
1	15	หมู่บ้านเดชา - บ้านแอมมอ	*ไม่มีข้อมูล
1	16	บ้านโนนทัน - วัดป่าอตุลยาราม	บจก. ขอนแก่นไชโย จก.
1	17	บ้านโนนทัน - บ้านโคกท่า	บจก. รัตนจิตขอนแก่นเดินรถ
1	18	สถานีรถไฟขอนแก่น - บ้านดงพอง	บจก. อานันท์ชนยนต์
1	19	ตลาดหนองไผ่ล้อม - บ้านโนนเรือ	บจก. เทพนครขอนแก่น
1	20	ตลาดหนองไผ่ล้อม - บ้านก่างสูง	บจก. เทพนครขอนแก่น
1	21	บ้านโนนเขวา - บ้านดอนยาง	บจก. โนนทันศิลาเดินรถ
1	22	บ้านหนองไร่-บ้านดอนหญ้านาง	บจก. เทพนมขนส่ง

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	23	ตลาดสดเทศบาล1 - บ้านห้วยเตย	บจก. ดาวสิงห์ชัยขนส่ง
1	24	วงกลมสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3	บจก. ขอนแก่นซีดีบัส

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-19 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดขอนแก่น

3.2) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดขอนแก่น - กรุงเทพฯ (หมวด2)

จังหวัดขอนแก่นมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองขอนแก่น แบ่งออกเป็น 10 สาย คือ สาย 20 สาย 22 สาย 23 สาย 33 สาย 79 สาย 97 สาย 930 สาย 933 สาย 938 และ 943 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดขอนแก่น - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2	20	กรุงเทพมหานคร - ขอนแก่น	บจก. ขนส่ง
2	22	กรุงเทพมหานคร - อุดรธานี	บจก. ขนส่ง
2	23	กรุงเทพมหานคร - หนองคาย	บจก. ขนส่ง
2	33	กรุงเทพมหานคร - กระนวน - บ้านแพง	บจก. ขนส่ง
2	79	กรุงเทพมหานคร - กุมภวาปี - บึงกาฬ	บจก. ขนส่ง
2	97	กรุงเทพมหานคร - พังโคน	บจก. ขนส่ง
2	930	กรุงเทพมหานคร - อุดรธานี - นครพนม	บจก. ขนส่ง
2	933	กรุงเทพมหานคร - ศรีเชียงใหม่	บจก. ขนส่ง
2	938	กรุงเทพมหานคร - ขอนแก่น - เลย	บจก. ขนส่ง
2	943	กรุงเทพมหานคร - บุ่งคล้า	บจก. ขนส่ง

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-20 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดขอนแก่น

3.3) รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองขอนแก่น - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองขอนแก่นเชื่อมไปยังจังหวัดอื่นๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 60 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-7 เส้นทางรถโดยสารระหว่างเมืองขอนแก่น - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
3	175	ขอนแก่น - เชียงใหม่	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	210	ขอนแก่น - นครราชสีมา	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	211	นครราชสีมา - อุดรธานี	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	216	ขอนแก่น - หนองเรือ - แก้งคร้อ	บริษัท ขอนแก่นจงเจริญ จำกัด
3	217	ขอนแก่น - เมืองเลย	บริษัท ขอนแก่นเมืองเลย จำกัด
3	218	ขอนแก่น - ภูเขียว	บริษัท ภูเขียวขนส่ง จำกัด
3	219	ขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด	บริษัท ชนชัย-โกสุม จำกัด
3	226	ขอนแก่น - อุดรธานี	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	227	บ้านไผ่ - อุดรธานี	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	233	อุดรธานี - ร้อยเอ็ด	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	245	บ้านไผ่ - วาปีปทุม	ยกเลิกใบอนุญาตประกอบการ*
3	260	ชัยภูมิ - ชุมแพ	บริษัท ชัยภูมิจงเจริญขนส่ง จำกัด
3	261	พล - พยัคฆภูมิพิสัย	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัครผู้ประกอบการขนส่ง
3	262	นครราชสีมา - ศรีเชียงใหม่	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	264	ขอนแก่น - กาฬสินธุ์	บริษัท สหมิตรภาพ (2512) จำกัด
3	268	อุดรธานี - อุดรราชธานี	ใบอนุญาตอยู่ระหว่างการต่ออายุ*
3	270	ขอนแก่น - บัวใหญ่	บริษัท สหขอนแก่นการยนต์เดินรถ จำกัด
3	272	ขอนแก่น - บ้านแท่น - ภูเขียว	บริษัท บ้านแท่นขนส่ง จำกัด
3	278	ขอนแก่น - มุกดาหาร	บริษัท สหมิตรภาพ (2512) จำกัด
3	281	ขอนแก่น - สุรินทร์	บริษัท วาปีเดินรถ จำกัด

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
3	282	ขอนแก่น - อุบลราชธานี	บริษัท ขนส่ง จำกัด
3	283	บ้านไผ่ - แก้งคร้อ	บริษัท สหชัยมัญญา เคนรณ จำกัด
3	289	ขอนแก่น - อำนาจเจริญ	บริษัท ขอนแก่นอำนาจเจริญ จำกัด
3	295	ชุมแพ - ศรีบุญเรือง	บริษัท สหสิขมพูนสง จำกัด
3	297	มหาสารคาม - โกสุมพิสัย - บ้านไผ่	ยกเลิกใบอนุญาตประกอบการ*
3	299	ขอนแก่น - คอนสาร - หล่มสัก	บริษัท สหร่วมกิจเคนรณ จำกัด
3	501	ขอนแก่น - ท่าคันโท	บริษัท ดาวสิงห์ชัยขนสง จำกัด
3	508	ชัยภูมิ - อำเภอล	บริษัท สุรชัยสหกิจ จำกัด
3	509	ขอนแก่น - ชัยภูมิ	บริษัท ขอนแก่นชัยภูมิ จำกัด
3	513	ชุมแพ - เขื่อนจุฬาภรณ์	บริษัท น้ำพรมทรานสปอร์ต จำกัด
3	532	อุดรธานี - ชุมแพ	บริษัท อุดร-ชุมแพ จำกัด
3	534	อุดรธานี - ขอนแก่น - ร้อยเอ็ด	บริษัท ขอนแก่นชนะชัยขนสง จำกัด
3	546	ขอนแก่น - มหาสารคาม - มุกดาหาร	บริษัท ขอนแก่นชนะชัยขนสง จำกัด
3	551	มัญจาศิริ - ภูเขียว	ใบอนุญาตสิ้นอายุ*
3	552	ขอนแก่น - บ้านดอนโมง - คอนสวรรค์	บริษัท สหรีนจิตร จำกัด
3	566	ขอนแก่น - นครสวรรค์	บริษัท ทาวเวอร์ฟาร์ม จำกัด
3	570	นครราชสีมา - บ้านแพง	บริษัท ราชสีมำบ้านแพง เคนรณ จำกัด
3	574	ชุมแพ - บ้านโนนคูณ - คอนสาร	ยกเลิกใบอนุญาตประกอบการ*
3	575	ชุมแพ - หนองบัวแดง	บริษัท ชัยภูมิจรงเจริญขนสง จำกัด
3	576	กระนวน - ท่าคันโท	สหกรณ์กระนวนเคนรณ จำกัด
3	586	ขอนแก่น - นครพนม	บริษัท เชนชุมเคนรณ จำกัด
3	590	บึงกาฬ - หนองคาย - ระยอง	บริษัท 407 พัฒนา จำกัด
3	595	ชุมแพ - บ้านสันติสุข - บ้านหินลับ	ยกเลิกใบอนุญาตประกอบการ*
3	596	ขอนแก่น - นาเกลาง	บริษัท สหภูเวียงเคนรณ จำกัด
3	633	ขอนแก่น - เชียงใหม่ (V)	บริษัท ขนสง จำกัด
3	637	ขอนแก่น - เชียงราย	บริษัท ขนสง จำกัด
3	776	ภูเก็ด - หนองคาย	บริษัท ชาญประเสริฐทัวร์ จำกัด
3	784	ขอนแก่น - ภูเก็ด	บริษัท เทพสมบัติ จำกัด
3	802	ขอนแก่น - อุบลรัตน์ - หนองบัวลำภู	บริษัท สหพองหนึบขนสง จำกัด
3	805	ขอนแก่น - ศรีบุญเรือง - หนองบัวลำภู	บริษัท สหภูเวียงเคนรณ จำกัด
3	817	ขอนแก่น - วังสามหมอ	บริษัท สหมิตรภาพ (2512) จำกัด
3	825	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - หนองคาย	บริษัท ขนสง จำกัด
3	827	นครพนม - ระยอง	ใบอนุญาตอยู่ระหว่างการต่ออายุ*
3	829	มุกดาหาร - แม่สอด	ใบอนุญาตอยู่ระหว่างการต่ออายุ*
3	833	อุบลราชธานี - หนองคาย	บริษัท สงวนชัยอุบลเคนรณ จำกัด
3	837	นครพนม - นครศรีธรรมราช	บริษัท ชาญประเสริฐทัวร์ จำกัด

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
3	838	หนองคาย - กาญจนบุรี	บริษัท ศรีมงคลขนส่ง จำกัด
3	840	บึงกาฬ - ด่านนอก	บริษัท ปิยะประเสริฐทัวร์ จำกัด
3	841	บึงกาฬ - แม่สาย	ใบอนุญาตอยู่ระหว่างการต่ออายุ*
3	874	เชียงใหม่ - ขอนแก่น - อุบลราชธานี	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-21 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดขอนแก่น

3.4) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดขอนแก่น (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 48 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดขอนแก่น โดยมีรายละเอียดเส้นทาง การเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-8 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
4	1352	ขอนแก่น - พล	บจก. สหะขอนแก่นการยนต์เดินรถ
4	1353	ขอนแก่น - น้ำพอง	บจก. ดาวสิงห์ชัยขนส่ง
4	1354	ขอนแก่น - บ้านไผ่	บจก. ขอนแก่นปัญญฤทธิ์เดินรถ
4	1358	ขอนแก่น - มัญจาคีรี	บจก. ขอนแก่นมัญจาคีรีเดินรถ
4	4174	ขอนแก่น - เชื้อนอุบลรัตน์	บจก. สหพวงหินบขขนส่ง
4	4175	ขอนแก่น - น้ำพอง	บจก. อานันท์ทนายนต์
4	4176	อำเภอพล - บ้านโนนข่า	บจก. พุทธิโสกรขนส่ง
4	4177	ขอนแก่น - บ้านหนองเชียงชู	บจก. เอี่ยมละมัยเดินรถ
4	4180	ภูเวียง - บ้านหนองขาม	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
4	4201	พล - บ้านท่านางแนว - บ้านนาโพธิ์	บจก. พรหมไตรมิตร
4	4208	บ้านไผ่ - หนองสองห้อง	บจก. บ้านไผ่เดินรถ
4	4227	ขอนแก่น - กระนวน	บจก. ยานยนต์สรรพกิจเดินรถ
4	4267	บ้านไผ่ - บ้านก้านเหลือง - แวงน้อย	สหกรณ์ เดินรถแวงใหญ่ จำกัด
4	4269	ขอนแก่น - บ้านบึงเป้ง - น้ำพอง	บจก. อานันท์ทนายนต์

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
4	4270	ภูเวียง - ชุมแพ	บจก. ภูเวียงสามัคคีขนส่งจังหวัด
4	4275	น้ำพอง - เชื้อนอุบลรัตน์	บจก. สหพวงหนีบขนส่ง
4	4290	ภูเวียง - บ้านโนนอุดม	บจก. เวียงนครเดิรรถ
4	4355	น้ำพอง - บ้านดง - เชื้อนอุบลรัตน์	บจก. สหพวงหนีบขนส่ง
4	4370	บ้านฝาง - บ้านหนองเชียงฮุย	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
4	4371	บ้านฝาง - บ้านป่าหม้อ	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
4	4373	บ้านไผ่ - ชนบท	บจก. บ้านไผ่เดิรรถ
4	4377	บ้านไผ่ - บ้านมาบตากล้า	สหกรณ์ บริการเดิรรถร่วมมิตร จำกัด
4	4378	บ้านไผ่ - บ้านม่วง	บจก. บ้านไผ่เดิรรถ
4	4386	อำเภอฟล - บ้านหนองหญ้าปล้อง	บจก. พุทไธสงขนส่ง
4	4387	อำเภอฟล - บ้านโคกล่าม	บจก. พุทไธสงขนส่ง
4	4422	ขอนแก่น - บ้านโนนสมบูรณ์ - พระยืน	บจก. ขอนแก่นมัญจาคีรีเดิรรถ
4	4427	ขอนแก่น - บ้านวังบัว - เขาสวนกวาง	บจก. ปัญญาบุตรเดิรรถ
4	4431	บ้านไผ่ - บ้านสร้างเอื้อน	สหกรณ์ เดิรรถแวงใหญ่ จำกัด
4	4435	บ้านไผ่ - บ้านป่าแดง	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
4	4436	บ้านไผ่ - บ้านหนองกุง - บ้านดอนปอแดง	อยู่ระหว่างต่อประกอบการ
4	4440	ชุมแพ - บ้านทรัพย์สมบูรณ์	บจก. ขอนแก่นเมืองเลย
4	4446	ชุมแพ - บ้านวังสาวป	สหกรณ์ บริการขอนแก่น จำกัด
4	4501	บ้านไผ่ - บ้านปอแดง	สหกรณ์ เดิรรถแวงใหญ่ จำกัด
4	4532	ขอนแก่น - บ้านโด้	สหกรณ์เดิรรถขอนแก่น จำกัด
4	4534	ขอนแก่น - บ้านทองหลาง - มัญจาคีรี	บจก. มัญจาคีรี-ภูเขียว
4	4586	ชุมแพ - บ้านท่าเตื่อ	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
4	4665	พล - บ้านฮ่องหอย	บจก. พุทไธสงขนส่ง
4	4666	น้ำพอง - เขาสวนกวาง	บจก. ดาวสิงห์ชัยขนส่ง
4	4667	น้ำพอง - บ้านโคกกลาง	บจก. ดาวสิงห์ชัยขนส่ง
4	4668	กระนวน - บ้านท่าลาด	บจก. ดาวสิงห์ชัยขนส่ง
4	4669	บ้านไผ่ - บ้านป่าม่วง	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
4	4672	บ้านไผ่ - บ้านนาโน	สหกรณ์ บริการเดิรรถบ้านไผ่ จำกัด
4	4707	พล - หนองสองห้อง	บจก. พุทไธสงขนส่ง
4	4713	ขอนแก่น - หนองสองห้อง	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร
4	4714	ขอนแก่น - แวงน้อย	อยู่ระหว่างเปิดรับสมัคร

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-22 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดขอนแก่น

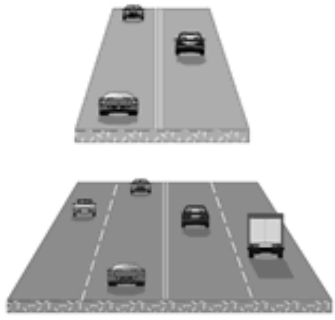
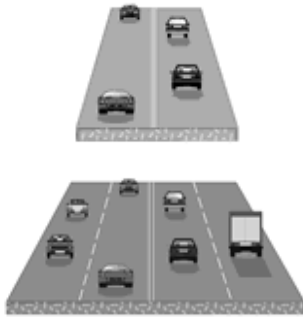
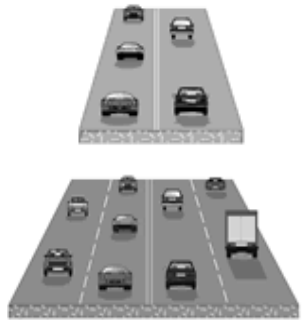
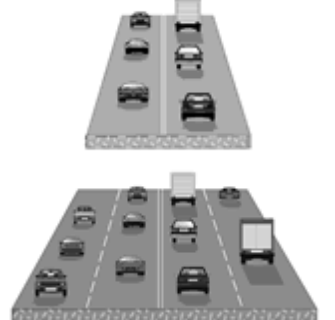
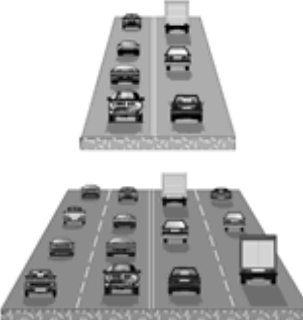
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดขอนแก่นมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 207 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-9 และรูปที่ 3.2-23 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุดที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-9 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสการจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อย่างอิสระ 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 เพราะการจราจรมีการติดขัด เป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

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

		
LOS A	LOS B	LOS C
		
LOS D	LOS E	LOS F

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

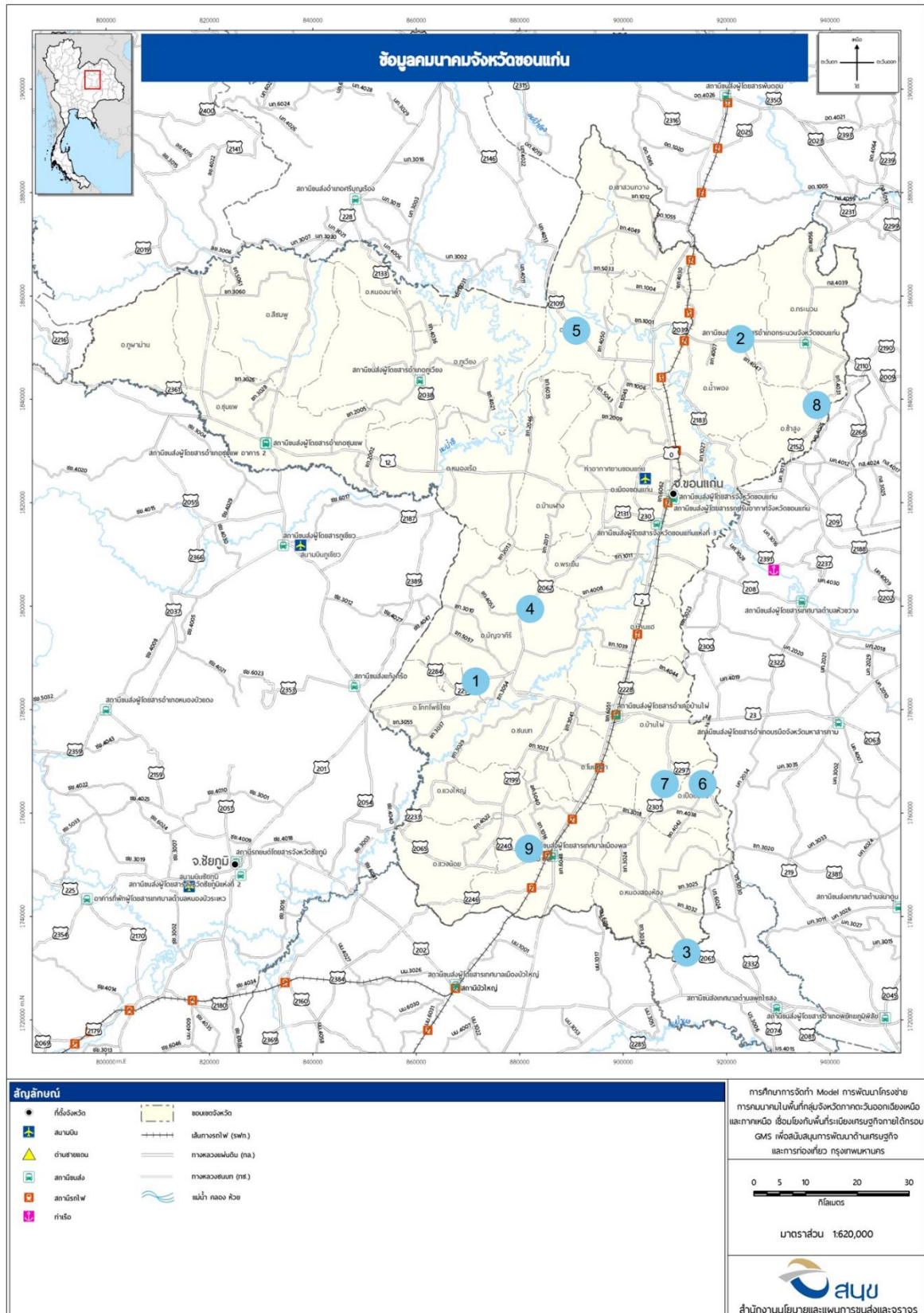
รูปที่ 3.2-23 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดขอนแก่น ส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 9 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	229	46+973	มัญจาคีรี - ห้วยสามหมอก	บ้านไผ่,มัญจาคีรี	LOS = F
2	2039	6+000	น้ำพอง - น้ำอ้อม	น้ำพอง,กระนวน	LOS = F
3	2061	1+000	ทางพาด - ห้วยตะกั่ว	หนองสองห้อง	LOS = E
4	2062	24+200	บ้านทุ่ม - มัญจาคีรี	มัญจาคีรี,พระยืน	LOS = E
5	2109	0+500	คำแก่นคูณ - เชื้อนอุบลรัตน์	น้ำพอง	LOS = D
6	2297	1+175	บ้านลาน - เปือยน้อย	เปือยน้อย	LOS = E
7	2301	5+000	หินตั้ง - หนองสองห้อง	หนองสองห้อง	LOS = D
8	2322	45+396	โกสุมพิสัย - โคกสูง	โกสุมพิสัย	LOS = D
9	2440	15+000	ทางพาด - พล	พล	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



รูปที่ 3.2-24 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น จำนวน 14 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-11

ตารางที่ 3.2-11 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	2	บ.ห้วยหินลาด - อ.โนนสะอาด (เป็นตอน ๆ)	30	เพิ่มประสิทธิภาพทางสายหลัก	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	2	ขอนแก่น - บ.ห้วยหินลาด (เป็นตอน ๆ)	24	เพิ่มประสิทธิภาพทางสายหลัก	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	229	อ.มัญจาคีรี - แยกช่องสามหมอ	26	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	อยู่ระหว่างดำเนินการ
4	2039	อ.น้ำพอง - อ.กระนวน	29	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	229	อ.แก้งคร้อ - อ.บ้านไผ่	8	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	2109	บ.คำแก่นคูณ - เชื้อนอุบลรัตน์	10	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	228	ชุมแพ - ห้วยสายหนึ่ง	30	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	12	ห้วยซำมะขาว - ร่องแซง	28	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
9	201	โนนหัน - ผานกเค้า	22	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
10	-	ทางเลี่ยงเมืองชุมแพด้านใต้	16	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
11	-	ทางเลี่ยงเมืองชุมแพด้านเหนือ	15	ทางแนวใหม่ 4 ช่อง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
12	2062	ขอนแก่น - อ.มัญจาคีรี	30	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
13	-	ทางเลี่ยงเมืองมัญจาคีรี	18	ทางแนวใหม่ 4 ช่อง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
14	2187	อ.หนองเรือ - อ.ภูเขียว	37	ปรับมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

5.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-12

ตารางที่ 3.2-12 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	ชก.4007	แยก ทล.2039 - บ.หนองตุม อ.น้ำพอง	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	ชก.4044	แยก ทล.2228 - บ.ทิพย์โส อ.บ้านไผ่	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
3	ขก.2079	แยก ทล.12 - บ.หนองแสง อ.หนองเรือ	0.700	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	ขก.4008	แยก ทล.2062 - บ.เหล่านาดิ อ.มัญจาคีรี	4.200	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	ขก.2009	แยก ทล.12- บ.สำราญ อ.เมือง	2.070	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
6	ขก.2013	แยก ทล.12 - บ.แก้งคร้อ อ.หนองเรือ	2.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
7	ขก.4020	แยก ทล.2440 - บ.นาเชือก (ตอนขอนแก่น) อ.หนองสองห้อง	11.215	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

5.3) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาเพื่อเป็นการแก้ปัญหการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างแหล่งพื้นที่สำคัญ (ย่านพาณิชย์, โรงเรียน, ศูนย์ราชการ) พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันให้สอดคล้องกับแผนอนาคต โดยเสนอเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่องทั้งหมด 5 เส้นทาง ประกอบด้วย

สายที่ 1 รอบในเมือง ระยะทาง 6 กิโลเมตร บริการในพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองขอนแก่น และเชื่อมโยงกับเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะสายอื่น

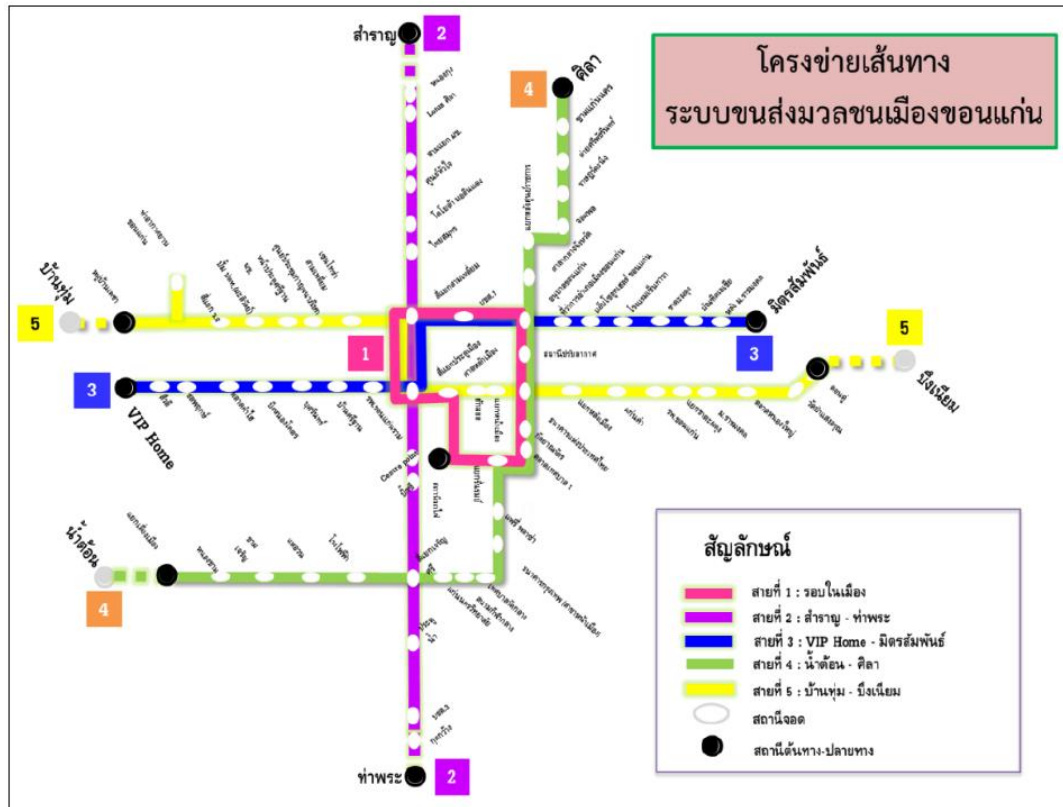
สายที่ 2 สำราญ - ท่าพระ ระยะทาง 23 กิโลเมตร ให้บริการตามแนวเหนือ-ใต้ของเมืองขอนแก่น

สายที่ 3 VIP Home -มิตรสัมพันธ์ ระยะทาง 22 กิโลเมตร ให้บริการตามแนวตะวันออก-ตะวันตกของเมืองขอนแก่น

สายที่ 4 น้ำต้อน - คีลา ระยะทาง 32กม. ให้บริการตามแนวตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองขอนแก่น

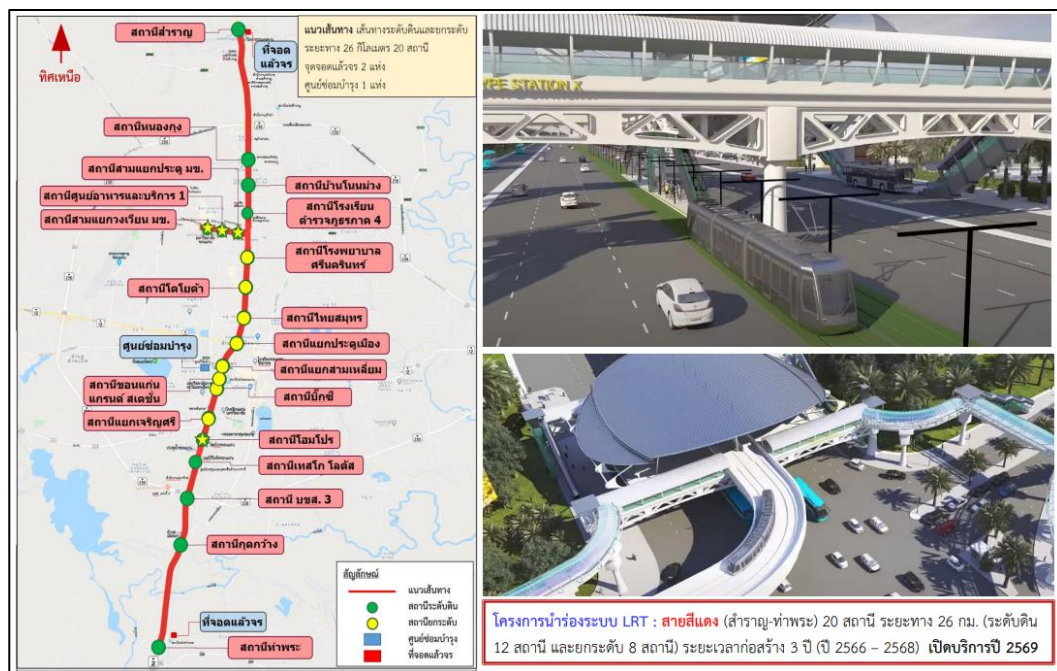
สายที่ 5 บ้านทุ่ม - บึงเนียม ระยะทาง 41กม. ให้บริการตามแนวตะวันออก-ตะวันตกของเมืองขอนแก่น

ทั้งนี้ การศึกษาพบว่า สายที่ 2 สำราญ - ท่าพระ (สายสีแดง) เป็นเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับเป็นโครงการนำร่องเพื่อทำการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะ โดยออกแบบเป็นรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) 20 สถานี ระยะทาง 26 กิโลเมตร ระเบิดิน 12 สถานี และยกระดับ 8 สถานี ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี (ปี พ.ศ 2566 - 2568) เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2569



ที่มา : การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนข.

รูปที่ 3.2-25 การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ที่มา : การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนข.

รูปที่ 3.2-26 เส้นทางโครงการนำร่องเพื่อทำการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตจังหวัดขอนแก่น

5.4) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

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

MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด่านชายแดนไทย - ลาว ที่ด่านหนองคายจังหวัดหนองคาย ร่วมกับรูปแบบรัศมีที่เชื่อมโยงออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมโยงไปถึงด่านชายแดนไทย - ลาวที่หนองคาย 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

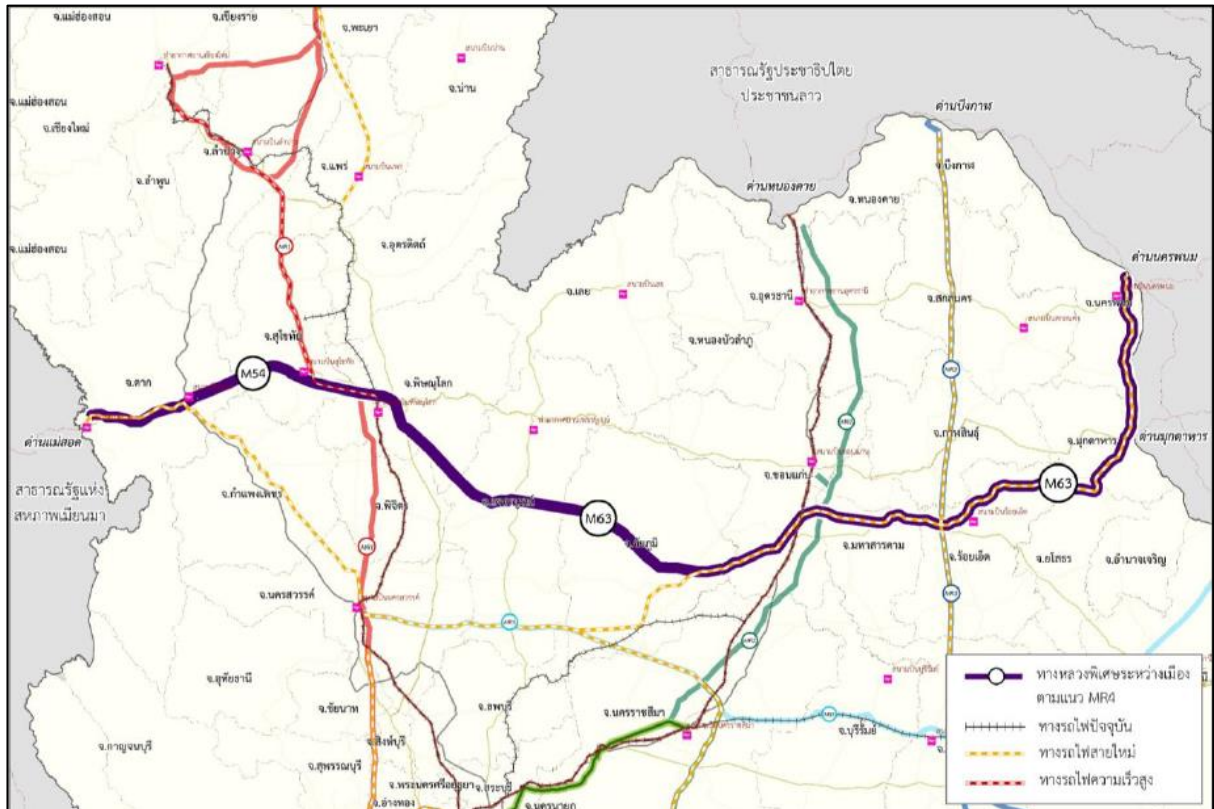


รูปที่ 3.2-27 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

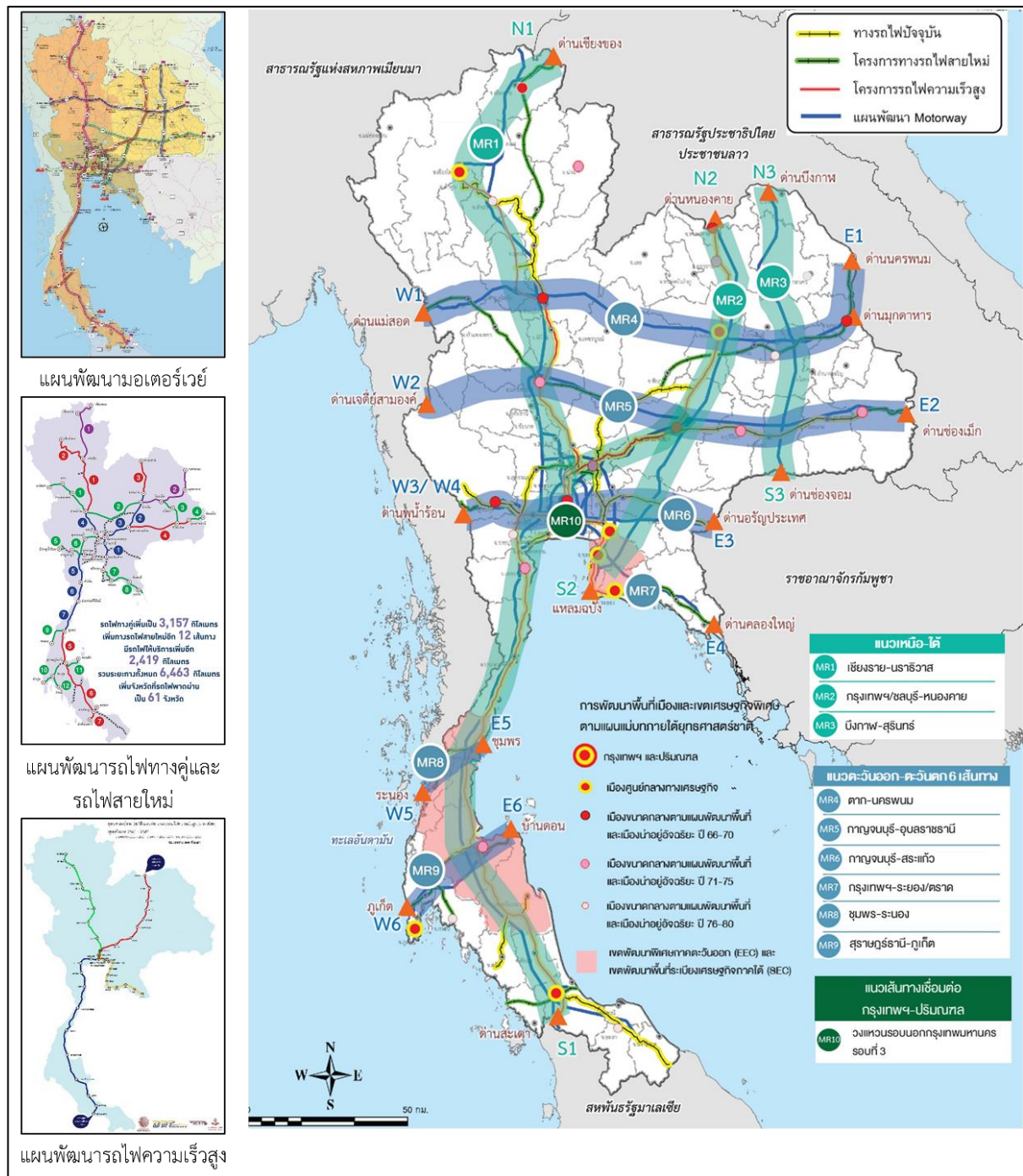
MR4 ตาก - นครพนม

เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

- ช่วงตาก - แม่สอ (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 3.2-28 แนวเส้นทาง MR4 ตาก - นครพนม

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

รูปที่ 3.2-29 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดขอนแก่นมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

1) สถานีรถไฟ

จังหวัดขอนแก่นมีสถานีรถไฟให้บริการ 5 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟขอนแก่น และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟเขาสนกวาง สถานีรถไฟน้ำพอง สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟเมืองพล โดยมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีรถไฟขอนแก่นและสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ จำนวนเฉลี่ย 6 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีขอนแก่นและสถานีอื่นๆ จำนวนเฉลี่ย 5 เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 3.2-13 กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ผ่านพื้นที่จังหวัดขอนแก่น)

กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขบวนรถขาเข้า)						กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขบวนรถขาออก)					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
หนองคาย	-	07:45	12:55	18:50	19:40	กรุงเทพอภิวัฒน์	-	08:45	-	20:25	21:25
อุดรธานี	05:55	08:16	13:40	19:38	20:20	ดอนเมือง	-	09:02	-	20:42	21:42
ห้วยสามพาด	06:19	08:33	14:06	19:57	-	รังสิต	-	09:13	-	20:54	21:53
กุมภวาปี	06:30	08:40	14:15	20:05	20:47	บางปะอิน	-	-	-	-	-
โนนสะอาด	06:47	08:52	14:31	20:21	-	อยุธยา	-	09:42	-	21:39	22:30
เขาสนกวาง	06:59	-	14:42	20:31	-	ชุมทางบ้านภาชี	-	09:59	-	-	22:50
น้ำพอง	07:15	09:10	14:57	20:45	21:22	หนองคาย	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	07:50	09:32	15:33	21:12	21:49	สระบุรี	-	10:18	-	22:23	23:11
บ้านไผ่	08:26	09:57	16:10	21:45	22:22	ชุมทางแก่งคอย	-	10:30	-	22:35	23:22
เมืองพล	08:52	10:15	16:34	22:08	22:45	แก่งเสือเต้น	-	10:58	-	-	-
หนองบัวลาย	09:12	10:28	16:53	22:24	-	ตลาดลำน้ำรายณ์	-	-	-	-	-
ชุมทางบัวใหญ่	09:25	10:45	17:05	22:46	23:17	บำเหน็จณรงค์	-	12:59	-	-	02:24
เมืองคง	09:47	-	17:26	-	-	จัตุรัส	-	13:15	-	-	02:43
โนนสูง	10:21	-	18:01	-	-	บ้านเหลื่อม	-	13:38	-	-	03:11
ชุมทางถนนจิระ	10:50	-	18:30	-	-	นครราชสีมา	06:20	-	15:55	-	-
นครราชสีมา	10:55	-	18:35	-	-	ชุมทางถนนจิระ	06:26	-	16:01	-	-
บ้านเหลื่อม	-	11:14	-	23:18	-	โนนสูง	06:58	-	16:30	-	-
จัตุรัส	-	11:38	-	23:43	-	เมืองคง	07:36	-	17:04	-	-
บำเหน็จณรงค์	-	11:56	-	00:01	-	ชุมทางบัวใหญ่	07:58	14:14	17:26	02:50	03:57
ตลาดลำน้ำรายณ์	-	-	-	-	-	หนองบัวลาย	08:09	14:24	17:38	-	04:08
แก่งเสือเต้น	-	14:09	-	-	-	เมืองพล	08:28	14:40	17:58	03:15	04:24
ชุมทางแก่งคอย	-	14:44	-	03:00	03:22	บ้านไผ่	08:52	15:02	18:23	03:40	04:49
สระบุรี	-	14:55	-	03:17	03:39	ขอนแก่น	09:30	15:32	19:04	04:12	05:22
หนองคาย	-	-	-	-	-	น้ำพอง	10:02	15:56	19:32	04:38	05:48
ชุมทางบ้านภาชี	-	15:18	-	03:48	-	เขาสนกวาง	10:18	-	19:50	-	06:02
อยุธยา	-	15:35	-	04:10	04:33	โนนสะอาด	10:30	16:16	20:01	-	0.25903
บางปะอิน	-	-	-	-	-	กุมภวาปี	10:46	16:29	20:22	05:13	06:29
รังสิต	-	16:10	-	04:54	05:23	ห้วยสามพาด	10:55	16:37	20:39	-	06:38

กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขบวนรถขาเข้า)						กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขบวนรถขาออก)					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
ดอนเมือง	-	16:21	-	05:05	05:35	อุดรธานี	11:21	16:58	21:00	05:44	07:07
กรุงเทพอภิวัฒน์	-	16:35	-	05:20	05:50	หนองคาย	12:05	17:30	-	06:25	07:55

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



สถานีรถไฟขอนแก่น



สถานีรถไฟเขาสวนกวาง



สถานีรถไฟน้ำพอง



สถานีรถไฟบ้านไผ่



สถานีรถไฟเมืองพล

รูปที่ 3.2-30 สถานีรถไฟในจังหวัดขอนแก่น

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จังหวัดขอนแก่นมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 56,259.18 ตัน แบ่งเป็นสินค้าเหมาคันปริมาณ 55,878.17 ตัน และสินค้าหีบห่อปริมาณ 381.68 ตัน คิดเป็นรายได้จากการขนส่งทางรถไฟรวม 2,866,094 บาท แบ่งเป็นสินค้าเหมาคัน 53,440.บาท สินค้าหีบห่อ 801,425 บาท และรายได้อื่น ๆ 2,011,229 บาท โดยสถานีโนนพยอมเป็นสถานีที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับสถานีอื่น ๆ ดังแสดงในตารางที่ 3.2-14

ตารางที่ 3.2-14 ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ.2565

สถานี ขนส่ง	ระยะทาง	สินค้าที่บรรทุก(ตัน)			รายได้จากการบรรทุก(บาท)			
	จาก สถานี กรุงเทพ	รวม	สินค้าเหมา คัน 1/	สินค้า หีบห่อ	รวม	สินค้าเหมา คัน	สินค้าหีบห่อ	รายได้อื่นๆ
จังหวัด ขอนแก่น	-	56,259.85	55,878.17	381.68	2,866,094.00	53,440.00	801,425.00	2,011,229.00
อำเภอ เมือง ขอนแก่น	-	943.72	773.20	170.52	613,466.00	53,440.00	357,599.00	202,427.00
ท่าพระ	439.81	773.20	773.20	-	77,046.00	53,440.00	-	23,606.00
ขอนแก่น	449.75	170.52	-	170.52	536,420.00	-	357,599.00	178,821.00
อำเภอ น้ำพอง	-	55,146.04	55,104.97	41.08	1,692,368.00	-	90,143.00	1,602,225.00
โนน พยอม	474.93	55,104.97	55,104.97	-	1,508,174.00	-	-	1,508,174.00
น้ำพอง	484.21	41.08	-	41.08	184,194.00	-	90,143.00	94,051.00
อำเภอ บ้านไผ่	-	98.22	-	98.22	297,330.00	-	198,220.00	99,110.00
บ้านไผ่	407.70	98.22	-	98.22	297,330.00	-	198,220.00	99,110.00
อำเภอ พล	-	57.20	-	57.20	192,931.00	-	109,594.00	83,337.00
เมืองพล	377.66	57.20	-	57.20	192,931.00	-	109,594.00	83,337.00
อำเภอ เขาสวน กวาง	-	14.67	-	14.67	69,999.00	-	45,869.00	24,130.00
เขาสวน กวาง	500.51	14.67	-	14.67	69,999.00	-	45,869.00	24,130.00

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ

3) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

ระยะเร่งด่วน เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564)

ระยะกลาง เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569)

ระยะยาว เป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-15 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร

(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสีกากี - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ทุ่งนุ้ย ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร

(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ มีจำนวนทั้งสิ้น 3 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

3.1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะกลาง : สายขอนแก่น - หนองคาย

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขอนแก่น - หนองคาย มีระยะทาง 167 กิโลเมตร เป็นเส้นทางแรกของรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 และเป็นรถไฟทางคู่สายอีสานที่สามารถเชื่อมต่อการค้าไปยัง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ได้ มูลค่าโครงการ 29,748.00 ล้านบาท ประกอบด้วย 15 สถานี รูปแบบการก่อสร้างเป็นการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทางเป็นคันทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม และเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับระยะทาง 11 กิโลเมตร รวมทั้งมีการก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 3 แห่ง คือ สถานีเขาสวนกวาง สถานีหนองตะกั่ว และสถานีนาทา การดำเนินโครงการมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่งโดยก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟหรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน สถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ โดยวางแผนขออนุมัติภายในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566

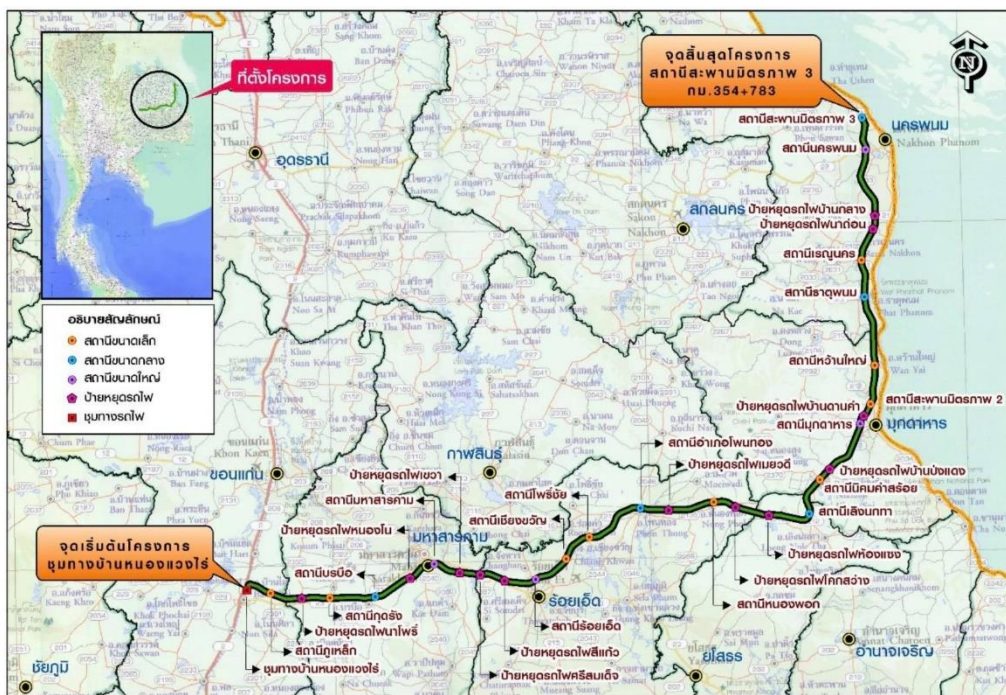
3.2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ : สายบ้านไผ่ - นครพนม

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 ความสูงขานชล เป็นขานชลสูง (เหมือนทางคู่ ขอนแก่น) สูง 1.1 เมตร

มาตรฐานโครงสร้างทางรถไฟรางรถไฟเป็นมาตรฐาน UIC 60 เป็นแบบหินโรยทาง บนทางระดับดิน เป็นแบบไม่ใช้หินโรยทาง เป็นหมอนเหล็ก บนทางยกระดับหรือสะพานออกแบบรองรับรถไฟ น้ำหนักสูงสุด 20 ตัน/เพลลา (รับรถจักร CSR ซึ่งใหญ่ที่สุดของการรถไฟได้) ใช้อาณัติสัญญาณ แบบ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบเดียวกับ รถไฟฟ้าสายสีแดง. และรถไฟทางคู่สายใหม่ทั้งหมดทุกสายทาง

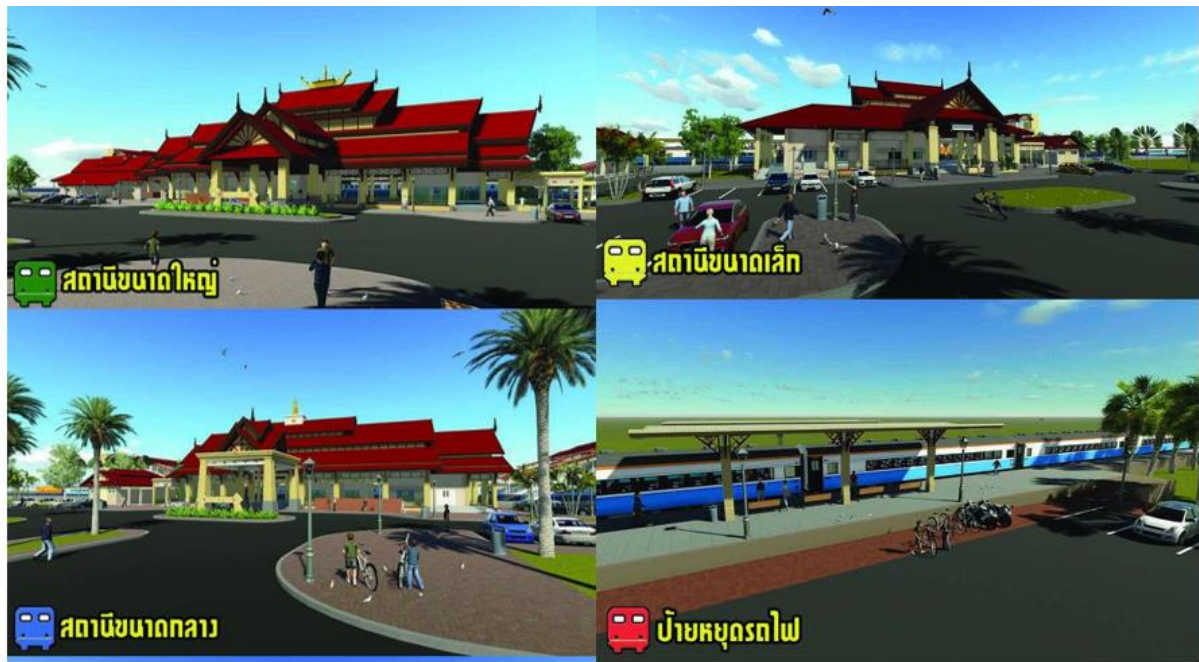


รูปที่ 3.2-31 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม

รูปแบบสถานี

รูปแบบสถานี แบ่งเป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

- สถานีขนาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นสถานีระดับจังหวัด มีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่ สถานีมหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, มุกดาหาร และนครพนม การออกแบบจะให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ในท้องถิ่น เช่น การตกแต่งเอาศิลปะในพื้นที่มาใส่ ขนาดย่านสถานีขนาดใหญ่ 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, หอนงพอก, นิคมคำสร้อย, สะพานมิตรภาพ 2, ห้วยใหญ่, เรณูนคร เป็นสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อย และเป็นอำเภอหรือเมืองขนาดเล็ก ขนาดย่านสถานีขนาดเล็ก ในการเวนคืน ขนาด 130X500 เมตร
- ป้ายหยุดรถไฟ มีทั้งหมด 12 ป้าย ได้แก่ นาโพธิ์, หอนงโน, เขวา, ศรีสมเด็จ, สีแก้ว, เมยวดี, โคกสว่าง, ห้องแสง, บ้านป่งแดง, บ้านดำนคำ, นาถ่อน และบ้านกลาง เป็นแค่ชานชลา ไม่มีตัวอาคาร สถานีขายตั๋ว มีผู้โดยสารน้อย รองรับแค่รถไฟท้องถิ่น ขนาดพื้นที่ป้ายหยุดรถไฟ ในการเวนคืน ขนาด 100X300 เมตร



รูปที่ 3.2-32 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า / Container Yard (CY)

การก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 จุด แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

- ย่านกองเก็บตู้สินค้า / Container Yard ซึ่งมีขนาดใหญ่ 15,000 - 25,000 ตารางเมตร เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีร้อยเอ็ด, สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร) และสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม)
- ลานกองเก็บตู้สินค้า จะมีขนาดย่อมลงมา ประมาณ 6,000 ตารางเมตร ได้แก่ สถานีภูเหล็ก (ขอนแก่น), มหาสารคาม และโพนทอง (ร้อยเอ็ด)



รูปที่ 3.2-33 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)

3.3) โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) : สาย
นครราชสีมา - หนองคาย

รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

1) ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กม. โดยระยะที่ 2 มีมูลค่าโครงการ 252,347.59 ล้านบาท ในการออกแบบได้ปรับลดความเร็วที่ใช้ในการออกแบบจาก 300 กม./ชม. เป็น 250 กม./ชม. เพื่อให้สอดคล้องกับการออกแบบโครงการระยะที่ 1 สำหรับรูปแบบการให้บริการจากเดิมเป็นระบบรถไฟโดยสารความเร็วปานกลางที่เดินรถร่วมกับรถสินค้า เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงให้บริการเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีการเดินรถร่วมกับรถสินค้าจากจีน/สปป.ลาว เฉพาะช่วงสะพานข้ามน้ำโขง - นาทา สถานะปัจจุบันของโครงการ คือ ได้ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA และเตรียมขออนุมัติโครงการฯ ต่อไป โดยวางเป้าหมายเริ่มก่อสร้าง ปี พ.ศ. 2568 และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2573

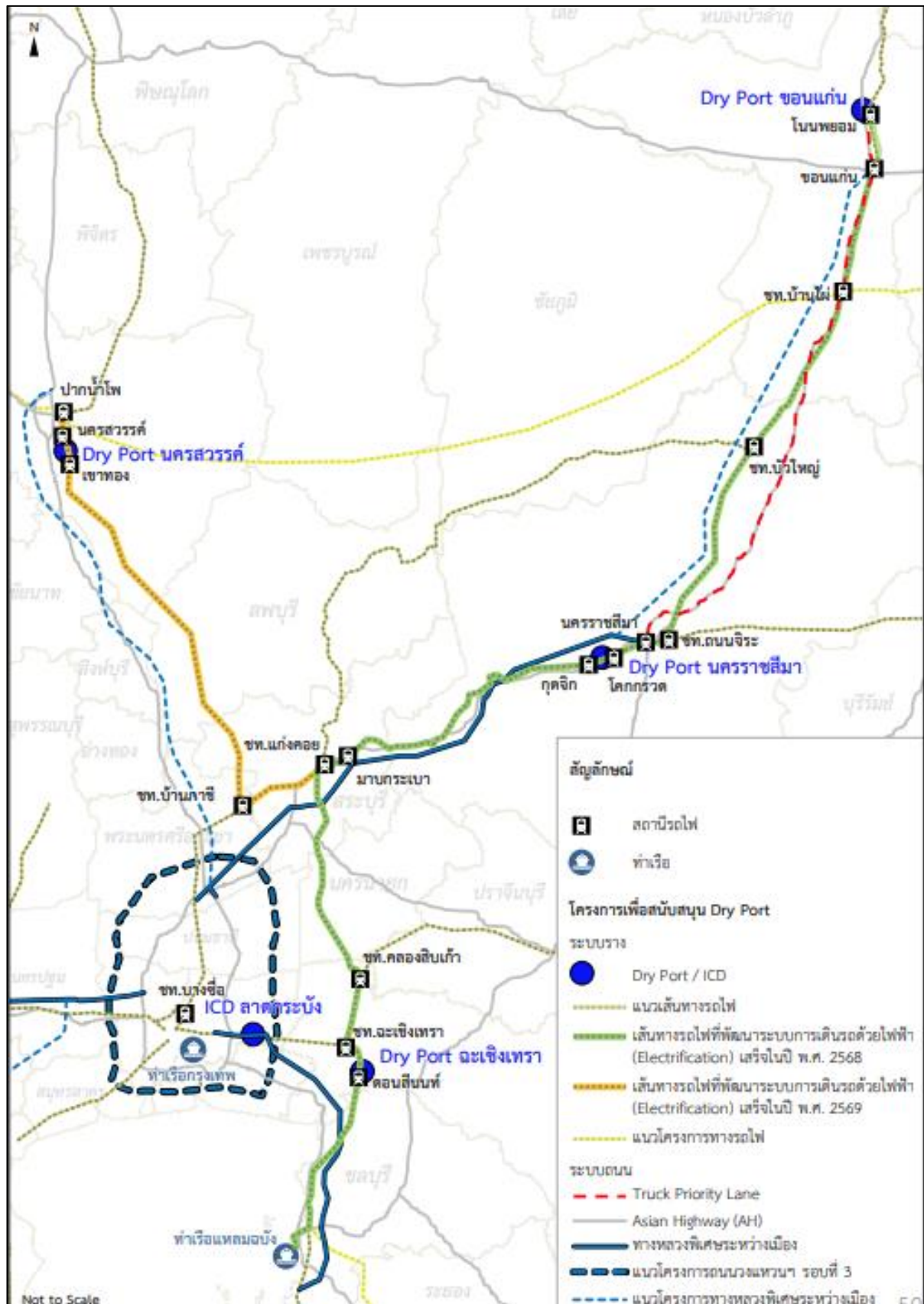


รูปที่ 3.2-34 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย

4) แผนงานและโครงการพัฒนาทางโลจิสติกส์ในอนาคต

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยได้ศึกษาพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา Dry Port กล่าวคือ พิจารณابริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อดำเนินงานเป็นศูนย์โลจิสติกส์ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงเรือ) รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) มีการเชื่อมต่อการขนส่งได้ตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลัก ผลการศึกษาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา Dry Port เพื่อนำไปทำการจัดลำดับความสำคัญและการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของพื้นที่ที่เหมาะสม ได้แก่

- พื้นที่บริเวณตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์
- พื้นที่บริเวณตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น
- พื้นที่บริเวณตำบลกุดจิก อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดนครราชสีมา และ
- พื้นที่บริเวณตำบลดอนทราย และตำบลหนองต๋นบก อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

รูปที่ 3.2-35 ผลการศึกษาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา Dry Port

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตั้งอยู่ในตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 8 กิโลเมตร และห่างจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ขอนแก่น - เลย) 2 กิโลเมตร มีพื้นที่ 1,113 ไร่ เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นรองรับเที่ยวบินพาณิชย์ จำนวน 4 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยเวียตเจ็ท สายการบินไทยสมายล์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ โดยมีเที่ยวบินรวม 15 เที่ยวบินต่อวัน เชื่อมต่อการเดินทางกับภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ สุวรรณภูมิ - ขอนแก่น ดอนเมือง - ขอนแก่น, เชียงใหม่ - ขอนแก่น, ภูเก็ต - ขอนแก่น และหาดใหญ่ - ขอนแก่น จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่เดือนมกราคม - กรกฎาคม พ.ศ. 2566 มีจำนวน 965,602 คน ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารภายในปี พ.ศ. 2566 ประมาณ 1.5 ล้านคน

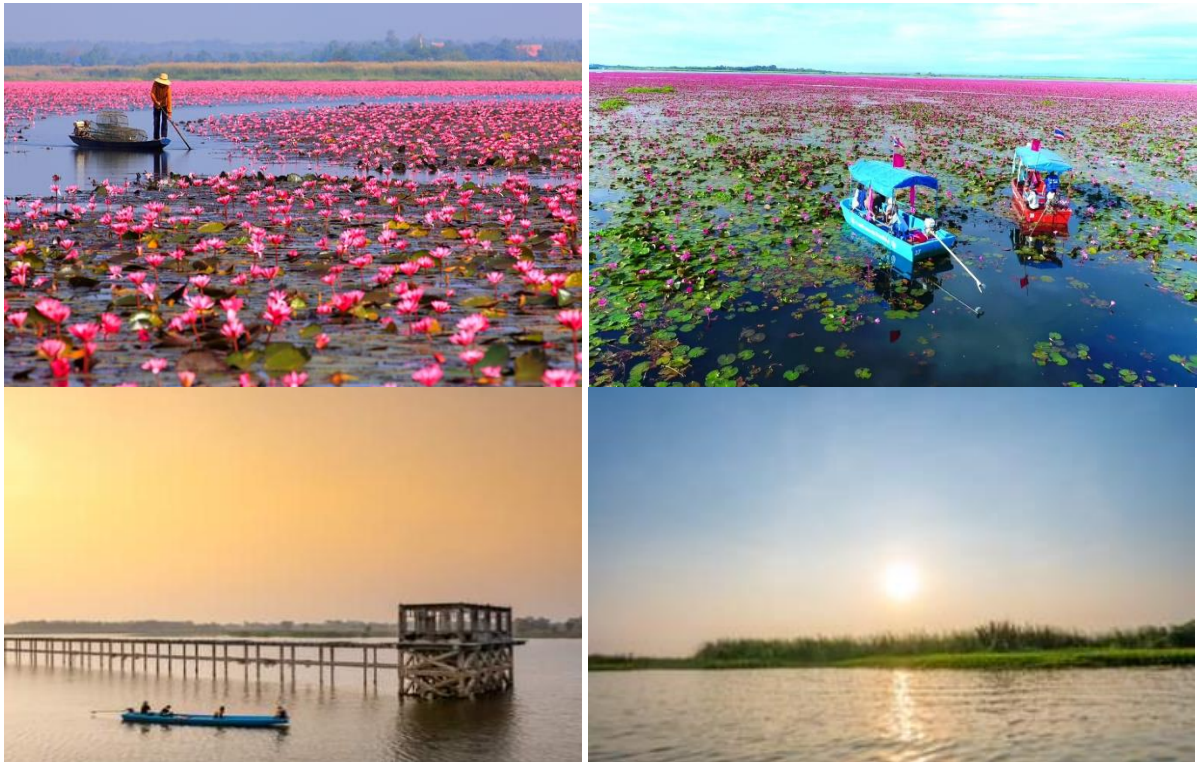
ข้อมูลจากกรมท่าอากาศยาน ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566 รายงานว่า ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบิน โดยได้รับงบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 โดยแผนการพัฒนาย ประกอบด้วยก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถรองรับผู้โดยสารจากเดิม 1,000 คนต่อชั่วโมง หรือ 2.88 ล้านคนต่อปี เป็น 2,000 คนต่อชั่วโมง หรือ 5 ล้านคนต่อปี งานก่อสร้างขยายลานจอดเครื่องบิน อยู่ระหว่างดำเนินการ วงเงินลงทุน 499.70 ล้านบาท เพื่อรองรับเครื่องบินขนาด B737 จากเดิม 5 ลำ เป็น 12 ลำ ในเวลาเดียวกัน มีความก้าวหน้าประมาณร้อยละ 65



รูปที่ 3.2-36 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดขอนแก่นไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้ อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำเป็นเพียง กิจกรรมนันทนาการระยะสั้นๆ ในสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น เช่น การพายเรือชมดอกบัว ณ ทะเลบัวแดง ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำใหญ่ที่สุดในภาคอีสาน และการพายเรือคายัค เป็นต้น



รูปที่ 3.2-37 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดขอนแก่นในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก สถานีขนส่งสินค้า Dry Port และจุดจอดพักรถบรรทุก แสดงดังตารางที่ 3.2-16 และรูปที่ 2.3-4

ตารางที่ 3.2-16 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองสองห้อง	ขอนแก่น	หนองสองห้อง	ขาเข้า
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักพล	ขอนแก่น	พล	ขาออก
3	สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองเรือ	ขอนแก่น	หนองเรือ	ขาเข้า
4	สถานีตรวจสอบน้ำหนักน้ำพอง	ขอนแก่น	น้ำพอง	ขาออก
5	สถานีขนส่งสินค้าขอนแก่น	ขอนแก่น	น้ำพอง	-
6	Dry Port ขอนแก่น	ขอนแก่น	น้ำพอง	-
7	จุดจอดรถบรรทุกทุกน้ำพอง	ขอนแก่น	ขอนแก่น	ขาออก

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดขอนแก่น

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

มหานครน่าอยู่ ศูนย์กลางเศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาค

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา :

- 1) อัตราการขยายตัวมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2
- 2) ระดับความสุขของประชาชนในจังหวัดขอนแก่น เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2
- 3) การกระจายรายได้ดีขึ้นลดความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ต่ำกว่า 0.41

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การยกระดับเศรษฐกิจฐานรากและการพัฒนาอุตสาหกรรมมูลค่าสูง

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เชื่อมโยงภูมิภาค

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การส่งเสริมนวัตกรรม เทคโนโลยี และดิจิทัล เพื่อการพัฒนาขอนแก่น
เมืองอัจฉริยะ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาสังคมสุขภาวะให้น่าอยู่อย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอย่างมี
ส่วนร่วม

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การยกระดับเศรษฐกิจฐานรากและการพัฒนา อุตสาหกรรมมูลค่าสูง	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (BCG Model) เพื่อการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มภาค การเกษตร แผนงานที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของ สินค้า OTOP และ SMEs แผนงานที่ 3 การส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพและ อุตสาหกรรมนิเวศให้มีมูลค่าสูง แผนงานที่ 4 การส่งเสริมพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษให้ได้รับ สิทธิประโยชน์ด้านการค้าการลงทุน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (BCG Model) เพื่อการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มภาคการเกษตร 2. การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของสินค้า OTOP และ SMEs 3. การส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพและอุตสาหกรรม นิเวศให้มีมูลค่าสูง 4. การส่งเสริมพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษให้ได้รับสิทธิ ประโยชน์ด้านการค้าการลงทุน	1. ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดด้านการเกษตรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 2. รายได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนเพิ่มขึ้นไม่น้อย กว่าร้อยละ 10 ต่อปี 3. จำนวนโรงงานที่ได้รับใบรับรองอุตสาหกรรมสีเขียว เพิ่มขึ้น 10 โรงงานต่อปี 4. มีการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ จำนวน 2 โครงการต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เชื่อมโยงภูมิภาค	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามอัตลักษณ์และ วิถีวัฒนธรรมชุมชนเชิงสร้างสรรค์ แผนงานที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวก ทางการท่องเที่ยว แผนงานที่ 3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ความงาม และการแพทย์แผนไทย แผนงานที่ 4 การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการเมือง แห่งการ ประชุม สัมมนา (Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions: MICE City)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามอัตลักษณ์และ วิถีวัฒนธรรมชุมชนเชิงสร้างสรรค์ 2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวก ทางการท่องเที่ยว 3. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา สุขภาพ ความงาม และการแพทย์แผนไทย	1. จำนวนนักท่องเที่ยว MICE ที่เดินทางมาในจังหวัด ขอนแก่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 2. จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 3. รายได้จากนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5

4. การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการเมืองแห่งการ ประชุมสัมมนา (Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions: MICE City)	
---	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การส่งเสริมนวัตกรรม เทคโนโลยี และดิจิทัล เพื่อการพัฒนา ขอนแก่นเมืองอัจฉริยะ	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การพัฒนานวัตกรรม เทคโนโลยี และดิจิทัล เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจของ จังหวัด แผนงานที่ 2 การส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการแก่ ประชาชนทุกกลุ่ม แผนงานที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการจราจร และขนส่งอัจฉริยะ การโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลที่ทันสมัย เพื่อสร้างบรรยากาศ การลงทุนในพื้นที่ และยกระดับ คุณภาพชีวิต ประชาชน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนานวัตกรรม เทคโนโลยี และดิจิทัล เพื่อสร้าง มูลค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจของจังหวัด 2. การส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะเพื่ออำนวยความสะดวก และให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่ม 3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการจราจรและ ขนส่งอัจฉริยะ การโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัล ที่ทันสมัย เพื่อสร้างบรรยากาศการลงทุนในพื้นที่ และ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน	1. มูลค่าการลงทุนในจังหวัดขอนแก่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 2. มีนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ช่วยบริหารจัดการ และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนชาวจังหวัด ขอนแก่น จำนวน 5 โครงการ/ปี 3. จำนวนพื้นที่หรือเขตอำเภอที่ได้รับการพัฒนาให้เป็น เมืองอัจฉริยะ ไม่น้อยกว่า 6 อำเภอ/ปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาสังคมสุขภาวะให้น่าอยู่อย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้มี สุขภาวะและความเป็นอยู่ดี แผนงานที่ 2 การส่งเสริมสวัสดิการและการพัฒนาทักษะ ด้านการประกอบอาชีพให้มีรายได้้อย่างยั่งยืน แผนงานที่ 3 การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนา ชุมชนเป็นฐานในการสร้างสุขภาวะที่ดี
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้มีสุขภาวะ และความเป็นอยู่ดี	1. ดัชนีการพัฒนาคอนจังหวัดขอนแก่น ไม่เกินลำดับที่ 25 ของประเทศ

2. การส่งเสริมสวัสดิการและการพัฒนาทักษะด้าน การประกอบอาชีพให้มีรายได้ที่ยั่งยืน	2. ร้อยละของประชาชนที่ได้รับการจัดสวัสดิการและ การพัฒนาทักษะอาชีพ ร้อยละ 75
3. การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาชุมชนเป็น ฐานในการสร้างสุขภาวะที่ดี	3. อายุคาดเฉลี่ยของการมีสุขภาพดีของประชากรจังหวัด ขอนแก่น (อายุเฉลี่ย) ไม่น้อยกว่า 75 ปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่าง สมดุล	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการอย่าง ยั่งยืน แผนงานที่ 2 การดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและจัดการ มลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 3 การอนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ แบบมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน แผนงานที่ 4 การป้องกัน การลดผลกระทบและการปรับตัว เพื่อรับมือภัยพิบัติทางธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการอย่างยั่งยืน 2. การดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและจัดการมลพิษที่มี ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 3. การอนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติแบบมีส่วน ร่วมอย่างยั่งยืน 4. การป้องกัน การลดผลกระทบ และการปรับตัว เพื่อรับมือภัยพิบัติทางธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิอากาศ	1. จำนวนพื้นที่ทางการเกษตรที่ได้รับแหล่งน้ำเกือหนุน เพิ่มขึ้น จำนวน 2,500 ไร่/ปี 2. ชยะมูลฝอยชุมชนและของเสียอันตรายชุมชนได้รับ การจัดการอย่างถูกต้อง ร้อยละ 75 3. จำนวนพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น 4,000 ไร่ ต่อปี 4. จำนวนประชาชนที่เข้าร่วมอบรมการป้องกันภัย เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 การเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและ ทรัพย์สินอย่างมีส่วนร่วม	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แผนงานที่ 2 การป้องกันและลดการสูญเสียจากสาธารณ ภัยและภัยพิบัติ แผนงานที่ 3 การเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัย ในสังคม แผนงานที่ 4 การปกป้องและเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์ แผนงานที่ 5 การป้องกันปราบปรามและบำบัดรักษาผู้ติด ยาเสพติด
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 2. การป้องกันและลดการสูญเสียจากสาธารณภัยและ ภัยพิบัติ	1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกลดลง ร้อยละ 5 2. พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาอุทกภัยลดลง ร้อยละ 5

3. การเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม	3. ร้อยละการจับกุมคดีความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย และเพศ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 (คดีที่รับแจ้ง)
4. การปกป้องและเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์	4. จำนวนอำเภอที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญของสถาบันหลักของชาติ 26 อำเภอ
5. การป้องกันปราบปรามและบำบัดรักษาผู้ติดยาเสพติด	5. การป้องกันและปราบปรามยาเสพติด จำนวนหมู่บ้านสีแดงลดลง ร้อยละ 3

4.4 เป้าประสงค์

- 1) พัฒนาเมืองให้น่าอยู่ มีความมั่นคง ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน
- 2) พัฒนาขีดความสามารถด้านสินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ชุมชน ส่งเสริมการค้า ลงทุนและการบริการ เพื่อยกระดับรายได้ของประชาชน
- 3) ส่งเสริมการพัฒนาด้านนวัตกรรม เทคโนโลยี และดิจิทัล เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การยกระดับเศรษฐกิจฐานรากและการพัฒนาอุตสาหกรรมมูลค่าสูง		
1.1	โครงการการส่งเสริมและสร้างมูลค่าเพิ่มภาคการเกษตรตาม BCG model	341,035,400.00
1.2	โครงการการพัฒนาอาชีพการเกษตรครบวงจรในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	160,733,960.00
1.3	โครงการยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรคุณภาพเพื่อสร้างรายได้ อย่างยั่งยืน	404,061,700.00
1.4	โครงการการพัฒนาฐานข้อมูล (Big Data) ด้านการเกษตรจังหวัดขอนแก่น	30,273,700.00
1.5	โครงการการพัฒนา Smart Farmer , Young Smart Farmer หรือ Start Up ผู้ประกอบการมืออาชีพ	39,600,840.00
1.6	โครงการพัฒนาเศรษฐกิจ BCG ด้านพลังงานและวัสดุชีวภาพจากเศษเหลือทางการเกษตรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	171,943,000.00
1.7	โครงการการจัดการการผลิตและนวัตกรรมข้าวเพื่อสร้างความเข้มแข็งของวิสาหกิจชุมชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	356,945,780.00
1.8	โครงการการเพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการสินค้า OTOP และ SMEs ของจังหวัดขอนแก่น	263,392,000.00
1.9	โครงการการเพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการด้านการค้า การลงทุน และบริการ	26,895,600.00
1.10	การยกระดับผู้ประกอบการ และมาตรฐานผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) วิถีใหม่สู่การตลาดออนไลน์	5,212,800.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
1.11	โครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ	542,676,400.00
1.12	โครงการเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ จังหวัดขอนแก่น	175,000,000.00
1.13	โครงการการส่งเสริมกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดขอนแก่น	48,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เชื่อมโยงภูมิภาค		
2.1	โครงการการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามวิถีชุมชนและวัฒนธรรม	1,148,318,000.00
2.2	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวตามอัตลักษณ์และ วิถีวัฒนธรรมชุมชนเชิงสร้างสรรค์ จังหวัดขอนแก่น	81,399,150.00
2.3	โครงการการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ยุค New Normal (Creative tourism in the New Normal era)	48,835,120.00
2.4	โครงการการพัฒนาสินค้าเอกลักษณ์และเชื่อมต่อกับระบบการท่องเที่ยว ของพื้นที่	175,000,000.00
2.5	โครงการการปรับปรุงภูมิทัศน์สวนสาธารณะบึงแก่นนคร	800,000,000.00
2.6	โครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวก การท่องเที่ยว	429,271,680.00
2.7	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อเพิ่มศักยภาพเมืองแห่งการท่องเที่ยว และ ประชุมสัมมนา	813,500,000.00
2.8	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์	782,500,000.00
2.9	โครงการการพัฒนาเส้นทางในเขตเมืองเพื่อเพิ่มศักยภาพเมืองแห่ง การท่องเที่ยวและประชุมสัมมนา	60,200,000.00
2.10	โครงการการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงามและการแพทย์ แผนไทย	73,500,000.00
2.11	โครงการส่งเสริมและสนับสนุนการจัดกิจกรรมไม่ขึ้นพื้นที่	73,200,000.00
2.12	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการประชุมสัมมนา	10,000,000.00
2.13	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก ในการจัดงานไม่ขึ้นพื้นที่	20,500,000.00
2.14	โครงการส่งเสริมสนับสนุนการจัดงานและการประชาสัมพันธ์เมืองไม่ขึ้นพื้นที่	40,500,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การส่งเสริมนวัตกรรม เทคโนโลยี และดิจิทัล เพื่อการพัฒนาขอนแก่นเมืองอัจฉริยะ		
3.1	โครงการส่งเสริมการเข้าถึงนวัตกรรมและการบริหารจัดการด้าน พลังงานที่ทันสมัยในพื้นที่ เพื่อความยั่งยืน มั่นคง และปลอดภัย	21,260,000.00
3.2	โครงการส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลเพื่อพัฒนา Khon Kaen Smart City ระยะที่ 1 มุ่งพัฒนา Smart Living (Smart Health & Medical)	37,300,000.00
3.3	โครงการพัฒนาระบบ platform เชื่อมโยงข้อมูลด้านพลังงานจังหวัด ขอนแก่น (Smart Energy)	700,000.00
3.4	โครงการทุนยนต์ช่วยเหลือทางการแพทย์	3,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
3.5	โครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและสอบเทียบเครื่องมือแพทย์สำหรับ รับมือสถานะโรคระบาดร้ายแรง	10,000,000.00
3.6	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบดำรงธรรม Tracking	8,985,000.00
3.7	โครงการประชาสัมพันธ์ขอนแก่นเมืองอัจฉริยะ (Smart City)	563,000.00
3.8	โครงการส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลเพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการ แก่ประชาชนทุกกลุ่ม	110,000,000.00
3.9	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อจัดตั้งศูนย์ IOC ศูนย์ปฏิบัติการ ขอนแก่นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Intelligent Operation Center หรือ Khon Kaen IOC) "ขอนแก่นวอร์รูม"	55,000,000.00
3.10	โครงการส่งเสริมการเกิดโครงการหรือพื้นที่ ทดสอบนวัตกรรม เพื่อการบริหารสุขภาพ (HealthTech Sandbox)	82,000,000.00
3.11	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศูนย์เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อส่งเสริม การค้าและลงทุนนวัตกรรมภูมิภาค	64,000,000.00
3.12	โครงการศูนย์การอบรม พัฒนา และรับรองคุณวุฒิวิชาชีพด้าน คลังสินค้า สินค้าคงคลังและศูนย์กระจายสินค้า	30,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาสังคมสุขภาวะให้น่าอยู่อย่างยั่งยืน		
4.1	โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาการจัดการศึกษาปฐมวัยจังหวัดขอนแก่น เชิงบูรณาการ	23,313,500.00
4.2	โครงการส่งเสริมและพัฒนาแรงงานพร้อมเข้าสู่แรงงานยุคใหม่ (Smart Labor)	9,817,000.00
4.3	โครงการอาชีพประยุกต์:การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและทักษะความรู้ แนวใหม่เพื่อการส่งเสริมการประกอบอาชีพและการสร้างรายได้จาก อาชีพที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มครัวเรือนเปราะบางในพื้นที่จังหวัด ขอนแก่น	34,367,000.00
4.4	โครงการพัฒนาทักษะวิชาชีพเพื่อเสริมสร้างรายได้และขีดความสามารถ ให้แรงงานอย่างยั่งยืน	24,500,000.00
4.5	โครงการอบรมเชิงปฏิบัติการพัฒนาครอบครัวที่มีความต้องการพัฒนา ผลิตภัณฑ์ในชุมชน	5,062,000.00
4.6	โครงการจัดทำระบบฐานข้อมูลและวางแผนการยกระดับคุณภาพ ผลิตภัณฑ์ชุมชนเป็นเอกลักษณ์	5,062,000.00
4.7	โครงการฝึกทักษะด้านการเงิน การตลาด และประชาสัมพันธ์ให้กับ กลุ่มอาชีพ	5,062,000.00
4.8	โครงการเทคนิคการขายผ่านตลาดออนไลน์และการสร้างเพจ	5,062,000.00
4.9	โครงการแก้ไขปัญหาโรคพยาธิใบไม้ตับและมะเร็งท่อน้ำดี	813,293,200.00
4.10	โครงการขับเคลื่อนธรรมนูญสุขภาพพระสงฆ์จังหวัดขอนแก่น : "พระสงฆ์เข้มแข็งร่วมมั่นคง ชุมชนเป็นสุข "	26,293,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
4.11	โครงการพระพุทธรูปศาสนากับการส่งเสริมสิทธิมนุษยชนจังหวัดขอนแก่น	27,027,000.00
4.12	โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวทางศาสนาและวิถีชีวิตชุมชนที่ยั่งยืน	12,858,500.00
4.13	โครงการการพัฒนาภาคใต้เพื่อรับมือกับผลกระทบจากสภาวะอากาศและ การมีส่วนร่วมของชุมชน	74,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล		
5.1	โครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูและพัฒนาแหล่งน้ำ เพื่อแก้ปัญหาภัยแล้งและภัยแล้ง	808,148,000.00
5.2	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำ	2,321,600,000.00
5.3	โครงการก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วม	3,547,096,000.00
5.4	โครงการอนุรักษ์ ฟื้นฟู พัฒนาแหล่งน้ำบาดาลและระบบกระจายน้ำ อย่างเป็นระบบ	665,003,250.00
5.5	โครงการอนุรักษ์ ฟื้นฟู พัฒนา ปรับปรุง เพิ่มประสิทธิภาพแหล่งน้ำ และระบบกระจายน้ำ	3,231,292,600.00
5.6	โครงการก่อสร้างแก้มลิง และอาคารประกอบ	1,746,040,000.00
5.7	โครงการก่อสร้างฝาย พร้อมอาคารประกอบ	833,000,000.00
5.8	โครงการปรับปรุงระบบส่งน้ำอ่างเก็บ พร้อมอาคารประกอบ	926,000,000.00
5.9	โครงการจัดหาแหล่งน้ำในไร่นานอกเขตชลประทาน	275,600,000.00
5.10	โครงการขุดลอกคลองหนองเชียงหล่ง บ้านกุดกว้าง หมู่ที่ 4 ตำบลกุดกว้าง อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น	8,000,000.00
5.11	โครงการขุดลอกหนองคำ พร้อมอาคารเปิดปิดน้ำ บ้านกุดกว้าง หมู่ที่ 4 ตำบลกุดกว้าง อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น	25,000,000.00
5.12	โครงการธนาคารน้ำใต้ดิน	8,000,000.00
5.13	โครงการจัดการสิ่งแวดล้อมจังหวัดขอนแก่นรองรับการเป็นเมืองอัจฉริยะ	82,005,000.00
5.14	โครงการประสานความร่วมมือในการกำกับติดตามการดำเนินงานตาม แผนจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายในพื้นที่จังหวัด	400,000.00
5.15	โครงการส่งเสริมเมืองสิ่งแวดล้อมยั่งยืนรองรับการเปลี่ยนแปลงใน อนาคต	400,000.00
5.16	โครงการก่อสร้างปรับปรุงระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียภายในเขต เทศบาลนครขอนแก่น	1,400,000,000.00
5.17	โครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและพัฒนา คุณภาพชีวิตของประชาชน	83,618,800.00
5.18	โครงการอนุรักษ์พันธุกรรมพืชอันเนื่องมาจากพระราชดำริสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี	18,287,000.00
5.19	โครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียว	9,665,600.00
5.2	โครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชน	3,459,000,000.00
5.21	โครงการป้องกันและปราบปรามการตัดไม้ทำลายป่าระดับจังหวัด	280,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
5.22	โครงการเสริมสร้างการตระหนักรู้ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	1,200,000.00
5.23	โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการภาวะวิกฤต	1,400,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอย่างมีส่วนร่วม		
6.1	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	45,500,000.00
6.2	โครงการสนับสนุนความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	2,227,365,000.00
6.3	โครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมือง ภูมิภาค จังหวัดขอนแก่น	1,600,000.00
6.4	โครงการบริหารจัดการอุทกภัยในพื้นที่เสี่ยง	169,343,800.00
6.5	โครงการบริหารจัดการอุทกภัยในท้องถิ่น	102,558,000.00
6.6	โครงการเสริมสร้างเครือข่ายอาสาสมัครรักษาความสงบเรียบร้อย ในชุมชน	39,920,500.00
6.7	โครงการสร้างการรับรู้ด้านกฎหมายเพื่อลดโอกาสการตกเป็นเหยื่อทาง สังคม	6,370,000.00
6.8	โครงการขับเคลื่อนมาตรการป้องกันอาชญากรรมในระดับพื้นที่ (ยุติธรรมใส่ใจ)	6,370,000.00
6.9	โครงการการขับเคลื่อนกลไกเชิงนโยบายในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาการค้ำขังชายแดนแรงงาน ไปสู่การปฏิบัติ จังหวัดขอนแก่น	2,075,000.00
6.10	โครงการเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์และการเสริมสร้างความ ปรองดองสมานฉันท์	30,363,400.00
6.11	โครงการเพิ่มศักยภาพในการป้องกัน ปราบปรามและแก้ไขปัญหา ยาเสพติด	43,732,000.00
6.12	โครงการอาสาสมัครแรงงานด้านภัยยาเสพติดในสถานประกอบการที่มี ลูกจ้างต่ำกว่า 10 คนลงมา	2,300,000.00
6.13	โครงการการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด (TO BE NUMBER ONE ในสถานประกอบการ จังหวัดขอนแก่น	2,050,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength) : ปัจจัยภายใน

- S1 ตั้งอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC และ NSEC เป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาด้านต่าง ๆ อาทิ Smart City Mice City, TOD, Dry Port, Truck terminal, Railway, Aeropolis, NeEC Bioeconomy นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว
- S2 แหล่งผลิตพืชอาหาร/พลังงานทดแทนที่สำคัญ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง โคเนื้อ/ไก่ จิ้งหรีด และแหล่งแปรรูปอาหาร/เครื่องดื่ม

- S3 ได้รับการรับรองจากสภาอุตสาหกรรมโลกให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมโลกแห่งผ้ามัดหมี่ (WCC: Word Craft City for Ikat (Mudmee)) เป็นหนึ่งในประเทศภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ได้รับการรับรอง
เสมือนแบรนด์ที่ได้รับการรับรองในระดับโลก
- S4 มีสถาบันการศึกษาชั้นนำในพื้นที่
- S5 ศูนย์กลางทางการแพทย์ (Medical Hub)
- S6 เกิดการบูรณาการความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชนในระดับต่าง ๆ

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 ภาคเกษตรผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ต่ำ เกษตรกรขาดความรู้และขาดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
เพื่อการเพิ่มผลผลิตประกอบกับภาวะภัยแล้ง ฝนทิ้งช่วง จากการสำรวจความเห็นชาว
ขอนแก่นต่อประเด็นปัญหาสำคัญ ประจำปี พ.ศ. 2564 ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ และ
ตลาดรองรับสินค้าเกษตร เป็นปัญหาสำคัญลำดับ 3 (57.4%)
- W2 เกษตรกรในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุและยังมีลักษณะการทำแบบดั้งเดิม ยังขาดความรู้และ
การประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
- W3 ขาดกลไกการสนับสนุนการแปรรูปผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง
- W4 ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ เกษตรกรยังขาดองค์ความรู้ด้านการตลาด การวางแผนด้านการผลิต
- W5 รายได้จากการจำหน่ายสินค้า OTOP ขยายตัวอย่างต่อเนื่องมีมูลค่ารวม 11,034 ล้านบาท แต่
ปัญหาด้านการค้า การลงทุน ผู้ประกอบการ SMEs และตลาดสินค้า เป็นปัญหาสำคัญลำดับ 5
(38.0%)
- W6 ขาดการส่งเสริมด้านการค้า การลงทุน ผู้ประกอบการ SMEs/OTOP

โอกาส (Opportunity)

- O1 นโยบายรัฐบาล การปลูกพืชพลังงานทดแทนการเกษตรในเขต Zoning การส่งเสริมการทำ
เกษตรอินทรีย์และเกษตรอัจฉริยะ BCG Model
- O2 ใช้ประโยชน์จากสถาบันการศึกษาในการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อส่งเสริมการทำ
เกษตรอัจฉริยะ ผลิตภัณฑ์ชุมชน เกษตรอินทรีย์ เกษตรมูลค่าสูงและเศรษฐกิจชีวภาพ
(Bioeconomy)
- O3 การพัฒนาศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการธุรกิจรุ่นใหม่ เพิ่มพูนองค์ความรู้และทักษะ ในการ
จัดการการเชื่อมโยงระหว่างวิสาหกิจชุมชนขนาดกลาง ขนาดย่อม และอุตสาหกรรม
- O4 ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bio Economy) เพื่อพัฒนาต่อยอดผลิตภัณฑ์
ชีวภาพที่มีมูลค่าสูง เช่น ชีวเภสัชภัณฑ์ อาหาร โปรตีนทางเลือก ผลิตภัณฑ์อินทรีย์ พลาสติก
ชีวภาพ
- O5 กฎหมายปลดล็อกพืชสมุนไพร เช่น กัญชา กัญชง กระเทียม เป็นต้น (สามารถพัฒนาต่อยอด
เกษตรมูลค่าสูง)

- O6 กระแสการค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คาร์บอนฟุตพริ้นท์ (Carbon Footprint)
- O7 กระแสการขาดแคลนอาหารโลก การเกิดสงคราม (แหล่งผลิตอาหารโลก)

อุปสรรค (Threat)

- T1 ผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 2019) มีอัตราว่างงานเพิ่มขึ้นและการเคลื่อนย้ายแรงงานกลับจังหวัด
- T2 ผลกระทบการภาวะสงครามยูเครนรัสเซีย (เศรษฐกิจตกต่ำ น้ำมันแพง ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น)
- T3 สภาพภูมิอากาศโลก ภัยแล้ง น้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิต ผลผลิตเสียหายหรือมีปริมาณลดลง

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พิจิตร และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ
- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

เนื่องจากคุณลักษณะและอัตลักษณ์ของกลุ่มพื้นที่จังหวัด ในแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต รูปแบบและราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
- 2) เพื่อศึกษากิจกรรมการค้าการลงทุน และการเดินทางเพื่อดำเนินกิจกรรมดังกล่าว
- 3) เพื่อศึกษาปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง และพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพักและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว
- 4) เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานรัฐและเอกชน ในกิจการการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด
- 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 ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต 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