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

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 โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor, NSEC) ตามแนวเส้นทาง R9, R12, R3A, R3B ทำให้ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

และภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก เพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศ และอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและให้ได้มาซึ่งข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหา อุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในพื้นที่



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

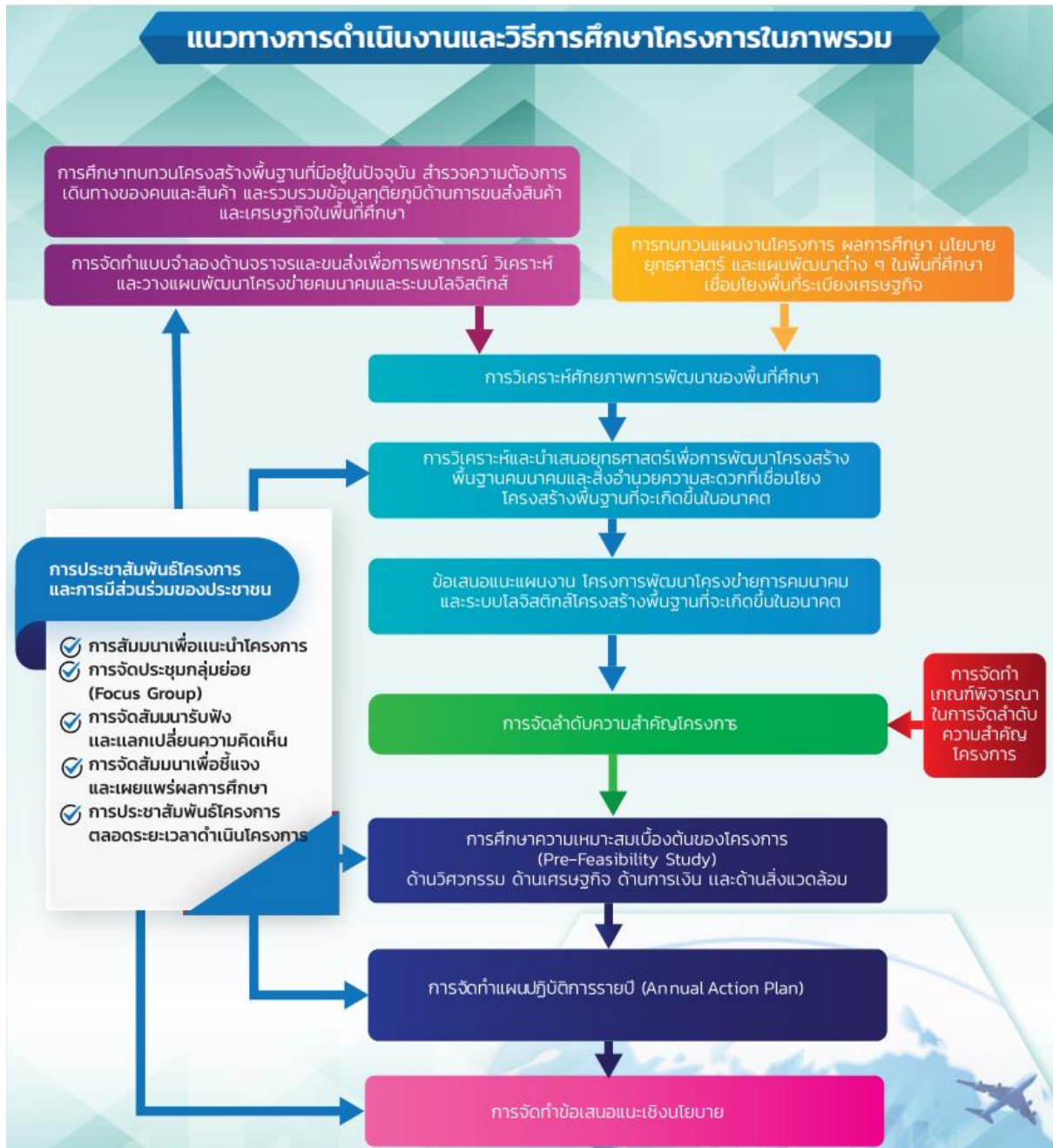
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดศรีสะเกษ

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จังหวัดศรีสะเกษ เป็นเมืองโบราณตั้งแต่สมัยขอม จะเห็นได้จากโบราณสถานสมัยขอมที่ยังปรากฏอยู่ แต่ต่อมาขอมได้เสื่อมอำนาจลงในปลายสมัยกรุงศรีอยุธยาชาวไทยพื้นเมืองที่เรียกตัวเองว่า "กวย" หรือ "กวย" ได้อพยพข้ามลำน้ำโขงมาสู่ฝั่งขวา ประมาณปี พ.ศ. 2256 และได้แยกย้ายกันออกไป 6 กลุ่ม กลุ่มที่มี "ตากะจะ" และ "เชียงชัน" ได้มาตั้งถิ่นฐานที่บ้านโคกลำดวน

ในปี พ.ศ. 2306 สมเด็จพระบรมราชาที่ 3 หรือสมเด็จพระเจ้าเอกทัศ ได้โปรดเกล้าฯ ยกบ้านโคกลำดวนหรือบ้านปราสาทสี่เหลี่ยมดงลำดวนขึ้นเป็นเมือง และโปรดเกล้าฯ ให้ตากะจะ หรือหลวงแก้วสุวรรณ เป็นพระไกรภักดี ศรีนครลำดวนเจ้าเมือง ต่อมาเมืองนี้ได้ชื่อว่า "เมืองขุขันธ์" ใน พ.ศ. 2321 สมัยพระเจ้าธนบุรี หลังจากเสร็จสงครามกับเวียงจันทน์ มีความชอบจึงโปรดเกล้าฯ ให้เลื่อนบรรดาศักดิ์เจ้าเมือง เป็นพระยาไกรภักดีศรีนครลำดวน และในปีเดียวกันนั้น เจ้าเมืองขุขันธ์ถึงแก่อนิจกรรม จึงโปรดเกล้าฯ ให้หลวงปราบ (เชียงชัน) เป็นพระยาไกรภักดีศรีนครลำดวน เจ้าเมืองขุขันธ์ ต่อมาเมืองขุขันธ์กันดารน้ำ จึงอพยพย้ายไปตั้งเมืองอยู่บ้านแตระ ตำบลห้วยเหนือ อำเภอขุขันธ์ปัจจุบัน

ในปี พ.ศ. 2325 พระภักดีภูธรสงคราม (ท้าวอุ่น) ปลัดเมืองขุขันธ์ ขอดตั้งบ้านโนนสามขา สรรพกำแพงใหญ่ขึ้นเป็น "เมืองศรีสะเกษ" พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก รัชกาลที่ 1 จึงโปรดเกล้าฯ ให้พระภักดีภูธรสงครามเป็นพระยารัตนวงศา เจ้าเมืองศรีสะเกษ ขึ้นกับเมืองขุขันธ์

ในปี พ.ศ. 2447 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ย้ายที่ทำการเมืองขุขันธ์มาตั้งอยู่ที่เมืองศรีสะเกษ (ที่บ้านเมืองเก่า ตำบลเมืองเหนือ) แต่ยังคงใช้ชื่อว่าเมืองขุขันธ์ และยุบเมืองขุขันธ์เดิมเป็นอำเภอห้วยเหนือ (อำเภอขุขันธ์ปัจจุบัน) ครั้นถึงปี พ.ศ. 2455 ได้เปลี่ยนชื่อเมืองขุขันธ์เป็นมณฑลอุบล มีเมืองขึ้นตรงต่อมณฑลนี้ 3 เมือง คือ อุบลราชธานี ขุขันธ์ และสุรินทร์ จึงรวมเมืองศรีสะเกษ ขุขันธ์ และเดชอุดม เป็นเมืองขุขันธ์ โดยมีศาลากลางอยู่ที่อำเภอเมืองศรีสะเกษ

ในปี พ.ศ. 2459 เมื่อยกเลิกมณฑลเทศาภิบาลได้เปลี่ยนชื่อเมืองขุขันธ์เป็นจังหวัดขุขันธ์ และในปี พ.ศ. 2481 ได้เปลี่ยนชื่อเมืองขุขันธ์เป็นจังหวัดขุขันธ์ และในปี พ.ศ. 2481 ได้เปลี่ยนชื่อจังหวัดขุขันธ์เป็นจังหวัดศรีสะเกษมาจนถึงปัจจุบัน

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

พื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ ตั้งอยู่ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เรียกว่าอีสานใต้ของประเทศไทย ระหว่างเส้นรุ้งละติจูดที่ 14 - 15 องศาเหนือ และเส้นแวงลองจิจูดที่ 104 - 105 องศาตะวันออก อยู่เหนือระดับ

น้ำทะเล 120 เมตร โดยอำเภอที่มีพื้นที่มากที่สุด คือ อำเภอกันทรลักษ์ มีพื้นที่ 1,236.58 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 13.98 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมา คือ อำเภอภูสิงห์ มีพื้นที่ 940.105 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 10.63 ของพื้นที่จังหวัด และอำเภอที่มีพื้นที่น้อยที่สุด คือ อำเภอบึงบูรพ์ มีพื้นที่ 49.582 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 0.56 ของพื้นที่จังหวัด ห่างจากกรุงเทพมหานคร โดยทางรถไฟ ประมาณ 550 กิโลเมตร โดยทางรถยนต์ประมาณ 571 กิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับ อำเภอรามัน อำเภอสว่างแดนดิน และอำเภอยางชุมน้อย ติดต่อกับจังหวัดร้อยเอ็ด และจังหวัดยโสธร

ทิศใต้ ติดต่อกับ อำเภอชุมพวง อำเภอชุมพลบุรี อำเภอภูสิงห์ และอำเภอกันทรลักษ์ ติดต่อกับประเทศกัมพูชาประชาธิปไตย

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อำเภอกันทรลักษ์ อำเภอกันทรารมย์ และอำเภอโนนคูณ ติดต่อกับจังหวัดอุบลราชธานี

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อำเภออุทุมพรพิสัย อำเภอปรังค์ภู อำเภอห้วยทับทัน และอำเภอบึงบูรพ์ติดต่อกับจังหวัดสุรินทร์

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดศรีสะเกษ มีพื้นที่ประมาณ 8,839.90 ตารางกิโลเมตร หรือ 5,524,937 ไร่ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงสลับทุ่งนา มีภูเขาและป่าไม้อยู่ทางตอนใต้ และพื้นที่จะค่อย ๆ ลาดลงสู่ทิศเหนือและทิศตะวันตก ซึ่งเต็มไปด้วย ห้วย หนอง คลอง บึง ต่าง ๆ ตลอดระยะทางที่ลำน้ำมูลและลำน้ำชีไหลผ่าน สภาพดินร้อยละ 60 เป็นลักษณะดินร่วนปนทรายที่มีการระบายน้ำดีแต่มีความอุดมสมบูรณ์ต่ำ และมีแนวชายแดนติดกับประเทศกัมพูชา ประมาณ 127 กิโลเมตร (อำเภอกันทรลักษ์ 76 กิโลเมตร อำเภอชุมพลบุรี 18 กิโลเมตร และอำเภอภูสิงห์ 33 กิโลเมตร)

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศโดยทั่วไปของจังหวัดศรีสะเกษ มีอากาศร้อนจัดในฤดูร้อนและค่อนข้างหนาวจัดในฤดูหนาว ส่วนฤดูฝนจะมีฝนตกหนักในเดือนกันยายน โดยเฉลี่ยแล้วในปีหนึ่ง ๆ จะมีฝนตก 100 วัน ปริมาณฝนเฉลี่ย 1,200 - 1,400 มิลลิเมตรต่อปี อุณหภูมิต่ำสุดประมาณ 10 องศาเซลเซียส สูงสุดประมาณ 40 องศาเซลเซียส เฉลี่ยประมาณ 26 - 28 องศาเซลเซียส ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยร้อยละ 66 - 73

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

หน่วยการปกครองแบ่งออกเป็น 22 อำเภอ 206 ตำบล 2,633 หมู่บ้าน สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 2 แห่ง เทศบาลตำบล 35 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 179 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

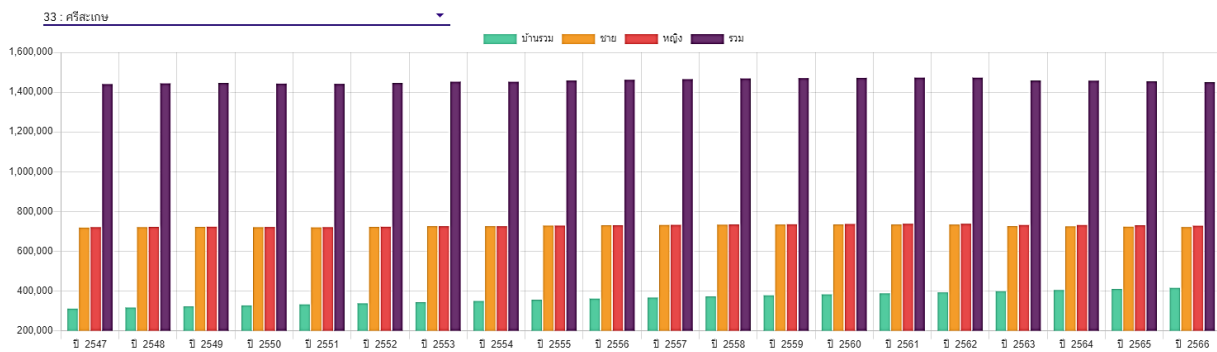
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดศรีสะเกษ มีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 1,450,333 โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.112 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 721,690 คน และเป็นประชากรหญิง 728,643 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดศรีสะเกษ 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)
1.465	1.469	1.47	1.472	1.473	1.473	1.459	1.458	1.455	1.450	-0.112

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดศรีสะเกษ

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดศรีสะเกษมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 416,240 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.409 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดศรีสะเกษ 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)
367	373	379	384	389	393	399	405	411	416	1.409

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดศรีสะเกษมีขนาดครัวเรือน 3.48 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.494 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดศรีสะเกษ 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)
3.99	3.94	3.88	3.84	3.79	3.74	3.65	3.6	3.54	3.48	-1.494

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดศรีสะเกษ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในรวมจังหวัด 78,658 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.027 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูปที่ 2.3-1

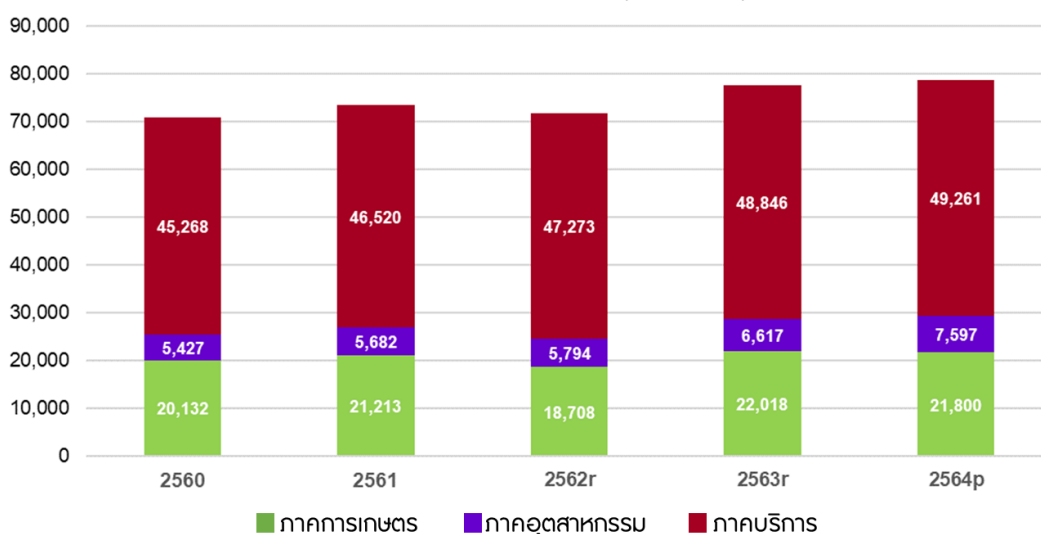
ตารางที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดศรีสะเกษ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
70,827	73,416	71,776	77,481	78,658	0.027

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

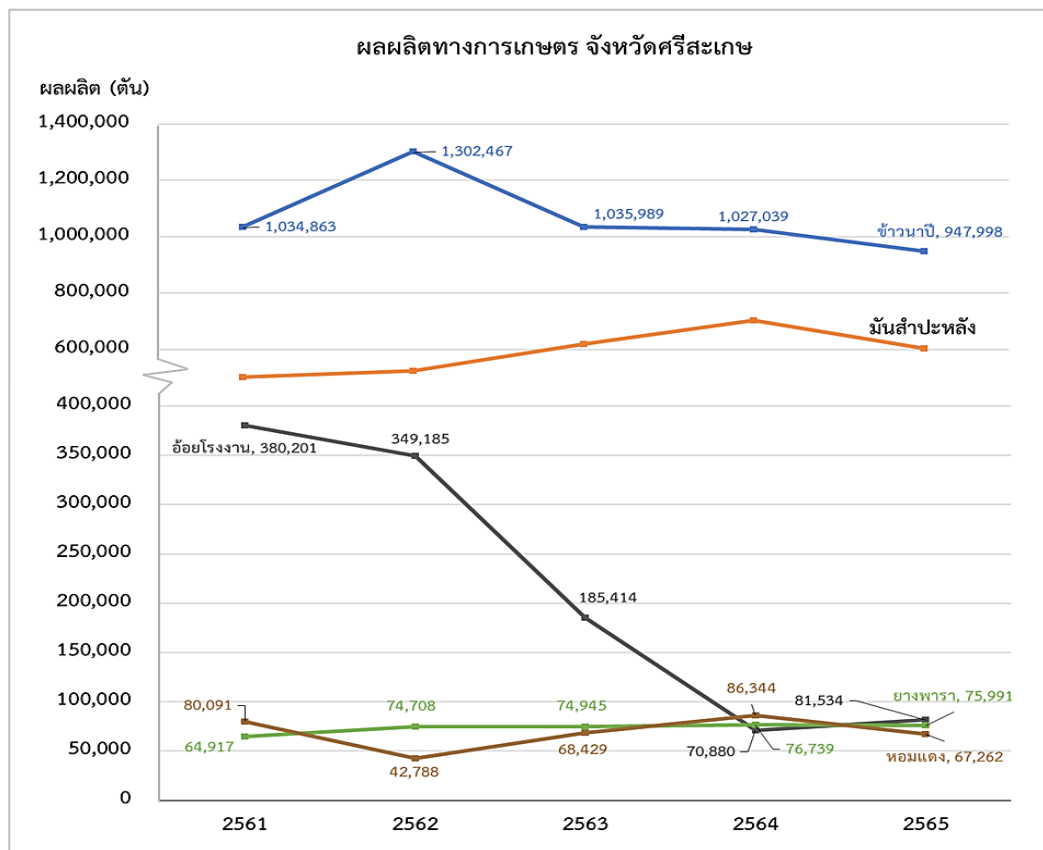


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

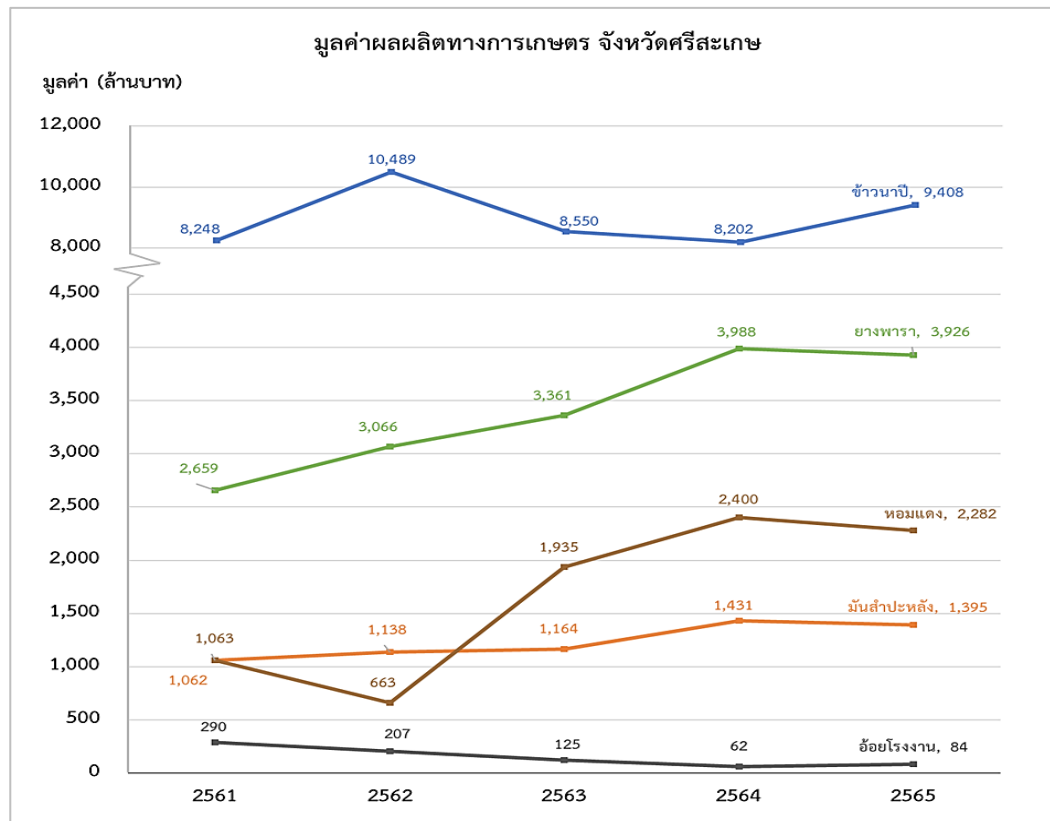
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดศรีสะเกษ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดศรีสะเกษ มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นที่ราบสูงสลับทุ่งนา มีภูเขา และป่าไม้อยู่ทางตอนใต้ มีพื้นที่ทางการเกษตร 3.96 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 72.0 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ทุเรียน หอมแดง มันสำปะหลัง ถั่วเหลือง ปาล์มน้ำมัน และยางพารา โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดศรีสะเกษ สูงสุด 5 อันดับ ของปี พ.ศ. 2561 - 2565 คือ ข้าวนาปี มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน ยางพารา และหอมแดง แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

จากข้อมูลทุติยภูมิด้านอุตสาหกรรม ของแผนพัฒนาภาค (พ.ศ.2566 - 2570) พบว่า อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์และพลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดศรีสะเกษ พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมอื่น ๆ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง และอุตสาหกรรมโลหะ แสดงดังตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

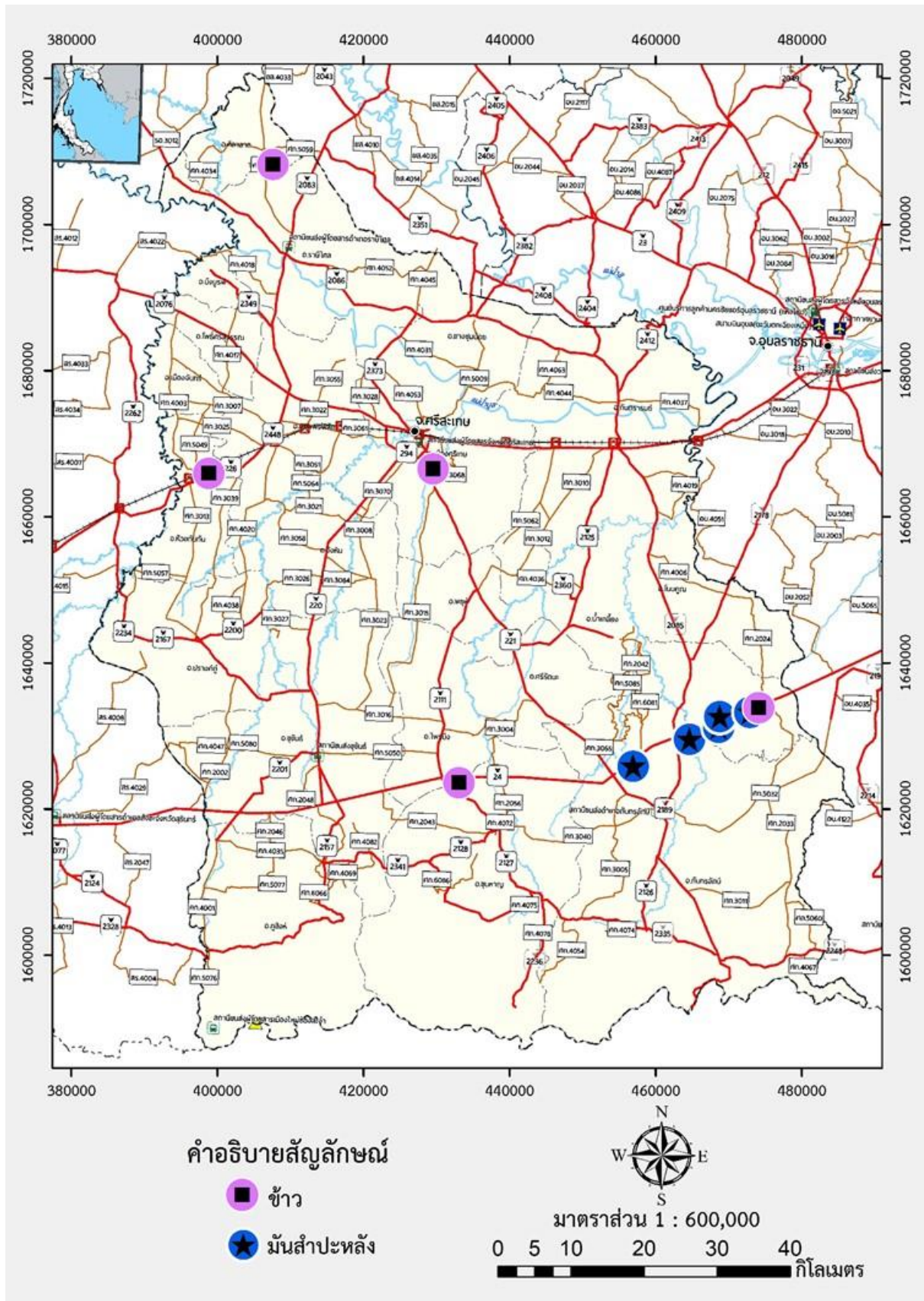
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมเกษตร	4,399.06	1,054	109
2	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	3,894.34	343	59
3	อุตสาหกรรมอาหาร	1,788.10	1,148	42
4	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	1,312.60	220	9
5	อุตสาหกรรมโลหะ	994.85	468	66

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566 - 2570

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

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	318,616	98,335
ข้าวโพด	12,000	410
อ้อย	100,008	-
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	302,395	39,401



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดศรีสะเกษ
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

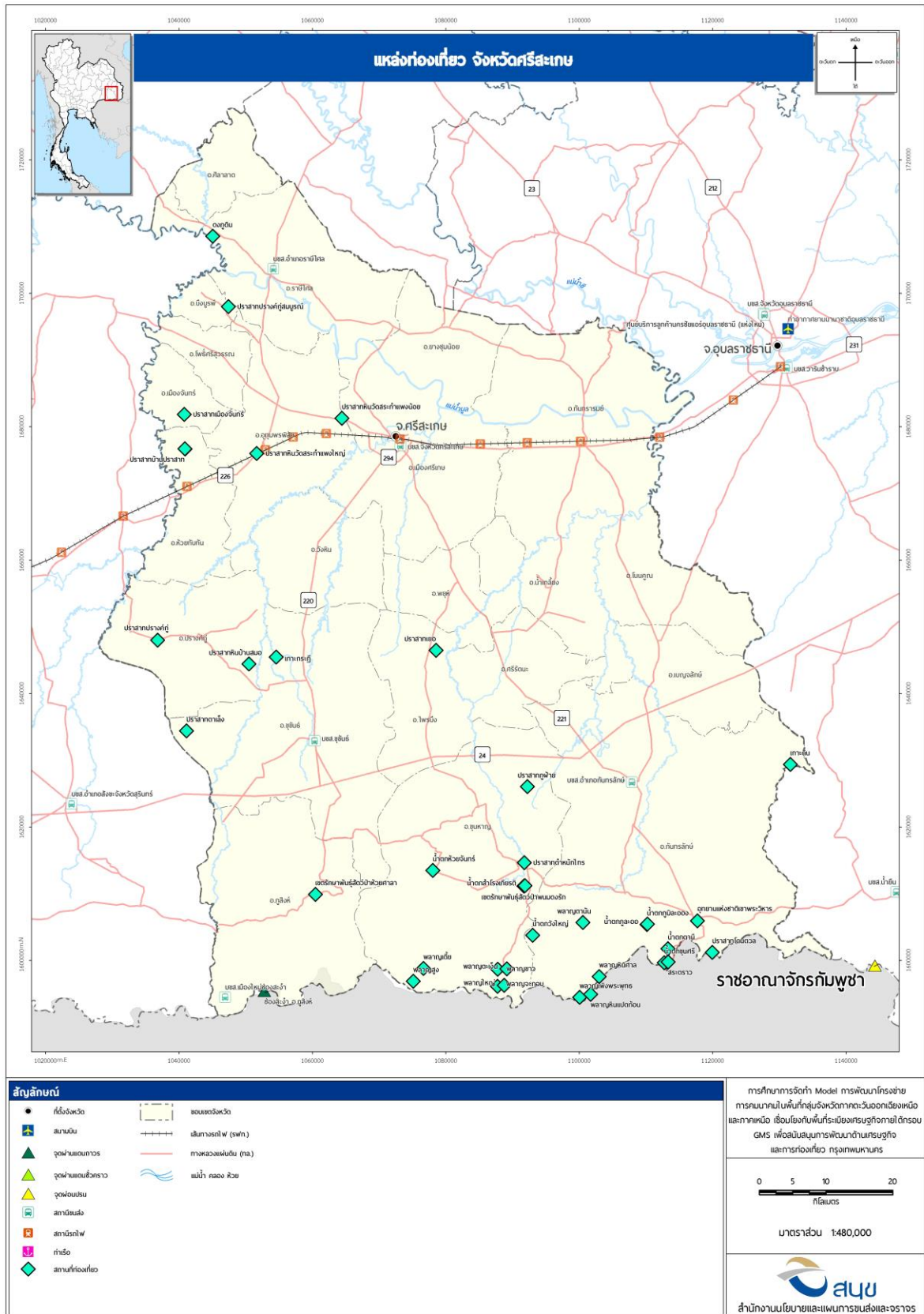
บทบาทการท่องเที่ยวจังหวัดศรีสะเกษ มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่น และเป็นเอกลักษณ์ในทางธรณีวิทยา ได้แก่ ฝามออีแดง อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร น้ำตกห้วยตะไคร้ บึงนกเป็ดน้ำไพรบึง หอคอย ศรีลำดวนเฉลิมพระเกียรติ เป็นต้น ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเชิงประวัติศาสตร์ ได้แก่ ปราสาทหินและปราสาทคูศิลปะขอมตั้งกระจายอยู่หลายแห่ง เช่น ปราสาทปรางค์กู๋ ปราสาทสระกำแพงน้อย ปราสาทเยอ ปราสาทโดนตวล ปราสาททุ่งสมบูรณ เป็นต้น

จังหวัดศรีสะเกษ มีเทศกาลดอกล่ำดวนบาน เทศกาลเงาะ-ทุเรียนและของดีศรีสะเกษ ประเพณีบุญบั้งไฟ มหกรรมผ้าไหมบึงบูรพ์ ประเพณีแซนโดนตาหรือสารทเขมร และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 95 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 6.39 ของทั้งภาคแบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 38 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 49 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 8 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศจำนวน 23 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 11 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 41 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 4 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 8 แห่ง พื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 856,295 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 311,629 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 544,666 คน ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.32 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 888.51 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,063.53 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 656.57 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,125.21 ล้านบาท จำนวนห้อง 1,495 ห้อง มีอัตราการเข้าพักร้อยละ 32.89 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 236,591 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,525,035	1,539,983	856,295	0.97	-79.84
ชาวไทย	1,504,743	1,519,418	851,701	0.97	-78.40
ชาวต่างประเทศ	20,292	20,565	4,594	1.33	-347.65
จำนวนนักท่องเที่ยว	539,360	545,851	311,629	1.19	-75.16
ชาวไทย	527,464	533,673	309,050	1.16	-72.68
ชาวต่างประเทศ	11,896	12,178	2,579	2.32	-372.20
จำนวนนักท่องเที่ยว	985,675	994,132	544,666	0.85	-82.52
ชาวไทย	977,279	985,745	542,651	0.86	-81.65
ชาวต่างประเทศ	8,396	8,387	2,015	-0.11	-316.23
ระยะเวลาพำนักรโดยเฉลี่ย (วัน)	2.50	2.48	2.32	-0.81	-6.90
ชาวไทย	2.48	2.46	2.31	-0.81	-6.49
ชาวต่างประเทศ	3.16	3.09	3.04	-2.27	-1.64
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	900.26	923.99	888.51	2.57	-3.99
ชาวไทย	894.72	918.36	885.91	2.57	-3.66
ชาวต่างประเทศ	1,174.68	1,205.21	1,218.67	2.53	1.10
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,065.40	1,096.98	1,063.53	2.88	-3.15
ชาวไทย	1,059.43	1,090.96	1,060.66	2.89	-2.86
ชาวต่างประเทศ	1,272.91	1,306.68	1,325.25	2.58	1.40
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	674.79	689.00	656.57	2.06	-4.94
ชาวไทย	674.27	688.47	656.02	2.06	-4.95
ชาวต่างประเทศ	734.87	749.97	803.98	2.01	6.72
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,098.82	2,166.39	1,125.21	3.12	-92.53
ชาวไทย	2,044.80	2,110.93	1,113.20	3.13	-89.63
ชาวต่างประเทศ	54.02	55.46	12.01	2.60	-361.78
จำนวนห้อง	1,469	1,496	1,495	1.80	-0.07
อัตราการเข้าพัก	57.88	57.90	32.89	0.03	-76.04
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	386,947	392,995	236,591	1.54	-66.11
ชาวไทย	376,485	382,277	234,447	1.52	-63.05
ชาวต่างประเทศ	10,462	10,718	2,144	2.39	-399.91

หมายเหตุ : เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 895,243 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 363,563 คน คิดเป็นร้อยละ 146.24 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,041.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 453.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 129.87 มีอัตราการเข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 ร้อยละ 43.74 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 18.40 คิดเป็นร้อยละ 137.72 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 311,598 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 132,531 คน คิดเป็นร้อยละ 135.11

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	363,563	895,243	+146.24
ชาวไทย	363,286	892,417	+145.65
ชาวต่างประเทศ	277	2,826	+920.22
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	453.30	1,041.98	+129.87
ชาวไทย	452.66	1,035.15	+128.68
ชาวต่างประเทศ	0.64	6.83	+967.19
อัตราการเข้าพัก (ร้อยละ)	18.40	43.74	+137.72
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก (คน)	132,531	311,598	+135.11

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

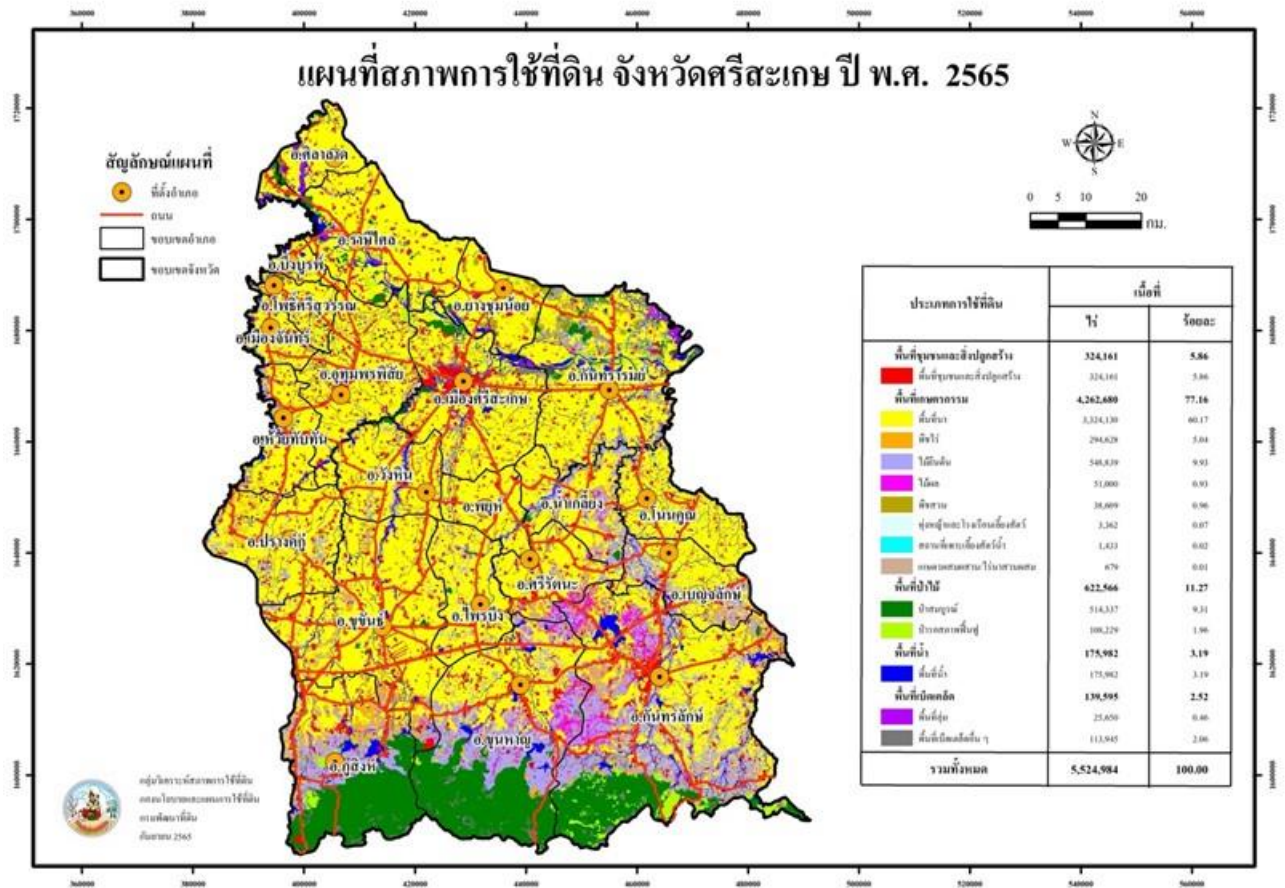
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดศรีสะเกษ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็น พื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 294,628 ไร่ ร้อยละ 5.34 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

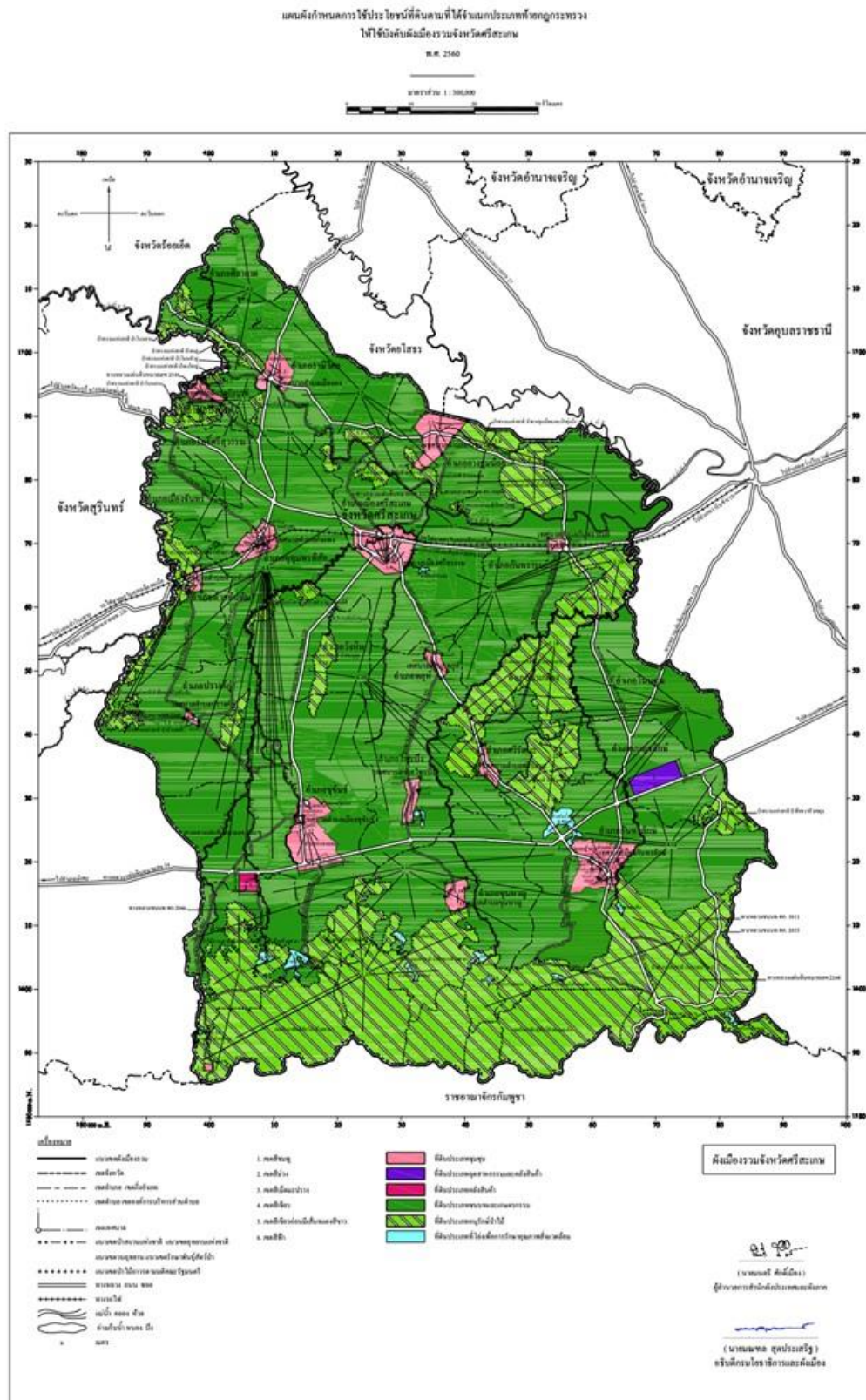
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดศรีสะเกษ

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	324,161	5.86
พื้นที่เกษตรกรรม	4,262,680	77.16
พื้นที่นา	3,324,130	60.17
พืชไร่	294,628	5.34
ไม้ยืนต้น	548,839	9.93
ไม้ผล	51,000	0.93
พืชสวน	38,609	0.69
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	3,362	0.07
พืชน้ำ	1,433	0.02
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	679	0.01
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	294,628	5.34
พื้นที่ป่าไม้	622,566	11.27
พื้นที่น้ำ	175,982	3.19
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	139,595	2.52
รวม	5,524,984	100

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2565



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดศรีสะเกษ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทางประมาณ 550 กิโลเมตร ตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 จังหวัดศรีสะเกษตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ทำให้การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง ปัจจุบันสามารถเดินทางจากจังหวัดศรีสะเกษ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางรถไฟ รถโดยสารสาธารณะ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดศรีสะเกษมีโครงข่ายคมนาคมทางถนน สามารถทำการจำแนกประเภทถนนได้ตามลักษณะหน้าที่การใช้งานเป็น 4 ประเภทประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัด ศรีสะเกษ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 สายทางต่างระดับสี่คิ้ว - อุบลราชธานี ปัจจุบัน คือ ถนนสี่คิ้ว - วารินชำราบ เป็นทางหลวงสายประธานภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่แยกออกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่ทางแยกต่างระดับสี่คิ้ว ถึงอำเภовารินชำราบ เป็นทางหลวงสำคัญที่เชื่อมต่อกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ตัดผ่านเขตจังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ตามลำดับ ช่วง จังหวัดศรีสะเกษ ผ่านแยกนาเจริญ ตำบลโสน อำเภอขุขันธ์ ซึ่งสามารถเลี้ยวไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2201 เพื่อไปยังด่านศุลกากรช่องสะง่า เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา จากนั้นผ่านตัวอำเภอขุขันธ์ อำเภอไพรบึง อำเภอขุนหาญ อำเภอกันทรลักษณ์ อำเภอเบญจลักษ์ รวมระยะทาง 85.40 กม.



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

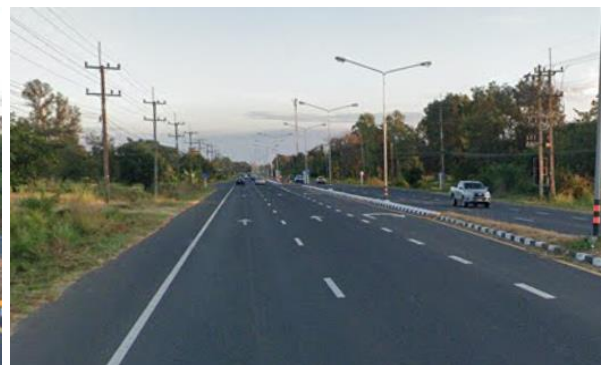
1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษที่สำคัญ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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 สายศรีสะเกษ - ขุขันธ์ เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งของจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเชื่อมต่อจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ ไปยัง อำเภอขุขันธ์ โดยเริ่มจากแยกจากถนนขุขันธ์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221) ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294 (ถนนทองมาก) ผ่าน อำเภอวังหินและอำเภอขุขันธ์ ทางหลวงหมายเลข 220 จะไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (ห่างจากสี่แยกขุขันธ์ประมาณ 7 ก.ม.) รวมระยะทางทางหลวงหมายเลข 220 คือ 56 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 สายศรีสะเกษ - เชิงบันไดเขาพระวิหาร เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งของจังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีสะเกษ กับเชิงบันไดเขาพระวิหารใกล้พรมแดนกัมพูชา ในอำเภอกันทรลักษณ์ รวมระยะทางทั้งหมด 97.99 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 สายนครราชสีมา - อุบลราชธานี เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดในภาคอีสานตอนใต้ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางตลอดทั้งสาย 324.33 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางขนานในด้านทิศเหนือไปกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294 หรือ ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ เป็นถนนลาดยาง ระยะทางสั้น ๆ ที่มีขนาด 4 - 6 ช่องจราจร เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาลเมือง ศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ โดยเริ่มจากแยกพิชสวน ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 มุ่งหน้าไปทาง ทิศตะวันออก ข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านแยก ม.รามคำแหง แล้วผ่านแยกไธสม์ ตัดกับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 และผ่านแยก อส. ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 แล้วไปสิ้นสุดที่ จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 มีระยะทางทั้งสิ้น 10.925 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวม และกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกัน ทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษที่สำคัญแสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2076	100	ท่าตูม - หนองฮู	17.665
2076	200	หนองฮู - สัมปอญน้อย	21.472
2083	200	สะเดา - คำเขื่อนแก้ว	26.974
2083	101	สัมปอญน้อย - หัวช้าง	9.782
2083	102	หัวช้าง - สะเดา	23.917
2085	100	กันทรลักษณ์ - กันทรามย์	53.581
2086	100	กูพระโกนา - บ้านด่าน	26.315

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2086	201	บ้านด่าน - เมืองน้อย	69.16
2086	202	เมืองน้อย - กันทรารมย์	14.531
2111	101	พยุห์ - โพนปลัด	10
2111	102	โพนปลัด - ขุนหาญ	28.892
2125	100	บ้านไฮ - กันทรารมย์	35.235
2126	100	ผือใหม่ - โคนเอาจี	11.225
2127	100	ศิवालัย - สำโรงเกียรติ	13.085
2128	100	ขุนหาญ - กันทรอม	10.767
2157	101	ขุขันธ์ - แยกโคกตาล	5.495
2157	102	แยกโคกตาล - โคกตาล	9.584
2167	100	ตรงสวาย - ท่าด่าน	37.826
2178	100	วารินชำราบ - หนองงูเหลือม	43.688
2201	101	ขุขันธ์ - แยกนาเจริญ	15.828
2201	102	แยกนาเจริญ - ซ่องสง่า	37.795
2234	100	ทางเข้าบ้านพอก	0.184
2236	100	สำโรงเกียรติ - ซ่องพระพลัย	15.55
2248	101	ภูมิจรอล - บ้านด่าน	16.399
2248	102	บ้านด่าน - ซำหวาย	24.616
2328	102	ปวงด็ก - นาดาบล	33.455
2335	100	ภูมิจรอล - สำโรงเกียรติ	27.393
2341	100	ไพรพัฒนา - หนองบัวเรณ	71.794
2349	100	หัวช้าง - บึงบุรพ์	12.113
2351	100	พลไว - แซ่โพนเมือง	35.2
2351	200	แซ่โพนเมือง - ยางชุมน้อย	2.254
2373	100	โนนสำนั - ตอนไม้งาม	20.396
2382	100	เชียงโน - ธาตุน้อย	21.13
2382	200	ธาตุน้อย - ยางชุมน้อย	2.52
2404	100	เชียงโน - นาคำใหญ่	18.394
2404	200	นาคำใหญ่ - เมืองน้อย	3.002
2412	100	ท่าวารี - ท่าศาลา	10.325
2412	200	ท่าศาลา - ละทาย	13.74
2448	100	ทางเข้าอุทุมพรพิสัย	0.49

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2076



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2083



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2086



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2248



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2111

รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษที่สำคัญแสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ศก.3008	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 12+400) - บ้านดวนใหญ่	วังหิน	11.216
2	ศก.3015	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 6+100) - บ้านจันลม	เมือง, พยุห์, ไพรบึง, ขุขันธ์	35.813
3	ศก.3021	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 15+400) - บ้านธาตุน้อย	วังหิน, อุทุมพรพิสัย	14.172
4	ศก.3028	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 5+500) - บ้านคูซอด	เมือง	8.951
5	ศก.3051	แยกทางหลวงหมายเลข 294 เลี้ยวเมือง (กม.ที่ 1+600) - บ้านหนองสะเต็ง	เมือง, อุทุมพรพิสัย	21.000
6	ศก.3055	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 14+200) - บ้านหนองนกเจ้า	อุทุมพรพิสัย	8.327
7	ศก.3058	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 20+200) - บ้านหนองหมากแซว	วังหิน	6.700
8	ศก.3061	แยกทางหลวงหมายเลข 294 (กม.ที่ 22+600) - บ้านกระด้า	อุทุมพรพิสัย	12.175
9	ศก.3087	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 279+786) - โรงเรียน เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทร์ศรีสะเกษ - ถนนทางหลวง ชนบท ศก.5009	เมือง	5.270
10	ศก.3089	แยกทางหลวงหมายเลข 294 (กม.ที่ 1+632) - วิทยาลัยเกษตรและ เทคโนโลยี	เมือง	3.575
11	ศก.4041	แยกทางหลวงหมายเลข 2083 (กม.ที่ 18+800) - บ้านคูซอด	ราชสีไศล, อุทุมพรพิสัย, เมือง	17.627
12	ศก.4045	แยกทางหลวงหมายเลข 2186 (กม.ที่ 21+750) - บ้านหมากมาย	ยางชุมน้อย, ราชสีไศล	9.515
13	ศก.4052	แยกทางหลวงหมายเลข 2168 (กม.ที่ 6+100) - บ้านด่าน	ราชสีไศล	15.900
14	ศก.4053	แยกทางหลวงหมายเลข 2373 (กม.ที่ 10+650) - ศรีสะเกษ	เมือง	10.650
15	ศก.5009	แยกเทศบาลเมืองศรีสะเกษ - อำเภอยางชุมน้อย	เมือง, ยางชุมน้อย	20.335
16	ศก.5064	แยกทางหลวงชนบท ศก.3051 (กม.ที่ 16+650) - บ้านป่าไผ่	วังหิน	7.300
17	ศก.5071	แยกถนนมหาราช (เทศบาลเมืองศรีสะเกษ) - บ้านหนองคู	เมือง	3.934
18	ศก.6068	อ่างเก็บน้ำห้วยชัน - บ้านบก	เมือง	4.290
19	ศก.6070	อ่างเก็บน้ำห้วยคล้า - บ้านนิคมห้วยคล้า	เมือง	9.965
20	ศก.2033	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 291+820) - บ้านโคกขามป้อม	เบญจลักษ์, กันทรลักษ์	40.800
21	ศก.2043	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 234+675) - บ้านสี	ขุขันธ์, ขุนหาญ	19.110
22	ศก.2056	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 251+300) - อำเภอขุนหาญ	ขุนหาญ	7.773
23	ศก.3004	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 39+750) - บ้านกราม	ศรีรัตน, ขุนหาญ	16.190
24	ศก.3005	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 56+400) - บ้านละลาย	กันทรลักษ์	24.951
25	ศก.3011	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 75+500) - บ้านท่าสว่าง	กันทรลักษ์	16.300
26	ศก.3040	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 62+630) อำเภอกันทรลักษ์ - อำเภอขุนหาญ	กันทรลักษ์, ขุนหาญ	24.470
27	ศก.4054	แยกทางหลวงหมายเลข 2335 (กม.ที่ 22+300) - ช้องพระพะลัย	กันทรลักษ์	11.967
28	ศก.4067	อ่างเก็บน้ำห้วยขุ่น แยกทางหลวงหมายเลข 2248 (กม.ที่ 13+050) - บ้านโคกขามป้อม	กันทรลักษ์	3.225
29	ศก.4072	อ่างเก็บน้ำหนองสี แยกทางหลวงหมายเลข 2127 (กม.ที่ 1+350) - บ้านสี	ขุนหาญ	4.900

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
30	ศก.4073	อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 51+900) - อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู	ขุนหาญ	2.116
31	ศก.4074	อ่างเก็บน้ำเขื่อนด่านไธ แยกทางหลวงหมายเลข 2335 (กม.ที่ 12+100) - บ้านคำโปรย	กันทรลักษ์	4.500
32	ศก.4075	อ่างเก็บน้ำห้วยทา แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 69+200) - บ้านหนองบัวเรณ	ขุนหาญ	0.300
33	ศก.4078	อ่างเก็บน้ำห้วยตะแบง แยกทางหลวงหมายเลข 2236 (กม.ที่ 4+750) - บ้านสันติสุข	ขุนหาญ	0.796
34	ศก.4083	อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 51+900) - บ้านหนองบัว (RMC)	ขุนหาญ	9.669
35	ศก.5032	แยกถนนเทศบาลกันทรลักษ์ - บ้านสามแยกโพธิ์เมือง	กันทรลักษ์	27.300
36	ศก.5060	แยกทางหลวงชนบท ศก.2033 (กม.ที่ 34+148) - บ้านหนองติม	กันทรลักษ์	8.000
37	ศก.6086	อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู - บ้านตานวน (LMC)	ขุนหาญ	6.337
38	ศก.2033	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 291+820) - บ้านโคกขามป้อม	เบญจลักษ์, กันทรลักษ์	40.800
39	ศก.2043	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 234+675) - บ้านลี	ขุนซัน, ขุนหาญ	19.110
40	ศก.2056	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 251+300) - อำเภอขุนหาญ	ขุนหาญ	7.773
41	ศก.3004	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 39+750) - บ้านกราม	ศรีรัตน, ขุนหาญ	16.190
42	ศก.3005	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 56+400) - บ้านละลาย	กันทรลักษ์	24.951
43	ศก.3011	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 75+500) - บ้านท่าสว่าง	กันทรลักษ์	16.300
44	ศก.3040	แยกทางหลวงหมายเลข 221 (กม.ที่ 62+630) อำเภอกันทรลักษ์ - อำเภอขุนหาญ	กันทรลักษ์, ขุนหาญ	24.470
45	ศก.4054	แยกทางหลวงหมายเลข 2335 (กม.ที่ 22+300) - ช้องพระพะลัย	กันทรลักษ์	11.967
46	ศก.4067	อ่างเก็บน้ำห้วยขุน แยกทางหลวงหมายเลข 2248 (กม.ที่ 13+050) - บ้านโคกขามป้อม	กันทรลักษ์	3.225
47	ศก.4072	อ่างเก็บน้ำหนองลี แยกทางหลวงหมายเลข 2127 (กม.ที่ 1+350) - บ้านลี	ขุนหาญ	4.900
48	ศก.4073	อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 51+900) - อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู	ขุนหาญ	2.116
49	ศก.4074	อ่างเก็บน้ำเขื่อนด่านไธ แยกทางหลวงหมายเลข 2335 (กม.ที่ 12+100) - บ้านคำโปรย	กันทรลักษ์	4.500
50	ศก.4075	อ่างเก็บน้ำห้วยทา แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 69+200) - บ้านหนองบัวเรณ	ขุนหาญ	0.300
51	ศก.4078	อ่างเก็บน้ำห้วยตะแบง แยกทางหลวงหมายเลข 2236 (กม.ที่ 4+750) - บ้านสันติสุข	ขุนหาญ	0.796
52	ศก.4083	อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 51+900) - บ้านหนองบัว (RMC)	ขุนหาญ	9.669
53	ศก.5032	แยกถนนเทศบาลกันทรลักษ์ - บ้านสามแยกโพธิ์เมือง	กันทรลักษ์	27.300

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
54	ศก.5060	แยกทางหลวงชนบท ศก.2033 (กม.ที่ 34+148) - บ้านหนองติม	กันทรลักษ์	8.000
55	ศก.6086	อ่างเก็บน้ำห้วยตาจู - บ้านตานวน (LMC)	ขุนหาญ	6.337
56	ศก.2002	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 107+800) - บ้านสมอ	สังขะ, ขุขันธ์, ปรางค์กู่	21.086
57	ศก.2046	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 218+900) - บ้านห้วย	ขุขันธ์, ภูสิงห์	20.273
58	ศก.2048	แยกทางหลวงหมายเลข 24 (กม.ที่ 222+900) - อำเภอขุขันธ์	ขุขันธ์	7.400
59	ศก.3016	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 42+300) - บ้านไพรบึง	ขุขันธ์	18.043
60	ศก.3023	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 21+200) - บ้านตะเคียน	วังหิน, ขุขันธ์	25.757
61	ศก.3026	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 24+050) - บ้านกำแมด	วังหิน, ปรางค์กู่	12.726
62	ศก.3027	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 31+657) - บ้านบาก	ขุขันธ์, ปรางค์กู่	7.775
63	ศก.3084	แยกทางหลวงหมายเลข 220 (กม.ที่ 24+100) - บ้านดวนใหญ่	วังหิน	6.850
64	ศก.4014	แยกทางหลวงหมายเลข 2111 (กม.ที่ 20+900) - บ้านพิงพวย	ไพรบึง, ศรีรัตนะ	9.949
65	ศก.4035	แยกทางหลวงหมายเลข 2157 (กม.ที่ 16+100) - บ้านละลม	ภูสิงห์	15.949
66	ศก.4038	แยกทางหลวงหมายเลข 2200 (กม.ที่ 2+700) - บ้านไฮเลิง	ปรางค์กู่	8.714
67	ศก.4047	แยกทางหลวงหมายเลข 2201 (กม.ที่ 3+000) - บ้านบ่อทอง	ขุขันธ์	24.85
68	ศก.4069	อ่างเก็บน้ำห้วยโธดาสัด แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 35+550) - บ้านลุ่มพุก	ภูสิงห์	5.500
69	ศก.4082	อ่างเก็บน้ำห้วยศาลา แยกทางหลวงหมายเลข 2341 (กม.ที่ 26+500) - บ้านสวายเพ็ง (RMC)	ภูสิงห์	18.047
70	ศก.5050	แยกเทศบาลตำบลขุขันธ์ - บ้านสำโรงพลัน	ขุขันธ์	16.349
71	ศก.5076	อ่างเก็บน้ำห้วยสำราญ แยกทางหลวงชนบท ศก.4001 (กม.ที่ 19+350) - บ้านแซร์ไพร	ภูสิงห์	1.928
72	ศก.5077	อ่างเก็บน้ำห้วยตึกชู แยกทางหลวงชนบท ศก.2046 (กม.ที่ 11+075) - บ้านตะแบง	ภูสิงห์	1.045
73	ศก.5080	อ่างเก็บน้ำฝายบ้านลุ่มพุก แยกทางหลวงชนบท ศก.4047 (กม.ที่ 7+600) - บ้านยางชุม	ขุขันธ์	1.720
74	ศก.6066	แยกอ่างเก็บน้ำห้วยศาลา - บ้านกระเบา (LMC)	ภูสิงห์	21.390
75	ศก.6079	อ่างเก็บน้ำฝายบ้านเสวด แยกถนน อบจ.บ้านเรีงรัมย์ (กม.ที่ 0+943) - บ้านเสวด	ขุขันธ์	2.558
76	ศก.3007	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 78+200) - บ้านหนองแคนใหญ่	อุทุมพรพิสัย, เมืองจันทร์	15.750
77	ศก.3013	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 64+100) - บ้านพิมาย	ห้วยทับทัน, ปรางค์กู่	25.000
78	ศก.3022	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 14+200) - บ้านอุทุมพร	อุทุมพรพิสัย	7.965
79	ศก.3025	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 76+120) - บ้านปะโค๊ะ	อุทุมพรพิสัย, ห้วยทับทัน	12.827
80	ศก.3039	แยกทางหลวงหมายเลข 226 (กม.ที่ 72+400) - บ้านพิมาย	อุทุมพรพิสัย, ปรางค์กู่	25.635
81	ศก.4003	แยกทางหลวงหมายเลข 2076 (กม.ที่ 19+400) - บ้านห้วยทับทัน	โพธิ์ศรีสุวรรณ, เมืองจันทร์, ห้วยทับทัน	25.758

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
82	ศก.4017	แยกทางหลวงหมายเลข 2349 (กม.ที่ 6+750) - บ้านเก็บงำน้อย	บึงบูรพ์, โพธิ์ศรีสุวรรณ, เมืองจันทร์	14.230
83	ศก.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 2083 (กม.ที่ 21+000) - อำเภอบึงบูรพ์	ราชสีไศล, บึงบูรพ์	14.080
84	ศก.4020	แยกทางหลวงหมายเลข 2200 (กม.ที่ 6+800) - บ้านกำแพง	ปรางค์กู่, อุทุมพรพิสัย	28.002
85	ศก.4029	แยกทางหลวงหมายเลข 2083 (กม.ที่ 29+000) - บ้านโพธิ์	ราชสีไศล, ศีลาลาด	24.126
86	ศก.4034	แยกทางหลวงหมายเลข 2086 (กม.ที่ 15+200) - บ้านโจดม่วง	ราชสีไศล, ศีลาลาด	16.560
87	ศก.5030	แยกทางหลวงชนบท ศก.3007 (กม.ที่ 6+500) - บ้านตาโกน	อุทุมพรพิสัย, เมืองจันทร์	12.153
88	ศก.5049	แยกทางหลวงชนบท ศก.4003 (กม.ที่ 25+000) - บ้านโคก	ห้วยทับทัน	9.920
89	ศก.5057	แยกทางหลวงชนบท ศก.3013 (กม.ที่ 14+000) - บ้านหาด - บ้านทับซอน	ห้วยทับทัน	12.800
90	ศก.5059	แยกทางหลวงชนบท ศก.4029 (กม.ที่ 13+020) - บ้านพลไวก	ศีลาลาด, มหาชนะชัย	8.115

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดศรีสะเกษ มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ อำเภอเมืองศรีสะเกษ สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอกันทรลักษ์ และสถานีขนส่งผู้โดยสารเมืองใหม่ช่องสะงำ มีทั้งรถโดยสารแบบธรรมดาและปรับอากาศตลอดทั้งวันโดยมีรายละเอียดดังนี้

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ ตั้งอยู่ที่ 1501/11 ถนนกวงเฮง ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ มีพื้นที่ 3 ไร่ ผู้ดำเนินการเทศบาลเมืองศรีสะเกษ โดยสถานีขนส่งศรีสะเกษจะมีรถโดยสารหมวด 1 (ขนส่งผู้โดยสารภายในเขตเมืองศรีสะเกษ) รถโดยสารหมวด 2 (ขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดศรีสะเกษ) และรถโดยสารหมวด 3 (ขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร) และมีรถโดยสารสาธารณะที่ไม่ประจำทางที่ให้บริการบริเวณโดยรอบสถานีขนส่ง



รูปที่ 3.2-7 บริเวณสถานีขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอกันทรลักษณ์ ตั้งอยู่ที่ถนนสิริประดิษฐ์ ตำบลหนองหญ้าลาด
อำเภอกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ มีพื้นที่ 5 - 2 - 0 ไร่ ผู้ดำเนินการ อบจ.ศรีสะเกษ



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอกันทรลักษณ์

สถานีขนส่งผู้โดยสารเมืองใหม่ช่องสง่า อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดศรีสะเกษ ตั้งอยู่ที่ตำบลไพรพัฒนา
อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดศรีสะเกษ มีพื้นที่ 6 - 2 - 0 ไร่ ผู้ดำเนินการ อบจ.ศรีสะเกษ



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารเมืองใหม่ช่องสง่า

3) รถโดยสารประจำทาง

ในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองศรีสะเกษ หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดศรีสะเกษ - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดศรีสะเกษ และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอเมืองกับพื้นที่อำเภออื่นๆ ในจังหวัดศรีสะเกษ โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1) ระบบรถโดยสารสาธารณะหมวด 1 เป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักที่รองรับความต้องการการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางเดินรถหมวด 1

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ความถี่	อัตราค่าโดยสาร
1	บ้านหอย - บ้านบก	นาที 30	10 บาท
2	โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติฯ - บ้านหนองครก	นาที 30	10 บาท
4	สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ - บ้านน้ำคำ	นาที 30	10 บาท
6	บ้านโนนไย - สำนักขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ (แห่งใหม่)	นาที 30	10 บาท

ที่มา : การสำรวจการเข้าถึงบริการรถโดยสารสาธารณะ(Accessibility of Public Buses) ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดเมืองศรีสะเกษ โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch)



รูปที่ 3.2-10 รถโดยสารสาธารณะหมวด 1

โดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดศรีสะเกษ - กรุงเทพฯ (หมวด 2) ระบบ
ถโดยสารสาธารณะหมวด 2 เป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักที่รองรับความต้องการเดินทางระหว่างจังหวัด
ศรีสะเกษกับกรุงเทพฯ มีทั้งหมด 5 เส้นทาง

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 2

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม			
				ม.1(ก) ม.4(ก)	ม.1(ข)พ ม.4(ข)พ	ม.1(ข) ม.4(ข)	ม.2 ม.4(ค)
1	4	กรุงเทพฯ - บุณทริก	685	-	594	509	396
		ช่วงกรุงเทพฯ - กันทรลักษ์	547	-	581	412	-
2	926	กรุงเทพฯ - ศรีสะเกษ	547	641	481	412	321
3	940	กรุงเทพฯ - สุรินทร์ - ศรีสะเกษ	528	-	-	400	-
4	942	กรุงเทพฯ - จักราช - ยางชุมน้อย	567	-	498	427	-
		กรุงเทพฯ - จักราช - ศรีสะเกษ	536	-	473	405	-
5	945	กรุงเทพฯ - ราชสีห์	532	-	468	401	-

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ



รูปที่ 3.2-11 รถโดยสารสาธารณะหมวด 2

รถโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัดศรีสะเกษ - จังหวัดอื่นๆ (หมวด 3) ระบบรถโดยสารสาธารณะหมวด 3 เป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักที่รองรับความต้องการเดินทางระหว่างจังหวัดศรีสะเกษกับจังหวัดอื่น ๆ นอกเหนือจากกรุงเทพฯ

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางเดินรถหมวดที่ 3

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	
279	อุบลราชธานี - ศรีสะเกษ	65	-	-	-	46	50	33
	ช่วงอุบลราชธานี - บ.หนองแวง	30	-	-	-	-	-	16
	ช่วงวารินชำราบ - บ.กุดชุม	14	-	-	-	-	-	9
	ช่วงวารินชำราบ - บ.ตาดีด	8	-	-	-	-	-	9
	ช่วงวารินชำราบ - บ.หนองกิงเพล	16	-	-	-	-	-	9
	ช่วงวารินชำราบ - บ.โนนสวน	13	-	-	-	-	-	9
	ช่วงวารินชำราบ - บ.ท่าอ้อย	17	-	-	-	-	-	9
	ช่วงวารินชำราบ - บ.วังยาง	18	-	-	-	-	-	10
	ช่วงวารินชำราบ - บ.หนองกิงปลา	17	-	-	-	-	-	9
	ช่วงวารินชำราบ - บ.ทุ่งบอน	13	-	-	-	-	-	9
	ช่วงวารินชำราบ - บ.ท่าลาด	18	-	-	-	-	-	10
	ช่วงวารินชำราบ - บ.ถ่อน	19	-	-	-	-	-	10
	ช่วงวารินชำราบ - บ.บุ่ง	32	-	-	-	-	-	18
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.โนนจาน	8	-	-	-	-	-	9
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.โนนดั่ง	8	-	-	-	-	-	9
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.หนองแก้ว	11	-	-	-	-	-	9
	ตัดช่วงศรีสะเกษ - บ.หนองแข็ง	11	-	-	-	-	-	9
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.หนองแวง	11	-	-	-	-	-	9
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.พะแนง	38	-	-	-	-	-	21
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.จาน	29	-	-	-	-	-	16
	ตัดช่วงกันทรารมย์ - บ.คำเนียม - บ.จาน	13	-	-	-	-	-	9
	ตัดช่วงวารินชำราบ - บ.ห้วยชะยุ้ง	20	-	-	-	-	-	11
	ตัดช่วงกันทรารมย์ - บ.คร้อ - บ.จาน	19	-	-	-	-	-	11
291	ศรีสะเกษ - ร้อยเอ็ด	173	-	-	-	115	-	
	ตัดช่วงยโสธร - เสลภูมิ	38	-	-	-	-	-	20
292	สุรินทร์ - ศรีสะเกษ	100	-	-	-	70	77	
523	ศรีสะเกษ -	118	-	-	-	81	91	58
	ตัดช่วงศรีสะเกษ - กันทรลักษ์	62	-	-	-	-	-	32
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.จาน	38	-	-	-	-	-	20
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.เจิน	47	-	-	-	-	-	25
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.กราม	58	-	-	-	-	-	30
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.ตูม - บ.ไพรงาม	66	-	-	-	-	-	34

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	
	ช่วงศรีสะเกษ - บ.โพนแดง	22	-	-	-	-	-	12
	ตัดช่วงศรีสะเกษ - บ.ทุ่ม - บ.หนองจิก	20	-	-	-	-	-	11
536	เดชอุดม - นาหม่อม - กันทรลักษ์	65	-	-	-	-	-	36
	ช่วงกันทรลักษ์ - บ.ทุ่งขนวน	23	-	-	-	-	-	13
	ช่วงกันทรลักษ์ - บ.โนนเรือ	25	-	-	-	-	-	15
	ช่วงกันทรลักษ์ - บ.โนนงาม	28	-	-	-	-	-	16
	ช่วงกันทรลักษ์ - บ.หินกอง - บ.โนนงาม	34	-	-	-	-	-	19
	ช่วงเดชอุดม - บ.นาหม่อม	32	-	-	-	-	-	19
	ตัดช่วงกันทรลักษ์ - บ.นารังกา	22	-	-	-	-	-	13
561	ปรางค์กู - ลำโรงทับ	28	-	-	-	-	-	15
	ช่วงลำโรงทับ - บ.แก่นเมธิ	14	-	-	-	-	-	9
	ช่วงปรางค์กู - บ.กะดี	16	-	-	-	-	-	9
587	อุบลราชธานี - เชียงใหม่	1,055	-	895	767	-	-	-
	ช่วงอุบลราชธานี - รัตนบุรี - เชียงใหม่	1,006	1,140	855	-	-	-	-
	ช่วงอุบลราชธานี - เชียงราย	1,121	-	949	-	-	-	-
	ตัดช่วงสุรินทร์ - บุรีรัมย์ - เชียงใหม่	890	-	771	-	-	-	-
	ตัดช่วงอุบลราชธานี - ศรีสะเกษ - อุดรดิตถ์	810	-	687	-	-	-	-
	ตัดช่วงอุบลราชธานี - แพร่ - น่าน	1,009	-	867	-	-	-	-
588	อุบลราชธานี - ระยอง	756	-	653	560	435	-	-
	ช่วงอุบลราชธานี - นางรอง - พัทยา	664	770	-	-	-	-	-
	ช่วงสุรินทร์ - ปราสาท - พัทยา	489	580	435	-	-	-	-
	ช่วงบุรีรัมย์ - นางรอง - พัทยา	445	532	399	-	-	-	-
	ตัดช่วงศรีสะเกษ - นางรอง - พัทยา	599	-	525	-	-	-	-
814	ศรีสะเกษ - รัตนบุรี	59	-	-	-	42	45	-
833	อุบลราชธานี - หนองคาย	452	-	403	-	-	-	-
	ช่วงศรีสะเกษ - หนองคาย	455	-	405	-	-	-	-

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ



รูปที่ 3.2-12 รถโดยสารสาธารณะหมวด 3

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในจังหวัดศรีสะเกษ (หมวด 4) ระบบรถโดยสารสาธารณะหมวด 4 เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่รองรับความต้องการเดินทางภายในพื้นที่และอำเภอต่าง ๆ ของจังหวัดศรีสะเกษ

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางเดินรถหมวดที่ 4

สาย	ชื่อสาย	ผู้ประกอบการ	ความถี่	ค่าโดยสาร
4184	ศรีสะเกษ - ปรางค์กู๋	บริษัท สมบัติทวีเดินรถ จำกัด	2 ชั่วโมง	บาท 10
4185	ศรีสะเกษ - ขุขันธ์	บริษัท ศรีเกษขณส่ง จำกัด	นาที 45	บาท 10
4186	ศรีสะเกษ - อุทุมพรพิสัย	บริษัท ชัยอีสานเดินรถ	นาที 30	10 บาท
4187	ศรีสะเกษ - ราศีไศล	บริษัท ชัยอีสานเดินรถ	นาที 30	10 บาท
4189	ศรีสะเกษ - ขุนหาญ	บริษัท ขุนหาญพัฒนา จำกัด	นาที 45	10 บาท
4313	ศรีสะเกษ - ไพรบึง	บริษัท ขุนหาญพัฒนา จำกัด	ชั่วโมง 2	10 บาท
4395	ศรีสะเกษ - น้ำเกลี้ยง	บริษัท ศรีสะเกษกันทรลักษณ์ จำกัด	คัน 1	10 บาท
4429	ศรีสะเกษ - บึงบูรพ์	บริษัท ชัยอีสานเดินรถ	คัน 1	10 บาท
4430	ศรีสะเกษ - อุทุมพรพิสัย	-	60 นาที	บาท 10
4602	ศรีสะเกษ - ยางชุมน้อย	หจกโยธินศรีสะเกษขนส่ง .	นาที 30	10 บาท

ที่มา: การสำรวจการเข้าถึงบริการรถโดยสารสาธารณะ (Accessibility of Public Buses) ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดเมืองศรีสะเกษ โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch)



รูปที่ 3.2-13 รถโดยสารสาธารณะหมวด 4

4) รถรับจ้างไม่ประจำทาง

จังหวัดศรีสะเกษมีรถรับจ้างไม่ประจำทางอยู่ 3 ประเภท ได้แก่ รถสามล้อถีบ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถแท็กซี่ ให้บริการในบริเวณรอบ ๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ตลาดนัด โรงพยาบาล สถานที่ราชการ และย่านชุมชนที่มีผู้คนหนาแน่น เป็นต้น โดยบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นจุดที่มีรถรับจ้างไม่ประจำทางให้บริการอยู่เยอะที่สุด โดยรถโดยสารไม่ประจำทางแต่ละประเภทมีรายละเอียดดังนี้

รถสามล้อถีบ รถสามล้อถีบที่พบในเขตเมืองศรีสะเกษนั้นมีให้พบเห็นได้ตามสถานที่ที่เป็นชุมชน ตลาดนัด โรงพยาบาล มีอัตราค่าบริการตามตกลงกับผู้ให้บริการ



รูปที่ 3.2-14 รถสามล้อถีบ

รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้างหรือที่เรียกกันว่ารถวินมอเตอร์ไซด์ เป็นรถรับจ้างไม่ประจำทางที่มีจำนวนมากกว่ารถรับจ้างประเภทอื่น เนื่องจากเป็นที่นิยม และมีความคล่องตัว ในการเดินทางในเขตเมือง ปัจจุบันมีกระจายอยู่ทั่วพื้นที่เมืองศรีสะเกษ โดยเฉพาะบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ตลาด เป็นต้น



รูปที่ 3.2-15 รถจักรยานยนต์รับจ้าง

รถแท็กซี่ รถแท็กซี่ในเขตเมืองศรีสะเกษในปัจจุบัน จะจอดรอรับผู้โดยสารอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ เป็นต้น



รูปที่ 3.2-16 รถแท็กซี่

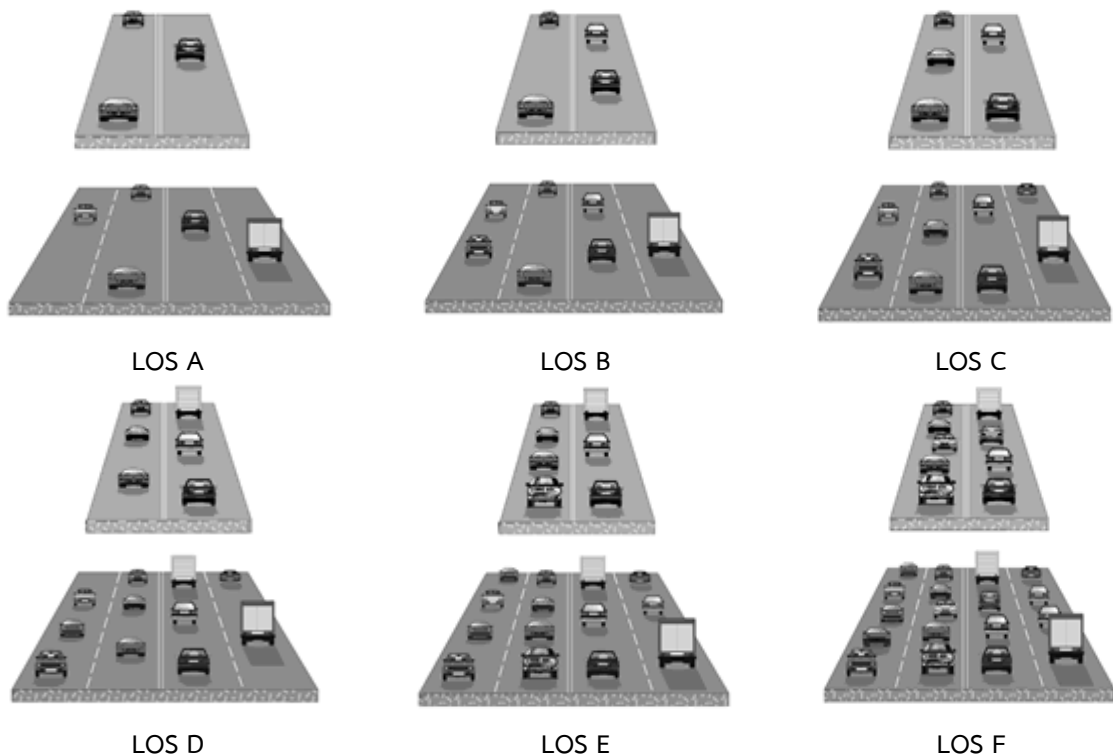
5) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดศรีสะเกษมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 และและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางสายประธานและสายหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ จากรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจรปี 2565 โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2-17 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.61 - 0.70	กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.71 - 0.80	กระแสจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.81 - 0.90	กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.91 - 1.00	กระแสจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

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



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

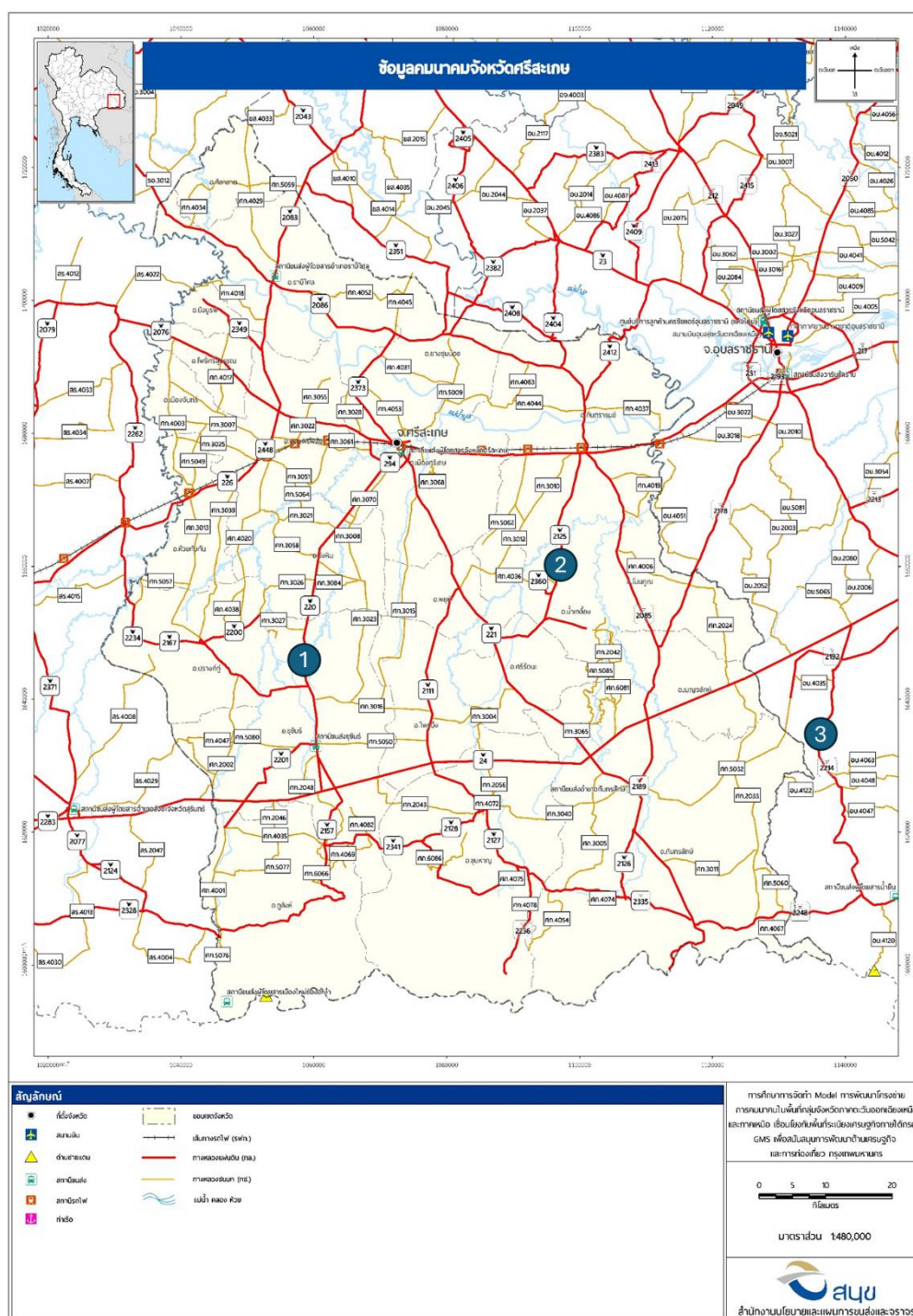
รูปที่ 3.2-17 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านวนดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดศรีสะเกษส่วนใหญ่มักรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 3 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	220	48+370	วังหิน - ชุขันธ์	12,674	LOS = E
2	2125	34+885	บ้านไฮ - กันทรารมย์	12,039	LOS = D
3	2214	30+437	นากระแจะ - บ้านดวน	11,128	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

6) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

6.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และเพิ่มช่องจราจรรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	226	อ.ห้วยทับทัน ศรีสะเกษ	14	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	221	ศรีสะเกษ - อ.พยุห์ 2565	6	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	2085	อ.กันทรลักษณ์ - อ.กันทรารมย์ ตอน บ.น้ำอ้อม - บ.สี่แยก 2565	4	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
4	220	วังหิน ขุขันธ์ตอน 1	13	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
5	220	วังหิน ขุขันธ์ตอน 2	12	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
6	24	อ.ขุขันธ์ - อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง - แยกการช่าง นากะแซง	25	(บริหารจัดการลำดับชั้น ทางหลวงฯ)	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	221	ศรีสะเกษ ภูเงิน	13	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	2083	อ.อุทุมพรพิสัย - อ.คาเชื่อนแก้ว ตอน บ.บัวทุ่ง - อ.ราษีไศล รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	7	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
9	220	อ.ขุขันธ์ - บรรจบ ทล.24 (แยกกันแด)	4	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
10	226	จุดตัดทางรถไฟ บ.หนองกุด บริเวณ กม. 246+500	1 แห่ง	สะพานลอยข้ามทาง รถไฟ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
11	2201	อ.ขุขันธ์ - ช่องสะงา ตอน แยกนาเจริญ แยกสะง่า	37	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
12	294	ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ด้านเหนือ	15	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
13	2083	อ.ราษีไศล สะเดา	14	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
14	2201	อ.ขุขันธ์ - ช่องสะงา ตอน อ.ขุขันธ์ แยกนา เจริญ	15	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1+ เพิ่มช่องจราจรเป็นช่วง ๆ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
15	24	อ.สังขละ อ.ขุขันธ์	49	บริหารจัดการลำดับชั้น ทางหลวงฯ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
16	24	อ.ขุขันธ์ - อ.เดชอุดม ตอน ขุขันธ์ - หัวช้าง	-	บริหารจัดการลำดับชั้น ทางหลวงฯ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
17	24	อ.ขุขันธ์ - อ.เดชอุดม ตอน นากะแซง - เดชอุดม	-	บริหารจัดการลำดับชั้น ทางหลวงฯ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

6.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนยกระดับชั้นทาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	งบประมาณ
1	ศก.4034	แยก ทล.2086 - บ.โจดม่วง อ.ศีลาแลด จ.ศรีสะเกษ	0.65	ก่อสร้างถนนและ ยกระดับชั้นทาง	3,520,000
2	-	ถนนเชิงลาดสะพานข้ามลำห้วยทับทัน - หมื่นศรี (ตอนศรีสะเกษ) อ.ห้วยทับทัน จ.ศรีสะเกษ	1.1		8,450,000
3	ศก.3087	แยก ทล.226 - โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระ ศรีนครินทร์ศรีสะเกษ - ถนน ทช.ศก.5009 อ.เมือง จ.ศรีสะเกษ	0.42		7,650,000
4	ศก.3084	แยก ทล.220 - บ.ควนใหญ่ อ.วังหิน จ.ศรีสะเกษ	0.62		8,000,000
5	ศก.3022	แยก ทล.226 - บ.อุทุมพร อ.อุทุมพรพิสัย จ.ศรีสะเกษ	0.335		7,120,000
6	ศก.2043	แยก ทล.24 - บ.สี อ.ขุขันธ์ จ.ศรีสะเกษ	0.495		3,350,000
7	ศก.2048	แยก ทล.24 - อาเภอขุขันธ์ อ.ขุขันธ์ จ.ศรีสะเกษ	1.71		9,940,000
8	ศก.4035	แยก ทล.2157 - บ.ละลม อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ	0.625		10,330,000
9	-	ถนนเชิงลาดสะพานข้ามแม่น้ำมูล อ.กันทรารมย์ จ.ศรีสะเกษ	2.295		17,240,000
10	ศก.3010	แยก ทล.226 - บ.จาน อ.กันทรารมย์ จ.ศรีสะเกษ	2.5		21,700,000

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

▪ **โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)** โครงการทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร ให้มีขนาด 4 ช่องจราจร หรือมากกว่า โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศโครงข่ายทางหลวง และปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยลดผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง



รูปที่ 3.2-19 พื้นที่ศึกษาโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)

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 จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

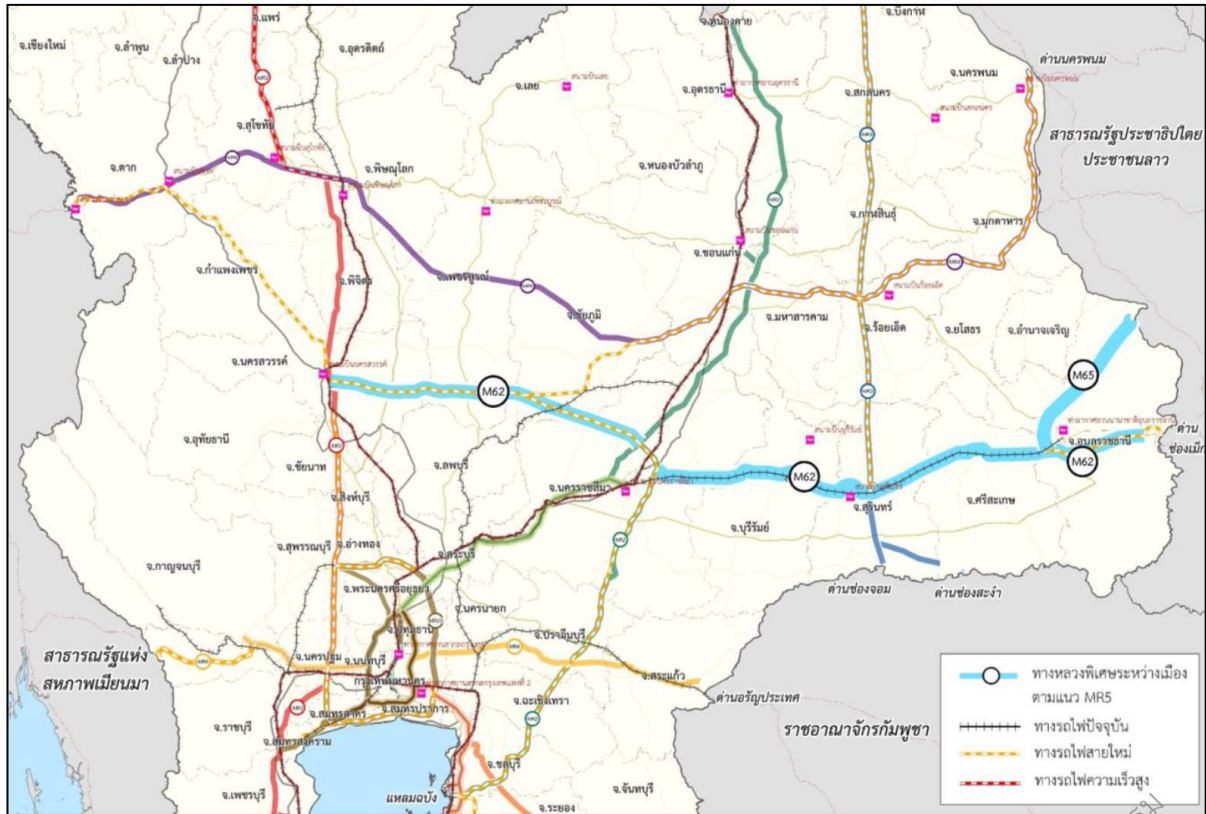
จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดศรีสะเกษมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR5 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด่านชายแดนไทย - ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 นาทาล - สาสะวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต

ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางได้ปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางโครงข่ายหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ที่กำหนดไว้ที่ด่านเจดีย์สามองค์จังหวัดกาญจนบุรี มาเป็นที่จังหวัดนครสวรรค์ เนื่องจากเหตุผลด้านข้อจำกัดของพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติที่เป็นมรดกโลก และความต้องการในการเดินทางและขนส่งและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งไปยังด่านชายแดนไทย - เมียนมา สามารถใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปยังด่านแม่สอดและด่านพุน้ำร้อนได้

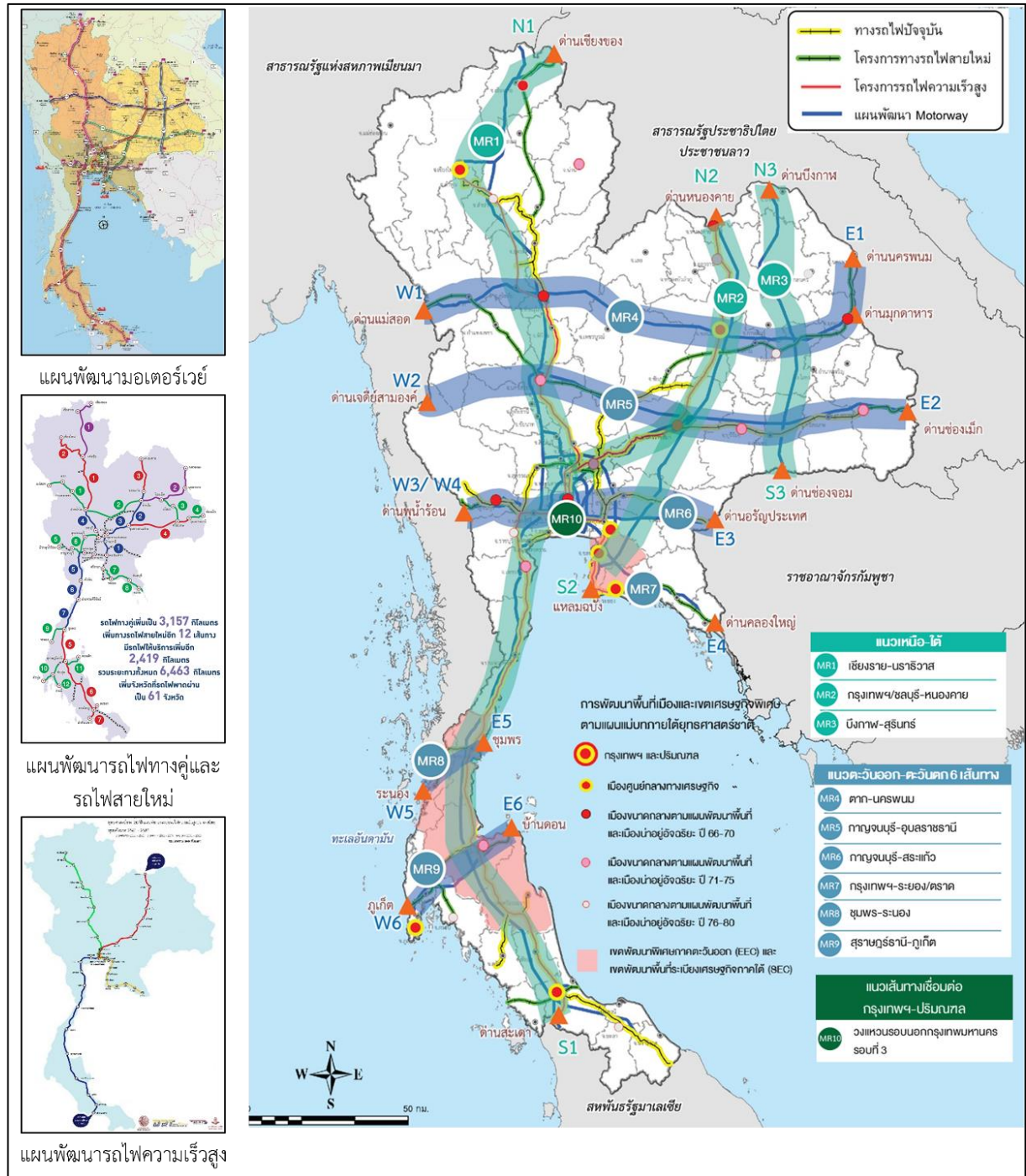
แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวม ประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับ ระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตร แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

- ช่วงนครสวรรค์ - นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 224 กิโลเมตร
- ช่วงนครราชสีมา - อุบลราชธานี (MR5-2 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 299 กิโลเมตร
- ช่วงอุบลราชธานี - ช่องเม็ก (MR5-3 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 71 กิโลเมตร
- ช่วงอุบลราชธานี - นาทาล (MR5-4 หรือ M65) ระยะทางประมาณ 109 กิโลเมตร



ที่มา: งานศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

รูปที่ 3.2-20 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี



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

รูปที่ 3.2-21 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดศรีสะเกษมีรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) โดยผ่านจังหวัดปทุมธานี อยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ โดยเปิดการเดินทางเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษ และรถดีเซลรางปรับอากาศ จังหวัดศรีสะเกษมีจำนวนสถานีรถไฟ ทั้งหมด 11 สถานี โดยตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จำนวน 3 สถานี ตั้งอยู่ในอำเภอยักษ์ทับทันจำนวน 1 สถานี ตั้งอยู่ในอำเภออุทุมพรพิสัย จำนวน 4 สถานี และตั้งอยู่ในอำเภอกันทรารมย์ จำนวน 3 สถานี คือ 1.ยักษ์ทับทัน 2.หนองแคน 3.อุทุมพรพิสัย 4.บ้านแต้ 5.บ้านเนียม 6.ศรีสะเกษ 7.เฉลิมกาญจนา 8.หนองแวง 9.บ้านคล้อ 10.กันทรารมย์ 11.บ้านโนนผึ้ง โดยมีตารางเดินรถไฟที่ผ่านสถานีจังหวัดศรีสะเกษดังตารางที่ 3.2-11 และ ตารางที่ 3.2-12



ยักษ์ทับทัน



หนองแคน



อุทุมพรพิสัย



บ้านแต้



บ้านเนียม



เฉลิมกาญจนา



ศรีสะเกษ



หนองแวง

บ้านคล้อ



กันทรารมย์

บ้านโนนผึ้ง

รูปที่ 3.2-22 สถานีรถไฟในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ

ตารางที่ 3.2-11 ตารางกำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือที่ผ่านจังหวัดศรีสะเกษ (ขบวนรถขาเข้า)

กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขบวนรถขาเข้า)										
สถานี	72	428	136	426	22	422	142	420	24	140
อุบลราชธานี	5:40	6:20	7:00	12:35	14:50	15:15	17:35	18:10	19:00	20:30
กันทรารมย์	6:08	6:53	7:38	13:11	15:12	15:46	18:14	18:47	19:30	20:58
ศรีสะเกษ	6:28	7:16	8:04	13:44	15:31	16:14	18:41	19:30	19:56	21:24
อุทุมพรพิสัย	6:44	7:36	8:28	14:07	15:48	16:36	19:02	19:52	20:16	21:43
ลำโรงทับ	7:04	8:03	8:51	14:36		17:01	19:29	20:14		22:07
ศีขรภูมิ	7:20	8:26	9:08	14:53	16:16	17:22	19:49	20:28	20:53	22:25

กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขบวนรถขาเข้า)										
สถานี	72	428	136	426	22	422	142	420	24	140
สุรินทร์	7:49	9:05	9:39	15:28	16:41	18:04	20:22	21:00	21:23	22:56
ลำชี	7:58	9:15	9:48	15:37		18:15	20:31	21:10	-	23:07
กระสัง	8:11	9:28	10:01	15:51	16:56	-	20:48	-	-	23:20
บุรีรัมย์	8:35	9:53	10:27	16:15	17:15	-	21:17	-	22:04	23:44
ลำปลายมาศ	8:57	10:25	10:55	16:49	17:35	-	21:45	-	22:32	0:11
ห้วยแถลง	9:11	10:45	11:22	17:09	-	-	22:05	-	-	0:29
จักราช	9:32	11:10	11:45	17:40	-	-	22:34	-	-	-
ชุมทางถนนจิระ	9:58	11:42	12:17	18:20	18:31	-	23:09	-	-	1:26
นครราชสีมา	10:18	11:45	12:33	18:25	18:47	-	23:25	-	23:59	1:42
กุดจิก	-	-	-	-	-	-	23:46	-	-	-
สูงเนิน	-	-	13:00	-	-	-	23:54	-	-	-
สีคิ้ว	-	-	13:08	-	-	-	0:06	-	-	-
ปากช่อง	11:27	-	14:00	-	19:48	-	1:03	-	1:31	3:03
มวกเหล็ก	-	-	14:48	-	-	-	1:35	-	-	-
ผาเสด็จ	-	-	15:12	-	-	-		-	-	-
ชุมทางแก่งคอย	12:28	-	15:30	-	20:53	-	2:16	-	-	4:32
สระบุรี	12:43	-	15:45	-	21:05	-	2:29	-	3:00	4:50
ชุมทางบ้านภาชี	13:05	-	16:09	-	21:25	-	2:50	-	-	5:22
อยุธยา	13:24	-	16:37	-	21:42	-	3:07	-	3:42	5:50
บางปะอิน	-	-	-	-	-	-	3:19	-	-	6:07
รังสิต	14:04	-	17:28	-	22:11	-	3:43	-	4:23	6:43
ดอนเมือง	14:16	-	17:40	-	22:22	-	3:55	-	4:35	6:55
กรุงเทพอภิวัฒน์	14:30	-	17:55	-	22:35	-	4:10	-	4:50	7:10

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 3.2-12 ตารางกำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือที่ผ่านจังหวัดศรีสะเกษ
(ขบวนรถขาออก)

กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขบวนรถขาออก)										
สถานี	425	21	421	135	71	419	427	139	23	141
กรุงเทพอภิวัฒน์	-	6:10	-	7:10	10:35	-	-	19:25	21:05	23:05
ดอนเมือง	-	6:27	-	7:27	10:52	-	-	19:41	21:22	23:23
รังสิต	-	6:37	-	7:39	11:02	-	-	19:52	21:31	23:36
บางปะอิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:03
อยุธยา	-	6:59	-	8:28	11:31	-	-	20:26	22:02	0:17
ชุมทางบ้านภาชี	-	7:16	-	8:51	11:47	-	-	20:48	-	0:36
สระบุรี	-	7:34	-	9:18	12:06	-	-	21:10	22:36	0:59
ชุมทางแก่งคอย	-	7:45	-	9:30	12:16	-	-	21:24	-	1:15
ผาเสด็จ	-	-	-	9:51	-	-	-	-	-	-
ม่วงเหล็ก	-	-	-	10:14	-	-	-	-	-	2:08
ปากช่อง	-	8:53	-	10:56	13:27	-	-	22:49	0:10	2:59
สีคิ้ว	-	-	-	11:37	-	-	-	23:36	-	3:39
สูงเนิน	-	-	-	11:47	-	-	-	-	-	3:49
กุดจิก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3:58
นครราชสีมา	-	10:11	6:10	12:24	14:43	11:15	14:20	0:23	1:46	4:29
ชุมทางถนนจิระ	-	10:18	6:16	12:31	14:48	11:20	14:30	0:36	-	4:35
จักราช	-	-	6:51	13:06	15:14	11:59	15:24	-	-	5:06
ห้วยแถลง	-	-	7:18	13:30	15:35	12:24	15:49	-	-	5:31
ลำปลายมาศ	-	11:14	7:37	13:48	15:51	12:43	16:05	1:49	3:03	5:54
บุรีรัมย์	-	11:37	8:10	14:22	16:17	13:17	16:35	2:26	3:34	6:34
กระสัง	-	11:54	8:36	14:45	16:37	13:39	16:57	2:49	-	7:00
ลำชี	5:30	-	8:55	14:59	-	13:55	17:13	3:04	-	7:18
สุรินทร์	5:38	12:11	9:10	15:10	17:11	14:03	17:23	3:17	4:14	7:29
ศีขรภูมิ	6:11	12:33	9:54	15:41	17:40	14:35	18:02	3:54	4:43	8:06
ลำโรงทับ	6:28	-	10:14	16:06	17:57	14:56	18:18	4:18	-	8:24
อุทุมพรพิสัย	6:52	13:02	10:45	16:35	18:20	15:25	18:44	4:45	5:20	8:48
ศรีสะเกษ	7:18	13:20	11:07	17:03	18:43	15:50	19:06	5:09	5:39	9:08
กันทรารมย์	7:55	13:39	11:38	17:27	19:08	16:14	19:36	5:39	6:07	9:39
อุบลราชธานี	8:30	14:00	12:15	18:00	19:50	16:45	20:15	6:15	6:40	10:20

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

▪ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี การพัฒนาโครงข่ายรถไฟรางคู่ช่วงสถานีรถไฟจิระ (นครราชสีมา) ถึงสถานีอุบลราชธานี ระยะทาง 307.7 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางสายนี้ 3 ชั่วโมง 15 นาที ด้วยความเร็วประมาณ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โครงการนี้วิเคราะห์จะมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 7.22 ล้านคนต่อปี มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 8.6 แสนตันต่อปี

มีวัตถุประสงค์

- 1) เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว
- 2) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- 3) เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ
- 4) สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน

การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่จะช่วยเพิ่มศักยภาพการเดินทางและการขนส่งสินค้าด้านอุตสาหกรรม การเกษตรและด้านเกษตรอินทรีย์ ให้กับจังหวัดศรีสะเกษมีประสิทธิภาพมากขึ้น



ที่มา : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี, 2561

รูปที่ 3.2-23 ตำแหน่งที่ตั้งกับบทบาทสถานีรถไฟรางคู่

▪ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ (สถานีกลางบางซื่อ) - อุบลราชธานี เป็นโครงการที่มีแนวคิดที่จะก่อสร้างรถไฟที่มีความเร็วสูง ซึ่งมีความเร็วประมาณ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเป็นรถไฟความเร็วสูงที่วิ่งบนรางขนาดกว้าง 1.43 เมตร (standard gauge) ที่ต้องพัฒนาโครงข่ายขึ้นใหม่ โดยเริ่มจากกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินทางของประเทศและภูมิภาค เป็นสถานีต้นทางของรถไฟความเร็วสูง ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง โดยจังหวัดศรีสะเกษอยู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นโครงการระยะยาว (พ.ศ. 2563 - 2575) ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 2 ชั่วโมง 3 นาที



ที่มา: <https://guru.sanook.com/7583/>, 2561

รูปที่ 3.2-24 แนวคิดเส้นทางและสถานีรถไฟความเร็วสูง

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดศรีสะเกษ ไม่มีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางอากาศ แต่สามารถเดินทางโดยใช้สายการบินภายในประเทศมายังจังหวัดศรีสะเกษโดยใช้บริการของท่าอากาศยานอุบลราชธานี และเดินทางต่อมายังจังหวัดศรีสะเกษ ด้วยระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตรจากนั้น สามารถเดินทางจากตัวเมืองจังหวัดศรีสะเกษไปยังอำเภอต่างๆ ภายในจังหวัดและไปยังตัวของจังหวัดใกล้เคียงโดยทางรถยนต์

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ในปัจจุบันจังหวัดศรีสะเกษ ไม่มีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำ เนื่องจากไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล หรือแม่น้ำที่ใช้ในการคมนาคมและการขนส่ง

4. โครงสร้างการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

ดินแดนเกษตรปลอดภัย การค้าและการท่องเที่ยวครบวงจร

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 ต่อปี

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐานอย่างครบวงจร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวและกีฬาสู่ความเป็นเลิศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : อนุรักษ์ ฟื้นฟูและพัฒนาจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐานอย่างครบวงจร	แผนงาน : แผนงานที่ 1 เพิ่มรายได้ภาคการเกษตร
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพที่ครอบคลุมทั่วถึงเพื่อรองรับการยกระดับภาคการเกษตร - ส่งเสริมการผลิตสินค้าภาคการเกษตรที่ได้มาตรฐาน มีการแปรรูปสินค้าที่มีคุณภาพและมีมูลค่าสูง - พัฒนาเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้เป็นผู้ประกอบการ - พัฒนาการตลาด ส่งเสริมการค้า และการส่งออกสินค้าเกษตรเป้าหมาย	- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตร ขยายตัวร้อยละ 4.8 - พื้นที่การเกษตรที่ได้รับการรับรองมาตรฐานเพิ่มขึ้น 50,000 ไร่

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวและกีฬาสู่ความเป็นเลิศ	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวและบริการที่ครบวงจร
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวและกีฬาอย่างครบวงจร - พัฒนาและยกระดับศักยภาพบุคลากร สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์แบบบูรณาการ - พัฒนาและส่งเสริมการประชาสัมพันธ์การตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงรุก - พัฒนาการกีฬาเพื่อมุ่งสู่ความเป็นเลิศ	- อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.4 - อัตราการขยายตัวของรายได้จากการจำหน่ายสินค้า OTOP เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 24

ประเด็นการพัฒนาที่ 3	แผนงาน :
----------------------	----------

พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ	แผนงานที่ 1 พัฒนาคุณภาพชีวิต
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาคุณภาพชีวิต ระบบสาธารณูปโภค ปัจจัยพื้นฐานทางสังคม และระบบบริการสุขภาพให้มีมาตรฐานให้ครอบคลุมคนทุกช่วงวัย 2. สร้างรายได้ ลดรายจ่าย และสร้างโอกาสให้กับประชาชนในพื้นที่ 3. เพิ่มโอกาสทางการศึกษาอย่างทั่วถึงและยกระดับการศึกษาให้มีคุณภาพ ส่งเสริมการเรียนรู้ อนุรักษ์ วัฒนธรรม ประเพณี และทำนุบำรุงศาสนา 4. สนับสนุนการน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไปใช้ใน การดำรงชีวิต 5. เพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์	1. สัดส่วนคนจน ด้านรายจ่ายลดลง ร้อยละ 5 2. ระดับคะแนน O-Net (ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 34 3. อัตราการเสียชีวิตจากโรคมะเร็งท่อน้ำดีต่อประชากรแสนคน ไม่เกิน 17 4. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนต่อประชากรแสนคน ไม่เกิน 16

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 อนุรักษ์ ปันฟูและพัฒนาจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 2 การบริหารจัดการน้ำ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริม สนับสนุน ปันฟู อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและพื้นที่ป่าโดยการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน 2. พัฒนาระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ขยะและสิ่งปฏิกูลในพื้นที่ให้ได้มาตรฐานสากล 3. สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4. เพิ่มประสิทธิภาพการติดตาม ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอย่างเป็นระบบ 5. มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังและเคร่งครัด	1. สัดส่วนพื้นที่ป่าไม้ต่อพื้นที่จังหวัด ร้อยละ 11.48 2. สัดส่วนของขยะมูลฝอยชุมชนได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 93 3. สัดส่วนของขยะมูลฝอยชุมชนที่ถูกนำไปใช้ประโยชน์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 81.5 4. คุณภาพน้ำของแม่น้ำสายหลักที่อยู่เกณฑ์ดีเพิ่มขึ้น (แม่น้ำมูล) อยู่เกณฑ์ดีเพิ่มขึ้น 5. สัดส่วนการใช้พลังงานเพิ่มมากขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 เสริมสร้างความสงบเรียบร้อย
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- ส่งเสริมการขับเคลื่อนเพิ่มจุดผ่านแดนช่องทางเขาพระวิหาร - สนับสนุนกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงและความสามัคคีของพื้นที่ชายแดน - จัดกิจกรรมส่งเสริมการค้า/การลงทุน และการพัฒนาโลจิสติกส์ ทั้งในและต่างประเทศเพื่อสร้างมูลค่าสินค้า - เสริมสร้างความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แก้ไขปัญหาอาชญากรรม การค้ามนุษย์ แรงงานผิดกฎหมาย และทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมบริเวณชายแดน - พัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในภูมิภาค	- ร้อยละของหมู่บ้านชุมชนที่ผ่านเกณฑ์ชุมชนเข้มแข็งเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 - ร้อยละของหมู่บ้านที่มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดระดับรุนแรง ไม่เกินร้อยละ 5 - ร้อยละมูลค่าการค้าชายแดน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5

4.4 เป้าประสงค์

เพื่อสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนทางด้านเศรษฐกิจให้สามารถแข่งขันได้ ควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านสังคม ความเป็นอยู่ของประชาชน และการรักษาทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมให้น่าอยู่

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐานอย่างครบวงจร		
1.1	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาคการเกษตร	26,684,762,500.00
1.2	โครงการส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพ การผลิต การแปรรูป สินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐาน	412,523,100.00
1.3	โครงการเสริมสร้างจิตวิญญาณผู้ประกอบการให้กับเกษตรกร (Encourage farmers to be an Entrepreneur)	15,751,900.00
1.4	โครงการส่งเสริมช่องทางการตลาดและยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐาน	47,760,100.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวและกีฬาสู่ความเป็นเลิศ		
2.1	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว	1,017,431,100.00
2.2	โครงการพัฒนาบุคลากร สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ	62,506,200.00
2.3	โครงการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และกิจกรรมการท่องเที่ยว	7,200,000.00
2.4	โครงการส่งเสริมขีดความสามารถเมืองกีฬา (Sports City)	76,400,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ		

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
3.1	โครงการส่งเสริมสังคมน่าอยู่และพัฒนาคุณภาพชีวิตทุกช่วงวัย	1,122,261,200.00
3.2	โครงการขยายผลการดำเนินงานโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ตามแนวทางปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง	9,532,000.00
3.3	โครงการยกระดับการศึกษาให้ได้มาตรฐาน	35,549,800.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : อนุรักษ์ พัฒนาและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน		
4.1	โครงการส่งเสริมอนุรักษ์ พัฒนาและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ อย่างยั่งยืน	570,010,200.00
4.2	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน	4,067,560,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน		
5.1	โครงการป้องกันและรักษาความสงบเรียบร้อย	228,056,700.00
5.2	โครงการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างจังหวัดกับประเทศเพื่อนบ้าน	11,140,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 มีศักยภาพในการทำการเกษตรที่มีผลผลิตสูงมีพื้นที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ
ซึ่งเป็นอาชีพหลักที่ทำรายได้แก่ประชาชน
- S2 มีการส่งเสริมให้ภาคเกษตรทำการเกษตรกรรมที่ปลอดภัยและได้มาตรฐาน
- S3 มีผลิตภัณฑ์และสินค้า OTOP ที่มีศักยภาพและสร้างมูลค่าให้กับจังหวัด
- S4 ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของจังหวัดมีพื้นที่ติดกับชายแดนประเทศกัมพูชาที่เหมาะสมกับการค้าชายแดน
และการท่องเที่ยว
- S5 มีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมหลากหลาย และวิถีชุมชนที่เป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดและมี
ศักยภาพ
- S6 เป็นจังหวัดที่มีความโดดเด่นในด้านกีฬา และได้รับเกียรติให้เป็น Sport City 1 ใน 6 จังหวัด
ของประเทศที่ได้เป็นต้นแบบเมืองกีฬา
- S7 ประชาชนในจังหวัดส่วนใหญ่มีอาชีพและมีรายได้ส่งผลให้อัตราการพึ่งพิงที่ค่อนข้างต่ำ
- S8 มีประเด็นปัญหาความเหลื่อมล้ำในจังหวัดที่ต่ำ
- S9 ประชาชนในพื้นที่มีการดูแลสุขภาพเบื้องต้น และมีสถานการณ์ความอบอุ่นในครอบครัวที่ดีทำ
ให้มีปัญหาทางสังคมในพื้นที่น้อย
- S10 มีสถาบันการศึกษาที่เป็นหน่วยสนับสนุนการพัฒนาจังหวัดในหลาย ๆ ด้าน

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 ขาดแนวทางการแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรอย่างเป็นรูปธรรม

- W2 ระบบชลประทานเพื่อการเกษตรและน้ำประปาในครัวเรือนยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในพื้นที่
- W3 การจัดการขยะและการบริหารจัดการการใช้พลังงานในพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ
- W4 สภาพถนนบางเส้นทางชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเพื่อความสะดวกและปลอดภัย
- W5 การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการจัดการด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ
- W6 การบริการทางการแพทย์และการเข้าถึงการบริการด้านสาธารณสุขไม่เพียงพอต่อการให้บริการแก่ประชาชนและจำนวนผู้ป่วย
- W7 ประชาชนในพื้นที่มีรายได้น้อย มีภาระหนี้สินสูงและผลิตภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ
- W8 โอกาสในการเข้าถึงและคุณภาพทางการศึกษายังน้อยอยู่
- W9 การบริหารจัดการเพื่อรองรับผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาสมียุ่อย่างจำกัด
- W10 ประชากรวัยแรงงานอพยพออกพื้นที่ก่อให้เกิดสังคมอ่อนแอ และปัญหาแรงงานในพื้นที่
- W11 พฤติกรรมของประชาชนในการดื่มสุรา/สูบบุหรี่ค่อนข้างสูง

โอกาส (Opportunity)

- O1 นโยบายส่งเสริมให้เกษตรกรลดต้นทุนการผลิต ผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ การจัดทำ Zoning อาหารปลอดภัยสร้างมูลค่าข้าวหอมมะลิ และส่งเสริมการปลูกพืชผัก ผลไม้และไม้ดอก
- O2 นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพโดยเฉพาะสมุนไพรพื้นบ้าน เพื่อพัฒนาสู่ผลิตภัณฑ์ของแพทย์ทางเลือก
- O3 นโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมโดยมีการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ระหว่างจังหวัดและเส้นทางเชื่อมต่อกับแนวชายแดนทำให้มีความสะดวกในการเดินทาง ทั้งในด้านการขนส่ง Logistic และการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว
- O4 นโยบายพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมในจังหวัดศรีสะเกษ
- O5 รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านลดปัญหาความขัดแย้งได้เป็นอย่างดี
- O6 แนวโน้มคนต่างชาติจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพและกำลังการซื้อสูงเข้ามาใช้บริการในพื้นที่จังหวัด จึงเหมาะสำหรับการพัฒนาและยกระดับการให้บริการ เช่น การแพทย์ การบริการต่าง ๆ
- O7 รัฐบาลมีนโยบายการปราบปรามยาเสพติดและมีการติดตามแก้ไขปัญาและปราบปรามการทุจริตอย่างจริงจัง
- O8 นโยบายการพัฒนาเมืองน่าอยู่ ที่มุ่งเน้นการดูแลผู้สูงอายุการสร้างความเข้มแข็งของชุมชนการพัฒนาอาชีพและรายได้ให้กับคนยากจน
- O9 การเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะสูงกลับภูมิลำเนา ส่งผลให้ศักยภาพแรงงานในพื้นที่มีแนวโน้มสูงขึ้น

- 10 นโยบายส่งเสริมการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการดูแล/รักษาพื้นที่ป่า และทรัพยากรทางธรรมชาติในพื้นที่
- 11 ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การพัฒนาจังหวัด

อุปสรรค (Threat)

- T1 ปัจจัยการผลิตทางการเกษตรมีต้นทุนสูงราคาผลผลิตไม่มีเสถียรภาพ
- T2 ภัยธรรมชาติหรือสาธารณภัยที่มีแนวโน้มสูงขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ
- T3 ปัญหาการลักลอบตัดไม้ทำลายป่าในพื้นที่ตามแนวชายแดน โดยเฉพาะไม้พะยูงที่เป็นความต้องการของตลาดและมีราคาสูง
- T4 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ต้องมีการปรับตัวตามวิถีใหม่ (New Normal) ในทุก ๆ ด้าน
- T5 แนวโน้มการเข้าสู่สังคมสูงวัย ส่งผลต่อจำนวนแรงงาน และสวัสดิการ แนวโน้มปัญหาเคลื่อนย้ายแรงงาน การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย หรือ ปัญหาความมั่นคง จากประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มสูงขึ้น

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พิชณุโลก และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ
- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ 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 เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เป็นต้น
- 2) ผู้บริหาร ผู้แทนภาคเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด 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 ปริมาณและช่วงเวลาที่ผลิต 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 จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาการตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 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