

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดอุดรธานี

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



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

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

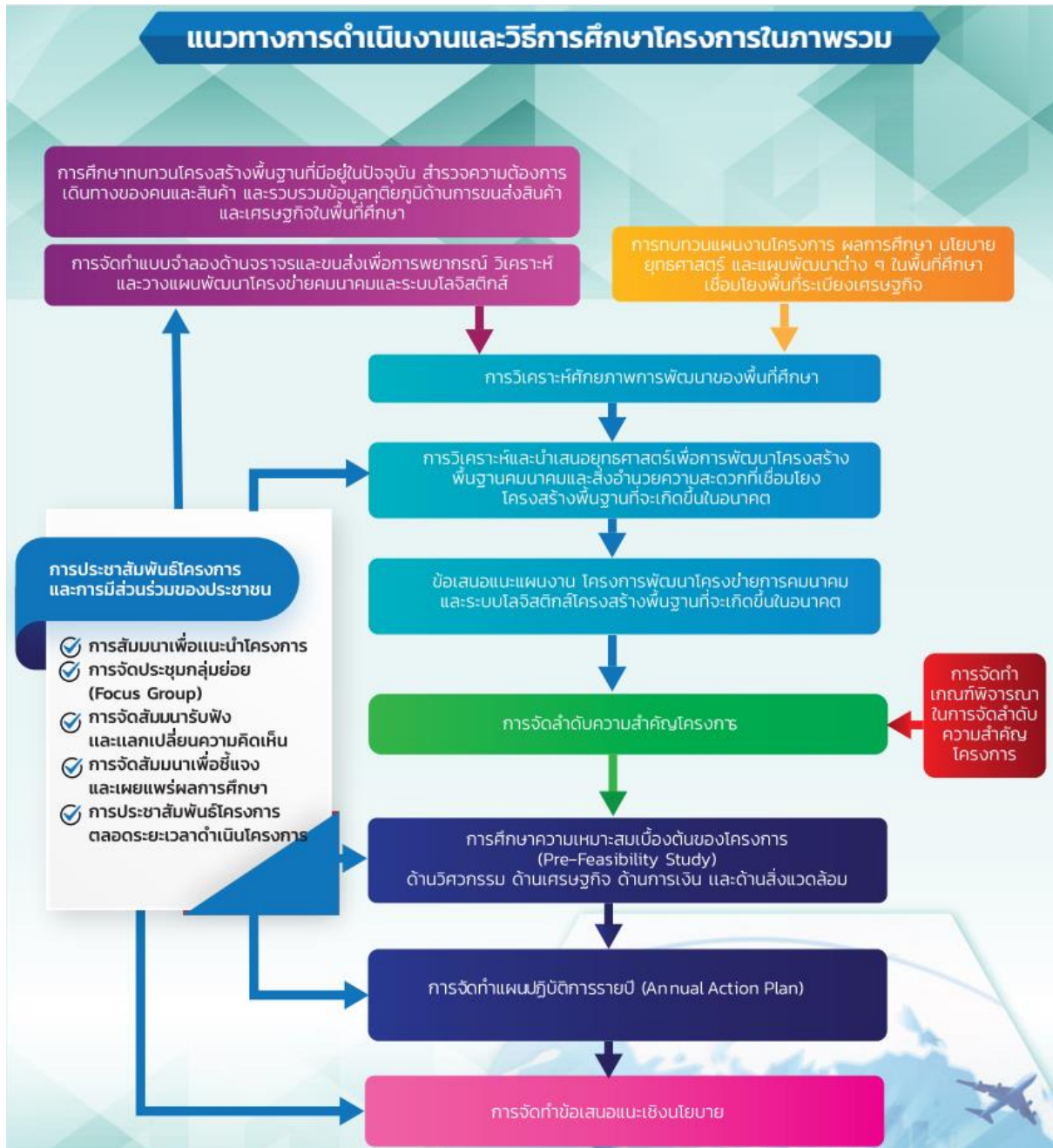
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนามตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนามตามยุทธศาสตร์ชาติ

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. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดอุดรธานี

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จังหวัดอุดรธานี ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2436 (ร.ศ.112) มีการจัดบันทึกไว้ในช่วงรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ เนื่องจากพลตรีพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงประจักษ์ฯ ทรงย้ายกองบัญชาการมณฑลลาวพวนเมืองหนองคาย จากเหตุ “กรณีพิพาท ร.ศ. 112” มายังบ้านเดื่อหมากแข้ง ตำบลหมากแข้ง จังหวัดอุดรธานี พลตรีพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงประจักษ์ศิลปาคม ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ในมณฑลลาวพวน ซึ่งในขณะนั้นตั้งกองกำลังทหารอยู่ ณ เมืองหนองคาย ได้รับสั่งให้พระยอดเมืองขวาง เจ้าเมืองคำมวน- คำเกิด ออกไปสอดส่องดูแลตรวจตราพื้นที่ในพระราชอาณาเขต เพื่อมิให้ฝรั่งเศสรุกล้ำเข้ามาในดินแดนของสยามประเทศ เนื่องจากประเทศฝรั่งเศสมีการล่าอาณานิคมแถบอินโดจีน นำโดย ม.ปาวีทูตฝรั่งเศสได้ปักธงมาเรื่อยๆ และล้ำเข้ามาในพระราชอาณาเขตแผ่นดินสยามประเทศ เนื่องด้วยฝรั่งเศสต้องการครอบครองพื้นที่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง ได้ส่งเรือรบยิงเข้าใส่ป้อมพระจุลฯ และประกาศปิดอ่าวไทยบีบให้สยามประเทศ

มอบพื้นที่ให้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยอมเสียพื้นที่ฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงให้กับประเทศฝรั่งเศส โดยได้ลงนามในหนังสือสัญญากรุงสยามกับฝรั่งเศส วันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ.2436 โดยมีสัญญาน้อยผนวกท้ายเกี่ยวกับการถอนทหารของสยามประเทศออกจากหนองคาย ให้กองทัพของประเทศสยาม เคลื่อนทัพห่างจากพื้นที่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง เป็นเหตุให้พลตรีพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงประจักษ์ฯ จำต้องย้ายกองบัญชาการมณฑลลาวพวนออกจากเมืองหนองคาย พระองค์ได้เคลื่อนย้ายกองทัพ พร้อมข้าราชการบริพาร ออกจากเมืองหนองคายลงมาที่บริเวณใกล้ลำน้ำซวย (หรือลำน้ำ สวายในปัจจุบัน คำว่า “ซวย” เป็นชื่อปลาชนิดหนึ่ง) เพื่อดูแลอธิปไตยของสยามประเทศ ที่ตั้งห่างจากเมืองหนองคายประมาณ 20 กิโลเมตร เมื่อทรงตรวจตราภูมิประเทศแถบนี้อย่างถี่ถ้วนแล้ว เห็นว่าพื้นที่บริเวณนี้ที่ลุ่มมากใช้ปากี่ชุกชุมไม่เหมาะแก่การก่อสร้างแปลงเมือง พระองค์ทรงเคลื่อนกองกำลังทหารและข้าราชการบริพารลงมาทางใต้ จนถึงชุมชนบ้านเดื่อหมากแข้ง ได้ทรงตรวจภูมิประเทศ ทรงเห็นว่าเหมาะสมยิ่งนัก มีห้วยหนองคลองบึงมากมาย บริเวณใจกลางบ้านเดื่อหมากแข้งยังมีลำห้วยหมากแข้งไหลผ่าน และเป็นพื้นที่ที่ไม่ไกลจากเมืองหนองคายมากนัก หากเกิดสงครามก็สามารถยกทัพขึ้นไปได้ทัน พระองค์จึงทรงตัดสินพระทัย “สร้างแปงเมือง” ขึ้นที่ “บ้านเดื่อหมากแข้ง” และทรงวางรากฐานการพัฒนาเมืองไว้เป็นอย่างดี แล้วพระองค์จึงได้นิวัติกลับกรุงเทพฯ ตามคำสั่งของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยิ่งผ่านวันเวลาบ้านหมากแข้งก็ยิ่งขยายตัวใหญ่ขึ้น มีชุมชนและคนจากต่างถิ่นมาอาศัยอยู่มากขึ้น ใน

ปี พ.ศ. 2450 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงจัดระเบียบการบริหารราชการใหม่โดยมีการจัดแบ่งส่วนการปกครอง เป็นบริเวณเมือง และอำเภอ ในการนี้จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้มีหนังสือท้องตราประกาศยกบ้านหมากแข้ง เป็น “เมือง อุดรธานี” จึงปรากฏเมืองอุดรธานีเป็นครั้งแรก ในประวัติศาสตร์ไทย เมืองอุดรธานี มีความหมายว่า เป็นเมืองที่ตั้งอยู่ทางทิศเหนือหรือทิศอุดร ตั้งขึ้นโดยสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยสมัยนั้น ในการจัดระเบียบการปกครองบ้านเมืองในครั้งนั้น ทรงยกเลิกตำแหน่งข้าหลวงต่างพระองค์ และทรงโปรดเกล้าให้พระยาศรีสุรราชวรานุวัตร (โพธิ์ เนติโพธิ์) เป็นสมุหเทศาภิบาลมณฑลอุดร ซึ่งถือเป็นสมุหเทศาภิบาลคนแรกของจังหวัดอุดรธานี

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดอุดรธานี มีเนื้อที่ 11,730.302 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7,331,438.75 ไร่ มีพื้นที่มากเป็นอันดับ 4 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองจากจังหวัดนครราชสีมา อุบลราชธานี และชัยภูมิ และมีพื้นที่มากเป็นลำดับ 11 ของประเทศ เมื่อจำแนกเป็นรายอำเภอ พบว่า อ.เมืองอุดรธานี มีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 1,094.684 ตารางกิโลเมตร และ อ.ประจักษ์ศิลปาคม มีพื้นที่น้อยที่สุดเท่ากับ 144.845 ตารางกิโลเมตร สำหรับอำเภอที่อยู่ห่างไกลจากจังหวัดมากที่สุด คือ อ.นาูง 130 กิโลเมตร และอำเภอที่อยู่ใกล้มากที่สุด คือ อ.กุดจับ 22 กิโลเมตร

สภาพพื้นที่ของจังหวัดอุดรธานีมีลักษณะคล้ายผืนเสื้อตัวใหญ่กางปีกบิน โดยทั่วไปเป็นที่ราบสูงสูงกว่าระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 187 เมตร ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 17 องศา 13 ลิปดาเหนือ ถึง 18 องศา 10 ลิปดาเหนือ และระหว่างเส้นแวงที่ 102 องศา 00 ลิปดา ตะวันออก ถึง 103 องศา 30 ลิปดา ตะวันออก อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

อาณาเขตติดต่อกับจังหวัดอื่น คือ

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดหนองคาย

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดสกลนคร

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดหนองบัวลำภูและจังหวัดเลย

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ประกอบด้วยภูเขา ที่สูง ที่ราบ ที่ราบลุ่ม และพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้น แบ่งออกได้ 2 บริเวณ คือ บริเวณที่สูงทางทิศตะวันตกและทางทิศใต้สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ภูเขา บางส่วนเป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้นถึงลอนลึก มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 200 เมตร สภาพภูมิประเทศลักษณะนี้ครอบคลุมพื้นที่ในเขตอำเภอน้ำโสม อำเภอหนองวัวซอ อำเภอโนนสะอาด อำเภอศรีธาตุ อำเภอวังสามหมอ และด้านตะวันตกของอำเภอกุดจับและอำเภอบ้านผือ มีเทือกเขาสูงสลับเนินเตี้ย บางส่วนเป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้นสลับพื้นที่นา มีที่ราบลุ่มอยู่บริเวณริมแม่น้ำ เช่น ลำน้ำโมง ลำปาว เป็นต้น

บริเวณพื้นที่ลูกคลื่นทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศตะวันออก สภาพภูมิประเทศ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้น มีที่ดอนสลับที่นา บางส่วนเป็นที่เนินเขาเตี้ย ๆ มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเฉลี่ยประมาณ 187 เมตร สภาพภูมิประเทศลักษณะนี้ครอบคลุมพื้นที่บริเวณอำเภอบ้านผือ อำเภอกุดจับ อำเภอมืองอุดรธานี อำเภอกุมภวาปี อำเภอหนองแสง อำเภอไชยวาน อำเภอเพ็ญ อำเภอทุ่งฝน อำเภอสร้างคอมและอำเภอบ้านดุง มีที่ราบลุ่มเป็นบริเวณกว้างในเขตอำเภอมืองอุดรธานี และอำเภอกุมภวาปีซึ่งเป็นต้นกำเนิดของลำน้ำปาว พื้นที่ลูกคลื่นดังกล่าวจะมีพื้นที่สูง ซึ่งเป็นป่าสงวนแห่งชาติเดิมทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือในเขตอำเภอบ้านดุง นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ราบลุ่มบริเวณแม่น้ำต่างๆเช่น ห้วยน้ำสวย ห้วยหลวง ลำน้ำเพ็ญ ห้วยดาน ห้วยไฟจานใหญ่ และแม่น้ำสงคราม เป็นต้น

โดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง สูงกว่าระดับน้ำทะเล โดยเฉลี่ยประมาณ 187 เมตร พื้นที่เอียงลาดลงสู่แม่น้ำโขงทางจังหวัดหนองคาย ประกอบด้วยทุ่งนา ป่าไม้และภูเขา พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นดินปนทรายและดินลูกรัง ชั้นล่างเป็นดินดาน ไม่เก็บน้ำหรืออุ้มน้ำในฤดูแล้ง พื้นบางแห่งเป็นดินเค็มซึ่งประกอบกรการกสิกรรมไม่ค่อยได้ผลดี พื้นที่บางส่วนเป็นลูกคลื่นลอนลาด มีพื้นที่ราบแทรกอยู่กระจัดกระจายสภาพพื้นที่ทางตะวันตกมีภูเขาและป่าติดต่อกันเป็น แนวยาว มีเทือกเขาสำคัญคือ เทือกเขาภูพานทอดเป็นแนวยาวตั้งแต่เขตเหนือสุดของจังหวัด

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดอุดรธานีเป็นแบบเขตร้อน แบ่งได้เป็น 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม ถึงปลาย ตุลาคม ระยะเวลาจะได้รับอิทธิพลลมตะวันตกเฉียงใต้หย่อมความกดอากาศสูงอยู่ที่มหาสมุทรอินเดีย ลมนี้จะพัดความชื้นขึ้นจากมหาสมุทรอินเดียมาปกคลุมประเทศไทยร่องความกดอากาศต่ำ จะเคลื่อนที่จากภาคใต้พาดผ่านมายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งจังหวัดอุดรธานีทำให้มีฝนตกชุก เดือนที่มีปริมาณน้ำฝนมากที่สุดได้แก่เดือนสิงหาคม ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่ปลายเดือนตุลาคม ถึง กลางเดือนกุมภาพันธ์ ระยะเวลาได้รับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ หย่อมความกดอากาศสูงอยู่ที่ประเทศรัสเซีย จีน และได้พัดเอาอากาศหนาวเย็นมาปกคลุมประเทศไทย โดยเฉพาะ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะได้รับอิทธิพลจากลมชนิดนี้มาก ทำให้อากาศหนาวเย็นทั่วไปทั้งจังหวัดอุดรธานี ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่ กลางเดือนกุมภาพันธ์ ถึงปลายเดือนพฤษภาคม อากาศจะร้อนอบอ้าวทั่วทุกเขตพื้นที่ของจังหวัด เพราะระยะนี้เป็นช่วงปลอดลมมรสุม

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

หน่วยการปกครองแบ่งออกเป็น 20 อำเภอ 156 ตำบล 1,893 หมู่บ้าน 105 ชุมชน สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 3 แห่ง เทศบาลตำบล 67 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 109 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

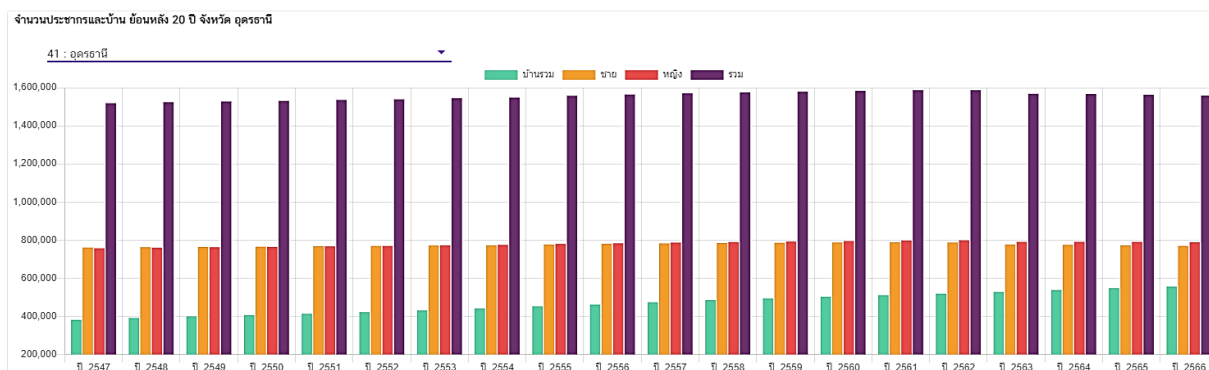
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 1,558,528 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.085 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 769,682 คน และเป็นประชากรหญิง 788,846 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดอุดรธานี 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)
1.570	1.575	1.579	1.583	1.587	1.587	1.568	1.567	1.563	1.558	-0.085

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดอุดรธานี

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนครัวเรือน 557,058 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.810 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดอุดรธานี 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)
474	486	494	503	511	519	528	538	549	557	1.810

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุดรธานีมีขนาดครัวเรือน 2.80 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ -1.84 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดอุดรธานี 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)
3.31	3.24	3.19	3.15	3.10	3.06	2.97	2.91	2.85	2.80	-1.84

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดอุดรธานี มีผลผลิตมวลรวมภายในรวมจังหวัด 113,797 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.01 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

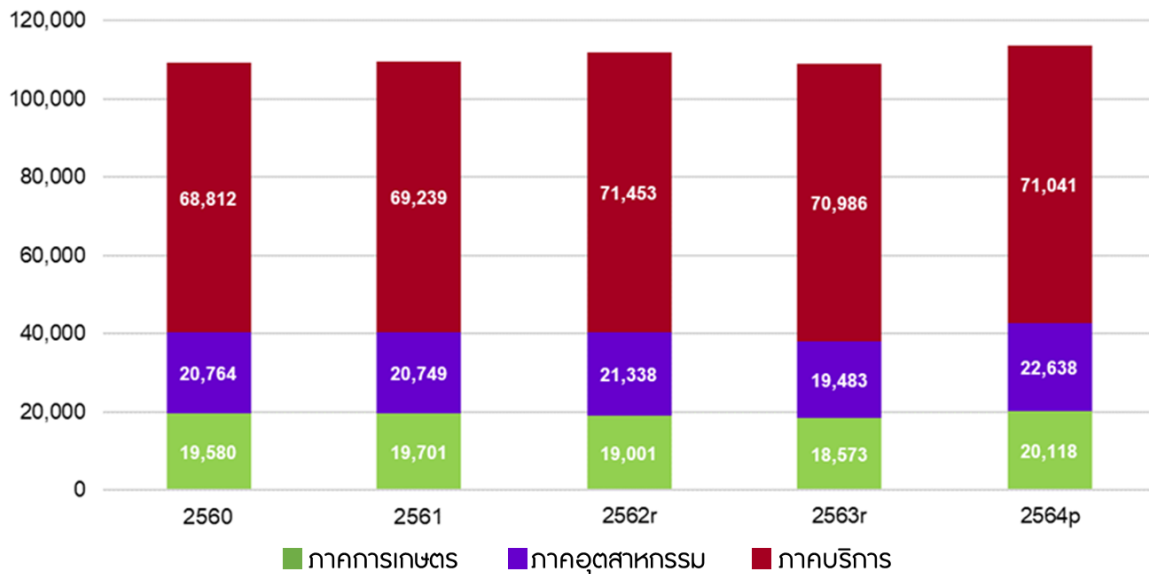
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดอุดรธานี ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
109,156	109,689	111,792	109,043	113,797	0.01

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

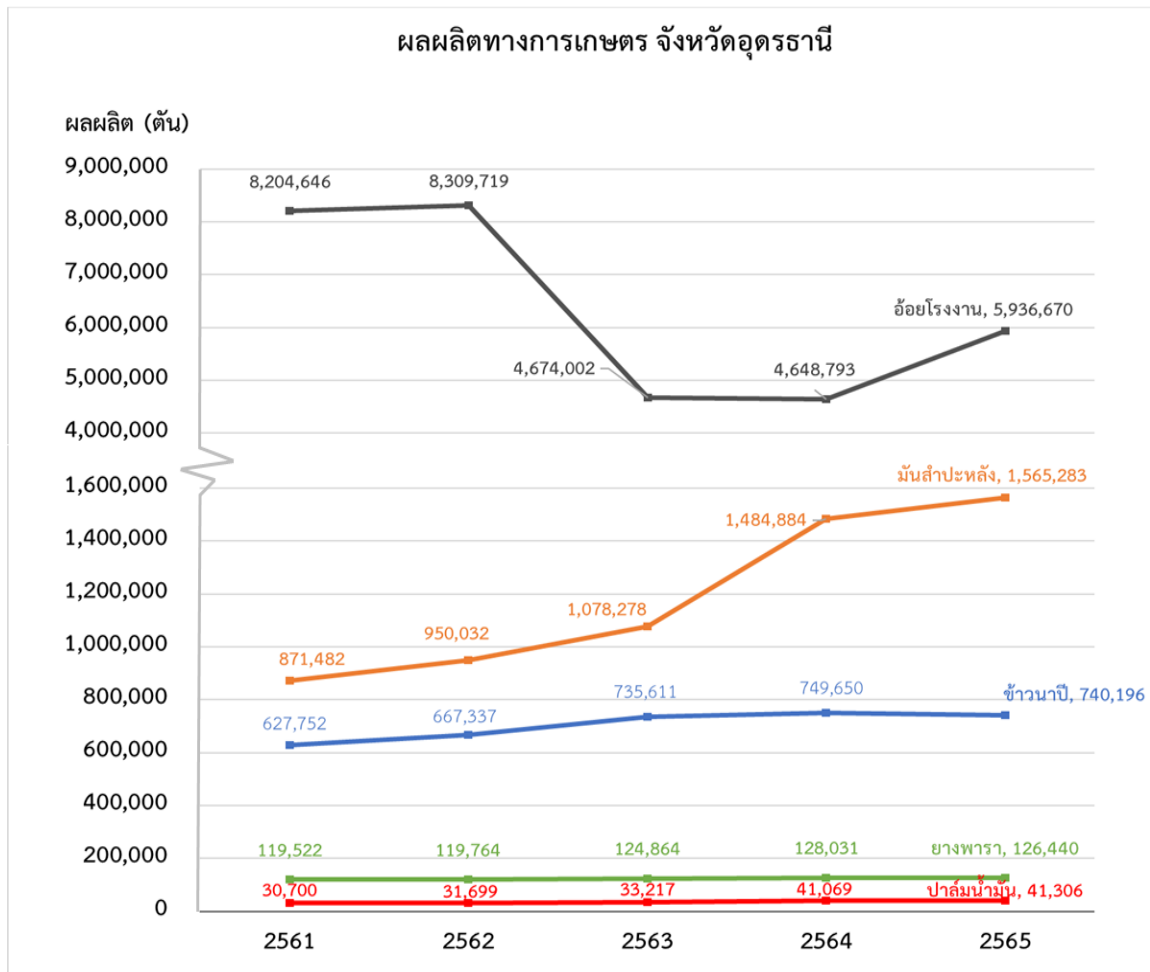


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

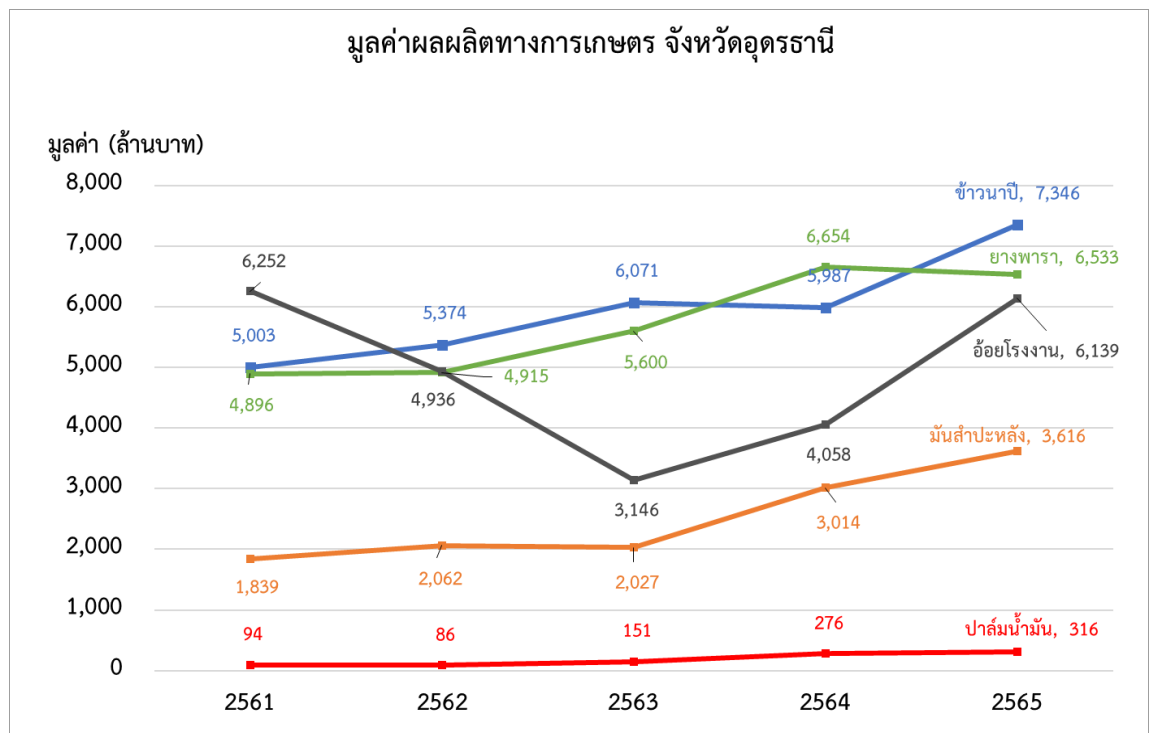
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดอุดรธานี แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดอุดรธานี มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นภูเขาสูง ที่ราบลุ่ม มีพื้นที่ทางการเกษตร 3.84 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.4 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ อ้อย ถั่วเหลือง ยางพารา มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดอุดรธานีสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ยางพารา ปาล์มน้ำมัน แสดงดังรูปที่ 2.3-2



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดอุดรธานี พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะ และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ แสดงตารางที่ 2.3-2 และจังหวัดอุดรธานียังมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ 1 นิคม คือ นิคมอุดรธานี แสดงดังตารางที่ 2.3-3

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	11,316.70	3,372	89
2	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	3,529.36	2,795	24
3	อุตสาหกรรมเกษตร	3,416.27	1,364	86
4	อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะ	2,192.96	1,191	61
5	อุตสาหกรรมแปรรูปไม้	2,031.88	1,665	75

ตารางที่ 2.3-3 รายละเอียดนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

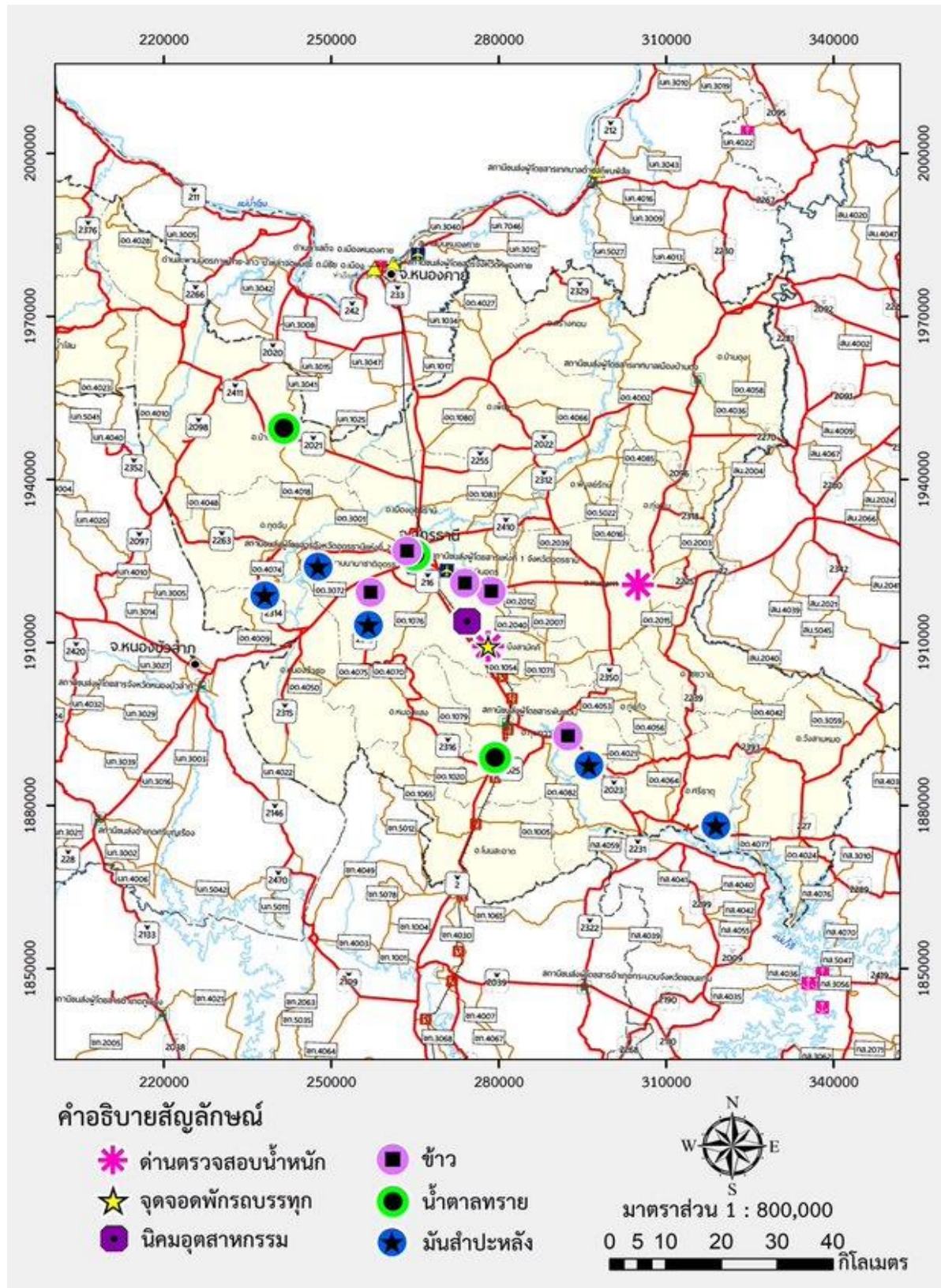
นิคมอุตสาหกรรม	รายละเอียด
นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี (กำลังก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2567)	ที่ตั้ง ตั้งอยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ช่วงหลักกิโลเมตรที่ 441+179 ตำบลโนนสูง อำเภอเมืองอุดรธานี พื้นที่โครงการ 2,213 ไร่ ระยะทาง ห่างจากท่าอากาศยานอุดรธานี 14 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานคร 564 กิโลเมตร อุตสาหกรรมเป้าหมาย - อุตสาหกรรมยางพาราชั้นปลาย - อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร - อุตสาหกรรมการผลิตวัสดุก่อสร้าง - อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ - ศูนย์กระจายสินค้า - อุตสาหกรรมสนับสนุนการผลิต - อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม

โรงงานขนาดใหญ่ในจังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วย โรงงานน้ำตาล และโรงงานมันสำปะหลัง จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พบว่า โรงงานน้ำตาลมีปริมาณการขนส่งทั้งหมด 527,262 ตัน/ปี เป็นการขนส่งภายในจังหวัด 195,769 ตัน/ปี และโรงงานมันสำปะหลังมีปริมาณการขนส่งทั้งหมด 613,206 ตัน/ปี เป็นการขนส่งภายในจังหวัด 204,211 ตัน/ปี รวมไปถึงสินค้าอื่น ๆ แสดงดังตารางที่ 2.3-4 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดอุดรธานี นิคมอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	232,000	84,000
ข้าวโพด	2,781	1,144
อ้อย	4,014,215	3,290,442
น้ำตาล	527,262	195,769
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	613,206	204,211



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดอุดรธานีและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

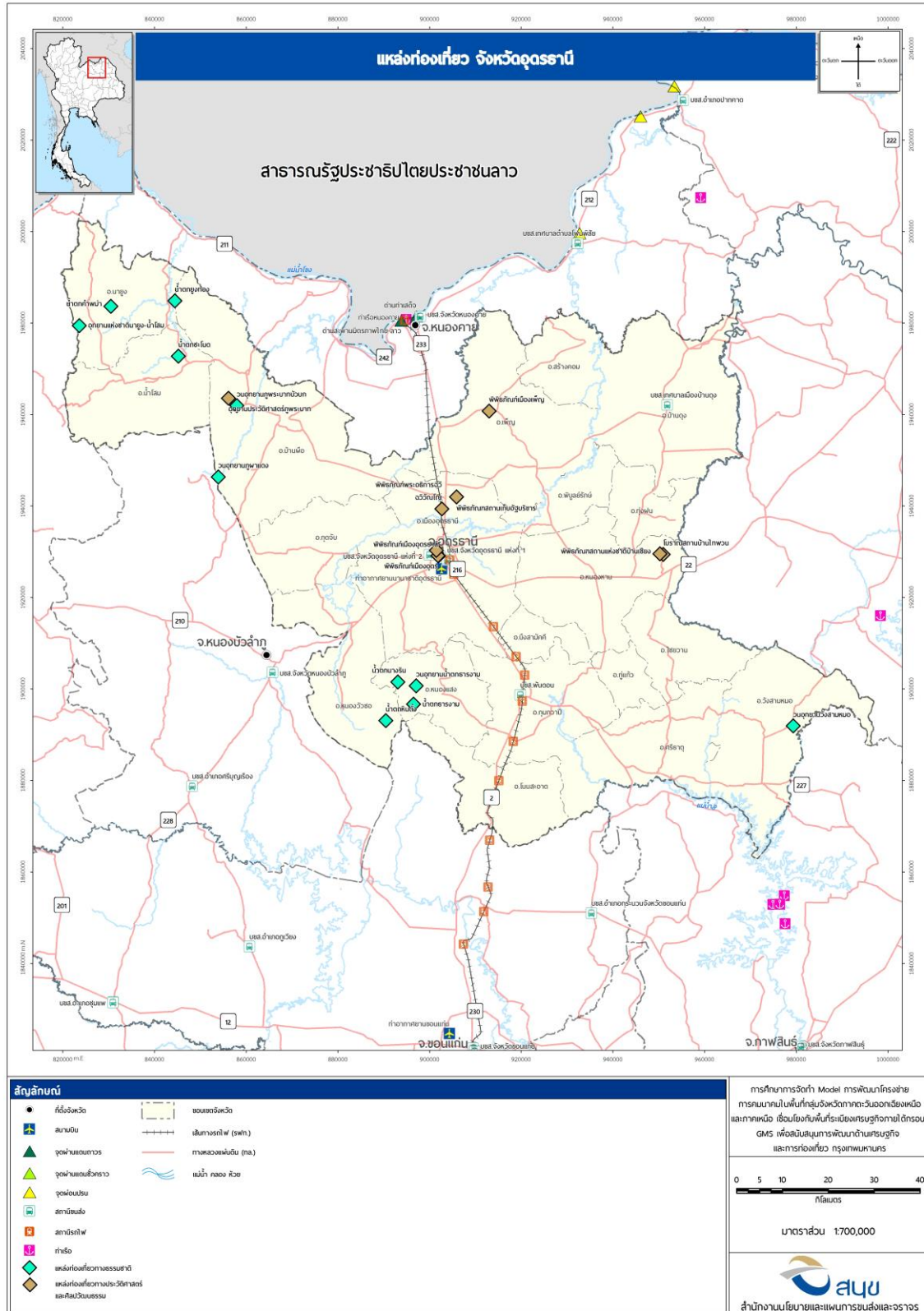
2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดอุดรธานีที่สำคัญมีประมาณ 94 แห่ง แบ่งออกเป็น 9 ประเภท ดังนี้

- 1) แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (จำนวน 5 แห่ง) ได้แก่ ทะเลบัวแดง, หมู่บ้านศิรีวงกต, สวนธรรมชาติเทศบาลตำบลกุมภวาปี (สวนลิง), ภูฝอยลม และน้ำพุบ่อเสวย (น้ำพุเย็น)
- 2) แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปะวิทยาการ (2 แห่ง) ได้แก่ ท้องฟ้าจำลอง และศูนย์ศิลปาชีพบ้านก้ามแมด
- 3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (48 แห่ง) ได้แก่ พิพิธภัณฑ์เมืองอุดรธานี, พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติบ้านเชียง, พิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์ค่ายรามสูร, ศูนย์วัฒนธรรมไทย-จีน (ศาล เจ้าปู่-ย่า), แหล่งศึกษาและท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์โฮจิมินห์, อนุสาวรีย์กรมหลวงประจักษ์ศิลปาคม, ศาลหลักเมืองศาลเทพารักษ์, พระตำหนักหนองประจักษ์, อุทยานประวัติศาสตร์ภูพระบาท, วัดกู่แก้วรัตนาราม, วัดโพธิสมภรณ์, วัดมณีมาวาส, วัดทิพย์รัตนนิมิต (วัดป่าบ้านจิก), คำชะโนดวัดศิริสุทโธคำชะโนด, พระธาตุนางเพ็ญ, วัดท่าโสม (ภูนาหลาว), พระธาตุดอนแก้วหรือพระมหาธาตุเจดีย์, วัดถ้ำสมณชา, วัดป่าภูก้อน, บ่อน้ำมหัศจรรย์ “วัดภูตะเกาทอง”, วัดพระพุทธรูปบัวบก, พระอุโบสถกลางน้ำทรงดอกบัว, วัดเขาช่องขาด, วัดป่าบ้านค้อ, วัดป่าสว่างธรรม (ศิริพร อำไพพงษ์), วัดจอมแจ้งศรีบุญเรือง, วัดดอยบันไดสวรรค์, พระธาตุโพนทอง, วัดป่าตุมคำ, วัดป่าศรีคุณาราม, วัดป่าภูนาหลาว (วัดป่าท่าโสม), พุทธอุทยานไตรรัตน์, วัดโพธิ์ชัยศรี, วัดมหาธาตุเทพจินดาบ้านเดียม, วัดไร่สวรรค์ธรรมรังสี, วัดโพธิ์ศรีโน, วัดสระมณี, วัดป่าสันติกาฬ, วัดป่าสุกาศัย, วัดพระแท่นบ้านแดง (วัดหลวงปู่พิบูลย์), วัดภูทองเทพนิมิต, วัดโนนธาตุ, วัดบัวจุม, วัดโนนสว่าง, วัดศรีเจริญโพนบก, วัดหลวงปู่คำ, วัดอุดมมงคลนาราม (วัดป่าบ้านค้อ) และวัดป่าบ้านตาด (วัดเกษรศีลคุณ)
- 4) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (7แห่ง) ได้แก่ วนอุทยานวังสามหมอ, อ่างเก็บน้ำห้วยหลวง อุทยานแห่งชาตินาเยิง - น้ำโสม, วนอุทยานอ้อมกุดิ, สป่าเกลือบ้านดุง, อ่างเก็บน้ำพาน, สะพานหินกุมภวาปี
- 5) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (11แห่ง) ได้แก่ สวนสาธารณะหนองประจักษ์ศิลปาคม, สนามกอล์ฟหนองสำโรง, อุดรกอล์ฟคลับแอนด์รีสอร์ท, รอยัลครีก กอล์ฟ คลับ แอนด์ รีสอร์ท, ศรีธานี กอล์ฟ ฟอเรสต์, UD TOWN, ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซาอุดรธานี, สวนน้ำเพลย์พอร์ตอำเภอเมืองอุดรธานี, อุดรวอเตอร์เวิลด์, ฮาร์เบอร์แลนด์ (ตึกคอมอุดรธานี) และสวนน้ำ 9D Sport Hotel & Sport Complex
- 6) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (10 แห่ง) ได้แก่ หมู่บ้านนาข้าว, บ้านคำอ้อ (ปิ่นหม้อดินเผา), บ้านไทพวน, ชุมชนท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบ้านเชียง, วิสาหกิจชุมชนกุดหมากไฟ, กลุ่มแม่บ้านที่ทอผ้ามัดหมี่, กลุ่มทอผ้าบ้านโนนกก, กลุ่มผลิตเครื่องจักรสานจากต้นกล้วย, กลุ่มวิสาหกิจชุมชนกลุ่มโฮมสเตย์เชิงอนุรักษ์บ้านเชียง และหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียง บ้านดอนยางเดี่ยว
- 7) แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตก (8 แห่ง) ได้แก่ น้ำตกหินตั้ง, น้ำตกสามเทพ, น้ำตกธารงาม, น้ำตกนางรินวนอุทยาน, น้ำตกคายนาง, น้ำตกห้วยหลี่, น้ำตกยูงทอง (น้ำตกจากสันภูพาน) และน้ำตกคำชะโนด

8) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำ (1 แห่ง) คือ ถ้ำสิงห์

9) แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร (5 แห่ง) ได้แก่ สวนไม้ดอกบ้านห้วยสำราญ-ห้วยเจริญ, อุดรฟาร์ม
เมลอน, ศูนย์ขยายพันธุ์พืชที่ 10 จังหวัดอุดรธานี, ภูผาสีผึ้ง และวนอุทยานภูหินจอมธาตุ



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,299,411 คน อยู่ลำดับที่ 3 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 1,601,383 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 698,028 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.13 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,399.13 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,504.24 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 886.95 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 5,735.71 ล้านบาท จำนวนห้อง 9,013 ห้อง มีอัตราการเข้าพักร้อยละ 40.59 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 1,248,081 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดอุดรธานี ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	3,720,457	4,019,924	2,299,411	7.45	-74.82
ชาวไทย	3,560,760	3,837,545	2,263,013	7.21	-69.58
ชาวต่างประเทศ	159,697	182,379	36,398	12.44	-401.07
จำนวนนักท่องเที่ยว	2,559,064	2,759,618	1,601,383	7.27	-72.33
ชาวไทย	2,471,554	2,665,343	1,578,833	7.27	-68.82
ชาวต่างประเทศ	87,510	94,275	22,550	7.18	-318.07
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,161,393	1,260,306	698,028	7.85	-80.55
ชาวไทย	1,089,206	1,172,202	684,180	7.08	-71.33
ชาวต่างประเทศ	72,187	88,104	13,848	18.07	-536.22
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.42	2.29	2.13	-5.68	-7.51
ชาวไทย	2.39	2.26	2.10	-5.75	-7.62
ชาวต่างประเทศ	3.17	3.03	3.81	-4.62	20.47
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,475.83	1,509.37	1,399.13	2.22	-7.88
ชาวไทย	1,458.67	1,490.94	1,389.80	2.16	-7.28
ชาวต่างประเทศ	1,819.42	1,864.82	1,773.08	2.43	-5.17
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,569.98	1,611.60	1,504.24	2.58	-7.14
ชาวไทย	1,553.15	1,593.64	1,495.74	2.54	-6.55
ชาวต่างประเทศ	1,929.07	1,990.18	1,832.03	3.07	-8.63
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	974.42	997.71	886.95	2.33	-12.49
ชาวไทย	946.36	963.08	876.41	1.74	-9.89
ชาวต่างประเทศ	1,398.04	1,458.39	1,407.43	4.14	-3.62
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	10,841.24	11,425.46	5,735.71	5.11	-99.20
ชาวไทย	10,205.18	10,728.47	5,558.82	4.88	-93.00
ชาวต่างประเทศ	636.06	696.99	176.89	8.74	-294.02

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนห้อง	7,253	8,369	9,013	13.33	7.15
อัตราการเข้าพัก	72.10	72.42	40.59	0.44	-78.42
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	1,955,016	2,165,410	1,248,081	9.72	-73.50
ชาวไทย	1,894,521	2,098,433	1,232,651	9.72	-70.24
ชาวต่างประเทศ	60,495	66,977	15,430	9.68	-334.07

หมายเหตุ : เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 3,160,929 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 996,962 คน คิดเป็นร้อยละ 217.06 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 6,053.18 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 2,049.49 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 195.35 มีอัตราการเข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 ร้อยละ 48.82 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 15.16 คิดเป็นร้อยละ 222.03 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 1,236,008 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 452,772 คน คิดเป็นร้อยละ 172.99

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดอุดรธานี ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	996,962	3,160,929	+217.06
ชาวไทย	994,173	2,997,176	+201.47
ชาวต่างประเทศ	2,789	163,753	+5771.39
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,049.49	6,053.18	+195.35
ชาวไทย	2,040.74	5,501.93	+169.60
ชาวต่างประเทศ	8.75	551.25	+6200.00
อัตราการเข้าพัก (ร้อยละ)	15.16	48.82	+222.03
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก (คน)	452,772	1,236,008	+172.99

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

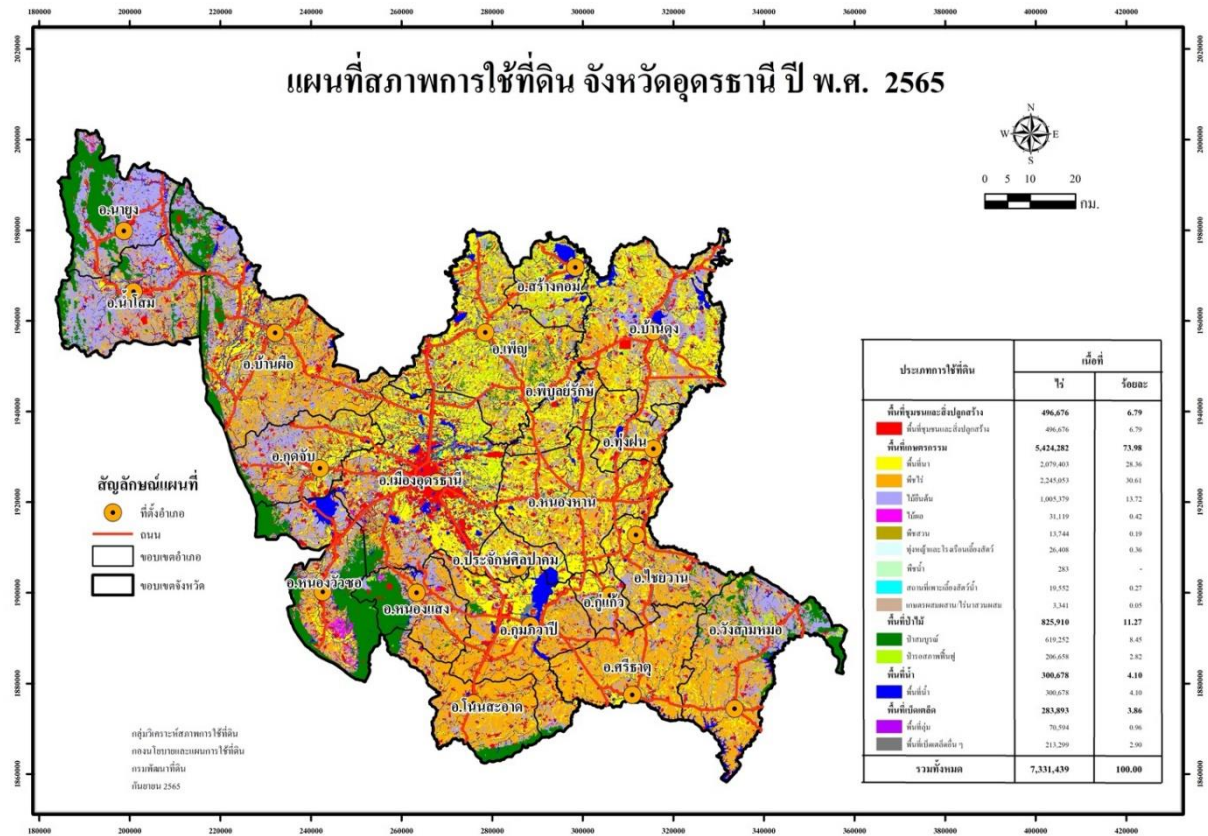
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดอุดรธานี มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็น พื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 2,245,053 ไร่ ร้อยละ 30.61 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดอุดรธานี

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	496,676	6.79
พื้นที่เกษตรกรรม	5,424,282	73.98
พื้นที่นา	2,079,403	28.36
พืชไร่	2,245,053	30.61
ไม้ยืนต้น	1,005,379	13.72
ไม้ผล	31,119	0.42
พืชสวน	13,744	0.19
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	26,408	0.36
พืชน้ำ	283	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	19,552	0.27
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	3,341	0.05
พื้นที่ป่าไม้	825,910	11.27
พื้นที่น้ำ	300,678	4.10
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	283,893	3.86
รวม	7,331,439	100

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน

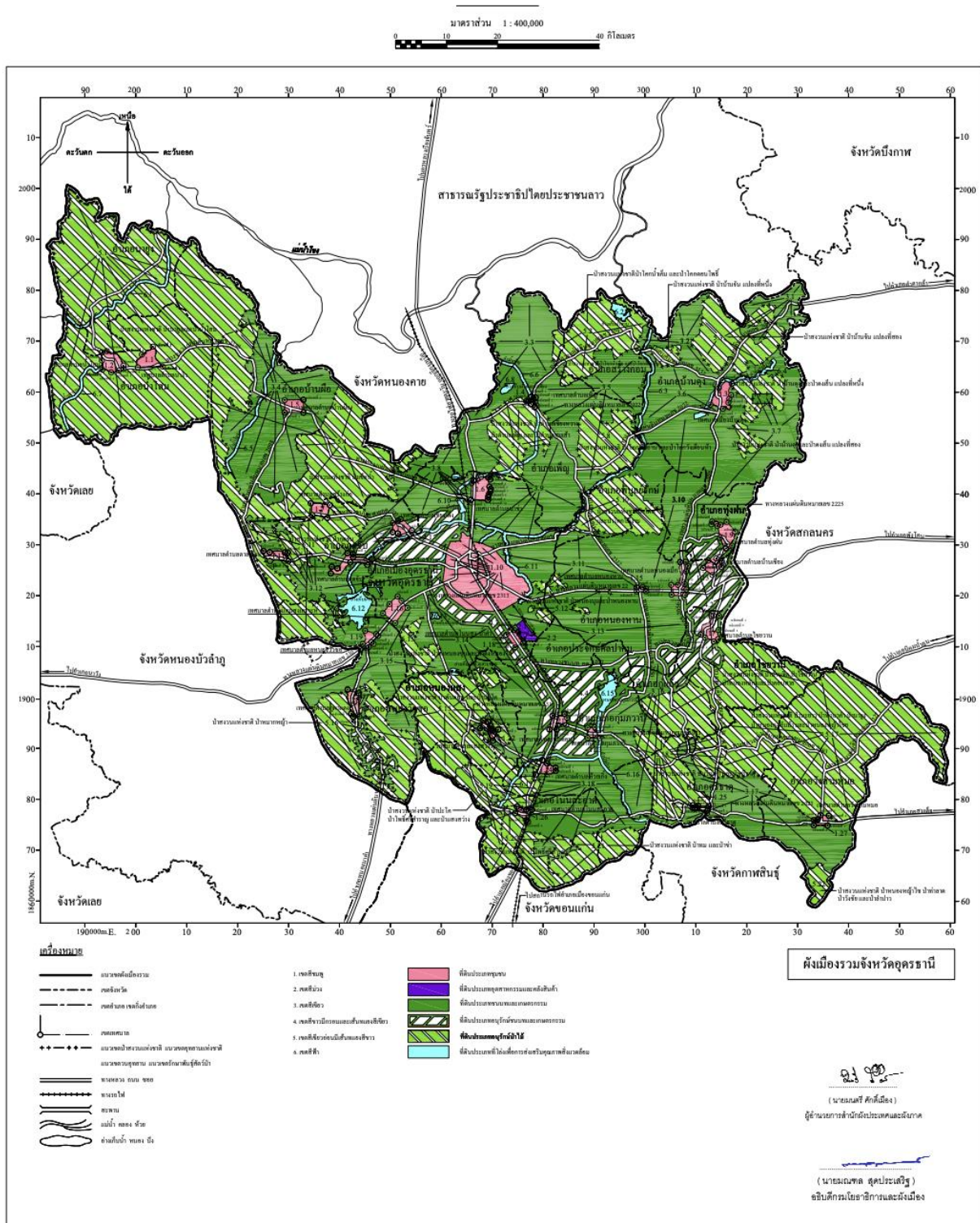


รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดอุดรธานี ปี 2565

แผนดังกล่าวกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี

W.F. 2560

มาตราส่วน 1 : 400,000



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 564 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 11,730 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในภูมิภาค ศูนย์กลางการเดินทางทางบกและทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำให้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดอุดรธานีอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 564 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดอุดรธานี และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้ง 4 ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย มีระยะทางทั้งสิ้น 509 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 12 โดยความยาวของถนนมิตรภาพช่วงพาดผ่านจังหวัดอุดรธานีมีระยะ 97.50 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 สายอุดรธานี - นครพนม** เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก - ตะวันออก เชื่อมต่อจังหวัดอุดรธานี จังหวัดสกลนคร และจังหวัดนครพนมเข้าด้วยกัน มีระยะทางประมาณ 240.746 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 15



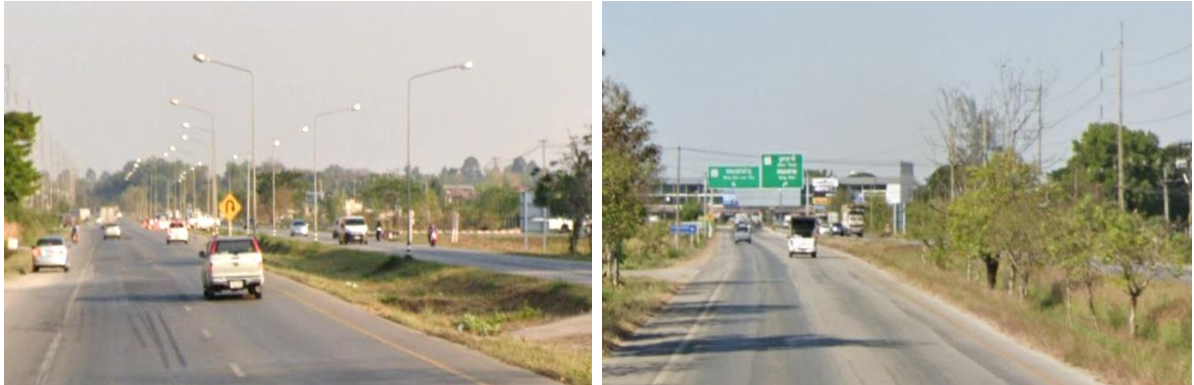
รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210** เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก - ตะวันตก ที่เชื่อมต่อจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลยเข้าด้วยกัน มีปลายทางทิศตะวันออกบนถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 ในอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี และมีปลายทางทิศตะวันตกที่สะพานสีห์พนม ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเลย ที่สะพานสีห์พนมในอำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 118.908 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 หรือถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งของจังหวัดอุดรธานี เป็นถนนวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองอุดรธานี มีระยะทาง 26.497 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227 สายกาฬสินธุ์ - พังโคน เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์ กับจังหวัดสกลนคร และมีเส้นทางคาบเกี่ยวไปยังจังหวัดอุดรธานี มีระยะทางตลอดทั้งสาย 162.667 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2020	200	บ้านวาน - บ้านผือ	9.452
2021	101	ดงไร่ - หนงหัวคู	20.000
2021	102	หอนงหัวคู - บ้านผือ	22.573
2097	200	หอนงแวง - ข้าวสาร	10.897
2020	100	บ้านผือ - ข้าวสาร	13.616
2263	100	อุดรธานี - บ้านเพีย	21.412
2265	100	ทางเข้ากลางใหญ่	1.325
2266	200	ห้วยทอน - กลางใหญ่	6.205
2313	100	ทางเข้าท่ายม	0.450
2316	101	โคกผักหวาน - ท่ายม	18.025
2316	102	ท่ายม - บ้านเหล่า	40.38
2348	101	บ้านผือ - น้ำซึ่ม	28.275
2348	102	น้ำซึ่ม - ศิริวงคต	58.225
2376	100	น้ำซึ่ม - โสกกกล้า	26.825
2411	100	บ้านพลับ - หอนงนกเขียน	6.300
2414	100	โคกน้อย - นาเมืองไทย	19.150
2423	100	ทางเข้าสนามบินกองทัพอากาศ	0.800
2022	100	นิคม - บ้านดุง	62.183
2023	101	น้ำซึ่ม - ศรีธาตุ	36.614
2023	102	ศรีธาตุ - วังสามหมอ	24.531
2025	100	ห้วยเก็ง - กุมภวาปี	14.205
2092	100	เหล่าอุดม - ท่าห้วยหลวง	9.450
2096	101	หอนงเม็ก - บ้านดุง	40.000
2096	102	บ้านดุง - หอนงกา	28.091
2230	100	เหล่าอุดม - บ้านปัก	3.144
2231	100	โนนสวรรค์ - ท่าไฮ	4.425
2239	100	บ้านดอง - ศรีธาตุ	53.273
2255	100	นาข้า - สุ่มเส้า	22.031
2270	100	มิชัย - ลำน้ำสงคราม	17.750
2289	200	ลำพันชาติ - วังสามหมอ	8.688
2312	100	หอนงหาน - สุ่มเส้า	28.302
2318	100	ทุ่งใหญ่ - ทุ่งฝน	7.524
2324	100	ทางเข้าหอนงหาน	0.058
2324	100	ทางเข้าหอนงหาน	0.067
2329	100	เพ็ญ - สร้างคอม	27.512

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2350	100	หนองหาน - กุมภวาปี	34.072
2393	101	โนนเห็น - คำกุง	22.485
2393	102	คำกุง - หนองกุงพิบม้า	28.780
2410	100	บ้านเหล่า - ดอนกลอย	23.173
2263	201	บ้านเพี้ย - พุ่งตาลเลียน	17.088
2263	202	พุ่งตาลเลียน - หนองแขวง	9.848
2314	100	หนองวัวซอ - กุดจับ	24.753
2315	100	หนองวัวซอ - อุบมุง	19.000

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ.2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2020



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2021



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2263

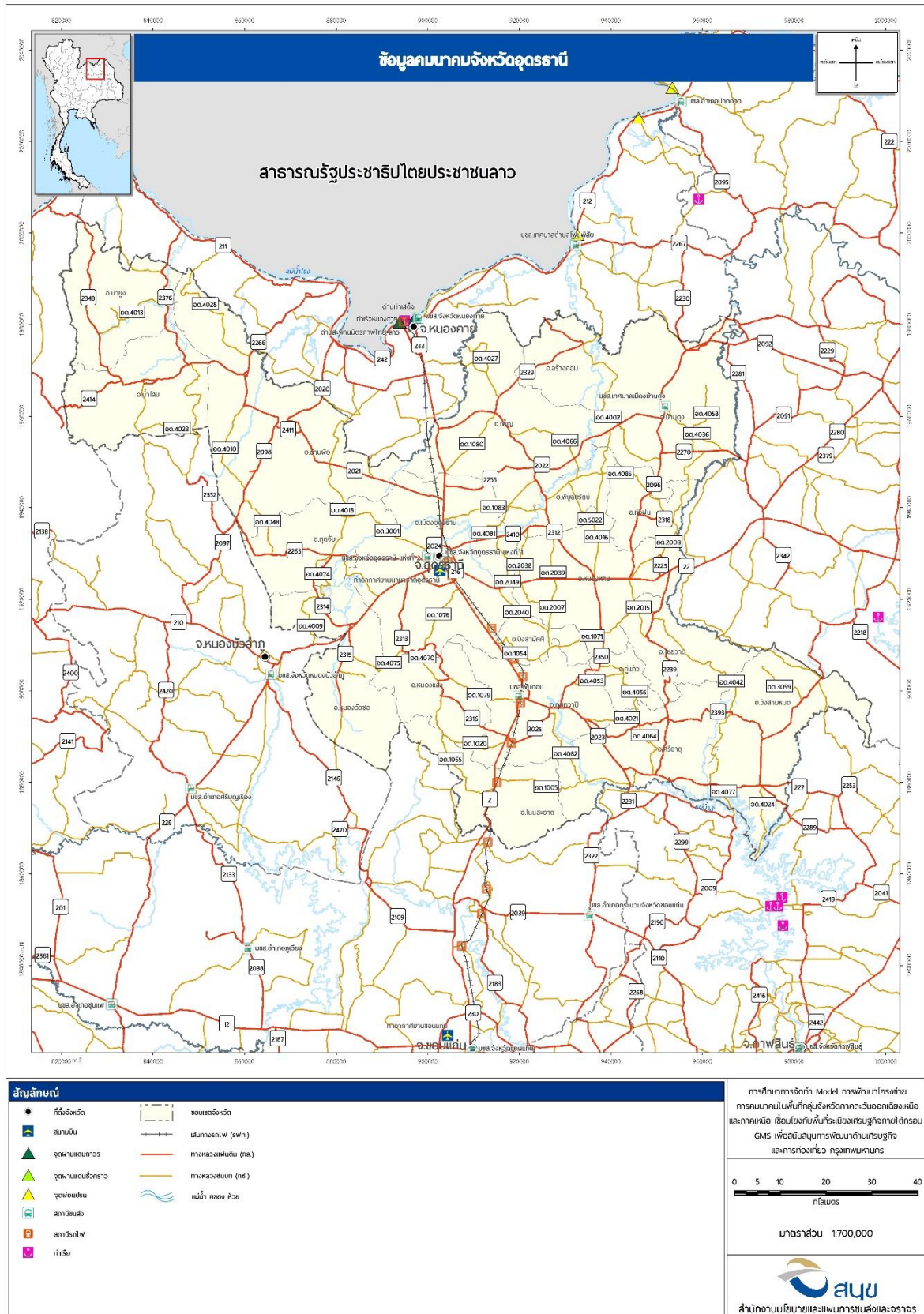
รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดอุดรธานียังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	นท. 4022	แยกทางหลวงหมายเลข 2146 (กม.ที่ 26+825) - บ้านอุบมุง (ตอนอุดรธานี)	โนนสัง	6.98
2	อด.1054	แยกทางหลวงหมายเลข 2 (กม.ที่ 95+272) - บ้านห้วยสามพาด	ประจักษ์ศิลปาคม	8.515
3	อด.1071	แยกทางหลวงหมายเลข 2 (กม.ที่ 90+050) - บ้านไชยวาน	ประจักษ์ศิลปาคม	38.4
4	อด.1076	แยกทางหลวงหมายเลข 2 (กม.ที่ 109+825) - บ้านหลุบหวาย	เมือง	16.55
5	อด.1079	แยกทางหลวงหมายเลข 2 (กม.ที่ 81+200) - บ้านสามเหลี่ยม	กุมภวาปี	16.95
6	อด.1083	แยกทางหลวงหมายเลข 2 (กม.ที่ 125+990) - บ้านนายนม	เมือง,พิบูลย์รักษ์	25.40
7	อด.2007	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 26+125) - บ้านนาม่วง	หนองหาน	16.22
8	อด.2012	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 18+849) - บ้านผักตบ	หนองหาน	10.35
9	อด.2015	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 42+644) - บ้านหนองหลัก	หนองหาน	13.88
10	อด.2038	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 18+135) - บ้านหัวน้ำใหญ่	หนองหาน	12.80
11	อด.2039	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 26+120) - บ้านดอนกลอย	หนองหาน	11.20
12	อด.2040	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 13+715) - บ้านดอนม่วง	เมือง	15.30
13	อด.2049	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 15+575) - บ้านสามพร้าว	เมือง	12.40
14	อด.3001	แยกทางหลวงหมายเลข 216 (กม.ที่ 124+357) - บ้านหนองสร้างไพร	เมือง	22.10
15	อด.3072	แยกทางหลวงหมายเลข 210 (กม.ที่ 107+900) - บ้านดงมีชัย	เมือง	15.04
16	อด.3090	อด.3090 แยกทางหลวงหมายเลข 210 (กม.ที่ 5+800) - บ้านบ่อน้ำฝางขาว	เมือง	9.60
17	อด.3091	อด.3090 แยกทางหลวงหมายเลข 210 (กม.ที่ 5+800) - บ้านบ่อน้ำฝางซ้าย	เมือง	9.60
18	อด.4009	แยกทางหลวงหมายเลข 2314 (กม.ที่ 12+825) - บ้านห้วยเตี๋ย (ตอนอุดรธานี)	เมืองฯ	9.73
19	อด.4050	แยกทางหลวงหมายเลข 2315 (กม.ที่ 9+658) - วัดป่าเกษรศีลคุณธรรมเจดีย์	หนองวัวซอ	5.27
20	อด.4070	แยกทางหลวงหมายเลข 2313 (กม.ที่ 36+900) - บ้านหลุบหวาย	หนองแสง	8.88
21	อด.4074	แยกทางหลวงหมายเลข 2263 (กม.ที่ 22+200) - บ้านเลา	กุดจับ	17.80
22	อด.4075	แยกทางหลวงหมายเลข 2313 (กม.ที่ 16+425) - บ้านหมากหญ้า	หนองแสง	17.42
23	อด.4081	แยกทางหลวงหมายเลข 2410 (กม.ที่ 7+020) - บ้านนาบัว	เมือง	19.80

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

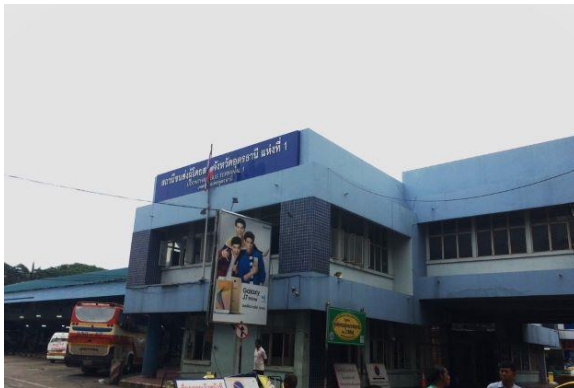


รูปที่ 3.2-7 โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนในปัจจุบัน

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดอุดรธานีมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี
แห่งที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 2 ที่มีพื้นที่ใช้งานมากขึ้นแต่
ตั้งอยู่ในเขตชานเมือง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และ
รถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 1 เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับ
บริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ถนนสาย
อุทิศ ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 1

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 2 เป็นสถานีขนส่งนอกเมืองตั้งอยู่ 5.4 กิโลเมตร
ไปทางทิศตะวันตก โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร
จังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 1 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี 2 ตั้งอยู่ที่ถนนเลี้ยวเมือง ตำบลเชียงพิณ อำเภอ
เมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 2

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดอุดรธานี มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รถมอเตอร์ไซด์ รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียง ของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดอุดรธานียังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการ ท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และ นโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจาก รูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่อีกรูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-10 รถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดอุดรธานีมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการ ภายในเขตเมืองอุดรธานี หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดอุดรธานี - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดอุดรธานี และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอ ต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดอุดรธานีในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชน ในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี จำนวน 13 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองอุดรธานี (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2	สนง.ทช.จังหวัดอุดรธานี - บขส.อุดรธานีแห่งที่ 2	บจก. สหอุดรบริการ
3	บ้านโนนสูง - บ้านแม่่น	บจก. บุญดล 1972
5	บ้านหนองสำโรง - หมู่บ้านลำกษมิ	บจก. สหอุดรบริการ
6	ทางแยกบ้านจั่น - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 2	บจก. บุญดล 1972
7	บขส.อุดรธานีแห่งที่ 2 - บขส.อุดรธานีแห่งที่ 1 - บ้านเก่าจาน	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
9	บ้านสามพร้าว - บ้านเชียงยืน	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
11	บ้านตาด - สีแยกบ้านหนองบัวตาดถนนเลี่ยงเมือง - รร.พณิชยการสันตพล	ไม่พบข้อมูล
12	บขส.อุดรธานีแห่งที่ 2 - สีแยกบ้านหนองบัวตาดถนนเลี่ยงเมือง	บจก. รวมจิตอุดรธานี
13	รร.ราชินูทิศ 2 - ตลาดรังษิษา	หจก. ส.อุทัยขนส่ง
14	สถานีรถไฟอุดรธานี - บ้านหนองน้ำเค็ม	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
15	รร.พณิชยการสันตพล - รร.บ้านหนองหิน	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
16	บ้านหนองนาคำ - บ้านเชียงพัง	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
17	รร.พณิชยการสันตพล - บขส.อุดรธานีแห่งที่ 2	บจก. ชัยพรพัฒนาขนส่ง (1993)

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดอุดรธานี

3.2) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดอุดรธานี - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดอุดรธานีมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองอุดรธานี แบ่งออกเป็น 2 สาย คือ สาย 22 และ 930 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดอุดรธานี - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.(ปก)	ม.(ปข)พ	ม.ปข	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.3
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
22	กรุงเทพฯ - อุดรธานี	561	658	494	423	329	-	-	-
	กรุงเทพฯ - อุดรธานี (รถด่วน)	561	658	-	-	-	-	-	-
930	กรุงเทพฯ - อุดรธานี - นครพนม	817	938	704	603	469	-	-	-

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดอุดรธานี

3.3) รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองอุดรธานี - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองอุดรธานีเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 23 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารระหว่างเมืองอุดรธานี - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
211	นครราชสีมา - อุดรธานี	305	-	-	243	189	-	-	-
220	อุดรธานี - เลย	144	-	-	-	97	-	-	29
221	อุดรธานี - หนองคาย	53	-	-	-	38	41	-	-
223	อุดรธานี - ศรีเชียงใหม่	85	-	-	-	60	-	-	43
224	อุดรธานี - นครพนม (ข)	373	-	-	-	225	-	-	-
	ตัดช่วงอุดรธานี - บ.แพง	272	-	-	-	171	209	-	-
225	อุดรธานี - บึงกาฬ (ข)	236	-	-	-	151	-	-	-
	ช่วงอุดรธานี - บ.แพง	229	-	-	-	147	-	-	-
226	ขอนแก่น - อุดรธานี	117	-	-	-	80	90	-	-
227	อุดรธานี - บ้านไผ่	162	-	-	-	108	125	-	-
230	อุดรธานี - สกลนคร	160	-	-	-	106	-	-	76
	ช่วงอุดรธานี - ศรีสงคราม	191	-	-	-	-	-	-	90
	ตัดช่วงอุดรธานี - พังโคน	107	-	-	-	-	-	-	53
	ตัดช่วงอุดรธานี - สว่างแดนดิน	76	-	-	-	-	-	-	38
231	อุดรธานี - นครพนม	254	-	-	207	161	-	-	-
233	อุดรธานี - ร้อยเอ็ด	272	-	-	-	171	209	-	-
235	อุดรธานี - อุดรราชธานี (ข)	434	-	-	333	259	-	-	-
	ช่วงอุดรธานี - เรณูนคร - อุดรราชธานี	434	-	-	-	276	-	-	-

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
	ตัดช่วงอุดรธานี - มุกดาหาร	269	-	-	-	169	207	-	-
243	อุดรธานี - โนนสูง	91	-	-	-		-	-	46
	ตัดช่วงอุดรธานี - หนองบัวลำภู	46	-	-	-	-	-	-	24
246	อุดรธานี - น้ำโสม	110	-	-	-	-	-	-	54
	ช่วงอุดรธานี - บ.คลองเจริญ	101	-	-	-	-	-	-	52
	ช่วงอุดรธานี - กุดจับ	24	-	-	-	-	-	-	13
	ช่วงอุดรธานี - บ.ตาลเรี้น	42	-	-	-	-	-	-	22
	ช่วงอุดรธานี - บ้านหนองกุง	39	-	-	-	-	-	-	21
	ช่วงอุดรธานี - บ.ห้วยเชียง	35	-	-	-	-	-	-	19
	ช่วงอุดรธานี - บ.ปะโค	34	-	-	-	-	-	-	18
	ช่วงอุดรธานี - บ.ดงธาตุ	34	-	-	-	-	-	-	18
	ช่วงอุดรธานี - บ.บ่อเงิน	37	-	-	-	-	-	-	20
	ช่วงอุดรธานี - บ.โนนธาตุ	44	-	-	-	-	-	-	23
268	อุดรธานี - อุบลราชธานี (ค)	399	-	-	310	241	-	-	-
296	อุดรธานี - คำตากล้า	170	-	-	-	113	-	-	81
515	อุดรธานี - โซ่พิสัย - บึงกาฬ	191	-	-	-	-	-	-	91
	ตัดช่วงอุดรธานี - โซ่พิสัย	135				91			65
	ช่วงอุดรธานี - บ.ยางทอง	35	-	-	-	-	-	-	19
	ช่วงอุดรธานี - พิบูลรักษ์	52	-	-	-	-	-	-	27
	ช่วงอุดรธานี - บ.โคกสว่าง	50	-	-	-	-	-	-	26
	ช่วงอุดรธานี - บ.เตาไห	52	-	-	-	-	-	-	27
	ช่วงอุดรธานี - ป่าเป้าใหญ่ - บ.หนามแท่ง	109	-	-	-	-	-	-	55
	ช่วงอุดรธานี - บ.สันติสุข - บ.เมืองไพร	99	-	-	-	-	-	-	50
527	อุดรธานี - บ.ถิ่น - โพนพิสัย	99	-	-	-	-	-	-	51
	ตัดช่วงอุดรธานี - เพ็ญ	43	-	-	-	-	-	-	23
	ตัดช่วงอุดรธานี - สว่างคอม	68	-	-	-	-	-	-	35
	ตัดช่วงอุดรธานี - บ.เชียงดา	77	-	-	-	-	-	-	39
	ช่วงอุดรธานี - บ.ถิ่น - เพ็ญ - บ.หนองปอ	67	-	-	-	-	-	-	35
	ช่วงอุดรธานี - บ.ด่าน - บ.ธาตุ - บ.ยามกา	46	-	-	-	-	-	-	24
532	อุดรธานี - ชุมแพ	133	-	-	-	91	-	-	65

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
534	ร้อยเอ็ด - ขอนแก่น - อุดรธานี	229	-	-	-	147	176	-	-
562	อุดรธานี - กาฬสินธุ์	181	-	-	-	120	139	-	-
	ช่วงอุดรธานี - บ.คอนสวรรค์ - กาฬสินธุ์	196	-	-	-	129	151	-	-
581	อุดรธานี - บ.ก้อง - ปากชม	175	-	-	-	-	-	-	85
	ช่วงอุดรธานี - บ.ก้อง	112	-	-	-	77	-	-	-
	ช่วงอุดรธานี - น้ำโสม	99	-	-	-	70	-	-	-
	ช่วงอุดรธานี - บ.ผือ - สุวรรณคูหา	84	-	-	-	-	-	-	42
	ตัดช่วงอุดรธานี - บ.ผือ	54	-	-	-	-	-	-	28
	ตัดช่วงอุดรธานี - น้ำโสม	99	-	-	-	-	-	-	50
	ตัดช่วงอุดรธานี - บ.ก้อง	112	-	-	-	-	-	-	55
	ตัดช่วงอุดรธานี - บ.เพิ่ม	133	-	-	-	-	-	-	66
	ตัดช่วงอุดรธานี - พัทยา	642	745	-	479	-	-	-	-
823	อุดรธานี - สังคม	122	-	-	-	-	-	-	60
	ช่วงอุดรธานี - บ.สามเหลี่ยม	85	-	-	-	-	-	-	43
	ช่วงอุดรธานี - น่ายง	114	-	-	-	-	-	-	56
	ช่วงอุดรธานี - บ.กลางใหญ่	72	-	-	-	-	-	-	37

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดอุดรธานี

3.4) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุดรธานี (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 25 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุดรธานี โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1371	อุดรธานี - บ้านโนนม่วงหวาน	บจก. อีสานสหะพัฒนาเดินรถ
1373	อุดรธานี - หนองแสง	หจก. กุมภวาปีเดินรถ
4225	อุดรธานี - บ้านหนองแขวงชุมพล	บจก. หนองวัวซอขนส่ง
4244	พันดอน - วังสามหมอ	บจก. ศรีธาตุเดินรถ
4305	อุดรธานี - บ้านหนองบัวบาน	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4343	อุดรธานี - บ้านสุขสำเภา	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4344	อุดรธานี - บ้านทับกุง	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4345	อุดรธานี - โนนสะอาด	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4346	โนนสะอาด - ศรีธาตุ	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4362	ศรีธาตุ - หนองหาน	บจก. ศรีธาตุเดินรถ
4369	เพ็ญ - หนองหาน	หจก. นครเพ็ญสามัคคี
4381	อุดรธานี - วังสามหมอ	บจก. ศรีธาตุเดินรถ
4402	กุดจับ - บ้านผือ	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4408	กุมภวาปี - บ้านโพนทอง	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4409	อุดรธานี - บ้านผือ	หจก. กุมภวาปีเดินรถ
4565	อุดรธานี - ตลิงชั้น	หจก. สายชลเจริญทรัพย์
4569	หนองหาน - กู่แก้ว - กุมภวาปี	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4573	บ้านดุง - สร้างคอม	บจก. อีสานสหะพัฒนาเดินรถ
4574	อุดรธานี - บ้านหินโงม - สร้างคอม	บจก. สหพัฒนสร้างคอมเดินรถ
4604	อุดรธานี - กุมภวาปี	หจก. กุมภวาปีเดินรถ
4605	กุมภวาปี - หนองแสง	หจก. กุมภวาปีเดินรถ
4613	อุดรธานี - บ้านเหล่า - หนองแสง	สหกรณ์บริการเดินรถอุดรธานี จำกัด
4614	บ้านนาสินวน - บ้านปากดง	หจก. สายชลเจริญทรัพย์
4621	อุดรธานี - ทุ่งฝน - บ้านกุดคำ	บจก. อีสานสหะพัฒนาเดินรถ
4678	วังสามหมอ - บ้านแหลมทอง	บจก. ศรีธาตุเดินรถ

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-14 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดอุดรธานี

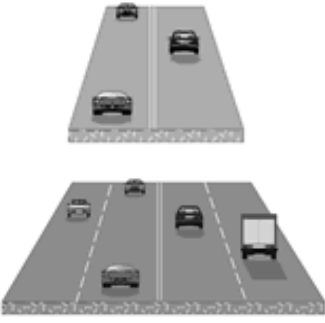
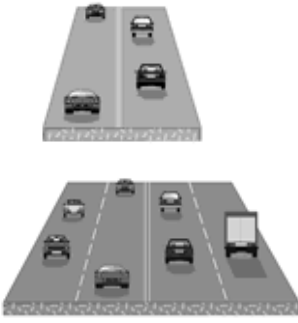
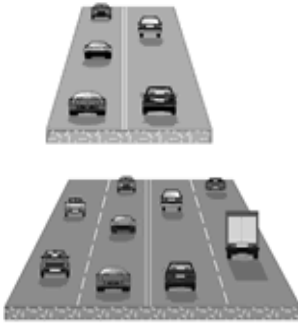
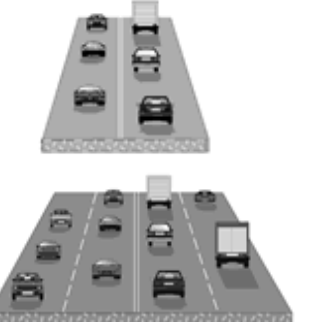
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดอุดรธานีมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดอุดรธานี 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 3.2-7 และรูปที่ 3.2-15 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 - 0.70	กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 - 0.80	กระแสจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 - 0.90	กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 - 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)

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

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

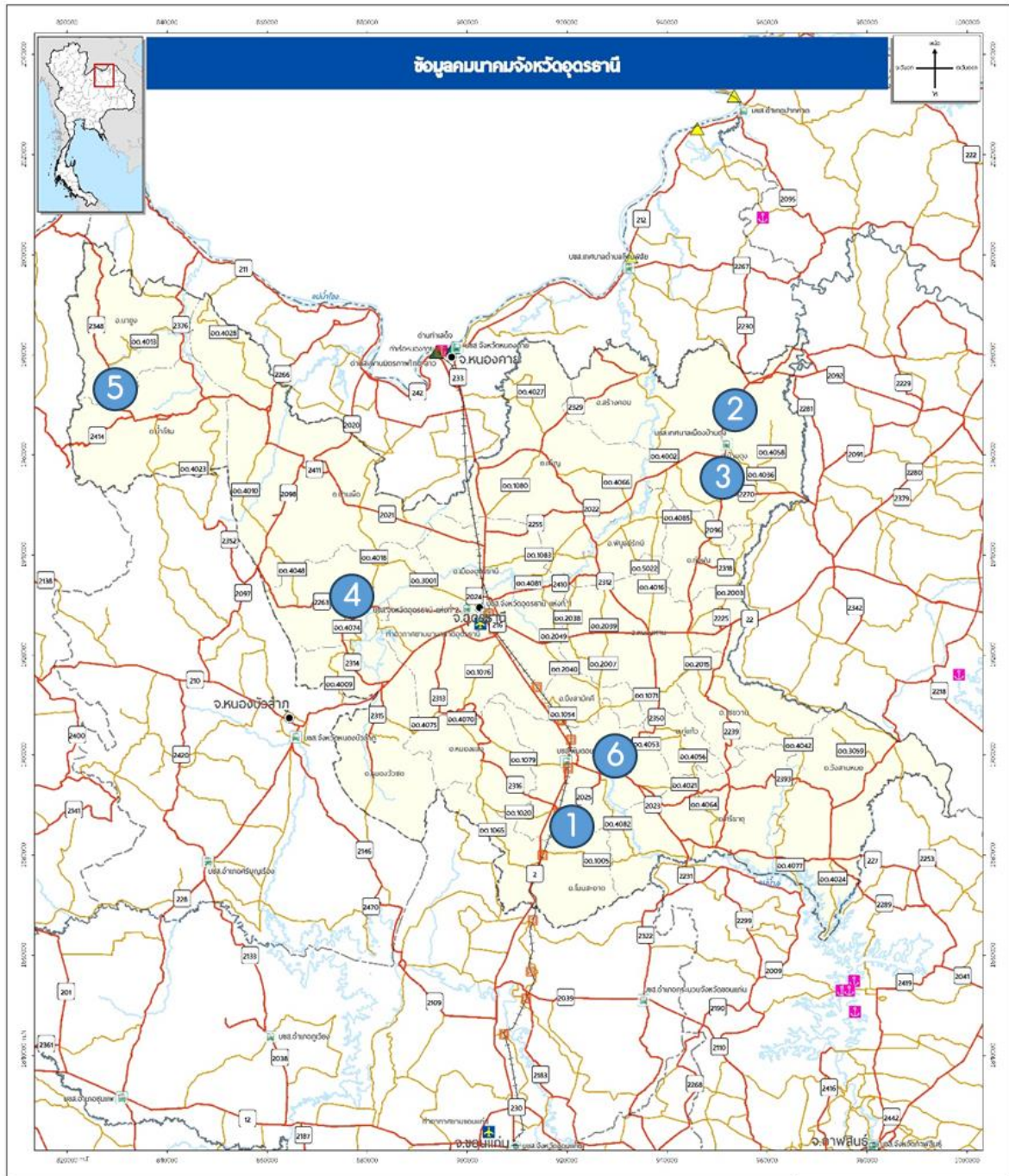
รูปที่ 3.2-15 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

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

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	2025	2+500	ห้วยเก้ง - กุมภวาปี	ต.ห้วยเก้ง อ.กุมภวาปี	LOS = D
2	2096	53+100	บ้านดุง - หนองกา	ต.บ้านจันทน์ อ.บ้านดุง	LOS = D
3	2230	3+000	เหล่าอุดม - บ้านปึก	ต.บ้านโพธิ์ อ.โพนพิสัย	LOS = C
4	2263	22+050	บ้านเพี้ย - พุ่งตาลเลียน	ต.เมืองเพี้ย อ.กุดจับ	LOS = F
5	2348	10+050	บ้านผือ - น้ำซึม	ต.เมืองพาน อ.บ้านผือ	LOS = D
6	2350	29+550	หนองหาน - กุมภวาปี	ต.แซแล อ.กุมภวาปี	LOS = D

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

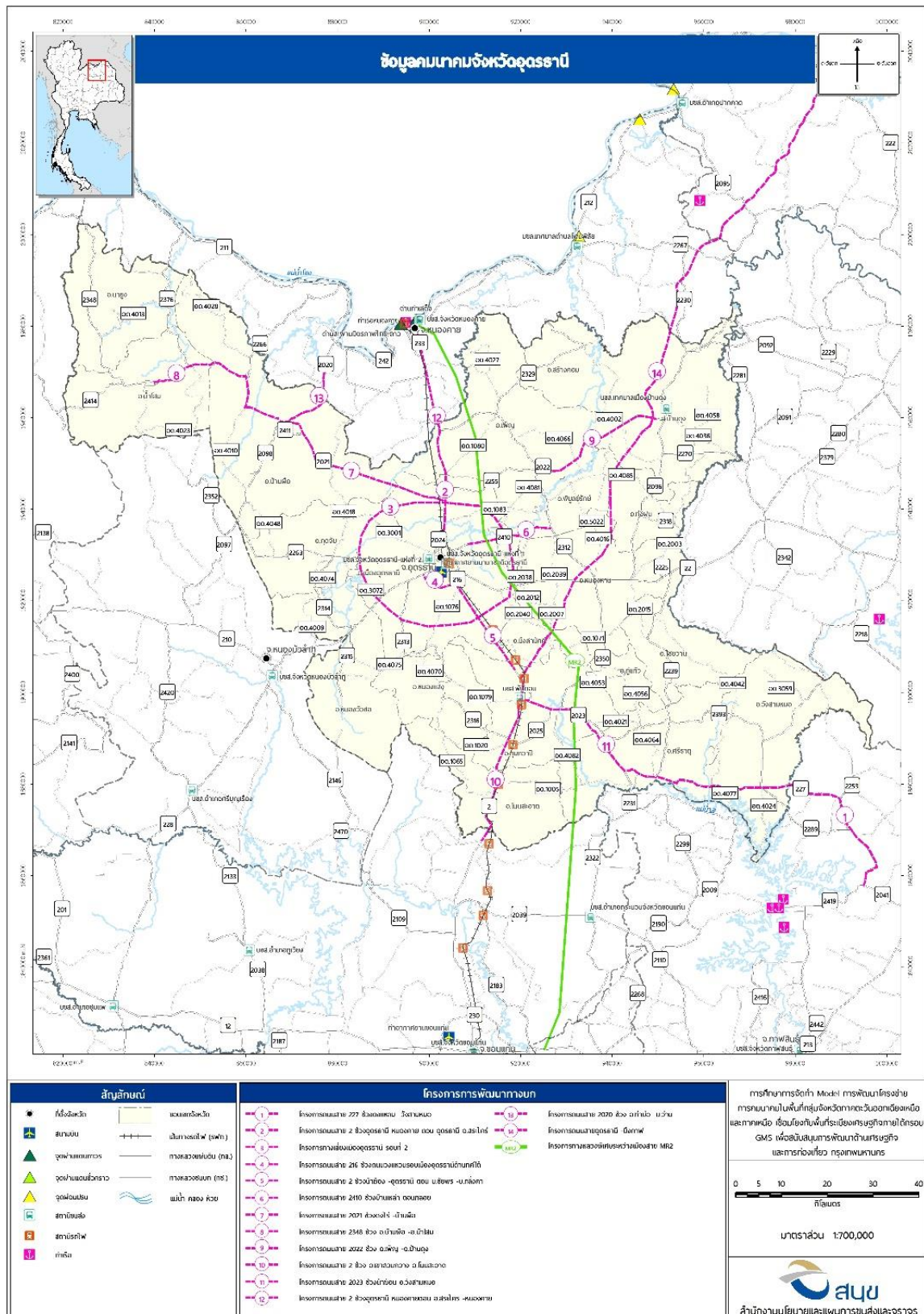
5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรธานี จำนวน 15 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9 และรูปที่ 3.2-17

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรธานี

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	227	ดงแหลม - วังสามหมอ	42	เพิ่มช่องจราจร
2	2	อุดรธานี - อ.สระใคร	15	เพิ่มเป็น 6 ช่องจราจร
3	-	ทางเลี่ยงเมืองอุดรธานี รอบที่ 2	-	ศึกษาความเหมาะสม
4	216	วงแหวนรอบเมืองอุดรธานี ด้านทิศใต้	8	เพิ่มช่องจราจร
5	2	น้ำซ้อย - อุดรธานี ตอน บ.ชัยพร - บ.กิ้งกาคา	9	เพิ่มช่องจราจร
6	2410	บ้านเหล่า - ดอนกลอย	19	เพิ่มช่องจราจร
7	2021	ดงไร่ - บ้านผือ	27	เพิ่มช่องจราจร + รวมสะพานข้ามทางรถไฟ
8	2348	อ.บ้านผือ - อ.น้ำโสม	31	เพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1
9	2022	อ.เพ็ญ - อ.บ้านดุง	24	ปรับมาตรฐานทางขึ้น 1
10	2	อ.เขาสวนกวาง - อ.โนนสะอาด	-	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ
11	2023	น้ำซ้อย - อ.วังสามหมอ	57	เพิ่มช่องจราจร
12	2	อุดรธานี - หนองคาย ตอน อ.สระใคร - หนองคาย	8	เพิ่มเป็น 6 ช่องจราจร
13	2020	อ.ท่าบ่อ - บ.ว่าน	20	เพิ่มมาตรฐานทาง
14	-	อุดรธานี - บึงกาฬ	155	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร
15	6	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง MR2	-	ก่อสร้างทางหลวงพิเศษ

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-17 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรธานี

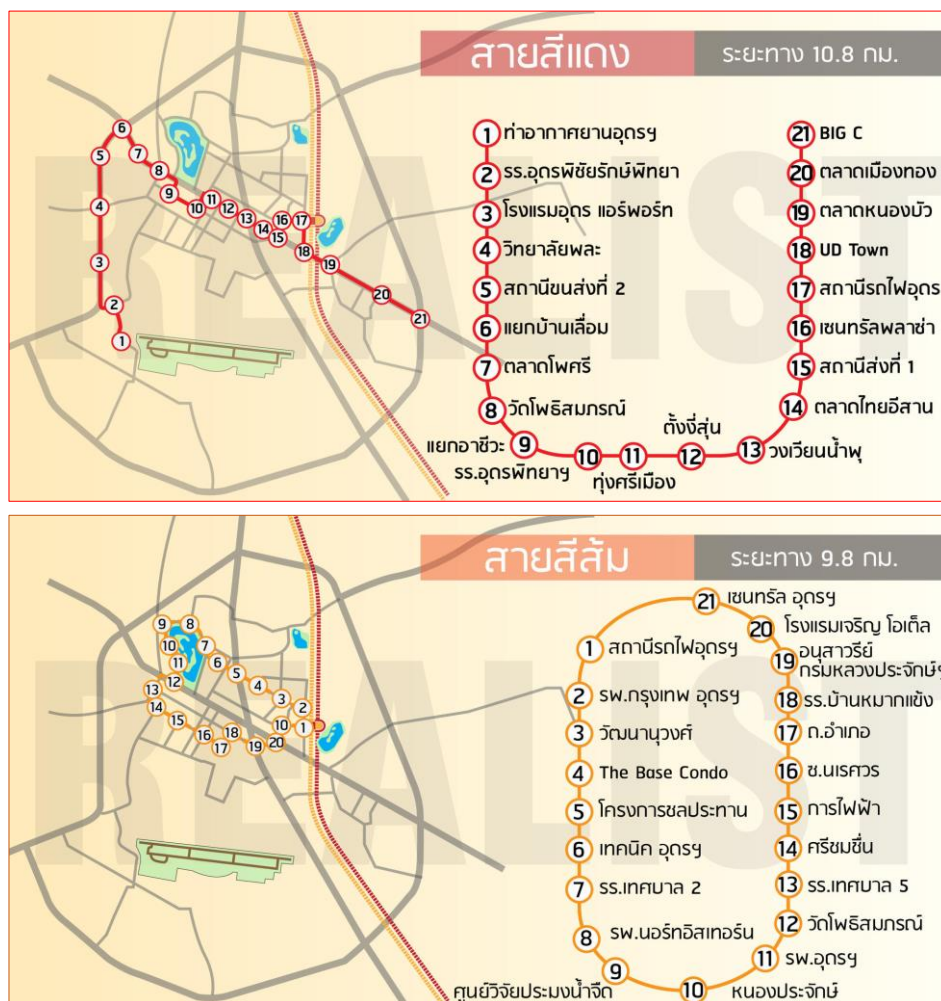
5.2) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาเพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างแหล่งพื้นที่สำคัญ (ย่านพาณิชย์, โรงเรียน, ศูนย์ราชการ) พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันให้สอดคล้องกับแผนอนาคต โดยเสนอเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่องทั้งหมด 6 เส้นทาง ประกอบด้วย สายสีแดง และสายสีส้ม รายละเอียดเส้นทางแสดงดังตารางที่ 3.2-10

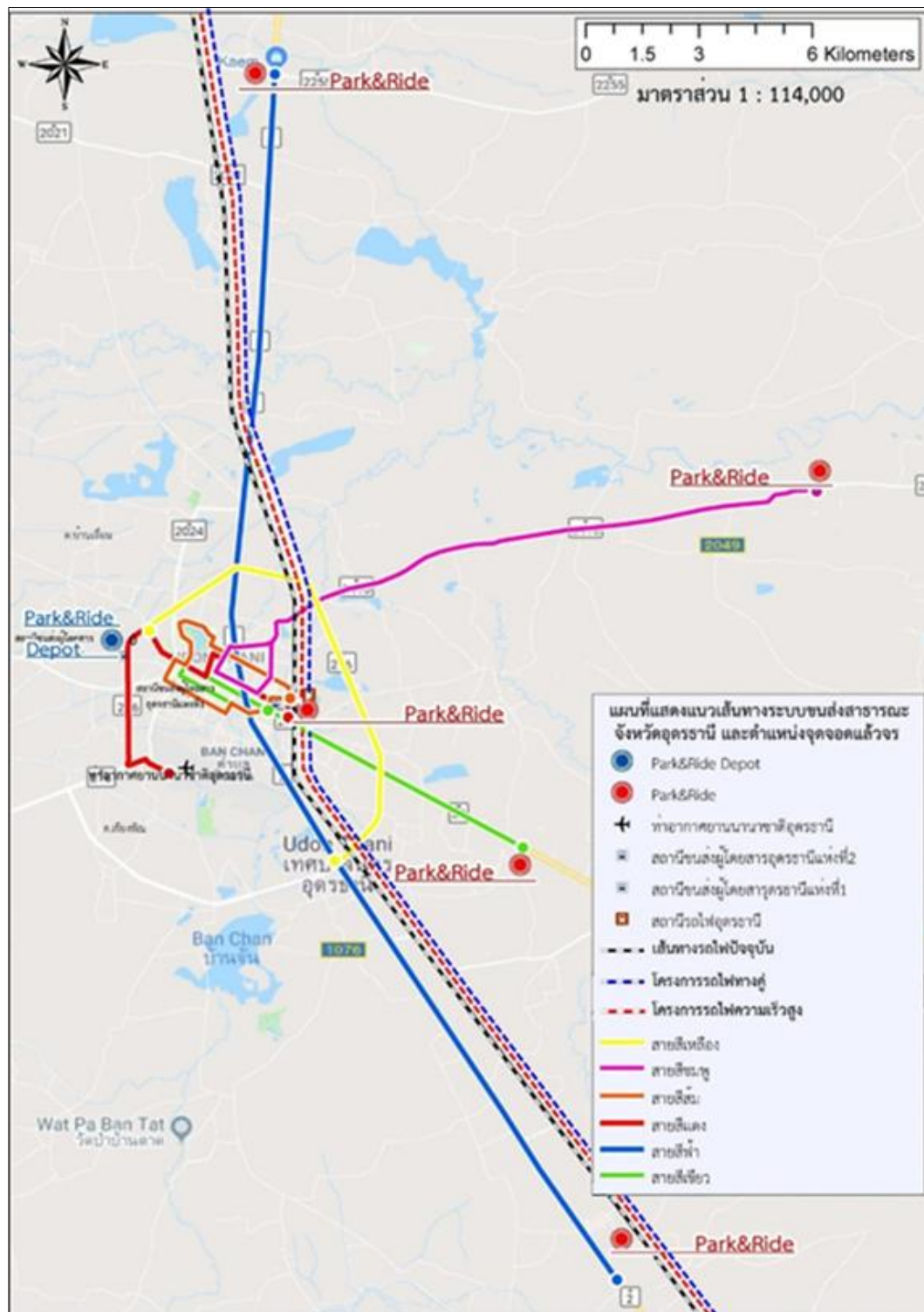
ตารางที่ 3.2-10 รายละเอียดเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่อง

รายละเอียด	สายสีแดง	สายสีส้ม
ระบบรถโดยสาร	รถโดยสารประจำทางไฟฟ้า	รถโดยสารประจำทางไฟฟ้า
เส้นทาง	ท่าอากาศยานอุดรธานี - บิ๊กซี อุดรฯ	สถานีรถไฟอุดรธานี - เซนทรัล อุดรฯ
ระยะทาง (กม.)	10.8 กม.	9.8 กม.

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี



รูปที่ 3.2-18 รายละเอียดเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่อง



ที่มา: โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

รูปที่ 3.2-19 แผนที่เส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุดรธานี

ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานียุ่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ จากนั้นจะเสนอต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง อนุมัติ/ปรับปรุงเส้นทาง ต่อไป โดยคาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี พ.ศ. 2567

5.3) 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 จังหวัดอุดรธานีมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด้านชายแดนไทย - สปป.ลาว ที่ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ระยะทางรวม : ประมาณ 897 กม. แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 บางปะอิน - นครราชสีมา (ระยะทาง 196 กม.)
- ช่วงที่ 2 นครราชสีมา - ขอนแก่น (ระยะทาง 204 กม.)
- ช่วงที่ 3 ขอนแก่น - หนองคาย (ระยะทาง 182 กม.)
- ช่วงที่ 4 แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี (ระยะทาง 156 กม.)
- ช่วงที่ 5 ปราจีนบุรี - นครราชสีมา (ระยะทาง 159 กม.)



CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดอุดรธานีมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดอุดรธานีมีสถานีรถไฟให้บริการ 4 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟอุดรธานี และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟกุมภวาปี สถานีรถไฟประจักษ์ศิลปาคม และสถานีรถไฟโนนสะอาด โดยมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีอุดรธานีและสถานีหัวลำโพง (กรุงเทพ ฯ) จำนวนเฉลี่ย 10 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีอุดรธานีและสถานีอื่น ๆ จำนวนเฉลี่ย 5 เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 3.2-11 กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรธานี)

ขบวนรถขาเข้า						ขบวนรถขาออก					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
หนองคาย	-	7:45	12:55	18:50	19:40	กรุงเทพอภิวัฒน์	-	8:45	-	20:25	21:25
อุดรธานี	5:55	8:16	13:40	19:38	20:20	ดอนเมือง	-	9:02	-	20:42	21:42
ห้วยสามพาด	6:19	8:33	14:06	19:57	-	รังสิต	-	9:13	-	20:54	21:53
กุมภวาปี	6:30	8:40	14:15	20:05	20:47	บางปะอิน	-	-	-	-	-
โนนสะอาด	6:47	8:52	14:31	20:21	-	อยุธยา	-	9:42	-	21:39	22:30
เขาสวนกวาง	6:59		14:42	20:31	-	ชุมทางบ้านภาชี	-	9:59	-	-	22:50
น้ำพอง	7:15	9:10	14:57	20:45	21:22	หนองกวย	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	7:50	9:32	15:33	21:12	21:49	สระบุรี	-	10:18	-	22:23	23:11
บ้านไผ่	8:26	9:57	16:10	21:45	22:22	ชุมทางแก่งคอย	-	10:30	-	22:35	23:22
เมืองพล	8:52	10:15	16:34	22:08	22:45	แก่งเสือเต้น	-	10:58	-	-	-
หนองบัวลาย	9:12	10:28	16:53	22:24		ตลาดลำน้ำรายณ์	-	-	-	-	-
ชุมทางบัวใหญ่	9:25	10:45	17:05	22:46	23:17	บำเหน็จณรงค์	-	12:59	-	-	2:24
เมืองคง	9:47	-	17:26	-	-	จัตุรัส	-	13:15	-	-	2:43
โนนสูง	10:21	-	18:01	-	-	บ้านเหลื่อม	-	13:38	-	-	3:11
ชุมทางถนนจิระ	10:50	-	18:30	-	-	นครราชสีมา	6:20	-	15:55	-	-
นครราชสีมา	10:55	-	18:35	-	-	ชุมทางถนนจิระ	6:26	-	16:01	-	-
บ้านเหลื่อม	-	11:14	-	23:18	-	โนนสูง	6:58	-	16:30	-	-
จัตุรัส	-	11:38	-	23:43	-	เมืองคง	7:36	-	17:04	-	-
บำเหน็จณรงค์	-	11:56	-	0:01	-	ชุมทางบัวใหญ่	7:58	14:14	17:26	2:50	3:57
ตลาดลำน้ำรายณ์	-	-	-	-	-	หนองบัวลาย	8:09	14:24	17:38	-	4:08
แก่งเสือเต้น	-	14:09	-	-	-	เมืองพล	8:28	14:40	17:58	3:15	4:24
ชุมทางแก่งคอย	-	14:44	-	3:00	3:22	บ้านไผ่	8:52	15:02	18:23	3:40	4:49
สระบุรี	-	14:55	-	3:17	3:39	ขอนแก่น	9:30	15:32	19:04	4:12	5:22
หนองกวย	-	-	-	-	-	น้ำพอง	10:02	15:56	19:32	4:38	5:48
ชุมทางบ้านภาชี	-	15:18	-	3:48	-	เขาสวนกวาง	10:18	-	19:50	-	6:02
อยุธยา	-	15:35	-	4:10	4:33	โนนสะอาด	10:30	16:16	20:01	-	6:13
บางปะอิน	-	-	-	-	-	กุมภวาปี	10:46	16:29	20:22	5:13	6:29

ขบวนรถขาเข้า						ขบวนรถขาออก					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
รังสิต	-	16:10	-	4:54	5:23	ห้วยสามพาด	10:55	16:37	20:39	-	6:38
ดอนเมือง	-	16:21	-	5:05	5:35	อุดรธานี	11:21	16:58	21:00	5:44	7:07
กรุงเทพอภิวัฒน์	-	16:35	-	5:20	5:50	หนองคาย	12:05	17:30	-	6:25	7:55

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



สถานีรถไฟอุดรธานี



สถานีรถไฟกุมภวาปี



สถานีรถไฟโนนสะอาด

รูปที่ 3.2-21 สถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานี

(2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 61,661.18 ตัน แบ่งเป็นสินค้าเหมาคันปริมาณ 61,317.73 ตัน และสินค้าหีบห่อปริมาณ 343.46 ตัน คิดเป็นรายได้จากการขนส่งทางรถไฟรวม 4,214,479 บาท แบ่งเป็นสินค้าเหมาคัน 221,100 บาท สินค้าหีบห่อ 897,464 บาท และรายได้อื่น ๆ 3,095,915 บาท โดยสถานีรถไฟอุดรธานีเป็นสถานีที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับสถานีอื่น ๆ แสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-12 ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ปี พ.ศ.2565

สถานีขนส่ง	ระยะทาง จากสถานี กรุงเทพ	สินค้าที่บรรทุก (ตัน)			รายได้จากการบรรทุก (บาท)			
		รวม	สินค้า เหมาคัน	สินค้า หีบห่อ	รวม	สินค้า เหมาคัน	สินค้า หีบห่อ	รายได้อื่นๆ
จังหวัดอุดรธานี		61,661.18	61,317.73	343.46	4,214,479.00	221,100.00	897,464.00	3,095,915.00
อ.เมืองอุดรธานี		61,545.87	61,317.73	228.14	3,744,700.00	221,100.00	596,852.00	2,926,748.00
หนองตะไก้	550.65	18,720.29	18,720.29	-	665,493.00	-	-	665,493.00
อุดรธานี	568.84	42,825.57	42,597.43	228.14	3,079,207.00	221,100.00	596,852.00	2,261,255.00
อ.กุมภวาปี		85.60	-	85.60	313,413.00	-	202,098.00	111,315.00
ห้วยเกิ้ง	523.40	8.03	-	8.03	30,738.00	-	20,476.00	10,262.00
กุมภวาปี	532.50	77.58	-	77.58	282,675.00	-	181,622.00	101,053.00
อ.โนนสะอาด		25.18	-	25.18	133,887.00	-	86,374.00	47,513.00
โนนสะอาด	514.45	25.18	-	25.18	133,887.00	-	86,374.00	47,513.00
อ.ประจักษ์ศิลปาคม		4.54	-	4.54	22,479.00	-	12,140.00	10,339.00
ห้วยสามพาด	542.75	4.54	-	4.54	22,479.00	-	12,140.00	10,339.00

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ

(3) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2566 ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย แผนงานที่ 1.1.1 การเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และ 2 ให้เสร็จตามกำหนด แผนงานที่ 1.1.2 การก่อสร้างทางสายใหม่ (2 โครงการ) แผนงานที่ 1.1.3 โครงการก่อสร้างรถไฟขานเมือง ส่วนต่อขยาย (4 โครงการ) แผนงานที่ 1.1.4 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ดังแสดงตารางที่ 3.2-31

ตารางที่ 3.2-13 แผนงานและโครงการในแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน ในกลยุทธ์ที่ 1.1	ผู้รับผิดชอบ แผนงาน/ โครงการ	ปีงบประมาณ				
		2566	2567	2568	2569	2570
แผนงานที่ 1.1.1 การเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และ 2 ให้เสร็จตามกำหนด						
1. รถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 4 เส้นทาง						
1.1 ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 4 เส้นทาง (งานโยธา)	กส.					
1.2 ดำเนินการวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 4 เส้นทาง ¹⁾	สส.					
2. รถไฟทางคู่ระยะที่ 1 (ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ)						
2.1 ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 (ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ) (งานโยธา)	กส.					
2.2 ดำเนินการวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 (ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ)	สส.					
3. รถไฟทางคู่ระยะที่ 2						
3.1 ดำเนินเรื่อง EIA เสนอกระทรวงคมนาคม ดำเนินการขออนุมัติให้แล้วเสร็จ	กส.					
3.2 ดำเนินการก่อสร้างและวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 (ช่วงขอนแก่น - หนองคาย)	กส. + สส.					
3.3 ดำเนินการก่อสร้างและวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 6 เส้นทางที่เหลือ ²⁾	กส. + สส.					
แผนงานที่ 1.1.2 การก่อสร้างทางสายใหม่ (2 โครงการ)						
1. ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ (ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ) (สัญญารวมงานโยธาและงานระบบอาณัติสัญญาณ)	กส. + สส.					
2. ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ (ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม) (สัญญารวมงานโยธาและงานระบบอาณัติสัญญาณ)	กส. + สส.					
แผนงานที่ 1.1.3 โครงการก่อสร้างรถไฟขานเมือง ส่วนต่อขยาย (4 โครงการ)						
1. ดำเนินการเปิดประมูลงานโยธา ส่วนต่อขยาย รถไฟขานเมืองสายสีแดง ครบทั้ง 4 เส้นทาง	กส.					
2. ดำเนินการก่อสร้าง ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) ศูนย์รังสิต	กส. + สส.					
3. ดำเนินการก่อสร้าง ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	กส. + สส.					
4. ดำเนินการก่อสร้าง ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา	กส. + สส.					
5. ดำเนินการก่อสร้างรถไฟ บางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และช่วง บางซื่อ - หัวลำโพง หรือ Missing Link	กส. + สส.					
แผนงานที่ 1.1.4 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน						
1. สำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน						
2. ดำเนินการเวนคืนในพื้นที่แนวเขตที่ดิน						
3. ก่อสร้าง โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา						

หมายเหตุ: 1) 4 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ, ช่วงนครปฐม - หัวหิน, ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

2) 6 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย, ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี, ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี, ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา, ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ และช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

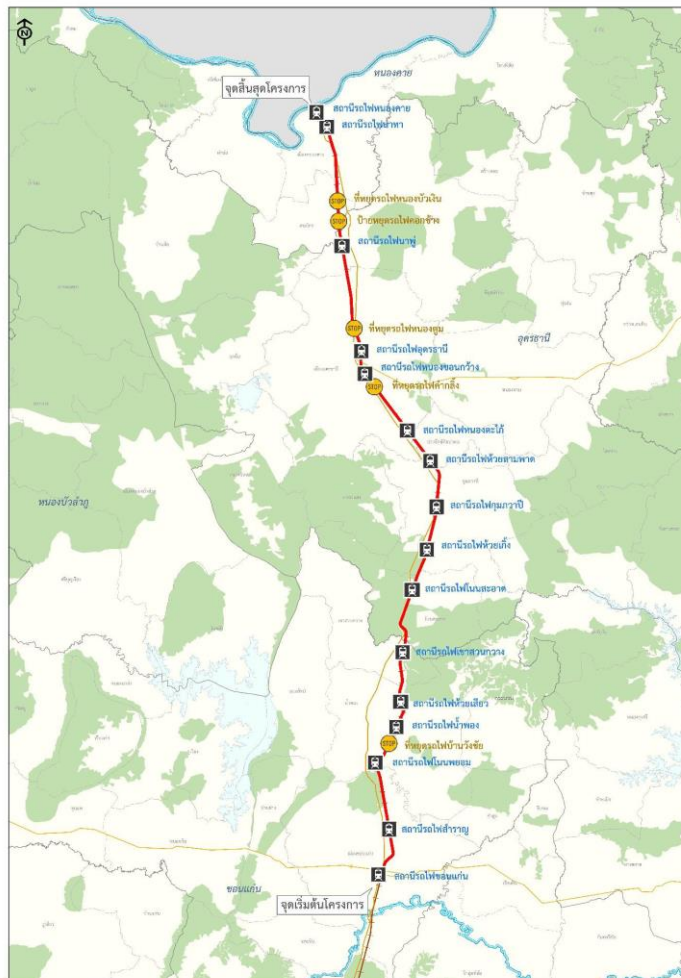
3) กส. ย่อมาจาก ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง, สส. ย่อมาจาก ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ที่มา: แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟู รฟท.) แผนปฏิบัติการประจำปี 2566

จากผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (Railway Master Plan: R-Map) ของกรมการขนส่งทางราง (ขร.) พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ มีจำนวน 4 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570): สายขอนแก่น - หนองคาย

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขอนแก่น - หนองคาย มีระยะทาง 167 กิโลเมตร เป็นเส้นทางแรกของการพัฒนารailwayในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 และเป็นรถไฟทางคู่สายอีสานที่สามารถเชื่อมต่อการค้าไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ได้ มูลค่าโครงการ 26,057.89 ล้านบาท ประกอบด้วย 15 สถานี รูปแบบการก่อสร้างเป็นการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทางเป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม และเป็นโครงสร้างทางรถไฟระยะเร่งด่วนระยะทาง 11 กิโลเมตร รวมทั้งมีการก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 3 แห่ง คือ สถานีโนนพะยอม สถานีหนองตะไก้ และสถานีโนนสะอาด รวมทั้งก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟที่สถานีนาทา การดำเนินโครงการมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง โดยก่อสร้างสะพานรยยนต์ข้ามทางรถไฟหรือทางรยยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการแล้ว



รูปที่ 3.2-22 โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

- โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) : สายนครราชสีมา - หนองคาย

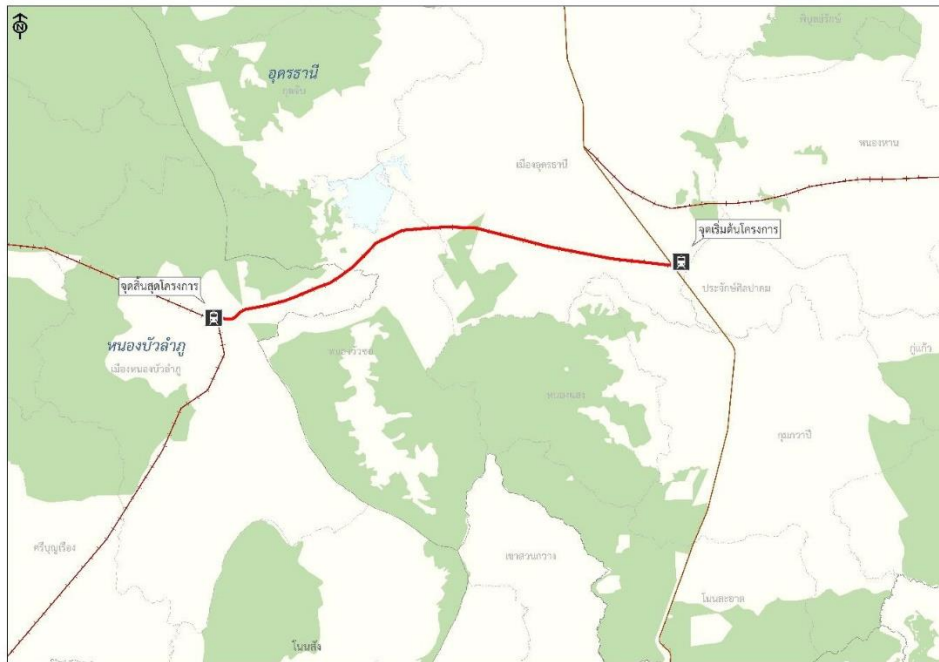
รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 356 กม. ในการออกแบบระยะที่ 2 ออกแบบให้รองรับความเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. เพื่อให้สอดคล้องกับการออกแบบโครงการระยะที่ 1 แนวเส้นทางครอบคลุมพื้นที่ 4 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดนครราชสีมา (สถานีบัวใหญ่) จังหวัดขอนแก่น (สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น) จังหวัดอุดรธานี (สถานีอุดรธานี) และจังหวัดหนองคาย (สถานีหนองคาย) โดยเป็นสถานียกระดับทุกสถานี เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงให้บริการเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีการเดินรถร่วมกับรถสินค้าจากจีน/สปป.ลาว เฉพาะช่วงสะพานข้ามน้ำโขง - นาทา



รูปที่ 3.2-23 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย

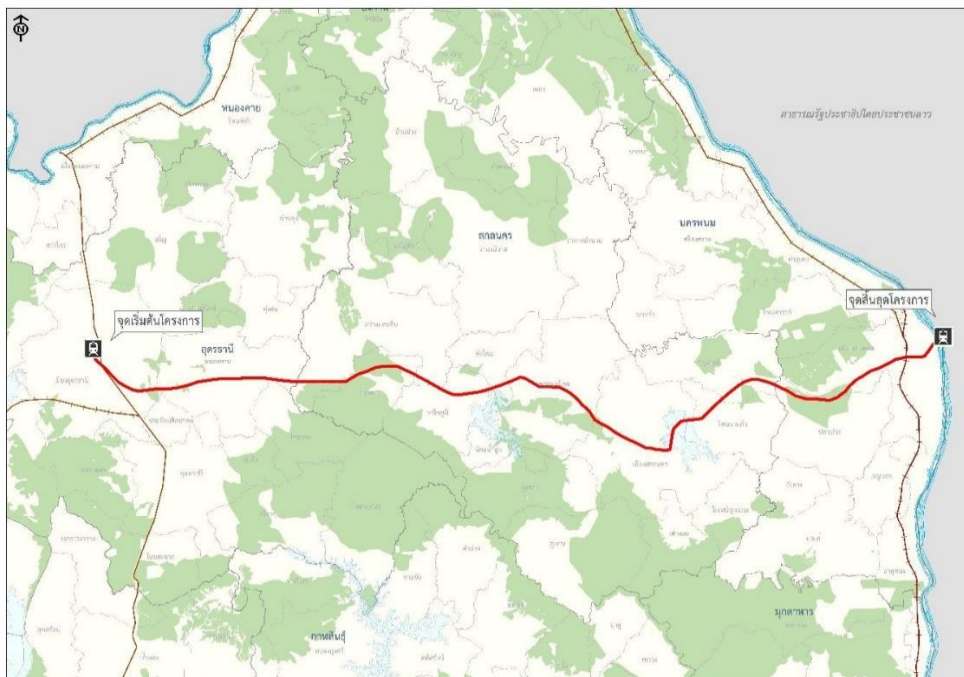
- โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ ตามแผนระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585)

ช่วงสถานีอุดรธานี - หนงบัวลำภู เป็นการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะทาง 53 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-24 โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ ช่วงสถานีอุดรธานี - หนงบัวลำภู

ช่วงอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม เป็นการก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยว ระยะทาง 247 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-25 โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ ช่วงสถานีอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม

โดยทั้ง 2 เส้นทางต้องมีการศึกษาความเหมาะสมต่อไป

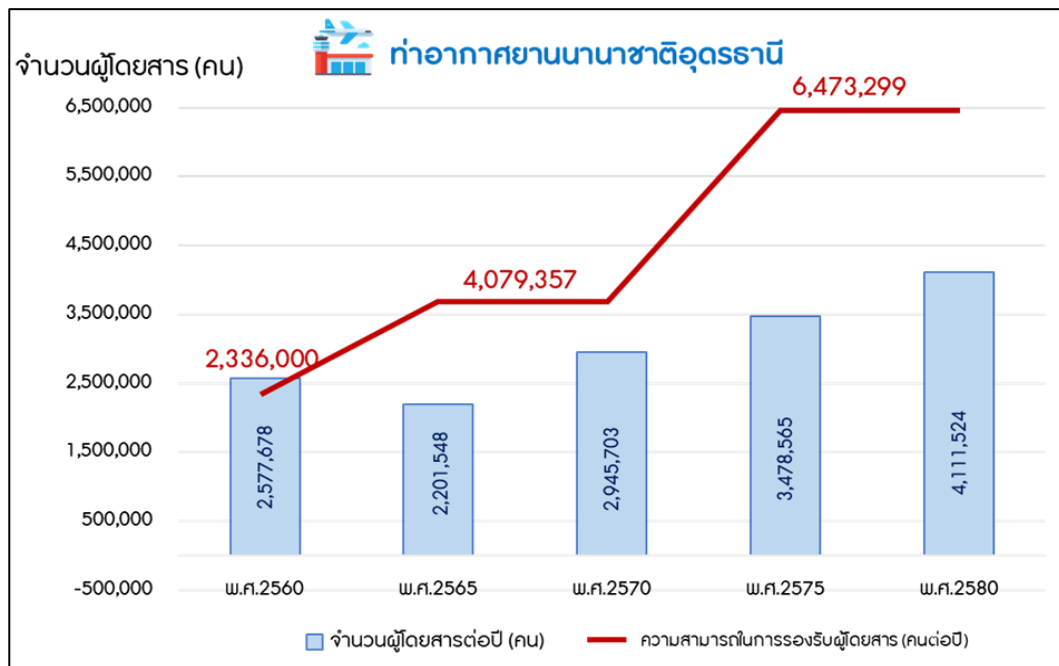
3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ตั้งอยู่ที่ ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี อยู่ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พื้นที่อาคารผู้โดยสาร 19,200 ตร.ม. รองรับผู้โดยสาร 1,200 คนต่อชั่วโมง หรือ 3.40 ล้านคนต่อปี จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ขาเข้า 18 เที่ยวบินต่อวัน และขาออก 18 เที่ยวบินต่อวัน ให้บริการเส้นทางการบิน อุดรธานี - สุวรรณภูมิ, อุดรธานี - ดอนเมือง, อุดรธานี - หาดใหญ่ และอุดรธานี - ภูเก็ต ทั้งเที่ยวไป - กลับ มีสายการบินเปิดให้บริการ 5 บริษัท คือ แอร์เอเชีย การบินไทย ไทยไลอ้อนแอร์ นกแอร์ และเวียดเจ็ทแอร์



รูปที่ 3.2-26 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคตของรายงานการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ. 2560 ถึง ปี พ.ศ. 2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานียังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ในระยะ 20 ปี



รูปที่ 3.2-27 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคต

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต กรมท่าอากาศยาน มีแผนปรับปรุงทางวิ่งและอาคารผู้โดยสาร เพื่อรองรับผู้โดยสาร 4.50 ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2571 อีกทั้งแผนการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ และขยายลานจอดอากาศยานเพื่อรองรับ 5.5 ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2576 และแผนติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอาคารผู้โดยสารหลังใหม่เพื่อรองรับ 6.5 ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2579

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดอุดรธานีไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำเป็นเพียงกิจกรรมนันทนาการระยะสั้น ๆ ในสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี เช่น การพายเรือชมดอกบัว ณ ทะเลบัวแดง และการพายเรือคายัค เป็นต้น



รูปที่ 3.2-28 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container : ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดอุดรธานีในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดจอดพักรถบรรทุก ดังตารางที่ 3.2-14

ตารางที่ 3.2-14 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองหาน	อุดรธานี	หนองหาน	ขาออก
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักอุดรธานี	อุดรธานี	เมือง	ขาเข้า
3	จุดจอดพักรถบรรทุกอุดรธานี (ขาเข้า)	อุดรธานี	เมือง	ขาเข้า

4. โครงสร้างการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดอุดรธานี

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองอัจฉริยะ ศูนย์กลางการค้าการลงทุนการท่องเที่ยว และโมเดลในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product : GPP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาคอนุลุ่มน้ำโขง

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การส่งเสริมและยกระดับการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและความมั่นคงของเศรษฐกิจฐานราก

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การยกระดับคุณภาพชีวิต การสาธารณสุข และการศึกษา เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันและความเข้มแข็งให้สังคมพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลง

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมไมซ์ การกีฬา การท่องเที่ยวเชิงคุณค่า โดยใช้ศักยภาพและอัตลักษณ์ของจังหวัดอุดรธานีรองรับการแข่งขันทุกรูปแบบ

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าและยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การเสริมสร้างสังคมที่เข้มแข็ง มั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐาน แผนงานที่ 2 ยกระดับขีดความสามารถการค้าการลงทุน แผนงานที่ 3 สร้างโอกาสเพื่อเพิ่มรายได้
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริมผู้ประกอบการ โดยเฉพาะ SMEs วิสาหกิจชุมชน เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้า ส่งเสริมข้อมูลเทคโนโลยีดิจิทัล ปัญญาประดิษฐ์นวัตกรรม และกลุ่มธุรกิจเป้าหมาย โดยเฉพาะผู้ประกอบการด้านอาหาร สิ่งทอ สมุนไพร กีฬาท่องเที่ยว ดิจิทัล และผู้ประกอบการทางสังคม	1.1 อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าที่เกิดจากการส่งเสริมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล นวัตกรรมมากกว่าร้อยละ 10 1.2 อัตราการลงทุนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 1.3 จำนวนผู้ประกอบการร้อยละ 80 และอัตราการเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการ SMEs ร้อยละ 10

2. ส่งเสริมการตลาดทั้งในและต่างประเทศโดยใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์มและระบบสารสนเทศทั้งสื่อ social media ทั้ง online และ offline	2.1 จำนวนของผู้ประกอบการโดยการใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์มและระบบสารสนเทศที่สามารถทำการค้าขาย หรือการร่วมลงทุนกับทั้งในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 2.2 จำนวนโครงการของภาครัฐ และจำนวนสินค้าที่ได้รับการสนับสนุนให้มีการส่งเสริมการตลาด การค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 2.3 มูลค่าที่เพิ่มขึ้นของการค้าผ่านระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 2.4 อัตราการเพิ่มขึ้นของลูกค้านานาชาติ ร้อยละ 10 และมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 10
3. ยกระดับคุณภาพสินค้าและบริการ การรับรองมาตรฐานการใช้/สร้างตราสัญลักษณ์สินค้าอุดรธานี และผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดอุดรธานีการพัฒนาทั้งภาคการลงทุนภาคการเกษตร	3.1 สัดส่วนที่เพิ่มขึ้นของสินค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับ มากกว่าร้อยละ 10 3.2 อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าที่เกิดจากการส่งเสริมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล นวัตกรรม มากกว่าร้อยละ 10 3.3 อัตราการรับรู้เกี่ยวกับสินค้ามาตรฐานจังหวัดอุดรธานีเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 3.4 อัตราการขยายตัวจำนวนการก่อตั้งวิสาหกิจเริ่มต้น (เฉลี่ยร้อยละ 15)
4. ส่งเสริมผู้ประกอบการโดยเฉพาะ SMEs วิสาหกิจชุมชน เพื่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุน	4.1 จำนวนที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการโดยเฉพาะ SMEs วิสาหกิจชุมชน ที่เข้าถึงแหล่งเงินทุน (ร้อยละ 10) 4.2 จำนวนศูนย์การให้บริการเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการรับรองมาตรฐานวิสาหกิจ อย่างน้อย 1 ศูนย์ 4.3 จำนวนเงินทุนที่รับเพิ่มขึ้นร้อยละ 10
5. พัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม อาหารธรรมชาติ เกษตรและสุขภาพ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและการลงทุนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง	5.1 จำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาได้ตามมาตรฐานสากล เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 5.2 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 5.3 มูลค่าการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 5.4 จำนวนที่เพิ่มขึ้นของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐานของกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา อย่างน้อยปีละ 1 แห่ง
6. พัฒนาผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานพร้อม ecosystem สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อดึงดูดนักลงทุนพัฒนาเศรษฐกิจรองรับระเบียงเศรษฐกิจ (NEEC) และการท่องเที่ยวในอนาคต	6.1 จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาการคมนาคม ผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน ลดลงร้อยละ 10 6.2 เครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้รับการขยายมากขึ้น 6.3 จังหวัดอุดรธานีได้รับการรับรองการเป็นเมืองอัจฉริยะ อย่างน้อย 1 ด้าน

7. พัฒนาโครงสร้างด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ การคมนาคมทั้งทางรางทางบก และทางอากาศ สามารถเชื่อมต่อกับภูมิภาคทั้งภายในภายนอกประเทศ	7.1 มูลค่าต้นทุนของการคมนาคมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ลดลงร้อยละ 10 7.2 จำนวนของบุคลากรที่ได้ผ่านการรับรองใบประกาศนียบัตรจากสถาบันวิชาชีพเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 7.3 มาตรฐานของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ 7.4 จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 และอัตราความหนาแน่นของการจราจรลดลง ร้อยละ 10 7.5 จำนวนผู้เข้าอบรม ร้อยละ 80 และอัตราการเสียชีวิตของประชากรลดลงร้อยละ 10
8. พัฒนาระบบศูนย์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เพื่อรองรับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)	8.1 จำนวนศูนย์ข้อมูลขนาดใหญ่ที่ถูกพัฒนาขึ้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 8.2 จำนวนผู้ใช้บริการศูนย์ข้อมูลขนาดใหญ่ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10
9. ยกระดับประสิทธิภาพ ทักษะฝีมือแรงงาน โดยพัฒนาศักยภาพของแรงงาน พร้อมเรียนรู้การใช้เทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มผลตอบแทนสำหรับแรงงาน เพิ่มสวัสดิการการคุ้มครองแรงงาน และสร้างจรรยาบรรณให้กับแรงงาน	9.1 ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพฝีมือแรงงานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 9.2 จำนวนแรงงานที่ผ่านการรับรองมาตรฐานของกรมฝีมือแรงงาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10
10. ส่งเสริมและอนุรักษ์การใช้พลังงานทดแทน (พลังงานทดแทน/พลังงานทางเลือก)	10.1 อัตราการเพิ่มขึ้นของการใช้พลังงานทดแทน ร้อยละ 10
11. ส่งเสริมการลงทุนตามแนวทางเศรษฐกิจ BCG	11.1 มูลค่าการลงทุนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 11.2 การขยายตัวของอุตสาหกรรมชีวภาพ

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การส่งเสริมและยกระดับการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและความมั่นคงของเศรษฐกิจฐานราก	แผนงาน : แผนงานที่ 1 ส่งเสริมการเกษตร
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การส่งเสริมการขับเคลื่อนเกษตรชีวภาพเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่นสู่เกษตรกรรมยั่งยืน	1.1 สินค้าเกษตรชีวภาพมีมูลค่าเพิ่มขึ้น (ขยายตัวร้อยละ 5) 1.2 สินค้าเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่นมีมูลค่าเพิ่มขึ้น (ขยายตัวร้อยละ 4) 1.3 กลุ่มประชาชนมีรายได้ต่ำสุดร้อยละ 40 มีความสามารถในการบริหารจัดการหนี้สินได้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (สัดส่วนภาระหนี้ต่อรายได้ (debt service ratio) (ร้อยละ 50)

2. เพิ่มประสิทธิภาพโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ การวิจัย และเกษตรอัจฉริยะ	2.1 ผลผลิตต่อหน่วยของฟาร์มหรือแปลงที่มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่/อัจฉริยะเพิ่มขึ้น (เพิ่มขึ้นร้อยละ 15) 2.2 สินค้าที่ได้จากเทคโนโลยีสมัยใหม่/อัจฉริยะมีมูลค่าเพิ่มขึ้น (เพิ่มขึ้นร้อยละ 4) 2.3 ประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรต่อหน่วยมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น (เพิ่มขึ้นร้อยละ 15) 2.4 เทคโนโลยีและนวัตกรรม
3. ได้การรับรองมาตรฐานของเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์	3.1 สินค้าเกษตรปลอดภัยมีมูลค่าเพิ่มขึ้น (ขยายตัวร้อยละ 3) 3.2 ผลិតภัณฑ์เกษตรปลอดภัยของไทยได้รับการยอมรับด้านคุณภาพความปลอดภัยและคุณค่าทางโภชนาการสูงขึ้น (ดัชนีระดับดี)
4. ยกระดับสินค้าเกษตรแปรรูป และเกษตรอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล	4.1 สินค้าเกษตรแปรรูปและผลิตภัณฑ์มีมูลค่าเพิ่มขึ้น (ขยายตัวร้อยละ 4)
5. สร้างเครือข่ายและเพิ่มช่องทางการตลาดที่หลากหลาย จัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางการเกษตร	5.1 วิสาหกิจการเกษตรจากฐานชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นมีการจัดตั้งในทุกตำบลเพิ่มขึ้น (1 ตำบล 1 วิสาหกิจ)
6. ยกระดับศักยภาพวิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการกิจการ	6.1 สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์วิสาหกิจชุมชนและกลุ่มเป้าหมาย) ที่ขึ้นทะเบียนกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับมาตรฐานเพิ่มขึ้น (สหกรณ์มีความเข้มแข็งระดับที่ 1 และ 2) 6.2 ผู้ประกอบการเศรษฐกิจฐานรากที่มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 5 6.3 ศักยภาพและขีดความสามารถเศรษฐกิจฐานรากเพิ่มขึ้น (ไม่ต่ำกว่าละ 20 ต่อปี) 6.4 ผู้ประกอบการเทคโนโลยีและนวัตกรรม
7. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตร และพัฒนาระบบนิเวศการเกษตร	7.1 อัตราการขยายตัวของมูลค่าสินค้าเกษตรแปรรูปและผลิตภัณฑ์ (เฉลี่ยร้อยละ) 7.2 มูลค่าผลผลิตสินค้าเกษตรต่อหน่วย (เฉลี่ยร้อยละ)

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การยกระดับคุณภาพชีวิต การสาธารณสุข และการศึกษา เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันและความเข้มแข็งให้สังคมพร้อมรับมือกับ การเปลี่ยนแปลง	แผนงาน : แผนงานที่ 1 ยกระดับคุณภาพชีวิต แผนงานที่ 2 พัฒนาคุณภาพชีวิต
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ลดความเหลื่อมล้ำและลดความยากจนยกระดับรายได้ ครัวเรือน ยกระดับฝีมือแรงงาน มีหลักประกันทาง สังคม ดำเนินชีวิตตามหลักของปรัชญาเศรษฐกิจ พอเพียง	1.1 อัตราการออมของครัวเรือนสูงกว่าร้อยละ 5 1.2 สัดส่วนแรงงานที่มีประกันสังคมเพิ่มขึ้นมากกว่า ร้อยละ 22 1.3 แรงงานได้มาตรฐาน ได้ค่าจ้างตามมาตรฐานฝีมือ แรงงานร้อยละ 5 1.4 สัดส่วนความยากจนของครัวเรือนลดลงให้ต่ำกว่า ร้อยละ 8 1.5 ความเหลื่อมล้ำของรายได้ลดลงจนต่ำกว่าร้อยละ 40 1.6 อัตราหนี้สินเฉลี่ยต่อรายได้เฉลี่ยของครัวเรือน ไม่เกินกว่า 8 เท่า 1.7 จำนวนแรงงานได้รับการพัฒนาฝีมือเพิ่มขึ้น 1.8 ผู้ผ่านการอบรมมีทักษะและความรู้ด้านภาษาเกาหลี เพิ่มขึ้น 1.9 บ้านซ่อม/สร้างบ้านในตำบลไม่น้อยกว่า 30 ตำบล
2. เพิ่มโอกาสและการพัฒนาคุณภาพการศึกษาการสร้าง สังคมแห่งการเรียนรู้โดยเฉพาะทักษะการเรียนรู้ ทักษะ การทำงาน และทักษะชีวิต สำหรับทุกช่วงวัยเพื่อ รองรับความเปลี่ยนแปลงในสังคมที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว	2.1 อัตราการศึกษาต่อมัธยมปลายและอาชีวศึกษาสูง กว่าร้อยละ 80 2.2 จำนวนปีที่ได้รับการศึกษาของประชากรที่มีอายุ ตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไปเพิ่มขึ้นเป็น 18 ปี 2.3 การเข้าถึงอินเทอร์เน็ตเท่ากับค่าเฉลี่ยของทั้งประเทศ (ปี พ.ศ. 2021 ประเทศไทยผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตมาก ถึง 69.5 % เมื่อเทียบกับประชากรทั้งประเทศ) 2.4 พัฒนาการเด็ก อายุ 0-5 ปี มีพัฒนาการสมวัย ร้อยละ 90 2.5 ระดับสติปัญญา (IQ) เท่ากับเป้าหมาย/ค่าเฉลี่ย ของประเทศ 2.6 ผู้เรียนได้รับการพัฒนาพหุปัญญาทุกด้าน 2.7 ผู้บริหารระดับได้วางแผนยุทธศาสตร์ด้านการศึกษา พหุปัญญา 2.8 ผู้บริหารได้จัดการเมืองด้านการศึกษาพหุปัญญา 2.9 สร้างเครือข่ายของกลุ่มผู้บริหารทั้งภาครัฐและ เอกชนทุกภาคส่วน

3. สร้างเสริมสุขภาพแบบองค์รวม เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงของโรคที่สำคัญ เช่น โรคเบาหวาน โรคความดันโลหิตสูง โรคมะเร็ง รวมทั้งโรคอุบัติใหม่อุบัติซ้ำ และเพิ่มศักยภาพของสุขภาวะทางกาย ทางจิตใจ และทางสังคม เป็นคนดีมีศีลธรรม มีความรอบรู้ด้านสุขภาพ	3.1 คุณภาพชีวิต อายุขัยเฉลี่ยของผู้สูงอายุดีขึ้น ร้อยละ 5 3.2 คะแนนสุขภาพจิตเพิ่มขึ้นเป็น 72 คะแนน 3.3 อัตราการคลอดมีชีพของหญิงอายุ 15-19 ปี ไม่เกิน 34 : 1,000 ประชากรหญิงกลุ่มอายุ 15-19 ปี 3.4 ร้อยละ 80 ของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโรคอุบัติใหม่อุบัติซ้ำได้รับการช่วยเหลือ 3.5 ทุกช่วงวัยมีคุณภาพชีวิตเพิ่มขึ้น ได้รับการพัฒนาอย่างสมดุลทั้งทางด้านร่างกาย สติปัญญา และคุณธรรมจริยธรรม เป็นผู้มีความรู้และทักษะในศตวรรษที่ 21 รู้การเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต ร้อยละ 5 3.6 มีชุมชนต้นแบบเพื่อเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะอำเภอละ 1 ชุมชน 3.7 มีความรอบรู้ด้านสุขภาพร้อยละ 60 3.8 อัตราการป่วย/การตายด้วยโรคเบาหวาน ความดันโลหิตสูงลดลงร้อยละ 5 3.9 อัตราเด็กแรกเกิดที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 2,500 กรัม ไม่เกินร้อยละ 7 3.10 สมรรถภาพทางกายของประชาชน จังหวัดอุดรธานี ดีขึ้นร้อยละ 80
4. เตรียมความพร้อมเข้าสู่ผู้สูงอายุ ทั้งในด้านการออกแบบเศรษฐกิจที่เหมาะสมกับผู้สูงอายุการดูแลผู้สูงอายุในระยะยาว การออกแบบเพื่อการเข้าถึงของคนทุกกลุ่มในสังคม (Universal Design)	4.1 ผู้สูงอายุที่ได้รับการส่งเสริมการมีงานทำและเข้าฝึกอาชีพมีงานทำเพิ่มขึ้นร้อยละ 10
5. ส่งเสริมการพัฒนาองค์ความรู้ นวัตกรรม เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตและการดูแลผู้สูงอายุ	5.1 มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริงในผู้สูงอายุ เพิ่มขึ้นอย่างน้อย ร้อยละ 10 5.2 ผู้สูงอายุได้รับการคัดกรองสุขภาพ/ดูแลสุขภาพ ร้อยละ 90 กลุ่มเสี่ยงได้รับคำแนะนำ/การส่งต่อ ร้อยละ 100 (ร้อยละ 95) 5.3 ร้อยละของผู้สูงอายุที่มีภาวะพึ่งพิง ได้รับการดูแลตามแผนการดูแล Care Plan (ร้อยละ 85) 5.4 ผู้นำ 3 วัย
6. เสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม ค่านิยมที่ดีงาม ตระหนักและภูมิใจในความเป็นไทย นำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการดำรงชีวิตเพื่อสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลง	6.1 ค่าดัชนีคุณธรรม 5 ประการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 15 จากปีฐาน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมไมซ์ การกีฬา การท่องเที่ยวเชิงคุณค่า โดยใช้ศักยภาพและอัตลักษณ์ของจังหวัดอุดรธานีรองรับการแข่งขันทุกรูปแบบ	แผนงาน : แผนงานที่ 1 ยกระดับการท่องเที่ยว แผนงานที่ 2 ยกระดับการกีฬา
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. สร้างและสนับสนุนคลัสเตอร์เชื่อมโยงกลุ่มผู้ผลิตสินค้าและบริการ อุตสาหกรรมไมซ์ การท่องเที่ยวและการกีฬา	1.1 จำนวนคลัสเตอร์ทางการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมไมซ์และกีฬา ไม่น้อยกว่า 10 คลัสเตอร์
2. ยกระดับผู้ประกอบการและบุคลากรด้านอุตสาหกรรมไมซ์ การท่องเที่ยวและการกีฬาแบบคู่ขนานให้มีความพร้อมในทุกระดับเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงและเพิ่มโอกาสทางการตลาดทั้งในและต่างประเทศ	2.1 คุณภาพหรือมาตรฐานที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 2.2 GPP จากการท่องเที่ยวการค้าอุตสาหกรรมไมซ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี เทียบจากปีที่ผ่านมา
3. วิจัย ออกแบบ และสร้างเครือข่ายกลุ่มความร่วมมือทางวิชาการ เพื่อพัฒนาศักยภาพและอัตลักษณ์ของจังหวัดให้มีมูลค่าสูงรองรับการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ นวัตกรรม และจิตวิญญาณ	3.1 อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (เฉลี่ยร้อยละ) 3.2 จำนวนเมืองและชุมชนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม 3.3 อัตราการขยายตัวของจำนวนสินค้าและบริการการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมที่ได้รับการขึ้นทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญา (เฉลี่ยร้อยละ)
4. ยกระดับโครงข่ายระบบดิจิทัล ระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและมาตรฐานของแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมไมซ์ การท่องเที่ยวและการกีฬา	4.1 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางน้ำ 4.2 จำนวนโครงข่ายระบบดิจิทัลและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยเพื่อรองรับอุตสาหกรรมไมซ์ การท่องเที่ยวและการกีฬา
5. การบริหารจัดการอุตสาหกรรมไมซ์ การกีฬาและการท่องเที่ยวอย่างเป็นเลิศ สร้างความประทับใจและความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว	5.1 จำนวนการจัดงานในอุตสาหกรรมไมซ์ การกีฬา และการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ของการจัดงาน 5.2 ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากรอบปีที่ผ่านมา เพิ่มขึ้น 2.5 วัน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าและยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 อนุรักษ์ ป่าไม้ ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. อนุรักษ์ฟื้นฟูเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้สมบูรณ์	1.1 สัดส่วนพื้นที่สีเขียวพื้นที่เป็นป่าธรรมชาติ ร้อยละ 1 1.2 สัดส่วนพื้นที่สีเขียวพื้นที่เป็นป่าเศรษฐกิจเพื่อการใช้ประโยชน์ร้อยละ 1 1.3 สัดส่วนพื้นที่สีเขียวพื้นที่เป็นป่าในเขตเมืองและชนบทร้อยละ 1 1.4 อัตราการอมของครัวเรือนสูงกว่าร้อยละ 3 (ผ่านธนาคารต้นไม้)
2. อนุรักษ์ ป่าไม้ และพัฒนาแหล่งน้ำ ที่มีอยู่เดิม และ/หรือ พัฒนาเพิ่มขึ้นเพื่อการใช้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน	2.1 ดัชนีความมั่นคงด้านน้ำอุปโภคบริโภค เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 2.2 ดัชนีความมั่นคงด้านน้ำเพื่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 2.3 ดัชนีความมั่นคงด้านน้ำเพื่อการเกษตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 2.4 ดัชนีความมั่นคงด้านน้ำเพื่อการพัฒนาตามเศรษฐกิจ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3
3. เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อย่างถูกวิธี/เหมาะสมเพื่อรองรับกับการขยายตัวของเมืองชุมชนและการท่องเที่ยว	3.1 ดัชนีประสิทธิภาพการจัดการขยะ เพิ่มขึ้นร้อยละ 2
4. การเสริมสร้างความตระหนักและเตรียมความพร้อมรับมือต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	4.1 ดัชนีการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่มขึ้นร้อยละ 5
5. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและการสร้างเครือข่ายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	5.1 ดัชนีการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่มขึ้นร้อยละ 5

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 การเสริมสร้างสังคมที่เข้มแข็ง มั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
1. แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริมการเรียนรู้วิถีปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข เพื่อสร้าง/สนับสนุน มีส่วนร่วมของประชาชนในฐานะพลเมืองอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขภายใต้ความศรัทธาที่แตกต่างและสร้างความตระหนักรู้ของประชาชนในด้านสิทธิและหน้าที่พลเมือง การเคารพสิทธิและหน้าที่	1.1 ความตระหนักรู้ของประชาชนในด้านสิทธิและหน้าที่พลเมือง การเคารพสิทธิและหน้าที่ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 1.2 กรณีกระทำความผิดกฎหมาย กระทำละเมิดเกี่ยวกับการปกครองในพื้นที่ (ชุมนุมตามกรอบแห่งกฎหมาย) ลดลงร้อยละ 5

2. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมเครือข่ายทางสังคม ป้องกันและ แก้ไขปัญหาเสพตติมิให้ส่งผลเสียต่อสุขภาพและ ความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สินและความสงบความสุข ของประชาชน	2.1 จำนวนเครือข่าย/ชุมชนในการป้องกันปัญหา อาชญากรรมเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 2.2 แจ้งความดำเนินคดีลดลงร้อยละ 30 2.3 อัตรากระทำผิดซ้ำลดลงร้อยละ 10 2.4 ร้อยละของเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความรู้ความเข้าใจการ ปฏิบัติงานดูแลผู้ป่วยจิตเวชเพิ่มขึ้นร้อยละ 80 2.5 ปัญหาเสพตติมิในพื้นที่ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 2.6 สร้างเครือข่ายในการดูแลผู้ป่วยจิตเวช
3. รักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของ ประชาชน	3.1 จำนวนอาชญากรรมและความเสียหายทางทรัพย์สิน ทางเทคโนโลยีออนไลน์ลดลงร้อยละ 20 3.2 เครือข่ายผู้นำชุมชนมีความรู้ ความเข้าใจในการ ป้องกันและแก้ไขภัยอาชญากรรมทางเทคโนโลยี ออนไลน์เพิ่มขึ้น 20 3.3 จำนวนอาชญากรรมลดลงร้อยละ 30 3.4 ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 70
4. ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการด้านการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย โดยเฉพาะอุบัติเหตุทางถนน ภัยแล้ง อุทกภัย วาตภัย และอัคคีภัย	4.1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่เกิน 18 ต่อ 100,000 คนต่อปี 4.2 มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินประชาชนลดลง ร้อยละ 10 4.3 เกิดอุทกภัย ภัยแล้งลดลงร้อยละ 5 4.4 มีแหล่งกักเก็บน้ำที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 4.5 จำนวนพื้นที่ประสบภัยท่วม/แล้ง ช้ำซากลดลง ร้อยละ 10 4.6 มีเครือข่ายเฝ้าระวังในการป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัยเพิ่มขึ้นในทุกอำเภอของจังหวัดอุดรธานี
5. ส่งเสริมความร่วมมือด้านกฎหมายและกระบวนการ ยุติธรรม ทั้งระดับชาติและระหว่างประเทศ	5.1 เหยื่ออาชญากรรมได้รับการดูแลช่วยเหลือมากกว่า ร้อยละ 80

4.4 เป้าประสงค์

- 1) เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุน
- 2) เพื่อให้เกษตรกรพึ่งพาตนเองได้อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน
- 3) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต การสาธารณสุข และการศึกษา
- 4) เพื่อเพิ่มปริมาณและมูลค่าด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมไม้
- 5) เพื่อรักษาความสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชน
- 6) เพื่อให้มีความสงบเรียบร้อย และประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาศักยภาพ การค้าการลงทุนและระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง		
1.1	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคม	7,995,812,800.00
1.2	โครงการยกระดับสินค้า บริการ และพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าการลงทุน	216,800,000.00
1.3	โครงการส่งเสริมการค้าและเชื่อมโยงการตลาดในภูมิภาคและระดับสากล	11,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การส่งเสริมและยกระดับการผลิต และการตลาดสินค้าเกษตรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการ แข่งขันและความมั่นคงของเศรษฐกิจฐานราก		
2.1	โครงการยกระดับสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับการผลิต การแปรรูปและการตลาดแบบครบวงจรภายใต้การขับเคลื่อนด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG	2,197,072,220.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การยกระดับคุณภาพชีวิต การสาธารณสุข และการศึกษา เพื่อสร้าง ภูมิคุ้มกันและความ เข้มแข็ง ให้สังคมพร้อม รับมือกับการเปลี่ยนแปลง		
3.1	โครงการยกระดับคุณภาพชีวิตสร้างโอกาสทางสังคมและความเสมอภาคทุกช่วงวัย	151,104,000.00
3.2	โครงการพัฒนาทักษะการเรียนรู้ตลอดชีวิต	130,572,352.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมไม้ การกีฬา การท่องเที่ยวเชิงคุณค่า โดยใช้ศักยภาพ และอัตลักษณ์ของจังหวัดอุดรธานีรองรับการแข่งขันทุกรูปแบบ		
4.1	โครงการยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมไม้ การกีฬา การท่องเที่ยวเชิงคุณค่า โดยใช้ศักยภาพและอัตลักษณ์ของจังหวัดอุดรธานี	6,206,369,856.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
4.2	โครงการยกระดับศักยภาพบุคลากรในการสนับสนุนการกีฬาของ จังหวัดอุดรธานี	1,375,384,144.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าและยั่งยืน		
5.1	โครงการการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการใช้ ประโยชน์อย่างคุ้มค่าและยั่งยืน	2,324,919,720.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การเสริมสร้างสังคมที่เข้มแข็ง มั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน		
6.1	โครงการการบูรณาการเพื่อป้องกัน แก้ไขปัญหาอาชญากรรม ใน ชุมชน (Udon Thani Safe Community) : อุดรปลอดภัย ประชาชนอุดรธานี	307,958,200.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

จุดแข็ง (Strength) : ปัจจัยภายใน

- S1 อุดรธานีเป็นเมืองมรดกโลก เมืองไมซ์ซิตี้เมืองสปอร์ตซิตี้ เมืองสมุนไพรและเขตพัฒนา
การท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน
- S2 เป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ ที่สามารถรองรับระบบการขนส่งทางอากาศ ทางบก ระบบราง
เพื่อการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมและการเกษตร
- S3 เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอาหารและการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญซึ่งมี
ความสามารถในการแข่งขันสูง
- S4 เป็นศูนย์กลางการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
- S5 เป็นศูนย์กลางการค้าผ้าทอมือและผลิตภัณฑ์ชุมชนในอนุภาคลุ่มน้ำโขง
- S6 ระบบบริการสาธารณสุขมีศักยภาพเป็นศูนย์บริการทางการแพทย์ในระดับอนุภูมิภาค
- S7 มีความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวทุกรูปแบบ (Lifestyle)
- S8 มีแรงงานที่มีทักษะ ไปทำงานต่างประเทศสามารถเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดและสามารถ
นำความรู้และประสบการณ์มาพัฒนาจังหวัดได้
- S9 ผู้ประกอบการ SME วิสาหกิจชุมชน โดยเฉพาะกลุ่มผ้าและการเกษตร มีความสามารถ
ในการแข่งขัน
- S10 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและความปลอดภัยทางถนนอยู่ในเกณฑ์ดี
- S11 มีการจัดการขยะมูลฝอยชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 ครึ่งเรือมีรายได้น้อย มีเงินออมต่ำ มีภาระหนี้เพิ่มมากขึ้น มีความเปราะบางทางเศรษฐกิจและสังคม ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางรายได้สูง
- W2 ภาวะความเจ็บป่วยจากโรคเรื้อรังที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ อยู่ในเกณฑ์สูง
- W3 เกษตรกรรมยังพึ่งพาเกษตรเชิงเดี่ยว
- W4 การเพิ่มขึ้นของปัญหายาเสพติดก่อให้เกิดปัญหาสังคมเพิ่มขึ้น
- W5 ทรัพยากรธรรมชาติมีอยู่อย่างจำกัด ขาดการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมจนอาจไม่สามารถรับมือกับการขยายตัวของการพัฒนาในอนาคตได้/ทรัพยากรธรรมชาติมีอยู่อย่างจำกัดและมีปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายด้าน ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต
- W6 ประสิทธิภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ
- W7 ภาวะสุขภาพจิต ความโดดเดี่ยว ช่องว่างระหว่างวัยนำไปสู่ความเปราะบางทางสังคมที่เพิ่มมากขึ้น
- W8 ผลการทดสอบระดับชาติเฉลี่ยต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานการศึกษา ทั้งผลการทดสอบ O-NET, RT, NT, V-NET, N-NET, B-NET
- W9 บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเพื่อมาสนับสนุนศักยภาพด้านไมซ์ กีฬา และการท่องเที่ยวของจังหวัดไม่เพียงพอ
- W10 โครงสร้างพื้นฐานในชนบท ไม่ทั่วถึงและขาดการซ่อมบำรุง

โอกาส (Opportunity)

- O1 การขยายโครงข่ายด้านคมนาคมของประเทศและกลุ่มประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ส่งเสริมให้จังหวัดอุดรธานีมีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมด้านการค้าการลงทุน ด้านโลจิสติกส์ที่ออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้
- O2 การเป็นเจ้าภาพมหกรรมพืชสวนโลก ปี 2569 และการได้สิทธิ์ในการจัด L'etape Thailand by tour de France สามารถเพิ่มโอกาสในการพัฒนาด้านต่างๆ ของจังหวัดอุดรธานี
- O3 เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงยังคงเติบโตและมีแนวโน้มที่จะมีการค้าขายภายในภูมิภาคเพิ่มขึ้น
- O4 การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศไทยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น
- O5 การพัฒนาระบบดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นโอกาสในการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน การศึกษาและการแก้ไขปัญหาทางสังคม

- O6 นโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนเพื่อสร้างเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) มีเพิ่มมากขึ้น
- O7 มีการส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ (EWE, NeEC) ทำให้จังหวัดอุดรธานีได้สิทธิประโยชน์ในด้านการค้า การลงทุนเพิ่มมากขึ้น
- O8 จังหวัดอุดรธานีมีนิคมอุตสาหกรรมที่สามารถรองรับและส่งเสริมผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- O9 มีความหลากหลายทางชีวภาพเป็นโอกาสสู่การส่งออกอาหารแห่งอนาคต
- O10 จังหวัดอุดรธานี อยู่ในพื้นที่การพัฒนาระเบียงนวัตกรรมสุขภาพ (Wellness) ซึ่งสามารถสร้างเศรษฐกิจโดยนำฐานการแพทย์มาเสริมศักยภาพ

อุปสรรค (Threat)

- T1 การระบาดของโรคอุบัติใหม่อุบัติซ้ำ
- T2 การเข้าสู่สังคมสูงวัย อาจมีผลกระทบต่อการขาดแคลนแรงงาน ภาวะสุขภาพของประชากร และความเข้มแข็งทางสังคม
- T3 ความผันผวนของสถานการณ์โลกทั้งทางเศรษฐกิจและการเมือง ส่งผลต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจ
- T4 ต้นทุนการผลิตมีการปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลกระทบค่าครองชีพ
- T5 การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศโลก ส่งผลให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติมากขึ้นและรุนแรงขึ้น
- T6 ที่ตั้งจังหวัดอุดรธานีมีระยะทางห่างไกลจากท่าเรือขนส่งสินค้าและกรุงเทพมหานคร
- T7 ภัยคุกคามจากไซเบอร์ เป็นสาเหตุการเพิ่มขึ้นของคดีความและอาชญากรรม

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา และนครสวรรค์ ในระหว่าง วันที่ 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 เป็นการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการ สัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนมกราคม 2568

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

เนื่องจากคุณลักษณะและอัตลักษณ์ของกลุ่มพื้นที่จังหวัด ในแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

ที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนา
โครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้อง
กับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและ
ภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการ
พัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วย
ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสม
ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐาน
ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
ให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการ
วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้าน
การเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ
วิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
ต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหา
และความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉกทศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมาย
สำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วม
ประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอ
ยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับ
จุดต้นทาง - ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทาง
รางในอนาคต

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