



สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS** เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง
(จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดร้อยเอ็ด)

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก

ความสะดวก เพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 2) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาและระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568 - 2580 ประกอบด้วย แผนงานแผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 4) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัดระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาและระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

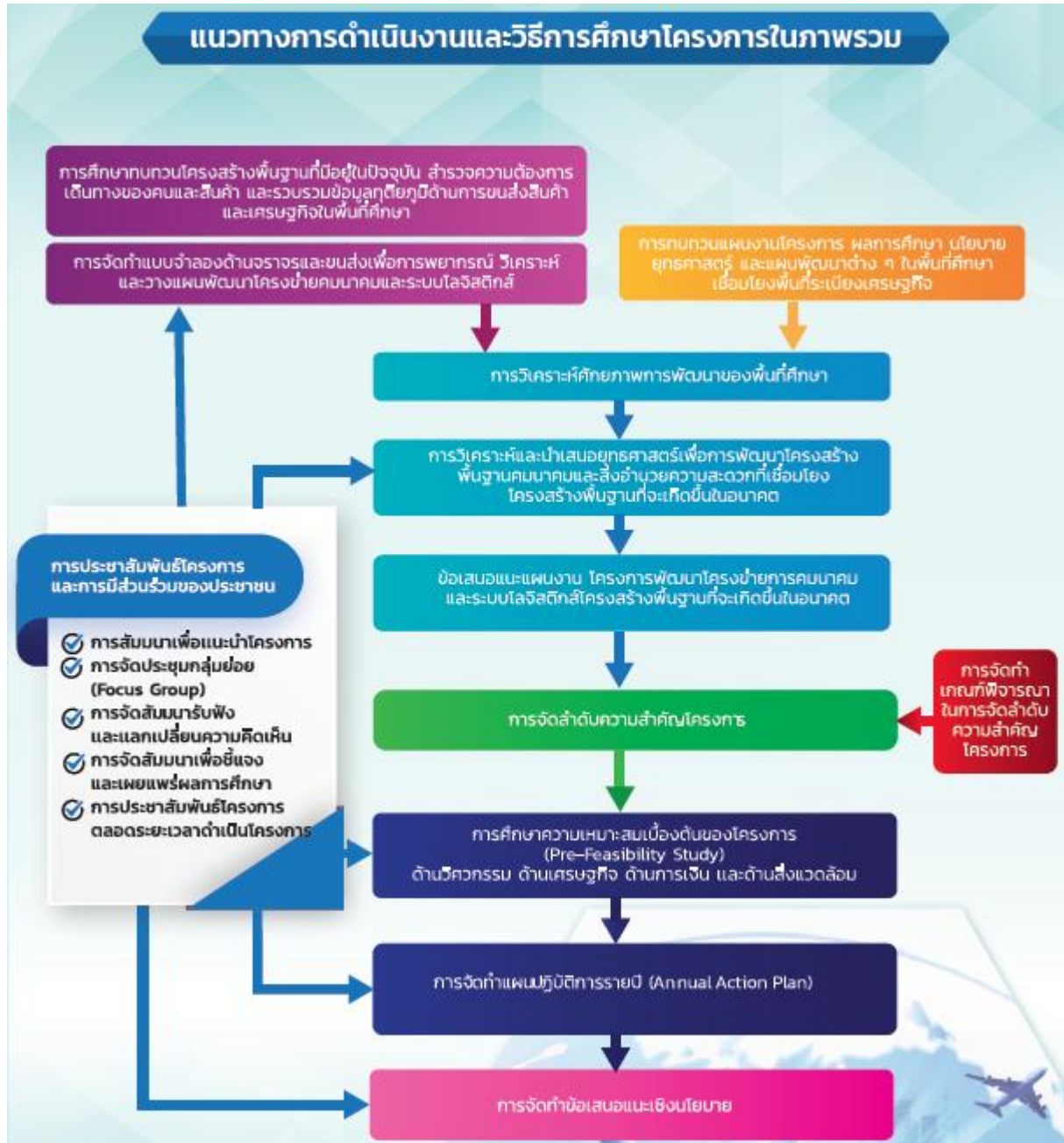
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **งานส่วนที่ 2 :** จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **งานส่วนที่ 3 :** งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1

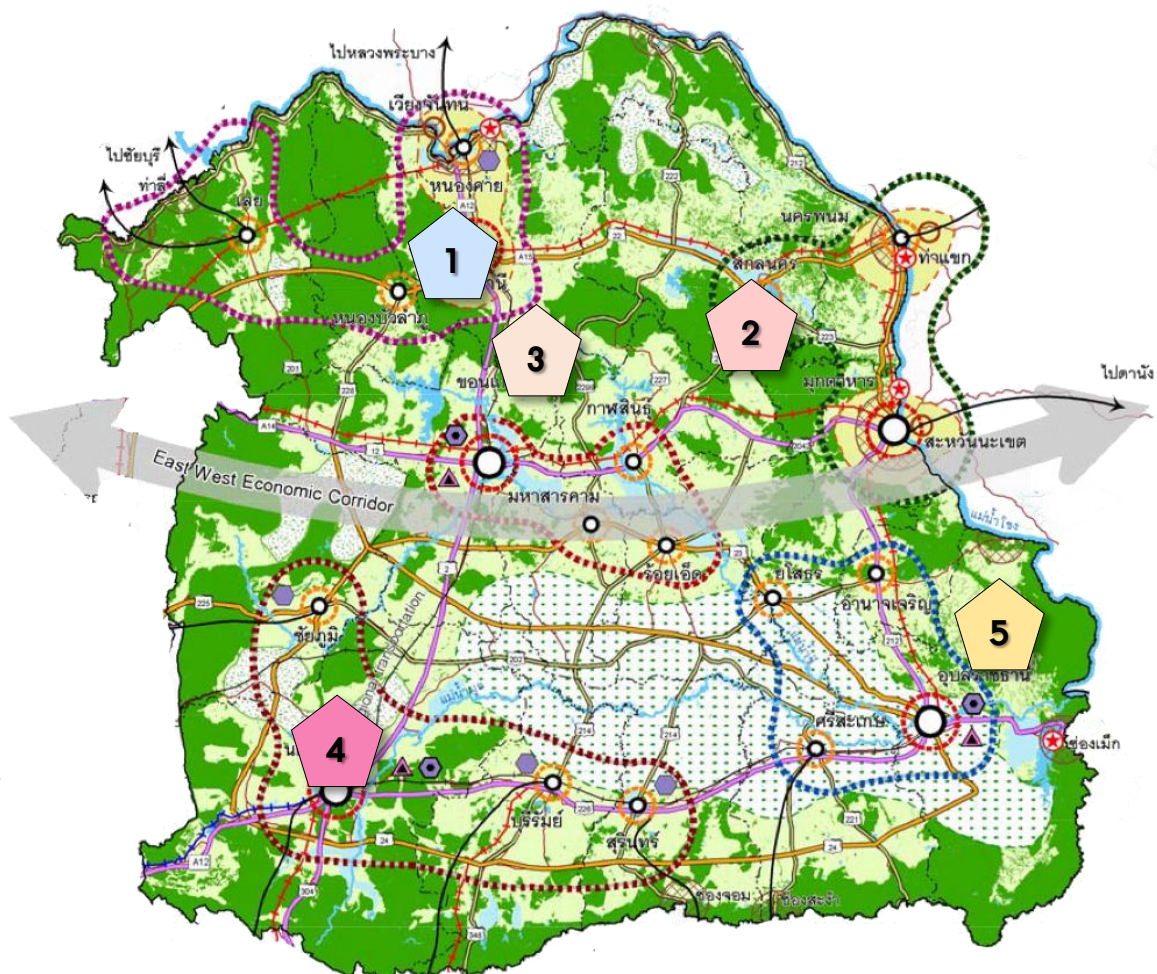


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

1.4 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 5 พื้นที่ ดังนี้

- 1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จำนวน 5 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด อุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู
- 2) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จำนวน 3 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร
- 3) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด
- 4) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์
- 5) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด อุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ



รูปที่ 1.4-1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

2. การดำเนินงานของโครงการ



3. การศึกษาทบทวนโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและอนาคต เชื่อมโยงกับพื้นที่กลุ่มจังหวัด

3.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด โดยมีจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่างๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดขอนแก่น

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

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

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

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

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



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (แม่สอด - มุกดาหาร)** เป็นเส้นทางคมนาคมที่ใช้ติดต่อกับจังหวัดเพชรบูรณ์ ทางทิศตะวันตกของจังหวัดขอนแก่น โดยผ่านอำเภอมัญจาคีรี อำเภอนาคู และสิ้นสุดที่ตัวเมืองขอนแก่น บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และยังเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย



รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201** เริ่มจากอำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา ผ่านเมืองชัยภูมิ - อำเภอภูเขียว - และอำเภอชุมแพ และเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และจากอำเภอชุมแพไปสู่เมืองเลย มีขนาดจำนวน 2-4 ช่องจราจร ระยะทางรวมทั้งสิ้น 395 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 207 เชื่อมระหว่างอำเภอเมืองพล และอำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ ของจังหวัดบุรีรัมย์



รูปที่ 3.1-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 207

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 จากแยกท่าพระ อำเภอเมืองขอนแก่น และอำเภอเมืองมหาสารคาม



รูปที่ 3.1-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208

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



รูปที่ 3.1-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

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



สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 1



สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพล จังหวัดขอนแก่น

รูปที่ 3.1-8 ตัวอย่างสถานีขนส่งผู้โดยสารภายในจังหวัดขอนแก่น

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดขอนแก่นมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดขอนแก่น เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับ การเติบโตในอนาคต

จังหวัดขอนแก่นมีสถานีรถไฟให้บริการ 5 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟขอนแก่น และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟเขาสนกวาง สถานีรถไฟน้ำพอง สถานีรถไฟ บ้านไผ่ และสถานีรถไฟเมืองพล โดยมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีรถไฟขอนแก่นและสถานีกรุงเทพ อภิวัฒน์ จำนวนเฉลี่ย 6 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีขอนแก่นและสถานีอื่น ๆ จำนวน เฉลี่ย 5 เที่ยวต่อวัน



สถานีรถไฟขอนแก่น



สถานีรถไฟเขาสนกวาง



สถานีรถไฟน้ำพอง



สถานีรถไฟบ้านไผ่



สถานีรถไฟเมืองพล

รูปที่ 3.1-9 ตัวอย่างสถานีรถไฟภายในจังหวัดขอนแก่น

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

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



รูปที่ 3.1-10 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดขอนแก่นไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำเป็นเพียงกิจกรรมนันทนาการระยะสั้นๆ ในสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น เช่น การพายเรือชมดอกบัว ณ ทะเลบัวแดง ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำใหญ่ที่สุดในภาคอีสาน และการพายเรือคายัค เป็นต้น

(6) ระบบโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดขอนแก่นในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก สถานีขนส่งสินค้า Dry Port และจุดจอดพักรถบรรทุก

ตารางที่ 3.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดขอนแก่น

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

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.2.2 จังหวัดกาฬสินธุ์

จังหวัดกาฬสินธุ์ตั้งอยู่ใจกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนเป็นจังหวัดที่ไม่มีสนามบินและทางรถไฟผ่าน ถึงอย่างนั้นจังหวัดกาฬสินธุ์มีโครงข่ายถนนทั้งทางหลวงสายประธาน สายหลัก สายรอง และสายย่อยครอบคลุมพื้นที่ ทำให้การเดินทางคมนาคมภายในและระหว่างจังหวัดสามารถทำได้อย่างสะดวกและคล่องตัว โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

การเดินทางจากกรุงเทพมหานครสู่จังหวัดกาฬสินธุ์โดยรถยนต์สามารถใช้เส้นทางไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่จังหวัดสระบุรี เมื่อถึงอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ให้ทำการเลี้ยวเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 (ถนนแจ้งสนิท) เมื่อถึงจังหวัดมหาสารคามให้เลี้ยวเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 (ถนนถีนานนท์) ก็จะถึงจังหวัดกาฬสินธุ์ รวมระยะทางประมาณ 520 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 7 ชั่วโมง จังหวัดกาฬสินธุ์มีระบบโครงข่ายคมนาคมและขนส่งทางถนนครอบคลุมทั้งพื้นที่ มีทั้งทางหลวงสายประธานที่เชื่อมโยงในระดับภูมิภาค ทางหลวงสายหลักที่เชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัด และทางหลวงสายรองที่เชื่อมการเดินทางระหว่างอำเภอ ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (แม่สอด - มุกดาหาร) มีจุดเริ่มต้นจาก สะพานมิตรภาพไทย/เมียนมา ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัดสุโขทัย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดสกลนคร และมาสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 844 กิโลเมตร ซึ่งเป็นถนนระเบียบเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตก (East - West Economic Corridor) ของประเทศเชื่อมการคมนาคมในระดับภูมิภาคอาเซียน และทำหน้าที่เป็นถนนแกนหลักของจังหวัดกาฬสินธุ์ในการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์กับจังหวัดข้างเคียง และประเทศเพื่อนบ้าน



รูปที่ 3.1-11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 (มหาสารคาม - สกลนคร) มีจุดเริ่มต้นจากอำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ และมาสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดสกลนคร มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 114 กิโลเมตร โดยในปัจจุบันช่วงที่ผ่านอำเภอยางตลาด อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ และอำเภอสว่างแดนดินจะทับซ้อนกันทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 เป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดข้างเคียง



รูปที่ 3.1-12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 (สายกาฬสินธุ์ - ชองจอม) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง - ตอนล่าง โดยเริ่มจากเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ตำบลกาฬสินธุ์ อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ โดยผ่านอำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ อำเภอจังหาร อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภोजตุรพักตรพิมาน และอำเภอเกษตรวิสัย จังหวัดร้อยเอ็ด และอำเภอท่าตูม อำเภอจอมพระ อำเภอเขวาสินรินทร์ อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอปราสาท จังหวัดสุรินทร์ แล้วไปสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ชายแดนประเทศกัมพูชา



รูปที่ 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227 (กาฬสินธุ์ - พังโคน) มีจุดเริ่มต้นที่ อำเภอเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดอุดรธานี มาสิ้นสุดที่อำเภอวังพังโคน จังหวัดสกลนคร มีระยะรวมทั้งหมดประมาณ 163 กิโลเมตร เป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์กับจังหวัดข้างเคียงอย่างจังหวัดสกลนคร เช่นเดียวกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 แต่แตกต่างกันตรงที่ทางหลวงหมายเลข 227 นี้จะเป็นเส้นทางเลี่ยงการขึ้นเขาภูพานเพื่อไปยังจังหวัดสกลนคร



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 299 (ลำน้ำพาน - หนองบง) มีจุดเริ่มต้นที่ อำเภอเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์ มาสิ้นสุดที่จังหวัดมุกดาหาร มีระยะรวมทั้งหมดประมาณ 135.03 กิโลเมตร เป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์กับจังหวัดข้างเคียงอย่างจังหวัดมุกดาหาร



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 299

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกาฬสินธุ์ตั้งอยู่บนถนนประดิษฐ์ ตำบลกาฬสินธุ์ อำเภอเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์ มีบริการรถโดยสารประจำทางทั้งรถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ ทั้งรถที่มาจากกรุงเทพฯ และจากจังหวัดต่างๆ เนื่องจากจังหวัดกาฬสินธุ์สามารถเดินทางได้เพียงทางบกเท่านั้น จึงทำให้มีสาย การเดินทางผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์เป็นจำนวนมาก



รูปที่ 3.1-16 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกาฬสินธุ์

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

จังหวัดกาฬสินธุ์เป็นจังหวัดที่ไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน ดังนั้นหากต้องการเดินทางด้วยรถไฟ สถานีรถไฟที่ใกล้ที่สุดคือสถานีรถไฟขอนแก่น ซึ่งสามารถใช้ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ในการเดินทางไปยังสถานีรถไฟนี้ได้ ทั้งนี้ในอนาคตหากโครงการรถไฟสายใหม่ บ้านไผ่ - นครพนมแล้วเสร็จ ก็จะสามารถใช้ระบบขนส่งทางรางได้ใกล้ยิ่งขึ้น คือสถานีร้อยเอ็ด ซึ่งห่างจากเมืองกาฬสินธุ์ประมาณ 40 กิโลเมตร

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดกาฬสินธุ์เป็นจังหวัดที่ไม่มีสนามบินพาณิชย์ ดังนั้นหากต้องการเดินทางด้วยเครื่องบิน สามารถเดินทางด้วยเครื่องบินยังสนามบินในจังหวัดข้างเคียงได้ แต่สนามบินที่สะดวกที่สุดคือสนามบินขอนแก่น ซึ่งสามารถใช้ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ในการเดินทางไปยังสนามบินแห่งนี้ได้

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดนครราชสีมาไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม มากกว่า ดังนั้นการคมนาคมทางน้ำจึงไม่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน หากจะมีการคมนาคมทางน้ำในจังหวัดกาฬสินธุ์นั้นเป็นไปในลักษณะของการท่องเที่ยวมากกว่าการเดินทาง โดยสามารถพบได้ที่บริเวณเขื่อนลำปาวที่มีให้บริการล่องแพเพื่อสันทนาการ

(6) ระบบโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดกาฬสินธุ์ในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

ตารางที่ 3.1-2 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดกาฬสินธุ์

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักยางตลาด	กาฬสินธุ์	ยางตลาด	ขาออก

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.2.3 จังหวัดมหาสารคาม

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

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

การคมนาคมขนส่งทางถนนในเขตพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม มีทางหลวงสายสำคัญพาดผ่าน และ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดมหาสารคามไปยังจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดบุรีรัมย์ รวมไปถึงจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีโครงข่ายทางหลวงสายรองและ โครงข่ายทางหลวงสายย่อย เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและตำบลต่าง ๆ เข้าถึงทุกพื้นที่ได้อย่างสะดวก

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

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



รูปที่ 3.1-17 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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



รูปที่ 3.1-18 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23

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

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



รูปที่ 3.1-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

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



รูปที่ 3.1-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 (มหาสารคาม-สกลนคร)** ประกอบด้วย 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงแรกเริ่มต้นบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ในเขตเทศบาลเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 ผ่านอำเภอกันทรวิชัย เข้าจังหวัดกาฬสินธุ์ จนถึงแยกยางตลาดในอำเภอยางตลาด ซึ่งมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 มาบรรจบทางซ้าย จึงสิ้นสุดช่วงแรกโดยมีระยะทาง 25.788 กิโลเมตร หากขับตรงไปจะเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และจากแยกเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 จะเริ่มจากแยกนี้ ซึ่งมีเส้นทางผ่านตัวเมืองกาฬสินธุ์ โดยเส้นทางผ่านอำเภอสหัสขันธ์ ก่อนที่จะเข้าเขตจังหวัดสกลนคร ผ่านอำเภอกุสุมาลย์ ผ่านอำเภอกุดบาก จนถึงสิ้นสุดบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 241 อำเภอมืองสกลนคร



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219 (บรบือ - บุรีรัมย์)** เป็นทางหลวงในแนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดมหาสารคามกับจังหวัดบุรีรัมย์ และมีเส้นทางคาบเกี่ยวกับจังหวัดสุรินทร์ ทางหลวงสายนี้มีเส้นทาง ต่อมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2431 ซึ่งแยกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ในอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม เป็นจุดเริ่มต้นทางทิศเหนือ มุ่งลงไปยังทิศใต้ ผ่านอำเภอนาเชือก อำเภอยางสีสุราช และอำเภอยักษ์ขุมภูมิพิสัย แล้วเข้าเขตจังหวัดสุรินทร์โดยผ่านเพียงอำเภอดีง คือ อำเภอยักษ์ขุมภูมิพิสัย จากนั้นเข้าสู่จังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านอำเภอสตึก อำเภอบ้านด่าน และสิ้นสุดที่ปลายถนนจรดบริเวณคูเมือง ซึ่งเป็นถนนท้องถิ่นของเทศบาลเมืองบุรีรัมย์ อำเภอมือง บุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 136.485 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 291 ทางเลี้ยวเมืองสรวง เริ่มจากตำบลแก่งเลิงจาน อำเภอเมืองมหาราช เพื่อเชื่อมไปยังจังหวัดกาฬสินธุ์ และร้อยเอ็ด รวมระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 291

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดมหาราช มีสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำจังหวัด คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเมืองมหาราช เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารหลักเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชนในจังหวัดมหาราช และมีสถานีขนส่งผู้โดยสารรายอำเภอ คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารพัคฆภูมิพิสัย สถานีขนส่งผู้โดยสารบรบือ และจุดจอดรถโดยสารโกสุมพิสัย เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างจังหวัดกับอำเภอ ซึ่งการให้บริการรถประจำทางและรถรับจ้างสาธารณะที่ คล้ายคลึงกับจังหวัดอื่น ๆ คือ มีรถโดยสารประจำทางรถโดยสารขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง โดยมีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองกับอำเภอและจังหวัดรอบนอก



สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเมืองมหาราช



สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบรบือ

รูปที่ 3.1-24 ตัวอย่างสถานีขนส่งผู้โดยสารภายในจังหวัดมหาราช



สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพยุหะคีรี

รูปที่ 3.1-24 ตัวอย่างสถานีขนส่งผู้โดยสารภายในจังหวัดมหาสารคาม (ต่อ)

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

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

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดมหาสารคาม ไม่มีสนามบินพาณิชย์ในพื้นที่ศึกษา ดังนั้นการเชื่อมโยงกับจังหวัดอื่น ๆ ทางอากาศ โดยจะใช้ท่าอากาศยานใกล้เคียง ได้แก่ ท่าอากาศยานขอนแก่น ซึ่งมีระยะทางห่างจากจังหวัดมหาสารคาม ประมาณ 82 กิโลเมตร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ซึ่งมีระยะทางห่างจากจังหวัดมหาสารคามประมาณ 60 กิโลเมตร และ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งมีระยะทางห่างจากจังหวัดมหาสารคามประมาณ 121 กิโลเมตร

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ในปัจจุบันจังหวัดมหาสารคามไม่มีการคมนาคมขนส่งทางน้ำแม้ในระยะทางสั้น ๆ เนื่องจากไม่มีความสะดวก อีกทั้งตัวเลือกในการเดินทางด้วยวิธีอื่นมีทางเลือกในการเดินทางมากกว่าและสะดวกกว่าการคมนาคม ทางน้ำจึงไม่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน

3.1.2.4 จังหวัดร้อยเอ็ด

จังหวัดร้อยเอ็ด อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร ตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 จังหวัดร้อยเอ็ดตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ทำให้การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง ปัจจุบันสามารถเดินทางจากจังหวัดร้อยเอ็ด ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางอากาศ รถโดยสารสาธารณะโดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดร้อยเอ็ดมีโครงข่ายคมนาคมทางถนน สามารถทำการจำแนกประเภทถนนได้ตามลักษณะหน้าที่การใช้งานเป็น 4 ประเภทประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดร้อยเอ็ด และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

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

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



รูปที่ 3.1-25 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ดที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202** (สายชัยภูมิ - เขมราฐ) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่ผ่านพื้นที่ด้านใต้ของจังหวัดร้อยเอ็ดซึ่งแบ่งเส้นทางออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 เส้นทางเชื่อมโยงจากจังหวัดยโสธรกับจังหวัดอำนาจเจริญ และสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังอำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งติดกับพรมแดนไทย - ลาว ตามแนวตะวันออกตะวันตก และส่วนที่ 2 เส้นทางเชื่อมจากจังหวัดยโสธรกับจังหวัดชัยภูมิ โดยผ่านพื้นที่อำเภอสว่างแดนดิน อำเภอเกษตรวิสัย จังหวัดร้อยเอ็ด ผ่านพื้นที่

อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย จังหวัดมหาสารคาม พื้นที่อำเภอพุทไธสง อำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ จังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านพื้นที่อำเภอประทาย อำเภอสีดา อำเภอบัวใหญ่ อำเภอแก้งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา และเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ



รูปที่ 3.1-26 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 (สายกาฬสินธุ์ - ชื่องจอม) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง-ตอนล่าง โดยเริ่มจากเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ตำบลกาฬสินธุ์ อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ โดยผ่านอำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ อำเภอจังหาร อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอจตุรพักตรพิมาน และอำเภอเกษตรวิสัย จังหวัดร้อยเอ็ด และอำเภอท่าตูม อำเภอจอมพระ อำเภอเขวาสินรินทร์ อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอปราสาท จังหวัดสุรินทร์ แล้วไปสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ชายแดนประเทศกัมพูชา



รูปที่ 3.1-27 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 215 (สายร้อยเอ็ด - ตาฮะ)** เป็นทางหลวงสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองร้อยเอ็ดไปยังอำเภอทางตอนใต้ของจังหวัดร้อยเอ็ด และมีเส้นทางคาบเกี่ยวไปยังจังหวัดสุรินทร์ มีระยะทางตลอดทั้งสาย 76.628 กิโลเมตร นอกจากนี้ ทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังมีเส้นทางขนานในด้านทิศตะวันออกไปกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 อีกด้วย



รูปที่ 3.1-28 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 215

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 232 หรือ ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่มีลักษณะเป็นถนนวงแหวนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตตัวจังหวัดร้อยเอ็ด ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดมีทั้งหมด 2 ช่วง คือ ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดด้านทิศเหนือและทิศใต้ ซึ่งเชื่อมต่อกันเป็นวงกลม ปัจจุบันวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด มีทั้งหมด 3 วง คือ วงรอบคูเมือง (ถนนรอบเมือง) วงแหวนรอบกลาง (ถนนจूरืมาศ) และวงแหวนรอบนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 232)



รูปที่ 3.1-29 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 232

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดร้อยเอ็ด มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอเมืองร้อยเอ็ด สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอโพนทอง อำเภอโพนทอง สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเกษตรวิสัย สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอสุวรรณภูมิ มีทั้งรถโดยสารแบบธรรมดาและปรับอากาศตลอดทั้งวัน



รูปที่ 3.1-30 ตัวอย่างสถานีขนส่งผู้โดยสารภายในจังหวัดร้อยเอ็ด

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

จังหวัดร้อยเอ็ด ไม่มีระบบการคมนาคมขนส่งทางราง แต่ทั้งนี้ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ ทางรถไฟสายบ้านไผ่ - นครพนม ซึ่งจะพาดผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด 19 อำเภอ ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง 355 กม. ซึ่งปัจจุบันอยู่ในสถานะกำลังก่อสร้างมีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชุมทางบ้านหนองแขงไร่ อำเภอ บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดร้อยเอ็ดมีสนามบินร้อยเอ็ด หรือท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (Roi Et Airport ; ROI) ตั้งอยู่ที่ 135 ถนนร้อยเอ็ด - โพนทอง (ถนนหมายเลข 2044) อำเภอธวัชบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด ห่างจากตัวอำเภอเมืองร้อยเอ็ดประมาณ 19 กิโลเมตร เป็นหนึ่งในท่าอากาศยานภาคอีสานมีเนื้อที่ 2,787 ไร่ 46 ตารางวา มี 1 อาคาร ประชุมผู้โดยสารขาเข้าและขาออกอยู่ชั้นเดียวกัน ที่สนามบินร้อยเอ็ดลานจอดรถกว้างขวางสามารถจอดรถทัวร์หรือรถขนาดใหญ่ได้ ทั้งนี้ ข้อมูลของกรมท่าอากาศยานระบุไว้ว่า ศักยภาพท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ส่วนอาคารผู้โดยสาร มีขนาดพื้นที่ 4,139 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารได้ 600 คนต่อชั่วโมง

ปัจจุบันมีผู้ให้บริการอยู่ 2 สายการบินคือ แอร์เอเชีย และนกแอร์ โดยสายการบินที่มีเที่ยวบินจริงมีเพียงแอร์เอเชียเท่านั้น ขณะที่สายการบินอื่นให้บริการไม่ต่อเนื่อง ค่าตัวของสายการบินที่ให้บริการอยู่จึงค่อนข้างราคาแพงเฉลี่ยเริ่มต้นที่ 3,000 บาทเที่ยวบิน ช่วงเทศกาลพุ่งสูงถึง 4,000 - 5,000 บาทต่อเที่ยวบิน โดยตารางเที่ยวบินในปัจจุบัน (มีนาคม 2567) ซึ่งท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์ มหาสารคาม ยโสธร และจังหวัดมุกดาหาร ปัจจุบันหน่วยงานต่าง ๆ ของจังหวัดร้อยเอ็ด ทั้งภาครัฐและเอกชนกำลังร่วมกันผลักดันผ่านการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ยกย่องให้เป็นท่าอากาศยานศุลกากร เพื่อให้เทียบเท่ากับสนามบินอื่น



รูปที่ 3.1-31 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ปัจจุบันจังหวัดร้อยเอ็ดไม่มีเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำเนื่องจากไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล หรือแม่น้ำที่ใช้ในการคมนาคมและการขนส่ง

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงหมายเลข 12 ทางหลวงหมายเลข 23 ทางหลวงหมายเลข 202 ทางหลวงหมายเลข 208 ทางหลวงหมายเลข 213 และทางหลวงหมายเลข 214 ส่วนระบบคมนาคมทางรางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย 2 เส้นทาง ได้แก่ (1) เส้นทางรถไฟสายนครราชสีมา - หนองคาย (ทางแยกจากชุมทางถนนจิระ - หนองคาย) ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัด นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย และสุดปลายทางที่สถานีรถไฟทอานาแล้ง สปป.ลาว โดยในปัจจุบันได้พัฒนาเป็นรถไฟราง และ (2) เส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่เชื่อมบ้านไผ่ (ขอนแก่น) - นครพนม ซึ่งปัจจุบันอยู่ในสถานะกำลังก่อสร้าง ที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชุมทางบ้านหนองแวงไร่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัด ขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - มุกดาหาร - นครพนม ไปสิ้นสุดที่สถานีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 จังหวัดนครพนม และจะเชื่อมต่อกับสปป.ลาวที่แขวงสะหวันนะเขตและคำม่วน โดยรถไฟสายนี้อยู่ในโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมรถไฟระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และเชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนม การขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งด้านอื่น ๆ เนื่องจากข้อจำกัดทางลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง ความตื้นและความแคบของลำน้ำ รวมถึงเส้นทางที่

คดีวิวจึงไม่เป็นที่นิยมในระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศ จึงเป็นการใช้เพื่อการเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเป็นหลัก ท่าเรือที่อยู่ต้งอยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางเป็นในเชิงท่องเที่ยวและเกษตรกรรมตามเขื่อนกักเก็บน้ำต่าง ๆ ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีท่าอากาศยานจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าอากาศยานพาณิชย์ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (Khonkaen Airport) ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น และทางรถไฟบนเส้นทางรถไฟสายทางสาย นครราชสีมา-หนองคาย เข้ามายังตัวเมืองจังหวัดขอนแก่นแล้วเดินทางไปยังสนามบิน ปัจจุบันมีสายการบินให้บริการ 6 สายการบิน ประกอบด้วย Thai Airways, Thai Smile , Nok Air, Thai Vietjet Air, Thai AirAsia และ Thai Lion Air เป็นต้น และ (2) ท่าอากาศยานพาณิชย์ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (Roiet Airport) ตั้งอยู่ที่อำเภอธวัชบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด โดยผู้โดยสารจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้าถึงได้โดยทางถนนทางหลวงในสายต่าง ๆ เช่น ทางหลวงหมายเลข 23, 214, 215 และ 2044 เป็นต้น ซึ่งมีเพียง 1 สายการบินที่ให้บริการคือ Thai AirAsia

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดขอนแก่น

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น จำนวน 14 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง งานพัฒนาและปรับปรุง

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ ปี พ.ศ. 2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-2 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	ขก.4007	แยก ทล.2039 - บ.หนองตุม อ.น้ำพอง	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	ขก.4044	แยก ทล.2228 - บ.ทพยโสธ อ.บ้านไผ่	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	ขก.2079	แยก ทล.12 - บ.หนองแสง อ.หนองเรือ	0.700	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	ขก.4008	แยก ทล.2062 - บ.เหล่านาคี อ.มัญจาคีรี	4.200	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	ขก.2009	แยก ทล.12- บ.สำราญ อ.เมือง	2.070	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
6	ขก.2013	แยก ทล.12 - บ.แก้งคร้อ อ.หนองเรือ	2.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
7	ขก.4020	แยก ทล.2440 - บ.นาเชือก (ตอนขอนแก่น) อ.หนองสองห้อง	11.215	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

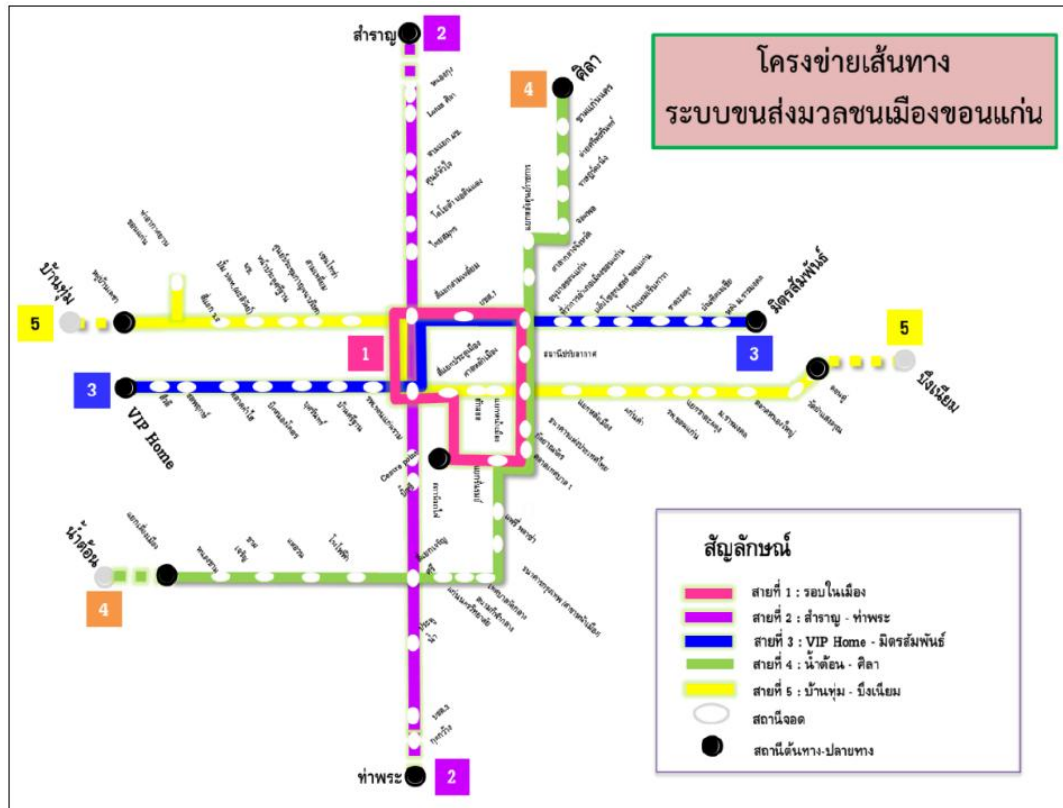
ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาเพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างแหล่งพื้นที่สำคัญ (ย่านพาณิชย์, โรงเรียน, ศูนย์ราชการ) พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันให้สอดคล้องกับแผนอนาคต โดยเสนอเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่องทั้งหมด 5 เส้นทาง ประกอบด้วย

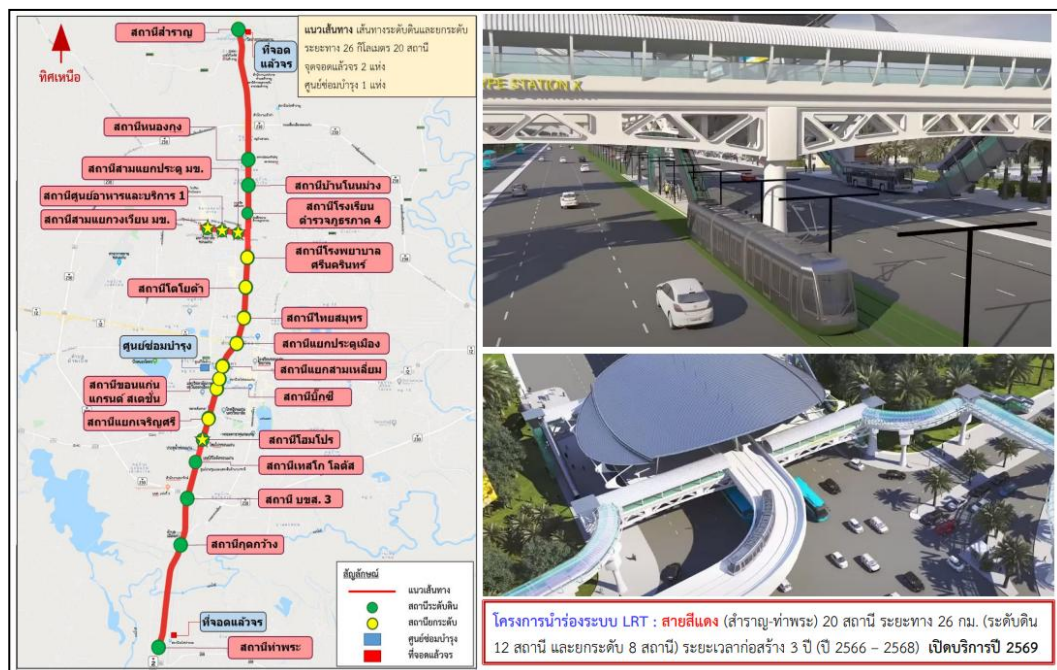
- สายที่ 1 รอบในเมือง ระยะทาง 6 กิโลเมตร บริการในพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองขอนแก่น และเชื่อมโยงกับเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะสายอื่น
- สายที่ 2 สำราญ - ท่าพระ ระยะทาง 23 กิโลเมตร ให้บริการตามแนวเหนือ - ใต้ของเมืองขอนแก่น
- สายที่ 3 VIP Home -มิตรสัมพันธ์ ระยะทาง 22 กิโลเมตร ให้บริการตามแนวตะวันออก - ตะวันตกของเมืองขอนแก่น
- สายที่ 4 น้ำต้อน - คีลา ระยะทาง 32กม. ให้บริการตามแนวตะวันออกเฉียงเหนือ - ตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองขอนแก่น
- สายที่ 5 บ้านทุ่ม - บึงเนียม ระยะทาง 41กม. ให้บริการตามแนวตะวันออก - ตะวันตกของเมืองขอนแก่น

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



ที่มา : การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนข.

รูปที่ 3.2-1 การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น



ที่มา : การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนข.

รูปที่ 3.2-2 เส้นทางโครงการนำร่องเพื่อทำการออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น

(4) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี 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 รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน อาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วน ในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

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

MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

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

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

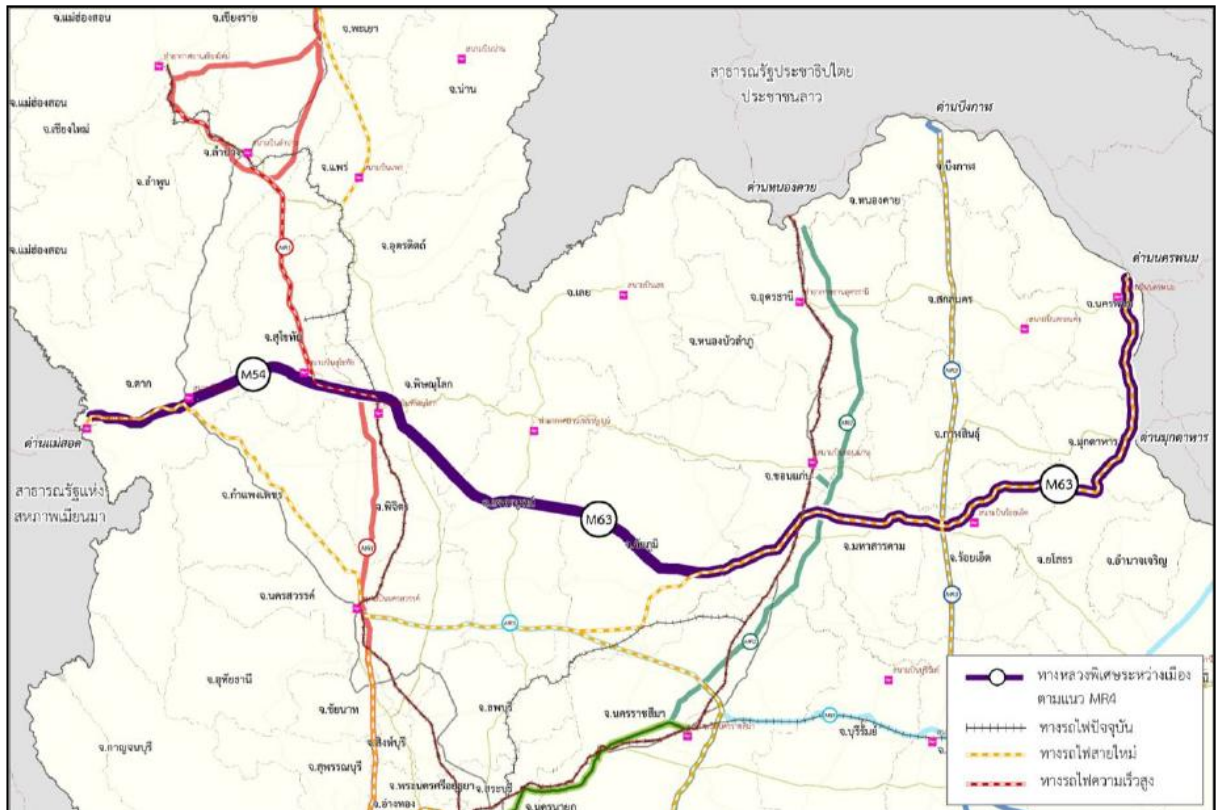


รูปที่ 3.2-3 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

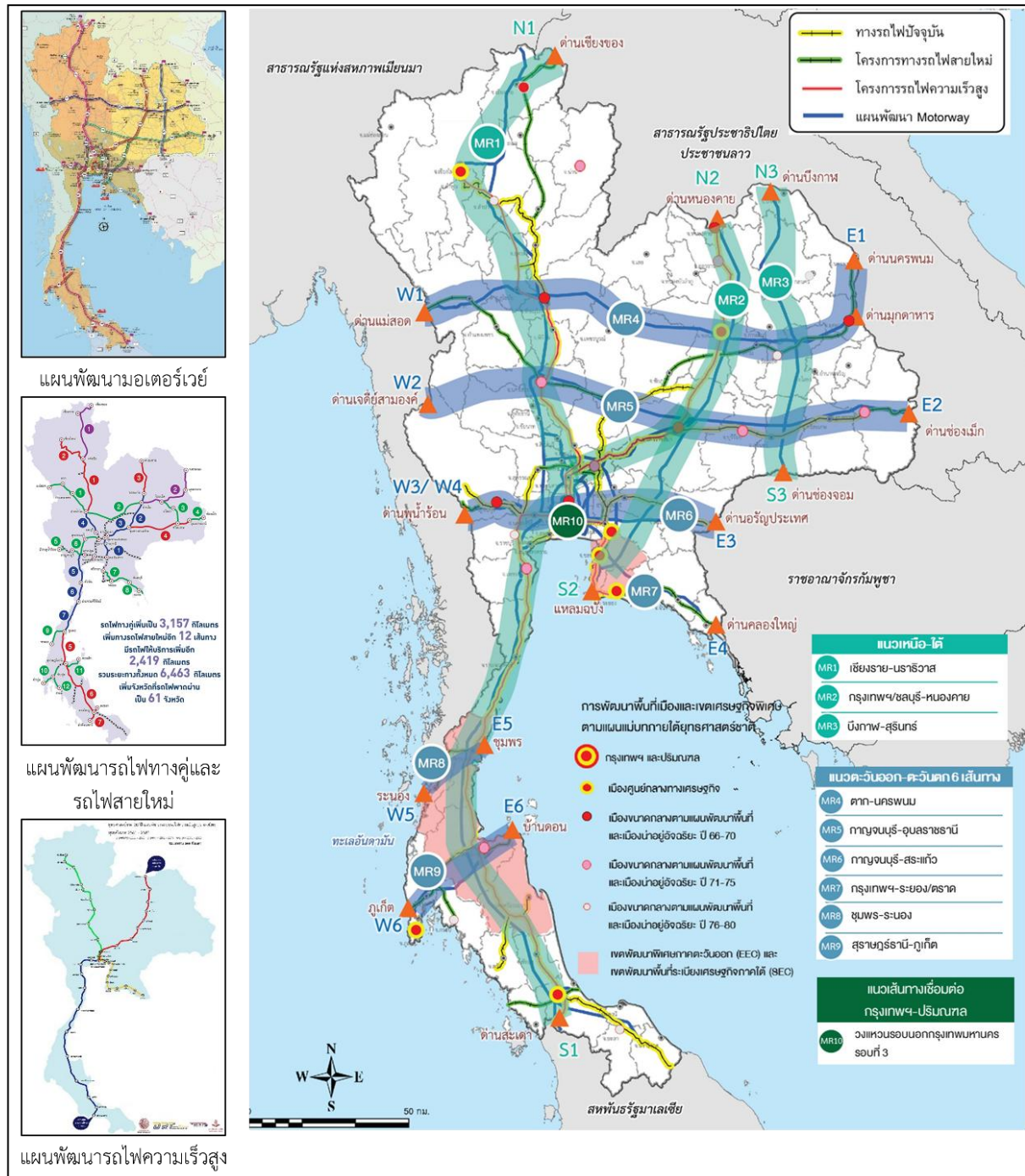
MR4 ตาก - นครพนม

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

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



รูปที่ 3.2-4 แนวเส้นทาง MR4 ตาก - นครพนม



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

รูปที่ 3.2-5 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(5) งานพัฒนาทางราง

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

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

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

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

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-3 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน
จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หอนกาศ ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อยุธยาประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร

(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge)
จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าใหม่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตรวดี ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge)
จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

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

• โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะกลาง : สายขอนแก่น - หนองคาย

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

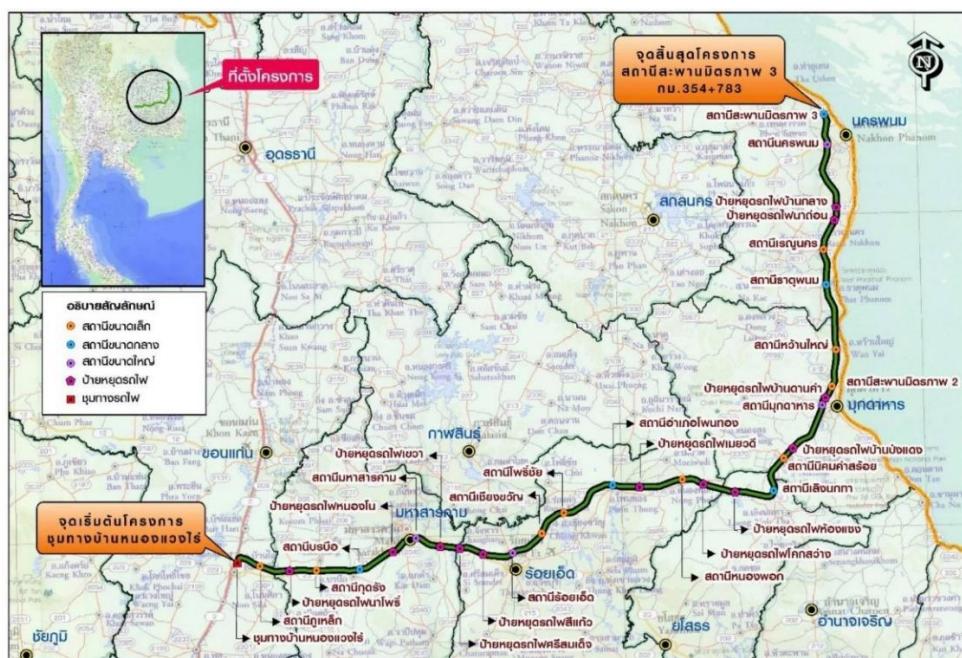
• โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ : สายบ้านไผ่ - นครพนม

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

ภาพรวมรายละเอียดโครงการ

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

มาตรฐานโครงสร้างทางรถไฟรางรถไฟเป็นมาตรฐาน UIC 60 เป็นแบบหินโรยทาง บนทางระดับดินเป็นแบบไม่ใช้หินโรยทาง เป็นหมอนเหล็ก บนทางยกระดับหรือสะพานออกแบบรองรับรถไฟน้ำหนักสูงสุด 20 ตัน/เพลลา (รับรถจักร CSR ซึ่งใหญ่ที่สุดของการรถไฟได้) ใช้อาณัติสัญญาณ แบบ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบเดียวกับ รถไฟฟ้าสายสีแดง. และรถไฟทางคู่สายใหม่ทั้งหมดทุกสายทาง

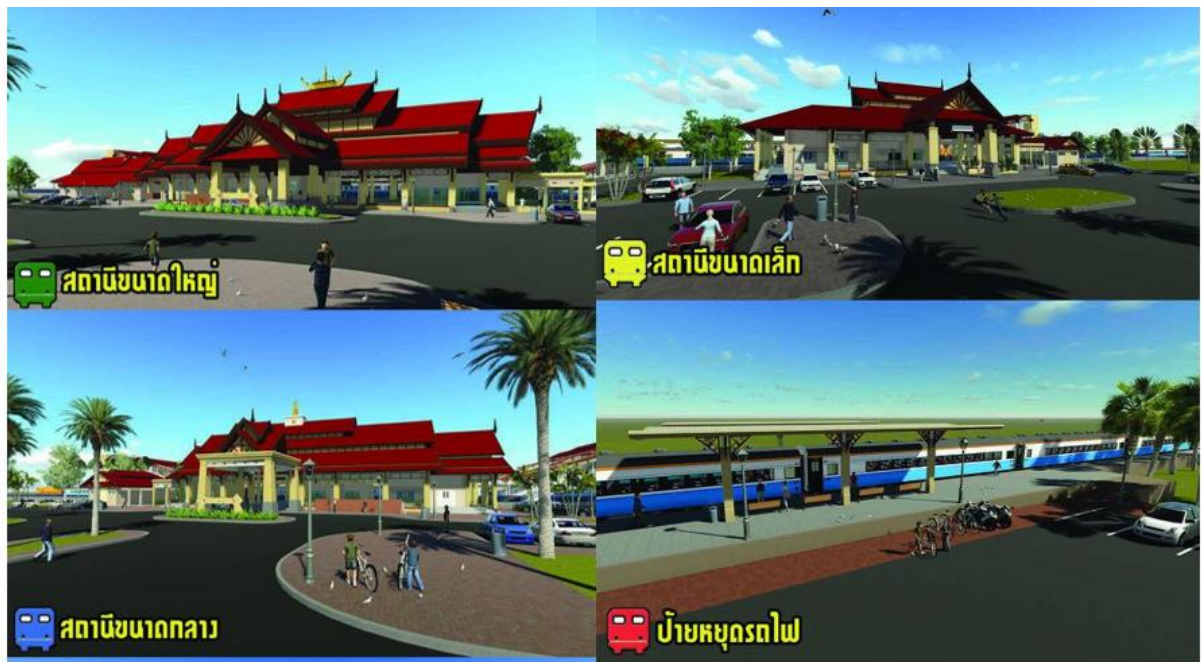


รูปที่ 3.2-6 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม

รูปแบบสถานี

รูปแบบสถานี แบ่งเป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

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



รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า / Container Yard (CY)

การก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 จุด แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

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



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)

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

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

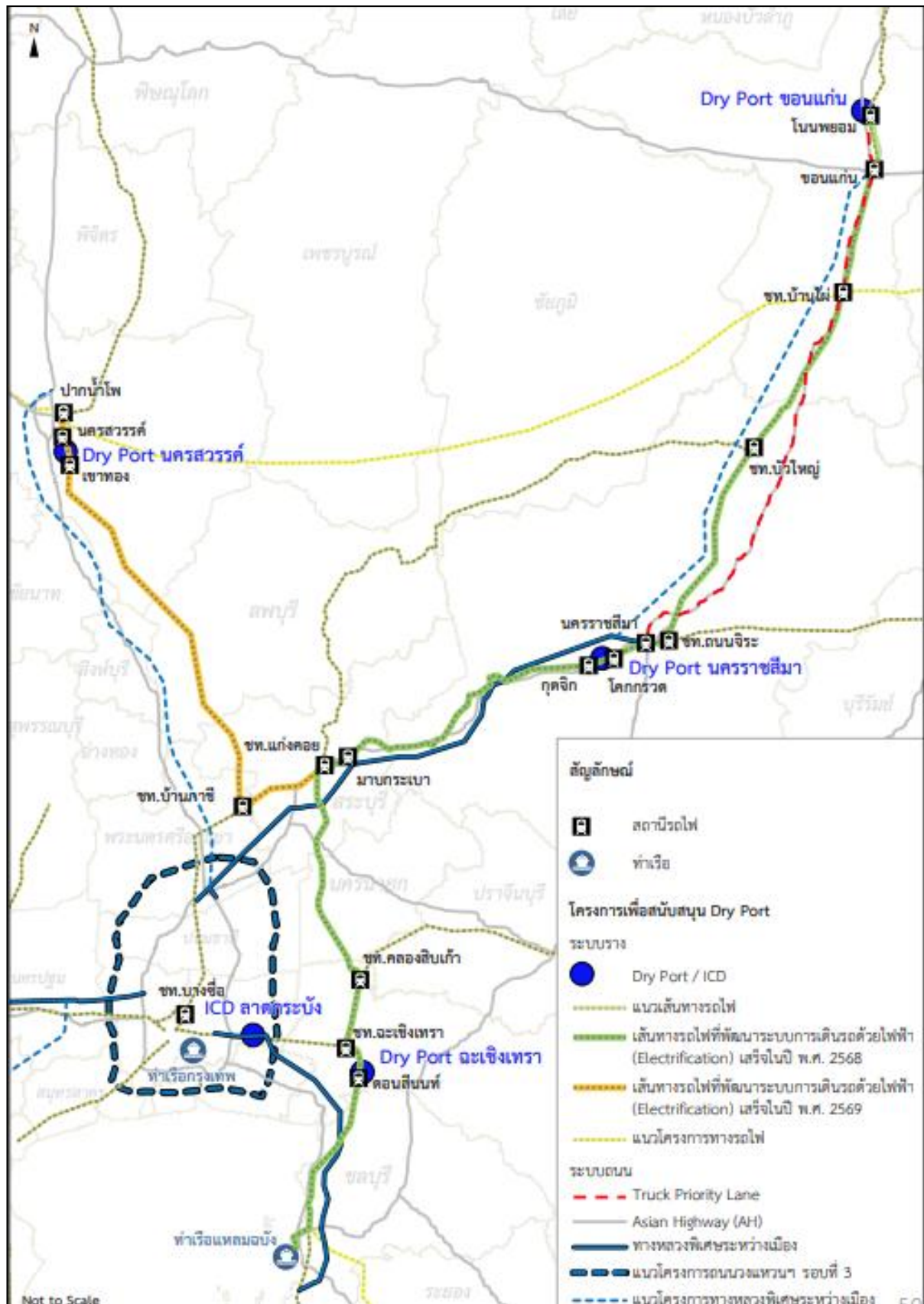


รูปที่ 3.2-9 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย

(6) งานพัฒนาทางโลจิสติกส์

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

- พื้นที่บริเวณตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์
- พื้นที่บริเวณตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำโพรง จังหวัดขอนแก่น
- พื้นที่บริเวณตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา และ
- พื้นที่บริเวณตำบลดอนทราย และตำบลหนองตีนนก อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา



ที่มา:โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

รูปที่ 3.2-10 ผลการศึกษาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา Dry Port

3.2.1.2 จังหวัดกาฬสินธุ์

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานเพิ่มประสิทธิภาพงานปรับปรุง และงานยกมาตรฐานชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-4 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	2041	สี่แยกสมเด็จ - แยกดงแหลม	11	เพิ่มจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
2	-	ทางเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ (ด้านเหนือ)	32	ทางเลี่ยงเมือง (อยู่ระหว่างจ้างออกแบบ)	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
3	2009	แยกสาย 2110 (อ.ห้วยเม็ก) - บ.ห้วยยางดง	22	บูรณะปรับปรุงทางหลวงเพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวง ชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
4	227	กาฬสินธุ์ - แยกดงแหลม	35	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	2289	บ้านโพน (อ.คำมั่ง) - อ.สามชัย - อ.วังสามหมอ	17	เพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวงชั้น 1 เลขยายเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	227	ดงแหลม - วังสามหมอ	42	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และงานยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	งบประมาณ
1	ถนนสาย ฅ	ผังเมืองรวมเมืองกาฬสินธุ์ จ.กาฬสินธุ์	2.88	ก่อสร้างเพื่อการพัฒนาถนนผังเมือง	40,000,000
2	กส.4031	แยก ทล.2039 - บ.ค้อ อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์	1.15	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	8,500,000
3	กส.2060	แยก ทล.12 - บ.โคกก่อ อ.เมือง จ.กาฬสินธุ์	5.3		57,900,000
4	กส.2014	แยก ทล.12 - บ.สะอาดไชยศรี อ.เมือง จ.กาฬสินธุ์	3.75		75,500,000
5		ถนนเชิงลาดสะพานดอนมะไฟ - ห้วยโพธิ์ อ.เมือง จ.กาฬสินธุ์	1.6		13,500,000
6	กส.3013	แยก ทล.214 - บ.สีฐาน อ.กมลาไสย จ.กาฬสินธุ์	1.5		14,000,000
7	กส.4066	แยก ทล.2046 - บ.นาโครี อ.กุฉินารายณ์ จ.กาฬสินธุ์	1.5		11,130,000
8	กส.3062	แยก ทล.227 - เชื้อนลาปาว อ.เมือง จ.กาฬสินธุ์	0.95		10,300,000
9	กส.4028	แยก ทล.2336 - บ.หนองแคน อ.ดอนจาน จ.กาฬสินธุ์	1.17		12,000,000
10	กส.2067	แยก ทล.12 - มหาวิทยาลัยราชภัฏกาฬสินธุ์ อ.นาคาม จ.กาฬสินธุ์	1.3		14,700,000

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะ โครงการ	งบประมาณ
11	กส.3048	แยก ทล.227 - บ.โป่งเชือก อ.สหัสขันธ์ จ.กาฬสินธุ์	1.503		11,000,000
12	กส.2006	แยก ทล.12 - บ.โพธิ์ศรี อ.เมือง จ.กาฬสินธุ์	2.1		17,000,000

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

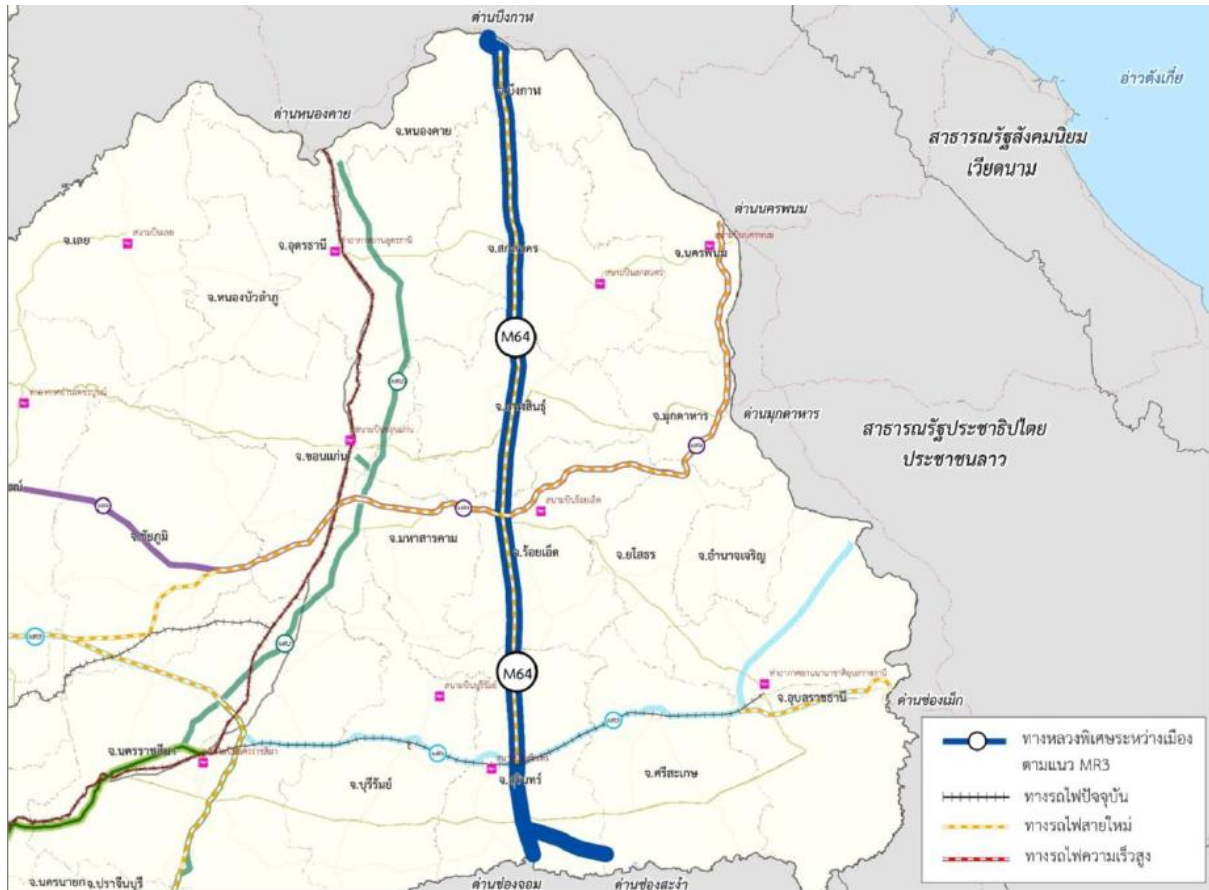
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน 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

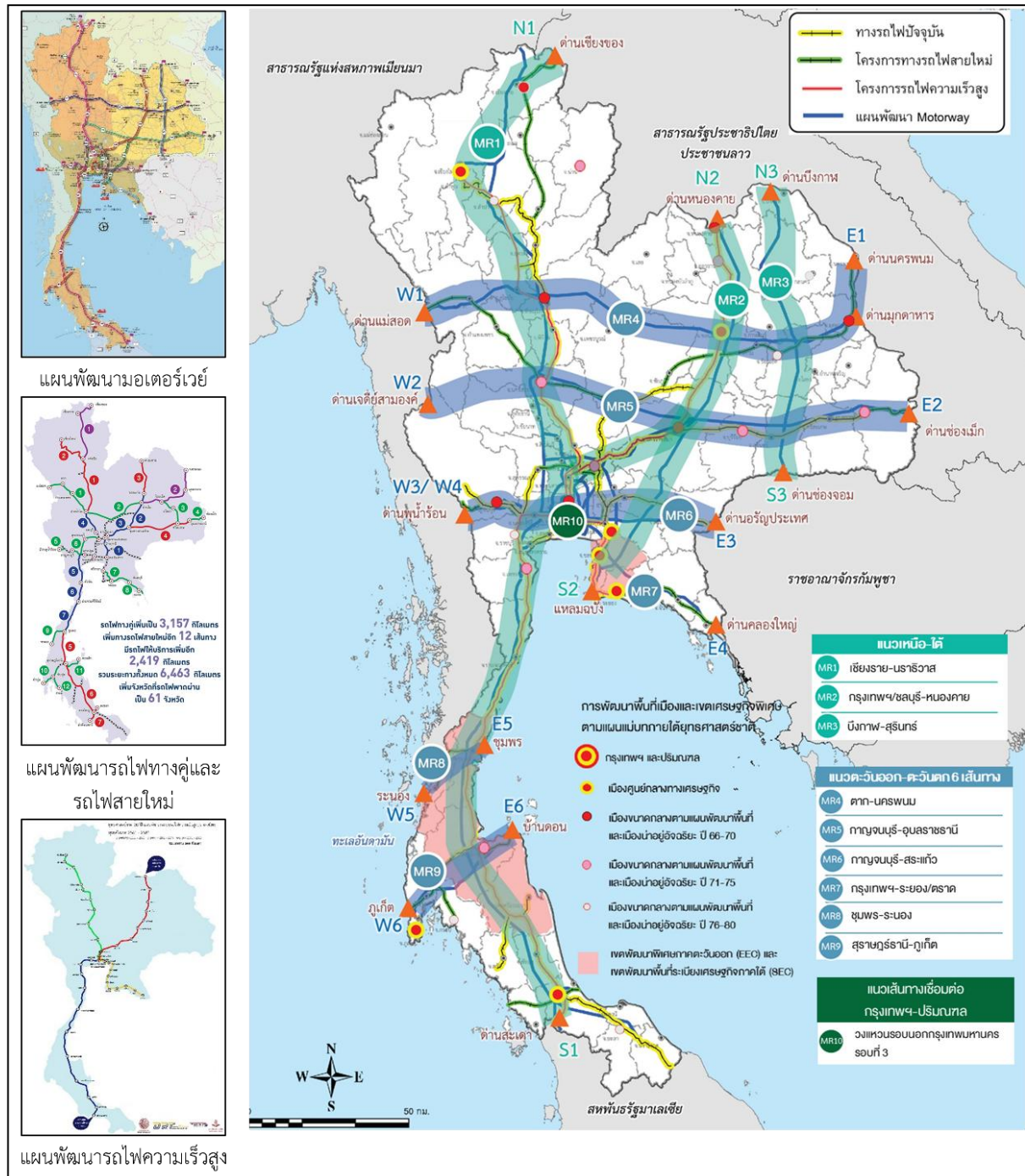
จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดกาฬสินธุ์มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR3 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์ เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ - ใต้ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จุดเริ่มต้นทางตอนเหนือ เริ่มจากด่านชายแดนไทย - ลาว ที่จังหวัดบึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังถนน R13 ของ สปป.ลาว ที่ใช้เป็นเส้นทางต่อไปยังถนน R8 ตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH15 เพื่อไปยังเวียตนาม ส่วนจุดปลายทางทางด้านใต้ อยู่ที่ด่านชายแดนไทย - กัมพูชา ที่ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่านชายแดนโสมม๊ก อำเภอลำโรง จังหวัดอุดรธานี ของฝั่งกัมพูชา เชื่อมต่อกับถนนสาย 68 ของกัมพูชา และอีกแห่ง คือ ที่ด่านช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่านศุลกากรช่องจอม อำเภอลำดวน จังหวัดอุดรธานี ของฝั่งกัมพูชา เชื่อมต่อกับถนนสาย 66 ของกัมพูชา ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมไปยังจังหวัดเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา ระยะทางรวม : ประมาณ 481 กม. แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

- ช่วงร้อยเอ็ด - บึงกาฬ (MR3-1 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร
- ช่วงร้อยเอ็ด - สุรินทร์ (MR3-2 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร
- ช่วงสุรินทร์ - ช่องจอม (MR3-3 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 49 กิโลเมตร
- ช่วงสุรินทร์ - ช่องสะง่า (MR3-4 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-11 แนวเส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์MR5

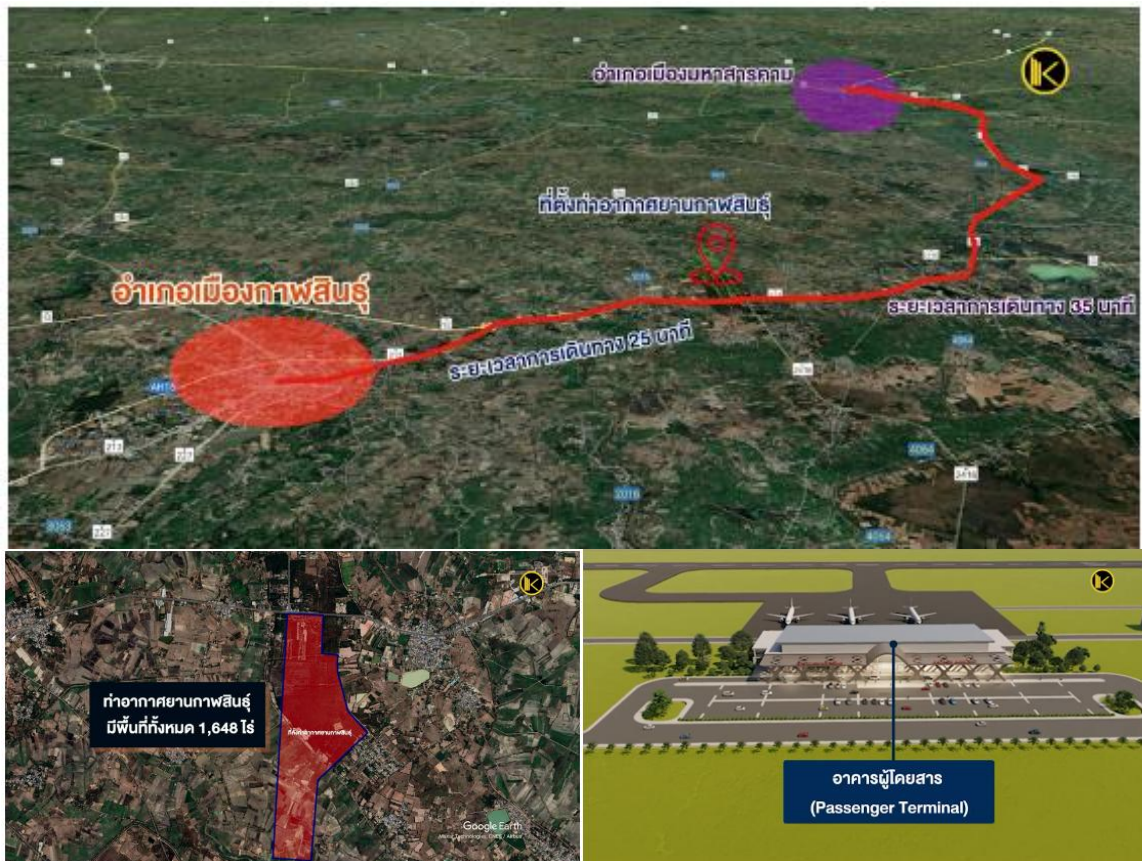
ที่มา: <https://mrmapdoh.com/>แนวคิดการบูรณาการเส้นทาง

รูปที่ 3.2-12 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางอากาศ

ปัจจุบันมีแนวคิด โครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานสารสินธุ์ ซึ่งกำหนดที่ตั้งอยู่ใน อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ พื้นที่รอยต่อกับ จ.มหาสารคาม จึงตั้งชื่อ "สารสินธุ์" ความคืบหน้าล่าสุด เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2567 กรมท่าอากาศยาน (ทย.) เปิดเผยว่าโครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานสารสินธุ์ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานเสร็จเรียบร้อยแล้ว

สำหรับท่าอากาศยาน "สารสินธุ์"เป็นโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานของจังหวัดกาฬสินธุ์ที่เพิ่มเข้ามา โดยคาดการณ์ว่าจะใช้พื้นที่ของ อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ ในการก่อสร้าง เหตุผลที่เลือกพื้นที่นี้เป็นเพราะ อำเภอยางตลาดอยู่ในช่วงรอยต่อระหว่าง กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ทำให้ประชาชนทั้งในกาฬสินธุ์ และมหาสารคาม สามารถเดินทางมาใช้บริการได้สะดวก อีกทั้งกาฬสินธุ์ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายอยู่ตามอำเภอต่าง ๆ มีการส่งออกพืชและสัตว์เศรษฐกิจ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา กุ้งก้ามกราม และปลากระชัง เป็นต้น หากมีสนามบินภายในตัวจังหวัดจะช่วยอำนวยความสะดวกในเรื่องของการขนส่งทางอากาศให้มีความรวดเร็ว ปลอดภัย พร้อมดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนภายในจังหวัดเพิ่มมากขึ้นได้



ที่มา : https://www.khonkaenlink.info/read/841389/?fbclid=IwAR00rFptUKrRw_LuflxkYzjnLWlsRYr4FWoQrUL17c3NAznJSGXJhiHUG#google_vignette

รูปที่ 3.2-13 ตำแหน่งและลักษณะของโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสารสินธุ์

3.2.1.3 จังหวัดมหาสารคาม

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง งานเพิ่มประสิทธิภาพและงานยกมาตรฐานชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	งบประมาณ
1	ชก.3020	แยก ทล.207 - อำเภอนาเชือก (ตอนมหาสารคาม) อ.นาเชือก จ.มหาสารคาม	0.69	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	8,000,000
2	มค.3006	แยก ทล.12 - บ.โคกพระ อ.กันทรวิชัย จ.มหาสารคาม	0.767		5,950,000
3	มค.2004	แยก ทล.23 - บ.ดงใหญ่ อ.วาปีปทุม จ.มหาสารคาม	1.581		9,720,000
4	มค.3013	แยก ทล.12 - บ.จาน อ.เสิงสาง จ.มหาสารคาม	1		6,080,000
5	มค.4009	แยก ทล.2188 - มหาวิทยาลัยมหาสารคาม อ.กันทรวิชัย จ.มหาสารคาม	3.106		18,790,000
6	มค.4007	แยก ทล.2063 - บ.นาตุ่น อ.บรบือ จ.มหาสารคาม	5.098		53,000,000

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(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) และสายพัทยา-มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

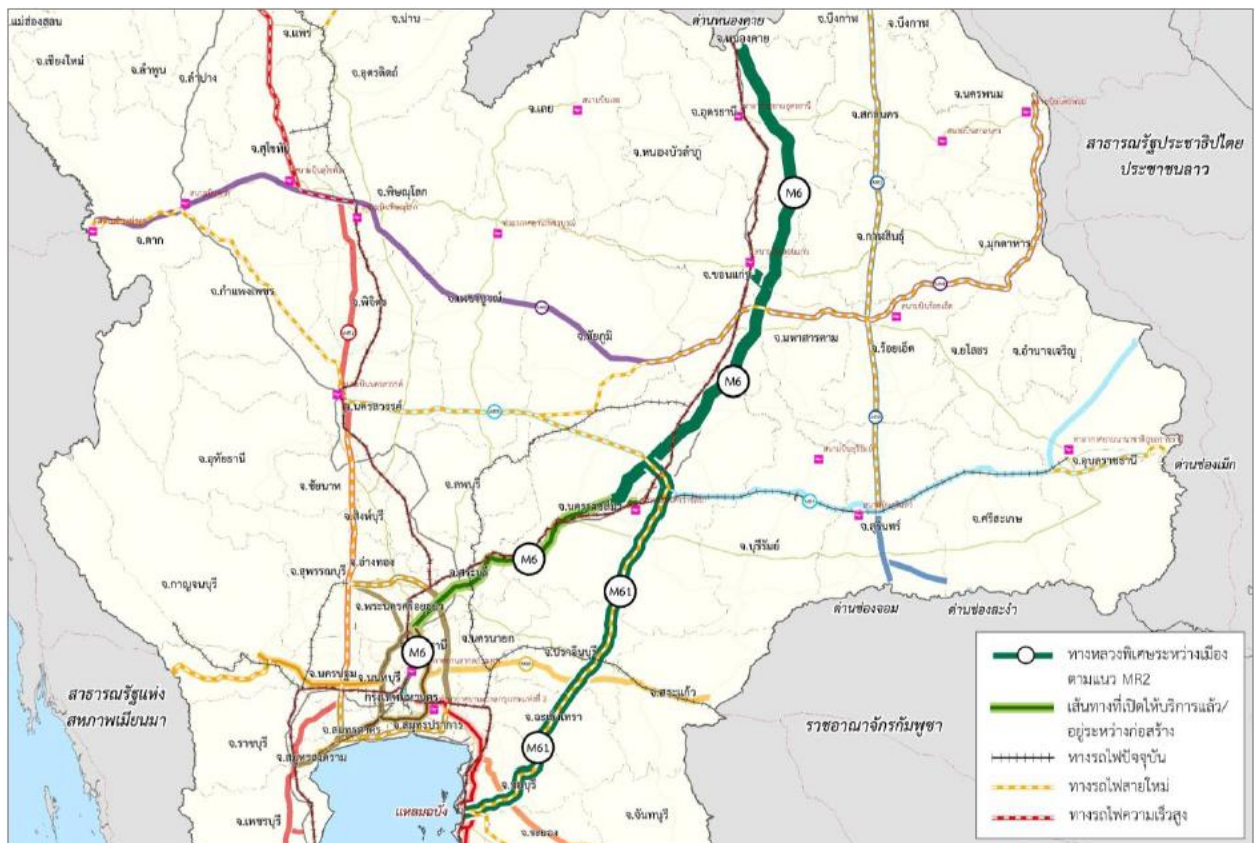
ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ - สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น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

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

MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

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

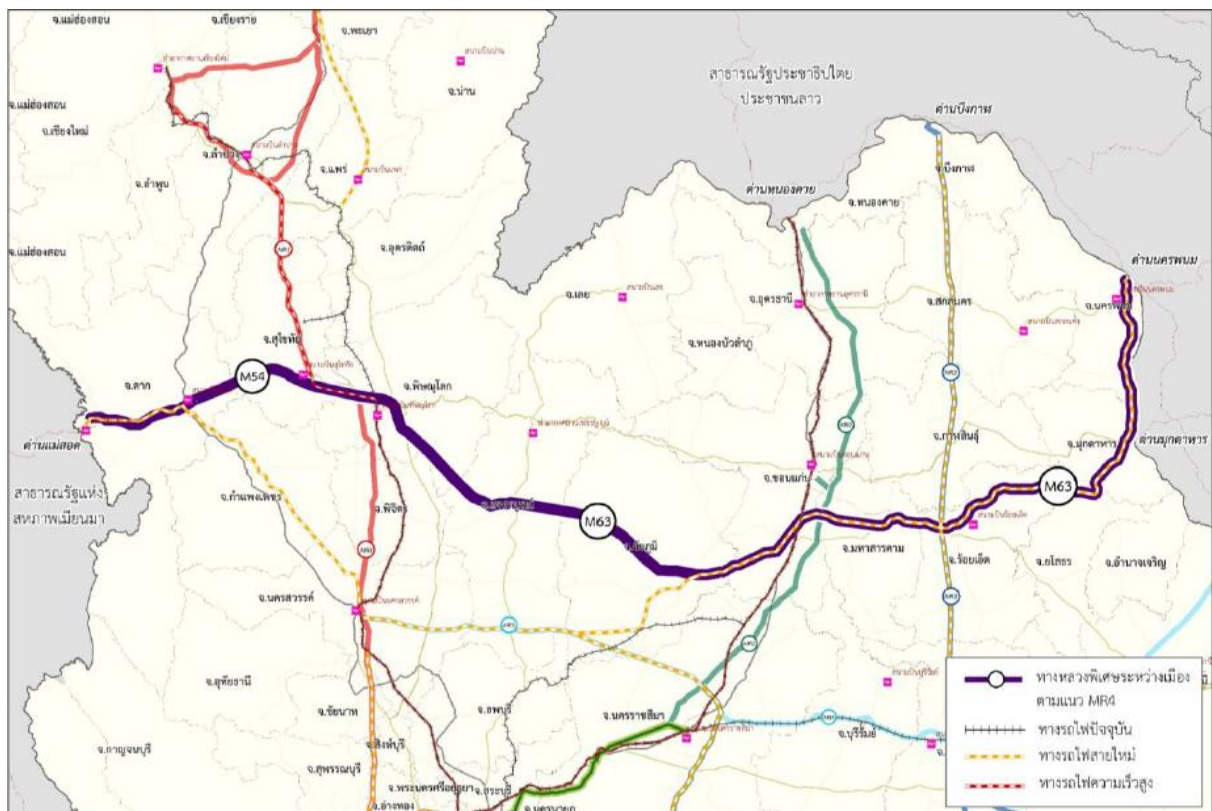
- ช่วงบางปะอิน - นครราชสีมา (MR2-1 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 196 กิโลเมตร
- ช่วงนครราชสีมา - ขอนแก่น (MR2-2 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 204 กิโลเมตร
- ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (MR2-3 หรือ M6) ระยะทางประมาณ 182 กิโลเมตร
- ช่วงแหลมฉบัง - ปราจีนบุรี (MR2-4 หรือ M61) ระยะทางประมาณ 156 กิโลเมตร
- ช่วงปราจีนบุรี - นครราชสีมา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



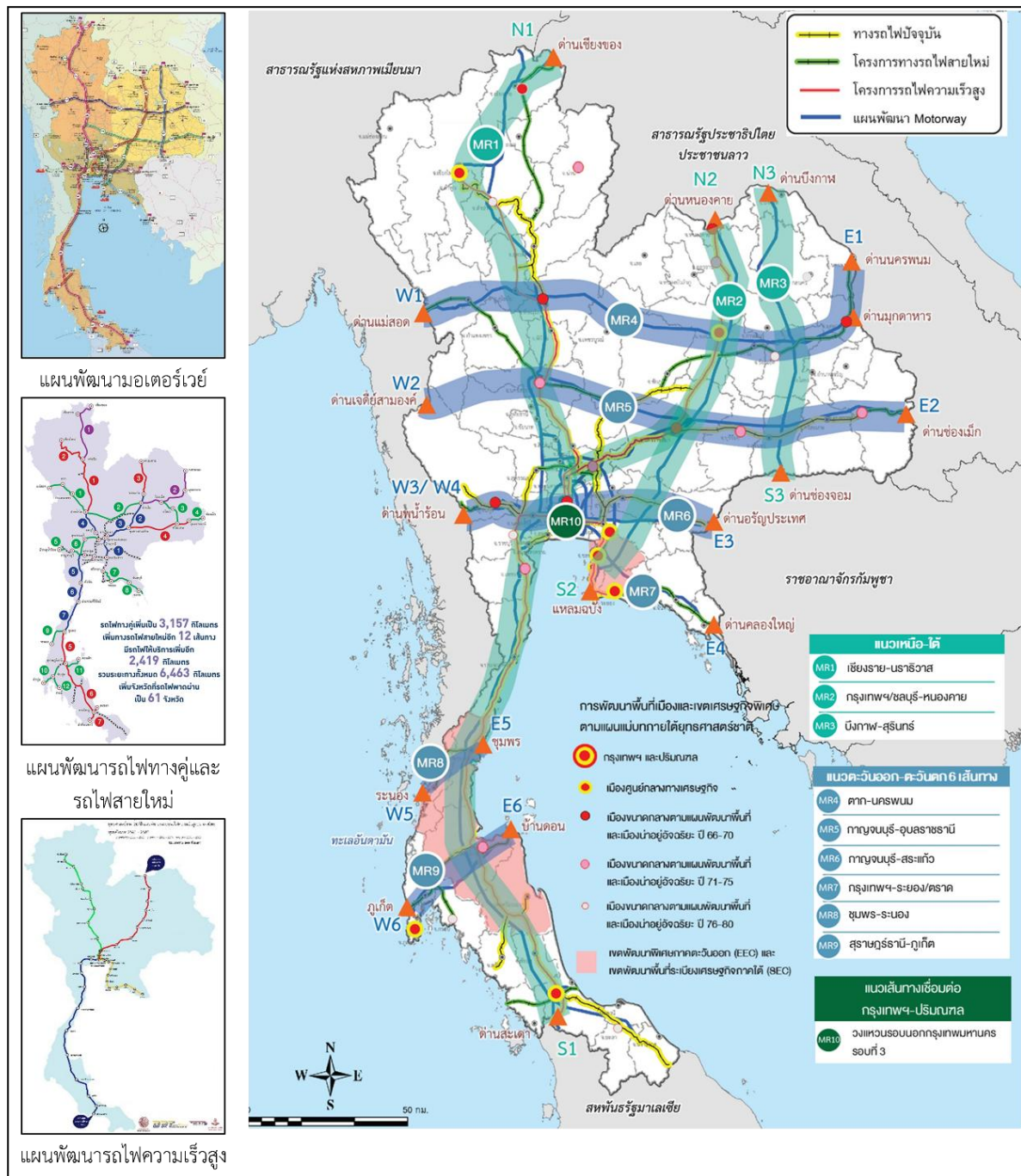
รูปที่ 3.2-14 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย

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

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



รูปที่ 3.2-15 แนวเส้นทาง MR4 ตาก - นครพนม

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

รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ ทางรถไฟสายบ้านไผ่ - นครพนม โดยมีรายละเอียดสถานีและจุดจอดรถในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ดังนี้

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

ภาพรวมรายละเอียดโครงการ

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

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

รูปแบบสถานี แบ่งเป็น 4 รูปแบบ คือ

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



รูปที่ 3.2-17 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า / Container Yard (CY)

มีการก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 จุด แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

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



รูปที่ 3.2-18 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) อาคารควบคุม อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้า

ขบวนรถไฟที่ให้บริการในเส้นทาง ในโครงการจะมีรถไฟโดยสารให้บริการจากการศึกษา

4 รูปแบบ คือ

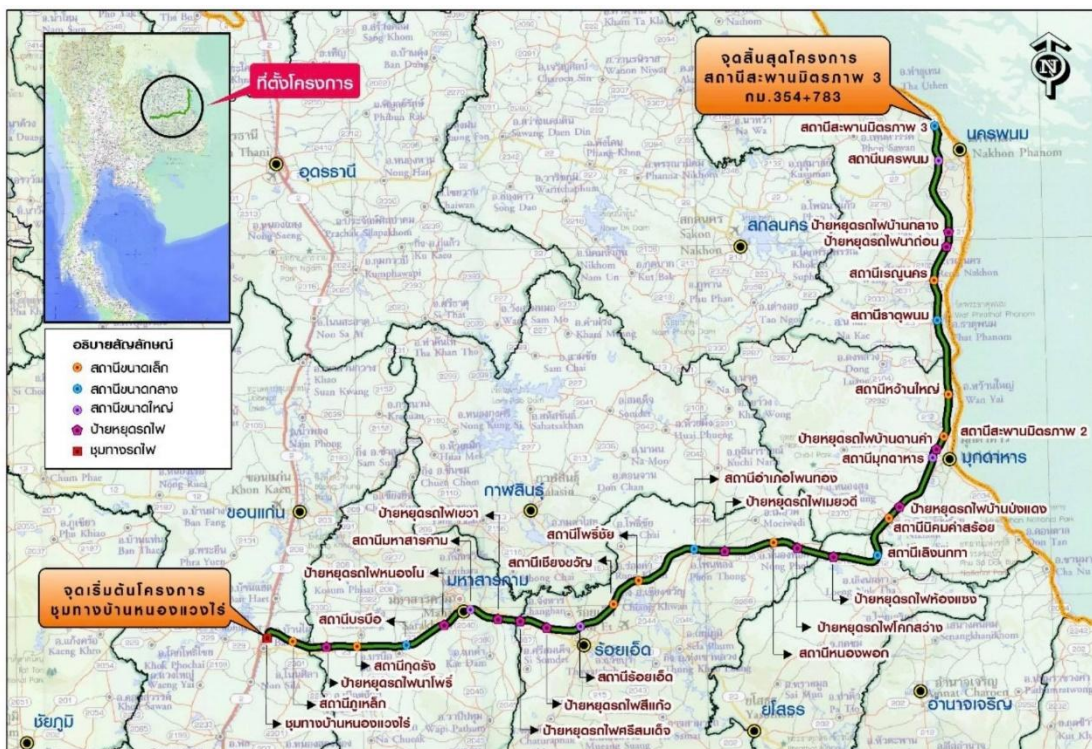
1. รถด่วน กรุงเทพ-สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) จอดในพื้นที่โครงการ 8 สถานี ได้แก่ บ้านไผ่, มหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, เลิงนกทา, มุกดาหาร, ชาติพนม, นครพนม และสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) ใช้เวลาในการเดินทาง จากบ้านไผ่ ถึง สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) ประมาณ 3:30 ชั่วโมง ในปีที่เปิดมี 2 ขบวน (4 เที่ยว)
2. รถเร็ว กรุงเทพ-สะพานมิตรภาพ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

รูปแบบขบวนรถไฟสินค้า แบ่งรูปแบบการเดินทางไฟเป็น 4 แบบ คือ

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

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

ทั้งนี้ จังหวัดมหาสารคามมีสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้ตัวเมืองมหาสารคาม คือสถานีรถไฟมหาสารคาม เป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ระดับสถานีชั้น 1 ซึ่งมีผลกระทบต่อพื้นที่เมืองมหาสารคามโดยตรง ตั้งอยู่ในตำบลเวียง อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม บริเวณชานเมืองติดทางหลวงท้องถิ่น 2040 เพื่อเอาใจคนที่บ้านอยู่ชานเมืองแทนที่จะตั้งแถวชายเขตเทศบาลเมืองมหาสารคาม ที่ กม. 69 + 117 - สร้างลานคอนเทนเนอร์ พื้นที่ 6,000 ตารางเมตร



รูปที่ 3.2-19 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม

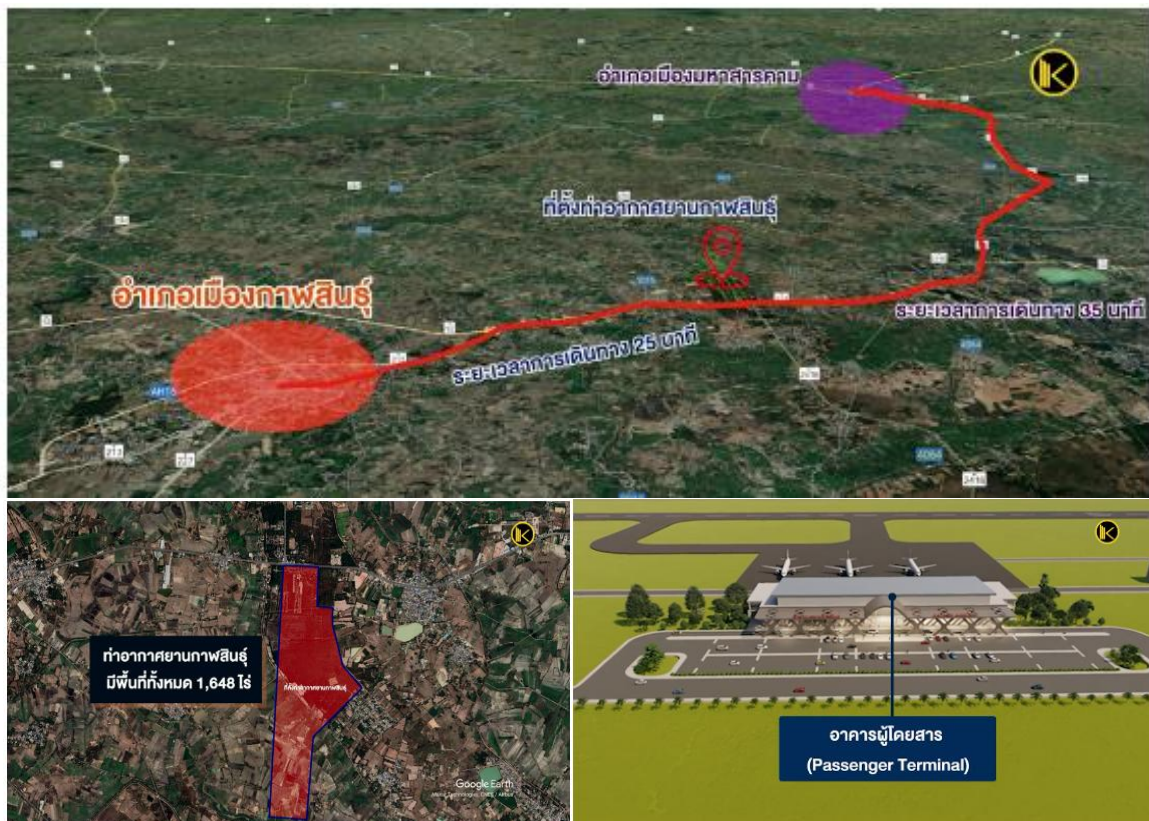


รูปที่ 3.2-20 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม
ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม

(5) งานพัฒนาทางอากาศ

ปัจจุบันมีโครงการศึกษาความเป็นไปได้ของท่าอากาศยานสารสินธุ์ ซึ่งโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสารสินธุ์ กำหนดที่ตั้งอยู่ใน อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ พื้นที่รอยต่อกับ จ.มหาสารคาม จึงตั้งชื่อ "สารสินธุ์" ความคืบหน้าล่าสุด เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2567 กรมท่าอากาศยาน (ทย.) เปิดเผยว่าโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสารสินธุ์ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานเสร็จเรียบร้อยแล้ว

สำหรับท่าอากาศยาน "สารสินธุ์" เป็นโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานของจังหวัดกาฬสินธุ์ที่เพิ่มเข้ามา โดยคาดการณ์ว่าจะใช้พื้นที่ของ อ.ยางตลาด จ.กาฬสินธุ์ ในการก่อสร้าง เหตุผลที่เลือกพื้นที่นี้เป็นเพราะ อ.ยางตลาดอยู่ในช่วงรอยต่อระหว่าง กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ทำให้ประชาชนทั้งในกาฬสินธุ์เอง และมหาสารคาม สามารถเดินทางมาใช้บริการได้สะดวก อีกทั้งกาฬสินธุ์ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายอยู่ตามอำเภอต่าง ๆ มีการส่งออกพืชและสัตว์เศรษฐกิจ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา กุ้งก้ามกราม และปลากระชัง เป็นต้น หากมีสนามบินภายในตัวจังหวัดจะช่วยอำนวยความสะดวกในเรื่องของการขนส่งทางอากาศให้มีความรวดเร็ว ปลอดภัย พร้อมดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนภายในจังหวัดเพิ่มมากขึ้นได้



ที่มา : https://www.khonkaenlink.info/read/841389/?fbclid=IwAR00rFptUKrRw_LufixkYzjnLWIsRYr4FWoQrUL17c3NAznJSGXJhiUg#google_vignette

รูปที่ 3.2-21 ตำแหน่งและลักษณะของโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสารสินธุ์

3.2.1.4 จังหวัดร้อยเอ็ด

(1) งานพัฒนาทางหลวง

(1.1) โครงการทางต่างระดับจุดตัดระหว่าง ทล.23 สายบ้านไผ่ - อุบลฯ กับถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด (แยกบ้านโนนเมือง)

กรมทางหลวง (ทล.) กระทรวงคมนาคม โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับและทางแยกบนทางหลวงระหว่างทางหลวงหมายเลข 23 สายบ้านไผ่ - อุบลราชธานี (ถนนแจ้งสนิท) กับทางหลวงหมายเลข 232 ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ดในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด เพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่หนาแน่นและติดขัดจากสัญญาณไฟจราจรที่จุดตัดทางแยก เพิ่มศักยภาพระบบขนส่งโลจิสติกส์ภาคอีสาน

ทางแยกจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 23 สายบ้านไผ่ - อุบลราชธานี (ถนนแจ้งสนิท) มีขนาด 4 - 6 ช่องจราจร กับทางหลวงหมายเลข 232 (ถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด) ขนาด 2 - 4 ช่องจราจร หรือจุดตัดแยกบ้านโนนเมือง ตั้งอยู่ที่ กม. 106+956 (ทล. 23) มีลักษณะเป็นสี่แยกที่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุม ปัจจุบันทางแยกดังกล่าวเป็นเส้นทางการจราจรสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดร้อยเอ็ด สุรินทร์ กาฬสินธุ์ และมหาสารคาม เนื่องจากมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้การจราจรเกิดการติดขัด ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางและมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทล. จึงได้ดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับระหว่างจุดตัดทางแยกดังกล่าวให้เป็นระบบวงเวียน เพื่อให้การจราจรเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่องและรองรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร โดยรายละเอียดรูปแบบทางแยกโครงการดังนี้

- ทางหลวงหมายเลข 23 สามารถวิ่งผ่านทางแยก โดยก่อสร้างเป็นทางลอดขนาดเล็ก เพื่อให้รถขนาดเล็กสัญจรไป - กลับ โดยมีเขตทาง 60 เมตร จากช่วงทางแยกโนนเมืองไปทางจังหวัดมหาสารคาม และมีเขตทาง 30 เมตร จากช่วงทางแยกโนนเมืองไปจังหวัดร้อยเอ็ด มีความยาวของช่วงที่เป็นทางลอด ประมาณ 525 เมตร ความสูงของทางลอด ประมาณ 2.80 เมตร และมีจำนวน 2 ช่องจราจรไป - กลับ
- ทางหลวงหมายเลข 232 ออกแบบเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 23 มีความยาวสะพาน ประมาณ 460 เมตร ความสูงสะพานเหนือช่วงวงเวียนไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร มีเขตทาง 60 เมตร มีจำนวน 4 ช่องจราจร โดยออกแบบให้เพิ่มเป็น 6 ช่องจราจรได้ในอนาคต และมีจุดกลับรถได้สะพานทั้ง 2 ด้าน

โดยลักษณะการก่อสร้าง เป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีเขตทางกว้าง 40 - 60 เมตรรวมระยะทาง 2 ทิศทาง ทั้งหมดประมาณ 4 กิโลเมตร งบประมาณโครงการ 600 ล้านบาท ปัจจุบันโครงการดังกล่าว ได้ผ่านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพื่อขออนุญาตพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างประมาณปี พ.ศ. 2566 แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2568

ทั้งนี้โครงการดังกล่าวจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด แออัด และหนาแน่น ช่วยลดอุบัติเหตุรุนแรงบริเวณทางแยก รวมทั้งพัฒนาคุณภาพการให้บริการเชื่อมเส้นทางระหว่างจังหวัดและต่อเนื่องถนนวงแหวนรอบเมือง ช่วยให้ระบบจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกลสู่ชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน



ที่มา : <http://www.constructionthailand.net/construction/interchange-road-ubon-roied/>

รูปที่ 3.2-22 รูปแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดระหว่าง ทล. 23 สายบ้านไผ่ -อุบลราชธานี กับถนนวงแหวนรอบเมืองร้อยเอ็ด

นอกจากนี้ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้างงานพัฒนาและปรับปรุง

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	214	ร้อยเอ็ด - อ.เกษตรวิสัย	25	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	215	ร้อยเอ็ด - อ.สุวรรณภูมิ ตอน ร้อยเอ็ด - บ.หนองเม็ก	14	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	202	อ.สุวรรณภูมิ - ยโสธร	26	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
4	215	ร้อยเอ็ด - อ.ท่าตูม ตอน บ.หนองเม็ก - บ.สาหร่าย	23	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
5	2046	อ.โพนทอง - อ.กุฉินารายณ์ ตอน อ.โพนทอง - บรรจบ ทล.12 (กุฉินารายณ์)	13	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	202	อ.สุวรรณภูมิ - ยโสธร ตอน 2	11	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	2387	แยกสาย 23 - บรรจบสาย 2045	23	บูรณะปรับปรุงทางหลวง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	2044	เสลภูมิ - โพนทอง	15	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
9	214	อ.เกษตรวิสัย - อ.ท่าตูม	34	เพิ่มมาตรฐานเป็นทางหลวง ชั้น 1 + ขยาย 4 ช่องจราจรเป็นช่วงๆ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
10	2046	อ.เสลภูมิ - อ.โพนทอง	22	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2566)

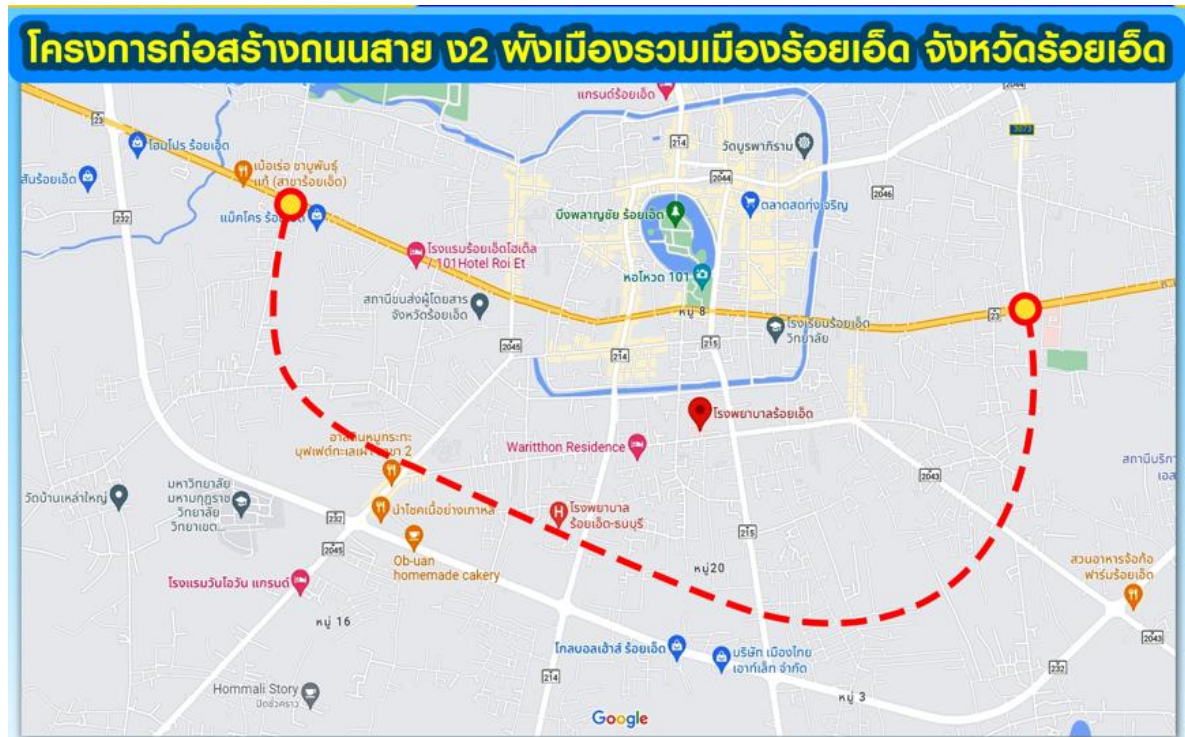
(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

(2.1) โครงการออกแบบรายละเอียด ถนนผังเมืองรวมถนนสาย ง3 ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

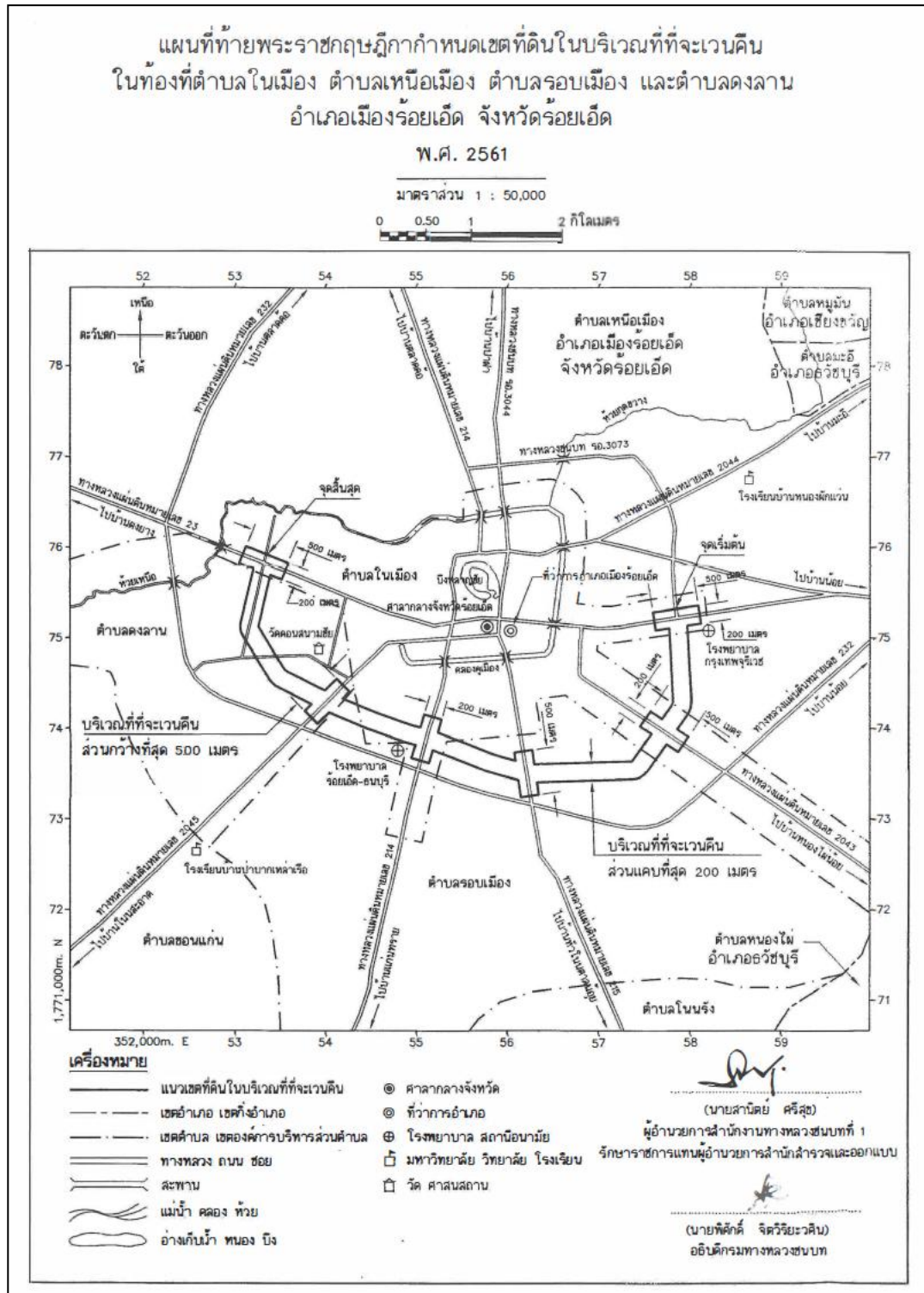
กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมให้สมบูรณ์ บรรเทาการจราจรติดขัดในเขตเมือง เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรในอนาคตให้ประชาชนเดินทางได้อย่างสะดวกปลอดภัยมากยิ่งขึ้น คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2568

โครงการก่อสร้างถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด มีจุดเริ่มต้นบริเวณ ทล.23 (สายร้อยเอ็ด - เสลภูมิ) กม. ที่ 3+810 สิ้นสุดโครงการบริเวณ ทล.23 (สายร้อยเอ็ด - มหาสารคาม) ที่ กม. 11+193 ระยะทางรวม 7.383 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นถนนแบบคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.5 เมตร เกาะกลางเป็นแบบกำแพงคอนกรีต แบ่งทิศทางการจราจร/เกาะกลางแบบทาสีตีเส้น รวมถึงก่อสร้างระบบระบายน้ำ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกใช้งบประมาณ 569.700 ล้านบาท

ซึ่งก่อนการก่อสร้างทางหลวงชนบท ได้จัดประชุมการมีส่วนร่วมภาคประชาชน และลงนามบันทึกความร่วมมือ 3 ฝ่าย ระหว่างทางหลวงชนบท ผู้รับจ้าง และผู้แทนประชาชน เมื่อเดือน มิถุนายน 2566 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด โดยได้นำเสนอความเป็นมา ลักษณะของ โครงการ ขั้นตอนการดำเนินงาน และรายงานผลการดำเนินงาน พร้อมทั้งได้มีการรับฟังข้อเสนอแนะ ตอบข้อซักถาม สอบถามความคิดเห็นจากผู้นำชุมชน ประชาชน หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน ทำให้การดำเนินโครงการสอดคล้องกับความต้องการ และเป็นประโยชน์ต่อ ประชาชนในพื้นที่มากที่สุด



รูปที่ 3.2-23 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างถนนสาย ง2 พังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด



แนวเส้นทางกำหนดเขตที่จะเวนคืนโครงการก่อสร้างถนนสาย 2 ฝั่งเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย ก่อสร้างเพื่อการพัฒนาถนนฝั่งเมืองงานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะ โครงการ	งบประมาณ
1	ถนนสาย ง2	ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด จ.ร้อยเอ็ด	7.383	ก่อสร้าง เพื่อการพัฒนา ถนนผังเมือง	114,000,000
2	รอ.3036	แยก ทล.215- บ.ชีเหล็ก อ.อาจสามารถ จ.ร้อยเอ็ด	0.915	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้น ทาง	7,000,000
3	รอ.4026	แยก ทล.2044 - บ.บัวคำ อ.เชียงขวัญ จ.ร้อยเอ็ด	7		80,000,000
4	รอ.3063	แยก ทล.215- บ.ตอนกลาง อ.เมืองสรวง จ.ร้อยเอ็ด	3.985		47,750,000
5	รอ.4025	แยก ทล.2116 - บ.หนองฟ้า อ.เสลภูมิ จ.ร้อยเอ็ด	2		17,840,000
6	รอ.4022	แยก ทล.2043 - บ.กอกแก้ว (ตอนสุรารณภูมิ) อ.พนมไพร จ.ร้อยเอ็ด	1.15		22,000,000
7	รอ.5049	แยก ทข.รอ.3071 - บ.เขวาสระลอง อ.เกษตรวิสัย จ.ร้อยเอ็ด	3.555		29,700,000
8	รอ.4078	แยก ทล.2046 - บ.หนองผักตบ อ.เสลภูมิ จ.ร้อยเอ็ด	3.115		28,000,000
9		ถนนเชิงลาดสะพานข้ามลำน้ำยัง อ.เสลภูมิ จ.ร้อยเอ็ด	1.42		12,000,000

ที่มา: สำนักงบประมาณ (พ.ศ.2566)

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี 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) และสายพิบูล - มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณ ค่าก่อสร้างที่สูง

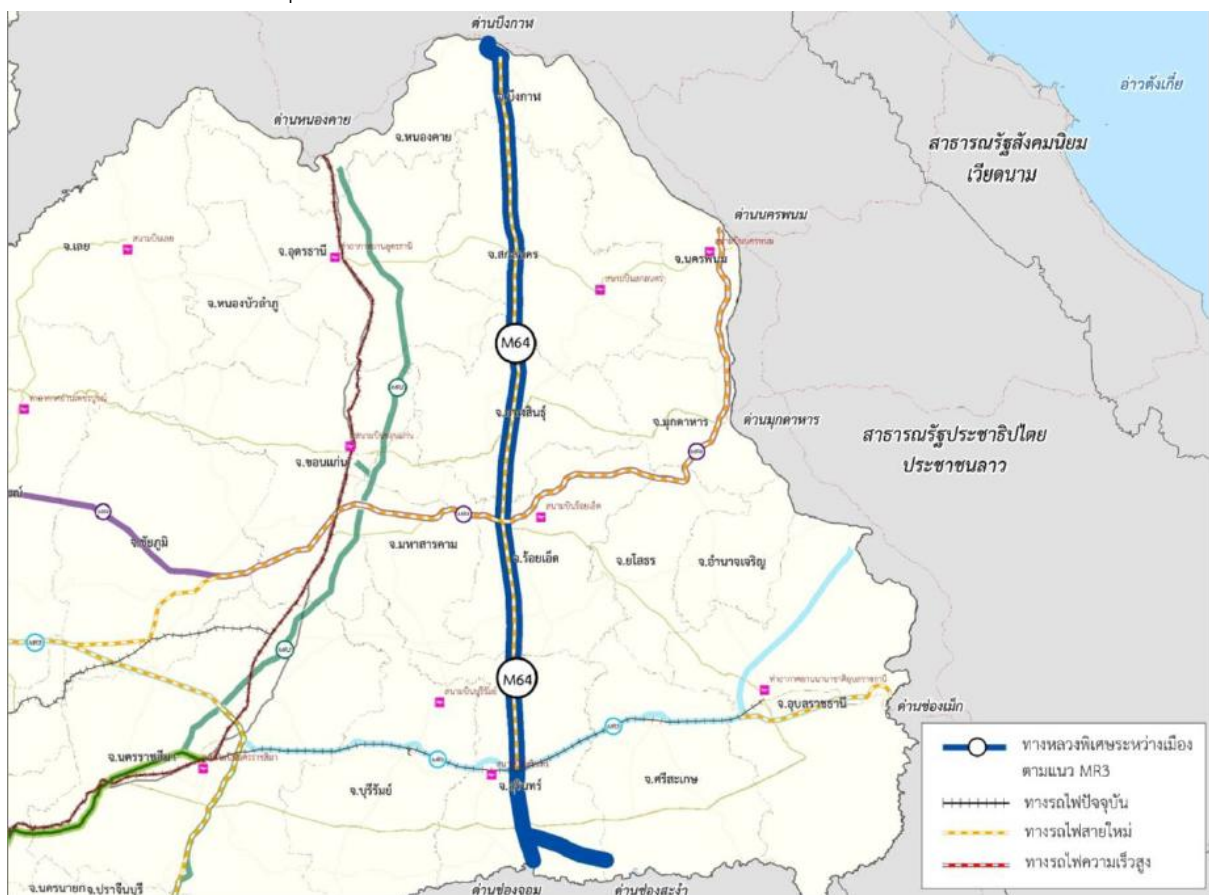
ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วน ในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดร้อยเอ็ดมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ MR3 และ MR4 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR3 บึงกาฬ - สุรินทร์ เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ - ใต้ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จุดเริ่มต้นทางตอนเหนือ เริ่มจากด่านชายแดนไทย - ลาว ที่จังหวัดบึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ) ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังถนน R13

ของ สป.ลาว ที่ใช้เป็นเส้นทางต่อไปยังถนน R8 ตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH15 เพื่อไปยังเวียดนาม ส่วนจุดปลายทางทางด้านใต้อยู่ที่ด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่านชายแดนโสมม๊ก อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี ของฝั่งกัมพูชา เชื่อมต่อกับถนนสาย 68 ของกัมพูชา และอีกแห่ง คือ ที่ด่านช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่านศุลกากรช่องจอม อำเภออัลลองเวง จังหวัดอุดรธานี ของฝั่งกัมพูชา เชื่อมต่อกับถนนสาย 66 ของกัมพูชา ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมไปยังจังหวัดเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา ระยะทางรวม ประมาณ 481 กม. แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

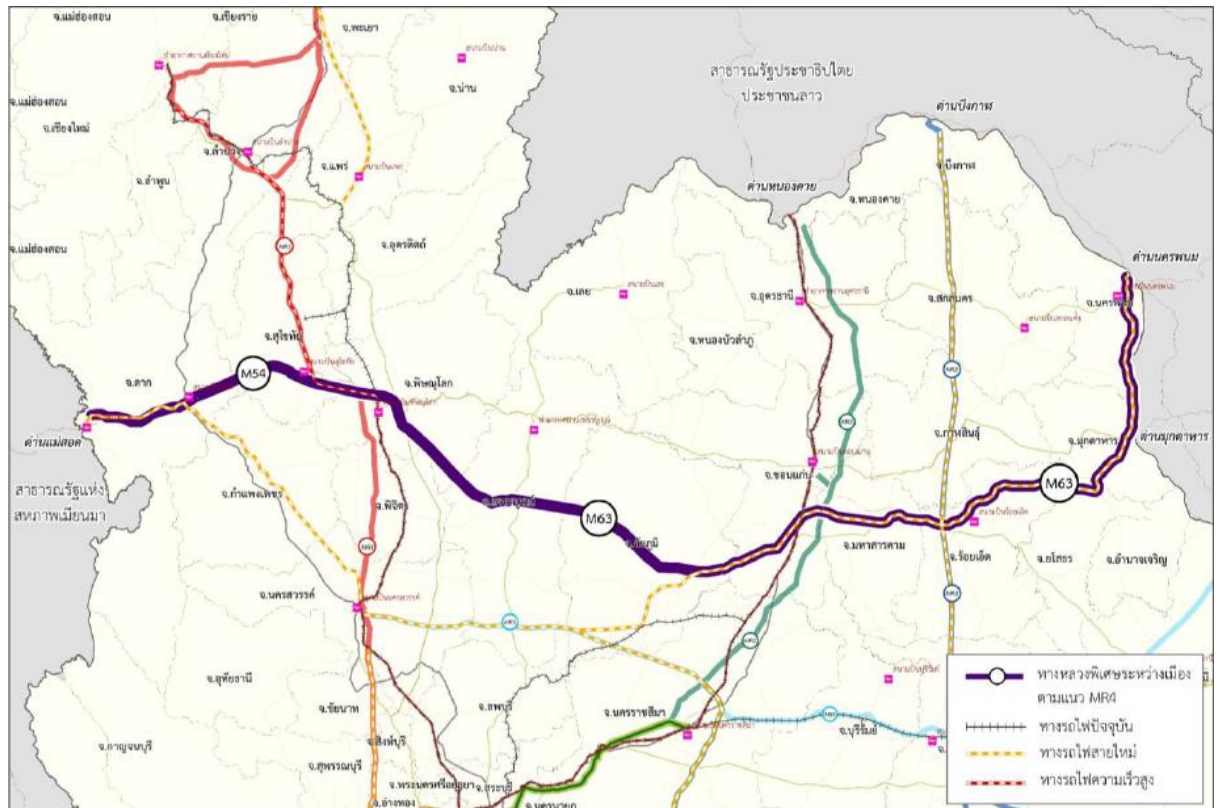
- ช่วงร้อยเอ็ด - บึงกาฬ (MR3-1 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร
- ช่วงร้อยเอ็ด - สุรินทร์ (MR3-2 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร
- ช่วงสุรินทร์ - ช่องจอม (MR3-3 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 49 กิโลเมตร
- ช่วงสุรินทร์ - ช่องสะง่า (MR3-4 หรือ M64) ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร



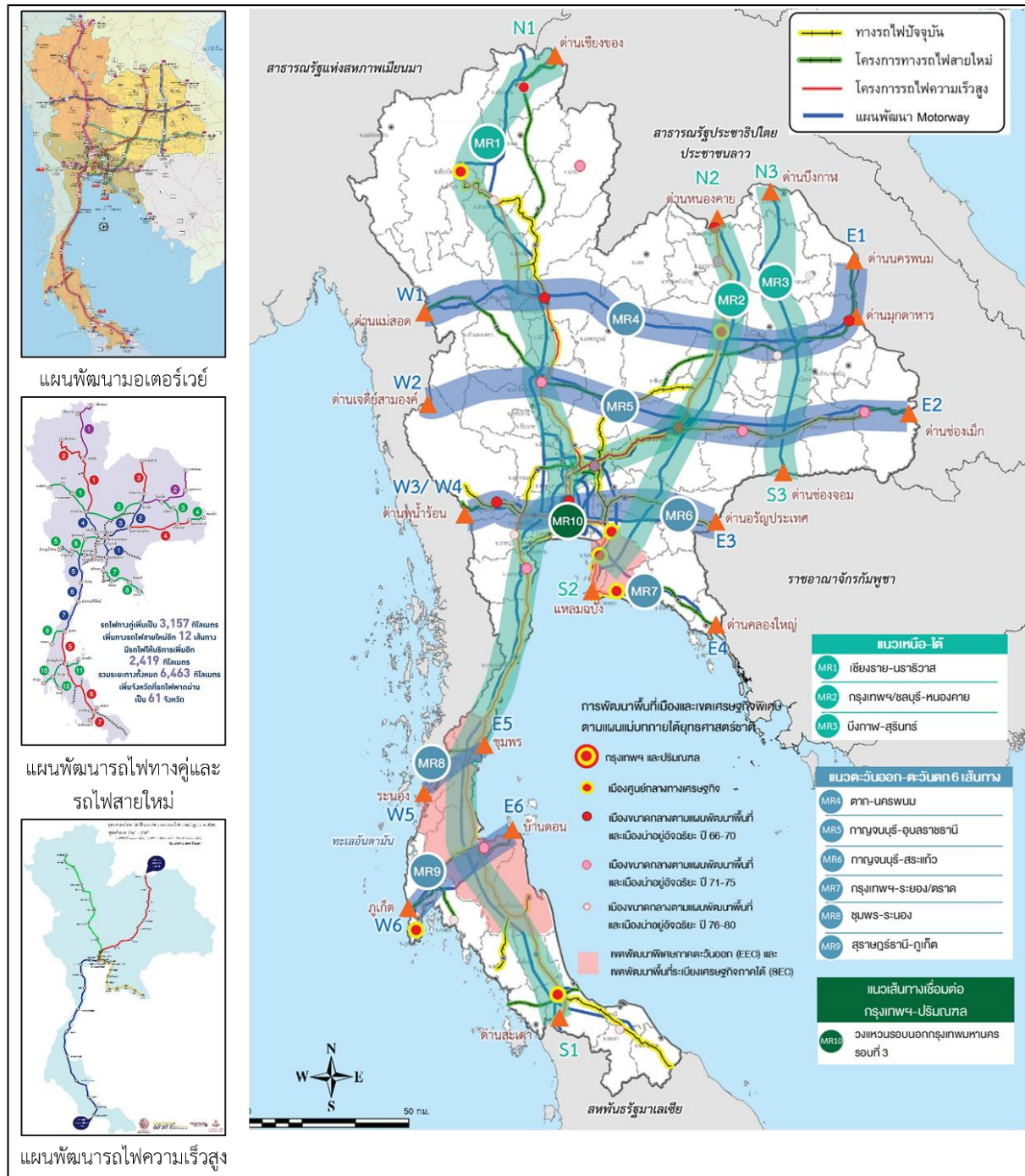
รูปที่ 3.2-24 แนวเส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์

MR4 ตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงด้านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพาน มิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ ภาคนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทาง ที่มีศักยภาพในการพัฒนา โดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนากทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

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



รูปที่ 3.2-25 แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

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

รูปที่ 3.2-26 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

(4.1) โครงการรถไฟทางคู่ บ้านไผ่ - นครพนม

โครงการรถไฟทางคู่ บ้านไผ่ - นครพนม ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ตุลาคม 2557 อนุมัติโครงการโดย ครม. พฤษภาคม 2562 มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 66,848 ล้านบาท ผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด 19 อำเภอ 70 ตำบล ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง 355 กม. มีสถานีรถไฟและป้ายหยุดรถไฟทั้งหมด 31 สถานี ความเร็วรถไฟสูงสุดในการออกแบบในทางประธาน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นทางรถไฟขนาด 1 เมตร เท่ากับรถไฟทางคู่ของการรถไฟ ความสูงขานชลา เป็นขานชลาสูง (เหมือนทางคู่ ขอนแก่น) สูง 1.1 เมตร

มาตรฐาน โครงสร้างทางรถไฟรางรถไฟเป็นมาตรฐาน UIC 60 เป็นแบบหินโรยทาง บนทางระดับดิน เป็นแบบไม่ใช้หินโรยทาง เป็นหมอนเหล็ก บนทางยกระดับหรือสะพานออกแบบรองรับรถไฟน้ำหนักสูงสุด 20 ตัน/เพล (รองรับจักร CSR ซึ่งใหญ่ที่สุดของการรถไฟได้) ใช้อาณัติสัญญาณ แบบ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบเดียวกับ รถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟทางคู่สายใหม่ทั้งหมดทุกสายทาง

รูปแบบสถานี แบ่งเป็น 4 รูปแบบ คือ

สถานีขนาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นสถานีระดับจังหวัด มีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่ สถานีมหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, มุกดาหาร และนครพนม การออกแบบจะให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ในท้องถิ่น เช่น เช่นการตกแต่งเอาศิลปะในพื้นที่มาใส่ ขนาดย่านสถานีขนาดใหญ่ ในการเวนคืน ขนาด 180X1000 เมตร ซึ่งยังไม่รวมลานเก็บคอนเทนเนอร์ที่บางสถานีมีด้วย

สถานีขนาดกลาง มีทั้งหมด 5 สถานี ได้แก่ สถานีบรบือ, โพนทอง, เลิงนกทา, ธาตุพนม และสะพานมิตรภาพ 3 เป็นสถานีสำหรับอำเภอขนาดใหญ่ ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารมาก ขนาดย่านสถานีขนาดกลาง ในการเวนคืน ขนาด 150X700 เมตร

สถานีขนาดเล็ก มีทั้งหมด 9 สถานี ได้แก่ สถานีภูเหล็ก, กุดรัง, เขียงขวัญ, โพธิ์ชัย, หนองพอก, นิคมคำสร้อย, สะพานมิตรภาพ 2, ห้วยน้ำใหญ่, เรณูนคร เป็นสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อย และเป็นอำเภอหรือเมืองขนาดเล็ก ขนาดย่านสถานีขนาดเล็ก ในการเวนคืน ขนาด 130X500 เมตร

ป้ายหยุดรถไฟ มีทั้งหมด 12 ป้าย ได้แก่ นาโพธิ์, หนองโน, เขวา, ศรีสมเด็จ, สีแก้ว, เมยวดี, โคกสว่าง, ห้องแซง, บ้านปงแดง, บ้านดำนคำ, นาถ่อน และบ้านกลาง เป็นแค่ขานชลา ไม่มีตัวอาคารสถานีขายตั๋ว มีผู้โดยสารน้อย รองรับแค่รถไฟท้องถิ่น ขนาดพื้นที่ป้ายหยุดรถไฟ ในการเวนคืน ขนาด 100X300 เมตร



รูปที่ 3.2-27 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า/Container Yard (CY)

มีการก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 จุด แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

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



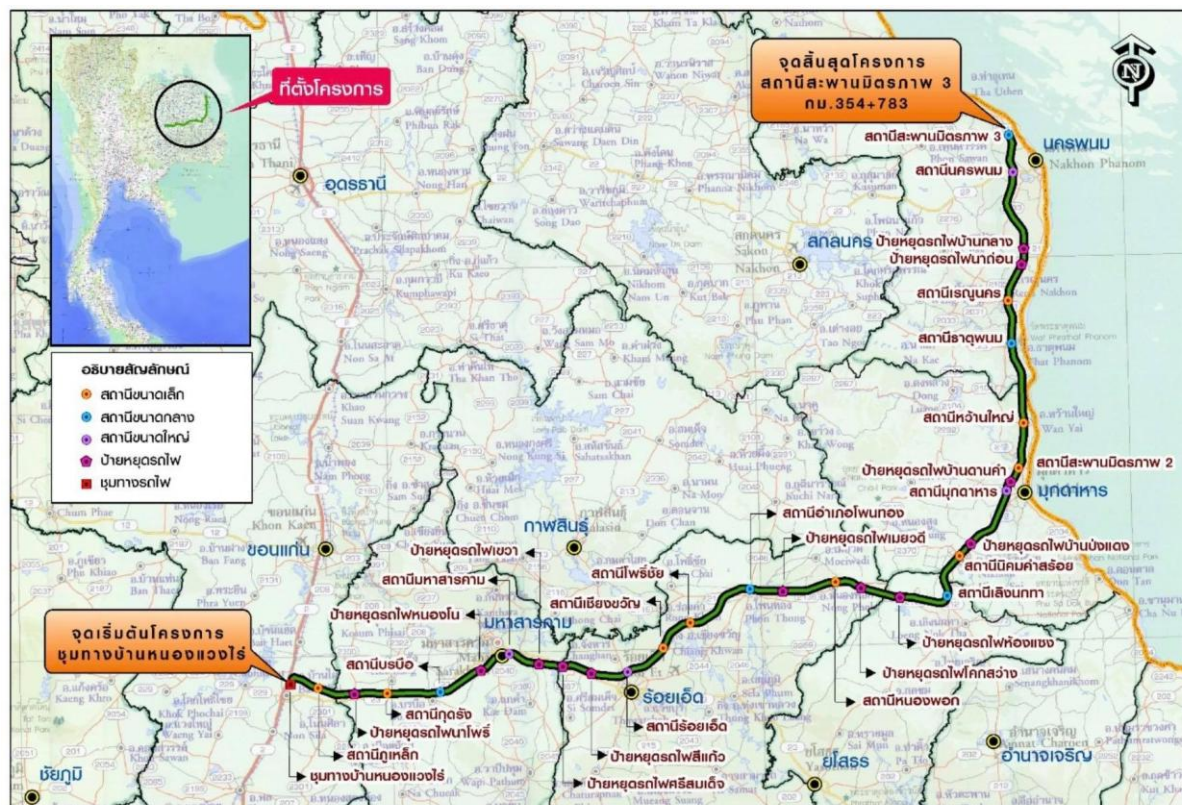
รูปที่ 3.2-28 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) และทัศนียภาพอาคารควบคุม
อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้า

รูปแบบขบวนรถไฟสินค้า แบ่งรูปแบบการเดินรถไฟเป็น 4 แบบคือ

- 1) รถสินค้าตัวนเข้า - ออก CY ร้อยเอ็ด
- 2) รถสินค้าตัวนสะพานมิตรภาพ 3
- 3) รถสินค้าสะพานมิตรภาพ 2 และ 3
- 4) รถสินค้าจอดระหว่างทาง โพนทอง-ร้อยเอ็ด-มหาสารคาม-ภเหล็ก

พื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด มี 5 สถานี คือ 1. สถานีร้อยเอ็ด 2. สถานีเชียงขวัญ 3. สถานีโพธิ์ชัย 4. สถานีโพนทอง และ 5. สถานีหนองพอก และมี 4 ป้ายหยุดรถ คือ 1. ป้ายหยุดรถไฟศรีสมเด็จ 2. ป้ายหยุดรถไฟสีแก้ว 3. ป้ายหยุดรถไฟเมยวดี และ 4. ป้ายหยุดรถไฟโคกสว่าง

ทั้งนี้ จังหวัดร้อยเอ็ดมีสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้ตัวเมืองร้อยเอ็ด คือสถานีรถไฟร้อยเอ็ด เป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ระดับสถานีชั้น 1 ซึ่งมีผลกระทบต่พื้นที่เมืองร้อยเอ็ดโดยตรง ตั้งอยู่ในเขตอำเภอจังหาร อยู่ทางทิศเหนือใกล้บริเวณจุดตัดของเส้นทางถนนวงแหวนรอบเมือง คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 232 และถนนตัดกับถนนสายหลักที่ตัดผ่านเมืองร้อยเอ็ดในแนวทิศเหนือ - ใต้ คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 ที่บริเวณทางทิศเหนือห่างจากพื้นที่เมืองร้อยเอ็ดประมาณ 5 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-29 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

จังหวัดขอนแก่น	จังหวัดกาฬสินธุ์	จังหวัดมหาสารคาม	จังหวัดร้อยเอ็ด
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน			
(1) เสนอให้ศึกษาเส้นทางการเดินทางลงสู่ภาคใต้	(1) ต้องการรถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าเชื่อมโยงแต่ละอำเภอเข้าตัวเมือง	(1) เสนอให้ขยายไหล่ทางเส้นทางอำเภอกันทรวิชัยถึงวัดป่ากุ่มแก้ว	(1) ต้องการรถขนส่งสาธารณะจากสนามบินร้อยเอ็ด
(2) ต้องการถนนความยาว 40 กิโลเมตร จากชุมแพ - ชัยภูมิ - เพชรบูรณ์ เพื่อสามารถขนส่งไปทางภาคเหนือได้สะดวก	(2) ต้องการจุดพักรถบรรทุกทุกเส้นทางกาฬสินธุ์ - สกลนคร และเส้นทางกาฬสินธุ์ - มุกดาหาร	(2) ต้องการให้ติดตั้งกล้องจับความเร็วแบบริเออร์ และขยายช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2040	(2) ขอให้ปรับปรุงถนนเส้นมหาวิทยาลัยราชภัฏร้อยเอ็ดออกสู่ถนนใหญ่ เนื่องจากไม่มีไหล่ทาง
(3) ต้องการให้ปรับปรุงการวางแบบริเออร์กลางถนน	(3) ขยายช่องจราจรเส้นทางอำเภอสหัสขันธ์ - อำเภอสหัสขันธ์	(3) ต้องการระบบขนส่งสาธารณะจากสถานีขนส่งผู้โดยสารมายังตัวเมือง	(3) ต้องการให้ขยายถนนเส้นทางอำเภอนาคูมาเข้ามายังตัวเมืองมหาสารคาม
(4) ต้องการเส้นทางการขนส่งสายใหม่เนื่องจากถนนมีสภาพมีปริมาณรถค่อนข้างหนาแน่น อีกทั้งยังเป็น 2 ช่องจราจร		(4) ปรับปรุงเส้นทางเลี่ยงเมืองระหว่างจังหวัดมหาสารคาม - จังหวัดกาฬสินธุ์	(4) ต้องการให้ขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรเส้นทางระหว่างอำเภอนาคูมา - เสดภูมิ
		(5) ขอให้พัฒนาทางหลวงหมายเลข 219 เนื่องจากแคบ และไม่มีทางเบี่ยง	(5) เสนอให้ศึกษาเส้นทางระหว่างภูมิลำเนา

จังหวัดขอนแก่น	จังหวัดกาฬสินธุ์	จังหวัดมหาสารคาม	จังหวัดร้อยเอ็ด
		(6) ขอให้เพิ่มไฟส่องสว่างข้างถนนทางหลวงหมายเลข 213	(6) ขอให้พัฒนาและปรับปรุงถนนเลี้ยวเมืองระหว่างแยกอาจสามารถ เนื่องจากไม่มีไฟส่องสว่าง ไม่มีเส้นแบ่งช่องจราจร และเป็นหลุม
		(7) ต้องการให้ขยายถนนทางเข้าวัดป่าวังยาว	(7) ขอให้ปรับปรุงเส้นทางจังหวัดร้อยเอ็ด - โพนทอง - เขาวง - นาकु - สร้างค้อ อำเภอกุพาน หรือเส้นทางเรียบอำเภอกุพานไปอำเภอดงอวย
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง			
(1) ขอให้เพิ่มรอบรถการขนส่งทางรางให้เพิ่มขึ้น	-	(1) ต้องการรถไฟทางคู่ เพื่อขนส่งผลผลิตทางการเกษตร	(1) ต้องการให้เป็นสถานีขนถ่ายทางรางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
(2) เสนอให้ออกมาตรการสนับสนุนในการใช้ขนส่งทางราง			

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดร้อยเอ็ด ที่ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 25 - 17 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 101 - 103 องศาตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือห่างจาก กรุงเทพมหานคร 445 กิโลเมตร ขนาดพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดรวม 31,423.87 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 6.18 ของพื้นที่ประเทศ ร้อยละ 18.61 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจังหวัดขอนแก่นมีพื้นที่มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ และจังหวัดมหาสารคาม ตามลำดับ กลุ่มจังหวัดฯ ตั้งอยู่บนพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำชีที่อยู่ตอนกลางของพื้นที่และที่ราบลุ่มแม่น้ำมูลซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของพื้นที่ โดยทางทิศตะวันตกและทิศเหนือจะมีสภาพเป็นภูเขาเทลาดมาทางทิศตะวันออก

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีจังหวัดขอนแก่น เป็นศูนย์กลางการบริหารงานกลุ่มจังหวัด มีพื้นที่ทั้งสิ้น 31,423.87 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 19,639,918 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.61 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และคิดเป็นร้อยละ 6.18 ของประเทศ เป็นพื้นที่ป่าไม้ 1,591,178.45 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 8.18 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด มีพื้นที่การเกษตร 25,734,545 ไร่ อยู่ในเขตชลประทาน 4,007,409 ไร่

1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

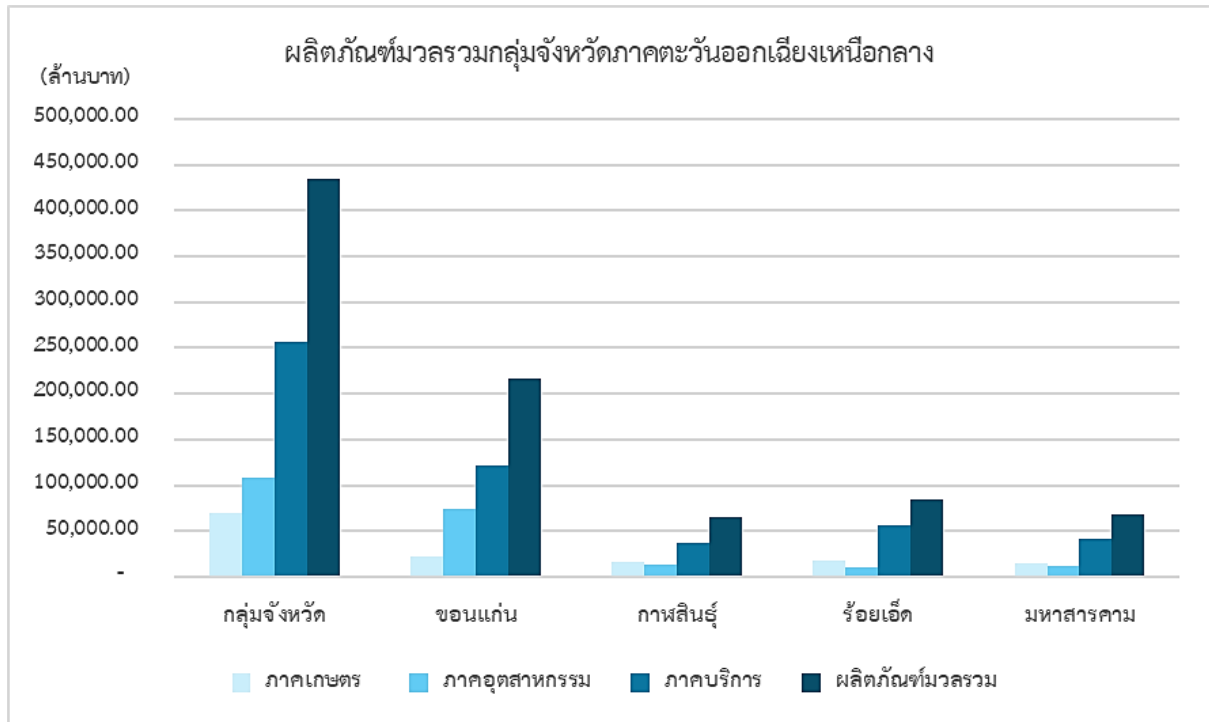
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญ มีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีประชากรรวม 4,970,189 คน คิดเป็นร้อยละ 7.52 ของประชากรทั้งประเทศ มีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จำนวน 1,779,373 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน 1,284,836 คน จังหวัดกาฬสินธุ์ จำนวน 968,065 คน และจังหวัดมหาสารคามมีประชากรน้อยที่สุด คือ 937,915 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.434 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดขอนแก่นมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.216 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 49.89 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด เท่ากับ 0.084 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19.33 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดมหาสารคาม เท่ากับ 0.068 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.63 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดกาฬสินธุ์ เท่ากับ 0.066 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.16 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี พบว่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง โดยภาคบริการมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 59.10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด หากพิจารณาโครงสร้าง

ผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดขอนแก่น มีภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม เป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 5-1 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ปี พ.ศ. 2565

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตร ในปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 69,127 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 65,108 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 6.17 มีพื้นที่ทั้งสิ้น 35,080.28 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 19,639,918 ไร่ มีพื้นที่การเกษตร 13,644,035 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 62.23 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด พื้นที่ชลประทาน 2,225,259 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 10.15 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด พื้นที่ป่าไม้ 1,573,362 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.18 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด และพื้นที่นอกเกษตร 4,482,519 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 20.44 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด โดยมีครัวเรือนเกษตรกร 782,675 ครัวเรือน มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี/ ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง และยางพารา โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปี และข้าวนาปรัง) และมันสำปะหลัง และพืชสวน ได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน และน้ำมันปาล์ม

1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2566 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศไทยมีจำนวน โรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) ทั้งสิ้น 2,125 โรงงาน เงินลงทุน 257,835 ล้านบาท คนงานรวม 63,351 คน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 252 โรงงาน ภาคอุตสาหกรรม ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม ที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 63 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลง ร้อยละ 28.41 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 2,422 ล้านบาท คนงานรวม 1,114 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ ขอนแก่นรวม 28 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด 22 โรงงาน จังหวัดกาฬสินธุ์ รวม 11 โรงงาน และจังหวัดมหาสารคาม 2 โรงงาน ตามลำดับ

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 2,799,773 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 51.81 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 6,407,835 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 6,258,681 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 149,154 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 15,159.74 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 14,751.32 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 408.42 ล้านบาท

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น 3,923,536 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์ 919,202 คน จังหวัดร้อยเอ็ด 804,841 คน และจังหวัดมหาสารคาม 760,256 คน ตามลำดับ

การท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์วัฒนธรรม เช่น กลุ่มมหาธาตุ กุสินทรรัตน์ พระธาตุนาดูน พระพุทธรูปยืนมิ่งมงคล ศาลเจ้าพ่อหลักเมืองที่จังหวัดมหาสารคาม กู่กาสิงห์ กู่พระโกนา ปราสาทภูพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติที่จังหวัดร้อยเอ็ด และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ที่น้ำตกตาดทอง น้ำตกผานางคอย น้ำตกแก้งกะอาม ผาเสวยที่จังหวัดกาฬสินธุ์ บางแสน 2 และหาดจอมทอง ที่จังหวัดขอนแก่น แบ่งเป็นรายจังหวัดได้ดังนี้

- (1) จังหวัดกาฬสินธุ์ ได้แก่ พระธาตุนาคู พิพิธภัณฑ์ของดีเมืองกาฬสินธุ์ พระพุทธรูปเมืองฟ้าแดดสงยาง หาดดอกเกด เขื่อนลำปาว หมู่บ้านวัฒนธรรมโนนสง่า พิพิธภัณฑ์สิรินธร
- (2) จังหวัดขอนแก่น ได้แก่ พระธาตุนาคู พระมหาธาตุแก่นนครปราสาทเปือยน้อย พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พิพิธภัณฑ์และซากไดโนเสาร์ อ.ภูเวียง ผ้าไหมมัดหมี่ อ.ชนบท อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน อุทยานแห่งชาติน้ำพอง อุทยานแห่งชาติภูเวียง อุทยานแห่งชาติภูเก้า ภูพานคำ เขื่อนอุบลรัตน์ จุดชมวิวนางาม
- (3) จังหวัดมหาสารคาม ได้แก่ พระธาตุนาดูน พิพิธภัณฑ์นครจำปาศรี วัดหนองहुลิง เขตห้ามล่าสัตว์ป่าดงพญาเย็น วนอุทยานโกสัมพีสะพานไม้แฉะ อุทยานมัจฉาโขงกุดหวาย
- (4) จังหวัดร้อยเอ็ด ได้แก่ บึงพลาญชัย พระมหาเจดีย์ชัยมงคล วนอุทยานผาน้ำย้อย ปราสาทภู กู่พระโกนา กู่กาสิงห์ หุ่นกลาร้องไห้ และหอโหวด 101

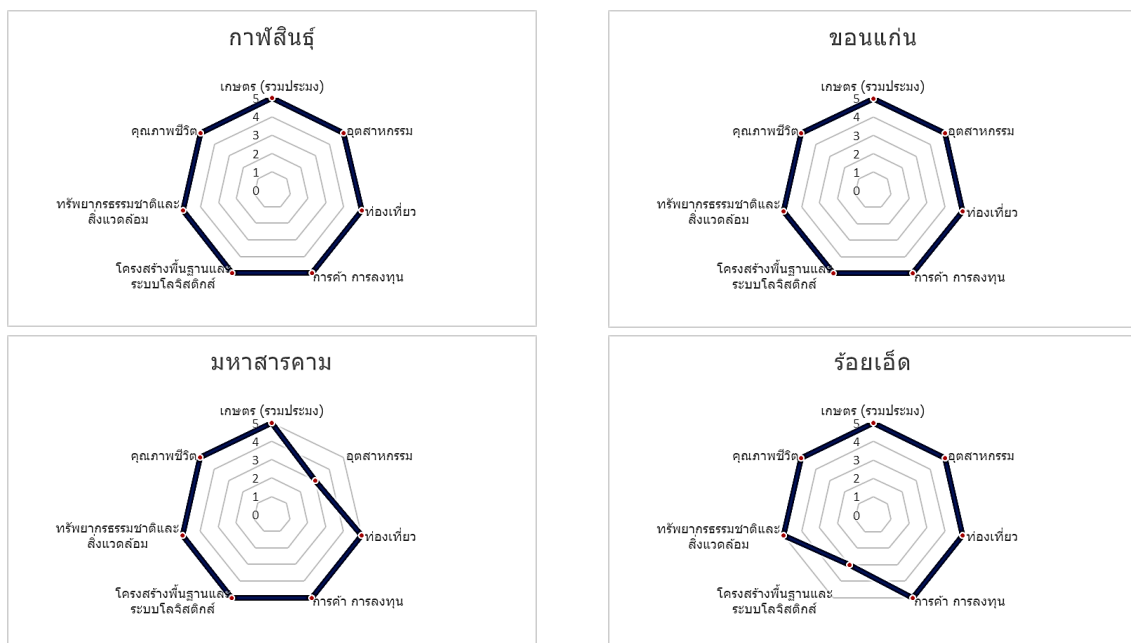
1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด โดยการให้คะแนนระดับความสำคัญของการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของจังหวัด สามารถให้เกณฑ์คะแนนได้ดังนี้

1. ระดับ 5 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
2. ระดับ 4 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด
3. ระดับ 3 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนานี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด
5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง เน้นการพัฒนาด้านเกษตรท่องเที่ยว การค้าการลงทุน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคุณภาพ การวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่า จังหวัดกาฬสินธุ์และขอนแก่นมีประเด็นการพัฒนาครอบคลุมทุกด้าน จังหวัดมหาสารคามไม่ระบุในประเด็นการพัฒนาและไม่มีโครงการและงบประมาณในการพัฒนาอุตสาหกรรม ส่วนจังหวัดร้อยเอ็ดมีการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีโครงการและงบประมาณในการพัฒนาส่วนนี้

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยทีปรักษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่การศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด โดยมี เป้าหมายการพัฒนา คือ “เติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคต สังคมเป็นสุข สิ่งแวดล้อมยั่งยืน” และมีประเด็นการพัฒนา คือ

- ส่งเสริมและยกระดับการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรที่มีมูลค่าสูงด้วยเศรษฐกิจชีวภาพ
- การพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยวเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจแห่งอนาคต
- อนุรักษ์และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่สมดุลด้วยเศรษฐกิจ BCG
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สังคมมีคุณภาพ ชุมชน พื้นที่และเมืองมีความเจริญก้าวหน้าอย่างยั่งยืน

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	2.5	4.0	4.0	4.0
2) ภาคเกษตร	0.5	4.5	4.5	4.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	0.5	9.0	9.0	9.0
4) ภาคบริการ	4.0	6.0	6.0	6.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	12.0	18.0	15.0	18.0

หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่ทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570
3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

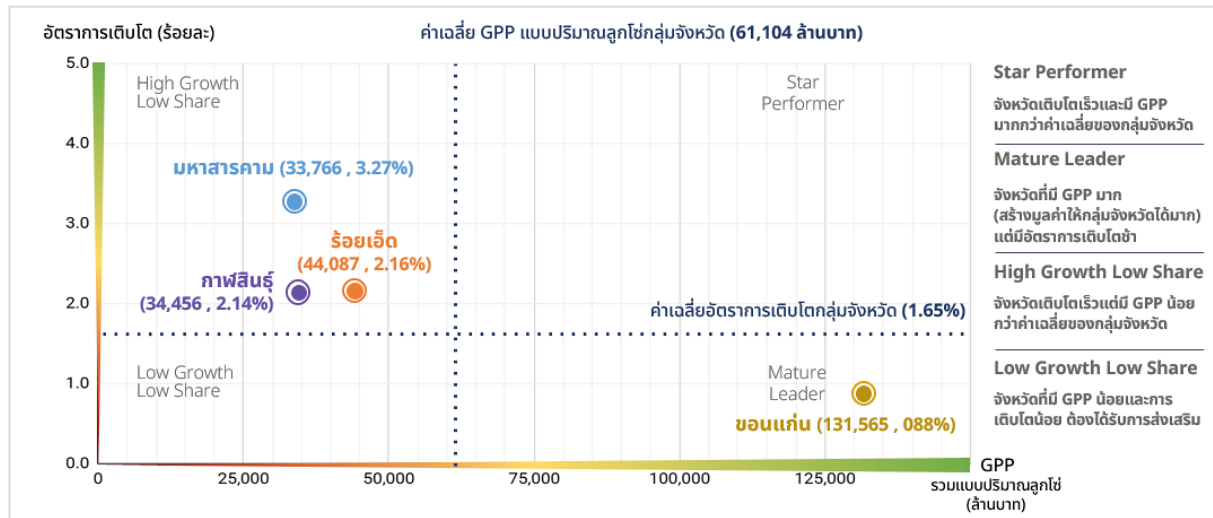
1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 2.5, 0.5, 0.5 และ 4.0 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 12.0

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโต ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5-3 จะเห็นได้ว่า จังหวัดขอนแก่น เป็น Mature Leader คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า ส่วนจังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดกาฬสินธุ์เป็น

High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มีน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ฉากทัศน์ที่ 2 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

จากการวิเคราะห์ด้วย radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.92
2) ภาคเกษตร	5.00
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.80
4) ภาคบริการ	5.00
5) รายได้การท่องเที่ยว	5.00

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ได้ดังนี้

เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.92, 5.00, 4.80, 5.00 และ 5.00 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 – 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวเป็น 4.5, 9.0, 6.0 และ 18.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับตัวชี้วัดตามฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.08
2) ภาคเกษตร	4.09
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.01
4) ภาคบริการ	4.24
5) รายได้การท่องเที่ยว	3.82

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.03, 4.08, 4.09 4.01 และ 4.24 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 4.5 9.0 และ 6.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) รายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.82 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรเท่ากับร้อยละ 15.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 12.0 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 18.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 4 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ขยายตัวร้อยละ 4.0 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 4.5, 9.0, 6.0 และ 18.0 ตามลำดับ

1.4) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

- (1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 สอดคล้องกับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย
- (2) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร ถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตใกล้เคียงกับภาคบริการ โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 4.5 - 6.0 ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยสูงกว่าทั้งภาคเกษตรและภาคบริการ โดยถึงมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 9.0
- (3) รายได้การท่องเที่ยวได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 มากกว่าน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

1.5) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) ร่วมกับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน ตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.0
2) ภาคเกษตร	4.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	9.0
4) ภาคบริการ	6.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	16.5

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอจากทัศนกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 4.5 9.0 และ 6.0 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (จากทัศนที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (จากทัศนที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคเศรษฐกิจจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางสามารถ “การพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การบริการ และ การท่องเที่ยวเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจแห่งอนาคต” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

สำหรับรายได้ท่องเที่ยวการข้อเสนอจากทัศนกำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 16.5 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 18.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (จากทัศนที่ 2) กับร้อยละ 15.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (จากทัศนที่ 3)

1.6) การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคเป็นการประเมินศักยภาพและสถานการณ์ของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ ปริมาณความต้องการเดินทางในปัจจุบันและในอนาคต แผนงานและโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ โดยทั่วไปการวิเคราะห์ SWOT แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment) เป็นการระบุจุดแข็งและจุดอ่อนของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบสนับสนุนที่มีอยู่ โครงการต่าง ๆ ในอนาคต รวมถึงนโยบายและกฎระเบียบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ แบ่งเป็น

จุดแข็ง (Strength: S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

- **S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า** พิจารณาอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ อาทิเช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนการค้า รวมทั้งการทบทวนกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน** พิจารณาโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ ระบบคมนาคมการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่างๆ

- **S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค** พิจารณาส่งขั้ทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน

- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรม

ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมื่อน้ำท่วม

- **S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม** พิจารณาศูนย์วิจัย สถาบันการศึกษาและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ รวมทั้งต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น

จุดอ่อน (Weakness: W) เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคม เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหา เมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง โดยจะวิเคราะห์จุดอ่อนของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อ ดังนี้

- **W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ** พิจารณาข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

- **W2 อุบัติเหตุทางถนน** พิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- **W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี** พิจารณาการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งปัญหาด้านทรัพยากรบุคคล

- **W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็ก และผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าของชีพ และสถิติสถานภาพแรงงาน

2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) เป็นสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วยปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ กรอบความร่วมมือ และข้อตกลงระหว่างประเทศ การเมือง สังคม และเทคโนโลยี สภาพแวดล้อมภายนอก แบ่งเป็น

โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่ง และโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** พิจารณาการขยายตัวของ การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวน แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน** พิจารณาเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การขยายโครงข่ายด้านคมนาคม รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี** พิจารณาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

อุปสรรค (Threat: T) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ สภาพที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์ Covid 19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์
- **T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า** พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า
- **T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่าประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุมีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร
- **T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ** พิจารณากฎการคุกคามทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย จังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์ เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความน่าอยู่และทันสมัย (Smart Cluster) มีเศรษฐกิจแห่งอนาคตที่เติบโตอย่างยั่งยืน ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงบนพื้นฐานทรัพยากรของกลุ่มจังหวัด ด้วยความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ในการลงทุนการผลิตสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางมีภูมิศาสตร์ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) มีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาครุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร และขาดการเชื่อมโยงเส้นทางทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด รายได้การท่องเที่ยวยังกระจุกตัวในจังหวัดขอนแก่น และยังมีปัญหาน้ำท่วมน้ำแล้งซ้ำซากในลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำสาขาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

มีโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางในพื้นที่กลุ่มจังหวัด โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่นและร้อยเอ็ด นโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทยบริเวณอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โครงการก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือรวมทั้งคลังน้ำมัน ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มีการส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอากาศยานเทคโนโลยีอวกาศ รวมทั้งการเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่างสปป.ลาว – จีน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ (น้ำท่วม และฝนแล้ง) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิตสินค้าเกษตร และส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ และการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคอีสาน (NeEC – Bioeconomy) ขอนแก่น - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ขอนแก่น กาฬสินธุ์ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นเส้นทางสำคัญของพื้นที่ ที่ผ่านมาได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์ - นาโค แล้วเสร็จ - ด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 4 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - โครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) เส้นทางรถไฟทั้งทางเดี่ยวและทางคู่ - ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด ร้อยเอ็ด (ผ้าไหมสาเกต ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ขอนแก่น (ผ้าไหมมัดหมี่ ชนบท เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) มหาสารคาม (มันแกวบรือ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) กาฬสินธุ์ (ผ้าไหมแพรวา กาฬสินธุ์ ข้าวเหนียวเขาวงกาฬสินธุ์ พุทราณมบ้านโนนเส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - ภาคอุตสาหกรรม ในพื้นที่ มีโรงสีข้าวขนาดใหญ่ (กำลังการผลิตกว่า 700 ตันในจังหวัดกาฬสินธุ์ เป็นศูนย์รวมข้าวจาก	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร และขาดการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด - โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการประชาชน และการค้า การลงทุนของจังหวัดยังไม่มีมาตรฐาน ไม่เพียงพอ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - มหาสารคามขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ - ขอนแก่นขาดการพัฒนาขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - ผลผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ (ข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง) เฉลี่ยต่อไร่ยังคงอยู่ในอัตราต่ำกว่าค่าเฉลี่ย - การเพิ่มมูลค่าจากการแปรรูปผลผลิตทางเกษตรยังไม่หลากหลาย และยังเป็นการแปรรูปขั้นต้น - การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในการผลิตและขนส่งยังอยู่ในระดับต่ำ - กำไรของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งหมดแบบปริมาณลูกโซ่ยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ เนื่องจากความสามารถในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของ SMEs และการขยายการตลาดยังไม่เข้มแข็งและแข่งขันได้

จุดแข็ง	จุดอ่อน
สกลนคร นครพนม สุนทรินทร์ ศรีสะเกษ มุกดาหาร เพื่อขนส่งสู่ภาคกลาง และภาคใต้ และโรงงานอื่นในกาฬสินธุ์กว่า 500 แห่ง - ฐานการผลิตพืชอาหารและพืชพลังงานทดแทนของประเทศ (ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง) ที่สามารถ แปรรูปไปสู่อาหารและพลังงานทดแทน พื้นที่ที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตร อยู่ที่ย้อยละ 69.95 มากที่สุดใน 18 กลุ่มจังหวัด - แหล่งน้ำขนาดใหญ่ที่สามารถเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรในพื้นที่ได้แก่ เขื่อนอุบลรัตน์จังหวัดขอนแก่น และเขื่อนลำปาว จังหวัดกาฬสินธุ์ - ฟาร์มที่ได้รับรองมาตรฐานฟาร์ม GAP จำนวน 1,722 ฟาร์ม และมีโรงงาน / ผลิตสินค้า เกษตรและอาหารที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP / HACCP จำนวน 33 แห่ง เป็นฐานการผลิต อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร เช่น อาหาร และเครื่องสำอาง เป็นต้น - โรงงานขนาดใหญ่แปรรูปพืชเศรษฐกิจหลักจำนวนมาก และมีสินค้าเกษตรหลากหลาย เป็นโอกาสในการพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมเกษตรมากขึ้น - วิสาหกิจชุมชนและเครือข่ายวิสาหกิจชุมชนที่ได้รับอนุมัติการจดทะเบียน ถึง 13,617 แห่ง มากที่สุดใน 18 กลุ่มจังหวัด S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักของการท่องเที่ยว (ขอนแก่น) - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว (กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เมืองโมซ์ซิตี Smart City การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (ศูนย์ศึกษาวิจัยและพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ ซากดึกดำบรรพ์ยุคโบราณไดโนเสาร์ พิพิธภัณฑ์สิรินธร) สถานที่ท่องเที่ยวที่สร้างขึ้นที่โดดเด่น (หอชมเมืองรูปทรงโหวด) - กาฬสินธุ์เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 43.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,463 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 127.2% - ขอนแก่นเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 3.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 11.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 11,301 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 19.4% - มหาสารคามเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 55.1%	- สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคมต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งหมดแบบปริมาณลูกโซ่ยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ย - ผู้ประกอบการธุรกิจเพิ่งเกิดใหม่ (Startup) ยังมีน้อยและยังไม่มีกรอบแบบระบบนิเวศธุรกิจ (Ecosystems) เพื่อสร้างผู้ประกอบการแห่งอนาคตในกลุ่มจังหวัดอย่างเป็นรูปธรรม - จำนวนระบบพยากรณ์และอุปกรณ์เตือนภัยล่วงหน้ายังมีน้อยและไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ (ค่าสถิติ จำนวน 34 ชิ้น น้อยกว่าค่าเฉลี่ย (173 ชิ้น) อยู่ในอันดับที่ 15 จาก 18 กลุ่มจังหวัด) W2 อุบัติเหตุทางถนน - กาฬสินธุ์มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ร้อยเอ็ดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน - มหาสารคามมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ขอนแก่นมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) - ค่าสถิติอยู่ที่ 14.10 อยู่ในอันดับที่ 16 จาก 18 กลุ่มจังหวัด - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ W3 การจัดการพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - สัดส่วนหมู่บ้านที่มีน้ำใช้เพื่อการเกษตรเพียงพอตลอดทั้งปี อยู่ที่ร้อยละ 37.79 อยู่ในอันดับสุดท้ายของประเทศ - พื้นที่ชลประทานยังมีน้อยเพียงร้อยละ 16.38 และขาดการจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพ การส่งและกระจายน้ำเข้าสู่แปลงไร่นายังไม่ทั่วถึงได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและไม่สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องทั้ง 4 จังหวัด - รายได้การท่องเที่ยวยังกระจุกตัวในจังหวัดขอนแก่นถึงร้อยละ 80 - สัดส่วนพื้นที่ป่าไม้ต่อพื้นที่จังหวัดต่ำ (ร้อยละ 8.17 อยู่ในอันดับที่ 17 จาก 18 กลุ่มจังหวัด)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 112.6% - ร้อยเอ็ดเป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 31.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,164 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 49.0% S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประจำถิ่นที่มีความโดดเด่นและภูมิปัญญา เช่น วัฒนธรรมภูไท งานบุญบั้งไฟทะเลล้านโป่งลาง และปราสาทรวงข้าว ที่จังหวัดกาฬสินธุ์ - จังหวัดขอนแก่นที่ได้รับการจัดตั้งให้เป็น Smart City MICE City Medical hub และ หัตถกรรมโลก แห่งผ้ามัดหมี่ (Word Craft City for Ikat (Mudmee)) - มีความพร้อมด้านปัจจัยเพื่อรองรับการลงทุน เช่น การเป็นศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์บริการทางการแพทย์และสาธารณสุข และมีศูนย์ราชการระดับภาคการเงินและธุรกิจตลอดจนเป็นศูนย์กลางของการส่งเสริมการลงทุน - มีการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศทางการแพทย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่นที่จะผลักดันให้เป็นเวชนคร (Medico polis) - ศูนย์เรียนรู้ของภูมิภาค ได้แก่ ศูนย์วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมเพื่อการศึกษาร้อยเอ็ด และพิพิธภัณฑ์สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด - ที่จังหวัดมหาสารคามมีสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางทางการศึกษา (ทักษิลาณคร) และการให้บริการทางวิชาการ ภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้กับคนในพื้นที่ - ศูนย์กลางด้านสุขภาพและการแพทย์ ของภาคฯ มาตรฐานสากลและได้รับรองมาตรฐาน HA ที่จังหวัดขอนแก่น - การบูรณาการและความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน ในระดับต่าง ๆ	- ปัญหาน้ำท่วมน้ำแล้งซ้ำซากในลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำสาขาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด - ปัญหาฝุ่นควันจากการเผาเศษวัสดุทางการเกษตร W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - กาฬสินธุ์เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.60) - ร้อยเอ็ดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.59) - มหาสารคามเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.80) - ขอนแก่นเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.01) - สัดส่วนหนี้สินต่อรายได้เงินสดสุทธิทางการเกษตรยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยมาก - คะแนนเฉลี่ยสติปัญญา (IQ) เด็กนักเรียนไทย ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยและอยู่ในลำดับ 15 ของกลุ่มจังหวัด และคะแนนเฉลี่ยผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษา (O-net) ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยและอยู่ในลำดับ 14 ของกลุ่มจังหวัด และสัดส่วนนักเรียนด้อยโอกาสต่อนักเรียนทั้งหมด ร้อยละ 77.2 อันดับ 17 ของ 18 กลุ่มจังหวัด - รายได้เฉลี่ยครัวเรือน 19,838 บาท/เดือน ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศที่ 23,359 บาท/เดือน อยู่ในอันดับ 15 ของกลุ่มจังหวัด - ปัญหาความยากจน ความเหลื่อมล้ำยังสูง (ค่าสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาคด้านรายได้ปี พ.ศ. 2562 เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 0.417) - สัดส่วนผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ลำพังคนเดียว ร้อยละ 8.88 อยู่ในอันดับ 11 จาก 18 กลุ่มจังหวัด - สัดส่วนแรงงานนอกระบบที่อยู่ในระบบประกันสังคมต่อกำลังแรงงานทั้งหมดต่ำกว่าค่าเฉลี่ย

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ขอนแก่น กาฬสินธุ์ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาล้านอีสาน (ชัยภูมิ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ อุตรดิตถ์ หนองบัวลำภู) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองหลัก (ขอนแก่น) เมืองน่าเที่ยว (ร้อยเอ็ด มหาสารคาม กาฬสินธุ์)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ (น้ำท่วม ฝนแล้ง) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิตสินค้าเกษตรและส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ - จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid - 19) ที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมมีการหดตัวมากขึ้นตามการใช้จ่ายในทุกหมวด

โอกาส	อุปสรรค
- การขยายตัวของทางท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ โดยเฉพาะด้านเกษตร อนุรักษ์ วัฒนธรรม ประเพณีและศาสนา O2 การพัฒนาตามคมนาคม การค้า และการลงทุน - ภาพลัทธิมีนโยบายสนับสนุนโครงการนำร่อง Kalasin Rice City และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองข้าว - มหาสารคามนโยบายด้านอาหารปลอดภัย เมืองเกษตรสีเขียว การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม เกษตรกร ปราดเปรื่อง และการบริหารจัดการน้ำและดินเพื่อการเกษตร ส่งผลิตต่อการพัฒนาสินค้าเกษตร - นโยบายส่งเสริมให้เกษตรกรมีทักษะเป็นผู้ประกอบการมากขึ้น (Smart Farmers - Start up) ส่งเสริมการพัฒนาเกษตรมาตรฐานสูง และการส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร - ระบบตลาดและระบบขนส่งสินค้าในปัจจุบันเอื้อต่อการประกอบธุรกิจในระบบเศรษฐกิจดิจิทัล - การกลับคืนของแรงงานคืนถิ่นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid - 19) ที่ทำให้กลุ่มจังหวัดมีแรงงานคุณภาพ แรงงานชั้นสูง และความหลากหลายของสาขามา เพื่อร่วมเป็นพลังขับเคลื่อนกลุ่มจังหวัดเพิ่มมากขึ้น - การเปลี่ยนแปลงหลังยุคโควิด - 19 มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสู่ความเป็นปกติใหม่ (new normal) เป็นโอกาสในการสร้างธุรกิจใหม่และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานและการท่องเที่ยวพักผ่อน เป็นแบบ Workation - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ : สายบ้านไผ่ - นครพนม ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ตุลาคม 2557 อนุมัติ - โครงการโดย ครม. พฤษภาคม 2562 ในจังหวัดนขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด - โครงการพัฒนาการขนส่งทางรางในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย เฟส 2 เส้นทางโคราช-หนองคาย - โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น และร้อยเอ็ดให้สามารถรองรับอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น - นโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทยบริเวณอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โครงการก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันในภาค	จากกำลังซื้อที่อ่อนแอ รวมถึงการหดตัวต่อเนื่องจากอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศที่อ่อนแอ T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหาราคาสินค้าภาคการเกษตรไม่มีเสถียรภาพ และมีการปรับราคาปัจจัยการผลิตให้สูงขึ้น - การเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่าง สปป.ลาว - จีน ในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 โอกาสที่สินค้าจีนจะเข้ามาทำตลาดใน สปป.ลาวก็มีสูงขึ้น และอาจจะขยายไปยังประเทศใกล้เคียงได้ง่ายขึ้น - ภัยคุกคามในปัจจุบันมีความผันผวน (Volatility) ความไม่แน่นอน (Uncertainty) ความสลับซับซ้อน (Complexity) ความคลุมเครือ (Ambiguity) “VUCA World” เพราะการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมเศรษฐกิจในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีความท้าทายของกลุ่มจังหวัดที่ต้องทำความเข้าใจและปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของการเมืองเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันอย่างรวดเร็ว - การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ ส่งผลให้การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้นและในกรณีที่ประเทศไทยยังไม่ตัดสินใจ - ในการเข้าร่วมในบางข้อตกลงทางการค้าอาจส่งผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ - การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี เช่น มาตรฐานการผลิต สินค้ามาตรฐานด้านความปลอดภัย ความสะอาด สุขอนามัย มาตรฐานแรงงาน มาตรฐานสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานทางทรัพย์สินทางปัญญา - ปัญหารายการค้ากับไซเบอร์ทำซับซ้อน และทวีความรุนแรงและก่อความเสียหายมากขึ้น T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - มีแนวโน้มการเข้าสู่สังคมสูงอายุ ส่งผลต่อจำนวนแรงงานและสวัสดิการ - ตำแหน่งงานและความพร้อมของการรองรับแรงงานคืนถิ่นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส - โควิด 2019 (Covid - 19) ที่ยังไม่เพียงพอ - อัตราว่างงานเพิ่มขึ้นและการเคลื่อนย้ายแรงงานกลับจังหวัด T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
ตะวันออกเฉียงเหนือรวมทั้งคลังน้ำมัน ในพื้นที่อำเภอ บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเมื่อระบบแล้วเสร็จจะสามารถลดปริมาณการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกลดลงไปจำนวนประมาณ 200,000 เที่ยวต่อปี คิดเป็นการประหยัดเชื้อเพลิงในการขนส่งลงไปได้กว่า 21 ล้านลิตร - การส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอากาศยาน เทคโนโลยีอวกาศให้เป็นอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนเข้าสู่ประเทศที่มีรายได้สูง - การเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่าง สปป.ลาว - จีน ในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 โอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวจีนจะเข้ามาใน สปป.ลาวก็มีสูงขึ้น และอาจจะขยายไปยังประเทศใกล้เคียงได้ง่ายขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ภาพลึนฐานำร่องการผลิตอาหารปลอดภัย (KS) เกษตรอินทรีย์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง - พลังของคนรุ่นใหม่ การสร้างความเปลี่ยนแปลงสังคม - การใช้เทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์เพื่อในการสร้างนวัตกรรมในรูปแบบต่าง ๆ ในด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ศิลปวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - แนวคิดการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ที่ให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบต่อสังคม เช่น Zero Waste Zero loss เกิดความต้องการสินค้าเกษตรปลอดภัย เป็นการเพิ่มโอกาสให้กับสินค้าเกษตรของกลุ่มจังหวัด - การส่งเสริมเศรษฐกิจ จีซีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) และเศรษฐกิจสีเขียว (Green economy) - นโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน จากเอทานอล เป็นการเพิ่มโอกาสการผลิตสินค้าเกษตร ประเภทพืชพลังงานโดยเฉพาะอ้อยและมันสำปะหลัง และพลังงานจากลม แสงอาทิตย์และชีวมวล - นโยบายการจัดการพื้นที่เมืองและชุมชนมุ่งสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปรักษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดขอนแก่น

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคอีสาน (NeEC – Bioeconomy นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว) - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ศูนย์กลางการคมนาคมสำคัญในภาคฯ ทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ ถนนสายประธานหมายเลข 2 และหมายเลข 12 23 201 207 208 228 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้าที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 4 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - สนามบินขอนแก่น (KKC) สนามบินน้ำพอง (กองทัพอากาศ) - โครงข่ายรถไฟมีความสะดวกมีทั้งทางเดียวและทางคู่ S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมมัดหมี่ชนบท เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - สภาคัดกรรมโลกรับรองให้เป็นเมืองหัตถกรรมโลกแห่งผ้ามัดหมี่ - แหล่งผลิตพืชอาหารและพลังงานทดแทนที่สำคัญ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง โคเนื้อ ไก่ จิ้งหรีด และแหล่งแปรรูปอาหารและเครื่องดื่ม - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 4.18 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) - พื้นที่มีแหล่งอุตสาหกรรมมากมาย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารขนาดใหญ่หลายแห่ง S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 3.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 146.6% และ ปี 66 11.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 11,301 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 159.5% และ ปี 66 19.4% - เมืองมีนโยบายในการพัฒนาเป็น Smart City, Mice City - แหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ที่ศูนย์ศึกษาวิจัยและพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ เป็นต้น S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคฯ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - เกษตรกรส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุและทำเกษตรแบบดั้งเดิม - เกษตรกรขาดความรู้การตลาด การวางแผนด้านการผลิตและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี - ขาดกลไกการสนับสนุนการแปรรูปผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง - ขาดการส่งเสริมด้านการค้า การลงทุน ผู้ประกอบการ SMEs/OTOP - ภาคเกษตรผลิตเฉลี่ยต่อไร่ต่ำ ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ - ภาวะภัยแล้ง ฝนทิ้งช่วง W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.01)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ศูนย์กลางด้านสุขภาพและการแพทย์ ของภาคฯ มาตรฐานสากล - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็น พหุวัฒนธรรม - การบูรณาการความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชนในระดับ ต่างๆ	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ในแนวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทาง คมนาคมที่สำคัญหลายโครงการ ตามการส่งเสริมพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจ จพพิเศษ ภาคอีสาน (NeEC – Bioeconomy นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว) และแนว ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) เช่น แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและ ระบบราง (MR-Map) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการ ขนส่งและสถานีขนส่งสินค้า เป็นต้น - การขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bio Economy) เพื่อพัฒนาต่อยอดผลิตภัณฑ์ชีวภาพที่มี มูลค่าสูง เช่น ชีวเภสัชภัณฑ์ อาหาร โปรตีนทางเลือก ผลิตภัณฑ์อินทรีย์ พลาสติกชีวภาพ - กระแสการเป็นแหล่งผลิตอาหารโลกเพื่อสนองต่อขาด แคลนอาหารโลก O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - นโยบายการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจรุ่นใหม่ เพิ่มพูนองค์ความรู้และทักษะในการจัดการการเชื่อมโยง ระหว่างวิสาหกิจชุมชนขนาดกลาง ขนาดย่อม และ อุตสาหกรรม - กระแสการค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการลด คาร์บอนโดยใช้ Carbon Footprint - นโยบายส่งเสริมการปลูกพืชพลังงานทดแทนการเกษตรใน เขต Zoning เกษตรอินทรีย์และเกษตรอัจฉริยะ BCG Model - การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อส่งเสริมการทำ เกษตรอัจฉริยะ ผลิตภัณฑ์ชุมชน เกษตรอินทรีย์ เกษตร มูลค่าสูงและเศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) จาก สถาบันการศึกษา - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผน แม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) โดยจังหวัด ขอนแก่นจัดเป็นพื้นที่พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้ เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ ให้เป็นกลไกในการ	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อม สภาวะอากาศที่รุนแรง และโรค ระบาด - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - สภาพภูมิอากาศโลก ภัยแล้ง น้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อ ภาคการผลิต ผลผลิตเสียหายหรือมีปริมาณลดลง T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและ การค้า - ผลกระทบการภาวะสงครามยูเครนรัสเซีย (เศรษฐกิจ ตกต่ำ น้ำมันแพง ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น) T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - อัตราว่างงานเพิ่มขึ้นและการเคลื่อนย้ายแรงงานกลับ จังหวัด - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ ขาด ประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
ขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกาฬสินธุ์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 12 และสาย 213 214 227 299 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมแพรวากาฬสินธุ์ ข้าวเหนียวเขาวงกาฬสินธุ์ พุทราณมบ้านโนน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - สภาพพื้นที่และสภาพภูมิอากาศเหมาะสมต่อการเพาะปลูกพืช - พื้นที่ปลูกข้าวหอมมะลินาปีและนาปรังที่อยู่ในเขตชลประทาน สามารถที่จะทำได้ตลอดปี - โรงสีข้าวขนาดใหญ่ที่มีกำลังการผลิตมากกว่า 700 ตัน เป็นศูนย์รวมข้าวจาก จ.สกลนคร นครพนม สุนทรบุรี ศรีสะเกษ มุกดาหาร เพื่อขนส่งสู่ภาคกลาง และภาคใต้ - โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ กลาง เล็ก ในพื้นที่มากกว่า 500 แห่ง - แหล่งผลิตสินค้า OTOP และผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีชื่อเสียงและมีคุณภาพ ทั้งสินค้า GI และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นต่างๆ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 166.4% และ ปี 66 43.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,463 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 130.0% และ ปี 66 127.2% - แหล่งท่องเที่ยวซากดึกดำบรรพ์ยุคโบราณไดโนเสาร์พิพิธภัณฑสถานธรณีวิทยา - แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ทางวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวทางการเกษตรที่เป็นเอกลักษณ์ประจำถิ่น S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ เป็นแหล่งความรู้สนับสนุนวิชาการให้จังหวัด	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ยังไม่ครอบคลุมและเชื่อมโยงในทุกพื้นที่ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ระบบชลประทานยังมีไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมพื้นที่การเกษตร - ปริมาณขยะมีจำนวนมากขึ้นจากการขยายตัวของเมือง และอปท. ไม่มีการจัดการที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล - การลงทุน SMEs จากภาคเอกชนยังมีน้อย - ผลผลิตภาคการเกษตรเฉลี่ยต่อไร่ต่ำ - ระบบสาธารณสุขภาคบริการด้านการท่องเที่ยวยังไม่ได้มาตรฐาน ขาดการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวที่ดี - การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและเอกชนยังมีน้อย - โฮมสเตย์ที่ได้มาตรฐานมีน้อย - ขาดแหล่งดึงดูดใจด้านการท่องเที่ยว (Landmark) W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.60) - รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรต่ำ - ปัญหาแรงงานสูงอายุ และการอพยพย้ายถิ่นของวัยแรงงาน - สัดส่วนคนจนค่อนข้างสูง - อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรต่ำ - ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาต่ำ (ผลสอบ O-net ต่ำ)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- วัฒนธรรมประจำถิ่นที่มีความโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ เช่น วัฒนธรรมภูไท งานบุญบั้งไฟตะไลล้าน โปงลาง และปราสาทรวงข้าว - การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - การส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีไทย การพัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่นผลิตภัณฑ์ชุมชน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายรัฐในการส่งเสริม SME - นโยบายสนับสนุนโครงการนำร่อง Kalasin Rice City และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองข้าว O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - กระแสความนิยมการบริโภคอาหารคุณภาพและปลอดภัย - จังหวัดนำร่องการผลิตอาหารปลอดภัย (KS) เกษตรอินทรีย์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อม สภาวะอากาศที่รุนแรง และโรคระบาด - ภัยธรรมชาติ - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - สภาพเศรษฐกิจของประเทศและโลกมีการเปลี่ยนแปลงและชะลอตัว - ปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้นส่งผลให้ต้นทุนการผลิตภาคเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การไหลเข้าของแรงงานต่างชาติส่งผลต่อการจ้างงาน ปัญหาสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - กลุ่มโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง (NCDs) - ปัญหายาเสพติด - อิทธิพลของวัฒนธรรมต่างชาติที่มีผลต่อความนิยมวัฒนธรรมท้องถิ่น - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดมหาสารคาม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - จังหวัดอยู่ใกล้กับจังหวัดขอนแก่นที่เป็นเมืองท่องเที่ยวเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ - จังหวัดมีตำแหน่งที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภาค S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 23 202 208 213 219 291 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังไม่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ W2 อุปสรรคทางถนน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
อยู่ใกล้เคียง การขนส่งทางอากาศสามารถใช้สนามบินขอนแก่น และร้อยเอ็ด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ มันแกวรบือ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - แหล่งน้ำต้นทุนสายหลักคือ แม่น้ำชี และน้ำใต้ดินที่มีศักยภาพสามารถนำมาพัฒนาใช้ได้ - แหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปที่รองรับพืชเศรษฐกิจหลักในพื้นที่ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 151.2% และ ปี 66 55.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 138.7% และ ปี 66 112.6% - แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะและวัฒนธรรม S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางทางการศึกษา (ตักสิลานคร) และการให้บริการทางวิชาการ - ภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้กับคนในพื้นที่	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่ป่าไม้มีน้อย - เกษตรกรมีรายได้ต่ำ ขาดการรวมกลุ่มเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม - ผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน - สภาพดินมีความสามารถในการอุ้มน้ำต่ำ ขาดความอุดมสมบูรณ์และระบบชลประทานไม่ทั่วถึง และการเพาะปลูกชนิดพืชไม่เหมาะสมกับพื้นที่ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.80) - คุณภาพชีวิตเด็กปฐมวัยและเด็กวัยเรียนมีผลกระทบต่อการสัมฤทธิ์ทางการศึกษา

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายด้านอาหารปลอดภัย เมืองเกษตรสีเขียว การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม เกษตรกรปราดเปรื่อง และการบริหารจัดการน้ำและดินเพื่อการเกษตรส่งผลดีต่อการพัฒนาสินค้าเกษตร - นโยบายสร้างทางรถไฟรางคู่ (บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม) เป็นโอกาสการพัฒนาเมือง ขยายการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของจังหวัด O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการเป็นเมืองสมุนไพร ตามแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการพัฒนาสมุนไพรไทย - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - กระแสความต้องการอาหารคุณภาพสูงของสังคมโลก	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกส่งผลให้ผลผลิตด้านการเกษตรลดลง T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตภาคเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แนวโน้มแรงงานเป็นกลุ่มผู้สูงวัยมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดร้อยเอ็ด

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - จังหวัดอยู่ในพื้นที่ตอนกลางของภาคฯ สามารถเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆในภาคฯได้ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 23 202 214 215 232 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - การขนส่งทางอากาศสามารถใช้สนามบินร้อยเอ็ด (ROI) และมีสนามบินรอบเมือง (กองทัพบก) (ไม่ใช่สนามบินเพื่อการพาณิชย์) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมสาเกต ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิคุณภาพดี มีพื้นที่เพาะปลูกมาก - กลุ่มสถาบันเกษตรกรและกลุ่มสหกรณ์การเกษตรมีความเข้มแข็ง S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนาเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 96.3% และ ปี 66 31.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,164 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 101.8% และ ปี66 49.0% - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายสถานที่ท่องเที่ยวที่สร้างขึ้น (หอชมเมืองรูปทรงโหวต) ทั้งทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยววิถีพุทธ การศึกษาเรียนรู้ การเกษตร และงานวัฒนธรรมประเพณี S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณีของภาคฯ - ศูนย์เรียนรู้ของภูมิภาค ได้แก่ ศูนย์วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมเพื่อการศึกษาร้อยเอ็ด และพิพิธภัณฑ์สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด - สถานพยาบาลที่ครอบคลุมพื้นที่จังหวัด และได้รับรองมาตรฐาน HA	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการประชาชน และการค้า การลงทุนของจังหวัดยังไม่มีมาตรฐาน ไม่เพียงพอ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่เสี่ยงและเกิดภัยแล้งซ้ำซาก - น้ำเพื่อการเกษตรมีไม่เพียงพอตลอดทั้งปี แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร อุปโภคบริโภคไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ - ระบบการจัดการขยะมูลฝอย ระบบบำบัดน้ำเสียและระบบกำจัดสิ่งปฏิกูลตามหลักวิชาการ - พื้นที่ป่าไม้มีน้อยส่งผลให้ธรรมชาติขาดความสมดุล - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม - ผลผลิตข้าวหอมมะลิต่อปียังมีผลผลิตต่ำเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น - ผลิตภัณฑ์ชุมชนยังไม่มีมาตรฐาน ยังขาดการพัฒนาการเพิ่มมูลค่าเป็นสินค้าเด่นเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัด - การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสมกับศักยภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทำให้ผลผลิตไม่คุ้ม พื้นที่เสื่อมโทรม W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.59) - สังคมมีความเหลื่อมล้ำไม่เป็นธรรมทางรายได้ ประชาชนมีรายได้ต่อหัวต่ำ และมีหนี้สินครัวเรือนสูง - ผลผลิตภาพแรงงานต่ำ แรงงานขาดทักษะด้านอาชีพ แรงงานอพยพ แรงงานหลังฤดูเก็บเกี่ยว - เกษตรกรยังพึ่งพาการกู้ยืมเงินจาก ธ.ก.ส. - ประชาชนและเจ้าหน้าที่ขาดการพัฒนาทักษะด้านภาษาอังกฤษและภาษาประเทศเพื่อนบ้าน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
	- ค่าเฉลี่ย IQ ของนักเรียนอายุ 6 - 15 ปีต่ำ - ประชาชนไม่มีประสิทธิภาพและความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มของภาคการเกษตร

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ความนิยมในการท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ วัฒนธรรม ประเพณี และศาสนาที่มากขึ้น O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายคมนาคมในพื้นที่ซึ่งอยู่ในแนวโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ของรัฐบาลเส้นทาง บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม และโครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) - นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้โมเดลเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน BCG Economy หรือเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio - Circular-Green Economy) - นโยบายรัฐในหลายด้านเกษตร พลังงานทดแทน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ความนิยมการบริโภคและการแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหารปลอดภัย - ความนิยมรับประทานข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ในการมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มี "เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แนวคิดการปฏิรูปองค์กรสู่ดิจิทัล (Digital Transformation) - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภาวะโลกร้อน การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ภัยธรรมชาติ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - สภาวะการณ์ของเศรษฐกิจของโลกผันผวนอยู่เสมอ - เศรษฐกิจภายในประเทศเกิดภาวะเงินฝืด และสินค้าเกษตรราคาคงต่ำต้นทุนในการผลิตมีแนวโน้มสูงขึ้น เช่น น้ำมัน ไฟฟ้า แรงงาน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - สังคมผู้สูงอายุมีแนวโน้มสูงขึ้น และสัดส่วนแรงงานมีแนวโน้มลดลง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

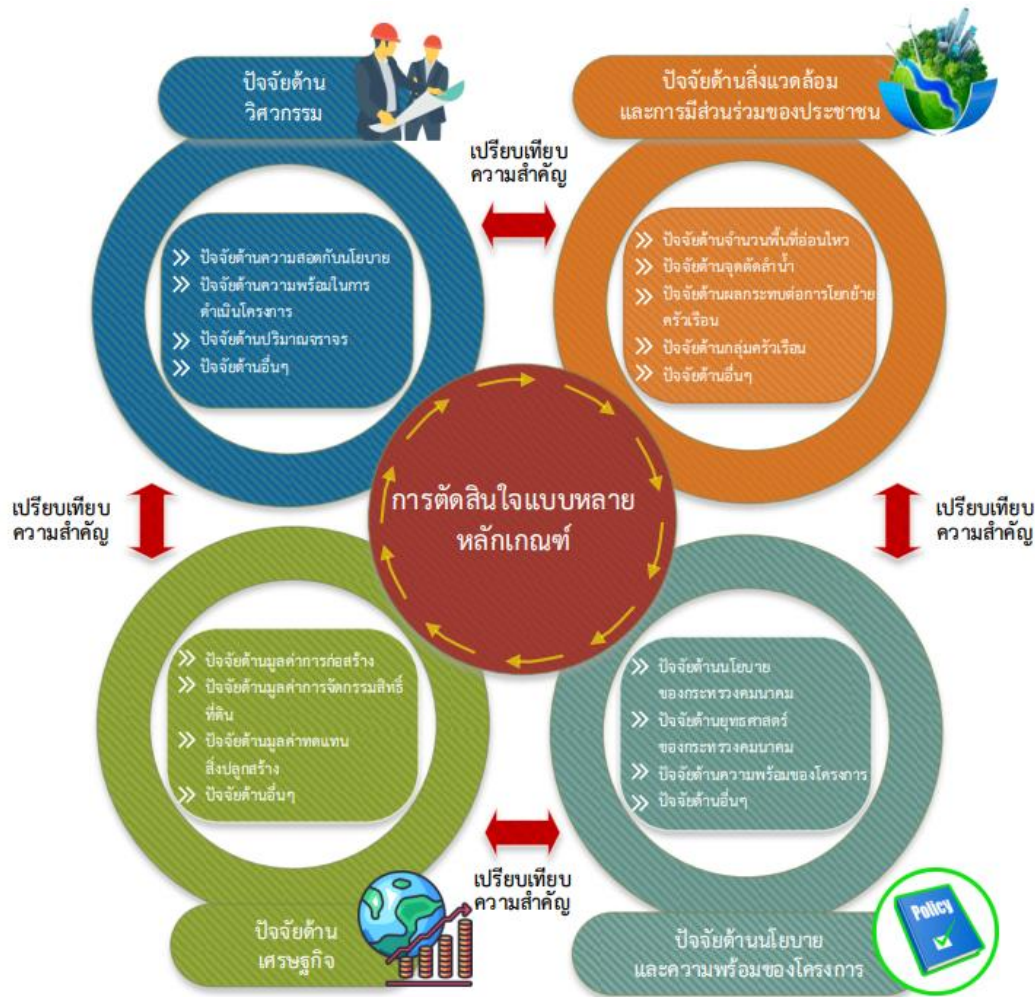
6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบ การขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการสำหรับการใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการการลงทุน (Action Plan) โดยใช้วิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi-Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลายในการศึกษาของหน่วยงานด้านคมนาคม โดยวิธีการวิเคราะห์ดังกล่าวเรียกว่า การวิเคราะห์การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi-Attribute Decision Making - MADM) ซึ่งประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมที่เป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญขององค์ประกอบเป้าหมายและค่าขององค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

ที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ในส่วนการวิเคราะห์และกำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและเป็นแนวทางเดียวกัน และพิจารณาปัจจัยที่สอดคล้องและตอบสนองความต้องการตามบริบทของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการ ที่ปรึกษาใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนน ซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ที่นิยมใช้กัน คือ การวิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม โดยค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย ซึ่งทั่วไปมักจะจัดโครงสร้างการวิเคราะห์ (Hierarchy Structure) แบบ 2 ชั้น



รูปที่ 6.1-1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

6.1.2 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

การคัดเลือกกลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการพิจารณาจากโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร ของ สนข. คค.ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบันโดยกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการ ดังนี้

ตารางที่ 6.1-1 กลุ่มปัจจัยและประเด็นในการพิจารณาในแต่ละปัจจัยย่อย

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	สอดคล้องมาก
		สอดคล้องปานกลาง
		สอดคล้องน้อย
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	สอดคล้องมาก
		สอดคล้องปานกลาง
		สอดคล้องน้อย
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	สอดคล้องมาก
		สอดคล้องปานกลาง
		สอดคล้องน้อย
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง)
		ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น)
		ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน)
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)
		ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)
		ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	ใช้วัสดุในประเทศมาก
		ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง
		ใช้วัสดุในประเทศน้อย
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	ต่ำ ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี
		ปานกลาง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	สูง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป
		มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก
		มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง
	3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ
		มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง
		มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง
		มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
		มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณมาก/มีความครอบคลุมในวงกว้าง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง/มีความครอบคลุมปานกลาง
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณน้อย/มีความครอบคลุมน้อย
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ
		ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)
		ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
5. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง
		เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน
		ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษาครั้งนี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อย เพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	4	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินด้าน Hard Side (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9	สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง)	1.0
			ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น)	0.5
			ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน)	0.0

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)	1.0
			ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.5
			ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.0
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4	ใช้วัสดุในประเทศมาก	1.0
			ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง	0.5
			ใช้วัสดุในประเทศน้อย	0.0
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3	ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)	1.0
			ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)	0.5
			สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)	0.0
2. ความเหมาะสม ด้านเศรษฐกิจและการเงิน <u>ด้าน Soft Side</u> (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และขนส่ง หรือความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.5
			ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และขนส่ง และไม่ช่วยด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.0
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และมี ค่าใช้จ่ายลดลง)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น หรือมี ค่าใช้จ่ายลดลง)	0.5

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4	ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และไม่ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง)	0.0
			ใช้วัสดุในประเทศมาก	1.0
			ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง	0.5
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3	ใช้วัสดุในประเทศน้อย	0.0
			ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)	1.0
			ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)	0.5
			สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)	0.0
3. ความเหมาะสม ด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่ม บทบาทเอกชน	4	มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก	1.0
			มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง	0.5
			มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ	0.0
	3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับ ประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	8	มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง	1.0
			มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง	0.5
			ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง	0.0
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือ ของบริการ	8	มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง	1.0
			มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง	0.5
			ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง	0.0
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ ครอบคลุมในวงกว้าง	8	สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณมาก / มีความครอบคลุมในวงกว้าง	1.0
			สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง / มีความครอบคลุมปานกลาง	0.5
			สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณน้อย / มีความครอบคลุมน้อย	0.0
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคม และการกระจายโอกาส	5	มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง	1.0
			มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง	0.5
			มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ	0.0

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		8	ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1.0
			ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)	0.5
			ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE / EIA	0.0
5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	8	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก	1.0
			โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง	0.5
			โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ	0.0
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	8	ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย	1.0
			ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง	0.5
			ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก	0.0
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		4	ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง	1.0
			เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน	0.5
			ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน	0.0

ที่มา : โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

โดยในการให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการ ที่ปรึกษาพิจารณาผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.1.3 เพื่อให้ค่าคะแนนในแต่ละปัจจัย โดยมีการพิจารณาแนวทางการให้ค่าคะแนน ให้สอดคล้องกับโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 6.1-3 การให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ผชช.
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	ผชช.วิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคม
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน <u>ด้าน Hard Side/Soft Side</u> (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ผชช.เศรษฐศาสตร์การขนส่ง ผชช.การเงิน/การลงทุน
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	ผชช.พัฒนาระบบโลจิสติกส์
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการ ที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		ผชช.ด้านสิ่งแวดล้อม
5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

6.2 โครงการเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ผลจากการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ที่ผ่านมาในพื้นที่
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ ขอนแก่น กาฬสินธุ์
มหาสารคาม และร้อยเอ็ด ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำ
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.2-1 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดขอนแก่น

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
KKN-17	1	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอพล จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-13	2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย ท่าพระ - ขอนแก่น จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-18	3	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอน้ำพอง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-22	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอกะนวน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-24	5	โครงการถนนสาย ขก.1011 แยก ทล.2 - บ.พระยืน อ.เมือง, พระยืน จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
KKN-10	6	โครงการออกแบบสถานีรถไฟเป็นไปตามมาตรฐานสากล (Universal Design) ในสัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-9	7	โครงการกำกับดูแลการออกแบบและก่อสร้างสถานีรถไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Universal Design) ในสัญญา ก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟ สายบ้านไผ่ - นครพนม	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-14	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.พล - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-16	9	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.2 ตอน พล-ขอนแก่น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-5	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.12 ห้วยขามะนาว-ร่องเซิง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-23	11	โครงการถนนสาย ข3 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
KKN-11	12	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 23 (แยก อ.บ้านไผ่) จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-25	13	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสถานีรถไฟเมืองพล	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-26	14	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงบ้านไผ่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-27	15	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-33	16	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกโนนต่น จังหวัดขอนแก่น (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 230 กับ ทางหลวงหมายเลข 2424)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-19	17	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านไผ่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-20	18	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอยุเมอ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-21	19	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมัญจาคีรี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-30	20	โครงการศึกษาการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KKN-31	21	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KKN-2	22	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.229 อ.แก้งคร้อ-อ.บ้านไผ่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
KKN-6	23	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.201 โนนหัน-ผานกเค้า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-15	24	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 228สาย ชุมแพ - หอนงบัวลำภู ตอน ชุมแพ - ห้วยสายหนึ่ง จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-29	25	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองและเขตเมืองขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KKN-1	26	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2039 อ.น้ำพอง-อ.กระนวน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-3	27	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2109 บ.คำแก่นคูณ-เขื่อนอุบลรัตน์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-7	28	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2062 ขอนแก่น-อ.มัญจาคีรี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-8	29	โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2187 อ.หนองเรือ-อ.ภูเขียว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-42	30	โครงการปรับมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2133 ศรีบุญเรือง-ภูเวียง ตอน บ้านโคก-ภูเวียง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-2 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดขอนแก่น

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KKN-38	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-34	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-35	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-36	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-28	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-37	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-32	7	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-39	8	โครงการอบรมให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก/ อปจ.ขอนแก่น	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-40	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก/ อปจ.ขอนแก่น	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KKN-41	10	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดขอนแก่น	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.ขอนแก่น	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-3 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดขอนแก่น

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	22
	ขนส่งทางราง	5
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		40

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-4 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดกาฬสินธุ์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
KLS-16	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.12 (กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-7	2	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอสหัสขันธ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-2	3	โครงการทางเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ด้านเหนือ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-4	4	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.227 กาฬสินธุ์-แยกดงแหลม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-6	5	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.227 ดงแหลม-วังสามหมอ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-8	6	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KLS-9	7	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
KLS-3	8	โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2009 แยกสาย 2110 (อ.ห้วยเม็ก)-บ.ห้วยยางดง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-5	9	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2289 บ้านโพธิ์ (อ.คำม่วน)-อ.สามชัย-อ.วังสามหมอ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-1	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.2041 สีแยกสมเด็จ-แยกดงแหลม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-5 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดกาฬสินธุ์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KLS-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-13	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-17	6	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.กาฬสินธุ์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-18	7	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.กาฬสินธุ์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-19	8	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.กาฬสินธุ์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-6 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดกาฬสินธุ์

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	8
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		18

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-7 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดมหาสารคาม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
MHK-7	1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.23 บ.ดอนบม-บรรจบ ทล.2040 แวงนาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-10	2	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมหาสารคาม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-11	3	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอโกสุมพิสัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-12	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอนาโพธิ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-8	5	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.23 (บ้านไผ่-มหาสารคาม)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-9	6	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.23 (มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-13	7	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟมหาสารคาม	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
MHK-16	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.มหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MHK-17	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.มหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MHK-15	10	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพโดยสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมือง มหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MHK-23	11	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.219 ตอน บรบือ - ยางสีสุราช	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-1	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2367 มหาสารคาม-อ.กมลาไสย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-3	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2040 ตอน อ.วาปีปทุม -อ.พยัคฆภูมิพิสัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
MHK-5	14	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2322 อ.โกสุมพิสัย-เขียงเย็น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-2	15	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2381 นาเชือก-โพธิ์ทอง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-4	16	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2322 อ.โกสุมพิสัย-กุดรัง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-6	17	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2063 อ.บรบือ-อ.วาปีปทุม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-8 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดมหาสารคาม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
MHK-22	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-18	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-19	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-14	4	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-21	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-20	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-24	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.มหาสารคาม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-25	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.มหาสารคาม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-26	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดมหาสารคาม	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.มหาสารคาม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-9 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดมหาสารคาม

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	13
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		26

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-10 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดร้อยเอ็ด

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
ROI-5	1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทล.23 (เทศบาล ต.อุ่มเม้า)-บรรจบ ทล.214 (จังหาร)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-20	2	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้าทางรางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
ROI-10	3	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟร้อยเอ็ด	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
ROI-1	4	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2046 อ.โพนทอง-อ.กุฉินารายณ์ ตอน อ.โพนทอง-บรรจบ ทล.12 (กุฉินารายณ์)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-13	5	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
ROI-14	6	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
ROI-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.202 อ.สุวรรณภูมิ -ยโสธร ตอน 2	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-12	8	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
ROI-21	9	ทางเลี่ยงเมืองร้อยเอ็ด รอบที่ 2 ด้านทิศใต้	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-4	10	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.214 อ.เกษตรวิสัย-อ.ท่าตูม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-6	11	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) ระยะที่ 1	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-7	12	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2116 (โพนทอง-เลิงนกทา)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-8	13	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2046 (โพนทอง-กุฉินารายณ์)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
ROI-9	14	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) ระยะที่ 2	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-3	15	โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวง ทล.2387 แยกสาย 23 -บรรจบสาย 2045	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-11 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดร้อยเอ็ด

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
ROI-19	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-15	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-16	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-17	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-11	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-18	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-22	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ร้อยเอ็ด	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-23	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ร้อยเอ็ด	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-24	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.ร้อยเอ็ด	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-12 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดร้อยเอ็ด

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	11
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.3-1 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดขอนแก่น

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
KKN-17	1	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอฟล จ.ขอนแก่น	76	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-13	2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย ท่าพระ - ขอนแก่น จ.ขอนแก่น	75.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-18	3	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอน้ำพอง	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-22	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอกะนวน	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-24	5	โครงการถนนสาย ชก.1011 แยก ทล.2 - บ.พระยืน อ.เมือง, พระยืน จ.ขอนแก่น	70	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
KKN-10	6	โครงการออกแบบสถานีรถไฟเป็นไปตามมาตรฐานสากล (Universal Design ในสัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	68.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-9	7	โครงการกำกับดูแลการออกแบบและก่อสร้างสถานีรถไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Universal Design) ในสัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟ สายบ้านไผ่ - นครพนม	68.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-14	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.พล - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-16	9	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.2 ตอน พล-ขอนแก่น	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-5	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.12 ห้วยขามะนาว-ร่องเซ่ง	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-23	11	โครงการถนนสาย ช3 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น	66	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
KKN-11	12	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 23 (แยก อ.บ้านไผ่)จ.ขอนแก่น	65.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-25	13	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสถานีรถไฟเมืองพล	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-26	14	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงบ้านไผ่	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-27	15	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KKN-33	16	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกโนนตุ่น จังหวัดขอนแก่น (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 230 กับทางหลวง หมายเลข 2424)	63	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-19	17	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านไผ่	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-20	18	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอยุเมแพ	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-21	19	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมัญจาคีรี	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-30	20	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
KKN-31	21	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KKN-2	22	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.229 อ.แก้งคร้อ-อ.บ้านไผ่	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-6	23	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.201 โนนหัน-ผานกเค้า	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-15	24	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 228สาย ชุมแพ - หนองบัวลำภู ตอน ชุมแพ - ห้วยสายหนึ่ง จ.ขอนแก่น	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-29	25	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองและเขตเมืองขอนแก่น	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KKN-1	26	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2039 อ.น้ำพอง-อ.กระนวน	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-3	27	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2109 บ.คำแก่นคูณ-เขื่อนอุบลรัตน์	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-7	28	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2062 ขอนแก่น-อ.มัญจาคีรี	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-8	29	โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2187 อ.หนองเรือ-อ.ภูเขียว	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KKN-42	30	โครงการปรับมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2133 ศรีบุญเรือง-ภูเวียง ตอน บ้านโคก-ภูเวียง	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-2 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดขอนแก่น

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KKN-38	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดขอนแก่น	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-34	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดขอนแก่น	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-35	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดขอนแก่น	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-36	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดขอนแก่น	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-28	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดขอนแก่น	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-37	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดขอนแก่น	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KKN-32	7	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดขอนแก่น	55.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-39	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดขอนแก่น	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ขอนแก่น	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-40	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดขอนแก่น	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ขอนแก่น	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KKN-41	10	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซิ่งฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดขอนแก่น	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.ขอนแก่น	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-3 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดขอนแก่น

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	22
	ขนส่งทางราง	5
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		40

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-4 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดกาฬสินธุ์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
KLS-16	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.12 (กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร)	73.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-7	2	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอสว่างแดนดิน	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-2	4	โครงการทางเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ด้านเหนือ	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-4	5	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.227 กาฬสินธุ์-แยกดงแหลม	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-6	6	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.227 ดงแหลม-วังสามหมอ	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-8	7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์	57.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KLS-9	8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์	57.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KLS-3	9	โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2009 แยกสาย 2110 (อ.ห้วยเม็ก)-บ.ห้วยยางดง	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-5	10	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2289 บ้านโพน (อ.คำม่วง)-อ.สามชัย-อ.วังสามหมอ	51.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KLS-1	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.2041 สี่แยกสมเด็จ-แยกดงแหลม	47.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-5 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดกาฬสินธุ์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KLS-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดกาฬสินธุ์	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดกาฬสินธุ์	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกาฬสินธุ์	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกาฬสินธุ์	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-13	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดกาฬสินธุ์	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-17	6	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดกาฬสินธุ์	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.กาฬสินธุ์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KLS-18	7	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดกาฬสินธุ์	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.กาฬสินธุ์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KLS-19	8	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.กาฬสินธุ์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-6 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดกาฬสินธุ์

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	8
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		18

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-7 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดมหาสารคาม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
MHK-7	1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.23 บ.ดอนบม-บรรจบ ทล.2040 แวงนาง	80	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-10	2	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมหาสารคาม	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-11	3	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอกุสุมาลย์	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-12	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภวาปีปทุม	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-8	5	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.23 (บ้านไผ่-มหาสารคาม)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-9	6	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.23 (มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
MHK-13	7	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟมหาสารคาม	64.5	รฟท.	ขนส่งทางราง
MHK-16	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.มหาสารคาม	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MHK-17	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.มหาสารคาม	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MHK-15	10	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ทางคู่และเขตเมืองมหาสารคาม	57	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MHK-23	11	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.219 ตอน บรบือ - ยางสีสุราช	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-1	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2367 มหาสารคาม-อ.กมลาไสย	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-3	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2040 ตอน อ.วาปีปทุม - อ.พยัคฆภูมิพิสัย	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-5	14	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2322 อ.โกสุมพิสัย-เชียงยืน	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-2	15	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2381 นาเชือก-โพธิ์ทอง	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-4	16	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2322 อ.โกสุมพิสัย-กุดรัง	51.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MHK-6	17	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2063 อ.บรบือ-อ.วาปีปทุม	51.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-8 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดมหาสารคาม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
MHK-22	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดมหาสารคาม	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนานุเคราะห์
MHK-18	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดมหาสารคาม	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนานุเคราะห์
MHK-19	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดมหาสารคาม	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนานุเคราะห์
MHK-14	4	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดมหาสารคาม	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนานุเคราะห์
MHK-21	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดมหาสารคาม	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนานุเคราะห์
MHK-20	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดมหาสารคาม	53	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนานุเคราะห์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
MHK-24	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดมหาสารคาม	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.มหาสารคาม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-25	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดมหาสารคาม	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.มหาสารคาม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MHK-26	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซึ่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดมหาสารคาม	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.มหาสารคาม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-9 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดมหาสารคาม

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	13
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		26

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-10 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดร้อยเอ็ด

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
ROI-5	1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทล.23 (เทศบาล ต.อุ่มเม้า)-บรรจบ ทล.214 (จังหาร)	72	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-20	2	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้าทางรางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดร้อยเอ็ด	68.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
ROI-10	3	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟร้อยเอ็ด	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
ROI-1	4	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2046 อ.โพนทอง-อ.กุฉินารายณ์ ตอน อ.โพนทอง-บรรจบ ทล.12 (กุฉินารายณ์)	63.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-13	5	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
ROI-14	6	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
ROI-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.202 อ.สุวรรณภูมิ -ยโสธร ตอน 2	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-12	8	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองร้อยเอ็ด	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
ROI-21	9	ทางเลี่ยงเมืองร้อยเอ็ด รอบที่ 2 ด้านทิศใต้	58	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-4	10	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.214 อ.เกษตรวิสัย-อ.ท่าตูม	57.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-6	11	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) ระยะที่ 1	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-7	12	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2116 (โพนทอง-เลิงนกทา)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-8	13	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2046 (โพนทอง-กุฉินารายณ์)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-9	14	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) ระยะที่ 2	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
ROI-3	15	โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวง ทล.2387 แยกสาย 23 -บรรจบสาย 2045	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-11 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดร้อยเอ็ด

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
ROI-19	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดร้อยเอ็ด	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-15	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดร้อยเอ็ด	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-16	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดร้อยเอ็ด	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
ROI-17	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดร้อยเอ็ด	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-11	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดร้อยเอ็ด	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-18	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดร้อยเอ็ด	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-22	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดร้อยเอ็ด	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ร้อยเอ็ด	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-23	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดร้อยเอ็ด	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ร้อยเอ็ด	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
ROI-24	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซึ่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด	42.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.ร้อยเอ็ด	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-12 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดร้อยเอ็ด

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	11
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

7. การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

(ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ซึ่งในปัจจุบันขาดการบูรณาการระหว่างกัน โดยไม่มีการพัฒนาเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ ทั้งด้านการขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการท่องเที่ยว ดังนั้น (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ จะใช้เป็นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จะได้ประโยชน์จากการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

8. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา และนครสวรรค์ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 ดังนี้

1.1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมภูสกลแกรนด์ โรงแรมสกลแกรนด์พาลัส อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร

1.2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู) เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมมาโจเรล โรงแรม เดอ ปรีนเซส อุดรธานี อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

1.3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมบริรักษ์ 2 โรงแรมวีวิช ขอนแก่น อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมนกยูง 3 โรงแรมเซนต์เตอร์ พอยต์ เทอร์มินอล 21 โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

1.5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมปทุมวัน 5 โรงแรมสุโขทัยแกรนด์ แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

1.6) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมเชียงรุ่ง โรงแรมเวียงอินทร์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย

1.7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน) เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566 ณ ห้องอิมพีเรียลบอลรูม ชั้น 2 โรงแรมดิเอ็มเพรส อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

1.8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์) เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมคอนเวนชัน 1 โรงแรม ท็อปแลนด์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

1.9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี) เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุม Sapphire Room โรงแรมโบไนโต ซิโนส อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์

2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ โดยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ใน 37 จังหวัด ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ระหว่างวันที่ 11 มีนาคม 2567 ถึง 14 มิถุนายน 2567

3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสนทนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดหนองคาย นครพนม กาฬสินธุ์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ พะเยา ลำพูน สุโขทัย และพิจิตร ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ในระหว่างวันที่ 6 - 16 มกราคม 2568 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด

4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการนัดสนทนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

8.2 การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (สัมมนาครั้งที่ 2)

การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

วัตถุประสงค์

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษาฯ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

2) เพื่อรวบรวมข้อมูล ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของพื้นที่ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

3) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อความก้าวหน้าของการศึกษา และรวบรวมประเด็นความต้องการ ปัญหา อุปสรรค และศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่ และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน และปรับปรุงแนวทางการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการอย่างเป็นระบบ

พื้นที่ดำเนินการ

ดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใน 9 พื้นที่ ดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู) ในวันที่ 6 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมธนาคาร 1 โรงแรมรอยัลนาคราและคอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ หนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) ในวันที่ 7 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมยูงทอง โรงแรมฟอร์จูน ริเวอร์วิว นครพนม อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม

3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) ในวันที่ 8 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมดอกเกด โรงแรมริมปาว อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์

4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) ในวันที่ 9 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมศรีลำดวน 2 โรงแรมศรีลำดวน ศรีสะเกษ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ในวันที่ 10 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมหนองหงส์ โรงแรมเทพนคร อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

6) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) ในวันที่ 13 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมเบญจรงค์ โรงแรมพะเยา เกทเวย์ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา

7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน)
ในวันที่ 14 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมแกรนด์ปา โรงแรมแกรนด์ปา โฮเทล แอนด์ รีสอร์ท อำเภอเมือง
ลำพูน จังหวัดลำพูน

8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์)
ในวันที่ 15 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมฟังก์ชั่นรูมสาม โรงแรมสุโขทัยเทอร์เซอร์ อำเภอเมืองสุโขทัย
จังหวัดสุโขทัย

9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี)
ในวันที่ 16 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมวรพงษ์ โรงแรมมีพรสวรรค์ แกรนด์ โฮเทลแอนด์ รีสอร์ท
อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด
สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สาขาจังหวัด นายด่านศุลกากร เป็นต้น

2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สมาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด
สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด YEC จังหวัด สมาเกษตรกรจังหวัด
บริษัทเอกชนด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ขนส่งและโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ
และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อ
ความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ และแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการในพื้นที่ต่าง ๆ

3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม
ที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการการศึกษาและแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสม
สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป

8.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com> ดังตัวอย่างในรูปที่ 8.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 8.3-2



รูปที่ 8.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 8.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

สำหรับการติดตามข้อมูลข่าวสารและการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถติดต่อหน่วยงานต่อไปนี้

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

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