



สพข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

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



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
(จังหวัดอุดรธานี จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดเลย
จังหวัดหนองคาย และจังหวัดหนองบัวลำภู)

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ 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 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 2) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาและระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568 - 2580 ประกอบด้วย แผนงานแผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 4) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัดระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย



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

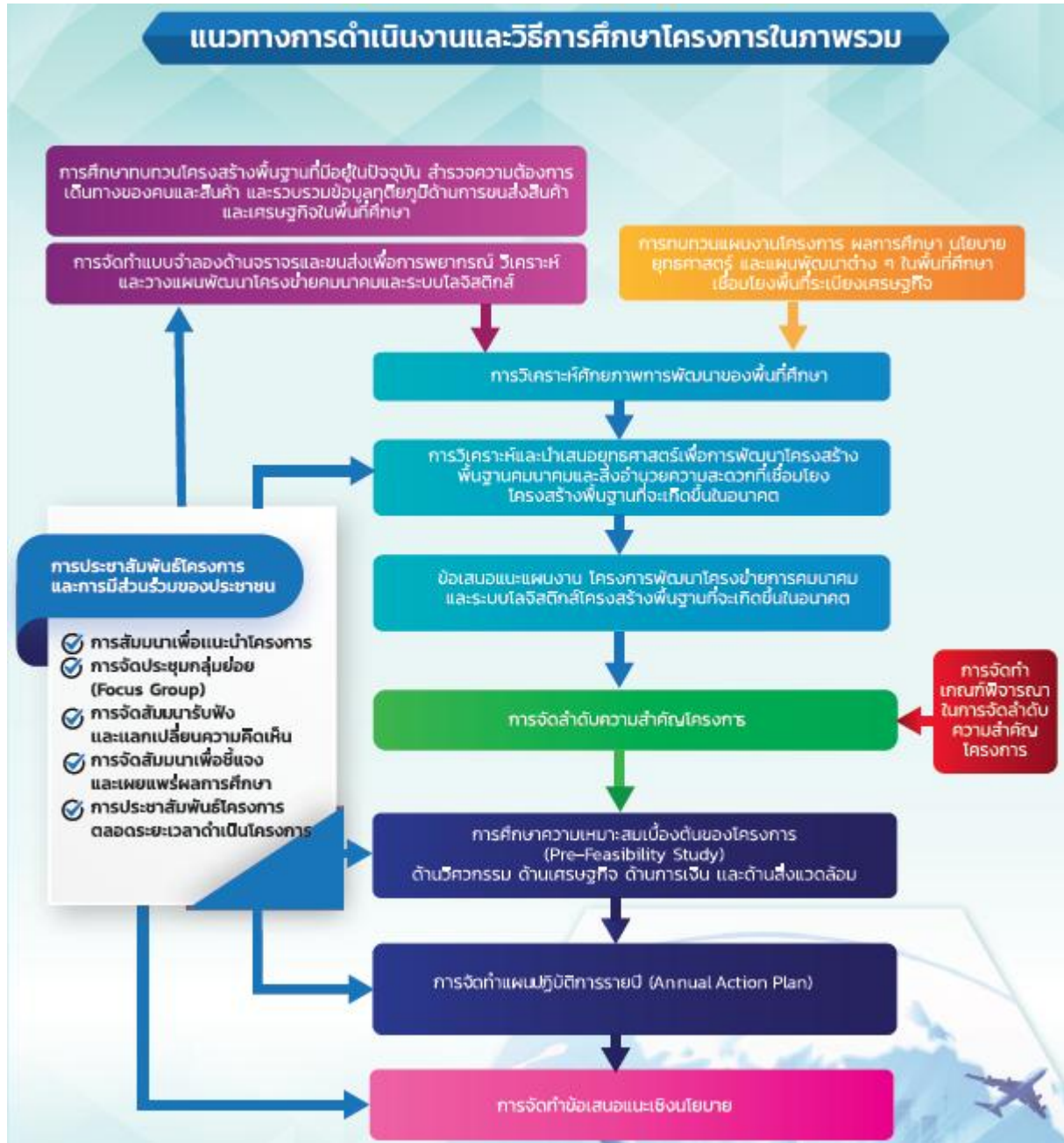
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

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

- **งานส่วนที่ 3 :** งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1

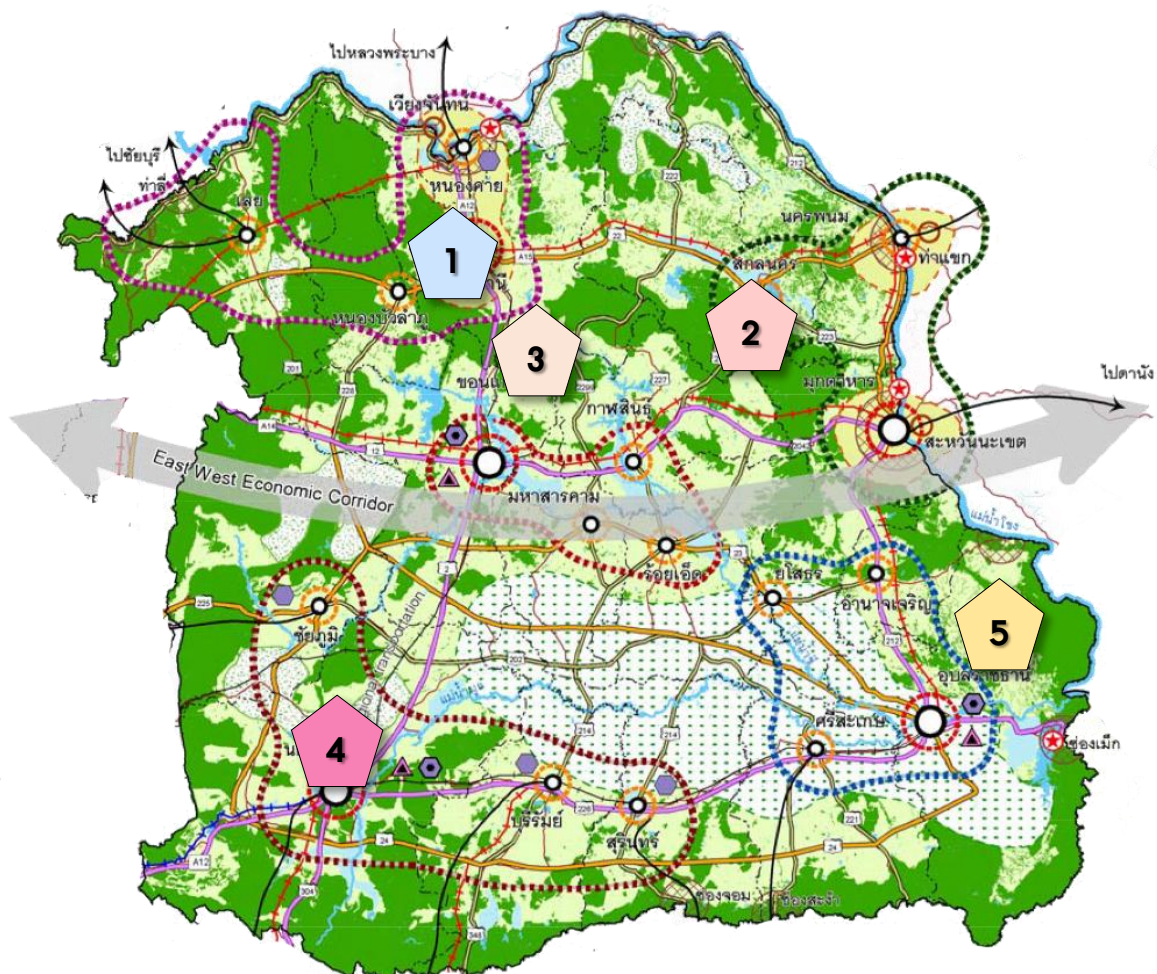


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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 เชื่อมโยงกับพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู โดยมีจังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่างๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดอุดรธานี

จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 564 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 11,730 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในภูมิภาค ศูนย์กลางการเดินทางทางบกและทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำให้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

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

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

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



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2

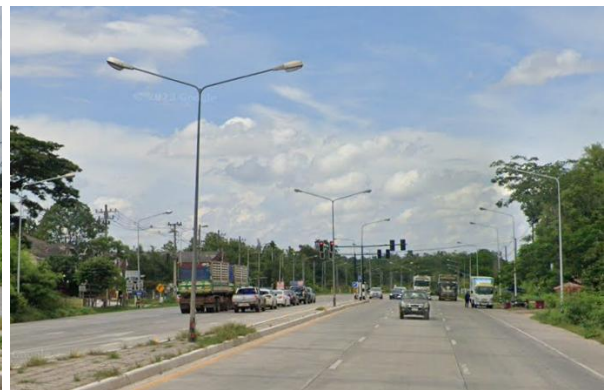
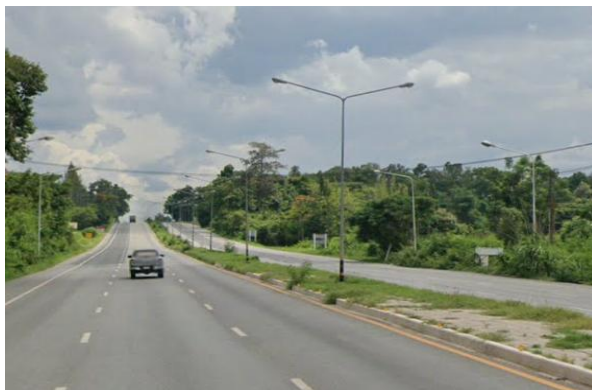
(1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ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

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



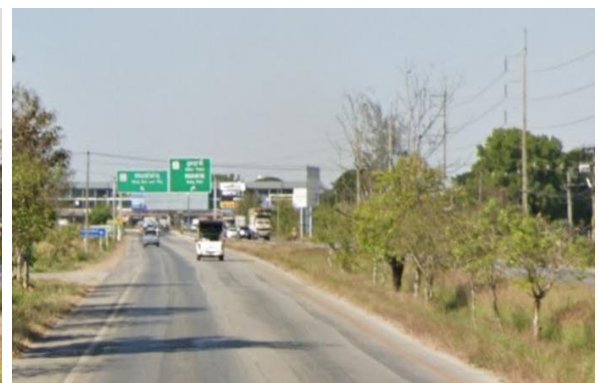
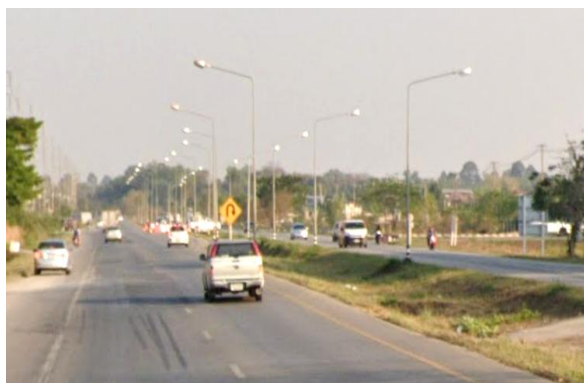
รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก - ตะวันตกที่เชื่อมต่อจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลยเข้าด้วยกัน มีปลายทางทิศตะวันออก บนถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 ในอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี และมีปลายทางทิศตะวันตกที่สะพานสีห์พนม ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเลย ที่สะพานสีห์พนม ในอำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 118.908 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 หรือถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งของจังหวัดอุดรธานี เป็นถนนวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองอุดรธานี มีระยะทาง 26.497 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227 สายกาฬสินธุ์ - พังโคน เป็นทางหลวงแผ่นดิน
แนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์ กับจังหวัดสกลนคร และมีเส้นทางคาบเกี่ยวไปยังจังหวัด
อุดรธานี มีระยะทางตลอดทั้งสาย 162.667 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดอุดรธานีมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัด
อุดรธานีแห่งที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 2 ที่มีพื้นที่ใช้งาน
มากขึ้นแต่ตั้งอยู่ในเขตชานเมือง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่าง
เมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 1 เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับ
บริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ถนน
สายอุทิศ ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี



รูปที่ 3.1-6 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 1

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 2 เป็นสถานีขนส่งนอกเมืองตั้งอยู่ 5.4 กิโลเมตร
ไปทางทิศตะวันตก โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร
จังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 1 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี 2 ตั้งอยู่ที่ถนนเลียงเมือง ตำบลเชียงพิณ
อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี



รูปที่ 3.1-7 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่ 2

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดอุดรธานีมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดอุดรธานี เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับ การเติบโตในอนาคต

จังหวัดอุดรธานีมีสถานีรถไฟให้บริการ 4 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟ อุดรธานี และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟกุมภวาปี สถานีรถไฟประจักษ์ศิลปาคม และสถานีรถไฟโนนสะอาด โดยมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีอุดรธานีและสถานีหัวลำโพง (กรุงเทพฯ) จำนวนเฉลี่ย 10 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีอุดรธานีและสถานีอื่น ๆ จำนวนเฉลี่ย 5 เที่ยวต่อวัน



สถานีรถไฟอุดรธานี

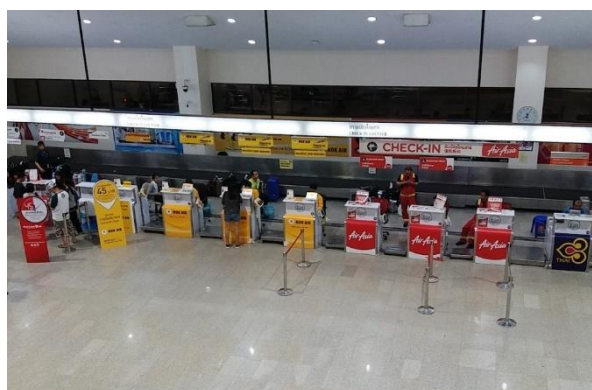


สถานีรถไฟกุมภวาปี

รูปที่ 3.1-8 สถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานี

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

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



รูปที่ 3.1-1 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

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

(6) ระบบโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดอุดรธานี

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

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

3.1.2.2 จังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 765 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 4,305 ตารางกิโลเมตร จัดตั้งเป็นจังหวัดลำดับที่ 76 ของประเทศไทยโดยแยกอำเภอบึงกาฬ อำเภอเซกา อำเภอโซ่พิสัย อำเภอบุ่งคล้า อำเภอบึงโขงหลง อำเภอปากคาด อำเภอพรเจริญ และอำเภอศรีวิไล ออกจากการปกครองของจังหวัดหนองคาย เป็นจังหวัดท่องเที่ยวเมืองรองที่สำคัญของจังหวัดแถบลุ่มแม่น้ำโขง การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ใช้รูปแบบทางถนน เป็นหลัก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดบึงกาฬอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 765 กิโลเมตร ด้วยการเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ผ่านจังหวัดสระบุรี เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดขอนแก่น - จังหวัดอุดรธานี จนถึงจังหวัดหนองคาย และจากจังหวัดหนองคายเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนขยางกูร) ซึ่งเป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (สปป.ลาว) ผ่านอำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด ใช้เวลาเดินทางโดยประมาณ 11 ชั่วโมง โครงข่ายคมนาคมทางบกของจังหวัดบึงกาฬ ประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 สายหนองคาย - อุบลราชธานี หรือ ถนนขยางกูร เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ในอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศตะวันออกทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 584.700 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงอำเภอปากคาดถึงอำเภอบ้านแพง มีขนาด 2 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจรในบางช่วง (ช่วงอำเภอปากคาดถึงอำเภอบึงกาฬบางส่วนและอำเภอบ้านแพงถึงตำบลหนองแวง อยู่ระหว่างการขยายเป็น 4 ช่องจราจร)



รูปที่ 3.1-10 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 สายพังโคน - บึงกาฬ เป็นทางหลวงในแนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสกลนครกับจังหวัดบึงกาฬ มีระยะทางตลอดทั้งสาย 128.756 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222

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

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2026 สายหนองหึ่ง - เหล่าหลวง เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอบึงโขงหลง จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 47.000 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2026

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2094 สายท่าก๊อ - เซกา กม. 63+644 ถึง กม. 84+243 เส้นทางหลวงในอำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 17.599 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2094

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2095 สายพรเจริญ - ปากคาด เป็นทางหลวงที่เชื่อมโยงการเดินทางในอำเภอปากคาด อำเภอโซ่พิสัย และอำเภอพรเจริญ จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 67.557 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2095

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2142 สายบ้านโพธิ์ - โคกโขง เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 6.500 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2142

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2145 สายหนองยาง - บ้านซาง เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 6.500 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-16 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2145

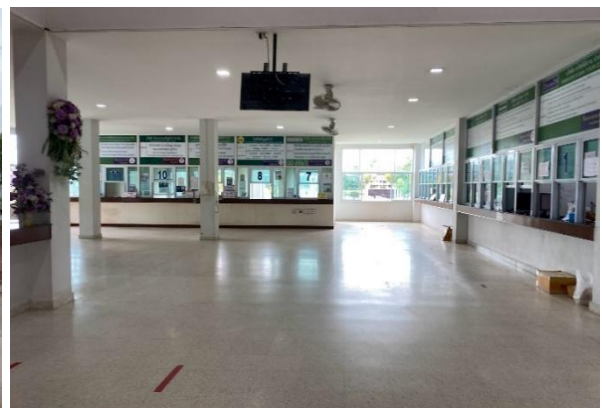
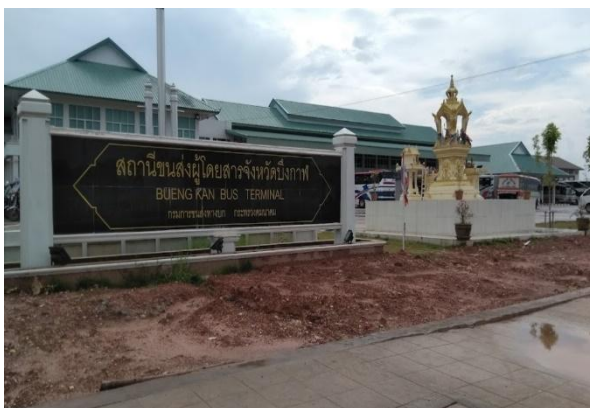
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2267 โนนต้อ - โชฬิสัย เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอโชฬิสัย จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 10.449 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-17 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2267

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดบึงกาฬมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ อยู่ภายใต้การดูแลขององค์การบริหารส่วนจังหวัดบึงกาฬ (อบจ.บึงกาฬ) ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองบึงกาฬ บริเวณถนน บึงกาฬ - นครพนม มีพื้นที่ประมาณ 15 ไร่ จำนวนช่องจอด 20 ช่อง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภท จะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด



รูปที่ 3.1-18 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบราง จะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟหนองคาย โดยระยะทางจากตัวเมืองบึงกาฬไปยังสถานีรถไฟหนองคาย ประมาณ 136 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟหนองคายสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล โดยสถานีรถไฟหนองคายจะมีขบวนรถไฟจากกรุงเทพ ฯ - หนองคาย และขบวนรถด่วนดีเซลกรุงเทพ ฯ - อุดรธานี ให้บริการทุกวัน

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬไม่มีท่าอากาศยานหรือสนามบินเชิงพาณิชย์ให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศจะมีท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอยู่ใกล้ที่สุด โดยระยะทางจากตัวเมืองบึงกาฬไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีประมาณ 190 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดบึงกาฬมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่บริเวณแม่น้ำโขง สำหรับขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามฟากไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) แขวงบอลิคำไซ ที่เมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองปากซัน และเมื่อท่าพระบาท โดยจุดที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) จากบึงกาฬมีจำนวน 4 แห่ง ประกอบด้วย ด้านพรหมแดนบึงกาฬ ด้านพรหมแดนท่าเรือบึงกาฬ จุดผ่อนปรนสินค้าบุงคล้า และจุดผ่อนปรนการค้าห้วยคต ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ด้านพรหมแดน

1.1) ด้านพรหมแดนบึงกาฬ ตั้งอยู่ที่ตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ อยู่บนเส้นทางอนุมติติห่างจากลานตรวจปล่อยสินค้าด่านศุลกากรบึงกาฬเป็นระยะทาง 700 เมตร เปิดเวลา 08.00 - 18.00 น. ทุกวัน ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับ สปป.ลาว เมืองปากซัน แขวงแขวงบอลิคำไซ

1.2) ด้านพรหมแดนท่าเรือบึงกาฬ ตั้งอยู่ที่วิศิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ อยู่บนเส้นทางอนุมติติห่างจากด่านศุลกากรบึงกาฬเป็นระยะทาง 2.50 กิโลเมตร เปิดเวลา 08.00-18.00 น. ทุกวัน ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับ สปป.ลาว เมืองปากซัน แขวงแขวงบอลิคำไซ

2) จุดผ่อนปรนสินค้า

2.1) จุดผ่อนปรนสินค้าบุงคล้า ตั้งอยู่ที่อำเภอบุงคล้า จังหวัดบึงกาฬ อยู่ห่างจากด่านศุลกากรบึงกาฬ ประมาณ 39 กิโลเมตร เปิดวันอังคารและวันศุกร์ เวลา 8.30 - 16.30 น. ตามประกาศจังหวัดหนองคาย ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 ซึ่งอยู่ตรงข้ามบ้านปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ

2.2) จุดผ่อนปรนการค้าห้วยคต ตั้งอยู่ที่อำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อยู่ห่างจากด่านศุลกากรบึงกาฬ ประมาณ 45 กิโลเมตร เปิดวันจันทร์และวันพฤหัสบดี เวลา 08.00 - 16.00 น. ตามประกาศจังหวัดหนองคาย ลงวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2548 ซึ่งอยู่ตรงข้ามบ้านทวย เมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ



รูปที่ 3.1-19 การคมนาคมขนส่งทางน้ำของจังหวัดบึงกาฬ
(6) ระบบโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.1-2 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬ

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักเซกา	บึงกาฬ	เซกา	ขาเข้า

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

3.1.2.3 จังหวัดเลย

จังหวัดเลยเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 550 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 11,424 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ความยาว 197 กิโลเมตร มีแม่น้ำโขง แม่น้ำเหือง และแนวสันเขาเป็นแนวพรมแดนติดต่อกับแขวงไชยะบูลี และแขวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำให้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดเลยอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 550 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดเลย และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control)

มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดเลยที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21** สายสามแยกพุแค - เลย เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางของประเทศไทยสู่จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดเลย สายทางเริ่มต้นที่ทางแยกพุแค อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 412.874 กิโลเมตร เมื่อเข้าสู่เขตจังหวัดเลย จะเป็นเส้นทางภูเขาส่วนใหญ่เป็นทางเดียว 2 ช่องจราจร และเป็นทางคู่ 4 ช่องจราจรเฉพาะในทางแยกเท่านั้น โดยจะผ่านอำเภอด่านซ้ายเป็นอำเภอแรก โดยเมื่อถึงสามแยกโคกงาม จะมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2013 ไปทางซ้าย และมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ไปทางขวา เพื่อเข้าสู่อำเภอภูเรือ และไปสิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 บริเวณทางแยกหน้าแขวงการทางเลย ที่ 1 ในอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีระยะทางรวมในจังหวัดเลย 111.89 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201** สายทางต่างระดับสีคิ้ว - เชียงคาน เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ - ใต้ ในทางตะวันตกของภาคอีสาน ที่เชื่อมต่อระหว่างภาคอีสานตอนใต้กับภาคอีสานตอนบน เป็นทางหลวงสำคัญในหลาย ๆ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดเลย มีระยะทางตลอดทั้งสาย 382.228 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210** เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก - ตะวันตกที่เชื่อมต่อจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลยเข้าด้วยกัน มีปลายทางทิศตะวันออก บนถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 ในอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี และมีปลายทางทิศตะวันตกที่สะพานสีห์พนม ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเลย ที่สะพานสีห์พนม ในอำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 118.908 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211** สายหนองสองห้อง - เชียงคาน เป็นทางหลวงแผ่นดินที่มีลักษณะทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง แยกออกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ในเขตเทศบาลตำบลหนองสองห้อง ตำบลค่ายบกหวาน อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย และสิ้นสุดที่อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย โดยตัดผ่านอำเภอเมืองหนองคาย อำเภอท่าบ่อ อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอสังคม จังหวัดหนองคาย อำเภอปากชม และอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย รวมระยะทางทั้งสิ้น 184.36 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดเลยมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเลย ซึ่งไม่ได้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารของทางราชการ แต่เป็นสถานีขนส่งที่ภาคเอกชนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการฯ โดยห้างหุ้นส่วนศรีปริษาเมืองเลย ตั้งอยู่เลขที่ 83/14 ถนนมลิวรรณ ตำบลกุดป่อง อำเภอเมือง จังหวัดเลย กรมการขนส่งทางบกยังไม่ได้แต่งตั้งข้าราชการมาดำรงตำแหน่งนายสถานีขนส่ง โดยบริเวณสถานีขนส่งจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด



รูปที่ 3.1-24 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเลย

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดเลยไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบราง จะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี โดยระยะทางจากตัวเมืองเลยไปยังสถานีรถไฟอุดรธานี ประมาณ 150 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานเลย ตั้งอยู่ที่ถนนมลิวรรณ ตำบลนาอาน อำเภอเมือง จังหวัดเลย อยู่ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีขนาดทางวิ่ง 2,100 x 45 เมตร สามารถรองรับเครื่องบิน Boeing737 และ Airbus320 ได้ และลาดจอดอากาศยานสามารถจอดเครื่องบิน Boeing737 หรือ Airbus320 พร้อมกันได้จำนวน 2 ลำ มีอาคารผู้โดยสารรองรับผู้โดยสารได้ 300 คน/ชั่วโมง หรือ 843,000 คน/ปี ปัจจุบันท่าอากาศยานเลยมีสายการบินพาณิชย์ทำการบินขึ้นลง จำนวน 1 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ (Nok Air)



รูปที่ 3.1-25 ท่าอากาศยานเลย

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดเลยมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่บริเวณแม่น้ำโขง และแม่น้ำเหือง สำหรับขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามฟากไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว)

1) แม่น้ำโขง มีท่าเรือ 2 แห่ง อยู่ในการกำกับของด่านศุลกากรเชียงคาน คือ ท่าเรือเชียงคาน และ ท่าเรือบ้านคกไฟ/ท่าเรือปากชม

1.1) ท่าเรือเชียงคาน อยู่ที่ตำบลเชียงคาน อำเภอเชียงคาน ตั้งอยู่ตรงข้ามเมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) ค่าโดยสารในการข้ามฟากประมาณ 50-100 บาท/ท่าน เป็นท่าเรือที่นิยมใช้ข้ามฟากมากกว่าการขนส่งสินค้า



รูปที่ 3.1-26 ท่าเรือเชียงคาน

1.2) ท่าเรือบ้านคกไฟ/ท่าเรือปากชม อยู่ที่ตำบลปากชม อำเภอปากชม ซึ่งบริเวณท่าเรือเป็นจุดผ่านแดนถาวรบ้านคกไฟ ตั้งอยู่ตรงข้ามกับบ้านวัง เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) สินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งออกจะเป็นสินค้าจำพวกสินค้าอุปโภคบริโภค ส่วนสินค้าที่นำเข้าส่วนใหญ่จะเป็นไม้แปรรูป แร่แบไรท์ และของป่าจากฝั่งลาว ซึ่งในฤดูฝนจะมีน้ำหลากการขนส่งสินค้าจะใช้เรือบัก (แพยนต์) ในการลำเลียงขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขงของทั้งสองฝั่ง นอกจากนี้ยังให้บริการด้านการท่องเที่ยวทางน้ำ เช่น บริการล่องเรือชมพระอาทิตย์ตกดิน บริการล่องเรือลอยอังคาร เป็นต้น



รูปที่ 3.1-27 ท่าเรือบ้านคกไฟ/ท่าเรือปากชม

2) แม่น้ำเหือง

แม่น้ำเหืองมีเรือโดยสารที่บ้านหนองผือ บ้านปากห้วย ตำบลหนองผือ อำเภอท่าลี่ แต่ปัจจุบันถูกลดบทบาทในการเดินทางข้ามฟากเนื่องจากมีสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเหือง คือ สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว ที่บ้านนากระเซิง ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่ ตรงข้ามบ้านเมืองหมอ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี (สปป.ลาว) เป็นสะพานคอนกรีต 1 ช่องจราจร ยาว 110 เมตร กว้าง 9 เมตร

3.1.2.4 จังหวัดหนองคาย

จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 614 กิโลเมตร มีศักยภาพของเมืองเชื่อมโยงประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม และจีน) รวมทั้งประเทศในภูมิภาคอาเซียน การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดหนองคายอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 614 กิโลเมตร เดินทางตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรีบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 107 แล้วแยกขวาเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดอุดรธานี โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดหนองคาย และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนมีรายละเอียดดังนี้

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

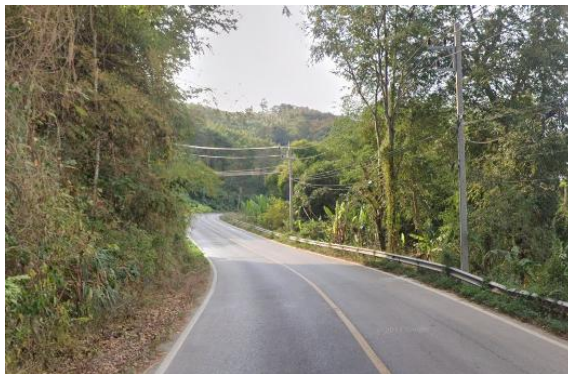
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)** เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย มีระยะทางทั้งสิ้น 509 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 12 โดยความยาวของถนนมิตรภาพช่วงพาดผ่านจังหวัดหนองคายมีระยะ 22.80 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-28 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ)

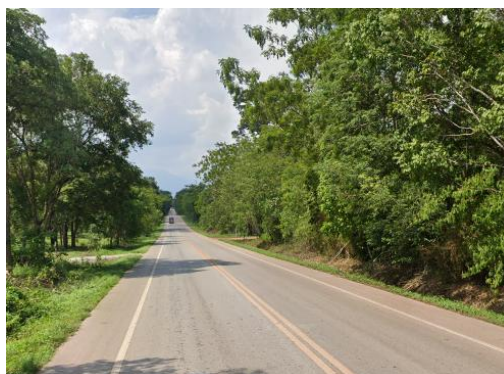
(1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวนอนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 หนองสองห้อง - ศรีเชียงใหม่ เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก - ตะวันออก เชื่อมโยงไปยังจังหวัดเลย มีระยะทางประมาณ 112 กิโลเมตร เป็นถนนเลียบริมแม่น้ำโขงทางเหนือของจังหวัดหนองคาย



รูปที่ 3.1-29 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 หนองคาย - น้ำเป เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมโยงการเดินทางไปยังจังหวัดบึงกาฬ เป็นถนนเลียบริมแม่น้ำโขง ระยะทางประมาณ 97 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-30 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดหนองคายมีสถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว สถานีขนส่งดังกล่าวตั้งอยู่ที่ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ให้บริการเดินรถหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 เชื่อมโยงภายในระหว่างจังหวัด ภายในจังหวัด และภายในอำเภอ รวมถึงการเปิดเดินรถไปยังประเทศเพื่อนบ้าน จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปีงบประมาณ 2565 โดยกรมการขนส่งทางบก พบว่าการให้บริการเดินรถระหว่างประเทศ มีจำนวน 584 เที่ยว และมีผู้โดยสาร จำนวน 5,770 คน



รูปที่ 3.1-31 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย

อีกทั้ง มีสถานีขนส่งผู้โดยสารในสังกัดเทศบาล อย่างสถานีขนส่งผู้โดยสารโพนพิสัย ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย อยู่ภายใต้สังกัดเทศบาลตำบลโพนพิสัย



รูปที่ 3.1-32 สถานีขนส่งผู้โดยสารโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดหนองคายมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดหนองคายเป็นเมืองที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงการค้าขายแดนไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - และจีน)

จังหวัดหนองคายมีสถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟนาทา โดยมีตารางเดินรถไฟไป - กลับ ระหว่างสถานีหนองคายและสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ (กรุงเทพ ฯ) จำนวนเฉลี่ย 10 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไป - กลับ ระหว่างสถานีหนองคายและสถานีอื่น ๆ จำนวนเฉลี่ย 5 เที่ยวต่อวัน



สถานีรถไฟหนองคาย



สถานีรถไฟนาทา

รูปที่ 3.1-33 สถานีรถไฟในจังหวัดหนองคาย

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันหนองคายใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการเดินทางมายังจังหวัดหนองคาย โดยใช้รูปแบบการคมนาคมทางอากาศจากกรุงเทพมหานครสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานดอนเมือง ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 45 นาที จากนั้นเปลี่ยนเป็นรูปแบบการเดินทางถนนมายังจังหวัดหนองคาย ระยะทางประมาณ 53 กิโลเมตร

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่อยู่ติดกับแม่น้ำโขง จึงมีศักยภาพในด้านการคมนาคมและขนส่งทางน้ำ โดยการเดินทางข้ามฝั่งแม่น้ำโขงไปยัง สปป.ลาว เป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้า เกษตรกรรม และการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - และจีน) ในปัจจุบันจังหวัดหนองคายมีท่าเรือพาณิชย์ จำนวน 4 แห่ง

ตารางที่ 3.1-3 สถานที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์จังหวัดหนองคาย

ชื่อท่าเรือ	สถานที่ตั้ง
1. ท่าเรือจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ	ตำบลบ้านหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่
2. ท่าเรือหนองคาย (วัดหายโศก)	ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย
3. ท่าเรือโพนพิสัย	ตำบลชุมพล อำเภอโพนพิสัย
4. ท่าเรือจุดผ่อนปรนรัตนวาปี	ตำบลโพนแพง อำเภอรัตนวาปี

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาหนองคาย



ท่าเรือจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ



ท่าเรือหนองคาย (วัดหายโศก)

รูปที่ 3.1-34 ตัวอย่างท่าเรือพาณิชย์จังหวัดหนองคาย

(6) ระบบโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.1-4 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดหนองคาย

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองคาย	หนองคาย	เมืองหนองคาย
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักด่านชายแดนหนองคาย	หนองคาย	เมืองหนองคาย
3	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย	หนองคาย	เมืองหนองคาย

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

3.1.2.5 จังหวัดหนองบัวลำภู

จังหวัดหนองบัวลำภูเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 518 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 3,859 ตารางกิโลเมตร อยู่ใกล้เมืองหลักที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดขอนแก่น ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร และ 110 กิโลเมตร ตามลำดับ การคมนาคมที่ใช้ในจังหวัดหนองบัวลำภูจะเป็นการคมนาคมโดยรถยนต์เป็นหลักซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังนี้

1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดหนองบัวลำภูอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 518 กิโลเมตร ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดหนองบัวลำภู และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกันลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนมีรายละเอียดดังนี้

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 สายอุดรธานี - วังสะพุง** เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก-ตะวันตกที่เชื่อมต่อจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลยเข้าด้วยกัน มีปลายทางทิศตะวันออกบนถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 ในอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี และมีปลายทางทิศตะวันตกที่สะพานสี่หันทมน ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเลย ที่สะพานสี่หันทมนในอำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 118.908 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-35 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 สายชุมแพ - หนองบัวลำภู** เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ - ใต้ มีจุดเริ่มต้นตรงแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ตัดผ่าน อำเภอสีชมพู เข้าเขตจังหวัดหนองบัวลำภู ผ่านอำเภอศรีบุญเรือง แล้วบรรจบในทางแยกหนองบัวลำภู กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 87.884 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-36 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 สาย นาคำไฮ - ข้าวสาร เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งในจังหวัดหนองบัวลำภู โดยเริ่มต้น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 ที่บ้านนาคำไฮน้อย อำเภอเมืองหนองบัวลำภู และสิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 ในอำเภอบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี ระยะทางทั้งสิ้น 42.397 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-37 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2146 สายหนองบัวลำภู - เชื้อนอุบลรัตน์ เป็นทางหลวงขนาด 2 - 4 ช่องจราจร ตลอดสายเริ่มจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 ผ่านอำเภอโนนสัง ไปสิ้นสุดที่บริเวณสะพานข้ามห้วยทราย ใน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น



รูปที่ 3.1-38 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2146

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2352 สายนาदान - สุวรรณคูหา เป็นทางหลวงที่มีขนาด 2 - 4 ช่องจราจร ตลอดสายเริ่มจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 ผ่านอำเภอสวรรณคูหา ไปสิ้นสุดบริเวณสะพานคลองน้ำโมง ระยะทางทั้งสิ้น 19.70 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-39 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2352

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดหนองบัวลำภูมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองบัว อำเภอเมืองหนองบัวลำภู และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอศรีบุญเรือง ตั้งอยู่ที่อำเภอศรีบุญเรือง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภท จะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมืองและรถโดยสารระหว่างจังหวัด การเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังจังหวัดหนองบัวลำภูโดยรถประจำทางจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต) จตุจักร มีระยะทางประมาณ 595 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับสภาพอากาศและสภาพการจราจรในวันออกเดินทาง ค่ารถโดยสารรถประจำทางจากกรุงเทพฯ มายังจังหวัดหนองบัวลำภูอยู่ระหว่าง 425 - 750 บาท



ที่มา: <https://www.busonlineticket.co.th/th/terminal/nong-bau-lamphu-bus-terminal/>

รูปที่ 3.1-40 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู



รูปที่ 3.1-41 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอศรีบุญเรืองจังหวัดหนองบัวลำภู

3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดหนองบัวลำภูไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี โดยระยะทางจากตัวเมืองหนองบัวลำภูไปยังสถานีรถไฟอุดรธานี ประมาณ 60 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟ สามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดหนองบัวลำภูไม่มีท่าอากาศยานหรือสนามบินเชิงพาณิชย์ให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ จะมีท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอยู่ใกล้ที่สุด โดยระยะทางจากตัวเมืองหนองบัวลำภู ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีประมาณ 60 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี สามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดหนองบัวลำภูไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำเป็นเพียงกิจกรรมนันทนาการระยะสั้นๆ ในสถานีท่องเที่ยวของจังหวัดหนองบัวลำภู เช่น การล่องแพชมวิวธรรมชาติ ณ อ่างเก็บน้ำห้วยผาวัง อ.นาหว้า เป็นต้น

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงหมายเลข 22 ทางหลวงหมายเลข 201 ทางหลวงหมายเลข 210 ทางหลวงหมายเลข 211 และทางหลวงหมายเลข 212 ส่วนระบบคมนาคมทางรางนั้นจะมีเส้นทางรถไฟพาดผ่านจำนวน 1 เส้นทาง ได้แก่ (1) เส้นทางรถไฟสายนครราชสีมา - หนองคาย (ทางแยกจากชุมทางถนนจิระ - หนองคาย) ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัด นครราชสีมา - ขอนแก่น - อุดรธานี - หนองคาย และสุดปลายทางที่สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว โดยในปัจจุบันได้พัฒนาเป็นรถไฟรางคู่ ซึ่งมีระยะทาง 628 กิโลเมตร ทั้งหมด 49 สถานี การขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งด้านอื่น ๆ เนื่องจากข้อจำกัดทางลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง ความตื้นและความแคบของลำน้ำ รวมถึงเส้นทางที่คดเคี้ยวจึงไม่เป็นที่นิยมในระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศ จึงเป็นการใช้เพื่อการเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่เป็นระบบคมนาคมทางน้ำบนแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาวผ่านท่าเรือจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าต่าง ๆ บริเวณจังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ ในเชิงเศรษฐกิจการค้าท่องเที่ยวและเกษตรกรรม ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศมีท่าอากาศยานจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ห่างจากเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายและนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ประมาณ 50 กิโลเมตร โดยผู้โดยสารจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้าถึงได้โดยทางถนนทางหลวงในสายต่าง ๆ เช่น ทางหลวงหมายเลข 2, 22 และ 210 เป็นต้น และทางรถไฟบนเส้นทางรถไฟสายทางสาย นครราชสีมา - อุดรธานี - หนองคาย เข้าอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานีแล้วเดินทางไปยังสนามบิน ปัจจุบันมีสายการบินที่ให้บริการจำนวน 6 สายการบิน ประกอบด้วย Thai Airways, Thai Smile, Nok Air, Thai Vietjet Air, Thai AirAsia และ Thai Lion Air เป็นต้น และท่าอากาศยานเลย ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ห่างจากตัวเมืองประมาณ 5 กิโลเมตร โดยผู้โดยสารจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้าถึงได้โดยทางถนนทางหลวงในสายต่าง ๆ เช่น ทางหลวงหมายเลข 21 และ 201 เป็นต้น ซึ่งมีเพียง 1 สายการบินที่ให้บริการคือ Thai AirAsia

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดอุดรธานี

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรธานี จำนวน 15 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรธานี

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

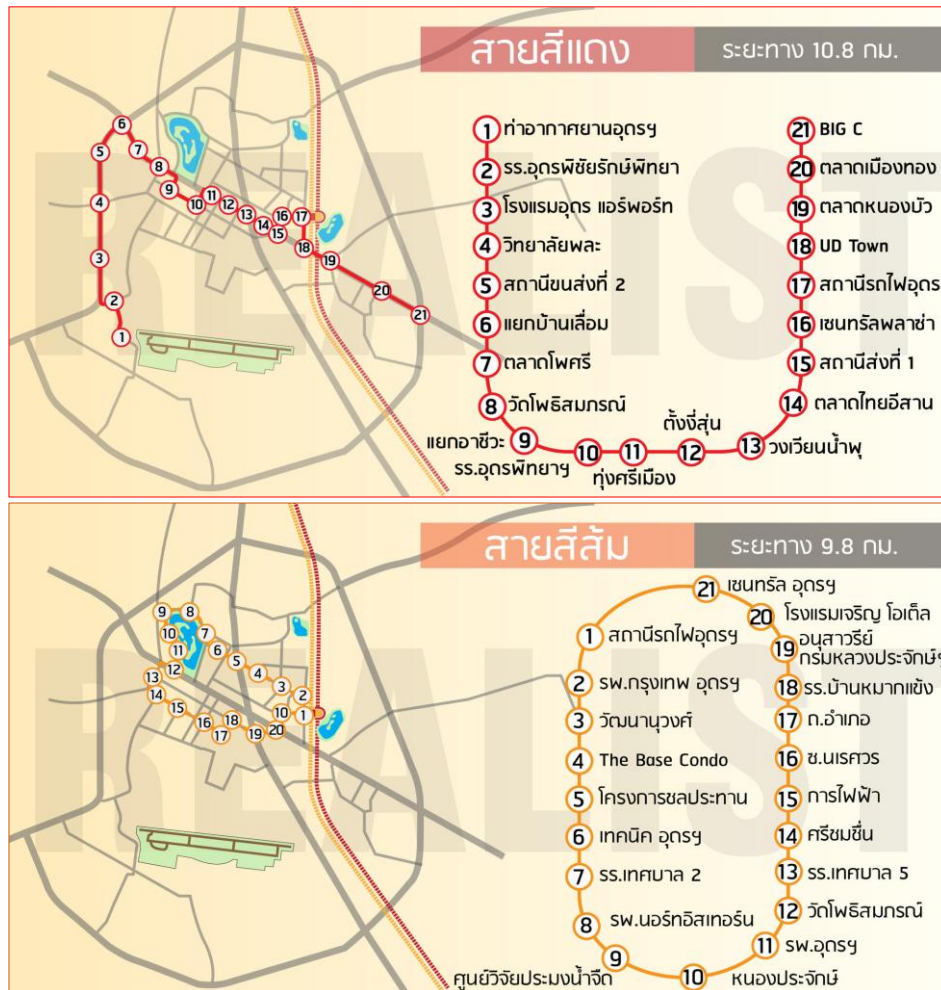
(2) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

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

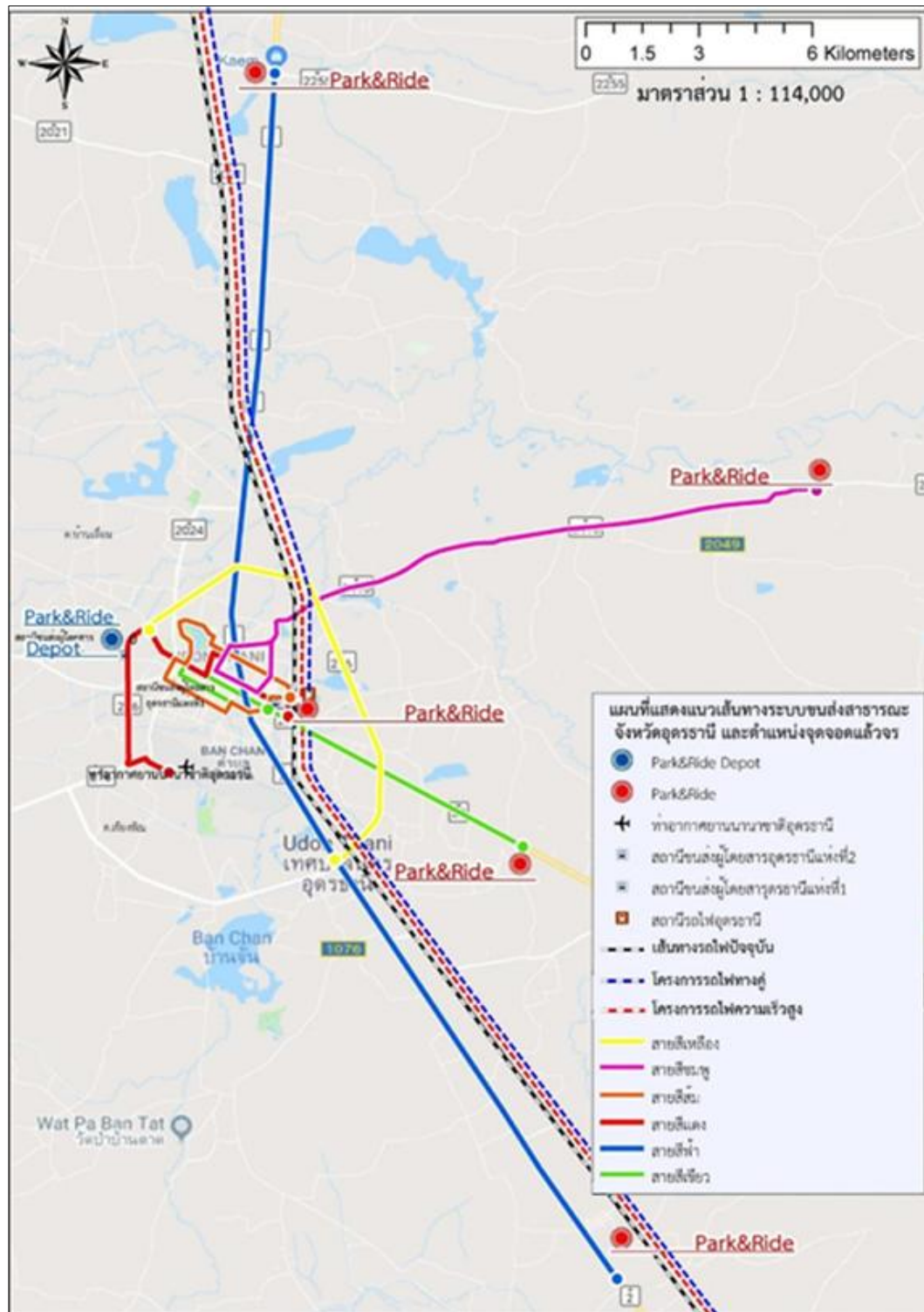
ตารางที่ 3.2-2 รายละเอียดเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่อง

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

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี



รูปที่ 3.2-1 รายละเอียดเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่อง



ที่มา: โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

รูปที่ 3.2-2 แผนที่เส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุดรธานี

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

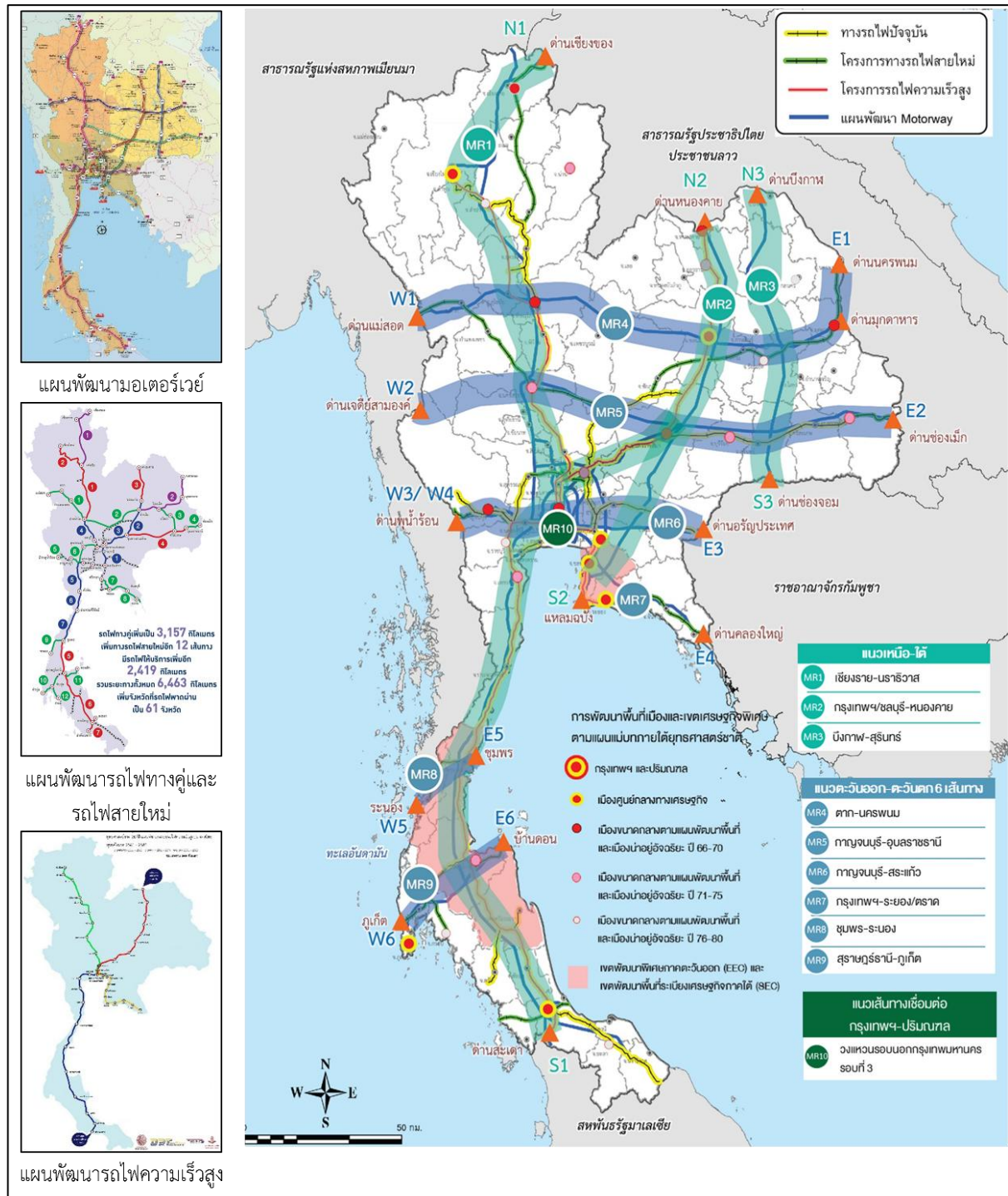
(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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) และสายพญา - มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณ ค่าก่อสร้างที่สูง

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

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

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

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

รูปที่ 3.2-3 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดอุดรธานีมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดอุดรธานี เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับ การเติบโตในอนาคต

1) สถานีรถไฟ

จังหวัดอุดรธานีมีสถานีรถไฟให้บริการ 4 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟอุดรธานี และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟกุมภวาปี สถานีรถไฟ ประจักษ์ศิลปาคม และสถานีรถไฟโนนสะอาด โดยมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีอุดรธานีและสถานี หัวลำโพง (กรุงเทพ ฯ) จำนวนเฉลี่ย 10 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีอุดรธานี และสถานีอื่น ๆ จำนวนเฉลี่ย 5 เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 3.2-3 กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรธานี)

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

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

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



สถานีรถไฟอุดรธานี



สถานีรถไฟกุมภวาปี



สถานีรถไฟโนนสะอาด

รูปที่ 3.2-4 สถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานี

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

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

ตารางที่ 3.2-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ปี พ.ศ.2565

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

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ

3) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2566 ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วยแผนงานที่ 1.1.1การเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และ 2 ให้เสร็จตามกำหนด แผนงานที่ 1.1.2 การก่อสร้างทางสายใหม่ (2 โครงการ) แผนงานที่ 1.1.3 โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมือง ส่วนต่อขยาย (4 โครงการ) แผนงานที่ 1.1.4 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน

ตารางที่ 3.2-5 แผนงานและโครงการในแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

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

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

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

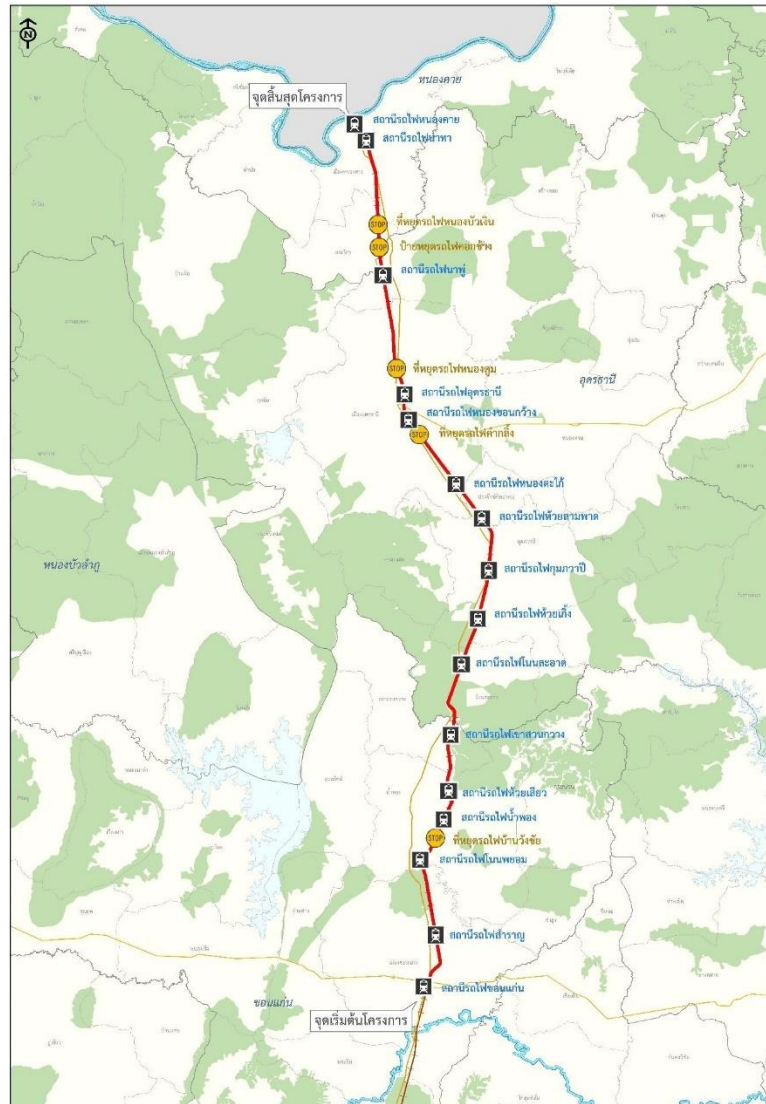
3) กส. ย่อมาจาก ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง, สส. ย่อมาจาก ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

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

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

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

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



รูปที่ 3.2-5 โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

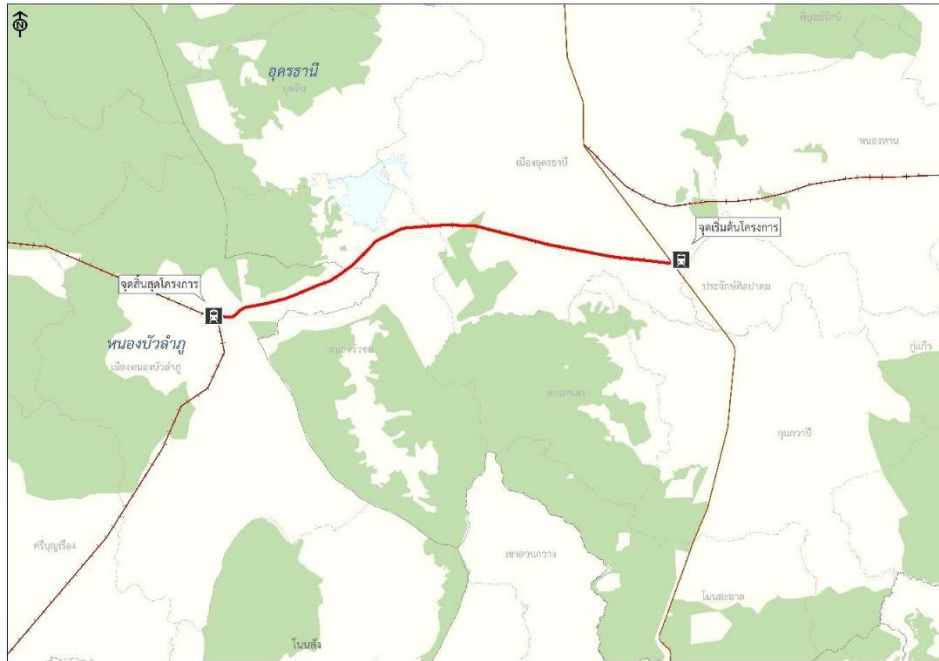
■ โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) : สาย นครราชสีมา - หนองคาย

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

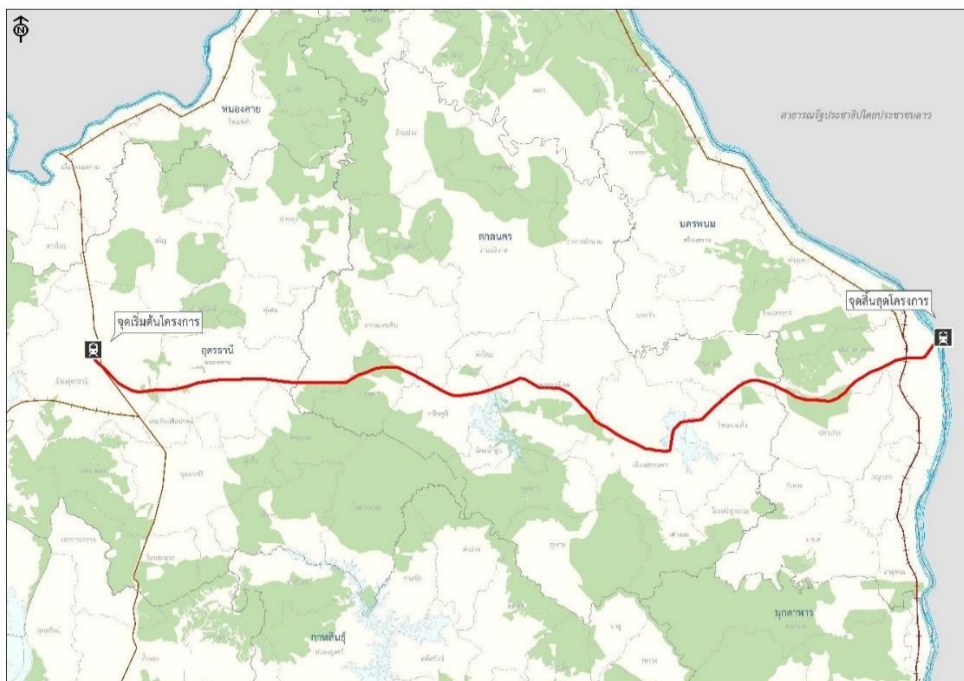


รูปที่ 3.2-6 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย

- โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ ตามแผนระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585)
ช่วงสถานีอุดรธานี - หนงบัวลำภู เป็นการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะทาง 53 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-7 โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ ช่วงสถานีอุดรธานี - หนงบัวลำภู
ช่วงอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม เป็นการก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยว ระยะทาง 247 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-8 โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ ช่วงสถานีอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม
โดยทั้ง 2 เส้นทางต้องมีการศึกษาความเหมาะสมต่อไป

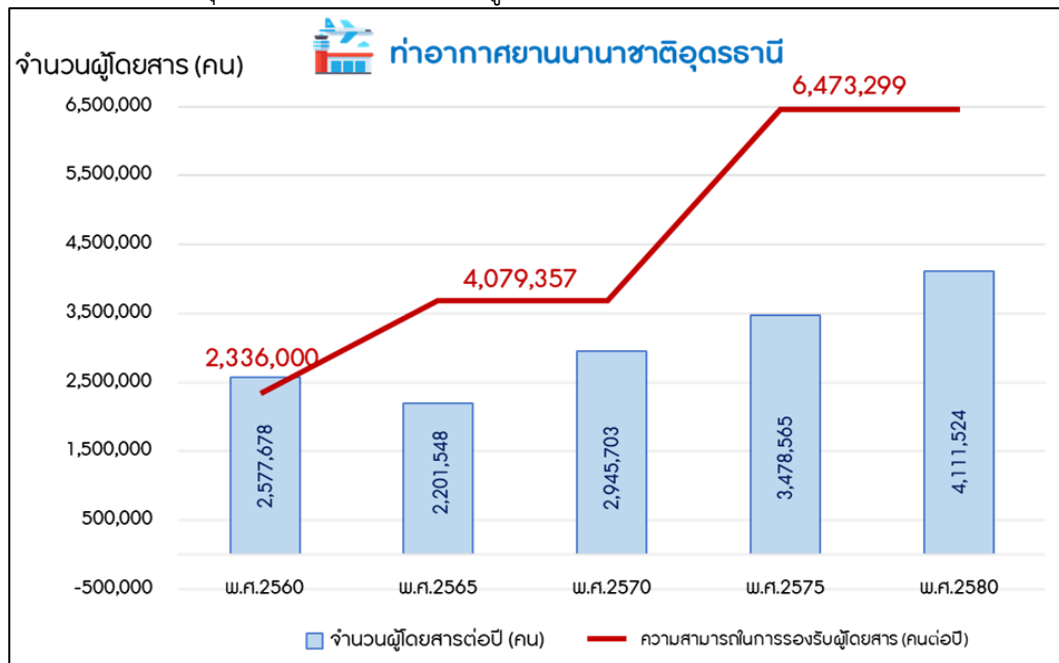
(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

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



รูปที่ 3.2-9 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคตของรายงานการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคประเทศ โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ. 2560 ถึง ปี พ.ศ. 2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่าท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานียังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ในระยะ 20 ปี



รูปที่ 3.2-10 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคต

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

(6) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

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



รูปที่ 3.2-11 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

(7) ด้านโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.2-6 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

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

3.2.1.2 จังหวัดบึงกาฬ

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง และงานศึกษาความเหมาะสม

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	212	อ.โพธิ์ชัย - บึงกาฬ ตอน ต.หอคำ - บึงกาฬ	17	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	212	โพธิ์ชัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์	16	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
3	212	อ.บึงโขงหลง - อ.บ้านแพง ตอน บ้านท่าดอกคำ - ดงบัง	12	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
4	222	พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.วานรนิวาส - อ.คำตากล้า	26	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	212	บ.ท่าดอกคำ - อ.บึงกล่ำ	21	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	2026	หนองห้าง - เหล่าหลวง	43	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	212	ห้วยก้านเหลือง - ดงบัง	33	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	-	อุดรธานี - บึงกาฬ	-	ศึกษาความเหมาะสมโครงข่าย เชื่อมโยงระหว่างจังหวัด	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน งานจ้างสำรวจระดับชั้นทาง และศึกษาความเหมาะสม

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	บก.3009	แยก ทล.212 - บ.โนนจำปาทอง อ.เซกา จ.บึงกาฬ	2.62	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	บก.3012	แยก ทล.222 - บ.นาคำแคน อ.เซกา จ.บึงกาฬ	2.32	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	บก.3013	แยก ทล.212 - บ.หนองขาม อ.เมือง จ.บึงกาฬ	2.40	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	บก.4001	แยก ทล.2095 - บ.ดอนอุดม อ.เมือง จ.บึงกาฬ	2.61	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	บก.3010	แยก ทล.212 - บ.หนองมูม อ.เมือง อ.ปากคาด จ.บึงกาฬ	-	เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย
6	บก.3022	แยก ทล.222 - บ.หนองลาด อ.เมือง อ.ศรีวิไล อ.พรเจริญ	-	เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย
7	บก.4011	บก.4011 - ฟาร์มตัวอย่าง อ.บึงโขงหลง จ.บึงกาฬ	8.6	ยกระดับมาตรฐานทาง
8	-	ทางเลี่ยงเมืองแนวใหม่ด้านศาลากลางบึงกาฬ	-	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) เพื่อเชื่อมโยงการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว แนวเส้นทางโครงการจะข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 บริเวณ กม. 125+925 บ้านดอนยม ตำบลโคสี อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ข้ามแม่น้ำโขงและเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 13 ที่บ้านกล้วย เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาทางหลวงของลาวที่จะก่อสร้างถนนเลียยเมืองปากซัน ด้านตะวันออก มูลค่าการลงทุน 3,930,000,000 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างคาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567



ที่มา: <http://www.thansettakij.com/content/104300>

รูปที่ 3.2-12 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

(4) งานพัฒนาทางอากาศ

กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ โดยปัจจุบันได้ทำการศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยพบว่า สถานที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ อยู่บริเวณตำบลโป่งเปือย ตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมืองบึงกาฬ ซึ่งขณะนี้ กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบท่าอากาศยานบึงกาฬ โดยใช้งบประมาณดำเนินการ จำนวน 45,000,000 บาท

3.2.1.3 จังหวัดเลย

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเลย จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุง

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเลย

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	201	อ.หนองหิน - อ.วังสะพุง (กม.295+739 - 300+557, 302+707 - 306+407, 307+407 - 318+557)	19.67	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	อยู่ระหว่างดำเนินการ (งบประมาณ ปี 2563)
2	201	บ.ผานกเค้า - บ.หลักร้อยทกลีบ (กม.270+000 - 272+268, 275+575 - 286+600, 289+075 - 296+337)	20.55	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	อยู่ระหว่างดำเนินการ (งบประมาณ ปี 2564)
3	21	อ.หล่มเก่า - เลย ตอน ต.ร่องจิก - ต.सानตม	20.25	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
4	21	อ.หล่มเก่า - เลย ตอน นาซ้า - บ.น้ำพุ	44.18	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	21	อ.หล่มเก่า - เลย ตอน ต.सानตม - ต.เสี้ยว	30.90	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	21	อ.หล่มเก่า - เลย ตอน ต.โพนสูง - ต.ร่องจิก	14.38	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	-	ทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน	8.00	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	-	ทางเลี่ยงเมืองเลย	27.15	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
9	2013	บ่อโพธิ์ - โคกงาม	46.07	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
10	-	ทางเลี่ยงเมืองท่าลี่	7.00	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ ปี พ.ศ. 2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเลย จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเลย ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	แยก ทล.21 - บ.หนองอุมั่ว อ.ภูเรือ จ.เลย	5.6	ก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
2	ลย.4014	แยก ทล.2195 - บ.กกคู้ อ.เชียงคาน จ.เลย	1.50	ก่อสร้างและยกระดับชั้นทาง
3	ลย.3015	แยก ทล.201 - บ.แสนสุข อ.หนองหิน จ.เลย	2.00	ก่อสร้างและยกระดับชั้นทาง
4	ลย.4009	แยก ทล.2138 - บ.ห้วยพอด อ.เมือง จ.เลย	6.12	ก่อสร้างและยกระดับชั้นทาง
5	ลย.3019	แยก ทล.201 - บ้านท่าสะอาด อ.วังสะพุง จ.เลย	-	ปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

3.2.1.4 จังหวัดหนองคาย

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง และงานเพิ่มมาตรฐาน

ตารางที่ 3.2-11 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย

ลำดับ	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	-	ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ตะวันออก)	-	สะพานข้ามทางรถไฟ	กำลังดำเนินการ
2	-	ทางเลี่ยงหนองคาย (ตะวันออก) ตอน 2	-	ทางแนวใหม่	กำลังดำเนินการ
3	-	ทางเลี่ยงหนองคาย (ตะวันออก) ตอน 3	-	ทางแนวใหม่	กำลังดำเนินการ
4	2020	อ.ท่าบ่อ - บ.ว่วน	10	เพิ่มมาตรฐาน	โครงในอนาคตปี 2567 -2575
5	211	อ.ศรีเชียงใหม่ - อ.สังคม	27	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร	โครงในอนาคตปี 2567 -2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลโครงการที่ได้รับงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ ปี พ.ศ.2567 โดยกรมทางหลวงชนบท เป็นประเภทกิจกรรมก่อสร้างและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-12 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณ (บาท)
1	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3041 แยก ทล.211 - บ.เจริญสุข (ตอนหนองคาย) อ.ท่าบ่อ จ.หนองคาย	1.710	15,200,000
2	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.4013 แยก ทล.2230 - บ.เลิศไผ่ตรี อ.โพธิ์ชัย จ.หนองคาย	1.840	19,500,000
3	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3010 แยก ทล.212 - บ.หนองยอง (ตอนหนองคาย) อ.รัตนวาปี จ.หนองคาย	1.700	21,000,000
รวม			5.250	55,700,000

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 3.2-13 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย ปี พ.ศ.2567

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณ (บาท)
1	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนเชิงลาดสะพานข้ามห้วยโคนแล้ง - บ.หนอง กา อ.เฝ้าไร่ จ.หนองคาย	7.109	55,500,000
2	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.7046 แยก ทล.212 - บ.เหล่าต่าง คำ อ.เมือง จ.หนองคาย	3.000	18,100,000
3	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3015 แยก ทล.211 - บ.โพธิ์ตาก อ.ท่าบ่อ จ.หนองคาย	1.400	15,000,000
4	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3009 แยก ทล.212 - บ.เขม อ.โพนพิสัย จ.หนองคาย	1.600	16,000,000
5	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3012 แยก ทล.212 - บ.เหล่าโพธิ์ ศรี อ.เมือง จ.หนองคาย	1.865	16,000,000
รวม			14.974	120,600,000

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2566)

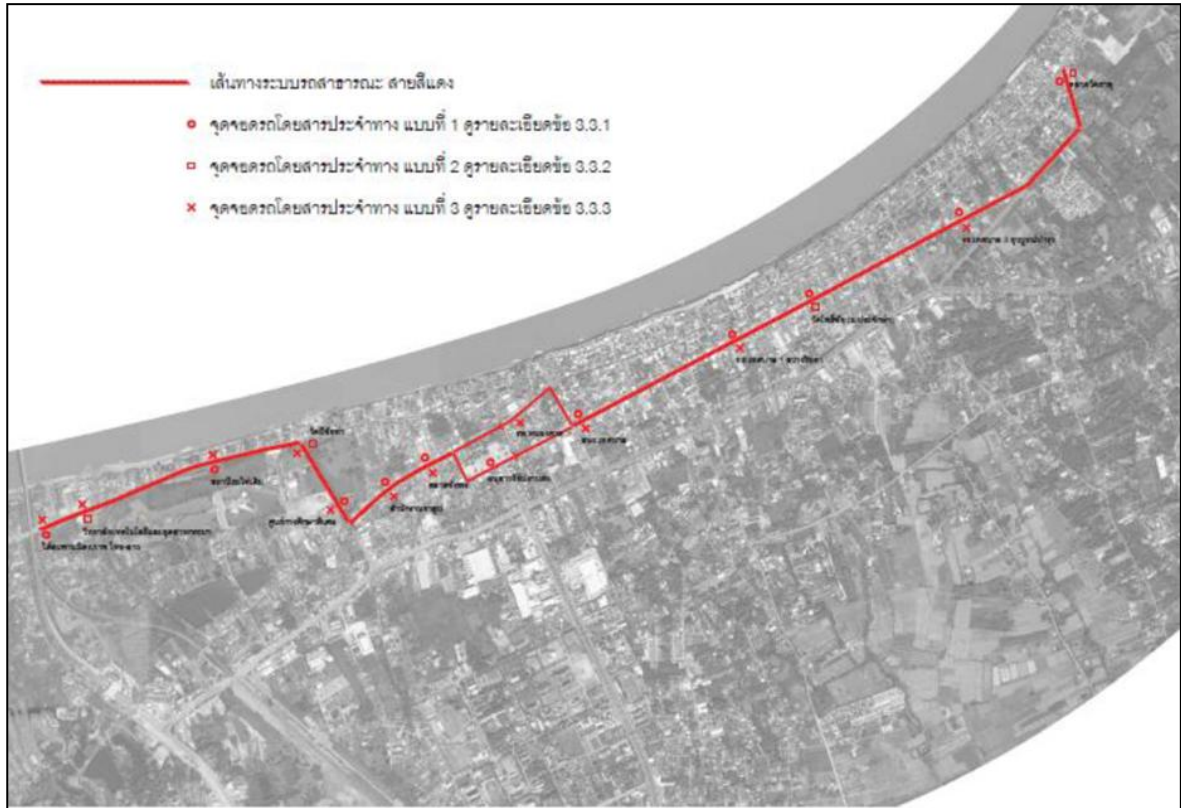
(3) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาแผนการจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม โดยอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เป็นเมืองที่ผ่านการคัดเลือกในการเป็นเมืองนำร่องในการจัดทำแผนการขนส่งที่ยั่งยืนและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานสำหรับเมืองที่ได้รับผลกระทบจากการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งนำไปสู่การพิจารณาโครงการที่เหมาะสมสำหรับเมืองหนองคาย คือ โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย มีแนวเส้นทางโครงการแบ่งเป็น 3 เส้นทางให้บริการ

ตารางที่ 3.2-14 รายละเอียดเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่อง

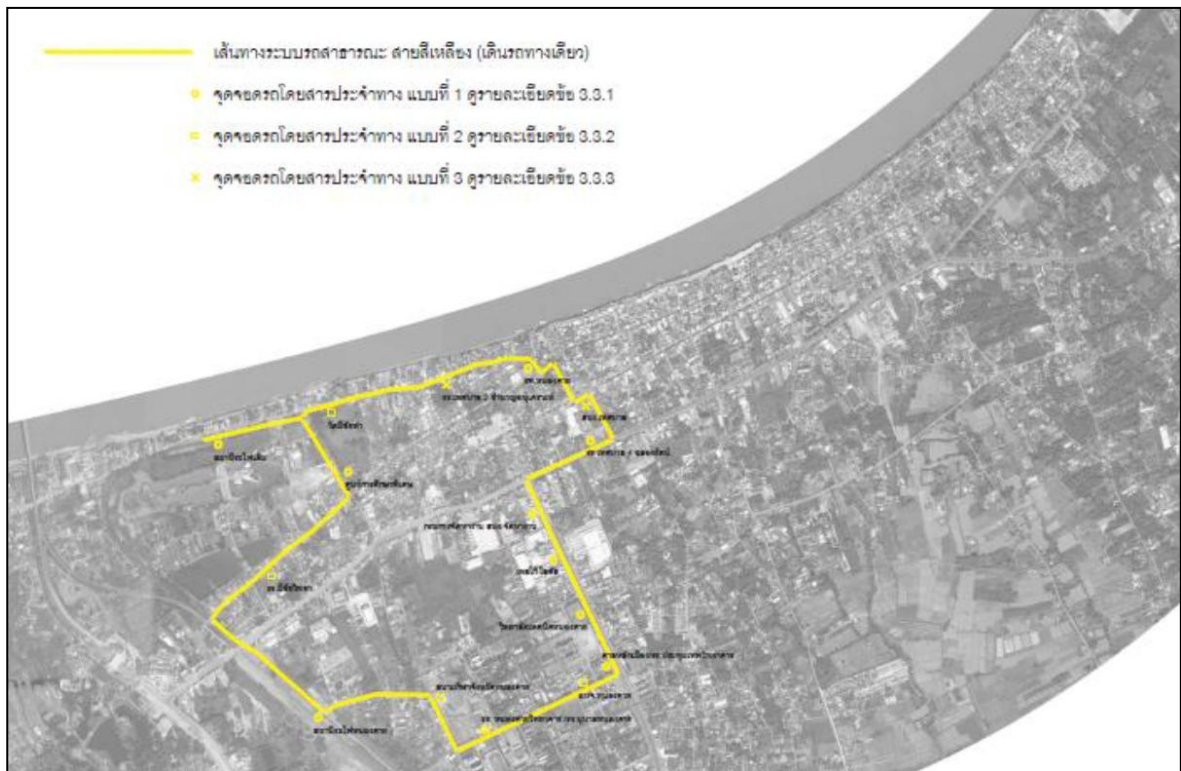
รายละเอียด	สายสีแดง	สายสีเหลือง	สายสีน้ำเงิน
เส้นทาง	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว เข้าถนนมีชัย และไปตามแนว ถนนประจักษ์ศิลปาคม สิ้นสุด ที่พระธาตุลำหนอง	สวนสาธารณะหนองถิน เชื่อม ระหว่างพื้นที่เทศบาล กับพื้นที่ ศูนย์ราชการแห่งใหม่	ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว ไปตามแนว ทาง หลวงหมายเลข 2 ไปสิ้นสุดที่ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร อุดรธานี
ระยะทาง (กม.)	8 กม.	9 กม.	53 กม.

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



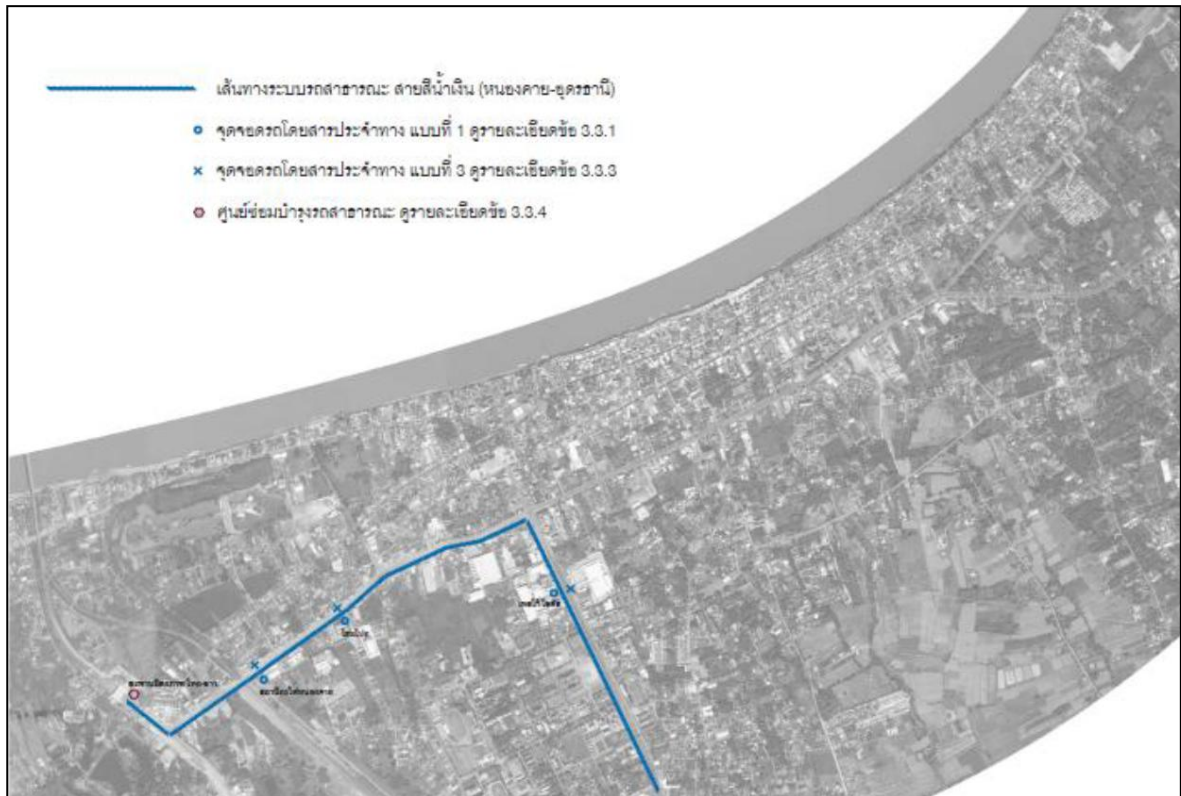
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 3.2-13 เส้นทางรถโดยสารสาธารณะสายสีแดง ช่วงสะพานมิตรภาพ - พระธาตุลำหนอง



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 3.2-14 เส้นทางรถโดยสารสาธารณะสายสีเหลืองช่วงสวนสาธารณะหนองถิน - ศูนย์ราชการแห่งใหม่



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 3.2-15 เส้นทางรถโดยสารสาธารณะสายสีน้ำเงิน ช่วงหนองคาย - อุดรธานี

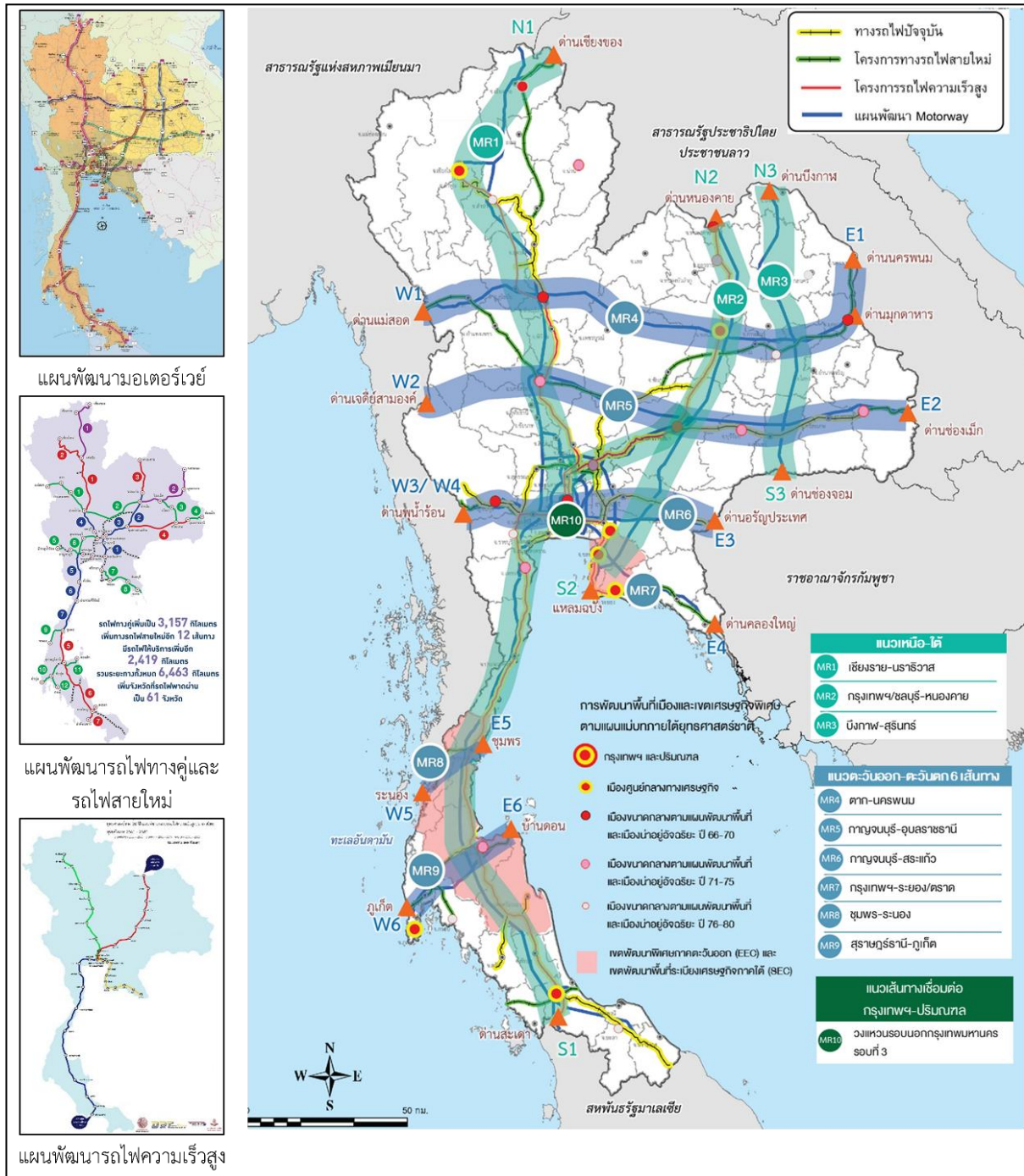
(4) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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 จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณ ค่าก่อสร้างที่สูง

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดหนองคายมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด้านชายแดนไทย-สปป.ลาว ที่ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ระยะทางรวม : ประมาณ 897 กม. แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้ ช่วงที่ 1 บางปะอิน - นครราชสีมา (ระยะทาง 196 กม.) ช่วงที่ 2 นครราชสีมา - ขอนแก่น (ระยะทาง 204 กม.) ช่วงที่ 3 ขอนแก่น - หนองคาย (ระยะทาง 182 กม.) ช่วงที่ 4 แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี (ระยะทาง 156 กม.) ช่วงที่ 5 ปราจีนบุรี - นครราชสีมา (ระยะทาง 159 กม.)



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

รูปที่ 3.2-16 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

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 - หนองคาย 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 - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร

2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge)
จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ทุ่งนุ่น ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge)
จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงตอนเมือง - 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 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ มีจำนวนทั้งสิ้น 2 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 รวมทั้งมีการก่อสร้างยานเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 3 แห่ง คือ สถานีเขาสวนกวาง สถานีหนองตะกั่ว และสถานีนาทา การดำเนินโครงการมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่งโดยก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟหรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน สถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ โดยวางแผนขออนุมัติภายในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566

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

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



รูปที่ 3.2-17 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย

3.2.1.5 จังหวัดหนองบัวลำภู

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และเพิ่มช่องจราจร

ตารางที่ 3.2-15 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	210	หนองบัวลำภู - เลย ตอน อ.นาหว้า - บ.วังสำราญ (กม.80+190 - 81+821, 84+350 - 94+048)	11.32	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	เปิดให้บริการ ธ.ค.65
2	228	อ.ศรีบุญเรือง - บ.วังหมื่น (กม.59+374 - 84+617)	25.24	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	อยู่ระหว่างดำเนินการ (งบประมาณปี 2564)
3	228	ชุมแพ - หนองบัวลำภู บ.ห้วยสายหนึ่ง - อ.ศรีบุญเรือง	10.80	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2575
4	298	ทางเลี่ยงเมืองศรีบุญเรือง	16.717	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2575 (อยู่ระหว่างพิจารณา EIA)
5	2146	หนองบัวลำภู - เชื้อนอุบลรัตน์ ตอน นามะเพือง - กุดตุ้ม	22.06	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2575
6	2146	หนองบัวลำภู - เชื้อนอุบลรัตน์ ตอน โนนสัง - เชื้อนอุบลรัตน์	19.58	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2575
7	2133	ศรีบุญเรือง - ภูเวียง ตอน บ้านโคก - ภูเวียง	15.80	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู จำนวน 7 โครงการ ซึ่งงานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง งานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย และงานศึกษาความเหมาะสม

ตารางที่ 3.2-16 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นท.5023	แยก ทพ.นท.4001 - บ.หนองหินตั้ง อ.นาแก จ.หนองบัวลำภู	0.80	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	นท.3003	แยก ทล.228 - บ.สร้างเสียน อ.เมือง จ.หนองบัวลำภู	5.64	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	นท.3015	แยก ทล.228 - บ.ดอนปอ อ.ศรีบุญเรือง จ.หนองบัวลำภู	2.80	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	นท.3039	แยก ทล.228 - บ้านโนนสงวน อ.ศรีบุญเรือง จ.หนองบัวลำภู	-	ปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมต่อ
5	นท.3012	แยก ทล.210 - บ้านนาด้วง อ.นาแก จ.หนองบัวลำภู	-	ปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย
6	นท.3038	ถนนผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู สาย ข อ.เมือง จ.หนองบัวลำภู	-	ก่อสร้างเพื่อบริหารจัดการลำดับ ชั้น ทางหลวงและยกระดับความปลอดภัย
7	-	โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมถนนสาย ค ผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู อ.เมือง จ.หนองบัวลำภู	-	ศึกษาความเหมาะสม

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

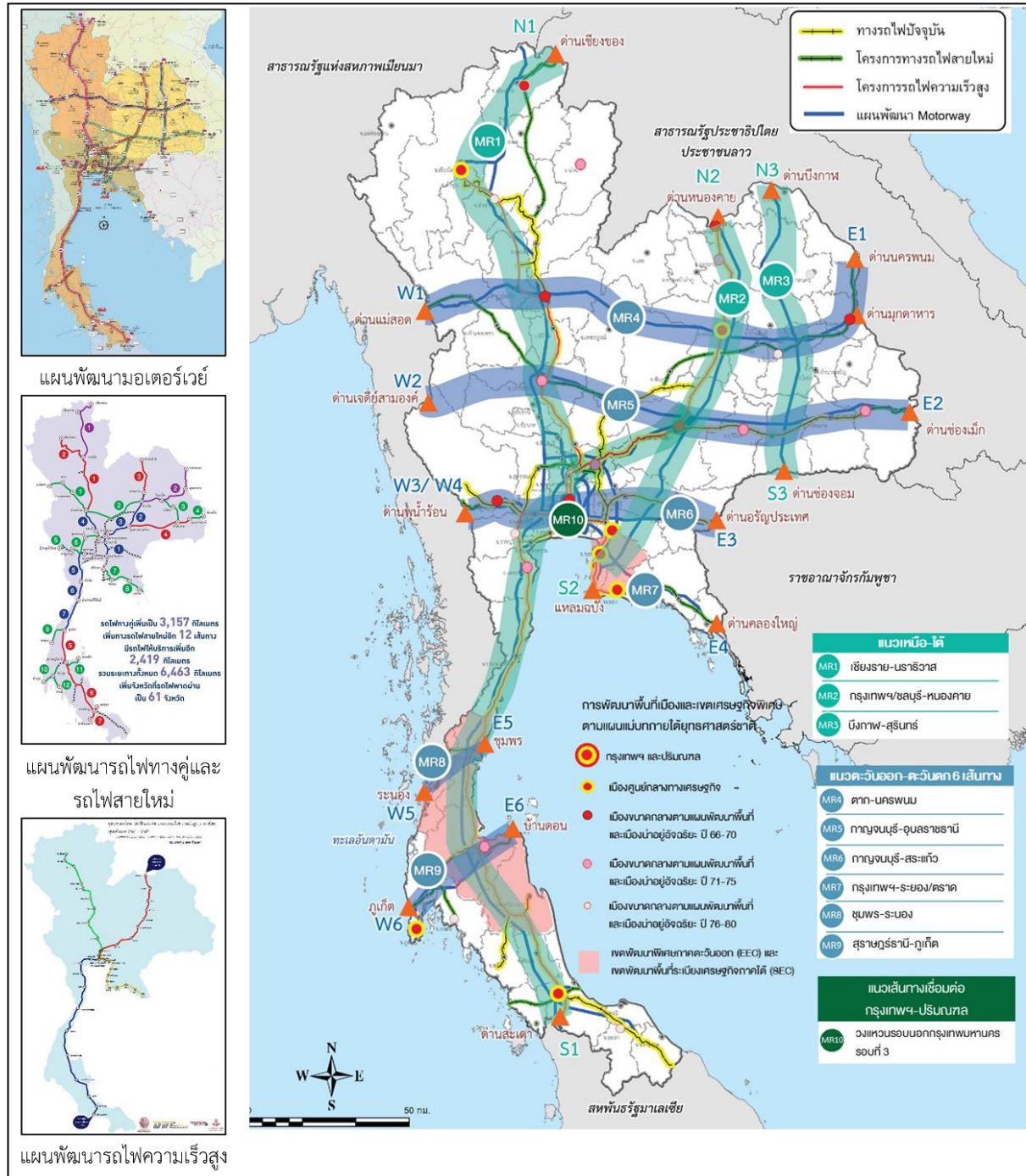
(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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 จังหวัดหนองบัวลำภูไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แต่มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) สาย MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะห่างกับจังหวัดหนองคายซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ MR2 ประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งในอนาคตสามารถเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้ โดยโครงข่าย MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย จะเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด่านชายแดนไทย - สปป.ลาว ที่ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ระยะทางรวมประมาณ 897 กม. แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้

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



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

รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 5 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู ระหว่างวันที่ 11 - 15 มีนาคม 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

เวทีที่	วัน-เวลา	สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย
1	วันจันทร์ที่ 11 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมสิรินธรา 1 โรงแรมเดอะวัน อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ	จังหวัดบึงกาฬ
2	วันอังคารที่ 12 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมลีลาวดี โรงแรมพันล้าน บุติก รีสอร์ท หนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย	จังหวัดหนองคาย
3	วันพุธที่ 13 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมจามจุรี โรงแรมเลยพาเลซ อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย	จังหวัดเลย
4	วันพฤหัสบดีที่ 14 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมชวนพิศ โรงแรมณัฐพงษ์ แกรนด์ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู	จังหวัดหนองบัวลำภู
5	วันศุกร์ที่ 15 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมคริสตัลทอป ชั้น 6 โรงแรมประจักษ์ตรา ดีไซน์ โฮเทล อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี	จังหวัดอุดรธานี

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดอุดรธานี	จังหวัดบึงกาฬ	จังหวัดหนองคาย	จังหวัดเลย	จังหวัดหนองบัวลำภู
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน				
(1) เร่งรัดโครงการถนนในอนาคตทางหลวงหมายเลข 227 ช่วงดงแหลมถึงวังสามหมอ ระยะทางประมาณ 42 กิโลเมตร ขยายช่องจราจร	(1) ควรเร่งรัดโครงการถนนสายอุดรธานี - บึงกาฬ หรือ บึงกาฬ - กุมภวาปี ให้เสร็จโดยเร็ว	(1) เสนอให้พัฒนาเส้นทางเข้าสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้มีขนาดเป็น 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร	(1) ต้องการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ช่วงภูกระดึงไปชุมแพ แต่ยากพอสมควร เนื่องจากต้องผ่านพื้นที่เขตป่าอนุรักษ์	(1) ขอให้พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเวียงจันทน์ ศรีเชียงใหม่ บ้านผือ ท่าบ่อ นาด้วง สุวรรณคูหา เพื่อที่จะไม่ผ่านเข้าตัวเมืองจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย
(2) ทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงอุดรธานีถึงอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร เสนอให้ขยายเป็น 6 ช่องจราจร	(2) เสนอให้ถนนบึงกาฬ - ช่องจอมอยู่ในกรอบการพัฒนา 10 - 20 ปี เพื่อเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางด้านทิศเหนือ - ใต้		(2) ถนนริมโขง เส้นทาง “โรแมนติกรูทส์” จากเชียงคาน ปากชม สังคม หนองคาย ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร จะเป็นประโยชน์ในมิติการขนถ่ายสินค้าไปประเทศจีน และในเรื่องการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นถนนที่สวยงามทั้งเส้น	(2) ถนนเส้นขอนแก่น อุบลรัตน์ โนนสัง ยังเป็น 2 ช่องจราจร ต้องการขยายเป็น 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร

จังหวัดอุดรธานี	จังหวัดบึงกาฬ	จังหวัดหนองคาย	จังหวัดเลย	จังหวัดหนองบัวลำภู
(3) เเรงรัดโครงการทางหลวงหมายเลข 6 เป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	(3) ต้องการเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม		(3) ถนนจากดอยสะเก่งไปภูหลวง เป็นถนนลอยฟ้า ต้องการพัฒนาศักนียภาพสองข้างทาง เพื่อให้เกิดความสวยงาม และจัดทำจุดพักรถที่มีรูปแบบบาหลี่ โดยขอให้ระมัดระวังเรื่องความปลอดภัยเพิ่มเติมไฟฟ้าส่องสว่าง	(3) ถนนเส้นอำเภอศรียบุญเรือง อำเภอสีชมพู และอำเภอชุมแพ ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร ยังเป็น 2 ช่องจราจร ต้องการขยายเป็น 4 ช่องจราจร เนื่องจากถนนหลักแคบ และเป็นเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง
	(4) ขอให้พัฒนาเส้นทางจังหวัดบึงกาฬ - จังหวัดนครพนม เนื่องจากมีถนนทางหลวงชนบทที่รถทัวร์ความสูง 2 ชั้นผ่านไม่ได้ เนื่องจากสายไฟบริเวณดังกล่าวต่ำ และถนนมีโค้งมาก มีปัญหาเรืองโครงสร้างพื้นฐานไม่อำนวยความสะดวก		(4) ถนนทางหลวงหมายเลข 203 ภูเรือ ขอให้ระมัดระวังเรื่องความปลอดภัย เพิ่มเติมไฟฟ้าส่องสว่าง	(4) เสนอให้พัฒนาถนนทางหลวงหมายเลข 2420 จากอำเภอศรียบุญเรือง ตรงขึ้นไปอำเภอนากลาง เพื่อให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้น
	(5) เเรงรัดการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 ให้เสร็จโดยเร็ว			
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง				
(1) ขอให้เร่งรัดโครงการรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมาหนองคาย ระยะทาง 356 กิโลเมตร	(1) เสนอให้ทำทางรถไฟควบคู่ไปกับถนนสายบึงกาฬ - กุมภวาปี	-	(1) ต้องการเส้นทางรถไฟชัยภูมิ - หนองบัวลำภู - เลย	(1) ต้องการให้มีระบบรางเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรม เพื่อสนับสนุนด้านการขนส่ง และเพื่อส่งเสริมนักลงทุนเข้ามาลงทุนด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดอุดรธานี	จังหวัดบึงกาฬ	จังหวัดหนองคาย	จังหวัดเลย	จังหวัดหนองบัวลำภู
(2) เร่งรัดโครงการรถไฟทางคู่ เนื่อง จาก จะ ช่วย ประหยัดเวลาในเรื่องการ ขนส่ง	(2) เสนอระบบรางเชื่อมนครพนม – หนองคาย - บึงกาฬ เพื่อ สนับสนุนการขนส่งและ ท่องเที่ยว		(2) เสนอให้ทำอุโมงค์รถไฟทะลุ จากด่านซ้ายมาภูเรือ เริ่มจาก จังหวัดเชียงใหม่ มาจังหวัด หนองคาย เข้าสู่จังหวัดเลย เพื่อให้ มีเส้นทางเข้าสู่จังหวัดเลยที่ หลากหลาย (3) ต้องการให้มีระบบรางในพื้นที่ จังหวัดเลย	(2) ระบบรางจากจังหวัดชัยภูมิ อำเภอยางชุมแพ อำเภอสว่างแดนดิน จะไกลจากอุตสาหกรรม ในจังหวัดหนองบัวลำภู ต้องการ ให้เชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ อุตสาหกรรม
3) โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ				
-	(1) เสนอให้มีแพขนานยนต์ เพื่อ ช่วยในเรื่องการขนส่ง	-	(1) อำเภอปากชม จังหวัดเลย มีการขนถ่ายสินค้าที่สำคัญคือแร่ ในฝั่งประเทศไทยจะเป็นด้าน ถาวร แต่ทางฝั่งสปป.ลาว ยัง เป็นเพียงด่านประเพณี ต้องการ ให้ยกระดับด่านทั้งสองฝั่งให้เป็น ด่านสากลทั้งสองฝ่าย จะทำให้ คนข้ามจากไทยไปสปป.ลาว ออกเวียงจันทน์แล้วกลับมาไทย ก็จะขับเคลื่อน โดยใช้วิธีการข้าม ทางน้ำเหมือนเดิมโดยใช้เรือแพ ขนานยนต์	-

จังหวัดอุดรธานี	จังหวัดบึงกาฬ	จังหวัดหนองคาย	จังหวัดเลย	จังหวัดหนองบัวลำภู
4) โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ				
-	-	-	(1) ขอให้มีการเพิ่มเที่ยวบินหรือสายการบิน เนื่องจากราคาค่าตัวเครื่องบินจังหวัดเลยมีราคาสูงเนื่องจากมีสายการบินเดียว (2) สนามบินมีสายการบินและเที่ยวบินจำกัด สนามบินคับแคบควรขยายและปรับปรุงให้เป็นสากล	-

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย และจังหวัดหนองบัวลำภู ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือแนวเส้นรุ้งที่ 16-18 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 100-103 องศาตะวันออก มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 34,346.28 ตร.กม. หรือประมาณ 21,466,425 ไร่ คิดเป็นประมาณร้อยละ 24.08 และร้อยละ 6.69 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และประเทศไทยตามลำดับ มีพื้นที่เป็นอันดับ 2 ของภาค รองจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

การใช้ประโยชน์ที่ดินรายจังหวัด โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีเนื้อที่รวมประมาณ 21,466,425 ไร่ คิดเป็นประมาณร้อยละ 20.34 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และร้อยละ 6.69 ของประเทศไทย โดยจังหวัดอุดรธานีมีพื้นที่มากที่สุด คือ 11,730.30 ตร.กม. หรือ 7,331,439 ไร่ รองลงมาคือ จังหวัดเลย (11,424.61 ตร.กม./7,140,382 ไร่) จังหวัดบึงกาฬ (4,305 ตร.กม./2,690,625 ไร่) จังหวัดหนองบัวลำภู (3,859.09 ตร.กม./2,411,929 ไร่) และจังหวัดหนองคาย (3,027.28 ตร.กม./1,892,050 ไร่) ตามลำดับ นอกจากนี้ ในปี 2562 จากเนื้อที่ทั้งหมดของกลุ่มจังหวัดฯ สามารถแบ่งได้เป็นเนื้อที่ถือครองเพื่อการเกษตร 11,071,733 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 51.58 พื้นที่ป่าไม้ 3,441,174 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 16.71 ของเนื้อที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด โดยในส่วนของเนื้อที่ถือครองทางการเกษตรนั้น พบว่า ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพาะปลูกนาข้าว ประมาณ 5,071,805 ไร่ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 45.81 ของพื้นที่ถือครองทางการเกษตรทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 54.19 เป็นพื้นที่เพาะปลูกพืชไร่ (ข้าวโพด อ้อย ยางพารา) สวนไม้ผล/ไม้ยืนต้น สวนผัก/ไม้ดอกไม้ประดับและการเกษตรอื่นๆ เป็นต้น

ผลการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีดังนี้

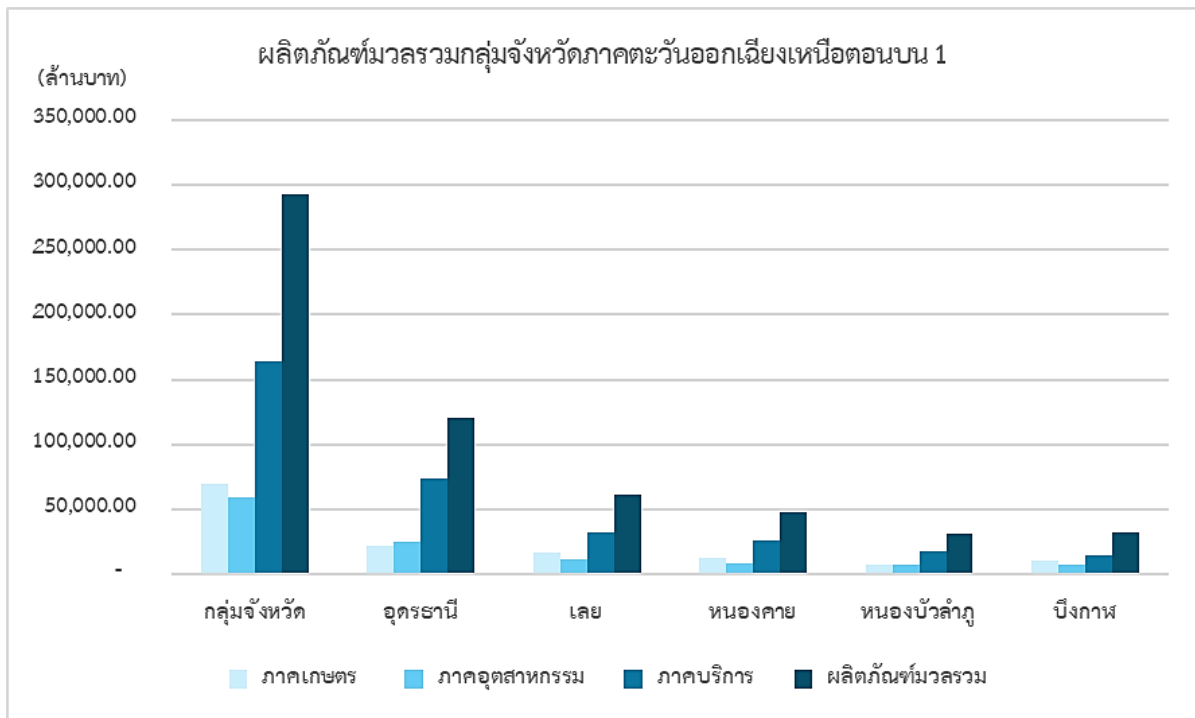
1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีประชากรรวม 3,635,050 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50 ของประชากรทั้งประเทศ มีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จำนวน 1,558,528 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย จำนวน 635,142 คน จังหวัดหนองคาย จำนวน 514,021 คน จังหวัดหนองบัวลำภู จำนวน 506,872 และจังหวัดบึงกาฬมีประชากรน้อยที่สุด คือ 420,487 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.292 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดอุดรธานี มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.121 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 41.21 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย เท่ากับ 0.061 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.92 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดหนองคาย เท่ากับ 0.047 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.18 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดบึงกาฬ เท่ากับ 0.032 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.86 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดและจังหวัดหนองบัวลำภู เท่ากับ 0.032 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.84 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดเมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี พบว่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยภาคบริการมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 56.14 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร ปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 69,105 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 มูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 62,742 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 10.14 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา และข้าวโพดสัตว์เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง) และมันสำปะหลัง และพืชสวน ได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน และน้ำมันปาล์ม

1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2566 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศไทยมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) ทั้งสิ้น 2,125 โรงงาน เงินลงทุน 257,835 ล้านบาท คนงานรวม 63,351 คน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 252 โรงงาน ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2565 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 50 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 5.66 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 9,499 ล้านบาท คนงานรวม 1,276 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ อุดรธานี รวม 16 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคายและจังหวัดเลยจำนวนโรงงานเท่ากันอยู่ที่ 10 โรงงาน จังหวัดบึงกาฬ รวม 9 โรงงาน และจังหวัดหนองบัวลำภู

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 4,415,214 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 57.22 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 10,834,994 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 9,036,080 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 1,798,914 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 26,269.47 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 21,083.18 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 5,186.29 ล้านบาท

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี 3,444,141 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย 2,307,922 คน จังหวัดเลย 2,144,090 คน จังหวัดบึงกาฬ 825,862 คน และจังหวัดหนองบัวลำภู 314,065 คน ตามลำดับ

1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

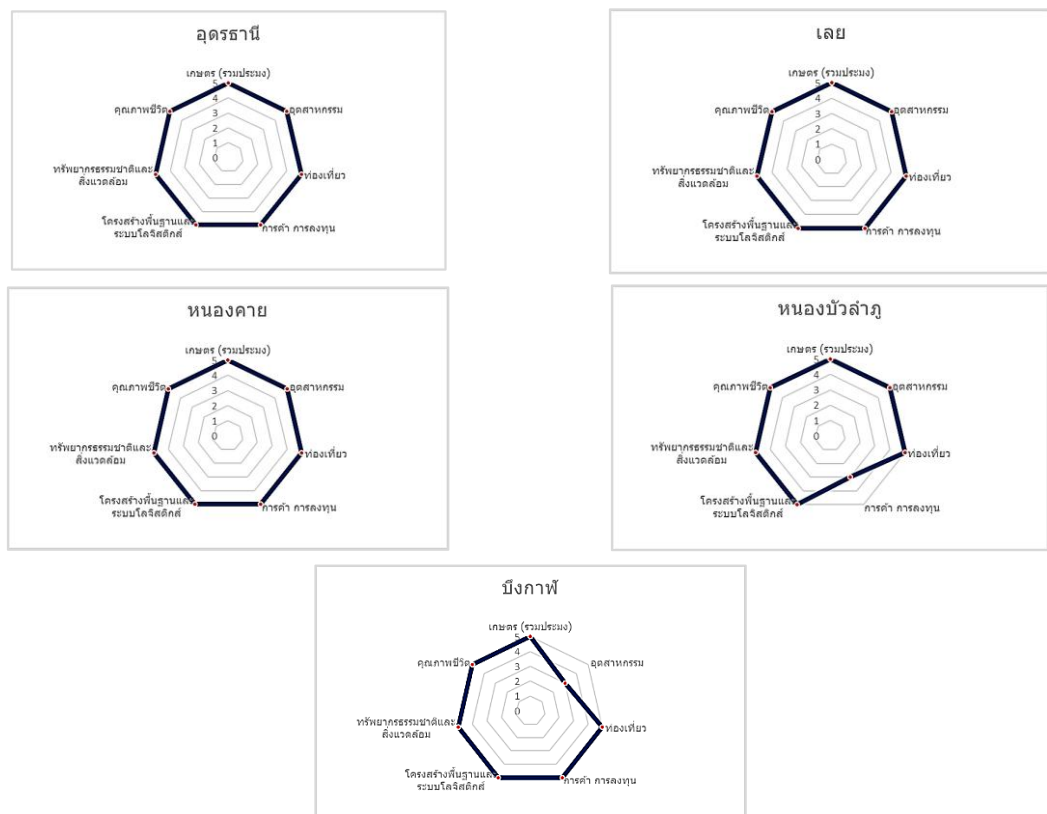
จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด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

1. ระดับ 5 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
2. ระดับ 4 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด
3. ระดับ 3 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน

4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนานี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์โครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด
5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่อย่างใด

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เน้นการพัฒนาในด้านเกษตร ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคุณภาพ การวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่าจังหวัดอุดรธานี เลยและหนองคายมีประเด็นการพัฒนาครอบคลุม ทุกด้าน จังหวัดบึงกาฬ ไม่ระบุในประเด็นการพัฒนาและไม่มีโครงการและงบประมาณในการพัฒนา อุตสาหกรรม ส่วนจังหวัดหนองบัวลำภูมีการส่งเสริมการค้าการลงทุนในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีโครงการ และงบประมาณในการพัฒนาส่วนนี้

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่การศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือ “เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้า และโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน” และมีประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดให้ได้มาตรฐาน
- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุน และการค้าชายแดน
- พัฒนาและยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยสู่เกษตรอินทรีย์อย่างเป็นระบบ
- การรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- พัฒนาทุนมนุษย์และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.0	5.0	5.0	5.0
2) ภาคเกษตร	5.5	8.5	8.5	8.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	0.5	8.0	8.0	8.0
4) ภาคบริการ	3.0	5.0	5.0	5.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	10.50	16.0	16.0	16.0

หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

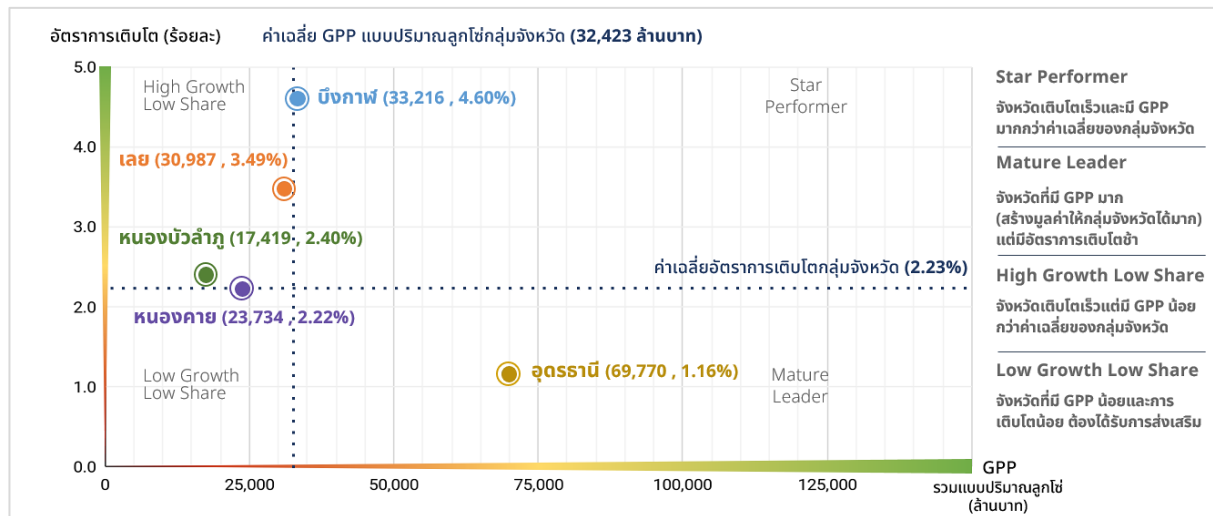
1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 4.0, 5.5, 0.5 และ 3.0 ในขณะที่รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 10.50

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5.3 จะเห็นว่า จังหวัดบึงกาฬเป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตกลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดอุดรธานีเป็น Mature Leader คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า จังหวัดเลย และจังหวัดหนองบัวลำภูเป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม

แบบห่วงโซ่สั้นกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว และจังหวัดหนองคายเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่สั้นและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

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

จากการวิเคราะห์ด้วย radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.89
2) ภาคเกษตร	5.00
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.79
4) ภาคบริการ	4.78
5) รายได้การท่องเที่ยว	5.00

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้ดังนี้

- (1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 8.5 และ 16.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4
- (2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.89, 4.79 และ 4.78 ตามลำดับ ซึ่งค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0, 8.0 และ 5.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3

ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.48
2) ภาคเกษตร	4.33
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.29
4) ภาคบริการ	4.51
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.75

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้ดังนี้

เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.48, 4.33, 4.29, 4.51 และ 4.75 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0, 8.5, 8.0, 5.0 และ 16.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

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

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ขยายตัวร้อยละ 5.0 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 8.5, 8.0, 5.0 และ 16.0 ตามลำดับ

1.4) บทวิเคราะห์ฉลากทัศนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 – 2570 (ฉลากทัศนที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมกลุ่มย่อย (ฉลากทัศนที่ 3) ซึ่งเป็นฉลากทัศนหลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉลากทัศนสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในหัวข้อถัดไปรายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ** น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรมถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคบริการ โดยภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 8.5 และ 8 ในขณะที่ภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 5

(3) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 16

1.5) ข้อเสนอฉลากทัศนสำหรับกลุ่มจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ข้อเสนอฉลากทัศนการพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉลากทัศนที่ 2) ร่วมกับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉลากทัศนที่ 3) ดังแสดงใน ตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉลากทัศนสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	5.0
2) ภาคเกษตร	8.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	8.0
4) ภาคบริการ	5.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	16.0

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉลากทัศนกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0 8.5 8.0 และ 5.0 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉลากทัศนที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉลากทัศนที่ 3) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉลากทัศนที่ 4) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคเศรษฐกิจ จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถ “เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุน และการค้าชายแดน” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

สำหรับรายได้การท่องเที่ยว ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 16.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้การท่องเที่ยวเป็นร้อยละ 16.0 จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถ “พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดให้ได้มาตรฐาน” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

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** พิจารณาส่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน

- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว

- **S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม** พิจารณาศูนย์วิจัย สถาบันการศึกษาและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ รวมทั้งต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น

จุดอ่อน (Weakness: W) เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคม เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง โดยจะวิเคราะห์จุดอ่อนของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **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 ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าของชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

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

โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** พิจารณาการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน** พิจารณาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การขยายโครงข่ายด้านคมนาคม รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี** พิจารณาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

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

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

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู มีชัยภูมิที่โดดเด่นที่เชื่อมไปสู่ “ประตูการค้า การลงทุนในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง” ภูมิประเทศที่เป็นธรรมชาติสวยงาม การท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์และวัฒนธรรมรองรับการท่องเที่ยววิถีชีวิตกลุ่มแม่น้ำโขง มีการกำหนดตำแหน่งการพัฒนา “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมกลุ่มแม่น้ำโขง” มีเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางโรแมนติก รุท (Romantic Route) และเส้นทางนาคี รุท (Nakee Route) โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เชื่อมโยง 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม และประเทศจีน และมีระบบคมนาคม การขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การค้าชายแดน และระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) และมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เชิงธรรมชาติ เชิงความเชื่อ ศรัทธา และวัฒนธรรมที่โดดเด่น

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ยังขาดประสิทธิภาพ และไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมทั้งระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่พร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว และพื้นที่ยังไม่มีศูนย์ One stop service ด้านการค้า การลงทุน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมการพัฒนาด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ ด้านการค้า การลงทุน ด้านการเกษตรครบวงจร ด้านการท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลดีต่อการค้าการลงทุนและการค้าชายแดน FTA (Free Trade Agreement) และการเปิดเส้นทางโลจิสติกส์เชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ วิกฤติภัยธรรมชาติ และความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทบต่อภาคเกษตรกรรม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ภัยธรรมชาติเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการผลิตในภาคการเกษตร การเกิดโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน พืช และสัตว์ รวมทั้งการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการกีดกันทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคอีสาน (NeEC – Bioeconomy) ได้แก่ จังหวัดอุดรธานีและหนองคาย - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดหนองคาย - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดหนองคาย เลย และบึงกาฬ - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดหนองคายและเลย - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดหนองคาย เลย บึงกาฬ - จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-บอลิคำไซ หนองคาย: จุดผ่านแดนถาวร (ด่านท่าเสาใต้ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ด่านตรวจคนเข้าเมืองสถานีรถไฟหนองคาย) และจุดผ่อนปรนทางการค้า 4 จุด (บ้านเปงจาน บ้านจุมพล บ้านหม้อ บ้านม่วง) เลย: จุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอท่าลี่ อำเภอเชียงคาน บ้านคกไฟ สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย-ลาว) จุดผ่อนปรนการค้า 3 แห่ง (บ้านนาเหมือง แพร่ บ้านนาข่า บ้านนากระเซิง) บึงกาฬ: จุดผ่านแดนถาวร (อำเภอบึงกาฬ) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านป่งคล้า บ้านห้วยคต) จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้าง (จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-บอลิคำไซ)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - หนองคายและบึงกาฬมีการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยใช้แพขนานยนต์และเรือโดยสารข้ามฟากทำให้มีข้อจำกัดและความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเมื่อเทียบกับการใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขง - หนองบัวลำภูขาดโครงข่ายทาง และการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัดและการพัฒนาขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - อุดรธานีมีระยะทางห่างไกลจากท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (แหลมฉบัง) และกรุงเทพมหานคร ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง - เลยขาดระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว - ระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกไม่พร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว - การต่อยอด ยกระดับ เพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรไม่เพียงพอ - การบริหารจัดการน้ำไม่เพียงพอต่อภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม - ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางรายได้ และหนี้สินครัวเรือน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด และสายรองเชื่อมโยงพื้นที่ - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย) แห่งที่ 5 (บึงกาฬ) เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และจุดพักรถ - ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ท่าอากาศยานเลย - สถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัด ซึ่งสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย มีศักยภาพในการเป็นศูนย์การเชื่อมต่อของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR-MAP) - โครงการรถไฟความเร็วสูงที่เริ่มดำเนินการแล้ว - สถานีรถไฟในหลายจังหวัด เช่น สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟนาทา - เส้นทางขนส่งทางน้ำ ที่ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำโขงจึงมีศักยภาพขนส่งทางน้ำข้ามฝั่งไปยัง สปป.ลาว เป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้าเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - พื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการผลิตสินค้าทางการเกษตรที่หลากหลายและโดดเด่น - สินค้า GI แต่ละจังหวัดอุดรธานี (เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดหนองคาย (กล้วยตากสังคม สับปะรดศรีเชียงใหม่ ปลายินละคร้างแม่น้ำโขงหนองคาย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดหนองบัวลำภู (เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดเลย (ไวน์ที่ราบสูงภูเรือ ข้าวเหนียวแดงเมืองเลย ข้าวเหนียวชีวเกลี้ยงเมืองเลย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดบึงกาฬ (สับปะรดบึงกาฬ ผ้าหมักโคลนบึงกาฬ) - แหล่งอุตสาหกรรมหลายอย่าง เช่น อาหาร ยาง และผลิตภัณฑ์ยาง และมีนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี (ขนาด 2,213 ไร่) (บึงกาฬเป็นพื้นที่ปลูกยางพาราเป็นอันดับที่ 1 ในภาคฯ (อันดับที่ 7 ของประเทศ)) เครื่องดื่ม สินค้าเกษตรแปรรูป รวมทั้งโรงงานน้ำตาล โรงงานยาง โรงไม้หินที่สำคัญในจังหวัดเลย S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำพุของการท่องเที่ยว	- การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพและทักษะขั้นสูง ยังไม่ครอบคลุม - ผู้ประกอบการมีทักษะด้านการสื่อสารและการค้าการลงทุน ไม่เพียงพอ - การพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวในบางพื้นที่ ขาดมาตรฐานอย่างเพียงพอ - ไม่มีศูนย์ One stop service ด้านการค้าการลงทุนประจำพื้นที่ - ไม่มีอุตสาหกรรมแปรรูปขั้นสูง รองรับผลผลิตทางการเกษตร มีเพียงอุตสาหกรรมขั้นต้น - การเคลื่อนย้ายของแรงงานในพื้นที่ไปทำงานที่อื่น W2 อุบัติเหตุทางถนน - บึงกาฬมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน - อุดรธานีมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน - หนองบัวลำภูมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 20 คนต่อประชากร 1 แสนคน - หนองคายมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน - เลยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่ - บุคลากรด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ขาดประสิทธิภาพ - ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ที่เพียงพอ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - บึงกาฬเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.68) - อุดรธานีเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.50) - หนองบัวลำภูเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.48)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (ลุ่มน้ำโขง ภูเขา ดอกไม้ 3 ถาด ดอกไม้เมืองหนาว) การท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน เมืองไมซ์ซิตี้ เมืองสปอร์ตซิตี้ เมืองสมุนไพร การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (การแต่งกายที่เป็นเอกลักษณ์ ผีตาโชน ไทดำ ภาษา) การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (บ้านเชียง และภูพระบาท) - เลย์เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 26.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 5,080 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 54.3% - บึงกาฬเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 853.4 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 18.3% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,595 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 68.6% - หนองคายเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 3.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 48.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 7,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 115.9% - หนองบัวลำภูเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 15.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 366 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 75.1% - อุดรธานีเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 4.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 37.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 11,995 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 98.2% S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางศาสนา วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณี ของชนเผ่าที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น ผีตาโชน ไทดำ ต้นทุนทางภูมิปัญญาหัตถกรรมผลิตภัณฑ์ชุมชน ผ้าหมักโคลน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน มรดกโลก แหล่งเมืองสมุนไพรและเขตพัฒนาการท่องเที่ยว ธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - ศูนย์บริการทางการแพทย์ ระบบบริการสุขภาพที่ได้มาตรฐานสากล JCI และมาตรฐาน HA ในระดับอนุภูมิภาค การจัดการขยะมูลฝอยชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ	- หนองคายเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.42) สัดส่วนวัยแรงงานในพื้นที่ลดลง - เลย์เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.23) - ปัญหาเสพติด - ขาดการใช้เทคโนโลยีในการสอนออนไลน์ นักเรียนขาดสื่อ อุปกรณ์การเรียนออนไลน์ - แรงงานส่วนใหญ่ขาดความรู้และทักษะต่ำ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ศูนย์วิจัยและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ด้านการเกษตรและสหกรณ์ ด้านพืช ข้าว ยางพารา ปศุสัตว์ ประมง ศูนย์เรียนรู้การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร และศูนย์ปราชญ์ชาวบ้าน สถานศึกษามีศักยภาพช่วยเพิ่มทักษะฝีมือของแรงงานและให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ SMEs และ OTOP - แรงงานมีทักษะ	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เลย์ หนองคาย บึงกาฬ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง (เลย์ หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร) - อุดรธานี หนองบัวลำภู อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน (ชัยภูมิ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ อุดรธานี หนองบัวลำภู) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว และการเชื่อมโยงกับวิถีชีวิตลุ่มน้ำ สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง - กลุ่มจังหวัดร่วมมือส่งเสริมการเป็น “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง บนเส้นทางโรแมนติก (Romantic Route) และนาฮี (Nakhee Route) - การได้รับโอกาสเป็นเจ้าภาพมหกรรมพืชสวนโลก ในปี พ.ศ.2569 - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน - ประเทศเพื่อนบ้านมีความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มจังหวัด - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ - การส่งเสริมด้านการกีฬา เช่นทีมฟุตบอลไทยแลนด์พรีเมียร์ลีก เพื่อต่อยอดการท่องเที่ยวเชิงกีฬา O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค นโยบายระเบียงเศรษฐกิจ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษ - การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลดีต่อการค้าการลงทุน และการค้าชายแดน - นโยบายส่งเสริมการพัฒนาด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตร ครบวงจร ด้านการท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ สิ่งแวดล้อม และภูมิศาสตร์ของโลก - การเกิดโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน พืช และสัตว์ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจ และการค้า - การแข่งขันทางเศรษฐกิจ และการกีดกันทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน - ความขัดแย้ง การเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจโลก และภาวะเงินเฟ้อ - ปัญหายาเสพติด - การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย - ปัญหาการนำสินค้าราคาถูกและด้อยคุณภาพ และการลักลอบนำเข้าสินค้าโดยผิดกฎหมาย T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานภาคการเกษตรมีแนวโน้มลดลง การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น อัตราการเกิดน้อยลง ทำให้ต้องพึ่งพาแรงงานต่างชาติ - รูปแบบการก่ออาชญากรรมมีความสลับซับซ้อน และมีแนวโน้มเป็นอาชญากรรมข้ามชาติมากขึ้น - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - ปัญหาการลักลอบลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- โครงการพัฒนาคมนาคม เช่น รถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) รถไฟทางคู่ สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว การพัฒนาด่านการค้า โครงการทางเลี่ยงเมือง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาเชื่อมโยงกับสนามบิน เป็นต้น - การพัฒนาโครงการรถไฟ จีน-ลาว - การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล และเศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การพัฒนาด้านเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์โดยมีมูลค่าสูง - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - งานมหกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นในพื้นที่ เช่น พืชสวนโลก กีฬา ผ้าพื้นเมือง อาหาร ฯลฯ นำไปสู่การเชื่อมโยงในภูมิภาค	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุดรธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC Bioeconomy) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด มีถนนสายหลักหมายเลข 22 210 216 และ 227 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุก 2 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - การขนส่งทางอากาศที่สะดวกโดยใช้สนามบินอุดรธานี (UTH) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - แหล่งการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐานในชนบทยังไม่ทั่วถึงและขาดการซ่อมบำรุง ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - ที่ตั้งจังหวัดอุดรธานีมีระยะทางห่างไกลจากท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (แหลมฉบัง) และกรุงเทพมหานครทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 18 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ - สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมไม่สามารถรองรับการขยายตัวของการพัฒนาในอนาคตได้ - ปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายด้าน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สินค้าพื้นเมือง ผ้าทอมือและผลิตภัณฑ์ชุมชน ที่มีผู้ประกอบการ SME วิสาหกิจชุมชนที่มีความสามารถในการแข่งขัน - แหล่งอุตสาหกรรมอาหารและการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญซึ่งมีความสามารถในการแข่งขันสูงและนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี (ขนาด 2,213 ไร่) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนาแกด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 4.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 217.1% และ ปี 2566 37.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 11,995 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 195.3% ปี 2566 98.2% - เมืองมรดกโลก 2 แห่ง ได้แก่ บ้านเชียงกับภูพระบาท - เมืองมรดกโลก 2 แห่ง ได้แก่ บ้านเชียงกับภูพระบาท - เมืองมรดกโลก 2 แห่ง ได้แก่ บ้านเชียงกับภูพระบาท - เมืองมรดกโลก 2 แห่ง ได้แก่ บ้านเชียงกับภูพระบาท - เมืองมรดกโลก 2 แห่ง ได้แก่ บ้านเชียงกับภูพระบาท S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์บริการทางการแพทย์ในระดับอนุภูมิภาค - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น และแหล่งมรดกโลกเมืองสมุไพรและเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - แรงงานที่มีทักษะนำความรู้และประสบการณ์มาพัฒนาจังหวัด - การจัดการขยะมูลฝอยชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ	- เกษตรกรรมยังพึ่งพาเกษตรเชิงเดี่ยว W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.50) - บุคลากรที่มีความรู้ด้านไอซี ทีไอ ท่องเที่ยวไม่เพียงพอ - ครั้วเรือนมีรายได้น้อย เงินออมต่ำ ภาระหนี้เพิ่มมากขึ้น ความเหลื่อมล้ำทางรายได้สูง - ภาวะความเจ็บป่วยจากโรคเรื้อรังอยู่ในเกณฑ์สูง ภาวะสุขภาพจิต ความโดดเดี่ยว ช่องว่างระหว่างวัย - ประสิทธิภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ - การศึกษาเฉลี่ยต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานการศึกษา ทั้งผลการทดสอบ O-NET, RT, NT, V-NET, N-NET, B-NET - ปัญหายาเสพติดก่อให้เกิดปัญหาสังคมเพิ่มขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - การเป็นเจ้าภาพมหกรรมพืชสวนโลก ปี พ.ศ. 2569 และการได้สิทธิ์ในการจัด L'etape Thailand by tour de France - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงยังคงเติบโตและมีแนวโน้มที่จะมีการค้าขายภายในภูมิภาคเพิ่มขึ้น การส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ (EWE, NeEC) - การขยายโครงข่ายด้านคมนาคมไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) - การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมของจังหวัด - นโยบายการส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนเพื่อสร้างเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว (BCG)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศโลก ภัยพิบัติทางธรรมชาติมากขึ้นและรุนแรงขึ้น T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของสถานการณ์โลกทั้งทางเศรษฐกิจและการเมือง - ต้นทุนการผลิตมีการปรับตัวสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเข้าสู่สังคมสูงวัยที่มีผลกระทบต่อตลาดแรงงาน - ภาวะสุขภาพของประชากร และความเข้มแข็งทางสังคม T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์

โอกาส	อุปสรรค
- การพัฒนาระบบดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - พื้นที่การพัฒนาระเบียงนวัตกรรมสุขภาพ (Wellness) ซึ่งสามารถสร้างเศรษฐกิจโดยนำฐานการแพทย์มาเสริมศักยภาพ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ความหลากหลายทางชีวภาพเป็นโอกาสสู่การส่งออกอาหารแห่งอนาคต	- การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดบึงกาฬ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร (อำเภอบึงกาฬ) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านบึงคล้า บ้านห้วยคาด) จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้าง (จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ-บอลิคำไซ) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 212 222 2026 2094 2095 2142 2145 และ 2267 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง - โครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ สะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 5 เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และการขนส่งทางน้ำ S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ สับปะรดบึงกาฬ ผ้าหมักโคลนบึงกาฬ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่ปลูกยางพาราเป็นอันดับที่ 1 ในภาคฯ (อันดับที่ 7 ของประเทศ) ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - โรงงานยางอัดแท่งหลายแห่งสามารถรองรับวัตถุดิบยางก้อนถ้วย และน้ำยางสดได้มาก - แหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดินจำนวนมากสามารถพัฒนาระบบชลประทานให้เพียงพอต่อการเกษตร (ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยต่อปีเป็นอันดับ 2 ของภาคฯ)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - การขนส่งสินค้าข้ามแดนใช้แพขนานยนต์และเรือโดยสารข้ามฟากทำให้มีข้อจำกัดและความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเมื่อเทียบกับการใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขง - ขาดระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นเมืองและเชื่อมต่อโดยรอบ - โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน เส้นทางขนส่งเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่สะดวกและปลอดภัย W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 21 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565/ 2570/ 2575/ 2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว การมีส่วนร่วมของชุมชน - การลักลอบค้ายาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย มีการลักลอบตัดไม้ทำลายป่าและนำไม้มีค่าข้ามแดน - พื้นที่ชลประทานน้อย ขาดการกักเก็บน้ำและส่งน้ำ - ดินส่วนใหญ่เป็นดินลูกรัง หนาดินตื้นและอุดมสมบูรณ์ต่ำ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 853.4 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 318.7% และ ปี 2566 18.3% รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,595 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 294.2% ปี 2566 68.6% - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอุดมสมบูรณ์ อาทิ เช่น ภูเขา น้ำตก พื้นที่ชุ่มน้ำโลก (Ramsar Sites) และพื้นที่ติดกับภูเขา 4 อำเภอ มีพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขง 4 อำเภอ ที่ว่า "จังหวัด 4 โขง 4 เขา" - ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ผลิตภัณฑ์ภายในชุมชนที่ขึ้นชื่อ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ดันทุนทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า ผลิตภัณฑ์ชุมชน ผ้าหมักโคลน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน	- เกษตรกรมีปัญหาค่าการถือครองที่ดิน การเข้าถึงแหล่งเงินทุน - พื้นที่ป่าสมบูรณ์มีน้อย (ร้อยละ 7.01 ของพื้นที่จังหวัด) - ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมไม่เพียงพอ - เกษตรกรมุ่งใช้สารเคมี ขาดความรู้การผลิต แปรรูปการตลาด - สินค้าเกษตรที่มีมาตรฐานมีน้อย และไม่หลากหลาย - ผู้ประกอบการขาดทักษะความรู้ด้านการค้าระหว่างประเทศ - ขาดการจัดการแหล่งท่องเที่ยวสะดวกปลอดภัย ขาดบุคลากร - ไม่มีศูนย์กลางในการรวบรวมและจำหน่ายสินค้า OTOP - ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ที่เพียงพอ - ส่วนราชการขาดเทคโนโลยีทันสมัย การบูรณาการฐานข้อมูล W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.68) - อัตราค่าครองชีพสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - ขาดแรงงานทักษะฝีมือระดับสูง - ผลสัมฤทธิ์การศึกษามีค่าเฉลี่ยต่ำกว่าระดับประเทศ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง - การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายทางการค้าการลงทุนของสาธารณรัฐประชาชนจีน Belt and Road Initiative: BRI โครงการรถไฟความเร็วสูง จากคุนหมิงมาถึงนครหลวงเวียงจันทน์ - นโยบายการส่งเสริมการเชื่อมโยงการค้า การส่งเสริมการค้าการลงทุนภายในประเทศและระหว่างประเทศ อาทิ กรอบความร่วมมือทวิภาคี พหุภาคี GMS/EWEC บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางการค้าการลงทุนในระดับพื้นที่กับประเทศเพื่อนบ้าน (3 ประเทศ 9 จังหวัด, คณะกรรมการร่วมชายแดนฯ) ทำให้มีการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) การเชื่อมโยงเส้นทาง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - สภาวะโลกร้อน (Global Warming) ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อากาศแปรปรวนฉับพลัน (เอลนีโญ - El Nino แห่งแล้ง) (ลานีญา - La niya ปริมาณฝนมาก, น้ำท่วม) - การขึ้นลงของระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่ไม่สามารถคาดการณ์ ได้ทำให้เกิดความเสียหายต่อการผลิตสินค้าเกษตร - สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดต่อร้ายแรงในคน และสัตว์ (อาทิ Lumpy Skin Disease ในโค กระบือ) T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว

โอกาส	อุปสรรค
หมายเลข R8, R12 และ R13 การพัฒนาด้านศุลกากร บึงกาฬ นโยบายแผนแม่บททางพิเศษและระบบราง (MR-Map) เช่น และการเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างบึงกาฬ และกุมภวาปี อุดรธานี - ความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน (ลาว - จีน เวียดนาม) มีกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และการทำความตกลง MOU ด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน - โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของจังหวัดก่อสร้าง Land Mark ลานวัฒนธรรม อาคารที่ทำการหน่วยงานสำคัญบริเวณ ริมฝั่งแม่น้ำโขง เพื่อให้เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม - นโยบายของภาครัฐให้ความสำคัญกับภาคการเกษตร O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความนิยมของผู้บริโภคที่รักสุขภาพ และกระแสการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้สินค้าเกษตรและอาหารปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ เป็นที่ต้องการของตลาด - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	- ปัญหาการเมืองภายนอกและภายในประเทศ ส่งผลต่อความผันผวนของราคาสินค้าเกษตรและปัจจัยทางการผลิต - ความต้องการไม่มีค่าทางเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีการลักลอบตัดไม้ทำลายป่า - การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers) เป็นอุปสรรคสำคัญในการส่งออกสินค้าออกไปยังประเทศ ที่มีมาตรการ อาทิ มาตรการสุขอนามัยพืช การใช้แรงงานผิดกฎหมาย มาตรการทางสาธารณสุข โรคติดต่อ - การเปิดเสรีทางการค้า และกรอบความร่วมมือ ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทำให้การแข่งขันสูงขึ้น สินค้าต้นทุนต่ำเข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาดกับสินค้าภายในประเทศ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - อัตราค่าแรงงานและปัจจัยการผลิตราคาสูง - การเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน - ขาดความต่อเนื่องของการดำเนินงานจากการโยกย้ายข้าราชการ - ขาดการศึกษาวิจัย/ผู้เชี่ยวชาญหรือนักวิจัยในการพัฒนาแปรรูปผลิตภัณฑ์จากยางพาราและสินค้าชุมชนเพื่อเพิ่มมูลค่า - รูปแบบการก่ออาชญากรรมมีความสลับซับซ้อน และมีแนวโน้มเป็นอาชญากรรมข้ามชาติมากขึ้น - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเลย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอท่าลี่ อำเภอเชียงคาน บ้านคอกไฟ สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย-ลาว) จุดผ่อนปรนการค้า 3 แห่ง (บ้านนาเหมืองแพร่ บ้านนาข่า บ้านนากระเซิง) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 21 201 210 และ 211 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - การขนส่งทางอากาศมีสนามบินเลย (LOE) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ไวน์ที่ราบสูงภูเรือ ข้าวเหนียวแดงเมืองเลย ข้าวเหนียวชีวเกลี้ยงเมืองเลย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - อุตสาหกรรมสำคัญมีความหลากหลาย เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานยาง โรงไม้หิน - ทรัพยากรธรรมชาติ ดินมีคุณภาพ และน้ำใต้ดิน สภาพภูมิอากาศเหมาะต่อการปลูกพืชเศรษฐกิจและพืชเมืองหนาว - เกษตรกรรุ่นใหม่ (Smart Farmer/Young Smart Farmer) เป็นเกษตรกรที่มีการบริหารจัดการด้านการเกษตรอย่างยั่งยืน S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 141.8% และ ปี 2566 26.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 5,080 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 197.2% ปี 2566 54.3% - สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเหมาะสมกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่นและเส้นทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ภูเรือ ดอกไม้ 3 ถู ดอกไม้เมืองหนาว การแต่งกายที่เป็นเอกลักษณ์ การท่องเที่ยวและการค้าชายแดน ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น ผีตาโขน ไทดำ ภาษา S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น ผีตาโขน ไทดำ - สถาบันการศึกษาให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ SMEs และ OTOP - สถานพยาบาลมาตรฐานคุณภาพ HA มากกว่าร้อยละ 80	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 26 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565/2570/2575/2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การลักลอบขนของผิดกฎหมายตามชายแดน การเคลื่อนย้ายแรงงานต่างชาติด การบุกรุกและถือครองที่ดินของตัวแทน และการตัดไม้ทำลายป่า - แหล่งน้ำเพื่อการเกษตรยังไม่เพียงพอ - ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรมและถูกทำลาย - ระบบการจัดการขยะที่มีประสิทธิภาพ - ระบบสัญญาณอินเทอร์เน็ตยังไม่ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยว - ขาดกลยุทธ์การตลาดการท่องเที่ยวให้เที่ยวได้ทั้งปีทั่วทั้งจังหวัด - เกษตรกรขาดการวางแผนการผลิต/การตลาดสถาบันเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรขาดความเข้มแข็งผลิตภาพด้านการเกษตรต่ำ - อุตสาหกรรมส่วนมากมีขนาดเล็กและ OTOP ไม่ได้มาตรฐานระดับชาติหรือสากล - ผู้ประกอบการยังขาดความรู้ด้านเทคโนโลยี ขาดความคิดสร้างสรรค์ และทักษะแรงงานด้านการผลิตค่อนข้างต่ำ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.23) - บุคลากรด้านการท่องเที่ยวขาดความรู้ด้านภาษาอังกฤษ ภาษาจีน การบริหารจัดการ การสื่อสารการใช้สื่อ (Social) และมีปัญหาความขัดแย้งภายในชุมชนแหล่งท่องเที่ยว - อัตราส่วนหนี้เฉลี่ยต่อรายได้ของครัวเรือนสูงขึ้น - ปัญหาสุขภาพ โรคอ้วน โรค NCD - ปัญหายาเสพติด - ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
	- ขาดการใช้เทคโนโลยีในการสอนออนไลน์ นักเรียนขาดสื่อ อุปกรณ์การเรียนออนไลน์
โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง - พื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน - จังหวัดนำร่องพัฒนาการท่องเที่ยวสีเขียวลุ่มวัฒนธรรมล้านช้าง สี่เมือง สองประเทศ - นโยบายการส่งเสริมจุดผ่อนปรนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสานตอนบน 5 จังหวัด) และโครงการเชียงคน Sand box - นโยบายการพัฒนาพื้นที่ปูโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งท่องเที่ยว และพัฒนาบุคลากรด้านท่องเที่ยว หลังสถานการณ์โควิด - 19 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ส่งเสริมการเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การส่งเสริมการค้าชายแดนติดกับ สปป.ลาว และแนวโน้มการพัฒนารถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีนจะมาถึง สปป.ลาวและสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 7 รวมทั้งถนนเลี่ยงเมือง อ.เมือง ถนนเลี่ยงเมือง เชียงคน เป็นโอกาสทำให้จังหวัดเลยสามารถทำการค้าผ่านแดนได้มูลค่าสูงขึ้น และส่งเสริมการท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และเศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - ความนิยมอาหารสะอาดปลอดภัย มีคุณภาพ และได้มาตรฐาน - ภาคการผลิตพืชสมุนไพรมีการขยายตัวมากขึ้น - ความนิยมของการค้าออนไลน์ - การส่งเสริมเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง - นโยบายการส่งเสริมการคุ้มครองทางสังคม ลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - นโยบายการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมในด้านเอกสารสิทธิ์ที่ดิน O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การส่งเสริมการพัฒนาเมืองสังคมคาร์บอนต่ำ - การส่งเสริมการเกษตรตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ การเผาวัชพืช เผาอ้อย - โรคระบาดในพืชและในสัตว์ การระบาดของแมลงวัน/แมลงหวี่ ส่งผลกระทบต่อเกษตรและท่องเที่ยว และการใช้สารเคมีในภาคเกษตร T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน - การค้าชายแดนที่ปิดต่อเนื่อง - การแข่งขันทางการค้า โดยเฉพาะการค้าปลีก - การเดินทาง การประกอบอาชีพ รายได้ความเป็นอยู่ และการใช้ชีวิตประจำวันเปลี่ยนไป - เศรษฐกิจตกต่ำมีอัตราการใช้จ่ายลดลง - แนวโน้มพลังงานไฟฟ้าไม่เพียงพอต่อความต้องการในพื้นที่ ทั้งด้านการท่องเที่ยว การเกษตร และใช้ในชีวิตประจำวัน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานภาคการเกษตรมีแนวโน้มลดลง การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น อัตราการเกิดน้อยลง ทำให้ต้องพึ่งพาแรงงานต่างชาติ - การบังคับใช้กฎหมายการถือครองที่ดินเหลื่อมล้ำมีการใช้นอมนิถิตครองที่ดินแทนนายทุน - การไม่สามารถเรียกร้องค่าชดเชยจากการทำลายทรัพย์สินและผลผลิตทางการเกษตรของชาวนา - การกำหนดเขตพื้นที่ป่าสงวนทับเอกสารสิทธิ น.ส.3ก ทำให้ไม่สามารถออกโฉนดได้พื้นที่ตามแนวชายแดนส่วนมากเป็นป่าไม้และแม่น้ำทำให้ยากต่อการลาดตระเวนเฝ้าระวังชายแดน T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- การส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจเฝ้าระวังชายแดน - การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีรักษาสิ่งแวดล้อม การใช้พลังงานทางเลือกอนุรักษ์พลังงาน - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปกริชยา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดหนองคาย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ที่มีที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษ และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ(Northeastern Economic Corridor : NeEC-Bioeconomy) - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร (ด่านท่าเสาดีง สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ด่านตรวจคนเข้าเมืองสถานีรถไฟหนองคาย) และจุดผ่อนปรนทางการค้า 4 จุด (บ้านเปงจาน บ้านจุมพล บ้านหม้อ บ้านม่วง) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ระบบโครงข่ายการคมนาคม ขนส่งโลจิสติกส์เข้าถึงพื้นที่ได้โดยสะดวก ทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ - ถนนสายประธานหมายเลข 2 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด มีถนนสายหลักหมายเลข 211 และ 212 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ เส้นทางขนส่งมีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุก 2 แห่ง - สถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย มีศักยภาพในการเป็นศูนย์การเชื่อมต่อของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว - สถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟนาทา - ที่ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำโขงจึงมีศักยภาพขนส่งทางน้ำข้ามฝั่งไปยัง สปป.ลาว เป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้า เกษตรกรรม และการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ กล้วยตากสังคม สับปะรดศรีเชียงใหม่ ปลานิลกระซังแม่น้ำโขงหนองคาย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบการขนส่งสาธารณะยังไม่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว ทำให้ยากต่อการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์สายรองยังไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ - ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด ทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับซึ่งเป็นรูปแบบหลักมีไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ความอุดมสมบูรณ์ของดินต่ำ - พื้นที่ชลประทานเพื่อการเกษตรไม่เพียงพอ - ช่องทางการตลาดสินค้าและบริการยังมีช่องทางที่จำกัด - ขาดการนำองค์ความรู้ด้านการวิจัยและเทคโนโลยีมาใช้ลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเกษตร นวัตกรรม การเกษตรมีน้อย พื้นที่และสินค้าทางการเกษตรที่ได้รับรองมาตรฐาน (GAP/ เกษตรอินทรีย์) มีน้อย W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.42) สัดส่วนวัยแรงงานในพื้นที่ลดลง - แรงงานนอกระบบที่เข้าสู่ระบบประกันสังคมมีอัตราต่ำ - แรงงานขาดวินัยอุตสาหกรรม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ผลิตภัณฑ์ใหม่และผ้าพื้นเมือง - แหล่งอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 4 อันดับ คือ อาหาร ยางและผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องดื่ม และเกษตร - สินค้าเกษตรหลากหลายและมีคุณภาพ เช่น ข้าว ยางพารา ไข่ไก่ ทุเรียน เงาะสับปะรด ปลานิลกระชัง โกโก้ ปริมาณพืชเศรษฐกิจสำคัญ คือ อ้อย ข้าวนาปี ยางพารา มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง - ระบบมาตรฐานเกษตรอินทรีย์หนองคายขั้นพื้นฐาน Nongkhai Basic Organic Standard (BOS) S4 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่ต้องการการขนส่ง - เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 3.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 224.9% และ ปี 2566 48.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 7,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 216.9% และ ปี 2566 115.9% - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีทรัพยากรทางธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ มีวัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่นที่หลากหลาย - การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ประเพณี วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์และศาสนา และแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ - ที่ตั้งที่อยู่ติดกับแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน) S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์วิจัยและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ด้านการเกษตร และสหกรณ์ ด้านพืช ข้าว ยางพารา ปศุสัตว์ ประมง ศูนย์เรียนรู้การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร และศูนย์ปราชญ์ชาวบ้าน - ระบบบริการสุขภาพที่ได้มาตรฐานสากล JCI และมาตรฐาน HA - สถานศึกษาที่มีศักยภาพช่วยเพิ่มทักษะฝีมือแรงงาน	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ - นโยบายการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว และการเชื่อมโยงกับต่างประเทศ เช่น หมู่บ้าน OTOP นวัตกรรม เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำ สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง เชื่อมโยงไทย-ลาว จีน ทำให้การค้าและบริการเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวมีโอกาสเติบโตสูง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน สัตว์ และพืช - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยธรรมชาติ ปัญหา น้ำท่วม/ภัยแล้ง/วาตภัย มลภาวะทางอากาศและฝุ่น PM 2.5 T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของราคาสินค้าทางการเกษตรที่ไม่แน่นอน

โอกาส	อุปสรรค
O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงการรถไฟความเร็วสูง จีน – ลาว - โครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายสาย โครงการรถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย รถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย สามารถเชื่อมต่อการค้าไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย โครงการทางเลียบเมือง แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - กระแสการรักสุขภาพ อาหารปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายของการส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย	- ข้อจำกัดในการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อปฏิบัติ ในการขอเอกสารรับรองสำหรับนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ค่อนข้างยุ่งยาก - ระดับน้ำในแม่น้ำโขงผันผวน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาการลักลอบลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-10 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดหนองบัวลำภู

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - จังหวัดอยู่ไม่ไกลจากชายแดน สามารถใช้เส้นทางผ่านจังหวัดเลย อุดรธานี หนองคายไปยังชายแดน และอยู่ใกล้กับจังหวัดขอนแก่นที่เป็นเมืองหลักสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 210 228 2097 2146 และ 2352 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - จังหวัดมีขนาดเล็กจึงง่ายต่อการบริหารจัดการ รวมทั้งการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้ง่ายและรวดเร็ว - พื้นที่อยู่ใกล้สนามบิน 3 แห่ง คือ จังหวัดอุดรธานี เลย และขอนแก่น ทำให้มีความสะดวก และใช้เวลาไม่มากในการเดินทางมายังจังหวัด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - ผลิตภัณฑ์ผ้าทอมือมีคุณภาพและมีอัตลักษณ์ที่โดดเด่น	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัดและการพัฒนาขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 20 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 - ผังเมืองรวมกำหนดพื้นที่ใช้ประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมและคลังสินค้ามีสัดส่วนน้อย ทำให้การลงทุนภาคอุตสาหกรรมน้อย - ขาดการบูรณาการประสานการส่งเสริมการท่องเที่ยวและขาดการส่งเสริม SMEs

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ทรัพยากรน้ำใต้ดินอุดมสมบูรณ์ใช้ในการอุปโภคบริโภค การเกษตร - ดินสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูก ทำการเกษตรได้หลากหลาย และปริมาณผลผลิตเพิ่มขึ้นทุกปี S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 223.3% และ ปี 2566 15.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 366 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 207.4% และ ปี 2566 75.1% - ภูมิประเทศสวยงาม แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งเชิงธรรมชาติ ธรรมะและวัฒนธรรม - คดีความผิดเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สิน และคดียาเสพติด มีน้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวที่มาเยือน S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางภูมิปัญญาทางหัตถกรรมผ้าไหม ศาสนาและวัฒนธรรม	- โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน - อัตลักษณ์จังหวัดหนองบัวลำภูขาดความโดดเด่น - การบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตรยังไม่มีประสิทธิภาพ - การบริหารจัดการแก้ไขปัญหายาเสพติดมีประสิทธิภาพ - สารเคมีทางการเกษตรมาก ตกค้างในน้ำและดิน - ไม่มีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางการเกษตรในพื้นที่ - ขาดการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน - ขาดการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพิ่มคุณภาพการผลิต W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.48) - แรงงานภาคการเกษตรส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ - รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรน้อย - ผลสัมฤทธิ์ด้านการศึกษาต่ำกว่ามาตรฐานของประเทศ - แรงงานส่วนใหญ่ขาดความรู้และทักษะต่ำ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาอินฮีสาน - การส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองนำเที่ยว (Less visited area) และกระทรวงพาณิชย์เห็นศักยภาพผลิตภัณฑ์ผ้าทอของจังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดจึงได้เข้าร่วมโครงการ "เส้นทางสายไหม สู่มืองนำเที่ยว" ภายใต้การยกระดับการตลาดผลิตภัณฑ์ผ้าไหมสู่แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างการรับรู้ และประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ผ้าไหมเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเมืองนำเที่ยว - กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีความร่วมมือส่งเสริมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดในกลุ่มจังหวัด จากตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ "ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง" บนเส้นทางโรแมนติก รุท (Romantic Route) และนาคี รุท (Nakhee Route) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยง แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 - การส่งเสริมการท่องเที่ยวด้านกีฬา มีทีมฟุตบอลที่โดดเด่นในไทยแลนด์พรีเมียร์ลีกสามารถต่อยอดสู่การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การแข่งขันกีฬา มหกรรมกีฬา O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น ผลิตภัณฑ์ชุมชน การเกษตร และการท่องเที่ยว - การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงกับสนามบิน 3 แห่ง คือ อุดรธานี เลย และขอนแก่น ทำให้มีความสะดวก และใช้	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 ต่อแนวโน้มการค้า และการท่องเที่ยว - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ วิกฤติภัยธรรมชาติ และความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทบต่อภาคเกษตรกรรม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ภัยธรรมชาติเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการผลิตในภาคการเกษตร ทั้งสภาพอากาศแปรปรวน ปริมาณน้ำฝนน้อยและกระจายไม่สม่ำเสมอในต้นฤดูการเพาะปลูกในบางพื้นที่ ทำให้ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำลดลง และในช่วงปลายฤดูการ ประสบปัญหาจากพายุ ฝนตกหนัก ส่งผลให้บางพื้นที่ได้รับความเสียหาย ส่งผลต่อการเกษตรและการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำทั้งในประเทศและต่างประเทศ อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลต่อระดับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและคุณภาพชีวิต จำนวนผู้เดินทางมาเยี่ยมเยือนในพื้นที่จังหวัดลดลง และภาคอุตสาหกรรมหดตัวลง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน

โอกาส	อุปสรรค
เวลาไม่มากในการเดินทางมายังจังหวัดหนองบัวลำภู จึงเป็นโอกาสในการพัฒนาการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนของจังหวัด - การเติบโตของธุรกิจ Online ทำให้ผู้ประกอบการมีโอกาสในการขายและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าได้มากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การรณรงค์ป้องกันปัญหาหยาเสฟติด โครงการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด (TO BE NUMBER ONE) ต้นแบบจังหวัดระดับเพชร มุ่งสู่ยอดเพชร (1 ใน 9 จังหวัดของประเทศ) เป็นองค์ความรู้และนวัตกรรมที่จะขยายผลการดำเนินงานให้ครอบคลุมทั้งในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน/ชุมชน - การส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาล (Good Governance) และป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ - การเข้าถึงการศึกษาทางเลือกผ่านช่องทางออนไลน์ในยุคโลกาภิวัตน์ นโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ภาครัฐให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการน้ำและการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำตามแผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ 20 ปี "ทุกหมู่บ้านมีน้ำสะอาดอุปโภคบริโภคน้ำเพื่อการผลิตมั่นคง ความเสียหายจากอุทกภัยลดลง คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน บริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน ภายใต้การพัฒนาอย่างสมดุล โดยมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน	- การขาดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อนนโยบายจากการปรับเปลี่ยนผู้บริหารระดับสูงบ่อย - แนวโน้มประชากรวัยแรงงานนิยมเดินทางไปทำงานในเมืองใหญ่ - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการสำหรับการใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการการลงทุน (Action Plan) โดยใช้วิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi-Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลายในการศึกษาของหน่วยงานด้านคมนาคม โดยวิธีการวิเคราะห์ดังกล่าวเรียกว่า การวิเคราะห์การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi-Attribute Decision Making - MADM) ซึ่งประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมที่เป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญขององค์ประกอบเป้าหมายและค่าขององค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

ที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 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 เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร 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)
5. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก
		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง
		เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน
		ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 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. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน <u>ด้าน Hard Side</u> (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 และไม่ทำให้ ค่าใช้จ่ายลดลง)	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 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

โดยในการให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการ ที่ปรึกษาพิจารณาผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.1-3 เพื่อให้ค่าคะแนนในแต่ละปัจจัย โดยมีการพิจารณาแนวทางการให้ค่าคะแนน ให้สอดคล้องกับโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 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
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรธานี บึงกาฬ
เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำ
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
UDO-10	1	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้าสนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-5	2	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2 น้ำซ่อง-อุดรธานี ตอน บ.ชัยพร-บ.กึ่งคำ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-9	3	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-15	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงอุดรธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UDO-8	5	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.เขาสวนกวาง-อ.โนนสะอาด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-12	6	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอกุมภวาปี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-13	7	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านผือ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-14	8	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านดุง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-21	9	โครงการถนนสาย ก7 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UDO-22	10	โครงการถนนสาย ง8 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UDO-23	11	โครงการถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UDO-4	12	โครงการเพิ่มช่องจราจรถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานีด้านทิศใต้ ทล.216	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-6	13	โครงการศึกษาความเหมาะสมทางเลี่ยงเมืองอุดรธานี รอบที่ 2	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-17	14	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองและเขตเมืองอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UDO-11	15	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2022 สาย อ.สระใคร - อ.บ้านดุง จ.อุดรธานี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-29	16	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.227 ตอน ลำพันขาด-บ้านผาสุก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-3	17	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2410 บ้านเหล่า-ดอนกลอย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-7	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2023 น้ำซ่อง-อ.วังสามหมอ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-18	19	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.อุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UDO-19	20	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.อุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UDO-1	21	โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2022 อ.เพ็ญ-อ.บ้านดุง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-2	22	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2348 อ.บ้านผือ-อ.น้ำโสม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-2 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดอุดรธานี

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UDO-28	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-24	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-25	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-20	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-26	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-16	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-27	7	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-30	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุดรธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-31	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุดรธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-32	10	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.อุดรธานี	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 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดอุดรธานี

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	18
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		32

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
BUK-15	1	โครงการรถไฟทางสายใหม่ ช่วงหนองคาย-บึงกาฬ-นครพนม	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
BUK-1	2	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.212 อ.บึงโขงหลง-อ.บ้านแพง ตอน บ้านท่าดอกคำ-ดงบัง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-5	3	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-2	4	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.212 บ.ท่าดอกคำ-อ.บึงคล้า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-4	5	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.212 ห้วยก้านเหล็ก-ดงบัง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-6	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-3	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2026 หนองหิ้ง-เหล่าหลวง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-8	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.บึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
BUK-9	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.บึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
BUK-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-13	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-16	6	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บึงกาฬ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-17	7	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บึงกาฬ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-18	8	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดบึงกาฬ	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.บึงกาฬ	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 จังหวัดบึงกาฬ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	6
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		17

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
LOE-23	1	โครงการศึกษาออกแบบศูนย์กลางของโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นชุมทางขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้า จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
LOE-12	2	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ1 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
LOE-13	3	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ3 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
LOE-9	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอวังสะพุง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-26	5	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงหนองบัวลำภู - เลย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
LOE-1	6	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน ต.ร้องจึก-ต.सानตม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน ต.นาข่า-บ.น้ำพุง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-3	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน ต.सानตม-ต.เสี้ยว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-4	9	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน บ.โพนสูง-ต.ร้องจึก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-11	10	โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟทางคู่สายหนองคาย-เลย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
LOE-16	11	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.เลย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
LOE-6	12	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอยางคายน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-7	13	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมืองเลย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-8	14	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอน้ำเหือง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
LOE-10	15	โครงการขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานเลย	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
LOE-17	16	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.เลย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
LOE-15	17	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และเขตเมืองเลย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
LOE-5	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.2013 บ่อโพธิ์-โคกงาม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-25	19	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2016 ตอน วังสะพุง - ตาดกลอย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
LOE-24	1	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ Freight Forwarder รองรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-22	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-18	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-19	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-20	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถบรรทุกเพื่อการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-14	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-21	7	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-27	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเลย	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.เลย	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-9 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดเลย

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	12
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	2

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		27

ที่มา: ทิปรีกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-10 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดหนองคาย

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NOK-17	1	ถนนสายแยก ทล.2-สถานีรถไฟนาทา อ.เมือง จ.หนองคาย	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
NOK-7	2	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2สาย อ.สระใคร -บ.หนองสองห้อง จ.หนองคาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-5	3	โครงการจัดรถโดยสารชั้น ๒ นั่งปรับอากาศสำหรับคนพิการ ๓ เส้นทางหลัก สาย กทม - หนองคาย	รฟท.	ขนส่งทางราง
NOK-18	4	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกหนองสองห้อง จังหวัดหนองคาย (ทางหลวงหมายเลข 2 ตัดกับทางหลวง หมายเลข 211 และถนนเทศบาล)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-8	5	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านแพง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-9	6	โครงการถนน ง3 ผังเมืองหนองคาย จ.หนองคาย (ระยะทาง 2.811 กม.)	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
NOK-15	7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.หนองคาย	ขบ.	ขนส่งสาธารณะ
NOK-16	8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.หนองคาย	ขบ.	ขนส่งสาธารณะ
NOK-14	9	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อ สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองและเขตเมืองหนองคาย	ขบ.	ขนส่งสาธารณะ
NOK-2	10	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.211 อ.ศรีเชียงใหม่-อ.สังคม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-3	11	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.211 อ.สังคม-ห้วยเชียงดา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-10	12	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงหนองคาย	รฟท.	ขนส่งทางราง
NOK-1	13	โครงการเพิ่มมาตรฐานทาง ทล.2020 อ.ท่าบ่อ-บ.วาน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-25	14	โครงการตรวจบูรณาการป้องกันการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ	กรมประมง	ขนส่งทางน้ำ
NOK-24	15	โครงการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ทิปรีกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NOK-23	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-19	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-20	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-21	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-22	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-13	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-26	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจรในสถาบันการศึกษา จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-27	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-28	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดหนองคาย	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.หนองคาย	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 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดหนองคาย

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	7
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	1
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	5
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-13 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดหนองบัวลำภู

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NOB-17	1	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงอุดรธานี-หนองบัวลำภู	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NOB-2	2	โครงการทางเลี่ยงเมืองศรีบุญเรือง ทล.228	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-1	3	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.228 บ.ห้วยสายหนึ่ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-6	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองหนองบัวลำภู	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-5	5	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2146สาย หนองบัวลำภู - เชื้อนอุบลรัตน์ ตอน นามะเพือง - กุดตุ้ม จ.หนองบัวลำภู	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-8	6	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.หนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NOB-9	7	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.หนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NOB-15	8	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2420 ตอน ศรีบุญเรือง - นากลาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-14 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดหนองบัวลำภู

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NOB-7	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-14	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-10	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-11	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-12	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-13	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-18	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.หนองบัวลำภู	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-19	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.หนองบัวลำภู	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-20	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.หนองบัวลำภู	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-15 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดหนองบัวลำภู

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	5
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		17

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะการจัดทำการประชุม
กลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ
อุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา
โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.3-1 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดอุดรธานี

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UDO-10	1	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้าสนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี	69.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-5	2	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2 น้ำฆ้อง-อุดรธานี ตอน บ.ชัยพร-บ.กึ่งคำ	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-9	3	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-15	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงอุดรธานี	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UDO-8	5	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.เขาสวนกวาง-อ.โนนสะอาด	63.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-12	6	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอกุมภวาปี	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-13	7	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านผือ	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-14	8	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านดุง	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-21	9	โครงการถนนสาย ก7 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UDO-22	10	โครงการถนนสาย ง8 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UDO-23	11	โครงการถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UDO-4	12	โครงการเพิ่มช่องจราจรถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานีด้านทิศใต้ ทล.216	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-6	13	โครงการศึกษาความเหมาะสมทางเลี่ยงเมืองอุดรธานี รอบที่ 2	60	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-17	14	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองและเขตเมืองอุดรธานี	59.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UDO-11	15	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2022 สาย อ.สระใคร - อ.บ้านดุง จ.อุดรธานี	58	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-29	16	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.227 ตอน ลำพันชาด-บ้านผาสุก	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-3	17	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2410 บ้านเหล่า-ดอนกลอย	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UDO-7	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2023 น้ำพอง-อ.วังสามหมอ	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-18	19	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.อุดรธานี	54	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UDO-19	20	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.อุดรธานี	54	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UDO-1	21	โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2022 อ.เพ็ญ-อ.บ้านดุง	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UDO-2	22	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2348 อ.บ้านผือ-อ.น้ำโสม	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-2 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดอุดรธานี

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UDO-28	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผน และจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุดรธานี	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-24	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุดรธานี	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-25	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุดรธานี	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-20	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดอุดรธานี	58	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-26	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุดรธานี	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-16	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะ ภายใน จังหวัดอุดรธานี	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-27	7	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอุดรธานี	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-30	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุดรธานี	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุดรธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UDO-31	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุดรธานี	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุดรธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UDO-32	10	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซิ่งรถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุดรธานี	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.อุดรธานี	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 จังหวัดอุดรธานี

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	18
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		32

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-4 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดบึงกาฬ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
BUK-15	1	โครงการรถไฟทางสายใหม่ ช่วงหนองคาย-บึงกาฬ-นครพนม	78.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
BUK-1	2	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.212 อ.บึงโขงหลง-อ.บ้านแพง ตอน บ้านท่าดอกคำ-ดงบัง	69.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-5	3	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-2	4	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.212 บ.ท่าดอกคำ-อ.บึงคล้า	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-4	5	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.212 ห้วยก้านเหล็ก-ดงบัง	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-6	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-3	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2026 หนองหิ้ง-เหล่าหลวง	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUK-8	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.บึงกาฬ	50	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
BUK-9	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.บึงกาฬ	50	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-5 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดบึงกาฬ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
BUK-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดบึงกาฬ	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดบึงกาฬ	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดบึงกาฬ	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดบึงกาฬ	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-13	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-16	6	โครงการอบรมให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดบึงกาฬ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บึงกาฬ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-17	7	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดบึงกาฬ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บึงกาฬ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUK-18	8	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดบึงกาฬ	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.บึงกาฬ	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 จังหวัดบึงกาฬ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	6
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		18

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-7 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดเลย

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
LOE-23	1	โครงการศึกษาออกแบบศูนย์กลางของโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นชุมทางการขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้า จังหวัดเลย	86.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
LOE-12	2	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ1 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	70	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
LOE-13	3	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ3 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	70	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
LOE-9	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอยางวิทยาสง	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-26	5	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงหนองบัวลำภู - เลย	68.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
LOE-1	6	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน ต.ร่องจิก-ต.सानตม	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน ต.นาข่า-บ.น้ำพุ	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-3	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน ต.सानตม-ต.เสี้ยว	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-4	9	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า-เลย ตอน บ.โพธิ์สูง-ต.ร่องจิก	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-11	10	โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟทางคู่สายหนองคาย-เลย	66	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
LOE-16	11	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.เลย	66	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
LOE-6	12	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอยางวิทยาสง	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-7	13	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอยางวิทยาสง	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-8	14	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอยางวิทยาสง	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
LOE-10	15	โครงการขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานเลย	59.5	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
LOE-17	16	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.เลย	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
LOE-15	17	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และเขตเมืองเลย	55.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
LOE-5	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.2013 บ่อโพธิ์-โคกงาม	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
LOE-25	19	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2016 ตอน วังสะพุง - ตาดกลอย	55	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-8 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดเลย

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
LOE-24	1	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ Freight Forwarder รองรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จังหวัดเลย	75	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-22	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเลย	63.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-18	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเลย	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-19	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเลย	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-20	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเลย	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-14	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดเลย	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-21	7	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเลย	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
LOE-27	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเลย	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.เลย	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	12
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	2
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		27

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-10 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดหนองคาย

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NOK-17	2	ถนนสายแยก ทล.2-สถานีรถไฟนาทา อ.เมือง จ.หนองคาย	72	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
NOK-7	3	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2สาย อ.สระใคร -บ.หนองสองห้อง จ.หนองคาย	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-5	5	โครงการจัดรถโดยสารชั้น ๒ นั่งปรับอากาศสำหรับคนพิการ ๓ เส้นทางหลัก สาย กทม-หนองคาย	63.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NOK-18	6	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกหนองสองห้อง จังหวัดหนองคาย (ทางหลวงหมายเลข 2 ตัดกับ ทางหลวง หมายเลข 211 และถนนเทศบาล)	63	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-8	7	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านแพง	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-9	8	โครงการถนน ๖3 ผังเมืองหนองคาย จ.หนองคาย (ระยะทาง 2.811 กม.)	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
NOK-15	9	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.หนองคาย	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NOK-16	10	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.หนองคาย	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NOK-14	11	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อ สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองและเขตเมืองหนองคาย	59.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NOK-2	12	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.211 อ.ศรีเชียงใหม่-อ.สังคม	59	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-3	13	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.211 อ.สังคม-ห้วยเชียงดา	59	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-10	14	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงหนองคาย	56.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NOK-1	17	โครงการเพิ่มมาตรฐานทาง ทล.2020 อ.ท่าบ่อ-บ.ว่าน	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOK-25	18	โครงการตรวจบูรณาการป้องกันการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ	40	กรมประมง	ขนส่งทางน้ำ
NOK-24	19	โครงการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1	36.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-11 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดหนองคาย

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NOK-23	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดหนองคาย	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-19	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดหนองคาย	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-20	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองคาย	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-21	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองคาย	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-22	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดหนองคาย	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-13	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดหนองคาย	54.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-26	7	โครงการอบรมให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดหนองคาย	48.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-27	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดหนองคาย	48.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOK-28	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดหนองคาย	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.หนองคาย	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(2) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	7
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	1
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	5
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-13 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดหนองบัวลำภู

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NOB-17	1	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงอุดรธานี-หนองบัวลำภู	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NOB-2	2	โครงการทางเลี่ยงเมืองศรีบุญเรือง ทล.228	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-1	3	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.228 บ.ห้วยสายหนึ่ง	69.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-6	4	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมืองหนองบัวลำภู	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-5	6	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2146สาย หนองบัวลำภู - เชื้อนอุบลรัตน์ ตอน นามะเพือง - กุดตุ้ง จ.หนองบัวลำภู	58	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NOB-8	7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.หนองบัวลำภู	54	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NOB-9	8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.หนองบัวลำภู	54	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NOB-15	10	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2420 ตอน ศรีบุญเรือง - นากลาง	51	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-14 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดหนองบัวลำภู

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NOB-7	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดหนองบัวลำภู	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-14	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดหนองบัวลำภู	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-10	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดหนองบัวลำภู	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-11	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองบัวลำภู	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-12	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดหนองบัวลำภู	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-13	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดหนองบัวลำภู	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-18	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดหนองบัวลำภู	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.หนองบัวลำภู	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-19	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดหนองบัวลำภู	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.หนองบัวลำภู	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NOB-20	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ภ. จว./สภ.หนองบัวลำภู	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-15 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดหนองบัวลำภู

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	5
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		17

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 โรงแรมโบนีโต 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) โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด

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 ห้องประชุมอาคาร 1 โรงแรมรอยัลนคราและคอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ 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 ห้องประชุมแกรนด์ปาลา โรงแรมแกรนด์ปาลา 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

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
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 อุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในใต้กรอบ 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

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