



สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

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



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1
(จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสุรินทร์)

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 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
ในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

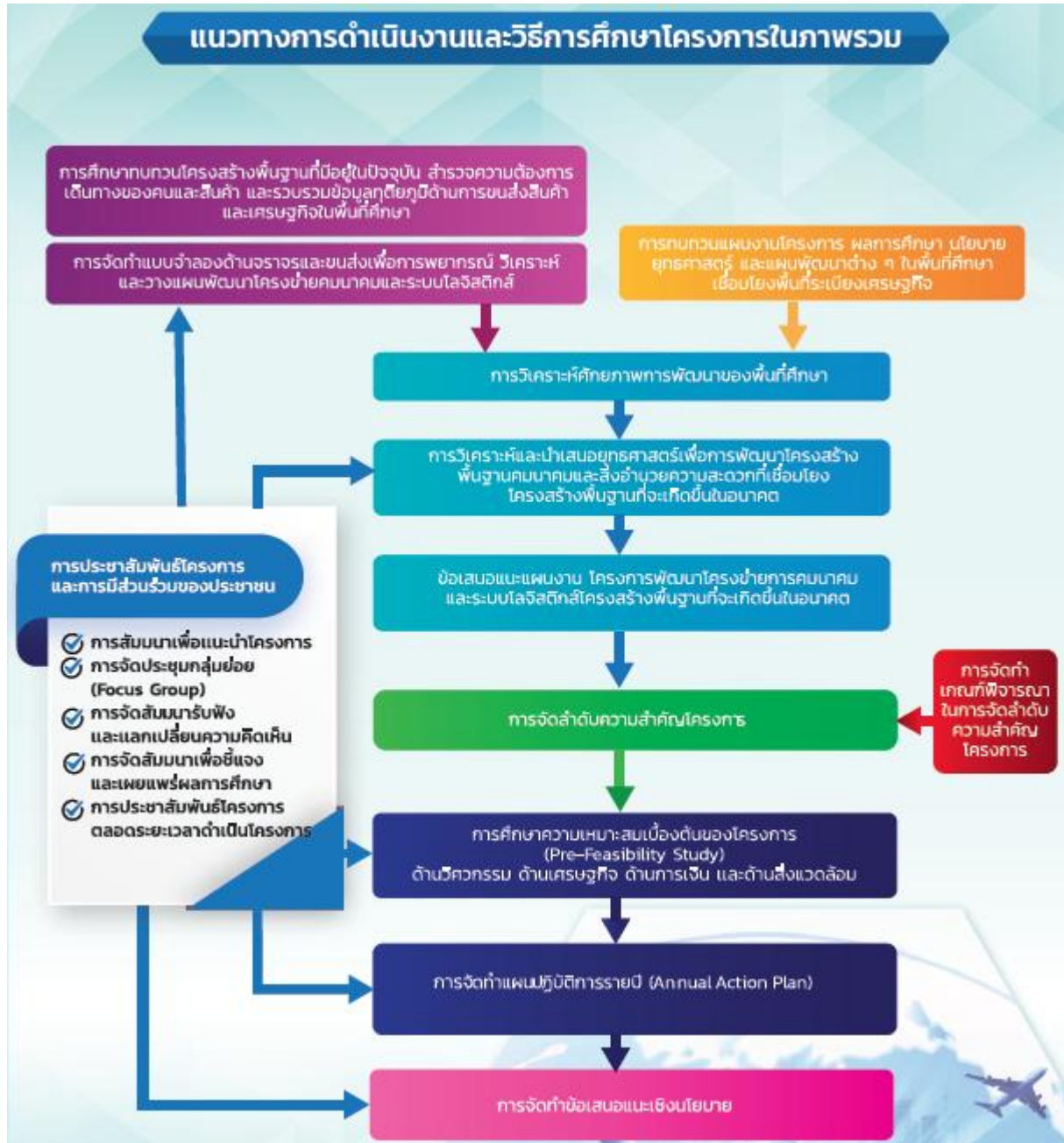
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **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

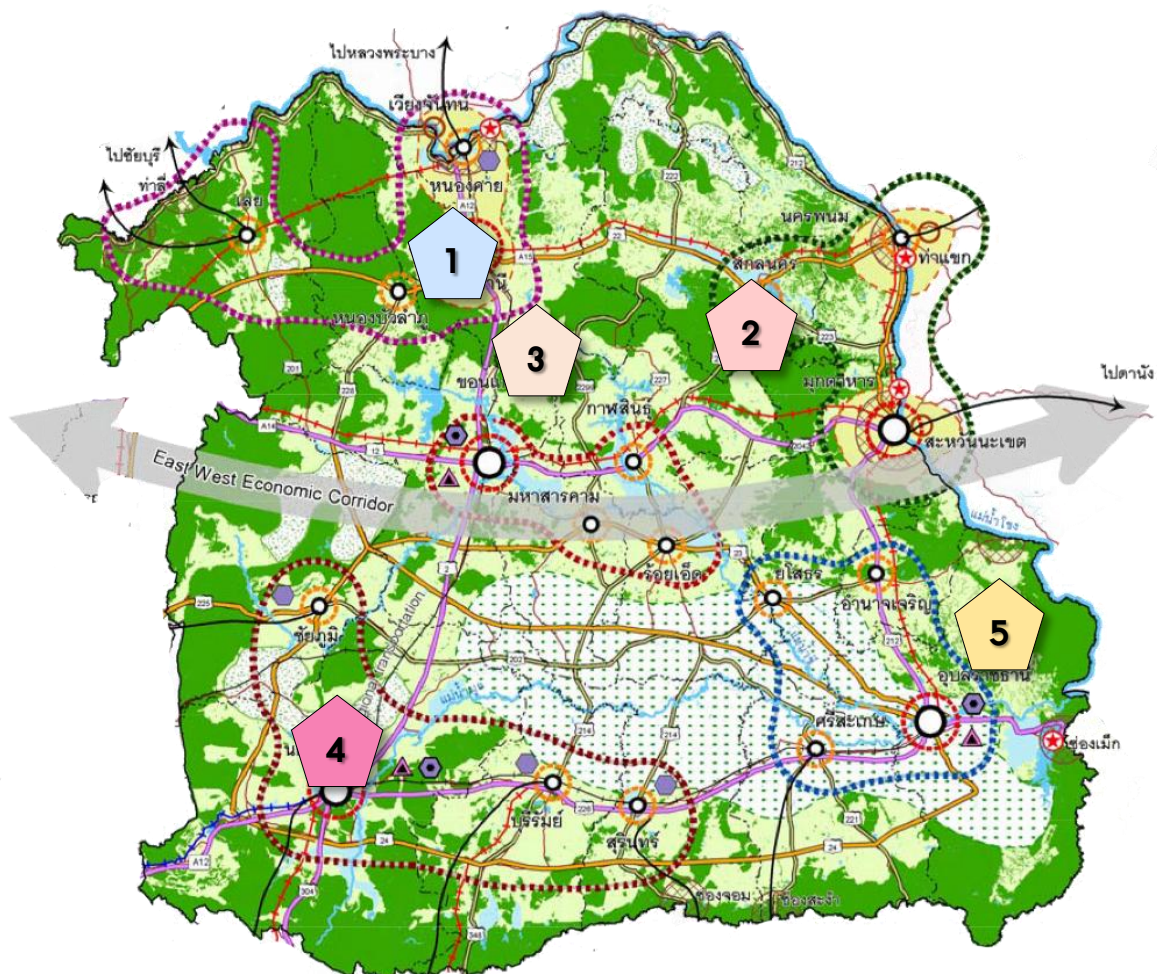


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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 เชื่อมโยงกับพื้นที่กลุ่มจังหวัด

3.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ โดยมีจังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่างๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดนครราชสีมา เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 260 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 22,311 ตารางกิโลเมตร การคมนาคมขนส่งสินค้าและเดินทางทางบกในเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาจัดเป็นการคมนาคมขนส่งหลักในพื้นที่ อันเนื่องมาจากโครงข่ายเส้นทางมีการเชื่อมโยงกันที่ค่อนข้างสมบูรณ์และเข้าถึงในทุกพื้นที่ได้อย่างสะดวก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดนครราชสีมา อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 260 กิโลเมตร โดยใช้เส้นทางผ่านทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ผ่านรังสิต วังน้อย จนถึงจังหวัดสระบุรี ข้ามทางด่านระดับมิตรภาพทางทิศตะวันออก ไปยังทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านอำเภอแก่งคอย มวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี เรื่อยไปจนถึงอำเภอปากช่อง สีคิ้ว สูงเนิน และจังหวัดนครราชสีมา รวมระยะทางประมาณ 256 กิโลเมตร โครงข่ายคมนาคมจะประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ

เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ** ซึ่งเป็นชื่อเรียกของ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 หรือ ทางหลวงสายสระบุรี - สะพานมิตรภาพที่หนองคาย (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย มีระยะทางทั้งสิ้น 509 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 12



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)

(1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรองเป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 6 สายบางปะอิน - หนองคาย** เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งปัจจุบันได้เปิดสายทางให้ประชาชนทดลองใช้สัญจรโดยไม่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางและคาดว่าจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ พ.ศ. 2568 ช่องจราจร มีขนาด 4 - 6 ช่องจราจร เชื่อมต่อจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เส้นทางเริ่มต้นจากอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย โดยเริ่มก่อสร้างช่วงบางปะอิน - นครราชสีมา เป็นช่วงแรก เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2559 มีระยะทางในช่วงนี้ประมาณ 196 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษสายนี้มีลักษณะเส้นทางขนานไปกับถนนพหลโยธินและถนนมิตรภาพ



รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 6

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 สายทางต่างระดับสี่คิ้ว - อุบลราชธานี หรือ ถนนสี่คิ้ว - เดชอุดม เดิมเรียก "ถนนโขกชัย-เดชอุดม" ก่อนมีก่อนขยายเส้นทางเริ่มมาจากทางแยกต่างระดับสี่คิ้ว (จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201) รวมระยะทางทั้งสิ้น 420.145 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 204 หรือทางเลี้ยวเมืองนครราชสีมาด้านตะวันตก (ถนนบายพาส) เป็นเส้นทางคมนาคมสำหรับเลี่ยงการใช้เส้นทางหลักคือถนนมิตรภาพในตัวเมืองนครราชสีมา มีระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร เดิมเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2



รูปที่ 3.1-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 204

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 205 ถนนสุรนารายณ์ หรือ ทางหลวงหมายเลข 205 สายบ้านหมี่ - สามแยกสุรนารายณ์ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อการจราจรระหว่างจังหวัดลพบุรี จังหวัดชัยภูมิ

และจังหวัดนครราชสีมา มีระยะทางตลอดทั้งสาย 231.085 กิโลเมตร ขนาด 2 ช่องจราจรสลับกับ 4 ช่องจราจร ถนนสุรนารายณ์เป็นเส้นทางที่ต่อจากถนนเทศบาล (ทางเข้าอำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี) ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3196 จากนั้นจึงตัดกับถนนพหลโยธินที่อำเภอโคกสำโรง และตัดกับถนนสระบุรี - หล่มสัก (ทางหลวงหมายเลข 21) ที่บ้านม่วงค่อม อำเภอชัยบาดาล จากนั้นจึงเข้าสู่ท้องที่อำเภอลำสนธิ แล้วขึ้นเขาพังเหยเข้าสู่เขตจังหวัดชัยภูมิในท้องที่อำเภอเทพสถิต ผ่านท้องที่อำเภอบำเหน็จณรงค์ และตัดกับถนนสีคิ้ว - เชิงคาน (ทางหลวงหมายเลข 201) ที่บ้านหนองบัวโคก อำเภอจัตุรัส จากนั้นจึงเข้าสู่เขตจังหวัดนครราชสีมาในท้องที่อำเภอพระทองคำ อำเภอโนนไทย โดยตัดกับถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) ที่บ้านจอหอ อำเภอเมืองนครราชสีมา และไปสิ้นสุดที่ถนนราชสีมา - โชคชัย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224) ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา



รูปที่ 3.1-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 205

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224 สายนครราชสีมา - หินโคน เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อการจราจรระหว่างจังหวัดนครราชสีมา กับอำเภอที่อยู่ติดกับพรมแดนประเทศกัมพูชาของจังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสุรินทร์ รวมระยะทางทั้งหมด 225.356 กิโลเมตร และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างเทศบาลนครราชสีมาไปยังประเทศกัมพูชาได้



รูปที่ 3.1-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 สายหัวทะเล - วารินชำราบ เป็นทางหลวงในจังหวัดในภาคอีสานตอนใต้ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางตลอดทั้งสาย 324.33 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางขนานในด้านทิศเหนือไปกับทางหลวงหมายเลข 24 รวมถึงมีเส้นทางขนานกับแนวเส้นทางของแผนพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครราชสีมา - อุบลราชธานี หรือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 62



รูปที่ 3.1-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304** สายปากเกร็ด - สะพานต่างระดับนครราชสีมา เป็นทางหลวงที่เชื่อมระหว่างจังหวัดนนทบุรี กรุงเทพมหานคร จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดนครราชสีมา มีจุดเริ่มต้นบนถนนติวานนท์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 306) ที่ห้าแยกปากเกร็ด ในอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี และสิ้นสุดบนถนนมิตรภาพ กับทางเลี้ยวเมืองนครราชสีมาด้านตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 204) ที่ทางแยกต่างระดับนครราชสีมา ในอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ระยะทางทั้งสิ้น 298.515 กิโลเมตร อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 296.707 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดนครราชสีมา มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นสถานีขนส่งที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำอำเภอเพื่อใช้เป็นสถานีขนส่งรองรับ - ส่ง ผู้โดยสารทางระหว่างพื้นที่รายอำเภอและถ่ายโอนผู้โดยสารที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ โดยสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำอำเภอมี 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดนครราชสีมา มีการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาและเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดนครราชสีมาเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดนครราชสีมา มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือผ่าน 2 สาย คือ เส้นทางกรุงเทพมหานคร-อุบลราชธานี และเส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ซึ่งรถไฟทั้ง 2 สายจะแยกกันที่ชุมทางถนนจิระ อำเภอเมืองนครราชสีมา นอกจากนี้ ยังมีรถไฟอีกสายหนึ่งซึ่งจะแยกที่ชุมทางแก่งคอย คือ สายอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี - อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ในเขตจังหวัดนครราชสีมา มีสถานีรถไฟรวม 38 สถานี และ 2 ชุมทาง รวม 40 สถานี สถานีหลักในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า คือ สถานีนครราชสีมา สถานีชุมทางถนนจิระ และสถานีชุมทางบัวใหญ่ โดยมีขบวนรถไฟให้บริการผ่านพื้นที่ทั้งขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว และรถธรรมดา รวม 34 ขบวนต่อวัน (รวมเที่ยวขึ้น - เที่ยวลง ไม่รวมขบวนรถขนส่งสินค้า)



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-9 เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ



สถานีรถไฟนครราชสีมา



สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ



สถานีรถไฟภูเขาลาด

รูปที่ 3.1-10 ตัวอย่างสถานีรถไฟในจังหวัดนครราชสีมา

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดนครราชสีมามีท่าอากาศยานในพื้นที่ทั้งหมด 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานกองบิน 1 นครราชสีมา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกองทัพอากาศไทย และท่าอากาศยานนครราชสีมา หรือสนามบินหนองเต็ง

● **ท่าอากาศยานกองบิน 1 นครราชสีมา** ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา เป็นที่ตั้งของกองบิน 1 นครราชสีมา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกองทัพอากาศ ตั้งอยู่บริเวณทางตอนใต้ของตัวเมืองนครราชสีมา ปัจจุบันใช้ในการด้านการทหารเท่านั้น



รูปที่ 3.1-11 ท่าอากาศยานกองบิน 1 นครราชสีมา

● **ท่าอากาศยานนครราชสีมา หรือสนามบินหนองเต็ง** ตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติหนองเต็ง -จักราช ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา ห่างจากตัวเมืองนครราชสีมาไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 26 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ทั้งหมด 4,625 ไร่ เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ปัจจุบันไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการมีเพียงการใช้เป็นพื้นที่ เพื่อฝึกนักเรียนการบิน ของโรงเรียนการบินกรุงเทพ ของ บริษัท บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ จำกัด หรือ BAC (Bangkok Aviation Center)



รูปที่ 3.1-12 ท่าอากาศยานนครราชสีมา

สาเหตุของแนวโน้มการใช้บริการของท่าอากาศยานนครราชสีมา มีจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารลดลง รวมทั้งไม่มีปริมาณการขนส่งสินค้าเนื่องจากปัจจัยด้านตำแหน่งที่ตั้ง ซึ่งอยู่ห่างจากตัวเมืองมาก ประกอบกับปัญหาด้านการคมนาคมเข้าสู่สนามบิน ทำให้ไม่เป็นที่นิยมในการเข้าไปใช้บริการ อีกทั้ง ยังไม่มีการเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนนเพื่อเข้าถึงไปยังพื้นที่ต่าง ๆ อย่างสมบูรณ์นัก เป็นเหตุให้ท่าอากาศยานฯ ได้ดำเนินการปิดให้บริการในบางช่วงเวลา เพราะประสบปัญหาขาดทุนจากราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน รวมถึงมีค่าใช้จ่ายของการขนส่งทางอากาศในราคาสูงเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายของการขนส่งประเภทอื่นในพื้นที่

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดนครราชสีมาไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม มากกว่า ดังนั้นการคมนาคมทางน้ำจึงไม่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน

3.1.2.2 จังหวัดชัยภูมิ

จังหวัดชัยภูมิ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 405 กิโลเมตร ปัจจุบันประชาชนในพื้นที่ นิยมใช้การเดินทางทางถนนเป็นหลัก ซึ่งมีโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดชัยภูมิอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 405 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดชัยภูมิ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับบริการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12** สายกลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) - มุกดาหาร (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย - พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 771.123 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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

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



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 (สายชัยภูมิ - เขมราฐ)** เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก - ตะวันออก มีระยะทางตลอดทั้งสาย 392.320 กิโลเมตร ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 392 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225** สายแยกบึงบอระเพ็ด-ชัยภูมิ เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่สามแยกบึงบอระเพ็ด ตัดกับถนนพหลโยธิน ก่อนขึ้นสะพานเดชาติวงศ์ ตัดผ่าน อำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ อำเภอสามพัน และอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์ ขึ้นไปสู่จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่อำเภอกักตุมพล อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า และสิ้นสุดที่วงเวียนอนุสาวรีย์

พระยาภักดีชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางยาวประมาณ 268 กิโลเมตรเป็นทางหลวง 2 จราจร
สวนกัน และบางช่วงเป็น 4 ช่องจราจร



รูปที่ 3.1-16 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 229 สายบ้านไผ่ - ช้องสามหมอ เป็นทางหลวง
แผ่นดินเริ่มจากแยกถนนมิตรภาพ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ใน อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
ผ่านอำเภอชนบท อำเภอภูผาชีรี อำเภอโคกโพธิ์ไชย และสิ้นสุดโดยบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201
ที่แยกช่องสามหมอ ใน อำเภอกอนสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ มีจำนวนระยะทางทั้งสิ้น 54.885 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-17 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 229

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดชัยภูมิมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ
แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ถนนนิเวศน์ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ ส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัด
ชัยภูมิแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่ตำบลในเมือง อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเขียว
ตั้งอยู่บริเวณตำบลผักปัง อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการ
รถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

จังหวัดชัยภูมิมีสถานีรถไฟให้บริการ 6 แห่ง และที่หยุดรถ 6 แห่ง โดยมีสถานีหลัก คือ สถานี
จตุรัส และสถานีบำเหน็จณรงค์ โดยมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีจตุรัสและสถานีบำเหน็จณรงค์ กับ
สถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ จำนวนเฉลี่ย 8 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีจตุรัสและสถานี
บำเหน็จณรงค์ กับสถานีอื่น ๆ จำนวนเฉลี่ย 4 เที่ยวต่อวัน การคมนาคมทางรางในจังหวัดชัยภูมิมีทั้งการใช้
สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิและเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การ
ท่องเที่ยว



สถานีรถไฟจัตุรัส

รูปที่ 3.1-18 ตัวอย่างสถานีรถไฟในจังหวัดชัยภูมิ

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดชัยภูมิยังไม่มีบริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ (ไม่มีท่าอากาศยานสำหรับการพาณิชย์และท่าอากาศยานในสังกัดของกองทัพอากาศ) แต่สามารถเดินทางไปใช้บริการได้ที่จังหวัดใกล้เคียง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ซึ่งผู้ที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดชัยภูมิสามารถนั่งเครื่องบินมาลง ที่จังหวัดขอนแก่น จากนั้นสามารถต่อรถโดยสารจากจังหวัดขอนแก่นย้อนกลับเข้าสู่จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดชัยภูมิ มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน คือ แม่น้ำชี แต่ยังไม่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีศักยภาพได้ เนื่องจากแม่น้ำชีมีปริมาณไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งปี ในช่วงฤดูแล้ง ปริมาณน้ำค่อนข้างน้อย ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์จากแม่น้ำชีเป็นเพียงระยะสั้นเท่านั้น เช่น ในด้านเกษตรกรรม และด้านการประมงน้ำจืด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม มีสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ คือ บึงละหาน มีกิจกรรมการพายเรือชมทุ่งดอกบัวสีแดง และเป็นจุดชมวิวดวงตะวันตกดิน เป็นต้น

3.1.2.3 จังหวัดบุรีรัมย์

จังหวัดบุรีรัมย์เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 410 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 10,322 ตารางกิโลเมตร การคมนาคมขนส่งสินค้าและเดินทางทางบกในเขตพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์จัดเป็นการคมนาคมขนส่งหลักในพื้นที่ อันเนื่องมาจากโครงข่ายเส้นทางมีการเชื่อมโยงกันที่ค่อนข้างสมบูรณ์และเข้าถึงในทุกพื้นที่ได้อย่างสะดวก

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดบุรีรัมย์ อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 410 กิโลเมตร โดยใช้เส้นทางผ่านทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ถึงสระบุรีเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 2 แยกขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 224 และทางหลวงหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) ผ่านอำเภอหนองกี่ อำเภอนางรอง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ตัวจังหวัดบุรีรัมย์ ตามทางหลวงหมายเลข 218 ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมง โครงข่ายคมนาคมจะประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยง

ระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดบุรีรัมย์และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 สายทางต่างระดับสีคิ้ว-อุบลราชธานี หรือถนนสีคิ้ว-เดชอุดม เดิมเรียก "ถนนโชคชัย-เดชอุดม" ก่อนมีก่อนขยายเส้นทางเริ่มมาจากทางแยกต่างระดับสีคิ้ว (จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201) รวมระยะทางทั้งสิ้น 420.145 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 สายชัยภูมิ-เขมราฐ เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก มีระยะทางตลอดทั้งสาย 392.320 กิโลเมตร ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี



รูปที่ 3.1-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 218** สายบุรีรัมย์-นางรอง หรือ ถนนจิระ เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดบุรีรัมย์ เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 กับเทศบาลเมืองบุรีรัมย์ มีระยะทางตลอดทั้งสาย 49.462 กิโลเมตร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 218 ได้ถูกกำหนดเป็นทางหลวงเอเชียสาย 121 ในช่วงจากแยกเสนสิริอนุสรณ์ที่ต่อเนื่องมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 288 (ถนนวงแหวนรอบเมืองบุรีรัมย์ด้านทิศตะวันตก) ในอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จนถึงสามแยกถนนหัก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24) ในอำเภอนางรอง มีระยะทางประมาณ 49 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 218

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219** สายบรบือ-บุรีรัมย์ หรือ ถนนนาเชือก - พยัคฆ์ (ช่วงอำเภอนาเชือก ถึงอำเภอยักษ์ภูมิพิสัย) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธาน ตัดผ่านในแนวเหนือ-ใต้มีหลักกิโลเมตรเริ่มต้นที่ อำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม คาบเกี่ยวบางพื้นที่ของ จังหวัดสุรินทร์ แล้ว ไปสิ้นสุดที่ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ รวมระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 138 กิโลเมตร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219 เป็นทางหลวงสายยาวที่มีความสำคัญต่อการคมนาคม และการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดบุรีรัมย์ โดยเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอต่าง ๆ ในเขตจังหวัดมหาสารคาม เชื่อมต่อตัวเมืองมหาสารคาม กับตัวเมืองบุรีรัมย์ เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 121 ตัดผ่านทุ่งกุลาร้องไห้ ซึ่งเป็นแหล่งเกษตรกรรมสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการผลิตข้าว อีกทั้งยังเป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานสายเดียวที่เชื่อมต่อจังหวัดบุรีรัมย์ กับกลุ่มจังหวัดกลุ่มอีสานตอนกลางโดยเฉพาะอย่างยิ่ง มหาสารคาม ร้อยเอ็ด และกาฬสินธุ์



รูปที่ 3.1-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224** สายนครราชสีมา-หินโคน เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อการจราจรระหว่างจังหวัดนครราชสีมา กับอำเภอที่อยู่ติดกับพรมแดนประเทศกัมพูชาของจังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสุรินทร์ รวมระยะทางทั้งหมด 225.356 กิโลเมตร และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างเทศบาลนครราชสีมาไปยังประเทศกัมพูชาได้



รูปที่ 3.1-23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226** สายหัวทะเล-วารินชำราบ เป็นทางหลวงในจังหวัดในภาคอีสานตอนใต้ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางตลอดทั้งสาย 324.33 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางขนานในด้านทิศเหนือไปกับทางหลวงหมายเลข 24 รวมถึงมีเส้นทางขนานกับแนวเส้นทางของแผนพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครราชสีมา - อุบลราชธานี หรือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 62



รูปที่ 3.1-24 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 288** หรือ ถนนวงแหวนรอบเมืองบุรีรัมย์หรือถนนเลียบเมืองบุรีรัมย์ เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดบุรีรัมย์ มีลักษณะเป็นวงแหวนล้อมรอบอำเภอเมืองบุรีรัมย์ โดยแนวเส้นทางด้านทิศตะวันออกจะตั้งเป็นแนวโค้งไปผ่านตำบลต่าง ๆ ของอำเภอเมืองบุรีรัมย์



รูปที่ 3.1-25 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 288

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 348** สายอรัญประเทศ - นางรอง หรือ ถนนธนະวิถี เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคอีสานตอนใต้ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรและ 4 ช่องจราจรในช่วงอำเภออรัญประเทศถึงอำเภอโคกสูง และอำเภอปะคำถึงอำเภอนางรอง มีจุดเริ่มต้นแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 (ถนนสุวรรณศร) บริเวณตัวอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ผ่านอำเภอโคกสูง อำเภอตาพระยา ขึ้นเขาช่องตะโก เข้าสู่เขตจังหวัดบุรีรัมย์ที่อำเภอโนนดินแดง สิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (ถนนเดชอุดม) ที่อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ ระยะทางประมาณ 141 กิโลเมตร อยู่ในความดูแลของแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร) และแขวงทางหลวงบุรีรัมย์ สำนักงานทางหลวงที่ 10 นครราชสีมา



รูปที่ 3.1-26 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 348

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดบุรีรัมย์มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำอำเภอเพื่อใช้เป็นสถานีขนส่งรองรับ - ส่งผู้โดยสารระหว่างพื้นที่รายอำเภอและถ่ายโอนผู้โดยสารที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ โดยสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำอำเภอมี 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดบุรีรัมย์มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดบุรีรัมย์เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดบุรีรัมย์ มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือผ่าน 1 สาย คือ เส้นทางกรุงเทพมหานคร-อุบลราชธานี โดยเปิดการเดินทางเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษ และรถดีเซลรางปรับอากาศ มีสถานีรถไฟรวม 9 สถานี คือ สถานีรถไฟบุรีรัมย์ สถานีรถไฟลำปลายมาศ สถานีรถไฟห้วยราช สถานีรถไฟกระสัง สถานีรถไฟหนองกระเทียม สถานีรถไฟบ้านหนองตาต สถานีรถไฟบ้านแสลงพัน สถานีรถไฟพะเมนชัย และสถานีรถไฟหนองเต็ง และ 1 ป้ายหยุดรถ คือ ป้ายหยุดรถบ้านตะโก สถานีหลักในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า คือ สถานีบุรีรัมย์ โดยมีขบวนรถไฟให้บริการผ่านพื้นที่ทั้งขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว และรถธรรมดา รวม 6 ขบวนต่อวัน (รวมเที่ยวขึ้น-เที่ยวลง ไม่รวมขบวนรถขนส่งสินค้า)



สถานีรถไฟหัวราช



สถานีรถไฟบุรีรัมย์



สถานีรถไฟลำปลายมาศ



สถานีรถไฟกระสัง

รูปที่ 3.1-27 ตัวอย่างสถานีรถไฟในจังหวัดบุรีรัมย์

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งอยู่ที่อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ อยู่บนทางหลวงหมายเลข 219 โดยมีทางเข้าไปจากทางหลวงประมาณ 500 เมตร ห่างจากเทศบาลเมืองบุรีรัมย์ ประมาณ 34 กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ปัจจุบันมีสายการบินให้บริการถึง 2 สายการบิน คือ ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ มีทางวิ่งที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส เอ320 ได้ โดยมีอาคารผู้โดยสาร ขนาด 4,148 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 550 คนต่อชั่วโมง และที่ท่าอากาศยานมีบริการรถเช่า และรถตู้รับส่งโดยเป็นบริการของเอกชน



รูปที่ 3.1-28 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดบุรีรัมย์ไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างครอบคลุม มากกว่า ดังนั้น การคมนาคมทางน้ำจึงไม่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน

(6) ระบบโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดบุรีรัมย์

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองกี่	บุรีรัมย์	หนองกี่	ขาเข้า
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักประโคนชัย	บุรีรัมย์	ประโคนชัย	ขาออก
3	จุดจอดพักรถบรรทุกบุรีรัมย์	บุรีรัมย์	ประโคนชัย	ขาออก

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.2.4 จังหวัดสุรินทร์

จังหวัดสุรินทร์ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทางประมาณ 440 กิโลเมตร ตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 จังหวัดสุรินทร์ตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ทำให้การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง ปัจจุบันสามารถเดินทางจากจังหวัดสุรินทร์ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางรถไฟ รถโดยสารสาธารณะ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดสุรินทร์มีโครงข่ายคมนาคมทางถนน สามารถทำการจำแนกประเภทถนนได้ตามลักษณะหน้าที่การใช้งานเป็น 4 ประเภทประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดสุรินทร์และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24** สายทางต่างระดับสี่คิ้ว - อุบลราชธานี ปัจจุบัน คือ ถนนสี่คิ้ว - วารินชำราบ เป็นทางหลวงสายประธานภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่แยกออกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่ทางแยกต่างระดับสี่คิ้ว ถึงอำเภовารินชำราบ เป็นทางหลวงสำคัญที่เชื่อมต่อกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ตัดผ่านเขตจังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ตามลำดับ ช่วงจังหวัดสุรินทร์ ผ่านอำเภوبرาสาท ที่แยกกลางเมืองปราสาท สามารถเลี้ยวขวาไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 เพื่อเดินทางเชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา ผ่านพรมแดนช่องจอม จากนั้นผ่านอำเภอสังขะ รวมระยะทางในเขตจังหวัดสุรินทร์ 90.30 กม.



รูปที่ 3.1-29 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214** (สายกาฬสินธุ์ - ช่องจอม) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง - ตอนล่าง โดยเริ่มจากเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ตำบลกาฬสินธุ์ อำเภอกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ โดยผ่านอำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ อำเภोजังหาร อำเภอมือแร่ อำเภอดุสิตรัตนพิมาย และอำเภอกษัตริย์ จังหวัดร้อยเอ็ด และอำเภอนาคู อำเภอมะนัง อำเภอสว่างวีระวงศ์ อำเภอบึงสามพัน จังหวัดสุรินทร์ แล้วไปสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ขยายแดนประเทศกัมพูชา



รูปที่ 3.1-30 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214

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



รูปที่ 3.1-31 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 215

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



รูปที่ 3.1-32 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 293 ถนนวงแหวนรอบเมืองสุรินทร์ มีขนาด 4 ช่องจราจร



รูปที่ 3.1-33 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 293

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดสุรินทร์ มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุรินทร์ตั้งอยู่ที่ถนนจิตบำรุง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์ อยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองสุรินทร์ ส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอปราสาท ตั้งอยู่ที่ตำบลก้างแอน อำเภอปราสาท จังหวัดสุรินทร์ อยู่ในความรับผิดชอบของ อบจ.สุรินทร์ และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอสังขะ ตั้งอยู่ที่ถนนสาธร ตำบลสังขะ อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ อยู่ในความรับผิดชอบของ อบจ.สุรินทร์ โดยสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 3 แห่ง มีทั้งรถโดยสารแบบธรรมดาและปรับอากาศตลอดทั้งวัน

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดสุรินทร์มีรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี) แล่นผ่านพื้นที่ โดยเปิดการเดินรถเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษ และรถดีเซลรางปรับอากาศ จังหวัดสุรินทร์มีจำนวนสถานีรถไฟ ทั้งหมด 8 สถานี คือ สถานีลำชี สถานีสุรินทร์ สถานีบุญชี สถานีเมืองที สถานีกระโดนค้อ สถานีศีขรภูมิ สถานีบ้านกะลัน และสถานีสำโรงทาบ



สถานีกระโดนค้อ



สถานีศีขรภูมิ



สถานีบ้านกะลัน



สถานีสำโรงทาบ

รูปที่ 3.1-34 ตัวอย่างสถานีรถไฟในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดสุรินทร์มีท่าอากาศยานสุรินทร์ภักดี หรือ สนามบินสุรินทร์ภักดี ตั้งอยู่ที่หมู่ 7 ถนนคชสาร ตำบลนอกเมือง อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์ ในอดีตเคยมีสายการบินสองสายให้บริการ ได้แก่ สายการบินพีบีแอร์ และสายการบิน ไทย รีเจียนัล แอร์ไลน์ แต่เนื่องจากทั้งสองบริษัทประสบปัญหาทางการเงินจึงต้องปิดกิจการและยกเลิกเที่ยวบิน ปัจจุบันสนามบินสุรินทร์ภักดียังคงเปิดให้บริการแก่เครื่องบินของทางราชการและภาคเอกชนที่มีความจำเป็นต้องมาปฏิบัติภารกิจในจังหวัดสุรินทร์และจังหวัดใกล้เคียง

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ปัจจุบันจังหวัดสุรินทร์ ไม่มีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำ เนื่องจากไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล หรือแม่น้ำที่ใช้ในการคมนาคมและการขนส่ง

(6) ระบบโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.1-2 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดสุรินทร์

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักสุรินทร์	สุรินทร์	ท่าตูม
2	จุดจอดพักรถบรรทุกสุรินทร์	สุรินทร์	ท่าตูม

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 ทางหลวงหมายเลข 24 ทางหลวงหมายเลข 201 ทางหลวงหมายเลข 202 ทางหลวงหมายเลข 205 ทางหลวงหมายเลข 219 ทางหลวงหมายเลข 224 ทางหลวงหมายเลข 225 ทางหลวงหมายเลข 226 ทางหลวงหมายเลข 304 และทางหลวงหมายเลข 348 ส่วนระบบคมนาคมทางรางนั้นมีจังหวัดนครราชสีมาเป็นศูนย์กลางของระบบการขนส่งทางรางที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานคร กับจังหวัดต่างๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งตอนบน ตอนกลางและตอนล่าง ประกอบด้วย (1) เส้นทางรถไฟสายนครราชสีมา - หนองคาย (ทางแยกจากชุมทางถนนจิระ - หนองคาย) ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัด นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย และสุดปลายทางที่สถานีรถไฟทาล้าง สปป.ลาว (2) เส้นทางรถไฟสายนครราชสีมา - อุบลราชธานี (แยกจากชุมทางบ้านภาชี - อุบลราชธานี) ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัดนครราชสีมา-บุรีรัมย์-ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี และสุดปลายทางที่สถานีรถไฟอุบลราชธานี อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี (3) เส้นทางลัดไปเชื่อมที่สถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ (ทางแยกจากชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่) ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัด สระบุรี-ลพบุรี-ชัยภูมิ-นครราชสีมา การขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งด้านอื่น ๆ เนื่องจากข้อจำกัดทาง

ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง ความชันและความแคบของลำน้ำ รวมถึงเส้นทางที่คดเคี้ยว จึงไม่เป็นที่นิยมในระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศ จึงเป็นการใช้เพื่อการเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเป็นหลัก ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศมีท่าอากาศยานจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ท่าอากาศยานพาณิชย์) (Nakhonratchasima Airport) มีตั้งที่อยู่ที่อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองนครราชสีมาไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 26 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันไม่มีสายการบินให้บริการ และ (2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (Buriram Airport) ตั้งอยู่ที่ อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ห่างจากเทศบาลเมืองบุรีรัมย์ ประมาณ 34 กิโลเมตร โดยผู้โดยสารจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้าถึงได้ทางถนนทางหลวง 219 ปัจจุบันมีสายการบินให้บริการ 2 สายการบิน ประกอบด้วย Nok Air และ Thai AirAsia เป็นต้น

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดนครราชสีมา

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 37 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานเพิ่มประสิทธิภาพงานปรับปรุง และงานยกมาตรฐานชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	202	อ.แก้งสนามนาง - อ.บัวใหญ่	21	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	207	บ.วัด - อ.ประทาย	27	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ช่วงแยก ทล.205 - บรรจบ ทล.2 (ด้านเหนือ)	15	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
4	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ช่วงแยก ทล.2 - บรรจบ ทล.226 (ด้านใต้) ตอน 1	8	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
5	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ช่วงแยก ทล.2 - บรรจบ ทล.226 (ด้านใต้) ตอน 2	4	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
6	M6	ทางแยกต่างระดับเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา กับ ทข. นม.1120 (ถนนสุรนารี)	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
7	226	ทางเลี่ยงเมืองจักราช	-	สะพานลอยข้ามทางรถไฟ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
8	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ช่วงแยก ทล.224 - บรรจบ ทล.226 (ด้านใต้) ตอน 1	9	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
9	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ช่วงแยก ทล.224 - บรรจบ ทล.226 (ด้านใต้) ตอน 2	8	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
10	290	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ช่วงแยก ทล.224 - บรรจบ ทล.226 (ด้านใต้) ตอน 3	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างดำเนินการ

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
11	24/224	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 224 แยกโชคชัย	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
12	224/290	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 224 ตัดกับ 290 (รวมก่อสร้าง คันทางฝั่งขวา ช่วง ทล.224 - ทล.226)	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
13	2 ตัดถนน ข้างเผือก ถนน สิริราชธานี	ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดถนนข้างเผือก ตัด ถนนสิริราชธานี (แยกประโดก)	1 แห่ง	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
14	290	บ.หนองยาง - บ.หมูสี	3	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
15	224	บ.โคกกรวด - บ.หนองสนวน	23	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
16	24	แยกปักธงชัย - แยกโชคชัย	12	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	อยู่ระหว่างดำเนินการ
17	2/224	ทางลอดจุดตัดทางหลวง หมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 224 (แยกนครราชสีมา)	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
18	201	ทางต่างระดับ-หินล่อง	15	บูรณะ/เพิ่มประสิทธิภาพ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
19	204	ทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมา	15	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
20	2	รื้อถอนสะพานข้ามและก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข 2 (สีมธานี)	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
21	-	ทางเลี่ยงเมืองด่านขุนทด	12	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
22	2	ทางแยกต่างระดับทางเข้าสถานีรถไฟกุดจิก	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
23	2/1049	สะพานข้ามแยกพนมวัน	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
24	2/206	ทางแยกต่างระดับพิมาย	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
25	2	สะพานกลับรถต่างระดับ กม. 88-89 ตำบลคลองไผ่	1 แห่ง	สะพานลอยกลับรถ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
26	2	ทางแยกต่างระดับเข้า อ.สีคิ้ว	1 แห่ง	สะพานข้ามแยก 1 ทิศทาง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
27	2/2027/ 2150	ทางแยกต่างระดับ บ้านวัด	1 แห่ง	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
28	202	บ.สีดา อ.ประทาย	23	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
29	224	อ.ละหานทราย -อ.บ้านกรวด	11	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
30	24	ต่างระดับสีคิ้ว-แยกปักธงชัย	39	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
31	24	แยกโชคชัย อ.นางรอง ตอน แยกโชคชัย อ.หนองกี่	40	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
32	24	แยกโชคชัย อ.นางรอง ตอน อ.หนองกี่ อ.นางรอง	34	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
33	2421	อ.โชคชัย อ.ปักธงชัย	21	ยกมาตรฐานชั้นทาง / เพิ่มช่องจราจรเป็นช่วง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
34	2	นครราชสีมา อ.พิมาย	-	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ. 2575
35	2	อ.พิมาย อ.สีดา	-	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ. 2575
36	2	อ.สีดา อ.พล	-	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ. 2575
37	304	นครราชสีมา อ.ปักธงชัย	-	จัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 17 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนงานจ้างสำรวจระดับชั้นทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

ตารางที่ 3.2-2 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นม.4011	แยก ทล.2067-บ.มะค่า อ.โนนสูง	2.375	ปรับปรุงเพื่อสนับสนุนทางรถไฟทางคู่
2	นม.4008	แยก ทล.201 - ทล.205 อ.ด่านขุนทด อ.พระทองคำ	-	จ้างสำรวจสังหาริมทรัพย์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค
3	นม.3060	แยก ทล.304 - บ.ซับพลู อ.วังน้ำเขียว	22.939	ก่อสร้างเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่ง
4	นม.3065	แยก ทล.201 - บ.โสกแจ้ง อ.ด่านขุนทด	2.500	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
5	นม.2039	แยก ทล.24 - บ.ท่าช้าง (ตอน 0+000 - 15+678) อ.หนองบุญมาก	2.500	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
6	นม.2141	แยก ทล.24 - บ.หนองยายเทียม อ.หนองบุญมาก	2.500	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
7	นม.3032	แยก ทล.201 - บ.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว	4.100	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
8	นม.3024	แยก ทล.226 - บ.โนนม่วง อ.เฉลิมพระเกียรติ	2.900	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
9	นม.4043	แยก ทล. 2226 - บ.ผักกาดหญ้า อ.ชุมพวง	5.000	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
10	นม.1017	แยก ทล.2 - บ.เตยกระโดน อ.ประทาย	4.000	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
11	นม.3026	แยก ทล. 202 บ.หนองยาว อ.บัวใหญ่	3.000	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
12	นม.4035	แยก ทล.2166 - อ.จักราช	5.600	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
13	นม.5042	แยก ทล.นม.4035 - บ.หนองไผ่ อ.จักราช	4.550	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
14	นม.2039	แยก ทล.24 - บ.ท่าช้าง (ตอน 20+000-37+038) อ.เฉลิมพระเกียรติ	1.500	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
15	นม.1021	แยก ทล.2 - บ.บะใหญ่ อ.วังน้ำเขียว	2.500	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
16	นม.3002	แยก ทล.304 - บ.หนองเสื่องบอง อ.ครบุรี	2.600	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
17	นม.1017	แยก ทล.2 - บ.เตยกระโดน อ.ประทาย	1 แห่ง	ปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดนครราชสีมามีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ MR2 และ MR5 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด้านชายแดนไทย - ลาว ที่ด้านหนองคายจังหวัดหนองคาย ร่วมกับรูปแบบบริบทที่เชื่อมโยงออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมโยงไปถึงด้านชายแดนไทย - ลาว ที่หนองคาย เส้นทางส่วนที่เป็นรัศมีจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะบรรจบกับเส้นทางส่วนเหนือ - ใต้ บริเวณอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมาการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่ชายแดนจังหวัดหนองคายสามารถเชื่อมต่อทั้งระบบถนนตามทางหลวงเอเชียเส้นทาง AH12 หรือ เส้นทาง R13 ของ สปป.ลาว และระบบราง ทั้งรถไฟขนาดทาง 1.00 เมตร ในปัจจุบัน และรถไฟขนาดทางมาตรฐานที่อยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการมีระยะทางประมาณ 897 กิโลเมตร แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้

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



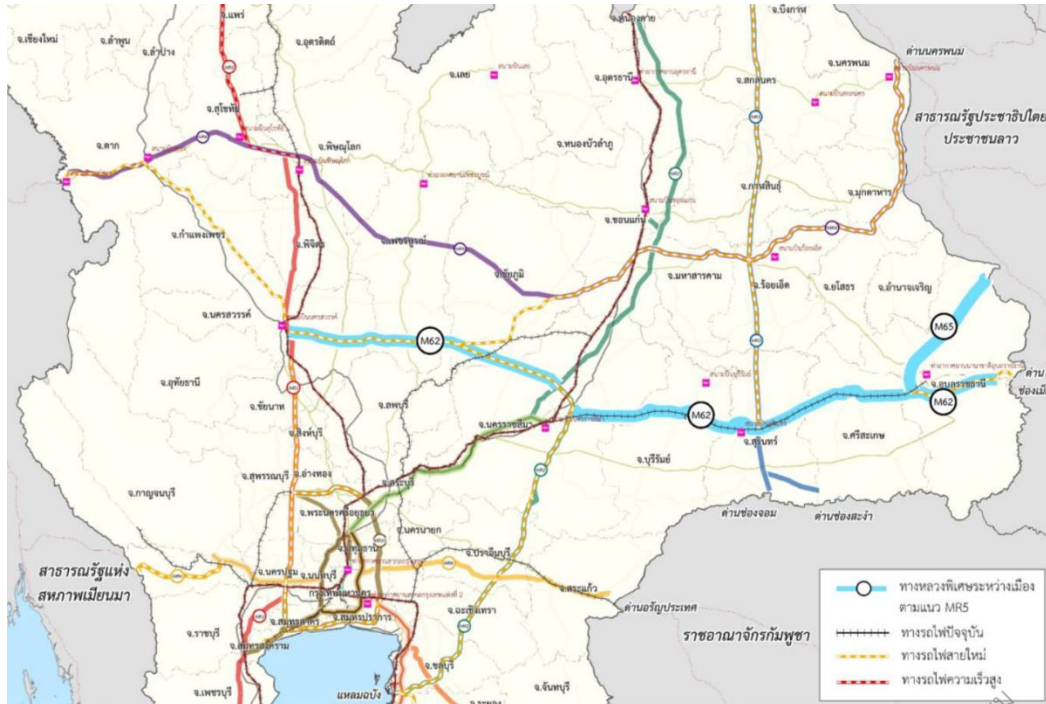
รูปที่ 3.2-1 แนวเส้นทาง MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย

MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตกและด้านชายแดนไทย - ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 นาตาล - สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต

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

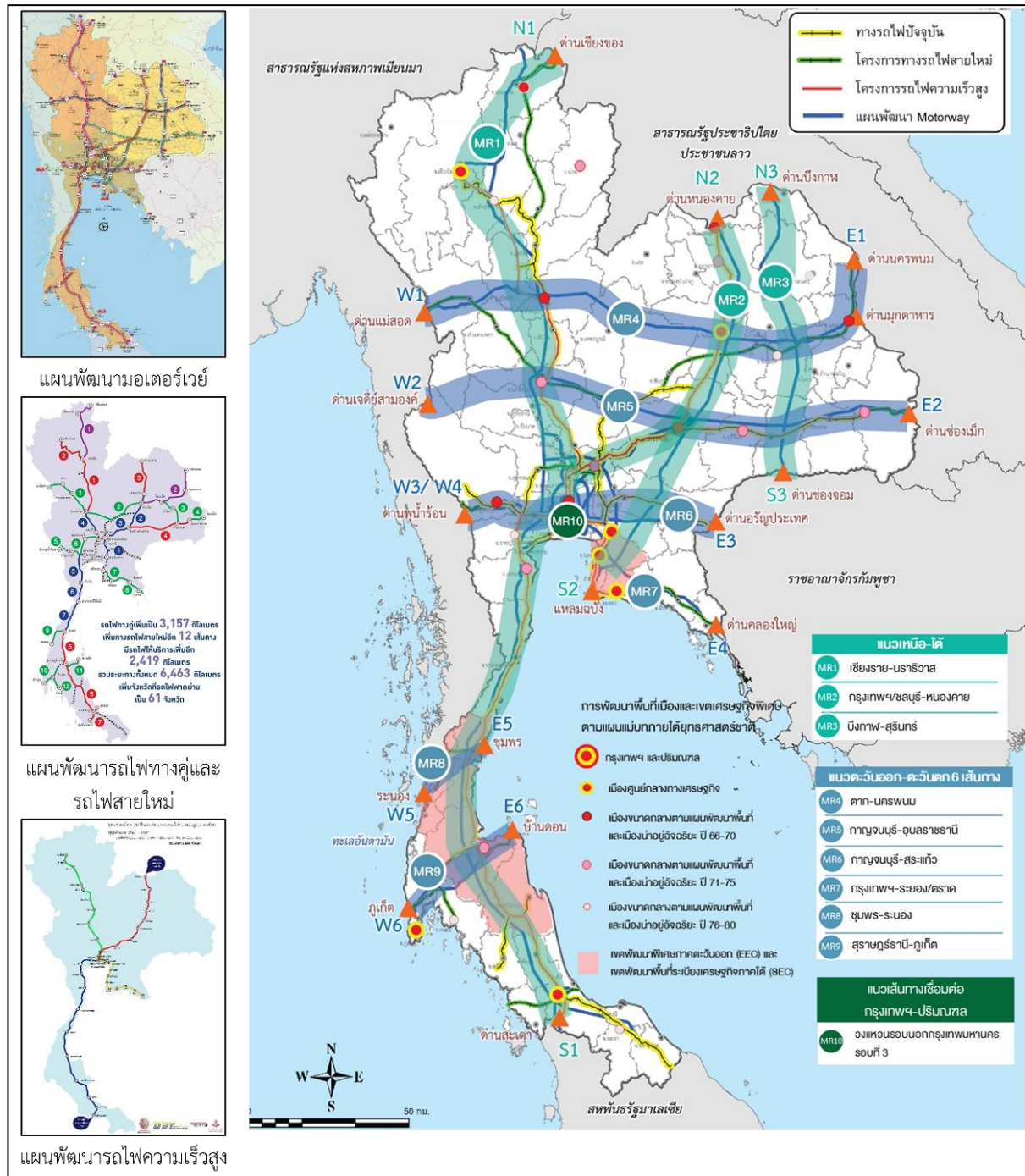
แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมินครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวม ประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับ ระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)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

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



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

รูปที่ 3.2-2 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี

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

รูปที่ 3.2-3 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

(4.1) แผนงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

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

- **ระยะเร่งด่วน** เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564)
- **ระยะกลาง** เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569)
- **ระยะยาว** เป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-3 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน
จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายมาบะเขว - 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 - อยุธยาประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge)
จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่ 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 - อุตะเกา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเกา - 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 4 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

• โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน : สายมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่มาบะเบ - ชุมทางถนนจิระมีระยะทาง 132 กิโลเมตร มูลค่าโครงการ 27,316.34 ล้านบาท ประกอบด้วย 22 สถานี ผลการศึกษาความเหมาะสม พบว่า ค่า FIRR เท่ากับ 8.33% และค่า EIRR เท่ากับ 19.40% คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2557 จะมีจำนวน 33,336 คนต่อวัน และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 78,395 คนต่อวันในปี พ.ศ. 2577 ส่วนการคาดการณ์ ปริมาณการขนส่งสินค้า พบว่า ในปี พ.ศ. 2557 จะมีจำนวน 12,884 ตันต่อวัน และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 29,841 ตัน ต่อวันในปี พ.ศ. 2577 สัญญาโครงการประกอบด้วย 3 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วง มาบะเบ - คลองขานาจิตร เป็นทางวิ่งระดับพื้นระยะทาง 53 กิโลเมตร และทางคู่ยกระดับ 5 กิโลเมตร ก่อสร้างสถานีรถไฟ 7 แห่ง แบ่งเป็นการปรับปรุงสถานีเดิม 3 แห่ง ก่อสร้างสถานีใหม่ระดับพื้น 3 สถานี และก่อสร้างสถานีใหม่ยกระดับ 1 สถานี สัญญาที่ 2 ก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วง คลองขานาจิตร-ชุมทางถนนจิระ เป็นทางวิ่งระดับพื้นระยะทาง 68 กิโลเมตร และทางคู่ยกระดับระยะทาง 700 เมตร ก่อสร้างสถานีรถไฟ 12 แห่ง แบ่งเป็นการปรับปรุงสถานีเดิม 6 แห่ง ก่อสร้างสถานีใหม่ระดับพื้น 6 สถานี มีการก่อสร้าง ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 1 แห่ง ที่สถานีกุดจิก และก่อสร้างศูนย์กลางควบคุมการเดินรถ (LACC) ที่สถานีนครราชสีมา ส่วนสัญญาที่ 3 เป็นการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟจำนวน 3 อุโมงค์ ระยะทางรวม 8 กิโลเมตร

• โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน : ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี มีระยะทาง 308 กิโลเมตร มูลค่าโครงการ 56,837.78 ล้านบาท ประกอบด้วย 35 สถานี คาดการณ์ระยะเวลาก่อสร้าง พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม 48 เดือน ผลการศึกษาความเหมาะสม พบว่า ค่า FIRR เท่ากับ 7.77% และค่า EIRR เท่ากับ 17.06% คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2557 จะมีจำนวน 3.525 ล้านคนต่อปี และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 11.793 ล้านคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2594 ส่วนการคาดการณ์ ปริมาณการขนส่งสินค้า พบว่า ในปี พ.ศ. 2557 จะมีจำนวน 0.284 ล้านตันต่อปี และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. 2594 รูปแบบการก่อสร้างเป็นการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทางเป็นคันทางระดับดิน ขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม รวมทั้งมีการก่อสร้างยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 4 แห่ง คือ สถานี บ้านตะโก สถานีบุฤๅษี สถานีหนองแวง และสถานีบึงหวาย การดำเนินโครงการมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟ เสมอระดับทุกแห่งโดยก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟหรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน

• โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) :

สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา มีแนวเส้นทางโครงการเริ่มต้น สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา ระยะทางรวม 253 กิโลเมตร และมีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ระยะเวลากการเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีนครราชสีมา ประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ระบบรถไฟ ใช้เป็นประเภทรถโดยสาร EMU (Electric Multiple Unit) กำลังขับเคลื่อนสูงสุด 5,200 กิโลวัตต์ มีความจุ ของขบวนรถ 600 ที่นั่ง/ขบวน สามารถใช้ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ที่จะเดินทางโดยใช้รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2575 ซึ่งเปิดให้บริการ จะมีจำนวนผู้โดยสาร 16,620 คนต่อวัน อัตราค่าโดยสารคิดค่าแรกเข้า 80 บาท บวก 1.80 บาท/กิโลเมตร โดยค่า โดยสารจากกรุงเทพฯ - นครราชสีมา อยู่ที่ 253 บาท และจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 15 ทุก ๆ 5 ปี จากการ คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารได้วางแผนการเดินทางโดยให้มีการบริการแบบจอดทุกสถานี หยุดจอด สถานีละ

2 นาที รวมระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ช่วงเวลาการให้บริการ คือ 06.00-22.00 น. หรือ 16 ชั่วโมงต่อวัน มีรถไฟให้บริการจำนวน 11 ขบวนต่อวันต่อทิศทาง ความถี่ในการให้บริการ 90 นาที/ขบวน

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

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



รูปที่ 3.2-4 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย

(4.2) แผนงานของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

- โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคอมครองและพัฒนาอาชีพบานนารีสวัสดิ์

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ปี พ.ศ. 2563 ได้ดำเนินการศึกษาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว เพื่อจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่อแก้ปัญหาความแออัดคับคั่งของการจราจรในจังหวัดนครราชสีมา และเป็นการรองรับการเจริญเติบโตของเมืองศูนย์กลางรวมถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด ผลการศึกษาพบว่า แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณตลาดเซฟวัน (ถนนมิตรภาพ) ไปสิ้นสุดที่บริเวณสถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนรีสวัสดิ์ ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วย 21 สถานี แบ่งเป็นสถานีแบบ Central Platform จำนวน 12 สถานี และสถานีแบบ Side Platform จำนวน 9 สถานี พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ของโครงการมี 2 จุด คือ บริเวณสถานีมิตรภาพ 1 สามารถรองรับการจอดรถยนต์ได้ 233 คัน และรถมอเตอร์ไซด์ 505 คัน ส่วนบริเวณสถานีบ้านนรีสวัสดิ์สามารถรองรับการจอดรถยนต์ได้ 100 คัน และรถมอเตอร์ไซด์ 216 คัน ระบบรถรางไฟฟ้า (Tram) จะมีระบบจ่ายไฟฟ้าแบบไร้สาย (Catenary Free System) ออกแบบให้ทำหน้าที่จ่ายไฟฟ้ากำลังให้ระบบประจุพลังงานให้กับอุปกรณ์กักเก็บพลังงานบนขบวนรถไฟฟ้าและระบบจ่ายไฟฟ้าบริการแรงดันต่ำที่ป้ายหยุดรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นไฟฟ้าส่องสว่าง ระบบไฟสัญญาณ และระบบสื่อสารอื่นๆ มีขนาดความกว้าง 24 - 26 เมตร ยาว 30-35 เมตร คาดการณ์จะเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2568

ที่มา: <https://www.mrta.co.th/th/nakhon-ratchasima-mass-transit-project#content> 15098

รูปที่ 3.2-5 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียว

(5) งานพัฒนาทางระบบโลจิสติกส์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ได้ดำเนินงานศึกษาจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งผลการศึกษาพบว่า พื้นที่ที่เหมาะสมจะพัฒนาท่าเรือบกมี 4 จังหวัด ได้แก่ (1) อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 70 กิโลเมตร (2) ตำบลกุดจิก อำเภอสองเนิน จังหวัดนครราชสีมา ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง 720 กิโลเมตร (3) อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง 550 กิโลเมตร และ (4) อ.พยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง 370 กิโลเมตร ทั้งนี้ ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา นั้น หลังจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้พิจารณาอนุมัติและมีการศึกษาความเหมาะสมในพื้นที่ตำบลกุดจิก อ.สองเนิน แล้ว แต่เนื่องจากสถานการณ์และบริบทหลายอย่างเปลี่ยนไป จังหวัดนครราชสีมาจึงนำเสนอพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเพิ่มอีก 2 แห่ง ได้แก่ (1) บริเวณสถานีรถไฟบ้านกระโดน ตำบลหนองไข่น้ำ อ.เมืองนครราชสีมา (2) บ้านทับม้า ตำบลสีคิ้ว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา โดยคาดว่าจะก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. 2569 - 2570



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.)

รูปที่ 3.2-6 แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

3.2.1.3 จังหวัดชัยภูมิ

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 13 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม

ตารางที่ 3.2-4 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า ชัยภูมิ	15	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว - อ.บ้านเขว้า	12	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	205	อ.เทพสถิต - อ.บาเหน็จณรงค์ ตอน บ.ช่องสารายู บ.คาบิง ตอน 1	23	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
	205	อ.เทพสถิต - อ.บาเหน็จณรงค์ ตอน บ.ช่องสารายู บ.คาบิง ตอน 2	14	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
4	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง - บ.ท่าโป่ง	22	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
5	202	ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ตอน โพนทอง แก่งสนามนาง	19	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
6	205	อ.บาเหน็จณรงค์ - อ.จัตุรัส ตอน บ.คาบิง หนองบัวโคก	17	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
7	2389	อ.แก้งคร้อ สระพัง	38	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
8	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ้านท่าโป่ง -วังตะเฒ่า	17	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
9	2187	อ.หนองเรือ อ.ภูเขียว	37	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
10	2159	ชัยภูมิ อ.คอนสาร ตอน ชัยภูมิ อ.หนองบัวแดง	42	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
11	2159	ชัยภูมิ อ.คอนสาร ตอน อ.หนองบัวแดง อ.เกษตรสมบูรณ์	33	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 + ขยายย่านชุมชน	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
12	2159	ชัยภูมิ อ.คอนสาร ตอน อ.เกษตรสมบูรณ์ อ.คอนสาร	40	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 + เพิ่มช่องจราจร Fill gap	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
13	2037	อ.ภูเขียว อ.เกษตรสมบูรณ์	22	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 + ขยายย่านชุมชน/ทางแยก	ปี พ.ศ. 2567 - 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ ปี พ.ศ. 2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 16 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนน ยกกระดับชั้นทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน	งบประมาณปี 66 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.4021 แยก ทล.2037 - บ.หนองแขวง อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	4.100	32,500,000
2	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.4017 แยก ทล.2187 - บ.ผักปัง อ.ภูเขียว จ.ชัยภูมิ	1.000	9,000,000
3	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.3016 แยก ทล.202 - บ.ค่าย อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	1.000	9,000,000
4	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.4045 แยก ทล.2187 - แยก ทช.ชก.3010 อ.บ้านแท่น จ.ชัยภูมิ	1.200	9,500,000
5	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.6046 บ.หนองลุ่มพุก - บ.โกรกตาแป้น อ.จัตุรัส จ.ชัยภูมิ	1.500	9,500,000
6	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.3010 แยก ทล.205 - อ่างเก็บน้ำลำคันทัน อ.บำเหน็จณรงค์ จ.ชัยภูมิ	1.000	8,500,000
7	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.6032 บ.หนองปล้อง - บ.หนองพวง อ.หนองบัวแดง จ.ชัยภูมิ	1.200	9,900,000
8	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.4038 แยก ทล.2354 - แยก ทล.2069 อ.บำเหน็จณรงค์ จ.ชัยภูมิ	2.000	16,000,000
9	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามลำห้วยปะทาว อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	50	3,700,000
10	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยน้ำก่ำ อ.คอนสวรรค์ จ.ชัยภูมิ	50	5,200,000
รวม จ.ชัยภูมิ				112,800,000

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ปี พ.ศ.2567

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณปี 67 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.2018 แยก ทล.12 - บ.มอตาเจ็ก อ.คอนสาร จ.ชัยภูมิ	1.400	9,500,000
2	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.4039 แยก ทล.2055 - แยก ทช.ชย.2004 อ.คอนสาร จ.ชัยภูมิ	3.000	23,000,000
3	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.3012 แยก ทล.201 - แยก ทล.2389 อ.ภูเขียว จ.ชัยภูมิ	2.625	18,000,000
4	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.4014 แยก ทล.2179 - แยก ทล.2354 อ.จัตุรัส จ.ชัยภูมิ	1.500	15,250,000
5	ก่อสร้างถนนและยกกระดับชั้นทาง	ถนนสาย ชย.4017 แยก ทล.2187 - บ.ผักปัง อ.ภูเขียว จ.ชัยภูมิ	2.425	20,500,000
6	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยโคกตาเมา อ.บำเหน็จณรงค์ จ.ชัยภูมิ	40	6,560,000
รวม จ.ชัยภูมิ			50.950	92,810,000

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2567

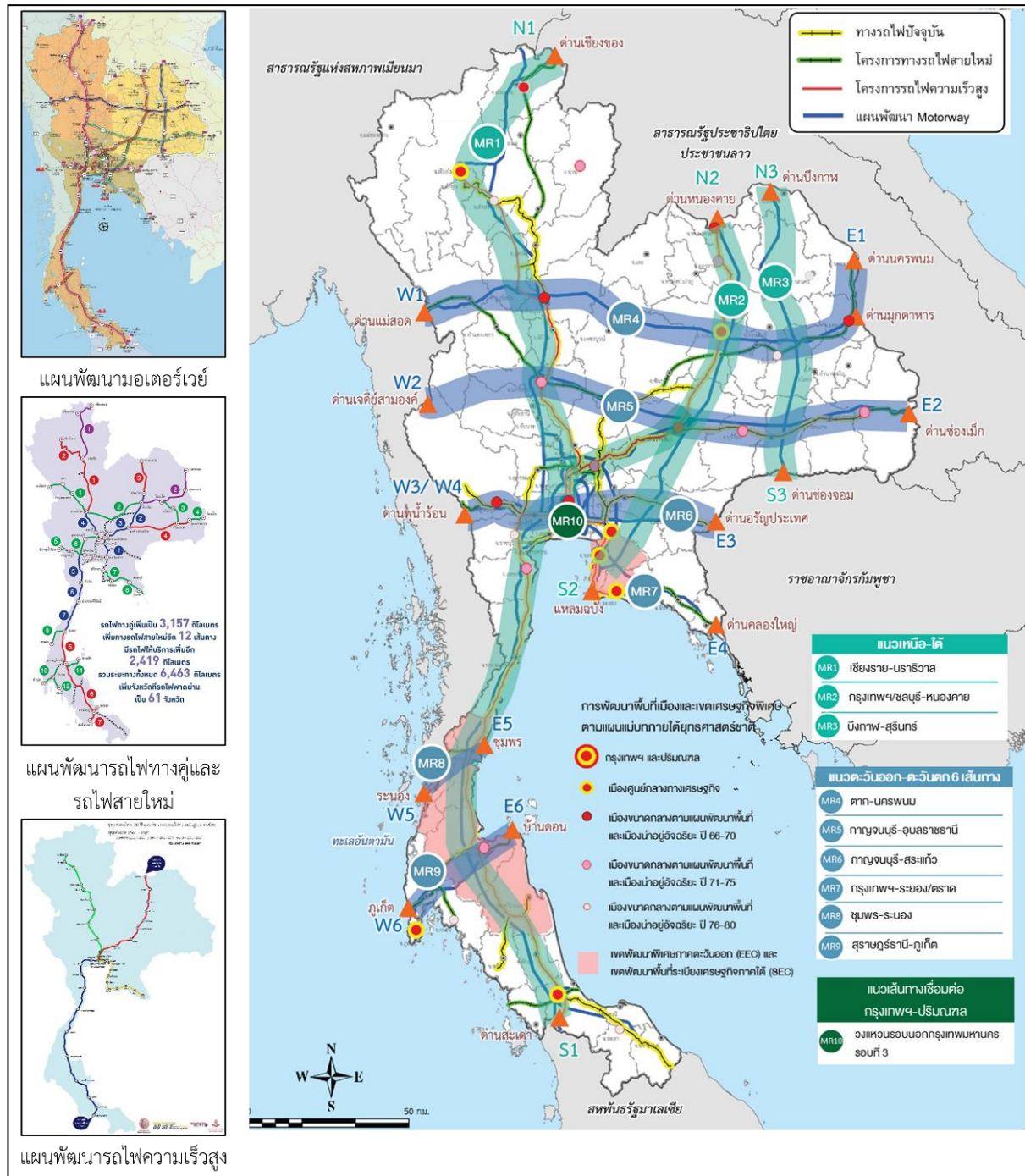
(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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 รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดชัยภูมิมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 สายตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 12 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร การพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 ตาก - แม่สอด (ระยะทาง 72 กม.)
- ช่วงที่ 2 พิษณุโลก - ตาก (ระยะทาง 133 กม.)
- ช่วงที่ 3 พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ (ระยะทาง 107 กม.)
- ช่วงที่ 4 เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น (ระยะทาง 206 กม.)
- ช่วงที่ 5 ขอนแก่น - นครพนม (ระยะทาง 354 กม.)

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

รูปที่ 3.2-7 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.1.3 จังหวัดบุรีรัมย์

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ จำนวน 27 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง งานเพิ่มประสิทธิภาพ และงานยกมาตรฐานชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	24	ต่างระดับสี่คิ้ว - แยกปักธงชัย	39	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ.2567-2591
2	24	แยกโชคชัย - อ.นางรอง ตอน แยกโชคชัย - อ.หนองกี่	40	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ.2567-2592
3	24	แยกโชคชัย - อ.นางรอง ตอน อ.หนองกี่ - อ.นางรอง	34	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ.2567-2593
4	24	อ.นางรอง - อ.ประโคนชัย	26	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ.2567-2594
5	24	อ.ประโคนชัย - อ.ปราสาท	37	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ.2567-2595
6	33	จุดตัดทางรถไฟ บ.ห้วยโจด	1 แห่ง	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2585
7	224	เสิงสาง - ปะคำ*	21	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2583
8	348	ช่องตะโก - น้อยสะแกกวาน	20	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2579
9	2073	นางรอง - ชุมพวง ตอน หนองโดนน้อย - ชุมพวง	23	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2575
10	2073	นางรอง - ชุมพวง ตอน บ.บัวตารุ่ง - อ.ลำปลายมาศ (เป็นตอนๆ)	10	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2577
11	2074	บุรีรัมย์ ลำน้ำมูล	30	เพิ่มช่องจราจร	ระหว่างดำเนินการ
12	2074	คูเมือง - พุทไธสง	4	เพิ่มช่องจราจร	ระหว่างดำเนินการ
13	2117	ตะโก - เขาพนมรุ้ง	12	ยกมาตรฐานทางหลวงชั้น 1 และเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2582
14	2166	อ.หนองกี่ - อ.หนองหงษ์	9	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2576
15	2208	บ.โคกขมิ้น บ.ระกา	14	เพิ่มช่องจราจร	ระหว่างดำเนินการ
16	2208	อ.ประโคนชัย บ.ระกา	24	เพิ่มช่องจราจร	ระหว่างดำเนินการ
17	2226	หนองขमार - สตึก	14	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2581
18	2378	อ.จอมพระ - บ.ไทรงาม	40	เพิ่มช่องจราจร	ระหว่างดำเนินการ
19	2445	บ.โคกขมิ้น บ.ระกา	6	เพิ่มช่องจราจร	ระหว่างดำเนินการ
20	2445	บุรีรัมย์ - แสงโตน	20	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2578
21	2445	อ.ประโคนชัย - อ.บ้านกรวด	14	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2580
22	2445	เขากระโดง - ประโคนชัย	4	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2584
23	-	ทางเลี่ยงเมืองนางรอง ด้านใต้	14	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2586

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
24	-	ทางเลี่ยงเมืองประโคนชัย ด้านตะวันตก	20	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2587
25	-	ทางเลี่ยงเมืองบุรีรัมย์ ด้านตะวันออก	12	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2588
26	-	ทางเลี่ยงเมืองปะคำ	8	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2589
27	-	แยก ทล.317 - ด้านบ้านเขาหิน	11	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ.2567-2590

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ จำนวน 14 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	บร.5025	แยก ทล.2378 - บ.กระสัง อ.กระสัง	1.725	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	บร.3001	แยก ทล.224 - บ.ถนนหัก อ.นางรอง	1.500	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	บร.4017	แยก ทล.2223 - บ.คูเมือง อ.ลำปลายมาศ	1.500	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	บร.4023	แยก ทล.2074 - บ.โนนสุวรรณ อ.เมือง	1.500	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	บร.4011	แยก ทล.2445 - บ.โคกขมิ้น อ.พลับพลาชัย	2.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
6	บร.4031	แยก ทล.2061 - อ.นาโพธิ์ อ.พุทไธสง	1.500	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
7	บร.2016	แยก ทล.24 - บ.ดอนอะราง อ.โนนสุวรรณ	1.510	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
8	บร.4060	แยก ทล.2074 - บ.ตูมใหญ่ อ.คูเมือง	2.400	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
9	บร.3006	แยก ทล.202 - บ.เขาใหญ่ อ.พุทไธสง	1.800	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
10	บร.3052	แยก ทล.224 - บ.ไร่มะปูล อ.โนนสุวรรณ	2.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
11	บร.3061	แยก ทล.219 - บ.โนนจำปา อ.สตึก	2.300	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
12	บร.3069	แยก ทล.348 - บ.หนองแซ่ อ.นางรอง	1.800	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
13	บร.4013	แยก ทล.2117 บ.ละหานทราย อ.เฉลิมพระเกียรติ	2.300	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
14	บร.5024	อำเภอนาโพธิ์ - บ.หนองบัวทอง อ.นาโพธิ์	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

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

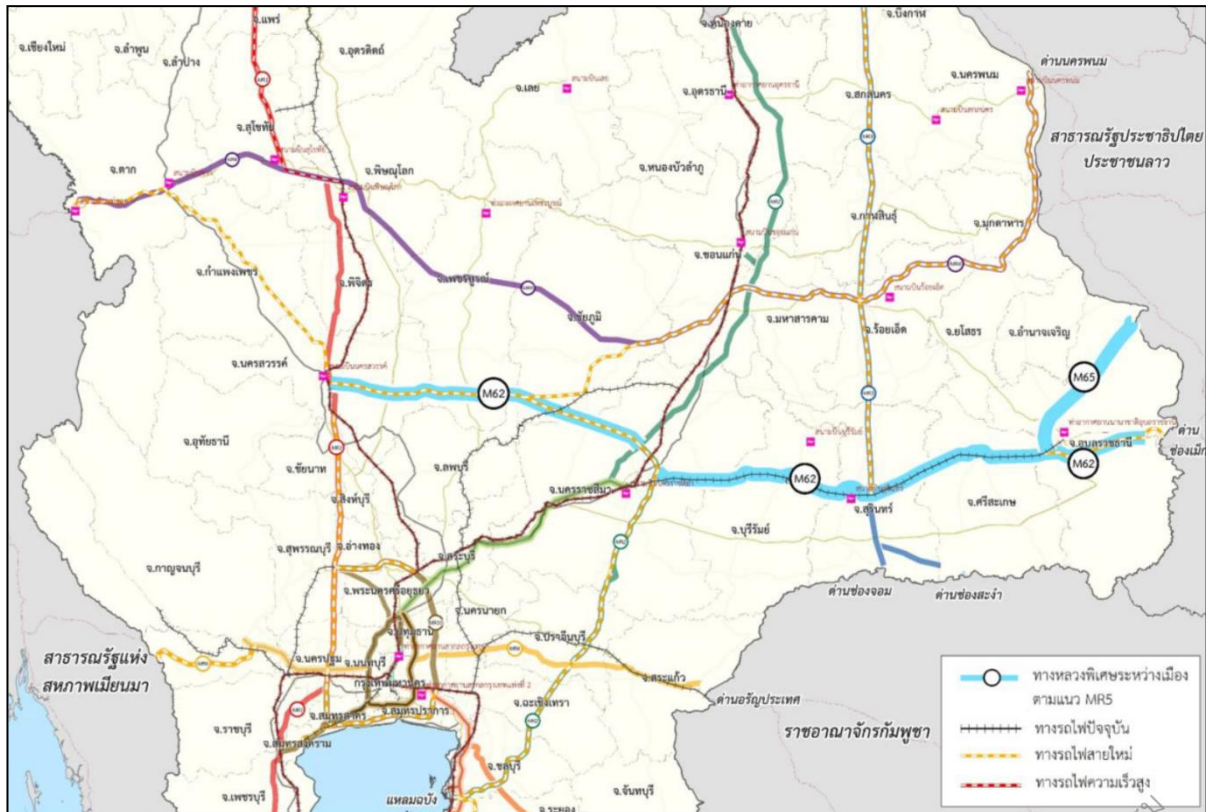
จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดบุรีรัมย์มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR5 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

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

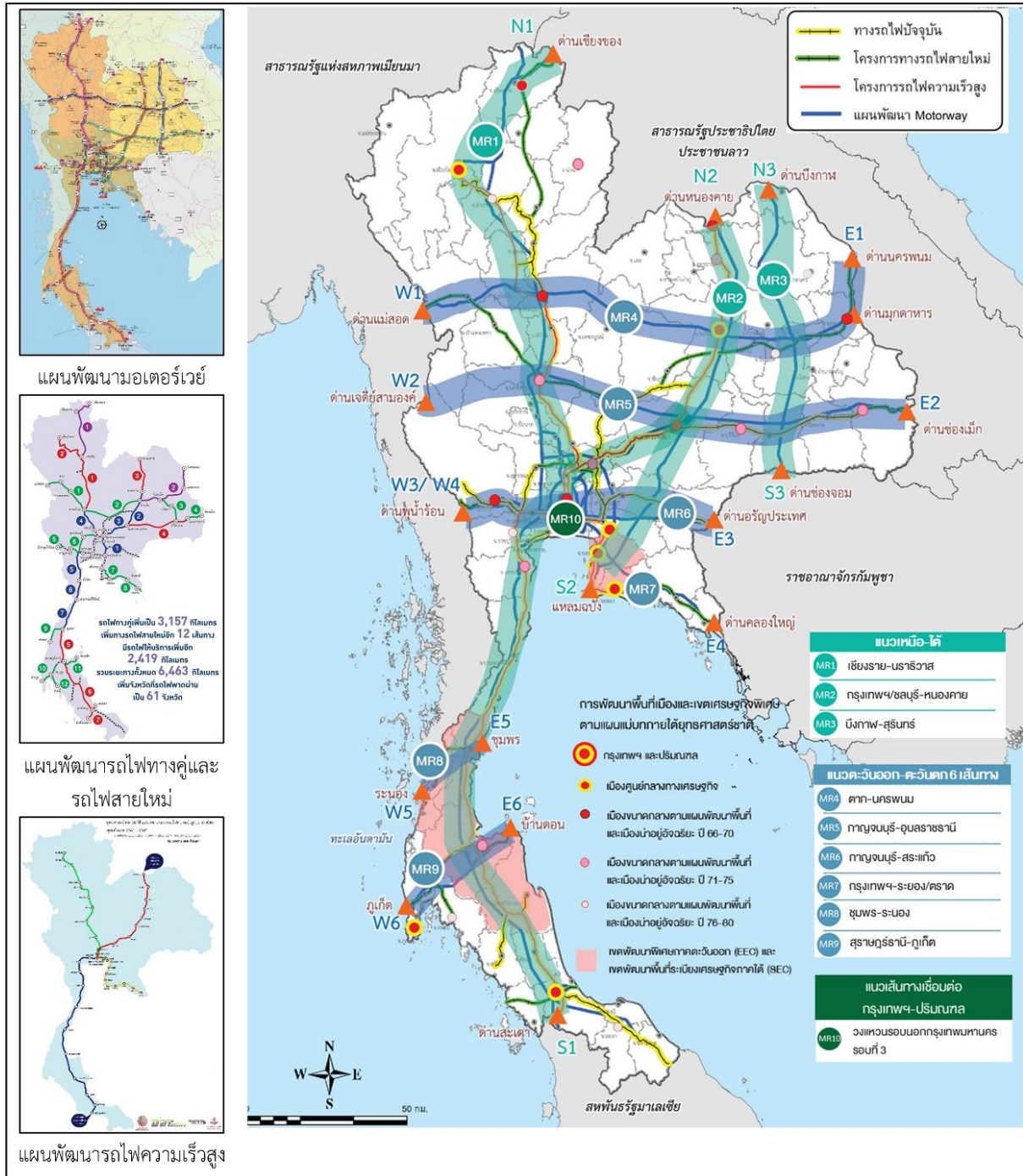
แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวม ประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับ ระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)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

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



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

รูปที่ 3.2-8 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี



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

รูปที่ 3.2-9 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

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

- **ระยะเร่งด่วน** เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564)
- **ระยะกลาง** เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569)
- **ระยะยาว** เป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-9 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุไหงโกลน ระยะทาง 216 กิโลเมตร
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 - ท่าแร่ 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
แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเกา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเกา - 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 โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี มีระยะทาง 308 กิโลเมตร มูลค่าโครงการ 56,837.78 ล้านบาท ประกอบด้วย 35 สถานี คาดการณ์ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม 48 เดือน ผลการศึกษาค่าความเหมาะสม พบว่า ค่า FIRR เท่ากับ 7.77% และค่า EIRR เท่ากับ 17.06% คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ.2557 จะมีจำนวน 3.525 ล้านคนต่อปี และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 11.793 ล้านคนต่อปี ในปีพ.ศ. 2594 ส่วนการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า พบว่า ในปี พ.ศ.2557 จะมีจำนวน 0.284 ล้านตันต่อปี และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านตันต่อปีในปี พ.ศ. 2594 รูปแบบการก่อสร้างเป็นการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทางเป็นคันทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม รวมทั้งมีการก่อสร้างย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 4 แห่ง คือ 1) สถานีขามตะโก จังหวัดบุรีรัมย์ 2) สถานีบุฤๅษี จังหวัดสุรินทร์ 3) สถานีหนองแวง จังหวัดศรีสะเกษ และ 4) สถานีบึงหวาย จังหวัดอุบลราชธานี การดำเนินโครงการมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่งโดยก่อสร้างสะพานรถยนต์ ข้ามทางรถไฟหรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษการท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-10 เส้นทางรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

(5) งานพัฒนาทางอากาศ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อยกระดับเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวก ท่าอากาศยาน งบประมาณ 619 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จ ภายในปลายปี 2566 และการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 2,100 เมตร เป็น 3,000 เมตร ขยายทางขับและลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน รวมถึงส่วนอื่นๆ งบประมาณ 949,556,000 บาท คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ทั้งนี้ เพื่อรองรับให้บริการผู้โดยสารที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น ซึ่งจากข้อมูลพบว่าปัจจุบันมีผู้โดยสารมาใช้ บริการปีละ 3.5 แสนคน คาดการณ์ว่าหากพัฒนาปรับปรุงแล้วเสร็จจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 5 แสนถึง 1 ล้านคน อีกทั้งเพื่อเป็นการเตรียมพร้อมรองรับเปิดสายการบินระหว่างประเทศ



ที่มา: โครงการศึกษาและจัดทำ “Buriram Airport Plan”

รูปที่ 3.2-11 แผนพัฒนาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3.2.1.4 จังหวัดสุรินทร์

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และเพิ่มช่องจราจร

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุรินทร์

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	2378	อ.จอมพระ - บ.ไทรงาม ตอน 1	19	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	2378	อ.จอมพระ - บ.ไทรงาม ตอน 2	21	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
	2077	บ.หนองคู - อ.สังขละ	12	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
	226	บ้านพม่า - อ.ศรีขรภูมิ	12	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
	24	อ.ปราสาท - อ.สังขละ	29	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
	24	อ.สังขละ อ.ขุนันท์	49	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	2076	อ.ท่าตูม อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.ท่าตูม อ.รัตนบุรี	9	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
6	2076	อ.ท่าตูม อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.รัตนบุรี อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ	23	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	2076	อ.ท่าตูม อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.โพธิ์สุวรรณ อ.อุทุมพรพิสัย	11	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	215	อ.สุวรรณภูมิ อ.ท่าตูม ตอน ท่าอุเทน อ.ท่าตูม	9	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย ก่อสร้างเพื่อการพัฒนาถนนผังเมืองงานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง

ตารางที่ 3.2-11 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	งบประมาณ
1	-	ถนนเชิงลาดสะพานสี่ราษ อ.รัตนบุรี จ.สุรินทร์	3	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	24,000,000
2	สร.4029	แยก ทล.2077 - บ.ปราสาท อ.สังขะ จ.สุรินทร์	3		24,000,000
3	สร.4017	แยก ทล.2079 - บ.ขาม อ.จอมพระ จ.สุรินทร์	2.25		23,000,000
4	สร.4007	แยก ทล.2334 - บ.หนองคูม อ.ศีขรภูมิ จ.สุรินทร์	6.725		45,000,000
5	สร.4001	แยก ทล.2081 - บ.ไพรขลา อ.ชุมพลบุรี จ.สุรินทร์	2.4		22,000,000
6	สร.6052	อ่างเก็บน้ำห้วยเสนง - บ.ละเอน อ.เมือง จ.สุรินทร์	2		30,000,000

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดสุรินทร์มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ MR3 และ MR5 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

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



รูปที่ 1.4-1 แนวเส้นทาง MR3 บึงกาฬ-สุรินทร์

MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และด่านชายแดนไทย - ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 นาตาล - สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต

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

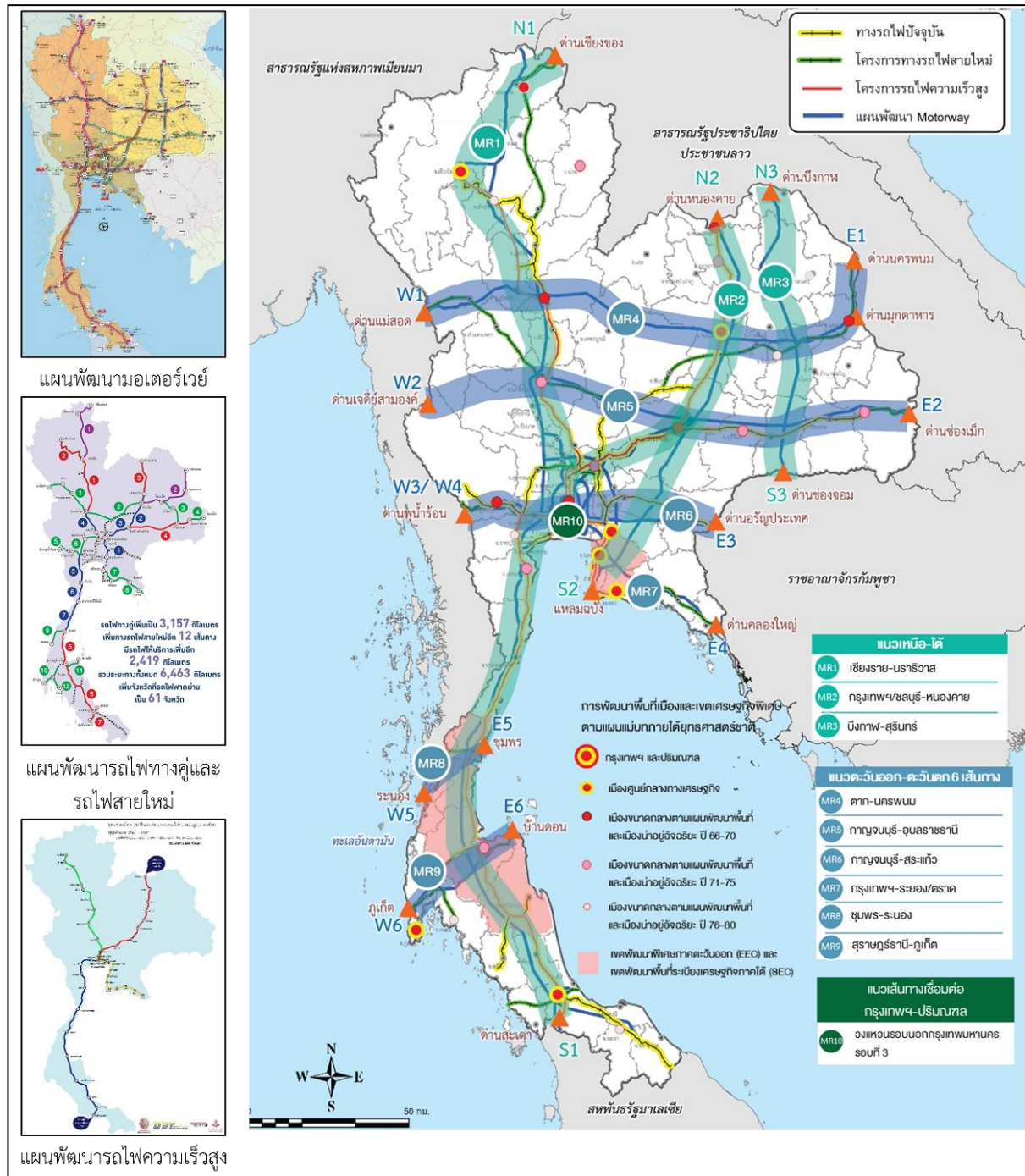
แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวม ประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับ ระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)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

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



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

รูปที่ 3.2-13 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี

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

รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

(4.1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี

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

มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวยเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว 2) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า 3) เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ 4) สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน

การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่จะช่วยเพิ่มศักยภาพการเดินทางและการขนส่งสินค้า ด้านอุตสาหกรรมและการเกษตรและด้านเกษตรอินทรีย์ ให้กับจังหวัดสุรินทร์และบุรีรัมย์มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวและการกีฬาที่กำลังมีการเติบโตมากขึ้น



ที่มา : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี, 2561

รูปที่ 3.2-15 ตำแหน่งที่ตั้งกับบทบาทสถานีรถไฟรางคู่

(4.2) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ (สถานีกลางบางซื่อ) - สุรินทร์

โครงการที่มีแนวคิดที่จะก่อสร้างรถไฟที่มีความเร็วสูง ซึ่งมีความเร็วประมาณ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเป็นรถไฟความเร็วสูงที่วิ่งบนรางขนาดกว้าง 1.43 เมตร (standard gauge) ที่ต้องพัฒนาโครงข่ายขึ้นใหม่ โดยเริ่มจากกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินทางของประเทศ และภูมิภาค เป็นสถานีต้นทางของรถไฟความเร็วสูง ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาคำความเป็นไปได้ ในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง โดยจังหวัดสุรินทร์อยู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นโครงการระยะยาว (พ.ศ. 2563 - 2575) ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 2 ชั่วโมง 3 นาที



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

รูปที่ 3.2-16 แนวคิดเส้นทางและสถานีรถไฟความเร็วสูง

4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 4 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ ระหว่างวันที่ 23 - 26 เมษายน 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

เวทีที่	วัน-เวลา	สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย
1	วันอังคารที่ 23 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมเอมอรแกรนด์ A โรงแรมสวนปารีสอร์ท อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์	จังหวัดสุรินทร์
2	วันพุธที่ 24 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุม Buritel Hall โรงแรมบุรีเทล อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	จังหวัดบุรีรัมย์
3	วันพฤหัสบดีที่ 25 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมทวิสิน ชั้น 5 โรงแรมโคราชไฮเต็ล อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา	จังหวัดนครราชสีมา
4	วันศุกร์ที่ 26 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมจามจุรี โรงแรมสยามริเวอร์รีสอร์ท อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ	จังหวัดชัยภูมิ

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดสุรินทร์	จังหวัดบุรีรัมย์	จังหวัดนครราชสีมา	จังหวัดชัยภูมิ
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน			
(1) ต้องการให้พัฒนาโครงข่ายทางคมนาคมที่อยู่ในแผนแม่บท 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง MR 3 และ MR 5 หากโครงข่ายทางคมนาคมแล้วเสร็จ จะเป็นเส้นทางคมนาคมที่สามารถเชื่อมอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตั้งแต่ประเทศจีน - ลาว - ไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์	(1) ควรพัฒนาป้ายบอกทาง สัญญาณไฟจราจร ทางม้าลาย เส้นปะ เส้นทึบต่าง ๆ ที่ยังไม่ชัดเจน ให้มีความสมบูรณ์ขึ้น	(1) ภายใน 5 ปีข้างหน้า ต้องการให้ระบบการจราจรและขนส่งต่าง ๆ พัฒนาและกระจายไปยังอำเภอคง อำเภอพิมาย อำเภอบัวใหญ่ อำเภอบัวลาย	(1) ต้องการให้มีการพัฒนาถนนในจังหวัดชัยภูมิให้เป็น 4 ช่องจราจร
(2) ขอให้พัฒนาทางหลวงหมายเลข 214 ทางที่จะไปอำเภอกาบเชิง เนื่องจากเมื่อถึงฤดูฝน บริเวณตำบลหนองใหญ่ และตำบลบ้านพลวง อำเภอปราสาทน้ำจะท่วมทุกปี	(2) เสนอให้มีรถบริการสาธารณะที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้	(2) ขอให้มีการจัดการป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจาก การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) กระทบกับการสัญจรและวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ เช่น ก่อนจะถึงสถานีบริการน้ำมัน เซลล์ ประชาชนย้อนศร เพื่อตัดขึ้นสะพานข้ามมาฝั่งห้างสรรพสินค้าโฮมโปร เพื่อมุ่งหน้าไปตัวเมืองนครราชสีมา ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	(2) เสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางจากจังหวัดชัยภูมิไปอำเภอบัวใหญ่
(3) ทางหลวงหมายเลข 24 ระหว่างอำเภอปราสาท - สังขะ มีหลายจุดที่มีการถมที่ดิน เสนอให้มีการใส่ท่อเล็ก ๆ เพื่อป้องกันน้ำท่วม	(3) ขอให้ปรับเรื่องป้ายจำกัดความเร็ว เนื่องจากรถที่ขับมาด้วยความเร็ว เมื่อเจอป้ายจำกัดความเร็วจะต้องชะลอกระทันหัน อาจเกิดอุบัติเหตุได้	(3) ต้องการให้มี สะพานกลับรถเส้นหนองกระทุ่ม บริเวณจุดกลับรถหน้าสถานีบริการน้ำมันปตท. - ไทวัสดุ	(3) เส้นทางอำเภอหนองบัวแดง อำเภอเกษตรสมบูรณ์ และอำเภอภูเขียว ยังเป็น 2 ช่องจราจร ไหล่ทางแคบ ทำให้การสัญจรค่อนข้างลำบาก ขอให้พัฒนาเป็น 4 ช่องจราจรและมีไหล่ทาง

จังหวัดสุรินทร์	จังหวัดบุรีรัมย์	จังหวัดนครราชสีมา	จังหวัดชัยภูมิ
(4) ในอนาคตขอให้สร้างถนนไม่กีดขวางทางน้ำ เนื่องจากมีการสร้างถนนกีดขวางทางน้ำ ทำให้มีน้ำท่วมที่อำเภอชุมพลบุรี และอำเภอรัตนบุรี	(4) เสนอให้มีการทำอุโมงค์ลอดที่วงเวียนพระบรมอนุสาวรีย์ของรัชกาลที่ 1	(4) ขอให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงในเรื่องของคุณภาพพื้นผิวถนนเส้นเลี่ยงเมือง	(4) เสนอให้มอเตอร์เวย์สาย M4 และ M5 แยกแขนงสายย่อยออกมาเป็น M4-1 จากชุมแพ - ภูเขียว - แก้งค้อ และ M5-1 จากหนองบัวโคก - บำเหน็จณรงค์ - จตุรัส
(5) เสนอให้มีถนนสายย่อยเพื่อเข้าถึงแปลงของเกษตรกรได้ทุกแปลงและทั่วถึง	(5) เสนอให้มีการพัฒนาระบบออนไลน์ที่สามารถดูข้อมูลการเดินทางโดยสารสาธารณะได้	(5) ต้องการให้ทำเส้นทางและมีรถโดยสารสาธารณะเชื่อมโยงออกไปยังต่างอำเภอ	(5) ทางหลวงหมายเลข 201 ชัยภูมิ - แก้งค้อ ไหล่ทางเล็กลงมาก คาดว่าไม่เกิน 70 เซนติเมตร ขอให้เพิ่มเป็น 2 เมตร และเสนอให้เป็น 4 ช่องจราจร ทั้ง 2 ฝั่ง รวมเป็น 8 ช่องจราจร
(6) เสนอให้มีรถโดยสารสาธารณะระหว่างอำเภอ เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กที่มีอยู่ในปัจจุบันได้กลายเป็นรถขนส่งสินค้าไปแล้ว	(6) ต้องการให้มีการเชื่อมโยงสำหรับการเดินทางจากสนามบิน - สถานีรถไฟโดยสาร - สถานีรถไฟ	(6) ขอให้มีการขยายโครงข่ายถนนเข้าแปลงนาเกษตรกรเพิ่มเติม รวมถึงขยายความกว้างของช่องจราจร เนื่องจากค่อนข้างแคบและเล็ก	(6) เสนอให้พัฒนาทางหลวงหมายเลข 202 เพราะถนนค่อนข้างแคบ
(7) เสนอให้การทำจุดพักรถบนทางหลวงหมายเลข 24 โดยมีพื้นที่ของกรมทางหลวงอยู่บริเวณอำเภอปราสาทพื้นที่ประมาณ 6 ไร่	(7) เสนอให้มีการผลักดันการทำวงแหวนเพื่อแก้ไขปัญหาช่วงเทศกาลที่มีการจราจรติดขัดมากในเส้นทางหลักคือ ทางหลวงหมายเลข 24	(7) เสนอให้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเส้นทางที่ 1) โคกกรวดหรือมิตรภาพ - เดอะมอลล์ โคราช - สามแยกนครราชสีมา - แยกพิทักษ์ - ประตูน้ - มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา - มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน - นารีสวัสดิ์หรือจอหอ เส้นทางที่ 2) จอหอ - เทอร์มินอล 21 - สามแยกนครราชสีมา เส้นทางที่ 3) โรงแรมสีมาธานีวิ่งล้อกับทางรถไฟเดิม - หัวทะเล	(7) รอยต่อระหว่างจังหวัดพิจิตรกับจังหวัดชัยภูมิ เมื่อเข้าเขตจังหวัดเพชรบูรณ์จะเป็น 4 ช่องจราจรตลอด แต่พอขึ้นเขาเข้าเขตจังหวัดชัยภูมิจะเหลือเพียง 2 ช่องจราจร เนื่องจากเป็นเขตอุทยาน สภาพถนนขรุขระ และคดเคี้ยว ขอให้พัฒนาเส้นทางดังกล่าว
(8) ขอให้ปรับปรุงพื้นผิวถนนไม่เรียบ และเส้นสีขาวบนพื้นถนนไม่มีความชัดเจน	(8) ต้องการให้พัฒนาทางหลวงหมายเลข 348 อรัญประเทศ - นางรอง ช่วงเขาช่องตะโก อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้ว		

จังหวัดสุรินทร์	จังหวัดบุรีรัมย์	จังหวัดนครราชสีมา	จังหวัดชัยภูมิ
(9) ทางหลวงหมายเลข 24 มีเส้นทางลาดไป ด้านพรมแดนช่องจอมหลายเส้นทาง แต่ยังไม่ มีป้ายบอกทางลัดที่ชัดเจน เสนอให้มี การทำป้ายบอกทาง	(9) ควรปรับปรุงไฟส่องสว่างตามถนน ในทุกเส้นทาง		
(10) สี่แยกตัวเมืองอำเภอปราสาทจะมีการ ทำทางข้าม เสนอให้เปลี่ยนเป็นทางแหวน แทน	(10) ขอให้พัฒนาคูน้ำที่อยู่ตรงกลางช่อง จราจร ให้เป็นช่องทางการระบายน้ำ หรือ สามารถเก็บกักน้ำได้		
(11) เสนอให้มีด่านซังน้ำหนักบนถนนทาง หลวงหมายเลข 24			
(12) ขอให้ปรับปรุงและขยายไหล่ทางเพิ่มขึ้น ประมาณ 1.50 เมตรในทุกเส้นทาง			
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง			
(1) จังหวัดสุรินทร์ไม่มีรถไฟและรถโดยสาร สาธารณะที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบนได้ ต้องการให้มีการพัฒนาในเรื่อง ดังกล่าว เช่น การเพิ่มตารางเที่ยวรถ	-	(1) ขอให้สถานีรถไฟมีความปลอดภัย เพราะ ส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องนักท่องเที่ยวตกหล่น ไม่รู้เส้นทาง และโดนหลอก เป็นต้น	(1) เที่ยวรถไฟควรมีที่ขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมา เที่ยวรถไฟทั้งช่วงห่างนานมาก ทำให้เกิด ปัญหา คือ หากถึงสถานีปลายทาง ในช่วงเวลากลางคืน จะไม่มีรถโดยสาร สาธารณะแล้ว
(2) ขอให้ทำท่ารถบริเวณทางรถไฟ เนื่องจาก ในปัจจุบันไม่มีการทำท่ารถ ทำให้ บ้านเรือนที่อยู่ติดทางรถไฟมีน้ำท่วมบ่อยครั้ง		(2) ขอให้พิจารณาเรื่องการทำรถไฟทางคู่ ที่มี แผนเสนอใหม่ว่า จะลดลงระดับดินลอดใต้ สะพานบริเวณโรงแรมสีมาธานี ส่งผลกระทบ ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางต้องอ้อมไปกลับรถ 1.6 กิโลเมตรทุกวัน	
(3) ระบบขนส่งทางราง ขอให้ออกแบบสถานี รถไฟให้เหมาะสมกับสังคมผู้สูงอายุ			
(4) ขอให้พัฒนารถไฟทางคู่ภายในจังหวัด สุรินทร์			

จังหวัดสุรินทร์	จังหวัดบุรีรัมย์	จังหวัดนครราชสีมา	จังหวัดชัยภูมิ
(5) เสนอให้มีการนำพื้นที่บริเวณถนนเลียบริมทางรถไฟมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์			
3) โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ			
(1) ต้องการให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบินสุรินทร์	-	(1) ขอให้มียุทธศาสตร์การบินพาณิชย์ในจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งจะช่วยให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งลดลงได้	(1) ต้องการสนามบินในจังหวัดชัยภูมิ ซึ่งจะเชื่อมต่อเส้นทางไปยังรถไฟความเร็วสูงที่อำเภอบัวใหญ่ได้
(2) ต้องการให้มีเครื่องบินสำหรับการขนส่งสินค้า			

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสุรินทร์ มีพื้นที่ประมาณ 51,720.19 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 32,323,535 ไร่ ตั้งอยู่ระหว่างเส้นละติจูดที่ 14 องศา 5 ลิปดาเหนือ ถึงเส้นละติจูดที่ 16 องศา 43 ลิปดาเหนือ และระหว่างเส้นลองจิจูดที่ 107 องศา 10 ลิปดาตะวันออก ถึงเส้นลองจิจูดที่ 110 องศา 7 ลิปดาตะวันออก ซึ่งจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ดังกล่าวนี้ จะทำให้พื้นที่ตั้งอยู่ในโซนเวลามาตรฐานสากลที่พิกัดลองจิจูด 105 องศา ตะวันออก ซึ่งเป็นเวลาที่เร็วกว่ากรีนิช ประเทศอังกฤษ 7 ชั่วโมง และมีสภาพอากาศแบบสวันนา (Tropical Savanna Climate) ตามการจำแนกเขตภูมิอากาศแบบ Koppen ซึ่งจะมีอากาศร้อนอุณหภูมิสูงตลอดปี โดยมีฤดูฝนสลับกับฤดูแล้งอย่างเด่นชัด โดยฤดูฝนเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม ถึง เดือนตุลาคม และฤดูแล้งเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน ถึง เดือนเมษายน

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอันดับ 1 คือ พื้นที่เกษตรกรรม จำนวน 22,164,298 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 69 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้ จำนวน 5,943,459 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด และพื้นที่ชุมชนและสิ่งก่อสร้าง จำนวน 2,053,193 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 6 พื้นที่แหล่งน้ำจำนวน 1,013,066 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3

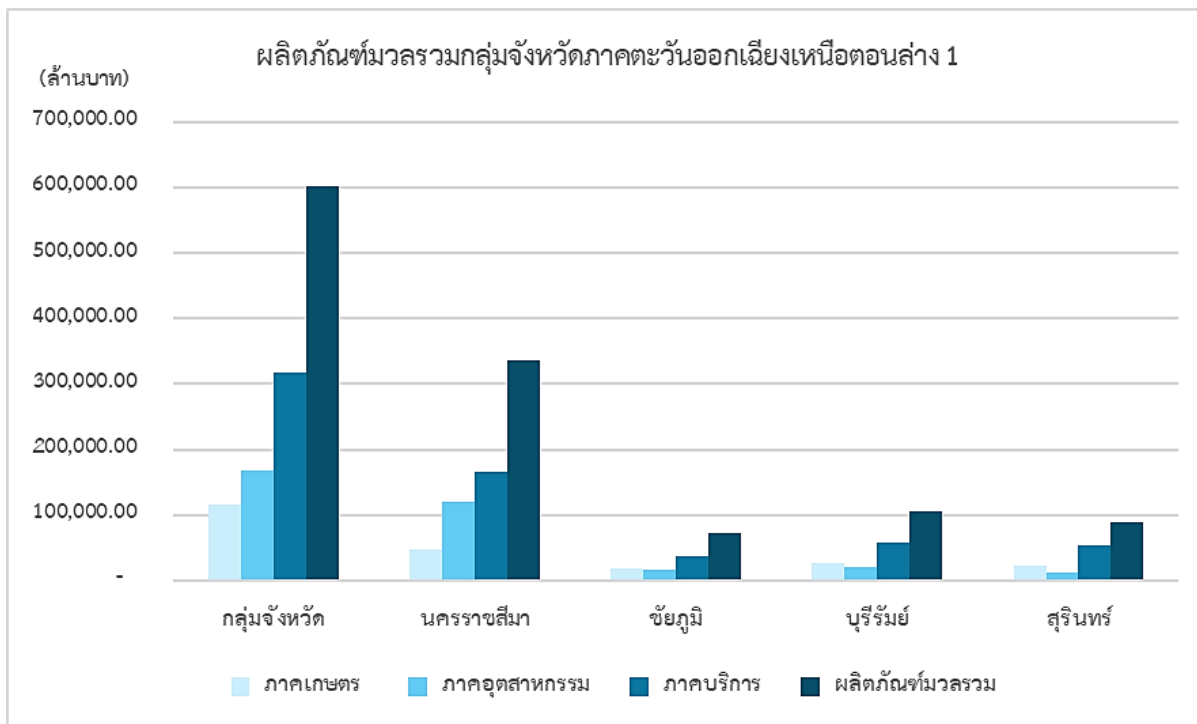
1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีประชากรรวม 6,680,244 คน คิดเป็นร้อยละ 10.11 ของประชากรทั้งประเทศ มีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 2,625,794 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดบุรีรัมย์ จำนวน 1,573,230 คน จังหวัดสุรินทร์ จำนวน 1,367,842 คน และจังหวัดชัยภูมิมีประชากรน้อยที่สุด คือ 1,113,378 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.603 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดนครราชสีมา มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงสุด เท่ากับ 0.335 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 55.67 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดบุรีรัมย์ เท่ากับ 0.105 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.42 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดสุรินทร์ เท่ากับ 0.089 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.71 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดชัยภูมิ เท่ากับ 0.074 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.20 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี พบว่า ภาคบริการและภาคอุตสาหกรรมมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 โดยภาคบริการและภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 52.57 และ 27.99 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด หากพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดนครราชสีมา มีภาคบริการและภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร ในปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 117,158 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 109,742 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 7.74 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา และข้าวโพดสัตว์เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง) มันสำปะหลัง 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 ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 67 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 30.21 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 6,409 ล้านบาท คนงานรวม 1,831 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา 31 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ 16 โรงงาน จังหวัดสุรินทร์ 12 โรงงาน และบุรีรัมย์ 8 โรงงาน ตามลำดับ

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้แบ่งแหล่งท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดฯ ดังนี้ มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แหล่งท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต แหล่งท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรมและมรดกประเพณี แหล่งท่องเที่ยวเชิงวิชาการ แหล่งท่องเที่ยวเชิงศาสนา และความเชื่อ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงสันทนาการและบันเทิง

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 8,000,229 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 62.07 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 14,167,044 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 13,941,721 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 225,323 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 27,073.41 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 26,384.46 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 688.95 ล้านบาท

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา 7,939,895 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดบุรีรัมย์ 3,449,347 คน จังหวัดชัยภูมิ 1,653,013 คน และจังหวัดสุรินทร์ 1,124,789 คน ตามลำดับ

จังหวัดนครราชสีมามีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งทางประวัติศาสตร์ อารยธรรมขอม วัฒนธรรมและธรรมชาติ จึงทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก สำหรับจังหวัดบุรีรัมย์ถือได้ว่าเป็นจังหวัดที่เปิดตัวเป็นการท่องเที่ยวเชิงกีฬา โดยมีสนามกีฬาระดับมาตรฐานทั้งสนามฟุตบอล สนามแข่งรถ อีกทั้งยังสามารถจัดงาน MOTO GP เพื่อดึงดูดนักกีฬามาแข่งขันจากทั่วโลก ทำให้มีทั้งนักกีฬาและผู้เข้าชมหลั่งไหลมาเยี่ยมชมเป็นจำนวนมาก การท่องเที่ยวและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจึงอยู่ในระดับรองลงมา จังหวัดสุรินทร์เนื่องจากมีด้านการค้าชายแดนซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและเป็นจุดซื้อขายสินค้าจึงอยู่ในอันดับที่สาม ส่วนจังหวัดชัยภูมิโดดเด่นเรื่องการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ แต่บางแห่งยังต้องรอเปิดฤดูกาล เช่น ทุ่งดอกกระเจียว หรือแหล่งท่องเที่ยวเขื่อนน้ำคึก ซึ่งจะมีช่วงที่นักท่องเที่ยวสามารถลงเล่นน้ำได้และบางช่วงไม่สามารถลงเล่นได้

1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

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

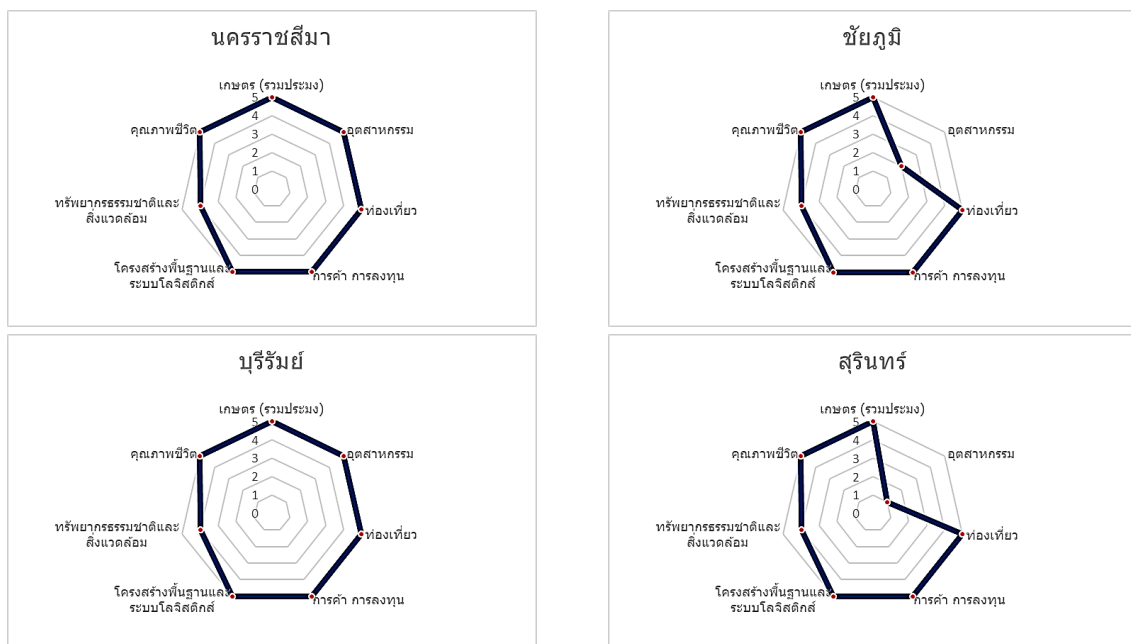
1. ระดับ 5 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
2. ระดับ 4 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด
3. ระดับ 3 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด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

4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนานี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด

5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 จะเน้นแผนงานของการพัฒนา ด้านเกษตร ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และคุณภาพชีวิต การวิเคราะห์ในรายจังหวัด พบว่า จังหวัดนครราชสีมา และบุรีรัมย์มีการพัฒนาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและงบประมาณของจังหวัดแต่ไม่ปรากฏในแผนของกลุ่มจังหวัดฯ ส่วนจังหวัดชัยภูมิและจังหวัดสุรินทร์ขาดแผนงานพัฒนาไม่มีโครงการและงบประมาณในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่การศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ โดยมี เป้าหมายการพัฒนา คือ “ศูนย์กลางของเกษตรอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ใหม่ ท่องเที่ยว อารยธรรมขอม การค้าชายแดน และสังคมเป็นสุข” และมีประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- การพัฒนาขีดความสามารถเกษตรอุตสาหกรรมครบวงจร
- การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และผลิตภัณฑ์ใหม่
- ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิต

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	3.5	5.5	4.5	5.5
2) ภาคเกษตร	1.5	2.5	2.0	2.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.5	7.0	6.0	7.0
4) ภาคบริการ	2.5	4.0	4.0	4.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	14.5	22.0	22.0	22.0

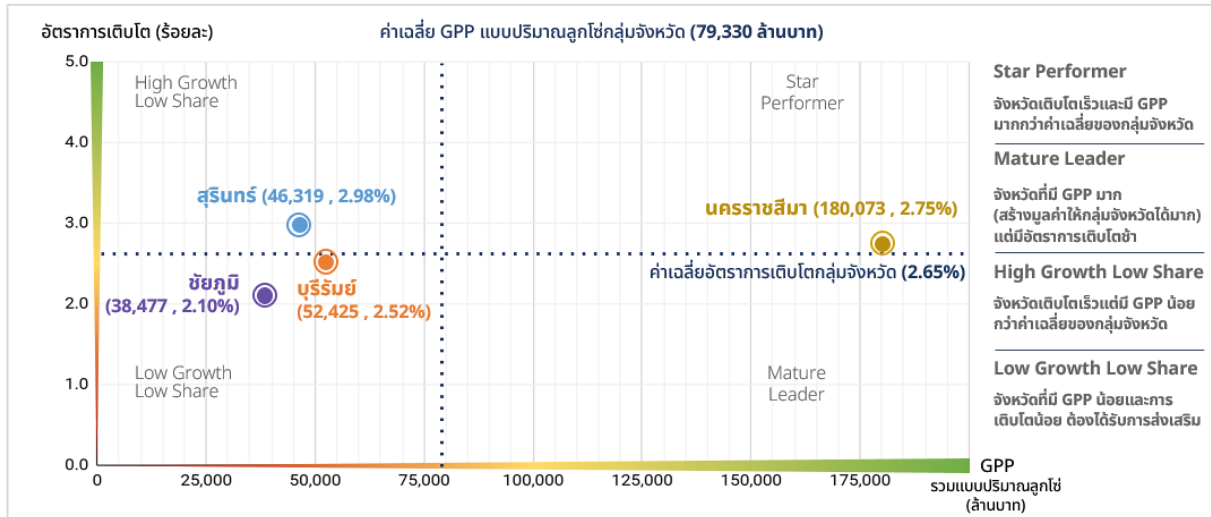
หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่ทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนา
จังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570
3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย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

1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 3.5, 1.5, 4.5 และ 2.5 ตามลำดับ ในขณะที่รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 14.5

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 จะเห็นได้ว่า จังหวัดนครราชสีมาเป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตกลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดสุรินทร์เป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็ว แต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว ส่วนจังหวัดชัยภูมิและจังหวัดบุรีรัมย์เป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

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

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

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	5.00
2) ภาคเกษตร	4.40
3) ภาคอุตสาหกรรม	5.00
4) ภาคบริการ	5.00
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.75

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ได้ดังนี้

เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00, 4.40, 5.00, 5.00 และ 4.75 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 – 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเท่ากับร้อยละ 5.5 อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวเป็น 2.5, 7.0, 4.0 และ 22.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับตัวชี้วัดตามฉากทัศน์ที่ 4

ฉาบทศนที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุม กลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมาย
สำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วง
น้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1
ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉาบทศนที่ 3
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	3.96
2) ภาคเกษตร	3.92
3) ภาคอุตสาหกรรม	3.58
4) ภาคบริการ	4.14
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.40

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนด
ฉาบทศนที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ได้ดังนี้

(1) ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.14 และ 4.40 ตามลำดับ ซึ่งมีค่า
อยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉาบทศนที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยว
มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 และ 22.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉาบทศนที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.96 3.92 และ 3.58
ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉาบทศนที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม
ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม เท่ากับร้อยละ 4.5 2.0 และ 6.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างตามฉาบทศนที่ 1
กับฉาบทศนที่ 4

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

ฉาบทศนที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1
ขยายตัวร้อยละ 5.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการเติบโต ร้อยละ
2.5, 7.0, 4.0 และ 22.0 ตามลำดับ

1.4) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 สอดคล้องกับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตรถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตใกล้เคียงกับภาคบริการ โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 2.0 - 4.0 ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยสูงกว่าทั้งภาคเกษตรและภาคบริการ โดยถึงมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 7.0

(3) เศรษฐกิจภาพรวมและรายได้การท่องเที่ยวได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 มากกว่าน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

1.5) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

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

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	5.0
2) ภาคเกษตร	2.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	6.5
4) ภาคบริการ	4.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	22.0

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคเศรษฐกิจจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 สามารถ “การพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การบริการ และ การท่องเที่ยวเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจแห่งอนาคต” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

สำหรับเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 5.0 2.5 และ 6.5 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างค่าน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับค่าน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับรายได้ท่องเที่ยวข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 22.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้ท่องเที่ยวจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 สามารถ “พัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว การค้าชายแดน และผลิตภัณฑ์ใหม่” 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 รวมทั้งต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น

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

- W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่ง สาธารณะ 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) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่ง และโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- O1 การเติบโตและการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว พิจารณาการขยายตัวของ การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวน แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน พิจารณาเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 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** พิจารณากฎการคุกคามทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย **จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์** มีทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดตลอดจนทางหลวงท้องถิ่น (ทางหลวงชนบท) ที่สามารถใช้เดินทางติดต่อภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดได้สะดวกทุกฤดูกาล มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือผ่านทุกจังหวัดในกลุ่มจังหวัด และเชื่อมโยงกับภาคต่าง ๆ ได้ทั่วทุกภาค โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูสู่อีสานและประเทศเพื่อนบ้าน มีถนนเชื่อมโยงทุกภาคส่วนและประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวรช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และจุดผ่อนปรนช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์ มีการท่องเที่ยวที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นแหล่งกำเนิดต้นน้ำสำคัญและลุ่มน้ำสาขาที่สำคัญสำหรับการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีแหล่งท่องเที่ยวและถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังทรุดโทรม และขาดการบริการรถสาธารณะเข้าแหล่งท่องเที่ยว ยังไม่มีการวางระบบดิจิทัลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ยังต่ำ ขาดการเตรียมความพร้อมกำลังคนสมรรถนะสูงสำหรับอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ BCG และประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจในอุตสาหกรรม BCG

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

นโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) จังหวัดนครราชสีมา เชื่อมโยงนครชัยบุรีรัมย์ มีโครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่สายมาบะเบา - ชุมทางจิระ มอเตอร์เวย์สายบางปะอิน - นครราชสีมา ของรัฐบาลในพื้นที่กลุ่มจังหวัด รวมทั้งการเติบโตของเศรษฐกิจ ดิจิทัล (Digital Economy)

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ด้านถาวรมีพื้นที่น้อย เนื่องจากติดขัดกับข้อกฎหมายและระเบียบของพื้นที่ ทำให้ ยังไม่สามารถพัฒนาได้ ไม่มีแหล่งเงินทุนสำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม BCG มีคู่แข่งทางการค้า ทั้งภายในและภายนอกประเทศ การใช้มาตรการกีดกันทางการค้า รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศ ทั่วโลก (Climate Change) ส่งผลต่อการพัฒนา และโรคระบาดอุบัติใหม่เกี่ยวกับพืช สัตว์และมนุษย์ ส่งผลให้ ปริมาณการผลิตมีความผันผวน

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคอีสาน (NeEC – Bioeconomy) ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ บุรีรัมย์ - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ จุดผ่านแดนถาวรช่องจอม และจุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัด บุรีรัมย์ จุดผ่อนปรนกับกัมพูชาที่ ช่องสายตะกู เป็น ประตูสู่อีสาน และประเทศเพื่อนบ้าน - พื้นที่มากและประชากรจำนวนมาก (โดยมีพื้นที่ประมาณ 51,720.19 ตารางกิโลเมตร และประชากรกว่า 6.7 ล้าน คน) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 และโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัด ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนัก บรรทุก จุดพักรถบรรทุก - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผน มอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟ ทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เริ่มดำเนินการ แล้ว - ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ นครราชสีมา S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความ ต้องการในการบริโภค - กลุ่มจังหวัดนครชัยบุรีรัมย์เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร สำคัญ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง โคเนื้อ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ ระบบขนส่งสาธารณะ - ถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังทรุดโทรม - ขาดระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางของ ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น - สุรินทร์มีด้านการค้าชายแดนยังไม่ได้มีการพัฒนาให้ ได้ มาตรฐาน - ขัยภูมิเส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นส่วนใหญ่ยังเป็นถนน สองเลนและเป็นถนนสายรอง รวมทั้งยังเป็นที่รู้จักของ คนภายนอกจังหวัด และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มี ประสิทธิภาพ - บุรีรัมย์ยังขาดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบ สาธารณูปโภคสิ่งอำนวยความสะดวกบางแห่งทรุดโทรม ยังไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มี ประสิทธิภาพ - ประชาชนยังไม่สามารถเข้าถึงการใช้น้ำได้ - ช่องทางการเข้าถึงบริการภาครัฐยังมีน้อย - มีผลผลิตบางส่วนไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน - เกษตรกรเข้าถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพทางการเกษตรได้น้อย - ต้นทุนการผลิตและการแปรรูปสินค้าเกษตรสูงขึ้น - เกษตรกรส่วนใหญ่ยังทำการปลูกพืชเชิงเดี่ยว - ถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังทรุดโทรม - ขาดการลงทุนภาคเอกชนเกี่ยวกับการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้าง ขึ้น - ขาดความต่อเนื่องการดำเนินงานระหว่างภาครัฐและ เอกชน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สินค้า GI แต่ละจังหวัด นครราชสีมา (กาแฟมะพร้าวไวน์เขาใหญ่ ข้าวหอมมะลิทุ่งสัมฤทธิ์ กาแฟวังน้ำเขียว เครื่องปั้นดินเผาด่านเกวียน มะขามเทศเพชรโนนไทย ทุเรียนปากช่องเขาใหญ่ ผ้าไหมปักธงชัย ผ้าไหมคิมมะอุบลาย น้อยหน้าปากช่องเขาใหญ่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ชัยภูมิ (ส้มโอบางค้อบ้านแท่น กล้วยหอมทองหนองบัวแดง มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองบ้านโหล่น เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) บุรีรัมย์ (ข้าวหอมมะลิดินภูเขาไฟบุรีรัมย์ ผ้าไหมมัดหมี่ขึ้นดินแดงบุรีรัมย์ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) สุรินทร์ (ข้าวหอมมะลิสุรินทร์ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - พืชและสัตว์เศรษฐกิจสำคัญ เช่น ข้าวหอมมะลิ อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด พริก ปศุสัตว์ (เช่น สุกร ไก่เนื้อ โคเนื้อ กระบือ แกะ และแพะ ในจังหวัดบุรีรัมย์) เป็นแหล่งผลิตปศุสัตว์อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ระดับประเทศ แหล่งผลิตโคเนื้อ คุณภาพสูง ระดับประเทศ - แหล่งกำเนิดต้นน้ำสำคัญ และลุ่มน้ำสาขาที่สำคัญ สำหรับการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์หลายสาย - แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายแห่ง อุตสาหกรรมเกษตร เข้มแข็ง (ส่วนมากเป็นอุตสาหกรรมเกษตรและ อุตสาหกรรมประเภทอาหาร) สวนอุตสาหกรรม บริษัท เขตอุตสาหกรรมสุรนารี จำกัด (ขนาด 2,900 ไร่) อุตสาหกรรมนวนคร (ขนาด 2,000 ไร่) และอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขนาด 5,521 ไร่ อยู่ระหว่าง การพัฒนา) โรงงานมันสำปะหลัง โรงสีข้าว และ อุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาลทราย - เหมือนแร่โปแตชและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - หน่วยงานของกรมปศุสัตว์ที่วิจัยและพัฒนาพันธุ์สัตว์ กระจายพันธุ์ให้แก่เกษตรกรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดหลาย หน่วยงาน - พื้นที่การเกษตรเป็นร้อยละ 69 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด โดยนาข้าวคิดเป็นร้อยละ 62.99 ของพื้นที่การเกษตร - พืชไร่ คิดเป็น ร้อยละ 27.68 ของพื้นที่การเกษตร และมีการทำปศุสัตว์ สามารถต่อยอดไปยังอุตสาหกรรมมูลค่า สูง - เกษตรกรผู้ปลูกหม่อนเลี้ยงไหมผู้ผลิตผ้าไหมหรือผลิตภัณฑ์ ไหมมีจำนวนมากและผลิตภัณฑ์แปรรูปจากไหมที่ หลากหลายและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ หัตถกรรมผ้าทอ ศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญา ศูนย์กลางผ้าไหม ผ้าฝ้ายใน หลายจังหวัด S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักของการท่องเที่ยว (นครราชสีมา)	- ขาดมาตรการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว - ไม่มีการวางระบบดิจิทัลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ - ขาดการเตรียมความพร้อมกำลังคนสมรรถนะสูงสำหรับ อุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ BCG - ประชาชนขาดความรู้ ความเข้าใจในอุตสาหกรรม BCG - Brand “นครชัยบุรีรินทร์” ยังไม่เป็นที่แพร่หลาย - ผู้ผลิตไหมบางรายยังขาดความรู้ความเข้าใจในการเลี้ยง ไหมส่งผลให้ได้ผลผลิตต่ำและไม่มีคุณภาพ - ผู้ผลิต ผู้ประกอบการไหมขาดทักษะและเทคนิคในการ พอกย้อมเส้นไหม ส่งผลให้ได้เส้นไหมและผ้าไหมที่ไม่ได้ มาตรฐาน - ขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการของเสีย ในระบบการพอกย้อม - ขาดการส่งเสริมด้านการตลาด - ขาดการสืบสานภูมิปัญญาให้แก่เยาวชนคนรุ่นใหม่ - การออกแบบผลิตภัณฑ์ไหมขาดความร่วมมือ - ขาดการจัดการระบบฐานข้อมูลผลิตภัณฑ์ไหมที่ทันสมัย - คุณภาพและการเข้าถึงการศึกษาในพื้นที่ยังต้องได้รับ การพัฒนา - บุคลากรทางการแพทย์ไม่เพียงพอ - ผู้สูงอายุอยู่ลำพังคนเดียว มีแนวโน้มสูงขึ้น - อัตราการพึ่งพิงสูง - ประชาชนขาดความรู้ด้านกฎหมาย W2 อุบัติเหตุทางถนน - นครราชสีมา มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 29 คน และ 28 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - สุรินทร์ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 21 คนต่อ ประชากร 1 แสนคน - ชัยภูมิ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 23 คนต่อ ประชากร 1 แสนคน - บุรีรัมย์ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสน คน ในปี 2565/2570/2575/2580)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว (ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์) - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เมืองสปอร์ตซิตี (ทีมฟุตบอลบุรีรัมย์ยูไนเต็ด) ช้างอินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต) การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ สถานที่ท่องเที่ยวที่สร้างขึ้น - ชัยภูมิเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 56.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2485 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 71.0% - นครราชสีมาเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 7.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 29.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 14,895 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 48.3% - บุรีรัมย์เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 3.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 18.3% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 7,408 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 25.5% - สุรินทร์เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 30.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,286 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 50.3% S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาความโดดเด่นอัตลักษณ์ วัฒนธรรมพื้นบ้านเป็นทุนทางสังคม มีจังหวัดบุรีรัมย์เป็นศูนย์กลางอารยธรรมขอม แหล่งโบราณสถาน โบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางธรรมชาติ - เป็นสินค้าหัตถกรรมที่มีมูลค่าสูงเนื่องจากเป็นสินค้าที่ทำด้วยมือจึงมีคุณค่าและมีมูลค่าสูง - ประชาชนมีภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านการผลิตสาขาการเกษตรตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เช่น หัตถกรรมเครื่องปั้นดินเผา (ด่านเกวียน) เครื่องจักรสาน การทอผ้าไหม การนำพืชสมุนไพรมาใช้เพื่อมาดูแลสุขภาพ และทำการเกษตรอินทรีย์ ดนตรีการละเล่น ศิลปะพื้นบ้านอาหารท้องถิ่น	W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - น้ำและแหล่งน้ำทางการเกษตรไม่เพียงพอต่อการทำการเกษตร - สภาพดินเหมาะกับการปลูกพืชได้บางประเภท และบางพื้นที่ดินขาดความอุดมสมบูรณ์ - ชุมชนขาดการบริหารจัดการทรัพยากรของท้องถิ่น W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - นครราชสีมาเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.69) - สุรินทร์เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.41) ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตร - ชัยภูมิเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.46) - บุรีรัมย์เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.95) - เกษตรกรมีฐานะยากจน และขาดเงินทุนหมุนเวียน - ทำการเกษตร - เกษตรกรขาดองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการตั้งแต่การผลิตจนถึงการเก็บเกี่ยวแปรรูปและเพิ่มมูลค่า - เกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรขาดผู้นำที่เข้มแข็ง - ขาดการพัฒนา ทักษะ ความรู้ ของบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ในรูปแบบชีวิตวิถีถัดไป (Next Normal) - ประชาชน ชุมชน ในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวน้อย - การกระจายรายได้ยังต่ำ - ประชากรมีความเหลื่อมล้ำด้านรายได้

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- มีแหล่งผลิตพลังงานทดแทนจำนวนมาก เช่น กังหันลม โซลาร์เซลล์ พลังงานน้ำ ชีวมวล ชีวภาพ เอทานอล ที่จังหวัดชัยภูมิ - มีศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานและสัดส่วนประชากรวัยแรงงานมาก - มีสถาบันการศึกษา และแหล่งเรียนรู้ ที่เข้มแข็งและหลากหลาย - หน่วยงานของรัฐมีความพร้อมในการดำเนินงาน - การเกษตรหลายรูปแบบ การใช้เทคโนโลยีทดแทนแรงงาน Smart Farmer ที่จังหวัดบุรีรัมย์ - ความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ให้กับประเทศเพื่อนบ้าน	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ชัยภูมิ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน (ชัยภูมิ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ อุดรธานี หนองบัวลำภู) - นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ (นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มท่องเที่ยวธรรมชาติ การตั้งแคมป์ในพื้นที่ธรรมชาติวิถีชุมชน ปัญญาท้องถิ่นท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แหล่งเรียนรู้ธรณีวิทยา ภูเขาไฟ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ กีฬา การแข่งขันมหกรรมกีฬา - ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเชื่อมโยงการท่องเที่ยว และการลงทุนและการบูรณาการเครือข่ายรัฐร่วมเอกชน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แนวโน้มของผู้บริโภคให้ความสำคัญกับสินค้าสีเขียว สินค้าเกษตรปลอดภัย และผลิตภัณฑ์สมุนไพร - หน่วยงานภาครัฐและเอกชนรับซื้อผลิตภัณฑ์เกษตร - การเพิ่มมาตรฐานเพื่อลดการเอาเปรียบจากพ่อค้าคนกลาง - ประเทศอาเซียนมีความต้องการสินค้าเกษตรบางประเภทเพิ่มมากขึ้น - ภาวะสงครามและการเปลี่ยนแปลงทางอากาศ ทำให้บางประเทศไม่สามารถส่งออกได้ ประเทศไทยจึงมีโอกาส่งออกมากขึ้น - รัฐบาลสนับสนุนอุตสาหกรรม mice	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - การเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศทั่วโลก (Climate Change) - มีโรคระบาดอุบัติใหม่เกี่ยวกับพืชและสัตว์ และมนุษย์ ส่งผลให้ปริมาณการผลิตมีความผันผวน - ความเสี่ยงในการระบาดระลอกใหม่ของไวรัส COVID-19 ทั้งจากการฉีดวัคซีนที่ยังไม่ครอบคลุมประชากรส่วนใหญ่ อาจทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงักและกระทบต่อแผนเปิดประเทศเพื่อรับนักท่องเที่ยวได้ - ความเสี่ยงจากความปลอดภัยของท่องเที่ยว เช่น ถูกล้วงกระเป๋า อุบัติเหตุขณะเดินทาง อุบัติเหตุระหว่างท่องเที่ยว การประสบภัยธรรมชาติ ป้ายบอกทางที่ไม่ชัดเจน และไม่เป็น 2 ภาษา - เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่ ทำให้กำลังซื้อลดลง - ความเสี่ยงในการระบาดระลอกใหม่ของไวรัส COVID-19 ทั้งจากการฉีดวัคซีนที่ยังไม่ครอบคลุมประชากรส่วนใหญ่ และความเสี่ยงจากแรงงานต่างด้าว อาจทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงัก - การเปลี่ยนแปลงและผันผวนของธรรมชาติ ภัยพิบัติต่างๆ ส่งผลต่อการพัฒนา T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของราคาสินค้าเกษตร - สินค้าเกษตรมีคู่แข่งเพิ่มมากขึ้น จากต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น - การใช้มาตรการกีดกันจากการค้า - ไม่มีแหล่งเงินลงทุนสำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม BCG

โอกาส	อุปสรรค
- ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน - นโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) จังหวัดนครราชสีมา เชื่อมโยงนครชัยบุรีรินทร์ - การเติบโตของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) - รัฐบาลให้ความสำคัญและสนับสนุนเศรษฐกิจ BCG - หน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุน เช่น ศูนย์หม่อนไหมเฉลิมพระเกียรติฯ สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด สถาบันการศึกษา - ประเทศไทยเป็นประเทศชั้นนำเกี่ยวกับไหม หัตถกรรมพื้นบ้านเป็นที่ยอมรับในระดับสากล - นโยบายส่งเสริมการใช้และสวมใส่ผ้าไทยตามมติ ครม. - การฉีดวัคซีนป้องกันไวรัส COVID - 19 ทั้งในและต่างประเทศ ส่งผลดีต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลก รวมทั้งการฟื้นตัวของการส่งออกสินค้า - หน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้การส่งเสริมและสนับสนุนในการสร้างรายได้ให้กับประชาชน - การสนับสนุนจากภาครัฐ เช่น การคมนาคม มีการปรับปรุงเส้นทางในการเดินทางจาก 2 ช่องทางจราจร เป็น 4 ช่องทางจราจร และพัฒนาพื้นที่ติดชายแดน O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่สายที่เข้ามาช่วยในระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าเกษตร - โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่สาย มาบกะเบา - ชุมทางจิระ มอเตอร์เวย์สายบางปะอิน - นครราชสีมา ของรัฐบาลในพื้นที่กลุ่มจังหวัด - แอปพลิเคชัน แพลตฟอร์มออนไลน์ เทคโนโลยี e-Payment ช่วยในการขยายตลาดและสร้างตลาดใหม่ เกิดยอดขายที่สูงขึ้น - แอปพลิเคชัน แพลตฟอร์มออนไลน์ เทคโนโลยี e-Payment ทำให้การใช้บริการต่าง ๆ สะดวกสบาย ลดการสัมผัสบุคคล - การเติบโตของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) - พฤติกรรมการบริโภคของคนยุคปัจจุบัน ที่รักษาสุขภาพ เน้นผลิตภัณฑ์ที่มาจากธรรมชาติ ออร์แกนิก - แอปพลิเคชัน แพลตฟอร์มออนไลน์ เทคโนโลยี e-Payment ทำให้การใช้บริการต่าง ๆ สะดวกสบายเข้าถึงผู้บริโภคโดยตรง	- มีคู่แข่งทางการค้า ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ได้แก่ EEC เวียดนาม ลาว - มีคู่แข่งในตลาดผ้าทอ จากเส้นใยอื่น ที่ได้รับความนิยม เช่น ผ้าฝ้าย กัญชง ไยบัว - ความนิยมผ้าไหมมีจำกัด เช่น นิยมในคนวัยทำงาน และสวมใส่ในบางโอกาส - ต้นทุนการผลิตสูง ส่งผลให้ราคาผลิตภัณฑ์ไหมสูง - เศรษฐกิจชะลอตัวทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง - ขาดนวัตกรรมในกระบวนการย้อมสีธรรมชาติเพื่อให้ได้คุณภาพสีที่ได้มาตรฐาน - ดัดขัดข้อกฎหมายและระเบียบของพื้นที่ทำให้ไม่สามารถพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวได้ เช่น อุทยานเขาใหญ่ ไม่สามารถตัดป่าได้ - ความเสี่ยงเรื่องกฎหมายแรงงานต่างด้าว - ด้านถาวรมีพื้นที่น้อย เนื่องจากติดขัดกับข้อกฎหมายและระเบียบของพื้นที่ ทำให้ยังไม่สามารถพัฒนาด้านได้ - อาชญากรรมทางไซเบอร์ทวีความรุนแรงขึ้น เด็กและเยาวชน ผู้สูงอายุ เป็นกลุ่มเสี่ยงสูง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานภาคเกษตรเข้าสู่วัยผู้สูงอายุ คนรุ่นใหม่สนใจการทำเกษตรน้อยลง ทำให้แนวโน้มแรงงานภาคการเกษตรน้อยลง - ความเสี่ยงจากแรงงานต่างด้าว กระทบกับกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - การโยกย้ายถิ่นฐานของประชากรและแรงงานเข้าสู่เขตชุมชนเมืองส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่และการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในการรองรับไม่เพียงพอ T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ประชาชนยังขาดความรู้เท่าทันความเปลี่ยนแปลงจากภายนอก เช่น กระแสโลกออนไลน์ และโซเชียลมีเดีย ที่ไม่มีการคัดกรองก่อนเข้ามาสู่การรับรู้ของผู้บริโภค ทำให้เด็กเยาวชนหรือแม้กระทั่งประชาชนทั่วไปที่ยังคิดวิเคราะห์ แยกแยะดำเนินชีวิตตามกระแสความเปลี่ยนแปลงที่ไม่ถูกต้อง

โอกาส	อุปสรรค
- โปรตีนอาหารจากแมลงเป็นแหล่งอาหารทดแทนแห่งอนาคต - ประชาชนตื่นตัวหันมาใช้พืชสมุนไพร และภูมิปัญญาแพทย์แผนไทย ในการดูแลสุขภาพมากขึ้น - การให้ความสำคัญและขับเคลื่อนด้านนโยบายด้านสภาพแวดล้อม ภูมิอากาศ ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (COP26), เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs), การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero), การจัดการการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ Carbon Emission - นโยบายการพัฒนา Smart City และการจำหน่ายสินค้าออนไลน์	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครราชสีมา

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC Bioeconomy) - จังหวัดที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ ประชากรมาก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ศูนย์กลางการคมนาคมที่มีเส้นทางเชื่อมต่อภายในจังหวัด ระหว่างจังหวัดและระหว่างภาค ถนนสายประธานหมายเลข 2 ถนนสายหลักหมายเลข 6 24 204 205 224 226 304 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง มีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 6 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) 4 แห่ง - สนามบินนครราชสีมา (NAK) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI หลายรายการ ได้แก่ กาแฟดงมะไฟ ไวน์เขาใหญ่ ข้าวหอมมะลิทุ่งสัมฤทธิ์ กาแฟวังน้ำเขียว เครื่องปั้นดินเผา ด่านเกวียน มะขามเทศเพชรโนนไทย ทุเรียนปากช่องเขาใหญ่ ผ้าไหมปักธงชัย ผ้าไหมคิมะอุบลาย น้อยหน้าปากช่องเขาใหญ่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - สินค้าเกษตรมีความหลากหลาย เกษตรแปรรูป อุตสาหกรรม เป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญของภาค	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 29 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบริหารจัดการน้ำยังไม่ตอบสนองต่อความต้องการในการอุปโภคบริโภค ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และจำเป็นต่อทรัพยากรป่าไม้ ลำธาร แหล่งน้ำ - การบริหารจัดการขยะยังไม่รองรับการขยายตัวของเมืองได้ - การบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐยังมีน้อย ขาดการมีส่วนร่วม - พื้นที่ป่าไม้ลดลง การบุกรุก ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม - เกษตรกรรมประสบปัญหาในเรื่องต้นทุนและปัจจัยการผลิตมีมูลค่าสูง ราคาพืชผลเกษตรตกต่ำ ขาดความรู้ การเกษตรสมัยใหม่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 8.9 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) - สวนอุตสาหกรรม บริษัท เขตอุตสาหกรรมสุรนารี จำกัด (ขนาด 2,900 ไร่) อุตสาหกรรมนวนคร (ขนาด 2,000 ไร่) และอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขนาด 5,521 ไร่ อยู่ระหว่างการพัฒนา) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 7.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 76.1% และ ปี 66 29.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 14,895 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 48.4% ปี 66 48.3% - แหล่งท่องเที่ยวมีคุณภาพ/หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประวัติศาสตร์ มรดกโลก อารยธรรม แหล่งผลิตสินค้าภูมิปัญญาท้องถิ่น อาหาร แหล่งผลิตโอโซน แหล่งท่องเที่ยวที่สร้างขึ้นใหม่ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - สถาบันการศึกษาและบุคลากรที่เป็นศูนย์กลางแห่งการเรียนรู้ - ความโดดเด่นอัตลักษณ์และวัฒนธรรมพื้นบ้านเป็นทุนทางสังคม	W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.69)

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน สินค้าชุมชน และภูมิปัญญาท้องถิ่น ผลักดันเศรษฐกิจชุมชน ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจจังหวัด O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายด้านเกษตร เช่น การประกันราคาสินค้าเกษตร Smart Farmer เกษตรแปลงใหญ่ - นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก สร้างความมั่นคงด้านรายได้ให้กับชุมชนพื้นที่และช่วยลดช่องว่างของการกระจายรายได้ - พื้นที่มีโครงการพัฒนาคมนาคม ยุทธศาสตร์โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อ East - West Corridor และเชื่อมโยงต่อภูมิภาคของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น รถไฟรางคู่ มอเตอร์เวย์ รถไฟความเร็วสูง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง และสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น ทำให้จังหวัดมีโอกาสในการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภาคและภูมิภาค	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ปัญหาภาวะโลกร้อน ส่งผลต่อการเกิดภัยธรรมชาติและสาธารณภัย เช่น ภัยแล้ง ไฟป่า น้ำท่วม T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและชะลอตัวของโลกและของประเทศ - ระเบียบ กฎหมาย และระบบการบริหารจัดการของภาครัฐ เช่น ระบบงบประมาณของประเทศส่งผลต่อการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหายาเสพติด ปัญหาช่องว่างระหว่างวัยของคนในสังคม (Generation Gap) ทำให้เกิดการเผชิญหน้าของคนในสังคม ฯลฯ ส่งผลต่อการพัฒนาของจังหวัด - ภาวะการจ้างงาน การเลิกจ้างงานในภาคบริการ การท่องเที่ยว ภาคการผลิต เป็นต้น จากการเกิดโรคอุบัติใหม่ COVID - 19 - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การพัฒนาเทคโนโลยีการทำงาน สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและเป็นปัจจุบัน - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T4 การคุกคามทางไซเบอร์ และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดชัยภูมิ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 201 202 225 และ 229 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ส้มโอบึงบ้านแท่น กล้วยหอมทองหนองบัวแดง มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองบ้านโหล่น เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พืชเศรษฐกิจหลายชนิด ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง อ้อย พริก และพืชผักผลไม้อื่น มีอุตสาหกรรมรองรับ - แหล่งต้นกำเนิดลำน้ำชีไหลผ่านหลายอำเภอ มีเขื่อนและอ่างเก็บกักน้ำขนาดใหญ่และขนาดกลาง - โรงงานอุตสาหกรรมการแปรรูปกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่ โรงงานมันสำปะหลัง โรงสีข้าว และอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาลทราย - เขื่อนแม่เปินและเขื่อนอุบลรัตน์ต่อเนื่อง - หัตถกรรมผ้าทอ ศิลปวัฒนธรรม และภูมิปัญญา ศูนย์กลางผ้าไหม ผ้าฝ้าย เช่น บ้านเขว้า อำเภอเมือง เกษตรสมบูรณ์ หนองบัวแดง - การผลิตเส้นไหมที่มีคุณภาพและมีเอกลักษณ์ (หมี่คันขอนารี) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 138.3% และ ปี 66 56.5% - รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2485 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 160.9% และ ปี 66 71.0% - พื้นที่ป่าเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นอันดับสองของภาค พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 11 แห่ง อุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง เขตรักษา	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - เส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นส่วนใหญ่ยังเป็นถนนสองเลนและเป็นถนนสายรอง รวมทั้งยังไม่เป็นที่รู้จักของคนภายนอกจังหวัด และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งขาดการบริหารจัดการและการมีส่วนร่วมจากภาครัฐ ชุมชนและท้องถิ่นในด้านเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวที่ยังไม่มีการบูรณาการที่ชัดเจน - ระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการยังไม่ได้มาตรฐานและไม่เพียงพอ ไฟฟ้าและประปายังไม่ทั่วถึงทุกหมู่บ้าน - แหล่งกักเก็บน้ำต้นทุนและระบบชลประทานไม่เพียงพอ - พื้นที่ที่มีความแห้งแล้ง ปริมาณน้ำฝนโดยเฉลี่ยต่อปีไม่มาก - ดินบางพื้นที่เป็นดินเค็มและดินทราย ไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ได้ - ระบบสาธารณสุขยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง พื้นที่ที่ห่างไกลไม่ได้รับการบริการทางการแพทย์ที่ดีพอ - การจัดการภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพต่อการแก้ไขปัญหาพื้นที่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
พันธุ์สัตว์ป่า 2 แห่ง สวนรุกขชาติ 2 แห่ง และเขตห้ามล่าสัตว์ 1 แห่ง - แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุและโบราณสถาน วัฒนธรรม สถานที่ออกกำลังกาย เช่น สนามกีฬาากลางจังหวัด สนามกีฬาพลศึกษา สนามกีฬาเทศบาล ศูนย์เยาวชนเทศบาลเมืองชัยภูมิ สวนสาธารณะหนองปลาเฒ่า สวนสาธารณะหนองหลอด เป็นต้น S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ หัตถกรรมผ้าทอ ศูนย์กลางผ้าไหม - ศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงาน - แหล่งผลิตพลังงานทดแทนจำนวนมาก เช่น กังหันลม โซลาร์เซลล์ พลังงานน้ำ ชีวมวล ชีวภาพ เอทานอล - องค์กรชุมชนที่เข้มแข็งซึ่งมีการจัดตั้งสภาองค์กรชุมชนตำบล	- ขาดการพัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยี การตลาด การบริหารจัดการของผู้ประกอบการหัตถกรรมพื้นบ้าน และสินค้าพื้นเมือง - สินค้าแปรรูปทางการเกษตรไม่มีตลาดรองรับเพียงพอ และไม่มีคุณภาพที่สามารถแข่งขันได้ - ขาดศูนย์บริการข้อมูลสารสนเทศเพื่อการลงทุนและการท่องเที่ยว W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.46) - เกษตรกรบางส่วนไม่มีที่ดินทำกิน ไม่มีเอกสารสิทธิ์ - ความไม่เสมอภาคด้านรายได้ ความเหลื่อมล้ำค่อนข้างสูง - เกษตรกรไม่สามารถคาดการณ์ปริมาณผลผลิตและไม่สามารถจำหน่ายผลผลิตได้เท่าที่ควร ผลผลิตมีราคาตกต่ำ - ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม แรงงานย้ายไปทำงานต่างถิ่น บางส่วนเป็นแรงงานไร้ฝีมือและอยู่ในวัยศึกษา - ระดับการศึกษาของประชาชนส่วนใหญ่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน - ขาดบุคลากรทางการแพทย์โดยเฉพาะแพทย์ และพยาบาล

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - นโยบายการจูงใจและสิ่งอำนวยความสะดวกการท่องเที่ยว นโยบายการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเดิมและแหล่งท่องเที่ยวใหม่โดยเน้นการให้ความรู้ และเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การควบคุมคุณภาพและราคาสินค้าและบริการ - กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายสร้างโอกาสอาชีพและการมีรายได้ที่มั่นคง พัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน การเชื่อมโยงข้อมูล การส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบที่ถูกกฎหมายมากขึ้น - นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ การบูรณาการงบประมาณ - นโยบายดูแลเกษตรกร เช่น การลดต้นทุน การช่วยเหลือเรื่องปัจจัยการผลิต การใช้กลไกตลาดดูแลราคาสินค้า	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - สภาพภูมิอากาศของโลกและของประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะนำไปสู่ความแห้งแล้งและน้ำท่วมมากขึ้นอันเป็นผลมาจากภาวะโลกร้อน การตัดไม้ทำลายป่า การทำลายธรรมชาติและการพัฒนาบ้านเมืองของประเทศต่าง ๆ T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวนตามราคาตลาดโลก และมีการแข่งขันกับประเทศอื่นทั้งด้านราคาและคุณภาพ ในขณะที่ต้นทุนการผลิตทางเกษตรของจังหวัดสูงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านการตลาด - การรวมตัวทางการค้าของโลกทำให้เกิดการกีดกันทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเกษตรจะส่งผลให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นจนมีแนวโน้มส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตรบางชนิดตกต่ำ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ทำให้ฐานะทางเศรษฐกิจของเกษตรกรลดลงเมื่อประสบกับการแข่งขันที่รุนแรง

โอกาส	อุปสรรค
- ระบบเศรษฐกิจเศรษฐกิจแบบทุนนิยมทำให้เกิดเศรษฐกิจไร้พรมแดนที่มีผลต่อระบบการเคลื่อนย้ายทุนและการบริโภค และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน - การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก - นโยบายการสร้างเครือข่ายเป็นรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิตและอนุรักษ์ฟื้นฟูใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน - ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดช่วยเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน - การปรับโครงสร้างการผลิตสู่การเพิ่มคุณค่า (Value Creation) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการคุ้มครองทางสังคม ระบบการออมและระบบสวัสดิการ การดูแลการกู้ยืมที่เป็นธรรมและสงเคราะห์ - นโยบายหลักประกันสุขภาพครอบคลุมประชากรทุกภาคส่วน - นโยบายแก้ปัญหาที่ดินทำกินของเกษตรกรและการรื้อถอนป่าสงวน - การใช้เทคโนโลยีการสำรวจและทำแผนที่ทันสมัยแก้ไขปัญหาเขตที่ดินทับซ้อนและแนวเขตพื้นที่ - การปฏิรูปการศึกษา การศึกษาทางเลือก การพัฒนากำลังคน - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ความต้องการใช้พลังงานทดแทนและอาหารปลอดภัย - นโยบายปฏิรูปโครงสร้างราคาเชื้อเพลิง - การเสริมการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรชีวภาพ - นโยบายสนับสนุนโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ	- ต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มประชาคมยุโรป ประสบปัญหาหนี้สาธารณะหลายประเทศและประเทศสหรัฐอเมริกาประสบปัญหาการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ในขณะเดียวกันประเทศญี่ปุ่นก็ประสบปัญหาเศรษฐกิจถดถอย ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นตลาดส่งออกสินค้าของ ไทยทำให้กำลังซื้อลดลงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจังหวัด ชัยภูมิเช่นเดียวกัน - ประเทศในภูมิภาคเอเชีย เช่น จีน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ จะเป็นคู่แข่งทางการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ของไทยและของจังหวัด ทำให้การแข่งขันสูงซึ่งจะเป็น อุปสรรคต่อการผลิตของไทยที่จะต้องปรับตัวในการลด ต้นทุนการผลิต และเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้น - จังหวัดชัยภูมิมีแนวโน้มที่จะประสบปัญหาการแข่งขันใน ทุกด้านจากจังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่น ในการ ดึงดูดทุนและทรัพยากรไปจากจังหวัดมากยิ่งขึ้นหากไม่มี ยุทธศาสตร์ที่จะต่อสู้ผลักดันให้จังหวัดมีศักยภาพในการ ลงทุนสูงขึ้นจะทำให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ ขาด ประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดบุรีรัมย์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่อนปรนกับ กัมพูชาที่ ช่องสายตะกู S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 24 202 218 219 224 226 288 348 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอ และจังหวัดใกล้เคียง	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบสาธารณูปโภคสิ่งอำนวยความสะดวกบางแห่งทรุดโทรมยังไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เส้นทางขนส่งสินค้ามีด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - การขนส่งทางอากาศมีสนามบินบุรีรัมย์ (BFV) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิดินภูเขาไฟบุรีรัมย์ ผ้าไหมมัดหมี่ขึ้นดินแดงบุรีรัมย์ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - สินค้าผ้าไหมมีเอกลักษณ์ได้แก่ ผ้าทางกระรอกคู่ และผ้าภูอัคนี - พืชและสัตว์เศรษฐกิจสำคัญ เช่น ข้าวหอมมะลิ มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา สุกกร ไก่เนื้อ โคเนื้อ กระบือ แกะ และแพะ - พื้นที่เกษตรกรรมมีมาก (ประมาณ 4.98 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านี้นักท่องเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 3.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 266.9% และ ปี 66 18.3% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 7,408 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 344.8% ปี 66 25.5% - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย อารยธรรมขอม โบราณสถาน โบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น สถานที่พักผ่อน - เมืองกีฬา ทีมฟุตบอลบุรีรัมย์ยูไนเต็ด ที่มีชื่อเสียงระดับโลก เอเชียนเกมส์กีฬาฟุตบอลช้างอารีนา สนามแข่งรถมอเตอร์สปอร์ต ช้างอินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต "Chang International Circuit" ระดับมาตรฐานสากล S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ดันทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญา และเป็นศูนย์กลางอารยธรรมขอม แหล่งโบราณสถาน โบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางธรรมชาติ - การเกษตรหลายรูปแบบ การใช้เทคโนโลยีทดแทนแรงงาน Smart Farmer มีการบูรณาการผู้นำเกษตรกรและภาครัฐร่วม	W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบุกรุกครอบครองป่าไม้ ที่ดินสาธารณะเพื่อประกอบอาชีพ - การขยายตัวของเมืองส่งผลให้ปริมาณขยะมาก - ขาดการรวมกลุ่มของเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวและการบริการ ด้านกลุ่มการผลิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ OTOP ด้านสินค้าการเกษตร ขาดการประชาสัมพันธ์สินค้า - การเจริญเติบโตของเมือง ส่งผลให้สินค้าและบริการมีราคาสูงขึ้น ค่าครองชีพสูงขึ้น - ขาดการประชาสัมพันธ์ในด้านการท่องเที่ยว - เกษตรกรได้รับข้อมูลล่าช้า ขาดการประสานงานในพื้นที่ - การเกษตรยังพึ่งพาธรรมชาติเป็นหลัก W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปร้อยละ 18.95) - เกษตรกรและผู้ผลิตสินค้ายังมีปัญหาหนี้สิน การเก็บบอมน้อย

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และการกำหนดกลุ่มจังหวัดนครชัยบุรีรินทร์ การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน - แหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้ทางธรณีวิทยา ภูเขาไฟ - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติแหล่งใหม่ ได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำนกรกระเรียนพันธุ์ไทย - ชาวต่างชาติที่มาแต่งงานกับคนไทย ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้ เผยแพร่ประเพณีและวัฒนธรรม O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การรวมกลุ่มกันของประเทศส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายทุนและแรงงานอย่างเสรีทำให้สามารถจัดหาวัตถุดิบค้าราคาถูกมาใช้ในอุตสาหกรรม - นโยบายด้านเกษตร เช่น แปลงใหญ่, เกษตรอินทรีย์, Zoning, Agri-map, ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและเกษตรทฤษฎีใหม่, การปรับโครงสร้างหนี้ - การขยายตัวทางด้านธุรกิจ การปรับโครงสร้างหนี้ให้กับเกษตรกรและประชาชนผู้ผลิตสินค้าและบริการ - การติดต่อการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน - การสนับสนุนจากภาครัฐ เช่น การคมนาคม มีการปรับปรุงเส้นทางในการเดินทางจาก 2 ช่องทางจราจร เป็น 4 ช่องทางจราจร และพัฒนาพื้นที่ที่ติดชายแดน O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายการพัฒนา Smart City และการจำหน่ายสินค้าออนไลน์	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - สภาพอากาศแปรปรวน ทำให้สภาพอากาศและภัยทางธรรมชาติเกิดขึ้นบ่อย T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การลักลอบนำสินค้าต้นทุนต่ำจากประเทศเพื่อนบ้านมาขายในประเทศ/สินค้าทดแทนราคาถูก และมีสินค้าจากประเทศคู่แข่งเข้ามาแข่งขันมากขึ้น มีการใช้แรงงานส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ เนื่องจากค่าแรงต่ำ ก่อให้เกิดปัญหาการว่างงานภายในจังหวัด - ปัญหาทางเศรษฐกิจของโลก - กฎหมาย หรือนโยบายที่ยังไม่ครอบคลุมต่อการผลิตของเกษตรกรรายย่อย ทำให้ผลผลิตของเกษตรกรยังไม่สามารถเข้าสู่การรับรองผลผลิตพืชเศรษฐกิจ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ค่าแรงงานในจังหวัดสูง ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูง ทำให้เกิดคู่แข่งทางการค้า - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุรินทร์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรช่องจอม S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 24 หมายเลข 214 215 226 293 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนัก	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ด้านการค้าชายแดนยังไม่ได้มีการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน - ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
บรรทุก จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) และท่าอากาศยานสุรินทร์ภักดี (กองทัพบก) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิสุรินทร์ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - ผลิตภัณฑ์ไหมและผ้าพื้นเมือง - พื้นที่เหมาะสมในการปลูกข้าวหอมมะลิอินทรีย์และข้าวหอมมะลิคุณภาพดี และมีศักยภาพด้านการผลิตพืชเศรษฐกิจและแหล่งผลิตปศุสัตว์คุณภาพสูง - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 6.89 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) โรงงานอุตสาหกรรมเกษตรมากเพียงพอต่อการรองรับผลผลิตทางการเกษตร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 126.3% และ ปี 66 30.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,286 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 121.7% และ ปี 66 50.3% - ทรัพยากรการท่องเที่ยวหลากหลาย แหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตและวัฒนธรรมคนกับช้างที่มีชื่อเสียงระดับโลก แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ศิลปวัฒนธรรม อารยธรรมขอม ประเพณีท่องเที่ยว - วิถีชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติ การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - กลุ่มองค์กรและเครือข่ายเข้มแข็งและหลากหลาย - เกษตรกรมีพื้นฐานความเข้าใจเรื่องเกษตรอินทรีย์ - องค์ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาท้องถิ่นและสมุนไพร - ความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ให้กับประเทศเพื่อนบ้าน	และ 5 คน ต่อ ประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ดินเป็นดินทรายไม่อุ้มน้ำ ยากต่อการพังทลาย - ขาดการบริหารจัดการแหล่งน้ำใต้ดินและชลประทาน - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย - ขาดการจัดการสิ่งแวดล้อม การจัดการขยะ และการบำบัดน้ำเสีย - ขาดการบูรณาการการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง - ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศในการพัฒนา W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.41) ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตร เนื่องจากส่วนใหญ่เข้าสู่วัยผู้สูงอายุ - ขาดแรงจูงใจในการประกอบอาชีพเกษตรกรรม - การใช้พลังงานทดแทนจากธรรมชาติในภาคเกษตรน้อย - ประชาชนมีรายได้ต่ำ มีคนจนและผู้ด้อยโอกาสมาก - แรงงานยังขาดการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน - เกษตรกรขาดความรู้ด้านการเกษตรทำให้ต้นทุนการผลิตสูง มีการใช้สารเคมีในการผลิตมาก

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายการเพิ่มศักยภาพทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการขับเคลื่อนโมเดลเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (BCG)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมและภัยพิบัติทางธรรมชาติทำให้เกิดความเสียหายต่อการเกษตรและโครงสร้างพื้นฐาน

โอกาส	อุปสรรค
- นโยบายการเกษตรและอาหารปลอดภัย ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง - กระแสการบริโภคสินค้าและบริการด้านสุขภาพปลอดสารพิษ - กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาค - การเติบโตและขยายตัวทางเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้านทำให้มีการนำเข้าสินค้า วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภคมากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการนำองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านการผลิตและการแปรรูปเพื่อนำมาใช้ในการเพิ่มมูลค่าสินค้า - แนวคิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการขยะ การบริหารจัดการน้ำ พลังงานทางเลือก และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของเศรษฐกิจโลก - ความไม่ต่อเนื่องในนโยบายของรัฐบาล - สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศ - การปักปันเขตแดนยังไม่มีความชัดเจน - กฎหมายและการกีดกันทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ - ปัญหาของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายระหว่างประเทศ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - 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 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ในส่วนการวิเคราะห์และกำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและเป็นแนวทางเดียวกัน และพิจารณาปัจจัยที่สอดคล้องและตอบสนองความต้องการตามบริบทของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

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



รูปที่ 6.1-1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

6.1.2 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

การคัดเลือกกลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการพิจารณาจากโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง และจราจร ของ สนข. คค. ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้อง ด้านนโยบาย 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
	4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ
		ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)
	5. ความเหมาะสมด้านการจัดการ	ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง
		เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน
		ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษาครั้งนี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อย เพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

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

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

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4	ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น 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 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ 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
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ นครราชสีมา
ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำ
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NRM-43	1	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัย)	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NRM-45	2	โครงการศึกษาเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทาง และระบบขนส่งสาธารณะ รองรับเส้นทางท่องเที่ยว UNESCO Ring Road จ. นครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก/ กรมทางหลวงชนบท/ สำนักงานจังหวัด	ขนส่งสาธารณะ
NRM-13	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 ต่างระดับสี่คิ้ว - แยกปักธงชัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-14	4	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย - อ.นางรอง ตอน แยกโชคชัย - อ.หนองกี่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-27	5	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.2 ตอน นครราชสีมา-ตลาด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-28	6	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.304 ตอน วังน้ำเขียว-โพธิ์กลาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-46	7	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟปากช่อง และสถานีรถไฟความเร็วสูงปากช่อง เชื่อมต่ออุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จ.นครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NRM-11	8	โครงการทางแยกต่างระดับ ทล.2 ทล.207 ทล.2150 บ้านวัด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-6	9	โครงการทางแยกต่างระดับ ทล.2 ทางเข้าสถานีรถไฟกุดจิก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-44	10	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกวัดพนมวัน จังหวัดนครราชสีมา (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวง ชนบท นม.1049)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-26	11	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 206 (แยกตลาดแค) จ. นครราชสีมา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-18	12	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 นครราชสีมา - อ.พิมาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-19	13	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.พิมาย - อ.สีดา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-20	14	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.สีดา - อ.พล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-21	15	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.304 นครราชสีมา - อ.ปักธงชัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-23	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NRM-31	17	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงปากช่อง	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
NRM-32	18	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมา	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
NRM-34	19	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชุมทางบัวใหญ่	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
NRM-16	20	โครงการทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร ทล.2298 สระมะคำ -อ.ครบุรี (บรรจบ ทล.224)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-29	21	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอด่านขุนทด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-1	22	โครงการบูรณะและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.201 ทางต่างระดับสีคิ้ว -หินร่อง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-9	23	โครงการสะพานลอยกลับรถต่างระดับ ทล.2 กม. 88-89 ตำบลคลองไผ่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-38	24	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.นครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NRM-10	25	โครงการสะพานข้ามแยก 1 ทิศทาง ทล.2 ทางแยกต่างระดับเข้า อ.สีคิ้ว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-12	26	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.202 บ.สีดา -อ.ประทาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-17	27	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2256 อ.ชัยบาดาล -อ.ด่านขุนทด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-2	28	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.204 ทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-33	29	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟชุมทางจิระ	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
NRM-22	30	โครงการกำกับดูแลการออกแบบและก่อสร้างสถานีรถไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Universal Design) ในสัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงมาบะเขา - ชุมทางถนนจิระ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NRM-36	31	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพโดยสาธารณะเชื่อมต่อ สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NRM-37	32	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.นครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NRM-42	33	โครงการถนนสาย นม.4008 แยก ทล.201 - ทล.205 อ.ด่านขุนทด,พระทองคำ จ.นครราชสีมา	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
NRM-3	34	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2073 นางรอง -ชุมพวง ตอน หนองโดนน้อย -ชุมพวง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-5	35	โครงการทางแยกต่างระดับ ร้อยเอ็ดสะพานข้ามและก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางรถไฟบน ทล.2 (สีมธานี)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-40	36	โครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถบน ทล.2 กม.53+000 อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา (ทิศทางการกลับรถเข้า นครราชสีมา)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-41	37	โครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถบน ทล.2 กม.40+300 อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา (ทิศทางการกลับรถเข้า กรุงเทพฯ)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-15	38	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2421 อ.โชคชัย -อ.ปักธงชัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-25	39	โครงการสำรวจออกแบบสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 2 กม.124+300 (ขาเข้า-ขาออก)นิคมนวนคร จ.นครราชสีมา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-4	40	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2246 บ่อตะครอง -ตะโก ตอน โคกสาราญ - ตะโก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NRM-24	1	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักพิง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-47	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-48	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-39	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-49	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-50	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-51	7	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-35	8	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NRM-52	9	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.นครราชสีมา	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-53	10	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.นครราชสีมา	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-54	11	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดนครราชสีมา	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.เมือง นครราชสีมา	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	29
	ขนส่งทางราง	6
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	5
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	11
รวม		51

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
CHP-13	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการขนส่งสินค้า (แรปแพตซ์) เชื่อมต่อการขนส่งระบบราง	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ เอกชน	ขนส่งทางราง

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
CHP-1	2	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.12 ห้วยซามะควา –ร่องแซง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-2	3	โครงการเพิ่มช่องจราจร 4 ช่องระยะที่ 2 ทล.225 นครสวรรค์ -ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง -บ.ท่าโป่ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-3	4	โครงการเพิ่มช่องจราจร 4 ช่องระยะที่ 2 ทล.202 ชัยภูมิ -บัวใหญ่ ตอน โพนทอง –แก่งสนามนาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-4	5	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.205 อ.บำเหน็จณรงค์ -อ.จัตุรัส ตอน บ.คำปึง –หนองบัวโคก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-6	6	โครงการเพิ่มช่องจราจร 4 ช่องระยะที่ 2 ทล.225 นครสวรรค์ -ชัยภูมิ ตอน บ้านท่าโป่ง -วังตะเฒ่า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-24	7	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงจตุรัส -ชัยภูมิ-หนองบัวลำภู	กรมการขนส่งทางราง/ การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
CHP-15	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
CHP-16	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
CHP-5	10	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2389 อ.แก้งคร้อ –สระพัง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-7	11	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2054 ลาดใหญ่ –ช่องสามหมอ (ถนนรัชนิกร)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-10	12	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2159 ชัยภูมิ –อ.คอนสาร ตอน อ.หนองบัวแดง –อ.เกษตรสมบูรณ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-11	13	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2159 ชัยภูมิ –อ.คอนสาร ตอน อ.เกษตรสมบูรณ์ –อ.คอนสาร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-12	14	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2037 อ.ภูเขียว –อ.เกษตรสมบูรณ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-23	15	โครงการปรับปรุงขยายไหล่ทางบนทางหลวงหมายเลข 201 ช่วงสี่แยกโรงต้ม – ช่องสามหมอ (กม.126-617 ถึง กม.162+051)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-8	16	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2187 อ.หนองเรือ –อ.ภูเขียว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-9	17	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2159 ชัยภูมิ –อ.คอนสาร ตอน ชัยภูมิ –อ.หนองบัวแดง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-17	18	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกโรงต้ม จังหวัดชัยภูมิ(จุดตัดทางหลวงหมายเลข 202 กับทางหลวง หมายเลข 201)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-5 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดชัยภูมิ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
CHP-22	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-18	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-19	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
CHP-20	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถบรรทุกที่จำหน่ายยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-14	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-21	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-25	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ชัยภูมิ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-26	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ชัยภูมิ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-27	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.เมืองชัยภูมิ	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 จังหวัดชัยภูมิ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	14
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		27

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-7 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดบุรีรัมย์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
BUR-13	1	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย -อ.นางรอง ตอน แยกโชคชัย -อ.หนองกี่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-14	2	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย -อ.นางรอง ตอน อ.หนองกี่ -อ.นางรอง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-15	3	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 อ.นางรอง -อ.ประโคนชัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-16	4	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 อ.ประโคนชัย -อ.ปราสาท	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-26	5	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.บุรีรัมย์	กรมทางหลวง	ขนส่งสาธารณะ
BUR-27	6	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.บุรีรัมย์	กรมทางหลวง	ขนส่งสาธารณะ
BUR-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.348 อ.โนนดินแดง -อ.ปะคา ตอน บ.สัมปอ -บ.หุทำนบ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-6	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.348 ช่องตะโก -น้อยสะแกกวน	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
BUR-23	9	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
BUR-25	10	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองบุรีรัมย์	กรมทางหลวง	ขนส่งสาธารณะ
BUR-1	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.224 อ.ละหานทราย -อ.บ้านกรวด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-10	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.224 เลิงสา -ประคำ	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
BUR-22	13	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟลำปลายมาศ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางราง
BUR-12	14	โครงการทางเลี่ยงเมืองบุรีรัมย์ ด้านตะวันออก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-19	15	โครงการทางเลี่ยงเมืองนางรอง ด้านใต้	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-20	16	โครงการทางเลี่ยงเมืองประโคนชัย ด้านตะวันตก	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
BUR-21	17	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบางปะคำ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-11	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2445 เขาคะโดง -ประโคนชัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-18	19	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2081 อ.พุทไธสง -อ.ท่าตูม ตอน อ.พุทไธสง -สระซุด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-3	20	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2166 อ.หนองกี่ -อ.หนองหงษ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-4	21	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2037 นางรอง -ชุมพวง ตอน บ.บัวตารุ่ง -อ.ลำปลายมาศ (เป็นตอนๆ)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-5	22	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2455 บุรีรัมย์ -แกลงโพน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-7	23	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2445 อ.ประโคนชัย -อ.บ้านกรวด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-8	24	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2226 หนองขาม-สตึก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
BUR-9	25	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2117 ตะโก -เขาพนมรุ้ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
BUR-32	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-28	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-29	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-30	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-24	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-31	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-33	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บุรีรัมย์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-34	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บุรีรัมย์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-35	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดบุรีรัมย์	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.เมืองบุรีรัมย์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-9 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดบุรีรัมย์

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	20

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		34

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
SUR-2	1	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.226 บ้านพม่า -อ.ศรีณรงค์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-3	2	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ปราสาท -อ.สังขละ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-4	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.สังขละ -อ.ขุนขันธ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-8	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟสุรินทร์	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
SUR-11	5	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SUR-12	6	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.สุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SUR-7	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.215 อ.สุวรรณภูมิ -อ.ท่าตูม ตอน พุ่งกลา -อ.ท่าตูม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-21	8	โครงการศึกษาปรับปรุงเที่ยวและตารางเดินรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการเดินระหว่างภูมิภาค	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
SUR-19	9	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
SUR-1	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2077 บ.หนองคู -อ.สังขละ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-5	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.ท่าตูม -อ.รัตนบุรี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-6	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.รัตนบุรี -อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-10	13	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SUR-20	14	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.24 บริเวณ อ.ปราสาท จ.สุรินทร์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา ระบบ
SUR-13	15	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกปราสาท จังหวัดสุรินทร์ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 214)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ทั่วประเทศ (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
SUR-14	1	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัด	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-15	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-18	3	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-16	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-17	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-9	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-22	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สุรินทร์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-23	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สุรินทร์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-24	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดสุรินทร์	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.เมืองสุรินทร์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	10
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
NRM-43	1	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัย)	72.00	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NRM-45	2	โครงการศึกษาเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทาง และระบบขนส่งสาธารณะ รองรับเส้นทางท่องเที่ยว UNESCO Ring Road จ.นครราชสีมา	72.00	กรมการขนส่งทางบก/ กรมทางหลวงชนบท/ สำนักงานจังหวัด	ขนส่งสาธารณะ
NRM-13	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 ต่างระดับสี่คิ้ว - แยกปักธงชัย	71.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-14	4	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย - อ.นางรอง ตอน แยกโชคชัย - อ.หนองกี่	71.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-27	5	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.2 ตอน นครราชสีมา-ตลาด	71.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-28	6	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.304 ตอน วังน้ำเขียว-โพธิ์กลาง	71.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-46	7	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟปากช่อง และสถานีรถไฟความเร็วสูงปากช่อง เชื่อมต่ออุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จ.นครราชสีมา	68.00	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NRM-11	8	โครงการทางแยกต่างระดับ ทล.2 ทล.207 ทล.2150 บ้านวัด	67.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-6	9	โครงการทางแยกต่างระดับ ทล.2 ทางเข้าสถานีรถไฟกุดจิก	67.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-44	10	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกวัดพนมวัน จังหวัดนครราชสีมา (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวง ชนบท นม.1049)	57.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-26	11	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 206 (แยกตลาดแค) จ.นครราชสีมา	51.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-18	12	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 นครราชสีมา - อ.พิมาย	67.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-19	13	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.พิมาย - อ.สีดา	67.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-20	14	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.สีดา - อ.พล	67.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-21	15	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.304 นครราชสีมา - อ.ปักธงชัย	67.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-23	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	67.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-31	17	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงปากช่อง	66.50	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NRM-32	18	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมา	66.50	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
NRM-34	19	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟความเร็วสูงชุมทางบัวใหญ่	66.50	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
NRM-16	20	โครงการทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร ทล.2298 สระมะคำ -อ.ครบุรี (บรรจบ ทล.224)	66.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-29	21	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอด่านขุนทด	66.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-1	22	โครงการบูรณะและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.201 ทางต่างระดับสีคิ้ว -หินหล่อง	65.00	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-9	23	โครงการสะพานลอยกลับรถต่างระดับ ทล.2 กม. 88-89 ตำบลคลองไผ่	63.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-38	24	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.นครราชสีมา	62.00	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NRM-10	25	โครงการสะพานข้ามแยก 1 ทิศทาง ทล.2 ทางแยกต่างระดับเข้า อ.สีคิ้ว	61.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-12	26	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.202 บ.สีดา -อ.ประทาย	61.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-17	27	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2256 อ.ชัยบาดาล -อ.ด่านขุนทด	61.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-2	28	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.204 ทางเลี่ยงเมืองนครราชสีมา	61.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-33	29	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟชุมทางจิระ	60.50	การรถไฟแห่งประเทศไทย/กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
NRM-22	30	โครงการกำกับดูแลการออกแบบและก่อสร้างสถานีรถไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Universal Design) ในสัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงมวกะเหว - ชุมทางถนนจิระ	58.50	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NRM-36	31	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพโดยสาธารณะเชื่อมต่อ สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองนครราชสีมา	58.00	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NRM-37	32	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.นครราชสีมา	58.00	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NRM-42	33	โครงการถนนสาย นม.4008 แยก ทล.201 - ทล.205 อ.ด่านขุนทด,พระทองคำ จ.นครราชสีมา	58.00	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
NRM-3	34	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2073 นางรอง -ชุมพวง ตอน หนองโดนน้อย -ชุมพวง	55.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-5	35	โครงการทางแยกต่างระดับ ร้อยดอนสะพานข้ามและก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางรถไฟบน ทล.2 (สีมาธานี)	55.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-40	36	โครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถบน ทล.2 กม.53+000 อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา (ทิศทางกลับรถเข้า นครราชสีมา)	53.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NRM-41	37	โครงการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถบน ทล.2 กม.40+300 อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา (ทิศทางกลับรถ เข้า กรุงเทพฯ)	53.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-15	38	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2421 อ.โชคชัย -อ.ปัก ธงชัย	51.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-25	39	โครงการสำรวจออกแบบสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 2 กม.124+300 (ขาเข้า-ขาออก)นิคม วนคร จ.นครราชสีมา	51.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NRM-4	40	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2246 บ่อตะครอง -ตะโก ตอน โคกสาราญ -ตะโก	51.50	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NRM-24	1	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักพิงทาง (Rest Area) บนทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	64	การทางพิเศษฯ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-47	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนครราชสีมา	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-48	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครราชสีมา	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-39	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดนครราชสีมา	58	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-49	5	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่ง อาหารและพัสดุ จังหวัดนครราชสีมา	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-50	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัด นครราชสีมา	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-51	7	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผน และจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดนครราชสีมา	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-35	8	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะ ภายใน จังหวัดนครราชสีมา	53	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-52	9	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดนครราชสีมา	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อปจ.นครราชสีมา	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NRM-53	10	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดนครราชสีมา	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.นครราชสีมา	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NRM-54	11	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซิ่งรถฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตเมือง จังหวัดนครราชสีมา	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.เมือง นครราชสีมา	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 จังหวัดนครราชสีมา

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	29
	ขนส่งทางราง	6
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	5
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	11
รวม		51

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
CHP-13	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการขนส่งสินค้า (แบริโอแทค) เชื่อมต่อการขนส่งระบบราง	74	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ เอกชน	ขนส่งทางราง
CHP-1	2	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.12 ห้วยขามะควา – ร่องแซง	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-2	3	โครงการเพิ่มช่องจราจร 4 ช่องระยะที่ 2 ทล.225 นครสวรรค์ – ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง – บ.ท่าโป่ง	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-3	4	โครงการเพิ่มช่องจราจร 4 ช่องระยะที่ 2 ทล.202 ชัยภูมิ – บัวใหญ่ ตอน โพนทอง – แก้งสนามนาง	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-4	5	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.205 อ.บ้านหินณรงค์ – อ.จัตุรัส ตอน บ.คำปึง – หอนางบัวโคก	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-6	6	โครงการเพิ่มช่องจราจร 4 ช่องระยะที่ 2 ทล.225 นครสวรรค์ – ชัยภูมิ ตอน บ้านท่าโป่ง – วังตะเฒ่า	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-24	7	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงจตุรัส – ชัยภูมิ – หอนางบัวลำภู	62.5	กรมการขนส่งทางราง/ การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
CHP-15	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ชัยภูมิ	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
CHP-16	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ชัยภูมิ	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
CHP-5	10	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2389 อ.แก้งคร้อ – สระพัง	59	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-7	11	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2054 ลาดใหญ่ – ช่องสามหมอ (ถนนรัชชินทร์)	59	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-10	12	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2159 ชัยภูมิ – อ.คอนสาร ตอน อ.หนองบัวแดง – อ.เกษตรสมบูรณ์	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-11	13	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2159 ชัยภูมิ – อ.คอนสาร ตอน อ.เกษตรสมบูรณ์ – อ.คอนสาร	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-12	14	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2037 อ.ภูเขียว – อ.เกษตรสมบูรณ์	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-23	15	โครงการปรับปรุงขยายไหล่ทางบนทางหลวงหมายเลข 201 ช่วงสี่แยกโรงต้ม – ช่องสามหมอ (กม.126-617 ถึง กม.162+051)	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-8	16	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2187 อ.หนองเรือ – อ.ภูเขียว	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-9	17	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2159 ชัยภูมิ – อ.คอนสาร ตอน ชัยภูมิ – อ.หนองบัวแดง	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CHP-17	18	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกโรงต้ม จังหวัดชัยภูมิ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 202 กับทางหลวง หมายเลข 201)	51	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
CHP-22	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดชัยภูมิ	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-18	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดชัยภูมิ	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-19	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดชัยภูมิ	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-20	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดชัยภูมิ	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-14	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดชัยภูมิ	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-21	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดชัยภูมิ	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-25	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดชัยภูมิ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ชัยภูมิ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-26	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดชัยภูมิ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ชัยภูมิ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CHP-27	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.เมืองชัยภูมิ	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 จังหวัดชัยภูมิ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	14
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		27

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
BUR-13	1	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย -อ.นางรอง ตอน แยกโชคชัย -อ.หนองกี่	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-14	2	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย -อ.นางรอง ตอน อ.หนองกี่ -อ.นางรอง	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-15	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.นางรอง -อ.ประโคนชัย	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-16	4	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ประโคนชัย -อ.ปราสาท	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-26	5	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.บุรีรัมย์	68	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
BUR-27	6	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.บุรีรัมย์	68	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
BUR-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.348 อ.โนนดินแดง -อ.ปะคา ตอน บ.สัมปอ -บ.ห้วยน้ำ	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-6	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.348 ช่องตะโก -น้อยสะแกกวน	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-23	9	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟบุรีรัมย์	66.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
BUR-25	10	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ทางคู่และเขตเมืองบุรีรัมย์	64	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
BUR-1	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.224 อ.ละหานทราย -อ.บ้านกรวด	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-10	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.224 เลิงสาง -ประคำ	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
BUR-22	13	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟลำปลายมาศ	56.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
BUR-12	14	โครงการทางเลี่ยงเมืองบุรีรัมย์ ด้านตะวันออก	56	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-19	15	โครงการทางเลี่ยงเมืองนางรอง ด้านใต้	56	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-20	16	โครงการทางเลี่ยงเมืองประโคนชัย ด้านตะวันตก	56	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-21	17	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอลำปลายมาศ	56	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-11	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2445 เขาคะโดง -ประโคนชัย	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-18	19	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2081 อ.พุทไธสง -อ.ท่าตูม ตอน อ.พุทไธสง -สระบุรี	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-3	20	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2166 อ.หนองกี่ -อ.หนองหงษ์	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-4	21	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2037 นางรอง -ชุมพวง ตอน บ.บัวตารุ่ง -อ.ลำปลายมาศ (เป็นตอนๆ)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-5	22	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2455 บุรีรัมย์ -แกลงโทน	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-7	23	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2445 อ.ประโคนชัย -อ.บ้านกรวด	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-8	24	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2226 หนองขามาร-สตึก	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
BUR-9	25	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2117 ตะโก -เขาพนมรุ้ง	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
BUR-32	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผน และจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดบุรีรัมย์	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-28	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดบุรีรัมย์	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-29	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดบุรีรัมย์	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-30	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่ง อาหารและพัสดุ จังหวัดบุรีรัมย์	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-24	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะ ภายใน จังหวัดบุรีรัมย์	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-31	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดบุรีรัมย์	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
BUR-33	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดบุรีรัมย์	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บุรีรัมย์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-34	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดบุรีรัมย์	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.บุรีรัมย์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
BUR-35	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซึ่รถฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตเมือง จังหวัดบุรีรัมย์	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.เมืองบุรีรัมย์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	20
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		34

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-10 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดสุรินทร์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
SUR-2	1	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.226 บ้านพม่า -อ.ศรีณรงค์	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-3	2	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ปราสาท -อ.สังขละ	63.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-4	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.สังขละ -อ.ขุนันธ์	63.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
SUR-8	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสุรินทร์	62.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางราง
SUR-11	5	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สุรินทร์	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SUR-12	6	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.สุรินทร์	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SUR-7	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.215 อ.สุวรรณภูมิ -อ.ท่าตูม ตอน พุ่งกลา -อ.ท่าตูม	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-21	8	โครงการศึกษาปรับปรุงเที่ยวและตารางเดินรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภูมิภาค	61.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
SUR-19	9	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)	61	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
SUR-1	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2077 บ.หนองคู -อ.สังขละ	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-5	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.ท่าตูม -อ.รัตนบุรี	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-6	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.รัตนบุรี -อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-10	13	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองสุรินทร์	55.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SUR-20	14	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.24 บริเวณ อ.ปราสาท จ.สุรินทร์	54	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SUR-13	15	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกปราสาท จังหวัดสุรินทร์ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 24 กับทางหลวงหมายเลข 214)	53.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-11 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดสุรินทร์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
SUR-14	1	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัด	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-15	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุรินทร์	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-18	3	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดสุรินทร์	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-16	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุรินทร์	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-17	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดสุรินทร์	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
SUR-9	6	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดสุรินทร์	53	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-22	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดสุรินทร์	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สุรินทร์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-23	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดสุรินทร์	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สุรินทร์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SUR-24	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซัดรื้อฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดสุรินทร์	43.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.เมืองสุรินทร์	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-12 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดสุรินทร์

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	10
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

7. **การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว**

(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 โรงแรมสกลแกรนด์พาเลซ 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 ชั้น 1 โรงแรม ท็อปแลนด์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

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

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

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

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

8.2 การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (สัมมนาครั้งที่ 2)

การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

วัตถุประสงค์

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

2) เพื่อรวบรวมข้อมูล ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของพื้นที่ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

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

พื้นที่ดำเนินการ

ดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใน 9 พื้นที่ ดังนี้

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

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

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

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

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

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

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

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

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

กลุ่มเป้าหมาย

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 อุตสาหกรรม ขนส่งและโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อ
ความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ และแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการในพื้นที่ต่าง ๆ

3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม
ที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการการศึกษาและแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสม
สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป

8.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

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



รูปที่ 8.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 8.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

สำหรับการติดตามข้อมูลข่าวสารและการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถติดต่อหน่วยงานต่อไปนี้

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

โทรศัพท์: 0-2215-1515 ต่อ 3041, 3042, 3045

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th