



สทช

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

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



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2
(จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดยโสธร
จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอำนาจเจริญ)

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 นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก

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

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

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



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

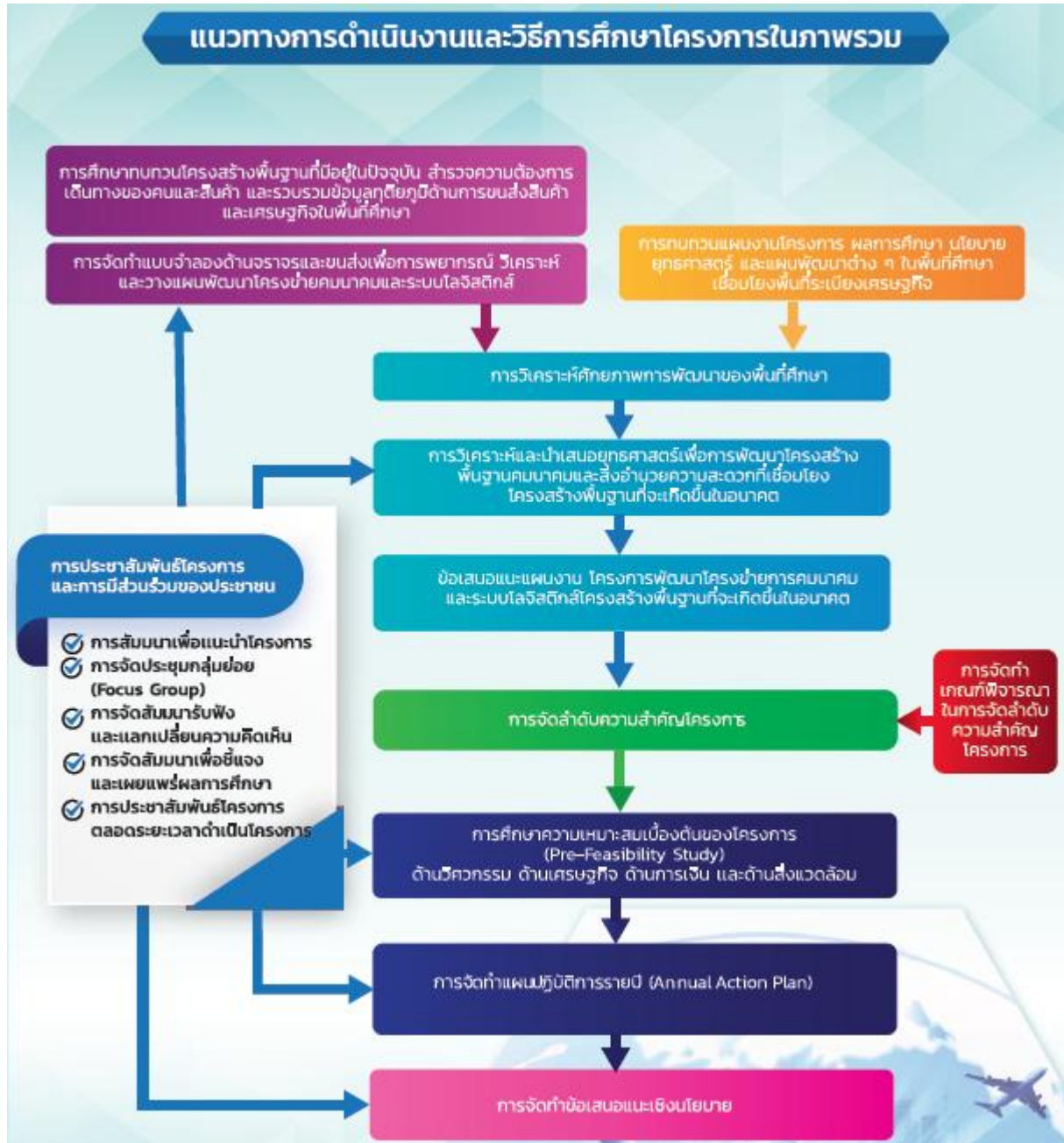
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **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

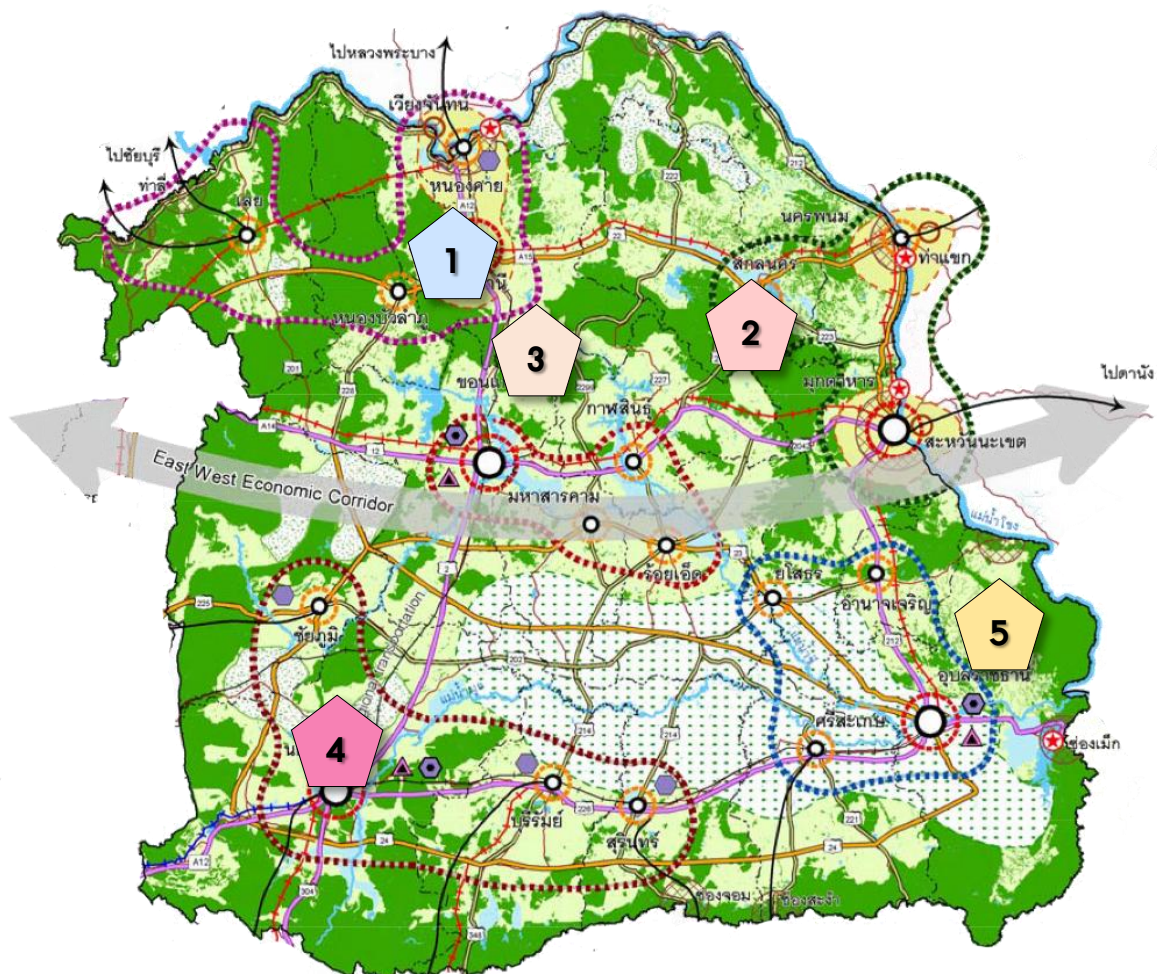


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

1.4 พื้นที่ศึกษา

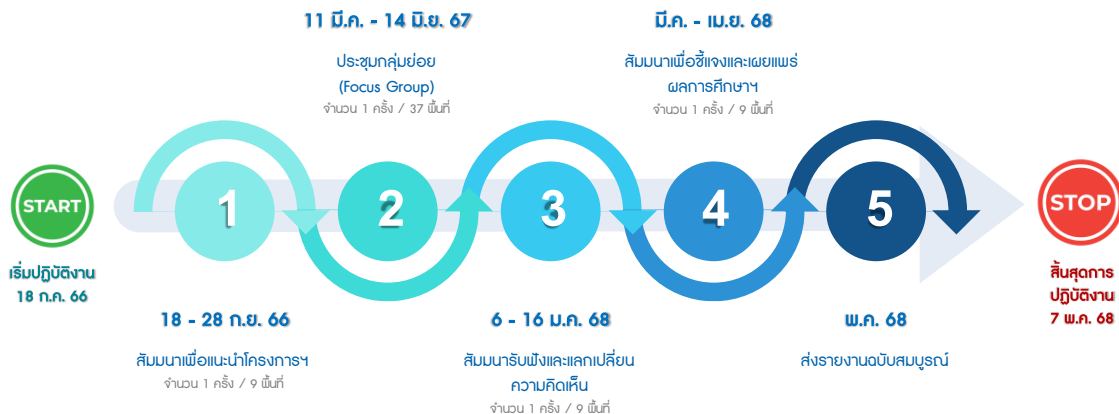
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 5 พื้นที่ ดังนี้

- 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 2

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ อุบลราชธานี โยธาธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ โดยมีจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่างๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีรูปแบบการเดินทางให้เลือกหลากหลาย ทั้งระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ระบบคมนาคมขนส่งทางราง ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ และระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ โดยภายในจังหวัดมีแม่น้ำสายใหญ่ 2 สายไหลผ่าน คือ แม่น้ำโขง และแม่น้ำมูล อีกทั้งยังเป็นส่วนของรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และศูนย์กลางการบินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) และเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งได้ในอนาคต โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดอุบลราชธานี มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 เป็นถนนสายประธาน เชื่อมโยงการเดินทางไปยังจังหวัดอื่นๆของประเทศ อีกทั้งยังทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคและระหว่างประเทศ และองค์ประกอบของโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงการ

เดินทางระหว่างพื้นที่ได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนมีรายละเอียดดังนี้

(1) **ถนนสายประธาน** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานีที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 (สายบ้านไผ่ - อุบลราชธานี)** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งในจังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร และจังหวัดอุบลราชธานี มีปลายทางทิศตะวันตกอยู่บนถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) ในอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และมีปลายทางทิศใต้อยู่บนถนนสรรพสิทธิ์ ในอำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 สายถนนสีคิ้ว-วารินชำราบ** เป็นทางหลวงสายประธานภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่แยกออกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เริ่มจากทางแยกต่างระดับสีคิ้ว ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) และต่อขยายจากอำเภอเดชอุดมถึงอำเภовารินชำราบ เป็นทางหลวงสำคัญที่เชื่อมต่อกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ตัดผ่านเขตจังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี



รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

(2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานีที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **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 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212** (นาโพธิ์ - ห้วยสะแบก) เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ใน อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศตะวันออกทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 585 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 217** ถนนสถิติยานิมาการ เริ่มจากเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี จากนั้นผ่านอำเภอสว่างวีระวงศ์ อำเภอฟิบลม้งสาหาร สูดท้ายผ่านอำเภอสิริรินธร แล้วไปสิ้นสุดที่ด่านช่องเม็ก ตำบลช่องเม็ก อำเภอสิริรินธร จังหวัดอุบลราชธานี รวมระยะทางประมาณ 86.067 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรตลอดสาย



รูปที่ 3.1-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 217

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 สายนครราชสีมา-อุบลราชธานี หรือมีชื่อเรียกในบางช่วงว่า ถนนเพชรมาตุคลา ถนนหลักเมือง ถนนทองมาก ถนนเทพา ถนนอุบล และถนนศรีสะเกษ เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดในภาคอีสานตอนใต้ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 324.33 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 231 (ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี) เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งของจังหวัดอุบลราชธานี รวมระยะทางทั้งหมด 46.142 กม. มีลักษณะเป็นวงแหวนล้อมรอบเมืองอุบลราชธานี อำเภอเมืองอุบลราชธานี และเมืองวารินชำราบ อำเภอวารินชำราบ



รูปที่ 3.1-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 231

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดอุบลราชธานี มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ (1) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งตั้งอยู่ ตำบลขามใหญ่ อำเภอเมืองอุบลราชธานี อุบลราชธานี เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารหลักของจังหวัด ให้บริการเดินรถระหว่างจังหวัด และระหว่างอำเภอ (2) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี ห่างจากอำเภอเมืองจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่ ตำบลเมืองเดช อำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี เปิดให้บริการเดิน ระหว่างจังหวัด และ (3) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอสิรินธร (ช่องเม็ก) จังหวัดอุบลราชธานี ห่างจากอำเภอเมืองจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 48 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่ ถนนสถิตยนิมานกาล ตำบลช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี



สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุบลราชธานี



สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี

รูปที่ 3.1-8 ตัวอย่างสถานีขนส่งผู้โดยสารภายในจังหวัดอุบลราชธานี

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดอุบลราชธานี มีเส้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัด นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์และศรีสะเกษ สู่ปลายทางที่อำเภอวารินชำราบ มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลาง การคมนาคมและขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว จังหวัดอุบลราชธานีมี สถานีรถไฟให้บริการ 4 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟอุบลราชธานี และสถานีรถไฟประจำ อำเภอจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟม่วงหวาย ที่ห้วยดรบ้านถ่อม และสถานีรถไฟห้วยขยุง โดยมีตารางเดิน รถไฟไปกลับระหว่างสถานีอุบลราชธานี และกรุงเทพฯ จำนวนเฉลี่ย 13 เที่ยวต่อวัน



สถานีรถไฟอุบลราชธานี

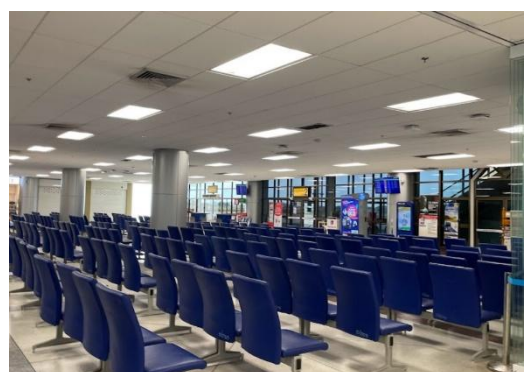


สถานีรถไฟทุ่งหวาย

รูปที่ 3.1-9 ตัวอย่างสถานีรถไฟภายในจังหวัดอุบลราชธานี

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศในจังหวัดอุบลราชธานี โดยให้บริการการบินพาณิชย์ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ตั้งอยู่ที่ 297 ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 18,000 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสาร 1,000 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันให้บริการสายการบิน 5 บริษัท ได้แก่ ไทยสมายล์, เวียดนามแอร์, แอร์เอเชีย, นกแอร์ และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการในเส้นทาง อุบลฯ - ดอนเมือง, อุบลฯ - สุวรรณภูมิ และอุบลฯ-เชียงใหม่ ทั้งเที่ยวไป-กลับ



รูปที่ 3.1-10 ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดอุบลราชธานีมีท่าเรือท่องเที่ยวจำนวน 6 ท่า มีเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงฝั่งประเทศไทยและสปป.ลาว โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 มีจำนวนเรือทั้งสิ้น 108 ลำ จำนวน 14,356 เที่ยวต่อปี และจำนวนผู้โดยสารรวม 97,820 คนต่อปี และเมื่อพิจารณาสถิติย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2553 - 2557) แนวโน้มของจำนวนเรือ จำนวนเที่ยวเรือ และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัดอุบลราชธานี พ.ศ.2566-2570 (ฉบับทบทวน พ.ศ.2567)

รูปที่ 3.1-11 ท่าเรือขนส่งสินค้าและท่าเรือท่องเที่ยวในจังหวัดอุบลราชธานี

(6) ระบบโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดอุบลราชธานี

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักอุบลราชธานี	อุบลราชธานี	วารินชำราบ	ขาออก
2	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดอุบลราชธานี	อุบลราชธานี	วารินชำราบ	-
3	จุดจอดพักรถบรรทุกอุบลราชธานี	อุบลราชธานี	วารินชำราบ	-

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.2.2 จังหวัดยโสธร

จังหวัดยโสธร เป็นจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีแม่น้ำชีไหลผ่าน ปัจจุบันประชาชนในพื้นที่ใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก ในส่วนของการเดินทางรูปแบบอื่นสามารถเดินทางไปใช้บริการได้ในจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดอุบลราชธานี ให้บริการ การคมนาคมขนส่งทางอากาศ (ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี) และการคมนาคมขนส่งทางราง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดยโสธรเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 เป็นถนนสายประธาน เชื่อมโยงการเดินทางไปยังจังหวัดอื่น ๆ ของประเทศ อีกทั้งยังทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาค และองค์ประกอบของโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูง มีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดยโสธรที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 (สายบ้านไผ่ - อุบลราชธานี) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่งในจังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร และจังหวัดอุบลราชธานี มีปลายทางทิศตะวันตกอยู่บนถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) ในอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และมีปลายทางทิศใต้อยู่บนถนนสรรพสิทธิ์ ในอำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี



รูปที่ 3.1-12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23

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

- **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 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (นาโพธิ์ - ห้วยสะแบก)** เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ในอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศตะวันออกทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 585 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 292 (ทางเลี้ยวเมืองยโสธร)** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่มีลักษณะเป็นถนนเลี้ยวเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตตัวจังหวัดยโสธร ถนนเลี้ยวเมืองยโสธรมีทั้งหมด 1 ช่วง คือถนนเลี้ยวเมืองยโสธรด้านทิศเหนือ ซึ่งเชื่อมต่อกันเป็นครึ่งวงกลม มีระยะทางทั้งสิ้น 8.191 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 292

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดยโสธรมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดยโสธร ซึ่งตั้งอยู่ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารหลักของจังหวัดยโสธร ให้บริการเดินรถระหว่างจังหวัดและระหว่างอำเภอ และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเลิงนกทา ห่างจากอำเภอเมืองยโสธร ระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่ตำบลสามแยก อำเภอเลิงนกทา จังหวัดยโสธร อยู่ในการกำกับดูแลของเทศบาลอำเภอเลิงนกทา เปิดให้บริการเดิน ระหว่างจังหวัด



สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดยโสธร



สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเลิงนกทา จังหวัดยโสธร

รูปที่ 3.1-16 สถานีขนส่งผู้โดยสารภายในจังหวัดยโสธร

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดยโสธรไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุบลราชธานี โดยเดินทางจากจังหวัดยโสธร ระยะทางประมาณ 155 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟหนองคายสามารถใช้รถโดยสารประจำทางรถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดยโสธรไม่มีท่าอากาศยานหรือสนามบินเชิงพาณิชย์ให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศจะมีท่าอากาศยานร้อยเอ็ดและท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานีอยู่ใกล้ที่สุด โดยการเดินทางจากตัวเมืองยโสธรไปยังท่าอากาศยานร้อยเอ็ดประมาณ 104 กิโลเมตร ส่วนท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดยโสธรมีแม่น้ำสายสำคัญอย่างแม่น้ำชีไหลผ่าน มีความสำคัญอย่างยิ่งในทางประวัติศาสตร์ของจังหวัด และมีความสำคัญในด้านการอุปโภค บริโภค รวมถึงในภาคการเกษตร เช่น การทำประมงน้ำจืด ดังนั้นความสำคัญในด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำจึงลดลง เนื่องจากในปัจจุบันเดินทางของประชาชนใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำเป็นเพียงกิจกรรมนันทนาการระยะสั้น ๆ เช่น กิจกรรมการแข่งขันเรือยาวประจำปี



ที่มา : สำนักพิมพ์เสียงภูพาน 2566

รูปที่ 3.1-17 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

3.1.2.3 จังหวัดศรีสะเกษ

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

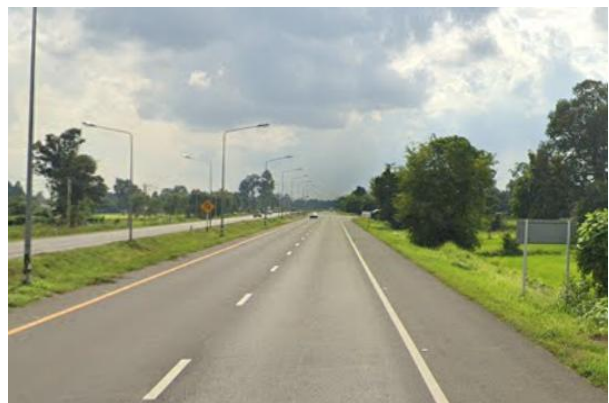
(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดศรีสะเกษมีโครงข่ายคมนาคมทางถนน สามารถทำการจำแนกประเภทถนนได้ตามลักษณะหน้าที่การใช้งานเป็น 4 ประเภทประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยง

ระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดศรีสะเกษ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

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

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



รูปที่ 3.1-18 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220** สายศรีสะเกษ - ขุขันธ์ เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งของจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเชื่อมต่อจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ ไปยัง อำเภอขุขันธ์ โดยเริ่มจากแยกจากถนนขุขันธ์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221) ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294 (ถนนทองมาก) ผ่าน อำเภอวังหินและอำเภอขุขันธ์ ทางหลวงหมายเลข 220

จะไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 (ห่างจากสี่แยกชุมชนประมาณ 7 ก.ม.) รวมระยะทาง
ทางหลวงหมายเลข 220 คือ 56 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220

- **หลวงแผ่นดินหมายเลข 221 สายศรีสะเกษ - เชิงบันไดเขาพระวิหาร**
เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งของจังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีสะเกษ กับเชิงบันได
เขาพระวิหารใกล้พรมแดนกัมพูชา ในอำเภอกันทรลักษณ์ รวมระยะทางทั้งหมด 97.99 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221

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



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

● **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294** หรือ ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ เป็นถนนลาดยางระยะทางสั้น ๆ ที่มีขนาด 4 - 6 ช่องจราจร เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ โดยเริ่มจากแยกพืชสวน ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านแยก ม.รามคำแหง แล้วผ่านแยกไอลิม ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 และผ่านแยก อส. ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 แล้วไปสิ้นสุดที่จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 มีระยะทางทั้งสิ้น 10.925 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดศรีสะเกษ มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดศรีสะเกษ ตั้งอยู่ที่ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ มีพื้นที่ 3 ไร่ ผู้ดำเนินการ เทศบาลเมืองศรีสะเกษ (2) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอกันทรลักษ์ ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองหญ้าลาด อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ มีผู้ดำเนินการ คือ อบจ.ศรีสะเกษ และ (3) สถานีขนส่งผู้โดยสารเมืองใหม่ ช้องสง่าตั้งอยู่ที่ตำบลไพรพัฒนา อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ มีผู้ดำเนินการ คือ อบจ.ศรีสะเกษ สถานีขนส่งทั้ง 3 แห่ง มีทั้งรถโดยสารแบบธรรมดาและปรับอากาศตลอดทั้งวัน



รูปที่ 3.1-23 ตัวอย่างสถานีขนส่งจังหวัดภายในจังหวัดศรีสะเกษ

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดศรีสะเกษมีรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) โดยผ่านจังหวัดปทุมธานี อุดรธานี สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ โดยเปิดการเดินทางเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษ และรถดีเซลรางปรับอากาศ จังหวัดศรีสะเกษมีจำนวนสถานีรถไฟ ทั้งหมด 11 สถานี โดยตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จำนวน 3 สถานี ตั้งอยู่ในอำเภอยะหา จำนวน 1 สถานี ตั้งอยู่ในอำเภออุทุมพรพิสัย จำนวน 4 สถานี และตั้งอยู่ในอำเภอกันทรารมย์ จำนวน 3 สถานี



ห้วยทับทัน



หนองแคน



รูปที่ 3.1-24 ตัวอย่างสถานีรถไฟภายในจังหวัดศรีสะเกษ

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดศรีสะเกษ ไม่มีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางอากาศ แต่สามารถเดินทางโดยใช้สายการบินภายในประเทศมายังจังหวัดศรีสะเกษโดยการใช้บริการของท่าอากาศยานอุบลราชธานี และเดินทางต่อมายังจังหวัดศรีสะเกษ ด้วยระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตรจากนั้น สามารถเดินทางจากตัวเมืองจังหวัดศรีสะเกษไปยังอำเภอต่างๆ ภายในจังหวัดและไปยังตัวเมืองของจังหวัดใกล้เคียงโดยทางรถยนต์

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดศรีสะเกษ ไม่มีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำ เนื่องจากไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล หรือแม่น้ำที่ใช้ในการคมนาคมและการขนส่ง

3.1.2.4 จังหวัดอำนาจเจริญ

จังหวัดอำนาจเจริญ ปัจจุบันประชาชนในพื้นที่ใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก ในส่วนของการเดินทางรูปแบบอื่นสามารถเดินทางไปใช้บริการได้ในจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดอุบลราชธานี ให้บริการการคมนาคมขนส่งทางอากาศ (ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี) และการคมนาคมขนส่งทางราง โดยรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ แสดงดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดอำนาจเจริญ มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 เป็นถนนสายประธาน เชื่อมโยงการเดินทางไปยังจังหวัดอื่นๆในประเทศ อีกทั้งยังทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาค และองค์ประกอบของโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ

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

- **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 3.1-25 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (นาโพธิ์ - ห้วยสะแบก)** เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ใน อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศตะวันออกทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 585 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-26 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดอำนาจเจริญมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ (1) สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดอำนาจเจริญ ซึ่งตั้งอยู่ ตำบลบุ่ง อำเภอเมืองอำนาจเจริญ เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารหลักของจังหวัด อยู่ในการกำกับดูแลของเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ให้บริการเดินรถระหว่างจังหวัด และระหว่างอำเภอ และ (2) สถานีขนส่งเทศบาลตำบลนา ซึ่งตั้งอยู่ ตำบลพระเหลา อำเภอพนา จังหวัดอำนาจเจริญ อยู่ในการกำกับดูแลของเทศบาลตำบลนา ให้บริการเดินรถระหว่างจังหวัด และระหว่างอำเภอ



สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอำนาจเจริญ



สถานีขนส่งเทศบาลตำบลนา

รูปที่ 3.1-27 สถานีขนส่งผู้โดยสารภายในจังหวัดอำนาจเจริญ

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดอำนาจเจริญไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุบลราชธานี โดยเดินทางจากจังหวัดอำนาจเจริญระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟอุบลราชธานีสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดอำนาจเจริญใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการเลือกรูปแบบการเดินทางทางอากาศสามารถเดินทางไปใช้บริการท่าอากาศยานในจังหวัดใกล้เคียง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี โดยเดินทางจากจังหวัดอำนาจเจริญไปใช้บริการได้ที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ระยะประมาณ 100 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟอุบลราชธานีสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดอำนาจเจริญ มีอาณาเขตติดกับแม่น้ำโขง และมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำบริเวณชายฝั่งแม่น้ำเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว อีกทั้งเป็นแหล่งท่องเที่ยวและการทำกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องแพ และเล่นน้ำคลายร้อน จากรายงานสถิติกรมเจ้าท่าบริเวณแม่น้ำ ปีพ.ศ. 2564 พบว่า จังหวัดอำนาจเจริญ มีจำนวนเรือ 6 ลำ จำนวนเที่ยวเรือ 14 เที่ยว และมีจำนวนผู้โดยสาร 70 คน/ปี และเมื่อพิจารณาสถิติย้อนหลัง ปี พ.ศ.2555-2563 แนวโน้มของจำนวนเรือ จำนวนเที่ยวเรือ และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 มีมาตรการจำกัดการเดินทาง และจำกัดการชุมนุม ส่งผลให้ปลายปี พ.ศ.2563 - 2564 จำนวนเรือ จำนวนเที่ยวเรือ และจำนวนผู้โดยสาร มีแนวโน้มลดลง

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 24 ทางหลวงหมายเลข 202 ทางหลวงหมายเลข 212 ทางหลวงหมายเลข 217 และทางหลวงหมายเลข 226 ส่วนระบบคมนาคมทางรางนั้น ประกอบด้วย (1) เส้นทางรถไฟสายนครราชสีมา - อุบลราชธานี (แยกจากชุมทางบ้านภาชี - อุบลราชธานี) ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัด นครราชสีมา-บุรีรัมย์-ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี และสุดปลายทางที่สถานีรถไฟอุบลราชธานี อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยในปัจจุบันได้พัฒนาเป็นรถไฟรางคู่ โดยในปัจจุบันได้พัฒนาเป็นรถไฟรางคู่ ซึ่งมีระยะทาง 575 กิโลเมตร ทั้งหมด 60 สถานี ในขณะที่ระบบคมนาคมทางน้ำประกอบด้วย แม่น้ำจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) แม่น้ำชี (2) แม่น้ำมูล และ (3) แม่น้ำโขง โดยการขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งด้านอื่น ๆ เนื่องจากข้อจำกัดทางลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง ความชันและความแคบของลำน้ำ รวมถึงเส้นทางที่คดเคี้ยวจึงไม่เป็นที่นิยมในระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศ จึงเป็นการใช้เพื่อการเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่เป็นระบบคมนาคมทางน้ำบนแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว ผ่านท่าเรือ จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าต่าง ๆ บริเวณจังหวัดอุบลราชธานีและอำนาจเจริญ ในเชิงเศรษฐกิจการค้า ท่องเที่ยวและเกษตรกรรม ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีท่าอากาศยานจำนวน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (ท่าอากาศยานพาณิชย์) (Ubon Ratchathani International Airport) มีตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัด

อุบลราชธานี ห่างจากตัวเมืองอุบลราชธานีประมาณ 1 กิโลเมตร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ที่สามารถรองรับผู้โดยสารจากจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร และอำนาจเจริญ โดยผู้โดยสารจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้าถึงได้ทางถนนทางหลวงในสายต่าง ๆ เช่น ทล. 23, 24, 212, 217 และ 226 เป็นต้น และทางรถไฟบนเส้นทางรถไฟเส้นทางสาย นครราชสีมา - อุบลราชธานี เข้ามายังอำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานีแล้วเดินทางไปยังสนามบิน ปัจจุบันมีสายการบินให้บริการ 6 สายการบิน ประกอบด้วย Thai Airways, Thai Smile , Nok Air, Thai Vietjet Air, Thai AirAsia และ Thai Lion Air เป็นต้น

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดอุบลราชธานี

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 13 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และเพิ่มช่องจราจร

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี

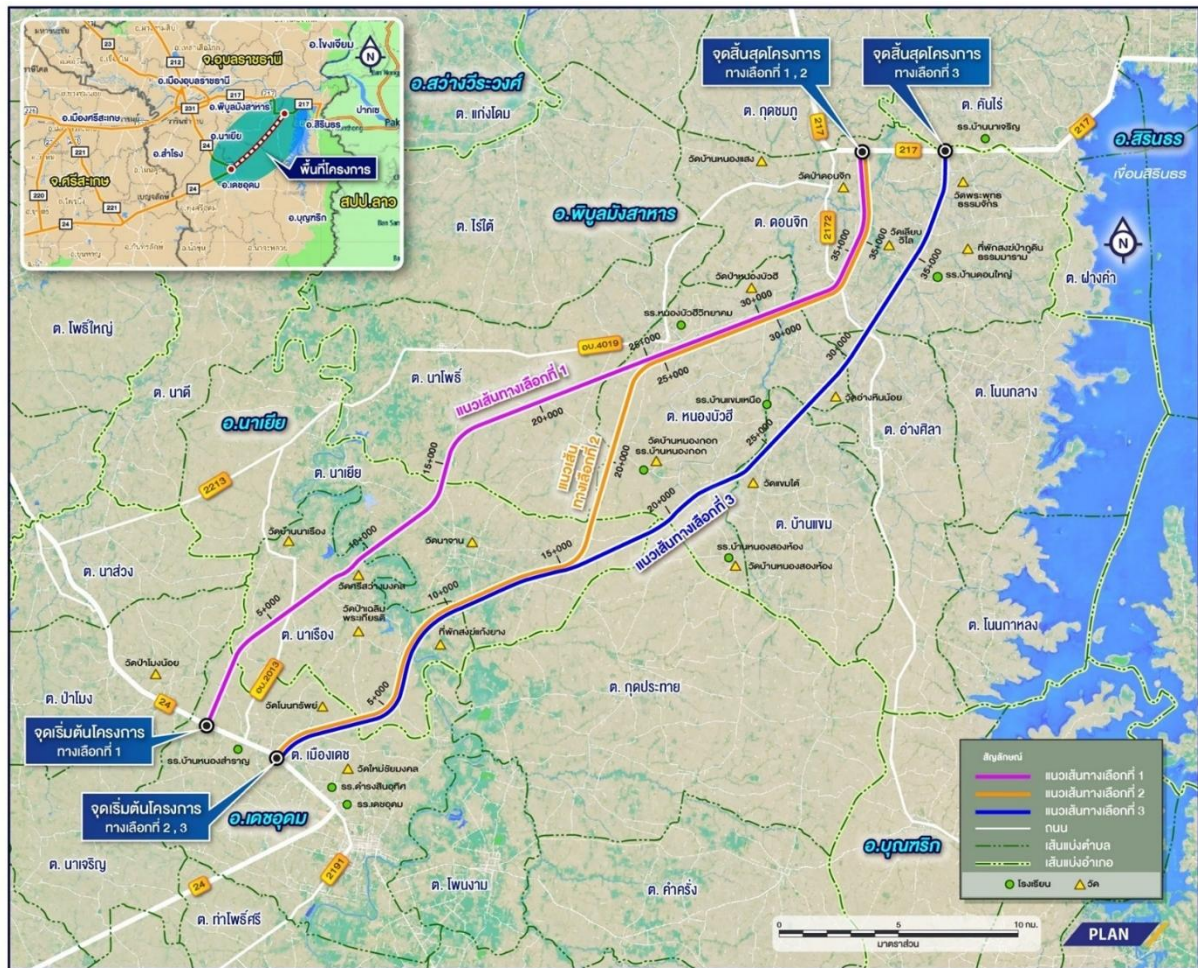
ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	202	บ.น้ำปลีก -บ.หนองผือตอน 1	25	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
		บ.น้ำปลีก -บ.หนองผือตอน 2	28	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	202	บ.หนองผือ-อ.เขมราฐ	21	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	2134	อ.ตะการพิซผล -ต.ดอนใหญ่	22	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2575
4	2135	อ.ศรีเมืองใหม่ (ดอนใหญ่) - ผาแต้ม (หนามแท่ง)	37	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวงฯ	ปี พ.ศ.2567-2575
5	231	วงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี ด้านตะวันออก รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	18	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2575
6	231	ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี	6	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2575
7	2112	ดอนเขมราฐ - ปากแซง - หนามแท่ง	76	เพิ่มมาตรฐานชั้นทางเป็นชั้น	ปี พ.ศ.2567-2575
8	2112	ดอนหนามแท่ง - โขงเจียม	34	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2575
		สะพานมิตรภาพ ไทย -ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน	14	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567-2575
		ทางเลี่ยงเมืองพิบูลมังสาหาร (ทล.217 - ทล.2222)	35	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567-2575
9	202	เขมราฐ - นาตาล (สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 6) แนวใหม่	30	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	ปี พ.ศ.2567-2575
10	2222	โขงเจียม - พิบูลมังสาหาร	6	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ.2567-2575
11	2182	อ.เดชอุดม - อ.บุญศรี	49	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567-2575

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
12	2396	อ.บุญทริก - อ.สิริธร	49	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1+ เพิ่มช่องจราจรเป็นช่วง ๆ	ปี พ.ศ.2567-2575
13	2134	ดอนใหญ่ - อ.โขงเจียม	25	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1+ เพิ่มช่องจราจรเป็นช่วง ๆ	ปี พ.ศ.2567-2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

อีกทั้งยังมีโครงการพัฒนาของกรมทางหลวงแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่เมือง และพัฒนาโครงข่ายของจังหวัดให้สมบูรณ์ อาทิ โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจรจากทางหลวงหมายเลข 24 บรรจบทางหลวงหมายเลข 217 อำเภอเดชอุดม - ตำบลดอนจิก จังหวัดอุบลราชธานี โครงการสำรวจและออกแบบและศึกษาความเหมาะสม ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่จากทางหลวงหมายเลข 202 บรรจบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน) และโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองพิบูลมังสาหาร

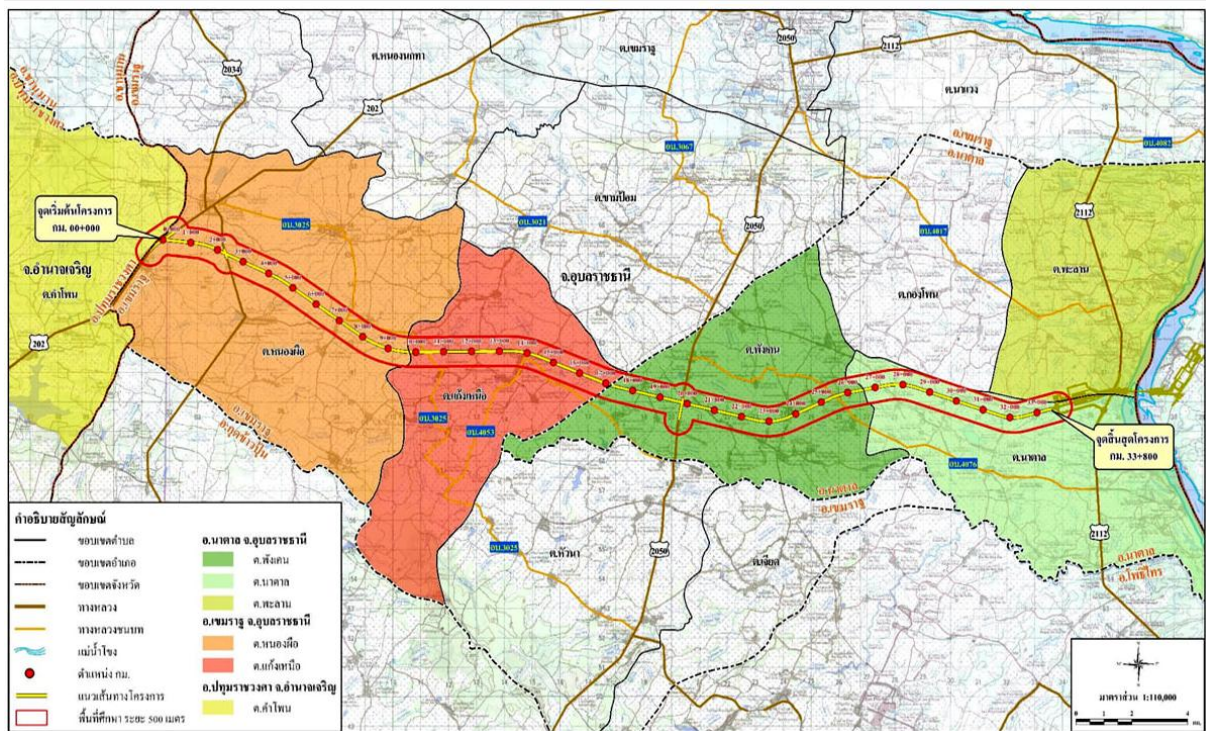
โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจรจากทางหลวงหมายเลข 24 บรรจบทางหลวงหมายเลข 217 อำเภอเดชอุดม - ตำบลดอนจิก จังหวัดอุบลราชธานี เชื่อมโยงการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ และส่งเสริมการคมนาคมและขนส่งในอนาคต โดยเชื่อมต่อด้านการค้าชายแดนทั้ง 2 แห่ง คือ ด้านการค้าชายแดนช่องเม็ก อ.สิรินธร และ ด้านการค้าชายแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบล-สาละวัน) อ.นาตาล รูปแบบถนนโครงการออกแบบให้มี ขนาด 4 ช่องจราจร และ 6 - 8 ช่องจราจรบางช่วง



ที่มา : โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจรจากทางหลวงหมายเลข 24 บรรจบทางหลวงหมายเลข 217 อำเภอเดชอุดม - ตำบลดอนจิก จังหวัดอุบลราชธานี

รูปที่ 3.2-1 แนวทางเลือกของโครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร จากทางหลวงหมายเลข 24 บรรจบทางหลวงหมายเลข 217 อำเภอเดชอุดม - ตำบลดอนจิก

โครงการสำรวจและออกแบบและศึกษาความเหมาะสม ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวง
แนวใหม่จากทางหลวงหมายเลข 202 บรรจบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)
เพื่อเป็นประตูเชื่อมโยง กับ อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยมุ่งหวังให้จังหวัดอุบลราชธานี คือศูนย์กลาง
ของเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ แบบคู่ขนาน ตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงการค้าระหว่าง ทะเลจีนใต้ ท่าเรือด่าน
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม กับทะเลอันดามัน เมืองทวาย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ และท่าเรือ
แหลมฉบัง ประเทศไทย โดยแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินสายหลัก 3 เส้นทาง ประกอบด้วย
จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 กม.366+000 จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2232 กม.2+312
และจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2050 กม.19+815 รูปแบบโครงการขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลาง
แบบร่อง เขตทาง 60 เมตร เริ่มตัดจากตำบลหนองผือ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี บรรจบกับสะพาน
ข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน)



ที่มา : โครงการสำรวจและออกแบบและศึกษาความเหมาะสม ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่จากทางหลวงหมายเลข 202 บรรจบ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

รูปที่ 3.2-2 แนวเส้นทางโครงการสำรวจและออกแบบและศึกษาความเหมาะสม ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่จากทางหลวงหมายเลข 202 บรรจบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน)

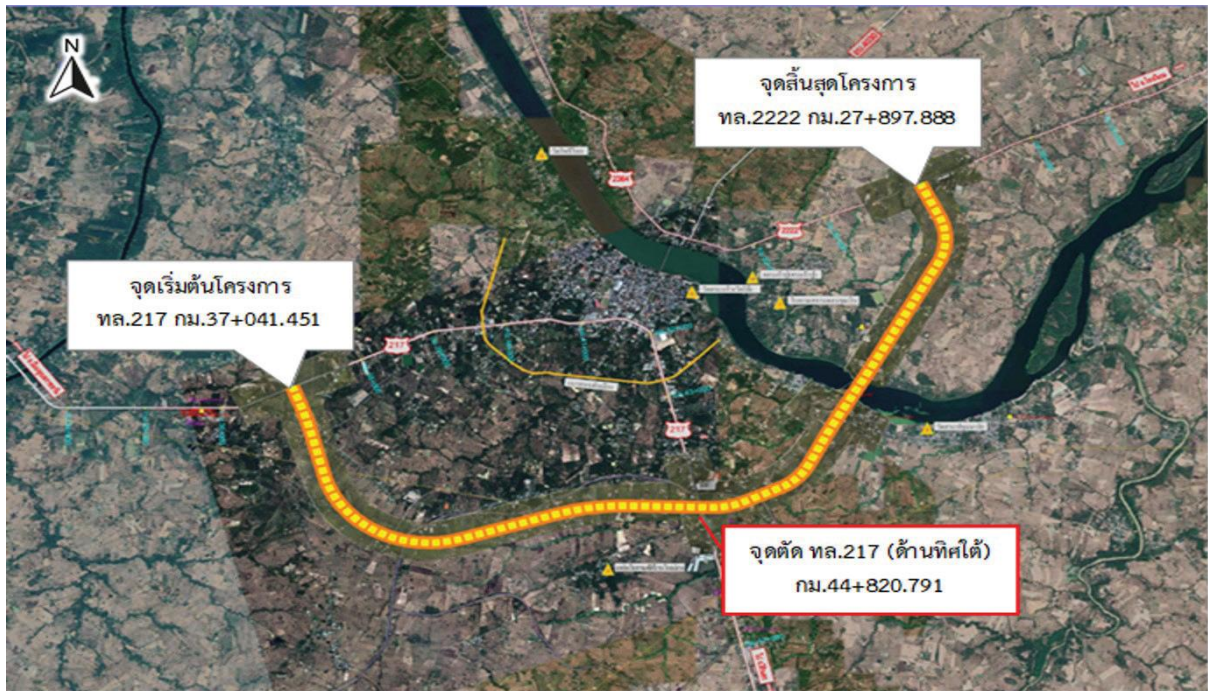
โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน) โครงการมีความยาว สะพานรวม 1,607 เมตร ก่อสร้างตัวสะพานยาว 1,020 เมตร และงานทางลาดลงจากตัวสะพาน ความยาวฝั่ง ไทย 517 เมตร ฝั่งลาว 70 เมตร สะพานขนาด 2 ช่องจราจร ไป-กลับ เพื่อเชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2112 (ไทย) กับทางหลวงหมายเลข 13 (สปป.ลาว) อ.นาตาล (ไทย)-เมืองละครเพ็ง (สปป.ลาว) มีถนนฝั่งไทย ยาว 4.325 กม. ขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ ถนนฝั่งลาวยาว 17.509 กม. ขนาด 2 ช่อง ไป-กลับ สร้างอาคาร ด่าน Border Control Facilitates (BCF) ในไทยและ สปป.ลาว รวมทั้งจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจร อยู่ในฝั่งไทย



ที่มา : โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

รูปที่ 3.2-3 แนวโครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี้ยวเมือง พิบูลมังสาหาร โดยกรมทางหลวง จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 217 กม.37+041 และจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2222 กม. 27+897 ได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า และออกแบบจุดตัดทางแยกอย่างน้อย 3 แห่ง รวมทั้งออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำมูล 1 แห่ง ทั้งนี้ให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และปริมาณจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัยทางด้านการจราจร และศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับรายละเอียดการออกแบบของโครงการ



ที่มา : โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองพิบูลมังสาหาร

รูปที่ 3.2-4 แนวเส้นทางทางเลี่ยงเมืองพิบูลมังสาหาร

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 33 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง และก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 3.2-2 พัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	กิจกรรม	ประเภท	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณทั้งสิ้น (บาท)	งบประมาณปี 66 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4034 แยก ทล.2369 - บ.ภูไทพัฒนา อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี	8.292	50,000,000	50,000,000
2	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนเชิงลาดสะพาน 72 พรหมหาราช อ.เขื่องใน จ.อุบลราชธานี	5.000	30,000,000	30,000,000
3	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4005 แยก ทล.2050 - บ.สะพือ อ.ตาลชุม จ.อุบลราชธานี	4.150	46,250,000	46,250,000
4	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4019 แยก ทล.2172 - บ.นาเยีย อ.นาเยีย จ.อุบลราชธานี	8.475	52,250,000	52,250,000
5	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.2014 แยก ทล.23 - บ.หนองฮาง อ.ม่วงสามสิบ จ.อุบลราชธานี	0.835	5,420,000	5,420,000
6	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4068 แยก ทล.2182 - บ.ท่าโพธิ์ศรี อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี	1.000	7,000,000	7,000,000
7	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.5042 แยก ทล.อบ.4041 - บ.นาคาย อ.ดอนมดแดง จ.อุบลราชธานี	0.600	7,200,000	7,200,000

ลำดับ	กิจกรรม	ประเภท	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณ ทั้งสิ้น (บาท)	งบประมาณปี 66 (บาท)
8	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนเชิงลาดสะพานข้ามห้วยขุหลุ อ.ตระการพิพิธ จ.อุบลราชธานี	2.262	14,300,000	14,300,000
9	สะพานชุมชน	สะพานข้ามลำห้วยหลวง อ.นาจะหลวย จ.อุบลราชธานี	60.000	53,462,000	10,692,400
10	ท้องเทียม	ถนนสายแยก ทล.2412 - ชุมชนบ้านชีทวน อ.เขื่องใน จ.อุบลราชธานี	5.500	27,500,000	27,500,000
11	ยกระดับมาตรฐานทาง	ถนนสายแยก ทช.อบ.4015 - ศูนย์การเรียนรู้ ตำรวจตระเวนชายแดนบ้านคำสะอาด อ.น้ำยืน จ.อุบลราชธานี	3.000	19,500,000	19,500,000
12	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยกอตย อ.โพธิ์ไทร จ.อุบลราชธานี	20	9,000,000	9,000,000
13	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยชัน อ.ศรีเมืองใหม่ จ.อุบลราชธานี	12	3,498,000	3,498,000
รวม จ.อุบลราชธานี				325,380,000	282,610,400

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

ตารางที่ 3.2-3 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี ปี พ.ศ. 2567

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณทั้งสิ้น (บาท)	งบประมาณปี 67 (บาท)
1	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4076 แยก ทล.2050 - บ.คันพะลาน อ.นาตาล จ.อุบลราชธานี	1.300	35,000,000	35,000,000
2	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.5066 แยก ทช.อบ.4001 - บ.ไร่เจริญ อ.ศรีเมืองใหม่ จ.อุบลราชธานี	6.100	39,500,000	39,500,000
3	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.3025 แยก ทล.202 - บ.ห้วยยาง อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี	6.850	47,043,000	47,043,000
4	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.3150 แยก ทล.217 - บ.สุขเกษม อ.พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี	5.000	32,500,000	32,500,000
5	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4030 แยก ทล.222 - บ.ดอนใหญ่ อ. พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี	5.625	55,000,000	55,000,000
6	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4032 แยก ทล.2112 - บ.ดงแถบ อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี	6.200	41,000,000	41,000,000
7	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.2080 แยก ทล.24 - บ.ทองคำ อ. เดชอุดม จ.อุบลราชธานี	1.400	6,000,000	6,000,000
8	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4073 แยก ทล.2134 - บ.หนองสะเดา อ.ศรีเมืองใหม่ จ.อุบลราชธานี	0.770	5,000,000	5,000,000
9	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4068 แยก ทล.2182 - บ.ท่าโพธิ์ศรี อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี	1.000	7,000,000	7,000,000
10	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4072 แยก ทล.2172 - บ.โนนกอง อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี	0.800	5,600,000	5,600,000

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณทั้งสิ้น (บาท)	งบประมาณปี 67 (บาท)
11	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.2052 แยก ทล.24 - บ.สำโรง อ.สำโรง จ.อุบลราชธานี	1.400	9,100,000	9,100,000
12	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.3027 แยก ทล.212 - บ.โพธิ์เมือง อ.เหล่าเสือโก้ก จ.อุบลราชธานี	1.100	7,700,000	7,700,000
13	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4029 แยก ทล.2182 - บ.นาจะหลวย อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี	2.100	24,800,000	24,800,000
14	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.5071 แยก ทช.อบ.4031 - บ.นาเยีย อ.นาเยีย จ.อุบลราชธานี	5.800	37,000,000	37,000,000
15	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.3054 แยก ทล.217 - บ.เสาเล้า อ. สว่างวีระวงศ์ จ.อุบลราชธานี	5.000	36,320,000	36,320,000
16	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.3016 แยก ทล.212 - บ.ยางลุ่ม อ. เมือง จ.อุบลราชธานี	3.000	20,000,000	20,000,000
17	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4122 แยก ทล.2214 - บ.วังเสือ อ.น้ำขุ่น จ.อุบลราชธานี	1.800	11,700,000	11,700,000
18	ก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย อบ.4063 แยก ทล.2171 - บ.กุดเรือ อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี	2.800	18,000,000	18,000,000
19	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยแคน อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี	50	7,560,000	7,560,000
20	ก่อสร้างทางหลวง ชนบทเพื่อสนับสนุน ยุทธศาสตร์ การท่องเที่ยว	ถนนสายแยก ทล.2178 - วัดหนองป่าพง อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี	4.500	27,500,000	27,500,000
			112.545	473,323,000	473,323,000

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2567

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

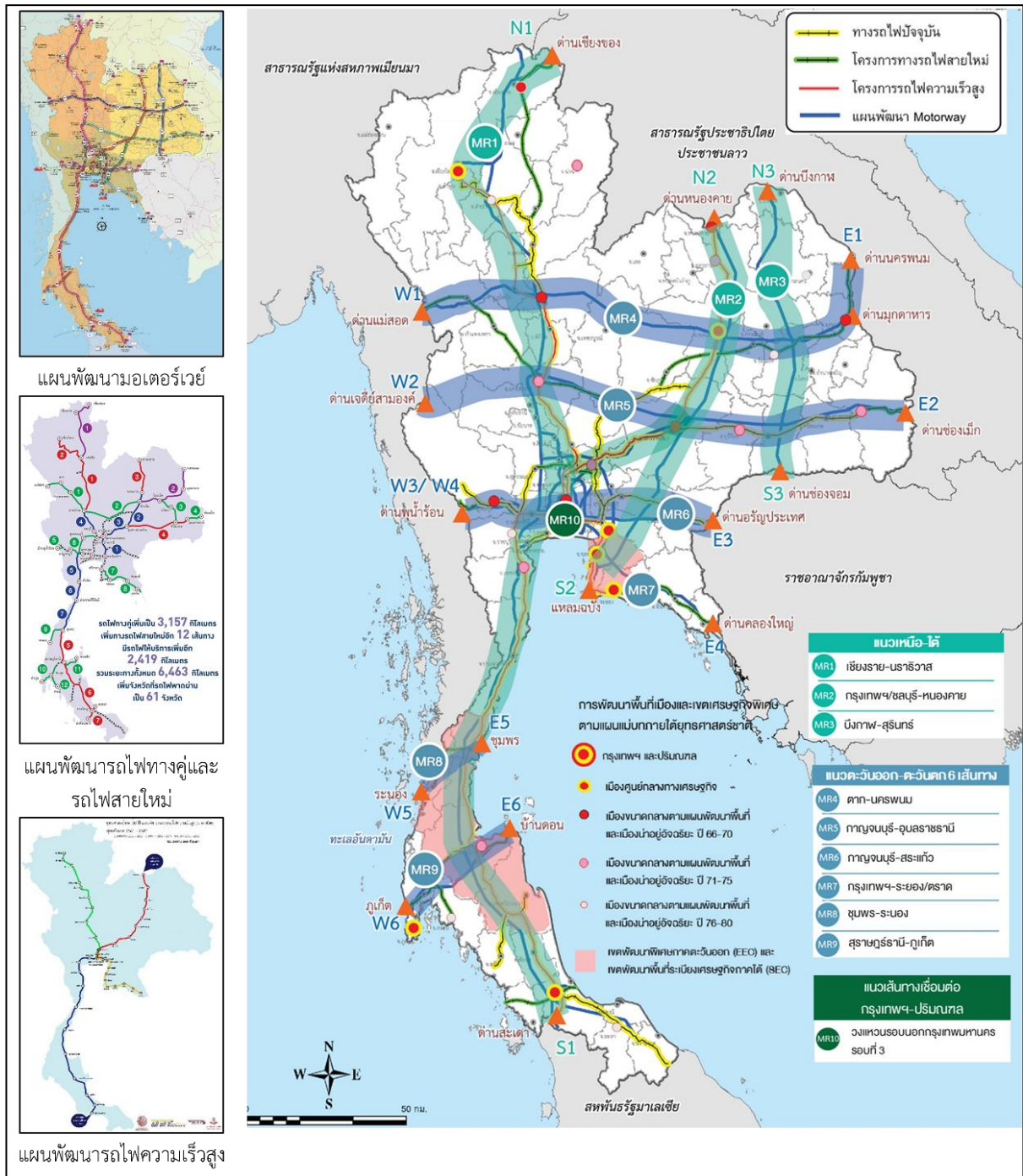
ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR - MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR5 สายนครสวรรค์-อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด่านชายแดนไทย - ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของ ไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 นาตาล - สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต

แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวม : ประมาณ 703 กิโลเมตร การพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตร แบ่งเป็น 3 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 นครราชสีมา - อุบลราชธานี (ระยะทาง 299 กม.)
- ช่วงที่ 2 อุบลราชธานี - ช่องเม็ก (ระยะทาง 71 กม.)
- ช่วงที่ 3 อุบลราชธานี - นาตาล (ระยะทาง 109 กม.)



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

รูปที่ 3.2-5 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 3.2-4 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 สายมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร

2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร (2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร (3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าปูน 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 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 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

โครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี

โครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี มีระยะทาง 308 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นโครงการฯ : สถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา จุดสิ้นสุดโครงการฯ : สถานีอุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ จ.นครราชสีมา-บุรีรัมย์-สุรินทร์-ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี จำนวน 35 สถานี การพัฒนาระบบทางคู่ในเส้นทางรถไฟ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี จะทำให้ลดระยะเวลาเดินทางจากเดิม 5.30 ชม.เป็น 3.15 ชม.



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-6 โครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี

3.2.1.2 จังหวัดยโสธร

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดยโสธร จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง และงานเพิ่มประสิทธิภาพ

ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดยโสธร

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	202	อ.สุวรรณภูมิ - ยโสธร	26	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	2083	อ.มหาชนะชัย - อ.คานะแซ	13	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	2169	ยโสธร - อ.กุฉินท	28	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
4	2083	สละคา - คานะแซ	27	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
5	202	อ.สุวรรณภูมิ - ยโสธร ตอน 2	11	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
6	2169	อ.กุฉินท - อ.เลิงนกทา	26	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	ปี พ.ศ. 2567 - 2575

ที่มา : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

อีกทั้งยังมีโครงการพัฒนาของกรมทางหลวงแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่เมือง และพัฒนาโครงข่ายของจังหวัดให้สมบูรณ์ อาทิ การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายบ้านไผ่ - นครพนม และการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค (อ.เมือง จ.ยโสธร)

การศึกษาคความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายบ้านไผ่ - นครพนม เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ แก้ไขปัญหาผลกระทบด้านการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงจากกิจกรรมตัวสถานีรถไฟ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเจริญเติบโตของเมืองจากระบบขนส่งทางรถไฟสายใหม่เพื่อรองรับรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด คือ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม



ที่มา : การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายบ้านไผ่ - นครพนม

รูปที่ 3.2-7 แนวเส้นทางพื้นที่ศึกษาและโครงข่ายถนนโดยรอบ การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายบ้านไผ่ - นครพนม

การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค (อ.เมือง จ.ยโสธร) เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมือง แก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่เมือง ปัจจุบันสถานะโครงการกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสม โดยเกณฑ์ในการกำหนดแนวเส้นทาง คือ การเชื่อมต่อทางหลวงสายสำคัญรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่ง มีศักยภาพดึงดูดผู้ใช้ทางสอดคล้องกับทิศทางการเติบโตของเมือง การออกแบบโดยมีลักษณะทางเรขาคณิตที่ดี หลีกเลี่ยงการทับซ้อนโครงข่ายทางหลวงเดิม และหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม



ที่มา : การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค (อ.เมือง จ.ยโสธร)

รูปที่ 3.2-8 แนวเส้นทางเบื้องต้น

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในขนาดของพื้นที่จังหวัดยโสธร รวมจำนวน 13 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในขนาดของพื้นที่จังหวัดยโสธร ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น (บาท)	งบประมาณปี 66 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย ยส.3003 แยก ทล.202 - บ.สวาท อ.ป่าดัว จ.ยโสธร	4.250	42,000,000	42,000,000	
2	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย ยส.4021 แยก ทล.2169 - บ.คำครดา อ.ทรายมูล จ.ยโสธร	1.000	8,000,000	8,000,000	
3	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนเชิงลาดสะพานค้อเหนือนางาม อ.เมือง จ.ยโสธร	2.500	18,000,000	18,000,000	
4	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนเชิงลาดสะพานข้ามห้วยกุดฟ้าหวน อ.ค้อวัง จ.ยโสธร	1.700	12,000,000	12,000,000	
5	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนเชิงลาดสะพานสาเกตยศสุนทร อ.เมือง จ.ยโสธร	2.600	18,700,000	18,700,000	
6	สะพานชุมชน	สะพานข้ามลำชีหลง อ.คำเขื่อนแก้ว จ.ยโสธร	120.000	45,000,000	9,000,000	36,000,000
7	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามลำเซหลง อ.ไทยเจริญ จ.ยโสธร	50.000	9,990,000	9,990,000	
		รวม จ.ยโสธร		153,690,000	117,690,000	36,000,000

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในขนาดของพื้นที่จังหวัดยโสธร ปี พ.ศ. 2567

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น (บาท)	งบประมาณปี 67 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย ยส.2015 แยก ทล.23 - บ.ปอแดง อ.คำเขื่อนแก้ว จ.ยโสธร	0.500	11,550,000	11,550,000	
2	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย ยส.4014 แยก ทล.2083 - บ.ดงมะหรี อ.มหาชนะชัย จ.ยโสธร	1.200	34,220,000	34,220,000	
3	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย ยส.4035 แยก ทล.2351 - บ.ราชนนี อ.มหาชนะชัย จ.ยโสธร	3.000	22,834,000	22,834,000	
4	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย ยส.3018 แยก ทล.292 - บ.โสกน้ำขาว อ.กุดชุม จ.ยโสธร	4.348	41,000,000	41,000,000	
5	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยโนนโพธิ์ อ.กุดชุม จ.ยโสธร	20	6,500,000	6,500,000	
6	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว	ถนนสายแยก ทล.23 - บ.ภูจาน อ.คำเขื่อนแก้ว จ.ยโสธร	5.500	30,000,000	30,000,000	
		รวม จ.ยโสธร	34.548	146,104,000	146,104,000	

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ. 2567

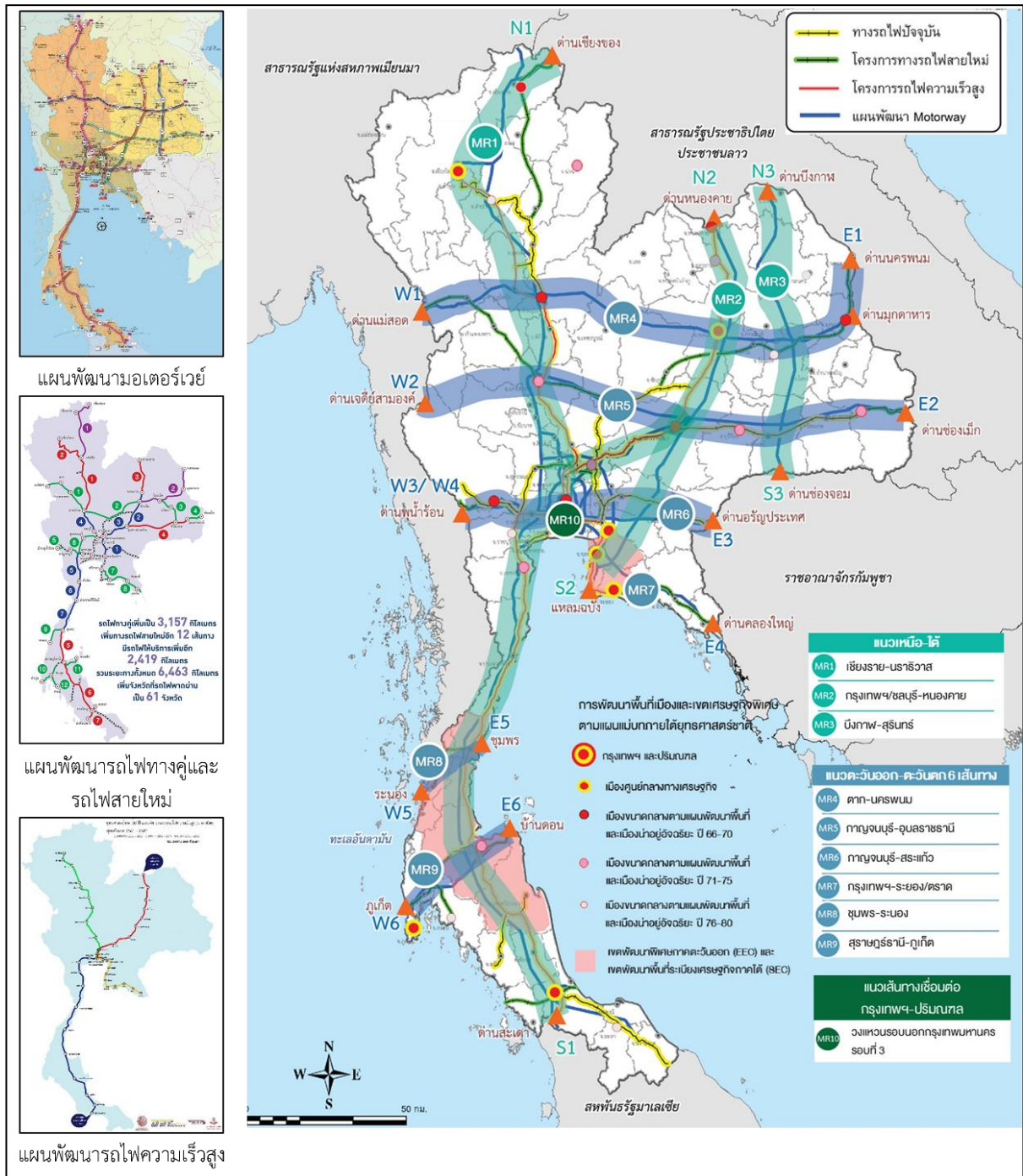
(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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 รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดยโสธรมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (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 3.2-9 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 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 3.2-8 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 สายมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร

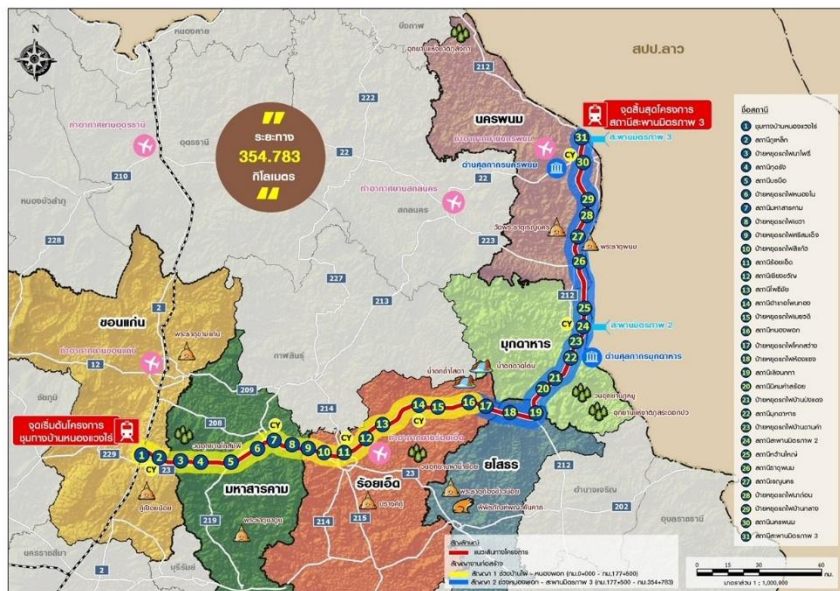
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge)
จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาษี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาษี - 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 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ มีจำนวนทั้งสิ้น 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

• **โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม**

โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม มีระยะทาง 335 กิโลเมตร มีเส้นทางตั้งแต่สถานีรถไฟชุมทางบ้านหนองแขงไร่ อำเภอบ้านไผ่ จ.ขอนแก่น ผ่าน จ.มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - มุกดาหาร - นครพนม มีสถานีรถไฟ จำนวน 30 สถานี (18 สถานี 12 ที่หยุดรถไฟ) และ 1 ชุมทางรถไฟ (จุดเริ่มต้นโครงการ) พัฒนากองเก็บตู้สินค้า (CY) จำนวน 3 แห่ง ที่สถานีร้อยเอ็ด สถานีสะพานมิตรภาพ 2 และสถานีสะพานมิตรภาพ 3 และลานบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 3 แห่ง ที่สถานีภูเหล็ก สถานีมหาสารคาม และสถานีโพนทอง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างและออกแบบรายละเอียด โดยเริ่มก่อสร้างปี พ.ศ. 2566 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2569



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-10 โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

(5) งานพัฒนาทางอากาศ

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต กรมท่าอากาศยาน มีแผนพัฒนาอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 2,000 คน/ชม. และขยายลานจอดอากาศยาน จากเดิมจอดได้ 4-5 ลำ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน เป็น 10 ลำ

3.2.1.3 จังหวัดศรีสะเกษ

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง งานพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพและงานปรับปรุง

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ ปี พ.ศ.2566

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

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

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



รูปที่ 3.2-11 พื้นที่ศึกษาโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

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

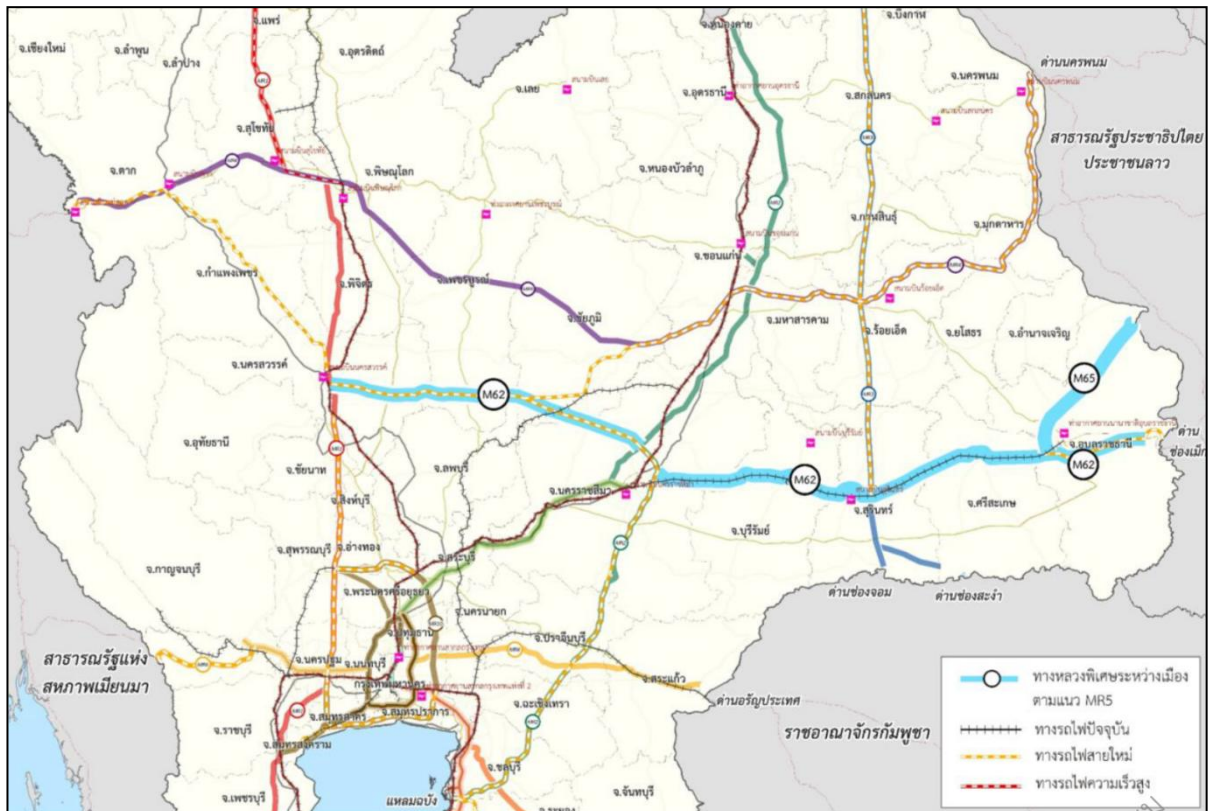
MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด้านชายแดนไทย - ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่

ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 นาดาล - สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต

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

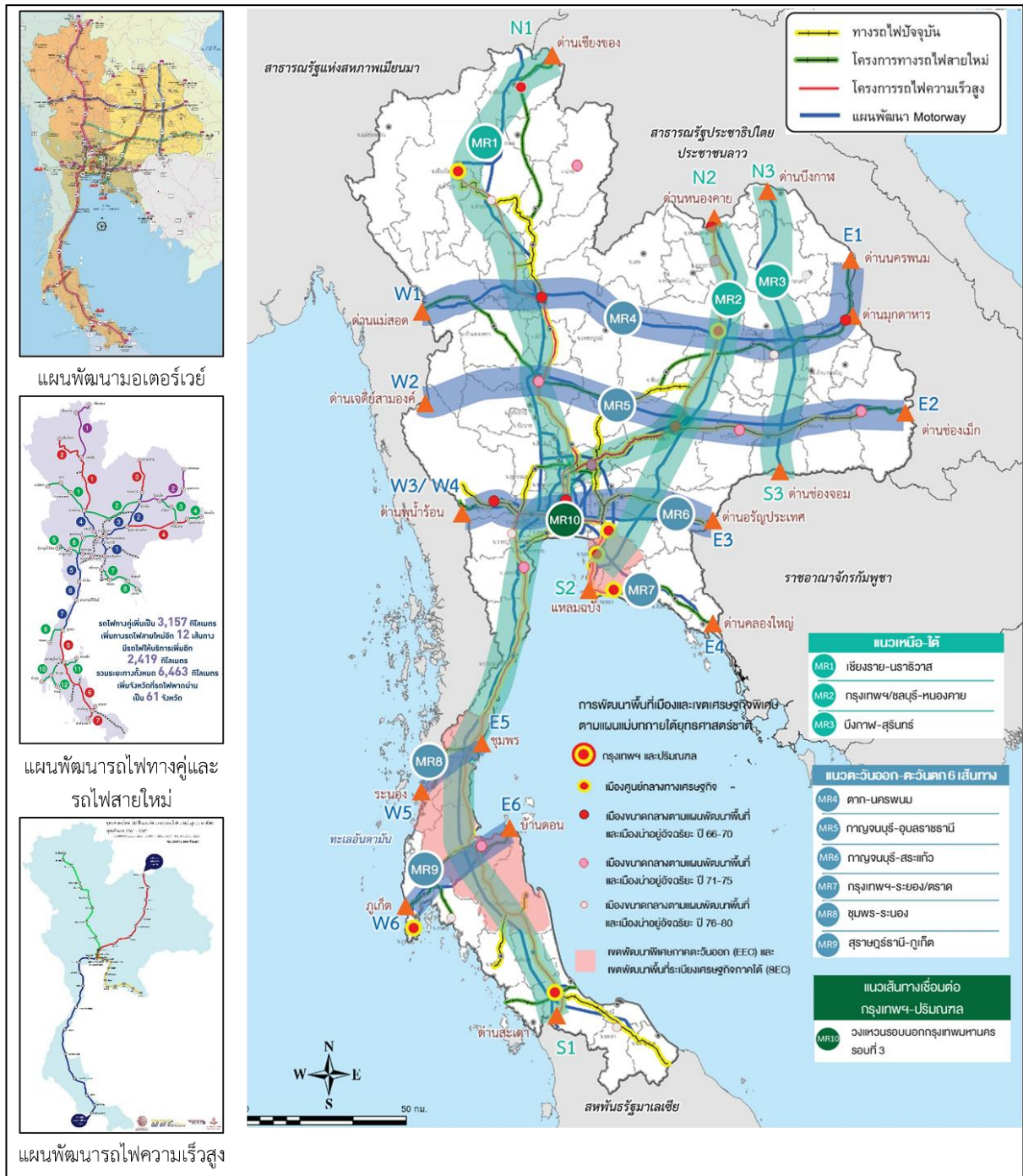
แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมินครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวม ประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับ ระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) 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 - ช่องเม็ก (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 3.2-12 แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี



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

รูปที่ 3.2-13 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

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

มีวัตถุประสงค์

1) เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว

2) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

3) เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินขบวนรถไฟ

4) สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคอีสาน

การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่จะช่วยเพิ่มศักยภาพการเดินทางและการขนส่งสินค้าด้านอุตสาหกรรม การเกษตร และด้านเกษตรอินทรีย์ ให้กับจังหวัดศรีสะเกษมีประสิทธิภาพมากขึ้น



ที่มา : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี, 2561

รูปที่ 3.2-14 ตำแหน่งที่ตั้งกับบทบาทสถานีรถไฟรางคู่

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



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

รูปที่ 3.2-15 แนวคิดเส้นทางและสถานีรถไฟความเร็วสูง

3.2.1.4 จังหวัดอำนาจเจริญ

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง และงานเพิ่มประสิทธิภาพ

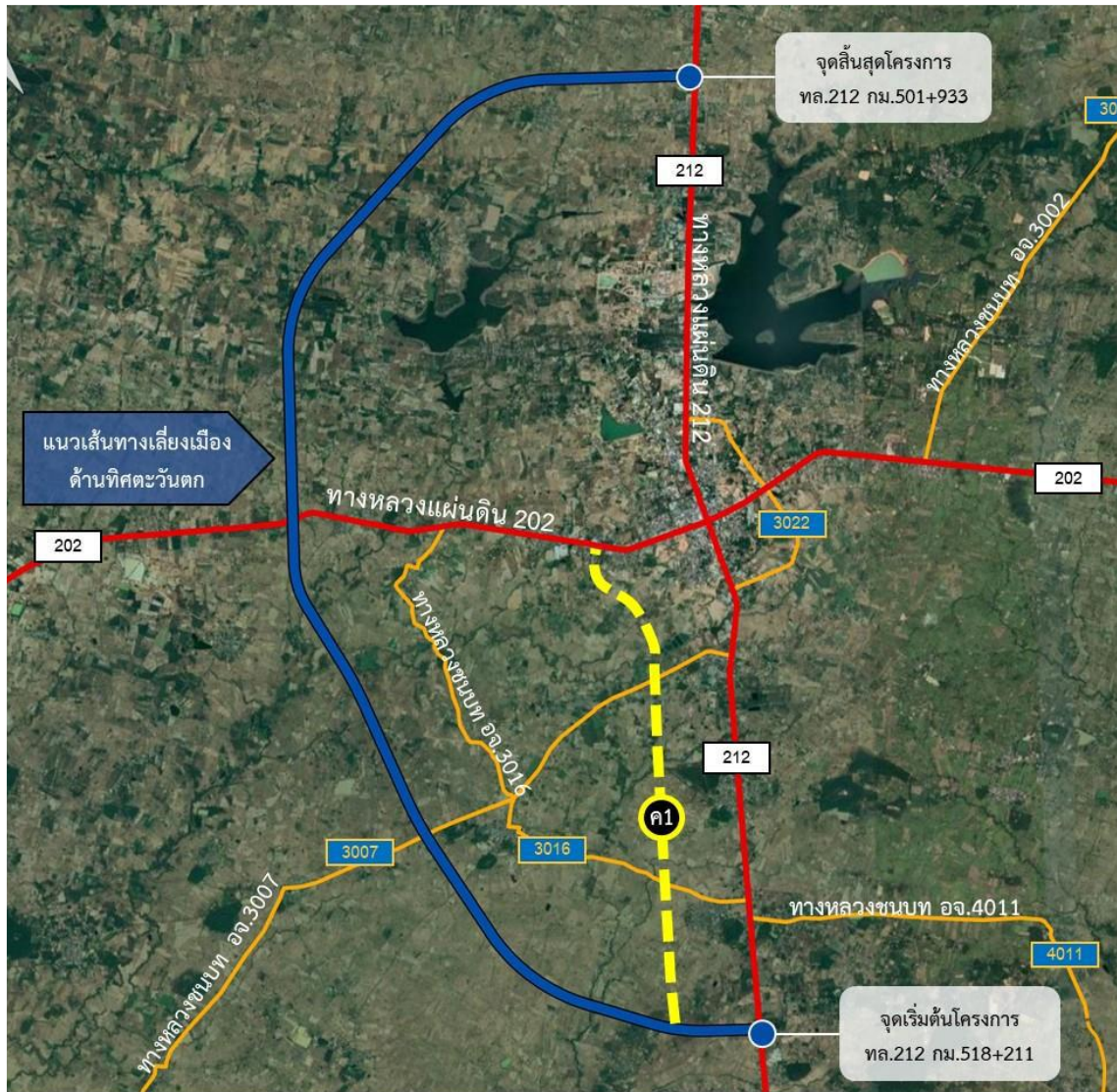
ตารางที่ 3.2-11 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	202	บ.น้ำปลีก -บ.หนองผือตอน 1	25	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
		บ.น้ำปลีก -บ.หนองผือตอน 2	28	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	-	ทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านตะวันตก)	25	ทางเลี่ยงเมือง	ปี พ.ศ.2567 - 2575
3	-	อ.เสนางนิคม อ.ชานุมาน อ.เขมราฐ (แนวใหม่ 202 สะพานโขง 6)		ทางแนวใหม่ 4ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 - 2575
4	2232	หนองผือ -นาไฮ	41	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1+ เพิ่มช่องจราจรเป็นช่วงๆ	ปี พ.ศ.2567 - 2575
5	2134	อ.ลืออำนาจ อ.พนา	25	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1+ เพิ่มช่องจราจรเป็นช่วงๆ	ปี พ.ศ.2567 - 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

อีกทั้งยังมีโครงการพัฒนาของกรมทางหลวงแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่เมือง และพัฒนาโครงข่ายของจังหวัดให้สมบูรณ์ คือโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก)

โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) โครงการนี้มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 212 ที่ กม.518+211 ตัดกับ กม.0+000 ของโครงการทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) แนวเส้นทางจะวิ่งขนานกับทางหลวงหมายเลข 212 มุ่งขึ้นไปทางด้านทิศเหนือ ช่วงเริ่มต้นโครงการถึง กม.3+000 อยู่ในพื้นที่ ต.ไค้คำ โดยที่ กม.12+930 ของโครงการทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญฯ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 202 (ถนนอรุณประเสริฐ) ที่ กม.311+354 สิ้นสุดโครงการในพื้นที่ ต.โนนหนามแท่ง ที่ กม.25+000 บรรจบทางหลวงหมายเลข 212 (ถนนชยางกูร) ที่ กม.501+933 รูปแบบโครงการออกแบบเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร เขตทาง 80 เมตร



ที่มา : โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก) กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-16 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญ (ด้านทิศตะวันตก)

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ พ.ศ.2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในภาคของพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ รวมจำนวน 11 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง

ตารางที่ 3.2-12 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในภาคของพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	กิจกรรม	ประเภท	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน	งบประมาณทั้งสิ้น (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.3017 แยก ทล.212 - บ.น้ำคำ อ.เสนางคนิคม จ.อำนาจเจริญ	0.410	5,700,000	5,700,000
2	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.3002 แยก ทล.202 - อำเภอเสนางคนิคม อ.เสนางคนิคม จ.อำนาจเจริญ	3.586	30,480,000	30,480,000
3	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.3006 แยก ทล.202 - อำเภอขามเฒ่า อ.ปทุมราชวงศา จ.อำนาจเจริญ	5.405	43,240,000	43,240,000
4	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.3009 แยก ทล.212 - บ.โพธิ์ขาว อ.หัวตะพาน จ.อำนาจเจริญ	2.250	29,000,000	29,000,000
5	ยกระดับมาตรฐานทาง	ถนนสาย บ.คำเหลื่อม - บ.นาเมือง อ.เมือง จ.อำนาจเจริญ	6.474	38,844,000	38,844,000
6	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามคลองหินกอง อ.ปทุมราชวงศา จ.อำนาจเจริญ	50	9,570,000	9,570,000
7	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยจิกเปา อ.พนา จ.อำนาจเจริญ	50	9,540,000	9,540,000
		รวม จ.อำนาจเจริญ		166,374,000	166,374,000

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3.2-13 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในภาคของพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ ปี พ.ศ.2567

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณทั้งสิ้น (บาท)	งบประมาณปี 67 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.3001 แยก ทล.202 - บ.ไร่สีสุก อ.เมือง จ.อำนาจเจริญ	0.515	7,720,000	7,720,000
2	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.3008 แยก ทล.202 - อำเภอพนา อ.พนา จ.อำนาจเจริญ	1.000	15,000,000	15,000,000
3	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.3009 แยก ทล.212 - บ.โพธิ์ขาว อ.หัวตะพาน จ.อำนาจเจริญ	1.535	14,580,000	14,580,000
4	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง	ถนนสาย อจ.4011 แยก ทล.2134 - บ.โปโล อ.สิรินธร จ.อำนาจเจริญ	1.335	20,000,000	20,000,000
		รวม จ.อำนาจเจริญ	4.385	57,300,000	57,300,000

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ 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 จังหวัดอำนาจเจริญยังไม่มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แต่สามารถใช้บริการจังหวัดใกล้เคียงได้ คือ จังหวัดอุบลราชธานี โดยพาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR5 สายนครสวรรค์ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด่านชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต

แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมินครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวม : ประมาณ 703 กิโลเมตร การพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตร แบ่งเป็น 3 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 นครราชสีมา - อุบลราชธานี (ระยะทาง 299 กม.)
- ช่วงที่ 2 อุบลราชธานี - ช่องเม็ก (ระยะทาง 71 กม.)
- ช่วงที่ 3 อุบลราชธานี - นาตาล (ระยะทาง 109 กม.)



CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

(4) งานพัฒนาทางราง

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนารายทางออกเป็น 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 3.2-14 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. 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 สายมาบะเปา - 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) 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 - อุตะภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า ยังไม่มีโครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ

4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 4 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ ระหว่างวันที่ 3 - 5 และ 22 เมษายน 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

เวทีที่	วัน-เวลา	สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย
1	วันพุธที่ 3 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมอมราวดี 2 โรงแรมเดอะกรีนปาร์คแกรนด์ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร	จังหวัดยโสธร
2	วันพฤหัสบดีที่ 4 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมนายเลิศ โรงแรมเลิศวิจิตร อำเภอเมืองอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ	จังหวัดอำนาจเจริญ
3	วันศุกร์ที่ 5 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุม 1 โรงแรมนาถสิริ เรสซิเดนซ์ อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี	จังหวัดอุบลราชธานี
4	วันจันทร์ที่ 22 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมปิกัสโซ่ ชั้น 3 โรงแรมแกลเลอรี ดีไซน์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	จังหวัดศรีสะเกษ

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

จังหวัดอุบลราชธานี	จังหวัดยโสธร	จังหวัดศรีสะเกษ	จังหวัดอำนาจเจริญ
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน			
(1) เสนอให้พัฒนาถนนทางหลวงหมายเลข 24 ไปยังช่องเม็ก โดยถนนเส้นดังกล่าวจะช่วยระบายปริมาณการจราจรของทางหลวงหมายเลข 217 จากอำเภอวารินชำราบไปช่องเม็ก	(1) เสนอให้มีการพิจารณาการทำท่าเรือบกในจังหวัดยโสธร	(1) เสนอให้พัฒนาถนนจากอำเภอเมืองศรีสะเกษไปที่ช่องสะง่า ภูสิงห์ และเชื่อมต่อไปยังถนน 4 ช่องจราจรของประเทศกัมพูชา	(1) ต้องการให้มีเส้นทางวงแหวนรอบนอกหรือ สาย ค.1 ทางทิศตะวันตก ที่เชื่อมทิศเหนือและทิศใต้ เพื่อเป็นการระบายรถจากในตัวเมือง
(2) เสนอให้มีถนนจากประเทศไทยเชื่อมโยงไปนานาประเทศได้ ไม่ว่าจะเป็น สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา และออกไปยังทางประเทศจีน	(2) เสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางการขนส่งอ้อยเส้นโคกนาโก จากอำเภอเลิงนกทา มาอำเภอปาตี้ว และต่อไปยังจังหวัดอำนาจเจริญ โดยเสนอให้เพิ่มช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร รวมถึงเพิ่มแสงสว่างบนท้องถนนเพื่อลดอุบัติเหตุ	(2) เสนอให้พัฒนาถนนเส้นรองที่มาจากอำเภอเมืองศรีสะเกษไปยังอำเภอหลัก เช่น เส้นทางไปอำเภอขุขันธ์ เส้นทางไปอำเภอกันทรลักษณ์ ที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการให้เป็น 4 ช่องจราจรทั้งหมด	(2) เสนอให้มีการหาเส้นทางใหม่ เพื่อเลี่ยงปัญหาการติดขัดช่วงที่เป็นคอขวดบริเวณจังหวัดนครราชสีมา ให้สามารถกระจายรถที่เดินทางมายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้สะดวกขึ้น
(3) ต้องการให้พิจารณาเรื่องการเดินทางสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากถนนเป็น 2 ช่องจราจร และมีกฎหมายจำกัดความเร็วในการเดินทางทั้งประเทศเวียดนาม - สปป.ลาว	(3) เส้นทางอำเภอมหาชนะชัยมาอำเภอเมืองยโสธรยังไม่มีขนส่งสาธารณะ เสนอให้มีรถขนส่งสาธารณะเพิ่มเติม	(3) เสนอให้มีการเชื่อมถนนทางหลวงหมายเลข 24 และ 226 ให้เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งและบรรทุกสินค้า	(3) เสนอเส้นทางให้ตัดตรงจากอำเภอเมืองอำนาจเจริญผ่านอำเภอเสนางคนิคม ไปอำเภอขามุนาม หากทำได้จะเหลือระยะทางเพียง 50 กิโลเมตร จาก 90 กิโลเมตร

จังหวัดอุบลราชธานี	จังหวัดยโสธร	จังหวัดศรีสะเกษ	จังหวัดอำนาจเจริญ
	(4) เสนอให้เพิ่มช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เส้นทางโคกนาโก จากอำเภอเลิงนกทา มาอำเภอบัวแก้ว และต่อไปยังจังหวัดอำนาจเจริญ	(4) เสนอให้พัฒนาเส้นทางจากช่องจอม อำเภอ อลลองเวง จังหวัดอุดรธานี ประเทศกัมพูชา ที่ห่างจากถนนหมายเลข 24 ประมาณ 30 กิโลเมตร ให้ดียิ่งขึ้น เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	(4) ต้องการให้พิจารณาทำอุโมงค์ใน 2 เส้นคือ ช่วงอำเภอดาพระยา จังหวัด สระแก้ว และอำเภอบึงโขงหลง จังหวัด นครราชสีมา รวมถึงเส้นทางที่ไปภาคเหนือ คือ เพชรบูรณ์ - น้ำหนาว ซึ่งมีความชัน และคดเคี้ยวเช่นกัน
	(5) เสนอให้มีถนนเลียบริมแม่น้ำโขง จากอำเภอ พิบูลมังสาหาร - อำเภอโขงเจียม - ผ่าน แม่น้ำมูล และสิ้นสุดที่จังหวัดยโสธร ที่ชุมชนวัดศรีฐาน เป็นถนน 4 ช่องจราจร โดยเชื่อมเส้นทางหลวงหมายเลข 23 และถนนทางหลวงหมายเลข 24	(5) เสนอให้มีการออกแบบวงแหวนรอบนอก รอบที่ 2 ผ่านหนองสระ ขึ้นไปทางสามแยก พิษณุพน หลังองค์การบริหารส่วนจังหวัด ศรีสะเกษ	
	(6) ต้องการทราบว่า มีบริเวณใดที่ควร ดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมเมืองทั้งสองฝั่ง แม่น้ำชี	(6) เสนอให้มีการสำรวจเส้นทางไป ด่านช่องสะง่าที่ไม่ต้องขึ้นเขา ผ่านค่าย ทหารกองกำลังสุรนารี สีแยกนาเจริญ และไปด้านตะวันออกของตลาดบ้านละลม	
	(7) เสนอให้ออกแบบถนนผ่านชุมชนวัดสิงห์ ท่า และถนนเลียบริมแม่น้ำชีไปยังแม่น้ำมูล เพื่อเดินทางไปอำเภอยโสธร	(7)	
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง			
(1) ต้องการให้มีการขนส่งทางรถไฟทางคู่ จากสถานีรถไฟชุมทางถนนจิระถึงจังหวัด อุบลราชธานี แต่ต้องสร้างจุดกระจายสินค้า เพื่อให้รถสามารถเข้ามารับสินค้า และกระจายสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง	(1) เสนอให้มีเส้นทางรถไฟสายใหม่ผ่านตอน เหนือของจังหวัดยโสธร คือ เส้นทาง บ้านไผ่ - นครพนม หากมีรถไฟจะทำให้มี คนเดินทางเข้าจังหวัดยโสธรมากขึ้น	-	-

จังหวัดอุบลราชธานี	จังหวัดยโสธร	จังหวัดศรีสะเกษ	จังหวัดอำนาจเจริญ
(2) ต้องการให้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 เชื่อมกับรถไฟความเร็วสูงของ ประเทศจีน หากดำเนินการได้ คาดว่าจะมี จุดคุ้มทุน			
3) โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ			
(1) เสนอให้มีการนำเข้าและส่งออกสินค้า ผ่านช่องทาง เช่น ท่าเทียบเรือ ท่าเทียบ แพ เป็นต้น (2) ต้องการให้มีแพขนานยนต์ในการขนส่ง สินค้าจากไทยไปสปป.ลาว	-	-	-
4) โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ			
-	(1) ต้องการให้ทำศูนย์ซ่อมอากาศยาน ที่สนามบินอำเภอลือเม็ก (2) ต้องการผลักดันสนามบินเลิงนกทาให้เป็น สนามบินเพื่อการพาณิชย์	(1) ต้องการให้มีสนามบินศรีสะเกษ	-

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัด อุบลราชธานี จังหวัดยโสธร จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอำนาจเจริญ มีพื้นที่รวมกันประมาณ 31,907 ตาราง กิโลเมตร หรือ 19,942,336 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.89 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และร้อยละ 6.2 ของพื้นที่ ประเทศไทย มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านระยะทางรวม 601 กิโลเมตร

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า พื้นที่ของกลุ่มจังหวัดมีขนาดพื้นที่ เกษตรกรรม 14,403,471 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 72.23 ขนาดพื้นที่ป่าไม้ 2,791,049 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 14.00 ขนาดพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1,081,218 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 5.42 ขนาดพื้นที่เบ็ดเตล็ด 982,399 ไร่คิดเป็น ร้อยละ 4.93 และขนาดพื้นที่น้ำ 894,197 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 3.43 ตามลำดับ

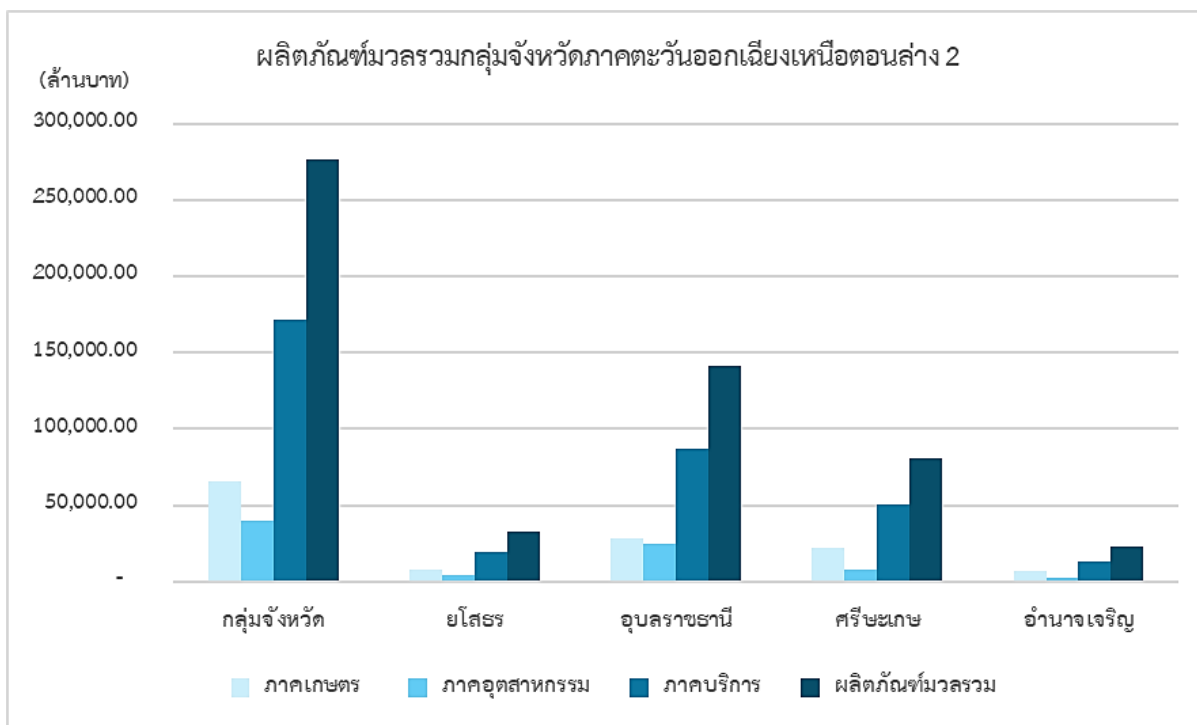
1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูล ด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีประชากรรวม 4,222,956 คน คิดเป็นร้อยละ 6.39 ของประชากรทั้งประเทศ มีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 1,869,608 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 1,450,333 คน จังหวัดยโสธร จำนวน 528,878 คน และจังหวัดอำนาจเจริญมีประชากรน้อยที่สุด คือ 374,137 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.277 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดอุบลราชธานี มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงสุด เท่ากับ 0.141 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 50.95 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ เท่ากับ 0.080 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29.05ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดยโสธร เท่ากับ 0.032 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.72 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดอำนาจเจริญ เท่ากับ 0.023 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.28 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี พบว่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่ม จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 โดยภาคบริการมีส่วนคิดเป็นร้อยละ 61.93 ของผลิตภัณฑ์มวล รวมกลุ่มจังหวัด หากพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุบลราชธานี มีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 5-1 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ปี พ.ศ. 2565

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร ในปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 65,663 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 62,429 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 5.18 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา และข้าวโพดสัตว์เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง) และมันสำปะหลัง และพืชสวน ได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน และน้ำมันปาล์ม

1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2566 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศไทยมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) ทั้งสิ้น 2,125 โรงงาน เงินลงทุน 257,835 ล้านบาท คนงานรวม 63,351 คน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 252 โรงงาน ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 46 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 36.11 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 1,347 ล้านบาท คนงานรวม 505 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานีรวม 21 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดยโสธร 12 โรงงาน จังหวัดศรีสะเกษ 8 โรงงาน และจังหวัดอำนาจเจริญ 5 โรงงาน ตามลำดับ

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 1,590,701 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 42.76 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 4,677,974 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 4,646,808 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 31,166 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 10,211.43 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 10,143.85 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 67.58 ล้านบาท

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี 3,022,297 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ 905,901 คน จังหวัดยโสธร 505,391 คน และจังหวัดอำนาจเจริญ 244,385 คน ตามลำดับ

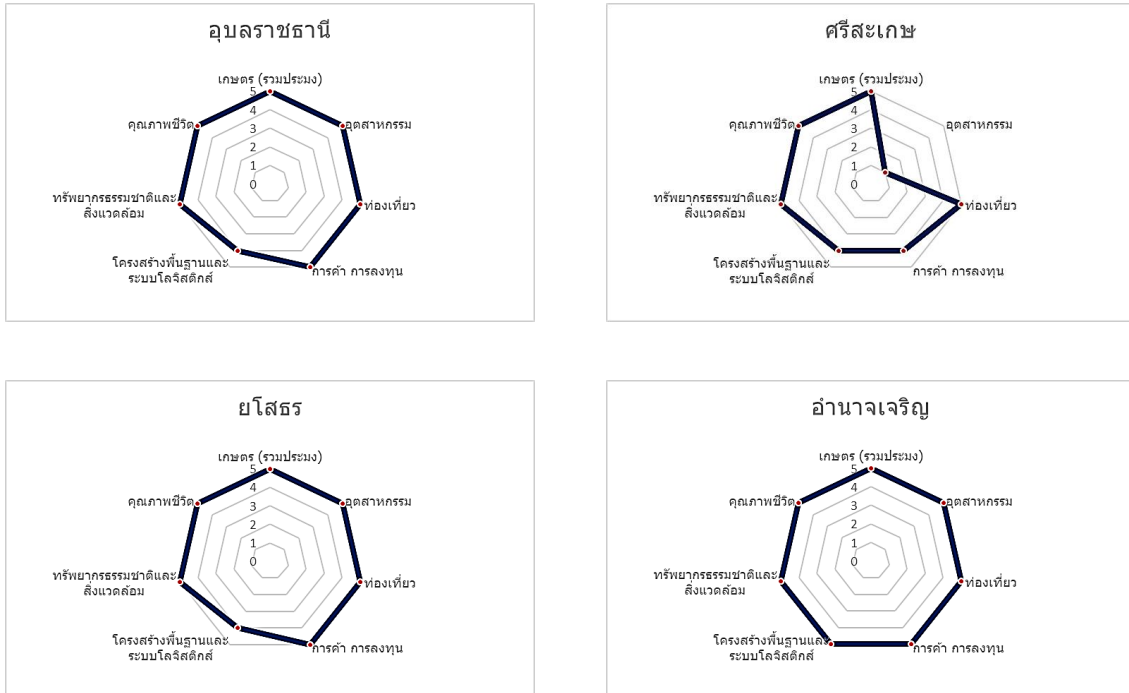
1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

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

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

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ค่อนข้างครอบคลุมในทุกด้าน ขาดเพียงรายละเอียดและแผนงานของการพัฒนาด้านคุณภาพชีวิต แต่รายละเอียดของแผนพัฒนาในแต่ละจังหวัด มีโครงการและการใช้งบประมาณในประเด็นนี้อย่างครบถ้วน การวิเคราะห์ในรายจังหวัด พบว่า จังหวัดอำนาจเจริญมีการพัฒนาครอบคลุมในทุกด้าน จังหวัดอุบลราชธานีมีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมในทุกด้าน ยกเว้นด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ จังหวัดศรีสะเกษไม่มีโครงการและงบประมาณในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม และจังหวัดยโสธรไม่มีกล่าวถึงด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่ทำการศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร และอำนาจเจริญ โดยมี เป้าหมายการพัฒนา คือ “เกษตรสร้างมูลค่า ศูนย์กลางการค้า โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ เชื่อมโยงภูมิภาค” และมีประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- การส่งเสริมเกษตรสร้างมูลค่า
- เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการค้าการลงทุน
- เพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการท่องเที่ยวและกีฬา
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สร้างโอกาส และความเสมอภาคทางสังคมและความมั่นคง
- การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.0	4.5	4.5	4.5
2) ภาคเกษตร	5.0	6.5	6.5	6.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	5.5	8.5	8.5	8.5
4) ภาคบริการ	3.5	4.0	4.0	4.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	7.0	10.5	9.0	10.5

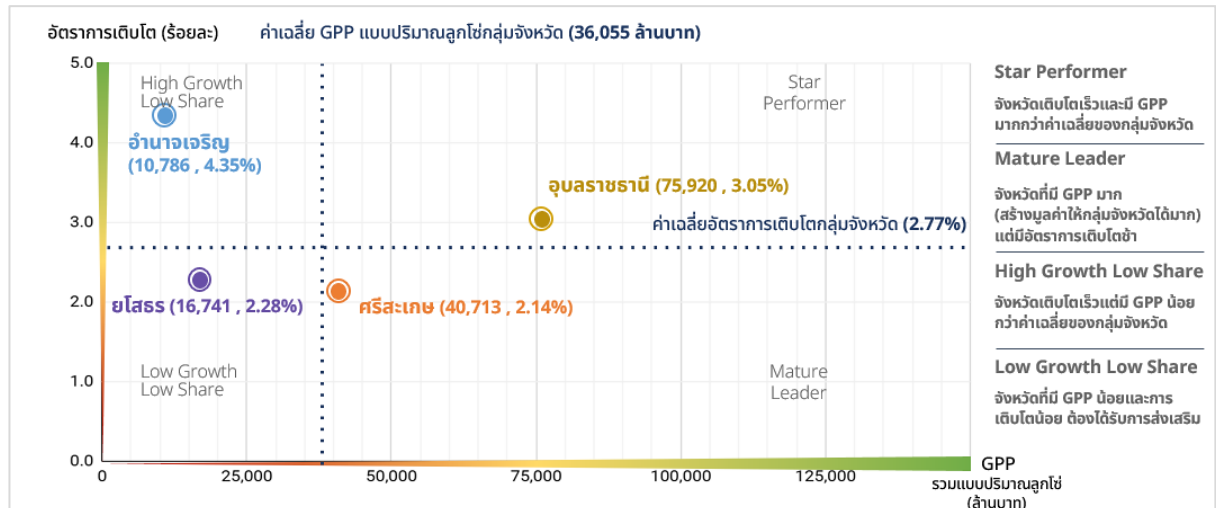
หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่ทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนา
จังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570
3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย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

1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 4.0, 5.0, 5.5 และ 3.5 ตามลำดับ ในขณะที่รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 7.0

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโข่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5.3 จะเห็นได้ว่า จังหวัดอุบลราชธานีเป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโข่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตกลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดศรีสะเกษเป็น Mature Leader คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโข่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า จังหวัดอำนาจเจริญเป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโข่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว และจังหวัดยโสธรเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโข่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ฉลากทัศน์ที่ 2 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้
น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

จากการวิเคราะห์ด้วย radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ใน
แผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจ
ของแต่ละจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉลากทัศน์ที่ 2
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	5.0
2) ภาคเกษตร	4.22
3) ภาคอุตสาหกรรม	5.0
4) ภาคบริการ	3.85
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.62

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉลากทัศน์ที่ 2 ของ
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น
5.00, 4.22, 5.00 และ 4.62 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉลากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการ
เติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.5 อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและรายได้
การท่องเที่ยว 6.5, 8.5 และ 10.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉลากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.85 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.37
2) ภาคเกษตร	4.51
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.07
4) ภาคบริการ	4.35
5) รายได้การท่องเที่ยว	3.69

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.37, 4.51, 4.07 และ 4.35 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.5 อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ 6.5, 8.5 และ 4.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) รายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.69 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 9.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4

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

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ขยายตัวร้อยละ 4.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 6.5, 8.5, 4.0 และ 10.5ตามลำดับ

1.4) บทวิเคราะห์ฉลากทัศนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉลากทัศนที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉลากทัศนที่ 3) ซึ่งเป็นฉลากทัศนหลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉลากทัศนสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตรถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตใกล้เคียงกับภาคบริการ โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 4.0 – 6.5 ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยสูงกว่าทั้งภาคเกษตรและภาคบริการ โดยถึงมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 8.5

(3) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 10.5

1.5) ข้อเสนอฉลากทัศนสำหรับกลุ่มจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

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

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉลากทัศนสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.5
2) ภาคเกษตร	6.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	8.5
4) ภาคบริการ	4.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	10

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉลากทัศนกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.5 6.5 8.5 และ 4.0 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉลากทัศนที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉลากทัศนที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคเศรษฐกิจจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 สามารถ “การส่งเสริมเกษตรสร้างมูลค่าและเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการค้าการลงทุน” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

สำหรับรายได้ท่องเที่ยวการขนส่งอากาศยานกำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 10.0 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 10.5 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉกทศน์ที่ 2) กับร้อยละ 9.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉกทศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้ท่องเที่ยวจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 สามารถ “เพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการท่องเที่ยวและกีฬา” 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** พิจารณาส่งขั้วทางภูมิศาสตร์หรือ 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 รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง โดยจะวิเคราะห์จุดอ่อนของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

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

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

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

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

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

โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** พิจารณาการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน** พิจารณาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การขยายโครงข่ายด้านคมนาคม รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี** พิจารณาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

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

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

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย **จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ** มีทำเลที่ตั้งอยู่ใน 3 ลุ่มน้ำที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ แม่น้ำโขง แม่น้ำชี และแม่น้ำมูล มีพื้นที่เกษตรกรรมถึง 13.81 ล้านไร่ โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สาธารณประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และราชอาณาจักรกัมพูชา และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศที่ 3 เช่น เวียดนาม มีแหล่งทรัพยากรน้ำจำนวนมากและเขื่อนขนาดใหญ่ 2 แห่ง สามารถกักเก็บน้ำสำหรับการผลิตไฟฟ้าและการเกษตร

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

การบริหารจัดการน้ำ การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำยังไม่เหมาะสมกับศักยภาพของแหล่งน้ำ ทั้งปริมาณน้ำท่าและน้ำฝนระบบชลประทานยังไม่เพียงพอครอบคลุมพื้นที่การเกษตร ซึ่งส่วนใหญ่พึ่งพาธรรมชาติ อีกทั้งทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลายทำให้เกิดความแห้งแล้งและน้ำท่วมในฤดูฝน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

นโยบายรัฐในการพัฒนาและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ ระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น และนโยบายจากมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้กลุ่มจังหวัดเป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพของไทยระยะที่ 2 มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทั้ง สนามบิน รถไฟ และรถยนต์ โรงแรม ศูนย์การค้าที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวน

มาก รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านที่มีชื่อเสียงระดับโลก ซึ่งมีนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวนมาก เป็นโอกาสในการส่งเสริมการค้าเกษตรเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ลักษณะพื้นที่ชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นผืนเดียว มีช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก ส่งผลให้ยากในการควบคุมแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ยาเสพติด และอาชญากรรมข้ามชาติ รวมทั้งเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศถดถอย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลให้กำลังการซื้อและนักท่องเที่ยวลดลง

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดอำนาจเจริญ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สาธารณประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) และราชอาณาจักรกัมพูชา และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศที่ 3 เช่น เวียดนาม - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ (จุดผ่านแดนถาวรช่องสะง่า) อุบลราชธานี (จุดผ่านแดนถาวรกับ สปป. ลาว 2 แห่ง (ช่องเม็ก บ้านปากแซง) - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดอำนาจเจริญ (จุดผ่อนปรนการค้าบ้านยั้งค์) อุบลราชธานี (จุดผ่อนปรนการค้ากับ สปป.ลาว 5 แห่ง (หน้าที่ว่าการ อ.เขมราฐ บ้านสองคอน บ้านคันท่าเกวียน บ้านด่านเก่า บ้านหนองแสง) จุดผ่อนปรนการค้ากับกัมพูชา (ช่องอานม้า)) - ผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ (จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ช่องทางขึ้นเขาพระวิหารที่ อ.กันทรลักษณ์) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 และโครงข่าย ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก จุดพักรถบรรทุก - สถานีขนส่งผู้โดยสารแต่ละจังหวัด - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ยโสธรยังใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการใช้ทางราง ต้องไปใช้บริการที่จังหวัดอุบลราชธานี - ยโสธรยังไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ ต้องใช้บริการที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดและอุบลราชธานี - ศรีสะเกษสภาพถนนบางเส้นทางชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเพื่อความสะดวกและปลอดภัย ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - อำนาจเจริญมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบ มีสภาพชำรุดทรุดโทรมและไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - อุบลราชธานีขาดการพัฒนาพื้นที่การค้าชายแดนเนื่องจากกรรมสิทธิ์และข้อจำกัดสภาพพื้นที่ - การประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์สินค้าของกลุ่มจังหวัดยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย และไม่สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย - การสร้างสินค้าที่ใช้อัตลักษณ์ของกลุ่มจังหวัดยังมีจำนวนน้อย - ยังไม่มีการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้ในการผลิตในแต่ละกระบวนการ ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ W2 อุบัติเหตุทางถนน - ยโสธรมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 26 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ศรีสะเกษมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ทำอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี และทำอากาศยานร้อยเอ็ด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด อุบลราชธานี (ข้าวหอมมะลิ อุบลราชธานี เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ศรีสะเกษ (ทุเรียนภูเขาไฟศรีสะเกษ ผ้าไหมเก็บบ้านเมืองหลวง หอมแดงศรีสะเกษ กระเทียมศรีสะเกษ ครุภัณฑ์ บ้านสองศรีสะเกษ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ยโสธร (ข้าวหอมมะลิ ทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) อำนาจเจริญ (เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - พื้นที่ในการปลูกข้าวหอมมะลิมากกว่า 8 ล้านไร่ คิดเป็นสัดส่วนมากกว่า 1 ใน 3 ของพื้นที่ปลูกข้าวหอมมะลิทั้งประเทศ - พื้นที่ปลูกผลผลิตทางการเกษตรอินทรีย์มากกว่า 700,000 ไร่ และมีจำนวนเกษตรกรที่ได้รับการส่งเสริม เกษตรอินทรีย์ 93,593 ราย ส่งผลให้กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพในการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ และมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ - พืชเศรษฐกิจ คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง และ ยางพารา ถั่วลิสง และสินค้าจากประมงน้ำจืด - กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตร อาหาร อุตสาหกรรมการแปรรูปผลผลิตข้าวหอมมะลิและข้าวสี ยางและผลิตภัณฑ์ ยาง โอโลหะ และอุตสาหกรรมขนส่ง - ศักยภาพด้านแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทน โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ และชีวมวลในจังหวัดอุบลราชธานี S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (วิมานพญาแถน) เมืองสปอร์ตซิตี การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ประเพณีบุญบั้งไฟ) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ - ยโสธรเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 17.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 525 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 23.6%	- อุบลราชธานีมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน - อำนาจเจริญมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบริหารจัดการน้ำ การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำยังไม่เหมาะสมกับศักยภาพของแหล่งน้ำ ทั้งปริมาณน้ำท่าและน้ำฝน - ระบบชลประทานยังไม่เพียงพอครอบคลุมพื้นที่การเกษตร ส่วนใหญ่พึ่งพาธรรมชาติ - ประชาชนจำนวนมากยังไม่ตระหนักและเข้าใจต่อแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลายทำให้เกิดความแห้งแล้ง และน้ำท่วมในฤดูฝน W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - ยโสธรเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.39) - ศรีสะเกษเป็นสังคมสูงวัย(Aged Society) (ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปร้อยละ 19.17) - อุบลราชธานีเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.89) และขาดแคลนแรงงานภาคการเกษตร - อำนาจเจริญเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society)(ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.40) - หัวหน้าครัวเรือนเกษตรกรรมมากกว่าร้อยละ 45 เป็นผู้สูงวัย ยังขาดเทคโนโลยีที่ช่วยในการผลิตด้านการเกษตร ส่งผลให้ผลผลิตต่อไร่ของพืชเศรษฐกิจต่ำ - มีการบุกรุกพื้นที่ป่า 13,115 ไร่ ถือเป็นอันดับ 4 ของพื้นที่ที่มีการบุกรุกมากที่สุดของประเทศ - ผู้สูงอายุ ผู้พิการและผู้ด้อยโอกาส มีความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้สามารถพึ่งพาตนเองได้และลดการพึ่งพิงภาครัฐ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ศรีสะเกษเป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 1.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,165 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 11.8% - อำนาจเจริญเป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.24 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 10.3% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 429 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 23.6% - อุบลราชธานีเป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 43.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 8,093 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 180.9% S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ศาสนา วิถีชุมชนที่เป็นอัตลักษณ์ เช่น ประเพณีบุญบั้งไฟ ประเพณีแห่มาลัยข้าวตอก ประเพณีจุดไฟตุงกา ประเพณีแห่ดาวคริสต์มาส และงานสมโภชพระธาตุอานนท์ แลนด์มาร์ค คือ วิมานพญาแถน ที่จังหวัดยโสธร - ศูนย์กลางการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ อาทิ เช่น มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่จังหวัดศรีสะเกษ มหาวิทยาลัยมหิดล และมหาวิทยาลัยรามคำแหงจังหวัดอำนาจเจริญ - ศักยภาพของแหล่งพลังงานทดแทนและทรัพยากรน้ำบาดาล เช่น พลังงานชีวภาพจากมูลสัตว์ พลังงานแสงอาทิตย์โดยพื้นที่ดินว่างเปล่าบริเวณแม่น้ำลำชี ที่จังหวัดยโสธร - เมืองน่าอยู่ด้านที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อม ดัชนีความก้าวหน้าของคน อยู่ในระดับดี ที่จังหวัดยโสธร	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - อุบลราชธานี ศรีสะเกษ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ (นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว - นโยบายการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านที่มีชื่อเสียงระดับโลก เช่น นครวัด นครธม ฮอยอัน และโฮจิมินห์ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวนมาก เป็นโอกาสในการส่งเสริมค้าเกษตรเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - เศรษฐกิจภาพรวมของประเทศถดถอย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID - 19) ส่งผลให้กำลังการซื้อและนักท่องเที่ยวลดลง - ปัญหามลพิษทางอากาศ น้ำท่วม ฝนแล้ง สร้างความเสียหายต่อผลผลิตการเกษตร - ปริมาณขยะพลาสติกเพิ่มมากขึ้นจากพฤติกรรมผู้บริโภคและสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID - 19)

โอกาส	อุปสรรค
- การส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่การค้าชายแดน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา อารยธรรม การท่องเที่ยวเชิงเกษตรอินทรีย์ - การเป็นจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านทั้ง สปป.ลาว ทอนใต้ และกัมพูชา เนื่องจากการคมนาคมในการเดินทางที่สะดวกมีทั้ง สนามบิน รถไฟ และรถยนต์ โรงแรม ศูนย์การค้าที่สามารถ รองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และความมั่นคง - การเปิดเสรีทางการค้า และการกระตุ้นสินค้าส่งออกในหมวดอาหาร - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ : สายบ้านไผ่ - นครพนม ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ตุลาคม 2557 อนุมัติโครงการโดย ครม. พฤษภาคม 2562 - นโยบายรัฐในการพัฒนาและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ - ระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น - การบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เพื่อร่วมขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเกษตรอินทรีย์วิถีไฮโซ หรือไฮโซโมเดล การยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ - แนวโน้มคนต่างชาติจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพและกำลังการซื้อสูงเข้ามาใช้บริการในพื้นที่จังหวัด จึงเหมาะสำหรับการพัฒนาและยกระดับการให้บริการ เช่น การแพทย์ การบริการต่างๆ O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายจากมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้กลุ่มจังหวัดเป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพของไทยระยะที่ 2 - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ "การพัฒนาข้าวหอมมะลิทุ่งกุลารั้ววิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม" ระหว่างกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และจังหวัดร้อยเอ็ด สุรินทร์ ศรีสะเกษ มหาสารคาม และยโสธร - การใช้เทคโนโลยีในการอำนวยความสะดวก เพิ่มช่องทางในการประกอบอาชีพ ระบบขนส่ง (Logistics) ที่ทันสมัย	T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - เศรษฐกิจภาพรวมของประเทศถดถอย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID - 19) ส่งผลให้กำลังการซื้อและนักท่องเที่ยวลดลง - ปัญหาราคาสินค้าเกษตรไม่มีเสถียรภาพมีผลต่อความสามารถในการแข่งขัน - ขาดความต่อเนื่องของนโยบายรัฐบาล รวมถึงปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง - เนื่องจากกลุ่มจังหวัดตั้งอยู่ในพื้นที่ปลายน้ำของแม่น้ำมูล ทำให้ได้รับผลกระทบจากการบริหารจัดการน้ำที่ไม่มีประสิทธิภาพ - ลักษณะพื้นที่ชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่ติดต่อกันกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นผืนเดียว มีช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก ส่งผลให้ยากในการควบคุมแรงงานต่างด้าว ผิดกฎหมาย ยาเสพติด และอาชญากรรมข้ามชาติ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - ปัญหายาเสพติด ปัญหาช่องว่างระหว่างวัยของคนในสังคม (Generation Gap) ทำให้เกิดการเผชิญหน้าของคนในสังคม ฯลฯ ส่งผลต่อการพัฒนาของจังหวัด T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- แนวโน้มกระแสการตื่นตัวเรื่องการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจากการที่ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด แต่จำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ประชาชนเห็นความสำคัญของการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด - กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - นโยบายส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกร (Smart Farmers) ส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรมาตรฐานสูง และส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร โดยรูปแบบส่งเสริมการเกษตรแปลงใหญ่ - ความต้องการใช้วัตถุดิบเพื่อการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง - การเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะสูงกลับภูมิลำเนา ส่งผลให้ศักยภาพแรงงานในพื้นที่มีแนวโน้มสูงขึ้น	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุบลราชธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ด้านการกับ สปป.ลาว 2 แห่ง (ช่องเม็ก บ้านปากแซง) จุดผ่อนปรนการค้ากับ สปป.ลาว 5 แห่ง (หน้าที่ว่าการ อ.เขมราฐ บ้านสองคอน บ้านคันทาเกวียน บ้านด่านเก่า บ้านหนองแสง) จุดผ่อนปรนการค้ากับกัมพูชา (ช่องอานม้า) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 23 24 202 212 217 226 และ 231 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบหน้าด่านทุกจุดพักรถบรรทุก - สนามบินอุบลราชธานี (UBP) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิอุบลราชธานี เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 5.89 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) - ป่าต้นน้ำ แหล่งน้ำ และแหล่งเก็บกักน้ำ - ศักยภาพในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ เกษตรกรรม การเพาะปลูกพืชอาหาร การค้าบริการ การศึกษา การบริหารราชการ การคมนาคมขนส่ง และแหล่งแร่เพื่ออุตสาหกรรมก่อสร้าง	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่ได้มาตรฐานและข้อจำกัดในการพัฒนาและขยายให้มีประสิทธิภาพ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - การพัฒนาพื้นที่การค้าชายแดนขาดพื้นที่รองรับการพัฒนา เนื่องจากกรรมสิทธิ์และข้อจำกัดสภาพพื้นที่ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ชุมชนส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณพื้นที่ราบลุ่มความลาดชันต่ำ บริเวณปลายลุ่มน้ำมูล ซึ่งเป็นพื้นที่ระบายน้ำหลักของภูมิภาค - ดินส่วนใหญ่เป็นดินทราย ดินต้นและดินเค็มส่งผลต่อการเพาะปลูก - เมืองมีการขยายตัวออกไปในพื้นที่เกษตรกรรมที่โล่งว่าง และแหล่งทรัพยากรเกิดความขัดแย้งของกิจกรรมและความเสื่อมโทรมของพื้นที่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ศักยภาพด้านแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทน โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ และชีวมวล S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 101.3% และ ปี 66 43.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 8,093 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 53.2% และ ปี 66 180.9% - ทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่มีคุณค่า S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์กลางการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ อาทิ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี - ศูนย์กลางด้านการสาธารณสุข และการศึกษาของภูมิภาค - ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีคุณค่าและศักยภาพ	- ขาดแคลนขาดการพัฒนาเนื่องจากกรรมสิทธิ์และข้อจำกัดสภาพพื้นที่ - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นบางแห่งขาดนโยบายการพัฒนาเมือง - การรื้อล้าพื้นที่ป่าไม้เพื่อทำเกษตรกรรมและการตั้งถิ่นฐาน - ขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภคในฤดูแล้ง และสาธารณสุขและสาธารณสุขการที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ - ปัญหากฎบัตรในพื้นที่ โดยเฉพาะอุทกภัย และภัยแล้ง W3 การเป็นสังคมสูงวัยและโครงสร้างแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.89) และขาดแคลนแรงงานภาคการเกษตร

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และนโยบายและงบประมาณในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค - นโยบายการพัฒนาจังหวัดเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและบริการของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงการพัฒนาบทบาทด้านการค้าชายแดน การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการแปรรูปพืชอาหาร การศึกษา และการสาธารณสุข O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน ส่งผลกระทบต่อความต้องการพืชอาหารและพืชพลังงาน โดยเฉพาะข้าว มันสำปะหลัง และอ้อย - นโยบายความร่วมมือระหว่างประเทศ และสามเหลี่ยมมรกต เพื่อพัฒนาด้านการค้า โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยวบริเวณลุ่มน้ำโขง - นโยบายพัฒนาประเทศ สปป. ลาว และกัมพูชา ในการพัฒนาระบบและโครงข่ายโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ - พื้นที่อยู่ในแนวทางพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สำคัญหลายโครงการ โครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำโขง แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก และจุดผ่านแดนถาวรบ้านปากแซง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศและอุณหภูมิที่มีแนวโน้มสูงขึ้น T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - นโยบายการพัฒนาพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง ดึงดูดการลงทุนและการพัฒนาไปยังพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น - ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวนและไม่สามารถกำหนดได้ - ภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของจังหวัด T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การโยกย้ายถิ่นฐานของประชากรและแรงงานเข้าสู่เขตชุมชนเมืองส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่และการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในการรองรับไม่เพียงพอ - ปัญหาการลักลอบขนยาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองและอาชญากรรมโดยอาศัยจุดผ่านแดนและเส้นทางในจังหวัด - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (Smart City) ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ความต้องการใช้วัตถุดิบเพื่อการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดยโสธร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่อยู่ไม่ไกลจากจังหวัดที่ติดชายแดนสามารถเชื่อมต่อกับประตูการค้าได้หลายจังหวัด (มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 23 หมายเลข 202 212 292 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - สถานีขนส่งผู้โดยสาร 2 แห่ง - การขนส่งทางอากาศสามารถใช้อุบลราชธานีและสนามบินร้อยเอ็ด และมีสนามบินที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์คือสนามบินเลิงนกทา (กองทัพบก) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - ผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีชื่อเสียง เช่น ข้าวหอมมะลิอินทรีย์ หมอนขวาน ผ้าขิด ผ้าพื้นเมือง เสื้ออก เครื่องจักรสาน เครื่องทองเหลือง เป็นต้น - พืชเศรษฐกิจ คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง และยางพารา ถั่วลิสง และสินค้าจากประมงน้ำจืด - กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ เกษตรอาหาร ยางและผลิตภัณฑ์ยาง อโลหะ และอุตสาหกรรมขนส่ง - กลุ่มเกษตรกรอินทรีย์ต้นแบบในพื้นที่ในการผลิตข้าวหอมมะลิอินทรีย์คุณภาพดี เช่น ปราชญ์ชาวบ้าน Young Smart Farmer (YSF) และ Smart Farmer (SF)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการใช้ทางราง สามารถใช้บริการได้ที่จังหวัดอุบลราชธานี - ไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ แต่ยังไปใช้บริการได้ที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดและอุบลราชธานี W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 26 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ปัญหาดินเพื่อการเกษตร ขาดความอุดมสมบูรณ์และปนเปื้อนสารเคมี - ระบบชลประทานไม่เพียงพอ - ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมแบบครบวงจร - ขาดความหลากหลายในผลผลิต/สินค้าเกษตรอินทรีย์ - ไม่มีฐานข้อมูลกลางเพื่อวางแผนพัฒนาจังหวัด W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.39) - ผลทดสอบทางการศึกษาต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านเกี่ยวกับการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 129.2% และ ปี 66 17.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 525 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 127.4% และ ปี 66 23.6% - งานประเพณีที่เป็นอัตลักษณ์ เช่น ประเพณีบุญบั้งไฟ ประเพณีแห่มาลัยข้าวตอก ประเพณีจุดไฟตุ้มกา ประเพณีแห่ดาวคริสต์มาส สมโภชพระธาตุอาวนนท์ - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ แลนด์มาร์ค คือ ภูม่านพญา แถน และงานจัดจำหน่ายสินค้าโอท็อป ตลาดประชารัฐ งานมหกรรมอาหาร S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ศาสนา ประเพณีบุญบั้งไฟ ประเพณีแห่มาลัยข้าวตอก ประเพณีจุดไฟตุ้มกา ประเพณีแห่ดาวคริสต์มาส และงานสมโภชพระธาตุอาวนนท์ แลนด์มาร์ค คือ ภูม่านพญา - ศักยภาพในการผลิตพลังงานทดแทน เช่น พลังงานชีวมวลจากมูลสัตว์ และพลังงานแสงอาทิตย์โดยพื้นที่ดินว่างเปล่าบริเวณแม่น้ำลำชี - เมืองน่านอยู่ด้านที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อม ดัชนีความก้าวหน้าของคน อยู่ในระดับดี - บูรณาการการทำงานร่วมกันทุกภาคส่วนในฐานะ "กรมยโสธร"	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - กระแสการท่องเที่ยวเชิงเกษตร วิทยาศาสตร์เมืองเกษตรอินทรีย์ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การเปิดเสรีทางการค้า และการกระตุ้นสินค้าส่งออกในหมวดอาหาร - พื้นที่อยู่ในแผนพัฒนาคมนาคมที่สำคัญ ได้แก่ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 สายตาก - นครพนม โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร และ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่-มุกดาหาร - นครพนม - บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เพื่อร่วมขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเกษตร	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การรับรองมาตรฐานสากลเกี่ยวกับเกษตรอินทรีย์มีค่าใช้จ่ายสูง - การแข่งขันทางธุรกิจจากการเปิดเสรีทางการค้า - ค่าครองชีพสูงขึ้น T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหายาเสพติด การค้ามนุษย์ และการค้าไม้เถื่อนจากพื้นที่ชายแดน - กระแสวัฒนธรรมภายนอกต่อวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
อินทรีวิชัยไฮสปีด หรือไฮสปีดโมเดล การยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ - มติ ครม.เห็นชอบให้นำไม่ยืนต้นที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจเป็นหลักประกันทางธุรกิจ O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ "การพัฒนาข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร่วมด้วยวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม" ระหว่างกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และจังหวัดร้อยเอ็ด สุรินทร์ ศรีสะเกษ มหาสารคาม และยโสธร การใช้เทคโนโลยีในการอำนวยความสะดวก เพิ่มช่องทางในการประกอบอาชีพ ระบบขนส่ง (Logistics) ที่ทันสมัย - โครงการวางระบบผันน้ำจากลำชีลงสู่แม่น้ำมูลที่บ้านสำราญ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - แนวพระราชดำริโดยหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง - นโยบายภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาจังหวัด	T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดศรีสะเกษ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวร ช่องสง่า จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ช่องทางขึ้นเขาพระวิหารที่ อ.กันทรลักษณ์ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 24 หมายเลข 220 221 226 294 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ทุเรียนภูเขาไฟศรีสะเกษ ผ้าไหมเก็บบ้านเมืองหลวง หอมแดงศรีสะเกษ กระเทียมศรีสะเกษ ครุน้อยบ้านสง่างามศรีสะเกษ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - การเกษตรมีผลิตภาพสูง พื้นที่เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - สภาพถนนบางเส้นทางชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเพื่อความสะดวกและปลอดภัย ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3. การจัดการพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการจัดการด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 146.2% และ ปี 66 1.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,165 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 130.0% และ ปี 66 11.8% - แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมหลากหลาย และมีเป็นอัตลักษณ์ - ความโดดเด่นในด้านกีฬา การเป็น Sport City 1 ใน 6 จังหวัดของประเทศที่ได้เป็นต้นแบบเมืองกีฬา S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - สถาบันการศึกษาที่เป็นหน่วยสนับสนุนการพัฒนาจังหวัด - วัฒนธรรมหลากหลายและวิถีชุมชนที่เป็นอัตลักษณ์	- ระบบชลประทานเพื่อการเกษตรและน้ำประปายังไม่เพียงพอ - การจัดการขยะและการใช้พลังงานในพื้นที่ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ - ขาดแนวทางการแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์เกษตร W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัย(Aged Society) (ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.17) - ประชาชนมีรายได้น้อย มีภาระหนี้สินสูง ผลผลิตภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ - การจัดการเพื่อรองรับผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาสมีอยู่อย่างจำกัด - แรงงานอพยพออกนอกพื้นที่ - การบริการทางด้านสาธารณสุขไม่เพียงพอ - โอกาสในการเข้าถึงและคุณภาพทางการศึกษายังน้อยอยู่

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ - นโยบายพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมในจังหวัดศรีสะเกษ - นโยบายในการส่งเสริมความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ลดปัญหาความขัดแย้งได้เป็นอย่างดี O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แนวโน้มคนต่างชาติดจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพและกำลังการซื้อสูงเข้ามาใช้บริการในพื้นที่จังหวัด จึงเหมาะสำหรับการพัฒนาและยกระดับการให้บริการ เช่น การแพทย์ การบริการต่าง ๆ - นโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมโดยมีการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ระหว่างจังหวัดและเส้นทางเชื่อมต่อกับแนวชายแดนทำให้มีความสะดวกในการเดินทาง ทั้งในด้านการขนส่ง Logistic และการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพโดยเฉพาะสมุนไพรพื้นบ้าน เพื่อพัฒนาสู่ผลิตภัณฑ์ของแพทย์ทางเลือก	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - ภัยธรรมชาติ สาธารณภัย การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ต้นทุนการเกษตรสูง ราคาผลผลิตไม่มีเสถียรภาพ - การลักลอบทำลายป่า โดยเฉพาะไม้พะยุง - ปัญหาด้านความมั่นคงจากประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มสูงขึ้น T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แนวโน้มการเข้าสู่สังคมสูงวัย ส่งผลต่อแรงงาน และสวัสดิการ การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการปราบปรามยาเสพติดและการทุจริตอย่างจริงจัง - นโยบายการพัฒนาเมืองน่าอยู่ การพัฒนาอาชีพและรายได้ให้คนจน - ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเอื้อต่อการบริหารจัดการฐานข้อมูลเพื่อนำไปสู่การพัฒนาจังหวัด - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการดูแล/รักษาพื้นที่ป่าและทรัพยากรทางธรรมชาติในพื้นที่ - การเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะสูงกลับภูมิลำเนา ส่งผลให้ศักยภาพแรงงานในพื้นที่มีแนวโน้มสูงขึ้น	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอำนาจเจริญ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่อนปรนการค้าบ้านยั้งค์ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 202 และ 212 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิที่มีคุณภาพ - อุตสาหกรรมการแปรรูปผลิตผลข้าวหอมมะลิและข้าวสี - ศูนย์ผลิตเมล็ดพันธุ์ข้าวชุมชนมีอยู่ครอบคลุมทุกอำเภอ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.24 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 85.0% และ ปี 66 10.3% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 429 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 127.4% และ ปี 66 23.6% - สถานที่ทางศาสนา วัฒนธรรม แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ป่าชุมชน และโบราณสถานที่สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ วัฒนธรรมประเพณีฮีต 12 - ประสิทธิภาพในการปราบปรามอาชญากรรมอยู่ในระดับสูง	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - เส้นทางคมนาคมขนส่งที่ทางหลวงท้องถิ่นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบยังมีสภาพชำรุดทรุดโทรมและไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - รายได้จากการท่องเที่ยวยังอยู่ในระดับต่ำการท่องเที่ยวยังขาดกิจกรรมและสินค้าที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว - การพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคและการเกษตร การนำทรัพยากรน้ำบาดาลมาใช้ประโยชน์ยังไม่เต็มที่ - ทรัพยากรธรรมชาติป่าไม้ต่อพื้นที่มีสัดส่วนน้อย - การบริหารจัดการด้านขยะ/สิ่งแวดล้อมตามหลักวิชาการยังไม่ครบถ้วน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- อัตราการพึ่งพิงทางเศรษฐกิจของเด็กและผู้สูงอายุต่อประชากรวัยแรงงานค่อนข้างต่ำ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - สถาบันการศึกษา เช่นมหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ศักยภาพของแหล่งพลังงานทดแทนและทรัพยากรน้ำบาดาล - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ศาสนา ปราชญ์ชาวบ้านและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่ได้รับการยอมรับ ทั้งทางด้านการเกษตร ด้านการแพทย์แผนไทย และด้านศิลปวัฒนธรรม มีภาคีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่ - แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ป่าชุมชน และโบราณสถาน เช่น ประเพณีฮีต 12	- ดินยังขาดความอุดมสมบูรณ์ ต้องได้รับการปรับปรุงบำรุงดิน - สัดส่วนพื้นที่ชลประทานต่อพื้นที่ทางการเกษตรน้อย W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัย (Aged Society)(ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปร้อยละ19.40) - รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชาชนยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ - เกษตรกรมีรายได้ค่อนข้างต่ำ - การเงินกู้ยืมเพื่อการเกษตรมีปริมาณค่อนข้างสูง - ผลผลิตภาพแรงงานอยู่ในระดับที่ต่ำ - คุณภาพการศึกษาขั้นพื้นฐานยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ - ครัวเรือนขาดการพัฒนาทักษะการประกอบอาชีพจำนวนมาก - พฤติกรรมเสี่ยงด้านสุขภาพ ทำให้มีแนวโน้มเกิดโรคเรื้อรังเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ โรคเบาหวาน ความดันโลหิตสูง และมะเร็งท่อน้ำดี - เกษตรกรขาดการนำความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเกษตรมาใช้ - บุคลากรแพทย์มีไม่เพียงพอ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - แนวโน้มความต้องการของผู้บริโภคที่ตระหนักถึงความปลอดภัยด้านอาหาร สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้ความต้องการของตลาดผู้บริโภคอาหารอินทรีย์ และอาหารปลอดภัยเพิ่มสูงขึ้น O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ใกล้เขตเศรษฐกิจ และแนวระเบียงเศรษฐกิจ - ประชาคมอาเซียนส่งผลให้การเคลื่อนย้ายคนสินค้าบริการในภูมิภาคมีความสะดวก คล่องตัว ช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนระหว่างกันมากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - ความก้าวหน้าด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีที่ทันสมัยช่วยส่งเสริมให้การเข้าถึงแหล่งข้อมูลความรู้ได้ง่ายขึ้น เกิดการพัฒนาด้านการเกษตร การท่องเที่ยว และการค้ามากขึ้น - นโยบายส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกร (Smart Farmers) ส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรมาตรฐานสูง และส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร โดยรูปแบบส่งเสริมการเกษตรแปลงใหญ่ - ภาครัฐและเอกชนมีการส่งเสริมให้ใช้พลังงานทดแทน	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - ภัยธรรมชาติ (น้ำท่วม/ภัยแล้ง/วาตภัย) และการระบาดของศัตรูพืช T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัจจัยการผลิตสินค้าเกษตรและราคาสินค้าเกษตรไม่สามารถควบคุมได้ - การลักลอบนำเข้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ สินค้าผิดกฎหมายตามแนวชายแดน และแรงงานต่างด้าวที่ผิดกฎหมาย - ปัญหากฎหมาย หรือระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ - กระแสวัฒนธรรมต่างประเทศ ทำให้วิถีชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไป T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแนวทางหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง การสร้างโอกาสความเสมอภาค และเท่าเทียมกันทางสังคม - แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 มีแนวทางการพัฒนาจังหวัด	- ประชาชนยังขาดความรู้เท่าทันความเปลี่ยนแปลงจากภายนอก เช่น กระแสโลกออนไลน์ และโซเชียลเซียล ที่ไม่มีการคัดกรองก่อนเข้าสู่การรับรู้ของผู้บริโภค ทำให้เด็กเยาวชน หรือแม้กระทั่งประชาชนทั่วไปที่ยังคิดวิเคราะห์ แยกแยะ ดำเนินชีวิตตามกระแสความเปลี่ยนแปลงที่ไม่ถูกต้อง

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

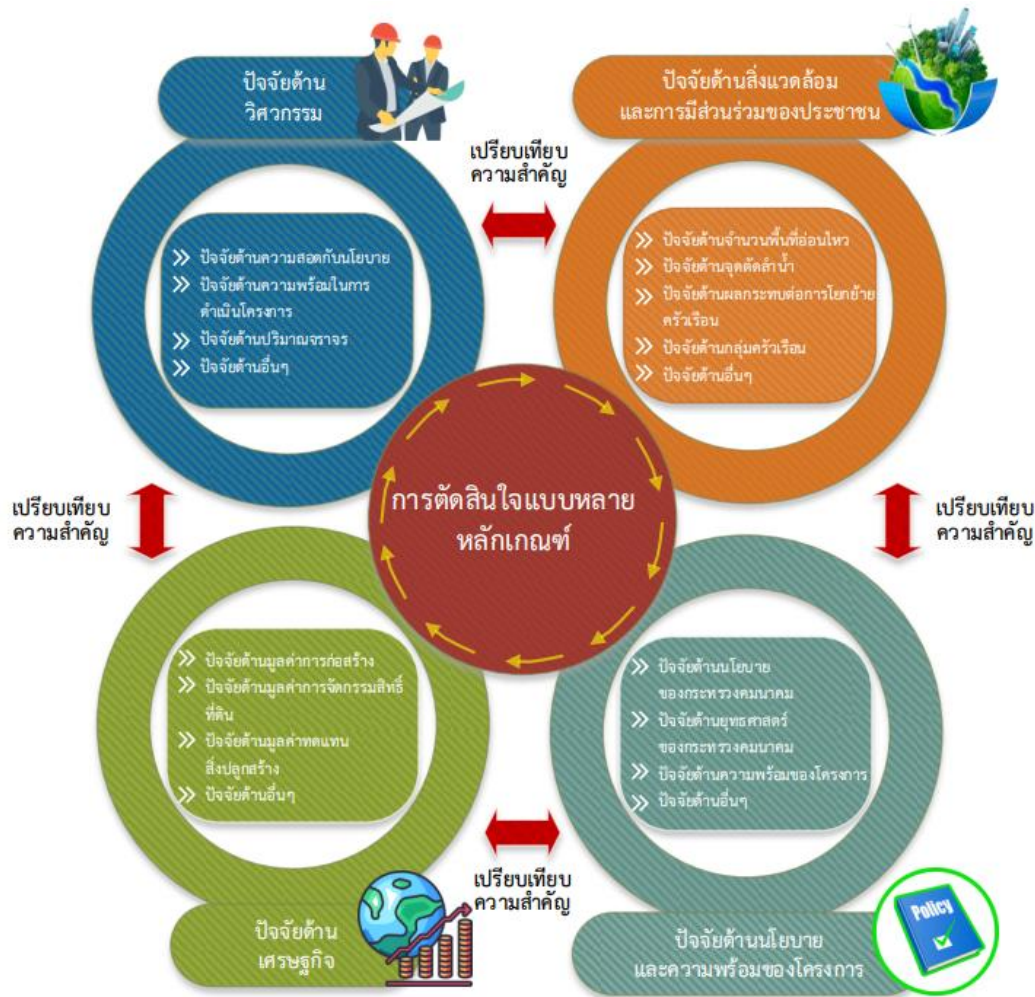
6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

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

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

ที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ในส่วนการวิเคราะห์และกำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและเป็นแนวทางเดียวกัน และพิจารณาปัจจัยที่สอดคล้องและตอบสนองความต้องการตามบริบทของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

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



รูปที่ 6.1-1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

6.1.2 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

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

ตารางที่ 6.1-1 กลุ่มปัจจัยและประเด็นในการพิจารณาในแต่ละปัจจัยย่อย

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

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

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง
		เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน
		ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษาครั้งนี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อย เพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	4	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
2. 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 จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ)	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 และมีค่าใช้จ่ายลดลง)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น หรือมีค่าใช้จ่ายลดลง)	0.5

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

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

ที่มา : โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

โดยในการให้คำแนะนำเพื่อจัดลำดับโครงการ ที่ปรึกษาพิจารณาผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ
ดังแสดงในตารางที่ 6.1-3 เพื่อให้คำแนะนำในแต่ละปัจจัย โดยมีการพิจารณาแนวทางการให้คำแนะนำ
ให้สอดคล้องกับโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง
และภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ
และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 6.1-3 การให้คำแนะนำเพื่อจัดลำดับโครงการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ผชช.
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	ผชช.วิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์ การพัฒนาคมนาคม
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	
2. ความเหมาะสมด้าน เศรษฐกิจและการเงิน <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. ความเหมาะสมด้านการ ขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	ผชช.พัฒนาระบบโลจิสติกส์
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาค	
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือ ของบริการ	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการ ที่มีผู้ได้ ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		ผชช.ด้านสิ่งแวดล้อม
5. ความเหมาะสมด้านบริหาร จัดการ (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 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ อุบลราชธานี
ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้
จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
UBO-40	1	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงอุบลราชธานี-ด่านช่องเม็ก (MR5)	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UBO-13	2	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.เขมราฐ -อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง -แยกการช่าง -นากระแซง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-17	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.เขมราฐ -อ.เดชอุดม ตอน นากระแซง -เดชอุดม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-33	4	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกหนองตาโพน จังหวัดอุบลราชธานี (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 231 กับ ทางหลวงหมายเลข 2178)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-24	5	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน จ.อุบลราชธานี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-11	6	โครงการทางแนวใหม่ ทล.202 เขมราฐ -นาตาล (สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 6)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-14	7	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เดชอุดม -ดอนจิก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-27	8	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟทางคู่อุบลราชธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UBO-26	9	โครงการทางเลี่ยงเมืองพิบูลมังสาหาร (ทล.217 -ทล.2222)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-30	10	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.อุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UBO-31	11	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.อุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UBO-1	12	โครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 231 กับทางหลวงหมายเลข 2050 (แยกโนนหงษ์ทอง)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-4	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.231 วงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี ด้านตะวันออก รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-39	14	โครงการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรบริเวณจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
UBO-3	15	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2135 อ.ศรีเมืองใหม่ (ดอนใหญ่) -ผาแต้ม (หนามแท่ง)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-25	16	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2112 เขมราฐ -ปากแซง ตอน บ.ไทรน้อย - บ.ดอนนางนิล จ.อุบลราชธานี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-29	17	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UBO-15	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2182 อ.เดชอุดม -อ.บุญศรี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-2	19	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2134 อ.ตะการพิพฒ -ต.ดอนใหญ่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-5	20	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2171 บ.ท่าโพธิ์ศรี -อ.น้ำยืน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-12	21	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2222 โขงเจียม -พิบูลมังสาหาร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-16	22	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2396 อ.บุญศรี -อ.สิริธร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-19	23	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 ดอนใหญ่ -อ.โขงเจียม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
UBO-20	24	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2232 นองพือ -นาไฮ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-21	25	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.พนา -อ.ตระการพืชผล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-6	26	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 ทล.2383 อ.ม่วงสามสิบ -บ.ต๋นย้อยตอน อ.ม่วงสามสิบ -บ.เหล่าปาก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-8	27	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 ทล.2112 ตอนเขมรรัฐ-ปากแซง -หนามแท่ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-9	28	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 ทล.2112 ตอนหนามแท่ง -โขงเจียม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UBO-38	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-32	2	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-28	3	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-37	4	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-34	5	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-35	6	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-36	7	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-41	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุบลราชธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-42	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุบลราชธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-43	10	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุบลราชธานี	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.อุบลราชธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	21
	ขนส่งทางราง	3
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		38

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
YAS-15	1	โครงการศึกษาพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง ช่วง อ.เลิงนกทา - อ.ไทยเจริญ - อ.ป่าติ้ว รองรับขนส่งผลผลิตและสินค้าเกษตร	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
YAS-5	2	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4-6 ช่องจราจร แยก ทล.212 (กุดแท้)-บรรจบ ทล.212 (โคกสำราญ)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-8	3	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
YAS-9	4	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
YAS-6	5	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (เลิงนกทา-นิคมคำสร้อย)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-1	6	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.2169 ยโสธร -อ.กุดชุม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-4	7	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.2169 อ.กุดชุม -อ.เลิงนกทา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-2	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 สะเดา -คาเชื่อนแก้ว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
YAS-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

YAS-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-7	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-13	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-16	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ยโสธร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-17	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ยโสธร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-18	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดยโสธร	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.ยโสธร	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 จังหวัดยโสธร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	6
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		17

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
SSK-16	1	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสถานีรถไฟศรีสะเกษ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
SSK-9	2	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.สังขละ -อ.ขุขันธ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-10	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ขุขันธ์ -อ.เดชอุดม ตอน ขุขันธ์ -หัวช้าง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-1	4	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ขุขันธ์ -อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง -แยกการช่าง -นากระแซง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-5	5	โครงการสะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทล.226 จุดตัดทางรถไฟ บ.หนองกุด บริเวณ กม.246+500	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-15	6	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองศรีสะเกษ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.221 ศรีสะเกษ -ภูเงิน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-4	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.220 อ.ขุขันธ์ -บรรจบ ทล.24 (แยกกันแต่)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-8	9	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.221 ภูเงิน -แยกการช่าง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-14	10	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2201 ขุขันธ์ -ช่องสะง่า ตอน แยกนาเจริญ - แยกสะง่า ตอน 1 จ.ศรีสะเกษ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-3	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 อ.อุทุมพรพิสัย -อ.คำเขื่อนแก้ว ตอน บ.บัวหุ้ง-อ.ราษีไศล รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-7	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 อ.ราษีไศล -สะเดา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-12	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.รัตนบุรี -อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-13	14	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.โพธิ์สุวรรณ -อ.อุทุมพรพิสัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
SSK-6	15	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 ทล.2201 อ.ขุขันธ์ -ช่องสะง่า ตอน แยกนาเจริญ -แยกสะง่า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
SSK-17	1	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดศรีสะเกษ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ศรีสะเกษ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SSK-18	2	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดศรีสะเกษ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ศรีสะเกษ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SSK-19	3	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซัดฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดศรีสะเกษ	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.ศรีสะเกษ	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 จังหวัดศรีสะเกษ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	14
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	-
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	3
รวม		18

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
UNR-15	1	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงมุกดาหาร-อำนาจเจริญ-อุบลราชธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UNR-1	2	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เสนางนิคม -อ.ชานุมาน -อ.เขมราฐ (แนวใหม่ 202 -สะพานโขง 6)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UNR-4	3	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UNR-8	4	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.อำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UNR-9	5	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.อำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UNR-5	6	โครงการถนนสาย ค2 และ ข4 ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UNR-6	7	โครงการถนนสาย ค1 (ช่วง ทล.202 - ทล.212) ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UNR-2	8	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.พนา -อ.ตระการพืชผล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UNR-3	9	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.ลืออำนาจ -อ.พนา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-11 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดอำนาจเจริญ

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UNR-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-7	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-13	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-16	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อำนาจเจริญ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-17	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อำนาจเจริญ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UNR-18	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.อำนาจเจริญ	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 จังหวัดอำนาจเจริญ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	6
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		18

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับคำแนะนำการจัดทำการประชุม
กลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ
อุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่าย
การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาแบบ
UBO-40	1	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงอุบลราชธานี-ด่านช่องเม็ก (MR5)	80	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UBO-13	2	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 อ.ขุขันธ์ -อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง -แยกการช่าง -นากระแซง	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-17	3	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 อ.ขุขันธ์ -อ.เดชอุดม ตอน นากระแซง -เดชอุดม	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-33	4	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกหนองตาโพน จังหวัดอุบลราชธานี (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 231 กับ ทางหลวงหมายเลข 2178)	69.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-24	5	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน จ.อุบลราชธานี	68.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-11	6	โครงการทางแนวใหม่ ทล.202 เขมราฐ -นาตาล (สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 6)	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-14	7	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เดชอุดม -ดอนจิก	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-27	8	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟทางคู่อุบลราชธานี	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UBO-26	9	โครงการทางเลี่ยงเมืองพิบูลมังสาหาร (ทล.217 -ทล.2222)	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-30	10	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.อุบลราชธานี	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UBO-31	11	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.อุบลราชธานี	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UBO-1	12	โครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 231 กับทางหลวงหมายเลข 2050 (แยกโนนหงษ์ทอง)	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-4	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.231 วงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี ด้านตะวันออก รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-39	14	โครงการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรบริเวณจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก	61	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
UBO-3	15	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.2135 อ.ศรีเมืองใหม่ (ดอนใหญ่) -ผาแต้ม (หามแม่)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-25	16	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2112 เขมราฐ -ปากแซง ตอน บ.ไทรน้อย - บ.ดอนนางนิล จ.อุบลราชธานี	58	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-29	17	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ทางคู่และเขตเมืองอุบลราชธานี	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UBO-15	18	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2182 อ.เดชอุดม -อ.บุญศรี	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-2	19	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2134 อ.ตะการพิชผล -ต.ดอนใหญ่	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-5	20	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2171 บ.ท่าโพธิ์ศรี -อ.น้ำยืน	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-12	21	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2222 โขงเจียม -พิบูลมังสาหาร	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-16	22	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2396 อ.บุญศรี -อ.สิริธร	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
UBO-19	23	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 ตอนใหญ่ –อ.โขงเจียม	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-20	24	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2232 หนองผือ –นาไฮ	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-21	25	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.พนา –อ.ตระการพืชผล	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-6	26	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2383 อ.ม่วงสามสิบ –บ.คูน้อยตอน อ.ม่วงสามสิบ –บ.เหล่าปาก	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-8	27	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2112 ตอนเขมราฐ–ปากแซง –หนามแท่ง	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UBO-9	28	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2112 ตอนหนามแท่ง –โขงเจียม	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UBO-38	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุบลราชธานี	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-32	2	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการวางแผนและจัดการขนส่งในเขตเมือง จังหวัดอุบลราชธานี	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-28	3	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอุบลราชธานี	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-37	4	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอุบลราชธานี	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-34	5	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุบลราชธานี	55	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-35	6	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุบลราชธานี	55	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-36	7	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุบลราชธานี	53	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-41	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุบลราชธานี	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุบลราชธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-42	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุบลราชธานี	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อุบลราชธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UBO-43	10	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุบลราชธานี	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.อุบลราชธานี	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สก. คือ สถานีตำรวจภูธร
ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	21
	ขนส่งทางราง	3
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		38

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-4 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดยโสธร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
YAS-15	1	โครงการศึกษาพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง ช่วง อ.เลิงนกทา - อ.ไทยเจริญ - อ.ป่าดัว รองรับขนส่ง ผลิตและสินค้าเกษตร	75.5	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
YAS-5	2	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4-6 ช่องจราจร แยก ทล.212 (กุดแห่)-บรรจบ ทล.212 (โคกสำราญ)	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-8	3	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ยโสธร	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
YAS-9	4	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ยโสธร	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
YAS-6	5	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (เลิงนกทา-นิคมคำสร้อย)	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-1	6	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.2169 ยโสธร -อ.กุดชุม	60	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-4	7	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.2169 อ.กุดชุม -อ.เลิงนกทา	60	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
YAS-2	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 สะเดา -คาเขื่อนแก้ว	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-5 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดยโสธร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
-------------	-------	-------------	----------	-------------------	--------

YAS-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดยโสธร	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดยโสธร	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดยโสธร	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดยโสธร	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-7	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดยโสธร	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-13	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดยโสธร	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-16	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดยโสธร	48.5	กรมการขนส่งทางบก/อบจ.ยโสธร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-17	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดยโสธร	48.5	กรมการขนส่งทางบก/อบจ.ยโสธร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
YAS-18	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดยโสธร	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.ยโสธร	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 จังหวัดยโสธร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	6
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		17

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
SSK-16	1	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสถานีรถไฟศรีสะเกษ	72.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
SSK-9	2	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.สังขละ -อ.ขุขันธ์	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-10	3	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ขุขันธ์ -อ.เดชอุดม ตอน ขุขันธ์ -หัวช้าง	71.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-1	4	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ขุขันธ์ -อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง -แยกการช่าง -นากระแซง	63.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-5	5	โครงการสะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทล.226 จุดตัดทางรถไฟ บ.หนองกุด บริเวณ กม.246+500	63	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-15	6	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองศรีสะเกษ	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-2	7	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.221 ศรีสะเกษ -ภูเงิน	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-4	8	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.220 อ.ขุขันธ์ -บรรจบ ทล.24 (แยกกันแต่)	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-8	9	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.221 ภูเงิน -แยกการช่าง	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-14	10	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2201 ขุขันธ์ -ช่องสง่า ตอน แยกนาเจริญ - แยกสง่า ตอน 1 จ.ศรีสะเกษ	58	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-3	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 อ.อุทุมพรพิสัย -อ.คำเขื่อนแก้ว ตอน บ.บัวทุ่ง-อ.ราศีไศล รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-7	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 อ.ราศีไศล -สะเตา	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SSK-12	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.รัตนบุรี -อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
SSK-13	14	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม -อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.โพธิ์สุวรรณ -อ.อุทุมพรพิสัย	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
SSK-17	1	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดศรีสะเกษ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ศรีสะเกษ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SSK-18	2	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดศรีสะเกษ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.ศรีสะเกษ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SSK-19	3	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซิ่งฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดศรีสะเกษ	46.5	กรมการขนส่งทางบก /ภ. จว./สภ.ศรีสะเกษ	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 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดศรีสะเกษ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	14
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	-
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	3
รวม		18

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
UNR-15	1	โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงมุกดาหาร-อำนาจเจริญ-อุบลราชธานี	78.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UNR-1	2	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เสนานิคม -อ.ขามนูน -อ.เขมราฐ (แนวใหม่ 202 -สะพานโขง 6)	72	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UNR-4	3	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	68	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UNR-8	4	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.อำนาจเจริญ	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UNR-9	5	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.อำนาจเจริญ	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UNR-5	6	โครงการถนนสาย ค2 และ ข4 ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	58	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UNR-6	7	โครงการถนนสาย ค1 (ช่วง ทล.202 - ทล.212) ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	58	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
UNR-2	8	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.พนา -อ.ตระการพืชผล	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UNR-3	9	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.สิรินธร -อ.พนา	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UNR-14	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอำนาจเจริญ	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-10	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอำนาจเจริญ	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-11	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอำนาจเจริญ	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-12	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอำนาจเจริญ	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-7	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอำนาจเจริญ	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-13	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอำนาจเจริญ	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-16	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอำนาจเจริญ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อำนาจเจริญ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UNR-17	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอำนาจเจริญ	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.อำนาจเจริญ	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UNR-18	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซัดฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.อำนาจเจริญ	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 จังหวัดอำนาจเจริญ

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	6
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		18

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

7. การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

(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 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 เป็นการนัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ 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 เป็นการนัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ 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 ห้องประชุมแกรนด์ป่า โรงแรมแกรนด์ป่า ไฮเทล 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 ไฮเทลแอนด์ รีสอร์ท
อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

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

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS 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