

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จังหวัดกำแพงเพชร



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา: จังหวัดกำแพงเพชร

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (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 คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและให้ได้มาซึ่งข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในพื้นที่



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

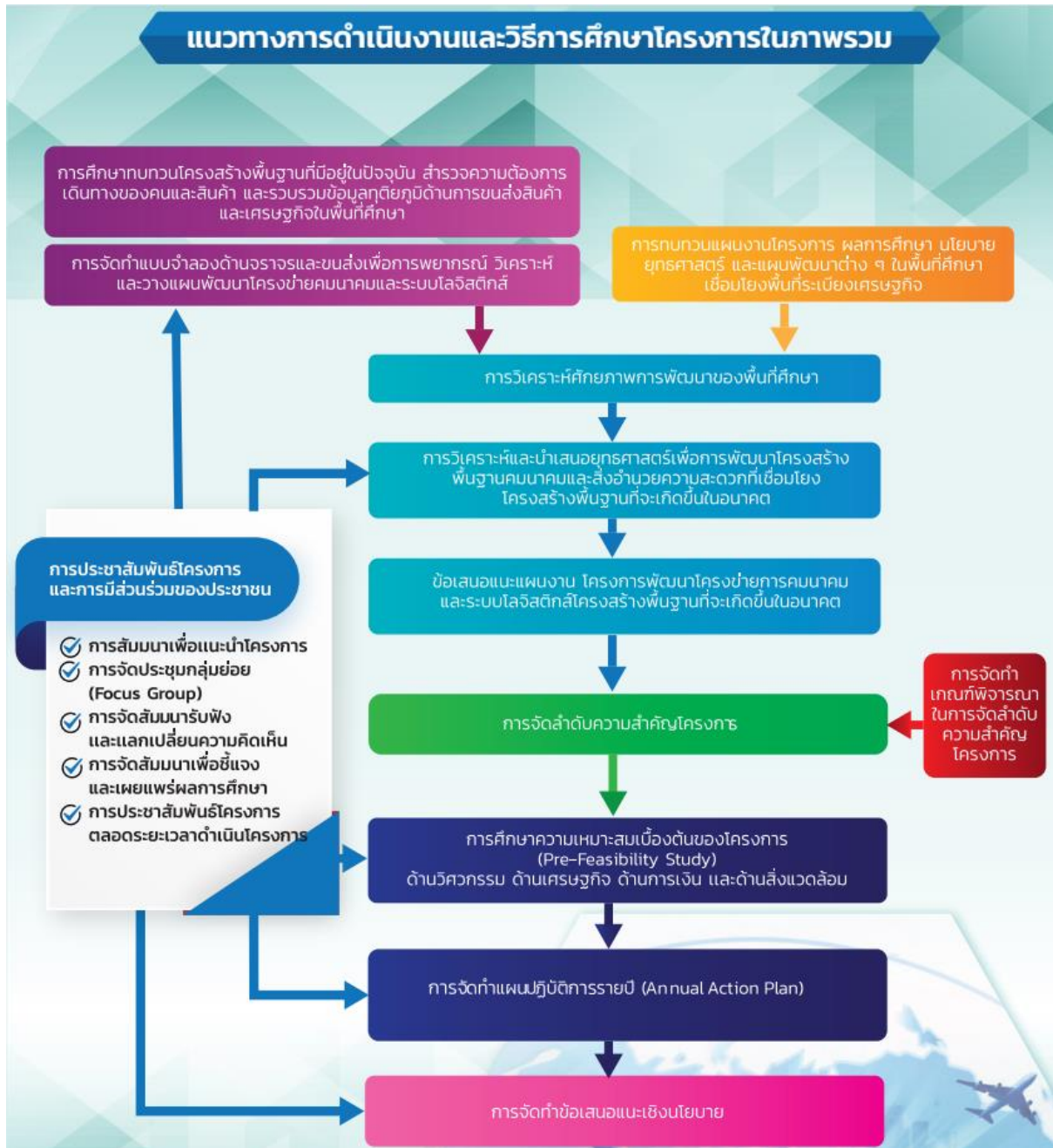
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแผนปฏิบัติการที่เป็นแผนระดับ 3 ตามแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยทำให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดกำแพงเพชร

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จังหวัดกำแพงเพชรเป็นเมืองเก่าที่นับว่ามีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และเจริญรุ่งเรืองมาตั้งแต่สมัยทวารวดี เป็นที่ตั้งของเมืองโบราณหลายเมือง เช่น เมืองชากังราว นครชุม ไตรตรังษ์ เทพนคร และเมืองคนที นอกจากนี้เมืองกำแพงเพชรยังเป็นเมืองที่สองที่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้ครองเมือง มีบรรดาศักดิ์เป็น "พระยาวชิรปราการ" ต่อมาในปี พ.ศ. 2459 ได้เปลี่ยนเมืองกำแพงเพชรเป็นจังหวัดกำแพงเพชร

ตามประวัติศาสตร์ กล่าวว่า กำแพงเพชรเป็นเมืองหน้าด่านของสุโขทัยมีฐานะเป็นเมืองลูกหลวง และมีเมืองบริวารรายล้อมอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ไตรตรังษ์ เทพนคร ฯลฯ การที่กำแพงเพชรเป็นเมืองหน้าด่านรับศึกสงครามในอดีตอยู่เสมอจึงเป็นเมืองยุทธศาสตร์มีหลักฐานที่แสดงให้เห็น ว่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มากมาย เช่น กำแพงเมือง คูเมือง บ่อมปราการ วัดโบราณ มีหลักฐาน ให้สันนิษฐานว่าเดิมเคยเป็นที่ตั้งของเมือง 2 เมือง คือ เมืองชากังราว และเมือง

นครชุม โดยเมืองนครชุมสร้างขึ้นก่อน ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง พระเจ้าเลอไท กษัตริย์องค์ที่ 4 แห่งราชวงศ์สุโขทัย เป็นผู้สร้างขึ้นเมื่อประมาณ พ.ศ. 1800 ต่อมาสมัยพระเจ้าลิไท กษัตริย์องค์ที่ 5 แห่งราชวงศ์สุโขทัยได้สร้างเมืองใหม่ขึ้นทางฝั่งตะวันออกของลำน้ำปิง

สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพได้ทรงบันทึกเรื่อง กำแพงเมืองไว้ว่า เป็นกำแพงเมืองที่เก่าแก่มั่นคง ยังมีความสมบูรณ์มาก และเชื่อว่าสวยงามที่สุดในประเทศไทย นอกจากนี้ ยังทรงวินิจฉัยว่า กำแพงเพชรเป็นเมืองเดียวกับเมืองชากังราว แต่ปัจจุบันมีแนวคิดที่แตกต่างออกไป

ปัจจุบันจังหวัดกำแพงเพชรเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์แห่งหนึ่ง เพราะมีโบราณสถานเก่าแก่ซึ่งก่อสร้างด้วยศิลาแลงหลายแห่งรวมอยู่ในอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ที่ได้รับการพิจารณาคัดเลือกจากองค์การศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ให้ขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดกโลก เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2534

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดกำแพงเพชรมีที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคที่แตกต่างกันตามการแบ่งแบบต่าง ๆ หากแบ่งเขตตามการพยากรณ์อากาศ จะจัดอยู่ในภาคเหนือตอนล่าง สำหรับเกณฑ์การแบ่งภาคอย่างเป็นทางการของ

ราชบัณฑิตยสภา จะจัดอยู่ในภาคกลางตอนบน ห่างจากกรุงเทพมหานคร 362 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 8,607.5 ตารางกิโลเมตร หรือ 5,379,688 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอเมืองตาก อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก, อำเภอบ้านด่านลานหอย อำเภอศรีมาศ จังหวัดสุโขทัย และอำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอโพธิ์ประทับช้าง อำเภอสามง่าม อำเภอบึงนาราง และอำเภอวิเศษบุรี จังหวัดพิจิตร

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอบรรพตพิสัย อำเภอลาดยาว และอำเภอแม่วงก์ จังหวัดนครสวรรค์

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอพบพระ และอำเภออุ้มผาง จังหวัดตาก

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดกำแพงเพชรมีแม่น้ำปิงไหลผ่านเป็นระยะทางยาวประมาณ 104 กิโลเมตร มีลักษณะภูมิประเทศ แบ่งเป็น 3 ลักษณะ คือ

ลักษณะที่ 1 เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำปิงตอนล่างแบบตะกอนน้ำ (Alluvial Terrace) มีระดับความสูงประมาณ 43-107 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง อยู่บริเวณทางด้านทิศตะวันออกและใต้ของจังหวัด

ลักษณะที่ 2 เป็นเนินเขาเตี้ยๆ สลับที่ราบ พบเห็นบริเวณด้านเหนือ และตอนกลางของจังหวัด

ลักษณะที่ 3 เป็นภูเขาสลับซับซ้อน เป็นแหล่งแร่ธาตุ และต้นน้ำลำธารต่างๆ ที่สำคัญ เช่น คลองวังเจ้า คลองสวนหมาก คลองขลุง และคลองวังไทร ไหลลงสู่แม่น้ำปิง

โดยสรุปแล้ว ลักษณะพื้นที่ของจังหวัดกำแพงเพชร ด้านตะวันตกเป็นภูเขาสูงลาดลงมา ทางด้านตะวันออก ลักษณะดินเป็นดินปนทรายเหมาะแก่การทำนา และปลูกพืชไร่

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะอากาศของจังหวัดกำแพงเพชร ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของมรสุมที่พัดประจำฤดูกาล 2 ชนิด คือ มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะพัดพามวลอากาศเย็นและแห้งจากประเทศจีนปกคลุม ประเทศไทยในช่วงฤดูหนาว ทำให้จังหวัดกำแพงเพชรมีอากาศหนาวเย็นและแห้งทั่วไป กับมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งพัดพามวลอากาศชื้นจากทะเลและมหาสมุทรปกคลุมประเทศไทยในช่วงฤดูฝนทำให้มีฝนตกทั่วไป สามารถแบ่งฤดูกาลออกเป็น 3 ฤดู

ฤดูร้อน เริ่มประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงกลางเดือนพฤษภาคมมีอากาศร้อนอบอ้าว ทั่วไป โดยเฉพาะในเดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีอากาศร้อนอบอ้าวมากที่สุดในรอบปี

ฤดูฝน เริ่มประมาณกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นระยะที่มีมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พัดเข้าสู่ประเทศไทย อากาศจะเริ่มชุ่มชื้นและมีฝนตกชุกตั้งแต่ประมาณกลางเดือนพฤษภาคม เป็นต้นไป เดือนที่มีฝนตกมากที่สุดคือเดือนกันยายน

ฤดูหนาว เริ่มประมาณกลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งเป็นช่วงที่ มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดปกคลุมประเทศไทย อากาศโดยทั่วไปจะหนาวเย็นและแห้ง เดือนที่มีอากาศหนาวที่สุด คือ เดือนธันวาคมและมกราคม

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

จังหวัดกำแพงเพชรมีรูปแบบการปกครองเช่นเดียวกับจังหวัดอื่นในประเทศไทย โดยจะแบ่งเป็นสองลักษณะ คือ การปกครองส่วนภูมิภาค และการปกครองส่วนท้องถิ่น[5] สำหรับการปกครองส่วนภูมิภาคระดับ จังหวัดจะมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้ควบคุมดูแลการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัด โดยจังหวัดต่าง ๆ ประกอบด้วย "อำเภอ" ซึ่งมีนายอำเภอที่มาจากกาแต่งตั้งเป็นผู้มีอำนาจในการควบคุมดูแลท้องที่ของอำเภอนั้น ๆ แล้วในแต่ละอำเภอก็จะมี "ตำบล" ซึ่งมีกำนันเป็นผู้ตรวจตราความสงบเรียบร้อยของตำบล และแต่ละตำบลก็จะมี "หมู่บ้าน" ซึ่งมีผู้ใหญ่บ้านที่มาจากกาเลือกตั้งของประชาชนของท้องที่นั้น ๆ เป็นผู้ปกครองหมู่บ้านปกครองและมีหน้าที่ในการเลือกผู้ใหญ่บ้านด้วยตนเองขึ้นมาเป็นกำนัน

โดยจังหวัดกำแพงเพชรแบ่งเขตการปกครองส่วนภูมิภาคออกเป็น 11 อำเภอ 78 ตำบล 823 หมู่บ้าน

สำหรับการปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดกำแพงเพชรมีองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชรเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัด โดยมีนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเป็นผู้ใช้อำนาจในการสั่งการหรือกำหนดนโยบายเพื่อบริหารราชการภายในจังหวัด ซึ่งมาจากการเลือกตั้งโดยตรงของประชาชนในเขตจังหวัด และมีสมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดที่มาจากกาเลือกตั้งในแต่ละอำเภอเป็นผู้ถ่วงดุลอำนาจฝ่ายบริหาร นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชรคนปัจจุบัน คือ สุนทร รัตนกร จากกลุ่มกำแพงเพชรสามัคคี ซึ่งเข้าดำรงตำแหน่งภายหลังจากกาเลือกตั้งโดยตรง พ.ศ. 2563

ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นระดับเมืองหรือตำบลนั้น ได้แก่ "เทศบาล" และ "องค์การบริหารส่วนตำบล" ซึ่งเป็นการปกครองในรูปแบบกระจายอำนาจให้แก่ท้องถิ่น มีนายกเทศมนตรีหรือนายกองค์การบริหารส่วนตำบลที่มาจากกาเลือกตั้งตามชุมชนหรือหมู่บ้านเป็นผู้ควบคุมดูแลท้องที่ของเขตการปกครองนั้น ๆ โดยจังหวัดกำแพงเพชรมีเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลทั้งหมด 89 แห่ง ประกอบด้วยเทศบาลเมือง 3 แห่ง เทศบาลตำบล 22 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 64 แห่ง ซึ่งรายชื่อเทศบาลทั้งหมดแบ่งตามอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดกำแพงเพชร

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทยพบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดกำแพงเพชรมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 704,948 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.387 ต่อปี

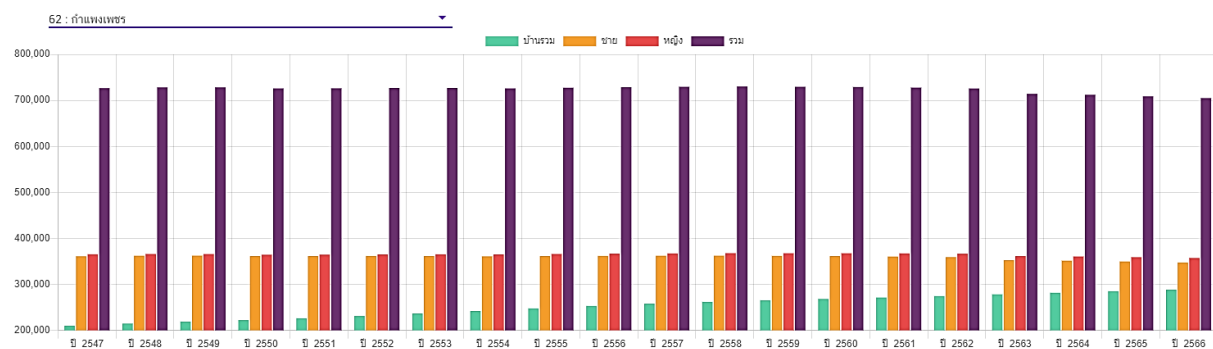
แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 347,579 คน และเป็นประชากรหญิง 357,369 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดกำแพงเพชร ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: ล้านคน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
0.73	0.73	0.73	0.729	0.728	0.726	0.714	0.712	0.709	0.705	-0.387%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดกำแพงเพชร

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดกำแพงเพชรมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 288,391 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.245 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดกำแพงเพชร ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: พันครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
258	262	266	268	271	275	278	282	285	288	1.245%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดกำแพงเพชรมีขนาดครัวเรือน 2.44 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.614 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดกำแพงเพชร ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: คน/ครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2.83	2.79	2.75	2.72	2.68	2.64	2.57	2.53	2.49	2.44	-1.614%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดกำแพงเพชร มีผลผลิตมวลรวมภายในรวมจังหวัด 110,844 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.003 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

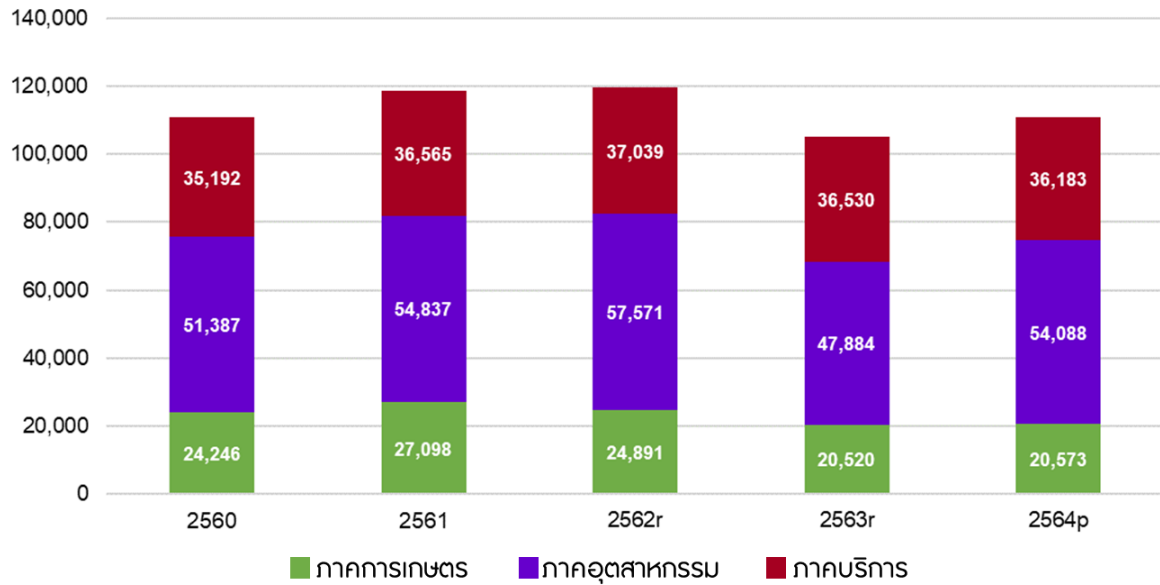
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดกำแพงเพชร ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
110,825	118,500	119,501	104,934	110,844	0.003

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)



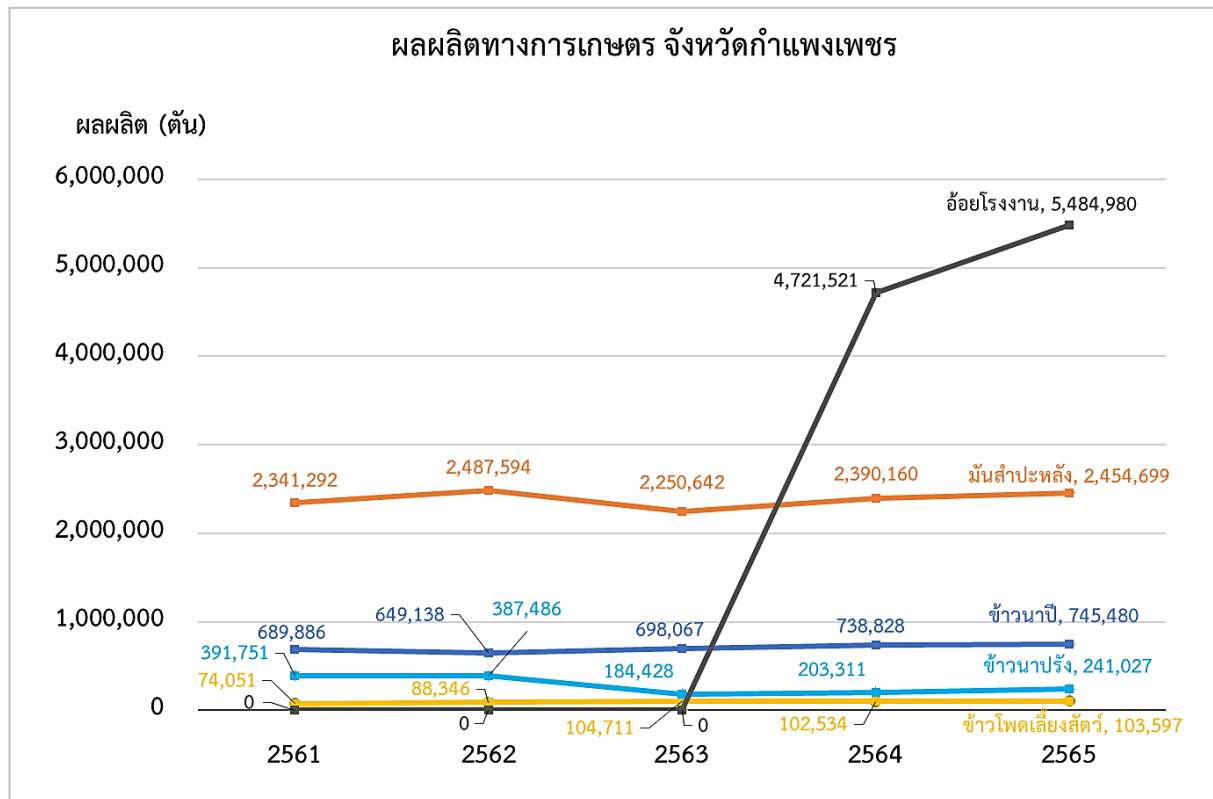
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดกำแพงเพชร แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

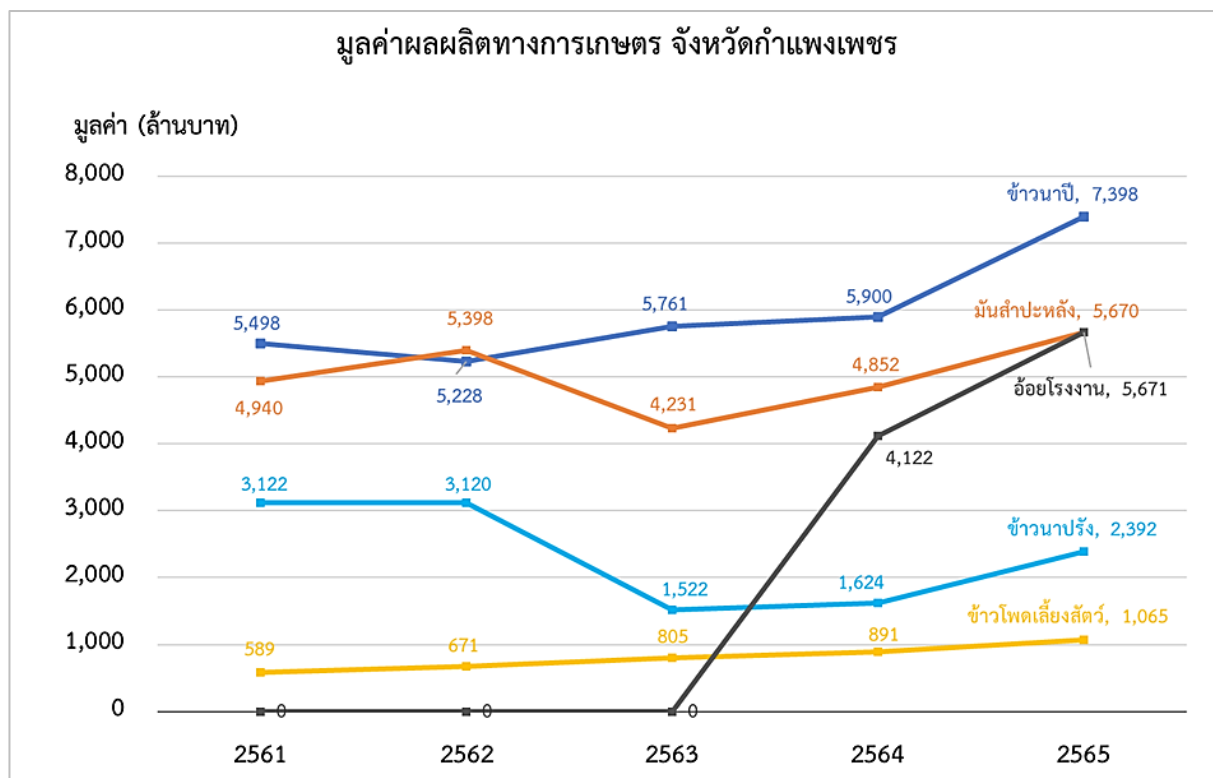
2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดกำแพงเพชร มีลักษณะภูมิประเทศตั้งอยู่ในเขตลุ่มน้ำปิง ลุ่มน้ำยม ลุ่มน้ำน่าน ลุ่มน้ำเจ้าพระยา และลุ่มน้ำสะแกกรัง มีพื้นที่ทางการเกษตร 3.30 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 61.34 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดกำแพงเพชรสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่

2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี 2562 พบว่า ภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 19.7 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 ของมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ อุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน พึ่งพาทรัพยากรในพื้นที่ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร แร่ดินขาว ไม้แปรรูป และอาศัยแรงงานเป็นหลัก อุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีสัดส่วนสูงที่สุดและขยายตัวต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 64.9 ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ และการผลิตสิ่งทอ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดกำแพงเพชร พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอื่นๆ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยานพาหนะ และอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อม ยานพาหนะและอุปกรณ์ แสดงดังตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

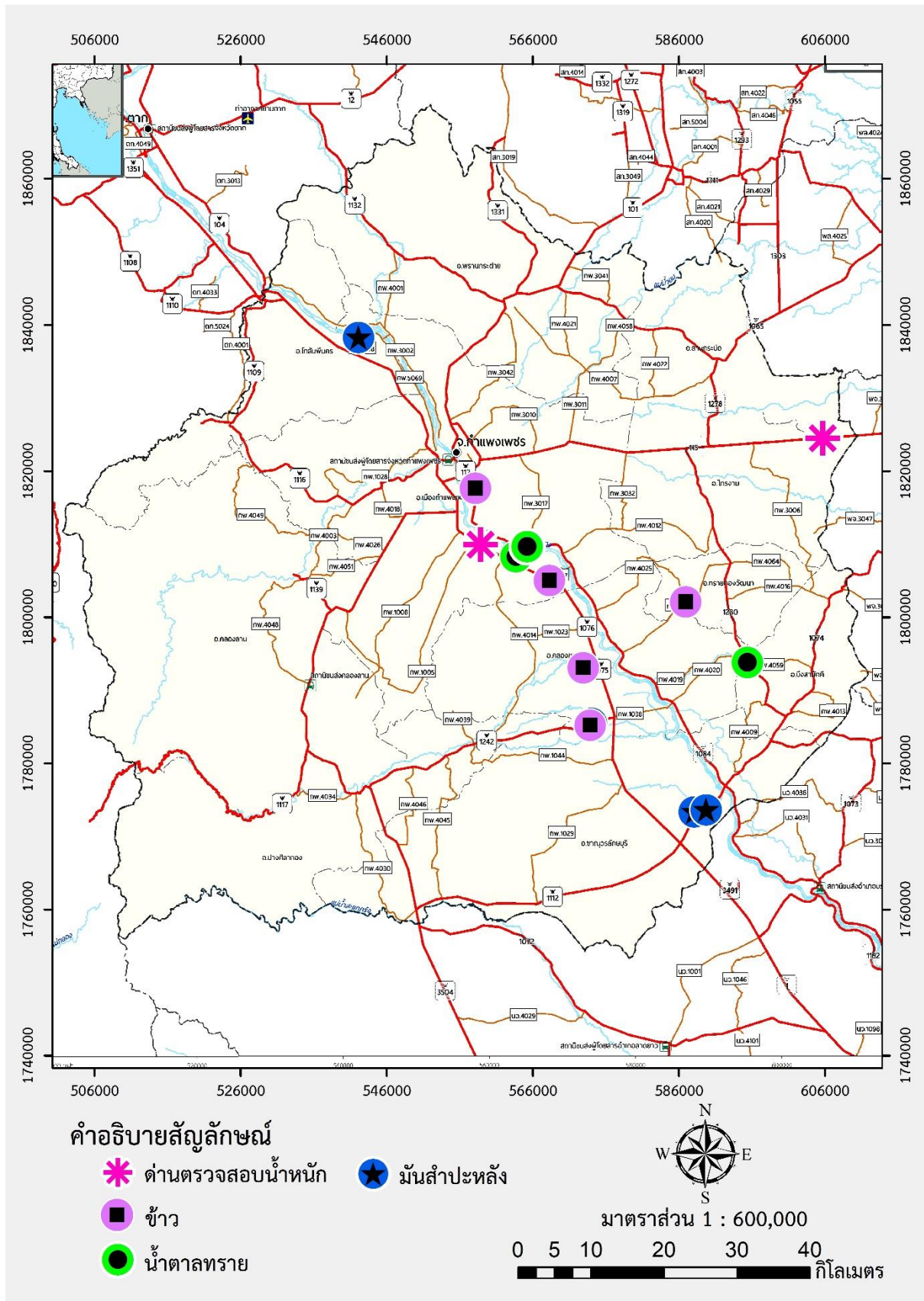
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ	15,419.95	1,614	111
2	อุตสาหกรรมเกษตร	7,657.92	2,147	242
3	อุตสาหกรรมอาหาร	7,598.60	1,358	46
4	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	4,563.36	159	4
5	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยานพาหนะ และอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อม ยานพาหนะและอุปกรณ์	786.23	259	14

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดกำแพงเพชรและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	370,857	93,311
ข้าวโพด	43,560	25,855
อ้อย	4,078,705	2,806,109
น้ำตาล	623,599	123,363
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	1,538,672	757,365



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดกำแพงเพชร
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

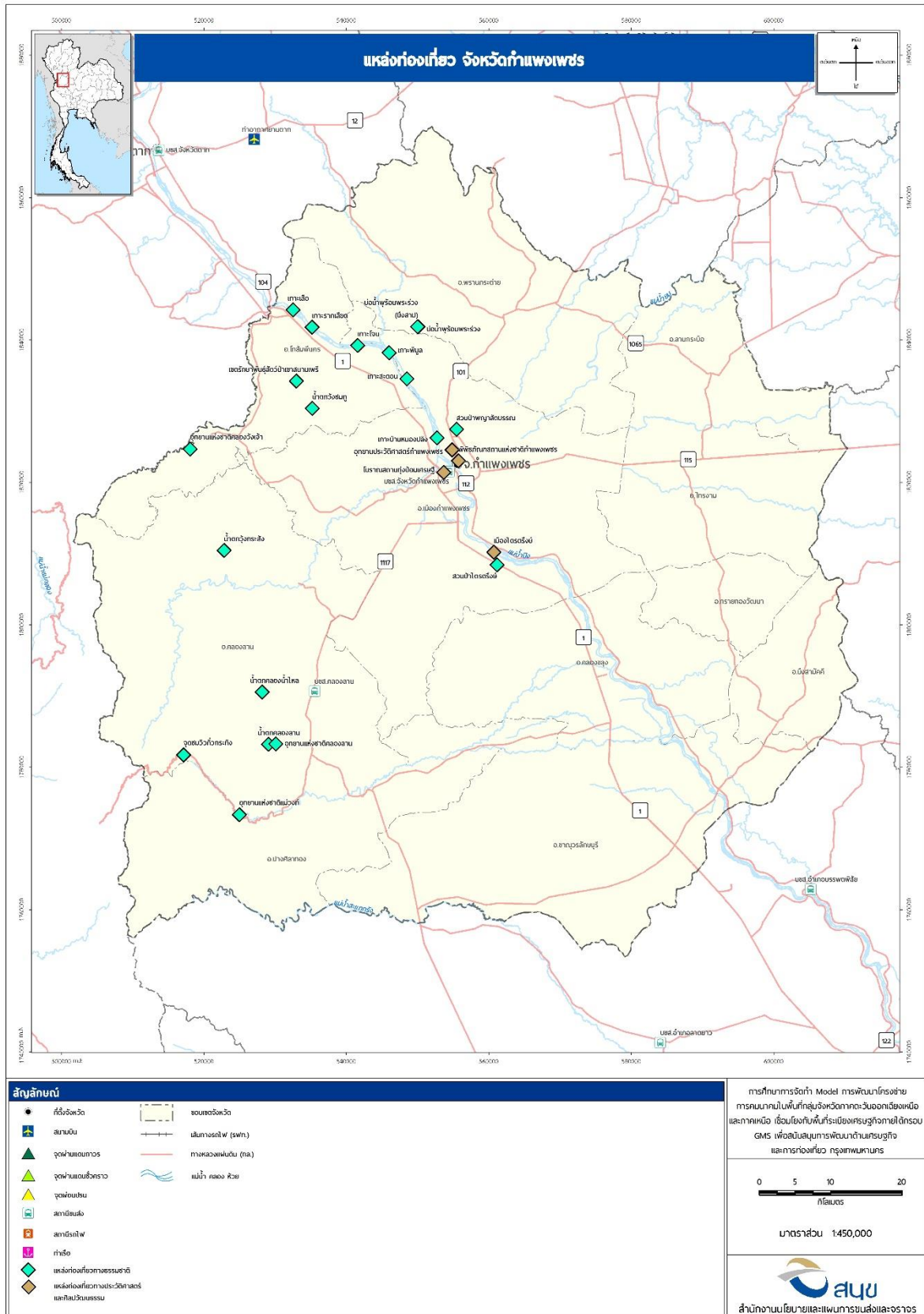
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชรซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมในระดับมรดกโลกต่อเนื่องกับมรดกโลก(ด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม)ในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชรจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม

บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดกำแพงเพชรเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์มรดกโลกด้านวัฒนธรรม โดยเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก มีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองกำแพงเพชร และมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- ชุมชนเก่าและเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์
- แหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรมได้แก่ เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวารในจังหวัดสุโขทัย และจังหวัดกำแพงเพชร
- ย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง ในจังหวัดกำแพงเพชร
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ได้แก่ อำเภอไทรงาม อำเภอลานกระบือ อำเภอรายทองวัฒนา อำเภอลองขลุง อำเภอบึงสามัคคี อำเภอขามเฒ่าและอำเภอรานกระต่าย จังหวัดกำแพงเพชร



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 465,836 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 275,412 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 190,424 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.93 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,187.77 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,308.20 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 850.68 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 859.38 ล้านบาท จำนวนห้อง 2,440 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 28.78 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 266,456 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 39.70

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดกำแพงเพชร ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	779,824	782,901	465,836	0.39%	-40.50%
ชาวไทย	756,419	759,513	460,456	0.41%	-39.37%
ชาวต่างประเทศ	23,405	23,388	5,380	-0.07%	-77.00%
จำนวนนักท่องเที่ยว	469,457	467,279	275,412	-0.46%	-41.06%
ชาวไทย	461,711	459,741	273,256	-0.43%	-40.56%
ชาวต่างประเทศ	7,746	7,538	2,156	-2.69%	-71.40%
จำนวนนักท่องเที่ยว	310,367	315,622	190,424	1.69%	-39.67%
ชาวไทย	294,708	299,772	187,200	1.72%	-37.55%
ชาวต่างประเทศ	15,659	15,850	3,224	1.22%	-79.66%
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.05	2.02	1.93	-1.46%	-4.46%
ชาวไทย	2.05	2.02	1.93	-1.46%	-4.46%
ชาวต่างประเทศ	2.32	2.29	2.65	-1.29%	15.72%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,279.91	1,315.83	1,187.77	2.81%	-9.73%
ชาวไทย	1,274.09	1,310.45	1,180.94	2.85%	-9.88%
ชาวต่างประเทศ	1,495.09	1,515.76	1,733.25	1.38%	14.35%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,421.15	1,466.02	1,308.20	3.16%	-10.77%
ชาวไทย	1,410.96	1,456.01	1,299.54	3.19%	-10.75%
ชาวต่างประเทศ	1,958.15	2,004.99	2,107.48	2.39%	5.11%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	841.04	865.72	850.68	2.93%	-1.74%
ชาวไทย	834.51	859.52	846.90	3.00%	-1.47%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	963.67	982.97	1,070.10	2.00%	8.86%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,631.70	1,660.01	859.38	1.74%	-48.23%
ชาวไทย	1,581.42	1,609.82	843.89	1.80%	-47.58%
ชาวต่างประเทศ	50.28	50.19	15.49	-0.18%	-69.14%
จำนวนห้อง	2,382	2,430	2,440	2.02%	0.41%
อัตราการเข้าพัก	49.42	47.69	28.78	-3.50%	-39.65%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	442,748	441,900	266,456	-0.19%	-39.70%
ชาวไทย	435,687	435,007	264,596	-0.16%	-39.17%
ชาวต่างประเทศ	7,061	6,893	1,860	-2.38%	-73.02%

หมายเหตุ: เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก
ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 823,564 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 5.44 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,679.17 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 27.18 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 25.53 ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 24.09 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 381,242 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 345,623 คน คิดเป็นร้อยละ 10.31

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดกำแพงเพชร ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	277,029	781,086	823,564	181.95%	5.44%
ชาวไทย	275,911	764,183	796,262	176.97%	4.20%
ชาวต่างประเทศ	1,118	16,903	27,302	1411.90%	61.52%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	476.31	1,320.28	1,679.17	177.19%	27.18%
ชาวไทย	474.44	1,288.27	1,617.14	171.53%	25.53%
ชาวต่างประเทศ	1.87	32.01	62.03	1611.76%	93.78%
อัตราการเข้าพัก	14.06	33.63	25.53	139.19%	-24.09%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	142,699	345,623	381,242	142.20%	10.31%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

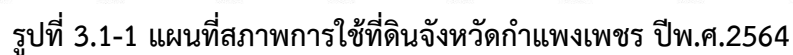
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

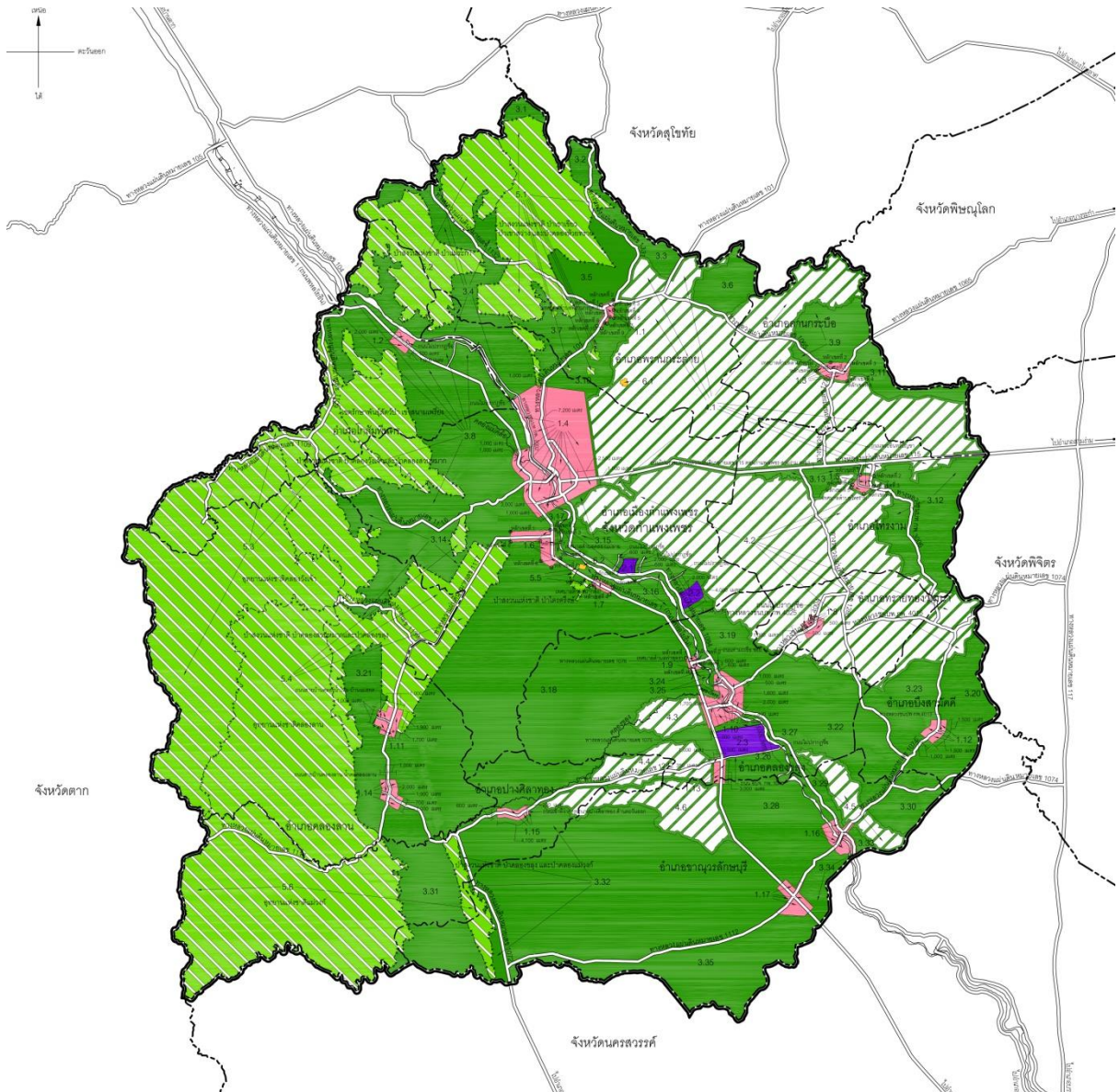
จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดกำแพงเพชรมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 3,653,775 ไร่ ร้อยละ 67.92 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 1,354,062 ไร่ ร้อยละ 25.16, พืชไร่ 1,953,846 ไร่ ร้อยละ 36.33 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดกำแพงเพชร พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	281,724	5.23
พื้นที่เกษตรกรรม	3,653,775	67.92
พื้นที่นา	1,354,062	25.16
พืชไร่	1,953,846	36.33
ไม้ยืนต้น	199,750	3.71
ไม้ผล	126,599	2.34
พืชสวน	5,811	0.11
ไร่มวนเวียน	2,462	0.05
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	5,325	0.11
พืชน้ำ	-	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	4,404	0.08
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	1,516	0.03
พื้นที่ป่าไม้	1,290,641	23.99
พื้นที่แหล่งน้ำ	98,652	1.84
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	54,889	1.02
รวม	5,379,681	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/KPT2564.htm





รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดกำแพงเพชร

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดกำแพงเพชร เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามระยะทางทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน 358 กิโลเมตร จังหวัดกำแพงเพชรมีพื้นที่ 8,607.5 ตารางกิโลเมตร มีการคมนาคมสะดวกเพียงทางเดียวคือ ทางรถยนต์ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดกำแพงเพชรอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 358 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่าง

ภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดกำแพงเพชร และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1** สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/เมียนมา) เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครและเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลางและมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดกำแพงเพชร คือ **ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้วยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดนครสวรรค์ และตากด้วย นอกจากนี้ยังมี**ทางหลวงหมายเลข 101** เชื่อมไปยังพื้นที่จังหวัดสุโขทัย และ**ทางหลวงหมายเลข 115** เชื่อมไปยังพื้นที่จังหวัดพิจิตร รายละเอียดดังนี้

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101** สายกำแพงเพชร-จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือ ด้านตะวันออก มีปลายทางทิศใต้บนถนนพหลโยธิน ในตำบลนครชุม อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร และมีปลายทางทิศเหนือที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น ในตำบลห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมต่อกับบ้านน้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี ประเทศลาว ระยะทางรวม 505.853 กิโลเมตร และในช่วงเด่นชัย ถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 13



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115** สายกำแพงเพชร – สากเหล็ก เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกำแพงเพชรกับจังหวัดพิจิตร สายทางเริ่มต้นที่แยกในเขตเทศบาลเมืองกำแพงเพชร อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร แล้วเริ่มต้นทางหลวงแผ่นดินที่กิโลเมตรที่ 3+600 และสิ้นสุดที่สี่แยกสากเหล็ก อำเภอสากเหล็ก จังหวัดพิจิตร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 103.641 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1001	101	น้ำดิบ - ค่ายประดู่	25.288
0112	100	ทางเลี้ยวเมืองกำแพงเพชร	16.064
1065	101	พราณกระต่าย - หนองกุลา	37.000
1072	201	เขาชนกัน - มอตะแบก	27.000
1072	202	มอตะแบก - คลองลาน	5.309
1074	101	สลกบาตร - หุ้งสนุ่น	23.094
1074	102	หุ้งสนุ่น - บึงบ้าน	21.421
1084	200	หาดชะอม - กำแพงเพชร	67.328
1109	100	วังเจ้า - โละโคะ	27.500
1112	101	สลกบาตร - บ่อถ้ำ	5.000
1112	102	บ่อถ้ำ - วังปลาอ้าว	33.937
1116	101	นครชุม - มอเจริญ	20.000
1116	102	มอเจริญ - หนองแดน	18.881
1117	100	คลองแม่ลาย - ช้องเย็น	93.000
1132	102	ลานทอง - พราณกระต่าย	29.950
1242	100	โค้งวิไล - เขาน้ำอุ่น	35.693
1278	100	วังพิกุล - ลานกระปือ	13.161
1280	100	หุ้งมหาชัย - ระหาน	42.469
1331	100	พราณกระต่าย - ลานไผ่	26.723
1375	100	หนองกระทุ่ม - ดงเย็น	11.050

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1074



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1116



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1117



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1132

รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบทหรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรที่สำคัญแสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	กพ.1028	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 459+550) - บ้านหนองบึงไก่อ	เมือง	21.786
2	กพ.1068	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 476+800) - บ้านท่าไม้แดง	โกสัมพีนคร, เมือง	7.600
3	กพ.3002	แยกทางหลวงหมายเลข 104 (กม.ที่ 24+100) - เทศบาลเมืองกำแพงเพชร	เมืองตาก, โกสัมพีนคร, เมือง	37.611
4	กพ.3010	แยกทางหลวงหมายเลข 112 (กม.ที่ 8+975) - บ้านสระแก้ว	เมือง	17.445
5	กพ.3017	แยกทางหลวงหมายเลข 115 (กม.ที่ 9+200) - บ้านโคกเหนือ	เมือง	16.667
6	กพ.3041	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 39+225) - บ้านคลองพิไกร	พรานกระต่าย	12.488
7	กพ.3042	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 8+700) - บ้านป่าแดงกลาง	เมือง, พรานกระต่าย	20.765

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
8	กพ.4001	แยกทางหลวงหมายเลข 1132 (กม.ที่ 17+800) - บ้านท่าไม้แดง	พวานกระต่าย, เมือง	11.585
9	กพ.4003	แยกทางหลวงหมายเลข 1116 (กม.ที่ 14+500) - บ้านสั๊กงาม	เมือง, คลองลาน	13.939
10	กพ.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 1278 (กม.ที่ 10+700) - บ้านนาถัง	ลานกระปือ, พวาน กระต่าย	34.092
11	กพ.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 1116 (กม.ที่ 9+600) - บ้านยางเลียง	เมือง	6.275
12	กพ.4021	แยกทางหลวงหมายเลข 1065 (กม.ที่ 1+500) - บ้านคุดปายาง	พวานกระต่าย	9.244
13	กพ.4026	แยกทางหลวงหมายเลข 1117 (กม.ที่ 12+900) - บ้านท่าเสากระโดง	เมือง	8.534
14	กพ.4048	แยกทางหลวงหมายเลข 1117 (กม.ที่ 36+900) - บ้านสั๊กงาม	คลองลาน	23.300
15	กพ.4049	แยกทางหลวงหมายเลข 1116 (กม.ที่ 32+100) - บ้านคลองไทร	เมือง, คลองลาน	24.474
16	กพ.4051	แยกทางหลวงหมายเลข 1117 (กม.ที่ 13+900) - บ้านสั๊กงาม	เมือง, คลองลาน	10.625
17	กพ.5069	แยกทางหลวงชนบท กพ.1068 (กม.ที่ 6+250) - เทศบาลตำบลนครชุม	โกสัมพีนคร, เมือง	17.678
18	กพ.6070	ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร	เมือง	5.210

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดกำแพงเพชรมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งตั้งอยู่ 243/24 ตำบลนครชุม อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมืองและรถโดยสารระหว่างจังหวัด



รูปที่ 3.2-5 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกำแพงเพชร

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดกำแพงเพชร มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ อาทิ รถสองแถวรับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้าง ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-6 รถสองแถวและรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดกำแพงเพชรมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองกำแพงเพชร หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดกำแพงเพชร - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดกำแพงเพชร และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดกำแพงเพชร โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดกำแพงเพชรในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองกำแพงเพชร จำนวน 1 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองกำแพงเพชร (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
3	ตลาดนครชุม - ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน กำแพงเพชร - โรงพยาบาลกำแพงเพชร	n/a

ที่มา: Government Data Catalog

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดกำแพงเพชร - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดกำแพงเพชรมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองกำแพงเพชร แบ่งออกเป็น 2 สาย คือ สาย 9 และ 94 มีรายละเอียดเส้นทางการเดินทางดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดกำแพงเพชร - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
9	กรุงเทพฯ - คลองลาน	n/a
94	กรุงเทพฯ - กำแพงเพชร (ข)	n/a
94	กรุงเทพฯ - บ้านสลกบาตร	n/a
94	กรุงเทพฯ - ขามเฒ่าลักขบุรี	n/a

ที่มา: Government Data Catalog

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดกำแพงเพชร

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองกำแพงเพชร - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองกำแพงเพชรเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 5 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางเดินทางและช่วงการเดินทางออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินทางดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารระหว่างเมืองกำแพงเพชร – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
130	กำแพงเพชร - สุโขทัย	n/a
130	กำแพงเพชร - สุโขทัย	n/a
185	กำแพงเพชร - พิจิตร - สากเหล็ก	n/a
193	กำแพงเพชร - พิษณุโลก	n/a
642	กำแพงเพชร - วังเจ้า - ตาก	n/a
693	กำแพงเพชร - บ้านหนองแดน	n/a
693	กำแพงเพชร - วังเจ้า (ข)	n/a

ที่มา: Government Data Catalog

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดกำแพงเพชร

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดกำแพงเพชร (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 25 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดกำแพงเพชร โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1111	กำแพงเพชร - สกลนคร	n/a
1112	กำแพงเพชร - ลานกระบือ	n/a
2190	สกลนคร - ปางมะค่า	n/a
2198	กำแพงเพชร - คลองลาน	n/a
2245	สกลนคร - บ้านบึงบ้าน	n/a
2245	สกลนคร - ขามวรุณบุรี	n/a
2266	กำแพงเพชร - บ้านเขาชนกัน	n/a

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2311	ไทรงาม - บ้านสลกบาตร	n/a
2403	กำแพงเพชร - บ.ปางขนุน	n/a
2403	กำแพงเพชร - โป่งน้ำร้อน	n/a
2404	กำแพงเพชร - ไทรงาม	n/a
2405	กำแพงเพชร - บ้านป่าพุทรา	n/a
2406	กำแพงเพชร - บ้านคลองน้ำไหล	n/a
2529	บ้านโคกวิไล - คลองลาน	n/a
2530	กำแพงเพชร - คลองขลุง	n/a
2531	กำแพงเพชร - พรานกระต่าย	n/a
2532	สลกบาตร - บ้านวังตาช่วย	n/a
2533	บ้านโคกไผ่ - บ้านวังหัวแหวน	n/a
2535	กำแพงเพชร - บ้านตาตทองเจริญ	n/a
2536	กำแพงเพชร - บ้านลานทอง	n/a
2537	กำแพงเพชร - ลานกระบือ	n/a
2538	คลองลาน - ตลาดท่ามะเขือ	n/a
2539	พรานกระต่าย - บ้านบางลาด	n/a
2539	พรานกระต่าย - บ้านปungนกกุง	n/a
2539	พรานกระต่าย - บ้านลานไผ่	n/a
2664	กำแพงเพชร - บ้านหนองเตาอิฐ	n/a
2665	ไทรงาม - ทราญทองวัฒนา - ขาณุวรลักษบุรี	n/a
2666	ไทรงาม - ขาณุวรลักษบุรี	n/a

ที่มา: Government Data Catalog

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล

4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

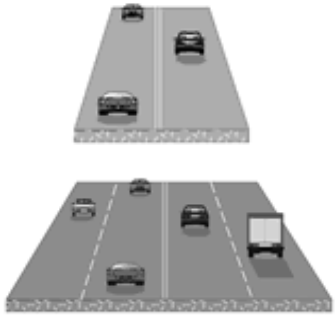
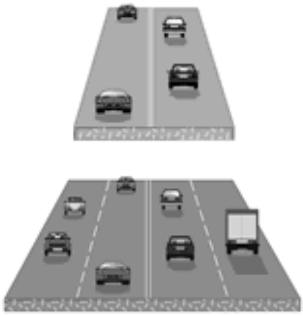
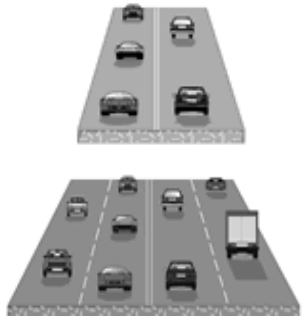
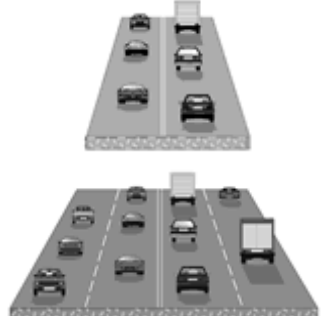
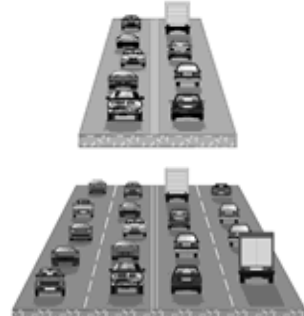
จังหวัดกำแพงเพชรมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2-9 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึงอัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่า

สามารถเล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 – 0.60	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 – 0.70	กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 – 0.80	กระแสจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 – 0.90	กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 – 1.00	กระแสจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

ที่มา: Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994)

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

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

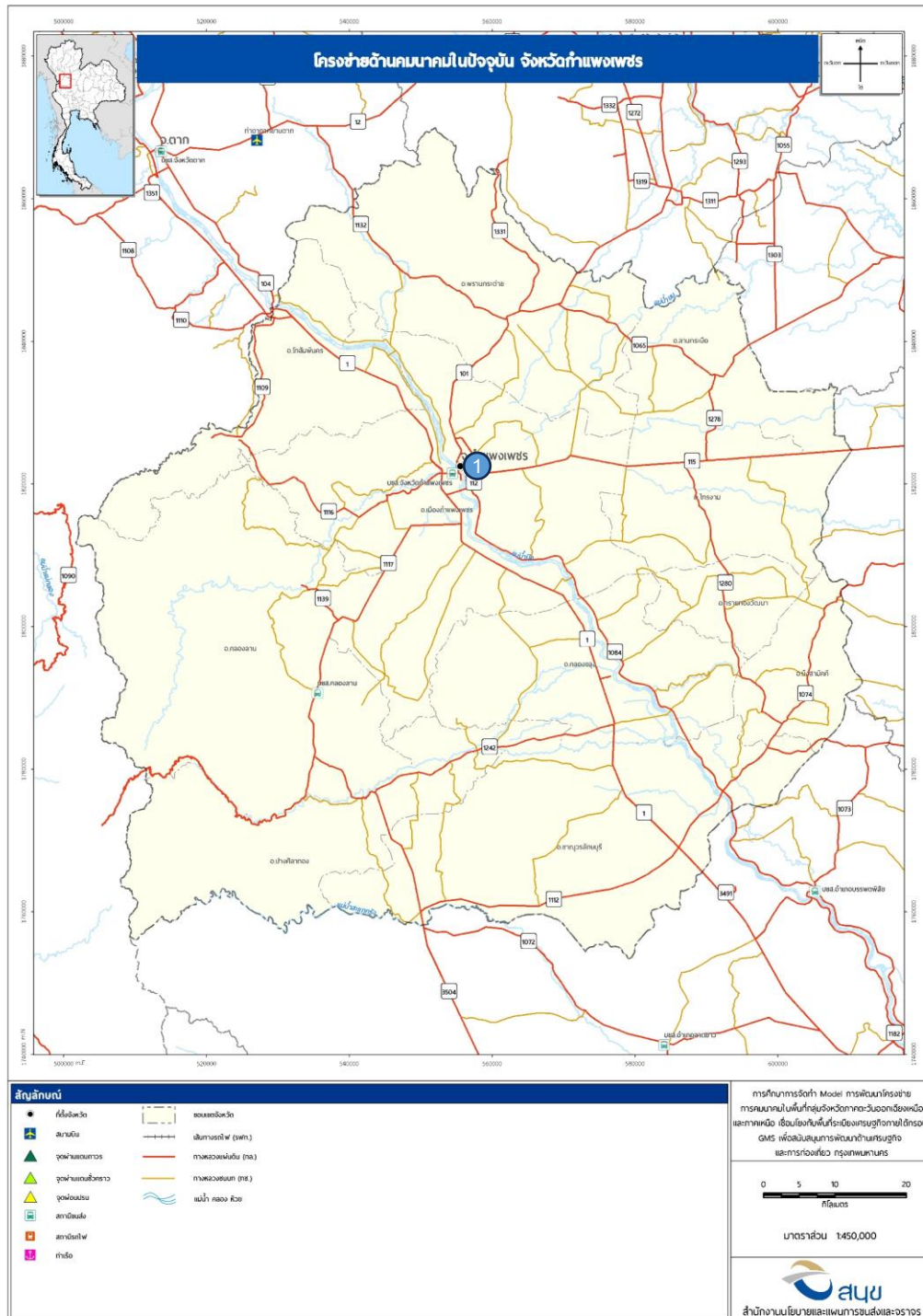
รูปที่ 3.2-9 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดกำแพงเพชรส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณ
จราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 1 สายทาง
ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	112	6+500	ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร	ต.ในเมือง อ.เมือง	LOS = E

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-10 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

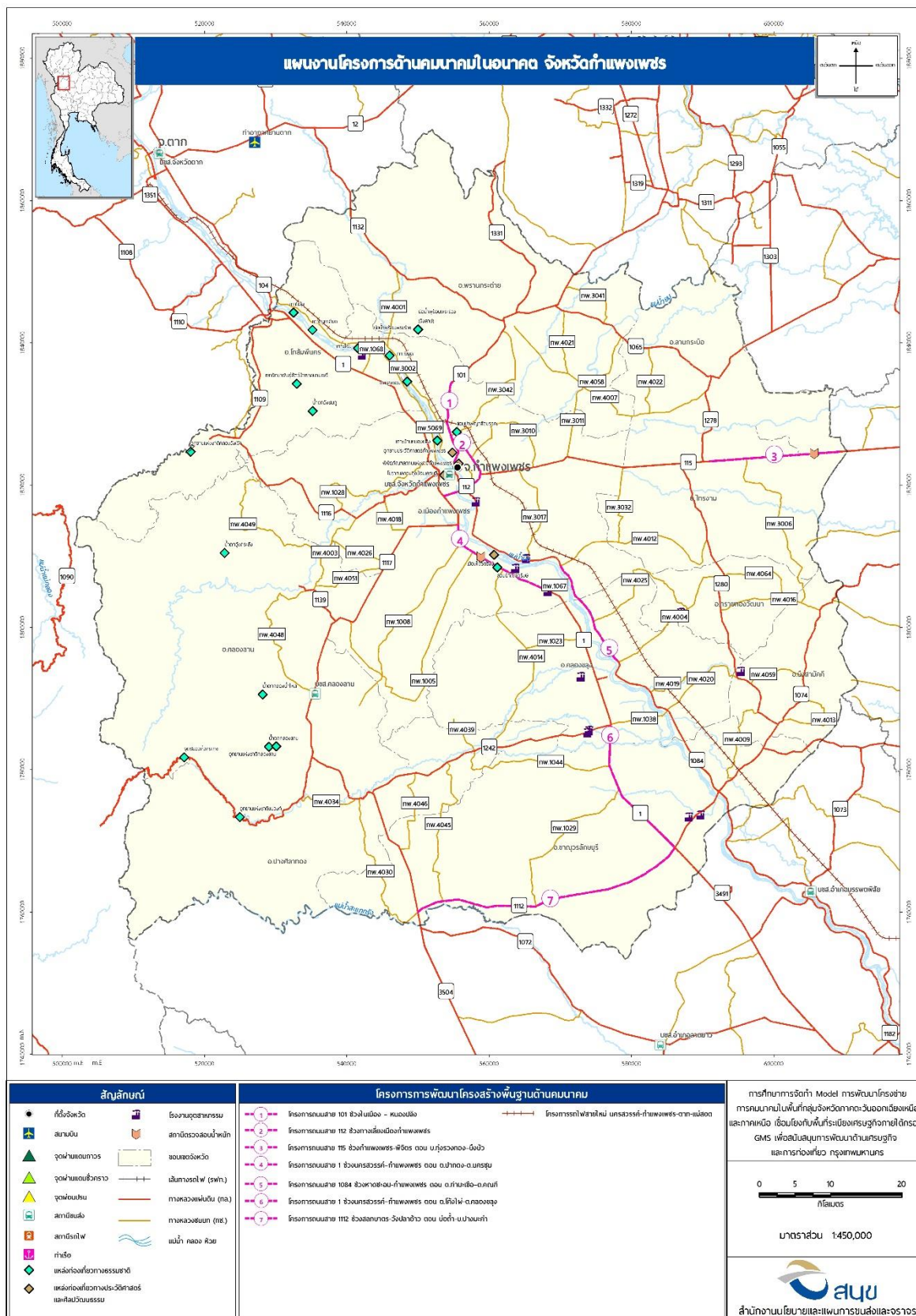
■ งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	101	ในเมือง – หนองปลิง	4.500	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	112	ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร	13.064	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	115	กำแพงเพชร - พิจิตร ตอน บ.ทุ่งรวงทอง – บึงบัว	9.215	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ – กำแพงเพชร ตอน ต.ปากดง - ต.นครชุม	12.500	เพิ่มช่องจราจร 4 เป็น 6	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	1084	หาดชะอม - กำแพงเพชร ตอน ต.ท่ามะเขือ – ต.คณฑี	13.140	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	1	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ – กำแพงเพชร ตอน ต.โค้งไผ่ - ต.คลองขลุง	8.000	เพิ่มช่องจราจร 4 เป็น 6	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	1112	สลกบาตร - วังปลาอ้าว ตอน บ่อถ้ำ - บ.ปางมะค่า	27.475	ปรับมาตรฐานทางขึ้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-11 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	กพ.3002	แยก ทล.104 เทศบาลเมืองกำแพงเพชร อ.โกสัมพีนคร จ.กำแพงเพชร	5.93	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
2	กพ.4007	แยก ทล.1278 - บ.นาถัง อ.พรานกระต่าย จ.กำแพงเพชร	4.687	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
3	กพ.3006	แยก ทล.115 - บ.มาบมะตั้น อ.ไตรงาม จ.กำแพงเพชร	3.975	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
4	กพ.4020	แยก ทล.1084 - บ.มาบไผ่ อ.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร	4.68	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
5	-	สะพานข้ามคลองปลาร้า อ.ทรายทองวัฒนา จ.กำแพงเพชร	0.030	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ในปัจจุบันยังไม่มีโครงการคมนาคมทางรางในจังหวัดกำแพงเพชรเนื่องจากจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีแนวเส้นทางรถไฟผ่าน โดยการเดินทางไปยังจังหวัดกำแพงเพชรด้วยระบบรางสามารถเดินทางไปยังจังหวัดใกล้เคียงแล้วเดินทางต่อทางถนนไปยังจังหวัดกำแพงเพชรได้

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดกำแพงเพชรไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟจังหวัดพิจิตรได้ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 96 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115 มายังตัวจังหวัดกำแพงเพชรได้

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

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 3.2-11 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 - 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) สายมาตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตรัง ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านน้ำร้อน 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 - อุตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

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

- **โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์**

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตากแม่สอด เป็นการศึกษาความเหมาะสมออกแบบแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เป็นรางคู่ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 3 จังหวัด คือ นครสวรรค์ กำแพงเพชร และตาก ที่ผ่านมามีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร เศรษฐกิจและการเงิน และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ควบคู่ไปกับการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ในภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำทุกความเห็นมาพัฒนาโครงการจนนำมาสู่ผลการศึกษาดังนี้

แนวเส้นทางโครงการระยะทางรวมประมาณ 256 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง ตามลักษณะภูมิประเทศ ประกอบด้วยช่วงที่ 1 จากจังหวัดนครสวรรค์-กำแพงเพชร-อำเภอเมือง จังหวัดตาก เบื้องต้นได้กำหนดแนวเส้นทางไว้ 3 แนวเส้นทาง จากผลการศึกษาพบว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากมีการเวนคืนพื้นที่น้อย ราคาค่าก่อสร้างถูก เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมน้อย ขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางที่คาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าปริมาณมากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางเริ่มจากสถานีรถไฟนครสวรรค์ ผ่านจังหวัดกำแพงเพชร และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่อำเภอเมืองตาก รวมระยะทาง 187.90 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟทั้งหมด 24 สถานี

สำหรับช่วงที่ 2 จากอำเภอเมือง - อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เบื้องต้นได้มีการกำหนดแนวเส้นทางไว้ 3 แนวเส้นทาง ผลการศึกษาระบุว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากพื้นที่ในช่วงที่สองส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เขาสูงชัน จำเป็นต้องมีการเจาะอุโมงค์ ซึ่งทางเลือกที่ 1 นี้มีระยะทางของโครงสร้างอุโมงค์สั้นที่สุด และมีจำนวนทางโค้งน้อย มีค่าก่อสร้างที่ถูก และผ่านพื้นที่อ่อนไหวน้อยที่สุด โดยจุดเริ่มต้นของโครงการอยู่ที่อำเภอเมืองตากแล้วจะไปตามไหล่เขามุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกสู่อำเภอแม่สอด ในช่วง 2 นี้มี 5 สถานี รวมระยะทาง 68.50 กิโลเมตร รวมระยะทางโครงการทั้งสิ้น 256 กิโลเมตร ประกอบด้วย สถานีทั้งหมด 29 สถานี แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง 1 เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 160 กม./ชม.



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-12 เส้นทางรถไฟแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีท่าอากาศยาน แต่สามารถเดินทางไปยังท่าอากาศยานพิษณุโลก และเดินทางมายังจังหวัดกำแพงเพชรทางถนนได้ โดยมีระยะห่างจากท่าอากาศยานพิษณุโลกถึงอำเภอเมืองกำแพงเพชร 114 กิโลเมตร โดยเดินทางตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดกำแพงเพชรมีแม่น้ำปิงไหลผ่านเป็นระยะทางยาวประมาณ 104 กิโลเมตร มีแหล่งน้ำธรรมชาติในลักษณะของแม่น้ำลำคลอง หนองและบึง โดยแบ่งแหล่งน้ำได้สองกลุ่มน้ำ คือ กลุ่มน้ำปิง และกลุ่มน้ำยม กลุ่มน้ำปิงเป็นบริเวณที่รับน้ำที่มีสันปันน้ำล้อมรอบ เมื่อฝนตกน้ำฝนไหลลงสู่ทางน้ำและบึงในบริเวณต่าง ๆ แล้วจึงไหลลงสู่แม่น้ำปิง ประกอบด้วยพื้นที่รับน้ำต่าง ๆ รวมพื้นที่ประมาณ 5,956 ตารางกิโลเมตร กลุ่มน้ำยมในเขตจังหวัดกำแพงเพชรมีพื้นที่ประมาณ 1,862 ตารางกิโลเมตร ลำน้ำต่าง ๆ จะไหลไปบรรจบแม่น้ำยม มีระดับความสูงประมาณ 78 เมตร จากระดับน้ำทะเล พื้นที่เอียงไปตามแนวรูปพัดจากตำแหน่งสูงสุดที่อำเภอเมืองฯ ต่ำสุด 46 เมตร น้ำที่ล้นท่วมฝั่งแม่น้ำปิงในอดีตจึงไหลไปลงแม่น้ำยม

จังหวัดกำแพงเพชรมีแม่น้ำลำคลอง หนองและบึงในการใช้ประโยชน์อย่างอื่น เช่น กิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ ในช่วงเทศกาล จังหวัดกำแพงเพชรนั้นไม่มีการสัญจรทางน้ำ โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม



รูปที่ 3.2-13 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำในช่วงเทศกาลสงกรานต์

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดกำแพงเพชรในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ดังตารางที่ 3.2-12

ตารางที่ 3.2-12 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักลานกระบือ	กำแพงเพชร	ลานกระบือ	ขาเข้า
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	เมืองกำแพงเพชร	ขาเข้า
3	สถานีตรวจสอบน้ำหนักกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	เมืองกำแพงเพชร	ขาออก

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดกำแพงเพชร

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

แหล่งเกษตรปลอดภัย พลังงานทดแทน และท่องเที่ยวมรดกโลกทางวัฒนธรรม และธรรมชาติ

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 ต่อปี (คำนวณจากค่าฐานปี 2562 เท่ากับ 119,599 ล้านบาท)
- ประชากรที่อยู่ใต้เส้นความยากจนไม่เกินร้อยละ 3.35 (คำนวณจากค่าฐานในปี 2562 มีค่าร้อยละ 3.35)

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : สร้างมูลค่าเพิ่มในการผลิต การแปรรูป การตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัย และพลังงานทดแทนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาการบริหารจัดการท่องเที่ยวมรดกโลกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและวิถีชุมชนเพื่อยกระดับมาตรฐานสู่สากล

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสังคมที่เข้มแข็ง และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 สร้างมูลค่าเพิ่มในการผลิต การแปรรูป การตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัย และพลังงานทดแทนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มศักยภาพการผลิตด้วยการพัฒนาแหล่งน้ำ และพื้นที่การเกษตรรองรับภาคเกษตรและอุตสาหกรรม แผนงานที่ 2 ส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทน แผนงานที่ 3 พัฒนาศักยภาพการแปรรูปสินค้าเกษตรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี แผนงานที่ 4 ส่งเสริมและพัฒนาช่องทางการตลาดเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาศักยภาพและปัจจัยพื้นฐานรองรับการเกษตรเกษตรปลอดภัย และอุตสาหกรรม 2. ส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและใช้พลังงานทดแทนจากทรัพยากรธรรมชาติ ผลผลิต และวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร 3. สร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าเกษตร เกษตรแปรรูป และผลิตภัณฑ์ชุมชน ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี 4. ส่งเสริมการตลาด และประชาสัมพันธ์สินค้าเกษตรปลอดภัย เกษตรแปรรูป และผลิตภัณฑ์ชุมชน ผ่านช่องทางที่หลากหลายทั้งในและต่างประเทศ	1. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ต่อปี 2. จำนวนแปลงที่ผ่านการรับรองมาตรฐานเกษตรปลอดภัย (GAP) 500 แปลง 3. จำนวนผู้ผลิตและผู้ใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น 20 แห่งต่อปี 4. มูลค่าการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP ของวิสาหกิจชุมชนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาการบริหารจัดการท่องเที่ยวมรดกโลกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและวิถีชุมชนเพื่อยกระดับมาตรฐานสู่สากล	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ปรับปรุงพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยว
---	---

	แผนงานที่ 2 พัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและวิถีชุมชน แผนงานที่ 3 สร้างมูลค่าเพิ่มแก่การท่องเที่ยวและบริการที่มีอัตลักษณ์ในเชิงพื้นที่ แผนงานที่ 4 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการการท่องเที่ยว แผนงานที่ 5 พัฒนาผลิตภัณฑ์ การตลาด และการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกและแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยว และเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกและแหล่งท่องเที่ยวอื่นที่มีศักยภาพและวิถีชุมชน - พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและสร้างสรรค์ด้วยอัตลักษณ์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม - บริหารจัดการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความเข้มแข็งของบุคลากรและผู้ประกอบการท่องเที่ยว - พัฒนาผลิตภัณฑ์ การตลาด และการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 (เฉลี่ย 5 ปี ใน ปี พ.ศ. 2566 - 2570) - จำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาตามเกณฑ์มาตรฐานการท่องเที่ยว 1 แห่งต่อปี - จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 (เฉลี่ย 5 ปี ในปี พ.ศ. 2566 - 2570)

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสังคมที่เข้มแข็ง และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาศักยภาพโครงสร้างและสาธารณูปโภคพื้นฐานรองรับเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดี แผนงานที่ 2 เสริมสร้างความเข้มแข็งทางสังคมตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แผนงานที่ 3 พัฒนาการให้บริการสาธารณสุขอย่างมีประสิทธิภาพ แผนงานที่ 4 พัฒนาการให้บริการทางการศึกษาอย่างมีคุณภาพและมาตรฐาน แผนงานที่ 4 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคพื้นฐาน และเส้นทางคมนาคมรองรับการขยายตัวของ เศรษฐกิจและชุมชน	ร้อยละ 90 ของครัวเรือนที่ตกเกณฑ์ จปฐ. สามารถผ่านเกณฑ์ได้

2. พัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างความเข้มแข็งของคน ชุมชน และสถาบันครอบครัว เพื่อลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม ภายใต้หลัก ศาสนา วัฒนธรรม และปรัชญาของเศรษฐกิจ พอเพียง รวมทั้งสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 3. เสริมสร้างให้ประชาชนมีสุขภาพดีที่เหมาะสมกับวัย โดยเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทาง สุขภาพ และการ ป้องกันควบคุมโรคอุบัติการณ์ใหม่ และอุบัติการณ์ซ้ำ 4. ยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ โดยเน้นการ พัฒนาคุณภาพการศึกษาขั้นพื้นฐาน 5. รักษาและฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยฟื้นฟูป่าเสื่อมโทรมควบคู่กับป้องกัน แก้ไขปัญหา การบุกรุกทำลายพื้นที่ป่า บริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ลด มลพิษ ตลอดจนบริหารจัดการเพื่อลดความ เสี่ยงด้าน ภัยพิบัติธรรมชาติ	2. ค่าเฉลี่ยคะแนน O-net มัธยมศึกษาตอนปลายสูงกว่า 35.20 คะแนน 3. จำนวนหมู่บ้านที่มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดใน ระดับรุนแรงเมื่อเทียบกับหมู่บ้านทั้งหมด ไม่เกินร้อยละ 8 (เฉลี่ย 5 ปี ในปี พ.ศ. 2566 - 2570) 4. ร้อยละ 70 ของขยะมูลฝอยชุมชนได้รับการจัดการอย่าง ถูกต้อง
--	---

4.4 เป้าประสงค์

1. เสริมสร้างศักยภาพภาคเกษตรทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพให้ปลอดภัย และสามารถแข่งขันได้
2. ส่งเสริมการผลิตพลังงานทดแทนจากทรัพยากรธรรมชาติ พืช และวัสดุเหลือใช้ภาคการเกษตร และ ภาคครัวเรือนอย่างมีประสิทธิภาพ
3. พัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ เชื่อมโยงกับวิถีชุมชนและ แหล่งท่องเที่ยวอื่น เพื่อยกระดับมาตรฐานสู่สากล
4. พัฒนาความรู้ทักษะของประชาชนให้สามารถประกอบอาชีพ มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีส่วนร่วม ในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความยั่งยืน และสามารถ ปรับตัวรองรับบริบทการเปลี่ยนแปลง ได้อย่างเหมาะสม

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : สร้างมูลค่าเพิ่มในการผลิต การแปรรูป การตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัย และพลังงานทดแทนด้วย นวัตกรรมและเทคโนโลยี		
1.1	พัฒนาแหล่งน้ำ ระบบชลประทาน และระบบขนส่งทางการเกษตร	545,320,190.00
1.2	ส่งเสริมและพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย พืชเศรษฐกิจ และพืชอัตลักษณ์ ตามศักยภาพของพื้นที่ (Zoning)	70,750,000.00
1.3	พัฒนาศักยภาพการแข่งขันของเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกร	17,500,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
1.4	ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีพลังงานทดแทนในกระบวนการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร	15,372,750.00
1.5	พัฒนานวัตกรรมการผลิตพลังงานทดแทน	2,764,000.00
1.6	เพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตร	56,000,000.00
1.7	ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีทางการเกษตรเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน	7,625,000.00
1.8	ส่งเสริมการตลาดและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ	51,230,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาการบริหารจัดการท่องเที่ยวมรดกโลกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและวิถีชุมชนเพื่อยกระดับมาตรฐานสู่สากล		
2.1	ปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว	222,593,596.00
2.2	พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยว	90,000,000.00
2.3	พัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว	602,000,000.00
2.4	ส่งเสริมอัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	43,500,000.00
2.5	สร้างกิจกรรมรองรับการท่องเที่ยว	66,000,000.00
2.6	เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการการท่องเที่ยว	6,250,000.00
2.7	พัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	10,000,000.00
2.8	พัฒนาช่องทางการตลาดท่องเที่ยวเชิงรุก	27,750,000.00
2.9	ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว	6,600,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสังคมที่เข้มแข็ง และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน		
3.1	ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมให้ได้มาตรฐาน	1,554,117,000.00
3.2	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับระบบขนส่งทางราง	20,000,000.00
3.3	พัฒนาระบบประปาหมู่บ้านเพื่อการอุปโภคบริโภค	50,000,000.00
3.4	เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันตลิ่งพัง	312,865,000.00
3.5	ขับเคลื่อนการพัฒนาตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงและแนวพระราชดำริ	174,250,000.00
3.6	เสริมสร้างชุมชนและครอบครัวเข้มแข็ง	73,760,000.00
3.7	เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	40,900,000.00
3.8	พัฒนาศักยภาพแรงงานและความปลอดภัยในการทำงาน	20,035,000.00
3.9	พัฒนาคุณภาพบริการด้านอาชีวอนามัย	6,378,900.00
3.10	พัฒนาคุณภาพการศึกษาของจังหวัดกำแพงเพชรสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน	25,892,500.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
3.11	สร้างความเข้มแข็งในการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม	137,100,000.00
3.12	อนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่ากำแพงเพชร	5,000,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 มีพื้นที่ชลประทานเหมาะแก่การทำเกษตรกรรม โดยมีแม่น้ำปิงรับน้ำต้นทุนจากเขื่อนภูมิพล ส่งผลให้พื้นที่ฝั่งตะวันออกของจังหวัดเหมาะแก่การทำเกษตรกรรม มีพื้นที่ชลประทานจำนวน 1,478,607 ไร่ สามารถรองรับการผลิตภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตร
- S2 เป็นแหล่งผลิตข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ รวมประมาณ 10 ล้านตัน/ปี โดยเฉพาะมันสำปะหลังสามารถผลิตได้ถึง 2,251,642 ตัน มากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ นอกจากนี้ยังมีกล้วยไข่เป็นพืชอัตลักษณ์ (GI) ประจำจังหวัด
- S3 มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรเป็นจำนวนมาก สามารถรองรับผลผลิตทางการเกษตรภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงได้อย่างพอเพียง โดยมีลานตากมัน 149 แห่ง พื้นที่ลานตากประมาณ 4,000 ไร่ รองรับผลผลิตได้ประมาณ 20,000 ตัน/วัน มีผู้ประกอบการโรงงานผลิตแป้งมัน จำนวน 10 แห่ง รองรับผลผลิตได้ประมาณ 5,450 ตัน/วัน
- S4 เป็นแหล่งวัตถุดิบสำคัญในการผลิตพลังงานทดแทน ได้แก่ วัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร อาทิ แกลบ ชานอ้อย ชังข้าวโพด เหง้ามันสำปะหลัง สามารถนำไปผลิตเป็นกระแสไฟฟ้า โดยปัจจุบันมีโรงไฟฟ้าชีวมวล 13 แห่ง มีกำลังการผลิตรวม 183.69 MW มีโรงไฟฟ้าที่ผลิตจากก๊าซชีวภาพ 10 แห่ง มีกำลังการผลิตรวม 21.477 MW นอกจากนี้ยังมีโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ 7 แห่ง มีกำลังการผลิตรวม 37.3171 MW และ ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิงของจังหวัดต่ำกว่าค่ากลางของประเทศ
- S5 เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และธรรมชาติที่โดดเด่น เช่น อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ที่ได้รับการพิจารณาคัดเลือกจากองค์การศึกษาวิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ให้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติคลองลาน อุทยานแห่งชาติแม่วงก์ และอุทยานแห่งชาติคลองวังเจ้า
- S6 มีผลิตภาพแรงงานอยู่ในเกณฑ์ที่สูง โดยผลิตภาพแรงงานของจังหวัดเท่ากับ 170,607 บาท/คน สูงกว่าค่ากลางของประเทศที่ 121,328 บาท/คน เนื่องจากผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ขนาดกลางและขนาดใหญ่ในจังหวัดมีศักยภาพสูงและให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และ การพัฒนาศักยภาพแรงงานเพื่อเพิ่มผลผลิต
- S7 พื้นที่ป่าอนุรักษ์มีความอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพสูง (Biodiversity) โดยเฉพาะในเขตอุทยานแห่งชาติทั้ง 3 แห่ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ

ผืนป่าตะวันตก (Western Forest Complex) ที่เป็นพื้นที่คุ้มครองที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอยู่ระหว่างการผนวกเป็นพื้นที่มรดกโลกทางธรรมชาติร่วมกับเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง จังหวัดอุทัยธานี

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 พื้นที่ผืนป่าตะวันตกเป็นที่ลาดเชิงเขา ไม่สามารถสร้างแหล่งกักเก็บน้ำ ประชาชนในพื้นที่ประสบภัยแล้งน้ำเพื่อการเกษตรกรรมมีไม่เพียงพอ เสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัยน้ำป่าไหลหลาก และขาดการบริหารจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพในพื้นที่การเกษตรทั้งจังหวัด
- W2 พื้นที่เพาะปลูกกล้วยไข่ซึ่งเป็นผลไม้อัตลักษณ์ของจังหวัดลดลง เนื่องจากความทนทานต่อสภาพแวดล้อมลดลงและขาดตลาดรองรับ รวมทั้งปริมาณและคุณภาพของผลผลิตยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานการส่งออก
- W3 ขาดการวางแผนทางการเกษตรอย่างเป็นระบบ เกษตรกรขาดการนำข้อมูลโซนนิงมาใช้ ขาดการสนับสนุนปัจจัยด้านการผลิต ส่งผลให้ประสิทธิภาพการผลิตสินค้าการเกษตรต่ำ รวมทั้งขาดแรงจูงใจด้านราคา ตลอดจนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมขาดองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่นำมาใช้ในการแปรรูปตามมาตรฐานเพื่อการส่งออก
- W4 ขาดการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและบริการที่ได้มาตรฐานสากล ขาดการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในแต่ละจุดทั้งภายในจังหวัด กลุ่มจังหวัด จังหวัดใกล้เคียง ขาดช่องทางการประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย และขาดการพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยวใหม่เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่
- W5 ขาดการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในชนบทให้ได้มาตรฐาน การคมนาคมในถนนสายหลักสายรองชำรุดและมีจุดเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหลายจุด และขาดการพัฒนาการขนส่งสาธารณะสู่แหล่งท่องเที่ยว
- W6 การว่างงานของแรงงาน อัตราการว่างงานของจังหวัดคือร้อยละ 1.24 สูงกว่าค่ากลางของประเทศที่ร้อยละ 0.86 รวมทั้งส่วนที่อยู่ในระบบประกันสังคมต่อกำลังแรงงานมีเพียงร้อยละ 17.29 ต่ำกว่าค่ากลางของประเทศที่ร้อยละ 24.93
- W7 ระบบประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคยังไม่ทั่วถึง โดยมีครัวเรือนที่เข้าถึงน้ำประปาเพียงร้อยละ 12.50 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศที่ร้อยละ 16.81
- W8 ขาดการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพการศึกษาอย่างต่อเนื่อง การศึกษาโดยเฉลี่ยของประชากรอายุ 15-59 ปีในจังหวัดคือ 8.60 ปี ต่ำกว่าค่ากลางของประเทศที่ 9.15 ปี และอัตราการเข้าเรียนรวมระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและอาชีวศึกษาเพียงร้อยละ 62.34 ต่ำกว่าค่ากลางของประเทศคือร้อยละ 73.70 รวมทั้งขาดแคลนบุคลากรทางการศึกษาที่มีคุณภาพ ส่งผลให้ค่าเฉลี่ยคะแนน O-net มัธยมศึกษาตอนปลาย เท่ากับ 35.30 คะแนน ต่ำกว่าค่ากลางของประเทศที่ 35.29 คะแนน

- W9 ขาดแคลนบุคลากรด้านสาธารณสุข โดยสัดส่วนประชากรต่อจำนวนแพทย์ไม่ผ่านเกณฑ์ค่า
กลางในระดับประเทศ กล่าวคือจังหวัดมีสัดส่วนประชากร 3,590 คนต่อแพทย์ 1 คน เมื่อเทียบกับ
กับค่ากลางของประเทศที่ 2,274 คนต่อแพทย์ 1 คน
- W10 การแพร่ระบาดของยาเสพติด จังหวัดมีอัตราคดียาเสพติด 423.83 คดีต่อประชากรแสนคน
ซึ่งสูงกว่าค่ากลางของประเทศที่ 338.60 คดี ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนสถานการณ์ของปัญหา
ยาเสพติดอย่างต่อเนื่อง และขาดการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการเฝ้าระวังและเกี่ยวกับยา
เสพติด
- W11 การบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยังคงมีอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้ม
เพิ่มขึ้นเนื่องจากประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจ ในการอนุรักษ์ บริหารจัดการสิ่งแวดล้อม
ตลอดจนการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ
- W12 ปริมาณขยะจากครัวเรือนค่อนข้างสูง โดยมีปริมาณขยะครัวเรือนจำนวน 256,595 ตันต่อปี
สูงกว่าค่ากลางของประเทศที่มีจำนวน 247,105 ตันต่อปี

โอกาส (Opportunity)

- O1 การสนับสนุนอุตสาหกรรมชีวภาพและพลังงานทดแทนจากภาครัฐ สร้างโอกาสให้จังหวัด
สามารถพัฒนาเป็นแหล่งผลิตพลังงานทดแทนได้เป็นอย่างดี เนื่องจากมีวัตถุดิบเหลือใช้ทาง
การเกษตร รวมทั้งขยะมูลฝอยในครัวเรือนและภาคอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก
- O2 นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวบนฐานภูมิปัญญาและวัฒนธรรม สนับสนุนให้จังหวัดพัฒนา
แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และธรรมชาติ รวมทั้งสร้างกิจกรรมการท่องเที่ยว
ที่มีอัตลักษณ์เชื่อมโยงวิถีชุมชน เพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว
- O3 นโยบายการแก้ไขปัญหาความยากจน โดยการจัดตั้งศูนย์อำนวยการขจัดความยากจนและ
พัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (ศจพ. ที่พัฒนาระบบ
บริหารจัดการข้อมูลการพัฒนาคนแบบชี้เป้า (TPMAP) เป็นประโยชน์ในการระบุผู้ที่ยากจน
และปัญหาที่ประสบได้อย่างแม่นยำและสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้ตรงจุด
- O4 กระแสความนิยมและพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป ประกอบกับความต้องการของตลาด
ทั้งในและต่างประเทศในการบริโภคผลิตภัณฑ์เกษตรปลอดสารพิษสร้างโอกาสให้เกษตรกร
ผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์มากขึ้น นอกจากนี้ นโยบายส่งเสริมการบริหาร
จัดการพื้นที่เกษตร (Zoning และการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ สร้างโอกาสให้จังหวัด
สามารถบริหารจัดการพื้นที่เพื่อการเกษตรปลอดภัยได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- O5 การพัฒนาความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม เอื้อต่อการส่งเสริมการค้าพาณิชย์
อิเล็กทรอนิกส์หรือ e-Commerce ส่งผลให้การซื้อขายสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ทั่วโลก
เติบโตมาก และสินค้าของ SMES รายเล็กสามารถลดต้นทุนและเข้าสู่ตลาดทั้งในและ
ต่างประเทศได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีการเกษตร อาทิ การพัฒนา

บรรจุภัณฑ์ (Smart Packing) สามารถยืดอายุและความสดของสินค้าเกษตรและสามารถ
จำหน่ายได้ในระยะเวลาที่ยาวนานขึ้น

- O6 การเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ "แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์" โดยเชื่อมเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) สร้างโอกาสทางการค้าและการท่องเที่ยวแก่จังหวัด
- O7 การเป็นประเทศสมาชิกความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งมีประชากรรวมกันมากถึง 2.3 พันล้านคน และมาตรการลดภาษีสินค้านำเข้าสูงที่สุดถึงร้อยละ 99 ของสินค้าทั้งหมดเป็นโอกาสให้จังหวัดมีช่องทางจำหน่ายผลิตภัณฑ์สินค้าทางการเกษตรและเกษตรแปรรูปได้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น
- O8 การบูรณาการความร่วมมือในการจัดการสิ่งแวดล้อมในระดับโลก สร้างโอกาสในการรณรงค์ให้ความรู้และสร้างความร่วมมือกับประชาชนในการจัดการสิ่งแวดล้อม การป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกอย่างยั่งยืน

อุปสรรค (Threat)

- T1 การส่งออกผลผลิตทางการเกษตรประสบปัญหาจากการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers: NT B) เป็นเครื่องมือในการปกป้องการนำเข้าสินค้ามากขึ้น โดยเฉพาะมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) นอกจากนี้การเปิดเขตการค้าเสรีส่งผลให้สินค้าเกษตรที่มีความสามารถในการผลิตต่ำและไม่มีความสามารถในเชิงแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้รับผลกระทบ
- T2 การเกิดโรคอุบัติใหม่ด้านพืชและสัตว์ เช่น โรคใบด่างในมันสำปะหลัง โรคล้มปัสกินในวัว เป็นต้น ส่งผลกระทบต่อผลผลิตและไม่สามารถส่งออกได้
- T3 การเคลื่อนย้ายแรงงานจากการเปิดเสรีทางการค้าส่งผลกระทบต่อแรงงานไทย ก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด และปัญหาด้านสาธารณสุข
- T4 ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีเพื่อการแข่งขันของประชากรยังค่อนข้างจำกัด อยู่เฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลาง-ใหญ่ และมีประชากรเพียงร้อยละ 53.94 ที่เข้าถึงอินเทอร์เน็ต เมื่อเทียบกับค่ากลางของประเทศคือร้อยละ 60.75
- T5 สังคมผู้สูงอายุทำให้เกิดภาวะพึ่งพิงสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อแรงงานในภาคการผลิต ทำให้ภาระพึ่งพิงของประชากรสูงอายุต่อวัยแรงงานเพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งการจัดสวัสดิการและระบบการดูแลผู้สูงอายุยังไม่ทั่วถึง
- T6 การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อ การนำเข้า-ส่งออกสินค้า อีกทั้งโรคเจ็บป่วยไม่ติดต่อเรื้อรังมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อระบบสาธารณสุขและระบบเศรษฐกิจ
- T7 การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและภาวะโลกร้อน ทำให้เกิดปัญหาภัยธรรมชาติ เช่น ภัยแล้งและน้ำท่วม ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลิตผลทางการเกษตรค่อนข้างสูง

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พิชณุโลก และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของ จังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทาง เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ
- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของ โครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการ สัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนมกราคม 2568

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

เนื่องจากคุณลักษณะและอัตลักษณ์ของกลุ่มพื้นที่จังหวัด ในแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนา ด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิด การเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้ มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่าย คมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานใน การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้ สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการ วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการ เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ วิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและ ความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉลากทัศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญ ของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับ จุดต้นทาง - ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทาง รางในอนาคต

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com/> ดังตัวอย่างในรูปที่ 5.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 5.3-2



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

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

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโซติจินดา 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