

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดตาก



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

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 คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 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

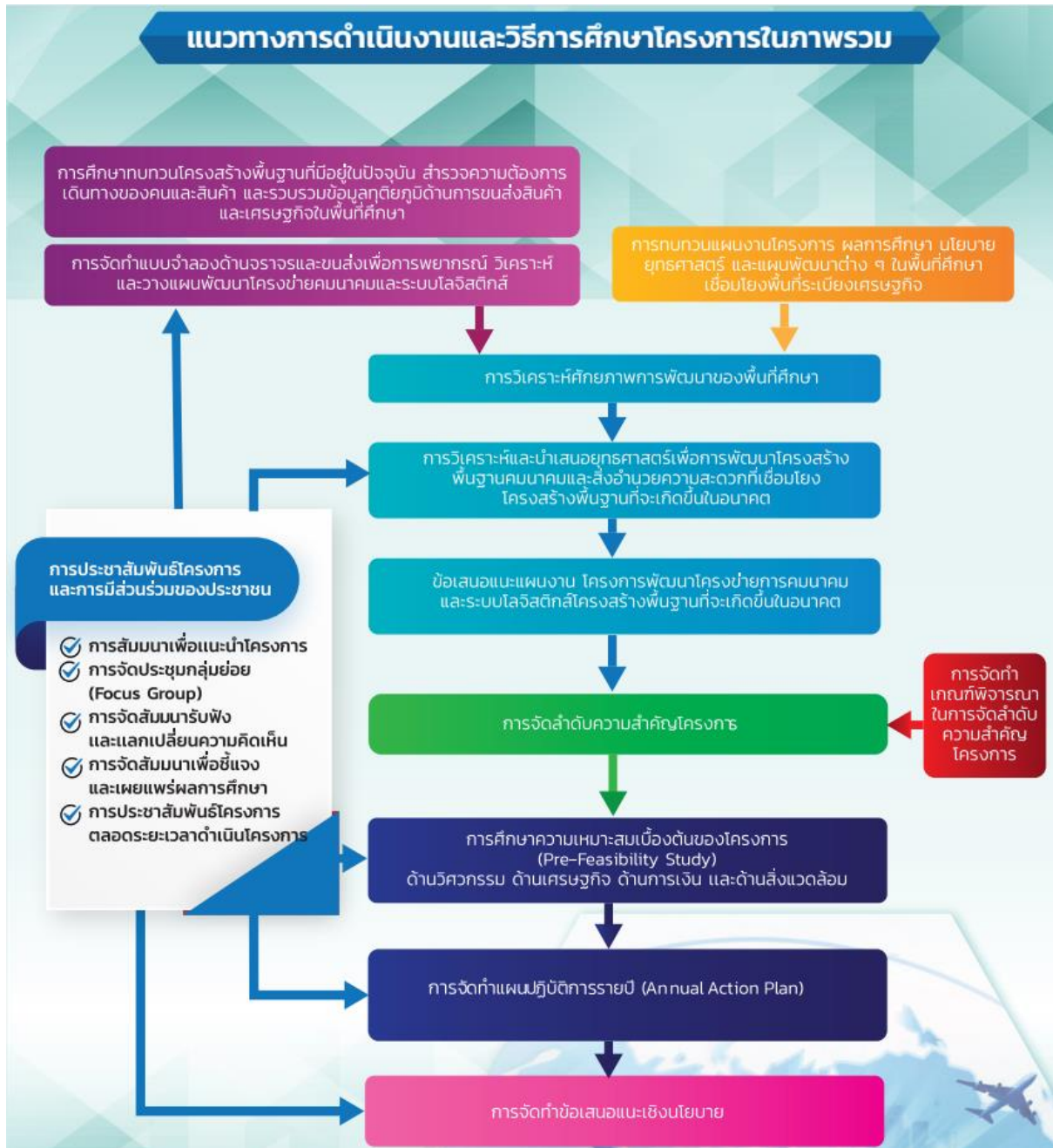
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว 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 ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดตาก

2.1 ข้อมูลทั่วไป



เมืองตากในอดีตเป็นเมืองที่มีชาวมอญอยู่มาก่อน ดังมี หลักฐาน ศิลปมอญปรากฏอยู่ที่อำเภอบ้านตาก มีประวัติความเป็นมา เก่าแก่ และเป็นหนึ่งในหัวเมืองที่มีอายุเกินกว่าสองพันปีขึ้นไป เมื่อมีการอพยพของชนชาติไทยจากลุ่มน้ำแยงซีตอนใต้ ลงมาตาม แนวลำน้ำคง (ลำน้ำสาละวิน) มีพวกหนึ่งได้ข้ามลำน้ำสาละวิน ผ่านลุ่มน้ำเมยหรือแม่น้ำตองยิ่นเข้ามาทางช่องเขาด้านอำเภอแม่ สดและมาถึงบริเวณที่ปัจจุบันเรียกว่า "เมืองตาก"

ผู้นำกลุ่มคนไทยที่อพยพมาตั้งถิ่นฐานที่เมืองตากในยุคนั้น ได้ตั้งตนเป็นกษัตริย์ปกครองสืบทอดต่อเนื่องกันมาจนถึงปี พ.ศ. 560 รัชสมัยพระเจ้าสีกคำ ซึ่งเป็นกษัตริย์เมืองตากที่ ยิ่งใหญ่มาก มีอาณาเขตที่อยู่ในอำนาจแผ่ไปจนจรดทะเลอันดา มันดังมีบันทึกในพงศาวดารเหนือกล่าวว่าในรัชสมัยพระเจ้าสีก คำนั้นเมืองตากมีการค้าขายกับเมืองอินเดียด้วย

เมืองตากคงจะเสื่อมลงในช่วงพุทธศตวรรษที่ 10 พระยา กาวรรณดิษฐ์เป็นกษัตริย์เมืองตากที่อพยพมาจาก ตอนใต้ ของลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง ได้โยกย้ายไปสร้างราชธานีขึ้นใหม่ที่

เมืองละโว้ทางตอนใต้ของเมืองตากลงไปอีก มีบางยุคเมืองตากถูกทอดทิ้ง กลายเป็นเมืองร้างดังในพงศาวดาร เหนือได้ กล่าวถึงการเสด็จทางชลมารคของพระนางจามเทวี พระราชธิดากษัตริย์ละโว้ (ระยาภาพรวรรณดิษฐ์) เพื่อไปปกครองแคว้นหริภุญไชย (ลำพูน) ในราว พ.ศ. 1176 โดยทางลำน้ำปิง พระนางจามเทวีขึ้นไปสำรวจบน ฝั่งแม่น้ำพบร่องรอยกำแพงเมืองเก่าๆ ถูกทิ้งร้าง จึงโปรดให้สร้างเป็นบ้านเมืองใหม่ชื่อว่า "เมืองตาก"

ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 1805 ขุนสามชนเจ้าเมืองฉอดได้ยกทัพ มาประชิดเมืองตาก ซึ่งเป็นเมืองชายแดน ของกรุงสุโขทัย พ่อขุนศรีอินทราทิตย์ทรงจัดกองทัพออกไปรบ โดยมีพระราชโอรสองค์เล็กซึ่งมีพระชนมายุได้ 19 พรรษา ติดตามไปด้วย กองทัพ ทั้งสองฝ่ายปะทะกันที่บริเวณเชิงดอยนอกเมืองตากประมาณกิโลเมตรเศษ ราชโอรสองค์เล็กได้ทรงชนช้าง กับขุนสามชนกระทำการยุทธหัตถีกัน ขุนสามชนสู้ไม่ได้แตกพ่ายไป ต่อมาภายหลัง ทรงพระนามว่า "พ่อขุนรามคำแหงมหาราช" และได้โปรดสร้างเจดีย์ขึ้นเป็นที่ระลึกถึงชัยชนะในการทำยุทธ หัตถีครั้งนั้น องค์หนึ่งเป็นศิลปะแบบสุโขทัย ซึ่งเจดีย์ยุทธหัตถีนี้อยู่ที่วัดพระบรมธาตุ อำเภอบ้านตาก ห่างจากตัว เมืองไปทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิงราว 31 กิโลเมตร

ต่อมาในแผ่นดินมหาธรรมราชา ได้ย้ายเมืองตากลงมาทางตอนใต้ตามลำน้ำปิง ไปตั้งอยู่ที่ปามะม่วง ฝั่งตะวันตก ของแม่น้ำปิง ซึ่งอยู่ในเขตตำบลปามะม่วง อำเภอเมืองตากในปัจจุบัน

เมืองตากที่ย้ายมาตั้งใหม่นี้มีชื่อเมืองหน้าด่าน สำหรับป้องกันกองทัพพม่าที่จะยกเข้ามาทางด่านแม่ละเมาเท่านั้น แต่ยังเป็นเมืองที่กองทัพไทยใช้เป็นที่พักพิงพลในเวลา ที่จะยกทัพไปตีเมืองเชียงใหม่อีกด้วย ในรัชสมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราช สมเด็จพระนารายณ์มหาราช และสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีได้เสด็จมาชุมนุมกองทัพที่เมืองตากนี้ทุกพระองค์

โดยเฉพาะสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี ก่อนที่พระองค์จะขึ้นครองราชสมบัตินั้น พระองค์ได้รับแต่งตั้งจากสมเด็จพระที่นั่งสุริยาศน์อมรินทร์ ให้เป็นข้าหลวงเชิญท้องตราราชสีห์ ไปชำระความหัวเมืองฝ่ายเหนือและต่อมาได้รับการแต่งตั้งเป็นหลวงยกกระบัตรเมืองตาก ปลัดเมืองตาก พระยาวชิรปราการแล้วปราบดาภิเษกขึ้นเป็นพระเจ้าแผ่นดินโดยลำดับ

กล่าวโดยสรุป จังหวัดตากเป็นจังหวัดที่มีความเป็นมาในประวัติศาสตร์ ควรค่าแก่การสนใจ เป็นเมืองที่พระมหากษัตริย์ในอดีตได้เสด็จมาชุมนุมกองทัพที่เมืองตากนี้แล้วถึง 4 พระองค์ คือ พ่อขุนรามคำแหงมหาราชทรงชนช้างกับขุนสามชนเจ้าเมืองฉอด สมเด็จพระนเรศวรมหาราชทรงประกาศอิสรภาพ ณ เมืองแครง และทรงยกทัพกลับราชอาณาจักรไทยโดยผ่านดินแดนเมืองตากเป็นแห่งแรก สมเด็จพระนารายณ์มหาราชทรงนำทัพไปตีหัวเมืองฝ่ายเหนือ และได้สร้างวัดพระนารายณ์ที่เชิงสะพานกิตติขจรปัจจุบัน และสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีเคยได้รับพระบรมราชโองการแต่งตั้งเป็นเจ้าเมืองตาก และเป็นผู้กอบกู้เอกราชของชาติไทยจากพม่า ครั้งที่ 2

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดตากเป็นจังหวัดในภาคเหนืออยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศไทย มีเนื้อที่ทั้งสิ้นประมาณ 16,281 ตารางกิโลเมตร อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 423 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดแม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดกาญจนบุรี

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดสุโขทัย กำแพงเพชร นครสวรรค์ และอุทัยธานี

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ภูมิประเทศส่วนใหญ่ของจังหวัดตากเป็นป่าและภูเขาสลับซับซ้อน มีเทือกเขาถนนธงชัยเป็นแนวยาวตั้งแต่เหนือจรดใต้แบ่งพื้นที่จังหวัดออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านตะวันออกและด้านตะวันตกด้านตะวันออก มีพื้นที่ราบสำหรับใช้ในการเกษตรอยู่น้อย โดยมีอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำปิง ป่าไม้ส่วนใหญ่เป็นป่าไม้เบญจพรรณและป่าแดงทางด้านตะวันตกเต็มไปด้วยป่าไม้หนาแน่นและเทือกเขาสลับซับซ้อน สภาพดินอุดมสมบูรณ์กว่าและมีที่ราบเพื่อการเกษตรอยู่มาก โดยเฉพาะท้องที่อำเภอแม่สอด และอำเภอแม่ระมาด มีทุ่งหญ้าอยู่บ้าง ป่าไม้ส่วนใหญ่เป็นป่าดงดิบ ป่าสน ป่าเบญจพรรณและป่าแดง

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะอากาศของจังหวัดตาก ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของลมมรสุมที่พัดประจำฤดูกาล 2 ชนิด คือลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งพัดพามวลอากาศเย็นและแห้งจากประเทศจีนปกคลุมประเทศไทยในช่วงฤดูหนาว ทำให้จังหวัดตากมีอากาศหนาวเย็นและแห้งทั่วไป กับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ซึ่งพัดพามวลอากาศชื้นจากทะเลและมหาสมุทรปกคลุมประเทศไทยในช่วงฤดูฝน ทำให้จังหวัดนี้มีฝนตกทั่วไป ฤดูกาลของจังหวัดตากพิจารณาตามลักษณะลมฟ้าอากาศของประเทศไทย แบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู ดังนี้

ฤดูหนาว เริ่มประมาณกลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งเป็นช่วงที่ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดปกคลุมประเทศไทย อากาศโดยทั่วไปจะหนาวเย็นและแห้ง เดือนที่มีอากาศหนาวที่สุดคือเดือนธันวาคมและมกราคม

ฤดูร้อน เริ่มประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงกลางเดือนพฤษภาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีอากาศร้อนอบอ้าวโดยทั่วไป โดยเฉพาะในเดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีอากาศร้อนอบอ้าวที่สุดในรอบปี

ฤดูฝน เริ่มประมาณกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม ซึ่งเป็น ระยะเวลาที่ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดเข้าสู่ประเทศไทย อากาศจะเริ่มชุ่มชื้นและมีฝนตกชุกตั้งแต่ประมาณกลางเดือนพฤษภาคมเป็นต้นไป เดือนที่มีฝนตกมากที่สุดคือเดือนกันยายน

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครองแบ่งออกเป็น 9 อำเภอ 63 ตำบล 493 หมู่บ้าน

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

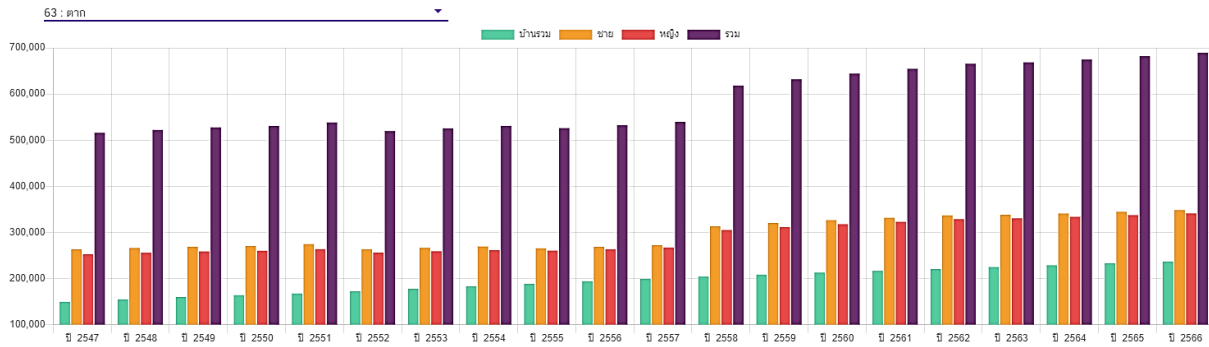
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดตากมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 691,714 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.789 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 349,504 คน และเป็นประชากรหญิง 342,210 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดตาก 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)
0.540	0.618	0.632	0.644	0.655	0.666	0.67	0.677	0.684	0.692	2.789%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดตาก

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดตากมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 236,902 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.956 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดตาก 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)
199	204	208	213	217	221	225	229	233	237	1.956%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดตากมีขนาดครัวเรือน 2.92 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.832 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดตาก 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)
2.71	3.03	3.03	3.03	3.02	3.02	2.98	2.96	2.93	2.92	0.832%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดตาก มีผลผลิตมวลรวมภายในรวมจังหวัด 61,564 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.062 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

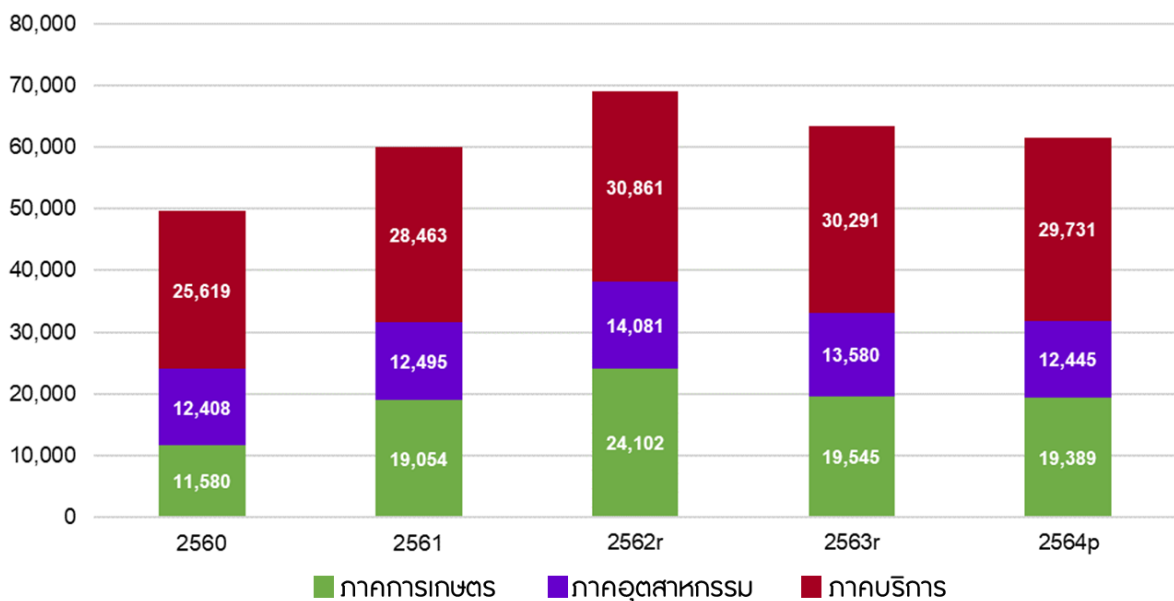
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดตาก ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
49,606	60,013	69,043	63,416	61,564	0.062

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตมวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)



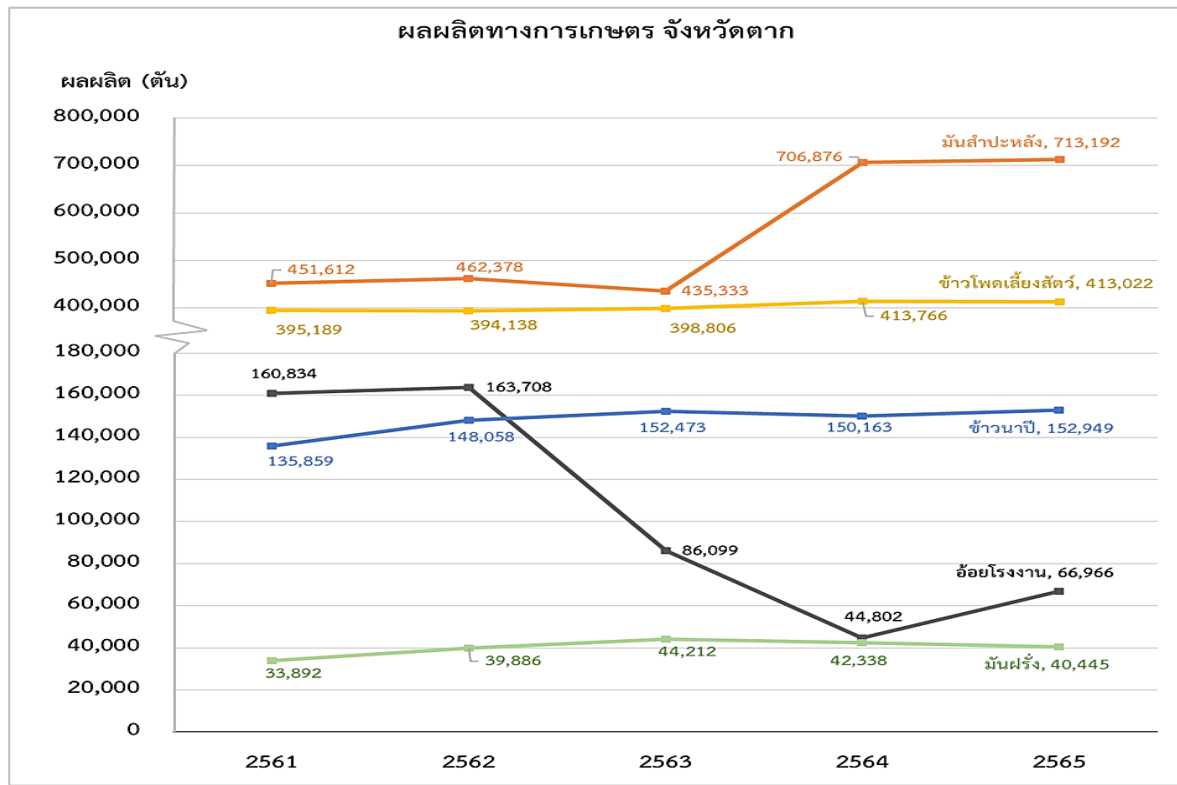
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดตาก แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

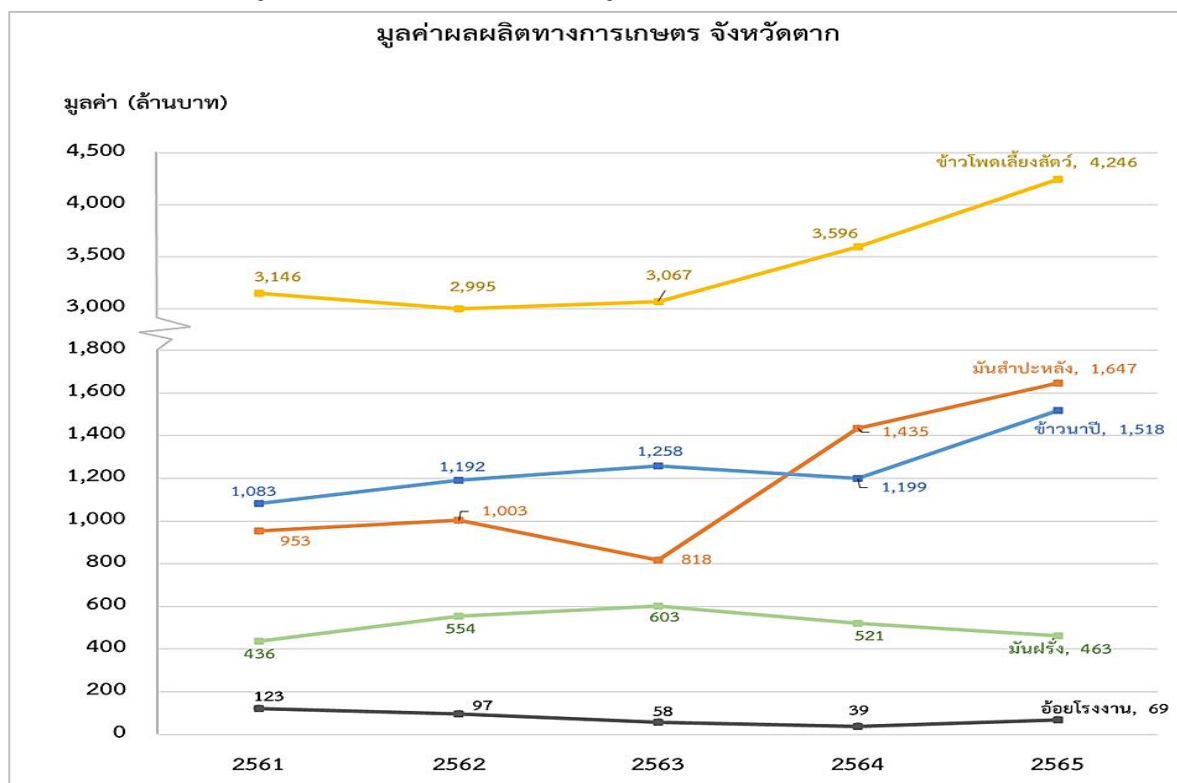
2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดตาก มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นพื้นที่ป่าไม้และเทือกเขาสูง มีที่ราบสำหรับเกษตรกรรมน้อย มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.4 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 11.86 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวนาปี ลำไย มันสำปะหลัง อ้อย โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดตากสูงสุด 5 อันดับ

ของปี 2561-2565 คือ มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวนาปี อ้อยโรงงาน มันฝรั่ง แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดตาก พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอื่นๆ อุตสาหกรรมโลหะ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม และอุตสาหกรรมขนส่ง แสดงตารางที่ 2.3-2 และจังหวัดตากยังมีสวนอุตสาหกรรม 1 แห่ง คือ สวนอุตสาหกรรมศรีสุพัฒน์ แม่สอด แสดงดังตารางที่ 2.3-3

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	10,561.20	1,933	83
2	อุตสาหกรรมโลหะ	2,594.39	439	1
3	อุตสาหกรรมเกษตร	2,049.64	1,096	79
4	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	1,975.10	326	7
5	อุตสาหกรรมขนส่ง	1,095.95	1,110	31

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

ตารางที่ 2.3-3 รายละเอียดนิคมอุตสาหกรรม

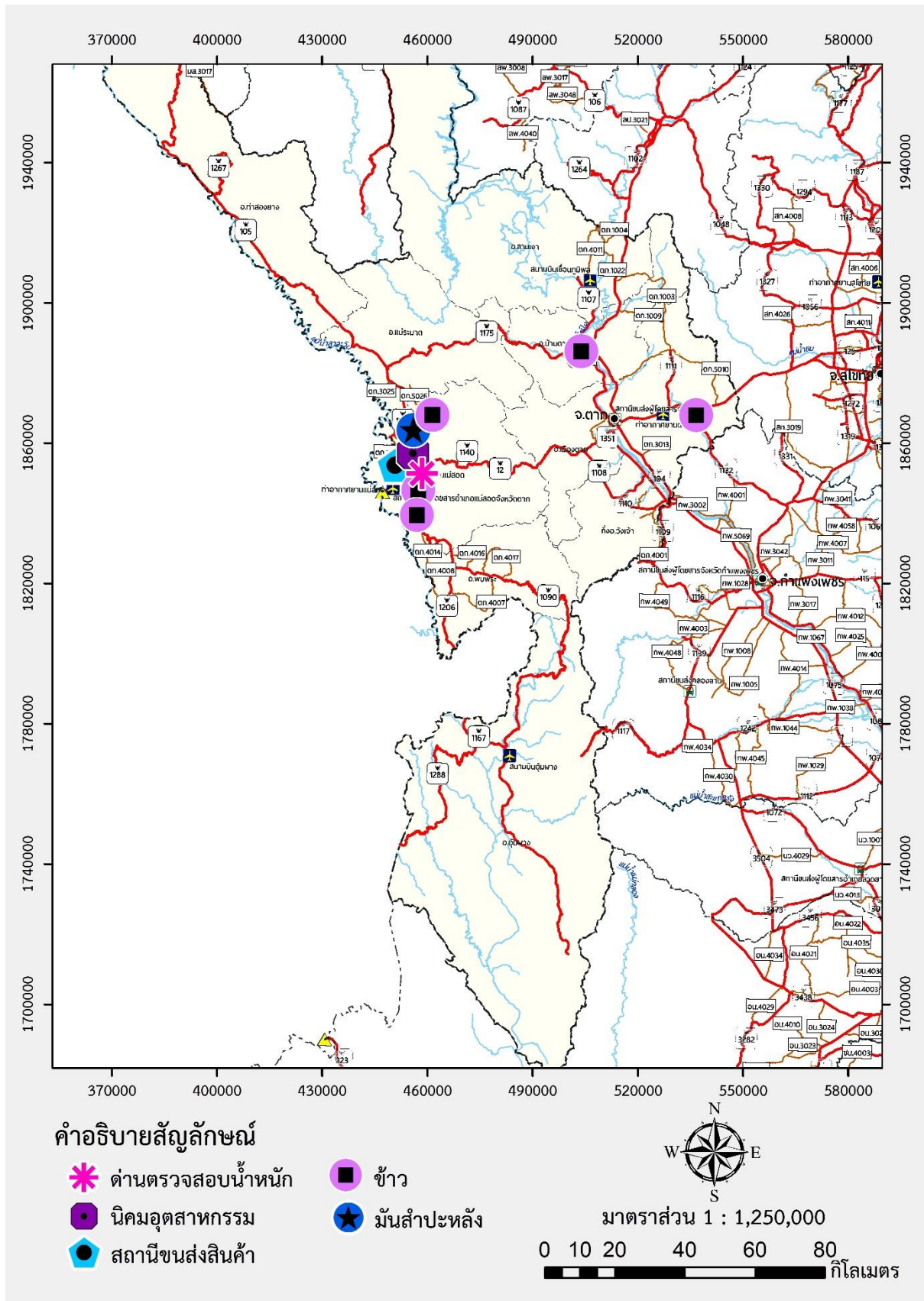
นิคมอุตสาหกรรม	รายละเอียด
สวนอุตสาหกรรม ศรีสุพัฒน์ แม่สอด	ที่ตั้ง: ต.แม่ปะ อ.แม่สอด อยู่ในแนวถนนเลียบเมืองแม่สอดของกรมทางหลวงเพื่อไปยัง ด่าน อยู่ห่างจากด่านในระยะไม่เกิน 10 กม. ขนาดพื้นที่ : 140 ไร่

ที่มา : การนิคมอุตสาหกรรม

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-4 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดตาก สวนอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	68,324	21,213
ข้าวโพด	326,671	244,445
อ้อย	45,159	-
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	283,311	65,749



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดตากและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

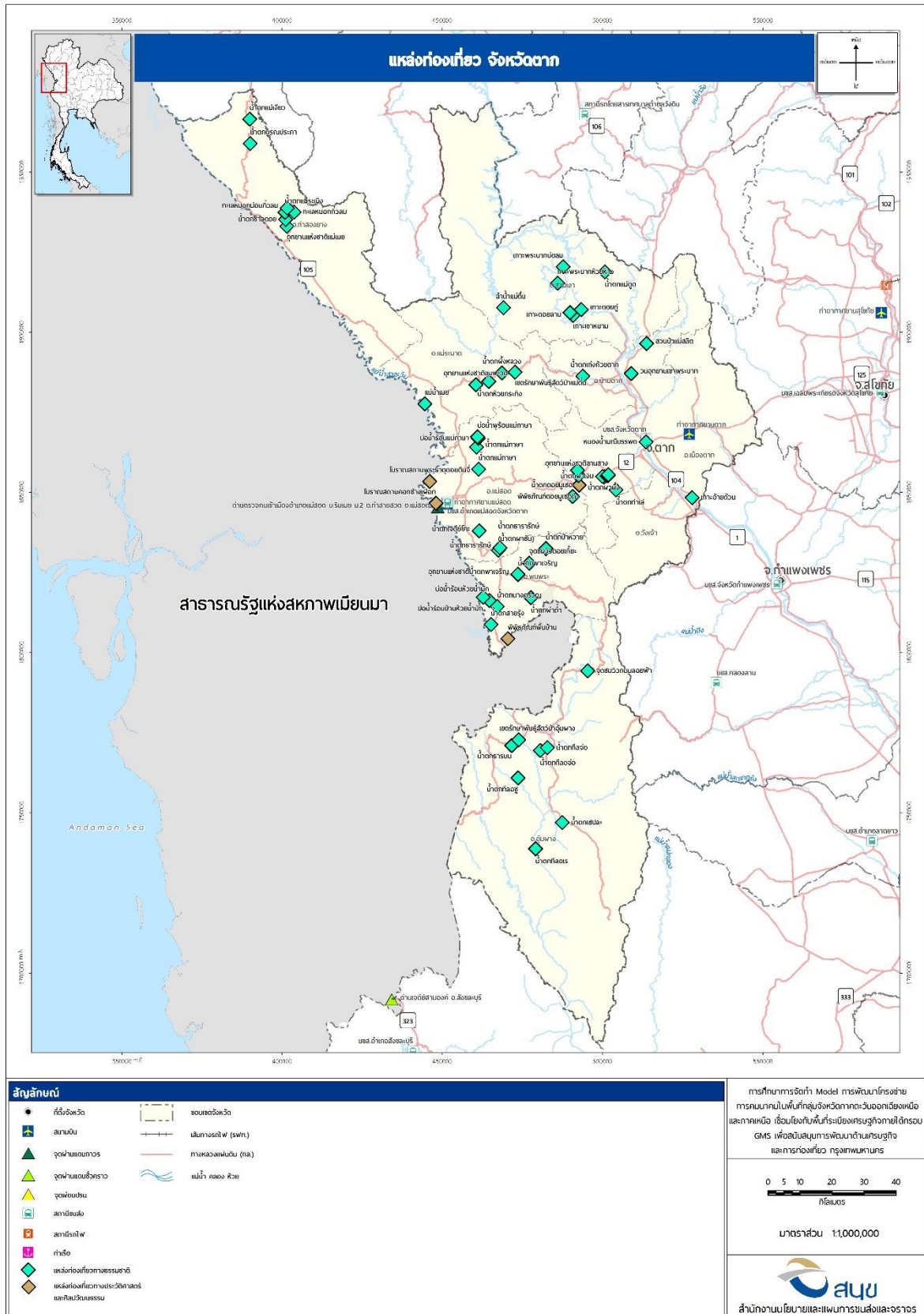
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดตากซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์ จังหวัดตากจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ

บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดตากเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม โดยเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักจังหวัดหนึ่งในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ที่จะส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงเกษตรและเชิงสุขภาพ ตลอดจนผลักดันการท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติไม้กลายเป็นหิน (ซากไม้เป็นหินที่ยาวที่สุดในโลก) สู่อันดับสากล โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองตาก ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในการคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร โทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติโดยเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนไทย-พม่า โดยมีเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ เทศบาลนครแม่สอด จังหวัดตาก
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง ในจังหวัดตาก
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในอำเภอบพพระ จังหวัดตาก
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัยมูลค่าสูงในแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ และพื้นที่ที่มีศักยภาพได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอัมผาง และพื้นที่เชื่อมโยงในอำเภออัมผาง จังหวัดตาก และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติระดับนานาชาติและระดับประเทศ ในอำเภออัมผาง อำเภอแม่ระมาด อำเภอท่าสองยาง จังหวัดตาก และ อุทยานธรณีไม้กลายเป็นหินตาก ตำบลตากออก อำเภอบ้านตาก จังหวัดตาก (ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก)



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,273,444 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 1,012,170 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 261,274 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.96 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,677.82 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,758.43 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,068.50 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 3,751.89 ล้านบาท จำนวนห้อง 6,639 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 37.88 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 992,257 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 42.43

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดตาก ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	2,211,283	2,255,255	1,273,444	1.99%	-43.53%
ชาวไทย	2,167,621	2,210,931	1,261,463	2.00%	-42.94%
ชาวต่างประเทศ	43,662	44,324	11,981	1.52%	-72.97%
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,740,306	1,767,509	1,012,170	1.56%	-42.73%
ชาวไทย	1,717,050	1,744,106	1,006,334	1.58%	-42.30%
ชาวต่างประเทศ	23,256	23,403	5,836	0.63%	-75.06%
จำนวนนักท่องเที่ยว	470,977	487,746	261,274	3.56%	-46.43%
ชาวไทย	450,571	466,825	255,129	3.61%	-45.35%
ชาวต่างประเทศ	20,406	20,921	6,145	2.52%	-70.63%
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.00	1.98	1.96	-1.00%	-1.01%
ชาวไทย	2.00	1.97	1.95	-1.50%	-1.02%
ชาวต่างประเทศ	2.54	2.50	2.15	-1.57%	-14.00%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,789.26	1,831.54	1,677.82	2.36%	-8.39%
ชาวไทย	1,780.54	1,823.23	1,673.04	2.40%	-8.24%
ชาวต่างประเทศ	2,215.26	2,240.12	2,243.21	1.12%	0.14%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,878.96	1,926.66	1,758.43	2.54%	-8.73%
ชาวไทย	1,867.17	1,915.22	1,752.02	2.57%	-8.52%
ชาวต่างประเทศ	2,565.09	2,598.95	2,760.02	1.32%	6.20%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,123.82	1,150.07	1,068.50	2.34%	-7.09%
ชาวไทย	1,120.24	1,146.18	1,065.61	2.32%	-7.03%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,202.58	1,236.56	1,187.96	2.83%	-3.93%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	7,092.85	7,293.47	3,751.89	2.83%	-48.56%
ชาวไทย	6,916.79	7,115.54	3,709.96	2.87%	-47.86%
ชาวต่างประเทศ	176.06	177.93	41.93	1.06%	-76.43%
จำนวนห้อง	6,522	6,491	6,639	-0.48%	2.28%
อัตราการเข้าพัก	63.41	64.20	37.88	1.25%	-41.00%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	1,704,375	1,723,460	992,257	1.12%	-42.43%
ชาวไทย	1,683,438	1,702,253	986,957	1.12%	-42.02%
ชาวต่างประเทศ	20,937	21,207	5,300	1.29%	-75.01%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,157,226 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 28.93 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 7,255.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 49.06 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 49.06 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 8.24 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1,564,612 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 1,249,509 คน คิดเป็นร้อยละ 25.22

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดตาก ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	496,578	1,673,140	2,157,226	236.93%	28.93%
ชาวไทย	495,956	1,662,648	2,110,654	235.24%	26.95%
ชาวต่างประเทศ	622	10,492	46,572	1586.82%	343.88%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,219.93	4,867.64	7,255.73	299.01%	49.06%
ชาวไทย	1,218.20	4,821.24	7,023.12	295.77%	45.67%
ชาวต่างประเทศ	1.73	46.40	232.61	2582.08%	401.31%
อัตราการเข้าพัก	14.44	49.77	45.67	244.67%	-8.24%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	363,041	1,249,509	1,564,612	244.18%	25.22%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

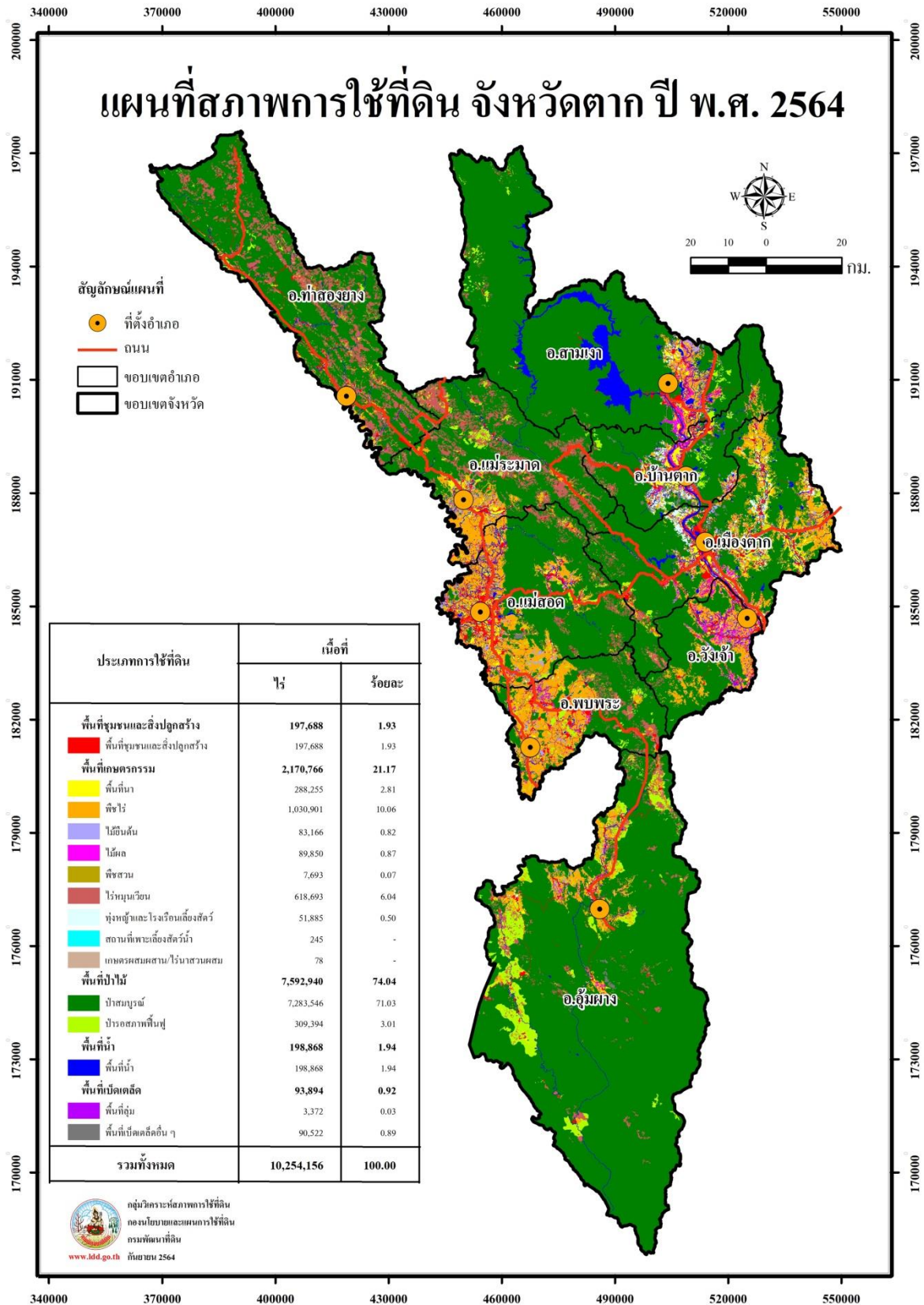
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดตากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 2,170,766 ไร่ ร้อยละ 21.17 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 288,255 ไร่ ร้อยละ 2.81, พืชไร่ 1,030,901 ไร่ ร้อยละ 10.06 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

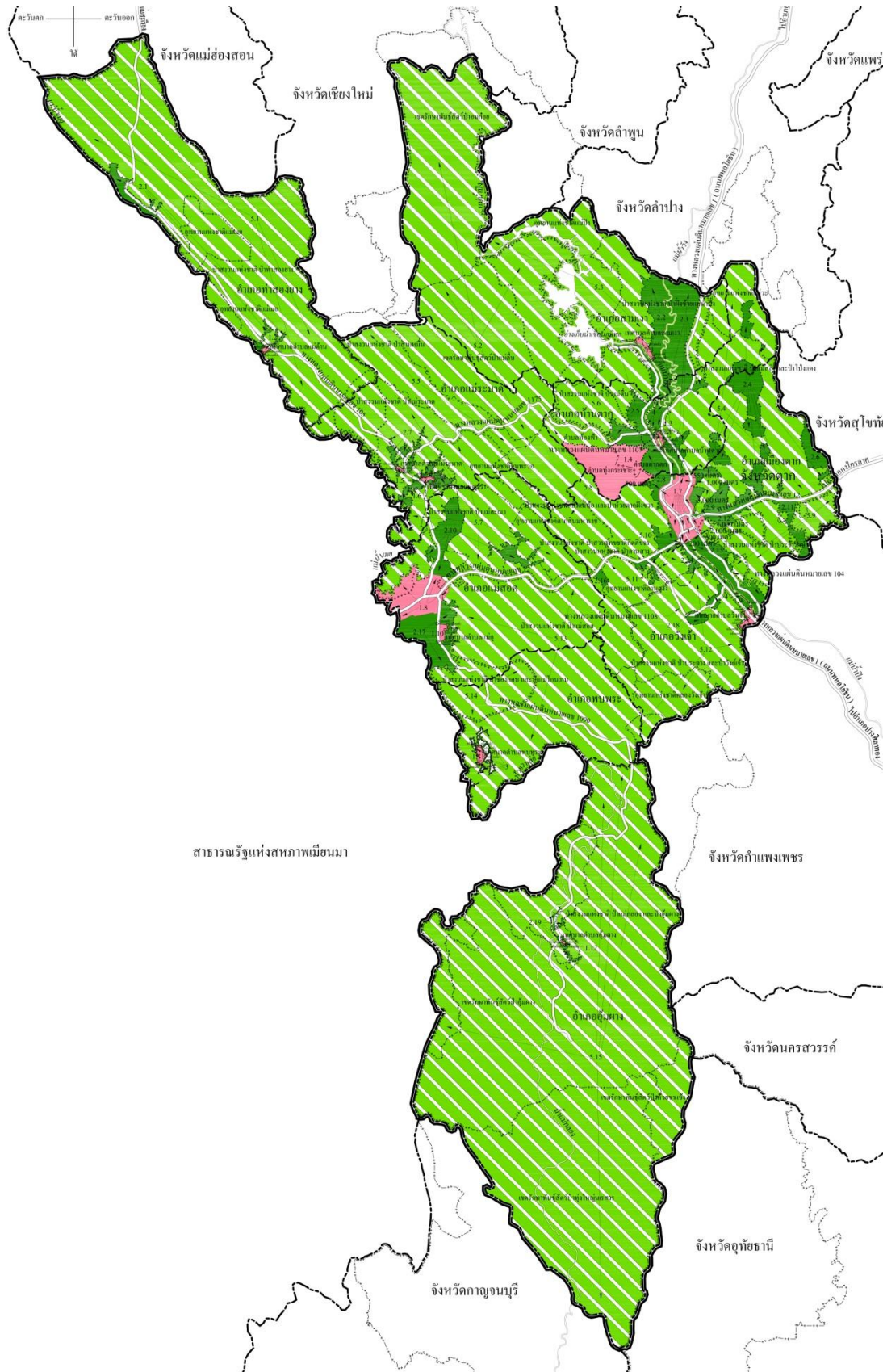
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดตาก พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	197,688	1.93
พื้นที่เกษตรกรรม	2,170,766	21.17
พื้นที่นา	288,255	2.81
พืชไร่	1,030,901	10.06
ไม้ยืนต้น	83,166	0.82
ไม้ผล	89,850	0.87
พืชสวน	7,693	0.07
ไร่มวนเวียน	618,693	6.04
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	51,885	0.50
พืชน้ำ	-	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	245	-
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	78	-
พื้นที่ป่าไม้	7,592,940	74.04
พื้นที่แหล่งน้ำ	198,868	1.94
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	93,894	0.92
รวม	10,254,156	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/TAK2564.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดตาก ปีพ.ศ. 2564



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดตาก

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดตาก เป็นจังหวัดในภาคตะวันตกหรือบางแห่งจัดอยู่ในภาคเหนือตอนล่างของไทย มีพื้นที่มากเป็นอันดับ 4 ของประเทศ นับเป็นจังหวัดชายแดนที่สำคัญอีกจังหวัดหนึ่งของไทย มีประวัติศาสตร์เก่าแก่นับตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย ทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่งดงามหลายแห่งด้วย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 432 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 16,406.65 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ถึง 9 จังหวัด ปัจจุบันสามารถเดินทางได้ทางถนนและทางอากาศ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดตากอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 432 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินสายเอเชีย โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดตาก และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดตากที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี จังหวัดกรุงเทพมหานคร มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงราย มีระยะทางทั้งสิ้น 994.749 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 16 โดยความยาวของถนนพหลโยธินช่วงพาดผ่านจังหวัดตากมีระยะ 90.9 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ถนนจตรวิถีดอง) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 771.123 กิโลเมตร อีกทั้งรัฐบาลยังวางแผนให้เป็นหนึ่งในถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมะลาลัง ประเทศพม่า และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้เส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังถือเป็นทางหลวงสายเอเชีย ได้แก่ ทางหลวงเอเชียสาย 1 ทางหลวงเอเชียสาย 13 และ ทางหลวงเอเชียสาย 16



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 104 ถนนพหลโยธินสายเก่า เป็นถนน เริ่มต้นแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 บริเวณทางแยกตาก อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก สิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดิน

หมายเลข 1 บริเวณสะพานวุฒิกุล อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก ระยะทางรวม 26.015 กิโลเมตร เดิมทางนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 104

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 105** สายแม่สอด-แม่สะเรียง เป็นถนนในช่วงอำเภอ
แม่สอด อำเภอแม่ระมาด อำเภอแม่สะเรียง มีระยะทาง 230.497 กิโลเมตร มีเส้นทางเริ่มต้นที่อำเภอแม่สอด
จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เส้นทางจะขึ้นเขาสูงชันระหว่าง ตำบลท่าสอง
ยาง อำเภอท่าสองยาง จังหวัดตาก กับอำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 105

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 130** สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่
สอด เป็นทางหลวงแผ่นดินในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก รองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean
Economics Community; AEC) บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (East-West Economic Corridor) และที่
ชายแดนไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นประตูการค้าชายแดนการค้าอาเซียนในยุค AEC ของด่าน
พรมแดนแม่สอด-เมียวดี มีระยะทางรวม 17.262 กิโลเมตร ซึ่งทางหลวงสายนี้ได้กำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของ
ทางหลวงเอเชียสาย 1



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 130

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดตากที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1090	101	แม่สอด - ห้วยน้ำริน	64.839
1090	102	ห้วยน้ำริน - อุ่มผาง	90
1090	103	อุ่มผาง - กะแง๋ง	12.46
1090	103	อุ่มผาง - กะแง๋ง	50.775
1099	100	บ่อหลวง - แม่ตื่น	124.95
1107	101	เชิงสะพานกิตติขจร - หนองบัวเหนือ	12
1107	102	หนองบัวเหนือ - ท่าปุย	42.277
1108	100	ค่ายพระเจ้าตาก - นาโบสถ์	18.628
1110	100	ประดาง - วังเจ้า	25.974
1132	101	วังประจวบ - ลานทอง	12.133
1132	102	ลานทอง - พรานกระต่าย	29.95
1167	100	แม่กลองใหม่ - เขตแดนไทย/พม่า	17.625
1175	100	แม่ระมาด - ห้วยส้มป่อย	23.606
1175	200	ห้วยส้มป่อย - เจดีย์ยุทธหัตถี	60
1206	100	ซอโอ - วะเล้ง	26.227
1215	100	ห้วยบง - วังผา	7.685
1267	100	แม่สลิหลวง - แม่ระเมิง	35
1288	100	หนองหลวง - เป้งเค็ง	74.486
1351	100	หนองบัวใต้ - เชิงสะพานกิตติขจร	5.679
1355	101	ทางเข้าแม่สอด	0.789
1355	102	ทางวงเวียนเข้าแม่สอด	0.671
1357	100	ทางเข้าเขื่อนภูมิพล	15.05

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1400	100	แยกทางหลวง - ป่ามะม่วง	4.829
1401	100	ทางเข้าพบพระ	3.719

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1107



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1010



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1090



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1175

รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดตากที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดตากยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดตากที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดตากที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ตท.1003	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 569+900) - บ้านลานมะคร้อ	สามเงา, บ้านตาก, เมือง	55.536
2	ตท.1004	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 583+050) - บ้านนาตาโพ	สามเงา	20.765
3	ตท.1009	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 561+200) - บ้านหนองนกปีกกา	เมืองตาก, บ้านตาก	15.068
4	ตท.1022	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 574+500) - บ้านวังโพ	สามเงา	6.389

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
5	ตท.2012	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 81+628) - บ้านหินโค้ง	เมืองตาก	13.115
6	ตท.3013	แยกทางหลวงหมายเลข 104 (กม.ที่ 10+359) - บ้านมาบป่าแฝก	เมืองตาก	9.747
7	ตท.4001	แยกทางหลวงหมายเลข 1110 (กม.ที่ 22+362) - บ้านหนองแดน	วังเจ้า	17.502
8	ตท.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1357 (กม.ที่ 9+600) - บ้านแม่ระวาน	สามเงา	19.415
9	ตท.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 1107 (กม.ที่ 27+975) - บ้านดงยาง	บ้านตาก	4.738
10	ตท.4033	แยกทางหลวงหมายเลข 1110 (กม.ที่ 17+600) - บ้านทุ่งกง	วังเจ้า	6.278
11	ตท.5010	แยกทางหลวงท้องถิ่น อบจ. (กม.ที่ 3+000) - บ้านหนองเสือ	เมืองตาก, บ้านตาก	45.56
12	ตท.5015	แยกทางหลวงชนบท ตท.1004 (กม.ที่ 10+100) - บ้านแม่เชียงราย	สามเงา	10.813
13	ตท.5024	แยกทางหลวงชนบท ตท.4001 (กม.ที่ 1+628) - บ้านเด่นวันน้ำทิพย์	วังเจ้า	4.265

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดตากมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตาก ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง มีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอแม่สอด

สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดตาก เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ ตำบล น้ำริน อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก



รูปที่ 3.2-7 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตาก

สถานีขนส่งแม่สอด ตั้งอยู่ที่เทศบาลตำบลท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก เป็นศูนย์กลางเชื่อมการขนส่งอำเภอท่าสองยาง แม่ระมาด พงพระ และอุ้มผาง ซึ่งเป็นอำเภอชายแดนก่อนเชื่อมตัวเมืองตาก จังหวัดอื่น และกรุงเทพมหานคร เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้ากับกลุ่มเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขงและอ่าวเบงกอล (GMS and BIMSTEC) และจุดเชื่อมการขนส่งแนวถนนระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-

ตะวันออก (East-west Economic Corridor) ตามแผนความร่วมมือพัฒนาของไทย กับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้และอินโดจีน รวมถึงการรองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดน เขตนิคมอุตสาหกรรม



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารแม่สอด

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดตาก มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ อาทิ รถตู้ รถสองแถว ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดตาก ยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งานทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-9 รถตู้รับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดตาก มีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองตาก หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดตาก - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อ

จังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดตาก และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดตาก โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดตากในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองตาก จำนวน 3 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองตาก (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	รอบเมืองแม่สอด	n/a
2	ศูนย์การค้าแม่สอด - วัดดอนไชย - สถาบันราชภัฏกำแพงเพชร (สาขาแม่สอด)	n/a
3	แม่สอด - ริมเมย	n/a
3	แม่สอด - บ้านวังตะเคียน	n/a
3	แม่สอด - บ้านท่าอาจ	n/a

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดตาก

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดตาก - กรุงเทพฯ (หมวด2)

จังหวัดตากมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองตากแบ่งออกเป็น 3 สาย คือ สาย 92 93 และ 956 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดตาก - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ผู้ประกอบการ
92	กรุงเทพมหานคร - ตาก	n/a
92	กรุงเทพมหานคร - เขื่อนภูมิพลลดุลยเดช	n/a
93	กรุงเทพมหานคร - ตาก (ข)	n/a

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินทาง	ผู้ประกอบการ
956	กรุงเทพมหานคร - แม่สอด	n/a

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดตาก

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองตาก - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองตากเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 4 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินทางและช่วงการเดินทางออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินทางดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารระหว่างเมืองตาก - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินทาง	ผู้ประกอบการ
829	มุกดาหาร - แม่สอด	n/a
128	พิษณุโลก - ตาก - แม่สอด - ตลาดริมเมย	n/a
875	ตาก - เชียงใหม่	n/a
875	แม่สอด-แม่สาย	n/a
874	แม่สอด - ขอนแก่น	n/a
874	ตาก - ขอนแก่น	n/a

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดตาก

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดตาก (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 23 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดตาก โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2260	ตาก - บ้านนาโบสถ์ - บ้านวังเจ้า	n/a
2260	ตาก - บ้านนาโบสถ์ - บ้านตะเคียนงาม	n/a
2260	ตาก - บ้านนาโบสถ์ - บ้านเพชรชมพู	n/a
1153	ตาก - ท่าอากาศยานแม่สอด	n/a
1152	ตาก - เชื้อนภูมิพล	n/a
2568	ตาก - บ้านสะพานภูมิพล	n/a
2567	ตาก - บ้านวังม่วง	n/a
2566	ตาก - บ้านแม่ละเมา	n/a
2564	ตาก - บ้านวังเจ้า - บ้านเสรีธรรม ช่วงตาก - บ้านนาโบสถ์	n/a
2564	ตาก - บ้านวังเจ้า - บ้านเสรีธรรม ช่วงตาก - บ้านวังเจ้า	n/a
2564	ตาก - บ้านวังเจ้า - บ้านเสรีธรรม	n/a
2564	ตาก - บ้านวังเจ้า - บ้านเสรีธรรม ช่วงตาก - บ้านหนองปรือ	n/a
2565	ปากทางเชื่อนภูมิพล - ประตูทางเข้าเชื่อนภูมิพล	n/a
2565	ปากทางเชื่อนภูมิพล - บ้านแม่ระวานสองแคว	n/a
2562	ตาก - บ้านส้มป่อย	n/a
2562	ตาก - บ้านส้มป่อย ช่วง ตาก - บ้านเพชรชมพู	n/a
2562	ตาก - บ้านส้มป่อย ช่วง ตาก - บ้านห้วยปลาหลด	n/a

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2562	ตาก - บ้านส้มป่อย ช่วง ตาก - ดอยมูเซอ	n/a
2562	ตากบ้านส้มป่อย	n/a
2563	ตาก - บ้านน้ำดิบ	n/a
2376	ตาก - บ้านชะลาดระซัง ช่วงตาก - บ้านมาบป่าแฝก	n/a
2376	ตาก - บ้านชะลาดระซัง ช่วงตาก - บ้านหนองมะค่า	n/a
2376	ตาก - บ้านชะลาดระซัง ช่วงตาก - บ้านหนองกระทุ่ม	n/a
2376	ตาก - บ้านชะลาดระซัง ช่วงตาก - บ้านลานยาง	n/a
2376	ตาก - บ้านชะลาดระซัง ช่วงตาก - บ้านทรัพย์สมบูรณ์	n/a
2376	ตาก - บ้านชะลาดระซัง	n/a
2289	ตาก - ดอยทิว - แม่สอ	n/a
2317	ตาก - บ้านแม่เชียงรายลุ่ม ช่วงตาก - บ้านวังน้ำผึ่ง	n/a
2317	ตาก - บ้านแม่เชียงรายลุ่ม ช่วงตาก - บ้านเด่นไม้ซุง	n/a
2317	ตาก - บ้านแม่เชียงรายลุ่ม	n/a
2375	ตาก - บ้านปากวัง	n/a
2278	ตาก - บ้านสามเงา ช่วงตาก - บ้านทุ่งกระเซาะ	n/a
2278	ตาก - บ้านสามเงา ช่วงตาก - บ้านแม่ดอยตุง	n/a
2278	ตาก - บ้านสามเงา	n/a
2261	แม่สอ - อุ่มผาง ช่วงแม่สอ - บ้านกุ่มน้อย	n/a
2261	แม่สอ - อุ่มผาง ช่วงแม่สอ - บ้านหนองน้ำเขียว	n/a
2261	แม่สอ - อุ่มผาง ช่วงแม่สอ - บ้านปากวัว	n/a
2261	แม่สอ - อุ่มผาง ช่วงแม่สอ - บ้านสามยอดดอย	n/a
2261	แม่สอ - อุ่มผาง ช่วงแม่สอ - บ้านเกษตรพัฒนา	n/a
2261	แม่สอ - บ้านรวมไทยพัฒนา - แยกบ้านรวมไทยพัฒนา	n/a
2261	แม่สอ - อุ่มผาง	n/a
2606	แม่สอ - บ้านแม่จะเร	n/a
2606	ช่วงแม่สอ - บ้านไร่เหนือ	n/a
2606	แม่สอ - บ้านแม่จะเร ช่วงแม่สอ - บ้านต้นผึ้ง	n/a
2606	แม่สอ - บ้านแม่จะเร	n/a

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2606	แม่สอด - บ้านแม่จะเร ช่วงแม่สอด - บ้านแม่ภาษา	n/a
2607	แม่สอด - บ้านแม่ละเมา	n/a
2608	แม่สอด - บ้านวังผา	n/a
2609	แม่สอด - บ้านเป็งเคล็ง	n/a
2261	แม่สอด - อุ่มผาง ตัดช่วงแม่สอด - บ้านร่มเกล้า 2	n/a
2569	ตาก - บ้านประจำรักษ์	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านผาเต๊ะ	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านแม่ออกฮู	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านบ้านมอเกอร์ไทย	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านยะพอ	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านพะดี	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านห้วยน้ำนก	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านหมื่นฤชัย	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านแม่กุหลวง	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านหัวฝาย	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านผาลาด (ผ่านบ้านค้ำพิบาล)	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านผาลาด (ผ่านบ้านแม่ดาว)	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านแม่โกนเกน	n/a
2610	แม่สอด - บ้านวาลี ช่วงแม่สอด - บ้านห้วยหมี่	n/a

ที่มา: มัลติไทยโรดส์ และเครือข่ายผู้ระวางสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดตาก

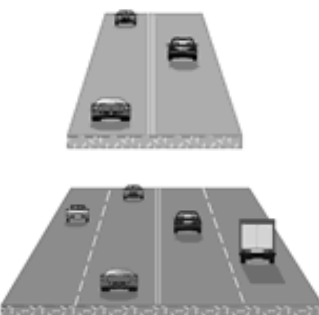
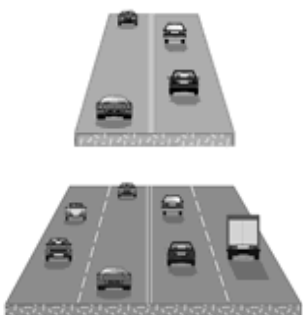
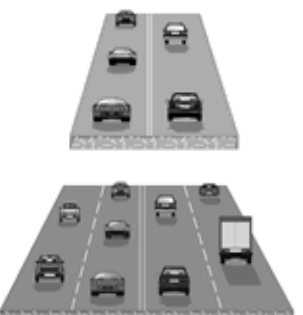
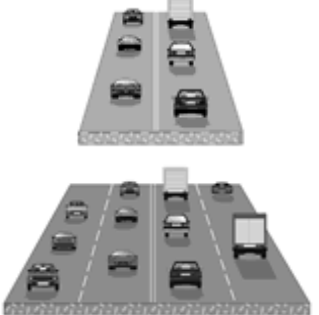
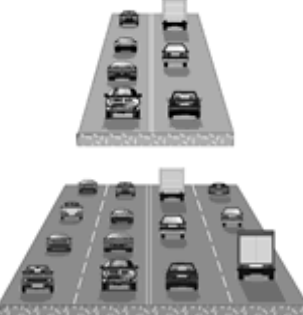
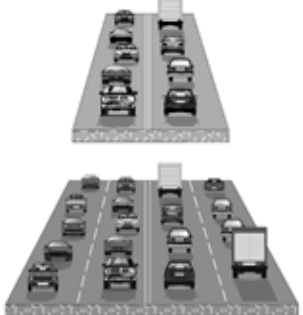
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดตากมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดตาก 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 3.2-14 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่งภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น 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 3.2-14 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

จากข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านวนดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดตากทั้งหมดยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ใน
เกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B และไม่พบทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ (Level of
Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

■ งานพัฒนาทางหลวง

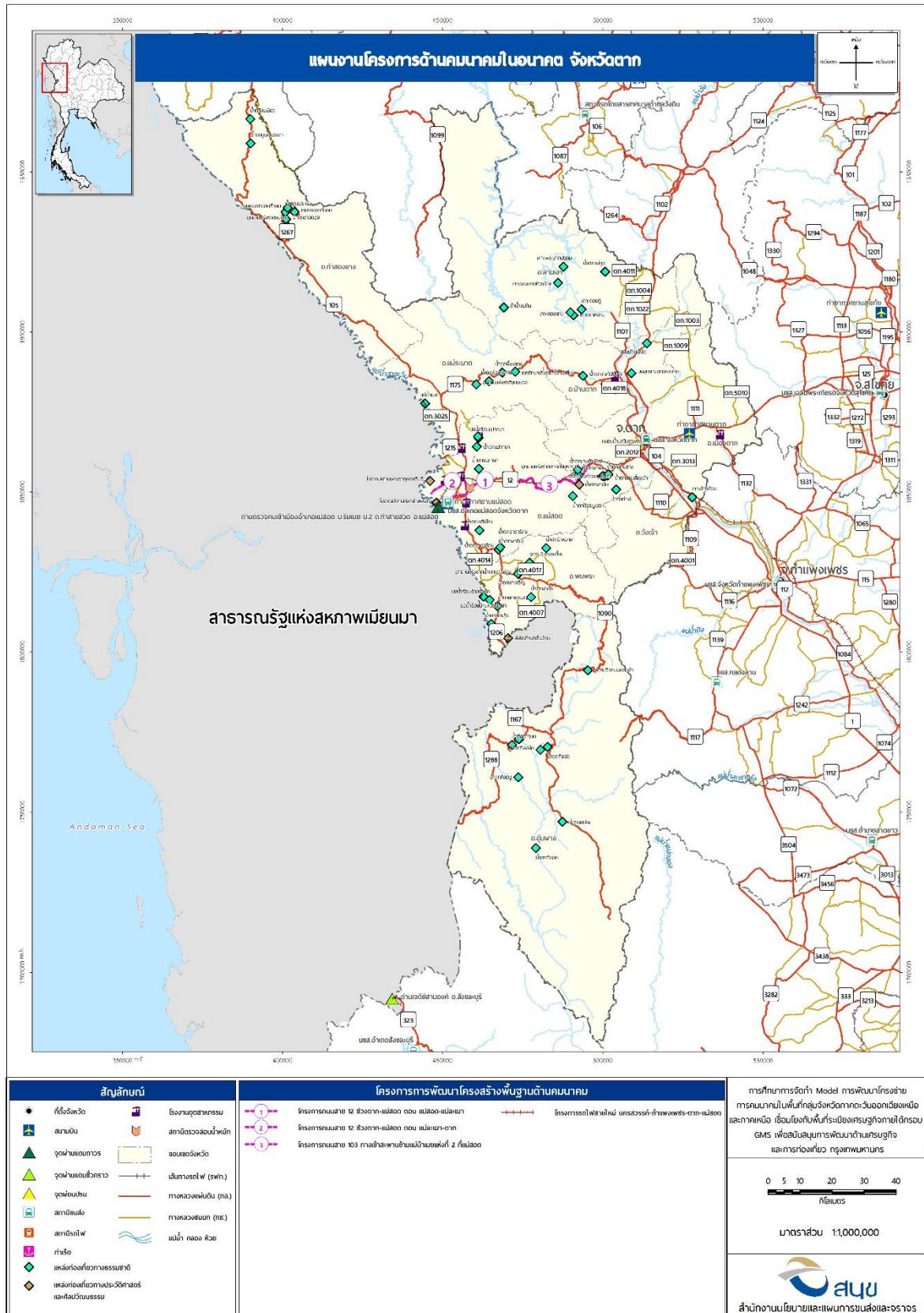
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนใน
อนาคตของพื้นที่จังหวัดตาก จำนวน 3 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานปรับปรุงทางหลวง รายละเอียด
แสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดตาก

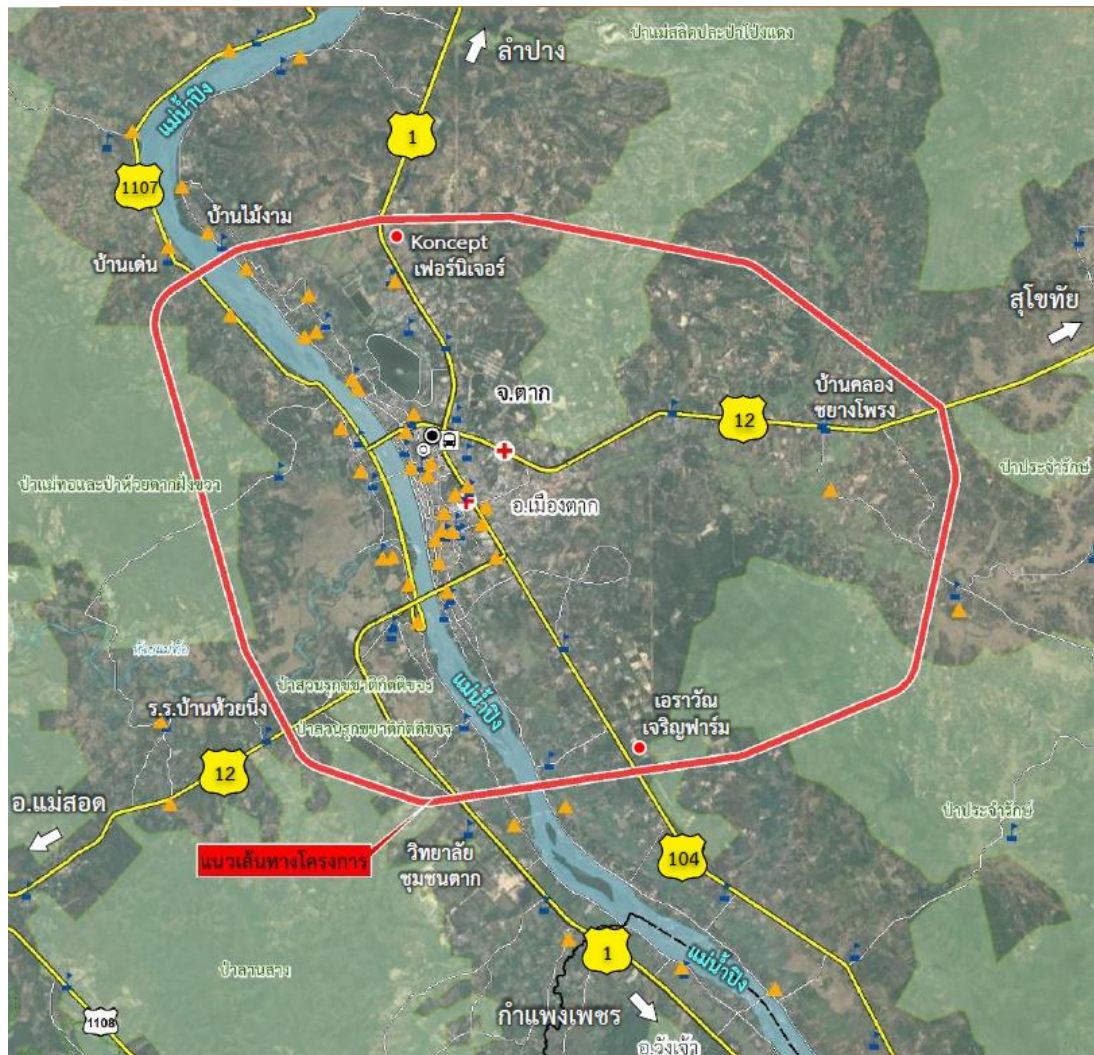
ลำดับ	ทาง หลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	12	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่สอด – แม่ละเมา	18.000	ปรับปรุงผิว AC. เป็นผิวคอนกรีต	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	12	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่ละเมา – ตาก	32.022	ปรับปรุงผิว AC. เป็นผิวคอนกรีต	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	130	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 ที่แม่สอด	11.000	ปรับปรุงผิว AC. เป็นผิวคอนกรีต	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ยังมี โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี้ยวเมือง อำเภอเมืองตาก
จังหวัดตาก เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา ปัจจุบันกรมทางหลวง
กำลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป โดยมีแนวเส้นทางเบื้องต้นดังรูปที่ 3.2-16



รูปที่ 3.2-15 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดตาก



ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลียงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค

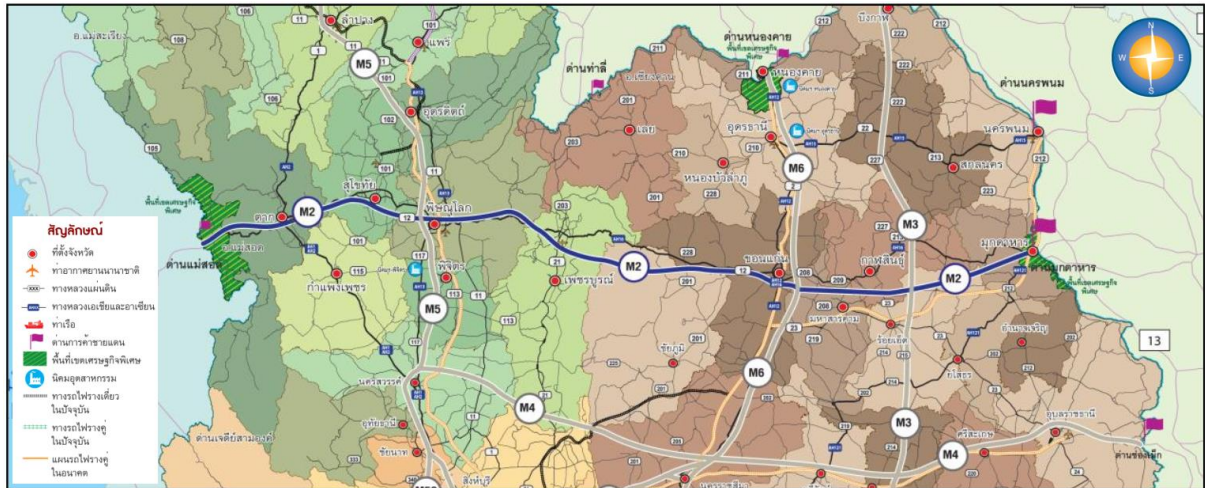
รูปที่ 3.2-16 แนวเส้นทางเบื้องต้น ทางเลี้ยวเมือง อ.เมืองตาก จ.ตาก

- งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดตาก ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายด่านแม่สอด - ด่านมุกดาหาร (M2) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวตะวันออก-ตะวันตก สอดรับกับโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแนว East-West Economic Corridor เชื่อมการเดินทางระหว่างประเทศ และเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ จ.มุกดาหารและ จ.ตาก เริ่มต้นแนวเส้นทางที่ ด่านแม่สอด จ.ตาก บริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-เมียนมาร์ ไปสิ้นสุดแนวเส้นทางด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ซึ่งเป็นบริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-ลาว ก่อนเชื่อมเข้าสู่ถนนเอเชียสาย R2

ใน สปป.ลาว ต่อไป นอกจากนี้แนวเส้นทางได้ผ่าน จ.พิษณุโลก และ จ.ขอนแก่น ซึ่งเป็นเมืองหลักที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ระยะทางรวม 704 กิโลเมตร

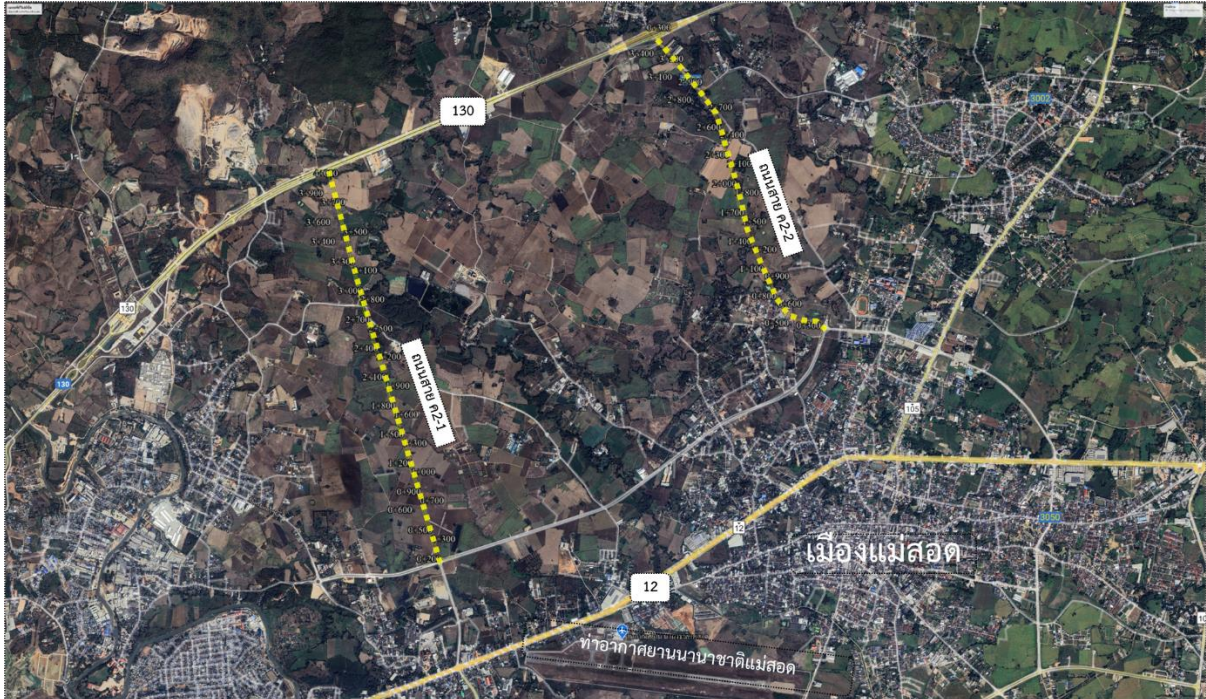
ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดตาก คือ ช่วงตาก-พิษณุโลก ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20)



รูปที่ 3.2-17 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายด่านแม่สอด - ด่านมุกดาหาร (M2)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดตากมีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 2 โครงการ ได้แก่ โครงการถนนสาย ค2-1 และ ค2-2 ถนนฝัງเมืองแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งเป็นโครงการเชื่อมต่อถนนสาย ค2 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 130 และเชื่อมต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 เข้าสู่ตัวเมืองแม่สอดได้ โดยถนนสาย ค2-1 มีระยะทางรวมประมาณ 4 กิโลเมตร และถนนสาย ค2-2 มีระยะทางประมาณ 3.5 กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทางดังรูปที่ 3.2-18



รูปที่ 3.2-18 โครงการถนนสาย ค2-1 และ ค2-2 ผ่านเมืองแม่สอด จังหวัดตาก

ทั้งนี้ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ที่ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดตาก พบว่า ยังไม่มีโครงการที่สำคัญที่บรรจุในแผนงบประมาณดังกล่าว

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

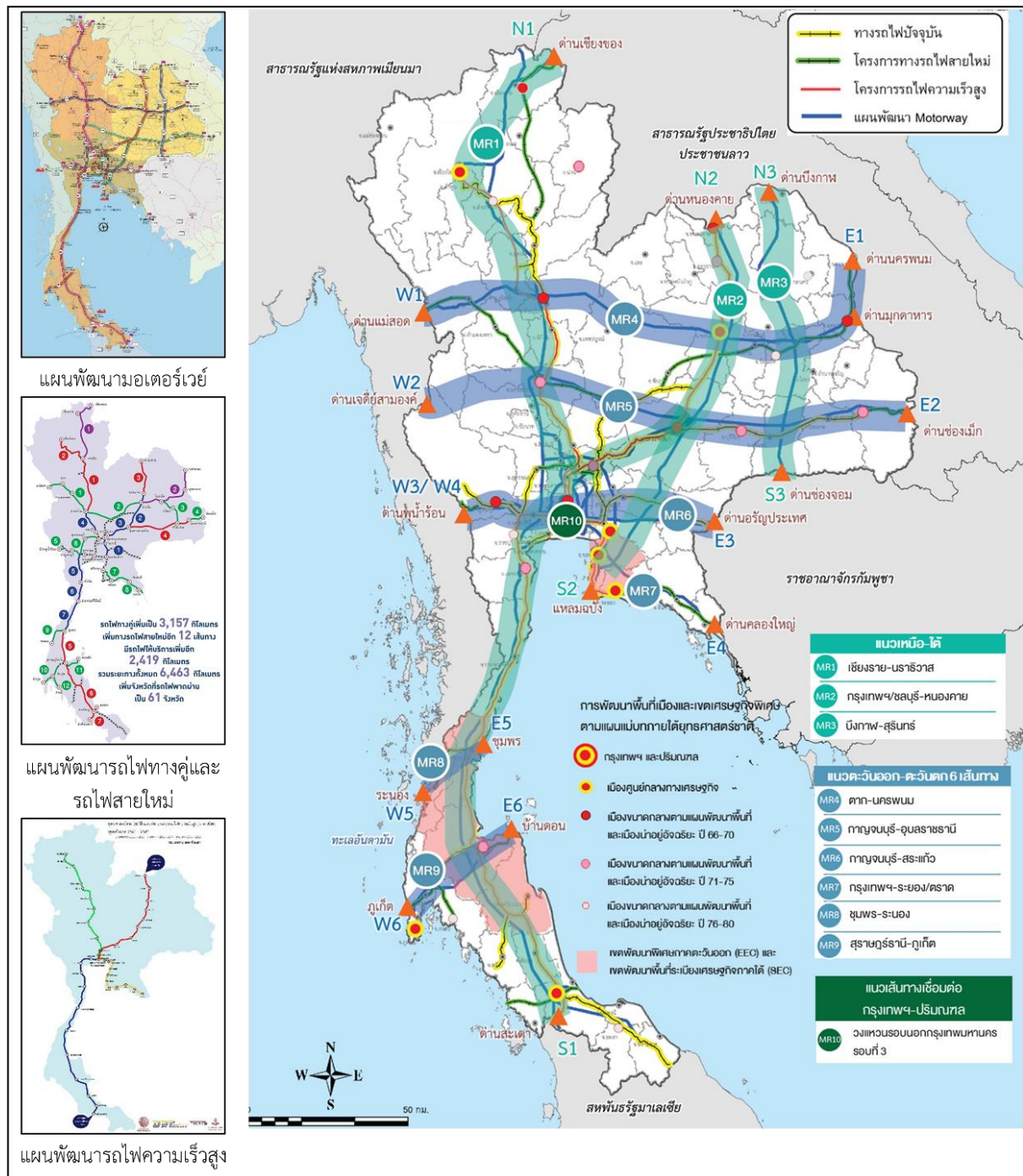
ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น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

การเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้ง
โครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดตากมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ

(1) MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่ง
ตะวันตกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน
แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพาน
มิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณ
สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่าน
พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 12 จังหวัด ได้แก่ ตาก
สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม
ระยะทางรวมประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบ
รางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนากองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทาง
ประมาณ 444 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR4 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 5 ช่วง ได้แก่

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

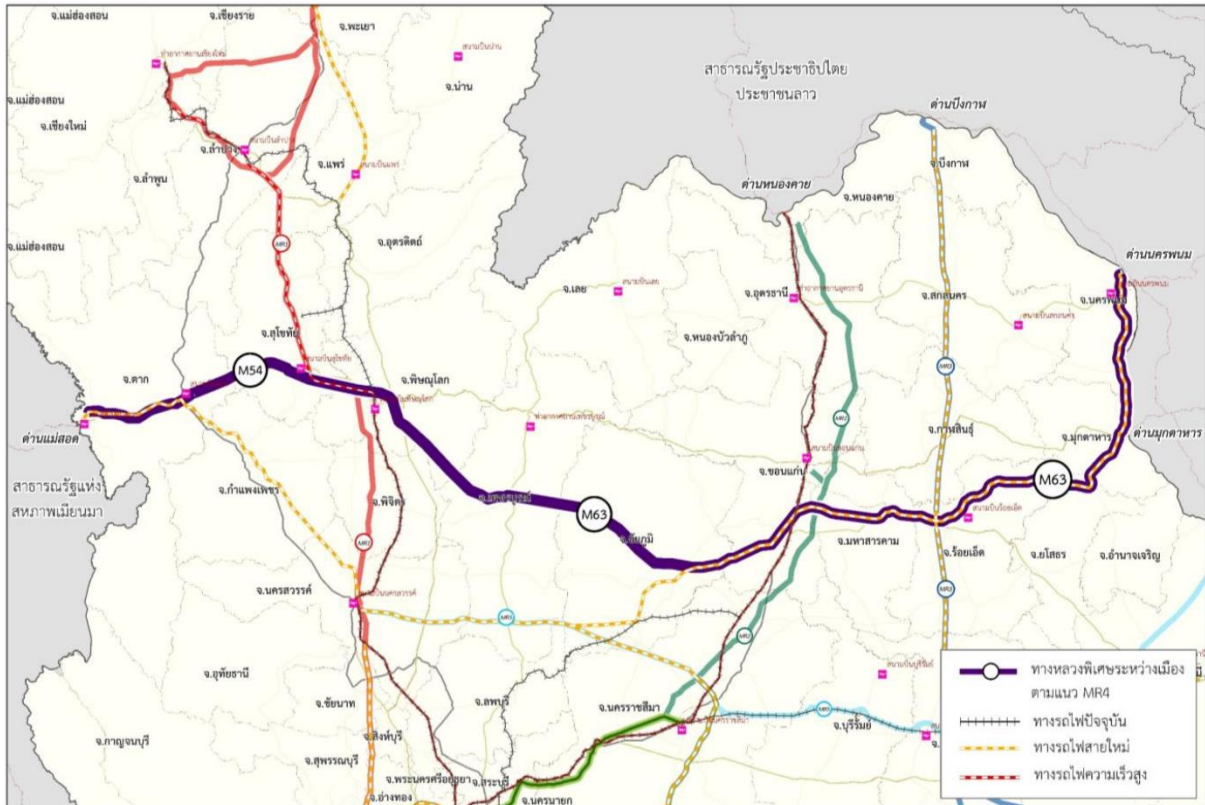


ที่มา: การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

รูปที่ 3.2-19 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัดตาก ได้แก่

- ช่วงตาก-แม่สอด (MR4-1 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 72 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างตัวเมืองจังหวัดตากกับด่านพรมแดนไทย-เมียนมาบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่าข้ามแม่น้ำเมย/ตองยีน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ของเมียนมา เส้นทางนี้สามารถใช้เดินทางต่อไปยังเมืองมะละแหม่ง เมืองย่างกุ้ง เมืองเนปิดอว์ และเมืองมัณฑะเลย์ ต่อไปยังเอเชียใต้ และทวีปยุโรปตามแนวทางหลวงเอเชียสาย AH1 พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแยกจากทางรถไฟสายใหม่ โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองใช้แนวตามการออกแบบของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายตาก-แม่สอด และเสนอให้ปรับแนวเส้นทางในช่วงจุดเริ่มต้นโครงการให้เริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทาง MR4 ช่วงพิษณุโลก-ตาก ส่วนรถไฟสายใหม่ใช้แนวเส้นทางตามการออกแบบของโครงการรถไฟสายใหม่ แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บริเวณอำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ ด่านแม่สอด อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน 1 จังหวัด ได้แก่ ตาก
- ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร แนวเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดตาก ผ่านจังหวัดสุโขทัย ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 12 ซึ่งจะแบ่งเบาการจราจรและเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้นเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 12 เริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) หลังจากนั้น เชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก ทั้งนี้ แนวเส้นทางระหว่างจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดสุโขทัย จะเป็นเส้นทางที่ MR1 และ MR4 ใช้ร่วมกัน โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ หลังจากนั้น ช่วงสุโขทัย-ตากพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) จนไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณอำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก โดยพื้นที่ที่แนวเส้นทางพาดผ่าน 3 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย และตาก



รูปที่ 3.2-20 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดตากไม่มีสถานีรถไฟ เนื่องจากไม่มีแนวเส้นทางรถไฟตัดผ่าน การเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดตากจึงจำเป็นต้องลงที่สถานีรถไฟในจังหวัดใกล้เคียงและเดินทางไปยังจังหวัดตากโดยการเดินทางทางถนนต่อไป

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดตากไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านดารา อำเภอฟิชัย จังหวัดอุดรธานี แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 143 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1255 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1318 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 125 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 มายังตัวจังหวัดตากได้

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการ

เดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ
จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนา
ออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

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

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-9 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

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 - สุไหงโกกลก 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. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 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 โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัด มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- **โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด**

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด เป็นการศึกษาความเหมาะสมออกแบบแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เป็นรางคู่ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 3 จังหวัด คือ นครสวรรค์ กำแพงเพชร และตาก โดยแนวเส้นทางโครงการระยะทางรวมประมาณ 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 โดยจุดเริ่มต้นของโครงการอยู่ที่อำเภอเมืองตาก ลัดเลาะไปตามไหล่เขามุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกสู่อำเภอแม่สอด 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. และได้กำหนดย่านสินค้าในแนวเส้นทางโครงการ 4 แห่ง คือ ที่สถานีเจริญผล สถานีกำแพงเพชร สถานีหนองบัวใต้ 1 และสถานีด่านแม่สอด



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-21 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดตากมีสนามบินให้บริการ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และท่าอากาศยานตาก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด หรือ สนามบินแม่สอด ตั้งอยู่ที่ ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยตั้งอยู่ห่างจากอำเภอแม่สอดประมาณ 3 กิโลเมตร และห่างจากอำเภอเมืองตากประมาณ 87 กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 12,000 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสาร 600 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันให้บริการสายการบิน 1 บริษัท ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการในเส้นทาง แม่สอด-ดอนเมือง ทั้งเที่ยวไป-กลับ จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย เข้า 2 เที่ยวบินต่อวัน ออก 2 เที่ยวบินต่อวัน



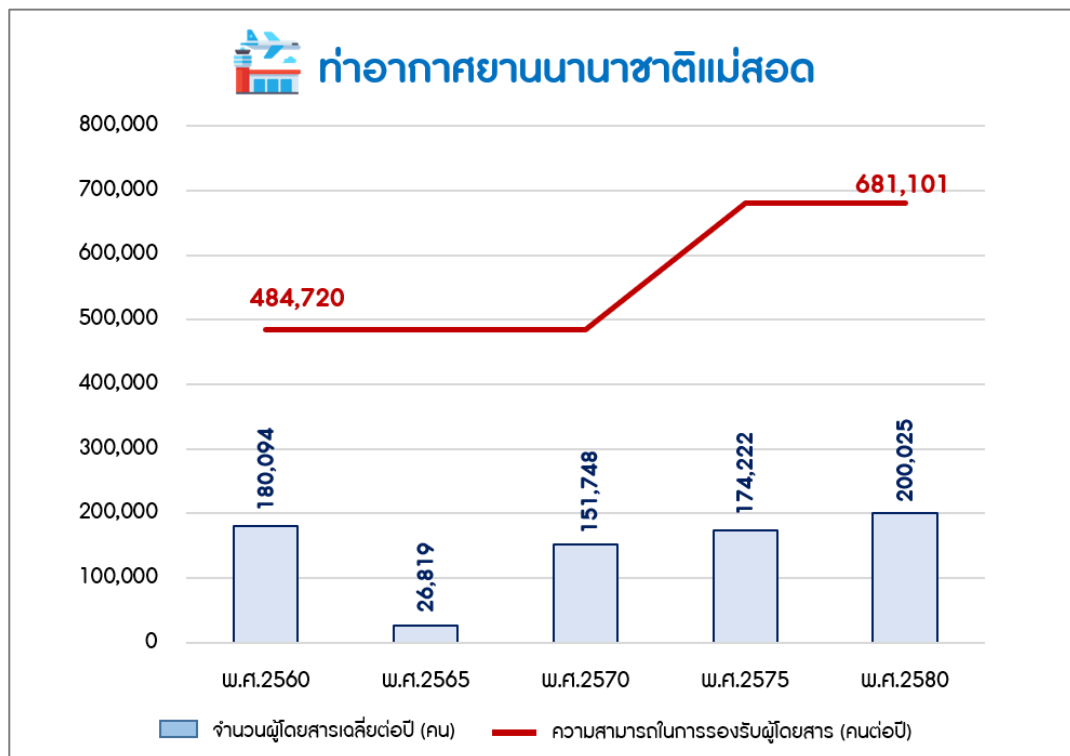
รูปที่ 3.2-22 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ท่าอากาศยานตาก ตั้งอยู่ที่ ตำบลน้ำร้อน อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 300 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสาร 30 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ แต่ยังเปิดให้บริการปกติ โดยให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ



รูปที่ 3.2-23 ท่าอากาศยานตาก

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในอนาคตของงานการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ. 2560 ถึง ปี พ.ศ. 2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดยังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ในระยะ 20 ปี



รูปที่ 3.2-24 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในอนาคต

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต ปัจจุบันยังไม่มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคตในพื้นที่
จังหวัดตาก

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แม่น้ำเมย เป็นแม่น้ำสายย่อยของแม่น้ำสาละวิน มีต้นกำเนิดในอำเภอบพพระ จังหวัดตาก ไหลขึ้นไปทางเหนือผ่านอำเภอมะสอย อำเภอมะละดาด อำเภอบ้านตาก มาบรรจบกับแม่น้ำสาละวินที่อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีความยาว 327 กิโลเมตร เป็นพรมแดนธรรมชาติระหว่างไทยกับพม่า และมีความสำคัญในการลำเลียงสินค้าทางน้ำและการเดินทางข้ามทางเรือระหว่างไทยกับพม่า



รูปที่ 3.2-25 ท่าข้ามบ้านท่าสองยาง

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดตากในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และสถานีขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักแม่สอย	ตาก	แม่สอย	ขาเข้า
2	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดตาก	ตาก	แม่สอย	-

4. โครงสร้างการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดตาก

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สร้างมูลค่าเพิ่มจากสินค้าทางเกษตร และ สร้างรายได้จากการท่องเที่ยว ธุรกิจบริการ และการค้าการลงทุนในพื้นที่

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. รายได้เฉลี่ยของครัวเรือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
2. จำนวนพื้นที่สีเขียวที่ได้รับ การฟื้นฟูหรือปลูกเพิ่มขึ้น 20,000 ไร่ต่อปี
3. มูลค่าผลผลิตการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
4. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
5. ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวต่อคนต่อปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
6. ร้อยละการเบิกจ่ายงบประมาณภาพรวมเป็นไป ตามที่รัฐบาลกำหนด ร้อยละ100

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนและแก้ไขปัญหาความยากจน

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: การพัฒนาผลิตภาพทางการเกษตร

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การส่งเสริมการท่องเที่ยวสินค้า OTOP และการค้าชายแดน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การบริหารจัดการภาครัฐ และการรักษาความมั่นคงชายแดน และความสงบเรียบร้อย

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนและแก้ไขปัญหาความยากจน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาปรับปรุง/ก่อสร้าง พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา โดยเฉพาะในถิ่นทุรกันดารให้สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะของภาครัฐได้	รายได้เฉลี่ยของครัวเรือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
2. ส่งเสริมพัฒนาระบบการศึกษา และสร้างแหล่งเรียนรู้ปลูกฝังค่านิยมการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน และท้องถิ่น	

3. ส่งเสริมพัฒนาการบริการสุขภาพ และการเข้าถึงบริการด้านสาธารณสุข และสร้างเครือข่ายเยาวชน ภาครัฐและภาคเอกชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนและท้องถิ่น 4. ส่งเสริมคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่ทุกกลุ่มเป้าหมายให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ภายใต้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และสนับสนุนการขับเคลื่อนโครงการพระราชดำริ และโครงการหลวง 5. สร้างอาชีพ สร้างรายได้ และพัฒนาทักษะอาชีพให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย เช่น กลุ่มผู้ว่างงาน กลุ่มแรงงานนอกระบบ กลุ่มเครือข่าย กลุ่มสตรี กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส กลุ่มคนยากจนกลุ่มเปราะบาง และกลุ่มนักเรียนนักศึกษา เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน	
---	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยพิบัติที่เกิดขึ้นจากทางธรรมชาติ และเกิดขึ้น จากฝีมือมนุษย์ ได้แก่ ปัญหาดินโคลนถล่มและการพังทลายของหน้าดิน เช่น การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง พังกันน้ำ เป็นต้น ปัญหาภัยแล้ง และอุทกภัย เช่น การพัฒนาแหล่งน้ำ แหล่งกักเก็บน้ำ ก่อสร้างแก้มลิง ฝายชะลอน้ำ การใช้ประโยชน์จากน้ำบนดิน และน้ำใต้ดิน เป็นต้น ปัญหาหมอกควันและไฟป่า 2. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน จากทุกภาคส่วนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกควัน และไฟป่าภัยพิบัติทางธรรมชาติและจากฝีมือมนุษย์ 3. ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายในการอนุรักษ์ รักษาทรัพยากรธรรมชาติ 4. ส่งเสริมการบริหารจัดการขยะ ลดปริมาณ ของเสีย และน้ำเสียในพื้นที่หมู่บ้านและชุมชน 5. ส่งเสริมการปลูกป่า และเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับหมู่บ้านชุมชน 6. ส่งเสริมให้ประชาชนอยู่ร่วมกับป่า และสร้างอาชีพเสริมจากป่า ควบคู่กับการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ	จำนวนพื้นที่สีเขียวที่ได้รับการฟื้นฟูหรือปลูกเพิ่มขึ้น 20,000 ไร่ต่อปี

7. ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน ควบคู่กับนวัตกรรมเพื่อ การอนุรักษ์ พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ	
8. ส่งเสริมการปลูกพืชสมุนไพร และการนำ ทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด	

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาผลผลิตทางการเกษตร	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาแหล่งน้ำสำหรับการเกษตรในพื้นที่ ชลประทาน และนอกเขตพื้นที่ชลประทาน - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตร เช่น ลานตาก โซล เครื่องมือและอุปกรณ์ สำหรับทำการเกษตร เป็น ต้น - ส่งเสริมเกษตรกรทำเกษตรปลอดภัย เกษตรแปลงใหญ่ และลดการปลูกพืชเชิงเดี่ยว เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การปลูกพืชทดแทน และปลูกพืชเศรษฐกิจ - ส่งเสริมนวัตกรรมการผลิต การแปรรูป และการพัฒนา สินค้าทางการเกษตรและปศุสัตว์ - ส่งเสริมการเลี้ยงสัตว์ เพื่อสร้างอาชีพเสริมควบคู่กับทำ การเกษตร - ส่งเสริมมาตรฐานการผลิตสินค้าทางการเกษตรและปศุ สัตว์ - ส่งเสริมการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรและปศุสัตว์ - ส่งเสริมการเกษตรผสมผสานตามแนวพระราชดำริ - ส่งเสริมการรวมกลุ่มให้กับเกษตรกร เพื่อเพิ่มช่อง ทางการจำหน่ายสินค้าทางการเกษตรและปศุสัตว์ - ประชาสัมพันธ์และเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้า ทางการเกษตรและปศุสัตว์	มูลค่าผลผลิตการเกษตรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การส่งเสริมการท่องเที่ยวสินค้า OTOP และการค้าชายแดน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแหล่งท่องเที่ยวให้ได้ มาตรฐาน - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขับเคลื่อนของเขต พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก	- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี - ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวต่อคนต่อปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อไป

- ส่งเสริมการผลิต การแปรรูป สินค้า OTOP และสินค้าวิสาหกิจชุมชน - ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี สำหรับการผลิต และการแปรรูปในภาคอุตสาหกรรม และนอกภาคอุตสาหกรรม - ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว และประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของจังหวัดตาก เช่น การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี ประวัติศาสตร์ วิถีชุมชน และการท่องเที่ยววิถีใหม่ และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นต้น - ส่งเสริมการตลาด การรวมกลุ่มของผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้า OTOP และสินค้าวิสาหกิจชุมชน - ส่งเสริมกิจกรรมด้านการลงทุนในพื้นที่ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก	
---	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การบริหารจัดการภาครัฐ และการรักษาความมั่นคงชายแดน และความสงบเรียบร้อย	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- ส่งเสริมการป้องกัน ลาดตระเวน เฝ้าระวัง การกระทำผิดทางอาชญากรรม ยาเสพติดและการลักลอบเข้าเมือง - ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ความมั่นคงของจังหวัด และพื้นที่ชายแดน - ส่งเสริมกระบวนการพัฒนากระบวนการทำงานของภาครัฐ - ส่งเสริมมาตรฐาน และสนับสนุนนวัตกรรมในการป้องกันการกระทำผิดทางอาชญากรรม เพื่อสร้างความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน - ส่งเสริม สนับสนุน นวัตกรรมในการให้บริการภาครัฐ - ส่งเสริม สนับสนุนการสร้างเครือข่ายด้านความมั่นคง สร้างความปรองดอง และถ่ายทอดองค์ความรู้ในการปกป้องสถาบัน - พัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการของภาครัฐ - ส่งเสริมการเชื่อมความสัมพันธ์ด้านความมั่นคงระหว่างประเทศ	ร้อยละการเบิกจ่ายงบประมาณภาพรวมเป็นไปตามที่รัฐบาลกำหนด

4.4 เป้าประสงค์

1. เพื่อให้ประชาชนได้รับการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีรายได้เพิ่มขึ้น และมีสุขภาพที่ดี ขึ้น โดยน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ ในชีวิตประจำวัน
2. เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้ได้รับการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และป้องกันรักษาให้คงอยู่อย่างยั่งยืน
3. เพื่อส่งเสริมการทำเกษตรปลอดภัย เกษตรอุตสาหกรรม ปลูกพืชเศรษฐกิจ การแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรและปศุสัตว์ โดยสร้างมูลค่าเพิ่มจาก การแปรรูป และช่องทางจำหน่ายสินค้า โดยใช้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการผลิตและการตลาด
4. เพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยว ธุรกิจบริการ ผลิตภัณฑ์ชุมชน การผลิต การแปรรูปสินค้า OTOP และสินค้า วิสาหกิจชุมชนให้มีคุณภาพ ยกระดับมาตรฐาน การสร้าง มูลค่าเพิ่มและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่
5. เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดน และพื้นที่เขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ให้เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เพื่อ ขยายฐานเศรษฐกิจ และขีดความสามารถในการแข่งขัน
6. เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐ และ ประชาชนมีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนและแก้ไขปัญหาความยากจน		
1.1	โครงการพัฒนาระดับโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่จังหวัดตากเชื่อมโยงสู่ภูมิภาค	1,097,936,400.00
1.2	โครงการพัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนของจังหวัดตาก	11,721,029,495.00
1.3	โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่จังหวัดตาก	627,657,000.00
1.4	โครงการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดตาก	966,239,500.00
1.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ	33,853,900.00
1.6	โครงการส่งเสริมอาชีพและพัฒนาทักษะฝีมือกลุ่มเปราะบางเพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน	116,514,700.00
1.7	โครงการส่งเสริมอาชีพและพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	8,685,000.00
1.8	โครงการขยายผลและขับเคลื่อนหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	16,650,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
1.9	โครงการส่งเสริมและสนับสนุนโครงการพระราชดำริฯ	24,686,600.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		
2.1	โครงการก่อสร้างพนัง และเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำในพื้นที่จังหวัดตาก	4,739,898,200.00
2.2	โครงการป้องกันบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่จังหวัดตาก	98,969,200.00
2.3	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในพื้นที่จังหวัดตาก	24,740,000.00
2.4	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศขนาดเล็ก	2,413,600.00
2.5	โครงการส่งเสริมการปลูกพืชเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับชุมชน	7,920,000.00
2.6	โครงการส่งเสริมการอนุรักษ์ ฟื้นฟูและรักษาทรัพยากรธรรมชาติ	186,020,800.00
2.7	โครงการส่งเสริมการใช้นวัตกรรมด้านพลังงานเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ	1,105,895,200.00
2.8	โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ	25,588,400.00
2.9	โครงการส่งเสริมการบริหารจัดการขยะ น้ำเสีย และลดปริมาณของเสียสิ่งปฏิกูล	527,039,200.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การพัฒนาคุณภาพทางการเกษตร		
3.1	โครงการพัฒนาระบบผันน้ำและระบายน้ำเข้าสู่พื้นที่ทำการเกษตรและปศุสัตว์	893,185,200.00
3.2	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและปศุสัตว์	1,370,668,400.00
3.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย	23,940,000.00
3.4	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรพื้นที่สูง	845,500.00
3.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการกลุ่มเกษตรกรแปลงใหญ่ในพื้นที่จังหวัดตาก	2,114,400.00
3.6	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	29,506,060.00
3.7	โครงการส่งเสริมการแปรรูป สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าทางการเกษตรและปศุสัตว์	6,244,800.00
3.8	โครงการส่งเสริมการตลาดและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าทางการเกษตร	52,236,600.00
3.9	โครงการส่งเสริมการตลาดและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์สินค้าปศุสัตว์	10,000,000.00
3.10	โครงการประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์สินค้าเกษตรพื้นที่สูง	2,898,800.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การส่งเสริมการท่องเที่ยวสินค้า OTOP และการค้าชายแดน		
4.1	โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดตาก	182,867,504.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
4.2	โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดตาก	327,188,800.00
4.3	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชุมชนของจังหวัดตาก	81,864,000.00
4.4	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและสุขภาพจังหวัดตาก	28,160,000.00
4.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพสินค้าอัตลักษณ์ประจำถิ่นของจังหวัดตาก	19,320,000.00
4.6	โครงการเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าของจังหวัดตาก	56,240,000.00
4.7	โครงการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก	1,832,234,200.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การบริหารจัดการภาครัฐ และการรักษาความมั่นคงชายแดน และความสงบเรียบร้อย		
5.1	โครงการส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายชุมชน เพื่อรักษาความมั่นคงในพื้นที่จังหวัดตาก	5,192,000.00
5.2	โครงการป้องกัน ฝ่าละออง และรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่เพื่อความมั่นคงของจังหวัดตาก	254,350,400.00
5.3	โครงการส่งเสริมพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวก นวัตกรรมในการให้บริการของภาครัฐ	85,300,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 มีศักยภาพด้านพื้นที่ชายแดนที่เป็นฐานการค้าชายแดน และตั้งอยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจทั้ง NSEC, EWEC และ LIMEC
- S2 มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ที่มีความหลากหลายด้านธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี ชาติพันธุ์ วิถีชีวิตชุมชนและเป็นแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ
- S3 มีทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงาม พื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ และมีความหลากหลาย และมีคุณค่าทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม
- S4 พื้นที่ที่มีความเหมาะสมกับการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาว/การเกษตรพื้นที่สูง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- S5 มีเขื่อนภูมิพลเป็นอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่และเป็นแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าสำคัญของประเทศโดยมีแม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยมไหลผ่าน
- S6 มีภูมิปัญญาท้องถิ่นที่หลากหลาย และมีมูลค่าที่สามารถสร้างรายได้และถ่ายทอดไปยังลูกหลาน

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 โครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุดโทรม
- W2 สถานที่แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างครบวงจรและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง และยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

- W3 บางพื้นที่ที่เป็นพื้นที่เสี่ยงภัย และอาจเกิดอุทกภัย และดินโคลนถล่มที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น
- W4 การจัดการห่วงโซ่อุปทานด้านการเกษตร อุตสาหกรรม สินค้า OTOP วิสาหกิจชุมชน และบริการขาดประสิทธิภาพ
- W5 ระบบชลประทานและแหล่งน้ำยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ทางการเกษตร
- W6 ขาดการส่งเสริม พัฒนา และนำนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้กับภูมิปัญญาท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืน

โอกาส (Opportunity)

- O1 นโยบายของรัฐบาล และหน่วยงานส่วนกลางส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตาก และเชื่อมโยงการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว รองรับการค้าขายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน
- O2 นโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณด่านถาวรแม่สอด และมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2
- O3 นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมทางราง และทางบก
- O4 นโยบายของรัฐบาล ในการกำหนด Zoning พื้นที่การเกษตร และส่งเสริมการทำเกษตรอุตสาหกรรมในพื้นที่
- O5 ตลาดท่องเที่ยวขยายตัว นักท่องเที่ยวสนใจการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ท่องเที่ยวกลางแจ้งเพื่อสุขภาพ และกีฬา การท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและวิถีชีวิตชุมชน
- O6 เทคโนโลยีสารสนเทศ และสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ ทำให้ช่วยในการแพร่กระจายข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

อุปสรรค (Threat)

- T1 ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และปัญหาความเจริญทางเศรษฐกิจในบางพื้นที่กระจุกตัวในตัวเมือง ยังกระจายไม่ทั่วถึงทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำสูง
- T2 การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย แรงงานต่างด้าว ยาเสพติด โรคระบาด และปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่
- T3 ผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ปัญหาการจราจร ความเหลื่อมล้ำทางสังคม
- T4 ปัจจัยการผลิตมีราคาสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นและความสามารถในการแข่งขันลดลง รวมทั้งตลาดสินค้าการเกษตรราคาคงต่ำไม่แน่นอน
- T5 แหล่งท่องเที่ยวทรุดโทรม ไม่ได้รับการพัฒนาและขาดการส่งเสริมประชาสัมพันธ์กิจกรรมการท่องเที่ยว และผลกระทบที่เกิดจากภัยธรรมชาติที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น อาทิ ภัยแล้ง น้ำท่วม ดินโคลนถล่มในพื้นที่
- T6 ระบบการใช้ชีวิตแบบบริโภคนิยม การรับข้อมูลผ่านสื่อต่าง ๆ มีผลต่อค่านิยมและพฤติกรรมทางลบ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน

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/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาถนนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนา ด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิด การเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/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