

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จังหวัดนครสวรรค์



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

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

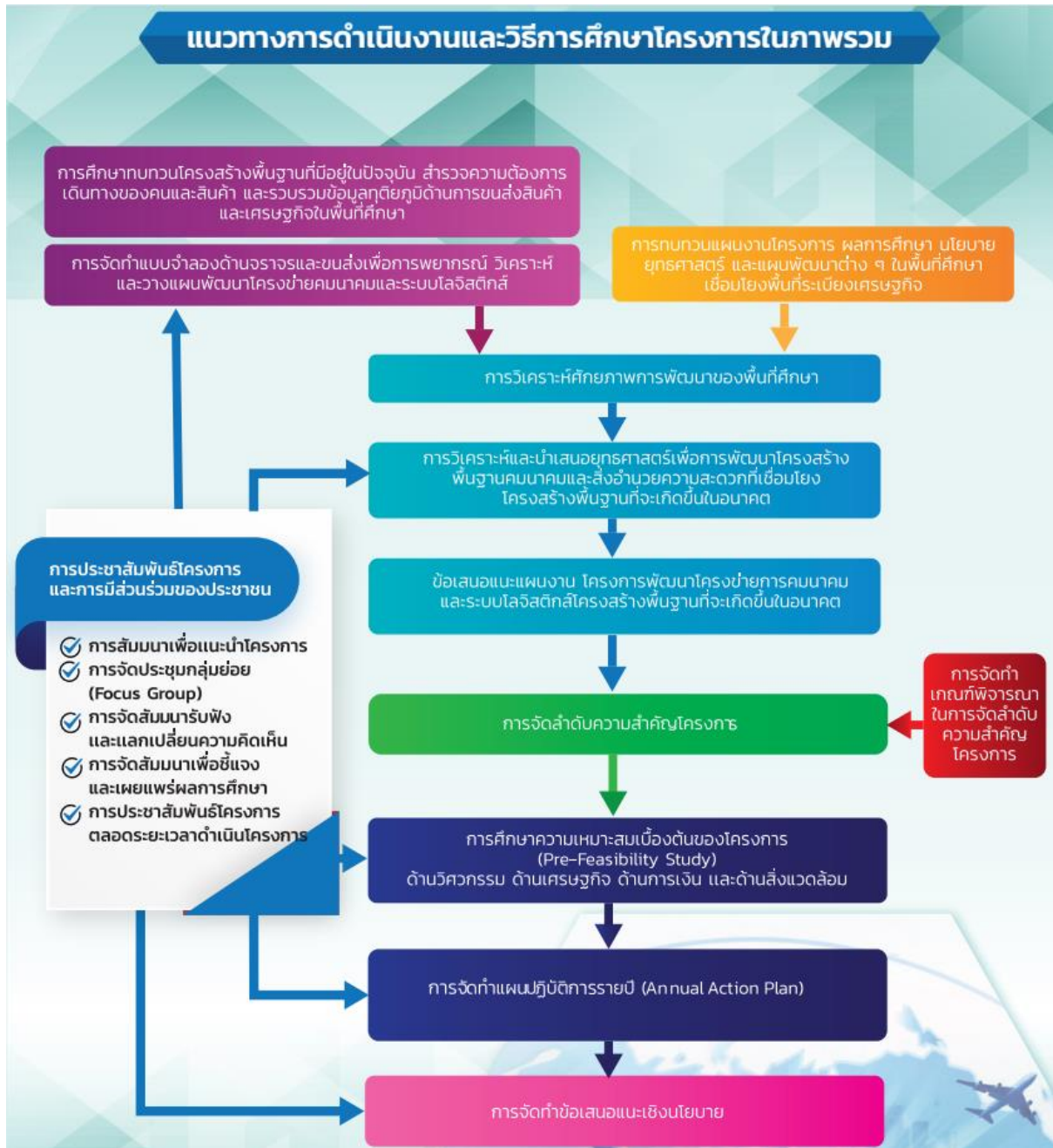
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว 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. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดนครสวรรค์

2.1 ข้อมูลทั่วไป



นักประวัติศาสตร์สันนิษฐานว่าเมืองนครสวรรค์มีชื่อปรากฏมาตั้งแต่ก่อนสุโขทัยเป็นราชธานี มีชื่อในศิลาจารึกของสุโขทัย โดยเรียกว่าเมืองพระบาง เป็นเมืองหน้าด่านที่สำคัญในการทำศึกสงครามตั้งแต่สมัยสุโขทัย, กรุงศรีอยุธยา, ธนบุรี จนถึงกรุงรัตนโกสินทร์ ภายหลังเปลี่ยนเป็นนครสวรรค์ในที่สุด แต่ชาวบ้านโดยทั่วไปเรียกกันติดปากว่า เมืองปากน้ำโพ ในประวัติศาสตร์มีหลักฐานทางโบราณคดีบ่งชี้ว่านครสวรรค์เคยเป็นเมืองเกษตรกรรมมาตั้งแต่ยุคต้นประวัติศาสตร์ เป็นศูนย์กลางของการคมนาคม เป็นที่ตั้งของกลุ่มชนชาวจีนที่มาทำมาค้าขายระหว่างประเทศ

เมืองพระบางเป็นเมืองโบราณในสมัยสุโขทัยคู่กับเมืองคนที โดยตัวเมืองพระบางอยู่ที่เมืองนครสวรรค์เก่า ส่วนเมืองคนทีสันนิษฐานว่าอยู่ที่บ้านโคก ริมฝั่งแม่น้ำปิง จังหวัดกำแพงเพชร จากข้อมูลในศิลาจารึกสมัยสุโขทัย เมืองพระบางถูกผนวก รวมกันเข้ากับอาณาจักรสุโขทัยในสมัยพ่อขุนศรีอินทราทิตย์ และตั้งตัวเป็นอิสระเมื่อสิ้นสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช และ

ถูกผนวกอีกครั้งในสมัยพระยาสิทธิ พระองค์ได้ประดิษฐานพระพุทธรูปพร้อมทั้งศิลาจารึกวัดเขากบไว้ที่เขากบ ปัจจุบันอยู่ใจกลางเมืองนครสวรรค์ ในสมัยพระมหาธรรมราชาที่ 3 (ไสลือไท) ที่ประกาศให้สุโขทัยเป็นเอกราชได้รวมเมืองพระบางไว้ในอาณาเขตด้วย

เมื่ออำนาจของกรุงศรีอยุธยาถดถอยลง เมืองพระบางจึงไปขึ้นกับกรุงศรีอยุธยาในที่สุด มีหลักฐานในตำนานมูลศาสนา ว่า พระญาณคัมภีร์ ขอที่สร้างวัดในอยุธยาเมื่อ พ.ศ. 1972 สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 ไม่อนุญาตจึงมาขอที่ที่เมืองพระบาง เจ้าเมืองพระบางไม่ยกที่ให้ อ้างว่าเป็นข้าขอบขัณฑสีมาของอยุธยา เมื่ออยุธยาไม่ให้ ทางเมืองพระบางก็ให้ไม่ได้

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ได้มีการปฏิรูปการปกครองหัวเมืองส่วนภูมิภาค นครสวรรค์ได้เป็นที่ตั้งมณฑลนครสวรรค์ ซึ่งเป็น 1 ใน 4 มณฑลที่ตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2438 ในการจัดตั้งมณฑลนครสวรรค์ ได้รวมเอาหัวเมืองทางแม่น้ำเจ้าพระยาตอนเหนือขึ้นไปจนถึงแม่น้ำปิงเข้าด้วยกัน 8 เมืองได้แก่ นครสวรรค์ ชัยนาท อุทัยธานี พยุหะคีรี มโนรมย์ สรรคบุรี กำแพงเพชร และตาก โดยมีพระยาดัสกรปลาต (ทองอยู่ โลหิตเสถียร) เป็นข้าหลวงเทศาภิบาลคนแรก ตั้งที่ว่าการมณฑลอยู่ที่เมืองนครสวรรค์ การจัดรูปปกครองในลักษณะมณฑลได้ดำเนินการ มาจนถึง พ.ศ. 2475 จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

ยุบมณฑลและระเบียบเทศาภิบาลของเก่าไปให้คงไว้แต่หัวเมืองและอำเภอ โดยให้ทุกเมืองมีฐานะเท่าเทียมกัน ปฏิบัติราชการขึ้นตรงต่อเจ้ากระทรวง และรับคำสั่งจากเจ้ากระทรวงโดยตรง

เดิมที่เมืองพระบางหรือนครสวรรค์ตั้งอยู่หลังตลาดปากน้ำโพ บริเวณวัดสี่เข้า หรือ วัดวรนาถบรรพต ต่อมาได้ย้ายไปตั้งอยู่ที่ตำบลทางฟากตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ห่างจากปากน้ำโพมาข้างใต้ประมาณ 200 เส้น หลักฐานแผนที่ของ ปีแอร์ ฟาน เดอ อา นักแผนที่ชาวฮอลันดา ระบุว่าในช่วงอยุธยาตอนปลาย รัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์ เมืองนครสวรรค์ได้ตั้งอยู่บนบริเวณพื้นที่ทางใต้ บริเวณบ้านไผ่ล้อมใต้มณฑลทหารบกที่ 4 ต่อมาในช่วงรัชกาลที่ 5 ได้มีการย้ายเมืองมาบริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นที่ตั้งของศาลากลางจังหวัดนครสวรรค์ในปัจจุบัน โดยคนพื้นที่สมัยนั้นเรียกว่า “เมืองขอนแก่นวัน” เพราะตื่นขึ้นมาตะวันออกมันจะแยงตา ต่อมาเมื่อพื้นที่ของเมืองปากน้ำโพและเมืองนครสวรรค์ขยายตัวขึ้น จึงถูกควมรวมเข้าเป็นพื้นที่การปกครองเดียวกัน เรียกว่า อำเภอเมืองนครสวรรค์ โดยที่ว่าการอำเภอเมืองนครสวรรค์ไปตั้งที่ปากน้ำโพ ส่วนศาลากลางจังหวัดตั้งที่เมืองนครสวรรค์เดิม

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

ระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดนครสวรรค์ 237 กิโลเมตร พื้นที่ของจังหวัด 9,597,677 ตารางกิโลเมตร หรือ 5,998,548 ไร่ ติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	จังหวัดพิจิตร และกำแพงเพชร
ทิศใต้	ติดต่อกับ	จังหวัดลพบุรี, อุทัยธานี, ชัยนาท และสิงห์บุรี
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	จังหวัดเพชรบูรณ์
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	จังหวัดตาก

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ตามลักษณะภูมิศาสตร์โดยทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การเกษตร เป็นที่ราบประมาณ 3 ใน 4 ของพื้นที่จังหวัด มีแม่น้ำสายสำคัญคือ แม่น้ำปิง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ไหลมารวมกันเป็น แม่น้ำเจ้าพระยา ไหลผ่านช่วงกลางของจังหวัด แม่น้ำที่กล่าวได้แบ่งพื้นที่ของจังหวัดออกเป็นด้านตะวันออกและตะวันตก และมีเพียง 6 อำเภอที่ตั้งอยู่บนแม่น้ำสายหลัก สภาพภูมิประเทศทางด้านทิศตะวันตกของจังหวัดมีภูเขาสลับซับซ้อนและเป็นป่าทึบในเขตอำเภอลาดยาว อำเภอแม่วงก์ อำเภอแม่เปินและอำเภอชุมตาบง พื้นที่ป่าของจังหวัดเป็นสภาพป่าที่เชื่อมโยงติดต่อกับป่าห้วยขาแข้งของจังหวัดอุทัยธานีในเส้นทางใต้ของอำเภอแม่วงก์ ส่วนบนของอำเภอแม่วงก์และอำเภอลาดยาวเป็นส่วนติดต่อกับป่าทึบของจังหวัดตาก ที่เชื่อมโยงไปถึงป่าทุ่งใหญ่นเรศวรของจังหวัดกาญจนบุรี

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

มีลักษณะร้อนชื้น มีช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งที่เห็นเด่นชัด ฤดูฝนได้รับอิทธิพลจากมรสุมตะวันตกเฉียงใต้อยู่ในช่วงเดือนตุลาคม ส่วนฤดูหนาวอยู่ในช่วงเดือนตุลาคมถึงมกราคมได้รับอิทธิพลความเย็นมาจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ สำหรับปี 2555 ช่วงเดือนมกราคมมีอากาศหนาว อุณหภูมิต่ำสุด 17.90 องศาเซลเซียส และช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคม มีอากาศร้อนถึงร้อนจัด อุณหภูมิสูงสุด 40.80 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ย 28.00 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 1,118.70 มิลลิเมตร และฝนตกทั้งหมด 123 วัน

สภาพภูมิอากาศของจังหวัดนครสวรรค์ สัมพันธ์กับปริมาณน้ำฝนในแต่ละปี หากปีใดปริมาณน้ำฝนมากกว่า 1,200 มิลลิเมตรต่อปี จะเกิดปัญหาน้ำท่วม ถ้าปริมาณฝน ต่ำกว่า 1,000 มิลลิเมตรต่อปี จะประสบปัญหาฝนแล้ง ทั้งนี้สืบเนื่องจากสภาพพื้นที่ของจังหวัดที่มีลักษณะคล้ายท้องกระทะ หรือมีเสื่อทางปีกบิน

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

จังหวัดนครสวรรค์ จัดรูปแบบการปกครองตามลักษณะการปกครองส่วนภูมิภาคโดยแบ่งออกเป็น 15 อำเภอ 1,431 หมู่บ้าน 128 ตำบล และจัดรูปแบบการปกครองตามลักษณะ การปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาล 21 แห่ง (เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 2 แห่ง เทศบาลตำบล 18 แห่ง) และองค์การบริหารส่วนตำบล 121 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

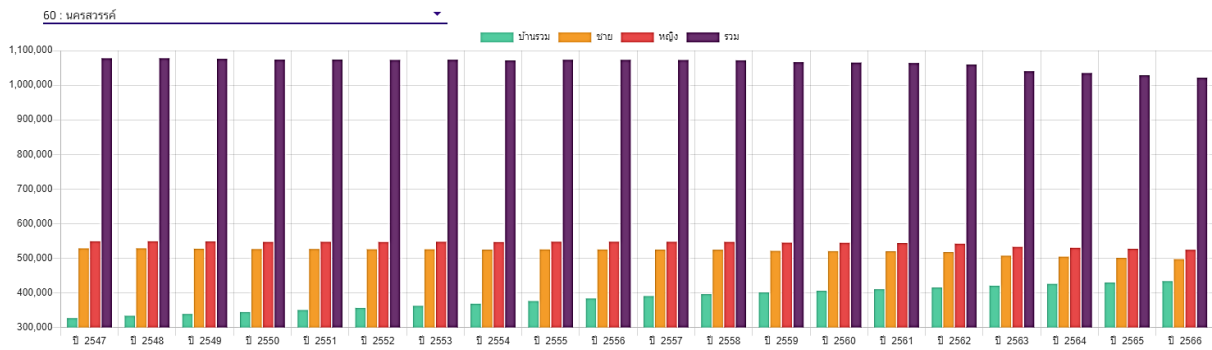
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 1,021,883 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.541 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 497,375 คน และเป็นประชากรหญิง 524,508 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดนครสวรรค์ 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)
1.073	1.072	1.066	1.065	1.064	1.06	1.04	1.035	1.029	1.022	-0.541%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักงานบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดนครสวรรค์

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 433,815 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.161 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดนครสวรรค์ 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)
391	396	401	406	410	415	421	426	430	434	1.161%

ที่มา: สำนักงานบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดนครสวรรค์มีขนาดครัวเรือน 2.36 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.705 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดนครสวรรค์ 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)
2.75	2.7	2.66	2.62	2.59	2.55	2.47	2.43	2.39	2.36	-1.705%

ที่มา: สำนักงานบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดนครสวรรค์ มีผลผลิตมวลรวมภายในรวมจังหวัด 109,316 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.001 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

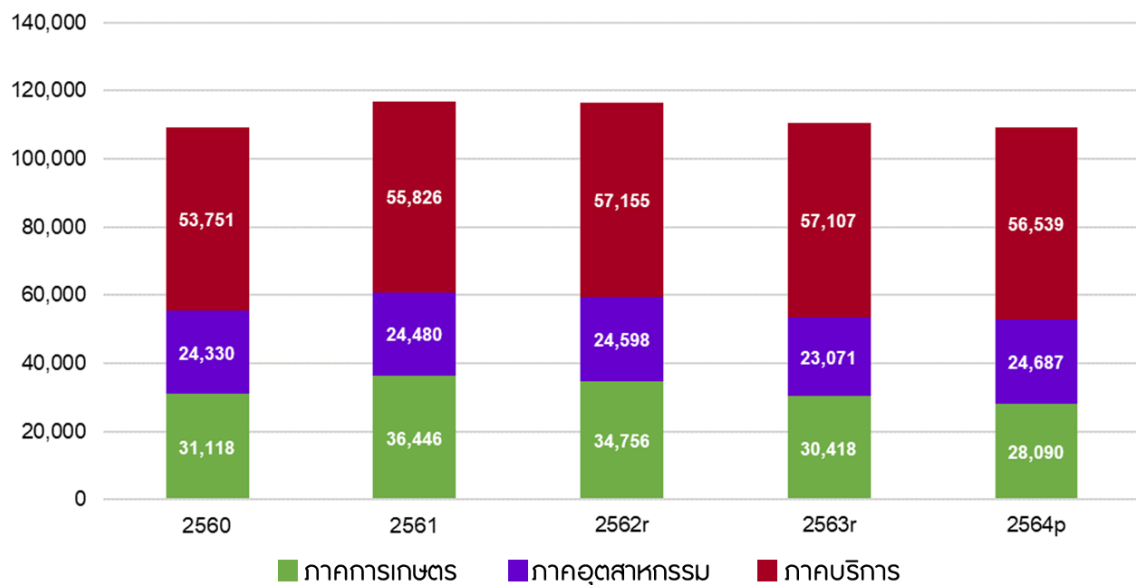
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดนครสวรรค์ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
109,199	116,752	116,509	110,596	109,316	0.001

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตมวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

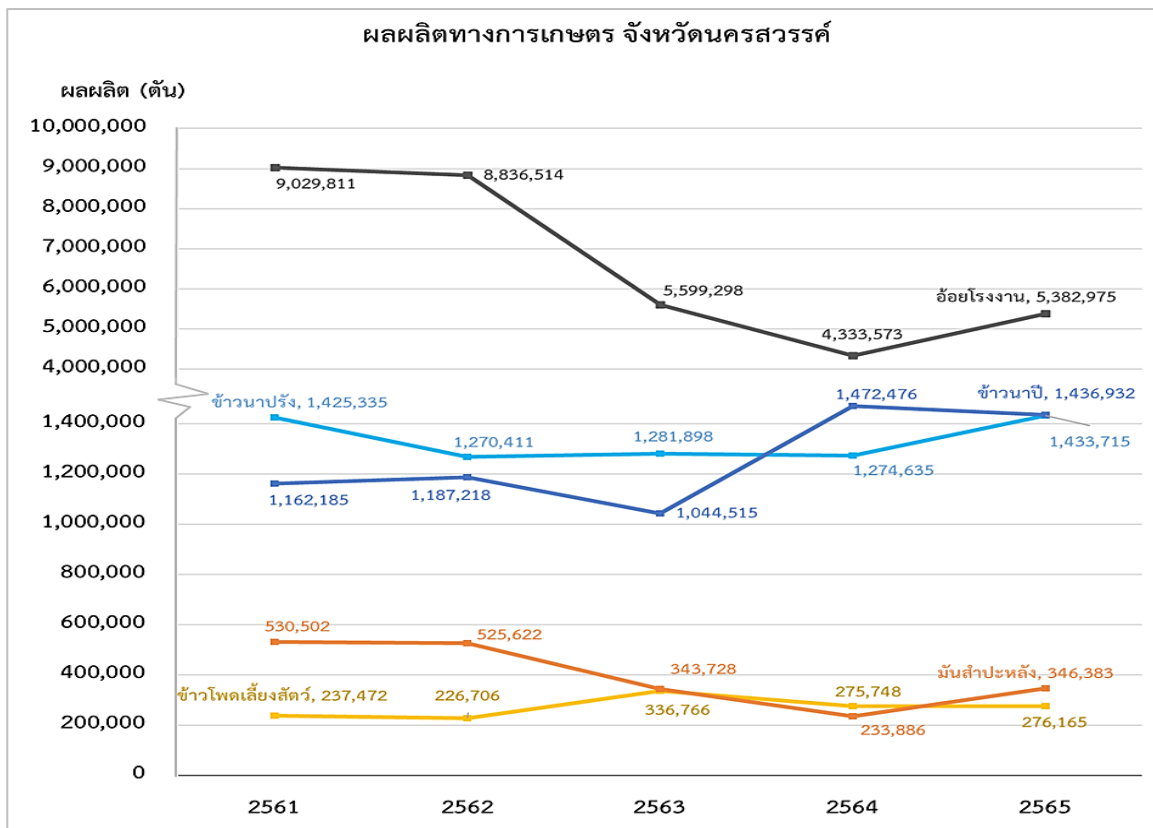


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

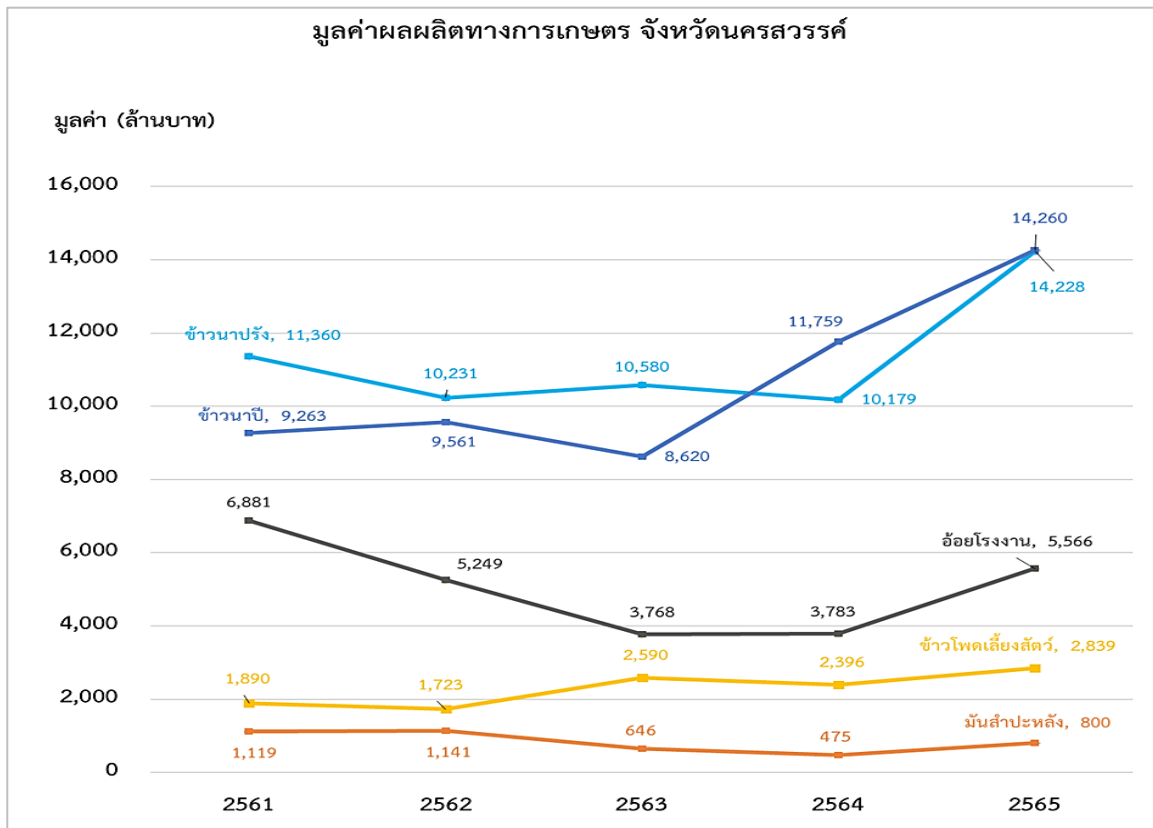
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดนครสวรรค์ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดนครสวรรค์ มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การเกษตร มีแม่น้ำปิง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่านไหลมารวมกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านช่วงกลางของจังหวัด มีพื้นที่ทางการเกษตร 3.84 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.4 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดนครสวรรค์สูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปรัง ข้าวนาปี มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดนครสวรรค์ พบว่ามีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมอื่นๆ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม และอุตสาหกรรมโลหะ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

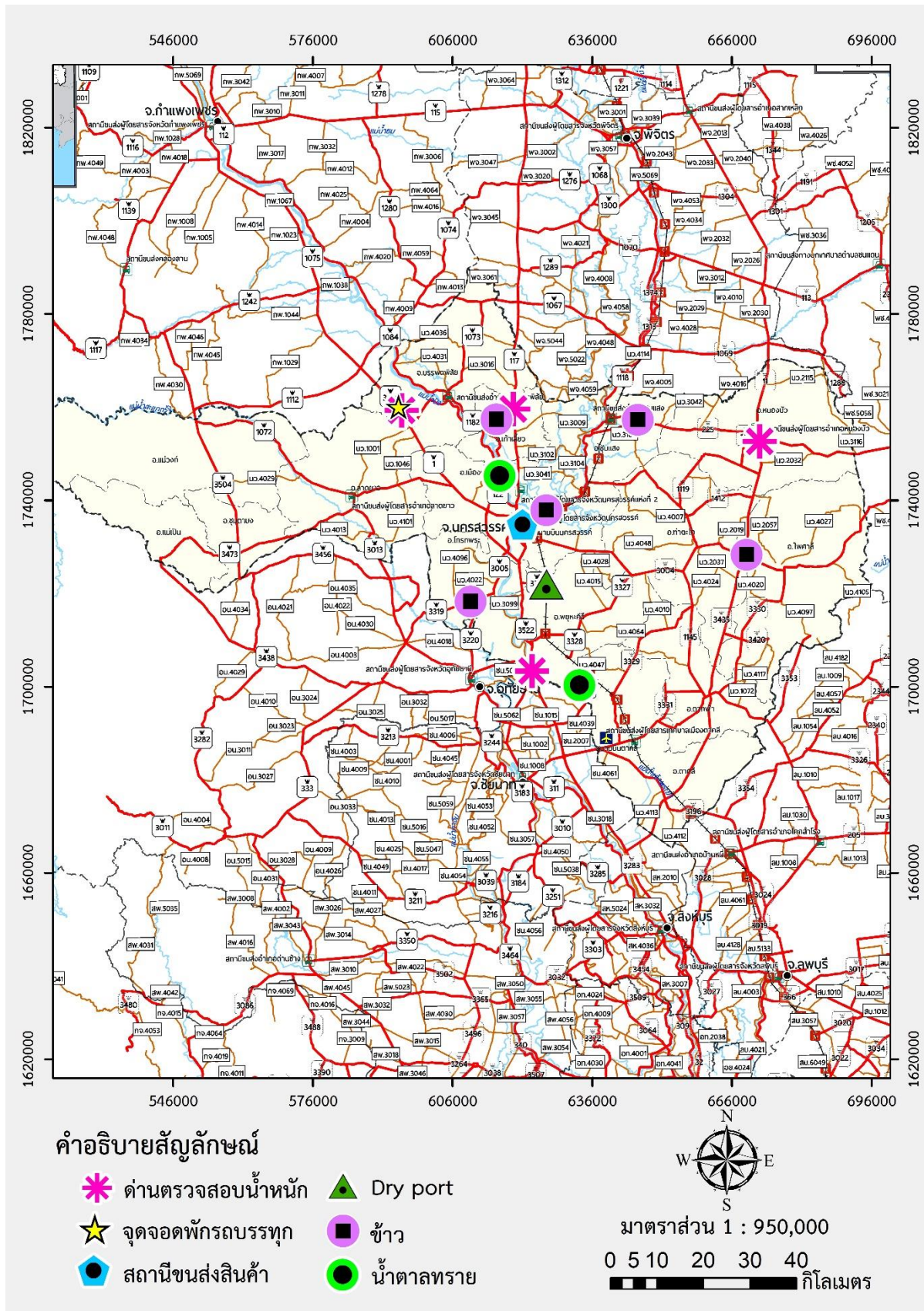
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	32,539.86	3,654	62
2	อุตสาหกรรมอื่นๆ	10,535.82	1,952	107
3	อุตสาหกรรมเกษตร	10,357.79	2,569	244
4	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	6,907.80	971	6
5	อุตสาหกรรมโลหะ	2,305.12	1,867	87

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดนครสวรรค์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	804,285	170,227
ข้าวโพด	202,443	89,003
อ้อย	4,776,717	2,213,644
น้ำตาล	455,133	101,929
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	696,833	94,587



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดนครสวรรค์
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

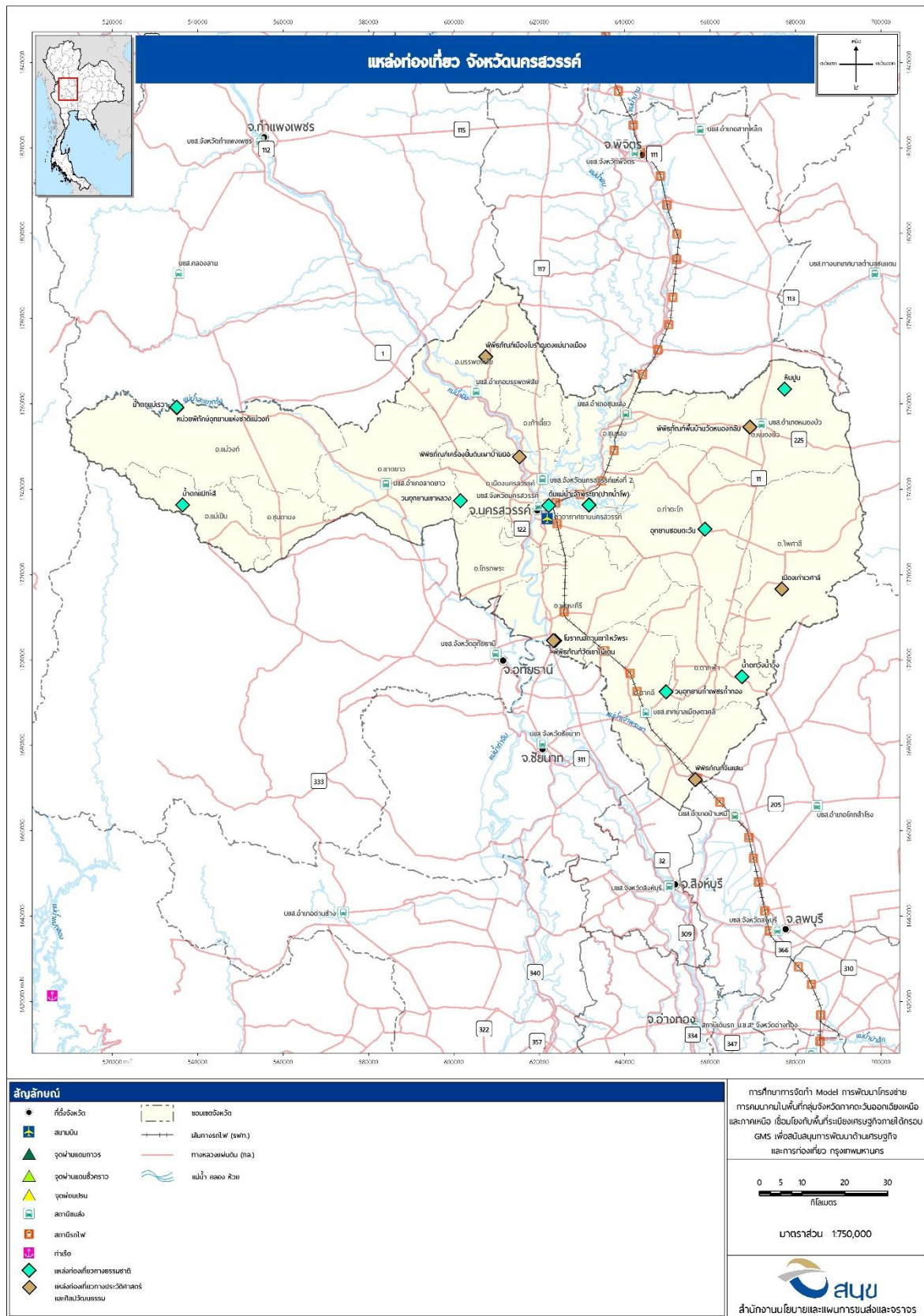
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดนครสวรรค์มีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมลุ่มน้ำที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์ จังหวัดนครสวรรค์จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 5 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยววัฒนธรรมและวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน โดยมีบทบาททางการท่องเที่ยวเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมวิถีชีวิตลุ่มน้ำ

บทบาทการท่องเที่ยว จังหวัดนครสวรรค์เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ซึ่งเป็นกลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ ซึ่งจังหวัดนครสวรรค์เป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลนครนครสวรรค์ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- เมืองท่องเที่ยวและบริการทางการแพทย์ (Medical Tourism City) ในพื้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ (มีโรงพยาบาลมาตรฐาน JCI)
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์ และมรดกวัฒนธรรมลุ่มน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างในพื้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอเก้าเลี้ยว อำเภอชุมแสง และอำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ (แม่น้ำเจ้าพระยา)
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง ในจังหวัดนครสวรรค์
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ใน อำเภอโกรกพระ จังหวัดนครสวรรค์
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ในอำเภอแม่วงก์ จังหวัดนครสวรรค์



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,032,720 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 653,398 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 379,322 คน ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.87 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,249.08 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,355.58 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 905.99 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,000.06 ล้านบาท จำนวนห้อง 4,674 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 34.15 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 616,565 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 39.28

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดนครสวรรค์ ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,895,960	1,935,609	1,032,720	2.09%	-46.65%
ชาวไทย	1,853,754	1,892,593	1,018,078	2.10%	-46.21%
ชาวต่างประเทศ	42,206	43,016	14,642	1.92%	-65.96%
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,126,693	1,136,966	653,398	0.91%	-42.53%
ชาวไทย	1,112,700	1,123,064	650,403	0.93%	-42.09%
ชาวต่างประเทศ	13,993	13,902	2,995	-0.65%	-78.46%
จำนวนนักท่องเที่ยว	769,267	798,643	379,322	3.82%	-52.50%
ชาวไทย	741,054	769,529	367,675	3.84%	-52.22%
ชาวต่างประเทศ	28,213	29,114	11,647	3.19%	-60.00%
ระยะเวลาพำนักรโดยเฉลี่ย (วัน)	1.98	1.96	1.87	-1.01%	-4.59%
ชาวไทย	1.98	1.96	1.87	-1.01%	-4.59%
ชาวต่างประเทศ	1.99	1.95	1.89	-2.01%	-3.08%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,287.94	1,315.24	1,249.08	2.12%	-5.03%
ชาวไทย	1,284.61	1,312.17	1,249.70	2.15%	-4.76%
ชาวต่างประเทศ	1,462.58	1,478.21	1,191.93	1.07%	-19.37%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,434.12	1,465.44	1,355.58	2.18%	-7.50%
ชาวไทย	1,427.45	1,459.06	1,353.83	2.21%	-7.21%
ชาวต่างประเทศ	1,959.71	1,983.47	1,732.92	1.21%	-12.63%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	864.04	896.18	905.99	3.72%	1.09%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวไทย	859.93	891.96	905.26	3.72%	1.49%
ชาวต่างประเทศ	971.89	1,007.76	928.98	3.69%	-7.82%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	3,864.15	3,981.20	2,000.06	3.03%	-49.76%
ชาวไทย	3,782.16	3,898.09	1,979.43	3.07%	-49.22%
ชาวต่างประเทศ	81.99	83.11	20.63	1.37%	-75.18%
จำนวนห้อง	4,618	4,655	4,674	0.80%	0.41%
อัตราการเข้าพัก	52.14	52.39	34.15	0.48%	-34.82%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	1,004,403	1,015,486	616,565	1.10%	-39.28%
ชาวไทย	990,837	1,002,034	613,605	1.13%	-38.76%
ชาวต่างประเทศ	13,566	13,452	2,960	-0.84%	-78.00%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,210,206 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 25.95 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 6,074.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 46.68 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 46.60 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 2.28 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1,006,864 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 850,254 คน คิดเป็นร้อยละ 18.24

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดนครสวรรค์ ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	693,406	1,754,829	2,210,206	153.07%	25.95%
ชาวไทย	691,679	1,745,938	2,198,765	152.42%	25.94%
ชาวต่างประเทศ	1,727	8,891	11,441	414.82%	28.68%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,258.55	4,141.56	6,074.74	229.07%	46.68%
ชาวไทย	1,255.43	4,112.53	6,029.15	227.58%	46.60%
ชาวต่างประเทศ	3.12	29.03	45.59	830.45%	57.04%
อัตราการเข้าพัก	19.01	45.56	46.60	139.66%	2.28%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	335,449	850,254	1,006,864	153.47%	18.42%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

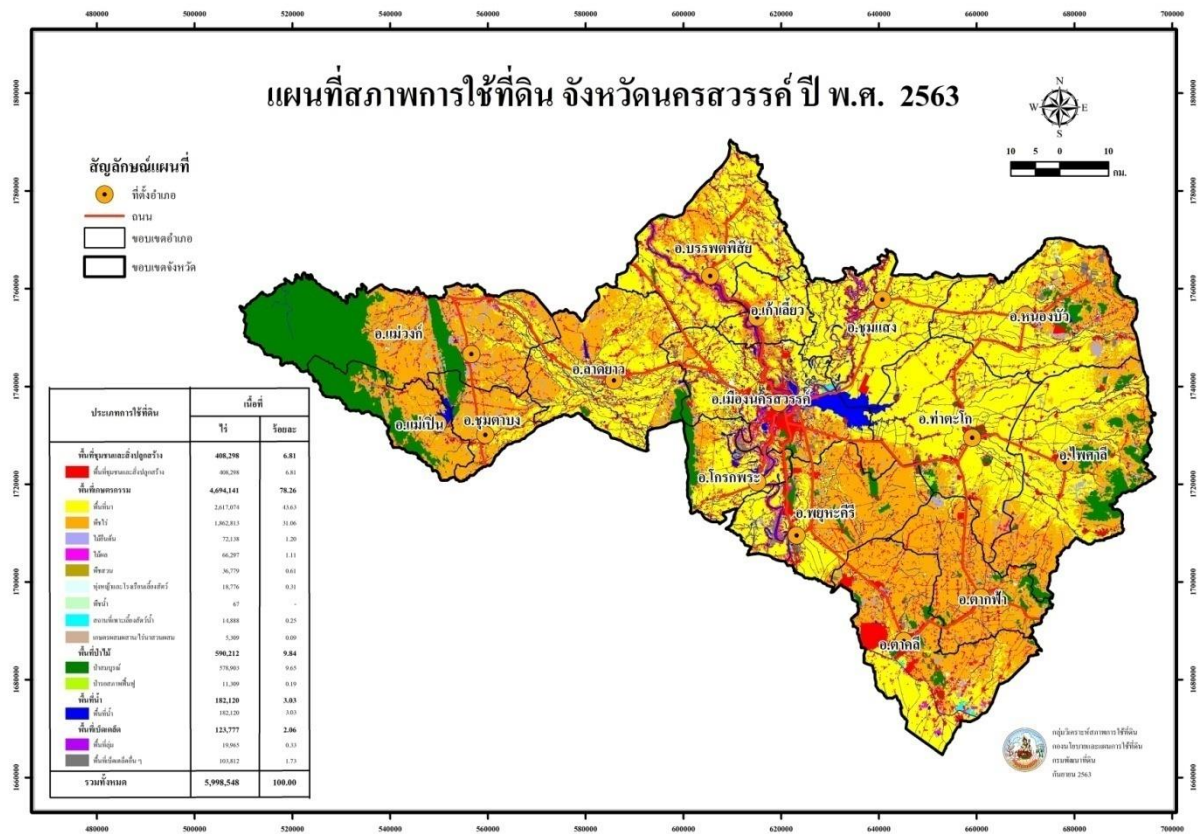
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดนครสวรรค์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 4,964,141 ไร่ ร้อยละ 78.26 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 2,617,074 ไร่ ร้อยละ 43.63, พืชไร่ 1,862,813 ไร่ ร้อยละ 31.06 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

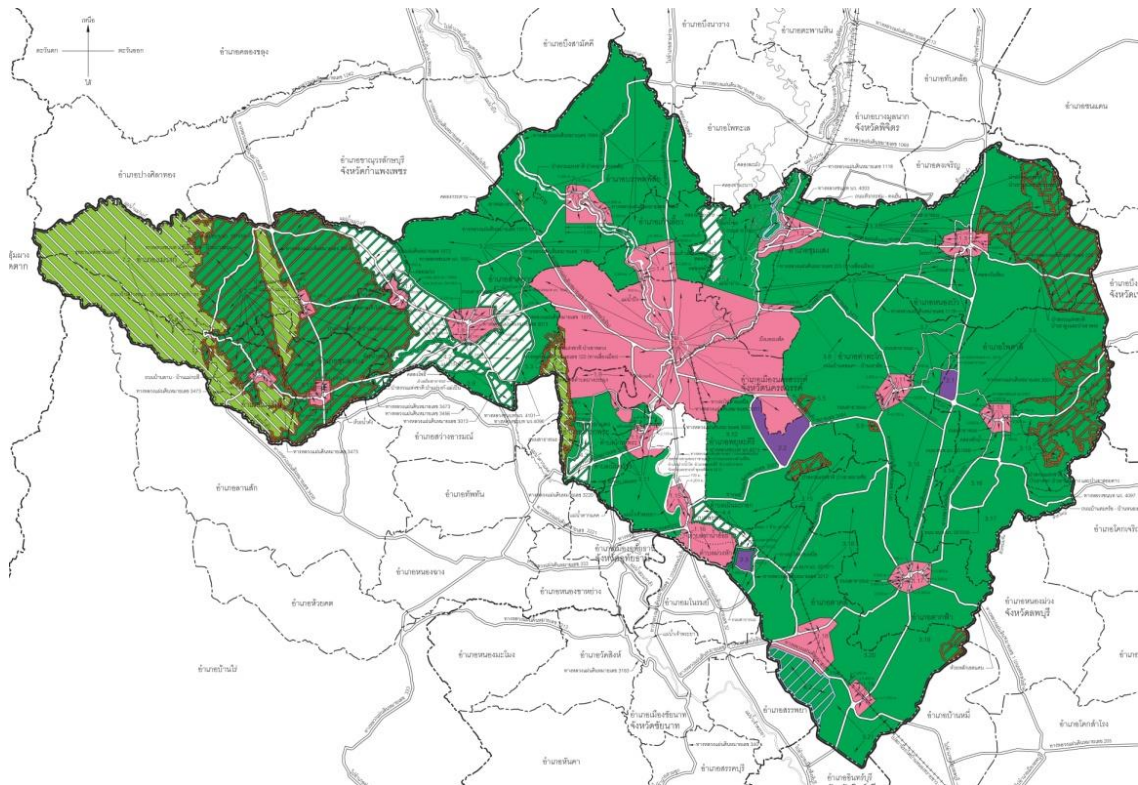
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดนครสวรรค์ พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	408,298	6.81
พื้นที่เกษตรกรรม	4,694,141	78.26
พื้นที่นา	2,617,074	43.63
พืชไร่	1,862,813	31.06
ไม้ยืนต้น	72,138	1.20
ไม้ผล	66,297	1.11
พืชสวน	36,779	0.61
ไร่มวนเวียน	-	-
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	18,776	0.31
พืชน้ำ	67	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	14,888	0.25
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	5,309	0.09
พื้นที่ป่าไม้	590,212	9.84
พื้นที่แหล่งน้ำ	182,120	3.03
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	123,277	2.06
รวม	5,998,548	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/NSN2563.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดนครสวรรค์ ปีพ.ศ. 2563



รูปที่ 3.1-2 พังเมืองรวมจังหวัดนครสวรรค์

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดนครสวรรค์ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนเป็นประตูสู่ภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 237 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 9,597 ตารางกิโลเมตร เป็นจังหวัดที่มีความสำคัญในทางประวัติศาสตร์อีกจังหวัดหนึ่งของประเทศไทย มีพื้นที่ติดต่อกับหลายจังหวัด ได้แก่ ด้านเหนือ ติดต่อกับจังหวัดพิจิตรและกำแพงเพชร ทางตะวันออกติดกับจังหวัดเพชรบูรณ์และลพบุรี ด้านใต้ติดกับจังหวัดสิงห์บุรี, ชัยนาท และอุทัยธานี ส่วนด้านตะวันตกติดกับจังหวัดตาก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดนครสวรรค์อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 237 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินสายเอเชีย โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดนครสวรรค์ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี จังหวัดกรุงเทพมหานคร มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงราย มีระยะทางทั้งสิ้น 994.749 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 2 โดยความยาวของถนนพหลโยธินช่วงพาดผ่านจังหวัดนครสวรรค์ มีระยะ 79.50 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (ถนนชिरูรุดำเนิน) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทาง 562.673 กิโลเมตร ปลายทางทิศใต้ของทางหลวงสายนี้อยู่ที่ทางแยกต่างระดับอินทร์บุรีที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ส่วนปลายทางทิศเหนืออยู่ที่ถนนห้วยแก้วในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยความยาวของถนนชिरูรุดำเนินช่วงพาดผ่านจังหวัดนครสวรรค์มีระยะ 110 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

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

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนถั่ว เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก

และเป็นทางหลวงสายรองในช่วงจังหวัดพิษณุโลกถึงจังหวัดอุตรดิตถ์ รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 396.784 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่สามแยกบึงบอระเพ็ด ตัดกับถนนพหลโยธินก่อนขึ้นสะพานเดชาติวงศ์ ตัดผ่านอำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ อำเภอบึงสามพันและอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์ ขึ้นไปสู่จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่อำเภอกำแพงแสน อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า และสิ้นสุดที่วงเวียนอนุสาวรีย์พระยาภักดีชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางยาวประมาณ 268 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004 เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดเพชรบูรณ์ ระยะทางตลอดทั้งสาย 111.889 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
122	101	ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันตก	4
122	102	ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันตก	19.686
333	303	อุทัยธานี - สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	16.154
333	400	สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา - ท่าน้ำอ้อย	0.611
1072	101	หนองเบน - ลาดยาว	22.509
1072	102	ลาดยาว - เขาชนกัน	42.491
1073	100	หนองสังข์ - คลองชะแวด	40.68
1084	100	ป่าแดง - หาดชะอม	48.188
1084	200	หาดชะอม - กำแพงเพชร	67.328
1118	100	ท่าพุทรา - เนินมะกอก	10.827
1118	200	เนินมะกอก - บางมูลนาก	7.65
1119	101	น้ำسادเหนือ - หนองผักหวาน	26.847
1119	102	หนองผักหวาน - ท่าตะโก	9.861
1145	100	ตากฟ้า - หัวถนน	28.666
1182	101	แยกนวมินทร์ - หาดเสลา	20
1182	102	หาดเสลา - บรรพตพิสัย	14.119
1286	100	ตลิ่งชัน - เขแม่แก้ว	12.05
1375	100	หนองกระทุ่ม - ดงเย็น	11.05

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1375	200	ดงเย็น - ดงทอง	3.911
1411	100	หนองคอก - ธารทหาร	8.666
1412	100	คอกควายใหญ่ - พนมรอก	15.768
1427	100	ทางเข้าหวนดทางหลวงนครสวรรค์ที่2	0.596
3001	100	ทางเข้าค่ายทหารจิระประวัติ	0.178
3005	100	นครสวรรค์ - โกรกพระ	14.114
3006	100	ทางเข้าตลาดตาคลี	0.168
3008	100	พยุหะคีรี - เนินมะกอก	3.653
3013	102	ทัพทัน - คลองแบ่ง	22.184
3013	200	คลองแบ่ง - ลาดยาว	16.342
3196	100	ดงพลับ - ปากคลองห้า	2.1
3196	200	ปากคลองห้า - จันเสน	28.4
3196	301	จันเสน - ท่าแค	33.3
3212	100	คู้้งสำเภา - ไไร่พัฒนา	19.455
3212	200	ไร่พัฒนา - หนองโพ	5.209
3220	100	แยกสะแกกรัง - เขาพะวง	13.707
3220	200	เขาพะวง - โกรกพระ	4.234
3319	101	โกรกพระ - เนินกว้าว	4.15
3319	102	เนินกว้าว - บ้านไผ่สามชั้น	10.24
3327	100	เนินมะกอก - นิคมเขาบ่อแก้ว	8
3327	200	นิคมเขาบ่อแก้ว - โค้งวิจารณ์	18.723
3329	100	ตาคลี - หนองหลวง	39.074
3330	100	สุขสำราญ - สำโรงชัย	34.17
3331	100	หนองพิกุล - ใหม่สามัคคี	15.611
3332	100	ทางเข้าสุขสมบูรณ์	2.128
3353	100	วังษ์สว่าง - ป่าร้าง	18.841
3420	100	ทางเข้าหนองไผ่	4.1
3480	200	ไผ่งาม - ถนนสุด	1.998
3473	100	หนองจิกรี - ถนนสุด	48.375
3475	100	ทับกฤษ - พนมรอก	25.007
3504	100	คลองข่อย - ห้วยน้ำดัง	3.717
3504	200	ห้วยน้ำดัง - เขาชนกัน	35.715
3522	100	เนินฝอยทอง - ทุ่งผักเบี้ย	4.3
3523	100	ทางเข้านครสวรรค์	1.201
3559	100	ทางเข้าปากคลองห้า	0.7

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
3561	100	ทางเข้าสถานีรถไฟนครสวรรค์	0.066
3600	100	เกษไชย - ชุมแสง	5.134
3600	100	เกษไชย - ชุมแสง	5.491
3621	100	ทางเข้าบรรพตพิสัย	0.181
3628	100	ทางเข้าตลาดเจริญผล	0.23

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 122



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1145



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004

รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้นถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	นว.1001	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 374+000) - บ้านลาดยาว	ลาดยาว	22.147
2	นว.1111	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 324+650) - บ้านโกรกพระ	พยุหะคีรี, โกรกพระ	6.9
3	นว.1120	ถนนมหาเทพ	เมือง	1.822
4	นว.3099	แยกทางหลวงหมายเลข 333 (กม.ที่ 14+150) - บ้านยางขาว	พยุหะคีรี	19.82
5	นว.3119	แยกทางหลวงหมายเลข 225 (กม.ที่ 7+100) - ชุมชนเกาะยม	เมือง	4.873
6	นว.4010	แยกทางหลวงหมายเลข 3004 (กม.ที่ 29+940) - บ้านหลักสิบเก้า	พยุหะคีรี, ดากฟ้า	14.013
7	นว.4013	แยกทางหลวงหมายเลข 3013 (กม.ที่ 35+000) - บ้านโรงสีใหม่	ลาดยาว	12.936
8	นว.4015	แยกทางหลวงหมายเลข 3004 (กม.ที่ 15+000) - บ้านซัฟักกาด	เมือง, พยุหะคีรี	14.48
9	นว.4022	แยกทางหลวงหมายเลข 3005 (กม.ที่ 12+100) - บ้านศาลาแดง	โกรกพระ	9.917
10	นว.4028	แยกทางหลวงหมายเลข 3004 (กม.ที่ 16+620) - บ้านพุตเมือง	เมือง, พยุหะคีรี	11.912
11	นว.4029	แยกทางหลวงหมายเลข 1072 (กม.ที่ 35+250) - บ้านเขาแม่กระทุ้	ลาดยาว, แม่वंก	18.743
12	นว.4043	แยกทางหลวงหมายเลข 1145 (กม.ที่ 7+710) - บ้านโค้งบ้านใหม่	ดากฟ้า	13.072
13	นว.4047	แยกทางหลวงหมายเลข 3329 (กม.ที่ 16+720) - บ้านนิคมเขาบ่อแก้ว	ดาคี, พยุหะคีรี	17.044
14	นว.4064	แยกทางหลวงหมายเลข 3329 (กม.ที่ 24+450) - บ้านเขาเด็กเลี้ยงวัว	ดากฟ้า, พยุหะคีรี	17.035
15	นว.4066	แยกทางหลวงหมายเลข 3004 (กม.ที่ 13+300) - อุทยานนกน้ำบึงบอระเพ็ด	เมือง	3.93
16	นว.4096	แยกทางหลวงหมายเลข 3005 (กม.ที่ 8+950) - บ้านเนินกระพี	โกรกพระ	24.445
17	นว.4101	แยกทางหลวงหมายเลข 1072 (กม.ที่ 12+400) - บ้านวังม้า	หนองนมวัว, หนองยาว,วังม้า	18.845
18	นว.4112	แยกทางหลวงหมายเลข 3196 (กม.ที่ 20+100) - บ้านลำเหนือ	ดาคี	14
19	นว.4113	แยกทางหลวงหมายเลข 3196 (กม.ที่ 17+900) - บ้านทุ่งทะเลทราย	ดาคี	8.6

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดนครสวรรค์มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง มีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดนครสวรรค์ เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมืองนครสวรรค์



รูปที่ 3.2-7 สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดนครสวรรค์

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดนครสวรรค์ มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-8 รถตู้รับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดนครสวรรค์ มีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองนครสวรรค์หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดนครสวรรค์และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)**

จังหวัดนครสวรรค์ในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองนครสวรรค์ จำนวน 6 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองนครสวรรค์ (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
6	รอบเมือง ง.	n/a
4	รอบเมือง ข.	n/a
9	โรงพยาบาลสวรรค์ประชารักษ์ - สถานีรถไฟนครสวรรค์	n/a
1	วัดไพร - ตลาดใต้	n/a
13	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครสวรรค์ - ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก	n/a
2	วัดเทพสาคคีธรรม - ตลาดไผ่ล้อม	n/a

ที่มา: มุลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดนครสวรรค์

- **รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ - กรุงเทพฯ (หมวด2)**

จังหวัดนครสวรรค์มีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองนครสวรรค์แบ่งออกเป็น 3 สาย คือ สาย 95 918 และ 959 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
95	กรุงเทพฯ - นครสวรรค์	n/a
918	กรุงเทพฯ - ตาคลี	n/a
930	กรุงเทพฯ - ตะพานหิน	n/a

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดนครสวรรค์

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองนครสวรรค์ - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองนครสวรรค์เชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 21 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
691	ลาดยาว-หนองสังข์ - สลกบาตร	n/a
632	นครสวรรค์ - ชับสมทอด	n/a
617	นครสวรรค์ - พิจิตร (ข)	n/a
194	นครสวรรค์ - พิจิตร	n/a
106	ลพบุรี - ตาคลี	n/a
615	นครสวรรค์ - พิษณุโลก	n/a
199	ลาดยาว - สว่างอารมณ์	n/a
114	นครสวรรค์ - กำแพงเพชร	n/a
487	สุพรรณบุรี - นครสวรรค์	n/a
121	นครสวรรค์ - นครราชสีมา	n/a
118	นครสวรรค์ - เชียงใหม่ (ก)	n/a
168	นครสวรรค์ - แม่สอด	n/a

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
665	นครสวรรค์-สลกบาตร-ลานกระบือ	n/a
694	นครสวรรค์ - น่าน	n/a
357	ไพศาลี - หนองม่วง	n/a
566	ขอนแก่น - นครสวรรค์	n/a
627	นครสวรรค์ - ตะพานหิน	n/a
647	นครสวรรค์-ตาชืด-ขามเฒ่า-ลพบุรี	n/a
192	นครสวรรค์ - อุทัยธานี (ข)	n/a
663	นครสวรรค์ - เขียงราย	n/a
691	ลาดยาว-หนองสังข์ - สลกบาตร	n/a

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดนครสวรรค์

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดนครสวรรค์ (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 23 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดนครสวรรค์ โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1094ก	นครสวรรค์ - หนองบัว	บริษัท สหพันธ์เดินรถ ท่าตะโก (ส.ต.ท.) จำกัด
2254	นครสวรรค์-เก้าเลี้ยว-หัวดง	บริษัท นครสวรรค์เก้าเลี้ยว เดินรถ จำกัด
2219	บรรพตพิสัย - หนองตา	บริษัท ทาตงเดินรถ จำกัด
2118	ตาคลี - บ่อลูกช้าง	บริษัท ตาคลีไทยสามัคคี เดินรถ จำกัด
1091ข	นครสวรรค์ - บรรพตพิสัย	บริษัท นครสวรรค์บรรพตพิสัย เดินรถ จำกัด
2157	นครสวรรค์ - บรรพตพิสัย	บริษัท สหมิตรบ้านแก่ง เดินรถ จำกัด 10-22
1093ข	นครสวรรค์ - เขาค้อแก้ว	บริษัท พยุหะขนส่ง จำกัด
2233	นครสวรรค์ - เขาค้อทอง	บริษัท สุเทพเขาค้อเดินรถ จก.

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2143	วงกลมท่าตะโก - หนองบัว	บริษัท ท่าตะโกสมประสงค์ จก.
2179	วงกลมท่าตะโก - ตากฟ้า	บริษัท ท่าตะโกสมประสงค์ จก.
2267	นครสวรรค์ - บ้านเขากะลา	สหกรณ์เดินรถนครสวรรค์ จก.
2270	ลาดยาว - กม.57	บริษัท ร่วมทุนนครสวรรค์ จก.
2271	ลาดยาว - บ้านพนาสวรรค์	บริษัท ร่วมทุนนครสวรรค์ จก.
2308	นครสวรรค์ - โกรกพระ	บริษัท โกรกพระเดินรถ จก.
2205	หนองบัว - ชุมแสง	บริษัท หนองบัวไทยอุดม
1093ค	วัดสระทะเล - โค้งวิไล	บริษัท รัตนศิริขนส่ง จก.
2268	นครสวรรค์ - บ้านคลองเคียน	บริษัท นครสวรรค์เก้าเลี้ยว เดินรถ จำกัด
1093ก	นครสวรรค์ - พยุหะคีรี	บริษัท พยุหะขนส่ง จำกัด
2603	ท่าตะโก - ชุมแสง	บริษัท ทับกฤษเดินรถ จำกัด
2671	ลาดยาว-เขาชนกัน-บ้านตลิ่งสูง	หจก.เขาชนกัน เดินรถ
2599	ตากลี - หัวหวาย	สหกรณ์เดินรถยนต์โดยสาร ตากลีศรีเทพ จำกัด
2326	นครสวรรค์-ทับกฤษ-ท่าตะโก	บริษัท ทับกฤษเดินรถ จำกัด
2653	วัดโพธาราม - ตลาดหนองเบน	สหกรณ์เดินรถนครสวรรค์ จก.

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดนครสวรรค์

4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

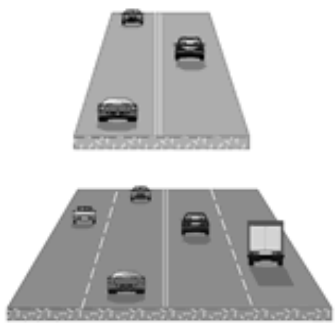
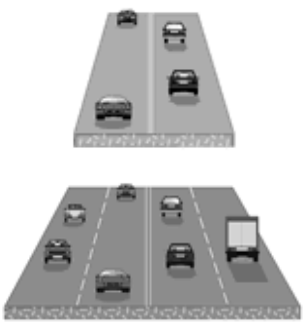
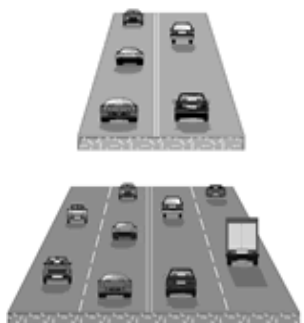
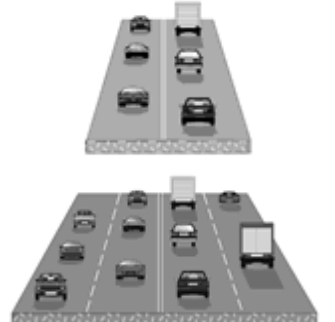
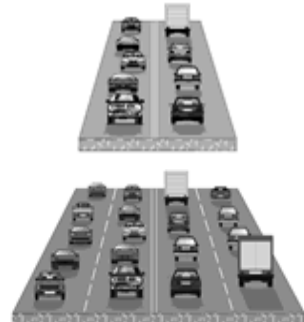
จังหวัดนครสวรรค์มีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ 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 3.2-13 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุด ซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร 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/>

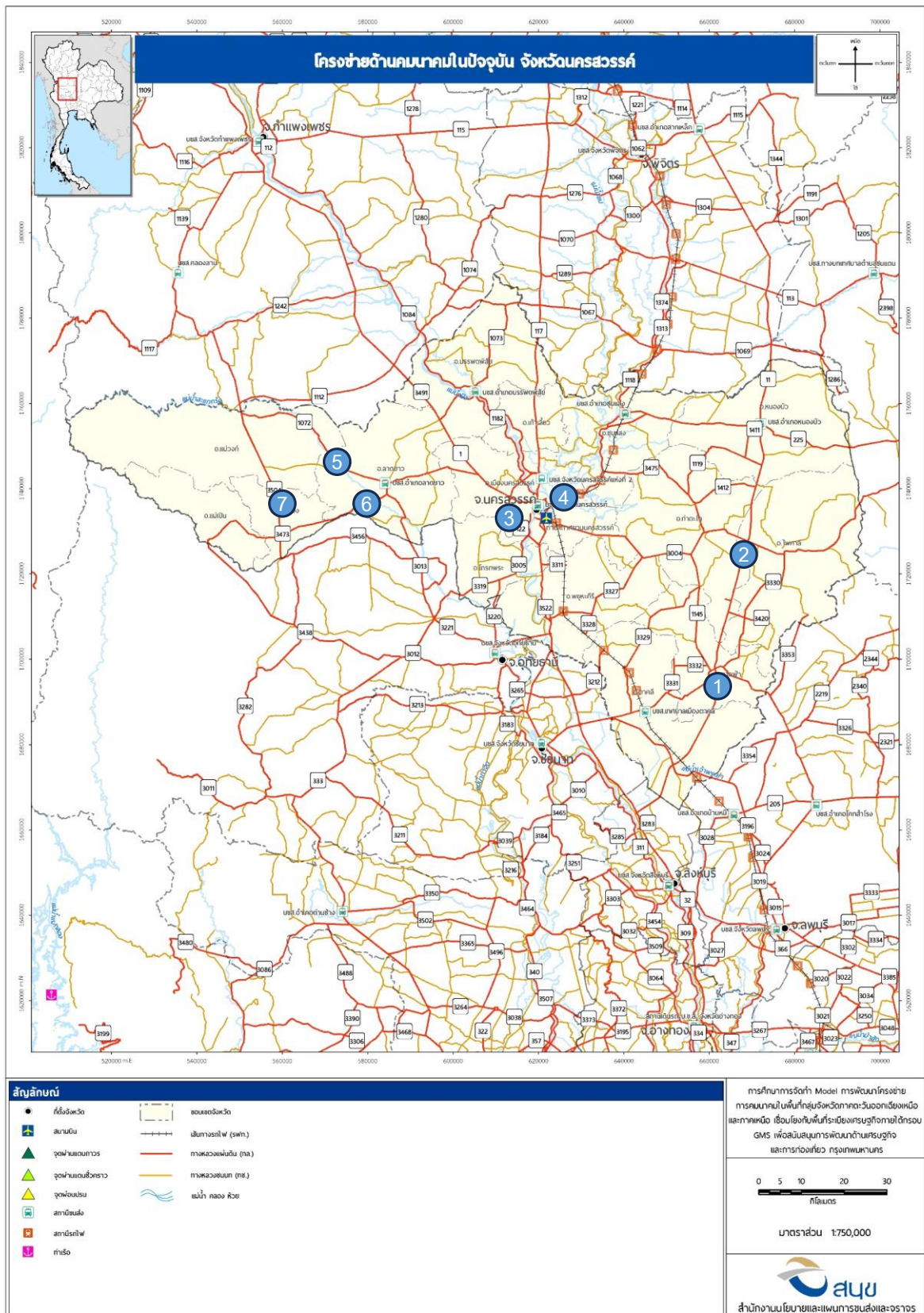
รูปที่ 3.2-13 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดนครสวรรค์ส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีจำนวน 7 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	11	38+850	ช่องแค - ดากฟ้า	ต.ดากฟ้า อ.ดากฟ้า	LOS = E
2	11	71+000	ดากฟ้า - ไตตาล	ต.โคกเคี้ยว อ.ไพศาลี	LOS = D
3	122	9+100	ทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันตก	ต.นครสวรรค์ต.ก อ.เมือง	LOS = E
4	225	2+500	แยกบึงบอระเพ็ด - เกรียงไกรกลาง	ต.ปากน้ำโพ อ.เมือง	LOS = F
5	1072	34+509	ลาดยาว - เขาชวนกัน	ต.ศาลเจ้าไก่ต่อ อ.ลาดยาว	LOS = F
6	3473	7+000	หนองจิกรี - ถนนสุด	ต.ห้วยน้ำหอม อ.ลาดยาว	LOS = F
7	3504	18+412	ห้วยน้ำดัง - เขาชวนกัน	ต.แม่वंก อ.ชุมตาบง	LOS = E

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

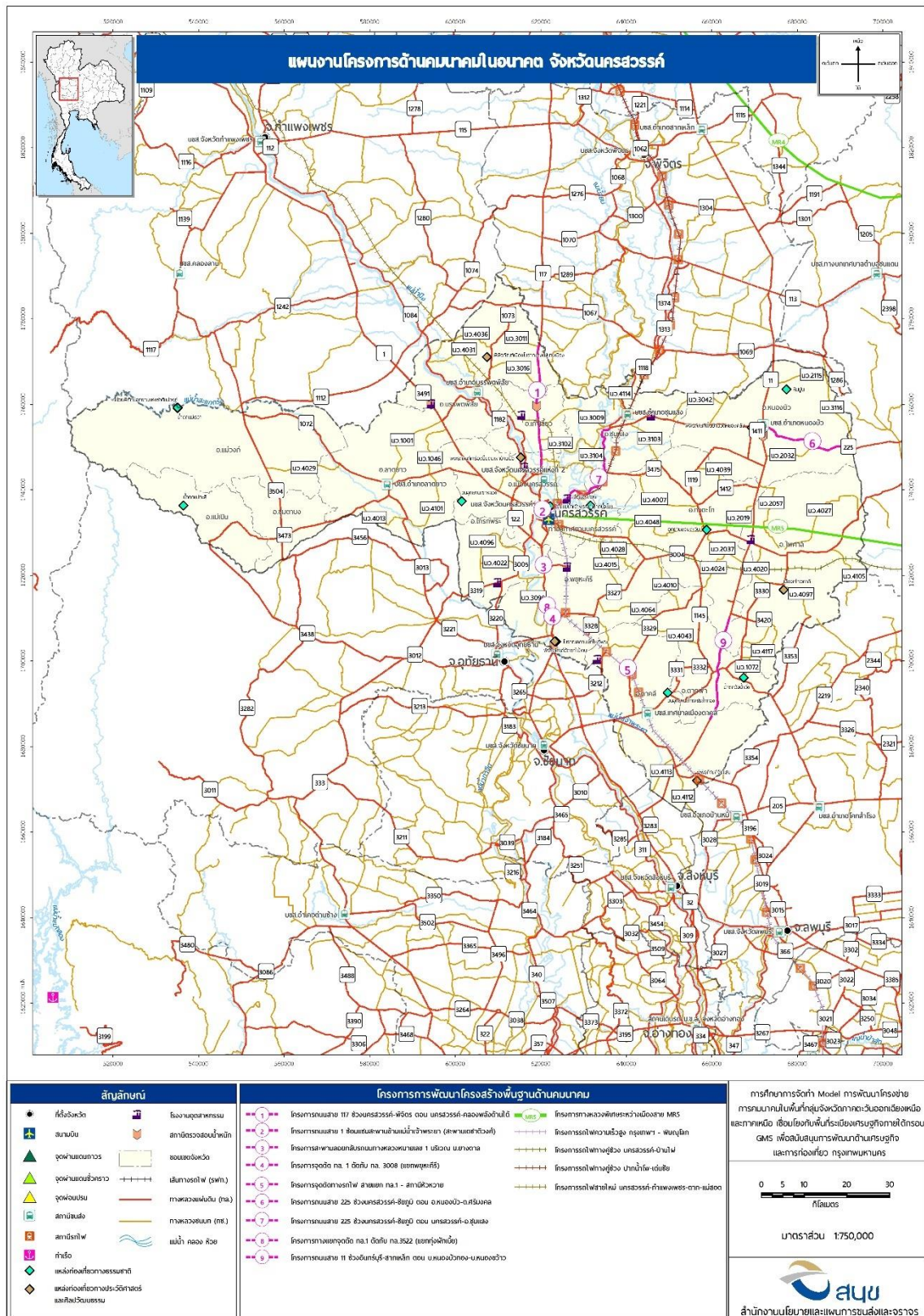
■ งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	117	ทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองพลึงด่านใต้	30.700	บูรณะและเพิ่ม ประสิทธิภาพทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	1	ซ่อมแซมสะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาบนทางหลวงหมายเลข 1 (สะพานเดชาติวงศ์)	-	ซ่อมแซมสะพานเดิม	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	1	สะพานลอยกลับรถบนทางหลวง หมายเลข 1 บริเวณ บ.ยางตาล	-	สะพานกลับรถ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1 ตัด 3008	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3008 (แยกพยุหะคีรี)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	3329	จุดตัดทางรถไฟ สายแยกทางหลวง หมายเลข 1 - สถานีหัวหวาย	-	สะพานข้ามทางรถไฟ 2 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	225	นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมิ่งคล	19.080	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	225	นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์-อ.ชุมแสง	33.000	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	1 ตัด 3522	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3522 (แยกทุ่งผักเปื้อน)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	11	อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขั่ว	23.000	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคกลาง กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-15 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์

นอกจากนี้ จังหวัดนครสวรรค์ยังถูกบรรจุในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา (ปัจจุบันกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป) โดยจังหวัดนครสวรรค์เป็นมีพื้นที่ที่ถูกนำมาศึกษา 3 พื้นที่ด้วยกันได้แก่ อ.เมืองนครสวรรค์ อ.โกรกพระ และอ.ลาดยาว โดยมีแนวเส้นทางเบื้องต้นดังรูปที่ 3.2-16 ถึง รูปที่ 3.2-18



รูปที่ 3.2-16 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์



၆၁



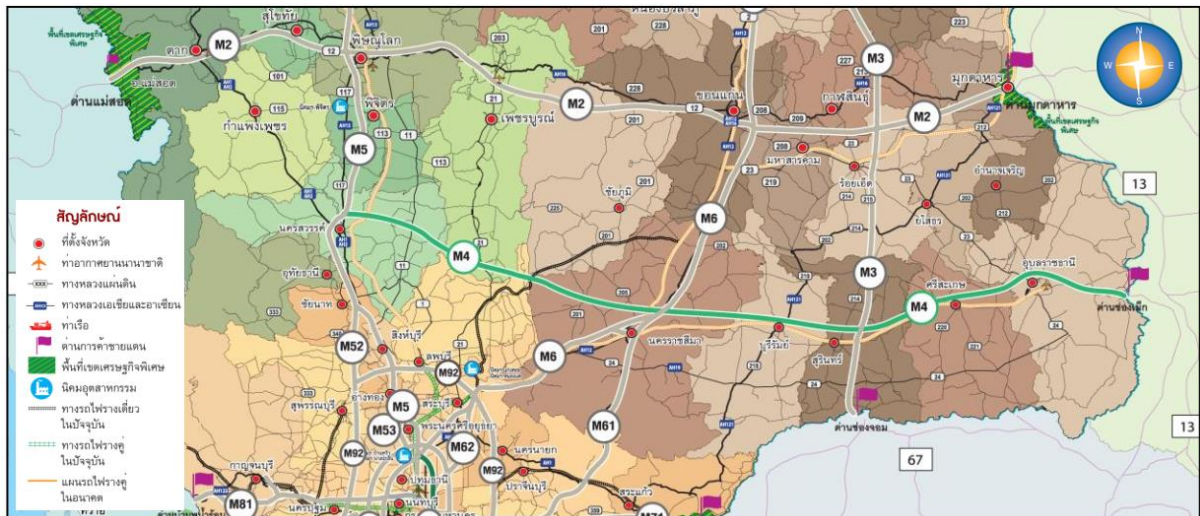
59

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ได้แก่

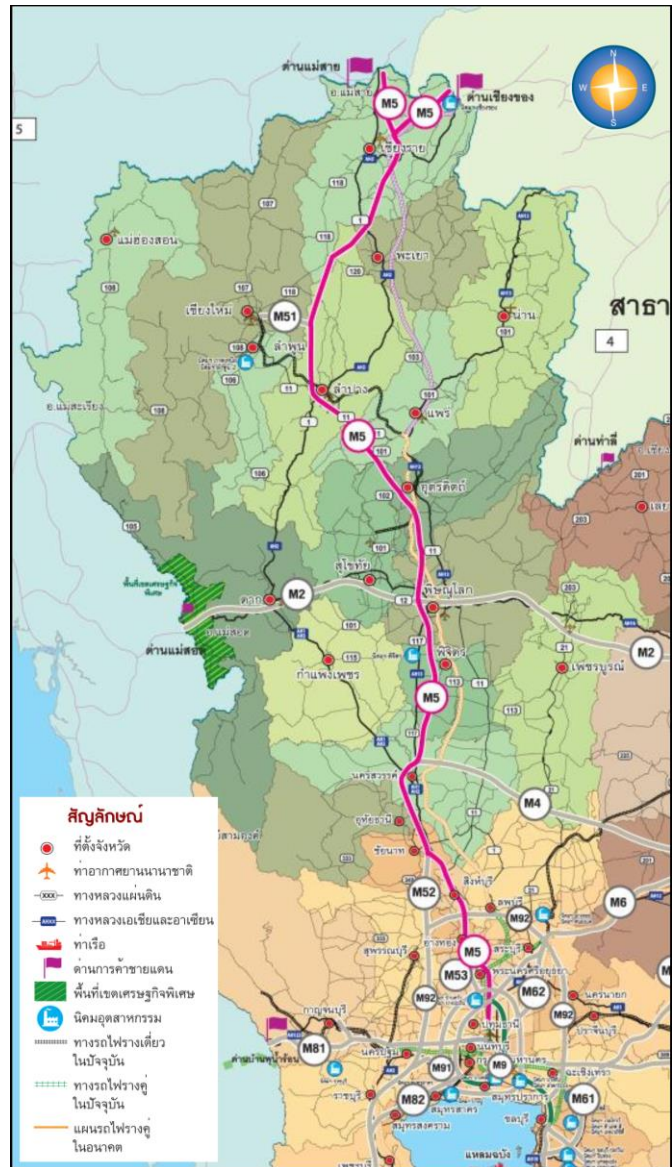
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครสวรรค์ - ด่านช่องเม็ก (M4) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวตะวันออก - ตะวันตก รองรับการเดินทางระหว่างภาคกลางตอนบนกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างไทย-ลาว บริเวณด่านชายแดนช่องเม็ก (เข้าสู่พรมแดน สปป.ลาว ทางถนนสถิติย์นิมานกาล) การกำหนดแนวเส้นทางมีแนวคิดเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าในประเทศและระหว่างประเทศ จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่ จ.นครสวรรค์ อันเป็นเมืองหน้าด่านเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศ ผ่าน จ.นครราชสีมา ซึ่งเป็นเมืองหลักที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ด่านช่องเม็ก จ.อุบลราชธานี ระยะทางรวม 610 กิโลเมตร

ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดนครสวรรค์ คือ ช่วงนครสวรรค์ - นครราชสีมา ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20)



รูปที่ 3.2-19 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครสวรรค์ - ด่านช่องเม็ก (M4)

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร - ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเหนือ-ใต้ ร่วมกับรูปแบบบริบทมีเส้นทางเชื่อมระหว่าง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับจังหวัดต่าง ๆ ของภาคกลางและภาคเหนือ และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปต่างประเทศ (สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน) แนวเส้นทางถูกกำหนดภายใต้กรอบความคิด เชื่อมโยงเมืองหลักต่าง ๆ ด้านการค้าชายแดน และต่างประเทศ อีกทั้งผ่านพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ เช่น นิคมฯ นวนคร ใน จ.ปทุมธานี / นิคมฯ ไฮเทค นิคมฯ บางปะอิน นิคมฯ สหรัตนนคร ใน จ.พระนครศรีอยุธยา / และนิคมฯ ภาคเหนือตอนล่าง ใน จ.พิจิตร รวมถึงเชื่อมกับด่านแม่สาย และด่านเชียงของ จ.เชียงราย จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่ อ.รังสิต จ.ปทุมธานี มุ่งขึ้นเหนือไปยัง อ.บางปะอิน พระนครศรีอยุธยา และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ จ.เชียงราย บริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-ลาว ที่ด่านเชียงของ และชายแดนไทย-เมียนมาร์ ที่ด่านแม่สาย และเชื่อมเข้าสู่ถนนอาเซียนสาย R3A ในประเทศลาว และ R3B ในประเทศเมียนมาร์ ระยะทางรวม 853 กิโลเมตร



ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่ พาดผ่านจังหวัดนครสวรรค์ คือ ช่วงบางปะอิน-นครสวรรค์ ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (5 ปีแรก) และช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (ปีที่ 6-10)

รูปที่ 3.2-20 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน 4 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นว.4097	แยก ทล.3330 - บ.วังกระโดนน้อย อ.ไพศาลี จ.นครสวรรค์	4.5	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	นว.3016	แยก ทล.117 - บ.มาบมะขาม อ.บรรพตพิสัย จ.นครสวรรค์	6.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	นว.1072	2 แยก ทล.1 - บ.ทุ่งทอง อ.ตากฟ้า จ.นครสวรรค์	6.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	นว.4112	แยก ทล.3196 - บ.ลำเหนือ อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์	6.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดนครสวรรค์มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ

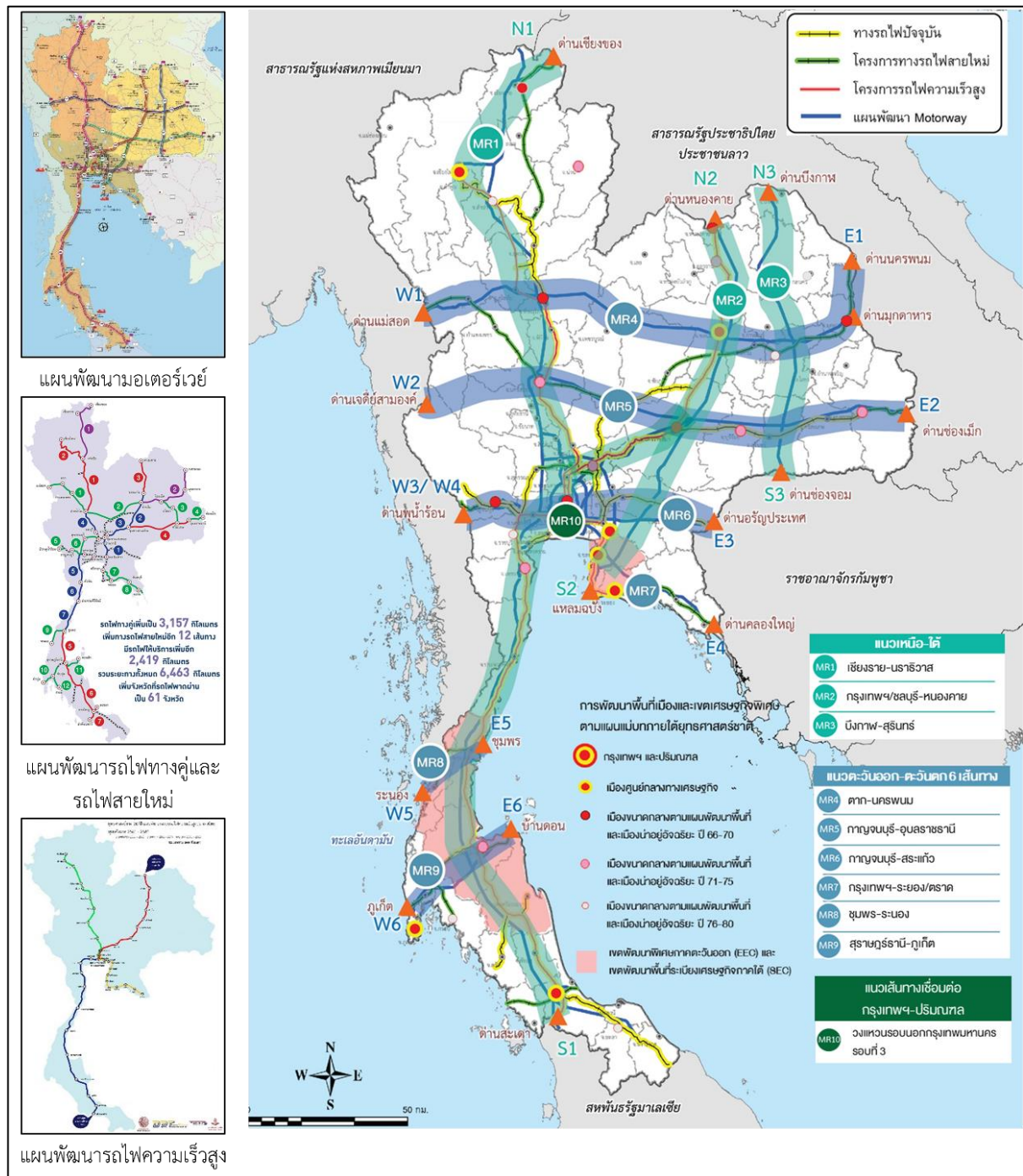
(1) MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด่านชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสรรคบุรี จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางได้ปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ที่กำหนดไว้ที่ด่านเจดีย์สามองค์จังหวัดกาญจนบุรี มาเป็นที่จังหวัดนครสวรรค์ เนื่องจากเหตุผลด้านข้อจำกัดของพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติที่เป็นมรดกโลก และความต้องการในการเดินทางและขนส่งและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งไปยังด่านชายแดนไทย-เมียนมา สามารถใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปยังด่านแม่สอดและด่านพุน้ำร้อนได้ แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวมประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตรโดยแนวเส้นทาง MR5 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่

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

(2) MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุไหงโก-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิชณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำพูน พิจิตร นครสวรรค์ ชัยนาท

สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ระยะทางรวมประมาณ 2,164 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 1,204 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR1 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 14 ช่วง ได้แก่

- ช่วงเชียงรายได้-เชียงทอง (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงรายได้-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงใหม่-เชียงรายได้ (MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กิโลเมตร
- ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร
- ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร
- ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 144 กิโลเมตร
- ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR1-7 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 129 กิโลเมตร
- ช่วงนครปฐม-สุพรรณบุรี (MR1-8 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร
- ช่วงนครปฐม-ชะอำ (MR1-9 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร
- ช่วงชะอำ-ชุมพร (MR1-10 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 337 กิโลเมตร
- ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (MR1-11 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 131 กิโลเมตร
- ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา (MR1-12 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 254 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-สะเดา (MR1-13 หรือ M85) ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-นราธิวาส (MR1-14 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 218 กิโลเมตร



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

รูปที่ 3.2-21 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัดนครสวรรค์ คือ

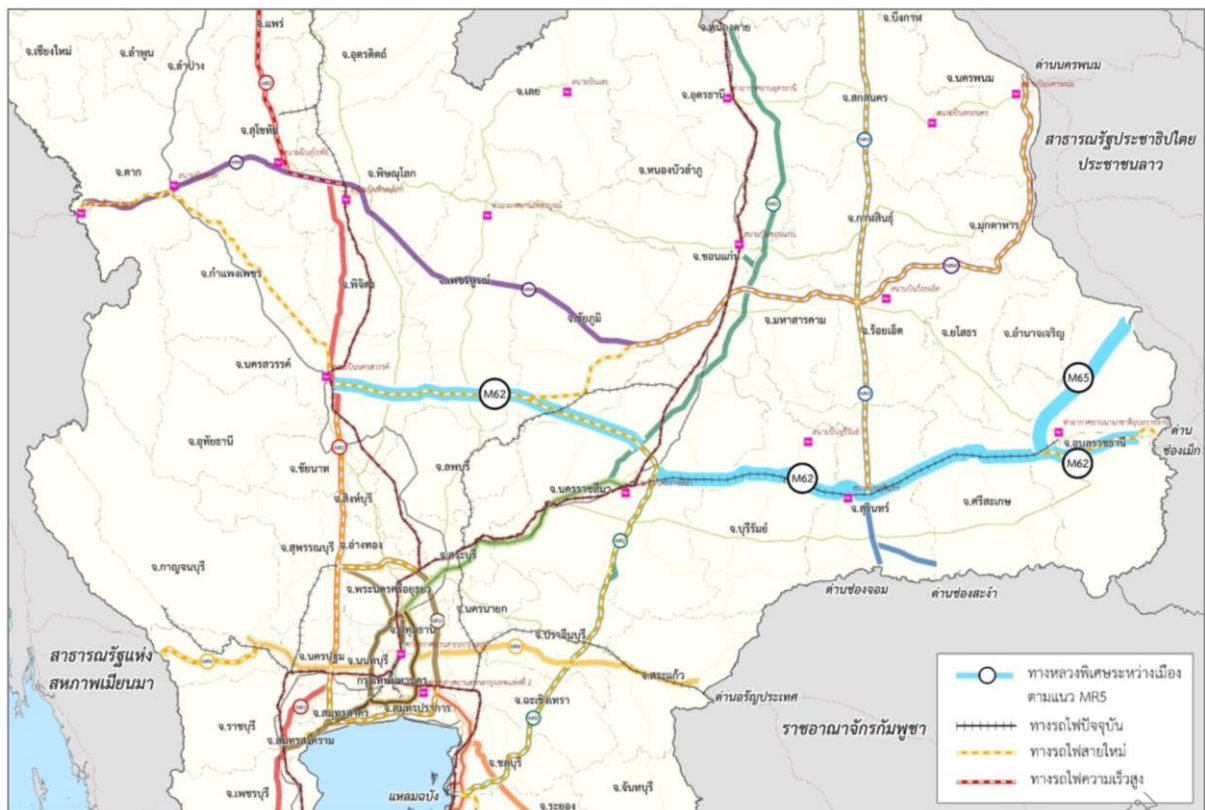
- ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 144 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองหลักของภาคเหนือตอนล่าง คือ พิษณุโลก และ เมืองหลักของภาคกลางตอนบน คือ นครสวรรค์ เป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 117 รวมทั้ง เป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ โดยสามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางได้ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเส้นทางหลักที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คือ แนวทางหลวงหมายเลข 1 หรือ แนวทางหลวงหมายเลข 11 พัฒนาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับรถไฟความเร็วสูงโดยเสนอให้ปรับแนวของรถไฟความเร็วสูงให้แยกแนวออกจากเขตทางของรถไฟปัจจุบัน เริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากจุดตัดเส้นทาง MR4 (ตาก-นครพนม) แนวเส้นทางมุ่งหน้าลงใต้ผ่านจังหวัดพิจิตร และไปสิ้นสุดช่วงที่จังหวัดนครสวรรค์ บริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทาง MR5 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี) จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน 3 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก
- ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR1-7 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 129 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยงการเดินทางจากกรุงเทพมหานครปริมณฑล ไปยังภาคกลางตอนบน และภาคเหนือ ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 1 และ 32 แนวเส้นทางพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟสายใหม่จนถึงอำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ หลังจากนั้นรถไฟสายใหม่จะแยกออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปเชื่อมต่อแนวรถไฟปัจจุบันและรถไฟความเร็วสูงในอนาคต จังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน 5 จังหวัด ได้แก่ สุพรรณบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท และนครสวรรค์



รูปที่ 3.2-22 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

- ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 224 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางตอนบนหรือภาคเหนือตอนล่างกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งสามารถช่วยลดระยะทางและเวลาในการเดินทางได้มากเมื่อเทียบกับเส้นทางในปัจจุบันที่มีความต่อเนื่องของเส้นทางไม่ดีนักและมีมาตรฐานชั้นทางบางช่วงที่ไม่เอื้อต่อการเดินทางระหว่างเมือง โดยรูปแบบการพัฒนาจะเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการเขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดช่วงเส้นทาง โดยช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ นำแนวเส้นทางตามผลการศึกษาโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ มาปรับใช้ จากบริเวณจังหวัดชัยภูมิเสนอให้มีทางรถไฟแยกเป็น 2 เส้นทาง โดยไปยังจังหวัดนครราชสีมาตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหนึ่งเส้นทางและแยกไปยังอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ อีกหนึ่งเส้นทาง แนวเส้นทางจะมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับแนวเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก บริเวณจังหวัดนครสวรรค์และเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น บริเวณจังหวัดนครราชสีมา โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ และนครราชสีมา



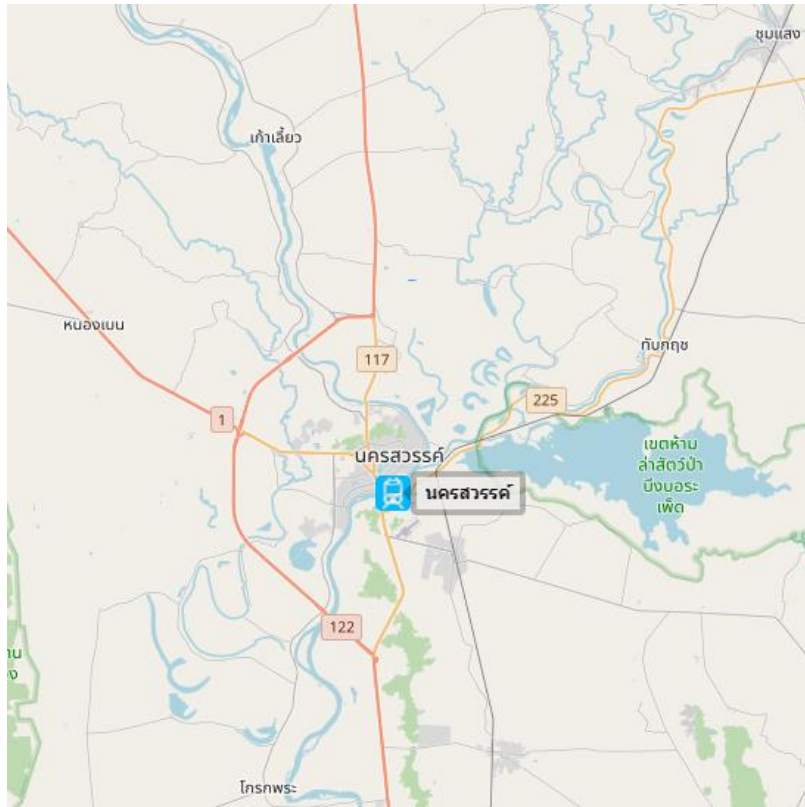
รูปที่ 3.2-23 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี

■ งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

(1) **สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครสวรรค์ แห่งที่ 2** จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการดำเนินการและการพัฒนาสถานีขนส่งคนโดยสาร พบว่า จากการประเมินขีดความสามารถของสถานีขนส่งคนโดยสารทั่วประเทศในปัจจุบันและการคาดการณ์ในอนาคตระยะ 20 ปี มีสถานีในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ทั้งสิ้น 12 แห่ง ซึ่งพบความหนาแน่นแออัดทั้งในส่วนพื้นที่ตัวสถานีและการจราจรโดยรอบ นอกจากนี้สถานีส่วนใหญ่มีอายุค่อนข้างมากต้องใช้งบประมาณปรับปรุงค่อนข้างสูงด้วยเหตุนี้จึงมีการเสนอให้พิจารณาจัดให้มีสถานีแห่งใหม่เพื่อทดแทนสถานีที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ จ.ศรีสะเกษ แห่งที่ 2 จ.มหาสารคาม แห่งที่ 2 จ.สระบุรี แห่งที่ 2 **จ.นครสวรรค์ แห่งที่ 2** จ.บุรีรัมย์ แห่งที่ 2 จ.ร้อยเอ็ด แห่งที่ 2 จ.ลำปาง แห่งที่ 2 จ.ลำพูน แห่งที่ 2 จ.พะเยา แห่งที่ 2 จ.กาฬสินธุ์ แห่งที่ 2 จ.สุรินทร์ แห่งที่ 2 และ จ.กาญจนบุรี แห่งที่ 2 ซึ่งปัจจุบันโครงการศึกษาของจังหวัดนครสวรรค์ แห่งที่ 2 ยังไม่พบความคืบหน้า

(2) **โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน จ.นครสวรรค์** ปัจจุบันศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่สามารถรองรับการกระจายสินค้าทั่วประเทศได้ จึงได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการพัฒนาให้สถานีขนส่งสินค้าทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ โดยมีที่ตั้งโครงการอยู่ที่ ต.นครสวรรค์ออก อ.เมืองนครสวรรค์ โดยรูปแบบสถานีเป็นสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก ขนาด 277 ไร่



รูปที่ 3.2-24 ตำแหน่งที่ตั้งสถานีขนส่งสินค้า จ.นครพนม

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดนครพนมมีการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดนครพนมและเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดนครพนมเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดนครพนมมีสถานีรถไฟหลักประจำจังหวัด 1 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟนครพนม อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 245.78 กิโลเมตร ตั้งอยู่ตำบลหนองปลิง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม และมีสถานีรถไฟประจำอำเภอ 1 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟบ้านดาศรี ตั้งอยู่ที่ ตำบลดาศรี อำเภอดาศรี จังหวัดนครพนม โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟนครพนม จำนวนเฉลี่ย 24 เที่ยวต่อวัน โดยมีรายละเอียดตารางเดินรถไฟสายเหนือดังรูปที่ 3.2-26 ถึง รูปที่ 3.2-27



สถานีรถไฟนครสวรรค์



สถานีรถไฟบ้านตากลิ

รูปที่ 3.2-25 สถานีรถไฟในจังหวัดนครสวรรค์

สายเหนือ Northern Line		ต้นทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Origin Station : BANGKOK								ต้นทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Origin Station : KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL							
		ขบวน COMMITTEE 363	ท้องถิ่น LOCAL 401	ธรรมดา ORDINARY 201	ธรรมดา ORDINARY 202	ธรรมดา ORDINARY 211	ธรรมดา ORDINARY 207	ธรรมดา ORDINARY 301	ขบวน COMMITTEE 317	ขบวน COMMITTEE 313	เร็ว RAPID 111	ด่วนพิเศษ (พิเศษ) SPECIAL EXPRESS (พิเศษ) RAILCAR 711	เร็ว RAPID 109	ด่วนพิเศษ (พิเศษ) SPECIAL EXPRESS (พิเศษ) RAILCAR 9	ด่วนพิเศษ (พิเศษ) SPECIAL EXPRESS 13	เร็ว RAPID 107	ด่วน EXPRESS 51
		กรุงเทพ-หัวลำโพง BANGKOK-LOP BURI	หัวลำโพง-สถานี LOP BURI-PHITSANULOK	กรุงเทพ-สถานี BANGKOK-PHITSANULOK	กรุงเทพ-สถานี BANGKOK-BAN TAPU	กรุงเทพ-สถานี BANGKOK-TAPHAN HIN	กรุงเทพ-สถานี BANGKOK-NAKHON SAWAN	กรุงเทพ-หัวลำโพง BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-หัวลำโพง BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-สถานี BANGKOK-BAN PHACH JUNCTION	กรุงเทพ-หัวลำโพง-สถานี KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-DEB CHAI	กรุงเทพ-หัวลำโพง-สถานี KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพ-หัวลำโพง-สถานี KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพ-หัวลำโพง-สถานี KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพ-หัวลำโพง-สถานี KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพ-หัวลำโพง-สถานี KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพ-หัวลำโพง-สถานี KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI
สถานี Station																	
กรุงเทพ (หัวลำโพง) BANGKOK	ออก	04.16		09.30	11.16	12.56	14.10	16.30	17.30	18.20							
สามเสน Sam Sen	ถึง	04.26		09.43	11.26	13.08	14.24	16.44	17.44	18.33							
ชุมทางบางซื่อ BANG SUE JUNCTION	ถึง	04.33		09.50	11.33	13.16	14.32	16.51	17.51	18.41	ออก	ออก	ออก	ออก	ออก	ออก	ออก
กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL	ออก										07.30	09.06	14.16	18.40	20.06	20.46	22.30
ดอนเมือง DON MUANG	ถึง	04.58		10.28	11.58	13.41	14.58	17.18	18.18	19.08	07.45	09.18	14.30	18.56	20.20	21.00	22.46
รังสิต RANGSIT	ถึง	05.08		10.40	12.10	13.53	15.09	17.30	18.28	19.19	07.57	09.28	14.42	19.06	20.31	21.11	22.58
เชียงใหม่ Chiang Mai	ถึง	05.16		10.48	12.19		15.17	17.41	18.38	19.29	08.05						
บางเขน Bang Pa-In	ถึง	05.36		11.13	12.46	14.18	15.42	18.08	18.59	19.54	08.24						
อยุธยา AYUTTHAYA	ถึง	05.48		11.27	13.01	14.31	15.57	18.23	19.12	20.08	08.37	09.54	15.17	19.44	21.06	21.47	23.36
ชุมทางบ้านภาชี BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	05.16		11.51	13.26	14.53	16.25	18.49	19.31	20.30	08.58		15.36			22.06	
หนองฉาง Nong Waiwat	ถึง	06.26		11.58	13.37	15.00	16.36	18.58	19.43		09.05						
ท่าเรือ Tha Ruea	ถึง	06.34		12.04	13.47	15.07	16.45	19.07	19.49		09.12		15.50				
บ้านหมอ Ban Mo	ถึง	06.41		12.11	13.54	15.14	16.54	19.13	19.56		09.19		16.57				
หนองเสือ Nong Don	ถึง	06.47		12.19	14.02	15.22	17.04	19.21	20.02		09.27						
บ้านกล้วย Ban Klap	ถึง	06.53		12.26	14.09		17.10	19.27	20.07								
บ้านป่าหวาย Ban Pa Wai	ถึง	06.59	ออก	12.32	14.16		17.17	19.33	20.13								
สถานี LOP BURI	ถึง	07.05	06.00	12.39	14.23	15.37	17.24	19.40	20.20		09.42	10.28	16.21	20.41	21.58	22.38	00.27
โคกขี้เหล็ก Khok Kuthiam	ถึง		06.10	12.54	14.41	15.49	17.39										
บ้านมอ Ban Mi	ถึง		06.29	13.13	15.00	16.04	17.59				10.06		16.49				
จันทบุรี Chan Sen	ถึง		06.49	13.38	15.17	16.20	18.16				10.17		17.02				
อ่างทอง Chong Khae	ถึง		06.58	13.46	15.26	16.33	18.24				10.23		17.12				
บ้านท้าว Ban Takhlai	ถึง		07.14	14.06	15.40	16.50	18.40				10.36		17.27				
หัวท้าว Hua Wai	ถึง		07.26	14.22		17.10	18.52										
หนองโพ Nong Pho	ถึง		07.33	14.31		17.18	19.00				10.50		17.50				
เนินมะกอก Noen Makok	ถึง		07.47	14.46		17.30	19.16										
เขาทอง Khao Thong	ถึง		07.57	14.57		17.41	19.26										
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN	ถึง	05.00	08.06	15.08		17.51	19.36				11.21	11.37	18.24	22.14	23.28	00.04	02.21
ปากน้ำโพ Pak Nam Pho	ถึง	05.04	08.17	15.17		17.58					11.28		18.33			00.11	
ทับทิม Thap Krit	ถึง	05.17	08.41	15.30		18.14					11.40						
ชุมแสง Chum Saeng	ถึง	05.34	08.56	15.56		18.31					11.53		19.02			00.41	
บ้านชุมแสง Bang Mun Nak	ถึง	05.52	09.12	16.16		18.49					12.22		19.17			01.02	
สะพานหิน TAPHAN HIN	ถึง	06.16	09.36	16.39		19.16					12.41	12.26	19.36			01.29	03.36
วังทอง Wang Krot	ถึง	06.36	10.02	17.01							13.00						
พิจิตร PHICHIT	ถึง	06.42	10.09	17.08							13.07	12.46	19.59		01.06	01.59	04.01
ท่าเรือ Tha Lo	ถึง	06.54	10.16	17.16													
บางทราย Bang Krathum	ถึง	07.02	10.24	17.24							13.21		20.13				
บ้านใหม่ Ban Mai	ถึง	07.16	10.41	17.38													
พิจิตร PHITSANULOK	ถึง	07.28	10.55	17.55					05.55		13.43	13.12	20.36	00.16	01.47	02.36	04.37
พิจิตร Phrom Phiram	ถึง	07.51							06.20		14.04		20.57				
หนองสวรรค์ Nong Tom	ถึง	07.59							06.29		14.12		21.12			03.06	05.08
พิจิตร Phichai	ถึง	08.26							06.53		14.39		21.34			03.28	05.30
ชุมทางบ้านคางา Ban Dara Junction	ถึง	08.36							07.06		14.51		21.46				
สวรรค์ Sawkhalok	ถึง																
ท่าเรือ Tha Sak	ถึง	08.40							07.10		14.56		21.52			03.41	
ตรอน Tron	ถึง	08.48							07.18		15.05		22.06				
อุตรดิตถ์ UTTARADIT	ถึง	09.04							07.34		15.21	14.22	22.20		03.06	04.02	06.03
สิลาชัย Sila At	ถึง	09.09							07.40		15.27	14.30	22.27	01.44	03.11	04.08	06.10
เด่นชัย DEN CHAI	ถึง	10.12									16.30	15.23	23.39	02.48	04.16	05.15	07.17
บ้านปิน Ban Pin	ถึง	10.49										15.56	00.16		04.52		07.56
แม่เปิน Mae Mo	ถึง	11.53										01.18					09.11
นครลำปาง NAKHON LAMPANG	ถึง	12.33										17.30	01.54	04.57	06.30		09.51
ขุนตาน Khun Tan	ถึง	13.29										18.22	02.57	06.01	07.32		11.00
ลำพูน Lamphun	ถึง	14.16										19.14	03.43	06.50	08.19		11.48
เชียงใหม่ CHIANG MAI	ถึง	14.36										19.30	04.06	07.16	08.40		12.10

**ชนิดขบวนรถไฟสามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า! ** Train Types are subject to change without prior notice.
↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง • ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

รูปที่ 3.2-26 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาออก

สายเหนือ Northern Line		ปลายทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Destination Station : BANGKOK										ปลายทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Destination Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL							
		ขบวนรถ COMMUTER 302	ท้องถิ่น LOCAL 410	ธรรมดา ORDINARY 208	ขบวนรถ COMMUTER 304	ธรรมดา ORDINARY 212	ธรรมดา ORDINARY 202	ท้องถิ่น LOCAL 402	ท้องถิ่น LOCAL 408	เร็ว RAPID 108	ด่วน EXPRESS 52	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 14	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (UTTARADITH) 10	เร็ว RAPID 112	ด่วนพิเศษ (ดีเซล RAILCAR) 8**	เร็ว RAPID 102			
		ลพบุรี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	พิษณุโลก-พิษณุโลก SILA AT-PHITSANULOK	นครสวรรค์-กรุงเทพ NAKHON SAWAN-BANGKOK	ลพบุรี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	ตะพานหิน-กรุงเทพ TAPHAN HIN-BANGKOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ PHITSANULOK-BANGKOK	พิษณุโลก-ลพบุรี PHITSANULOK-LOPBURI	เชียงใหม่-นครสวรรค์ CHIANGMAI-NAKHON SAWAN	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ DEN CHAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ DEN CHAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL			
เที่ยวกลับ / Arrival		สถานี Station																	
เชียงใหม่ CHIANG MAI		ออก								09.30		15.30	17.00	18.00		08.50	06.30		
ลำพูน Lamphun		ถึง								09.59		15.47	17.19	18.19		09.04	06.48		
ขุนตาน Khun Tan		ถึง								10.58		16.45	18.18	19.16		09.46	07.35		
นครลำปาง NAKHON LAMPANG		ถึง								11.59		17.54	19.24	20.12		10.38	08.27		
แม่ป๋าย Mae Mo		ถึง								12.40		18.44	.	.		.	09.13		
บ้านปิน Ban Pin		ถึง								13.41	ออก	19.47	21.04	.	ออก	12.08	10.10		
เด่นชัย DEN CHAI		ถึง		ออก						14.16	19.05	20.23	21.38	22.33	07.30	12.38	10.43		
สิลาอาสน์ Sila At		ถึง		16.30						15.25	20.02	21.20	22.34	23.28	08.25	13.25	11.37		
อุตรดิตถ์ UTTARADIT		ถึง		16.32						15.37	20.16	21.34	22.39	.	08.30	13.29	11.50		
ตรอน Tron		ถึง		16.47						15.56	20.34	.	.	.	08.46	.	.		
ท่าสัก Tha Sak		ถึง		16.54						16.04	20.44	.	.	.	08.57	.	12.13		
สวรรคโลก Sawankhalok		ถึง		↓						↓		↓	↓	↓		↓	↓		
ชุมทางบ้านดารา Ban Dara Junction		ถึง		16.59						16.08	20.49	.	.	.	09.02	.	12.18		
พิชัย Phichai		ถึง		17.13						16.21	21.01	22.09	.	.	09.11	.	12.28		
หนองคัน Nong Tom		ถึง		17.36						16.50	21.33	.	.	.	09.31	.	12.49		
พรมพิราม Phrom Phiram		ถึง		17.44				ออก	ออก	16.58	21.43	.	.	.	09.40	.	.		
พิษณุโลก PHITSANULOK		ถึง		18.10				06.05	13.45	17.22	22.07	22.58	23.53	00.47	10.01	14.34	13.16		
บ้านใหม่ Ban Mai		ถึง						06.15	13.57	17.36	22.21	.	.	.	.	.	.		
บางกระทุ่ม Bang Krathum		ถึง						06.29	14.10	17.53	22.33	.	.	.	10.26	.	13.46		
ท่าโพธิ์ Tha Lo		ถึง						06.37	14.18	18.02	.	.	.	.	.	.	.		
พิจิตร PHICHIT		ถึง						06.44	14.25	18.10	22.47	23.38	00.40	.	10.41	15.08	14.01		
วังกรด Wang Krot		ถึง					ออก	06.53	14.33	18.17	.	.	.	.	10.50	.	.		
ตะพานหิน TAPHAN HIN		ถึง						05.30	07.17	14.53	18.40	23.15	00.06	.	11.11	15.31	14.27		
บางมูลนาก Bang Mun Nak		ถึง						05.53	07.39	15.19	19.03	23.40	.	.	11.32	.	14.55		
ชุมแสง Chum Saeng		ถึง						06.12	07.56	15.34	19.22	23.58	.	.	11.48	.	15.14		
ทับทิม Thap Krit		ถึง						06.31	08.12	15.50	19.37	.	.	.	12.19	.	.		
ปากน้ำโพ Pak Nam Pho		ถึง			ออก			06.47	08.26	16.04	19.50	00.38	.	.	12.33	16.14	15.46		
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN		ถึง			05.00			06.56	08.32	16.11	19.55	00.46	01.11	01.56	02.38	12.39	16.21	15.53	
เขาทอง Khao Thong		ถึง			05.08			07.11	08.44	16.39		.	.	.	.	.	.	.	
เนินมะกอก Noen Makok		ถึง			05.17			07.25	08.54	16.48		.	.	.	.	.	.	.	
หนองโพ Nong Pho		ถึง			05.31			07.47	09.08	17.02		.	.	.	.	13.13	.	16.30	
หัวเวียง Hua Wai		ถึง			05.39			07.56	09.16	17.09		.	.	.	.	.	.	.	
บ้านดาราดี Ban Takhli		ถึง			05.51			08.08	09.29	17.24	16.00	01.39	.	.	13.32	.	16.59	.	
ช่องแคบ Chong Khae		ถึง			06.07			08.23	09.47	17.43	16.15	.	.	.	13.49	.	17.11	.	
จันทน์ Chan Sen		ถึง			06.15			08.31	09.57	17.52	16.23	.	.	.	13.57	.	17.21	.	
บ้านใหม่ Ban Mi		ถึง			06.32			08.46	10.17	18.12	16.44	.	.	.	14.10	.	17.35	.	
โคกกระทิง Khok Kathiam		ถึง	ออก		06.51	ออก		09.03	10.36	18.32	17.09	.	.	.	.	.	.	.	
ลพบุรี LOP BURI		ถึง	04.30	06.00	07.03	08.00	09.17	10.54	18.45	17.22	02.26	02.44	03.37	04.04	14.37	17.26	18.05		
บ้านป่าหวาย Ban Pa Wai		ถึง	04.35	06.05	07.13	08.05	.	11.02		17.37	.	.	.	.	.	.	.		
บ้านกล้วย Ban Klap		ถึง	04.41	06.11	07.20	08.10	09.29	11.09		17.44	.	.	.	.	.	.	.		
หนองโดน Nong Don		ถึง	04.47	06.16	07.26	08.16	09.36	11.16		17.50	.	.	.	.	14.54	.	.		
บ้านหมอ Ban Mo		ถึง	04.55	06.23	07.33	08.22	09.44	11.25		17.58	.	.	.	.	15.02	.	18.31		
ท่าเรือ Tha Ruea		ถึง	05.02	06.29	07.40	08.28	09.52	11.33		18.05	.	.	.	.	15.10	.	18.40		
หนองวิวัฒน์ Nong Wiwat		ถึง	05.11	06.36	07.50	08.36	09.59	11.40		18.14	.	.	.	.	15.20	.	.		
ชุมทางบ้านภาชี BAN PHACHI JUNCTION		ถึง	05.20	06.44	08.01	08.42	10.07	11.48	04.45	18.23	03.01	.	.	.	15.28	.	18.54		
อยุธยา AYUTTHAYA		ถึง	05.45	07.08	08.25	08.58	10.26	12.13	05.06	18.47	03.19	03.56	04.53	05.27	15.58	18.05	19.14		
บางปะอิน Bang Pa-in		ถึง	05.59	07.19	08.39	09.10	10.38	12.28	05.19	19.02	.	.	.	.	16.15	.	.		
สิงห์ราช Chiang Rak		ถึง	06.22	07.41	09.04	.	11.01	12.54	05.40	19.30	.	.	.	.	16.42	.	.		
รังสิต RANGSIT		ถึง	06.32	07.48	09.12	09.33	11.08	13.02	05.48	19.38	04.00	04.40	05.40	06.20	16.50	18.30	19.55		
ดอนเมือง DON MUANG		ถึง	06.45	08.00	09.25	09.45	11.20	13.15	06.00	19.50	04.13	04.53	05.53	06.33	17.03	18.40	20.08		
กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL		ถึง									04.30	05.10	06.10	06.50	17.20	18.55	20.25		
ชุมทางบางซื่อ BANG SUE JUNCTION		ถึง	07.12	08.27	09.52	10.10	11.47	13.42	06.26	20.15									
สามเสน Sam Sen		ถึง	07.20	08.35	10.01	10.18	11.56	13.51	06.35	20.23									
กรุงเทพ (หัวลำโพง) BANGKOK		ถึง	07.35	08.50	10.15	10.30	12.10	14.05	06.50	20.35									

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวกลับ) Northern Line (Arrival)

**ชนิดขบวนรถที่ปลายทางเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า | ** Train Types are subject to change without prior notice.

↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง • ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

** ชนิดขบวนรถไฟฟ้าสามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า! ** Train Types are subject to change without prior notice.
↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง • ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-27 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาเข้า

(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) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - 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 โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดนครสวรรค์ มีจำนวน 4 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

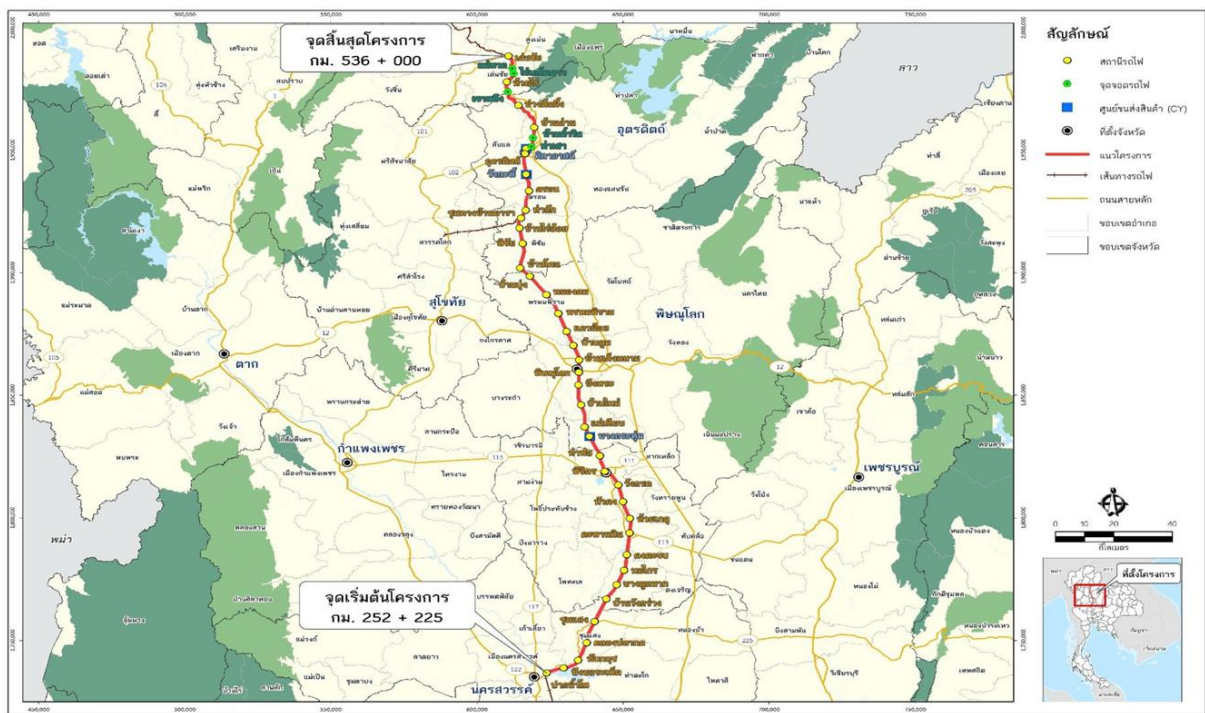
- **โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย**

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.252+225 (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ) ห่างจากสถานีปากน้ำโพประมาณ 2.0 กิโลเมตร จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร (Meter Gauge) เพิ่มอีก 1-2 ทาง มีการปรับแนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกผู้โดยสารที่ 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกสินค้าที่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง พร้อมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยแนวเส้นทางจะวิ่งขนานเส้นทางรถไฟเดิมขึ้นไปทางทิศเหนือ และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ซึ่งห่างจากสถานีเด่นชัยไปทางทิศเหนือ ประมาณ 1.2 กิโลเมตร (กม.536+000) ผ่านพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ และแพร่ มีสถานีปลายทาง 38 สถานี ป้ายหยุดรถ 5 แห่ง มีระยะทางรวมประมาณ 285 กิโลเมตร รางรถไฟจะมีระยะห่างประมาณ 5-10 เมตร เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง 80 เมตร โดยโครงสร้างทางรถไฟของโครงการจะก่อสร้างเป็นทางรถไฟระดับดิน (รวมส่วนที่пенอุโมงค์) ประมาณร้อยละ 89 และเป็นทางรถไฟยกระดับประมาณร้อยละ 11 โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ระยะทางประมาณ 5.5 กิโลเมตร ที่บริเวณอุโมงค์เขาพลึงและปางตูปขอบโดยจะออกแบบเป็นระบบอุโมงค์ที่มีทางเชื่อม

- **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-อำเภอเมืองจังหวัดตาก 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 3.2-28 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

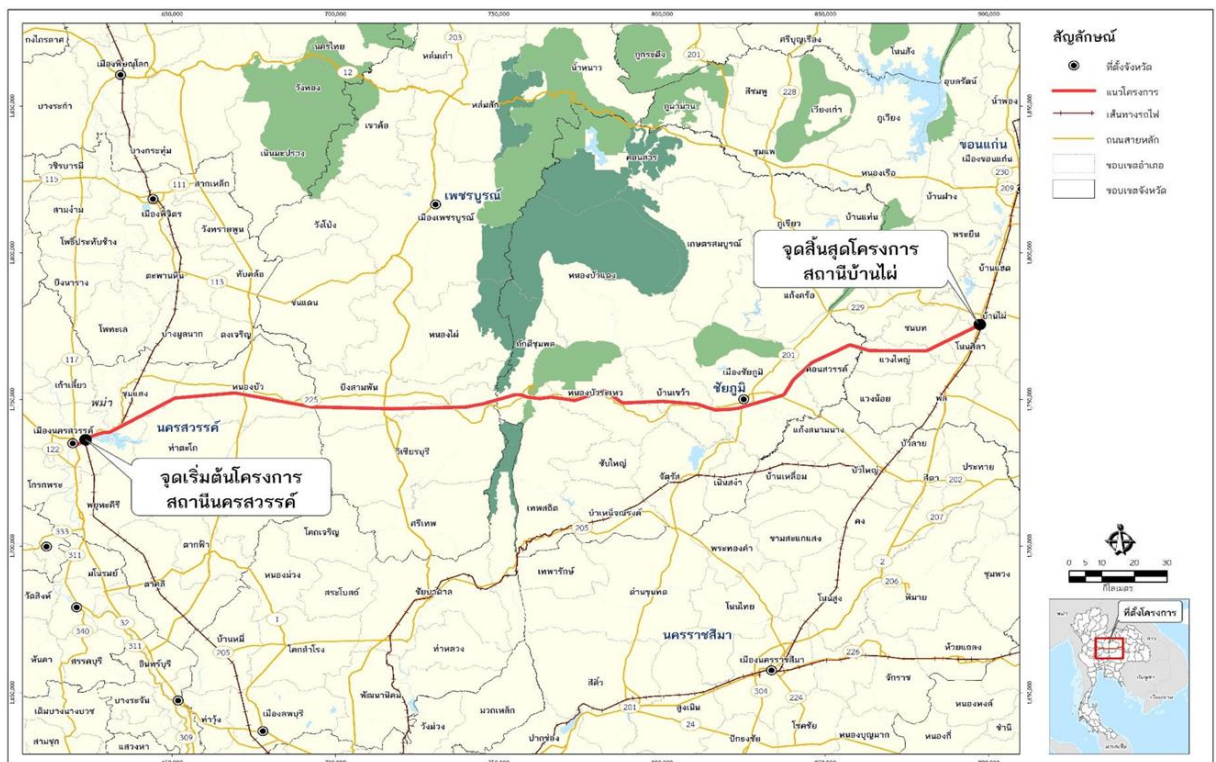
รูปที่ 3.2-29 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด

- โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ เพื่อเชื่อมต่อตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ตามแนวตะวันออกตะวันตกทางตอนเหนือ (Upper East-West Corridor) ครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอชุมแสง อำเภอท่าตะโก และอำเภอหนองบัว จังหวัดเพชรบูรณ์ 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอวังสามพัน และอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดชัยภูมิ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า อำเภอเมืองชัยภูมิ และอำเภอกอนสวรรค์ และจังหวัดขอนแก่น 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแวงใหญ่ อำเภอชนบท อำเภอโนนศิลา และอำเภอบ้านไผ่ แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง 1 เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 160 กม./ชม. และเพื่อความปลอดภัยการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ได้กำหนดให้มีแนวรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางและออกแบบบริเวณที่เป็นจุดตัดรถไฟกับถนนเป็นจุดตัดต่างระดับ จุดเริ่มต้นของเส้นทางอยู่ที่สถานีรถไฟนครสวรรค์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ตั้งอยู่ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่สถานีรถไฟบ้านไผ่ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชั้น 2 ตั้งอยู่ตำบลบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ระยะทางประมาณ 291 กิโลเมตร

- **โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก**

แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 8 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดกรุงเทพฯ จังหวัดปทุมธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก เป็นทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูงความเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. เริ่มต้นแนวเส้นทางโครงการที่สถานีบางซื่อ และสิ้นสุดโครงการที่สถานีพิษณุโลก รวมระยะทางประมาณ 386 กิโลเมตร ประกอบด้วย งานทางวิ่งรถไฟที่เป็นทางวิ่งยกระดับ 179 กิโลเมตร ทางวิ่งระดับพื้น 200 กิโลเมตร และทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-30 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-31 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดนครสวรรค์มีท่าอากาศยาน 2 แห่ง ได้แก่ (1) สนามบินนครสวรรค์ สังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีภารกิจหลักในการปฏิบัติการสร้างฝนเทียม บริหารจัดการน้ำในชั้นบรรยากาศ และให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ และ (2) ท่าอากาศยานตาคลี สังกัดกองทัพอากาศไทย มีภารกิจหลักในด้านการทหาร และให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ โดยทั้งสองแห่งไม่มีการเปิดให้บริการสายการบินเชิงพาณิชย์



รูปที่ 3.2-32 สนามบินนครสวรรค์



รูปที่ 3.2-33 ท่าอากาศยานตาคลี

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต ปัจจุบันยังไม่มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคตในพื้นที่
จังหวัดนครสวรรค์

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

นครสวรรค์ได้ชื่อว่าเป็น เมืองต้นแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เนื่องจากแม่น้ำปิง และแม่น้ำน่านได้ไหลมาบรรจบกันที่ตำบลปากน้ำโพ บริเวณด้านหน้าเขื่อนในตัวเมือง ซึ่งเป็นจุดรวมของแม่น้ำทั้งสองสายดังกล่าวจะมองเห็นถึงความแตกต่างของสายน้ำทั้งสองได้อย่างชัดเจน กล่าวคือแม่น้ำน่านจะมีสีค่อนข้างแดง และแม่น้ำปิงจะเป็นสีค่อนข้างไปทางเขียว เมื่อมาบรรจบกันแล้วจึงค่อย ๆ รวมตัวเข้าด้วยกันกลายเป็นแม่น้ำสายใหญ่ เป็นสายสำคัญของประเทศไทย ไหลผ่านจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลางไปจนถึงกรุงเทพมหานคร และออกอ่าวไทยที่จังหวัดสมุทรปราการ มีความยาวประมาณ 370 กิโลเมตร นักท่องเที่ยวที่ต้องการจะ เที่ยวทางเรือเพื่อชมทัศนียภาพสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา แต่ยังไม่มียบริการขนส่งพานิชย์ทางน้ำ



รูปที่ 3.2-34 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

- **โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ**

ท่าเรือบก (dry port) หมายถึง บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศที่มีการดำเนินการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า ขึ้น-ลงเรือ) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า และมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลักซึ่งจะเชื่อมต่อไปยังโครงการรถไฟทางคู่ที่รัฐบาลกำลังดำเนินการจัดสร้างทั่วประเทศ

โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ได้กำหนดไว้ในพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีตำแหน่งที่ตั้งดังรูปที่ 3.2-34 ดังนี้

- **นครสวรรค์** บริเวณ ต.เขาทอง อ.พยุหะคีรี ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 370 กิโลเมตร เป็นฐานการรับส่งสินค้าสู่ภาคเหนือและประเทศเพื่อนบ้านทางตะวันตก เปิดให้บริการ พ.ศ.2570

- **ขอนแก่น** บริเวณ ต.ม่วงหวาน อ.น้ำพอง ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 550 กิโลเมตร มีอุตสาหกรรมและสินค้าเข้า-ออก จำนวนมาก อยู่ใกล้ประเทศเพื่อนบ้าน มีโอกาสตั้งสินค้าผ่าน (Transit Cargo) เข้ามาใช้บริการได้ เปิดให้บริการ พ.ศ. 2568
- **นครราชสีมา** บริเวณ ต.กุดจิก อ.สูงเนิน ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 320 กิโลเมตร เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าและการส่งออกในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เปิดให้บริการ พ.ศ. 2568
- **ฉะเชิงเทรา** บริเวณ ต.หนองตีนนก อ.บ้านโพธิ์ อยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 70 กิโลเมตร มีความพร้อมและอยู่ใกล้กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เปิดให้บริการ พ.ศ. 2567

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.2-12 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรพตพิสัย	นครสวรรค์	บรรพตพิสัย	ขาเข้า
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักเก้าเลี้ยว	นครสวรรค์	เก้าเลี้ยว	ขาเข้า
3	สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองบัว	นครสวรรค์	หนองบัว	-
4	สถานีตรวจสอบน้ำหนักพยุหะคีรี	นครสวรรค์	พยุหะคีรี	ขาออก
5	Dry Port นครสวรรค์	นครสวรรค์	พยุหะคีรี	-
6	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนครสวรรค์	นครสวรรค์	เมือง	-
7	จุดจอดพักรถบรรทุกบรรพตพิสัย	นครสวรรค์	บรรพตพิสัย	ขาเข้า

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดนครสวรรค์

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

นครสวรรค์เมืองอัจฉริยะ ฐานการผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูงต่อยอดสู่อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ ศูนย์กลางการค้าการลงทุน ระบบโลจิสติกส์และบริการทางสุขภาพ บนฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. มูลค่าผลิตภัณฑ์สินค้าเกษตรที่สำคัญ (ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด) และสินค้าเกษตรแปรรูป และเกษตรฐานชีวภาพเพิ่มขึ้น เป้าหมาย ร้อยละ 6
2. ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีฐาน ร้อยละ 2 ต่อปี (ฐานข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)
3. รายได้จากการท่องเที่ยวไม่น้อยกว่า 4,0000 ล้านบาทต่อปี
4. ประชาชนทุกช่วงวัยมีความรอบรู้ด้านสุขภาพที่พึงประสงค์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6
5. พื้นที่ป่าไม้หรือพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น เป้าหมายไม่น้อยกว่า 5,000 ไร่ โดยสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ไม่น้อยกว่า 47,500 tCO₂eq

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ยกระดับภาคการเกษตรสู่เกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และเชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยแนวทางการท่องเที่ยวเน้นคุณภาพและความยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาพลังงานทดแทน และโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับยานยนต์ไฟฟ้า

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาขีดความสามารถและเชื่อมโยงประตูการค้า การลงทุน โลจิสติกส์ และภาคบริการทั้งในประเทศและต่างประเทศภายใต้เศรษฐกิจยุคใหม่

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : ยกระดับการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง

ประเด็นการพัฒนาที่ 7 : พัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์และสร้างสังคมพอเพียงควบคู่การขับเคลื่อนสู่เศรษฐกิจดิจิทัล

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 อนุรักษ์ ป่าไม้ และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ แผนงานที่ 2 สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ แผนงานที่ 3 พัฒนาระบบป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้มีประสิทธิภาพ แผนงานที่ 4 สร้างความรู้ด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย
---	---

แผนงานที่ 5 พัฒนาพื้นที่ต้นแบบเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- อนุรักษ์ พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - จัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม - ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการจัดการความเสี่ยงและผลกระทบจากสาธารณภัย และการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ - พัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำอัจฉริยะ - ยกระดับจังหวัดนครสวรรค์ให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	- จำนวนพื้นที่ป่าไม้หรือพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น เป้าหมายไม่น้อยกว่า 5,000 ไร่ โดยสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ไม่น้อยกว่า 47,500 tCO₂eq (จากภาคเกษตร ป่าไม้ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน) - จำนวนท้องถิ่นได้รับการส่งเสริมสนับสนุนทางวิชาการในการจัดการขยะต้นทาง เป้าหมายไม่น้อยกว่า 30 แห่ง ต่อปี - หมู่บ้านชุมชนได้รับการพัฒนาศักยภาพในการรับมือกับภัยพิบัติโดยการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำ เป้าหมาย ไม่น้อยกว่าปีละ 1 แห่ง - หมู่บ้าน/ชุมชนเสี่ยงภัยได้รับการพัฒนาศักยภาพในการรับมือกับภัยพิบัติโดยอาศัยการมีส่วนร่วมของชุมชน จำนวนไม่น้อยกว่า 10 แห่ง ต่อปี - จำนวนวันที่มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 เกินค่ามาตรฐานลดลง ร้อยละ 10 - คุณภาพของแม่น้ำสายหลักอยู่ในเกณฑ์พอใช้ขึ้นไป - ระดับการเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศจังหวัดนครสวรรค์ในพื้นที่เป้าหมายอยู่ในระดับที่ 4 ภายในปี 2570

ประเด็นการพัฒนาที่ 2	
ยกระดับภาคการเกษตรสู่เกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และเชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ	
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- ยกระดับมาตรฐานเกษตรสู่เกษตรเชิงรุก เน้นโมเดลเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (BCG Model) - การบริหารจัดการดินและน้ำ - พัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ การบริหารจัดการ การตลาด การค้าออนไลน์ การดำเนินธุรกิจ เพิ่มศักยภาพของสหกรณ์การเกษตร กลุ่มเกษตรกร วิสาหกิจชุมชน และเกษตรกร	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ลดต้นทุน เพิ่มผลผลิต ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม แผนงานที่ 2 เกษตรปลอดภัยมูลค่าสูง เชื่อมโยงตลาด - จำนวนไร่นาเกษตร/ฟาร์ม ที่ได้รับรองมาตรฐาน GAP/PGS หรือมาตรฐานเกษตรปลอดภัยหรือมาตรฐานอื่น มีอัตราการขยายตัวของกลุ่มเกษตรกร เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี จากพื้นที่การเกษตรของจังหวัดนครสวรรค์ - อัตราการขยายตัวของภาคการเกษตร พิจารณาจาก GPP ด้านเกษตร เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.5 ต่อปี (จากฐานข้อมูลปี 2563/ที่มาของข้อมูล

4. นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนากระบวนการผลิตสินค้าและบริการด้านการเกษตรสู่อุตสาหกรรมชีวภาพ	จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) 3. จำนวนพื้นที่ปลูกพืชที่ไม่เหมาะสมได้รับการปรับเปลี่ยนไปสู่การเกษตรอื่นที่มีมูลค่าสูงเพื่อสร้างความยั่งยืนด้านอาชีพให้แก่เกษตรกรไม่น้อยกว่า 20,000 ไร่/ปี 4. พื้นที่การเกษตรได้รับประโยชน์จากการพัฒนาปรับปรุง และบริหารจัดการแหล่งน้ำเป้าหมายอย่างน้อย ปีละ 20,000 ไร่ 5. สหกรณ์การเกษตร กลุ่มเกษตรกร วิสาหกิจชุมชน และเกษตรกร ได้รับการยกระดับความเข้มแข็งของภาคเกษตรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี (ตามเกณฑ์ประเมินของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์) 6. จำนวนแปลง/ฟาร์มที่ได้รับการพัฒนาเป็น เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farm) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี จากฐานข้อมูลปี 2565 7. มูลค่าผลิตภัณฑ์สินค้าเกษตรที่สำคัญ (ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด) และสินค้าเกษตรแปรรูป และเกษตรฐานชีวภาพเพิ่มขึ้น เป้าหมาย ร้อยละ 6
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยแนวทางการท่องเที่ยวเน้นคุณภาพและความยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยว แผนงานที่ 2 พัฒนาการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ แผนงานที่ 3 พัฒนาทักษะและศักยภาพบุคลากรภาคการท่องเที่ยว แผนงานที่ 4 ส่งเสริมพัฒนากิจกรรมสินค้าและบริการการท่องเที่ยวเชิงคุณค่า
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวบนพื้นฐานอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม วิถีชุมชน ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2. พัฒนาการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย ความสะดวก และการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	1. รายได้จากการท่องเที่ยวไม่น้อยกว่า 4,000 ล้านบาทต่อปี 2. จำนวนผู้เยี่ยมเยือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี (ฐานการในการคำนวณปี พ.ศ.2562)

3. พัฒนาทักษะและศักยภาพบุคลากรภาคการท่องเที่ยว ที่นำไปสู่การสร้างมูลค่าและความยั่งยืน เช่น ทักษะการ บริการ ความเข้าใจ ภูมิปัญญาวัฒนธรรมท้องถิ่น ภาษา การสื่อสาร ดิจิทัล การเล่าเรื่องความสะอาดปลอดภัย และการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม 4. ส่งเสริมพัฒนานักกิจกรรม สินค้า และบริการการท่องเที่ยว เชิงคุณค่า การตลาดและการประชาสัมพันธ์ โดย สนับสนุนการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มีอัต ลักษณ์ในท้องถิ่น และนำไปสร้างมูลค่าเพิ่มเป็นสินค้า และบริการสำหรับการท่องเที่ยว ได้แก่ การท่องเที่ยว เชิงกีฬา เชิงวัฒนธรรม เชิงนิเวศ และการจัดประชุมและ นิทรรศการ 5. ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการแพทย์ (Wellness & Medical tourism)	
---	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 พัฒนาพลังงานทดแทน และโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับยานยนต์ไฟฟ้า	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมการผลิตพลังงานทดแทนเพื่อความ มั่นคงด้านพลังงานเชิงพื้นที่ แผนงานที่ 2 พลังงานทดแทนและโครงสร้างพื้นฐาน Smart Microgrid แผนงานที่ 3 ศูนย์กลางโครงสร้างพื้นฐานการใช้งานยานยนต์ ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน 2. วางระบบศูนย์กลางโครงสร้างพื้นฐานการใช้งานยาน ยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์	1. จำนวนปริมาณการผลิต/ใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น ร้อย ละ 20 ภายในปี พ.ศ. 2570 2. จำนวนปริมาณก๊าซเรือนกระจกภาคพลังงานลดลงร้อย ละ 60 จากสัดส่วนปริมาณพลังงานทดแทนที่เพิ่มขึ้น 3. จำนวนเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ลดลงร้อยละ 3 ภายในปี พ.ศ. 2570

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาขีดความสามารถและเชื่อมโยงประตูการค้า การลงทุน โลจิสติกส์ และภาคบริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ ภายใต้เศรษฐกิจยุคใหม่	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาระบบขนส่งทางราง แผนงานที่ 2 พัฒนาระบบขนส่งทางบก แผนงานที่ 3 พัฒนาและส่งเสริมการค้าการลงทุนให้เติบโต และยั่งยืน
--	---

แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาระบบขนส่งและการกระจายสินค้าเพื่อรองรับการค้าการลงทุน - ส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถผู้ประกอบการให้ปรับตัวเข้าสู่ยุคดิจิทัลทันต่อสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง และมีบทบาทในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น - ส่งเสริม พัฒนากลไก บทบาทภาคเอกชนในการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดนครสวรรค์ - ส่งเสริมการใช้ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ในการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการค้า การลงทุน โลจิสติกส์ และภาคบริการ - พัฒนาและแปรรูปสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชนเป็นของฝากของที่ระลึกประจำจังหวัด - การใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติในการเสริมสร้างขีดความสามารถของธุรกิจท้องถิ่นเพื่อขยายเศรษฐกิจ	- มูลค่าทางการค้า (รายได้จากการจำหน่ายสินค้า ของกลุ่มเป้าหมายเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ต่อปี - ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีฐาน ร้อยละ 2 ต่อปี (ฐานข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 ยกระดับการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาระบบผลิตสมุนไพรคุณภาพสูงครบวงจร แผนงานที่ 2 พัฒนาระบบ Medical Excellence Center แผนงานที่ 3 พัฒนาสุขภาพทุกกลุ่มวัย แผนงานที่ 4 พัฒนาระบบ Telemedicine แผนงานที่ 5 พัฒนาระบบรองรับภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาระบบผลิตสมุนไพรคุณภาพสูงครบวงจร - พัฒนาระบบ Medical Excellence Center - พัฒนาความรู้ด้านสุขภาพทุกช่วงวัย - พัฒนาระบบแอปพลิเคชันด้านสุขภาพ - พัฒนาระบบ Telemedicine - พัฒนาระบบบริหารจัดการภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพ	- มูลค่าสมุนไพรแปรรูป/ผลิตภัณฑ์จากสมุนไพรมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี - พัฒนาแหล่งปลูกสมุนไพรเป็นสถานที่ท่องเที่ยว 3 แห่ง - การพัฒนาระบบ Medical Excellence Center 5 สาขา รพ.สวรรค์ประชารักษ์ - ประชาชนทุกช่วงวัยมีความรู้ด้านสุขภาพที่พึงประสงค์ ร้อยละ 60 - การเข้าถึงบริการจากแอปพลิเคชันเพื่อสุขภาพ ร้อยละ 25 - การพัฒนาและใช้ระบบ Telemedicine 15 อำเภอ - ศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพ (โรคอุบัติใหม่ อุบัติซ้ำ และภัยพิบัติ) ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 100

ประเด็นการพัฒนาที่ 7 พัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์และสร้างสังคมพอเพียงควบคู่การขับเคลื่อนสู่เศรษฐกิจดิจิทัล	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาการศึกษาศึกษาและฝึกอบรมเพื่อความก้าวหน้าในอนาคต แผนงานที่ 2 พัฒนาคุณภาพชีวิตและครอบครัว แผนงานที่ 3 พัฒนาคุณภาพการศึกษาและสร้างสังคมการเรียนรู้ด้วยวิถีพอเพียง แผนงานที่ 4 สร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แผนงานที่ 5 ส่งเสริมคุณธรรม/การทำความดีในภาคประชาชนและประชาสังคม แผนงานที่ 6 พัฒนากำลังคนเพื่อรองรับกับการปรับตัวทางเทคโนโลยีในอนาคตของเกษตรกรประกอบการด้านการผลิต การค้า การบริการ แผนงานที่ 7 ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเมืองอัจฉริยะ แผนงานที่ 8 ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาซอฟต์แวร์พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และการสร้างดิจิทัลคอนเทนต์สร้างสรรค์
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- จัดการศึกษาและเพิ่มทักษะเพื่อความก้าวหน้าในอนาคต - พัฒนาคุณภาพการศึกษาและสร้างสังคมการเรียนรู้ด้วยวิถีพอเพียง - พัฒนาคุณภาพชีวิตและครอบครัว - สร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - พัฒนาระบบนิเวศและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนสังคมและเศรษฐกิจด้วยอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและบริการดิจิทัล - ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและบริการดิจิทัล	- ผู้สำเร็จการศึกษาทุกระดับ (ม.6+ปวช.+ ปวส.+ อุดมศึกษา) มีสมรรถนะในการทำงานสูง สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานและมีงานทำเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 - จำนวนสถานศึกษาทุกระดับผ่านเกณฑ์การประเมินตามเกณฑ์มาตรฐานการประกันคุณภาพการศึกษาภายในทุกระดับ (สพฐ. = สูงกว่าระดับจังหวัด อาชีวศึกษา = ระดับดีเลิศ และอุดมศึกษา = ผ่านทุกระดับ) - ประชากรวัยแรงงานที่ผ่านการพัฒนาทักษะ สามารถประกอบอาชีพและมีรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 - จำนวนหมู่บ้าน/ชุมชน และองค์กรที่น้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงในการดำเนินชีวิต เพิ่มขึ้น 15 หมู่บ้าน/ชุมชนต่อไป / 5 องค์กรต่อปี - นักเรียนในสถานศึกษามีโอกาสได้รับการฝึกทักษะด้านอาชีพเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4 จากปีที่ผ่านมา - ร้อยละจำนวนสมาชิกในโครงการ TO BE NUMBER ONE จังหวัดนครสวรรค์ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของกลุ่มเป้าหมายทั้งหมดในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์

	7. จำนวนหมู่บ้าน/ชุมชน ได้รับการสนับสนุนโครงการหมู่บ้านรักษาศีล 5 และอื่น ๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีที่ผ่านมา 8. จำนวนหมู่บ้าน/สถานศึกษา/ชุมชน/องค์กร/อำเภอ ได้รับการส่งเสริมคุณธรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีที่ผ่านมา 9. ผลิตแรงงานที่มีทักษะด้านอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะรองรับรวม 5,000 ราย ภายในปี 2570 10. แรงงานที่มีทักษะดิจิทัลในระดับสามารถใช้เทคโนโลยีสำหรับการทำงาน (Digital Skills:ทักษะระดับที่ 2 ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของกำลังแรงงานจังหวัดนครสวรรค์ ภายในปี 2570 11. โครงการ Smart City จังหวัดนครสวรรค์ได้รับตราสัญลักษณ์เมืองอัจฉริยะประเทศไทย ภายในปี 2570
--	--

4.4 เป้าประสงค์

1. การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
2. การยกระดับภาคการเกษตรสู่เกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และเชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ
3. การสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยแนวทางการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและความยั่งยืน
4. การพัฒนาพลังงานทดแทน และโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับยานยนต์ไฟฟ้า
5. การพัฒนาขีดความสามารถและเชื่อมโยงประตูการค้า การลงทุน โลจิสติกส์ และภาคบริการภายใต้เศรษฐกิจยุคใหม่
6. การยกระดับการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง
7. การพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์และสร้างสังคมพอเพียงควบคู่การขับเคลื่อนสู่เศรษฐกิจดิจิทัล

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		
1.1	โครงการก่อสร้างฝายต้นน้ำแบบ Gabion ในพื้นที่โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ	2,250,000.00
1.2	โครงการอนุรักษ์ ปกป้องพื้นที่พืชรักษาป่าไม้และเพิ่มพื้นที่สีเขียว	16,147,200.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
1.3	โครงการจัดงานสองเสื่อปากน้ำโพ	4,000,000.00
1.4	โครงการจัดทำฝายกั้นถาวรเพื่อชะลอน้ำ และบรรเทาอุทกภัยบริเวณน้ำตกซับสมบูรณ์ สวนรุกขชาติไพศาลี	1,856,400.00
1.5	โครงการส่งเสริมแปลงสร้างป่าสร้างรายได้ ตามแนวทางพระราชดำริสมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้ากรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี	3,052,000.00
1.6	โครงการเสริมสร้างเครือข่ายการดูแลต้นไม้ใหญ่และต้นไม้ทรงปลูกของพระราชวงศ์ด้วยรุกขกรรมวิธี จังหวัดนครสวรรค์	754,400.00
1.7	โครงการบริหารจัดการทรัพยากรประมงเพื่อรักษาสมดุลระบบนิเวศ	23,520,000.00
1.8	โครงการเมืองนครสวรรค์ร่วมพิทักษ์โลกด้วยการลดก๊าซเรือนกระจก	4,562,400.00
1.9	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำปิง หมู่ที่ 3 (บ้านปากคลอง) ตำบลบางแก้ว อำเภอบรรพตพิสัย จังหวัดนครสวรรค์	10,000,000.00
1.10	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่ที่ 7 ตำบลยางขาว อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์	20,000,000.00
1.11	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำปิง หมู่ที่ 2 ตำบลเขาดิน อำเภอเก้าเลี้ยว จังหวัดนครสวรรค์	20,000,000.00
1.12	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำปิง หมู่ที่ 11 (บริเวณหน้าวัดหัวตงเหนือ) ตำบลหัวตง อำเภอเก้าเลี้ยว จังหวัดนครสวรรค์	20,000,000.00
1.13	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำน่าน หมู่ที่ 4 ตำบลแควใหญ่ อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์	20,000,000.00
1.14	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำปิง หมู่ที่ 1 ตำบลบางม่วง อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์	20,000,000.00
1.15	โครงการเสริมสร้างศักยภาพชุมชนด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	1,001,476,000.00
1.16	โครงการเสริมสร้างการรับรู้เยาวชนด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	1,183,500.00
1.17	โครงการส่งเสริมและพัฒนาเข้าสู่เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ จังหวัดนครสวรรค์	2,950,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ยกระดับภาคการเกษตรสู่เกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และเชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ		
2.1	โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตพืชเศรษฐกิจอย่างสมดุล มั่นคงและยั่งยืน	27,276,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
2.2	โครงการพัฒนาศูนย์กลางอุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Hub) ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ตามแนวคิด BCG Model	4,200,000.00
2.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าด้าน ประมง	11,272,000.00
2.4	โครงการขับเคลื่อนการเกษตรระดับหมู่บ้านสู่การผลิตสินค้า เกษตรมูลค่าสูง	2,400,000.00
2.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาสินค้าเกษตรปลอดภัยด้านปศุสัตว์	8,632,500.00
2.6	โครงการแก้มลิงบ้านอุทุมพร ตำบลหนองกรด อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์	40,000,000.00
2.7	โครงการระบบระบายน้ำบ้านช่องแกระ หมู่ 3 ตำบล วังมหาร อำเภอท่าตะโก จังหวัดนครสวรรค์	65,500,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยแนวทางการท่องเที่ยวเน้นคุณภาพและความยั่งยืน		
3.1	โครงการปรับปรุงทางเดินศึกษาธรรมชาติแก่งลานนกยูง	18,954,000.00
3.2	โครงการปรับปรุงศูนย์บริการนักท่องเที่ยวและนิทรรศการ ภายในด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย	3,394,000.00
3.3	โครงการพัฒนาระบบผลิตน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภคด้วย พลังงานแสงอาทิตย์แบบผสมผสานในแหล่งท่องเที่ยวแก่ง ลานนกยูง	9,854,000.00
3.4	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวน้ำทรัพย์สมบูรณ์ สวนรุกขชาติ ไพศาลี เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	559,000.00
3.5	โครงการส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์การ ท่องเที่ยวจังหวัดนครสวรรค์	6,984,000.00
3.6	โครงการสร้างและพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำเพื่อสืบ สานวัฒนธรรมท้องถิ่นและอัตลักษณ์เมืองปากน้ำโพ	2,100,000.00
3.7	โครงการผลสัมฤทธิ์โครงการการสร้างและพัฒนาเส้นทาง ท่องเที่ยวทางน้ำเพื่อสืบสานวัฒนธรรมท้องถิ่นและอัตลักษณ์ เมืองปากน้ำโพ	1,150,000.00
3.8	โครงการสร้างชุมชนต้นแบบโดยใช้นวัตกรรม เพื่อพัฒนาการ ท่องเที่ยวชุมชนเชิงวัฒนธรรม และการยกระดับมาตรฐาน ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นเพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชนในแบบวิถีใหม่	1,650,000.00
3.9	โครงการพัฒนาบุคลากรและเครือข่ายภาคการท่องเที่ยว	1,013,300.00
3.10	โครงการยกระดับมรดกภูมิปัญญาทางวัฒนธรรมสู่เศรษฐกิจ สร้างสรรค์	1,000,000.00
3.11	โครงการงานประเพณีแห่เจ้าพ่อ-เจ้าแม่ปากน้ำโพ (ตรุษจีน นครสวรรค์)	11,500,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
3.12	โครงการจัดงานแข่งขันเรือยาวประเพณีฯ	5,000,000.00
3.13	โครงการเทศกาลหุ่นโคมไฟส่งท้ายปีเก่า ต้อนรับปีใหม่	4,000,000.00
3.14	โครงการสวรรค์นครแห่งแฟชั่นผ้าไทย	900,000.00
3.15	โครงการเทศกาลข้าวใหม่ปลามัน ปี 2567	6,000,000.00
3.16	โครงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมสร้างสรรค์ เมืองสวรรค์ ต้นน้ำเจ้าพระยา	1,000,000.00
3.17	โครงการแม่วงก์ อินเทอร์เน็ตชั้นนำ เทรลรันนิ่ง 2024 (Mae Wong International Trail Running)	12,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาลังงานทดแทน และโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับยานยนต์ไฟฟ้า		
4.1	โครงการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์แบบทุ่นลอยน้ำ	872,000.00
4.2	โครงการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าพลังงานชีวมวล	872,000.00
4.3	โครงการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าพลังงานชีวภาพ (พืชพลังงาน/มูลสัตว์)	872,000.00
4.4	โครงการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีพลังงานทดแทนเพื่อเศรษฐกิจฐานราก	52,000,000.00
4.5	โครงการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความมั่นคงด้านพลังงาน	20,872,000.00
4.6	โครงการจัดตั้งระบบสถานีอัดประจุไฟฟ้ารถยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์แบบครบวงจร	872,000.00
4.7	โครงการจัดตั้งศูนย์การเรียนรู้ทุกเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า	5,600,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาศักยภาพและเชื่อมโยงประตูการค้า การลงทุน โลจิสติกส์ และภาคบริการทั้งในประเทศและต่างประเทศภายใต้เศรษฐกิจยุคใหม่		
5.1	โครงการบำรุงรักษาทางหลวงงานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์	30,000,000.00
5.2	โครงการก่อสร้างสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก	52,900,000.00
5.3	โครงการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต (โดยวิธี PAVEMENT IN-PLACE RECYCLING) งานบำรุงถนน	144,435,000.00
5.4	โครงการงานอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนงานไฟฟ้าแสงสว่าง	15,500,000.00
5.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตลาดให้กับผู้ประกอบการจังหวัดนครสวรรค์ เชื่อมโยงการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ	43,351,200.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : ยกระดับการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง		
6.1	โครงการพัฒนาระบบผลิตสมุนไพรคุณภาพสูงครบวงจรและส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและเศรษฐกิจ	13,700,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
6.2	โครงการพัฒนาความรู้ด้านสุขภาพและประเมินความ รอบรู้ด้านสุขภาพผ่านระบบ Application	1,850,000.00
6.3	โครงการเสริมสร้างชุมชนต้นแบบเมืองที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุ	3,400,000.00
6.4	โครงการพัฒนา "เครือข่ายขับเคลื่อนงานสุขภาพจิต" ในพื้นที่ ผ่านหลักสูตรสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพจิตเพื่อเป็นทีมนำ ด้านสุขภาพจิต (Mental Health Leader)	800,000.00
6.5	โครงการพัฒนาระบบรักษาทางไกลแบบไร้รอยต่อ (Telemedicine)	5,250,000.00
6.6	โครงการพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพ	3,000,000.00
6.1	โครงการพัฒนาระบบผลิตสมุนไพรคุณภาพสูงครบวงจรและ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและเศรษฐกิจ	13,700,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 7 : พัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์และสร้างสังคมพอเพียงควบคู่การขับเคลื่อนสู่เศรษฐกิจดิจิทัล		
7.1	โครงการพัฒนาศักยภาพแรงงานรองรับอุตสาหกรรม โลจิสติกส์และการท่องเที่ยว	11,920,000.00
7.2	โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงานนอกระบบ แรงงาน สูงอายุและแรงงานพิการ	4,600,500.00
7.3	โครงการพัฒนาทักษะอาชีพแก่ชน	5,100,000.00
7.4	โครงการพัฒนาสร้างเสริมอาชีพและเพิ่มรายได้สำหรับผู้ ว่างงาน และผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด 19	19,720,000.00
7.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาทักษะชีวิตครอบครัวผู้มีความ บกพร่องทางสติปัญญา	708,500.00
7.6	โครงการสร้างเสริมสุขภาวะทางปัญญาตามแนวคิดจิตปัญญา ศึกษาให้กับบุคลากรการศึกษาและเยาวชนกลุ่มเสี่ยงของ โรงเรียนในสังกัด สพฐ. และ สพม. ของจังหวัดนครสวรรค์	3,000,000.00
7.7	โครงการส่งเสริมเศรษฐกิจพอเพียงขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นต้นแบบ	600,000.00
7.8	โครงการ To be Number One จังหวัดนครสวรรค์	35,530,100.00
7.9	โครงการเยาวชนร่วมใจขับไล่ ลดอุบัติเหตุทางถนน	2,210,000.00
7.10	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนนของด่านชุมชน	945,600.00
7.11	โครงการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจทางกฎหมายและ อำนวยความสะดวกผ่านสื่อและช่องทางการประชาสัมพันธ์ ที่หลากหลายให้กับประชาชนในจังหวัดนครสวรรค์	622,400.00
7.12	โครงการพัฒนาเสริมสร้างสังคมคุณธรรมและธรรมาภิบาล "นครสวรรค์เมืองคนธรรมดี"	10,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
7.13	โครงการส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมสำหรับนักศึกษาในยุคดิจิทัล	1,000,000.00
7.14	โครงการจัดตั้งศูนย์การเรียนรู้ด้านอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและดิจิทัล (Tech Digital Center Park)	5,000,000.00
7.15	โครงการส่งเสริมการแข่งขันทักษะด้านอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและบริการดิจิทัลเพื่อการเกษตร (Smart Farm Robot Contest)	10,000,000.00
7.16	โครงการปัญญาประดิษฐ์สำหรับทุกคน (AI for All)	1,500,000.00
7.17	โครงการสร้างองค์ความรู้การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) จังหวัดนครสวรรค์	28,001,800.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 สภาพทางภูมิศาสตร์ร้อยละ 80 เหมาะสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการเกษตรและมีแหล่งน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ไหลผ่าน ได้แก่ บึงบอระเพ็ด และมีแม่น้ำไหลผ่าน 4 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน และแม่น้ำยม ความยาวรวมช่วงที่ไหลผ่านจังหวัดนครสวรรค์ ประมาณ 180 กิโลเมตร
- S2 เป็นศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมทางบกและทางรางที่เชื่อมโยงการค้าโลจิสติกส์การลงทุนและบริการกับภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งทางบก และทางราง
- S3 สังคมที่มีความหลากหลายและกลมกลืนทางวัฒนธรรม
- S4 แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติมีความหลากหลายที่มีศักยภาพในการพัฒนา
- S5 บุคลากรและสถาบันการศึกษามีคุณภาพ ซึ่งมีข้อมูลเชิงประจักษ์
- S6 จำนวนแพทย์ต่อประชากรในระดับมาตรฐานและมีศูนย์บริการทางการแพทย์ระดับทุติยภูมิในระดับเขตสุขภาพที่ 3
- S7 แหล่งทรัพยากรแร่ธาตุปิโตรเลียม ที่อุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ
- S8 พื้นที่เหมาะสำหรับการเกษตรพืชเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ ข้าว มัน อ้อยโรงงาน
- S9 แหล่งผลิตฐานอุตสาหกรรม BIO HUB การแปรรูปอุตสาหกรรมเกษตร

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 การบริหารจัดการน้ำยังขาดการบูรณาการและไม่เพียงพอ
- W2 พฤติกรรมการใช้ชีวิตมีความเสี่ยงต่อการเป็นโรคที่ไม่ติดต่อเรื้อรัง (NCDs: Non-Communicable Diseases) โรคหัวใจเบาหวาน หลอดเลือดสมอง ความดันโลหิตสูงและมะเร็ง
- W3 การบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว และระบบขนส่งมวลชนที่ตอบสนองต่อการท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอ

- W4 การจัดการขยะมูลฝอยชุมชนที่ต้นทางยังไม่ครอบคลุม
- W5 ทักษะฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ ด้านขนส่งทางรางและด้านชีวภาพมีจำนวนไม่เพียงพอ
- W6 ขาดแคลนกำลังแรงงานภาคอุตสาหกรรมและภาคการเกษตร เนื่องจากเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

โอกาส (Opportunity)

- O1 กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- O2 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 มุ่งเป้าหมาย "พลิกโฉมประเทศไทย สู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่าสังคมเดินทางอย่างยั่งยืน"
- O3 นโยบายภาครัฐส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตร (Zoning) เกษตรปลอดภัย การยกระดับผู้ประกอบการ และสร้าง Smart Farmer
- O4 นโยบายและโครงการภาครัฐพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์
- O5 ความก้าวหน้าและความพร้อมของเทคโนโลยีการสื่อสารและอินเทอร์เน็ต
- O6 นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) โดยกำหนดให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคริสต์เตอร์อุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Hub) ซึ่งมีการลงทุนอุตสาหกรรมชีวภาพ และ BCG ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์
- O7 จังหวัดนครสวรรค์ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ
- O8 ที่ตั้งของจังหวัดเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station)
- O9 การพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางราง (นครสวรรค์ – กำแพงเพชร - แม่สอด ตาก และ นครสวรรค์ - บ้านไผ่)

อุปสรรค (Threat)

- T1 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ทำให้ดำเนินชีวิตด้วย วิถีปกติใหม่ (New Normal)
- T2 การเกิดสาธารณภัย เช่น ภัยแล้ง ฝนทิ้งช่วง และอุทกภัย
- T3 ความมั่นคงและเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ
- T4 เทคโนโลยีดิจิทัลเปลี่ยนแปลงฉับพลัน คนบางกลุ่มไม่สามารถปรับตัวทัน
- T5 ความไม่แน่นอนของราคาพืชผลทางการเกษตร
- T6 การมีช่องว่างของกำลังแรงงานระหว่างวัยแรงงานและผู้สูงอายุ
- T7 ผลกระทบของความขัดแย้งระหว่างประเทศส่งผลถึงความผันผวนของราคาล้างงาน ปุ๋ย และอื่น ๆ

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 และช่วงเวลาการผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด
- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยวน
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนา ด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมในเกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉันทมติที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับจุดต้นทาง - ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางในอนาคต

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 โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th