

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จังหวัดน่าน



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

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

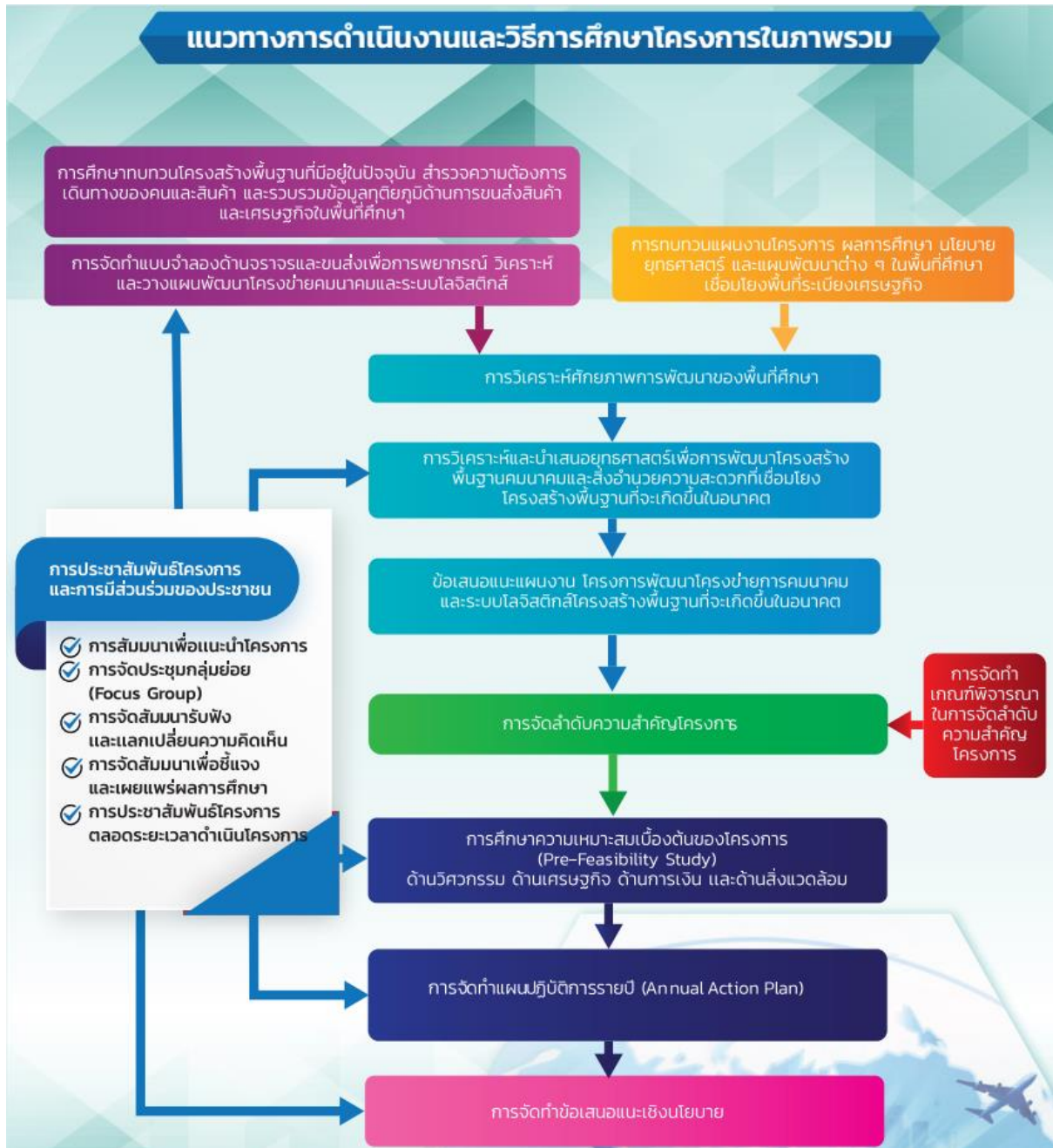
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดน่าน

2.1 ข้อมูลทั่วไป



พงศาวดารเมืองน่านเล่าว่า ปลายพุทธศตวรรษที่ 18 พญาพุกาได้ครอบครองพื้นที่ราบตอนบนอยู่ที่เมืองยาง (ปัจจุบันคือพื้นที่ ต.ยม อ.ท่าวังผา จ.น่าน) วันหนึ่งพญาพุกาได้รับไข่นกสองฟองขนาดเท่าผลมะพร้าวจากพรานป่า จึงทรงเก็บรักษาไว้โดยแยกใส่กะทอ (กล้วย) นุ่นและกะทอฝ้าย จากนั้นไข่ทั้งสองฟองก็ฟักออกมาเป็นทารก พญาพุกาจึงทรงรับเลี้ยงไว้เป็นโอรสบุญธรรม ให้นามโอรสจากกะทอนุ่นว่า “ขุนนุ่น” และโอรสจากกะทอฝ้ายว่า “ขุนฟอง” เมื่อโอรสทั้งสองเจริญพระชันษาเป็นบุรุษจึงมีพระประสงค์จะครองบ้านเมือง พญาพุกาจึงโปรดให้ไปหาพญาเถรแต่ง เจ้าฤๅษีที่ดอยดี ดอยวาว (ปัจจุบันอยู่ในเขต อ.สองแคว จ.น่าน) เพื่อขอพระกรุณาโปรดสร้างเมืองให้ พญาเถรแต่งพาไปสถานที่แห่งหนึ่งทางทิศตะวันตกของแม่น้ำโขง ใช้ไม้เท้าแบ่งเขตแดนแล้วให้ชื่อเมืองว่า “จันทบุรี” โปรดให้ขุนนุ่นเป็นกษัตริย์ปกครอง (ปัจจุบันคือเมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) ส่วนทางทิศตะวันออกฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง พญาเถรแต่ง

ใช้ไม้เท้าแบ่งเขตแดนและให้ชื่อเมืองว่า “วรรณคร (เมืองบัว)” แล้วโปรดให้ขุนฟองเป็นกษัตริย์ปกครอง (สันนิษฐานว่าเป็นบริเวณที่ราบแถบ ต.ศิลาเพชร อ.บัว จ.น่าน) ขุนฟองจึงถือเป็นกษัตริย์น่านองค์ที่ 1

หลังจากนั้นราวพ.ศ.1896 สมัยของพญาครานเมืองกษัตริย์น่านองค์ที่ 5 ได้สร้างพระธาตุแช่แห้ง ณ ดอยภูเพียงแช่แห้งเพื่อบรรจุพระบรมสารีริกธาตุพระพิมพ์เงินและพระพิมพ์ทองที่ได้รับพระราชทานมาจากเจ้าเมืองสุโขทัยแล้วย้ายราชธานีมาสร้างเวียงใหม่ทางทิศใต้ของวรรณครใกล้กับพระธาตุแช่แห้งเรียกว่า “เวียงพูเพียงแช่แห้ง” พ.ศ. 1906 สมัยของพญาผากองกษัตริย์น่านองค์ที่ 6 โอรสในพญาครานเมืองเวียงพูเพียงแช่แห้งประสบปัญหาความแห้งแล้งอย่างหนักพญาผากองทรงพระสุบินว่ามีโคอุศุภราชขึงขำแม่น้ำน่านมายังฝั่งตะวันตก ซึ่งเป็นที่ราบกว้างใหญ่ แล้วถ่ายมูลไว้เป็นแนวหลักหมายเขตกำแพงเมืองเมื่อพระองค์เสด็จ ณ ที่แห่งนั้นก็ทอดพระเนตรเห็นจริงตามพระสุบินทุกประการ จึงทรงอพยพพลเมืองข้ามฝั่งแม่น้ำน่านมาสร้างราชธานีใหม่ที่ห้วยไคร้ (เขตเวียงใต้ของตัวเมืองน่านในปัจจุบัน)

ใน พ.ศ. 1911 และตั้งชื่อเมืองว่า “นันทบุรี” เพราะมีชีปะขาวชื่อ “นันทะ” อาศัยอยู่ ณ ที่แห่งนั้น ต่อมาชาวบ้านเรียกเมืองนี้ว่า “เมืองน่าน” トラาจนปัจจุบัน เพราะเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ใกล้กับแม่น้ำน่าน ขึ้นต่ออาณาจักรล้านนาและพม่า พระเจ้าติโลกราชยกทัพจากเชียงใหม่มาตีเมืองน่านในพ.ศ. 1993 สมัยของพญาอินต๊ะแก่นท้าวกษัตริย์น่านองค์ที่ 15 เมืองน่านจึงถูกผนวกเข้ากับเป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักรล้านนามีฐานะ

เป็นเพียงหัวเมืองหนึ่งโดยมีเจ้าเมืองที่ได้รับแต่งตั้งผลัดเปลี่ยนกันปกครองเมืองเรื่อยมา จนกระทั่งพระเจ้าบุเรงนองกษัตริย์แห่งกรุงหงสาวดี (พม่า) ตีเมืองเชียงใหม่นำเมืองน่านจึงตกเป็นเมืองประเทศราชของพม่ารวม 200 ปี

ราวพ.ศ. 2232 เมืองน่านถูกทิ้งร้างนาน 5 ปีเนื่องจากพระเมืองราชาเจ้าผู้ครองนครน่านองค์ที่ 47 ได้คิดคบกับลาวแสนแก้วแข็งเมืองต่อพม่าพระเจ้ากรุงอังวะจึงได้ยกทัพมาปราบและเผาบ้านเมืองจนเสียหายอย่างหนักผู้คนล้มตายบางส่วนหลบหนีเข้าป่าจากนั้นอีก 1 ปีพวกลาวและแคว (ญวน) ก็เข้ามาบุกรุกน่านกวาดต้อนเอาชาวเมืองที่เหลือไปไว้เมืองลาวเมืองน่านจึงถูกทิ้งร้างเป็นครั้งแรก

พ.ศ. 2314 พญาโมโนเจ้าผู้ครองนครน่านองค์ที่ 54 ได้ส่งเจ้าน้อยวิฑูรเข้าช่วยราชการศึกร่วมกับกองทัพหัวเมืองล้านนาโดยพญาจำบ้านและเจ้ากาวิละเข้าสวามิภักดิ์ต่อสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชจนสามารถขับไล่พม่าออกจากเมืองเชียงใหม่ได้และเมืองน่านก็ถูกทิ้งร้างอีกครั้งที่ 2 เมื่อพ.ศ. 2321 ในสมัยของพญาวิฑูรเจ้าผู้ครองนครน่านองค์ที่ 55 เนื่องจากถูกจับตัวไปยังกรุงศรีอยุธยาเพราะไม่จงรักภักดีน่านจึงขาดผู้นำกองทัพพม่าซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองเชียงแสนจึงเข้ามาบุกรุกน่านและกวาดต้อนเอาชาวเมืองน่านไปไว้ที่เชียงแสนเมืองน่านจึงถูกทิ้งร้างนาน 23 ปี สวามิภักดิ์ต่อราชวงศ์จักรี

ครั้นเมื่อพ.ศ. 2325 พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชได้สถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีและปราบดาภิเษกขึ้นเป็นรัชกาลที่ 1 แห่งราชวงศ์จักรีเจ้าฟ้าอิศวรปัญญา (ขณะนั้นตั้งเมืองอยู่ที่เมืองเทิงปัจจุบันคืออ.เทิงจ.เชียงราย) จึงเข้าเฝ้าฯ เพื่อทูลสวามิภักดิ์เป็นข้าขอบขัณฑสีมาในพ.ศ. 2331 รัชกาลที่ 1 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าฟ้าอิศวรปัญญาเป็นเจ้าผู้ครองนครน่านองค์ที่ 57 และพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ซ่อมสร้างเมืองน่านหลังจากที่ถูกทิ้งร้างนาน 23 ปีนับแต่นั้นมาเมืองน่านจึงมีฐานะเป็นเมืองประเทศราชของกรุงรัตนโกสินทร์ จากนั้นเมืองน่านก็มีการย้ายเมืองอีก 2 ครั้งเนื่องจากเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ครั้งแรกในพ.ศ. 2360 สมัยของเจ้าสุนทรเทวราชได้ย้ายเมืองไปอยู่บริเวณดงพระเนตรช้างมีวัดสภารคเป็นวัดหลวงประจำเวียงเหนือ

พ.ศ. 2398 เจ้านันทวรฤทธิเดชกราบบังคมทูลขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเพื่อย้ายเมืองจากดงพระเนตรช้างกลับมาอยู่ที่เวียงเก่า (ตัวเมืองน่านปัจจุบัน) แล้วโปรดให้ซ่อมสร้างเวียงเก่า โดยให้สร้างคุ่มแก้ว 7 หลัง เป็นที่ประทับ และสร้าง “หอคำ” เป็นท้องพระโรงออกว่าราชการเมื่อถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ สถาปนาพระเจ้าสุริยพงษ์ผริตเดชขึ้นเป็นเจ้าผู้ครองนครน่านองค์ที่ 63 นับเป็นเจ้านครน่านองค์เดียวที่ได้รับการสถาปนาเป็น “พระเจ้า” เจ้าผู้ครองนครน่านองค์สุดท้ายได้แก่มหาอำมาตย์โทเจ้ามหาพรหมสุรธาดา เจ้าผู้ครองนครน่านองค์ที่ 64 ถึงแก่อนิจกรรมในพ.ศ. 2474 นับเป็นเจ้าผู้ครองนครน่านคนสุดท้ายและในพ.ศ. 2433 ได้มีพระยาพิชัยชาญฤทธิ์เป็นผู้ว่าราชการจังหวัดคนแรก

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

- ทิศเหนือ ประกอบด้วย อำเภอเชียงกลาง อำเภอปัว มีอำเภอทุ่งช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ อำเภอบ่อเกลือ ที่มีพื้นที่ติดต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชียงฮ่อน - หงสา (สปป.ลาว)
- ทิศตะวันออก ประกอบด้วย อำเภอภูเพียง อำเภอสันติสุข โดยมีอำเภอแม่จริม อำเภอเวียงสา มีพื้นที่ติดต่อกับแขวงไชยบุรี (สปป.ลาว)
- ทิศใต้ ประกอบด้วย อำเภอนาน้อย อำเภอนาหมื่น มีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอุดรดิตถ์ อำเภอนาน้อย มีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดแพร่ อำเภอเวียงสา มีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดแพร่
- ทิศตะวันตก ประกอบด้วย อำเภอบ้านหลวง มีพื้นที่ติดต่อกับอำเภอเชียงม่วนจังหวัดพะเยา อำเภอท่าวังผา มีพื้นที่ติดกับอำเภอปง จังหวัดพะเยา อำเภอสองแคว มีพื้นที่ติดต่อกับอำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา
- ทิศเหนือ และทิศตะวันออก มีอาณาเขตติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เป็นระยะทางยาวประมาณ 227 กม.

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดน่านมีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาซึ่งวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ โดยเฉพาะบริเวณชายแดนด้านเหนือและตะวันออกซึ่งเป็นรอยต่อกับประเทศลาว มีภูเขาในเขตอำเภอบ่อเกลือ เป็นยอดเขาที่สูงที่สุดในจังหวัด คือมีความสูงถึง 2,079 เมตร และมีตอยภูคาในเขตอำเภอปัว เป็นยอดเขาที่สำคัญของจังหวัด มีความสูง 1,980 เมตร ส่วนพื้นที่ราบจะอยู่บริเวณตอนกลางของจังหวัด และตามลุ่มน้ำต่าง ๆ แหล่งน้ำที่สำคัญของจังหวัดคือแม่น้ำน่าน ซึ่งมีต้นกำเนิดทางตอนเหนือของจังหวัด แล้วไหลลงไปยังเขื่อนสิริกิติ์ ในจังหวัดอุดรดิตถ์ และบรรจบกับแม่น้ำปิงที่จังหวัดนครสวรรค์เป็นแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ยังมีลำน้ำสาขาต่าง ๆ ที่สำคัญ ได้แก่ ลำน้ำสา ลำน้ำว้า ลำน้ำสมุน ลำน้ำปัว ลำน้ำยาว ลำน้ำย่าง ลำน้ำแหง เป็นต้น มีพื้นที่กว้างใหญ่ พื้นที่เต็มไปด้วยภูเขาสูงสลับซับซ้อน ทั้งยังมีประชากรหลายชาติพันธุ์ นับว่าเป็นดินแดนของความหลากหลายอีกแห่งหนึ่งของประเทศ

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

มีลักษณะอากาศแบบทุ่งหญ้าเมืองร้อนแบบ 3 ฤดู คือ ฤดูร้อน ฤดูฝน และฤดูหนาว โดยมีความแตกต่างของฤดูอย่างชัดเจน

ฤดูร้อน ระหว่างเดือนมีนาคม - พฤษภาคม อากาศร้อนถึงร้อนจัด (สถิติอุณหภูมิสูงสุด 44.1 องศาเซลเซียส เมื่อวันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2502)

ฤดูฝน ระหว่างเดือนมิถุนายน - ตุลาคม มีฝนตกชุก จากอิทธิพลลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้

ฤดูหนาว ระหว่างเดือนพฤศจิกายน - กุมภาพันธ์ อากาศหนาวถึงหนาวจัด จากอิทธิพลลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (สถิติอุณหภูมิต่ำสุด 2.7 องศาเซลเซียส เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2542)

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

แบ่งการปกครองแบ่งออกเป็น 15 อำเภอ 99 ตำบล 893 หมู่บ้าน การปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 1 แห่ง เทศบาลตำบล 18 แห่งและองค์การบริหารส่วนตำบล 80 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดน่านมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 472,722 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.123 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 236,008 คน และเป็นประชากรหญิง 236,714 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

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

หน่วย: ล้านคน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
0.478	0.48	0.48	0.48	0.479	0.478	0.477	0.476	0.475	0.473	-0.123%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดน่าน

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดน่านมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 178,167 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.344 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดน่าน 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)
158	160	162	164	166	168	171	173	176	178	1.344%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดน่านมีขนาดครัวเรือน 2.65 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.464 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดน่าน 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)
3.03	2.99	2.96	2.92	2.88	2.84	2.79	2.75	2.7	2.65	-1.464%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

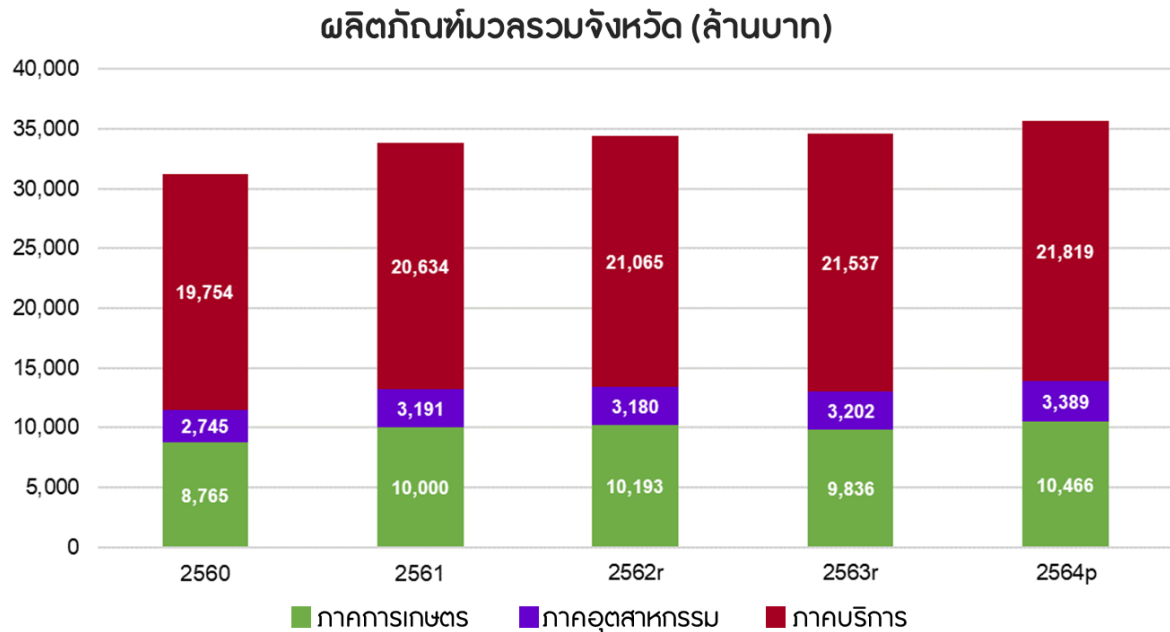
ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดน่าน มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 35,674 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.034 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

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

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2560	2561	2562	2563	2564	
31,264	33,825	34,438	34,576	35,674	0.034

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

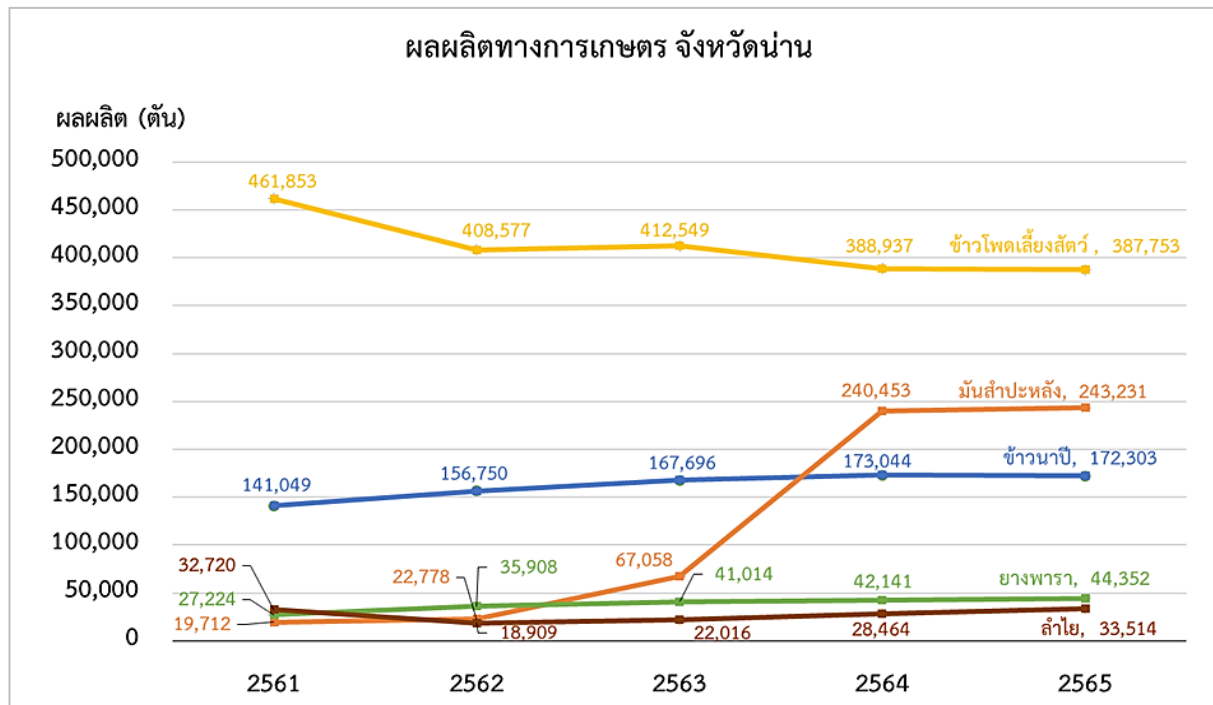


ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

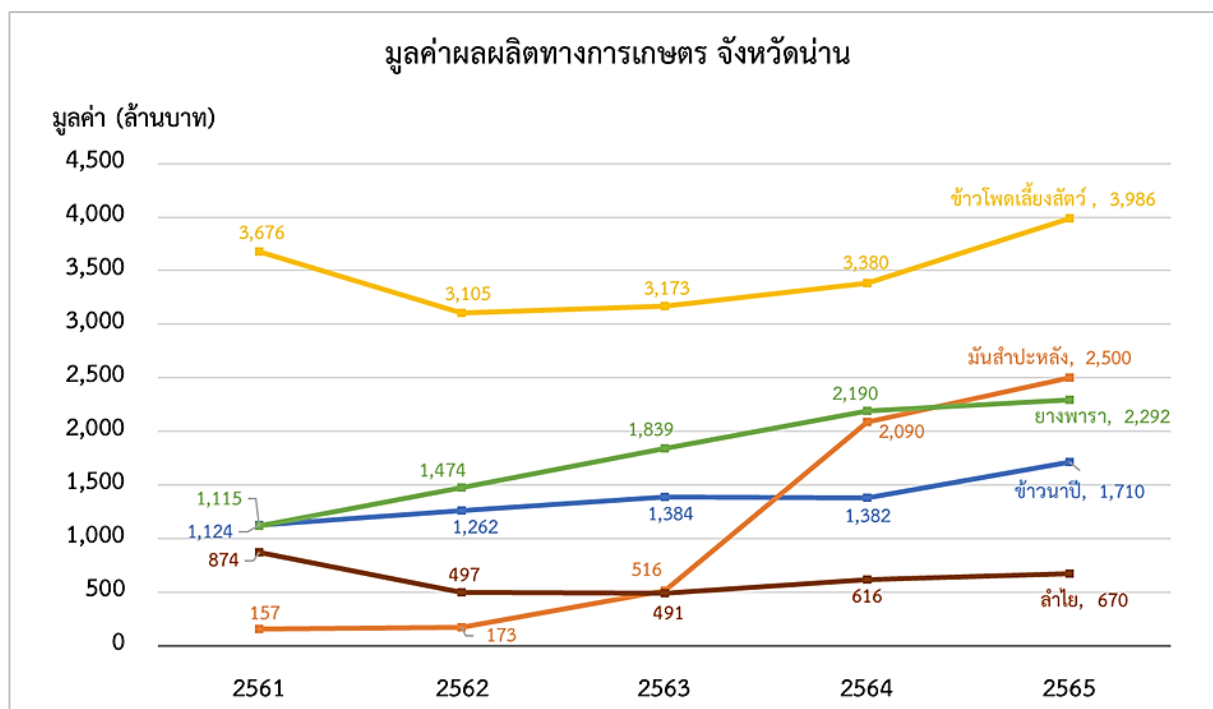
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดน่าน แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดน่าน มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นภูเขาถึงร้อยละ 87.2 ของพื้นที่ทั้งหมด มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.97 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 27.43 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ไม้ ลำไย ส้ม เงาะ กาแฟ มะม่วง มะยงชิด มะม่วงหิมพานต์ โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดน่านสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ยางพารา และลำไย แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี 2562 พบว่า ภาคอุตสาหกรรมมีส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดน่าน พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ อุตสาหกรรมอาหาร แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

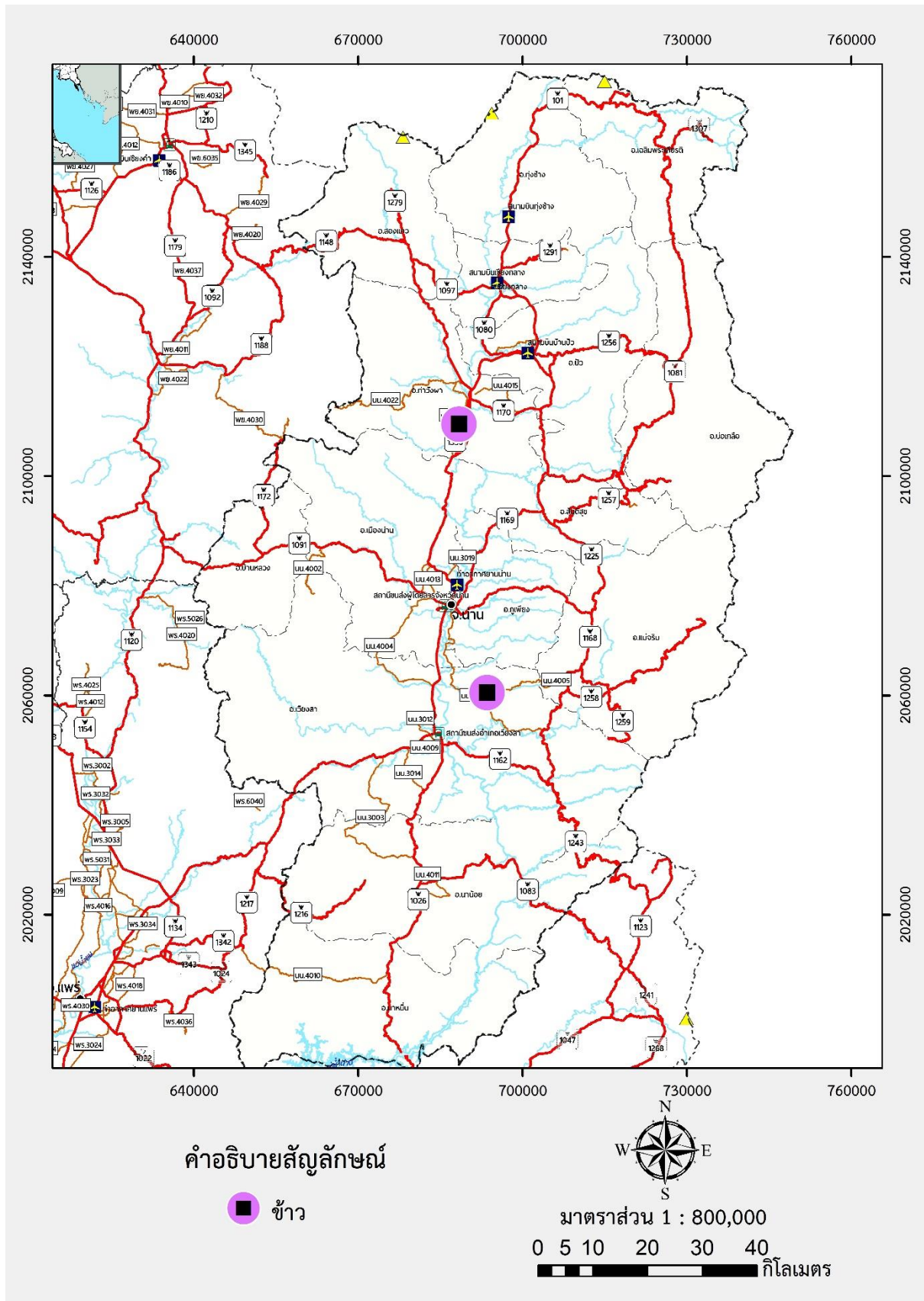
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมเกษตร	758.28	533	44
2	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	251.27	217	30
3	อุตสาหกรรมอาหาร	356.45	245	22

ที่มา: แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดน่านและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	3,420	2,270
ข้าวโพด	273,690	136,820
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	4,787	1,359



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดน่านและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดน่านมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมเมืองเก่าล้านนา ซึ่งยังคงวิถีชีวิตอันมีอัตลักษณ์ จังหวัดน่านจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต บทบาททางการท่องเที่ยวจึงกำหนดให้จังหวัดน่านเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักเชื่อมโยงกับเมืองมรดกโลกหลวงพระบางสปป.ลาว โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลักคือเทศบาลเมืองน่าน และเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรองคือเทศบาลตำบลปัวในอำเภอปัว ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ ซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

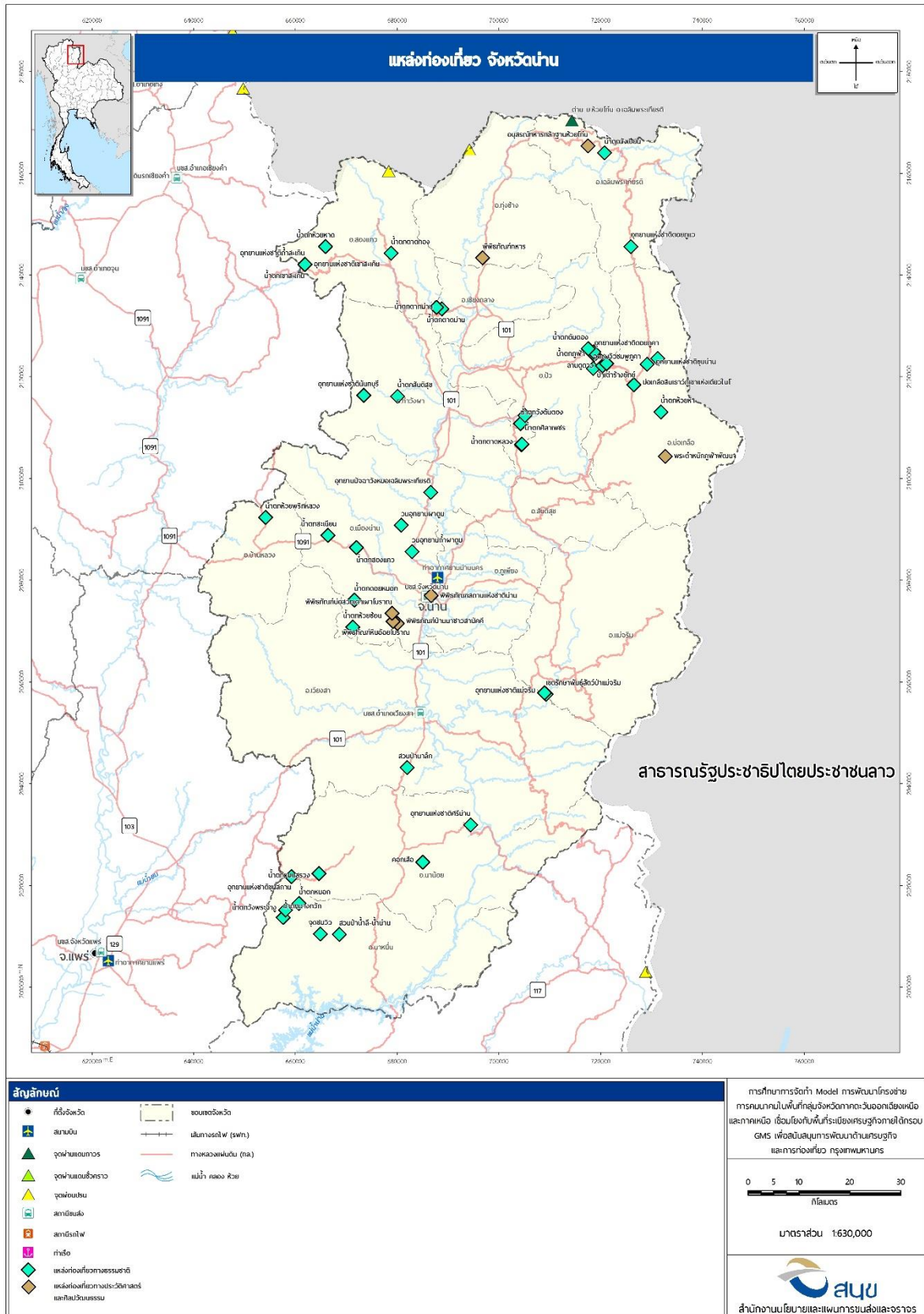
กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติโดยเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วย เชียงใหม่ เชียงราย แพร่ น่าน พะเยา ลำปาง พิชณุโลก นครสวรรค์

เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้าน โดยมีเมืองน่านเป็นเมืองสร้างสรรค์ที่มีศักยภาพสูง

แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ได้แก่ แหล่งปลูกพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ได้แก่ อำเภอปัว อำเภอบ่อเกลือ และอำเภอท่าวังผา จังหวัดน่าน

แหล่งปลูกชา กาแฟ ได้แก่ อำเภอท่าวังผา อำเภอปัว และอำเภอทุ่งช้าง จังหวัดน่าน

พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ พื้นที่ในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยโก๋น จังหวัดน่าน



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 654,588 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 541,551 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 113,037 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างวันเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.78 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,463.67 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,521.88 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 965.61 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,580.77 ล้านบาท จำนวนห้อง 3,180 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 41.87 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 531,607 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 29.22

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดน่าน ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	943,944	953,895	654,588	1.05%	-31.38%
ชาวไทย	922,059	931,822	648,983	1.06%	-30.35%
ชาวต่างประเทศ	21,885	22,073	5,605	0.86%	-74.61%
จำนวนนักท่องเที่ยว	771,615	776,038	541,551	0.57%	-30.22%
ชาวไทย	753,294	757,595	537,063	0.57%	-29.11%
ชาวต่างประเทศ	18,321	18,443	4,488	0.67%	-75.67%
จำนวนนักท่องเที่ยว	172,329	177,857	113,037	3.21%	-36.45%
ชาวไทย	168,765	174,227	111,920	3.24%	-35.76%
ชาวต่างประเทศ	3,564	3,630	1,117	1.85%	-69.23%
ระยะเวลาพำนักระหว่างวันโดยเฉลี่ย (วัน)	2.03	2.00	1.78	-1.48%	-11.00%
ชาวไทย	2.02	1.99	1.78	-1.49%	-10.55%
ชาวต่างประเทศ	2.56	2.53	2.45	-1.17%	-3.16%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,534.36	1,572.57	1,463.67	2.49%	-6.92%
ชาวไทย	1,521.75	1,559.77	1,456.37	2.50%	-6.63%
ชาวต่างประเทศ	1,956.16	2,000.36	2,107.66	2.26%	5.36%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,592.90	1,634.03	1,521.88	2.58%	-6.86%
ชาวไทย	1,580.18	1,621.02	1,514.26	2.58%	-6.59%
ชาวต่างประเทศ	2,006.31	2,053.75	2,185.34	2.36%	6.41%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,001.28	1,035.67	965.61	3.43%	-6.76%
ชาวไทย	995.05	1,029.87	961.85	3.50%	-6.60%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,296.31	1,314.05	1,342.88	1.37%	2.19%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,671.12	2,723.91	1,580.77	1.98%	-41.97%
ชาวไทย	2,572.40	2,623.31	1,555.24	1.98%	-40.71%
ชาวต่างประเทศ	98.72	100.60	25.53	1.90%	-74.62%
จำนวนห้อง	2,951	3,054	3,180	3.49%	4.13%
อัตราการเข้าพัก	60.56	59.53	41.87	-1.70%	-29.67%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	744,321	751,115	531,607	0.91%	-29.22%
ชาวไทย	727,253	733,875	527,384	0.91%	-28.14%
ชาวต่างประเทศ	17,068	17,240	4,223	1.01%	-75.50%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,570,213 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 18.25 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 4,414.65 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 43.51 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 44.33 ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 36.18 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1,092,968 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 924,960 คน คิดเป็นร้อยละ 18.16

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดน่าน ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	548,014	1,327,847	1,570,213	142.30%	18.25%
ชาวไทย	544,845	1,311,353	1,554,216	140.68%	18.52%
ชาวต่างประเทศ	3,169	16,494	15,997	420.48%	-3.01%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,139.23	3,076.19	4,414.65	170.02%	43.51%
ชาวไทย	1,127.46	2,992.70	4,319.30	165.44%	44.33%
ชาวต่างประเทศ	11.77	83.49	95.35	609.35%	14.21%
อัตราการเข้าพัก	30.44	69.46	44.33	128.19%	-36.18%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	396,933	924,960	1,092,968	133.03%	18.16%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

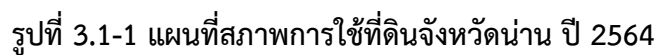
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

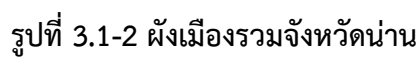
จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดน่านมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 2,598,313 ไร่ ร้อยละ 36.22 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 227,853 ไร่ ร้อยละ 3.18, พืชไร่ 531,944 ไร่ ร้อยละ 7.42 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 ถึง รูปที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดน่าน พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	144,966	2.03
พื้นที่เกษตรกรรม	2,598,313	36.22
พื้นที่นา	227,853	3.18
พืชไร่	531,944	7.42
ไม้ยืนต้น	491,786	6.86
ไม้ผล	240,755	3.35
พืชสวน	1,610	0.02
ไร่มวนเวียน	1,102,112	15.37
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	948	0.01
พืชน้ำ	-	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	274	-
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	1,031	0.01
พื้นที่ป่าไม้	4,350,855	60.69
พื้นที่แหล่งน้ำ	52,798	0.74
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	23,113	0.32
รวม	7,170,045	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/NAN2564.htm





3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดน่าน เป็นจังหวัดหนึ่งในประเทศไทย ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นที่ตั้งของเมืองที่สำคัญในอดีต เช่น เวียงวรนคร (เมืองพลัว) เวียงศรีสะเกษ (เมืองจั่ว) เวียงภูเพียงแช่แห้ง อีกทั้งยังเป็นแหล่งต้นน้ำของแม่น้ำน่าน อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 668 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 12,163.04 ตารางกิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นเทือกเขาสลับซับซ้อน เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดน่านมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาว ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดน่านจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ แต่ก็มีท่าอากาศยานน่าน รวมทั้งมีถนนสายหลักที่ตัดผ่านตลอดความยาวตั้งแต่เหนือลงมา และมีสภาพผิวถนนที่ดี โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดน่านอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 668 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดน่าน และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

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



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดน่านคือ **ทางหลวงหมายเลข 101** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดพะเยา แพร่ และอุตรดิตถ์ด้วย

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยานยนต์ที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดน่านที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดน่านที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
แนวทางหลวงน่านที่ 1			
1091	200	ปงสนุก - น่าน	65.000
1168	101	น่าน - น้ำใส	14.000
1169	101	ท่าล้อ - เมืองหลวง	15.000
1026	101	เวียงสา - ดอนไชย	2.000
1081	200	ดอนมูล - หลักลาย	34.150
1169	102	เมืองหลวง - น้ำยาว	23.183
1225	101	ภูแยง - นาบัว	12.000
1257	100	ศรีบุญเรือง - หลักลาย	32.388
1168	102	น้ำใส - น้ำตวง	73.281
1225	101	ปางช้าง - นาบัว	16.675

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1243	202	หาดไร่ - นาเขีย	15.000
1026	102	ดอนไชย - ผาเวียง	16.200
1162	100	ไผ่งาม - น้ำมวบ	26.369
1243	201	ห้วยไผ่ - หาดไร่	62.397
1026	103	ผาเวียง - ปากนาย	57.757
1083	200	เด่นชาติ - นาน้อย	44.800
1216	200	ขุนสถาน - บ้านส้าน	19.468
แขวงทางหลวงน่านที่ 2			
1148	101	ท่าวังผา - ผาหลัก	50.000
1148	102	ผาหลัก - สะเก็น	15.177
1148	103	สะเก็น - สมทุ	33.318
1081	101	ปัว - ดอนมูล	13.000
1081	102	หลักลาย - บ่อเกลือ	42.850
1081	103	บ่อเกลือ - เฉลิมพระเกียรติ	67.083
1333	100	แม่สะแนน - ผักเหือก	42.915
1371	100	ดินตัก - บ้านมอน	4.532
1256	101	ปัว - อุทยานแห่งชาติดอยภูคา	30.000
1256	102	อุทยานแห่งชาติดอยภูคา - บ่อเกลือ	16.596
1092	200	ปัวดอย - สิบสองพัฒนา	23.203
1188	200	ห้วยกอก - ห้วยอ่วม	10.004

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1091



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1026

รูปที่ 3.2-2 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดน่านที่สำคัญ



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1148



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1081

รูปที่ 3.2-2 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดน่านที่สำคัญ (ต่อ)

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดน่าน ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดน่านที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดน่านที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	นน.3003	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 331+980) - บ้านหนองห้า	เวียงสา, นาน้อย	40.334
2	นน.3007	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 398+942) - บ้านนาหนุน	ท่าวังผา	18.637
3	นน.3008	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 431+027) - บ้านท่าล้อ	ปัว	9.793
4	นน.3012	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 345+600) - บ้านภูเพียง	เวียงสา	9.650
5	นน.3014	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 336+484) - บ้านผาเวียง	เวียงสา	10.478
6	นน.3018	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 341+079) - บ้านค้อเวียง	เวียงสา	3.097
7	นน.3019	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 372+693) - บ้านมงคลเจริญสุข	ภูเพียง	8.300
8	นน.3021	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 376+863) - บ้านฝายแก	เวียงสา	9.650
9	นน.3014	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 336+484) - บ้านผาเวียง	เวียงสา	10.478
10	นน.3018	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 341+079) - บ้านค้อเวียง	เวียงสา	3.097
11	นน.3019	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 372+693) - บ้านมงคลเจริญสุข	ภูเพียง	8.300
12	นน.3021	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 376+863) - บ้านฝายแก	เมือง	6.175
13	นน.3023	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 446+600) - บ้านกอก	เชียงกลาง	17.093
14	นน.3025	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 381+610) - บ้านหาดผาชน	เมือง	5.308
15	นน.3026	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 413+704) - บ้านน้ำฮาว	ภูเพียง	6.654
16	นน.4002	แยกทางหลวงหมายเลข 1091 (กม.ที่ 104+169) - บ้านห้วยเลียบ	เวียงสา	21.875
17	นน.4004	แยกทางหลวงหมายเลข 1091 (กม.ที่ 131+967) - บ้านน้ำปัว	เมืองน่าน, เวียงสา	31.134

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
18	นน.4005	แยกทางหลวงหมายเลข 1243 (กม.ที่ 107+585) - บ้านจอมจันทร์	แม่จรม, เวียงสา	19.300
19	นน.4009	แยกทางหลวงหมายเลข 1026 (กม.ที่ 2+967) - บ้านสันติสุข	เวียงสา	6.174
20	นน.4010	แยกทางหลวงหมายเลข 1026 (กม.ที่ 55+445) - บ้านปากห้วยอ้อย	นาหมื่น, ร้องกวาง	36.085
21	นน.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1026 (กม.ที่ 31+675) - บ้านน้ำหิน	น่าน้อย	16.487
22	นน.4013	แยกทางหลวงหมายเลข 1091 (กม.ที่ 131+862) - บ้านผาตูป	เมือง	6.940
23	นน.4015	แยกทางหลวงหมายเลข 1170 (กม.ที่ 10+365) - บ้านอาฮาม	ท่าวังผา	12.729
24	นน.4020	แยกทางหลวงหมายเลข 1168 (กม.ที่ 0+700) - บ้านห้วยสอน	ภูเพียง, เวียงสา	39.197
25	นน.4022	แยกทางหลวงหมายเลข 1148 (กม.ที่ 2+086) - บ้านสบขุน	ท่าวังผา	37.481
26	นน.4024	แยกทางหลวงหมายเลข 1257 (กม.ที่ 23+014) - บ้านราษฎร์รัฐพัฒนา	สันติสุข	2.948

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดน่านมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดน่าน ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด ตั้งอยู่ที่รอบเมืองทิศใต้ ตำบล ผาสิงห์ อำเภอเมืองน่าน



รูปที่ 3.2-3 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดน่าน

การเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดน่านนั้น เนื่องจากสถานีขนส่งจังหวัดน่านตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของตัวเมืองน่านซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ จึงมีรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างและรถสองแถววิ่งจากตัวเมืองไปยังสถานีขนส่งจังหวัดน่าน



รูปที่ 3.2-4 รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างและรถสองแถว

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดน่านมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองน่าน หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดน่าน - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดน่าน และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

● รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด 1)

จังหวัดน่านในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองน่าน จำนวน 4 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองน่าน (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	ค่ายสุริยพงษ์ - ตลาดเทศบาล	สหกรณ์เดินรถนันทบุรี จำกัด
2	สนามบินน่าน - โรงเรียนศรีสวัสดิ์วิทยาคาร	สหกรณ์เดินรถนันทบุรี จำกัด
3	มทร.ล้านน่าน - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดน่าน	สหกรณ์เดินรถนันทบุรี จำกัด
4	วัดหัวเวียงเหนือ - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดน่าน	สหกรณ์เดินรถนันทบุรี จำกัด

ที่มา: มุลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-5 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดน่าน

• รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดน่าน - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดน่านมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองน่าน แบ่งออกเป็น 3 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองน่าน (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
910	กรุงเทพฯ - น่าน (ข)	บริษัทขนส่งจำกัด (บขส)
47	กรุงเทพฯ - พุ่งช้าง	บางกอกบัสไลน์
96	กรุงเทพฯ - น่าน	บขส. เชิดชัยทัวร์ (96-1) บุษราคัมทัวร์ (96-2)

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดน่าน

• รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองน่าน - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองน่านเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 6 สาย ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
613	พิษณุโลก - น่าน - พุ่งช้าง	สุโขทัยวินทัวร์
611	เชียงราย - น่าน	บริษัท ก.สหกิจ.-เดินรถ จำกัด
169	เชียงใหม่ - พุ่งช้าง	กรีนบัส
197	พะเยา - น่าน	บริษัท อารยะเดินรถ จำกัด
113	เชียงใหม่ - พะเยา - น่าน	กรีนบัส
143	เด่นชัย - เฉลิมพระเกียรติ (บ้านห้วยโก๋น)	นครน่านยานยนต์

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดน่าน

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดน่าน (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 11 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดน่าน โดยมีรายละเอียดเส้นทาง การเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1191	น่าน – อำเภอเวียงสา	บริษัทยานยนต์น่านสาขนส่ง จำกัด
2152	น่าน - อำเภอนาหมื่น	n/a
2187	น่าน – บ้านปอน - บ้านห้วยโก้น	บริษัทวรรณครเดินรถ จำกัด
2225	น่าน – บ้านน้ำปูน	สหกรณ์เดินรถนครน่านจำกัด
2226	น่าน – อำเภอบ้านหลวง	สหกรณ์เดินรถนครน่านจำกัด
2335	อำเภอปัว - อำเภอบ่อเกลือ	n/a
2352	อำเภอเวียงสา - บ้านป่าคา - บ้านพืชเจริญ	n/a
2370	อำเภอเวียงสา - บ้านนาเกล้า	n/a
2492	น่าน – อำเภอสันติสุข	สหกรณ์เดินรถนครน่านจำกัด
2494	น่าน – ท่าวังผา	สหกรณ์เดินรถนครน่านจำกัด
2496	อำเภอปัว - อำเภอสันติสุข	n/a

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก และมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดน่าน

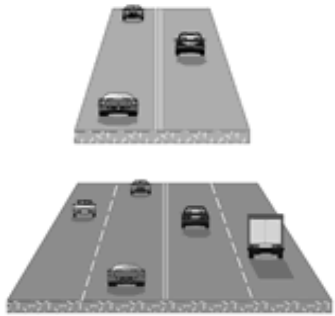
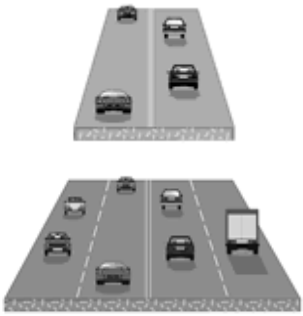
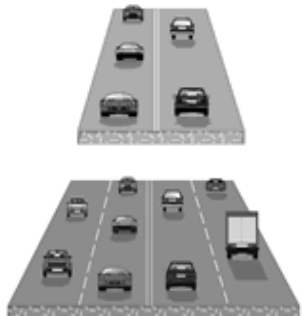
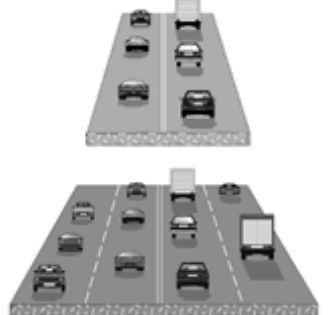
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดน่านมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 สาย กำแพงเพชร-จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือด้านตะวันออก ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดน่าน ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2-9 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) 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	กระแสการจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 – 0.70	กระแสการจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 – 0.80	กระแสการจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางการจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 – 0.90	กระแสการจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 – 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

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

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

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

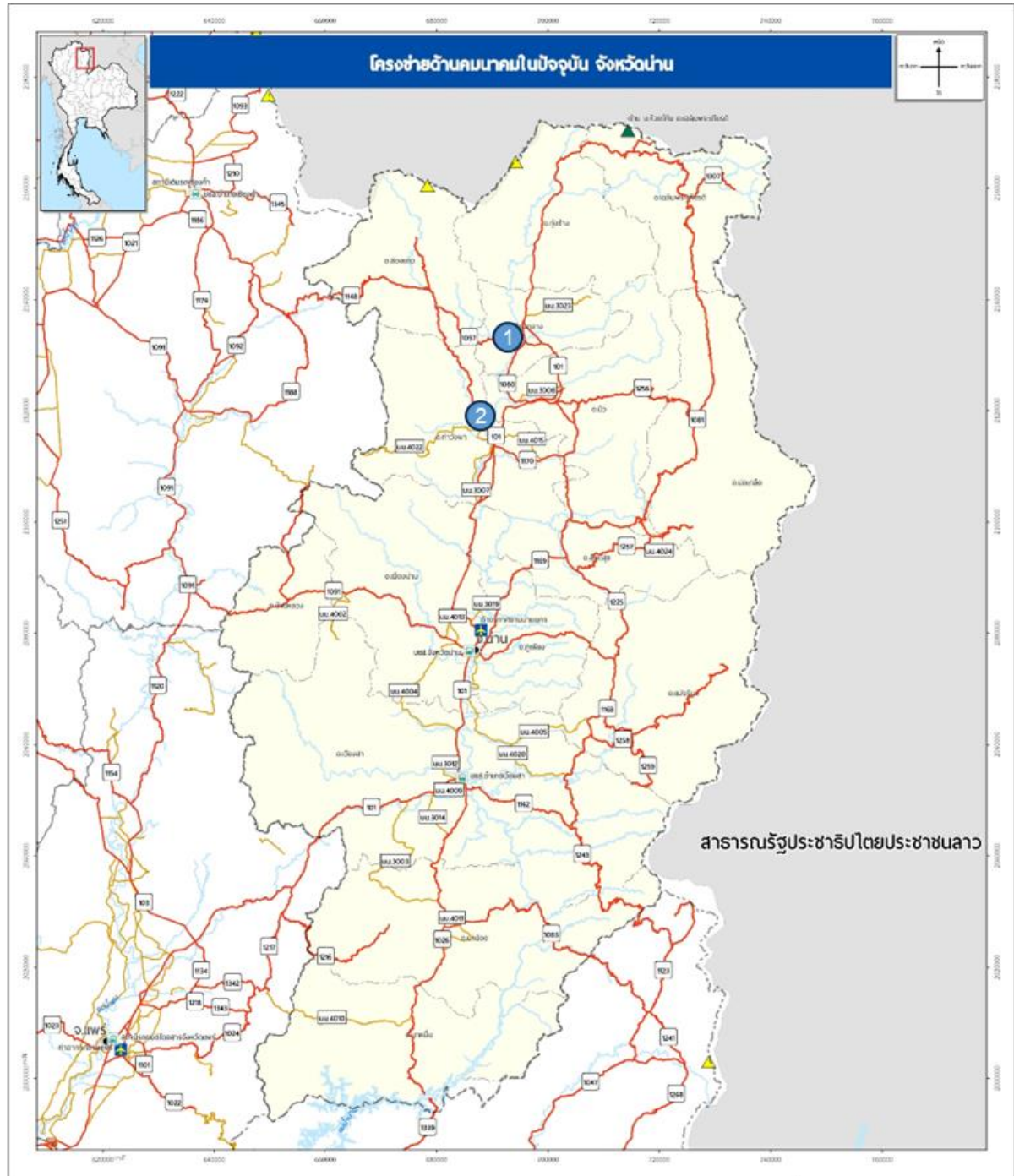
รูปที่ 3.2-9 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดน่านส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 2 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังError! Reference source not found.

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	1097	1+500	เชียงกลาง - หางทุ่ง	ต.เชียงกลาง อ.เชียงกลาง	LOS = F
2	1148	2+000	ท่าวังผา - ผาหลัก	ต.ผาตอ อ.ท่าวังผา	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-10 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

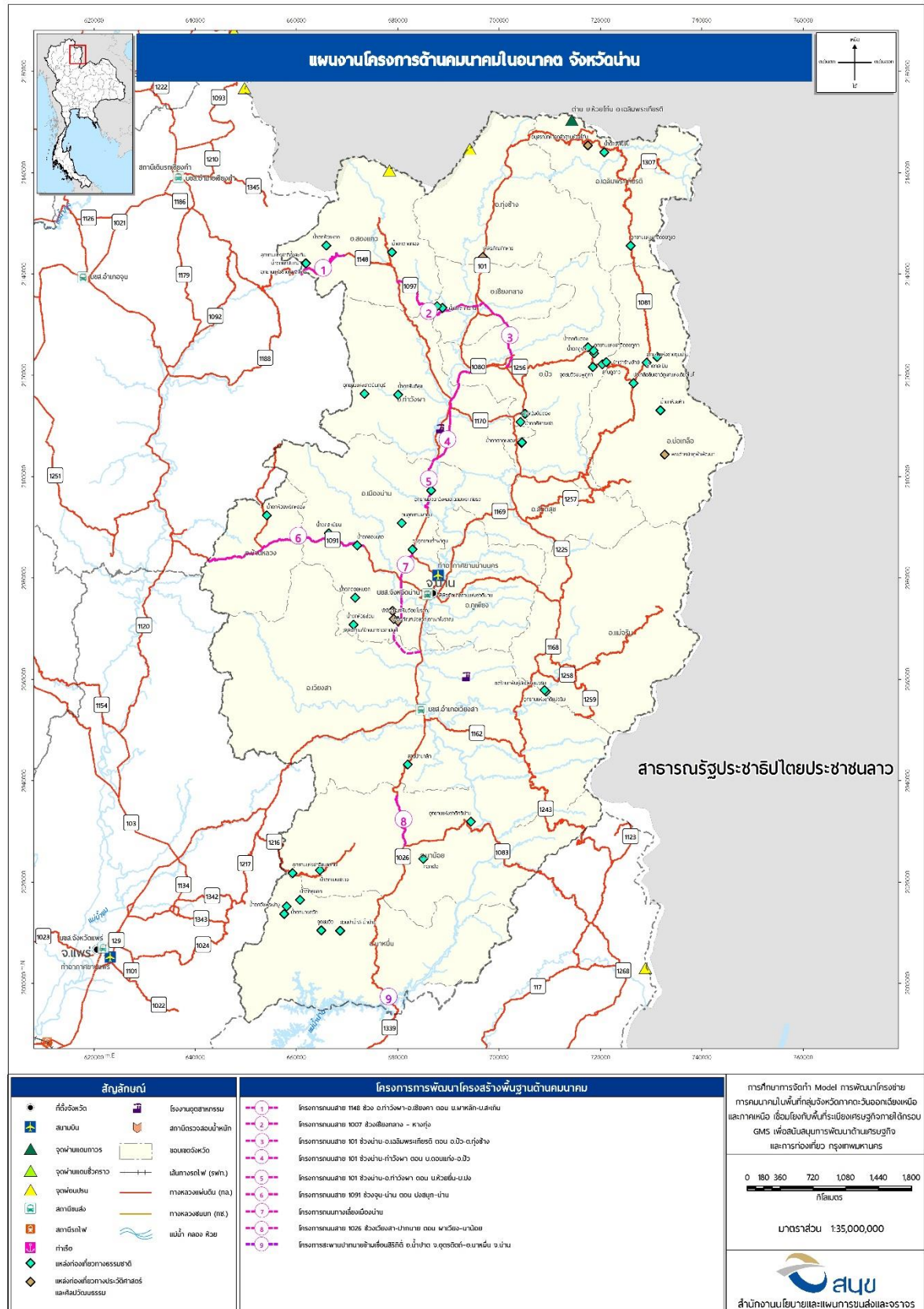
5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานออกแบบรายละเอียด รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน

ลำดับ	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	1148	อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคา ตอน บ.ผาหลัก - บ.สะเก็น	15.177	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	1007	เชียงกลาง – ทางทุ่ง	23.760	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	101	น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ปัว - ต.ทุ่งช้าง	23.566	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	101	น่าน - ท่าวังผา ตอน บ.ดอนแก้ว - อ.ปัว (เป็นช่วง ๆ)	24.020	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	101	น่าน - อ.ท่าวังผา ตอน บ.ห้วยยั้ง - บ.ปง	8.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	1091	จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	44.000	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	-	ทางเลี่ยงเมืองน่าน	24.800	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	1026	เวียงสา - ปากนาย ตอน ผาเวียง - นาน้อย	14.100	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	1339/ 1026	สะพานปากนายข้ามเขื่อนสิริกิติ์ อ.น้ำปาด จ.อุตรดิตถ์ – อ.นาหมื่น จ.น่าน	4.000	สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-11 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน

5.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดน่านยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน จำนวน 4 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ก่อสร้างสะพาน ยกกระตือรือร้นทาง และงานยกระดับมาตรฐานทาง รายละเอียดแสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นน.4011	แยก ทล.1026 - บ.น้ำหิน - อ.นาหมื่น จ.น่าน	1.054	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
2	-	สะพานข้ามลำน้ำมวบ อ.สันติสุข จ.น่าน	0.08	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
3	-	ถนนสายแยก ทล.1091 – โครงการอนุรักษ์ระบบนิเวศป่าไม้ห้วยลู ตามพระราชดำริ อ.เมือง จ.น่าน	10.805	ยกระดับมาตรฐานทาง
4	-	สะพานข้ามห้วยน้ำนา อ.เวียงสา จ.น่าน	0.03	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดน่านมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาว ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดน่านจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ แต่ก็มีท่าอากาศยานน่าน รวมทั้งมีถนนสายหลักที่ตัดผ่านตลอดความยาวของพื้นที่จังหวัด

1) สถานีรถไฟ

จังหวัดน่านไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟเด่นชัย อำเภอด่านซ้าย จังหวัดแพร่ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 มายังตัวจังหวัดน่านได้

2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองมีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ 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 สายมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่

(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge)
จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงตอนเมือง - สุวรรณภูมิ - 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 ข้างต้น ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า ยังไม่มีโครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการจังหวัดน่าน

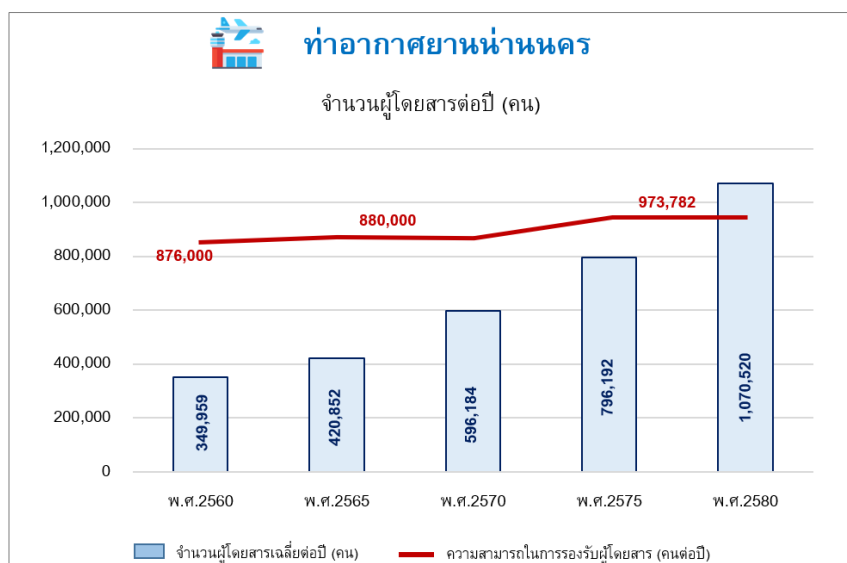
3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานน่านนคร หรือ สนามบินน่าน ตั้งอยู่ที่ ตำบลผาสิงห์ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศเหนือประมาณ 3 กิโลเมตร มีพื้นที่ใช้ร่วมกับกองทัพอากาศทั้งหมด 1,069 ไร่ 1 งาน 24 ตารางวา โดยใช้ในราชการท่าอากาศยานน่านนคร 392 ไร่ 2 งาน 99 ตารางวา เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ขนาดพื้นที่ใช้สอยอาคารผู้โดยสารประมาณ 5,750 ตร.ม. รองรับผู้โดยสารได้ 300 คนในชั่วโมงคับคั่ง หรือรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 2,400 คนต่อวัน หรือประมาณ 864,000 คนต่อปี มีสายการบินให้บริการรวม 2 สายการบิน ได้แก่ ไทยแอร์เอเชียและนกแอร์ ต้นทาง กรุงเทพฯ-ดอนเมือง รวมมีเที่ยวบินให้บริการไป-กลับ สูงสุดวันละ 10 เที่ยวบินต่อวัน



รูปที่ 3.2-12 ท่าอากาศยานน่านนคร

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานน่านนครในอนาคตของงานการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ.2560 ถึง ปี พ.ศ.2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่า ท่าอากาศยานน่านนครจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปี พ.ศ. 2575 โดยหลังจากปี พ.ศ. 2575 จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มมากขึ้นจนเกินความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในปีที่ 20 (ปี พ.ศ. 2580)



รูปที่ 3.2-13 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานน่านนครในอนาคต

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติในอนาคต กรมท่าอากาศยาน มีแผนจะดำเนินการศึกษาออกแบบ รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ขยายทางวิ่ง (รันเวย์) จาก 2,000 เมตร เป็น 2,500 เมตร พร้อมทั้งศึกษาและจัดหาพื้นที่สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ด้วย โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี 2570 โดยใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 2-3 ปี คาดว่าแล้วเสร็จภายในปี 2572-2573 เมื่อโครงการพัฒนาดังกล่าวแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ คาดว่าจะมีเที่ยวบินจากต่างประเทศ อาทิ จีน มาให้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติด้วย

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดน่านมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำน่าน มีต้นกำเนิดอยู่ในเทือกเขาหลวงพระบาง จังหวัดน่าน มีความยาวตลอดลำน้ำ 740 กิโลเมตร ซึ่งยาวที่สุดในบรรดาแคว้นน้ำเจ้าพระยาด้วยกัน นับเป็นหนึ่งในแม่น้ำสายหลักในภาคเหนือและภาคกลางของไทย ซึ่งบรรจบกับแม่น้ำปิง ที่ปากน้ำโพ อำเภอเมือง นครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ในอดีตแม่น้ำน่านเป็นเส้นทางเก่าแก่ที่เคยเป็นเส้นทางขนส่งทางเดียวที่จะนำสินค้าจากเมืองน่านลงไปขายและหาซื้อสิ่งของจำเป็นจากภาคกลางกลับขึ้นไปยังชุมชนเมืองน่านได้ก่อนที่จะมีเส้นทางรถยนต์ ปัจจุบัน การเดินทางขนส่งทางน้ำมีเพียงการเดินทางเพื่อข้ามฟากบริเวณท่าเรือบ้านปากนาย อำเภอนาหมื่น จังหวัดน่าน (แพขนานยนต์) ไปยังอำเภอน้ำปาด จังหวัดอุดรธานี และการเดินทางเพื่อกิจกรรมนันทนาการทางน้ำและการท่องเที่ยว เช่น การล่องแพ และการล่องเรือแคนู



รูปที่ 3.2-14 การเดินทางข้ามฟากบริเวณท่าเรือบ้านปากนาย อำเภอนาหมื่น



รูปที่ 3.2-15 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดน่าน

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

พลิกโฉมการพัฒนา เดินหน้าสร้างเมืองน่านเมืองแห่งความสุข ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดี สังคม
ร่มเย็น เศรษฐกิจได้รับการต่อยอดและสร้างมูลค่าอย่างสร้างสรรค์ และเติบโตอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1) อัตราการขยายตัวของมูลค่าด้านเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้น (ราคาประจำปี)
2) ระดับความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการ
พัฒนาระบบเศรษฐกิจ

- 3) อัตราการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สีเขียว
- 4) ร้อยละของประชากรที่ประสบสาธารณภัยลดลง
- 5) อัตราของประชาชนที่อยู่ภายใต้เส้นความยากจนลดลง
- 6) ดัชนีความก้าวหน้าของคนสูง
- 7) ร้อยละของผู้ป่วยที่เข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาลลดลง

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : สุขภาพดี สร้างโอกาสและสังคมที่ร่มเย็น

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : สุขเศรษฐกิจสร้างสรรค์และมูลค่าสูง

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: สุขเติบโตอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 สุขภาพดี สร้างโอกาสและสังคมที่ร่มเย็น	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาคนทุกช่วงวัยตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อสร้างโอกาส ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม แผนงานที่ 2 พัฒนาระบบบริการสาธารณสุขที่ทั่วถึงทันสมัย และครบวงจรเพื่อให้คนน่านมีสุขภาพที่ดี แผนงานที่ 3 สร้างสังคมที่สงบสุขร่มเย็น
--	---

แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาคนทุกช่วงวัยตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อสร้างโอกาสและลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม - พัฒนาระบบบริการสาธารณสุขที่ทั่วถึง ทันสมัย และครบวงจรเพื่อให้คนน่านมีสุขภาวะที่ดี - สร้างสังคมแห่งโอกาสสงบสุขและร่มเย็น	- อัตราของประชาชนที่อยู่ภายใต้เส้นความยากจนลดลงร้อยละ 11 - ดัชนีความก้าวหน้าของคนสูงขึ้น 0.65 - ร้อยละของผู้ป่วยที่เข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาลลดลงร้อยละ 3

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 สุขเศรษฐกิจสร้างสรรค์และมูลค่าสูง	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการค้าการลงทุน และผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาชุมชน แผนงานที่ 2 เกษตรปลอดภัยและมูลค่าสูง แผนงานที่ 3 ท่องเที่ยวคุณภาพสูง
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- เพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการค้า การลงทุน และยกระดับผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาชุมชนด้วยนวัตกรรมเชิงสร้างสรรค์ - พัฒนาและส่งเสริมเกษตรปลอดภัยและมูลค่าสูง - พัฒนาและส่งเสริมท่องเที่ยวคุณภาพสูง	- อัตราการขยายตัวของมูลค่าด้านเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้น (ราคาประจำปี) ร้อยละ 4 - ระดับความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ มากกว่า 5 สายทาง

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 สุขเติบโตอย่างมีมิตรกับสิ่งแวดล้อม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการดูแลรักษาและฟื้นฟูอย่างเป็นระบบ แผนงานที่ 2 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติเพื่อสร้างการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 3 บรรเทาผลกระทบจากภัยธรรมชาติ จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- ดูแล รักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ - บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติเพื่อสร้างการเติบโตที่มิตรกับสิ่งแวดล้อม - บรรเทาผลกระทบจากภัยธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน	- อัตราการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สีเขียว ร้อยละ 3 - ร้อยละของประชากรที่ประสบสาธารณภัยลดลง ร้อยละ 16

4.4 เป้าประสงค์

1. เพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ทุกช่วงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น และสังคมที่ร่มเย็น รวมทั้งสร้างโอกาสและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของจังหวัดน่าน ให้เป็นกำลังคนที่มีสมรรถนะสูง เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศและจังหวัด ภายใต้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
2. เพื่อส่งเสริม สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถ ด้านการแข่งขัน ทั้งในเชิงโครงสร้างและภาคการผลิต อุตสาหกรรมและบริการ ด้วยองค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าสูง
3. เพื่อลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และภัยคุกคามทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีความอุดมสมบูรณ์ ด้วยกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชน และที่สำคัญ สร้างสมดุลในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : สุขภาพดี สร้างโอกาสและสังคมที่ร่มเย็น		
1.1	โครงการพัฒนาคนทุกช่วงวัยตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อสร้างโอกาส ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม	48,736,400.00
1.2	โครงการพัฒนาระบบบริการสาธารณสุขที่ทั่วถึงทันสมัย และครบวงจรเพื่อให้คนน่านมีสุขภาพที่ดี	8,607,800.00
1.3	โครงการสร้างสังคมที่สงบสุขร่มเย็น	39,855,600.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : สุขเศรษฐกิจสร้างสรรค์และมูลค่าสูง		
2.1	โครงการเพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการค้าการลงทุน และผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาชุมชน	593,635,000.00
2.2	โครงการเกษตรปลอดภัยและมูลค่าสูง	358,303,900.00
2.3	โครงการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันและยกระดับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนสู่ท่องเที่ยวคุณภาพสูง	368,999,500.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : สุขเติบโตอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม		
3.1	โครงการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการดูแลรักษาและฟื้นฟูอย่างเป็นระบบ	14,620,100.00
3.2	โครงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติเพื่อสร้างการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	176,314,200.00
3.3	โครงการบรรเทาผลกระทบจากภัยธรรมชาติ จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน	200,958,600.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 น่านจัดให้เป็นจังหวัดที่ประชาชนอยู่แล้วมีความสุขเป็นอันดับที่ 8 จาก 77 จังหวัด (ปี พ.ศ. 2563)
- S2 จังหวัดน่านมีสังคมและชุมชนที่เข้มแข็ง และได้รับการรับรองเป็นชุมชนปลอดภัยระดับสากล จากองค์กร WHO
- S3 มีการรวมกลุ่มและเครือข่ายที่หลากหลาย เช่น เครือข่ายคนน่านจัดการตนเอง เครือข่ายมูลนิธิอีกเมืองน่านเครือข่ายป่าชุมชน สภาเด็กและเยาวชนจังหวัดน่าน เครือข่ายชาติพันธ์ จังหวัดน่าน สภาองค์กรชุมชนตำบล ชมรมเรือแข่งจังหวัดน่าน และเครือข่ายด้านการศึกษา เป็นต้น
- S4 น่านมีความเป็นพหุวัฒนธรรม มีอัตลักษณ์ที่โดดเด่นทางภาษา วัฒนธรรม ประเพณี รวมทั้งยังมีความหลากหลายทางชาติพันธุ์
- S5 มีการขับเคลื่อนจังหวัดน่านสู่ Smart City and Creative City
- S6 มีระบบสาธารณสุขที่มีศักยภาพ และมีเครือข่ายรวมทั้งอาสาสมัครด้านสาธารณสุขที่เข้มแข็ง จึงทำให้การควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 รวมทั้งการดูแลสุขภาพอนามัยของประชาชนทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 น่านมีสัดส่วนคนจนมากเป็นอันดับ 3 ของประเทศ คิดเป็นร้อยละ 9.17 ของประชากรในจังหวัด
- W2 เด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี มีปัญหาขาดแคลนโภชนาการ ภาวะเด็กเตี้ย และประชาชนมีปัญหาสุขภาพจิต ได้แก่ การฆ่าตัวตาย
- W3 น่านมีแนวโน้มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยในปี พ.ศ. 2563 มีสัดส่วนจำนวนผู้สูงอายุ คิดเป็นร้อยละ 20.63 ของจำนวนประชากรในจังหวัดน่าน และมีจำนวนผู้สูงอายุมากเป็นลำดับที่ 15 ของประเทศ ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง
- W4 ระบบโครงสร้างเครือข่ายด้านการสื่อสารยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการของรัฐ ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการพัฒนาการศึกษาและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในจังหวัดน่าน
- W5 แรงงานของจังหวัดน่านขาดทักษะและฝีมือแรงงาน และ จบการศึกษาในสาขาไม่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานต้องเข้าไปหางานทำในเมืองใหญ่ และเมื่อเกิดวิกฤตการณ์โควิด - 19 ก็จะถูกเลิกจ้าง

- W6 มีพื้นที่ชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 227 กม. มีช่องทางธรรมชาติในการเข้า - ออก
หลายช่องทางเป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการด้านความมั่นคง เช่น แรงงานเข้าเมือง
ผิดกฎหมาย ปัญหายาเสพติด เป็นต้น
- W7 ไม่มีการจัดทำหลักสูตรพัฒนาท้องถิ่น วัฒนธรรมและภาษาล้านนาของเมืองน่าน

โอกาส (Opportunity)

- O1 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยมีศูนย์
อำนวยการจัดความยากจนและพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจ
พอเพียง และกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการในระดับจังหวัด อำเภอ เป็นกลไกในการ
แก้ไขปัญหาความยากจนและพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนรวมทั้งยังมีแผนแม่บท นโยบาย
เสริมสร้างพลังสังคมและความมั่นคง
- O2 หน่วยงาน องค์กรภายนอกให้ความสนใจในการพัฒนาพื้นที่จังหวัดน่าน เช่น
สถาบันอุดมศึกษา สถาบันวิจัยโครงการพระราชดำริฯ องค์กรระหว่างประเทศ (องค์กร
CARE, องค์กร RECOFTC) ฯลฯ
- O3 มีการทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านกับจังหวัดน่านช่วยสนับสนุนการ
ป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดน แรงงานและผู้ลักลอบ
เข้าเมืองผิดกฎหมาย
- O4 มีเทคโนโลยี นวัตกรรมที่เอื้อต่อการเรียนรู้และพัฒนาคุณภาพชีวิต

อุปสรรค (Threat)

- T1 การเกิดโรคอุบัติใหม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานและการดำเนินชีวิตส่งผลกระทบต่ออัตรา
การว่างงานเพิ่มสูงขึ้น
- T2 ความไม่สงบทางการเมืองและเสถียรภาพของรัฐบาล
- T3 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลต่อวิถีการดำเนิน
ชีวิตของคนทั้งในประเทศไทยและโลกที่ต้องมีการปรับตัวตามวิถีใหม่
- T4 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน เช่น ปัญหามอกควันไฟ
ป่า และภัยธรรมชาติ

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

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

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

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

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

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



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

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

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท 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