

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จังหวัดพะเยา



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

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

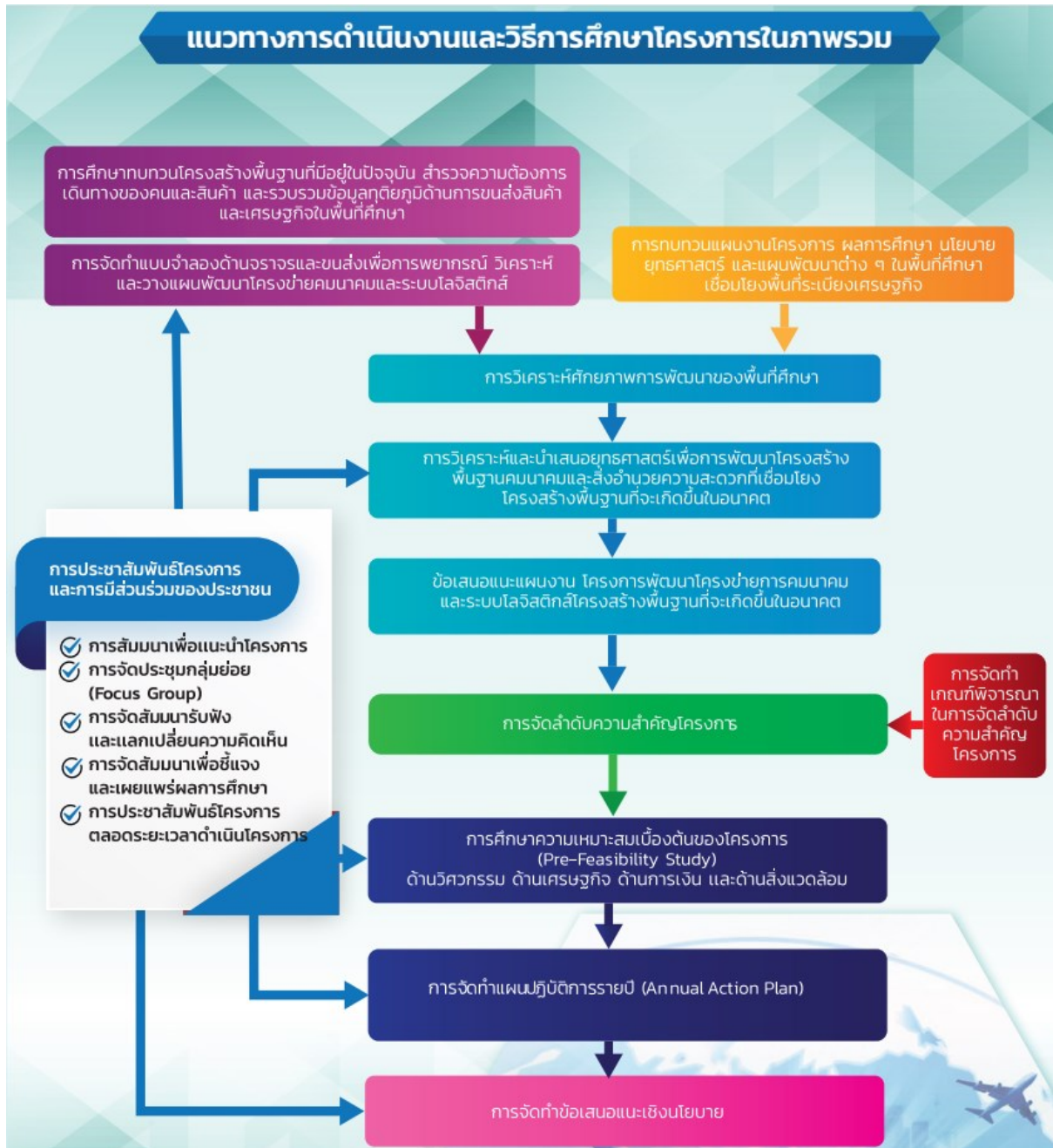
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว 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 สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยทำให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดพะเยา

2.1 ข้อมูลทั่วไป



พะเยา เป็นจังหวัดในภาคเหนือ บริเวณที่ตั้งของตัวเมืองพะเยา ในปัจจุบันอยู่ติดกับกว๊านพะเยา เดิมเป็นที่ตั้งของเมือง ภูกาม ยาว หรือ พะยาว ที่ก่อตั้งขึ้นเมื่อพุทธศตวรรษที่ 16 โดย กษัตริย์องค์แรกคือ พญาจอมธรรม ซึ่งเป็นราชบุตรองค์หนึ่ง จากเมืองหิรัญนครเงินยางเชียงแสน และเป็นบรรพบุรุษของ กษัตริย์เมืองพะยาวอีกหลายองค์ เช่น พญาเจือง วีรบุรุษแห่ง เผ่าไท-ลาวในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขง และพญาเจ้าเมืองซึ่งได้กระทำ สัตย์สาบานเป็นไมตรีต่อกันกับพญามังรายแห่งนครพิงค์ เชียงใหม่ และพญาร่วงรามคำแหงแห่งสุโขทัย ภายหลังมีการ เปลี่ยนแปลงอำนาจและตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของอาณาจักร ล้านนา ในสมัยพญาคำฟู

เมื่อถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ใน พ.ศ. 2386 ตรงกับสมัยรัชกาล ที่ 3 เมืองพะเยาถูกตั้งขึ้นใหม่พร้อมเมืองเชียงรายและเมืองจาว เพื่อเป็นเมืองหน้าด่านต่อสู้กับกองทัพพม่าที่ตั้งอยู่ที่เมืองเชียง แสน โดยให้เมืองพะเยาขึ้นตรงต่อ นครลำปาง (พื้นที่บางส่วนของจังหวัดพะเยาปัจจุบัน ได้แก่ อำเภอเชียงม่วน อำเภอปง

อำเภอเชียงคำ และอำเภอภูซางขึ้นตรงต่อนครน่าน) และในท้ายที่สุดก่อนที่พะเยาจะถูกยกฐานะขึ้นเป็นจังหวัด พะเยาอยู่ใต้การปกครองของจังหวัดเชียงรายในฐานะ อำเภอพะเยา และเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2520 อำเภอพะเยาได้ยกฐานะขึ้นเป็น จังหวัดพะเยา นับเป็นจังหวัดที่ 72 ของประเทศไทย

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดพะเยา เป็นจังหวัดชายแดน ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย มีเขตระหว่างเส้น รุงที่ 18 องศา 44 ลิปดาเหนือ ถึง 19 องศา 44 ลิปดาเหนือ และเส้นแวงที่ 99 องศา 40 ลิปดาตะวันออก ถึง 100 องศา 40 ลิปดาตะวันออก โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดเชียงราย

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดลำปาง และจังหวัดแพร่

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดน่าน และแขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดลำปาง

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดพะเยา เป็นที่ราบสูงและภูเขา มีระดับความสูงตั้งแต่ 300–1,500 เมตร จากระดับน้ำทะเล มีเทือกเขาอยู่ทางทิศตะวันตก ตะวันออกเฉียงเหนือ ตะวันออกเฉียงใต้และตอนกลางของพื้นที่จังหวัด มีเนื้อที่ประมาณ 6,335.06 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,959,412 ไร่ มีพื้นที่ขนาดใหญ่ เป็นลำดับที่ 15 ของภาคเหนือ และมีพื้นที่ป่าไม้ (จากภาพถ่ายดาวเทียม ปี 2542) ประมาณ 1,503,174 ไร่ หรือร้อยละ 37.96 ของพื้นที่จังหวัด สภาพเป็นป่าดงดิบและป่าเบญจพรรณ ไม้ที่สำคัญ ได้แก่ ไม้สัก ไม้ประดู่ ไม้มะค่า ไม้ชิงชัน ไม้ยาง ไม้เต็ง ไม้รัง ฯลฯ จังหวัดพะเยามีพื้นที่อยู่ทั้งในที่ลุ่มแม่น้ำโขงและลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนที่อยู่ในลุ่มน้ำโขง คือพื้นที่อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ อำเภอจุน อำเภอปง อำเภอเชียงคำ และอำเภอแม่ใจ ส่วนที่อยู่ในลุ่มน้ำเจ้าพระยา คือ อำเภอปง และ อำเภอเชียงม่วน ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำยม

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดพะเยาแบ่งฤดูกาลออกเป็น 3 ฤดู คือ

ฤดูร้อน ระหว่างเดือนมีนาคม – พฤษภาคม อากาศร้อน แห้ง ความชื้นน้อย อากาศร้อนจัดในเดือนเมษายน อุณหภูมิสูง สุดเฉลี่ย 32 องศาเซลเซียส

ฤดูฝน ระหว่าง เดือนมิถุนายน – ตุลาคม มีปริมาณน้ำฝนมากพอสมควร ความชื้นสัมพัทธ์ ประมาณ 44–95 % ฝนจะตกชุกมากระหว่าง เดือน สิงหาคม – กันยายน ซึ่งเป็นฝนที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และพายุหมุน จากทะเลจีนใต้ ตอนต้นฤดูฝน จะมีลม กระโชกแรง บางครั้งทำให้เกิดความเสียหายแก่ ทรัพย์สิน ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยตลอดปี ประมาณ 1,062 มิลลิเมตร

ฤดูหนาว ระหว่างเดือนพฤศจิกายน – กุมภาพันธ์ อากาศจะ เริ่มหนาวในเดือนพฤศจิกายน และจะหนาวมากในปลาย เดือนธันวาคม – ต้นเดือนมกราคม อุณหภูมิเฉลี่ยในเดือนมกราคม 0 องศาเซลเซียส

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครองแบ่งออกเป็น 9 อำเภอ 68 ตำบล 779 หมู่บ้าน 2 เทศบาลเมือง 33 เทศบาลตำบล 36 องค์การบริหารส่วนตำบล

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพะเยามีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 458,287 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.605 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 222,408 คน และเป็นประชากรหญิง 235,879 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดพะเยา 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)
0.484	0.483	0.479	0.477	0.475	0.472	0.467	0.465	0.461	0.458	-0.605%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดพะเยา

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพะเยามีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 202,202 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.238 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดพะเยา 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)
181	184	186	188	190	193	195	198	200	202	1.238%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพะเยามีขนาดครัวเรือน 2.27 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.804 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดพะเยา 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)
2.67	2.63	2.58	2.54	2.5	2.45	2.4	2.35	2.31	2.27	-1.804%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดพะเยา มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 35,425 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.003 แสดงดัง ตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

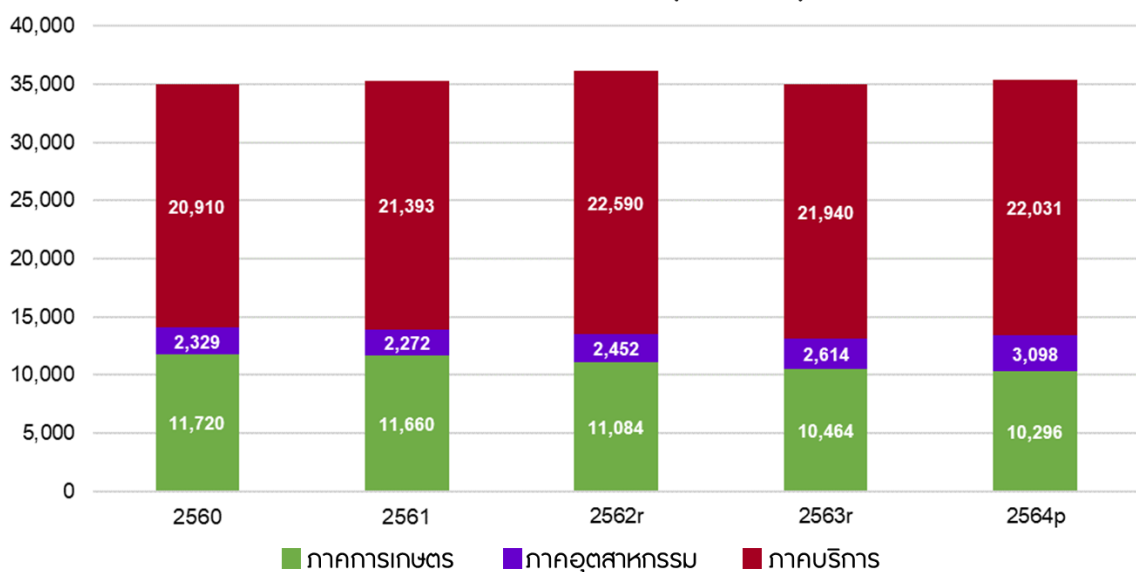
ตารางที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดพะเยา ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
34,959	35,325	36,126	35,018	35,425	0.003

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

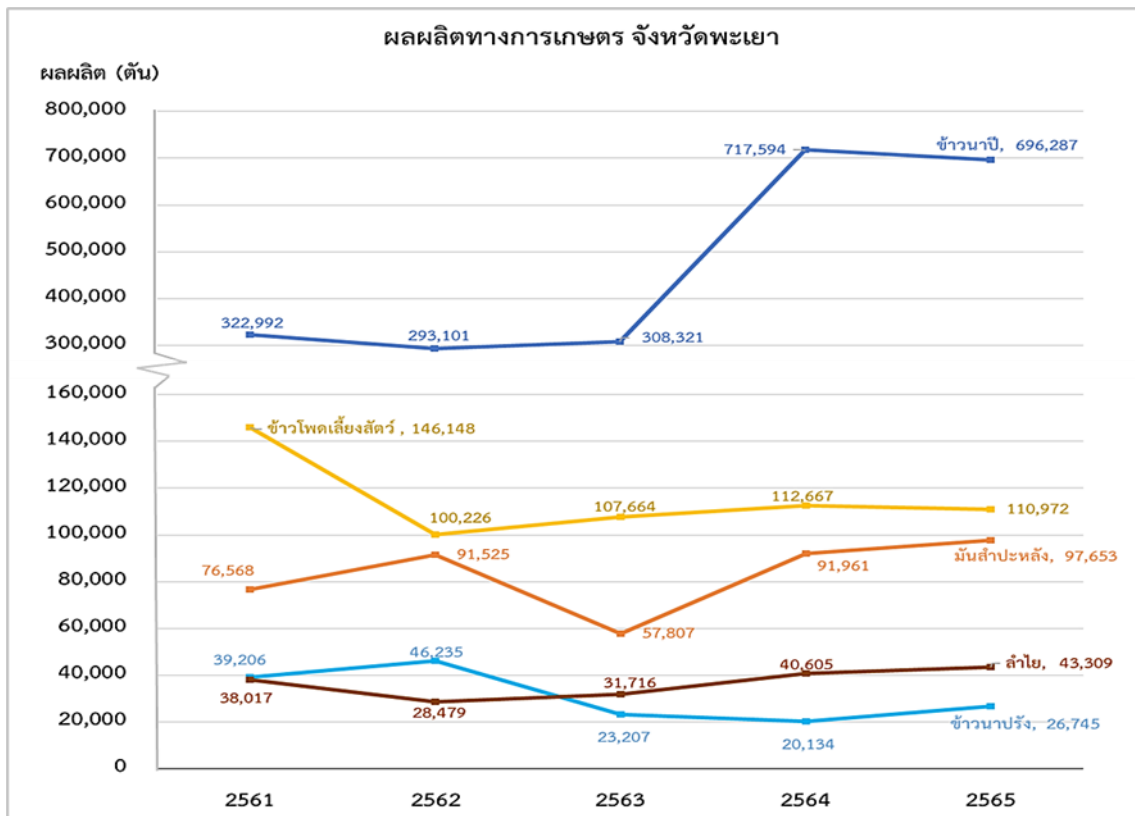


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรูปที่ 2.3-1

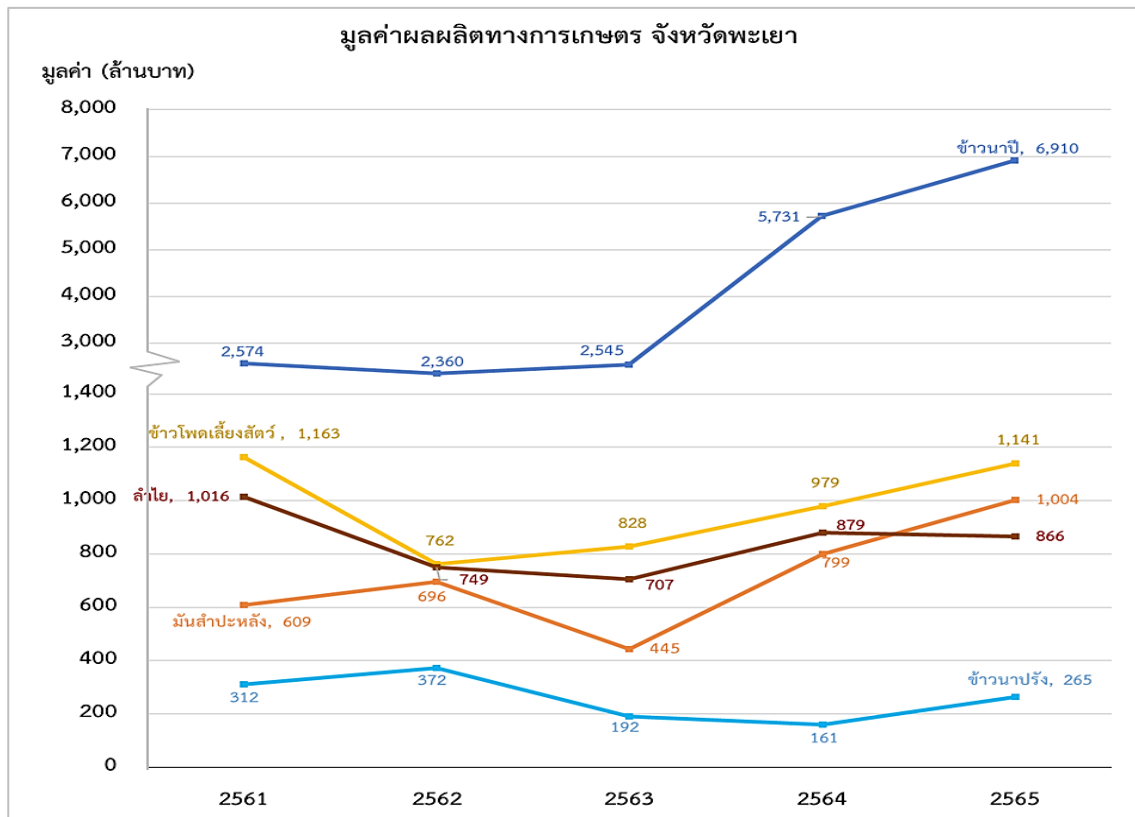
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดพะเยา แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดพะเยา มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป เป็นที่สูงและภูเขา มีแม่น้ำสายหลัก คือแม่น้ำยม แม่น้ำอิง มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.5 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 37.98 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ลำไย มันสำปะหลัง ถั่วลิสง พืชไร่ หอมแดง และกระเทียม โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดพะเยาสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ลำไย และข้าวนาปรัง แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี 2562 พบว่า ภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 19.7 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 ของมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ อุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน พึ่งพาทรัพยากรในพื้นที่ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร แร่ดินขาว ไม้แปรรูป และอาศัยแรงงานเป็นหลัก อุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีสัดส่วนสูงที่สุดและขยายตัวต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 64.9 ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ และการผลิตสิ่งทอ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดพะเยา พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมอื่น ๆ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมขนส่ง และอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน อันดับสูงสุด 5

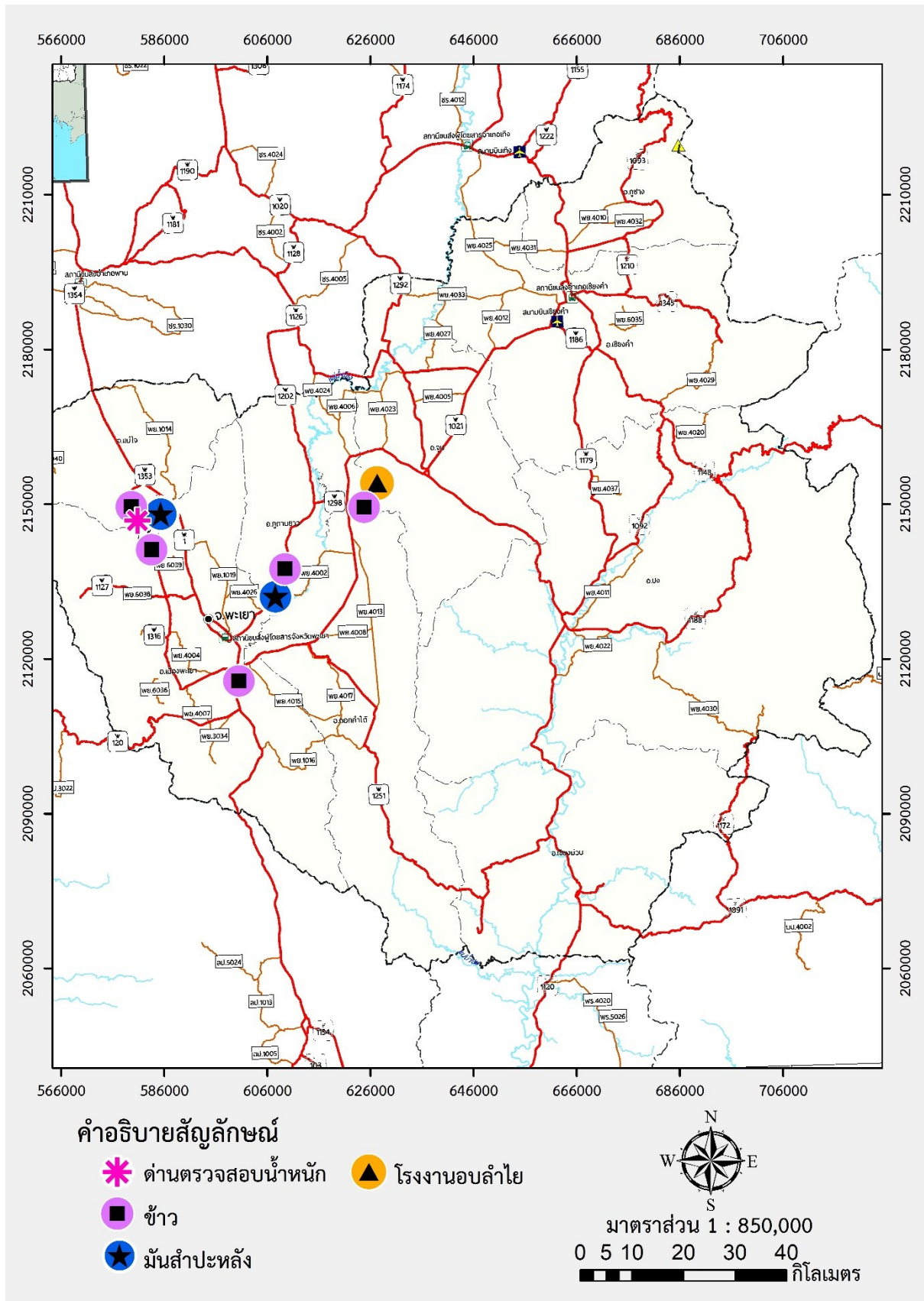
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมเกษตร	2,812.37	1,410	90
2	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	402.74	218	12
3	อุตสาหกรรมอาหาร	326.11	530	23
4	อุตสาหกรรมขนส่ง	293.54	157	11
5	อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์	271.7	84	7

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดพะเยาและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	171,944	33,806
ข้าวโพด	93,322	36,159



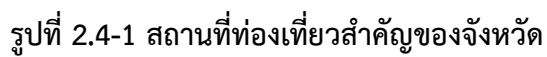
รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดพะเยาและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

จังหวัดพะเยามีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นเมืองเก่าอันมีวัฒนธรรมวิถีชีวิตที่มีอัตลักษณ์ จึงได้รับการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต บทบาททางการท่องเที่ยวจึงกำหนดให้จังหวัดพะเยาเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก-เมืองเก่ามีชีวิต โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก คือเทศบาลเมืองพะเยา และมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ (ได้แก่ สปป.ลาว จีน ตองใต้) โดยพะเยาเมืองหลักเมืองหนึ่งด้านการท่องเที่ยว
- พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนได้แก่ ในอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา โดยมีเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลภูซาง จังหวัดพะเยา
- เมืองสมุนไพรและบริการแพทย์แผนไทย ในพื้นที่อำเภอเมืองพะเยา (มีสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนแพทย์แผนไทย (มหาวิทยาลัยพะเยา)
- กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตรปราณีตและเกษตรอินทรีย์โดยเฉพาะพืชเมืองหนาวที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง ในอำเภอปง และอำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา
- ย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง ได้แก่ อำเภอเชียงคำ และอำเภอเชียงม่วน (วัฒนธรรมไทลื้อ) จังหวัดพะเยา
- MICE เมืองรอง



2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 416,873 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 206,819 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 210,054 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.12 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,272.14 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,403.38 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 998.07 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 825.18 ล้านบาท จำนวนห้อง 1,568 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 32.21 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 190,193 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 34.45

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยา ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	657,452	657,377	416,873	-0.01%	-36.59%
ชาวไทย	630,156	630,220	409,103	0.01%	-35.09%
ชาวต่างประเทศ	27,296	27,157	7,770	-0.51%	-71.39%
จำนวนนักท่องเที่ยว	321,970	320,618	206,819	-0.42%	-35.49%
ชาวไทย	319,145	317,755	206,342	-0.44%	-35.06%
ชาวต่างประเทศ	2,825	2,863	477	1.35%	-83.34%
จำนวนนักท่องเที่ยว	335,482	336,759	210,054	0.38%	-37.62%
ชาวไทย	311,011	312,465	202,761	0.47%	-35.11%
ชาวต่างประเทศ	24,471	24,294	7,293	-0.72%	-69.98%
ระยะเวลาพำนักระหว่าง (วัน)	2.25	2.20	2.12	-2.22%	-3.64%
ชาวไทย	2.24	2.19	2.12	-2.23%	-3.20%
ชาวต่างประเทศ	2.66	2.60	2.43	-2.26%	-6.54%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,320.73	1,349.09	1,272.14	2.15%	-5.70%
ชาวไทย	1,320.37	1,348.67	1,272.55	2.14%	-5.64%
ชาวต่างประเทศ	1,332.15	1,362.10	1,241.12	2.25%	-8.88%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,460.56	1,497.81	1,403.38	2.55%	-6.30%
ชาวไทย	1,455.68	1,492.88	1,402.16	2.56%	-6.08%
ชาวต่างประเทศ	1,925.49	1,959.97	1,863.67	1.79%	-4.91%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,019.61	1,038.45	998.07	1.85%	-3.89%
ชาวไทย	1,009.36	1,027.54	992.90	1.80%	-3.37%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,149.93	1,178.90	1,142.18	2.52%	-3.11%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,397.17	1,403.16	825.18	0.43%	-41.19%
ชาวไทย	1,354.56	1,359.93	814.69	0.40%	-40.09%
ชาวต่างประเทศ	42.61	43.23	10.49	1.46%	-75.73%
จำนวนห้อง	1,491	1,552	1,568	4.09%	1.03%
อัตราการเข้าพัก	49.17	47.71	32.21	-2.97%	-32.49%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	290,100	290,150	190,193	0.02%	-34.45%
ชาวไทย	287,275	287,287	189,716	0.00%	-33.96%
ชาวต่างประเทศ	2,825	2,863	477	1.35%	-83.34%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,009,648 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 3.29 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,291.60 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 24.92 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 23.62 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 61.17 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 486,446 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 427,340 คน คิดเป็นร้อยละ 13.83

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยา ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	320,514	977,460	1,009,648	204.97%	3.29%
ชาวไทย	318,216	943,151	966,706	196.39%	2.50%
ชาวต่างประเทศ	2,298	34,309	42,942	1392.99%	25.16%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	585.33	1,834.51	2,291.60	213.41%	24.92%
ชาวไทย	580.83	1,745.86	2,158.27	200.58%	23.62%
ชาวต่างประเทศ	4.50	88.65	133.33	1870.00%	50.40%
อัตราการเข้าพัก	21.91	60.83	23.62	177.64%	-61.17%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	141,879	427,340	486,446	201.20%	13.83%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

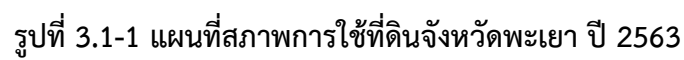
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

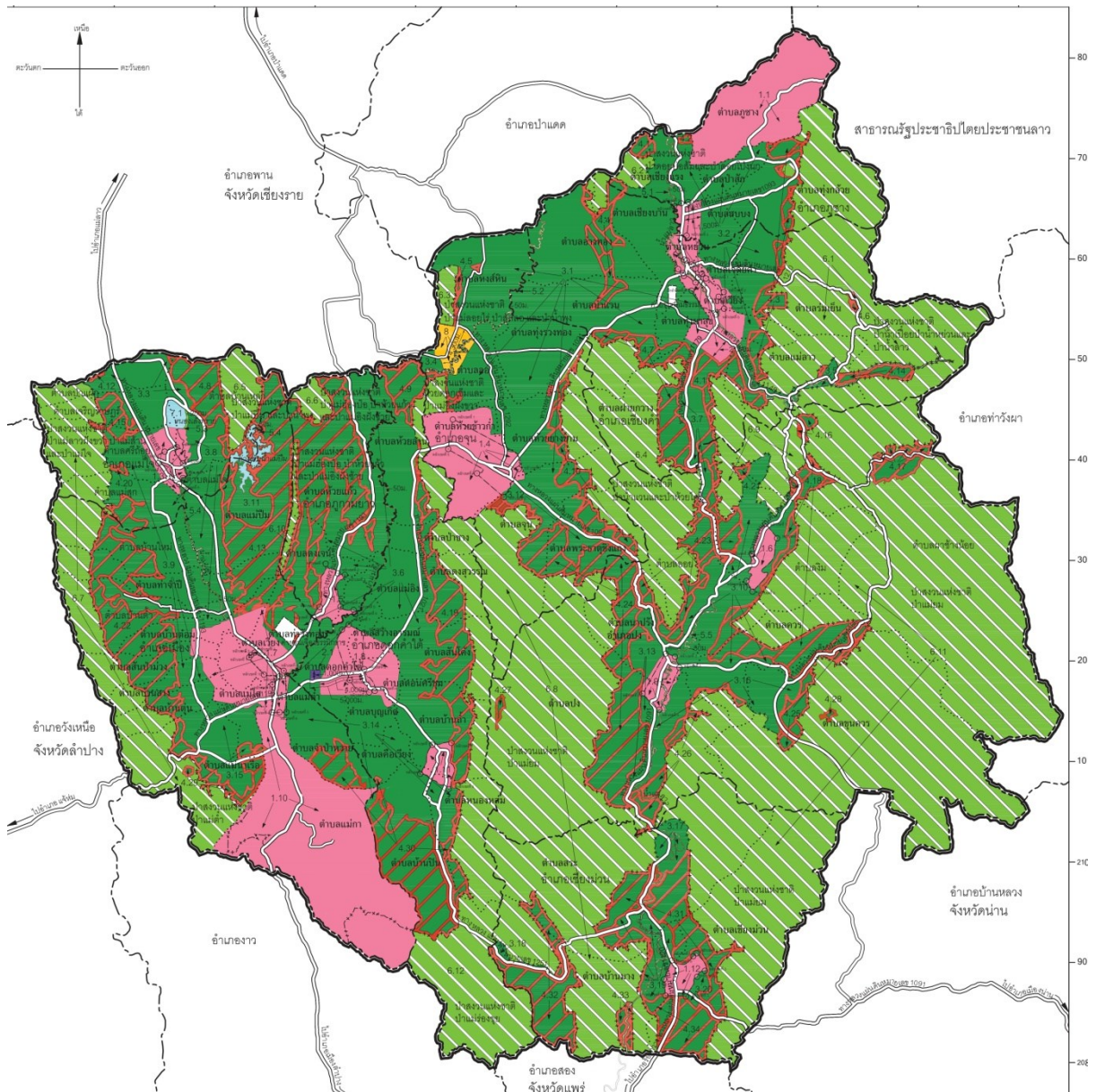
จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดพะเยามีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 1,587,973 ไร่ ร้อยละ 40.10 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 720,869 ไร่ ร้อยละ 18.23, พืชไร่ 328,129 ไร่ ร้อยละ 8.28 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 ถึง รูปที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดพะเยา พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	160,373	4.05
พื้นที่เกษตรกรรม	1,587,973	40.10
พื้นที่นา	720,869	18.23
พืชไร่	328,129	8.28
ไม้ยืนต้น	246,482	6.22
ไม้ผล	181,720	4.58
พืชสวน	2,705	0.06
ไร่มวนเวียน	89,363	2.27
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	4,944	0.12
พืชน้ำ	5	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	13,323	0.33
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	433	0.01
พื้นที่ป่าไม้	2,061,247	52.07
พื้นที่แหล่งน้ำ	88,292	2.23
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	61,527	1.55
รวม	3,959,412	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/PYO2563.htm





รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดพะเยา

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดพะเยา เป็นจังหวัดชายแดน ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดเชียงราย ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดลำปาง และจังหวัดแพร่ ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดน่าน และแขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดลำปาง มีเนื้อที่ประมาณ 6,335.06 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,959,412 ไร่ มีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางหลวงหมายเลข 32 และทางหลวงหมายเลข 1 ประมาณ 969 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดพะเยาอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 969 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดอุดรธานี และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

(1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ซึ่งมีระยะทางส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/เมียนมา) เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

(1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้

เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดพะเยาคือ **ทางหลวงหมายเลข 1** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดลำปางและเชียงรายด้วย และนอกจากนี้ยังมี**ทางหลวงหมายเลข 120** ที่เป็นทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญในการเดินทางสู่จังหวัดลำปาง เชียงราย และต่อเนื่องไปสู่จังหวัดเชียงใหม่ได้ แสดงรายละเอียดดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120** สายพะเยา – แม่ชะจาน เป็นถนนที่แยกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่แยกเกษตรสุข อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา เป็นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง กับจังหวัดเชียงรายและเป็นทางที่ใช้เพื่อเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ ทางหลวงสายนี้ตัดผ่านอำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาอำเภอกา่ว อำเภอวนเหนือ จังหวัดลำปาง และอำเภอยางป่าเป้าจังหวัดเชียงราย ผ่านพื้นที่ต้นน้ำแม่กาในเขตอุทยานแห่งชาติดอยหลวง ระยะทางรวม 60.541 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120

(1.3) **ถนนสายรอง** คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1021	101	แม่ต้า - บ้านใหม่	27.750
1021	102	บ้านใหม่ - น้ำแวน	40.524
1021	103	น้ำแวน - สะแล่ง	19.264
1021	200	สะแล่ง - เทิง	12.619
1091	101	จุน - ห้วยคอกหมู	22.000

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1091	102	ห้วยคอกหมู - ป่าแดง	15.000
1091	103	ป่าแดง - ปงสนุก	32.827
1091	200	ปงสนุก - น่าน	65.000
1092	100	ปง - ปัวดอย	10.000
1092	200	ปัวดอย - สิบสองพัฒนา	23.203
1093	100	สบง - ขุนห้วยไคร้	40.427
1120	200	แม่เต็น - เชียงม่วน	9.693
1126	200	บ้านวัง - ห้วยจั่ว	16.759
1148	102	ผาหลัก - สะเก็น	15.177
1148	103	สะเก็น - สบทุ	33.318
1148	200	สบทุ - บ้านหย่วน	14.584
1179	100	ฝายกวาง - ดอนเงิน	31.087
1186	100	น้ำแวน - พุ่งหล่ม	6.521
1188	100	ปง - ห้วยกอก	35.360
1188	200	ห้วยกอก - ห้วยอ่วม	10.004
1193	100	แม่ตำ - แม่ใจ	34.545
1202	100	พะเยา - สันตันแทน	33.922
1210	100	สบสา - ก้อหลวง	7.942
1251	101	ดอกคำใต้ - บ้านถ้ำ	16.000
1251	102	บ้านถ้ำ - เชียงม่วน	44.071
1292	100	ห้วยข้าวก่า - น้ำจุน	12.791
1292	200	พวงพยอม - แม่ลอยไร่	20.485
1298	100	บ้านใหม่ - หนองลาว	3.971
1345	100	ทุ่งบานเย็น - ผาแดงบน	24.168

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1091



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1251



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1148

รูปที่ 3.2-3 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดพะเยายังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญ แสดงดังตารางที่

3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	พย.1014	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 857+723) - บ้านแม่เย็น	เมือง	23.620
2	พย.1016	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 825+176) - บ้านทุ่งกาไชย	เมือง	16.000
3	พย.1019	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 840+344) - บ้านห้วยบง	เมือง	14.350
4	พย.1042	ถนนอุบลี	เมือง, ดอกคำใต้	8.899
5	พย.3034	แยกทางหลวงหมายเลข 120 (กม.ที่ 1+000) - มหาวิทยาลัยพะเยา (ประตู 2)	เมือง	8.650
6	พย.4002	แยกทางหลวงหมายเลข 1202 (กม.ที่ 7+500) - บ้านกองแล	ภูกามยาว	13.370
7	พย.4004	แยกทางหลวงหมายเลข 1193 (กม.ที่ 3+300) - บ้านสันป่าม่วง	เมือง	9.500

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
8	พย.4005	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 54+300) - บ้านปางป้อม	จุน	6.700
9	พย.4006	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 33+700) - บ้านศรีเมืองชุม	ดอกคำใต้	12.900
10	พย.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 1193 (กม.ที่ 6+450) - บ้านร่องคำ	เมือง	6.450
11	พย.4008	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 10+665) - บ้านจำไก่อ	ดอกคำใต้	6.370
12	พย.4009	แยกทางหลวงหมายเลข 1188 (กม.ที่ 5+700) - บ้านหัวฝาย	ปง	0.750
13	พย.4010	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 79+200) - บ้านม่วงชุม	ภูซาง	8.960
14	พย.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1188 (กม.ที่ 0+800) - บ้านดอนไชย	ปง	15.230
15	พย.4012	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 60+350) - บ้านจำบอน	เชียงคำ	10.120
16	พย.4013	แยกทางหลวงหมายเลข 1251 (กม.ที่ 12+000) - บ้านป่าซาง	ดอกคำใต้	20.640
17	พย.4015	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 1+000) - บ้านปาง	เมือง,ดอกคำใต้	14.300
18	พย.4017	แยกทางหลวงหมายเลข 1251 (กม.ที่ 16+800) - บ้านบุญเรือง	ดอกคำใต้	15.840
19	พย.4020	แยกทางหลวงหมายเลข 1148 (กม.ที่ 92+050) - ภูลังกา	ปง	7.500
20	พย.4021	แยกทางหลวงหมายเลข 1193 (กม.ที่ 14+100) - วัดอนาลโย	เมือง	6.560
21	พย.4022	แยกทางหลวงหมายเลข 1091 (กม.ที่ 34+700) - บ้านดอนแก้ว	ปง	14.350
22	พย.4023	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 37+560) - บ้านน้ำจุน	จุน	11.600
23	พย.4024	แยกทางหลวงหมายเลข 1126 (กม.ที่ 39+000) - บ้านทุ่งต้นศรี	ป่าแดด,ดอกคำใต้	7.110
24	พย.4025	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 70+900) - บ้านใหม่	เชียงคำ	27.100
25	พย.4026	แยกทางหลวงหมายเลข 1202 (กม.ที่ 5+125) - บ้านป่าแดง	เมือง	6.900
26	พย.4027	แยกทางหลวงหมายเลข 1126 (กม.ที่ 56+450) - บ้านปางมดแดง	จุน,เชียงคำ	11.780
27	พย.4029	แยกทางหลวงหมายเลข 1148 (กม.ที่ 95+225) - โครงการบ้านเล็ก ในป่าใหญ่ตามพระราชดำริบ้านหนองห้า	เชียงคำ	24.839
28	พย.4030	แยกทางหลวงหมายเลข 1188 (กม.ที่ 13+675) - สถานีพัฒนาการ เกษตรที่สูงตามพระราชดำริบ้านสันติสุข	ปง	30.054
29	พย.4031	แยกทางหลวงหมายเลข 1021 (กม.ที่ 78+300) - บ้านดอยอีสาน	ภูซาง,เชียงคำ	11.680
30	พย.4032	แยกทางหลวงหมายเลข 1093 (กม.ที่ 11+150) - บ้านแกใหม่	ภูซาง	7.650
31	พย.4033	แยกทางหลวงหมายเลข 1292 (กม.ที่ 26+700) - บ้านหนองบัวเงิน	จุน	12.900
32	พย.4047	แยกทางหลวงหมายเลข 1251 (กม.ที่ 24+840) - อ่างเก็บน้ำบ้าน ร่องลึก	ดอกคำใต้	8.230
33	พย.6040	ทางขึ้นปางปูเลาะ - บ้านผาแดง	แม่ใจ	6.030

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดพะเยามีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมืองพะเยา โดยจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด ตั้งอยู่ที่ ถนนหะริณสูตร ตำบลเวียง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา



รูปที่ 3.2-4 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา

(3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดพะเยามีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดพะเยา - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดพะเยา และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพะเยา โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดพะเยา - กรุงเทพฯ (หมวด2)

จังหวัดพะเยามีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองพะเยา 1 สาย คือ สาย 922 กรุงเทพฯ-พะเยา เดินทางขึ้นตัววันละ 4 เที่ยว (ไป 2 เที่ยว กลับ 2 เที่ยว) จำนวนรถ 4-8 คัน ลักษณะรถมาตรฐาน 1 (ก) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น 1 พิเศษ) ที่มา: กรมการขนส่งทางบกจังหวัดพะเยา



รูปที่ 3.2-5 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดพะเยา

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองพะเยา – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองพะเยาเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 1 สาย คือ สาย 198 เชียงใหม่ - พะเยา ลักษณะเป็นรถบัส ที่มา: กรมการขนส่งทางบกจังหวัดพะเยา



รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดพะเยา

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพะเยา (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 15 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพะเยา โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพะเยา (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2660	เชียงคำ - บ้านห้วยข้าวก่ำ	N/A
2659	วงกลมบ้านห้วยข้าวก่ำ	N/A
2426	เชียงคำ - ช้องก๊วก	N/A
2663	วงกลมเชียงคำ	N/A
2662	เชียงคำ - ปง	N/A
2661	เชียงคำ - บ้านสันปูเลย	N/A
2656	พะเยา - แม่ใจ	สหกรณ์เดินรถเมืองพะเยาจำกัด
2655	พะเยา - บ้านหนองเล็งทราย	สหกรณ์เดินรถเมืองพะเยาจำกัด
2654	พะเยา - ดอกคำใต้ - บ้านปิน	สหกรณ์เดินรถดอกคำใต้จำกัด
2292	วงกลมพะเยา - วัดอนาลโย (วนขวา)	สหกรณ์เดินรถเมืองพะเยาจำกัด
2160	พะเยา - เชียงคำ	บริษัทดอกคำใต้ขนส่งจำกัด
2585	พะเยา - บ้านสันตันแห่น	สหกรณ์ภูมามยาวเดินรถจำกัด
2584	พะเยา - บ้านใหม่กองแล	สหกรณ์ภูมามยาวเดินรถจำกัด

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2398	พะเยา - บ้านแม่กานาไร่เดียว	สหกรณ์เดินรถเมืองพะเยาจำกัด
2306	พะเยา - เชียงม่วน	สหกรณ์เดินรถดอกคำใต้จำกัด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบกจังหวัดพะเยา และมูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

หมายเหตุ: N/A หมายถึง ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดพะเยา

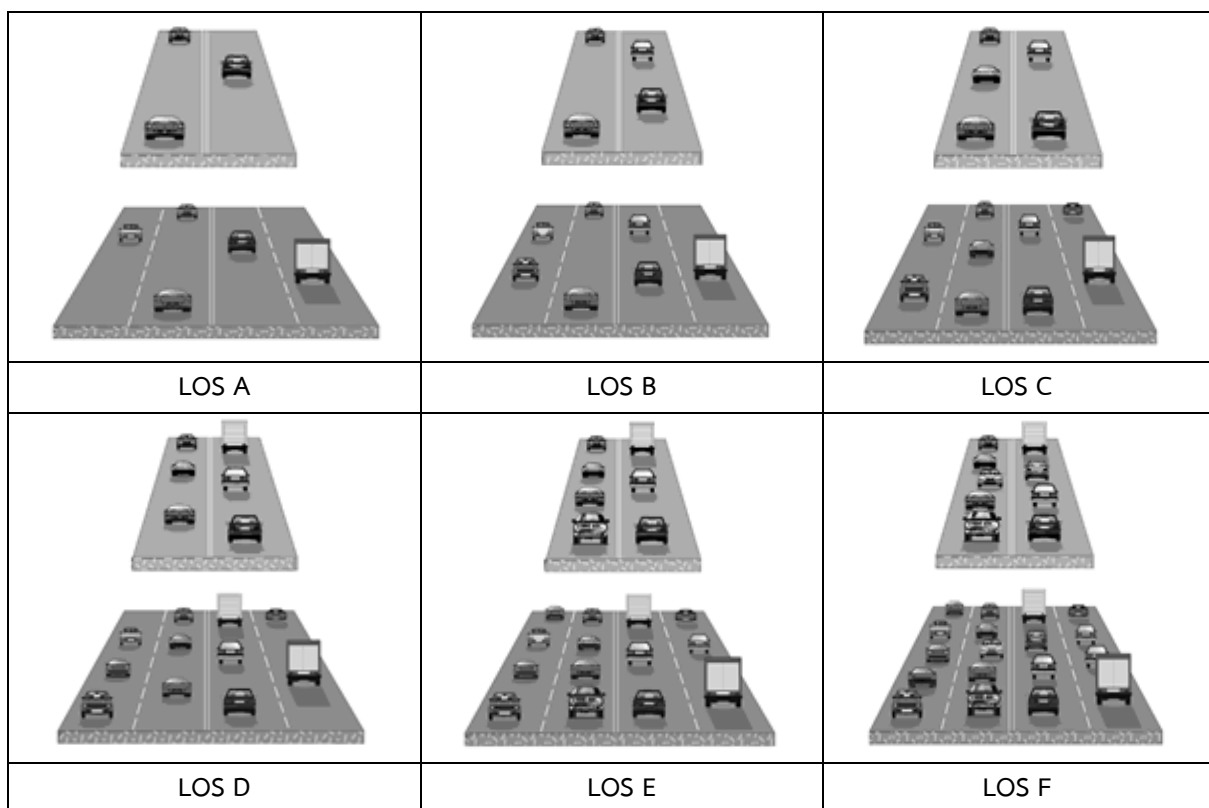
(4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดพะเยามีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดพะเยา 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 3.2-4 และรูปที่ 3.2-8 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-4 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)



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

รูปที่ 3.2-8 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

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

(5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

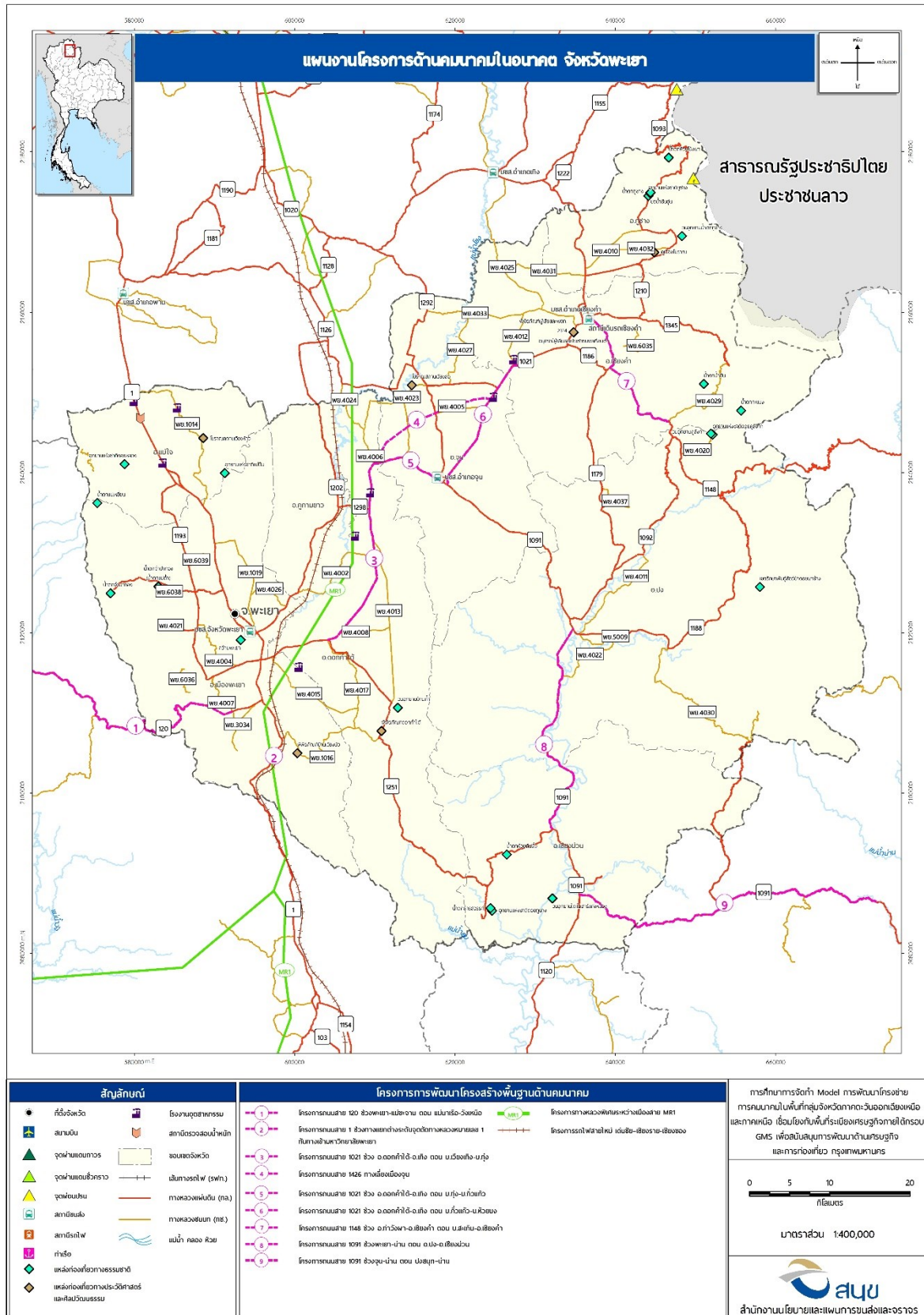
●งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนน
ในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุง
ทางหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-5

ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา

ลำดับ	ทาง หลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	120	พะเยา - แม่ชะจาน ตอน แม่นาเรือ - วังเหนือ	50.541	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	1	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 1 กับ ทางเข้า มหาวิทยาลัยพะเยา	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	1021	อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.เวียงเทิง - บ.ทุ่ง	21.300	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1426	ทางเลี่ยงเมืองจุน	6.587	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	1021	อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.ทุ่ง - บ.กัวแก้ว	3.700	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	1021	อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.กัวแก้ว - บ.ห้วยบง	19.708	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	1148	อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคำ ตอน บ.สะเก็น - อ.เชียงคำ	14.584	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	1091	พะเยา - น่าน ตอน อ.ปง - อ.เชียงม่วน	28.800	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	1091	จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	44.000	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

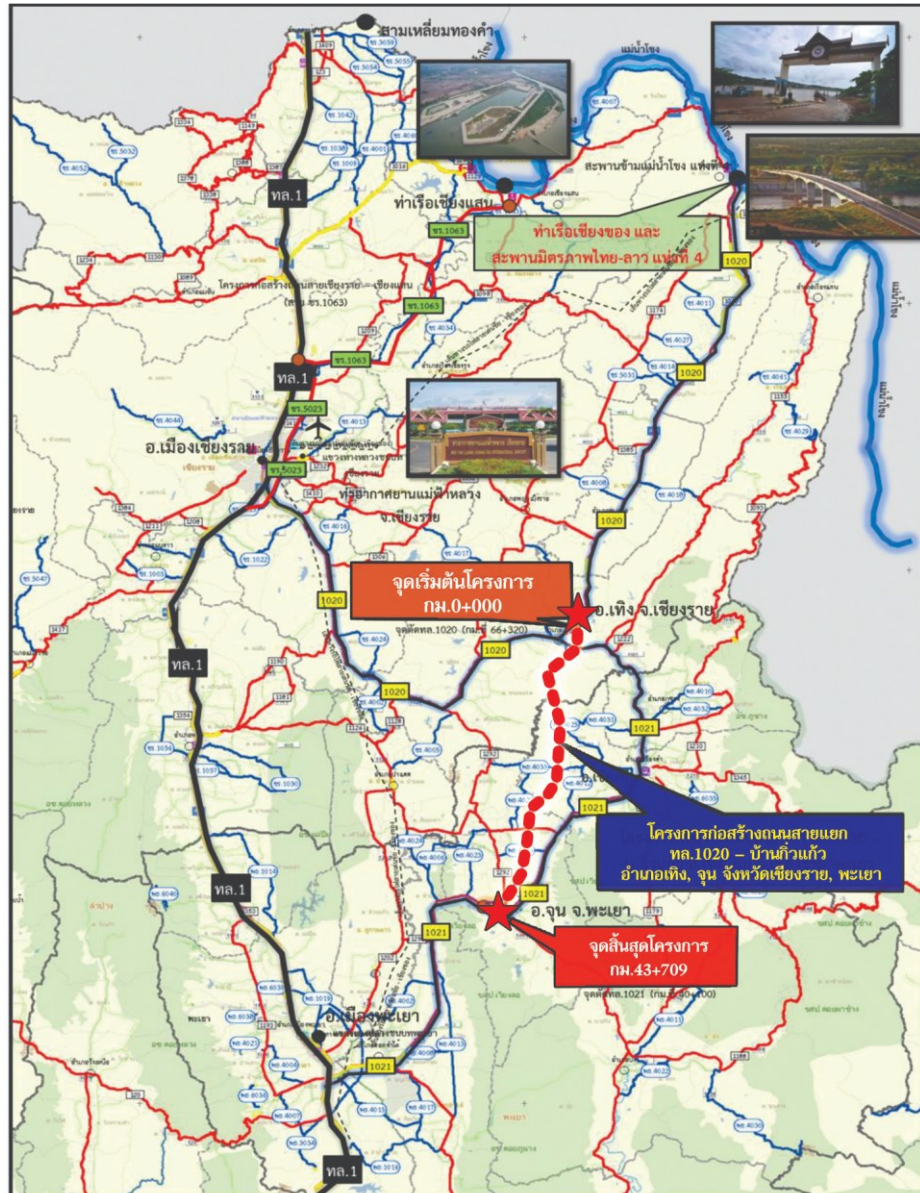
ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา

- โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.1020 - บ้านกิวแก้ว จ. เชียงราย จ.พะเยา

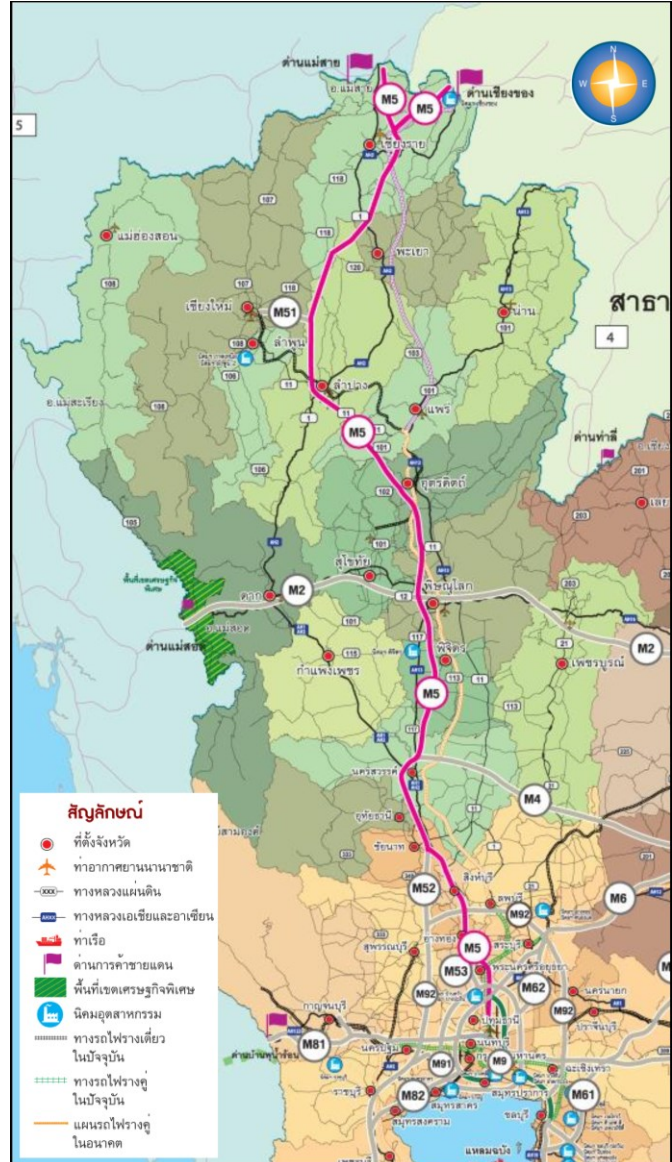
มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางลัดโดยไม่ต้องผ่านกิ่งอำเภอภูซาง อำเภอเชียงคำ และอำเภอจุน รองรับการเดินทางของประชาชนที่จะใช้เส้นทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) การก่อสร้างถนน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) การปรับปรุงขยายถนนเดิม ระยะทาง 8.57 กม. และ (2) การก่อสร้างถนนใหม่ ระยะทาง 35.13 กม. โดยมีระยะทางรวมประมาณ 43.7 กม.



รูปที่ 3.2-10 โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.1020 - บ้านกิวแก้ว จ. เชียงราย จ.พะเยา

● งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

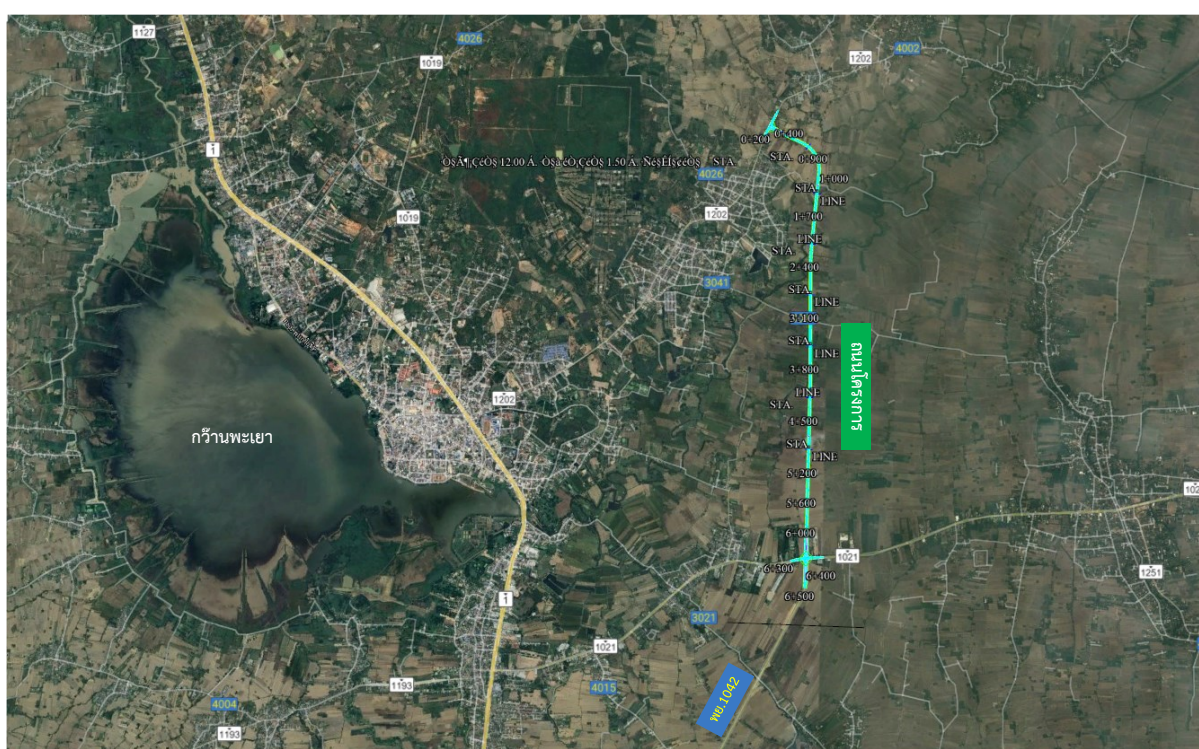
ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดพะเยา ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเหนือ-ใต้ ร่วมกับรูปแบบบัตรมีเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับจังหวัดต่าง ๆ ของภาคกลางและภาคเหนือ และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปต่างประเทศ (สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน) แนวเส้นทางถูกกำหนดภายใต้กรอบความคิดเชื่อมโยงเมืองหลักต่าง 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 แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดพะเยา คือ ช่วงลำปาง-เชียงราย ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (ปีที่ 6 - 10)

- งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดพะเยามีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 1 โครงการ ได้แก่ โครงการถนนสาย จ1 ผังเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ซึ่งเป็นโครงการเชื่อมต่อถนนสาย จ1 จ2 และ สาย ค ที่เปิดให้บริการไปแล้วเมื่อปี 2563 หรือทางหลวงชนบทหมายเลข พย.1042 ในปัจจุบัน โดยแนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 1202 ประมาณ กม.ที่ 6+000 โดยมีแนวเส้นทางลงไปทางทิศใต้บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 1021 ประมาณ กม.ที่ 4+600 บริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข 1021 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พย.1042 (ถนน จ1) ระยะทางรวมประมาณ 6.6 กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทางดังรูปที่ 3.2-11



รูปที่ 3.2-11 โครงการถนนสาย จ1 ผังเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลจากสำนักงานประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนและยกระดับขึ้นทาง และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-6

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสายเข้าอ่างเก็บน้ำแม่ปืม อ.เมือง จ.พะเยา	3.8	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
2	พย.4007	แยก ทล.1193 - บ.ร่องคา อ.เมือง จ.พะเยา	1.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	พย.4047	แยก ทล.1251 - อ่างเก็บน้ำบ้านร่องสัก อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา	1.5	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	พย.1019	แยก ทล.1 - บ.ห้วยบง อ.เมือง จ.พะเยา	1.2	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	-	สะพานข้ามลำน้ำจุน อ.จุน จ.พะเยา	0.015	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

● งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

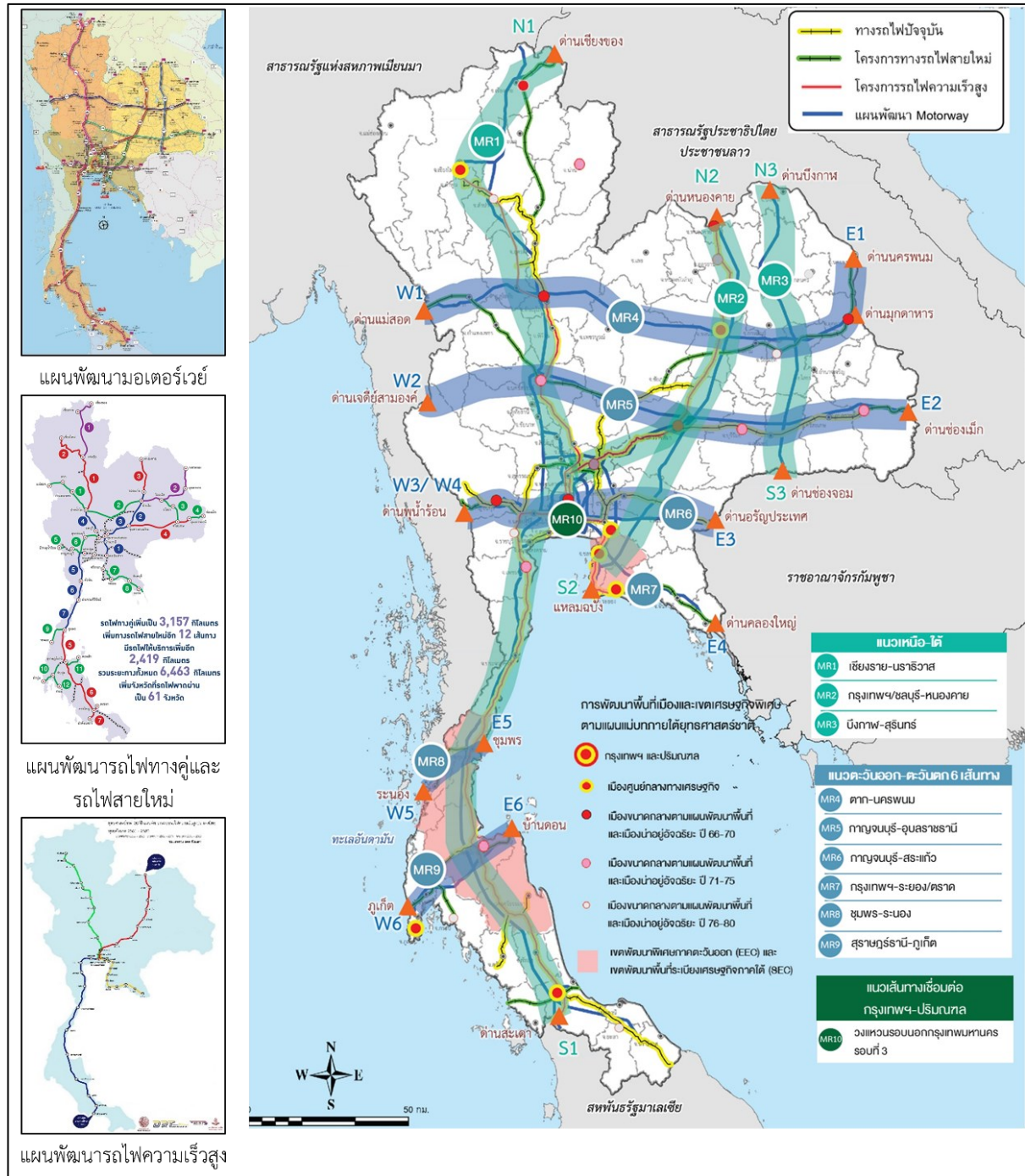
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดพะเยามีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย

ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่าน สะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุโขทัย-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิษณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำพูน พิจิตร นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ระยะทาง รวมประมาณ 2,164 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตาม แผนนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทาง ประมาณ 1,204 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR1 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 14 ช่วง ได้แก่

- ช่วงเชียงราย-เชียงของ (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (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 วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

รูปที่ 3.2-12 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัดพะเยา คือ ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบนจากพิษณุโลกถึงเชียงใหม่ โดยผ่านเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครมายังภาคเหนือ โดยแนวเส้นทางต่อจากเส้นทาง MR1 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ บริเวณอำเภอแม่ทะ จังหวัดลำปาง โดยแนวเส้นทางจะมุ่งขึ้นเหนือ เพื่อไปเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงรายบริเวณ อำเภอาง จังหวัดลำปาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังตัวเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาได้ โดยจังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน 2 จังหวัด ได้แก่ ลำปาง และพะเยา



รูปที่ 3.2-13 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

● งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการดำเนินการและการพัฒนาสถานีขนส่งคนโดยสาร พบว่า จากการประเมินขีดความสามารถของสถานีขนส่งคนโดยสารทั่วประเทศในปัจจุบันและการคาดการณ์ในอนาคตระยะ 20 ปี มีสถานีในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ทั้งสิ้น 12 แห่ง ซึ่งพบความหนาแน่นแออัดทั้งในส่วนพื้นที่ตัวสถานีและการจราจรโดยรอบ นอกจากนี้สถานีส่วนใหญ่มีอายุค่อนข้างมากต้องใช้งบประมาณปรับปรุงค่อนข้างสูง ด้วยเหตุนี้จึงมีการเสนอให้พิจารณาจัดให้มีสถานีแห่งใหม่เพื่อทดแทนสถานีที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน 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 ปัจจุบันยังไม่พบความคืบหน้า

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดพะเยามีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาว ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดพะเยาจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ ไม่มีท่าอากาศยาน การเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดพะเยาจึงจำเป็นต้องลงที่สถานีรถไฟในจังหวัดใกล้เคียงและเดินทางไปยังจังหวัดพะเยาโดยการเดินทางทางถนนต่อ

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดพะเยาไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟนครลำปาง อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตรตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 มายังตัวจังหวัดพะเยาได้

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองมีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศจำนวน 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 3.2-7 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

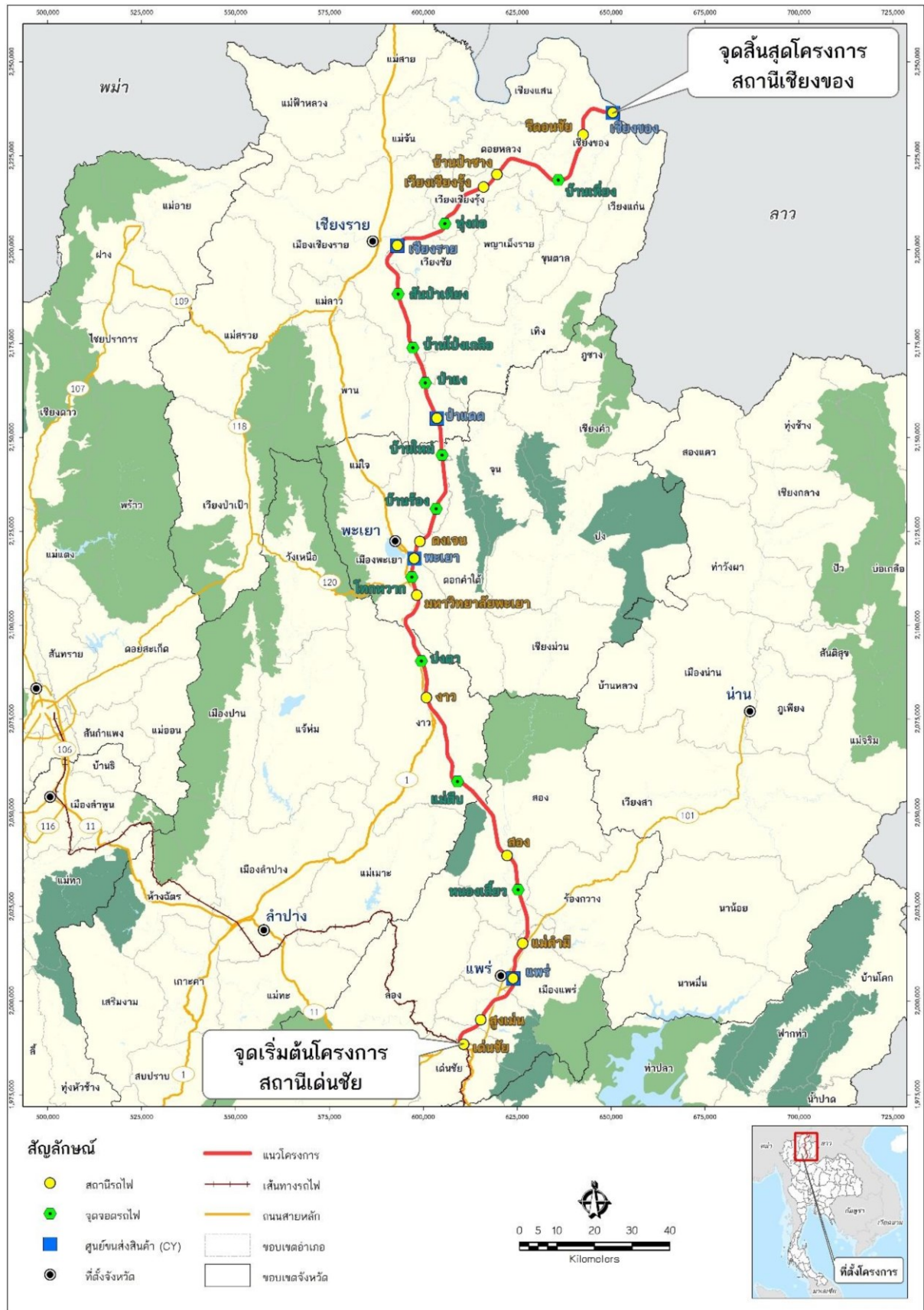
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงตอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเถา - 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 โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดพะเยา มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นสามารถสรุปได้ดังนี้

- **โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ**

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 4 จังหวัด 17 อำเภอ 59 ตำบล ประกอบด้วยจังหวัด แพร่ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนองม่วงไข่ และอำเภอสอง จังหวัดลำปาง 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภองาว จังหวัดพะเยา 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ และอำเภอภูกามยาว และจังหวัดเชียงราย 8 อำเภอ ได้แก่ อำเภอป่าแดด อำเภอเทิง อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอเวียงชัย อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอดอยหลวง อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีรถไฟเด่นชัย จ.แพร่ ไปยัง อ.เชียงของ จ.เชียงราย รวมระยะทาง 326 กิโลเมตร รวม 25 สถานี (ไม่รวมสถานีเด่นชัย) แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง 1 เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 160 กม./ชม. มีอุโมงค์ 3 แห่ง คือ ในพื้นที่อำเภอสอง จังหวัดแพร่ ยาว 6.4 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศ อุโมงค์แห่งที่ 2 อยู่ที่อำเภอเมืองพะเยา ยาว 2.8 กิโลเมตร และอุโมงค์ที่อำเภอดอยหลวง จังหวัดเชียงราย ยาว 3.6 กิโลเมตร ตลอดสายมีระบบป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ เช่น สะพานข้าม 380 แห่ง มีทางยกระดับอย่างครบถ้วนสมบูรณ์



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-14 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดพะเยายังไม่มีสนามบินเปิดให้บริการ โดยการเดินทางไปจังหวัดพะเยาโดยเครื่องบินสามารถเดินทางมาลงสนามบินที่จังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ สนามบินแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย และเดินทางโดยการเดินทางทางถนนตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เพื่อไปยังตัวเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาได้

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ได้รับการอนุมัติงบประมาณเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานในพื้นที่จังหวัดพะเยา และได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจัดทำรายงานศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา หรือ “สนามบินพะเยา” ซึ่งผ่านขั้นตอนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชนครั้งที่ 2 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) และได้รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงผลการศึกษา โดยได้เสนอรายงานฉบับนี้ต่อกระทรวงคมนาคมไปแล้วเมื่อปี 2565 ซึ่งถ้าหากสามารถดำเนินการก่อสร้างสนามบินพะเยาได้ สนามบินแห่งนี้จะเป็นสนามบินน้องใหม่ถัดจากสนามบินเบตง ที่ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวที่รองรับการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศสู่จังหวัดพะเยา

จากการศึกษามีการเปรียบเทียบตำแหน่งก่อสร้างสนามบินพะเยา 5 จุด รอบพื้นที่อำเภอเมืองพะเยา โครงการได้เลือกตำแหน่ง ตำบลดอนศรีชุม อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา ซึ่งอยู่ด้านตะวันออกของอำเภอเมืองพะเยา ซึ่งมีระยะห่างจากตัวอำเภอเมืองพะเยา ประมาณ 20 กิโลเมตร ใกล้กับถนน 1021 โดยพื้นที่ในการก่อสร้างสนามบิน จะใช้พื้นที่ทั้งหมด 2,812 ไร่ แบ่งเป็น Landside 1,862 ไร่ และ Airside 1,350 ไร่



ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา

รูปที่ 3.2-15 พื้นที่ศึกษาโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา

ในการศึกษาได้จัดทำแผนการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะที่หนึ่ง 10 ปีแรก ระยะที่สอง 20 ปี และระยะที่สาม 30 ปี โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

- **ระยะที่หนึ่ง 10 ปีแรก** ปีเปิดให้บริการ พ.ศ. 2570 ความต้องการใช้ท่าอากาศยานจำนวน 78,348 คน/ปี จนถึงปี พ.ศ. 2580 ความต้องการฯ 94,920 คน/ปี ซึ่งตารางการบินที่สอดคล้องกับคาดการณ์ปริมาณความต้องการ คือ Scenario 4 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320,B737) ให้บริการวันเว้นวัน สลับกับใช้เครื่องบิน 70 ที่นั่ง (ATR) จะเกิด Supply ขาเข้าและขาออกรวมเท่ากับ 73,000 ที่นั่งต่อปี แล้วจึงเพิ่มขึ้นไปเป็น Scenario 5 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320,B737) ให้บริการขาเข้าทุกวัน จะเกิดอุปทานขาเข้าและขาออกรวม 105,120 ที่นั่งต่อปี
- **ระยะที่สอง 20 ปี** จากปี พ.ศ. 2580 ถึง พ.ศ. 2590 จะมีความต้องการ 230,213 คน/ปี ซึ่งตารางการบินที่สอดคล้องกับคาดการณ์ปริมาณความต้องการ คือ Scenario 6 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320,B737) ให้บริการขาเข้าวันละสองเที่ยวบินสัปดาห์ละสามวัน และหนึ่งเที่ยวบินสัปดาห์ละสี่วัน จะเกิด Supply ขาเข้าและขาออกรวมเท่ากับ 161,298 ที่นั่งต่อปี แล้วเพิ่มขึ้นจนเป็นไปตาม Scenario 7 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320, B737) ให้บริการขาเข้าวันละสองเที่ยวบิน จะเกิดอุปทานขาเข้าและขาออกรวมเท่ากับ 210,240 ที่นั่งต่อปี
- **ระยะที่สาม 30 ปี** จากปี พ.ศ. 2590 ถึงปี พ.ศ. 2600 จะมีความต้องการ 324,969 คน/ปี ซึ่งตารางการบินที่สอดคล้องกับคาดการณ์ปริมาณความต้องการในปีพ.ศ. 2600 คือ Scenario 8 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320, B737) ให้บริการขาเข้าวันละสามเที่ยวบิน จะเกิดอุปทานขาเข้าและขาออกรวมเท่ากับ 315,360 ที่นั่งต่อปี

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แม่น้ำสำคัญที่ไหลผ่านจังหวัดพะเยามี 3 สาย คือ แม่น้ำอิง แม่น้ำลาว และแม่น้ำยม โดยแม่น้ำอิงเป็นแม่น้ำสายหลักของจังหวัดเชียงรายและจังหวัดพะเยา เป็นเพียงหนึ่งในแม่น้ำไม่กี่สายในประเทศที่ไหลย้อนขึ้นทางทิศเหนือ น้ำแม่อิงเป็นลำน้ำสาขาสายหนึ่งของแม่น้ำโขง โดยไหลลงแม่น้ำโขงที่บ้านปากอิง หมู่ที่ 16 ตำบลศรีดอนชัย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

สำหรับกิจกรรมการคมนาคมขนส่งทางน้ำในจังหวัดพะเยามีเพียง ท่าเรือโบราณบ้านทุ่งกั่ว ตั้งอยู่ที่ชุมชนบ้านทุ่งกั่ว หมู่ที่ 10 ต.บ้านต๋น อ.เมืองพะเยา จ.พะเยา ภายใต้การบริหารจัดการดูแล ส่งเสริมโดยองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านต๋น ที่มุ่งพัฒนาสถานที่แห่งนี้ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดพะเยา ซึ่งเป็นชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี โดยเป็นการอนุรักษ์วิถีชีวิตคนรอบกว๊านพะเยา ฝั่งทางทิศตะวันตกของกว๊านพะเยา เพื่อรักษาไว้ถึงความเป็นธรรมชาติ อันทรงคุณค่า ชาวบ้านยังยึดอาชีพการประมงพื้นบ้าน และวิถีชีวิตดั้งเดิมของคนรอบกว๊าน

นอกจากนี้จังหวัดพะเยายังมีกิจกรรมนันทนาการทางน้ำหลากหลายสำหรับนักท่องเที่ยว อาทิเช่น การล่องเรือที่กว๊านพะเยา และการล่องแก่งแม่ป๋ายม



รูปที่ 3.2-16 ท่าเรือโบราณบ้านทุ่งกิ้ว



รูปที่ 3.2-17 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำจังหวัดพะเยา

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดพะเยาในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักแม่ใจ	พะเยา	แม่ใจ	ขาเข้า

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดพะเยา

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองพะเยาน่าอยู่ เศรษฐกิจสร้างสรรค์

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) เพิ่มขึ้น (ฐานปี 2563)
2. ร้อยละของประชากรที่อยู่ภายใต้เส้นความยากจนต่ำกว่าค่ากลางของประเทศ

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : พัฒนาเกษตรให้มีมูลค่าสูง

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: พัฒนาศักยภาพการค้า การลงทุน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : ยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างความมั่นคง

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : อนุรักษ์ ฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาเกษตรให้มีมูลค่าสูง	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาสภาพแวดล้อมสู่การเป็นเกษตรมูลค่าสูง แผนงานที่ 2 เพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรคุณภาพอย่างครบวงจร แผนงานที่ 3 บูรณาการเสริมสร้างความมั่นคงทางอาหาร แผนงานที่ 4 บริหารจัดการสินค้าเกษตรและตลาดอย่างมีประสิทธิภาพ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาแหล่งน้ำ โครงสร้างพื้นฐาน และการวิจัยเพื่อสนับสนุนภาคการผลิตทางการเกษตร 2. ส่งเสริม และพัฒนาเกษตรกร สถาบันเกษตรกร 3. ส่งเสริม และพัฒนาสินค้าการเกษตรให้มีคุณภาพมาตรฐาน 4. ส่งเสริม และพัฒนาช่องทางการตลาดสินค้าเกษตร	1. พื้นที่เกษตรปลอดภัยเพิ่มขึ้น (900 ไร่/ปี) (รวม 5 ปี = 4,500 ไร่) 2. พื้นที่เกษตรอินทรีย์เพิ่มขึ้น (100 ไร่/ปี) (รวม 5 ปี = 500 ไร่)

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (ประวัติศาสตร์/ศิลปะ/วัฒนธรรม/ ประเพณี/วิถีชีวิต/เกษตร/พำนักระยะยาว) แผนงานที่ 2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แผนงานที่ 3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (สุขภาพ/ความงาม/แพทย์แผนไทย)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาระบบบริหารจัดการการท่องเที่ยว 2. พัฒนาศักยภาพมัคคุเทศก์และบุคลากร 3. พัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้านท่องเที่ยว/ทรัพยากร 4. พัฒนาแหล่งและกิจกรรมท่องเที่ยว 5. พัฒนารัฐกิจบริการการท่องเที่ยว 6. พัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์	1. จำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวหรือร้อยละของรายได้ จากการท่องเที่ยวของจังหวัดเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5/ปี) 2. จำนวนนักท่องเที่ยวหรือร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยว ที่เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5/ปี) 3. ร้อยละของค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย/คน/วันของนักท่องเที่ยว ที่เข้ามาเที่ยวจังหวัดพะเยาเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 2/ปี)

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาศักยภาพการค้า การลงทุน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ การค้า การลงทุน แผนงานที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการ แผนงานที่ 3 ส่งเสริมและพัฒนาช่องทางการตลาด
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาเมือง โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ ระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าการลงทุน 2. พัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ให้มีทักษะที่จำเป็น สามารถขับเคลื่อนธุรกิจด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรมและ ความคิดสร้างสรรค์ในการเพิ่มมูลค่าธุรกิจ 3. ส่งเสริมความเข้มแข็งของวิสาหกิจชุมชนขนาดกลาง และขนาดย่อม (SMEs) วิสาหกิจเพื่อสังคม ให้มี ศักยภาพโดยการพัฒนาและใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม 4. ส่งเสริมและพัฒนาสินค้า Life Style / OTOP / ผลิตภัณฑ์ชุมชน / ผลิตภัณฑ์หัตถกรรม ภูมิปัญญา ท้องถิ่น และหัตถอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าและสร้าง รายได้ 5. พัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมอาหารในพื้นที่	1. ร้อยละของมูลค่าการค้าการลงทุนในจังหวัดพะเยา เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 2/ปี) 2. ร้อยละของมูลค่าการลงทุนภาคอุตสาหกรรมในจังหวัด พะเยาเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 1.5/ปี) 3. ร้อยละของมูลค่าการค้าขายแดนเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5/ปี)

6. ส่งเสริมและพัฒนาช่องทางทางการตลาด การจัดกิจกรรมส่งเสริมธุรกิจ SMEs	
7. ส่งเสริมความร่วมมือและความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเสริมสร้างการค้าการลงทุนระหว่างกัน	

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 ยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างความมั่นคง	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด แผนงานที่ 2 เสริมสร้างความมั่นคงภายในและตามแนวชายแดน แผนงานที่ 3 พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น - เด็ก / เยาวชน - ผู้มีรายได้น้อย / ผู้ด้อยโอกาส - แรงงาน (Up-skill / Re-skill) - ผู้สูงอายุ แผนงานที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. สร้างความเข้มแข็งให้สถาบันครอบครัวและชุมชน 2. พัฒนาคุณภาพชีวิตเด็กและเยาวชน 3. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เป็นเมืองแห่ง Smart City 4. เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในพื้นที่ตามแนวชายแดน 5. เพิ่มประสิทธิภาพและเตรียมความพร้อมป้องกันโรคอุบัติใหม่ 6. พัฒนาคุณภาพชีวิตแรงงานทุกช่วงวัยให้มีความรู้ มีทักษะ อาชีพ รายได้ ได้รับสวัสดิการและความปลอดภัย 7. ส่งเสริมให้ผู้มีรายได้น้อย ผู้ด้อยโอกาส ให้มีอาชีพ มีรายได้ 8. พัฒนาคุณภาพชีวิตและศักยภาพของกลุ่มผู้สูงอายุเพื่อเพิ่มโอกาสในการประกอบอาชีพให้มีความรู้ มีรายได้เพิ่มขึ้น 9. พัฒนาระบบการดูแลผู้สูงอายุและผู้พิการโดยมีส่วนร่วมของชุมชน 10. การขยายผลโครงการร้อยใจรัก	1. รายได้ครัวเรือนเฉลี่ยเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 3 / ปี) 2. จำนวนของหมู่บ้าน/ชุมชนมีผลการสำรวจสถานะปัญหายาเสพติดในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน เป็นหมู่บ้าน/ชุมชนที่ไม่มีปัญหายาเสพติดไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของหมู่บ้าน/ชุมชนทั้งหมดในจังหวัดพะเยา 3. จำนวนของอำเภอที่ผ่านเกณฑ์การประเมินพัฒนาคุณภาพชีวิตที่มีคุณภาพ (อย่างน้อย 2 อำเภอ/ปี) 4. จำนวนของเด็กและเยาวชนได้รับการศึกษาต่อในระดับอาชีวะเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 10 / ปี) 5. อัตราการมีงานทำ/รายได้เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5/ปี) 6. จำนวน/ระบบ /เทคโนโลยีที่สนับสนุน Smart city (อย่างน้อย 1 ระบบ/ปี)

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 อนุรักษ์ ป่าไม้และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 2 การป้องกันและแก้ไขปัญหาไฟป่าและหมอก ควัน แผนงานที่ 3 การป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษด้าน สิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 4 การส่งเสริมด้านการพัฒนา สงวนอนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ แผนงานที่ 5 ส่งเสริม พัฒนาและการใช้พลังงานทดแทน แผนงานที่ 6 ส่งเสริมให้คนอยู่ร่วมกับป่าและสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืน เพื่อลดการบุกรุกทำลาย ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 7 ส่งเสริมการบริหารจัดการกับการ เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยธรรมชาติ และการดำเนินงานภายใต้ BCG Model
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริมการอนุรักษ์ ป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่ง แวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ 2. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการป้องกัน และแก้ไขปัญหาไฟป่าและหมอกควัน 3. สร้างและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของเครือข่ายการ อนุรักษ์ ป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและการ ใช้ประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวภาพ 4. ส่งเสริมการสร้างฝายต้นน้ำลำธาร 5. ส่งเสริมการปลูกต้นไม้ในพื้นที่ป่าและพื้นที่ต่าง ๆ 6. แก้ไขปัญหาคุณภาพน้ำในพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ต้นน้ำ 7. ส่งเสริมการบริหารจัดการขยะ 8. การให้ความรู้และสร้างความตระหนักแก่กลุ่มเยาวชน/ นักเรียน นักศึกษา ชุมชน ฯลฯ 9. ส่งเสริมการใช้น้ำบาดาลเพื่อการอุปโภคบริโภคและ การเกษตร 10. ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนในการบริหารจัดการ ทรัพยากรน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคและการเกษตร 11. ส่งเสริมและแก้ไขปัญหาคุณภาพน้ำในการอุปโภค บริโภค และการใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ	1. จำนวนชุมชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา สงวน อนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น (จำนวน 20 ชุมชน/ปี (พ.ศ. 66 - 70 (5 ปี) = 100 ชุมชน)) 2. จำนวนพื้นที่ป่า (ปลูกป่า/ที่ได้รับการฟื้นฟูและพัฒนา เพิ่มขึ้น (1,000 ไร่/ปี) 3. จำนวนพื้นที่ที่ได้รับการบ่งชี้ความรู้เรื่องเทคโนโลยี พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น (10แห่ง/ปี)

12. การส่งเสริมเมืองสิ่งแวดล้อมยั่งยืน	
13. การส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมศิลปกรรม สิ่งแวดล้อมธรรมชาติ	
14. การส่งเสริมการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์สิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ	

4.4 เป้าประสงค์

1. จังหวัดพะเยามีพื้นที่เกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์เพิ่มขึ้น
2. เกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น (พืช สัตว์ ประมง)
3. มูลค่าสินค้าเกษตรและสินค้าเกษตรแปรรูปเพิ่มขึ้น
4. เกษตรกรมีช่องทางการตลาดสินค้าเกษตรที่หลากหลาย
5. จังหวัดพะเยาเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน
6. จังหวัดพะเยามีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
7. จังหวัดพะเยามีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
8. รายได้จากการท่องเที่ยวกระจายสู่ชุมชน
9. เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน การสร้างงาน สร้างรายได้ ให้แก่ ท้องถิ่น ชุมชน ผู้ประกอบการ
วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ผู้ประกอบการยุคใหม่ในจังหวัดพะเยา
10. เพื่อเพิ่มมูลค่าการจำหน่ายสินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) ของจังหวัดพะเยา
11. เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในจังหวัดพะเยา
12. เพื่อเพิ่มมูลค่าการลงทุนในจังหวัดพะเยา
13. เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : พัฒนาเกษตรให้มีมูลค่าสูง		
1.1	โครงการยกระดับคุณภาพสินค้าเกษตรจากฟาร์มสู่ผู้บริโภค	2,687,200.00
1.2	โครงการส่งเสริมกระบวนการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรให้มีมูลค่าสูง	5,058,400.00
1.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่โครงการอันเนื่องมาจาก พระราชดำริสู่ความมั่นคงด้านอาหารของจังหวัดพะเยา	1,076,000.00
1.4	โครงการส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่าด้วย เทคโนโลยีและนวัตกรรม	1,257,800.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
1.5	โครงการซ่อมสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ถนนสาย แยกทล.1353 - อ่างเก็บน้ำแม่ปืม ตำบลบ้านเหล่า ตำบลแม่ใจ อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา	20,000,000.00
1.6	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งลำน้ำลาว หมู่ที่ 1 ตำบลสบง อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา	5,047,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์		
2.1	โครงการพัฒนาอุทยานบุษราคัม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดพะเยา	20,315,000.00
2.2	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ภายใต้กรอบการท่องเที่ยวโดยชุมชน	2,914,200.00
2.3	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 2 แผ่นดิน ไทย-ลาว	2,600,000.00
2.4	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	3,000,000.00
2.5	โครงการ Phayao Northern Music Festival 1st 2024	2,000,000.00
2.6	โครงการ Kwan Phayao Sport Fishing Festival 1st 2024	3,000,000.00
2.7	โครงการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้านท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ การก่อสร้างห้องน้ำบริเวณแหล่งท่องเที่ยวอ่างเก็บน้ำแม่ปืม ในอุทยานแห่งชาติแม่ปืม จำนวน 1 หลัง	361,000.00
2.8	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศป่านันทนาการบ่อสิบสอง	25,539,500.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาศักยภาพการค้า การลงทุน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม		
3.1	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ เพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันด้านการค้าชายแดนจังหวัดพะเยา	2,407,000.00
3.2	โครงการส่งเสริมศักยภาพกลุ่มเกษตรกร ผู้ผลิตผู้ประกอบการและขยายช่องทางการตลาดสร้างการรับรู้ผลิตภัณฑ์ของดีจังหวัดพะเยา	2,770,000.00
3.3	โครงการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ผ้าและสิ่งทอจังหวัดพะเยา	2,500,000.00
3.4	โครงการพัฒนาระบบช่วยส่งเสริมการขายและวิเคราะห์การตลาดดิจิทัล	1,200,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
3.5	โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าการลงทุน จังหวัดพะเยา	10,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : ยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างความมั่นคง		
4.1	โครงการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด	2,644,700.00
4.2	โครงการขับเคลื่อนการดำเนินงานรณรงค์ป้องกันและแก้ไข ปัญหายาเสพติด (TO BE NUMBER ONE) จังหวัดพะเยา	5,939,900.00
4.3	โครงการพะเยาเมืองแห่งคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับครัวเรือน เปราะบาง และผู้สูงอายุ	1,684,700.00
4.4	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพประชาชนทุกช่วงวัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน	3,776,600.00
4.5	โครงการส่งเสริมต่อยอดผ้าปักชาวเขาร่วมสมัย จังหวัดพะเยา	1,400,000.00
4.6	โครงการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันในการจัดการความเสี่ยงจากสา ธารณภัยแก่ประชาชนในพื้นที่จังหวัดพะเยา	692,000.00
4.7	โครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนและสังคมวิถีคนพะเยา	5,033,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : อนุรักษ์ ปันฟูและพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน		
5.1	โครงการการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ไข ปัญหาไฟป่าและหมอกควันแบบบูรณาการ	49,446,000.00
5.2	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการใช้เทคโนโลยี พลังงานทดแทนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจฐานราก	791,000.00
5.3	โครงการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม โครงการสถานีวิจัยพัฒนาการเกษตรพื้นที่สูงตาม พระราชดำริ บ้านสันติสุข-ขุนกำลัง ตำบลควน อำเภอบง จังหวัดพะเยา	490,000.00
5.4	โครงการส่งเสริมการดำเนินงานตามโครงการอนุรักษ์ พันธุกรรมพืชอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ (อพ.สธ.) ของ จังหวัดพะเยา	750,000.00
5.5	โครงการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาพื้นที่ป่าไม้ตามพระราชดำริบ้าน ปางพริก ตำบลผาช้างน้อย อำเภอบง จังหวัดพะเยา	170,000.00
5.6	โครงการส่งเสริมการสร้างฝายต้นน้ำลำธารอย่างยั่งยืน	9,972,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 ศักยภาพด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งของจังหวัดพะเยาอยู่บริเวณส่วนกลางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (เชียงราย แพร่ น่าน พะเยา) ที่สามารถเชื่อมต่อทั้งด้านเส้นทางและบูรณาการยุทธศาสตร์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงตามกรอบความร่วมมือ ACGMS BIMSTEC ACMECS และสนับสนุนกิจกรรมที่เอื้อประโยชน์ในการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในภาพรวมของจังหวัด
- S2 มีกว๊านพะเยา ซึ่งเป็นแหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่มีพื้นที่เป็นอันดับหนึ่งของภาคเหนือตอนบนและเป็นอันดับสี่ของประเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อวิถีชีวิต วัฒนธรรมท้องถิ่นและส่งผลให้เกิดการพัฒนาด้านการประมง การเกษตรกรรม การท่องเที่ยวของจังหวัด นอกจากนี้ยังมีหนองเล็งทรายแม่น้ำอิงและแม่น้ำยม ที่ไหลผ่านอำเภอต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดพะเยา ซึ่งเอื้อต่อการเกษตร
- S3 มีลักษณะทางภูมิศาสตร์และพื้นที่เหมาะสมต่อการผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ และสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งการผลิตด้านพืช ปศุสัตว์ ประมง และมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการผลิตปศุสัตว์คุณภาพของภาคเหนือตอนบน
- S4 มีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญคือ ข้าว ลิ้นจี่ และลำไย ที่มีศักยภาพสามารถสร้างรายได้ให้แก่จังหวัด
- S5 เป็นเมืองประวัติศาสตร์ที่มีวิวัฒนาการอย่างยาวนานและต่อเนื่อง โดยมีแหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ อันได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้าตนหลวง วัดลีโบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ
- S6 มีความโดดเด่นของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง ซึ่งเป็นต้นทุนในการส่งเสริม อนุรักษ์ วัฒนธรรมประเพณีและโครงข่ายกิจกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัด
- S7 มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่น เช่น กว๊านพะเยา หนองเล็งทราย น้ำตกน้ำอุนภูซาง ภูลังกาภูอานม้าผาเทวดา ภูนาง ฯลฯ และมีสัตว์ป่าที่สำคัญคือ นกยูงเขียว รวมทั้งเป็นต้นกำเนิดลำน้ำยมอิง และแม่น้ำลาวสามารถพัฒนาฟื้นฟูและบริหารจัดการให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และเชิงอนุรักษ์และมีหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงระดับประเทศซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการเรียนรู้
- S8 มีเทศกาล ประเพณี วัฒนธรรมที่สนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เช่น ประเพณีเวียนเทียนไหว้พระทางน้ำกลางกว๊านพะเยาที่มีแห่งเดียวในโลก ประเพณีแปดเป็ง ตักบาตรสองแผ่นดินสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว การสร้างภาพลักษณ์ที่โดดเด่นของจังหวัดพะเยา ทำให้เกิดการสร้างงาน อาชีพ และรายได้แก่คนในพื้นที่
- S9 มีจุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก อำเภอภูซาง ติดกับ เมืองคอบ แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สามารถใช้เป็นช่องทางในการส่งเสริม ด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

- S10 กระบวนการมีส่วนร่วมของเครือข่ายภาคประชาสังคม อปท. ภาคเอกชน และภาครัฐ มีความเข้มแข็ง สามารถเชื่อมโยงและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายของแผนทั้งของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม
- S11 เป็นจังหวัดที่มีความสงบ ร่มเย็น ประชาชนอยู่กันด้วยความผาสุก ไม่มีปัญหาอาชญากรรมที่รุนแรง
- S12 มีมหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษา ระดับอุดมศึกษาที่มีศักยภาพในการจัดการศึกษาพัฒนาบุคลากร และการดูแลสุขภาพ รวมถึงการสนับสนุน องค์ความรู้ในการพัฒนาจังหวัดพะเยา
- S13 มีแหล่งธรรมชาติที่สมบูรณ์ โดยเป็นแหล่งที่ตั้งของอุทยานแห่งชาติ จำนวน 4 อุทยานแห่งชาติ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติดอยหลวง อุทยานแห่งชาติแม่ปืม อุทยานแห่งชาติดอยภูนาง และอุทยานแห่งชาติภูซาง วนอุทยาน จำนวน 2 วนอุทยาน ได้แก่ วนอุทยานร่องคำหลวงและวนอุทยานน้ำตกน้ำมัน
- S14 มีแผนพัฒนาภาคประชาชนและภาคประชาสังคมจังหวัดพะเยา ปี พ.ศ. 2566 - 2570 ซึ่งเกิดจากภาครัฐ ภาคธุรกิจ องค์กรพัฒนาเอกชน นักวิชาการ และตัวแทนผู้นำชุมชนจากเครือข่ายต่าง ๆ ในพื้นที่ การปรึกษาหารือการพัฒนาจังหวัด สู่กลไกสภาองค์กรชุมชนตำบลนำไปขับเคลื่อนในพื้นที่ของตนเองในจังหวัดพะเยา
- S15 มีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาจังหวัดด้วยการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมระหว่างจังหวัด กับมหาวิทยาลัย ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาจังหวัดพะเยาในหลายมิติ
- S16 มีแผนส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลจังหวัดพะเยา ซึ่งช่วยพัฒนาและส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัลให้เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ในทุกพื้นที่ของจังหวัดพะเยา

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 สัดส่วนของพื้นที่เกษตรที่อยู่ในพื้นที่ชลประทานยังมีสัดส่วนน้อย อาจส่งผลโดยตรงให้กับผลผลิตทางการเกษตร หรือคุณภาพของผลผลิตทางการเกษตร และการบริหารจัดการน้ำยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ และการบริหารจัดการน้ำ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ทำให้เป็นข้อจำกัดต่อการผลิต ด้านการเกษตร
- W2 รายได้ประชากรเฉลี่ยต่อบุคคล ในปี พ.ศ. 2563 มีรายได้ 95,197 บาท อยู่ในลำดับที่ 10 ของภาคเหนือและอันดับที่ 49 ของประเทศ ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ว่ารายได้ของประชากรต่ำ
- W3 จังหวัดพะเยามีแนวโน้มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยใน ปี พ.ศ. 2564 มีอัตราประชากรผู้สูงอายุอายุ 60 ปีขึ้นไป 100,438 คน คิดเป็นร้อยละ 22.51 ของประชากรทั้งหมด ซึ่งมีผลต่อการให้การดูแลผู้สูงอายุทั้งด้าน ร่างกายและจิตใจ รวมถึงผู้สูงอายุติดบ้านติดเตียง และมีภาวะพึ่งพา ต้องการดูแลอย่างต่อเนื่อง

- W4 การขาดแคลนแรงงานระดับล่าง โดยเฉพาะแรงงานภาคเกษตร ส่งผลให้ต้องนำเข้าแรงงานต่างด้าว
- W5 ทรัพยากรป่าไม้และแหล่งต้นน้ำถูกบุกรุกทำลายเพื่อขยายพื้นที่ทำการเกษตรของประชาชน ทำให้มีผลกระทบต่อระบบการจัดการน้ำในพื้นที่
- W6 เกษตรกรขาดความรู้ด้านการผลิต การตลาด และนวัตกรรม ด้านการเกษตร เพื่อนำไปสู่การทำเกษตรที่ทันสมัย การแปรรูปที่นำไปสู่ SME รวมถึงการเป็นเกษตรพันธสัญญาทำให้เกิดภาวะหนี้สินของภาคประชาชน
- W7 ไม่มีการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายการจราจร ซึ่งส่งผลให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรต่ำรวมถึงการเข้าใจในเรื่องการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม
- W8 การรวมกลุ่มขององค์กรของเกษตรกร กลุ่มผู้ผลิตรายย่อย ยังไม่เข้มแข็งพอที่จะขยายตัวไปสู่ภาคธุรกิจ
- W9 ไม่มีการลงทุนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมากในอนาคต โดยเฉพาะในอำเภอรอบนอกสถานที่พักมีศักยภาพในการรับนักท่องเที่ยวน้อย ชุมชนยังไม่สามารถบริหารจัดการการท่องเที่ยวได้เอง
- W10 ศักยภาพการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวยังไม่สามารถทำได้เต็มที่ มีปัญหาสภาพแวดล้อม เช่น ขยะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น สภาพแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม
- W11 เขตพื้นที่จังหวัดติดกับแนวชายแดนประเทศเพื่อนบ้านส่งผลต่อปัญหาเสถียรและความมั่นคงภายใน
- W12 เกษตรกรส่วนใหญ่ยังไม่ปรับเปลี่ยนทัศนคติ พฤติกรรม ไม่ตระหนักถึงผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งไม่ปรับตัวตามสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งกระบวนการผลิต การจัดการผลผลิต หลังการเก็บเกี่ยว การแปรรูป การตลาด
- W13 ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตร และแรงงานส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ จึงไม่สามารถนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ในกระบวนการผลิตทางการเกษตรได้
- W14 ขาดการวางแผนด้านการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ และไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวมาใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- W15 ระบบการผลิตตามมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหาร (GAP / FSC / GMP / ออ. / HACCP ฯลฯ) มีน้อย และไม่ครอบคลุมตลอดกระบวนการ ทำให้เกษตรกรขาดโอกาสในการจำหน่ายผลผลิตมูลค่าสูงทั้งในและต่างประเทศ
- W16 ขาดการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่
- W17 ผลผลิตทางการเกษตรบางชนิดยังไม่ได้คุณภาพหรือการรับรองมาตรฐานเกษตรอินทรีย์หรือเกษตรปลอดภัย

โอกาส (Opportunity)

- 1 รัฐบาลมีนโยบายเอื้อต่อการพัฒนาและแก้ไขปัญหาของจังหวัดในภาพรวม เช่น นโยบายด้านการเกษตรปลอดภัย นโยบายด้านการท่องเที่ยว การร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- 2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS, AC, BIMSTEC, ACMECS, CLMVT และโครงการ One Belt One Road ของจีนเป็นโอกาสของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการบริการและระบบ Logistic ของภูมิภาคในภาคเหนือตอนบน เพื่อขนถ่าย ขยายกิจกรรมการค้า และการลงทุน การท่องเที่ยว นโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC)
- 3 โครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มโอกาสด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับการขยายแดนประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- 4 มีโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริที่สนับสนุนให้จังหวัดเป็นแหล่งศึกษาและพัฒนาประชาชนในด้านต่าง ๆ
- 5 ทิศทางการบริโภคของโลก มุ่งเน้นในเรื่องอาหารปลอดภัย สุขภาพ ส่งผลให้จังหวัดพะเยา ซึ่งเป็นแหล่งผลิตทางการเกษตรที่มีศักยภาพ มุ่งเน้นเกษตรปลอดภัย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้ประชาชนในจังหวัด
- 6 กระแสการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ภายใต้วิถีชีวิตแบบ New Normal ทำให้นักท่องเที่ยวมองหาสถานที่พักผ่อนที่ผู้คนไม่พลุกพล่าน จังหวัดพะเยาซึ่งเป็นเมืองสงบ ร่มเย็นและมีธรรมชาติที่สวยงาม และมีศิลปวัฒนธรรม จึงมีโอกาเป็นเป้าหมายใหม่ของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศ
- 7 กระแสการบริโภคสินค้าเกษตรปลอดภัยแบบครบวงจร ส่งผลให้เกิดการลงทุนการวิจัยและพัฒนาเพื่อสนับสนุนการผลิตสินค้าเกษตรไปสู่มาตรฐานสากล
- 8 พ.ร.บ.สภาองค์กรชุมชนทำให้เกิดสภาพองค์กรชุมชนตำบลเป็นพื้นที่กลางให้กลุ่มและเครือข่ายสร้างความร่วมมือในการจัดการปัญหาและต่อเติมทุนทางสังคมในจังหวัด
- 9 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ส่งผลต่อการเพิ่มโอกาสด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน
- 10 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา จังหวัดพะเยา เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจการพัฒนาท่าอากาศยานพะเยา โดยศึกษาความเหมาะสมในด้านเศรษฐกิจวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งส่งผลต่อการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

อุปสรรค (Threat)

- T1 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต เศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน
- T2 มีความเสี่ยงในปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น อุทกภัย วาตภัย ภัยแล้ง ภัยหนาว ภัยจากโรคพืชดินถล่ม หมอกควัน ไฟป่า มีแนวโน้มของความถี่และความรุนแรงเพิ่มขึ้น แต่มีงบประมาณในการเตรียมความพร้อมและการป้องกันสาธารณภัย ไม่เพียงพอ
- T3 ระเบียบ กฎหมาย บางส่วนไม่เอื้อต่อการพัฒนา มีขั้นตอนการดำเนินการที่ทำให้การปฏิบัติงานล่าช้า
- T4 ปัญหาการเผาป่าในเขตประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้ปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่จังหวัดพะเยาเพิ่มมากขึ้น
- T5 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม ฤดูกาล การแพร่ระบาดของโรค และแมลงศัตรูพืชที่ผิดธรรมชาติ ซึ่งส่งผลต่อการผลิตภาคเกษตร และการดำรงชีวิตของประชาชน
- T6 ปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติด

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการนัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการสัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 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 รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เป็นต้น

- 2) ผู้บริหาร ผู้แทนภาคเอกชน เช่น สมาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สมาอุตสาหกรรม
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. สมาอุตสาหกรรม	12. สมาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
13. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว	14. หอการค้าจังหวัด
15. YEC จังหวัด	16. นายด่านศุลกากร
หน่วยงานภาคเอกชน กลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ	
1. ด้านเกษตรกรรม	2. ด้านอุตสาหกรรม
3. ด้านขนส่งและโลจิสติกส์	4. ด้านการท่องเที่ยว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบภาพรวมโครงการ ขอบเขตการศึกษา กรอบแนวคิดการพัฒนา
ของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษา
ของโครงการ และแนวคิดทิศทางการพัฒนาโครงการ ในพื้นที่ต่าง ๆ
- 3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์
ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและแนวคิด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่าง
เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป
- 4) สามารถสรุปข้อมูลประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณ
และช่วงเวลาที่ผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการสรุป
ข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับกลุ่มเป้าหมาย
ในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด

- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ 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 เพื่อกำหนดฉลากทัศน์ที่ 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 โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโซติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th