

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จังหวัดพิจิตร



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา: จังหวัดพิจิตร

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

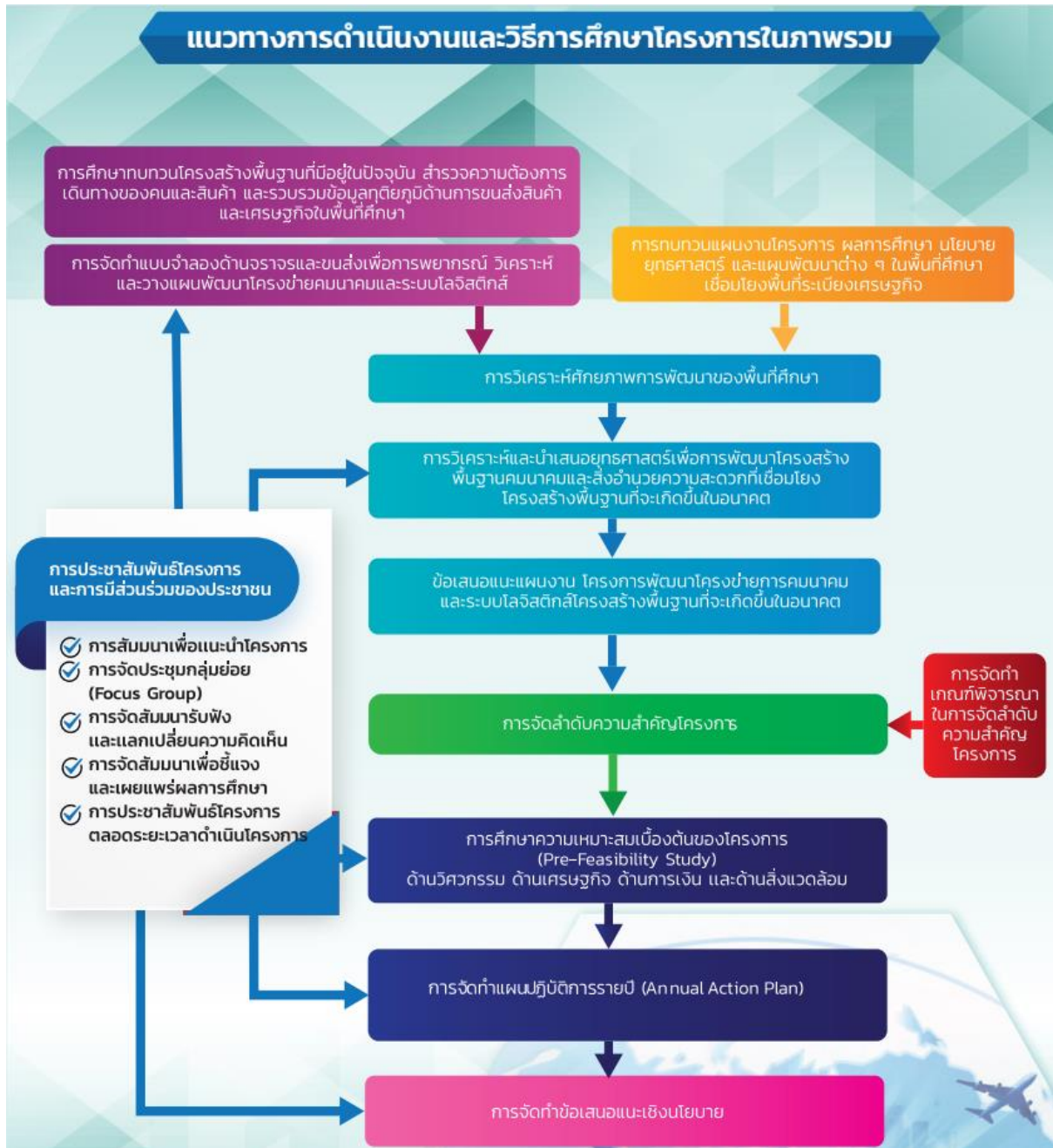
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว 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 ซึ่งจะช่วยทำให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดพิจิตร

2.1 ข้อมูลทั่วไป



พิจิตร เดิมสะกดว่า พิจิตร มีความหมายว่า "(เมือง) งาม" พิจิตรเป็นเมืองเก่าแก่ในสมัยสุโขทัย ซึ่งมีสถานะเป็นหัวเมืองเอกของกรุงสุโขทัย ต่อมาในสมัยอยุธยา รัชสมัยของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถได้เปลี่ยนชื่อเป็น "เมืองโอชะบุรี" ซึ่งแปลว่า "เมืองในท้องน้ำ" ตามตำนานกล่าวว่า พระยาโคตรบองเป็นผู้สร้างเมืองพิจิตร แต่จะสร้างในสมัยใดไม่ปรากฏ นอกจากนี้ เมืองพิจิตรยังเป็นที่ประสูติของพระมหากษัตริย์แห่งกรุงศรีอยุธยาพระองค์หนึ่งคือ สมเด็จพระสรรเพชญ์ที่ 8 (พระเจ้าเสือ)

ในสมัยอยุธยา พิจิตรเป็นหัวเมืองชั้นตรี มีตำแหน่งเจ้าเมืองปรากฏตามพระไอยการตำแหน่งนาพลเรือนนาทหารหัวเมืองว่า ออกญาเทพาธิบติศรีธรรมรงค์ฤไชยอภัยพิริยภพหะ ศักดินา 5,000 ไร่ ซึ่งถือว่าเป็นขุนนางบรรดาศักดิ์ระดับสูง ในสมัยกรุงศรีอยุธยามีหัวเมืองชั้นตรีเพียง 7 เมืองเท่านั้น คือ เมืองพิชัย เมืองพิจิตร เมืองนครสวรรค์ เมืองพัทลุง เมืองชุมพร เมืองจันทบูร และเมืองไชยา จึงนับว่าในสมัยโบราณ พิจิตรเป็นเมืองที่

ค่อนข้างจะมีความสำคัญสูง จนตำแหน่งเจ้าเมืองมีการตราไว้ในพระไอยการฯ ซึ่งสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถได้ทรงตราไว้

ในสมัยรัตนโกสินทร์ เมืองพิจิตรเป็นเพียงเมืองขนาดเล็ก แต่ก็ยังมีเจ้าเมืองปกครองดังเช่นเมืองอื่น ๆ เมื่อถึงสมัยรัชกาลที่ 5 โปรดให้ย้ายเมืองพิจิตรมาตั้งที่บ้านคลองเรียง ซึ่งเป็นคลองขุดใหม่ลัดแม่น้ำน่านที่ต้นเขิน คลองเรียงจึงกลายเป็นแม่น้ำน่านไป ส่วนบริเวณเมืองพิจิตรเก่ายังปรากฏโบราณสถานอยู่หลายแห่งซึ่งมีอายุตั้งแต่สมัยสุโขทัยถึงสมัยอยุธยา

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดพิจิตรอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ไปทางทิศเหนือประมาณ 350 กิโลเมตร มีเนื้อที่ 4,531.013 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 2,831,883 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดพิษณุโลก
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดเพชรบูรณ์
- ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดนครสวรรค์
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดกำแพงเพชร

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

มีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่มตอนกลางและค่อยสูงขึ้นทางทิศตะวันออกและตะวันตกมีแม่น้ำยมและแม่น้ำน่านไหลผ่านจากเหนือจรดใต้ มีบึงสีไฟ และบึง หนอง คลอง อีกจำนวนมาก สภาพภูมิอากาศโดยทั่วไปอุณหภูมิเฉลี่ย 30.2 องศาเซลเซียส ต่ำสุดโดยประมาณ 14.4 องศาเซลเซียส สูงสุดโดยเฉลี่ยประมาณ 33.2 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยตลอดปี 911.3 มิลลิเมตร สูงสุด 1,113.9 มิลลิเมตร การประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางการเกษตรเป็นภาคการผลิตหลัก รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรม การค้าส่ง การค้าปลีก และการบริการ ผลผลิตสำคัญได้แก่ ข้าวโพด ถั่วเขียว และการประมง

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะอากาศของจังหวัดพิจิตร ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของมรสุมที่พัดประจำฤดูกาล 2 ชนิด คือ มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะพัดพามวลอากาศเย็นและแห้งจากประเทศจีนปกคลุมประเทศไทยในช่วงฤดูหนาว ทำให้จังหวัดพิจิตรมีอากาศหนาวเย็นและแห้งทั่วไป และมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งพัดพามวลอากาศชื้นจากทะเลและมหาสมุทรปกคลุมประเทศไทยในช่วงฤดูฝน ทำให้จังหวัดพิจิตรมีฝนตกทั่วไป ฤดูกาลของจังหวัดพิจิตร พิจารณาตามลักษณะลมฟ้าอากาศของประเทศไทย แบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู ดังนี้

ฤดูร้อน เริ่มประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงกลางเดือนพฤษภาคมมีอากาศร้อนอบอ้าวทั่วไป โดยเฉพาะในเดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีอากาศร้อนอบอ้าวมากที่สุดในรอบปี

ฤดูฝน เริ่มประมาณกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นระยะที่มรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดปกคลุมประเทศไทย อากาศจะเริ่มชุ่มชื้นและมีฝนตกชุกตั้งแต่ประมาณกลางเดือนพฤษภาคมเป็นต้นไป เดือนที่มีฝนตกมากที่สุดคือเดือนสิงหาคม

ฤดูหนาวเริ่มประมาณกลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งเป็นช่วงที่มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดปกคลุมประเทศไทย อากาศโดยทั่วไปจะหนาวเย็นและแห้ง เดือนที่มีอากาศหนาวที่สุดคือเดือนธันวาคมและมกราคม

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครองแบ่งออกเป็น 12 อำเภอ 89 ตำบล 888 หมู่บ้าน การปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดพิจิตรมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรวม 102 แห่ง ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง, เทศบาลเมือง 3 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองตะพานหิน เทศบาลเมืองบางมูลนาก และเทศบาลเมืองพิจิตร, เทศบาลตำบล 25 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 75 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพิจิตรมีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 521,907 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลง

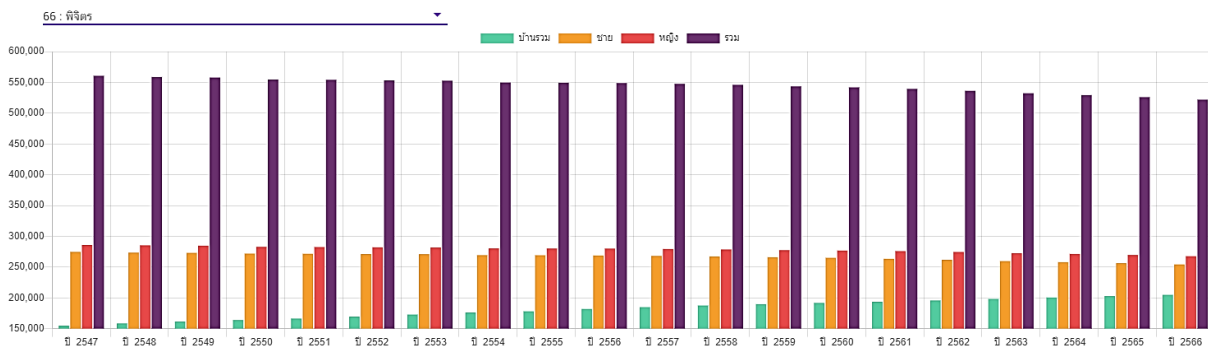
ของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.541 ต่อปี แสดงดัง
ตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 254,271 คน และเป็นประชากรหญิง 267,636 คน สถิติจำนวน
ประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดพิจิตร 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)
0.548	0.546	0.543	0.542	0.539	0.536	0.532	0.529	0.526	0.522	-0.541%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดพิจิตร

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพิจิตรมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 204,897 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.898 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวน ครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดพิจิตร 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)
185	188	190	192	194	196	198	201	203	205	1.141%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพิจิตรมีขนาดครัวเรือน 2.55 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.822 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดพิจิตร 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)
2.96	2.91	2.86	2.83	2.79	2.74	2.69	2.64	2.59	2.55	-1.655%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดพิจิตร มีผลผลิตมวลรวมภายในรวมจังหวัด 47,643 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.018 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

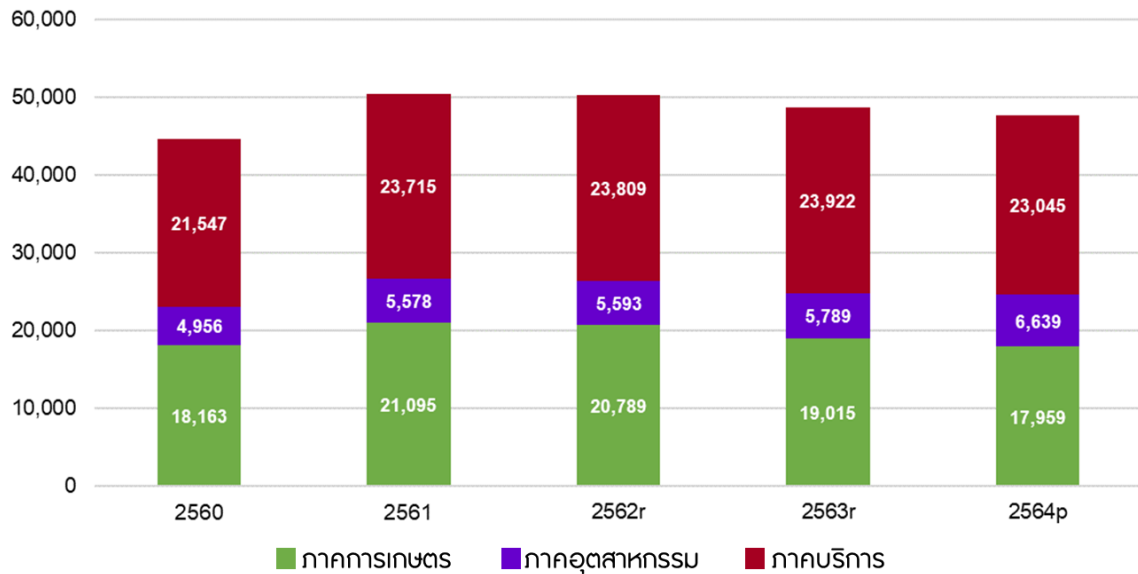
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดพิจิตร ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
44,666	50,389	50,192	48,726	47,643	0.018

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

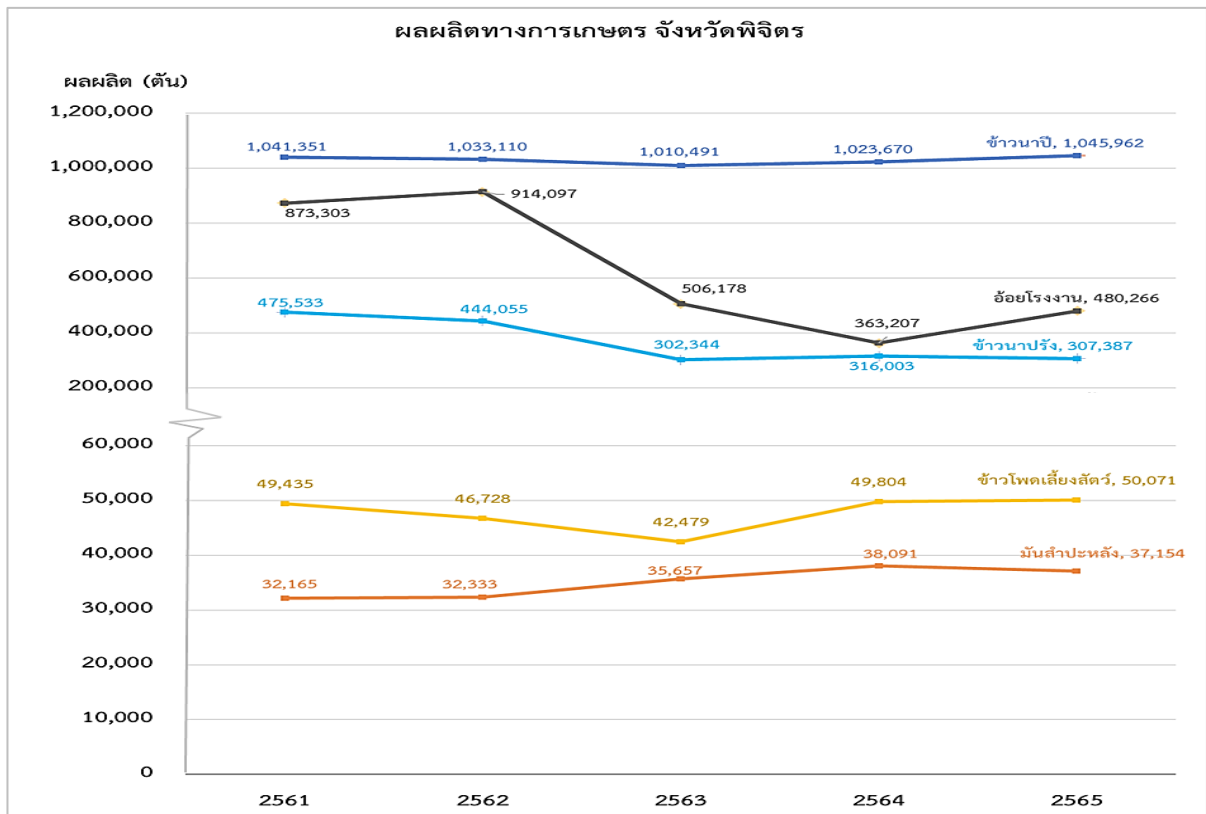


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

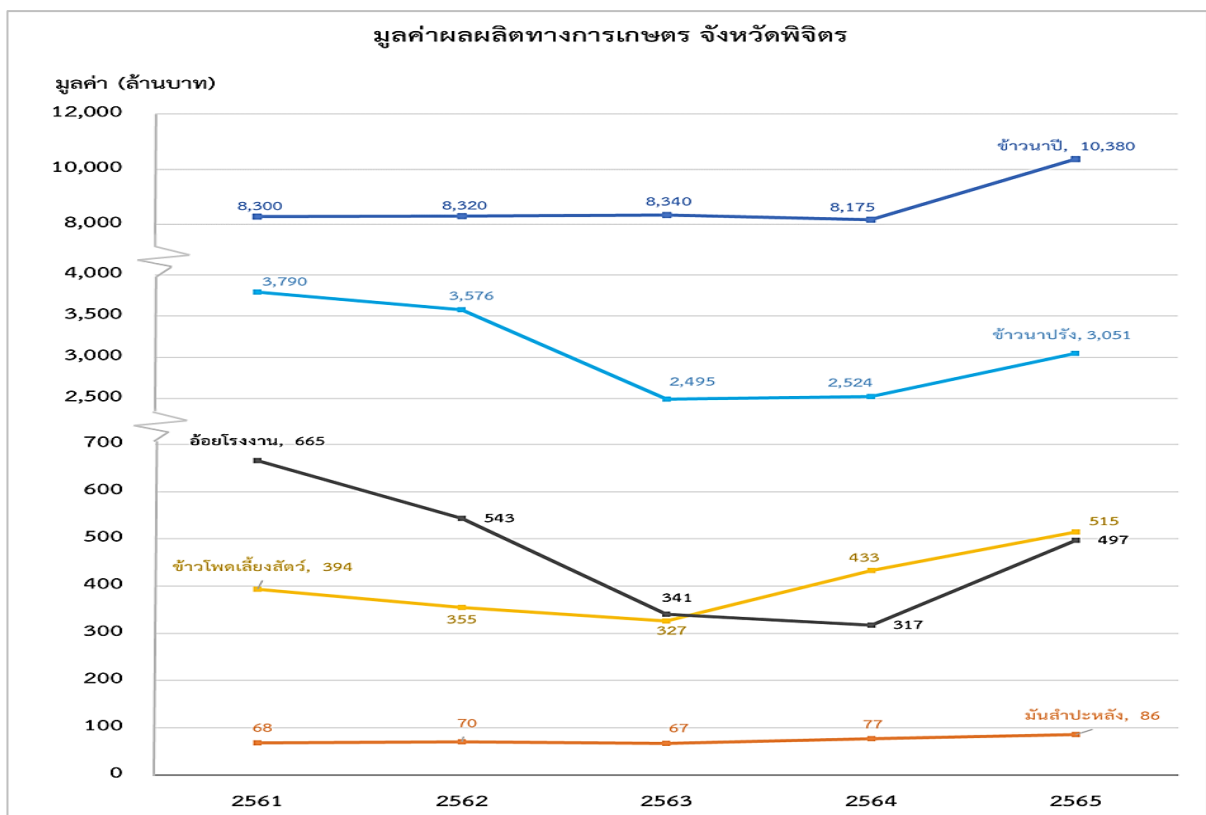
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดพิจิตร แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดพิจิตร มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ มีแม่น้ำยม แม่น้ำน่าน และแม่น้ำพิจิตร เป็นแม่น้ำสายสำคัญของจังหวัด มีพื้นที่ทางการเกษตร 2.23 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 78.61 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง อ้อยมันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ส้มโอ มะม่วง มะยงชิด และเมล่อน โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดพิจิตรสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ ข้าวนาปี อ้อยโรงงาน ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดพิจิตร พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอื่น ๆ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย และอุตสาหกรรมอโลหะ แสดงตารางที่ 2.3-2 และจังหวัดพิจิตรยังมีนิคมอุตสาหกรรม 1 นิคม คือ นิคมพิจิตร แสดงดังตารางที่ 2.3-3

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	8,420.74	296	30
2	อุตสาหกรรมเกษตร	4,299.38	1,146	99
3	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	1,215.60	169	1
4	อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย	458.71	2,111	3
5	อุตสาหกรรมอโลหะ	445.56	567	62

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

ตารางที่ 2.3-3 รายละเอียดนิคมอุตสาหกรรมพิจิตร

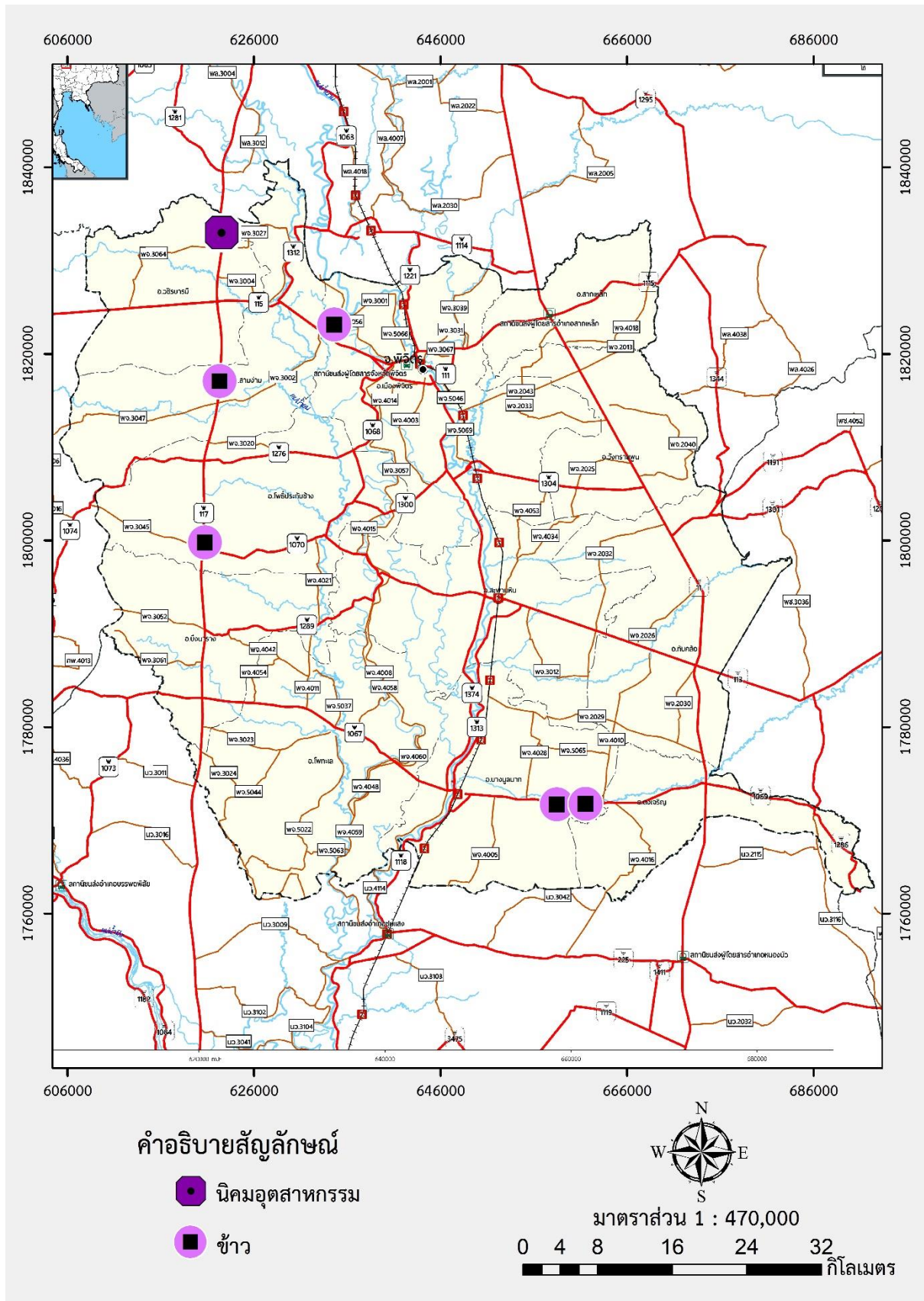
นิคมอุตสาหกรรม	รายละเอียด
นิคมอุตสาหกรรมพิจิตร	ที่ตั้ง : เลขที่ 79 หมู่ 1 ถนน พิษณุโลก-นครสวรรค์ กิโลเมตร 97-99 ต.หนองหลุม อ.วชิรบำรุง จ.พิจิตร พื้นที่โครงการ : 2,088 ไร่ อุตสาหกรรมเป้าหมาย - อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน - อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป - อุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ที่มา : การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดพิจิตร นิคมอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	411,387	89,983
ข้าวโพด	23,293	5,861
อ้อย	216,863	-
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	28,886	585



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดพิจิตรและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

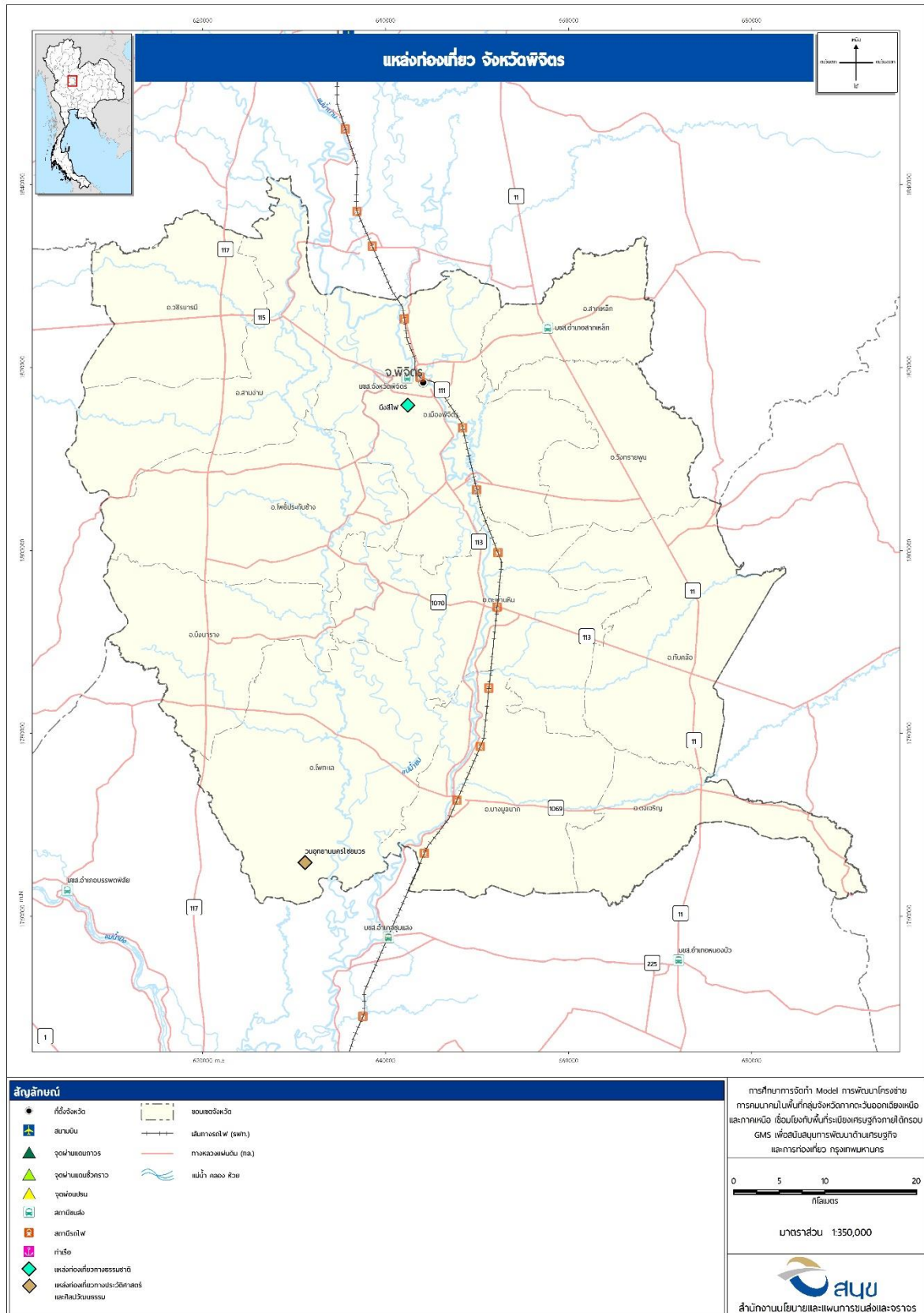
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดพิจิตรมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมลุ่มน้ำที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์ จังหวัดพิจิตรจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 5 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยววัฒนธรรมและวิถีชีวิต ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน โดยมีบทบาททางการท่องเที่ยวเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมวิถีชีวิตลุ่มน้ำ

ในบทบาทการท่องเที่ยว จังหวัดพิจิตรเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรองและพื้นที่ท่องเที่ยวเสริม/พื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดพิจิตรซึ่งเป็นเมืองรองที่มีแนวโน้มเติบโตโดยมีเมืองศูนย์กลางบริการ การท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลเมืองพิจิตร ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต เพื่อสร้างเสริมศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ ได้แก่

- ชุมชนเก่าและเมืองโบราณ ในจังหวัดพิจิตรเชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดนครสวรรค์ และมรดกวัฒนธรรมลุ่มน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างในพื้นที่อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร (แม่น้ำน่าน)
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง ในจังหวัดพิจิตร
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในจังหวัดพิจิตร ได้แก่ อำเภอบึงนาราง



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 470,534 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 273,017 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 197,517 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.95 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,061.63 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,168.05 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 774.73 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 774.98 ล้านบาท จำนวนห้อง 1,943 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 30.54 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 249,708 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 41.43

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดพิจิตร ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	893,231	889,499	470,534	-0.42%	-47.10%
ชาวไทย	887,476	883,701	469,525	-0.43%	-46.87%
ชาวต่างประเทศ	5,755	5,798	1,009	0.75%	-82.60%
จำนวนนักท่องเที่ยว	493,691	486,845	273,017	-1.39%	-43.92%
ชาวไทย	491,859	485,032	272,824	-1.39%	-43.75%
ชาวต่างประเทศ	1,832	1,813	193	-1.04%	-89.35%
จำนวนนักท่องเที่ยว	399,540	402,654	197,517	0.78%	-50.95%
ชาวไทย	395,617	398,669	196,701	0.77%	-50.66%
ชาวต่างประเทศ	3,923	3,985	816	1.58%	-79.52%
ระยะเวลาพำนักระหว่าง (วัน)	2.09	2.05	1.95	-1.91%	-4.88%
ชาวไทย	2.08	2.04	1.95	-1.92%	-4.41%
ชาวต่างประเทศ	2.43	2.36	2.43	-2.88%	2.97%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,044.40	1,073.53	1,061.63	2.79%	-1.11%
ชาวไทย	1,043.16	1,072.27	1,061.45	2.79%	-1.01%
ชาวต่างประเทศ	1,253.74	1,282.67	1,167.32	2.31%	-8.99%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,168.45	1,203.99	1,168.05	3.04%	-2.99%
ชาวไทย	1,166.73	1,202.22	1,167.68	3.04%	-2.87%
ชาวต่างประเทศ	1,563.34	1,607.86	1,599.15	2.85%	-0.54%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	725.39	751.56	774.73	3.61%	3.08%
ชาวไทย	723.62	749.75	774.12	3.61%	3.25%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	902.38	933.49	919.11	3.45%	-1.54%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,490.42	1,499.07	774.98	0.58%	-48.30%
ชาวไทย	1,479.92	1,488.47	773.48	0.58%	-48.04%
ชาวต่างประเทศ	10.50	10.60	1.50	0.95%	-85.85%
จำนวนห้อง	1,913	1,901	1,943	-0.63%	2.21%
อัตราการเข้าพัก	51.07	50.05	30.54	-2.00%	-38.98%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	432,860	426,364	249,708	-1.50%	-41.43%
ชาวไทย	431,048	424,573	249,534	-1.50%	-41.23%
ชาวต่างประเทศ	1,812	1,791	174	-1.16%	-90.28%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 754,343 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 9.73 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,437.38 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 31.98 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 31.86 ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 27.97 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 355,276 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 331,771 คน คิดเป็นร้อยละ 7.08

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดพิจิตร ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	280,908	687,444	754,343	144.72%	9.73%
ชาวไทย	280,814	686,420	752,717	144.44%	9.66%
ชาวต่างประเทศ	94	1,024	1,626	989.36%	58.79%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	445.23	1,089.10	1,437.38	144.61%	31.98%
ชาวไทย	445.04	1,086.77	1,432.97	144.20%	31.86%
ชาวต่างประเทศ	0.19	2.33	4.41	1119.88%	89.27%
อัตราการเข้าพัก	16.49	44.23	31.86	168.22%	-27.97%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	124,280	331,771	355,276	166.95%	7.08%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

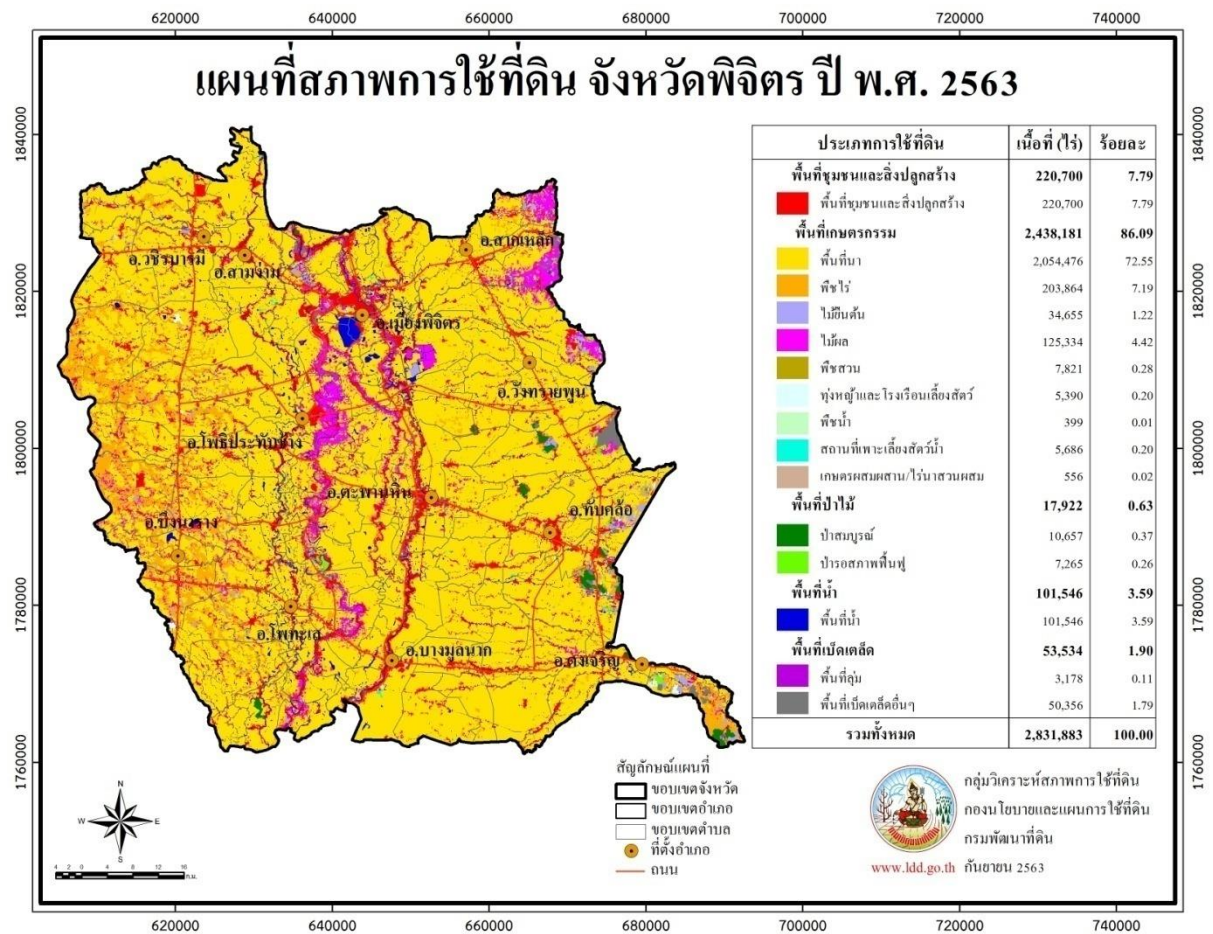
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดพิจิตรมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 2,438,181 ไร่ ร้อยละ 86.09 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 2,054,476 ไร่ ร้อยละ 72.55, พืชไร่ 203,864 ไร่ ร้อยละ 7.19 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

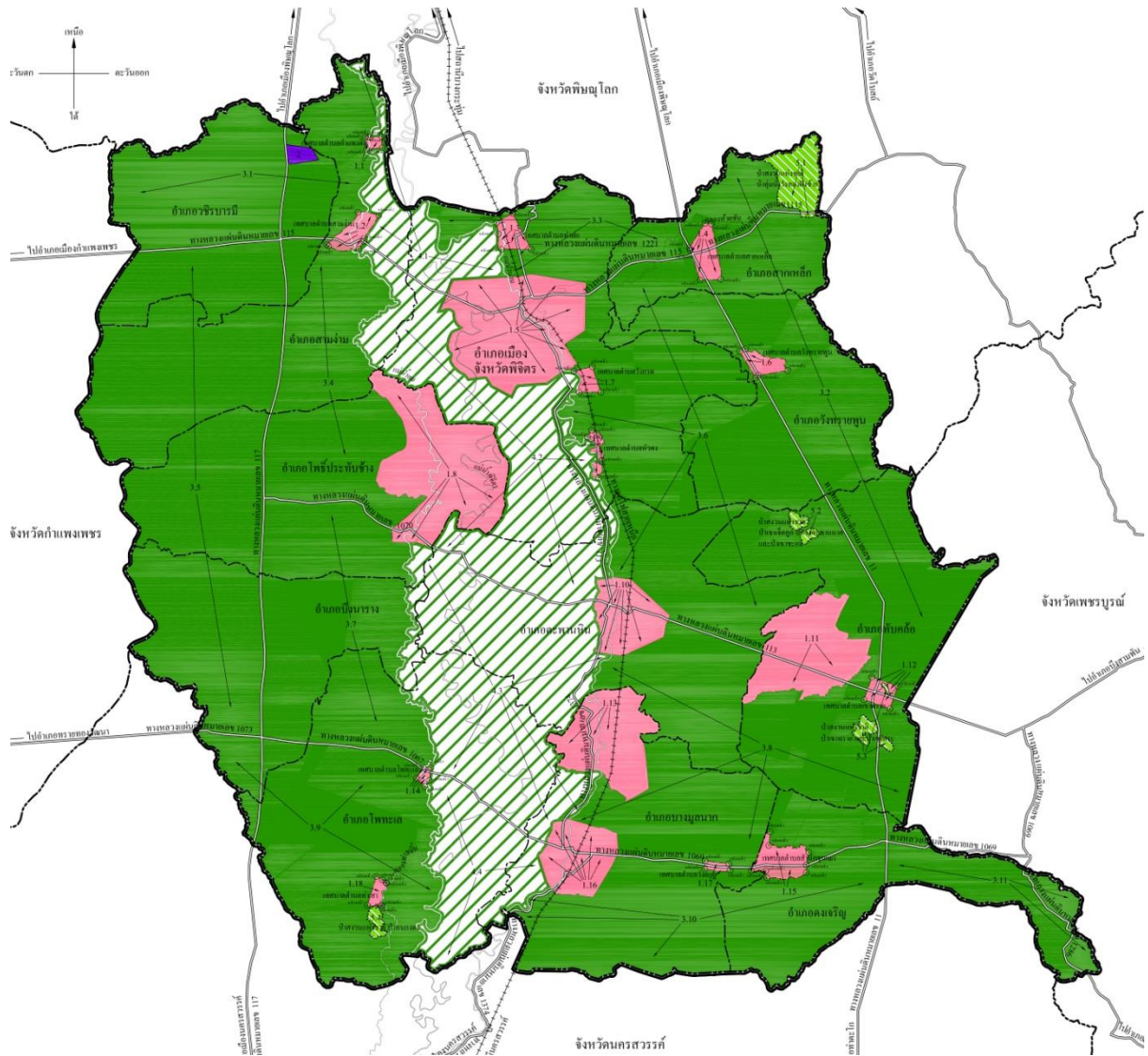
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดพิจิตร พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	220,700	7.79
พื้นที่เกษตรกรรม	2,438,181	86.09
พื้นที่นา	2,054,476	72.55
พืชไร่	203,864	7.19
ไม้ยืนต้น	34,655	1.22
ไม้ผล	125,334	4.42
พืชสวน	7,821	0.28
ไร่มวนเวียน	-	-
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	5,390	0.20
พืชน้ำ	399	0.01
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	5,686	0.20
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	556	0.02
พื้นที่ป่าไม้	17,922	0.63
พื้นที่แหล่งน้ำ	101,546	3.59
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	53,534	1.90
รวม	2,831,883	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/PCK2563.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดพิจิตร ปีพ.ศ. 2563



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดพิจิตร

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดพิจิตร เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่างระหว่างจังหวัดนครสวรรค์กับจังหวัดพิษณุโลก อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 350 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 4,531 ตารางกิโลเมตร การขนส่งในจังหวัดพิจิตรมีทั้งทางถนนและทางราง ทางหลวงสำคัญในจังหวัดในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ซึ่งเชื่อมต่อจากจังหวัดนครสวรรค์ ผ่านจังหวัดพิจิตร ไปยังจังหวัดพิษณุโลก ส่วนในแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115 ซึ่งเป็นทางหลวงที่เชื่อมต่อไปจังหวัดกำแพงเพชร นอกจากนี้ ยังมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113 ซึ่งเชื่อมต่อจากตัวเมืองไปยังอำเภอดงเจริญ และไปยังจังหวัดเพชรบูรณ์ นอกจากทางถนนแล้ว จังหวัดพิจิตรยังมีทางรถไฟสายเหนือผ่านอำเภอบางมูลนาก อำเภอดงเจริญ และอำเภอเมืองพิจิตร โดยมีสถานีรถไฟ 10 แห่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

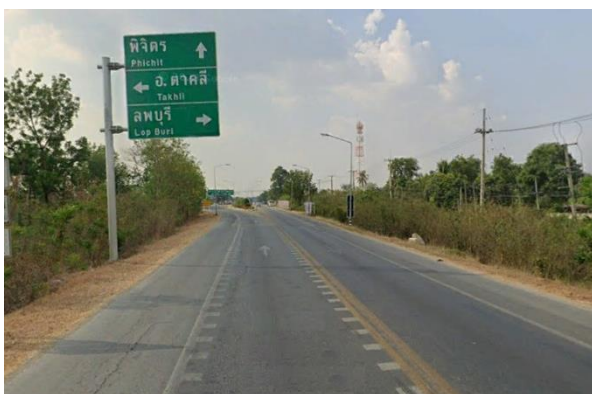
3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดพิจิตรอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 350 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และ 11 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดพิจิตร และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทาง 562.673 กิโลเมตร ปลายทางทิศใต้ของทางหลวงสายนี้อยู่ที่ทางแยกต่างระดับอินทร์บุรีที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ส่วนปลายทางทิศเหนืออยู่ที่ถนนห้วยแก้วในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็ว

ของยวดยานค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดพิจิตรที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117** สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนภูดู่ (รวมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1325, 1104 และ 1047 สายคลองเมม – ม่วงเจ็ดต้น) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรองในช่วงจังหวัดพิษณุโลกถึงจังหวัดอุตรดิตถ์ รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 396.784 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117

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



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์กับจังหวัดพิจิตร สายทางเริ่มต้นที่สามแยกวังชมภู อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ และสิ้นสุดที่สี่แยกเลี้ยวเมืองพิจิตร อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 107.209 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1067 (สายบางมูลนาก-โพธิ์ไทรงาม)** เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดพิจิตร พาดผ่านพื้นที่ 3 อำเภอของจังหวัดพิจิตร ได้แก่ อำเภอบางมูลนาก อำเภอโพทะเล และอำเภอบึงนาราง ระยะทางตลอดทั้งสาย 29.874 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1067

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1069 (สายบางมูลนาก-ดงขุย) เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดพิจิตรและจังหวัดเพชรบูรณ์ ระยะทางตลอดทั้งสาย 52.009 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1069

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดพิจิตรที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
111	0100	ทางเลียบเมืองพิจิตร	12.575
1068	0101	คลองคะเชนทร์ - โพธิ์ประทับช้าง	19.800
1068	0102	โพธิ์ประทับช้าง - ไม้ทำโพ	5.378
1070	0101	ตะพานหิน - ไม้ทำโพ	20.000
1070	0102	ไม้ทำโพ - ดงเสือเหลือง	13.451
1073	0200	คลองชะแวต - สี่แยกโพธิ์ไทรงาม	4.927
1074	0200	บึงบ้าน - สี่แยกหนองหัวปลวก	15.573
1115	0100	สากเหล็ก - น้อยชุมซีเหล็ก	11.761
1118	0200	เนินมะกอก - บางมูลนาก	7.650
1191	0100	หนองขนา - ท้ายดง	2.860
1221	0100	พิจิตร - ท่านา	8.865
1276	0100	สี่แยกหนองหัวปลวก - วังจิก	16.578
1289	0101	วังสำโรง - บางลาย	9.400
1289	0102	บางลาย - บึงนาราง	14.328
1300	0100	ชะมั่ง - โพธิ์ประทับช้าง	12.049
1301	0100	หนองขนา - หนองระมาน	6.255

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1304	0100	หัวดง - ยางสามต้น	22.025
1312	0100	สามง่าม - กำแพงดิน	9.150
1313	0101	บางมูลนาก - บางไผ่	14.500
1313	0102	บางไผ่ - ตะพานหิน	5.276
1374	0101	ตะพานหิน - คลองคูณ	7.200
1374	0102	คลองคูณ - สีแยกบางมูลนาก	15.455
1376	0100	ทางเข้าอนามัยทับหมัน	0.800
1380	0100	ทางเข้าหมวดการทางพิจิตร	0.883
1381	0100	ทางเข้าสถานีรถไฟตะพานหิน	0.487

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



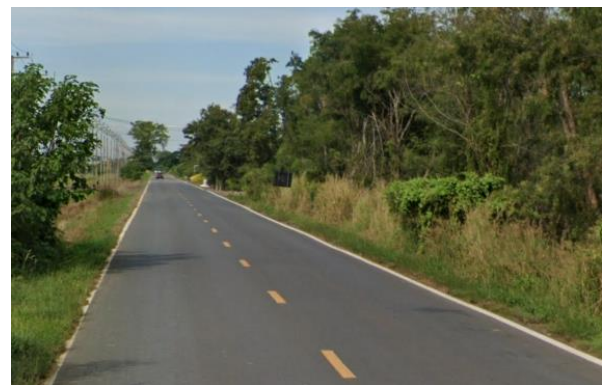
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 111



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1068



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1070



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1221

รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดพิจิตรที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดพิจิตรยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดพิจิตรที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดพิจิตรที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	พจ.2013	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 170+484) - บ้านดาดสามแยก	สากเหล็ก	13.291
2	พจ.2025	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 155+723) - บ้านตลาดใหม่	วังทรายพูน	7.915
3	พจ.2033	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 172+588) - บ้านดงสว่าง	สากเหล็ก	21.850
4	พจ.2040	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 154+042) - บ้านวังทรายพูน	วังทรายพูน	18.489
5	พจ.2043	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 167+149) - บ้านวังกรด	วังทรายพูน	12.263
6	พจ.3001	แยกทางหลวงหมายเลข 115 (กม.ที่ 80+600) - เทศบาลเมือง	เมือง	15.542
7	พจ.3031	แยกทางหลวงหมายเลข 111 (กม.ที่ 13+850) - บ้านเนินสมอ	เมืองฯ	7.067
8	พจ.3039	แยกทางหลวงหมายเลข 111 (กม.ที่ 9+800) - บ้านป่ามะคาบ	เมือง	10.905
9	พจ.3056	แยกทางหลวงหมายเลข 115 (กม.ที่ 88+650) - บ้านสนามคลี	เมือง	19.473
10	พจ.3057	แยกทางหลวงหมายเลข 115 (กม.ที่ 88+650) - บ้านวังสำโรง	เมือง	31.812
11	พจ.3067	แยกทางหลวงหมายเลข 115 (กม.ที่ 13+750) - บ้านคลองคู	เมืองฯ	1.078
12	พจ.3068	แยกทางหลวงหมายเลข 115 (กม.ที่ 14+100) - บ้านคลองท่าหลวง	เมือง	1.359
13	พจ.4003	แยกทางหลวงหมายเลข 1300 (กม.ที่ 2+455) - เทศบาลเมืองพิจิตร	เมือง	13.745
14	พจ.4014	แยกทางหลวงหมายเลข 1068 (กม.ที่ 8+100) - บ้านบึงสีไฟ	เมือง	6.150
15	พจ.4015	แยกทางหลวงหมายเลข 1300 (กม.ที่ 8+550) - บ้านบึงน้ำลาด	โพธิ์ประทับช้าง	5.877
16	พจ.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 1115 (กม.ที่ 11+700) - บ้านดลูกหิน	สากเหล็ก	7.865
17	พจ.4034	แยกทางหลวงหมายเลข 1304 (กม.ที่ 14+650) - บ้านชุมชนไพรขันธ์	ตะพานหิน	17.160
18	พจ.4053	แยกทางหลวงหมายเลข 1304 (กม.ที่ 11+700) - บ้านป่าแดง	เมืองฯ	11.551
19	พจ.5046	เชื่อมถนนเทศบาลเมืองพิจิตร - บ้านวังกรด	เมือง	5.210
20	พจ.5066	แยกทางหลวงชนบท พจ.3001 (กม.ที่ 13+600) - บ้านคลองคะเชนทร์	เมืองฯ	0.539
21	พจ.5069	เชื่อมถนนเทศบาลวังกรด - บ้านหัวดง	เมือง	5.188
22	พจ.5070	เชื่อมถนนองค์การบริหารส่วนจังหวัดพิจิตร พจ.ถ.1-004 (กม.ที่ 0+600) - บ้านคลองคู	เมือง	1.435

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดพิจิตรมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร สถานีขนส่งผู้โดยสารสากลหลัก จังหวัดพิจิตร และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชวบารมี จังหวัดพิจิตร โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่างๆ ตั้งอยู่ที่ถนนสระหลวง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร

สถานีขนส่งผู้โดยสารสากลหลัก จังหวัดพิจิตร ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 11 ตำบลสากลหลัก อำเภอสากลหลัก จังหวัดพิจิตร โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารสากลหลัก จังหวัดพิจิตร

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชวบารมี จังหวัดพิจิตร ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 117 ตำบลบ้านนา อำเภอชวบารมี จังหวัดพิจิตร โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร และสถานีขนส่งผู้โดยสารสากลหลัก



รูปที่ 3.2-10 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอยะบารมี จังหวัดพิจิตร

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดพิจิตร มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รongรับ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ รถสองแถว และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน โดยผู้เดินทางสามารถเลือกใช้บริการยานพาหนะได้หลายรูปแบบ รถสองแถวมีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่าง ๆ ในตัวเมือง นักท่องเที่ยวอาจเหมารถสองแถวไปเที่ยวได้ทั้งในเมืองและต่างอำเภอ ราคาขึ้นอยู่กับระยะทางและการต่อรถ รถมอเตอร์ไซด์และรถจักรยานยนต์รับจ้าง จอดอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในจังหวัด เช่น หน้าสถานีขนส่ง หน้าสถานีรถไฟ และหน้าโรงพยาบาล ค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันตามแต่ระยะทางและแบบเหมาจ่าย



รูปที่ 3.2-11 รถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดพิจิตรมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองพิจิตร หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดพิจิตร - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดพิจิตร และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด 1)

จังหวัดพิจิตรในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองพิจิตร จำนวน 2 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองพิจิตร (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
1	คลองคะเชนทร์ – สถานีรถไฟพิจิตร - หมู่บ้านเอื้ออาทร	13	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขอ
2	บึงสีไฟ - อุทยานเมืองเก่าพิจิตร - โรงเรียนวัดสมบาป	18	อนุญาตประกอบการขนส่ง

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดพิจิตร



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดพิจิตร

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดพิจิตร - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดพิจิตรมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองพิจิตร แบ่งออกเป็น 3 สาย คือ สาย 911 958 และ 959 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดพิจิตร - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
911	กรุงเทพฯ – พิจิตร	351	บริษัท ขนส่ง จำกัด บริษัท เชิดชัยทัวร์ จำกัด (รถร่วม)
958	กรุงเทพฯ – พิจิตร (ข)	340	
959	กรุงเทพฯ-ตะพานหิน	326	

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดพิจิตร



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดพิจิตร

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองพิจิตร – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองพิจิตรเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 12 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
140	ตะพานหิน-หล่มสัก	146	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
164	พิจิตร-พิษณุโลก	75	บริษัท วังทองยานยนต์ จำกัด
173	พิษณุโลก-เขาทราย	97	บริษัท วังทองยานยนต์ จำกัด
185	กำแพงเพชร-พิจิตร	98	บริษัท วชิรปราการยานยนต์ จำกัด
194	นครสวรรค์-พิจิตร	114	บริษัท เพชรพิจิตรยานยนต์ จำกัด
606	สากเหล็ก-วังโป่ง	58	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
616	นครสวรรค์-เพชรบูรณ์	203	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
617	นครสวรรค์-พิจิตร(ข)	114	บริษัท เพชรพิจิตรยานยนต์ จำกัด
618	พิจิตร-พิษณุโลก (ข)	67	บริษัท วังทองยานยนต์ จำกัด
627	นครสวรรค์-ตะพานหิน	86	บริษัท ชุมแสงเดินรถ จำกัด
629	บางมูลนาก-บึงสามพัน	88	n/a
645	พิษณุโลก-กำแพงดิน-พิจิตร	60	n/a

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดพิจิตร

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-14 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดพิจิตร

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพิจิตร (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 21 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพิจิตร โดยมีรายละเอียดเส้นทาง การเดินทางดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
1122	เขาทราย-ตะพานหิน	23	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2193	พิจิตร-วังจิก-ตะพานหิน	54	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2194	พิจิตร-บึงบัว	36	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2195	บางมูลนาก - โพทะเล	15	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2196	พิจิตร-บางมูลนาก	50	บริษัท เพชรพิจิตรยานยนต์ จำกัด
2197	วงกลมตะพานหิน-บางมูลนาก	47	บริษัท เพชรพิจิตรยานยนต์ จำกัด
2227	พิจิตร-โพธิ์ประทับช้าง	25	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2234	พิจิตร-สากเหล็ก	18	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2285	พิจิตร-บ้านหนองไม้แดง-บ้านบึงบ้าน	55	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2293	พิจิตร-บ้านหัวดง-ตะพานหิน	37	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2302	ตะพานหิน-บ้านโพธิ์ไทรงาม	45	บริษัท พิจิตรสระหลวง จำกัด
2242	โพทะเล-บ้านโป่งวัวแดง	41	บริษัท พิจิตรสระหลวง จำกัด
2575	ตะพานหิน-บ้านวัดขวาง	27	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2576	พิจิตร-วังกระดี่ทอง	15	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2577	ตลาดสากเหล็ก-สถานีรถไฟวังกรด	15	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2578	ตลาดสากเหล็ก-บ้านวังทับไทร	11	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2579	อำเภอโพทะเล-บ้านท่าเสา	24	บริษัท พิจิตรสระหลวง จำกัด
2580	โพทะเล-บ้านบางลาย	22	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2581	พิจิตร-โพธิ์ประทับช้าง	26	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง
2582	บางมูลนาก-บ้านวัดขวาง	23	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
2583	บ้านเขาราย-บ้านห้วยร่วม	23	อยู่ระหว่างประกาศฯ ยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดพิจิตร



รูปที่ 3.2-15 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดพิจิตร

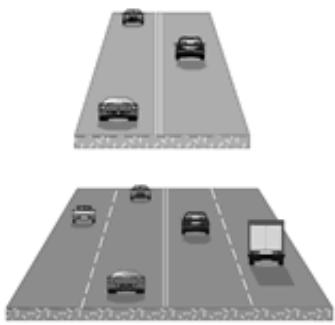
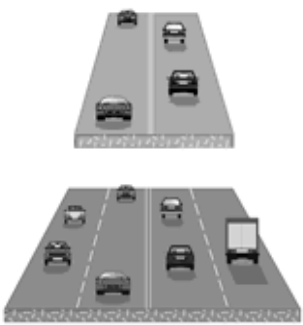
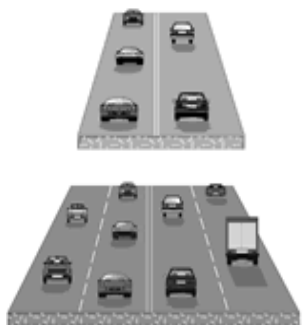
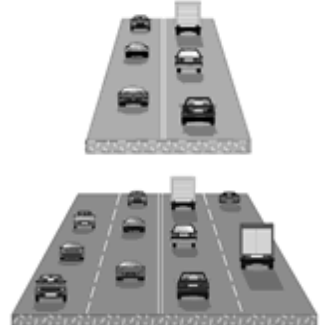
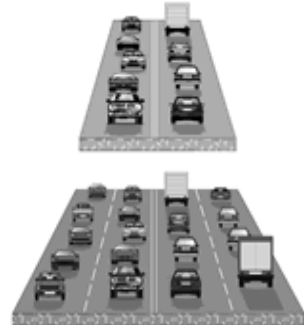
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดพิจิตรมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1067 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1069 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดพิจิตรที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (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- ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

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

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

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

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

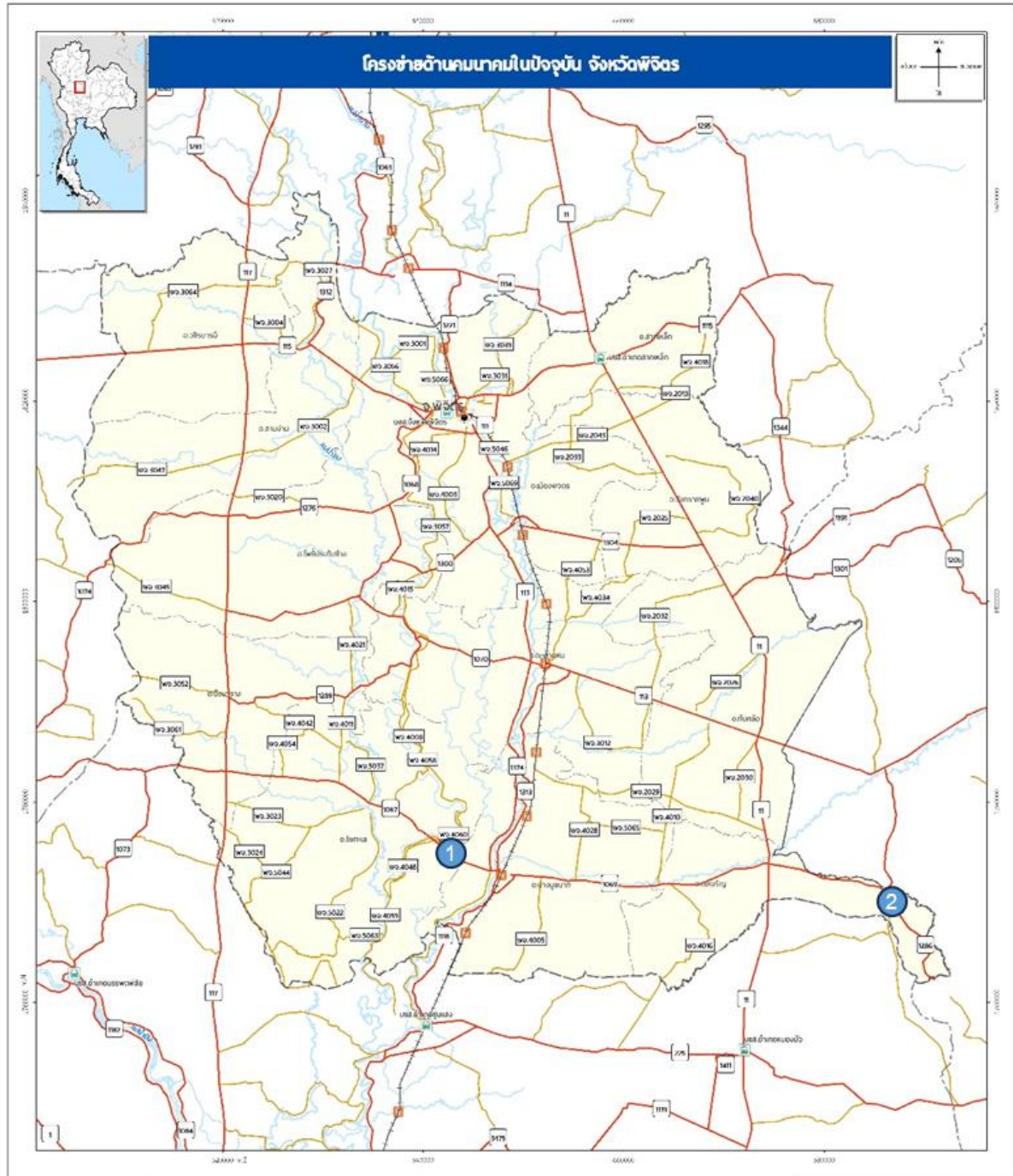
รูปที่ 3.2-16 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่าขนส่งด้านการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดพิจิตรส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้
ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 2 สายทาง ที่มีระดับการ
ให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	1067	5+300	หอไกร - สี่แยกโพธิ์ไทรงาม	ต.ท่าบัว อ.โพทะเล	LOS = D
2	1286	0+500	ตลิ่งชัน - เขามะแม่แก้ว	ต.วังจี้ อ.ดงเจริญ	LOS = D

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



รูปที่ 3.2-17 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

■ งานพัฒนาทางหลวง

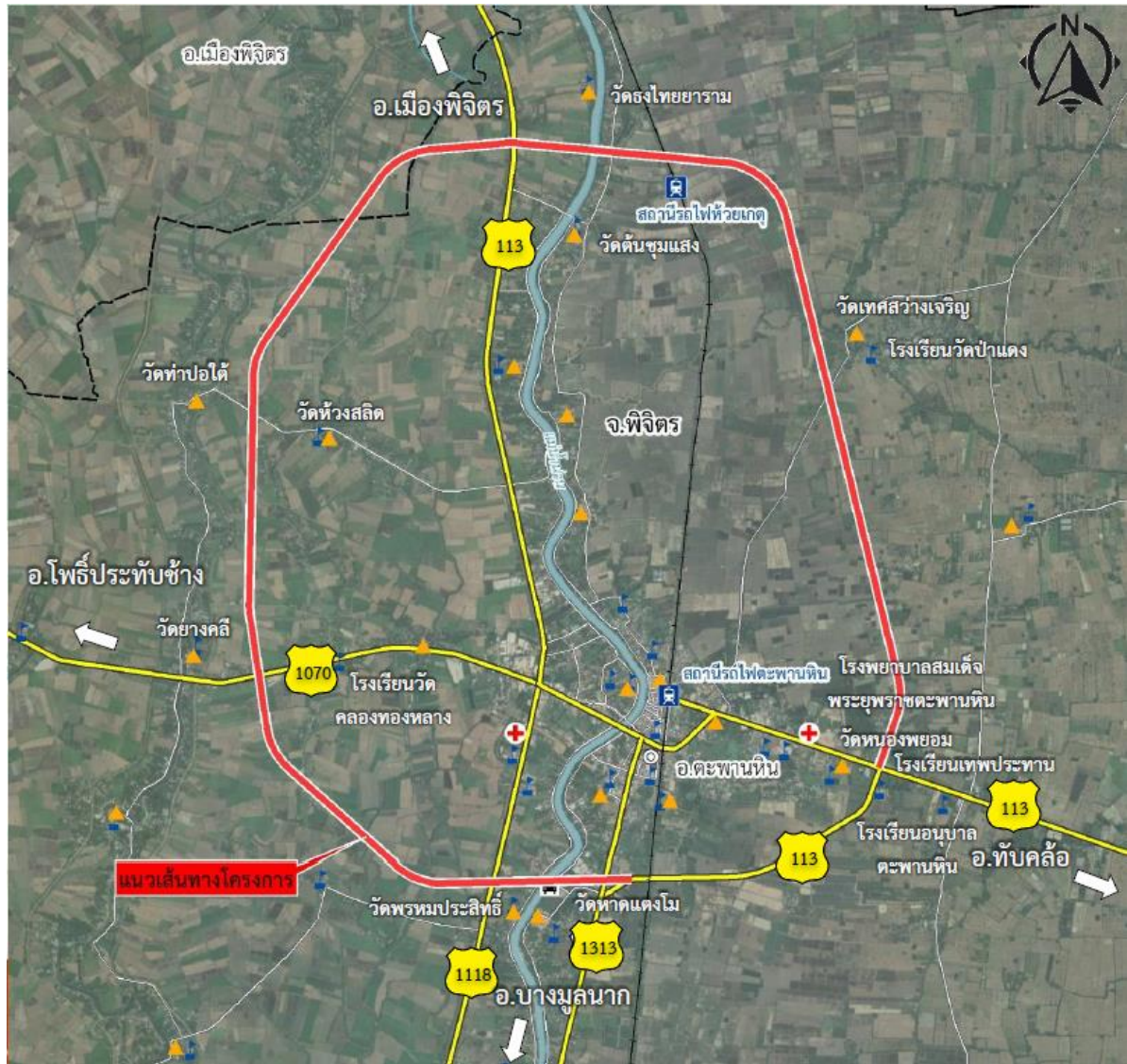
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานปรับปรุงทางหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9 และรูปที่ 3.2-19

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร

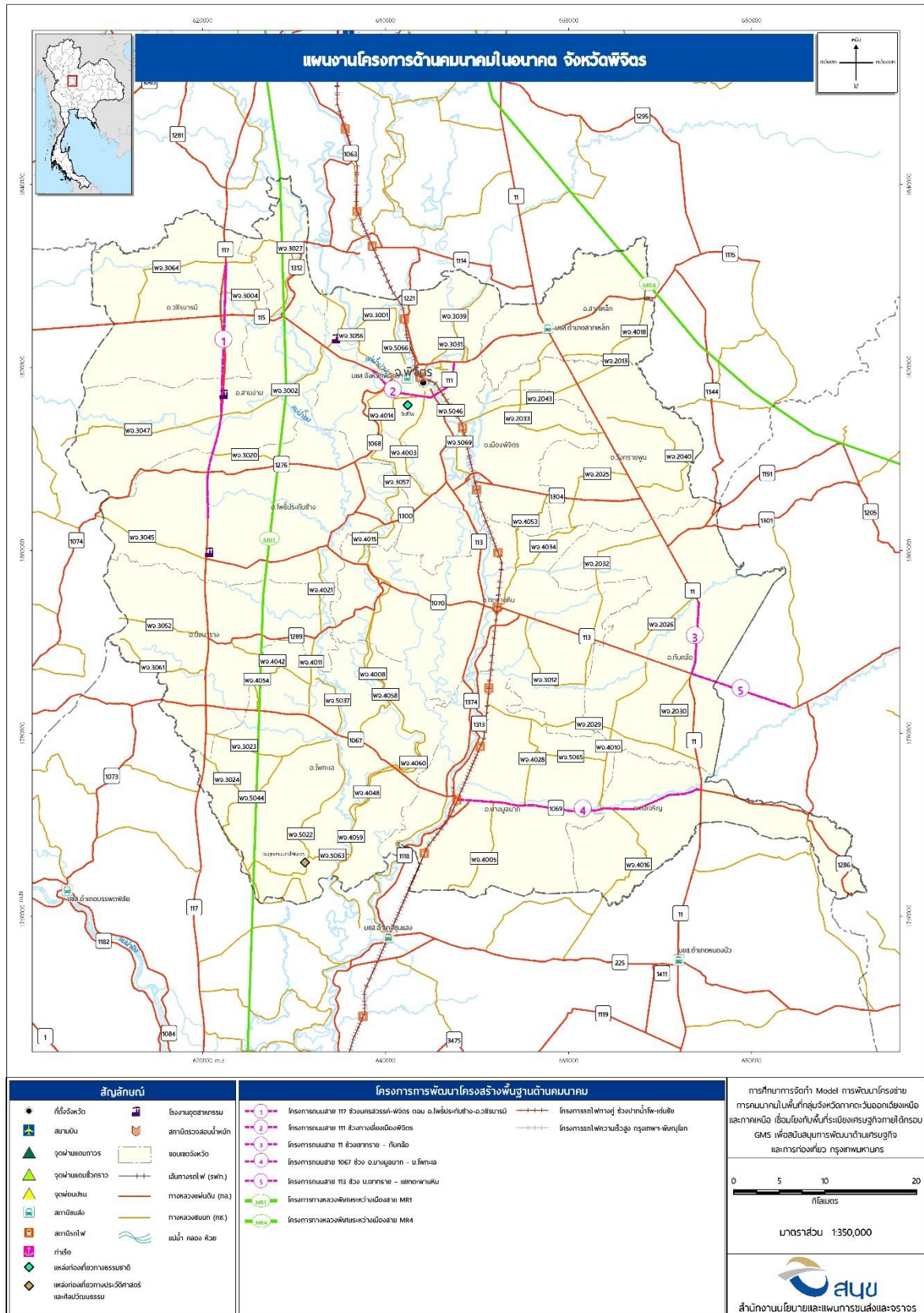
ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	117	นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วชิรบุรี	34.700	บูรณะทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	111	ทางเลี้ยวเมืองพิจิตร	8.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	11	เขาทราย – ทับคล้อ	10.200	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1067	อ.บางมูลนาก - บ.โพทะเล	10.364	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	113	บ.เขาทราย – แยกตะพานหิน	14.858	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ จังหวัดพิจิตรยังถูกบรรจุในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา (ปัจจุบันกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป) โดยมีแนวเส้นทางเบื้องต้นดังรูปที่ 3.2-18



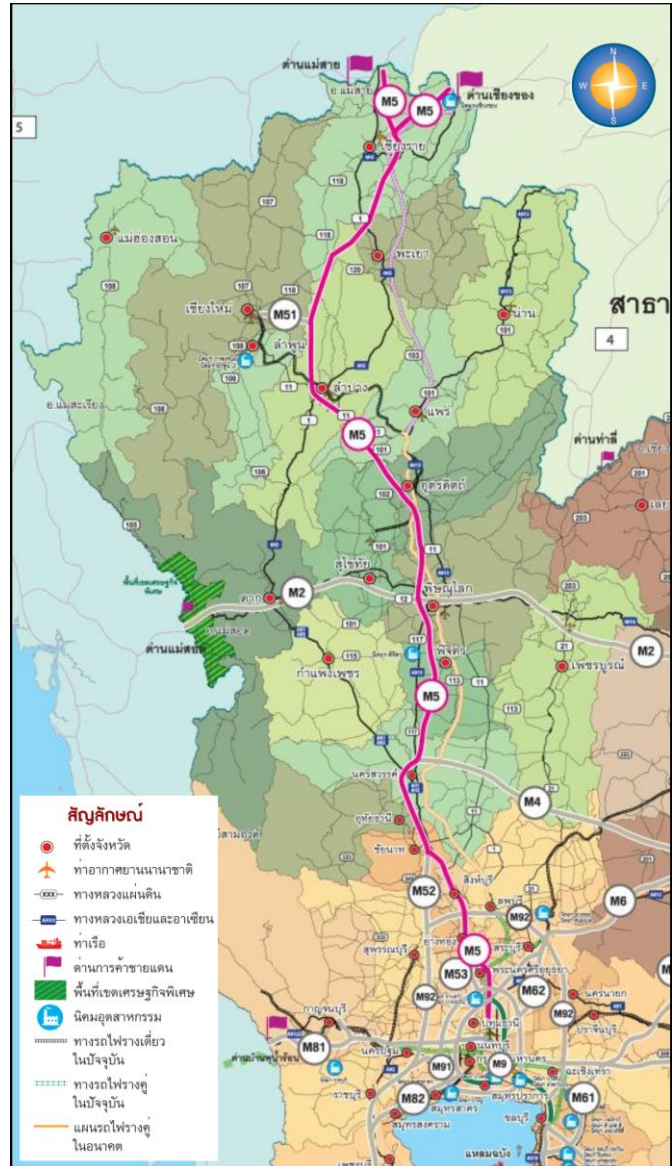
รูปที่ 3.2-18 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี้ยวเมืองพิจิตร



รูปที่ 3.2-19 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดพิจิตร ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเหนือ-ใต้ ร่วมกับรูปแบบรัศมีเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับจังหวัดต่าง 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.วังสราญ 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 แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดแพร่ คือ ช่วงอุตรดิตถ์-ลำปาง ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (ปีที่ 6 - 10)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดพิจิตรยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	พจ.3068	แยก ทล.115 - บ.คลองท่าหลวง อ.เมือง จ.พิจิตร	1.359	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
2	พจ.4058	แยก ทล.1070 - บ.ท่าบัว อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	5.625	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
3	พจ.3012	แยก ทล.113 - บ.หนองพะยอม อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	2.205	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
4	พจ.3039	แยก ทล.111 - บ.ป่ามะคาบ อ.เมือง จ.พิจิตร	2.948	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
5	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร	0.120	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
6	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	0.180	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
7	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.เมือง จ.พิจิตร	0.360	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
8	-	สะพานข้ามแม่น้ำพิจิตรเก่า อ.โพทะเล จ.พิจิตร	0.070	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณา

การพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

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

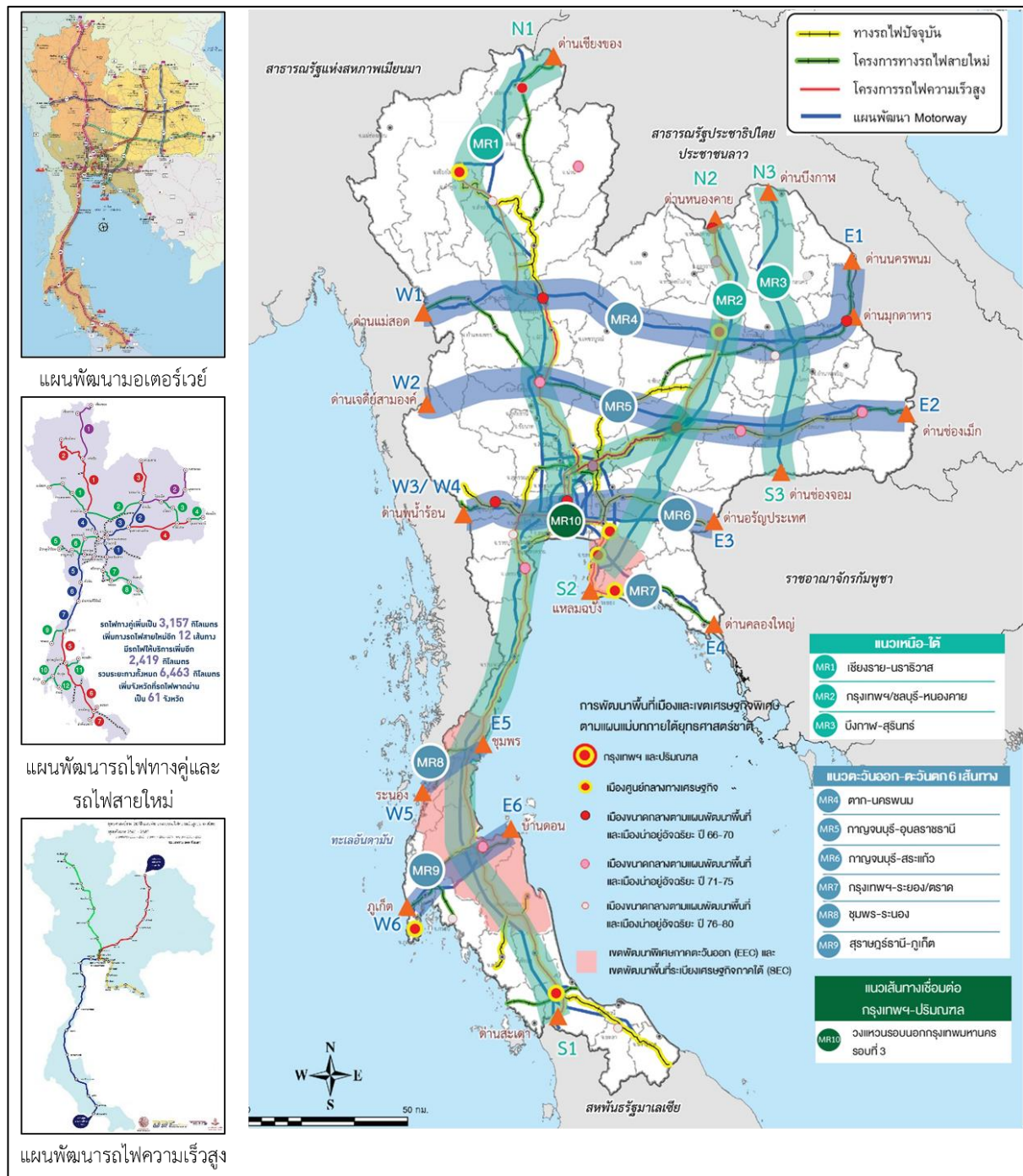
(1) MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุไหงโก-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิชณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำพูน พิจิตร นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ระยะทางรวมประมาณ 2,164 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 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-สะเตา (MR1-13 หรือ M85) ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-นราธิวาส (MR1-14 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 218 กิโลเมตร

(2) MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 12 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม ระยะทางรวมประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR4 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 5 ช่วง ได้แก่

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



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

รูปที่ 3.2-20 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัด
พิจิตร ได้แก่

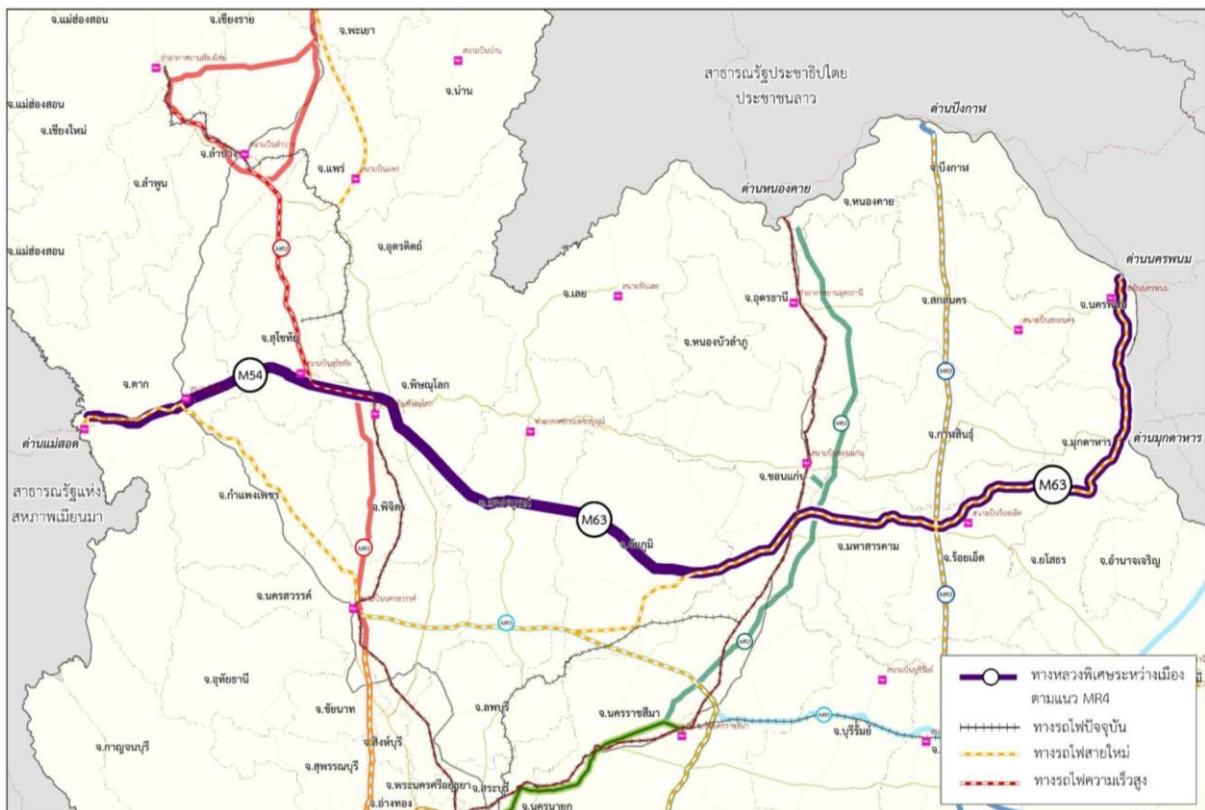
- ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 144 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองหลักของภาคเหนือตอนล่าง คือ พิษณุโลก และเมืองหลักของภาคกลางตอนบน คือ นครสวรรค์ เป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 117 รวมทั้ง เป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ ที่ใช้เป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ คือ เชียงใหม่ โดยสามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางได้ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับการเดินทางตามเส้นทางหลักที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คือ แนวทางหลวงหมายเลข 1 หรือ แนวทางหลวงหมายเลข 11 พัฒนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เขตทางร่วมกับรถไฟความเร็วสูงโดยเสนอให้ปรับแนวของรถไฟความเร็วสูงให้แยกแนวออกจากเขตทางของรถไฟปัจจุบัน เริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากจุดตัดเส้นทาง MR4 (ตาก-นครพนม) แนวเส้นทางมุ่งหน้าลงใต้ผ่านจังหวัดพิจิตรและไปสิ้นสุดช่วงที่จังหวัดนครสวรรค์ บริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทาง MR5 (นครสวรรค์-อุบลราชธานี) โดยมีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก



รูปที่ 3.2-21 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

■ ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกเส้นทางหนึ่ง นอกเหนือจากทางหลวงหมายเลข 12 ปัจจุบันที่ผ่านพื้นที่ภูมิประเทศแบบภูเขา โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่มีการพัฒนาระบบรางในเส้นทางนี้) โดยเริ่มต้นแนวเส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 12 ต่อจาก ช่วง พิษณุโลก-ตาก บริเวณอำเภอมะปรางค์ จังหวัดพิษณุโลก และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 21 อำเภอมะปรางค์ จังหวัดเพชรบูรณ์ แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก พิจิตร และเพชรบูรณ์



รูปที่ 3.2-22 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดพิจิตรมีการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดพิจิตรและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดพิจิตรเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดพิจิตรมีสถานีรถไฟให้บริการ 10 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลักประจำจังหวัด 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟพิจิตร และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟบางมูลนาก และสถานีรถไฟ

ตะพานหิน โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟพิจิตร จำนวนเฉลี่ย 18 เที่ยวต่อวัน โดยมีรายละเอียดตารางเดินรถไฟสายเหนือดังรูปที่ 3.2-24 ถึง รูปที่ 3.2-25



สถานีรถไฟพิจิตร



สถานีรถไฟบางมูลนาก



สถานีรถไฟตะพานหิน

รูปที่ 3.2-23 สถานีรถไฟในจังหวัดพิจิตร

สายเหนือ Northern Line		ต้นทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Origin Station : BANGKOK										ต้นทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Origin Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL									
		ขบวนรถ COM 303	ท้องถิ่น LOCAL 401	ธรรมดา ORDINARY 201	ธรรมดา ORDINARY 209	ธรรมดา ORDINARY 211	ธรรมดา ORDINARY 207	ธรรมดา ORDINARY 301	ขบวนรถ COM 317	ขบวนรถ COM 313		เร็ว RAPID 111	ด่วนพิเศษ (ดีเซลราง) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 7**	เร็ว RAPID 109	ด่วนพิเศษ (ดีเซลราง) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 9	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 13	เร็ว RAPID 107	ด่วน EXPRESS 51		ด่วน EXPRESS 51	
		กรุงเทพ-ลพบุรี BANGKOK-LOP BURI	ลพบุรี-พิษณุโลก LOP BURI-PHITSANULOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ BANGKOK-PHITSANULOK	กรุงเทพ-บ้านตาก BANGKOK-BAN TAKHU	กรุงเทพ-สะพานหิน BANGKOK-TAPHAN HIN	กรุงเทพ-นครสวรรค์ BANGKOK-NAKHON SAWAN	กรุงเทพ-ลพบุรี BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-ลพบุรี BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION
สถานี Station																					
กรุงเทพ (หัวลำโพง) BANGKOK	ออก	04.16		09.30	11.16	12.56	14.10	16.30	17.30	18.20											
สามเสน Sam Sen	ถึง	04.26		09.43	11.26	13.08	14.24	16.44	17.44	18.33											
ชุมทางบางซื่อ BANG SUE JUNCTION	ถึง	04.33		09.50	11.33	13.15	14.32	16.51	17.51	18.41											
กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	ออก	↓		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓		07.30	09.05	14.15	18.40	20.05	20.45	22.30			
ดอนเมือง DON MUANG	ถึง	04.58		10.28	11.58	13.41	14.58	17.18	18.18	19.08		07.45	09.18	14.30	18.55	20.20	21.00	22.45			
รังสิต RANGSIT	ถึง	05.08		10.40	12.10	13.53	15.09	17.30	18.28	19.19		07.57	09.28	14.42	19.06	20.31	21.11	22.58			
เชียงใหม่ Chiang Mai	ถึง	05.15		10.48	12.19	.	15.17	17.41	18.38	19.29		08.05	.	.	.	.	.	.			
บางปะอิน Bang Pa-in	ถึง	05.36		11.13	12.46	14.18	15.42	18.08	18.59	19.54		08.24	.	.	.	.	.	.			
อยุธยา AYUTTHAYA	ถึง	05.48		11.27	13.01	14.31	15.57	18.23	19.12	20.08		08.37	09.54	15.17	19.44	21.06	21.47	23.35			
ชุมทางบ้านภาชี BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	06.16		11.51	13.26	14.53	16.25	18.49	19.31	20.30		08.58	.	15.36	.	.	22.05	.			
หนองฉาง Nong Wiat	ถึง	06.26		11.58	13.37	15.00	16.36	18.58	19.43			09.05	.	.	.	.	.	.			
ท่าเรือ Tha Ruea	ถึง	06.34		12.04	13.47	15.07	16.45	19.07	19.49			09.12	.	15.50	.	.	.	.			
บ้านมอ Ban Mo	ถึง	06.41		12.11	13.54	15.14	16.54	19.13	19.56			09.19	.	15.57	.	.	.	.			
หนองโดน Nong Don	ถึง	06.47		12.19	14.02	15.22	17.04	19.21	20.02			09.27	.	.	.	.	.	.			
บ้านกล้วย Ban Klap	ถึง	06.53		12.25	14.09	.	17.10	19.27	20.07			.	.	.	.	.	.	.			
บ้านป่าหวาย Ban Pa Wai	ถึง	06.59	ออก	12.32	14.16	.	17.17	19.33	20.13			.	.	.	.	.	.	.			
ลพบุรี LOP BURI	ถึง	07.06	06.00	12.39	14.23	15.37	17.24	19.40	20.20			09.42	10.28	16.21	20.41	21.58	22.38	00.27			
โคกกระเทียม Khok Kathiam	ถึง		06.10	12.54	14.41	15.49	17.39					.	.	.	.	.	.	.			
บ้านมอ Ban Mi	ถึง		06.29	13.13	15.00	16.04	17.59					10.06	.	16.49	.	.	.	.			
จันทน์ Chan Sen	ถึง		06.49	13.38	15.17	16.20	18.15					10.17	.	17.02	.	.	.	.			
ช่องแคบ Chong Khae	ถึง		06.58	13.46	15.26	16.33	18.24					10.23	.	17.12	.	.	.	.			
บ้านตากสิน Ban Takhi	ถึง		07.14	14.06	15.40	16.50	18.40					10.35	.	17.27	.	.	.	.			
หัวหวาย Hua Wai	ถึง		07.26	14.22		17.10	18.52					.	.	.	.	.	.	.			
หนองโพ Nong Pho	ถึง		07.33	14.31		17.18	19.00					10.50	.	17.50	.	.	.	.			
เนินมะกอก Noen Makok	ถึง		07.47	14.46		17.30	19.15					.	.	.	.	.	.	.			
เขาทอง Khao Thong	ถึง		07.57	14.57		17.41	19.25					.	.	.	.	.	.	.			
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN	ถึง	05.00	08.06	15.08		17.51	19.35					11.21	11.37	18.24	22.14	23.28	00.04	02.21			
ปากน้ำโพ Pak Nam Pho	ถึง	05.04	08.17	15.17		17.58						11.28	.	18.33	.	.	00.11	.			
ทับทิม Thap Krit	ถึง	05.17	08.41	15.30		18.14						11.40	.	.	.	.	.	.			
ชุมแสง Chum Saeng	ถึง	05.34	08.56	15.55		18.31						11.53	.	19.02	.	.	00.41	.			
บ้านชุมแสง Bang Mun Nak	ถึง	05.52	09.12	16.16		18.49						12.22	.	19.17	.	.	01.02	.			
สะพานหิน TAPHAN HIN	ถึง	06.16	09.36	16.39		19.15						12.41	12.26	19.36	.	.	01.29	03.36			
วังกรด Wang Krot	ถึง	06.36	10.02	17.01								13.00	.	.	.	.	.	.			
พิจิตร PHICHIT	ถึง	06.42	10.09	17.08								13.07	12.45	19.59	.	01.06	01.59	04.01			
ท่าโพธิ์ Tha Lo	ถึง	06.54	10.16	17.16								.	.	.	.	.	.	.			
บางกระทุ่ม Bang Krathum	ถึง	07.02	10.24	17.24								13.21	.	20.13	.	.	.	.			
บ้านใหม่ Ban Mai	ถึง	07.16	10.41	17.38								.	.	.	.	.	.	.			
พิษณุโลก PHITSANULOK	ถึง	07.28	10.56	17.56					06.56			13.43	13.12	20.36	00.16	01.47	02.36	04.37			
พริมนพรัตน์ Phrom Phiram	ถึง	07.51							06.20			14.04	.	20.57	.	.	.	.			
หนองคาย Nong Tom	ถึง	07.59							06.29			14.12	.	21.12	.	.	03.06	05.08			
พิจิตร Phichai	ถึง	08.26							06.53			14.39	.	21.34	.	.	03.28	05.30			
ชุมทางบ้านตาครา Ban Dara Junction	ถึง	08.36							07.06			14.51	.	21.46	.	.	.	.			
สระแก้ว Sawankhalok	ถึง	↓							↓			↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓			
ท่าสัก Tha Sak	ถึง	08.40							07.10			14.56	.	21.52	.	.	03.41	.			
ตรอน Tron	ถึง	08.48							07.18			15.05	.	22.06	.	.	.	.			
อุตรดิตถ์ UTTARADIT	ถึง	09.04							07.34			15.21	14.22	22.20	.	03.05	04.02	06.03			
สีลาอาสน์ Sila At	ถึง	09.09							07.40			15.27	14.30	22.27	01.44	03.11	04.08	06.10			
เด่นชัย DEN CHAI	ถึง	10.12										16.30	15.23	23.39	02.48	04.16	05.15	07.17			
บ้านปิน Ban Pin	ถึง	10.49											15.56	00.16	.	04.52		07.56			
แม่มา Mae Mo	ถึง	11.53											.	01.18	.	.	.	09.11			
นครลำปาง NAKHON LAMPANG	ถึง	12.33											17.30	01.54	04.57	06.30		09.51			
ขุนตาน Khun Tan	ถึง	13.29											18.22	02.57	06.01	07.32		11.00			
ลำพูน Lamphun	ถึง	14.15											19.14	03.43	06.50	08.19		11.48			
เชียงใหม่ CHIANG MAI	ถึง	14.36											19.30	04.05	07.15	08.40		12.10			

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวไป) Northern Line (Departure)

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านสถานี

↓ ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-24 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาออก

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวกลับ) Northern Line (Arrival)

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

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง • ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-25 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาเข้า

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนา ออกเป็น 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 - ท่าปูน ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - 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

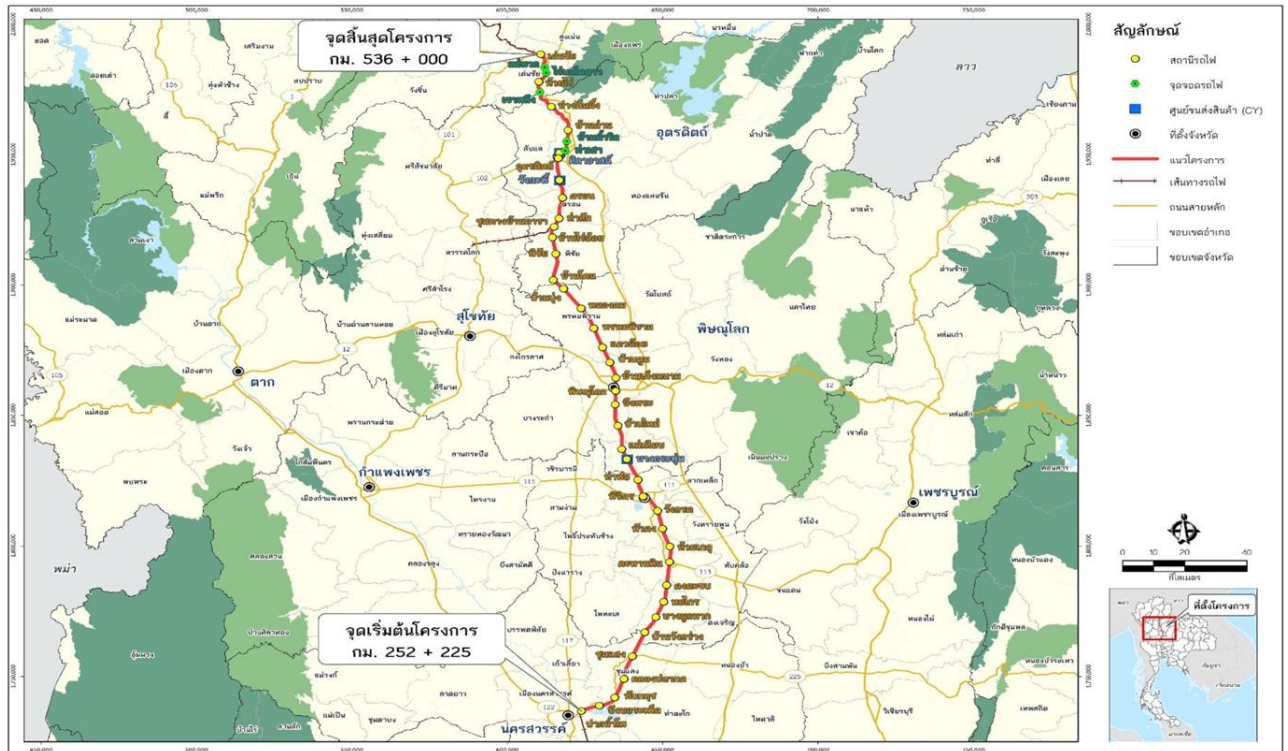
จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัด มีจำนวน 2 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

●โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

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

●โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2 26 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-27 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดพิจิตรไม่มีท่าอากาศยาน แต่หากผู้เดินทางมีความประสงค์เดินทางทางอากาศมายังจังหวัดพิจิตรเพื่อลดเวลาในการเดินทาง สามารถใช้ท่าอากาศยานพิษณุโลกซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้จังหวัดพิจิตรมากที่สุด โดยมีระยะทางห่างจากตัวเมืองพิจิตรประมาณ 65 กิโลเมตร ผู้เดินทางสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานพิษณุโลกมายังจังหวัดพิจิตรโดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1064 ทางหลวงหมายเลข 126 ทางหลวงหมายเลข 117 และทางหลวงหมายเลข 115

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต ปัจจุบันจังหวัดพิจิตรยังไม่มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดพิจิตรเป็นที่ราบลุ่มตอนกลางและค่อยสูงขึ้นทางทิศตะวันออกและตะวันตกมีแม่น้ำที่สำคัญไหลผ่าน 3 สาย ได้แก่ (1) แม่น้ำน่าน มีต้นน้ำจากดอยภูแวในทิวเขาหลวงพระบาง ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอบัว จังหวัดน่าน แม่น้ำน่านไหลผ่านที่ตั้งตัวจังหวัดพิจิตร อำเภอตะพานหิน อำเภอบางมูลนาก และลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดนครสวรรค์ มีความยาวทั้งสิ้น 97 กิโลเมตร (2) แม่น้ำยม มีต้นกำเนิดในขุนยวมทิวเขาผีปันน้ำ ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอป่ง จังหวัด เชียงราย แม่น้ำยมไหลผ่านเข้าจังหวัดพิจิตรที่อำเภอสามง่าม อำเภอโพธิ์ประทับช้าง และอำเภอโพทะเล โดยไหลไปบรรจบกับแม่น้ำน่านที่บ้านเกยชัย อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ มีความยาว ทั้งสิ้น 124 กิโลเมตร และ (3) แม่น้ำพิจิตร คือทางเดินเก่าของแม่น้ำน่าน ต้นกำเนิดของแม่น้ำพิจิตรนั้นไหลแยกจากแม่น้ำน่านที่บ้านวังกระดือทอง ในท้องที่อำเภอเมืองพิจิตร มีทิศทางการไหลของน้ำอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ สภาพลำน้ำคดเคี้ยว นอกจากนี้ยังมีคลองต่าง ๆ อีกหลายแห่ง

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดพิจิตรนั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น กิจกรรมตกบาตรทางน้ำ การแข่งเรือประเพณีและการประกวดขบวนแห่เรือต่าง ๆ



รูปที่ 3.2-28 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

4. โครงสร้างการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดพิจิตร

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองเศรษฐกิจสร้างมูลค่า ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดี และสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. อัตราการขยายตัวภาคการเกษตรเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 2 ต่อปี
2. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 5 ต่อปี
3. จำนวนครัวเรือนยากจนที่ได้รับความช่วยเหลือร้อยละ 100 ต่อปี
4. ร้อยละของจำนวนจุดความร้อนลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : พัฒนาระดับการเกษตรทั้งระบบแบบครบวงจรเพื่อเพิ่มมูลค่า โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมบนฐานการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาปังสีไฟเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สำคัญของภาคเหนือตอนล่าง ยกระดับการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพมีอัตลักษณ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ชุมชน ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ สันติสุขอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความสมดุล

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาระดับการเกษตรทั้งระบบแบบครบวงจรเพื่อเพิ่มมูลค่า โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมบนฐานการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตร และแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร แผนงานที่ 2 พัฒนาภาคการเกษตรและการแปรรูปให้มีมาตรฐานและคุณภาพสูงสอดคล้องกับตลาด โดยใช้เทคโนโลยีที่และนวัตกรรมบนฐานการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตร และแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร 2. พัฒนาภาคการเกษตรและการแปรรูปให้มีมาตรฐานและคุณภาพสูงสอดคล้องกับตลาด โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมบนฐานการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	1. อัตราการขยายตัวของภาคเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 2. พื้นที่เกษตรอินทรีย์/เกษตรปลอดภัยเพิ่มขึ้น 250 ไร่ 3. ร้อยละแปลง/ฟาร์มที่ผ่านมาตรฐาน GAP 50 แปลงต่อฟาร์ม 4. จำนวนพื้นที่ที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาแหล่งน้ำด้านการเกษตร 12,500 ไร่

	5. การพัฒนาเส้นทางสายหลักและสายรองเพิ่มขึ้น 17 สายทาง
--	---

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาบึงสีไฟเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สำคัญของภาคเหนือตอนล่าง ยกกระตือรือร้นการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพมีอัตลักษณ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ชุมชน ส่งการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาบึงสีไฟให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สำคัญของภาคเหนือตอนล่าง แผนงานที่ 2 พัฒนาการท่องเที่ยวและบริการในรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ และสนับสนุนให้จังหวัดพิจิตรเป็นเมืองสร้างสรรค์ (Creative City)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาบึงสีไฟให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สำคัญของภาคเหนือตอนล่าง 2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว 3. พัฒนาการท่องเที่ยวและบริการในรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ และสนับสนุนให้จังหวัดพิจิตรเป็นเมืองสร้างสรรค์ (Creative City)	1. ร้อยละจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 75 2. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25 3. ชุมชนท่องเที่ยวได้รับมาตรฐานการท่องเที่ยวโดยชุมชน 3 ชุมชน 4. จำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน 4 แห่ง

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ สันติสุขอย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาคนทุกช่วงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี รองรับการพัฒนาในทุกมิติ สืบสานวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น อัตลักษณ์ท้องถิ่น และน้อมนำศาสตร์พระราชามาสู่การปฏิบัติ แผนงานที่ 2 พัฒนาด้านการสาธารณสุข การศึกษา ให้มีมาตรฐานประชาชนสามารถเข้าถึงได้ แผนงานที่ 3 พัฒนาสังคมของจังหวัดให้มีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อำนวยความสะดวกเป็นธรรมให้กับประชาชน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาคนทุกช่วงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี รองรับการพัฒนาในทุกมิติ สืบสานวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น อัตลักษณ์ท้องถิ่น และน้อมนำศาสตร์พระราชามาสู่การปฏิบัติ 2. พัฒนาด้านการสาธารณสุข การศึกษา ให้มีมาตรฐานประชาชนสามารถเข้าถึงได้	1. คะแนนเฉลี่ยผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษา(ONET) ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย แต่ละวิชาผ่านเกณฑ์ คะแนนร้อยละ 50 ขึ้นไป ร้อยละ 40 2. จำนวนสถานศึกษาที่มีคุณภาพตามเกณฑ์การประกันคุณภาพภายในสถานศึกษาในระดับดีขึ้น (การศึกษาขั้นพื้นฐาน) ร้อยละ 98

3. พัฒนาสังคมของจังหวัดให้มีความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อำนวยความเป็นธรรมให้กับประชาชน	3. จำนวนสถานบริการสาธารณสุขที่ได้รับมาตรฐาน (รพ. ในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ผ่านการรับรอง HA ขั้น 3) 1 แห่ง 4. จำนวนครัวเรือนยากจนที่ได้รับความช่วยเหลือ 100 ครัวเรือน 5. อัตราการว่างงานลดลง ร้อยละ 50 6. อัตราการลดลงของยาเสพติด 250 คดี
--	---

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความสมดุล	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาระบบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ การจัดการขยะการจัดการน้ำ และพลังงานทดแทนอย่างยั่งยืน บนฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. อนุรักษ์ พื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์พลังงานที่ยั่งยืน 2. พัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ การจัดการขยะ และการจัดการน้ำ	1. ร้อยละของจำนวนจุดความร้อนลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ร้อยละ 20 2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการป้องกัน ฝ่า ระวัง และมี ส่วนร่วมและมี ส่วนร่วมในการจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น 250 คน 3. จำนวนทรัพยากรแหล่งน้ำสาธารณะที่ได้รับการอนุรักษ์ พื้นฟู(แหล่งน้ำธรรมชาติที่มีผิวน้ำมากกว่า 1,000 ไร่) 1 แห่ง 4. ร้อยละของปริมาณขยะมูลฝอยชุมชนที่ได้รับการจัดการ อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ ร้อยละ 20 5. จำนวนหมู่บ้าน ชุมชนที่ได้รับการเตรียมความพร้อม ใน การป้องกันสาธารณภัยในพื้นที่เสี่ยง 8 ชุมชน 6. พื้นที่ตลิ่งได้รับการป้องกันจากการกัดเซาะ 10 แห่ง

4.4 เป้าประสงค์

ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้นจากภาคการเกษตร การท่องเที่ยว มีคุณภาพชีวิตที่ดี และสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : พัฒนาระดับการเกษตรทั้งระบบแบบครบวงจรเพื่อเพิ่มมูลค่า โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมบนฐานการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม		
1.1	โครงการพัฒนโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตร และแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร	1,729,145,000.00
1.2	โครงการพัฒนาเกษตรยั่งยืนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีมูลค่าสูงบนฐานการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว (BCG Model) และเทคโนโลยีที่ทันสมัย	7,786,105.00
1.3	โครงการยกระดับขีดความสามารถของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร ในการผลิต แปรรูป และการตลาดอย่างครบวงจร	54,269,497.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาบึงสีไฟเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สำคัญของภาคเหนือตอนล่าง ยกระดับการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพมีอัตลักษณ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ชุมชน สู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์		
2.1	โครงการพัฒนาบึงสีไฟให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของภาคเหนือตอนล่าง	268,810,254.00
2.2	โครงการพัฒนโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	70,472,830.00
2.3	พัฒนาการท่องเที่ยวและบริการในรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ และสนับสนุนให้จังหวัดพิจิตรเป็นเมืองสร้างสรรค์ (Creative City)	48,388,000.00
2.4	โครงการพัฒนาทักษะและศักยภาพของบุคลากร กิจกรรมสินค้าและบริการ OTOP/SMEs เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และสนับสนุนการท่องเที่ยวโดยชุมชนให้ได้มาตรฐานและยั่งยืน	8,144,500.00
2.5	โครงการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดพิจิตร	1,500,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ สันติสุขอย่างยั่งยืน		
3.1	โครงการพัฒนาคนทุกช่วงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีรองรับการพัฒนาในทุกมิติสืบสานวัฒนธรรม ประเพณี อัตลักษณ์ท้องถิ่นและน้อมนำศาสตร์พระราชามาสู่การปฏิบัติ	9,665,200.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
3.2	โครงการส่งเสริมการสร้างงาน พัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน Upskill/ Reskill/ Newskill	6,426,000.00
3.3	โครงการพัฒนาคนทุกช่วงวัยผ่านการศึกษาเชื่อมโยงบูรณา การทุกระดับการศึกษาสู่มาตรฐาน	5,274,400.00
3.4	โครงการพัฒนาระบบสาธารณสุขให้มีมาตรฐานและส่งเสริม แพทย์แผนไทยและแพทย์ทางเลือก	1,900,000.00
3.5	โครงการเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยอำนวยความสะดวก ธรรมให้ประชาชน จังหวัดพิจิตร	37,441,200.00
3.6	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดจังหวัดพิจิตร	10,205,700.00
3.7	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขยายตัวของ เมือง และการเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัด	6,608,450,396.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความสมดุล		
4.1	โครงการสร้างจิตสำนึกในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติโดย การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน	12,601,030.00
4.2	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ การ จัดการขยะ การจัดการน้ำแบบบูรณาการ และพลังงาน ทดแทน	836,000.00
4.3	โครงการบริหารจัดการ อนุรักษ์ ภัยพิบัติ และสาธารณภัย	1,062,750,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 สภาพภูมิประเทศ เหมาะสมต่อการทำเกษตรกรรม
- S2 มีผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ คือ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน มะม่วง
ส้มโอ มะยงชิด เมล่อน ฯลฯ เชื่อมโยงไปสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการสร้างมูลค่าเพิ่ม
ให้กับผลผลิตทางอุตสาหกรรมเกษตร โดยการจดทะเบียนตัวบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)
จำนวน 2 รายการ คือ ข้าวขาวกอเดียว และส้มโอท่าซ่อย
- S3 มีแหล่งน้ำธรรมชาติสายหลัก 3 สาย ได้แก่ แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม แม่น้ำพิจิตร และมีระบบ
ชลประทานครอบคลุมพื้นที่ทางเกษตร
- S4 มีโครงข่ายคมนาคมสายหลัก ทางหลวงหมายเลข 11 และ 117 เชื่อมโยงภาคเหนือ สู่ภาคกลาง
ทางหลวงหมายเลข 32 เชื่อมโยงสู่พื้นที่เศรษฐกิจภาคกลาง ทางหลวงหมายเลข 115 เชื่อมโยง
กับจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดกำแพงเพชร) - และเส้นทางสายรอง รองรับการ
ท่องเที่ยว การขนส่งผลผลิตทางการเกษตร

- S5 มีบึงสีไฟ เป็นแหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่ ชั้นต้น 5 ของประเทศ เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติ และมีความหลากหลายของระบบนิเวศ
- S6 มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ได้แก่ บึงสีไฟ ทุ่งดอกกระเจียว ป่าเขาโลัน ท่องเที่ยววิถีชีวิต ชุมชน ย่านพาณิชย์กรรมเก่าบ้านวังกรด สวนเกษตรวังทับไทร ชุมชนคุณธรรมบ้านดงกลาง และท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี อุทยานเมืองเก่า วัดท่าหลวง งาน ประเพณีแข่งเรือยาว ศูนย์มิตรภาพไทย - เวียดนาม วัดโพธิ์ประทับช้าง วัดบางคลาน ฯลฯ
- S7 มีระดับภัยคุกคามด้านความมั่นคงโดยรวม อยู่ในระดับปกติ ไม่มีความรุนแรง
- S8 มีสถานบริการสาธารณสุขของภาครัฐและเอกชน มีศักยภาพในการให้บริการครอบคลุม ทุก อำเภอ แพทย์แผนปัจจุบัน และแพทย์ทางเลือก
- S9 มีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ ที่ยังคงรักษาประเพณีดั้งเดิมไว้ สามารถส่งเสริม สนับสนุนต่อยอดสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 สถานการณ์ Covid - 19 ของจังหวัดพิจิตรส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ
- W2 มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ส่งผลให้ประชากร วัยแรงงาน ลดลง เป็นการลดประสิทธิภาพในการผลิตของจังหวัด ประกอบกับสถานประกอบการใน จังหวัดมีน้อย ทำให้ประชากรวัยแรงงานออกไปทำงานนอกพื้นที่ ประชากรในพื้นที่ จัดเป็นเด็ก และผู้สูงอายุ
- W3 ขาดการประชาสัมพันธ์ ด้านการท่องเที่ยว/จุดแลนด์มาร์ค ในสถานที่ท่องเที่ยวไม่โดดเด่น
- W4 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมชำรุด ขาด การบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง
- W5 มลพิษทางอากาศ จากการเผาในที่ทางการเกษตร หลังฤดูการเก็บเกี่ยว
- W6 ด้านการเกษตรขาดการประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการผลิต แปรรูปสินค้า และมีการใช้สารเคมี ทางทางการเกษตร
- W7 แม่น้ำสายหลัก แหล่งน้ำธรรมชาติมีสภาพตื้นเขิน ไม่สามารถเก็บกักน้ำเพื่อใช้ในการอุปโภค - บริโภค
- W8 การส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย/เกษตรอินทรีย์ขาดความต่อเนื่อง เกษตรกรขาดความรู้ด้านการ ผลิต การแปรรูป และการตลาด การประยุกต์ใช้องค์ความรู้ของเกษตรกร ยังไม่สอดคล้องกับ สถานการณ์ทางการเกษตรที่เปลี่ยนแปลงไป
- W9 คุณภาพการศึกษาอยู่ในระดับที่ต้องพัฒนา คะแนนผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักเรียนชั้น พื้นฐาน (O-NET) ในภาพรวมมีค่าเฉลี่ยต่ำ
- W10 ขาดการบูรณาการด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว/บุคลากรขาดทักษะด้าน ภาษาต่างประเทศ

โอกาส (Opportunity)

- O1 หมู่บ้าน ชุมชนให้ความสำคัญกับสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลง และให้ความสำคัญกับการเพิ่มพื้นที่สีเขียว
- O2 ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาจังหวัด ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่
- O3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566 - 2570) มีเป้าหมายหลักเพื่อพลิกโฉมประเทศไปสู่ “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” หรือ “Hi-Value and Sustainable Thailand” โดยใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนการยกระดับศักยภาพและพัฒนาประเทศในทุกมิติ เพื่อสนับสนุนเสริมสร้างการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขัน และเพื่อส่งเสริมโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมอย่างทั่วถึง
- O4 ผลผลิตจากการผลิตแบบเกษตรอินทรีย์เป็นที่ต้องการของลูกค้าที่รักสุขภาพ ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าที่ค่อนข้างมีรายได้
- O5 นโยบายของรัฐบาลสนับสนุนการน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากให้สอดคล้องกับนโยบายด้านสังคม โดยเน้นการสร้างความเข้มแข็งให้กับครอบครัว ชุมชนและสังคม การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นประโยชน์ในการประสานการปฏิบัติงานเชิงพื้นที่ในการแก้ปัญหาของจังหวัด
- O6 การเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการผลิตและการค้าที่มีการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์กลายมาเป็นรูปแบบการค้าที่มีบทบาทมากขึ้น มีการยกระดับกระบวนการผลิตแบบอัตโนมัติ ไปสู่การใช้เทคโนโลยีที่ผสมผสาน เพื่อผลิตสินค้าตามความต้องการของผู้บริโภคมากยิ่งขึ้น
- O7 ภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนการเกษตรอินทรีย์ และนโยบายจัดโซนนิ่ง (Zoning) พื้นที่ ทำให้เกิดความชัดเจนและเอื้อต่อการวางแผนพัฒนาจังหวัด
- O8 การสร้างรถไฟพระบรมวงศ์ ช่วยสร้างโอกาสในการขนส่ง นักท่องเที่ยว ผู้เดินทาง พัสตูลังของ และการค้าแก่จังหวัดพิจิตร
- O9 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว และฟื้นฟูเศรษฐกิจภายหลังสถานการณ์ Covid - 19

อุปสรรค (Threat)

- T1 ภัยพิบัติทางธรรมชาติ โรคติดต่อต่าง ๆ ส่งผลกระทบต่อประชาชนทำให้ได้รับความเดือดร้อนในด้านการประกอบอาชีพ การดำรงชีวิตและระบบเศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัด
- T2 ปัญหาจากภัยพิบัติและสาธารณภัย มีแนวโน้มเกิดได้บ่อยขึ้นและมีผลกระทบในวงกว้าง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่จะส่งผลให้ภัยพิบัติทางธรรมชาติเกิดขึ้นบ่อยครั้งและ

รุนแรงมากยิ่งขึ้น แต่ขีดความสามารถด้านการรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติและสาธารณภัยของ
จังหวัดยังคงมีข้อจำกัด จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาและจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม

T3 ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวส่งผลต่อความผันผวนของตลาดสินค้าเกษตร ทำให้ราคาผลผลิตทาง
การเกษตรตกต่ำ

T4 ปัญหาของภาคการเกษตรที่จะมีความสามารถในการผลิตลดลง เนื่องจากอุณหภูมิที่เพิ่ม
สูงขึ้น และฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อาจลดทอนคุณภาพของ
ผลผลิตและความสามารถในการผลิตของภาคการเกษตร รวมทั้งอาจทำให้พื้นที่ที่มีความเหมาะสม
ต่อการทำการเกษตรมีจำนวนลดน้อยลง นอกจากนี้ ภาคการเกษตรยังต้องเผชิญกับความท้าทาย
ของการมีเกษตรกรจำนวนมากเป็นผู้สูงอายุ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการ
ปรับตัวให้เข้าหรือรองรับกับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างจำกัด

T5 การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากอิทธิพลของ Disruptive Technologies ที่เปลี่ยนผันกลไก
เศรษฐกิจโลกแบบเดิมโดยอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ อาทิ เทคโนโลยีดิจิทัล มือถือ
หุ่นยนต์ ยานยนต์ พลังงานทดแทนและที่จัดเก็บพลังงานสมัยใหม่ Internet of Things, Big data,
Blockchain ฯลฯ ความก้าวหน้าในการติดต่อสื่อสาร การขยายตัวของเครือข่ายทางสังคมออนไลน์
ส่งผลให้ทั้งโอกาสและความเสี่ยงต่อวิถีชีวิต ทัศนคติ และความเชื่อในสังคม ตลอดจนความสัมพันธ์
ระหว่างบุคคล กระบวนการเรียนรู้ และพฤติกรรม การบริโภคของคนในระดับพื้นที่

T6 ปัญหาด้านความมั่นคงของจังหวัด มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดจากภายนอก และการ
เคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าว อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคง และการสนับสนุนงบประมาณจาก
ภาครัฐและบุคลากรในการดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและผู้มารับบริการ
มีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเป็นไปด้วยความล่าช้า

T7 ภาวะคุกคามจาก Social Network ที่มุ่งทำลายความเชื่อมั่นขององค์กร การ Hack ข้อมูล
ข่าวสาร และ Fake news

T8 ภาวะคุกคามด้านสุขภาพของเกษตรกรจากการใช้สารเคมี

T9 นโยบายการเปิดการค้าเสรี อาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรทั้งการบริโภคในจังหวัด และ
การส่งออกไปตลาดต่างประเทศ

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

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

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

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

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

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



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

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

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท 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