

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดพิษณุโลก



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

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

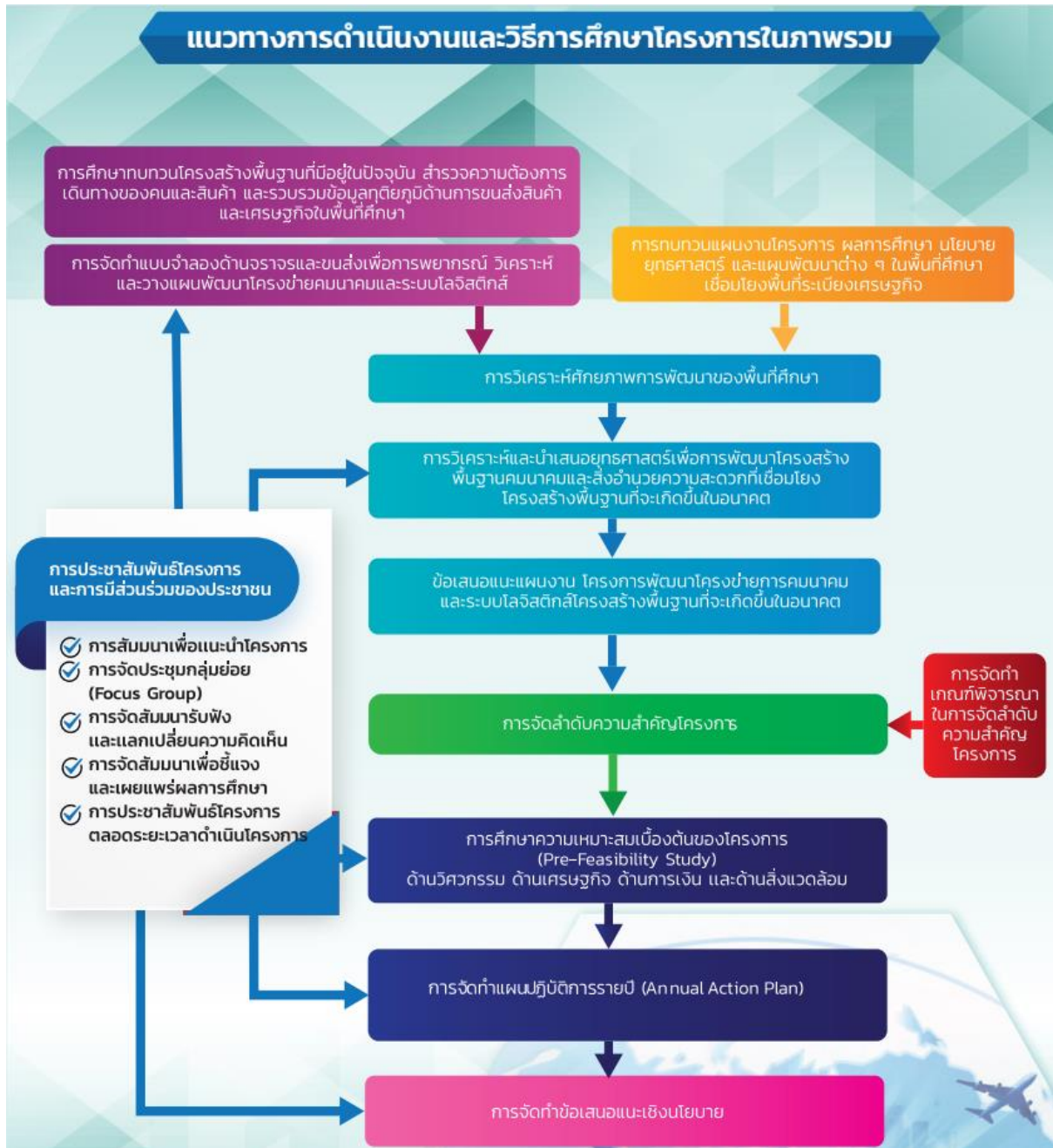
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว 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. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดพิษณุโลก

2.1 ข้อมูลทั่วไป



เมืองพิษณุโลกเดิมมีชื่อต่าง ๆ กัน ปรากฏชื่อเมือง "สองแคว" ในจารึกวัดศรีชุม "พระมหาเถรศรีศรัทธาราชจุฬามณีเกิดในนครหลวงสองแคว" ชื่อเมืองสองแควหมายถึงเมืองซึ่งอยู่ระหว่างแม่น้ำน่านและแม่น้ำแควน้อย ในช่วงต้นสมัยสุโขทัยเมืองสองแควอยู่ในการปกครองของพระยาคำแหงพระรามแห่งราชวงศ์ศรีนาวนำถม จนกระทั่งรัชกาลพ่อขุนรามคำแหงมหาราชเมืองสองแควเข้ามาอยู่ในการปกครองของสุโขทัย ราชวงศ์พระร่วงซึ่งที่ระบุไว้ในจารึกพ่อขุนรามคำแหง

ในพงศาวดารเหนือระบุว่า "พระเจ้าศรีธรรมปิฎก" หรือพระมหาธรรมราชาที่ 1 (ลิไท) ทรงสร้างเมืองสองแควขึ้นใหม่ที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำน่านบริเวณเมืองพิษณุโลกในปัจจุบัน พระมหาธรรมราชาลิไททรงสร้างวัดต่างๆขึ้นเป็นจำนวนมาก ได้แก่ วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร (วัดใหญ่) วัดเจดีย์ยอดทอง วัดอรุณญิก และบูรณะวัดวัดราชบูรณะ ทรงให้หล่อพระพุทธรูปชินราช พระพุทธรูปชินศรี และพระศรีศาสดาขึ้นประดิษฐานไว้ที่วัดพระศรีรัตนมหาธาตุหรือวัดใหญ่

พระพุทธรูปชินราช ซึ่งประดิษฐานอยู่ที่วัดพระศรีรัตนมหาธาตุใช้เป็นตราประจำจังหวัดพิษณุโลกในปัจจุบัน นอกจากนี้พระมหาธรรมราชาลิไทยังทรงสร้างพระราชวังจันทน์ เมืองสองแควพัฒนาขึ้นกลายเป็นเมืองสำคัญของอาณาจักรสุโขทัยทางทิศตะวันออก

นอกจากนี้เมืองสองแควยังมีอีกชื่อหนึ่งว่า "เมืองชัยนาท" หมายถึงเมืองฝั่งตะวันตกของแม่น้ำน่านบริเวณพระราชวังจันทน์ ขุนหลวงพะงั่วยกทัพอยุธยาขึ้นมายึดเมืองชัยนาทได้สำเร็จ จนพระมหาธรรมราชาลิไทต้องเจรจากับพระเจ้าอู่ทองสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 เพื่อขอเมืองชัยนาทคืน ทำให้พระมหาธรรมราชาลิไทต้องเสด็จย้ายมาประทับที่เมืองสองแควหรือเมืองชัยนาทอยู่เป็นเวลาเจ็ดปี พระมหาธรรมราชาที่ 3 (ไสลิไท) ครองราชสมบัติอยู่ที่เมืองสองแคว[28] ทำให้เมืองสองแควกลายเป็นราชธานีของอาณาจักรสุโขทัย เมื่อพระมหาธรรมราชาที่ 3 (ไสลิไท) สวรรคตในพ.ศ. 1962 เกิดการจลาจลแย่งชิงราชสมบัติระหว่างพระยารามและพระยาบาลเมือง สมเด็จพระนครินทราธิราชแห่งอยุธยาเสด็จขึ้นมาไกล่เกลี่ย ให้พระยารามครองเมืองสุโขทัยในขณะที่พระยาบาลเมืองขึ้นเป็นพระมหาธรรมราชาที่ 4 แห่งสองแคว ทำให้เมืองสองแควแยกตัวจากสุโขทัยและเป็นประเทศราชของอยุธยา เมืองสองแควทวีความสำคัญขึ้นมามากกว่าสุโขทัย

เมื่อพระมหาธรรมราชาที่ 4 สวรรคตในพ.ศ. 1981 สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 ทรงส่งพระโอรสคือพระรามศวรซึ่งมีพระราชมารดาเป็นพระธิดาของพระมหาธรรมราชาที่ 3 ไปครองเมืองสองแควประทับที่

พระราชวังจันทน์ เมื่อพระราเมศวรต่อมาขึ้นครองราชสมบัติเป็นสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ เมืองสองแควจึงได้รวมกับอาณาจักรอยุธยา

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดพิษณุโลกมีที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคที่แตกต่างกันตามการแบ่งแบบต่าง ๆ หากแบ่งเขตตามการพยากรณ์อากาศ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะจัดอยู่ในภาคเหนือตอนล่าง สำหรับเกณฑ์การแบ่งภาคอย่างเป็นทางการของราชบัณฑิตยสถาน จะจัดอยู่ในภาคกลาง โดยอยู่ทางตอนบนของภาค ห่างจากกรุงเทพมหานคร 377 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 10,815 ตารางกิโลเมตร หรือ 6,759,909 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอพิชัย อำเภอทองแสนขัน และอำเภอน้ำปาด จังหวัดอุตรดิตถ์, แขวงไชยบุรี ประเทศลาว

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอหล่มสัก อำเภอเขาค้อ อำเภอวังโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์, อำเภอด่านซ้าย และอำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอเมืองพิจิตร อำเภอลำลูกขัน อำเภอสามง่าม และอำเภอสามโก้ จังหวัดพิจิตร

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอกงไกรลาศ อำเภอศรีสำโรง จังหวัดสุโขทัย, อำเภอลานกระบือ จังหวัดกำแพงเพชร

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ทางตอนเหนือและตอนกลางเป็นเขตเทือกเขาสูงและที่ราบสูง โดยมีเขตภูเขาสูงด้านตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอวังทอง อำเภอวัดโบสถ์ อำเภอเนินมะปราง อำเภอนครไทย และอำเภอชาติตระการจุดสูงสุดคือ ภูสอยดาว 2,102 เมตร เป็นยอดเขาปันเขตแดนไทย-ลาว พื้นที่ตอนกลางมาทางใต้เป็นที่ราบ และตอนใต้เป็นที่ราบลุ่ม โดยเฉพาะบริเวณลุ่มแม่น้ำน่านและแม่น้ำยม ซึ่งเป็นแหล่งการเกษตรที่สำคัญที่สุดของจังหวัดพิษณุโลก อยู่ในเขตอำเภอบางระกำ อำเภอเมืองพิษณุโลก อำเภอพรหมพิราม อำเภอเนินมะปราง และบางส่วนของอำเภอวังทอง

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดพิษณุโลกมีลมมรสุมพัดผ่านจากทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย และแบ่งฤดูกาลออกได้เป็น 3 ฤดู

ฤดูร้อน ประมาณเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 32 องศาเซลเซียส

ฤดูฝน จะเริ่มประมาณเดือนพฤษภาคม-ตุลาคม ปริมาณน้ำฝน เฉลี่ยประมาณปีละ 1,375 มิลลิเมตร

ฤดูหนาว ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน-มกราคม อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 19 องศาเซลเซียส

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

จังหวัดพิษณุโลกแบ่งการปกครองออกเป็น 9 อำเภอ 93 ตำบล 1,032 หมู่บ้าน ซึ่งอำเภอทั้ง 9 อำเภอ

จังหวัดพิษณุโลกมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรวม 103 แห่ง ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลนคร 1 แห่ง คือ เทศบาลนครพิษณุโลก เทศบาลเมือง 1 แห่ง คือ เทศบาลเมืองอรัญญิก เทศบาลตำบล 24 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 76 แห่ง[46] โดยเทศบาลสามารถจำแนกได้ตามอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพิษณุโลก

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

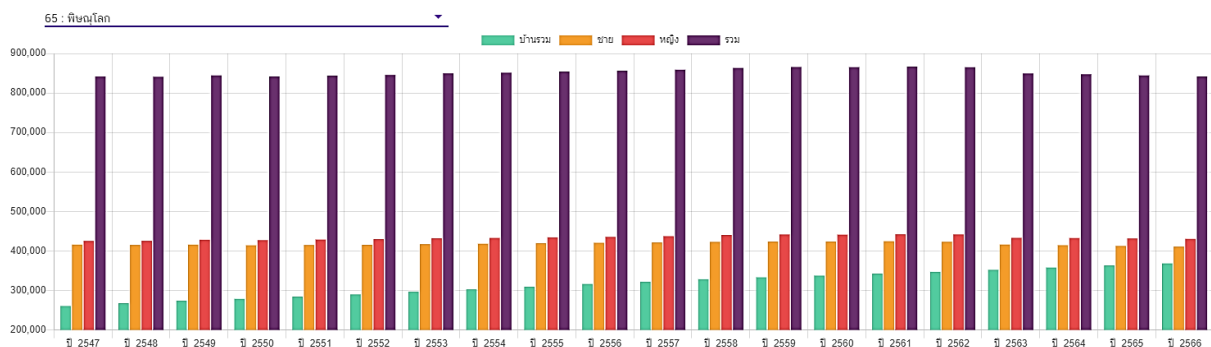
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพิษณุโลกมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 841,729 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.225 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 411,058 คน และเป็นประชากรหญิง 430,671 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดพิษณุโลก 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)
0.859	0.863	0.866	0.865	0.867	0.865	0.849	0.847	0.844	0.842	-0.225%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดพิษณุโลก

2.2.2 จำนวนคร้วเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพิษณุโลกมีจำนวนคร้วเรือนทั้งสิ้น 368,521 คร้วเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.511 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนคร้วเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

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

หน่วย: พันคร้วเรือน

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)
322	329	333	338	343	347	352	358	363	369	1.511%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดคร้วเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดพิษณุโลกมีขนาดคร้วเรือน 2.28 คน/คร้วเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.720 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนคร้วเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

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

หน่วย: คน/คร้วเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2.67	2.63	2.6	2.56	2.53	2.49	2.41	2.37	2.32	2.28	-1.720%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดพิษณุโลก มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 759 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.018 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

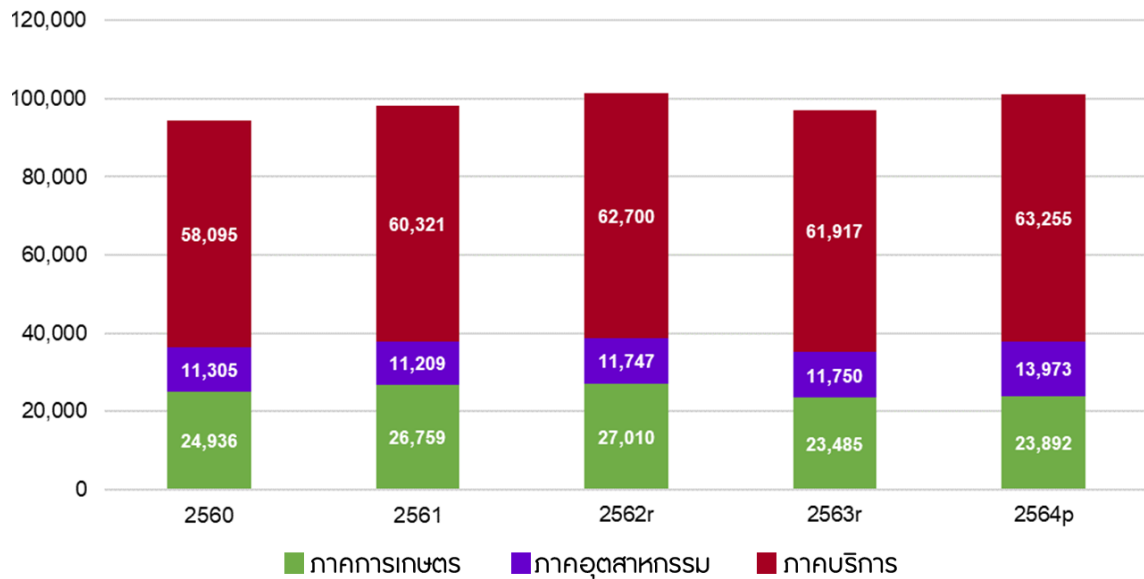
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดพิษณุโลก ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2560	2561	2562	2563	2564	
646	692	776	794	759	0.018

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด (ล้านบาท)

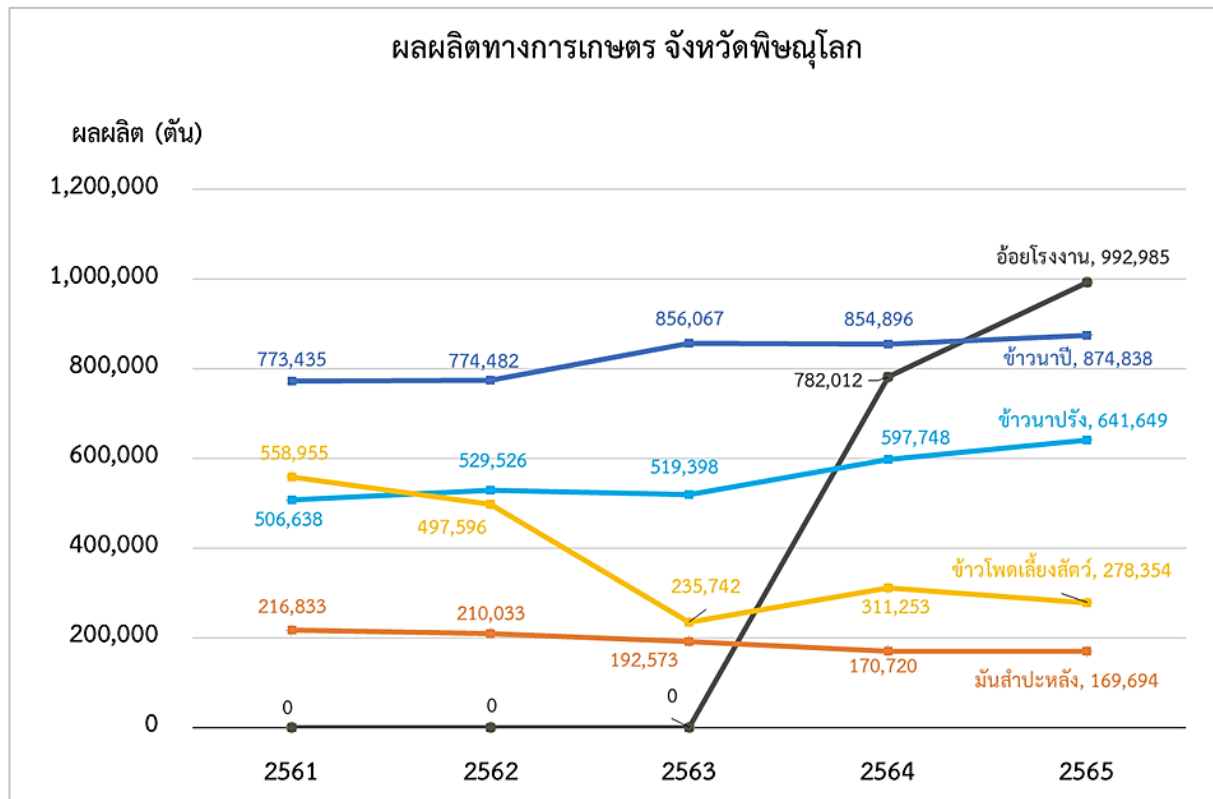


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

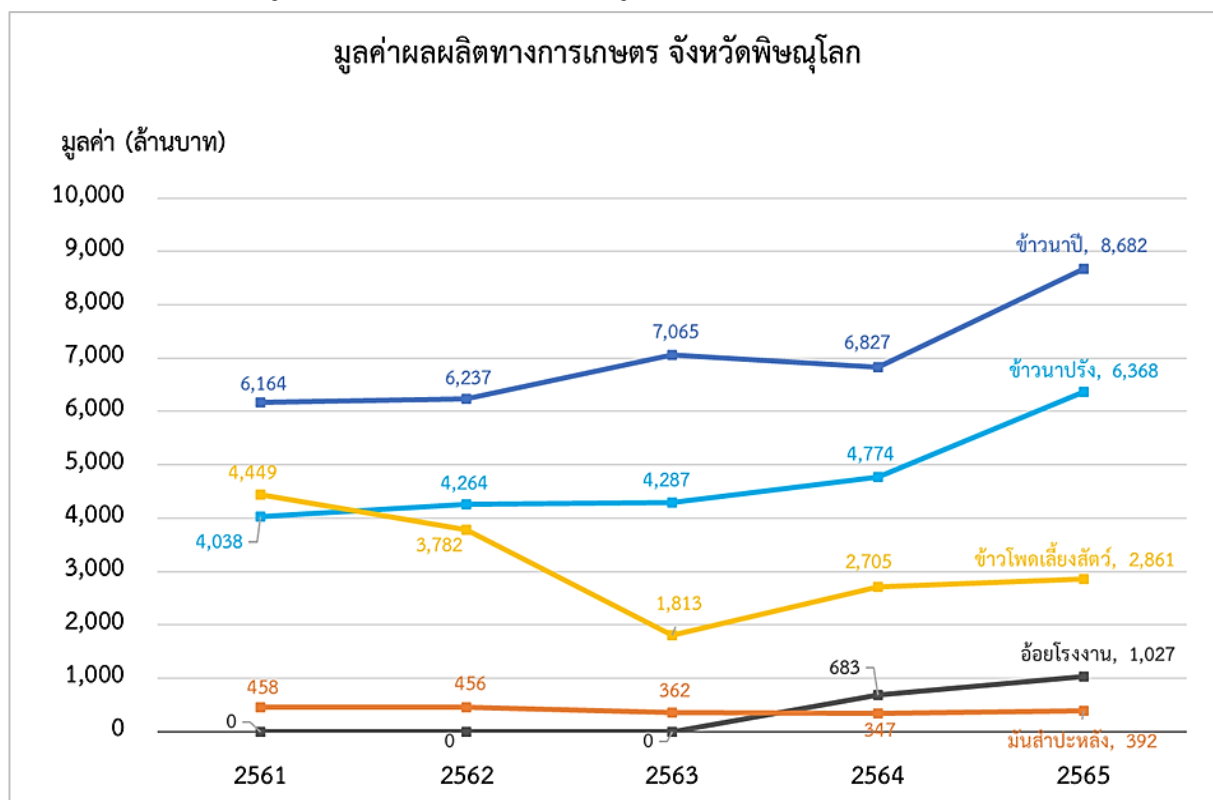
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดพิษณุโลก แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดพิษณุโลก มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป เป็นเขตเทือกเขาสูงและที่ราบสูง มีพื้นที่ทางการเกษตร 3.5 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.35 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี นาปรัง อ้อย มะม่วง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง สับปะรด ยางพารา ปาล์มน้ำมัน โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดพิษณุโลกสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดพิษณุโลก พบว่ามีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมเกษตร แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

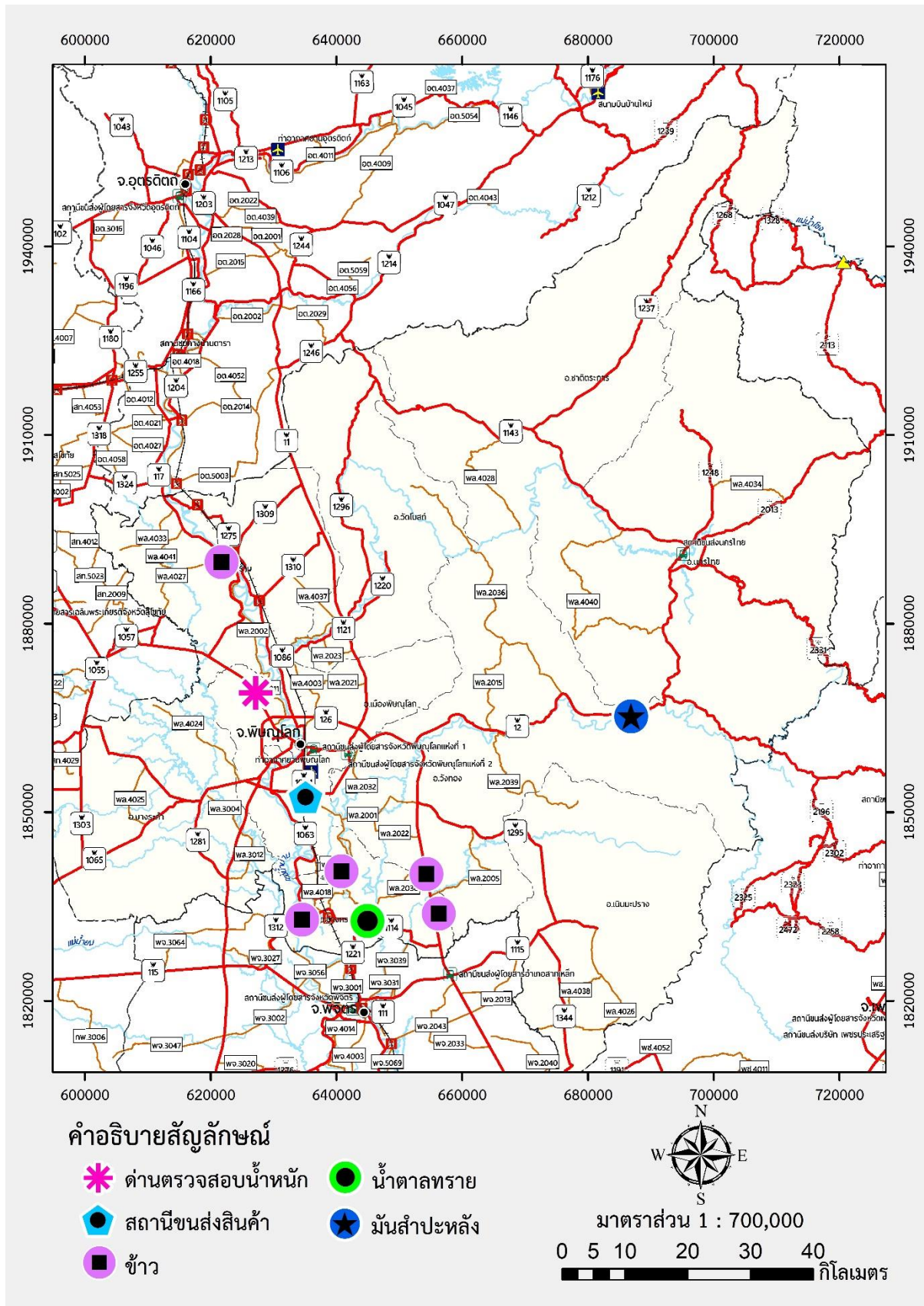
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ	10,724.24	1,135	60
2	อุตสาหกรรมอาหาร	3,949.99	3,489	56
3	อุตสาหกรรมเกษตร	3,923.00	1,096	102

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดพิษณุโลกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	292,856	66,930
ข้าวโพด	125,151	87,016
อ้อย	500,769	274,464
น้ำตาล	205,805	30,736
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	236,424	103,680



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดพิษณุโลก
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

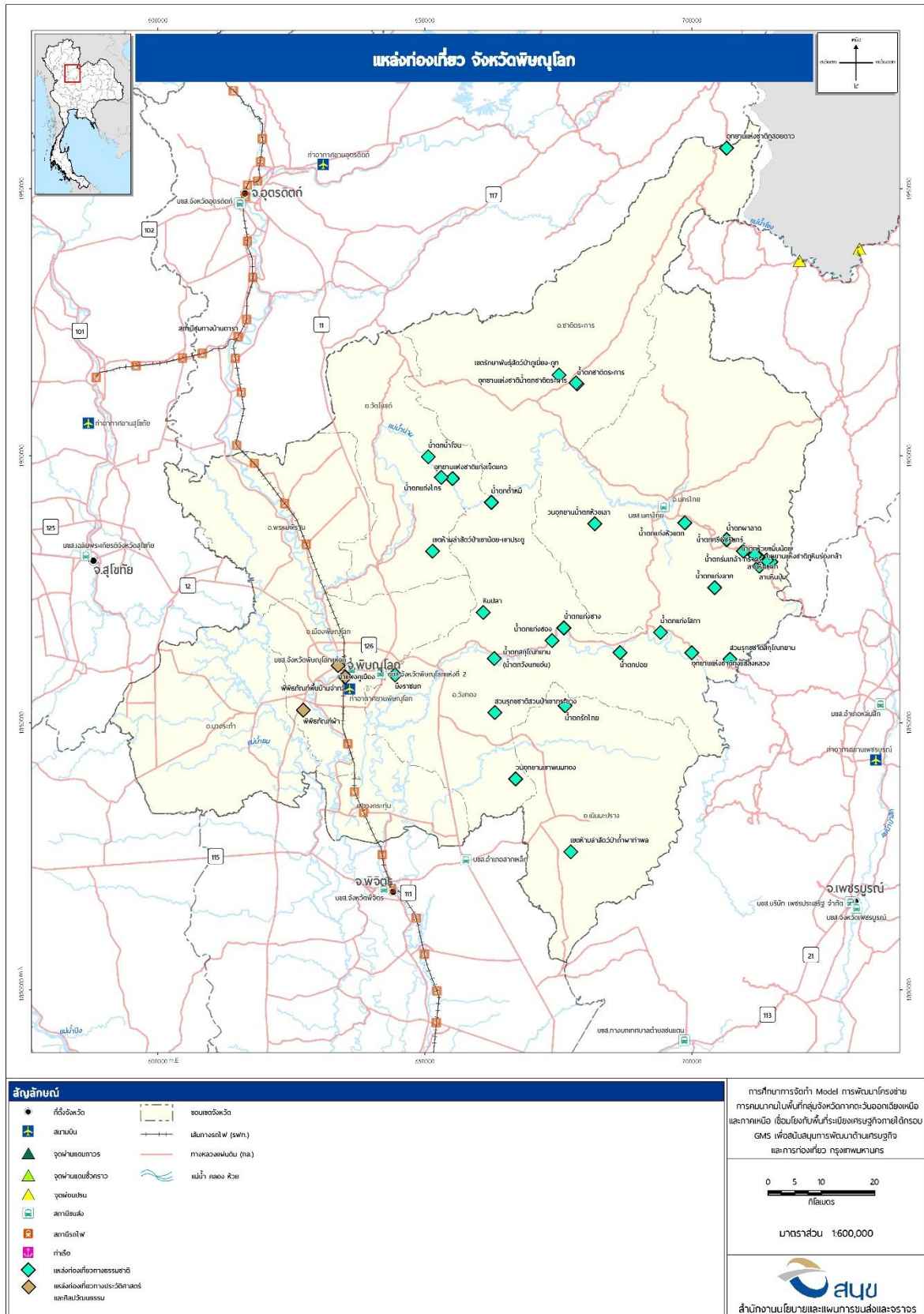
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดพิษณุโลกซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดพิษณุโลกจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ อีกทั้งจังหวัดพิษณุโลกตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง (สี่แยกอินโดจีน) และเป็นที่ตั้งของสถาบันอุดมศึกษาหลายแห่ง จึงมีศักยภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยวใหม่ๆ ได้แก่ MICE City, Wellness City, Sport Tourism City

บทบาทการท่องเที่ยว กำหนดให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นเมือง/พื้นที่ท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลนครพิษณุโลก ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ (โดยเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วย เชียงใหม่ เชียงราย แพร่ น่าน พะเยาลำปาง พิษณุโลก นครสวรรค์)
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรดิตถ์
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในจังหวัดพิษณุโลก
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติระดับนานาชาติและระดับประเทศ ใน อำเภอวังทอง อำเภอชาติตระการ อำเภอนครไทย อำเภอเนินมะปราง และอำเภอวัดโบสถ์ จังหวัดพิษณุโลก
- MICE City เมืองจัดประชุม สัมมนา
- Wellness Tourism City
- เมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism City)



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สรุปสถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,909,326 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 1,161,850 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 747,476 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.85 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,583.79 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,742.24 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,127.98 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 4,589.60 ล้านบาท จำนวนห้อง 6,692 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 38.22 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 1,099,347 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 42.42

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดพิษณุโลก ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	3,304,883	3,346,393	1,909,326	1.26%	-42.94%
ชาวไทย	3,088,811	3,126,657	1,862,634	1.23%	-40.43%
ชาวต่างประเทศ	216,072	219,736	46,692	1.70%	-78.75%
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,999,391	2,021,367	1,161,850	1.10%	-42.52%
ชาวไทย	1,838,692	1,858,400	1,129,833	1.07%	-39.20%
ชาวต่างประเทศ	160,699	162,967	32,017	1.41%	-80.35%
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,305,492	1,325,026	747,476	1.50%	-43.59%
ชาวไทย	1,250,119	1,268,257	732,801	1.45%	-42.22%
ชาวต่างประเทศ	55,373	56,769	14,675	2.52%	-74.15%
ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยว (วัน)	1.94	1.90	1.85	-2.06%	-2.63%
ชาวไทย	1.95	1.91	1.85	-2.05%	-3.14%
ชาวต่างประเทศ	1.79	1.76	1.88	-1.68%	6.82%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,608.73	1,657.49	1,583.79	3.03%	-4.45%
ชาวไทย	1,555.41	1,604.25	1,573.68	3.14%	-1.91%
ชาวต่างประเทศ	2,360.22	2,404.31	1,964.82	1.87%	-18.28%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,777.50	1,835.88	1,742.24	3.28%	-5.10%
ชาวไทย	1,718.08	1,776.63	1,731.57	3.41%	-2.54%
ชาวต่างประเทศ	2,518.01	2,568.97	2,112.91	2.02%	-17.75%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,108.02	1,141.06	1,127.98	2.98%	-1.15%
ชาวไทย	1,088.88	1,121.77	1,123.37	3.02%	0.14%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,540.46	1,572.33	1,357.42	2.07%	-13.67%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	8,330.90	8,555.02	4,589.60	2.69%	-46.35%
ชาวไทย	7,521.29	7,728.92	4,442.50	2.76%	-42.52%
ชาวต่างประเทศ	809.61	826.10	147.10	2.04%	-82.19%
จำนวนห้อง	6,403	6,731	6,692	5.12%	-0.58%
อัตราการเข้าพัก	57.98	58.05	38.22	0.12%	-34.16%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	1,878,568	1,909,129	1,099,347	1.63%	-42.42%
ชาวไทย	1,721,219	1,749,523	1,068,404	1.64%	-38.93%
ชาวต่างประเทศ	157,349	159,606	30,943	1.43%	-80.61%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,929,164 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 13.03 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 8,204 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 32.85 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 28.36 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 37.73 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1,549,193 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 1,425,268 คน คิดเป็นร้อยละ 8.69

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดพิษณุโลก ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,089,388	2,591,590	2,929,164	137.89%	13.03%
ชาวไทย	1,087,049	2,549,872	2,800,446	134.57%	9.83%
ชาวต่างประเทศ	2,339	41,718	128,718	1683.58%	208.54%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,283.56	6,175.46	8,204.00	170.43%	32.85%
ชาวไทย	2,277.88	6,059.28	7,777.60	166.01%	28.36%
ชาวต่างประเทศ	5.68	116.18	426.40	1945.42%	267.02%
อัตราการเข้าพัก	20.91	45.54	28.36	117.79%	-37.73%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	634,825	1,425,268	1,549,193	124.51%	8.69%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

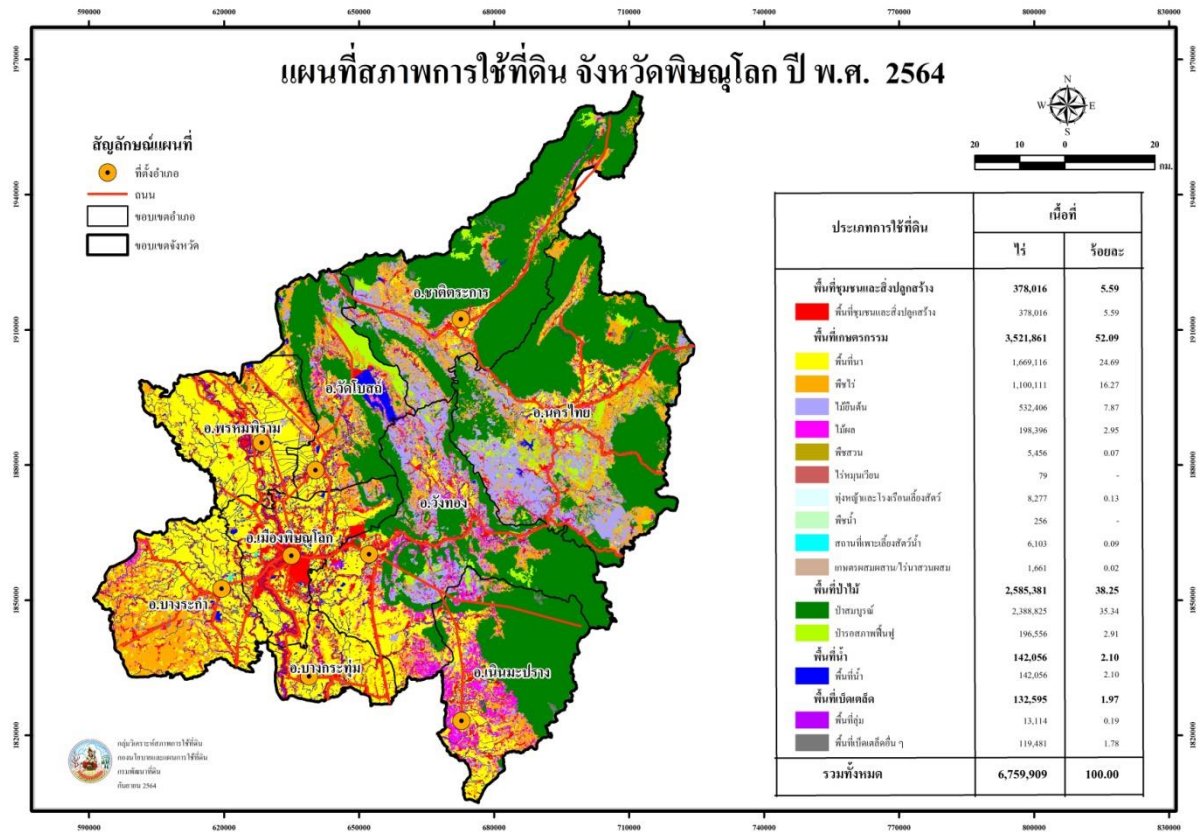
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดพิษณุโลกมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 3,521,861 ไร่ ร้อยละ 52.09 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 1,669,116 ไร่ ร้อยละ 24.69, พืชไร่ 1,100,111 ไร่ ร้อยละ 16.27 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

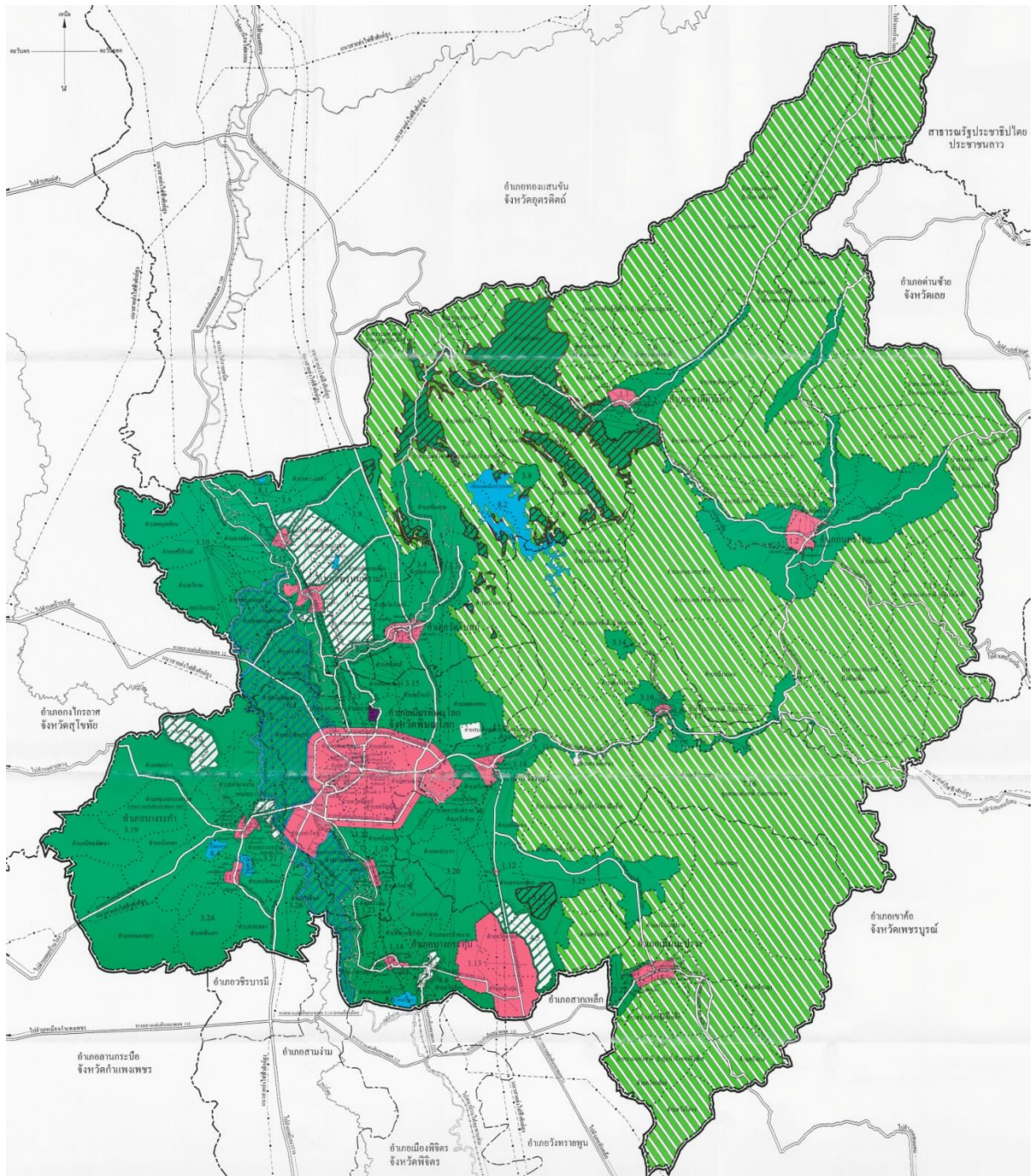
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	378,016	5.59
พื้นที่เกษตรกรรม	3,521,861	52.09
พื้นที่นา	1,669,116	24.69
พืชไร่	1,100,111	16.27
ไม้ยืนต้น	532,406	7.87
ไม้ผล	198,396	2.95
พืชสวน	5,456	0.07
ไร่มวนเวียน	79	-
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	8,277	0.13
พืชน้ำ	256	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	6,103	0.09
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	1,661	0.02
พื้นที่ป่าไม้	2,585,381	38.25
พื้นที่แหล่งน้ำ	142,056	2.10
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	132,595	1.97
รวม	6,759,909	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/PLK2564.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดพิษณุโลก ปีพ.ศ. 2564



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดพิษณุโลก

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดพิษณุโลก เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนล่างของภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 377 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 10,815.80 ตารางกิโลเมตร เป็นจุดศูนย์กลางในด้านคมนาคมของภูมิภาคอินโดจีน โดยเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภาคกลางกับภาคเหนือ รวมทั้งภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย จังหวัดพิษณุโลกจึงได้รับการขนานนามว่าเป็น "เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน" โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดพิษณุโลกอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 377 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (อินทรีบุรี-เชียงใหม่) โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดพิษณุโลก และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูง มีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายอินทรีบุรี-เชียงใหม่) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภออินทรีบุรี จังหวัดสิงห์บุรี มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีระยะทางทั้งสิ้น 562.673 กิโลเมตร โดยความยาวของถนนช่วงพาดผ่านจังหวัดพิษณุโลกมีระยะ 94.80 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่)

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (สายแม่สอด-มุกดาหาร) เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางทั้งสิ้น 771.123 กิโลเมตร โดยความยาวของถนนช่วงพาดผ่านจังหวัดพิษณุโลกมีระยะ 126.84 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (สายแม่สอด-มุกดาหาร)

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกที่สำคัญ แสดงดังนี้

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนภูดู่) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก มีระยะทางประมาณ 396.784 กิโลเมตร โดยความยาวของถนนช่วงพาดผ่านจังหวัดพิษณุโลกมีระยะ 66.02 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนภูดู่)

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
115	200	แก้วสุวรรณ - บึงบัว	20.535
126	101	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	7.296
126	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	14.001
126	103	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้	16.703
126	104	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้	4.148
126	201	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ	4.000
126	202	ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้	1.000
1055	100	กงไกรลาศ - หนองตูม	10.273
1057	100	กกแรต - คลองตะเข้	5.650
1058	100	แยกต้นหว้า - พิษณุโลก	0.931
1061	100	แยกเรือนแพ - พิษณุโลก	2.376
1063	100	พิษณุโลก - บางกระทุ่ม	35.272
1064	100	พิษณุโลก - บึงพระ	5.650
1065	101	พราณกระต่าย - หนองกุลา	37.000
1065	102	हनองกุลา - พิษณุโลก	33.611
1086	100	พิษณุโลก - มะขามสูง	13.764
1086	200	มะขามสูง - วัดโบสถ์	13.536

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1114	100	สันติบ้านเทิง - บางกระทุ่ม	24.221
1115	200	น้อยชุ่มชีเหล็ก - บ้านมุง	15.239
1121	100	วัดโบสถ์ - แม่น้ำแควน้อย	0.806
1143	101	นครไทย - น้ำลาด	28.300
1143	102	น้ำลาด - ปางหมื่น	42.700
1221	200	ท่านา - ท่ามะขาม	5.084
1237	100	ชาติตระการ - ชำนาญจู	56.957
1275	100	มะขามสูง - พญาแมน	38.981
1278	100	วังพิรุณ - ลานกระบือ	13.161
1281	100	บางระกำ - บ่อทอง	15.043
1293	200	ท่าฉนวน - บางระกำ	32.062
1295	100	กกไม้แดง - เนินมะปราง	36.033
1296	100	ท่างาม - โป่งแค	45.741
1303	100	ปลายนา - หนองตูม	21.118
1309	100	ป่าแดง - หนองตม	15.450
1310	100	ทับยายเชียง - พรหมพิราม	15.593
1312	200	กำแพงดิน - สามแยกกำแพงดิน	2.505
1344	100	น้อยชุ่มชีเหล็ก - คลองตาลัด	26.970
1372	100	หนองบัว - ไร่สีทอง	6.381
1386	100	ทางเข้าท่าอากาศยานพิษณุโลก	2.220
2013	101	บ้านแยง - น้ำเทิน	20.236
2013	102	น้ำเทิน - บ่อโพธิ์	42.546
2331	200	อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า - นครไทย	36.847
2467	100	ทางเข้านครไทย	0.067
2475	100	ทางเข้าร่องกล้า	1.683

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 126



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1065



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1275



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2013

รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	พล.2001	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 10+500) - บ้านบึงพระ	วังทอง, เมือง	22.623
2	พล.2002	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 218+500) - บ้านดงสมอ	เมือง, พรหมพิราม	19.034
3	พล.2005	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 25+100) - บ้านท่าหมื่นราม	วังทอง	20.439
4	พล.2011	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 226+000) - บ้านไผ่ขอน้ำ	เมือง, พรหมพิราม	12.725
5	พล.2015	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 266+900) - บ้านเนินสว่าง	วังทอง	17.975
6	พล.2021	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 11+500) - บ้านวังไผ่	เมือง	9.983
7	พล.2022	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 15+500) - บ้านเข็ก	วังทอง	9.043
8	พล.2030	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 20+155) - บ้านท่าดินแดง	วังทอง, บางกระพุ่ม	29.421

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
9	พล.2032	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 240+550) - บ้านวังสำโรง	เมือง, วังทอง	10.890
10	พล.2039	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 269+300) - บ้านทุ่งโนนสน	วังทอง, เนินมะปราง	28.336
11	พล.2042	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 225+800) - บ้านสะพานหิน	พรหมพิราม, เมือง	20.300
12	พล.2043	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 225+800) - บ้านสนามคลี	เมือง, บางกระพุ่ม	38.730
13	พล.3004	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 112+500) - บ้านบางระกำ	บางระกำ	7.963
14	พล.3012	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 112+500) - บ้านหนองบัว	บางระกำ	11.500
15	พล.3027	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 170+625) - บ้านคลองตะเข้	พรหมพิราม	16.265
16	พล.4003	แยกทางหลวงหมายเลข 1086 (กม.ที่ 1+528) - บ้านกระบัง	เมือง, พรหมพิราม	15.722
17	พล.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 1114 (กม.ที่ 20+500) - บ้านวังน้ำใส	บางกระพุ่ม, เมือง	19.705
18	พล.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 1114 (กม.ที่ 21+500) - บ้านบางขวัญ	บางกระพุ่ม, เมือง	9.577
19	พล.4024	แยกทางหลวงหมายเลข 1065 (กม.ที่ 9+700) - บ้านตะแบกงาม	บางระกำ, เมือง	20.536
20	พล.4025	แยกทางหลวงหมายเลข 1065 (กม.ที่ 48+273) - บ้านหนองพยอม	บางระกำ	11.830
21	พล.4026	แยกทางหลวงหมายเลข 1115 (กม.ที่ 27+000) - บ้านไทรย้อย	เนินมะปราง	30.129
22	พล.4038	แยกทางหลวงหมายเลข 1344 (กม.ที่ 13+890) - บ้านลำพาด	เนินมะปราง	10.400
23	พล.4050	แยกทางหลวงหมายเลข 1303 (กม.ที่ 14+000) - บ้านบางระกำ	บางระกำ	8.260
24	พล.4051	แยกทางหลวงหมายเลข 1303 (กม.ที่ 14+000) - บ้านป่าสัก	บางระกำ	5.360
25	พล.4052	แยกทางหลวงหมายเลข 1065 (กม.ที่ 37+000) - บ้านลานตาบัว	บางระกำ	15.490
26	พล.4054	แยกทางหลวงหมายเลข 1115 (กม.ที่ 0+3.070) - บ้านพันชาลี	พันชาลี	13.575
27	พล.4055	แยกทางหลวงหมายเลข 1205 - บ้านไทรด้อย	วังโป่ง, เนินมะปราง	1.225
28	พล.4056	แยกทางหลวงหมายเลข 1295 - บ้านชำตอง	เนินมะปราง	1.398
29	พล.4057	แยกทางหลวงหมายเลข 1065 - บ้านบางบัว	บางระกำ, ท่าทางงาม	3.874
30	พล.4058	แยกทางหลวงหมายเลข 1298 (กม.ที่ 0+10.110) - บ้านตะแบกงาม	ชุมแสงสงคราม	10.110
31	พล.4063	แยกทางหลวงหมายเลข 1063 - บ้านจี่งาม	บางกระพุ่ม	3.235
32	พล.5059	แยกทางหลวงหมายเลข 1063 - บ้านปากฟิง	เมือง	0.574
33	พล.5060	แยกทางหลวงชนบท พล.4018 - มูลนิธิชัยพัฒนา	บางกระพุ่ม	5.447
34	พล.5061	แยกทางหลวงชนบท พล.4007 - วัดท่าตาล	บางกระพุ่ม	1.000

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดพิษณุโลกมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ภายในตัวเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 2 ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกอินโดจีน

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 1 ตั้งอยู่ภายในตัวเมือง ให้บริการสำหรับรถโดยสารที่วิ่งบริเวณจังหวัดที่ใกล้เคียง ตั้งอยู่ที่ตำบลในเมือง อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก



รูปที่ 3.2-5 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 1

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 2 อยู่ห่างจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 1 ประมาณ 6 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่ถนนเลี้ยวเมืองพิษณุโลก ตำบลสมอแคว อำเภอมะนัง จังหวัดพิษณุโลก หรือที่เรียกว่า สี่แยกอินโดจีน เป็นสี่แยกขนาดใหญ่ของพิษณุโลก จุดตัดของถนนทางหลวงหมายเลข 11 ถนนทางหลวงหมายเลข 12 และถนนเลี้ยวเมืองพิษณุโลกด้านใต้ จึงมีความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการ มีบริการรถทัวร์เดินทางไปยังทุกภาคของประเทศไทย และบริการรถสองแถววิ่งรอบเมืองและรถแท็กซี่บริการภายในตัวเมือง



รูปที่ 3.2-6 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 2

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดพิษณุโลก มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ อาทิ รถสองแถว รถแท็กซี่ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-7 รถสองแถวและแท็กซี่ในจังหวัดพิษณุโลก

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดพิษณุโลกมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองพิษณุโลก และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด 1)

จังหวัดพิษณุโลกในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองพิษณุโลก จำนวน 12 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองพิษณุโลก (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	รอบเมือง ก (สถานีรถไฟพิษณุโลก)	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
3	วงกลมสถานีรถไฟพิษณุโลก	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
4	ค่ายนเรศวร-สนามบิน	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
6	พิษณุโลก-บ้านกร่าง	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
8	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก-วัดอรุณฤๅก	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
9	วงกลมสถานีรถไฟพิษณุโลก-บึงพระจันทร์	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
10	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก-สำนักงานขนส่ง จ.พิษณุโลก	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
11	สนามกีฬากลาง จ.พิษณุโลก-บ้านบึงพระ	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
12	ม.นเรศวร (สนามบิน)-ม.นเรศวร (หนองอ้อ)	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
13	ม.ราชภัฏพิบูลสงคราม (ทุ่งทะเลแก้ว)-ศูนย์พัฒนาตำบลสมอแข	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
16	ม.นเรศวร (สนามบิน)-บึงพระ-ม.นเรศวร (หนองอ้อ)	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
17	สถานีรถไฟพิษณุโลก-วัดจุฬามณี-ร.ร.พิษณุโลกพิทยาคม (แห่งใหม่)	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดพิษณุโลก

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพิษณุโลก (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 17 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดพิษณุโลก โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1141 (ข)	พิษณุโลก-หนองตม	บริษัทพรหมพิรามยานยนต์ จำกัด
1142 (ก)	พิษณุโลก-บางระกำ	บริษัทพิษณุโลกยานยนต์ จำกัด
	ช่วงพิษณุโลก-ชลประทาน	
1143 (ก)	พิษณุโลก-วัดโบสถ์-บ้านโป่งแค	บริษัทวัดโบสถ์ จำกัด
	ช่วงพิษณุโลก-วัดโบสถ์	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านน้ำดำ	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านปากพาน-บ้านแก่งคันนา	
1143 (ข)	พิษณุโลก-วังทอง	บริษัทวังทองยานยนต์ จำกัด
2131	พิษณุโลก-ปลักแรด	บริษัทพิษณุโลกยานยนต์ จำกัด
2132	พิษณุโลก-เนินกุ่ม	บริษัทวังทองยานยนต์ จำกัด
	ช่วงพิษณุโลก-แม่ระกา	
	ช่วงวังทอง-วัดตายม	
2208	พิษณุโลก-บ้านนาขาม	บริษัทสหเพชรพิษณุโลกยานยนต์ จำกัด
	ช่วงพิษณุโลก-วัดโบสถ์	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านปึงกระดาน	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านหนองมะแข้ง	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านบางพยอม	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านแสงดาว	

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านน้ำตูม	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านหัววังกร่าง	
2223	พิษณุโลก-บ้านสันติบันเทิง	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
2262	พิษณุโลก-เนินมะปราง	บริษัทวังทองยานยนต์ จำกัด
	ช่วงวังทอง-บ้านซำร้าง	
	ช่วงวังทอง-บ้านซำร้าง-บ้านชมภู	
2312	ชาติตระการ-บ้านร่มเกล้า	หจก.อิงดอยเดินรถ
2320	นครไทย-บ้านน้ำกุ่ม	หจก.กิตติธัช (นท.1994)
2389	พิษณุโลก-บ้านวังน้ำใส-บ้านแม่ระกา	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านบึงพระ	
	ช่วงพิษณุโลก-บ้านแม่ระกา	
	ช่วงพิษณุโลก-วังน้ำใส	
2423	พิษณุโลก-บ้านวังน้ำใส-บ้านท่ามะขาม	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
2571	พิษณุโลก-บ้านไผ่ขอน้ำ	หจก.แสงเพชรพิษณุเดินรถ
2573	ตลาดโคกมะตูม-บ้านหัววังกร่าง	หจก.เต็งหนามยานยนต์
	ช่วงตลาดโคกมะตูม-บ้านเต็งหนาม	
2589	พิษณุโลก-บ้านกำแพงดิน	บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด
2590	พิษณุโลก-บ้านเชิงหวาย	บริษัทสหเพชรพิษณุโลกยานยนต์ จำกัด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดพิษณุโลก

4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

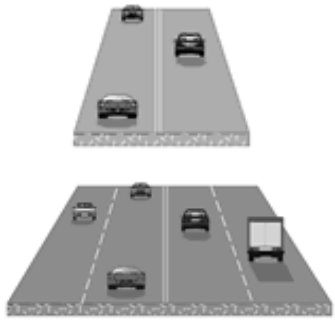
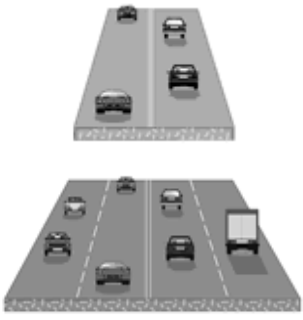
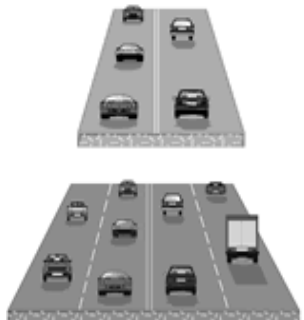
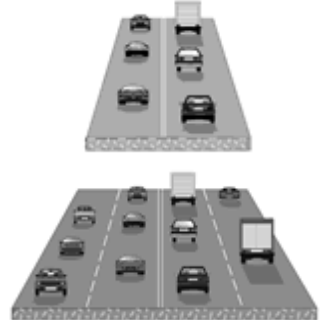
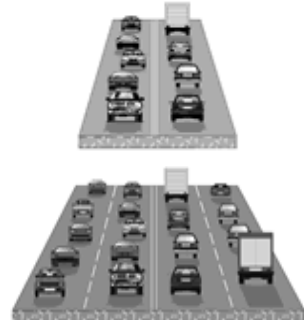
จังหวัดพิษณุโลกมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และ

ระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-5 และรูปที่ 3.2-10 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-5 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 – 0.60	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย 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/>

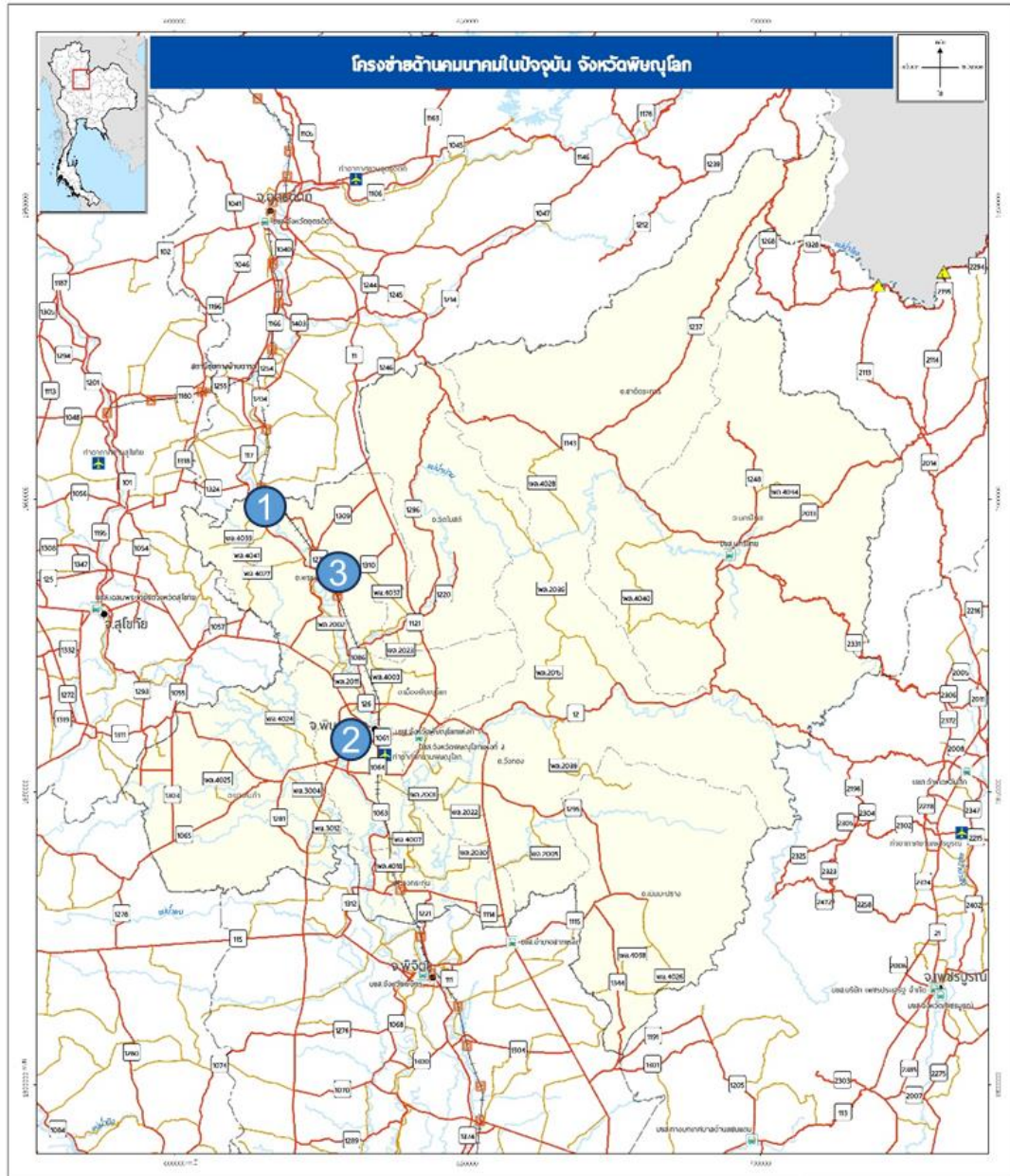
รูปที่ 3.2-10 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดพิษณุโลกส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 3 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-6

ตารางที่ 3.2-6 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	117	184+551	คลองเมม-พญาแมน	ต.ตลุกเทียม อ.พรหมพิราม	LOS = F
2	126	0+000	ถ.วงแหวนรอบเมือง พิษณุโลกด้านทิศเหนือ	ต.ท่าทอง อ.เมืองพิษณุโลก	LOS = D
3	1275	15+000	มะขามสูง-พญาแมน	ต.หนองแขม อ.พรหมพิราม	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-11 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

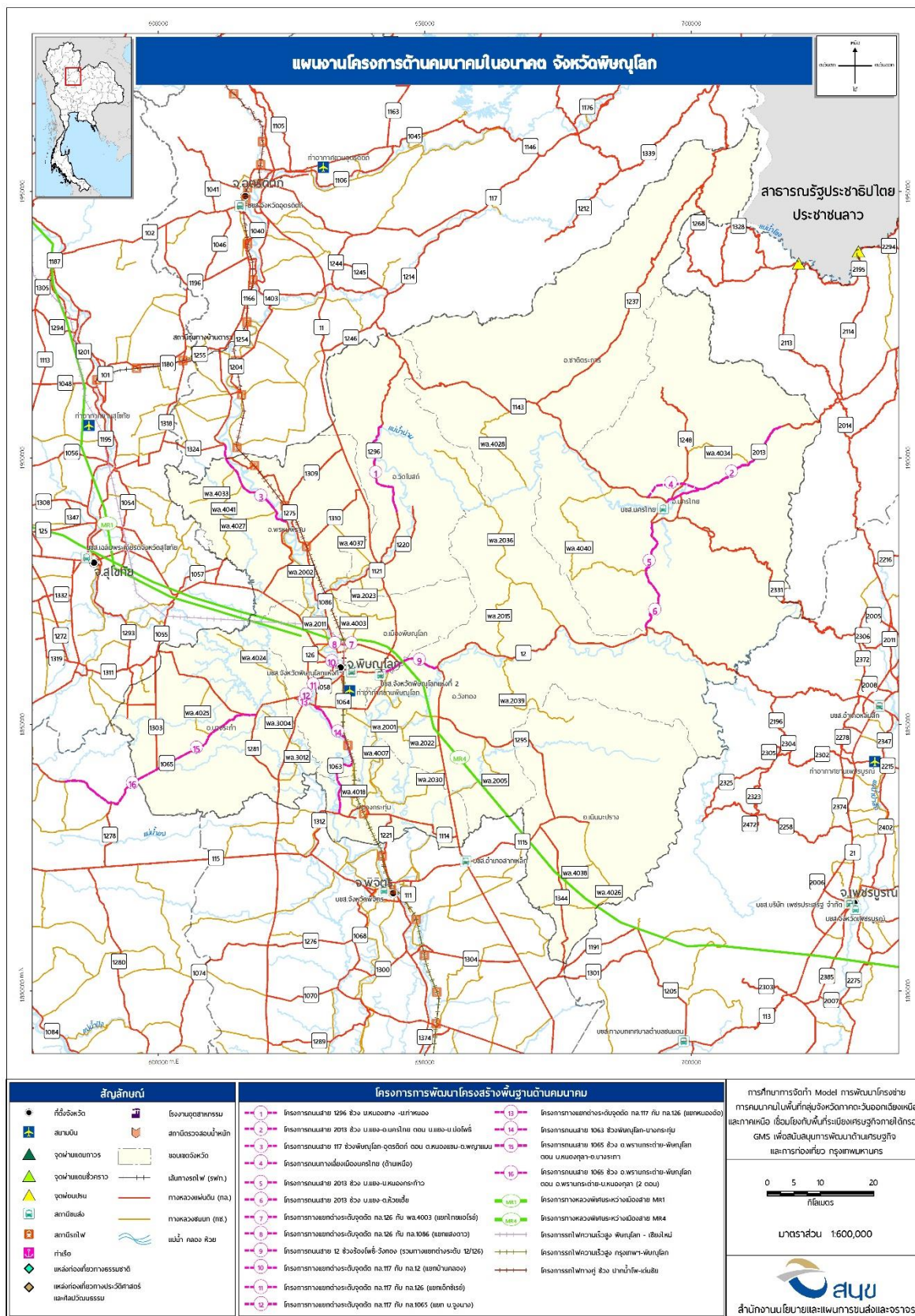
■ งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก จำนวน 16 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-7

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	1296	บ.หนองยาง - บ.ท่าหนอง	20.975	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	2013	บ.แยง - อ.นครไทย ตอน บ.แยง - บ.บ่อโพธิ์	30.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	117	พิษณุโลก - อุดรดิตถ์ ตอน ต.หนองแขม - ต.พญาแมน	19.591	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	-	ทางเลี่ยงเมืองนครไทย (ด้านเหนือ)	7.000	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	2013	บ.แยง - บ.หนองกระท้าว	14.275	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	2013	บ.แยง - ต.ห้วยเฮี้ย	8.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	126/พล. 4003	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126กับ ทล.4003 (แยกไทยแอร์โรว์)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	126/1086	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126กับ ทล.1086 (แยกแสงดาว)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	12	ร้องโพธิ์ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับ 12/126)	10.000	ขยาย Ultimate (8 ช่อง) และทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
10	117/12	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.12 (แยกบ้านคลอง)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
11	117/126	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.126 (แยกเอ็กซ์เรย์)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
12	117/1065	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.1065 (แยก บ.จุนาง)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
13	117/126	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.126 (แยกหนองอ้อ)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
14	1063	พิษณุโลก – บางกระพุ่ม	24.000	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
15	1065	อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน บ.หนองกุลา - อ.บางระกา	16.132	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
16	1065	อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน อ.พรานกระต่าย - บ.หนองกุลา (2 ตอน)	22.513	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง



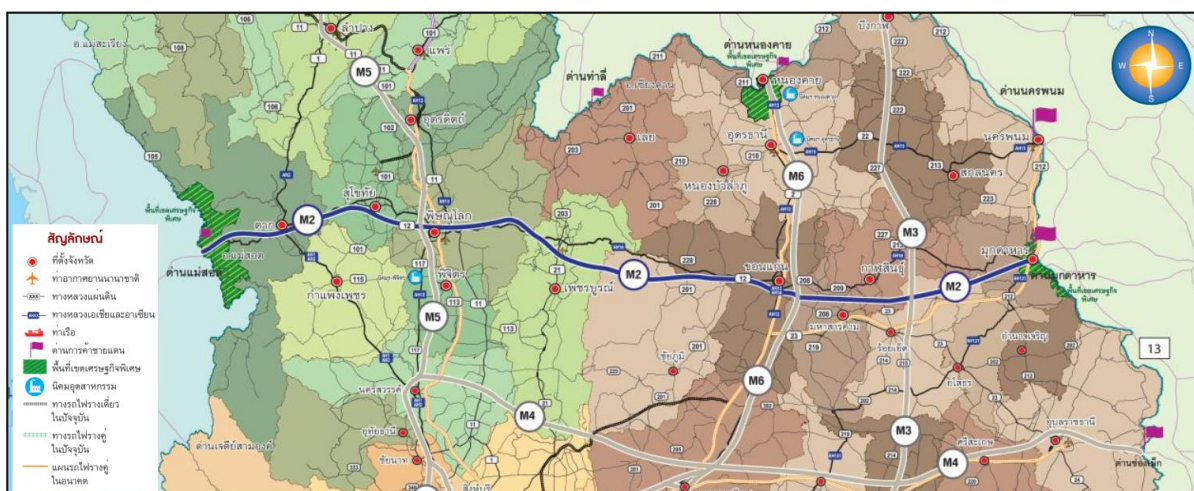
รูปที่ 3.2-12 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก

- งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

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

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายด่านแม่สอด - ด่านมุกดาหาร (M2) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวตะวันออก-ตะวันตก สอดรับกับโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแนว East-West Economic Corridor เชื่อมการเดินทางระหว่างประเทศ และเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ จ.มุกดาหารและ จ.ตาก เริ่มต้นแนวเส้นทางที่ ด่านแม่สอด จ.ตาก บริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-เมียนมาร์ ไปสิ้นสุดแนวเส้นทาง ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ซึ่งเป็นบริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-ลาว ก่อนเชื่อมเข้าสู่ถนนเอเชียสาย R2 ใน สปป.ลาว ต่อไป นอกจากนี้แนวเส้นทางได้ผ่าน จ.พิษณุโลก และ จ.ขอนแก่น ซึ่งเป็นเมืองหลักที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ระยะทางรวม 704 กิโลเมตร

ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดพิษณุโลก คือ ช่วงตาก-พิษณุโลก และ ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20)

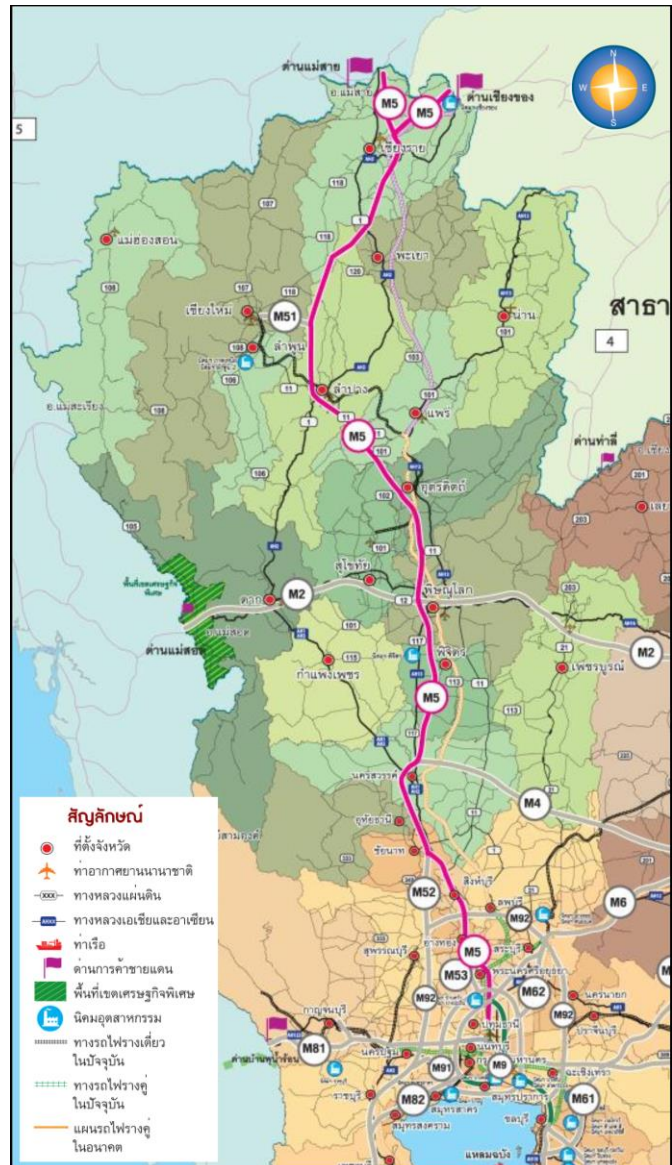


รูปที่ 3.2-13 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายด่านแม่สอด - ด่านมกดาหาร (M2)

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

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

รูปที่ 3.2-14 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5)



■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก จำนวน 11 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระต๊อบขึ้นทาง และงานก่อสร้างโครงข่ายสะพาน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสาย บ.ไร่สุขสมบูรณ์ - บ.แก่งเจ็ดแคว อ.วัดโบสถ์ จ.พิษณุโลก	4	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
2	พล.4045	แยก ทล.1310 - บ.มะต๋อง อ.พรหมพิราม จ.พิษณุโลก	4	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊อบขึ้นทาง
3	พล.4034	แยก ทล.1248 - บ.แก่งทุ่ง อ.นครไทย จ.พิษณุโลก	2.191	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊อบขึ้นทาง
4	พล.2043	แยก ทล.12 - บ.สนามคลี อ.เมือง จ.พิษณุโลก	4.5	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊อบขึ้นทาง
5	พล.2042	แยก ทล.12 - บ.สะพานหิน อ.เมือง จ.พิษณุโลก	6.25	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊อบขึ้นทาง
6	พล.4052	แยก ทล.1065 - บ.ลานตาบัว อ.บางระกา จ.พิษณุโลก	1.78	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊อบขึ้นทาง
7	-	สะพานข้ามแม่น้ำโกรงเกรง อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก	0.100	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
8	-	สะพานข้ามแม่น้ำเข็ก อ.วังทอง จ.พิษณุโลก	0.130	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
9	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.เมือง จ.พิษณุโลก	0.155	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
10	-	ถนนสายรอบบึงราชนก อ.วังทอง จ.พิษณุโลก	14.09	ยกระดับมาตรฐานทาง
11	-	สะพานข้ามคลองตาภู อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก	0.042	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) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

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

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

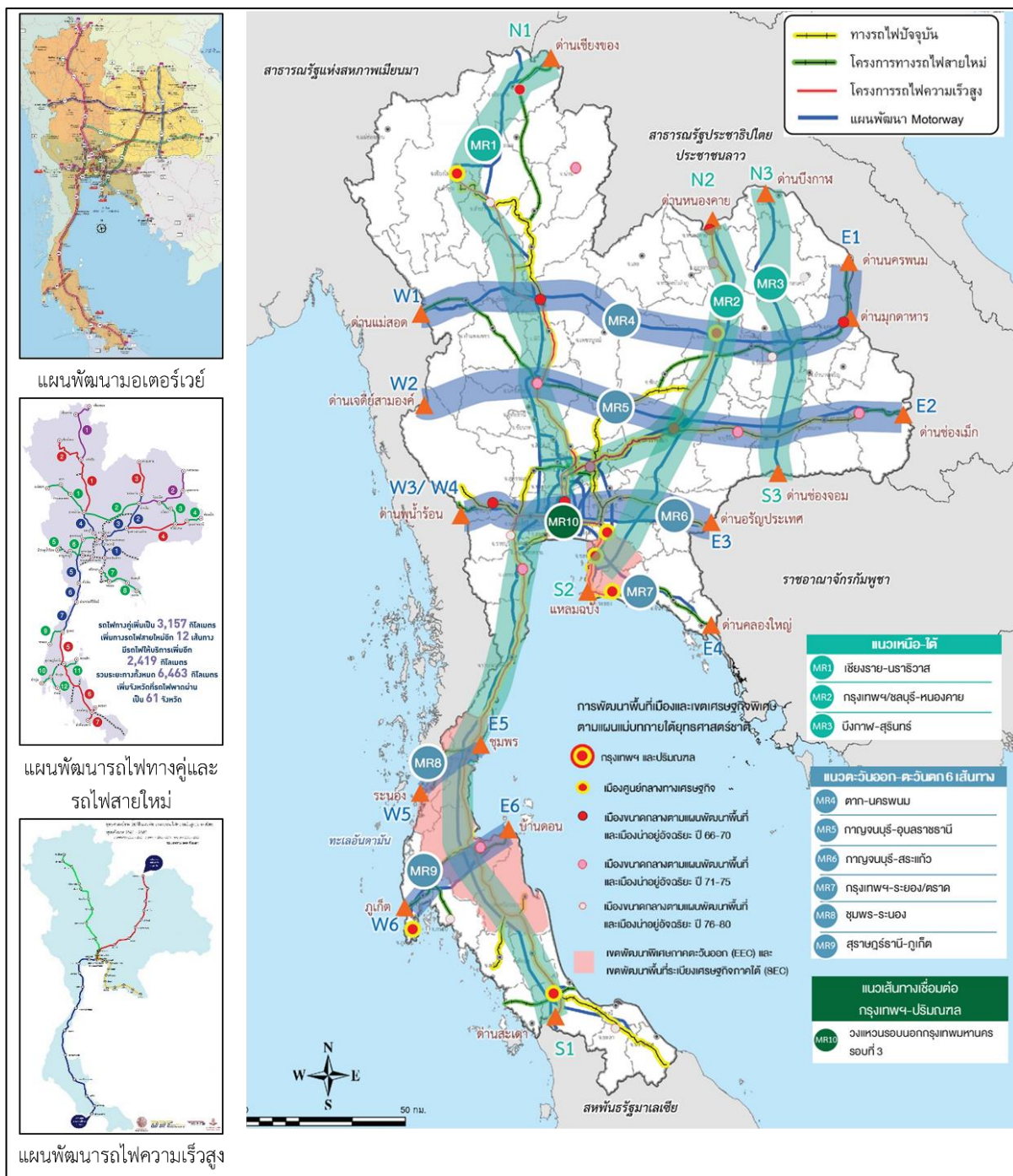
(1) MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุไหงโก-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิษณุโลก 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-สะเดา (MR1-13 หรือ M85) ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-นราธิวาส (MR1-14 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 218 กิโลเมตร

(2) MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยिन แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-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 โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนาระบบรางพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (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 3.2-15 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัด
พิษณุโลก ได้แก่

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

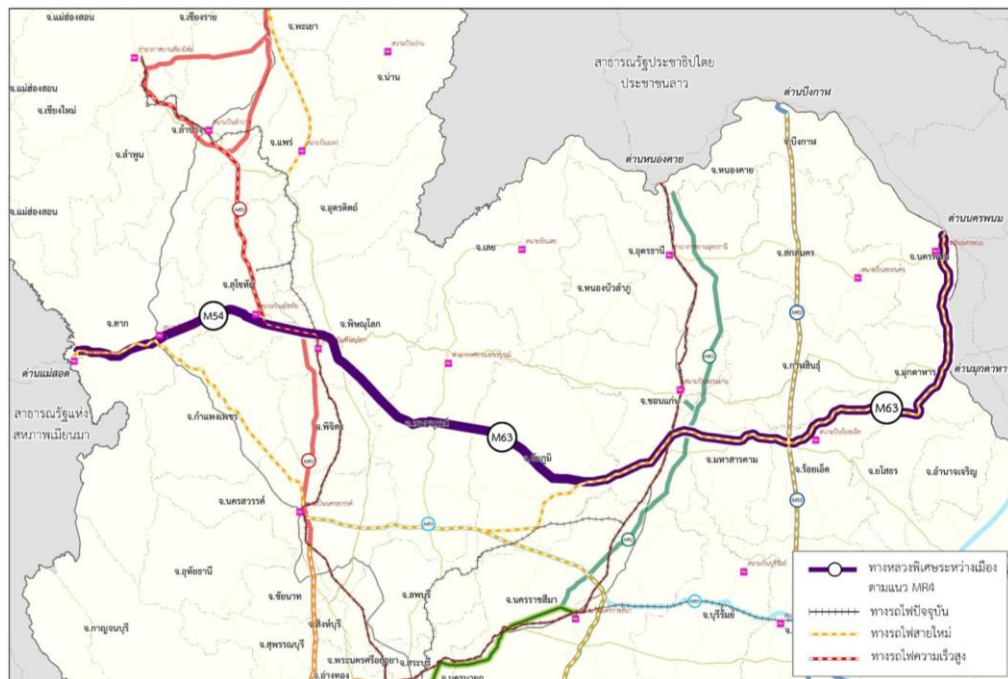


รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

■ ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร แนวเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดตาก ผ่านจังหวัดสุโขทัย ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 12 ซึ่งจะแบ่งเบาการจราจรและเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้นเพิ่มเติมจากทางหลวงหมายเลข 12 เริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 12 อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) หลังจากนั้น เชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก ทั้งนี้ แนวเส้นทางระหว่างจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดสุโขทัย จะเป็นเส้นทางที่ MR1 และ MR4 ใช้ร่วมกัน โดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ หลังจากนั้น ช่วงสุโขทัย-ตากพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) จนไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณอำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก โดยพื้นที่ที่แนวเส้นทางพาดผ่าน 3 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย และตาก

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



รูปที่ 3.2-17 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

■ งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

(1) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง (ช่วง ม.พิษณุโลก – ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก)

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง (ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก – ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก) เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค และแก้ไขปัญหาจราจรจากเมืองหลักในภูมิภาคสู่ปริมณฑลและกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางจากต้นทางไปถึงปลายทางได้อย่างต่อเนื่อง สะดวกสบายและปลอดภัย ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ซึ่งในเบื้องต้นได้มีการเสนอโครงการเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 ประกอบด้วย 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 80.5 กิโลเมตร ระยะที่ 2 ประกอบด้วยส่วนต่อขยายเส้นทางเดิม 3 เส้นทาง และเส้นทางใหม่ 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 30.1 กิโลเมตร ผลการศึกษาได้เสนอให้ดำเนินการตามแผนระยะที่ 1 เส้นทางสายสีแดง (ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก – ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก) เป็นเส้นทางที่สมควรดำเนินการเป็นลำดับแรก และมีมติคณะรัฐมนตรีมอบหมายให้ การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการโครงการต่อไป

แนวเส้นทาง เริ่มต้นจากมหาวิทยาลัยพิษณุโลก ผ่านสถานีขนส่งพิษณุโลกแห่งที่ 2 แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศเหนือตามแนวทางหลวงหมายเลข 126 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 12 ที่สี่แยกอินโดจีน จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งไปยังทิศตะวันตกตามแนวทางหลวงหมายเลข 12 และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก ผ่านสถานที่สำคัญ เช่น ห้างสรรพสินค้าแมคโคร ห้างสรรพสินค้าเทสโก้ โลตัส หมู่บ้านชินลาภ สถานีขนส่งพิษณุโลกแห่งที่ 1 เทคนิคพาณิชย์การพิษณุโลก ห้างสรรพสินค้าท็อปแลนด์ วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร ศาลากลางจังหวัดพิษณุโลก วัดคูหาสวรรค์ หมู่บ้านพิษณุโลกเมืองใหม่ เป็นต้น โครงสร้างทางวิ่งเป็นทางวิ่งระดับดิน (At-grade) มีระยะทางรวม 12.6 กิโลเมตร ระบบรถไฟฟ้ารางล้อ (Auto Tram) สถานีทั้งหมด 15 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่งบริเวณมหาวิทยาลัยพิษณุโลก โดยเป็นโรงซ่อมบำรุง ลานจอดรถไฟฟ้าและอาคารสำนักงาน จุดจอดแล้วจร 2 แห่ง คือจุดจอดแล้วจรที่ศูนย์ซ่อมบำรุง ม.พิษณุโลก และบริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก



รูปที่ 3.2-18 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง
(ช่วง ม.พิษณุโลก – ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก)

(2) โครงการศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.พิษณุโลก (Phitsanulok Multimodal Transportation Center Project)

ที่ตั้งโครงการอยู่ที่ บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงเมืองพิษณุโลก (กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่) โดยมีวัตถุประสงค์เป็นจุดรวมการขนส่งทางรถไฟและทางถนนของภาคเหนือตอนล่าง ในอนาคตจะเป็นที่ศูนย์รวมของแหล่งจ้างงานและขนาดใหญ่ สำนักงาน โรงแรมที่พัก ศูนย์การประชุมและนิทรรศการ สถาบันการศึกษา ศูนย์ราชการ สาธารณะสุข และที่อยู่อาศัยของคนรุ่นใหม่ การออกแบบปรับปรุงให้เป็นชุมชนแห่งการเดินทางในอนาคต ปัจจุบันเมืองพิษณุโลกต้องพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต่อการลงทุนรถไฟความเร็วสูงที่หน่วยงานจากต่างประเทศเข้ามาดำเนินการศึกษาออกแบบให้รัฐบาลไทย



รูปที่ 3.2-19 โครงการศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.พิษณุโลก
(Phitsanulok Multimodal Transportation Center Project)

(3) โครงการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) จ.พิษณุโลก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) จ.พิษณุโลก ผลการศึกษาพบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็น “เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ หรือ Freight Village” ผสมผสานกับ “ศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ หรือ Transport Logistics Hub” เนื่องจากเป็นเมืองที่มีระบบการขนส่งหลากหลายรูปแบบ และยังสามารถเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างภูมิภาคได้ โดยศึกษาและพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบด้านและพบว่า ตำบลบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งที่มีในพื้นที่ไปยังศูนย์โลจิสติกส์ได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังใกล้แหล่งผลิตสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม และพื้นที่การเกษตร ส่งผลให้มีปริมาณผู้เข้ามาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์เป็นจำนวนมาก

สำหรับพื้นที่ภายในของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้มีการจัดสรรพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วน เพื่อรองรับการดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์หลากหลายรูปแบบ ได้แก่ พื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าทางถนน พื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง พื้นที่สำหรับให้หน่วยงานเอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และพื้นที่เขตปลอดภาษี (Free Zone)

แผนการพัฒนาโครงการได้แบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ปี 2565 เริ่มเปิดให้บริการพื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าทางถนน และการก่อสร้างพื้นที่สำหรับให้หน่วยงานเอกชนเช่า ระยะที่ 2 ปี 2570 เริ่มเปิดให้บริการพื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง ระยะที่ 3 ปี 2580 เริ่มเปิดให้บริการพื้นที่เขตปลอดภาษี (Free Zone) คาดว่าใช้งบประมาณรวม 2,500 ล้านบาท มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) คิดเป็นร้อยละ 15 โดยมีแนวคิดที่จะให้เอกชนร่วมพัฒนาและบริหารจัดการ เพื่อให้การพัฒนาเกิดความคล่องตัว และสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว โดยอาศัยหน่วยงานภาครัฐทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น รวมถึงภาคเอกชนในการร่วมมือกันขับเคลื่อน



รูปที่ 3.2-20 โครงการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub)
จ.พิษณุโลก

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดพิษณุโลกมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดพิษณุโลกมีสถานีรถไฟให้บริการ 3 แห่ง คือ สถานีรถไฟพิษณุโลก ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลักในจังหวัดพิษณุโลก สถานีพรหมพิราม และสถานีหนองตม โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีพิษณุโลกจำนวนเฉลี่ย 22 เที่ยวต่อวัน โดยมีรายละเอียดตารางเดินรถไฟสายเหนือดังรูปที่ 3.2-22 ถึง รูปที่ 3.2-23



สถานีรถไฟพิษณุโลก



สถานีรถไฟพรหมพิราม



สถานีรถไฟหนองตม

รูปที่ 3.2-21 สถานีรถไฟในจังหวัดพิษณุโลก

สายเหนือ Northern Line		ต้นทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Origin Station : BANGKOK										ต้นทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Origin Station : KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL									
		ขบวน COMPUTER 303	ท้องถิ่น LOCAL 401	ธรรมดา ORDINARY 201	ธรรมดา ORDINARY 209	ธรรมดา ORDINARY 211	ธรรมดา ORDINARY 207	ธรรมดา ORDINARY 301	ขบวน COMPUTER 317	ขบวน COMPUTER 313		เร็ว RAPID 111	ด่วนพิเศษ (พิเศษเร็ว) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 7**	เร็ว RAPID 109	ด่วนพิเศษ (พิเศษเร็ว) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 9	ด่วนพิเศษ (พิเศษเร็ว) SPECIAL EXPRESS 13	เร็ว RAPID 107	ด่วน EXPRESS 51			
		กรุงเทพ-สุพรรณบุรี BANGKOK-LOP BURI	สุพรรณบุรี-พิษณุโลก LOP BURI-PHITSANULOK	พิษณุโลก-สุโขทัย BANGKOK-PHITSANULOK	สุโขทัย-บ้านปาง BANGKOK-BAN TAKHLI	บ้านปาง-พิษณุโลก BANGKOK-TAPHAI HIN	พิษณุโลก-นครสวรรค์ BANGKOK-NAKHON SAWAN	นครสวรรค์-สุพรรณบุรี BANGKOK-LOP BURI	สุพรรณบุรี-กรุงเทพ BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-บ้านปาง BANGKOK-BAN PHACH JUNCTION		กรุงเทพอภิวัฒน์-เชียงใหม่ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-DEN CHAI	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHANG MAI	กรุงเทพอภิวัฒน์-เชียงใหม่ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHANG MAI	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHANG MAI	กรุงเทพอภิวัฒน์-เชียงใหม่ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-DEN CHAI	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHANG MAI	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-DEN CHAI	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHWAT CENTRAL TERMINAL-CHANG MAI		
สถานี Station																					
กรุงเทพ (หัวลำโพง) BANGKOK	ออก	04.15		09.30	11.15	12.55	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 APHWAT 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	05.35		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 PHACH JUNCTION	ถึง	06.15		11.51	13.26	14.53	16.25	18.49	19.31	20.30	08.58		15.36				22.05				
หนองฉาง Nong Wiwat	ถึง	06.25		11.58	13.37	15.00	16.36	18.58	19.43		09.05										
ท่าเรือ Tha Ruea	ถึง	06.34		12.04	13.47	15.07	16.45	19.07	19.49		09.12		15.50								
บ้านหมอ Ban Mo	ถึง	06.41		12.11	13.54	15.14	16.54	19.13	19.55		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												
สุพรรณบุรี LOP BURI	ถึง	07.05	06.00	12.39	14.23	15.37	17.24	19.40	20.20		09.42	10.28	16.21	20.41	21.58	22.38	00.27				
โคกกระเทียม Khok Kathiam	ถึง		06.10	12.54	14.41	15.49	17.39														
บ้านมณี 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								
ช่องเม็ก Chong Khae	ถึง		06.58	13.46	15.26	16.33	18.24				10.23		17.12								
บ้านตากสิน Ban Takhlai	ถึง		07.14	14.06	15.40	16.50	18.40				10.35		17.27								
หัวเวียง 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														
ท่าทอง Khao Thong	ถึง		07.57	14.57		17.41	19.25														
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN	ถึง	05.00	08.05	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					
บางมูลนาก Bang Mun Nak	ถึง	05.52	09.12	16.15		18.49					12.22		19.17			01.02					
ตะพานหิน TAPHAN HIN	ถึง	06.16	09.35	16.39		19.15					12.41	12.25	19.36			01.29	03.36				
วังกรด Wang Krot	ถึง	06.35	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	07.15	10.41	17.38																	
พิษณุโลก PHITSANULOK	ถึง	07.28	10.55	17.55					05.55		13.43	13.12	20.35	00.15	01.47	02.36	04.37				
พรมไพร Phrom Phiram	ถึง	07.51							06.20		14.04		20.57								
หนองนม Nong Tom	ถึง	07.59							06.29		14.12		21.12			03.06	05.08				
พิจิตร Phichai	ถึง	08.25							06.53		14.39		21.34			03.28	05.30				
ชุมทางบ้านภาชี Ban Dara Junction	ถึง	08.36							07.06		14.51		21.46								
สวรรคโลก 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		03.06	04.02	06.03				
สิลาอาสน์ 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		07.55				
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	14.35										19.30	04.05	07.15	08.40		12.10				

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

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-22 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาออก

สายเหนือ Northern Line			ปลายทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Destination Station : BANGKOK								ปลายทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Destination Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL							
			ขบวน COMMITTER 302	ท้องถิ่น LOCAL 410	ธรรมดา ORDINARY 208	ขบวน COMMITTER 304	ธรรมดา ORDINARY 212	ธรรมดา ORDINARY 202	ท้องถิ่น LOCAL 402	ท้องถิ่น LOCAL 408	เร็ว RAPID 108	ด่วน EXPRESS 52	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 14	ด่วนพิเศษ (อุตราวิถี) SPECIAL EXPRESS (UTTARAWITHI) 10	เร็ว RAPID 112	ด่วนพิเศษ (ใต้สร้าง) SPECIAL EXPRESS (THAI RAILWAY) 8**	เร็ว RAPID 102	
เที่ยวกลับ / Arrival			สถานี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	สถานี-พิษณุโลก SILA AT-PHITSANULOK	สถานี-สุโขทัย NAKHON SAWAN-BANGKOK	สถานี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	สถานี-พิษณุโลก TAPHAN HIN-BANGKOK	สถานี-สุโขทัย PHITSANULOK-BANGKOK	สถานี-พิษณุโลก PHITSANULOK-LOPBURI	สถานี-กรุงเทพ CHANGMAI-NAKHON SAWAN	สถานี-กรุงเทพ DEN CHALUKHONG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	สถานี-กรุงเทพ CHANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	สถานี-กรุงเทพ CHANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	สถานี-กรุงเทพ CHANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	สถานี-กรุงเทพ DEN CHALUKHONG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	สถานี-กรุงเทพ CHANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	สถานี-กรุงเทพ CHANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	
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		
แม่เมาะ	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	
สิลาจัน	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									↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
ชุมถ่านดารา	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	
พรมพิริย	Phrom Phiram	ถึง		17.44				ออก	ออก	16.58	21.43	.	.	.	09.40	.	.	
พิษณุโลก	PHITSANULOK	ถึง		18.10				06.05	13.45	17.22	22.07	22.58	23.53	00.47	10.01	14.34	13.16	
บ้านไผ่	Ban Mai	ถึง						06.15	13.57	17.36	22.21	.	.	.	.	.	.	
บางกระทุ่ม	Bang Krathum	ถึง						06.29	14.10	17.53	22.33	.	.	.	10.26	.	13.46	
ท่าโพธิ์	Tha Lo	ถึง						06.37	14.18	18.02	.	.	.	.	.	.	.	
พิจิตร	PHICHIT	ถึง						06.44	14.25	18.10	22.47	23.38	00.40	.	10.41	15.08	14.01	
วังกรด	Wang Krot	ถึง					ออก	06.53	14.33	18.17	.	.	.	.	10.50	.	.	
ตะพานหิน	TAPHAN HIN	ถึง					05.30	07.17	14.53	18.40	23.15	00.06	.	.	11.11	15.31	14.27	
บางมูลนาก	Bang Mun Nak	ถึง					05.53	07.39	15.19	19.03	23.40	.	.	.	11.32	.	14.55	
ชุมแสง	Chum Saeng	ถึง					06.12	07.56	15.34	19.22	23.58	.	.	.	11.48	.	15.14	
ทับกฤช	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	16.00	01.39	.	.	.	13.32	.	16.59	
ช่องแคบ	Chong Khae	ถึง			06.07		08.23	09.47	17.43	16.15	.	.	.	.	13.49	.	17.11	
จันทน์	Chan Sen	ถึง			06.15		08.31	09.57	17.52	16.23	.	.	.	.	13.57	.	17.21	
บ้านมึ	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	.	.	
ชุมถ่านดารา	BAN PHACHU 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	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	04.30	05.10	06.10	06.50	17.20	18.55	20.25	
ชุมถ่านดารา	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								

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง • ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-23 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาเข้า

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

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

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-9 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร

(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตรัง ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงตอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร

3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่

- (1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
- (2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัด มีจำนวน 3 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- **โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย**

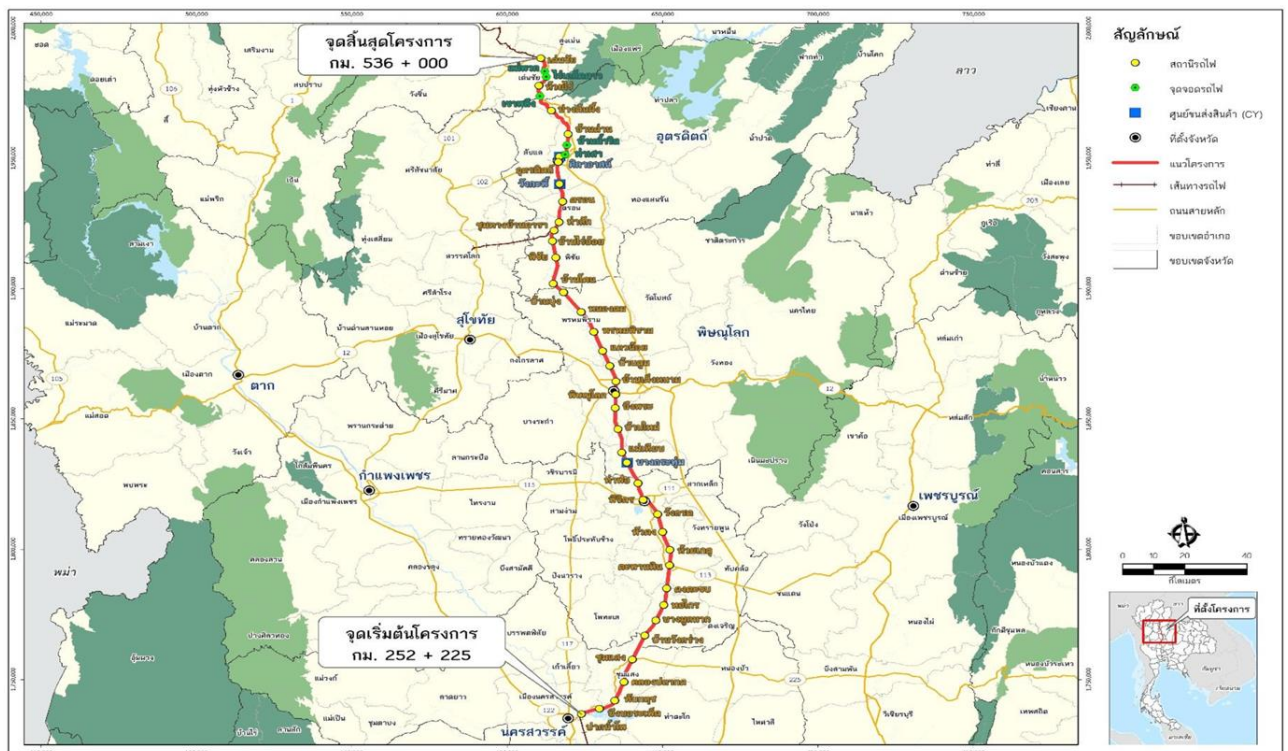
โครงการมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.252+225 (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ) ห่างจากสถานีปากน้ำโพประมาณ 2.0 กิโลเมตร จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร (Meter Gauge) เพิ่มอีก 1-2 ทาง มีการปรับแนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกผู้โดยสารที่ 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

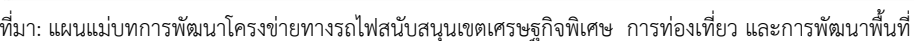
- โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่ เป็นทางรถไฟ ขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูงความเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. มีจุดเริ่มต้นที่ สถานีพิษณุโลก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อจากแนวรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ ระยะที่ 1 และสิ้นสุดโครงการที่สถานี เชียงใหม่ รวมระยะทางประมาณ 296 กม. ประกอบด้วย งานทางวิ่งรถไฟที่เป็นทางวิ่งยกระดับ 212 กม. ทางวิ่งระดับพื้น 59 กม. และทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดินประมาณ 25 กม.



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-24 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย



รูปที่ 3.2-25 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-26 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

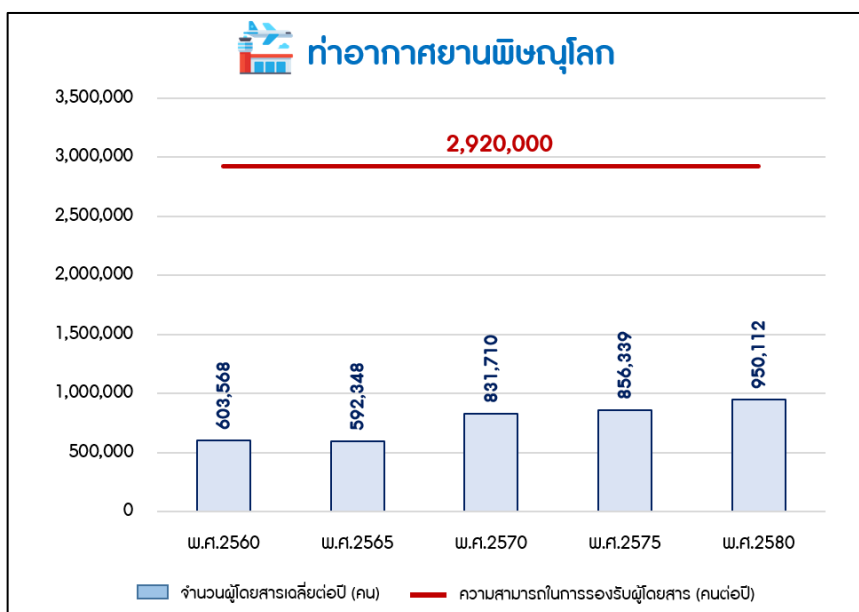
3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานพิษณุโลก ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก ห่างจากตัวเมือง 3 กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 16,406 ตร.ม. อาคารผู้โดยสารความจุผู้โดยสารสูงสุด ขาเข้า 500 คนต่อชั่วโมง ขาออก 500 คนต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยานมีขนาดกว้าง 137 เมตร และยาว 300 เมตร (ใช้ได้จริงประมาณ 240 เมตร) สามารถรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส เอ320 จำนวน 4 ลำ มีสายการบินเปิดให้บริการ 3 สายการบิน ได้แก่ นักแอร์ ไทยแอร์ เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการในเส้นทาง พิษณุโลก-ดอนเมือง ทั้งเที่ยวไป-กลับ จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ขาเข้า 4 เที่ยวบินต่อวัน ขาออก 4 เที่ยวบินต่อวัน



รูปที่ 3.2-27 ท่าอากาศยานพิษณุโลก

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



รูปที่ 3.2-28 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานพิษณุโลกในอนาคต

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต ปัจจุบันจังหวัดพิษณุโลกยังไม่มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

สำหรับเมืองสองแคว หรือชื่อในปัจจุบันคือ จ.พิษณุโลก เป็นเมืองที่มีความสำคัญในหน้าประวัติศาสตร์ไทยมาอย่างยาวนาน เหตุที่เรียกว่าสองแคว เป็นเพราะสมัยก่อน บริเวณดังกล่าวมีแม่น้ำ 2 สาย ไหลผ่านเมือง นั่นคือแม่น้ำน่าน และแม่น้ำแควน้อย แม่น้ำน่าน ไหลผ่านเข้าไปในตัวเมือง (ปัจจุบันก็ยังไหลในเส้นทางนี้อยู่) ส่วน แม่น้ำแควน้อย เปลี่ยนทิศในการไหลผ่าน จากเดิมไหลลงใต้ชนานกับแม่น้ำน่าน ผ่านเมืองสองแคว หรือเมืองพิษณุโลก และไหลลงแม่น้ำน่านใต้ไปที่ท่าพ่อ จ.พิจิตร ปัจจุบันได้ไหลลงจากเทือกเขาทางทิศตะวันออกลงแม่น้ำน่านเหนือตัวเมือง ขึ้นไปประมาณ 20 กิโลเมตร ทำให้ได้รับการขนานนามว่าเมืองสองแควนั่นเอง

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดพิษณุโลกนั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น กิจกรรมล่องแก่งน้ำเชี่ยว กิจกรรมพาย “ซันบอร์ด” ล่องน่าน เป็นต้น



รูปที่ 3.2-29 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดพิษณุโลกในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และสถานีขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักพิกุลโลก	พิกุลโลก	เมืองพิกุลโลก	-
2	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดพิกุลโลก	พิกุลโลก	เมืองพิกุลโลก	-

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดพิกุลโลก

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองท่องเที่ยว 3 ธรรม 4 แยกกระเปียงเศรษฐกิจ ที่มั่งคั่ง

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 5 ต่อปี
2. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคนอกเกษตรเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 5 ต่อปี
3. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 5 ต่อปี

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ส่งเสริมเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านการค้าการลงทุน สินค้า บริการ โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาสู่ความมั่งคั่ง และเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานสากลและยั่งยืนและเป็นเมืองศูนย์กลาง การประชุมและจัดนิทรรศการ (MICE CITY)

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: ยกระดับการเกษตรที่เป็นระบบเพิ่มมูลค่าและการตลาดที่ครบวงจรบนฐาน นวัตกรรมและเทคโนโลยี

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาทรัพยากรมนุษย์สร้างสังคมสุขยั่งยืนและสืบสานอัตลักษณ์ประเพณี วัฒนธรรมที่ดีงาม

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพลังงาน อย่างเป็นระบบและยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : เสริมสร้างความมั่นคง ปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินพัฒนาระบบเตรียม ความพร้อมในภาวะวิกฤต และขยายความร่วมมือความสัมพันธ์กับต่างประเทศอย่างมีคุณภาพ

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ส่งเสริมเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านการค้าการลงทุน สินค้าบริการ โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาสู่ความมั่นคง และเมืองอัจฉริยะ (Smart City)	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การพัฒนาศักยภาพและยกระดับขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน สินค้าและบริการ OTOP และ SMEs พื้นฟูเยียวยาสรางความเข้มแข็งแก่เศรษฐกิจฐานรากในยุควิถีใหม่ (New Normal) แผนงานที่ 2 พัฒนาโครงข่ายคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานให้รองรับและเอื้อต่อการค้าการลงทุน แผนงานที่ 3 ยกระดับการค้า การลงทุนสู่เศรษฐกิจดิจิทัลบนฐานเทคโนโลยีและนวัตกรรม และพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ(Smart City)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- ส่งเสริมการค้าการลงทุน สินค้าและบริการ บนระเบียบเศรษฐกิจ และอนุภูมิภาคความร่วมมือทางเศรษฐกิจ - พัฒนาจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ (Logistic Hub) ของภูมิภาค - ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาจังหวัดให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และยกระดับเศรษฐกิจดิจิทัล เสริมสร้างเศรษฐกิจฐานรากยุควิถีใหม่ (New Normal)	- อัตราการขยายตัวภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี - อัตราการขยายตัวภาคบริการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี - สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งหมดแบบปริมาณลูกโซ่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี - กำไรของวิสาหกิจชุมชนขนาดกลางและย่อมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.5 ต่อปี - อัตราเพิ่มของรายได้จากการจำหน่ายสินค้า OTOP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 ต่อปี - การพัฒนาเส้นทางสายหลักและสายรองเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานสากลและยั่งยืนและเป็นเมืองศูนย์กลางการประชุมและจัดนิทรรศการ (MICE CITY)	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ยกระดับและพัฒนาการท่องเที่ยวและบริการที่มีมาตรฐานสากล แผนงานที่ 2 ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการประชุมและนิทรรศการ (MICE) แผนงานที่ 3 ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และส่งเสริมให้เป็นเมืองสร้างสรรค์
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาจังหวัดให้เป็นเมืองท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ และเป็นเมืองแห่งศูนย์กลางการประชุมและนิทรรศการ - ยกระดับและพัฒนาการจัดการท่องเที่ยวและบริการในรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และสนับสนุนให้จังหวัดเป็นเมืองสร้างสรรค์ (Creative City)	- จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี - รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี - จำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาที่ได้มาตรฐาน 1 แห่งต่อปี

	4. จำนวนครั้งในการเป็นศูนย์กลางจัดประชุมและจัดนิทรรศการ (MICE CITY) 10 ครั้งต่อปี
--	---

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับการเกษตรที่เป็นระบบเพิ่มมูลค่าและการตลาดที่ครบวงจรบนฐานนวัตกรรมและเทคโนโลยี	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาศักยภาพเกษตรกรและยกระดับกระบวนการผลิต การแปรรูป และการตลาดสินค้ามูลค่าสูงบนฐานเทคโนโลยีและนวัตกรรม แผนงานที่ 2 พัฒนาแหล่งน้ำด้านการเกษตรกรรม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาและยกระดับเกษตรกรให้มีศักยภาพและภาคการเกษตรในกระบวนการที่เป็นระบบและการตลาดที่ครบวงจรบนฐานเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย 2. พัฒนาและขยายพื้นที่ชลประทานเพื่อการเกษตรที่มีประสิทธิภาพ	1. อัตราการขยายตัวภาคการเกษตรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.5 ต่อปี 3. ร้อยละแปลง/ฟาร์มที่ผ่านมาตรฐาน GAP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี 4. จำนวนไร่ที่ได้รับการรับรองเป็นเกษตรอินทรีย์ ร้อยละ 3 ต่อปี 5. ผลผลิตสินค้าเกษตรสำคัญเฉลี่ยต่อไร่ (พืช) ข้าวเพิ่มขึ้น 20 กก.ต่อไร่ต่อปี 6. จำนวนสินค้าเกษตรนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมไปใช้ในการบริหารจัดการ 5 ชนิดต่อปี 7. นวนสินค้าเกษตรที่ได้รับการขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) 1 ชนิดต่อปี 8. จำนวนพื้นที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาแหล่งน้ำด้านการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ 3,000 ไร่ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 พัฒนาทรัพยากรมนุษย์สร้างสังคมสุขยั่งยืนและสืบสานอัตลักษณ์ประเพณีวัฒนธรรมที่งดงาม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนา ศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ทุกช่วงวัยและน้อมนำศาสตร์พระราชาสู่การปฏิบัติ แผนงานที่ 2 ส่งเสริมจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการศึกษา (Education Hub) ของภูมิภาคและเมืองแห่งการเรียนรู้ แผนงานที่ 3 ส่งเสริมจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการแพทย์และบริการสุขภาพ Medical Health Hub ของภูมิภาค แผนงานที่ 4 สืบทอดอัตลักษณ์ สืบสานประเพณีวัฒนธรรมที่งดงามและภูมิปัญญาท้องถิ่น แผนงานที่ 5 ยกระดับพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน (Upskill/Reskill)
--	--

แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาและเพิ่มศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ของจังหวัดเพื่อรองรับและสนับสนุนการพัฒนาในทุกมิติและ น้อมนำศาสตร์พระราชมามาสู่การปฏิบัติ - ส่งเสริมและสนับสนุนให้จังหวัดเป็นศูนย์กลางบริการทางการแพทย์และสุขภาพ - ส่งเสริมและพัฒนาให้จังหวัดเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภูมิภาค - พัฒนาและสนับสนุนให้จังหวัดเป็นเมืองแห่งการเรียนรู้บนฐานเทคโนโลยีและนวัตกรรม - ส่งเสริมการอนุรักษ์สืบสานประเพณี วัฒนธรรมคงไว้ซึ่งอัตลักษณ์และสืบสานภูมิปัญญาท้องถิ่น	- คะแนนเฉลี่ยผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษา(ONET) ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย 41 คะแนน - จำนวนสถานศึกษาที่ได้รับมาตรฐานเพิ่มขึ้น 1 แห่งต่อปี - สัดส่วนประชากรที่เข้าถึงสิทธิสวัสดิการประกันสุขภาพของประเทศ ร้อยละ 99.95 ต่อปี - จำนวนสถานบริการสาธารณสุขที่ได้รับมาตรฐาน (รพ. ในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ผ่านการรับรอง HA ชั้น 3) 9 แห่ง - จำนวนครัวเรือนยากจนที่ได้รับความช่วยเหลือ 2,000 ครัวเรือนต่อปี - หนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนลดลง 17.2 เท่า - อัตราการว่างงานลดลง ร้อยละ 2 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพลังงาน อย่างเป็นระบบและยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การจัดการน้ำ การจัดการขยะ และพลังงานที่เป็นระบบและยั่งยืน และการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาระบบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมการจัดการขยะ และการจัดการน้ำ เพื่อสร้างความสมดุลแก่ระบบนิเวศ - ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และการใช้พลังงานทดแทน/พลังงานทางเลือก	- จำนวนพื้นที่สีเขียวที่เพิ่มขึ้น 400 ไร่ต่อปี - จำนวนจุดความร้อนลดลง 1,423 - ร้อยละปริมาณของขยะมูลฝอยชุมชนที่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ ร้อยละ 77.5 ต่อปี - จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการป้องกัน ฝุ่นละออง และมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น 2 เครือข่ายต่อปี - จำนวนแหล่งน้ำสาธารณะที่มีพื้นที่ผิวน้ำมากกว่า 1,000 ไร่ ได้รับการอนุรักษ์ฟื้นฟู 2 แห่ง - ร้อยละของปริมาณพลังงานทดแทนที่ผลิตได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี - จำนวนเทศบาลที่ผ่านการประเมินเมืองสิ่งแวดล้อมยั่งยืนระดับพื้นที่เพิ่มขึ้น 1 แห่งต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 เสริมสร้างความมั่นคง ปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินพัฒนาระบบเตรียมความพร้อมในภาวะวิกฤต และขยายความร่วมมือความสัมพันธ์กับต่างประเทศอย่างมีคุณภาพ	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาระบบความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่มีประสิทธิภาพ แผนงานที่ 2 การป้องกันและแก้ไขปัญหาสาธารณภัย แผนงานที่ 3 พัฒนาระบบเตรียมความพร้อม ระบบเตือนภัยสาธารณภัย การป้องกันแก้ไขปัญหาการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โรคอุบัติใหม่ และโรคอุบัติซ้ำที่มีประสิทธิภาพ แผนงานที่ 4 ส่งเสริมการขยายความร่วมมือกับประเทศ ศักยภาพ และสถาปนา/กระชับความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องกับเมืองในประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC และความร่วมมือในอนุภูมิภาค GMS LIMEC ASEAN+3 และ BIMSTEC
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. เสริมสร้างและพัฒนาสังคมของจังหวัดให้มีความมั่นคง ปลอดภัยและอำนวยความสะดวก โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน 2. ป้องกันและแก้ไขปัญหาสาธารณภัย โดยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน 3. พัฒนาระบบเตรียมความพร้อมในสภาวะวิกฤต ระบบเตือนภัยการจัดการภัยพิบัติ สาธารณภัย และโรคอุบัติใหม่โรคอุบัติซ้ำ 4. สถาปนาความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องกับประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC และความร่วมมือในอนุภูมิภาค GMS LIMEC ASEAN+3 และ BIMSTEC	1. จำนวนของคดีและอาชญากรรมที่ลดลง 15 คดีต่อปี 2. จำนวนคดีอาชญากรรมที่ลดลง 20 คดีต่อปี 3. จำนวนหมู่บ้าน/ชุมชนที่ได้รับการเตรียมความพร้อมในการป้องกันสาธารณภัยในพื้นที่เสี่ยง 5 ชุมชนต่อปี 4. จำนวนการฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพิ่มขึ้น 2 ครั้งต่อปี 5. ระดับความสำเร็จของการสถาปนาและกระชับความสัมพันธ์กับเมือง จังหวัดในประเทศศักยภาพ 2 เมือง

4.4 เป้าประสงค์

เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว เกษตร อุตสาหกรรมและบริการ

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ส่งเสริมเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านการค้าการลงทุน สินค้าบริการ โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาสู่ความมั่นคง และเมืองอัจฉริยะ (Smart City)		
1.1	โครงการพัฒนาศักยภาพ ยกระดับคุณภาพมาตรฐานการผลิต การสร้างมูลค่าเพิ่มและนวัตกรรม และการตลาดเชิงรุกภาค การค้าการลงทุน และภาคธุรกิจบริการ	39,115,000.00
1.2	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสายหลัก สายรองและ โครงข่ายคมนาคมเพื่อการพัฒนาเมือง	383,350,000.00
1.3	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อ การค้าการลงทุน	200,000,000.00
1.4	โครงการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจ ฐานราก OTOP SMEs ในยุควิถีใหม่	14,210,000.00
1.5	โครงการพัฒนาและยกระดับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจดิจิทัล โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อรองรับภูมิทัศน์ สังคมที่ เปลี่ยนแปลง	4,000,000.00
1.6	โครงการพัฒนาจังหวัดสู่เมืองอัจฉริยะ (Smart City)	4,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานสากลและยั่งยืนและเป็นเมืองศูนย์กลางการประชุมและจัด นิทรรศการ (MICE CITY)		
2.1	โครงการพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวสู่มาตรฐานสากล	4,000,000.00
2.2	ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ Mice City	100,024,500.00
2.3	โครงการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาศักยภาพ และมาตรฐานการท่องเที่ยว สู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	155,458,820.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : ยกระดับการเกษตรที่เป็นระบบเพิ่มมูลค่าและการตลาดที่ครบวงจรบนฐานนวัตกรรมและเทคโนโลยี		
3.1	โครงการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันพัฒนาศักยภาพ มาตรฐานการเกษตร อุตสาหกรรมอย่างครบวงจร	61,616,250.00
3.2	โครงการเพิ่มขีดความสามารถและยกระดับเกษตรสู่เกษตร สมัยใหม่ เกษตรแปลงใหญ่ การแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มบน ฐานอุตสาหกรรมอาหารและเศรษฐกิจบนฐานชีวภาพ BCG (Bio-Circular-Green-Economy) เพื่อรองรับวิถีใหม่	38,301,980.00
3.3	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำการเกษตร อุปโภคบริโภค และแก้ไข ปัญหาภัยแล้งและอุทกภัย	3,368,800,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนารักษาคุณภาพมนุษย์สร้างสังคมสุขยั่งยืนและสืบสานอัตลักษณ์ประเพณีวัฒนธรรมที่ดีงาม		
4.1	โครงการพัฒนาคนทุกช่วงวัยในจังหวัดพิษณุโลกอย่างมี คุณภาพมุ่งสู่การเป็นเมือง Happiness City	14,257,500.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
4.2	โครงการพัฒนาคนและและคุณภาพชีวิตคนทุกช่วงวัยผ่าน การศึกษา เชื่อมโยงบูรณาการทุกระดับการศึกษาไปสู่ มาตรฐาน (การสร้างอาชีพ/ภาษา)	19,406,578.00
4.3	โครงการพัฒนาระบบสาธารณสุขและส่งเสริมระบบบริการ สุขภาพและนวัตกรรมบริการการแพทย์แผนไทยและ การแพทย์ทางเลือกในยุควิถีใหม่	377,181,600.00
4.4	โครงการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิต และสืบสานประเพณี วัฒนธรรมภูมิปัญญาท้องถิ่นโดยน้อมนำศาสตร์พระราชมารสู่ การปฏิบัติ	7,078,500.00
4.5	โครงการส่งเสริมการสร้างงาน และพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน (Upskill/reskill) สู้ยุควิถีใหม่ทุกช่วงวัย	5,071,800.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพลังงาน อย่างเป็นระบบและยั่งยืน		
5.1	โครงการส่งเสริม สนับสนุน และสร้างจิตสำนึก ในการรักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยการมีส่วนร่วมของทุก ภาคส่วน	2,156,000.00
5.2	โครงการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็น ระบบและยั่งยืน	10,934,400.00
5.3	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการ	47,559,400.00
5.4	โครงการบริหารจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสีย	1,350,000.00
5.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาพลังงานทดแทน	27,500,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : เสริมสร้างความมั่นคง ปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินพัฒนาระบบเตรียมความพร้อมในภาวะวิกฤต และขยายความร่วมมือความสัมพันธ์กับต่างประเทศอย่างมีคุณภาพ		
6.1	โครงการเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยจังหวัดพิษณุโลก และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	12,436,000.00
6.2	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยพิบัติจังหวัดพิษณุโลก แบบบูรณาการ	13,475,000.00
6.3	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการ อุบัติภัย ภัยพิบัติ สา ธารณภัยและโรคอุบัติใหม่ โรคอุบัติซ้ำ	5,597,000.00
6.4	โครงการสถาปนาความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง และขยาย ความร่วมมือ กับเมือง/มณฑล/จังหวัด กับเมืองในประเทศ บนระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC และความร่วมมือใน อนุภูมิภาค GMS LIMEC ASEAN+3 และ BIMSTEC และ ประเทศศักยภาพ	10,000,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 จังหวัดพิษณุโลกเป็นที่ตั้งของจุดตัดระยะเบี่ยงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) กับระยะเบี่ยงเศรษฐกิจตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันตก (EWEC ซึ่งเป็น 1 แยกเศรษฐกิจที่มีความพร้อมต่อการพัฒนาเชื่อมโยงด้านการค้าและบริการกับจังหวัด กลุ่มจังหวัด ประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและนานาชาติ โดยมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลางของประเทศ และเส้นทางตามแนว NSEC มีจีนตอนใต้ เมียนมาร์ ลาว ไทยและ EWEC มีเวียดนาม กัมพูชา ลาว ไทย เมียนมาร์
- S2 จังหวัดพิษณุโลกมีแหล่งท่องเที่ยว 3 ธรรมชาติ ที่มีศักยภาพในการจัดการท่องเที่ยวรองรับนักท่องเที่ยวภายในประเทศและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและนานาชาติ ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ มีพระพุทธรูปและปูชนียสถานที่สำคัญและมีพระเกจิเป็นที่เคารพนับถือ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีประเพณี ศาลสมเด็จพระนเรศวร ผลิตภัณพ์พื้นบ้านที่มีชื่อเสียง เช่น ผ้าลายดอกป๊อบ ผ้าทอมัดหมี่ลายขอมะปราง มีการอนุรักษ์ การเลี้ยงสัตว์อัตลักษณ์ ได้แก่ สุนัขบางแก้ว ไก่เหลียงหางขาว และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ มีอุทยานแห่งชาติหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง ลำน้ำเข็ก ภูมิลเ เป็นต้น
- S3 ได้รับประกาศเป็น Mice City โดยเป็นศูนย์กลางด้านการประชุม ด้านจัดนิทรรศการ และด้านการท่องเที่ยว เป็นแห่งเดียวในภาคเหนือตอนล่าง
- S4 ปลายปี พ.ศ. 2563 จังหวัดพิษณุโลกได้ไปประกาศเป็นเขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ถ้าได้รับประกาศเป็นเมืองอัจฉริยะจะได้รับสิทธิพิเศษจาก BOI การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล เป็นต้น ลักษณะของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ 7 ด้าน มี Smart Environment, Smart Living, Smart People, Smart Governance, Smart Economy, Smart Mobility, Smart Energy โดยจังหวัดพิษณุโลกได้สมัครเป็นเมืองอัจฉริยะใน 2 ด้าน คือ สิ่งแวดล้อม (Smart Environment และการบริหารจัดการ (Smart Governance)
- S5 จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการศึกษาภาคเหนือตอนล่าง มีมหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนาเขตพื้นที่พิษณุโลก มหาวิทยาลัยพิษณุโลก มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีพุทธชินราช พิษณุโลก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเทคนิค วิทยาลัยสงฆ์พุทธชินราช สามารถรองรับนักศึกษาในภาคเหนือตอนล่างได้และผลิตบุคลากรมาเป็นกำลังสำคัญให้จังหวัดพิษณุโลกปีละ 13,500 ราย
- S6 จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการสาธารณสุขภาคเหนือตอนล่าง มีโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 8 แห่ง โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร โรงพยาบาลค่ายสมเด็จพระนเรศวร โรงพยาบาลกองบิน 46 โรงพยาบาลเอกชน 6 แห่ง (โรงพยาบาลพิษณุเวช มีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรโดยวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีพุทธชินราช พิษณุโลก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก และพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองสมุนไพร

- S7 มีผลผลิตทางการเกษตรสำคัญ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย สับปะรด มะม่วง เชื่อมโยงไปสู่ธุรกิจท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โดยได้มีการขึ้นทะเบียนกล้วยตากเป็นสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์และจะขึ้นทะเบียนผลผลิตทางการเกษตรอีก 7 ชนิด
- S8 มีแหล่งน้ำตามธรรมชาติสายหลัก แหล่งน้ำชลประทานขนาดใหญ่และการบริหารจัดการน้ำที่ส่งผลต่อพื้นที่ป่าไม้ ทรัพยากรดินยังคงมีธาตุอาหารที่สมบูรณ์ และการเกษตรในพื้นที่

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 การขยายตัวของพื้นที่เมือง ชุมชน และอุตสาหกรรมที่ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองโดยเฉพาะการกำจัดขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากชุมชน และอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง การจราจรติดขัด การสิ้นเปลืองพลังงาน การให้บริการสาธาณูปโภคไม่ทั่วถึง ปัญหาความปลอดภัย การเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรที่อุดมสมบูรณ์
- W2 ขาดการจัดตั้งศูนย์เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้า การประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพ
- W3 จุดประชาสัมพันธ์ท่องเที่ยวมีไม่เพียงพอ จุดแลนด์มาร์คในสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดไม่โดดเด่น
- W4 เกษตรกรบางส่วนไม่มีที่ดินทำกินเป็นของตนเอง ขาดแคลนแรงงานเกษตร ขาดการประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการผลิต แปรรูปสินค้าเกษตร และเกษตรกรมีการใช้สารเคมีในการเกษตรเพื่อการผลิตที่ไม่ถูกต้อง/ถูกวิธี
- W5 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยังมีระบบป้องกันที่ไม่ครอบคลุม มีการบุกรุกป่า พื้นที่ได้รับผลกระทบ ขาดการป้องกัน ทำให้ประชาชนได้รับความเสียหาย
- W6 มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ส่งผลให้ประชากรวัยแรงงานลดลง เป็นการลดประสิทธิภาพในการผลิตของจังหวัด
- W7 สถานการณ์โควิด 19 ของจังหวัดพิษณุโลกส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ

โอกาส (Opportunity)

- O1 การเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมให้ทั่วถึงตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ตลอดจนเส้นทางเศรษฐกิจอื่นที่เชื่อมโยงกับจังหวัดพิษณุโลก
- O2 การสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง และระบบรางคู่ กรุงเทพ-สายเหนือ ช่วยสร้างโอกาสในการขนส่งนักท่องเที่ยว ผู้เดินทาง พืชผลของ และการค้าแก่จังหวัดพิษณุโลก
- O3 นโยบายการส่งเสริมให้จังหวัดเป็น Mice City
- O4 ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City)
- O5 การเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าทำให้เกิดการเชื่อมโยงสินค้าสู่ชายแดนได้ในอนาคต
- O6 ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น
- O7 รัฐบาลมีนโยบายในการอนุรักษ์และการจัดการป่าไม้อย่างชัดเจน และการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน Bio Energy
- O8 รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและฟื้นฟูเศรษฐกิจภายหลังสถานการณ์โควิด 19

อุปสรรค (Threat)

- T1 นโยบายการเปิดการค้าเสรีอาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรทั้งการบริโภคในจังหวัดและการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ
- T2 กลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มจังหวัด จังหวัดมีศักยภาพการท่องเที่ยวมากขึ้น
- T3 ขาดการผลักดันและความร่วมมือในการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องในการพัฒนาเป็นศูนย์การแพทย์ Medical Hub และการบริการแพทย์แผนไทย ความงามและสมุนไพร
- T4 สถานการณ์โควิด 19 ทั่วโลก ส่งผลกระทบต่อจังหวัดพิษณุโลก
- T5 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลต่อการผลิตภาคเกษตร
- T6 ภัยธรรมชาติมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ส่งผลกระทบต่อจังหวัดพิษณุโลก

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 สสนช. 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 โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโซติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th