

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

จังหวัดลำปาง



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

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

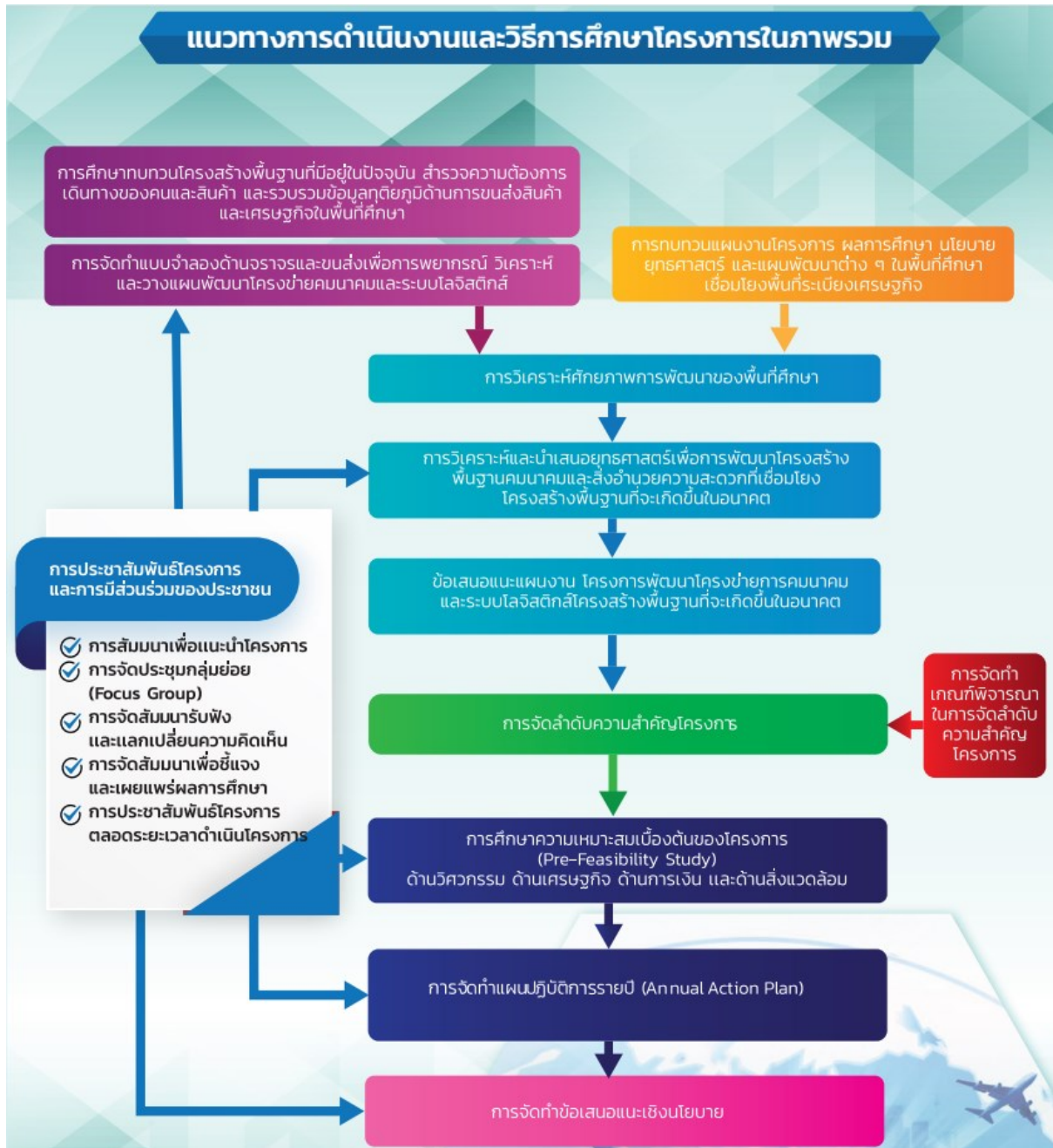
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว 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. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดลำปาง

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จังหวัดลำปาง เป็นจังหวัดที่มีอายุเก่าแก่ไม่น้อยกว่า 1,300 ปี มีชื่อเรียกขานกันหลายชื่อ ซึ่งปรากฏหลักฐานตามตำนานต่าง ๆ รวม 11 ชื่อ ได้แก่ กุกกวนคร ลัมภกับปะนคร ศรีนครชัย นครเวียงคอกวัว เวียงดิน เขลางค์นคร นครลำปางคำเขลางค์ อาลัมภางค์ เมืองลคร และเมืองนครลำปาง จากการที่เรียกขานกันว่า “ กุกกวนคร ” แปลว่าเมืองไก่ ดังนั้น ตราประจำจังหวัดลำปาง คือ “ ไก่ขาว ”

จังหวัดลำปาง สร้างเมื่อ พ.ศ.1223 จากหนังสือพงศาวดารโยนกกล่าวว่า “ สุพรหมฤๅษี ” สร้างเมืองเพื่อให้ เจ้าอนันตยศ โอรสพระนางจามเทวี ครองคู่กับเมืองหริภุญชัย (ลำพูน) ให้ชื่อเมืองว่า “ นครเขลางค์ ” ต่อมาเปลี่ยนเป็น “ นครอัมภางค์ ” และเปลี่ยนชื่อเป็น “ นครลำปาง ” ในภายหลัง

ในสมัยโยนกเชียงแสน นครลำปางเคยตกอยู่ภายใต้อำนาจของขอม เคยเป็นเมืองประเทศราชของพม่าและเมืองเชียงใหม่ ในสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี “ เจ้าทิพย์ช้าง ” สามารถขับไล่พวกพม่าออกจากเมืองลำปางได้สำเร็จ จึงได้รับการสถาปนาเป็น “

พระยาสุวโลไชยสงคราม ” ขึ้นครองนครลำปางในปี พ.ศ.2279

ในปี พ.ศ.2307 “ เจ้าแก้วฟ้า ” พระโอรสของเจ้าทิพย์ช้างได้ขึ้นครองนครลำปาง และเป็นต้นตระกูล ณ ลำปาง ณ ลำพูน รวมทั้ง ณ เชียงใหม่ ในเวลาต่อมา และมี “ เจ้าบุญวาทย์วงษ์มานิต ” เป็นผู้ครองนครลำปางองค์สุดท้าย

จังหวัดลำปางได้ประกาศจัดตั้งเป็นจังหวัด ในปี พ.ศ.2435 (สมัยรัชกาลที่ 5) โดยขึ้นอยู่กับมณฑลพายัพสมัยหนึ่ง (พ.ศ.2443) ต่อมาแยกเป็นมณฑลมหาสารคาม ในปี พ.ศ.2458 ซึ่งในเวลาต่อมาได้มีประกาศยกเลิกมณฑลทั่วราชอาณาจักร ลำปางจึงมีฐานะเป็น “ จังหวัดลำปาง ” ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการอาณาจักรสยาม พ.ศ.2476

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดลำปาง ตั้งอยู่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ ตามทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธิน ประมาณ 602 กม. ตามทางรถไฟประมาณ 625 กม. มีเนื้อที่ประมาณ 12,533.961 ตร.กม. หรือประมาณ 7,833,726 ไร่ มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 5 ของภาคเหนือ รองจากเชียงใหม่ ตาก แม่ฮ่องสอน และเพชรบูรณ์ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดข้างเคียงถึง 7 จังหวัด ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย และพะเยา
ทิศใต้	ติดต่อกับ จังหวัดตาก
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ จังหวัดแพร่ และสุโขทัย
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ จังหวัดลำพูน

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดลำปาง อยู่สูงจากระดับน้ำทะเล 268.80 เมตร พื้นที่มีลักษณะเป็นรูปยาวรี ภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง มีภูเขาสูงอยู่ทั่วไป ทอดตัวยาวตามแนวทิศเหนือไปทางทิศใต้ของจังหวัด และในบริเวณตอนกลางของจังหวัดบางส่วนมีที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำ และตามลักษณะทางกายภาพทางด้านธรณีสัณฐานวิทยา จังหวัดลำปางมีพื้นที่เป็นที่ราบล้อมรอบด้วยภูเขา มีลักษณะเป็นแอ่งแผ่นดินที่ยาวและกว้างที่สุดในภาคเหนือ เรียกว่า อ่างลำปาง ลักษณะภูมิประเทศแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

บริเวณตอนบนของจังหวัด เป็นที่ราบสูง ภูเขา และเป็นป่าค่อนข้างทึบ อุดมสมบูรณ์ด้วยไม้มีค่า ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองปาน แจ้ห่ม วังเหนือ และงาว

บริเวณตอนกลางของจังหวัด เป็นที่ราบและที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำ ซึ่งเป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่ พื้นที่อำเภอห้างฉัตร เมืองลำปาง เกาะคา แม่ทะ และสบปราบ

บริเวณตอนใต้ของจังหวัด เป็นป่าไม้รัง บางส่วนเป็นทุ่งหญ้า ได้แก่ พื้นที่อำเภอเถิน แม่พริก บางส่วนของอำเภอเสริมงาม และแม่ทะ

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จากลักษณะพื้นที่ของจังหวัดที่เป็นแอ่งคล้ายก้นกะทะ จึงทำให้อากาศร้อนอบอ้าวเกือบตลอดปี ฤดูร้อนร้อนจัด และหนาวจัดในฤดูหนาว มีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด 42.70 องศาเซลเซียส เฉลี่ยต่ำสุด 10.5 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนวัดได้ 1,467.80 มิลลิเมตร ลักษณะภูมิอากาศ แบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู คือ

ฤดูร้อน เริ่มประมาณต้นเดือน มีนาคม จนถึงกลางเดือน พฤษภาคม อากาศจะร้อน อบอ้าว ช่วงที่มีอากาศร้อนที่สุดคือ เดือนเมษายน

ฤดูฝน เริ่มประมาณกลางเดือน พฤษภาคม

ฤดูหนาว เริ่มประมาณเดือน พฤศจิกายน จนถึงเดือน กุมภาพันธ์ อากาศจะหนาวเย็น ช่วงที่มีอากาศหนาวจัด คือ เดือนมกราคม

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครอง จังหวัดลำปางแบ่งออกเป็น 13 อำเภอ 100 ตำบล 929 หมู่บ้าน 101 ชุมชน (เฉพาะชุมชนในเขตเทศบาลนครลำปาง และเทศบาลเมืองเขลางค์นคร) 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 เทศบาลนคร 1 เทศบาลเมือง 23 เทศบาลตำบล 78 องค์การบริหารส่วนตำบล การบริหารราชการ ส่วนราชการในจังหวัดลำปาง แบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ

1. หน่วยราชการส่วนภูมิภาค 32 หน่วยงาน
2. หน่วยราชการส่วนกลาง 98 หน่วยงาน
3. หน่วยงานอิสระ 25 หน่วยงาน
4. การบริหารส่วนท้องถิ่น มี 3 รูปแบบ
 - องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 หน่วยงาน
 - เทศบาล 25 หน่วยงาน
 - องค์การบริหารส่วนตำบล 78 หน่วยงาน

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

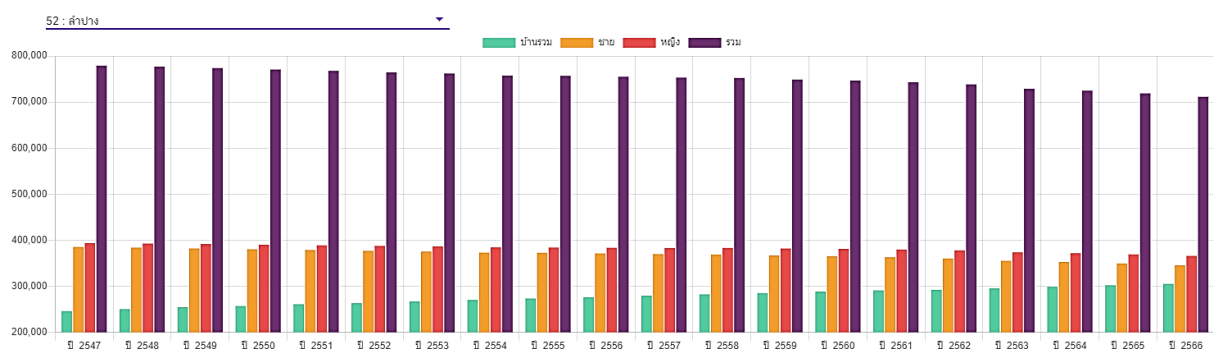
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดลำปางมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 711,478 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.628 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 345,539 คน และเป็นประชากรหญิง 365,939 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดลำปาง 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)
0.753	0.752	0.749	0.747	0.743	0.738	0.729	0.725	0.719	0.711	-0.628%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดลำปาง

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดลำปางมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 305,171 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.001 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

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

หน่วย: พันครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
279	282	285	288	291	292	295	299	302	305	1.001%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดลำปางมีขนาดครัวเรือน 2.33 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.577 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

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

หน่วย: คน/ครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2.69	2.66	2.63	2.59	2.55	2.52	2.47	2.42	2.38	2.33	-1.577%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดลำปาง มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 73,161 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.011 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

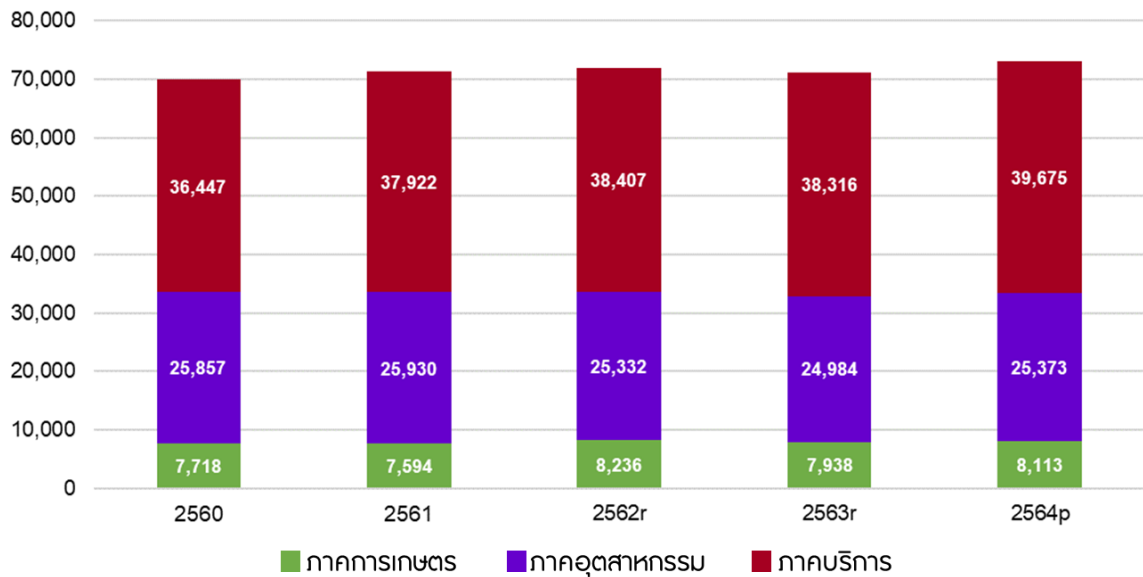
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดลำปาง ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2560	2561	2562	2563	2564	
70,023	71,446	71,975	71,238	73,161	0.011

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

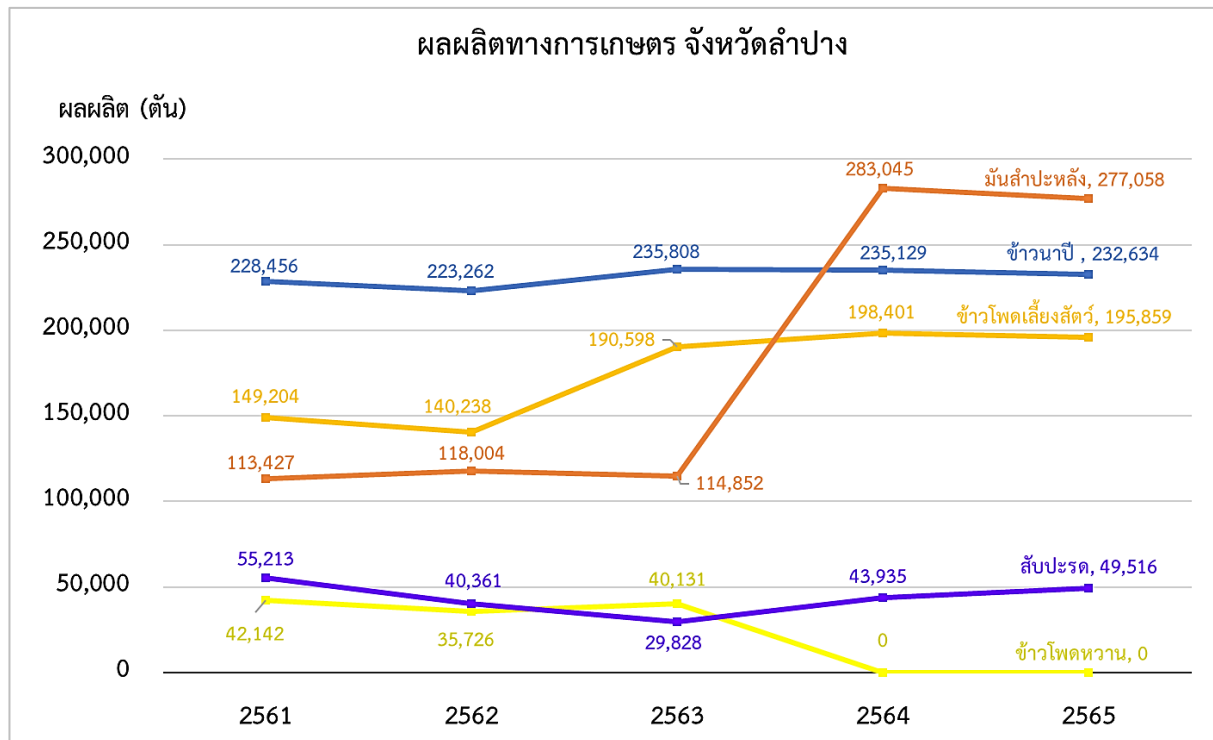


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

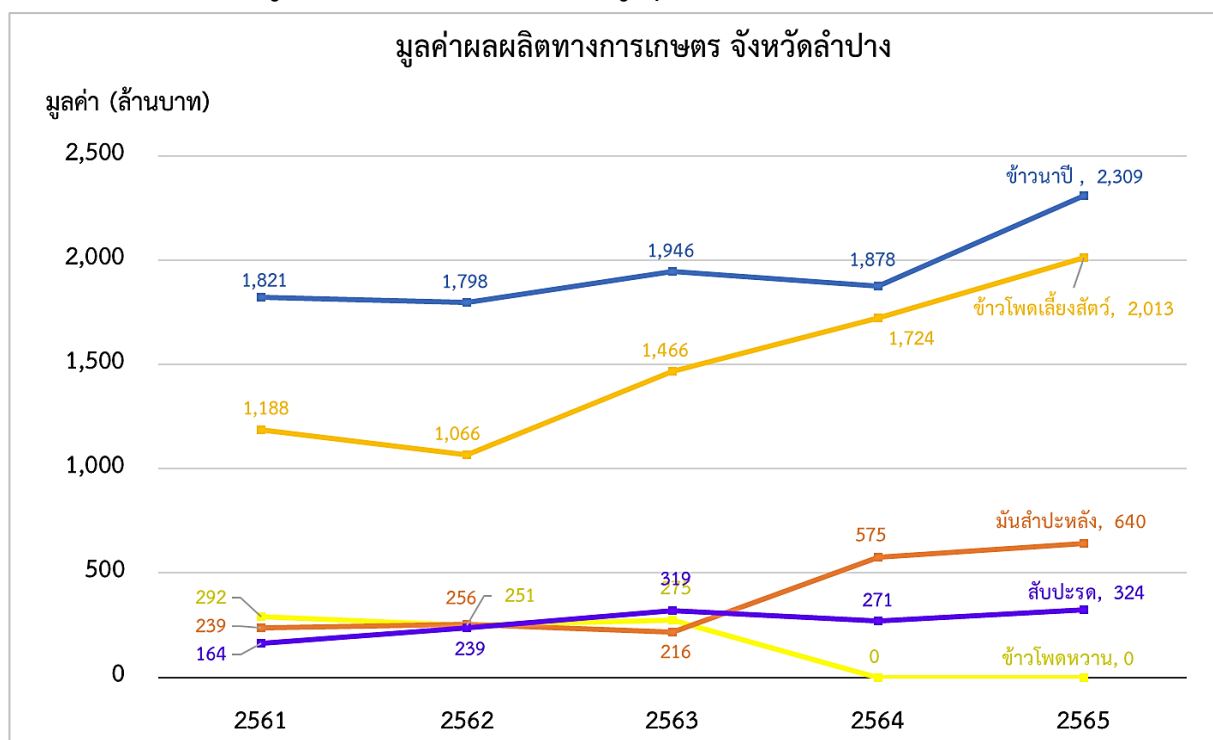
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดลำปาง แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดลำปาง มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป เป็นที่ราบสูงล้อมรอบด้วยภูเขา ในบริเวณตอนกลางของจังหวัดบางส่วนมีที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำ มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.37 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 17.51 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ฝ้าย พืชไร่ มันสำปะหลัง สับปะรด และถั่ว โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดลำปางสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ สับปะรด ข้าวโพดหวาน แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี 2562 พบว่า 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดลำปาง พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ ไฟฟ้าก๊าซไอน้ำ และระบบการปรับอากาศ การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร การผลิตผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่ทำจากแร่โลหะ การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องมือทางทัศนศาสตร์ และอุปกรณ์ทางถ่ายภาพ และการผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้และไม้ก๊อก ยางแผ่น เฟอร์นิเจอร์ การผลิตสิ่งของจากฟาง และวัสดุถักสานอื่น ๆ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

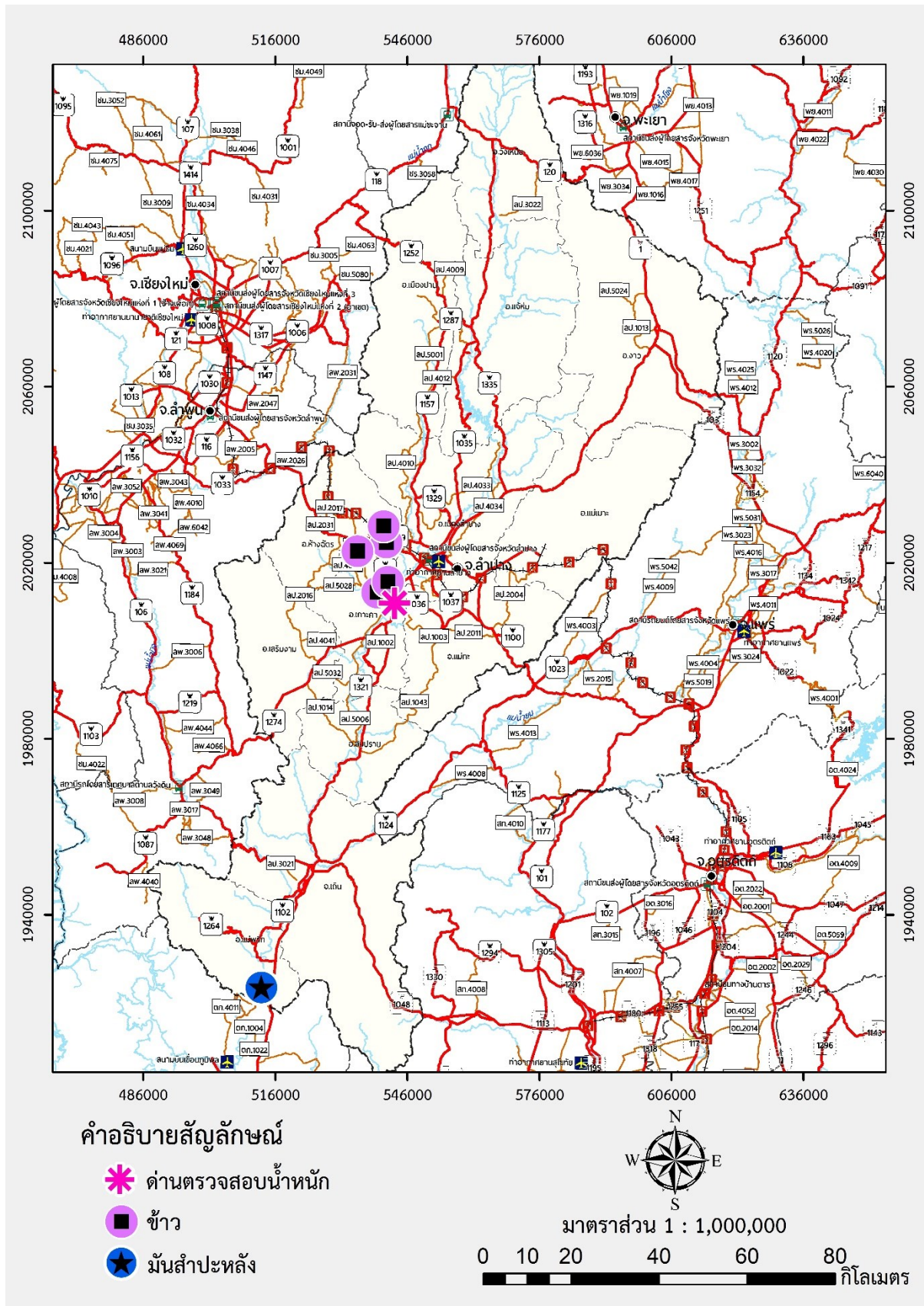
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	ไฟฟ้าก๊าซไอน้ำ และระบบการปรับอากาศ	51,809.09	2,751	20
2	การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร	2,856.30	2,438	90
3	การผลิตผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่ทำจากแร่โลหะ	2,362.59	5,817	141
4	การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องมือทางทัศนศาสตร์ และอุปกรณ์ทางถ่ายภาพ	1,421.64	475	25
5	การผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้และไม้ก๊อก ยางแผ่น เฟอร์นิเจอร์ การผลิตสิ่งของจากฟาง และ วัสดุถักสานอื่น ๆ	916.27	4,070	43

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดลำปางและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	18,861	1,944
ข้าวโพด	171,048	88,504
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	76,536	20,126



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดลำปาง
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

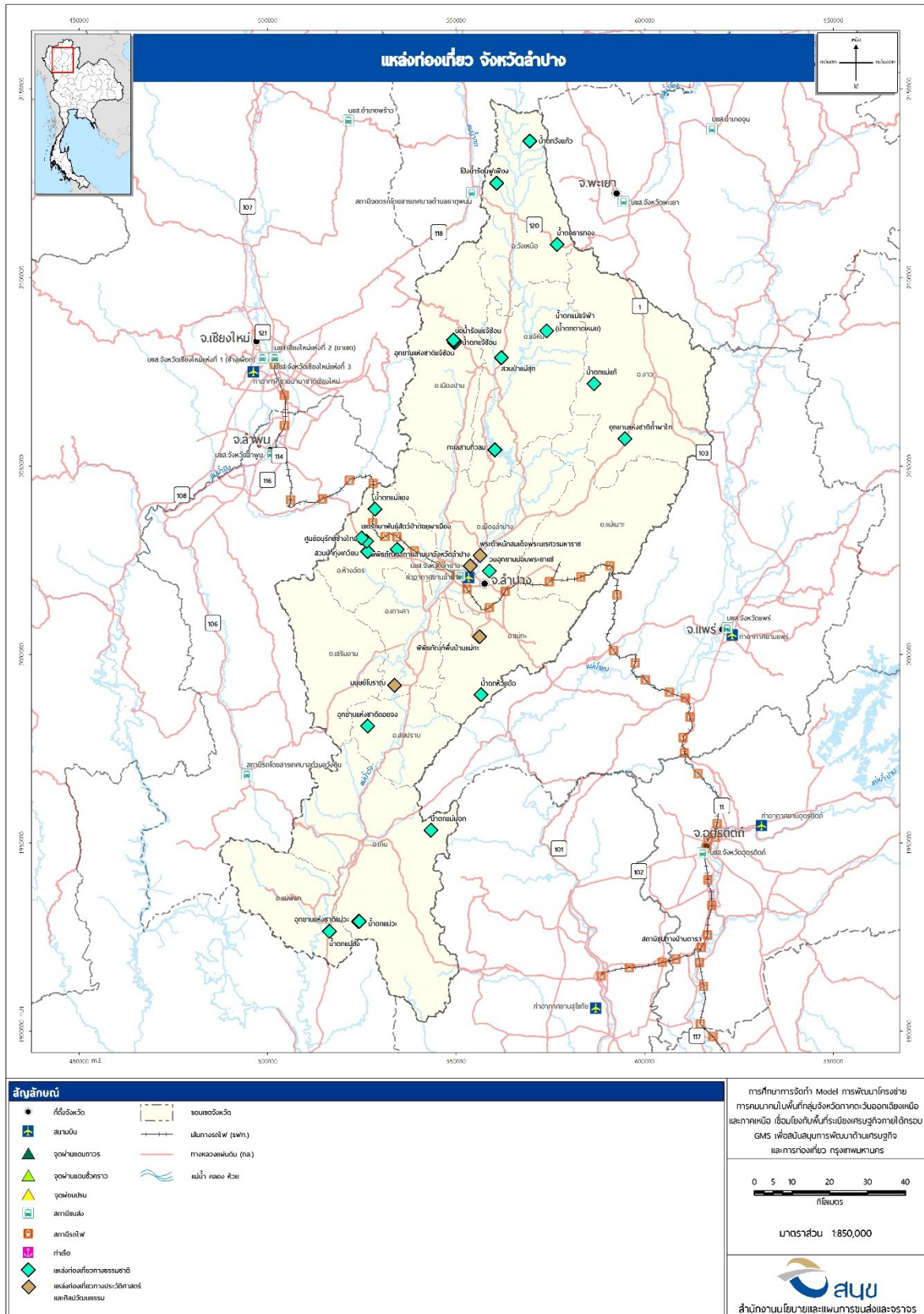
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดลำปางซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นวัฒนธรรมล้านนาและงานหัตถศิลป์ที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดลำปางจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและศิลปหัตถกรรมสร้างสรรค์

บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดลำปางเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลนครลำปาง ที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางราง ทางถนน และทางอากาศ การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนศักยภาพที่สูงในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติโดยเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว
- กลุ่มชุมชนเก่าและเมืองโบราณเชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา เขลางค์นคร-นครพิงค์-หริภุญชัย
- กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตร เกษตรปรางค์ และเกษตรอินทรีย์โดยเฉพาะพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ในจังหวัดลำปางที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง
- เมืองท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Wellness Tourism City) โดยเป็นเมืองสมุนไพรกลุ่มท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและความงาม) ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองลำปาง อำเภอเมืองปาน อำเภอแจ้ห่ม และอำเภอวังเหนือ (เป็นเมืองสปา น้ำพุร้อน แพทย์แผนไทยและมีธุรกิจบริการเพื่อสุขภาพ)
- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านที่มีศักยภาพ ซึ่งเป็นแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สำคัญของประเทศ
- MICE City เมืองรอง



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 826,822 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 415,692 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 411,130 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.00 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,858.75 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 2,182.36 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,204.17 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,309.90 ล้านบาท จำนวนห้อง 2,992 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 37.76 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 382,061 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 38.49

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดลำปาง ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,332,887	1,362,257	826,822	2.20%	-39.30%
ชาวไทย	1,218,398	1,246,016	800,161	2.27%	-35.78%
ชาวต่างประเทศ	114,489	116,241	26,661	1.53%	-77.06%
จำนวนนักท่องเที่ยว	666,645	677,935	415,692	1.69%	-38.68%
ชาวไทย	608,317	618,668	395,401	1.70%	-36.09%
ชาวต่างประเทศ	58,328	59,267	20,291	1.61%	-65.76%
จำนวนนักท่องเที่ยว	666,242	684,322	411,130	2.71%	-39.92%
ชาวไทย	610,081	627,348	404,760	2.83%	-35.48%
ชาวต่างประเทศ	56,161	56,974	6,370	1.45%	-88.82%
ระยะเวลาพำนักระหว่างโดยเฉลี่ย (วัน)	2.20	2.16	2.00	-1.82%	-7.41%
ชาวไทย	2.16	2.12	2.00	-1.85%	-5.66%
ชาวต่างประเทศ	2.62	2.59	2.01	-1.15%	-22.39%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,992.21	2,024.55	1,858.75	1.62%	-8.19%
ชาวไทย	1,928.58	1,959.47	1,828.48	1.60%	-6.68%
ชาวต่างประเทศ	2,578.00	2,624.23	2,626.23	1.79%	0.08%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	2,308.40	2,351.23	2,182.36	1.86%	-7.18%
ชาวไทย	2,243.33	2,284.10	2,151.68	1.82%	-5.80%
ชาวต่างประเทศ	2,868.04	2,924.98	2,777.48	1.99%	-5.04%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,296.07	1,325.14	1,204.17	2.24%	-9.13%
ชาวไทย	1,250.72	1,280.75	1,197.04	2.40%	-6.54%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,788.79	1,813.98	1,657.78	1.41%	-8.61%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	4,249.44	4,351.57	2,309.90	2.40%	-46.92%
ชาวไทย	3,710.69	3,799.23	2,186.06	2.39%	-42.46%
ชาวต่างประเทศ	538.75	552.34	123.84	2.52%	-77.58%
จำนวนห้อง	2,807	2,869	2,992	2.21%	4.29%
อัตราการเข้าพัก	60.84	61.18	37.76	0.56%	-38.28%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	606,520	621,137	382,061	2.41%	-38.49%
ชาวไทย	554,552	567,969	362,765	2.42%	-36.13%
ชาวต่างประเทศ	51,968	53,168	19,296	2.31%	-63.71%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,667,803 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 6.72 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 5,368.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 27.39 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 19.78 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 63.90 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 642,129 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 548,913 คน คิดเป็นร้อยละ 16.98

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดลำปาง ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	632,576	1,562,839	1,667,803	147.06%	6.72%
ชาวไทย	628,089	1,540,899	1,583,975	145.33%	2.80%
ชาวต่างประเทศ	4,487	21,940	83,828	388.97%	282.08%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,574.33	4,213.91	5,368.24	167.66%	27.39%
ชาวไทย	1,557.06	4,117.89	4,932.26	164.47%	19.78%
ชาวต่างประเทศ	17.27	96.02	435.98	455.99%	354.05%
อัตราการเข้าพัก	22.24	54.79	19.78	146.36%	-63.90%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	241,632	548,913	642,129	127.17%	16.98%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

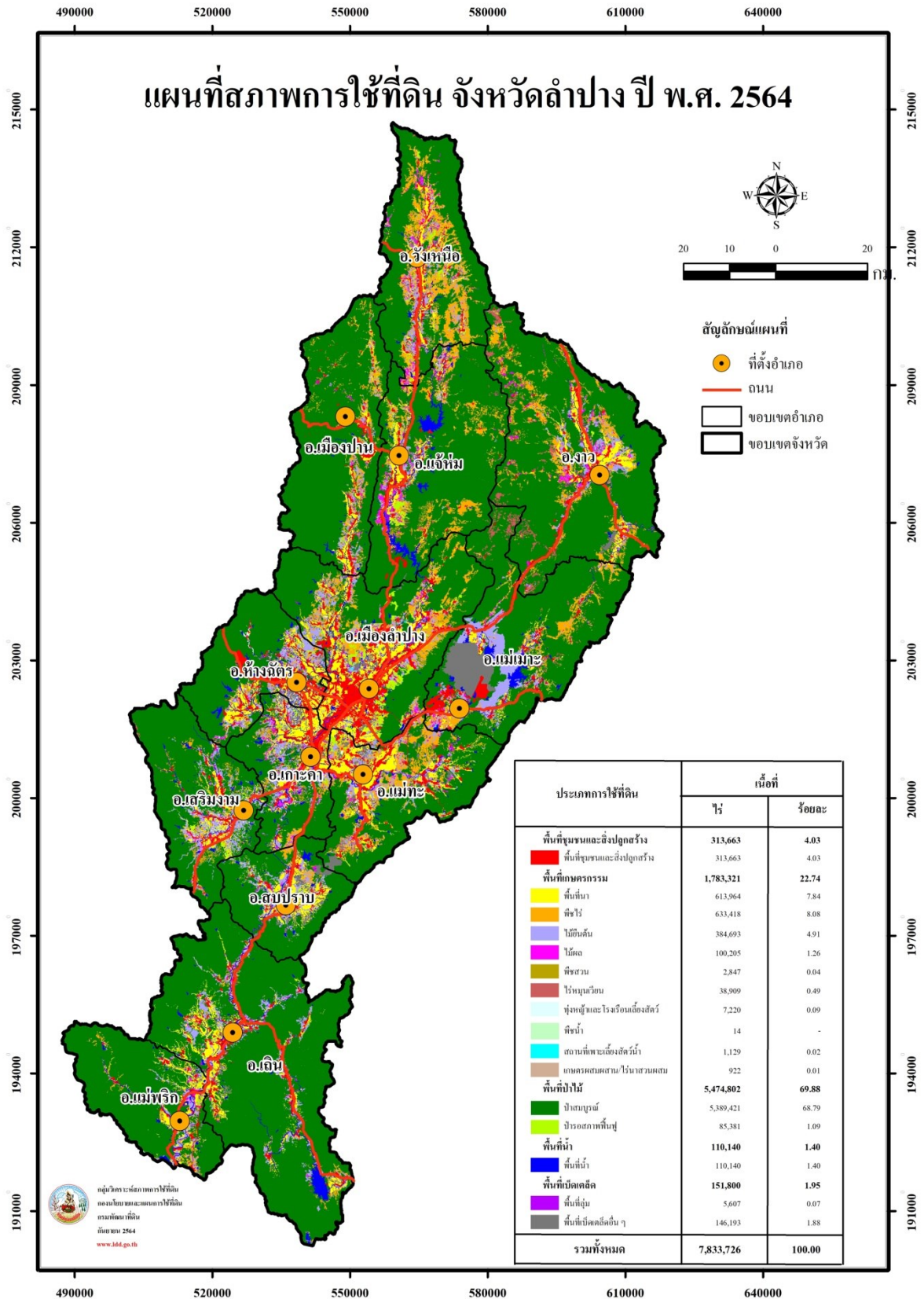
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดลำปางมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 1,783,321 ไร่ ร้อยละ 22.74 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 613,964 ไร่ ร้อยละ 7.84, พืชไร่ 633,418 ไร่ ร้อยละ 8.08 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 ถึง รูปที่ 3.1-2

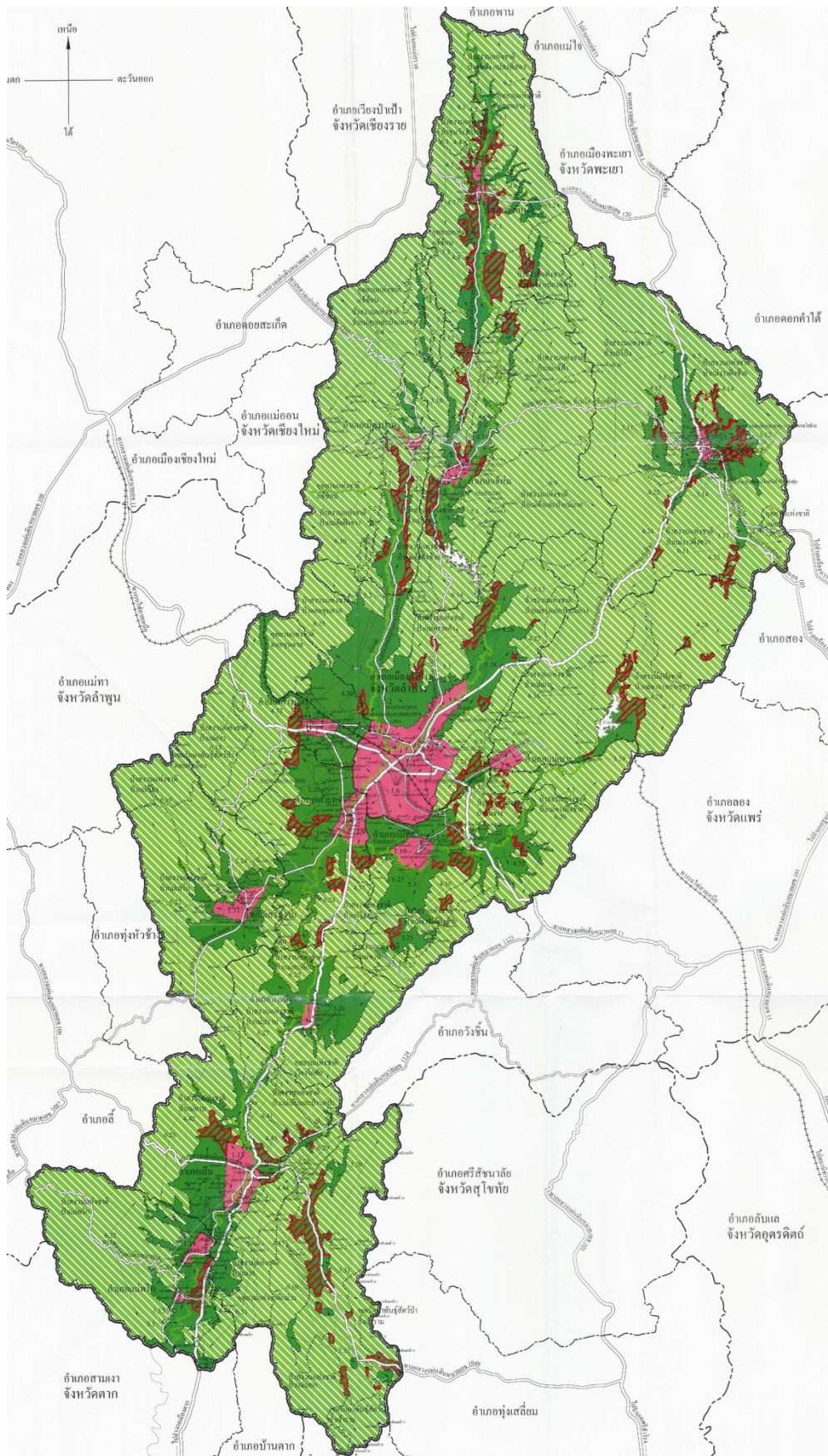
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดลำปาง พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	313,663	4.03
พื้นที่เกษตรกรรม	1,783,321	22.74
พื้นที่นา	613,964	7.84
พืชไร่	633,418	8.08
ไม้ยืนต้น	384,693	4.91
ไม้ผล	100,205	1.26
พืชสวน	2,847	0.04
ไร่มวนเวียน	38,909	0.49
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	7,220	0.09
พืชน้ำ	14	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	1,129	0.02
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	922	0.01
พื้นที่ป่าไม้	5,474,802	69.88
พื้นที่แหล่งน้ำ	151,800	1.95
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	199,287	1.58
รวม	7,833,726	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/LPG2564.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดลำปาง ปี พ.ศ. 2564



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดลำปาง

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดลำปาง เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือ ตั้งอยู่ในแอ่งที่ราบล้อมรอบด้วยภูเขา อยู่ห่างจาก กรุงเทพมหานคร ประมาณ 600 กิโลเมตร จากเส้นทางสายเอเชียทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เข้าสู่ลำปาง ถนนเป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดทาง หรือใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 แยกจากถนนพหลโยธิน ที่จังหวัดนครสวรรค์ ผ่านจังหวัดพิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ เข้าสู่ลำปาง ใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวประมาณ 7-8 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดลำปาง อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 600 กิโลเมตร ตามทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ สู่อำเภอเมืองลำปาง โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดลำปาง และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายอินทรีบุรี-เชียงใหม่)** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทาง 562.673 กิโลเมตร เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ที่ทางแยกต่างระดับอินทรีบุรี ตำบลท่างาม อำเภออินทรีบุรี จังหวัดสิงห์บุรี และสิ้นสุดที่ถนนห้วยแก้ว อำเภอเมืองเชียงใหม่



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดลำปางที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 สายสวรรคโลก-อุ้มงค์ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีแนวเส้นทางเริ่มจากทางแยกถนนพหลโยธิน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1) อำเภอเถิน จังหวัดลำปาง ผ่านอำเภอลี้ อำเภอบ้านโฮ่ง อำเภอเวียงหนองล่อง อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน และตัดเข้าตัวเมืองเชียงใหม่



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106

▪ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103** สายร้อยแก้ว-จาว หรือ ถนนวังซ้าย หรือ สายแพร่-ลำปาง (สายเก่า) เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ-ใต้ขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ ในเขตทางราบ และขนาด 2 ช่องจราจรในเขตภูเขาบรรจบกับถนนพหลโยธิน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ระยะทางรวม 65.9 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103

▪ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120** สายพะเยา – แม่ชะจาน เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง กับจังหวัดเชียงรายและ เป็นทางที่ใช้เพื่อเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ทางหลวงสายนี้ตัดผ่านอำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาอำเภองาว อำเภอลี้ จังหวัดลำปาง และอำเภอเวียงป่าเป้าจังหวัดเชียงราย ผ่านพื้นที่ต้นน้ำแม่จาวในเขตอุทยานแห่งชาติดอยหลวง



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120

▪ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1035** สายลำปาง-วังเหนือ เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ-ใต้ เป็นทางสายหลักที่ใช้ในการติดต่อกับตัวจังหวัดของประชาชนในเขตอำเภอลี้ และอำเภอแจ้ห่ม จังหวัดลำปาง และยังเป็นทางเลือกสายหนึ่งที่ใช้ในการเดินทางติดต่อระหว่างจังหวัดลำปางและจังหวัดเชียงรายอีกด้วย ระยะทาง 105.11 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1035

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดลำปางที่สำคัญ

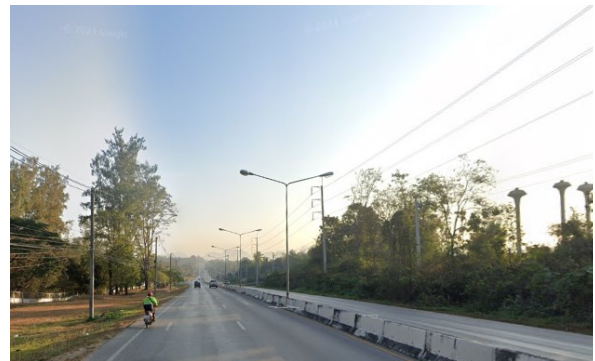
ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
0127	0100	ทางเลี้ยวเมืองลำปาง	8.523
1034	0100	เกาะคา-ห้างฉัตร	16.179
1036	0100	บ้านพ่อน-ศูนย์สร้างทางลำปาง	29.003
1037	0100	ศรีชุม-แม่ทะ	16.851
1039	0100	ดงสันเงิน-ขามแดง	15.579
1102	0100	พระบาท-บ้านเหล่า	27.221
1124	0100	ท่าผา-ปางกุ่ม	16.707
1124	0200	ปางกุ่ม-วังจั่น	35.620
1154	0100	สอง-แก่งเสือเต้น	30.788
1154	0200	แก่งเสือเต้น-ดอนไชย	26.981
1157	0100	ท่าล้อ - เมืองปาน	55.109
1252	0100	ปางแฟน-แม่ต๋อนหลวง	23.532
1252	0200	แม่ต๋อนหลวง-ช่วงกอม	38.169
1264	0100	แม่พริก-ห้วยขึ้นนก	20.717
1274	0201	แม่บอน-สบเสริม	21.042
1274	0202	นาบอน-นาแก้ว	12.093

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1287	0100	สันมะเกลือ-เมืองปาน	10.623
1329	0100	นาป้อใต้-บ้านเอื้อม	14.491
1335	0101	ห้วยเตือ-ห้วยทุ่ง	16.000
1335	0102	ห้วยทุ่ง-แจ้ห่ม	25.208
1348	0100	ทางเข้าโรงไฟฟ้าแม่เมาะ	17.213
1352	0100	ทางเข้าดอนไชย	0.738
1361	0100	สวนดอกคำ-ม่วงงาม	1.095
1361	0100	สวนดอกคำ-ม่วงงาม	3.625
1391	0100	แม่ทะ-สถานีรถไฟแม่ทะ	2.713
1393	0100	บ้านจิวาก-แม่ทะ	1.513
1398	0100	สบมาย-เขื่อนกิ่วลม	0.672

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 127 ทางเลียงเมืองลำปาง



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1348



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1037



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1274

รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดลำปางที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดลำปาง ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องที่ในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดลำปางที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดลำปางที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ลป.1002	แยกทางหลวงหมายเลข 1-บ้านนาแก้ว	เมือง	6.640
2	ลป.1003	แยกทางหลวงหมายเลข 1-บ้านอ้วน	เกาะคา,แม่ทะ	23.642
3	ลป.1014	แยกทางหลวงหมายเลข 1-บ้านน้ำหลง	สบปราบ,เสริมงาม	21.203
4	ลป.1003	แยกทางหลวงหมายเลข 1-ชุมชนหัวเวียง	เมือง	0.645
5	ลป.1043	แยกทางหลวงหมายเลข 1-บ้านนาแก้ว	แม่ทะ	41.885
6	ลป.2004	แยกทางหลวงหมายเลข 11-บ้านห้วยรากไม้	แม่เมะ,แม่เมะ	18.412
7	ลป.2011	แยกทางหลวงหมายเลข 11-บ้านหนามปู้ย่า	แม่ทะ	14.697
8	ลป.2016	แยกทางหลวงหมายเลข 11-บ้านทุ่งงาม	ห้างฉัตร,เสริมงาม	41.710
9	ลป.2017	แยกทางหลวงหมายเลข 11-ดอยขุนตาล	ห้างฉัตร	27.831
10	ลป.2020	แยกทางหลวงหมายเลข 11-บ้านจืด	ห้างฉัตร,เกาะคา	13.013
11	ลป.2027	แยกทางหลวงหมายเลข 11-บ้านโหลหิน	ห้างฉัตร,เกาะคา	14.857
12	ลป.2031	แยกทางหลวงหมายเลข 11-ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย	ห้างฉัตร	10.089
13	ลป.2045	แยกทางหลวงหมายเลข 11-บ้านสมเปาะ	-	11.100
14	ลป.3021	แยกทางหลวงหมายเลข 106-บ้านล้อมแรด	เถิน	7.425
15	ลป.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 1034-บ้านป่าเหียง	เกาะคา	17.564
16	ลป.4041	แยกทางหลวงหมายเลข 1274-บ้านปางแพ่ง	เสริมงาม	9.090
17	ลป.4042	แยกทางหลวงหมายเลข 1037-บ้านกล้วยแพะ	เมือง	3.775
18	ลป.5006	แยกทางหลวงหมายเลข 1014-อำเภอเกาะคา	เกาะคา	41.362
19	ลป.5026	แยกทางหลวงหมายเลข 2004-บ้านสบเมะ	แม่เมะ	9.971
20	ลป.5028	แยกทางหลวงหมายเลข 4007-ดอยม่อนไก่แจ้	เกาะคา,ห้างฉัตร	15.241
21	ลป.5032	แยกทางหลวงหมายเลข 5006-บ้านดอนงาม	เกาะคา,เสริมงาม	10.474
22	ลป.7044	ถนนเข้าอ่างเก็บน้ำบ้านห้วยน้ำเก่า	-	5.825

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดลำปางมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ที่ตั้งอยู่ถนนจันทรสุนทร ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง มีลักษณะอาคาร 1 หลัง 2 ชั้น ช่องจอดขนานขาลา 16 ช่องจอด ตั้งอยู่ในใจกลางเมือง เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดลำปาง มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รองรับ อาทิ รถตู้ รถแท็กซี่ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดลำปางยังเป็นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งานทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-9 รถแท็กซี่ในจังหวัดลำปาง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดลำปางมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองลำปาง หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดลำปาง - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดลำปาง และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดลำปาง โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)**

จังหวัดลำปางในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตตัวเมืองลำปางซึ่งเป็นประเภทรถสองแถวหรือนิยมเรียกกันว่า รถสี่ล้อ โดยจะวิ่งเส้นทางรอบตัวเมืองลำปางมี 3 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองลำปาง (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
5	วงกลมโรงเรียนวัดนาแก้วใต้	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
6	วงกลมสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
7	วงกลมประตูชัย	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดลำปาง (รถสองแถวสี่ล้อ)

- **รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดลำปาง - กรุงเทพฯ (หมวด2)**

จังหวัดลำปางมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับลำปาง แบ่งออกเป็น 5 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดลำปาง - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	บริษัท กรีสบัส
13	กรุงเทพฯ – ฝาง-บ้านท่าตอน	นิ่ววิริยะยานยนต์ทัวร์
18	กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	นครชัยแอร์, สมบัติทัวร์, บางกอกบัสไลน์, พรพิริยะทัวร์, วิริยะทัวร์, นิ่ววิริยะยานยนต์ทัวร์, ศรีทวงค์ทัวร์, ลิกไนท์ทัวร์, เชิดชัยทัวร์, แอมบาสเดอร์ทัวร์, อินทราทัวร์
91	กรุงเทพฯ – ลำปาง	สมบัติทัวร์, พรพิริยะทัวร์, นิ่ววิริยะยานยนต์ทัวร์, เชิดชัยทัวร์, นครชัยแอร์, วิริยะทัวร์, ศรีทวงค์ทัวร์
9911	กรุงเทพฯ - ลำพูน	บริษัท ขนส่ง จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง (2567)



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดลำปาง

• รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองลำปาง - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองลำปางเชื่อมไปยังจังหวัดอื่นๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 13 สาย ซึ่งมีรายละเอียดการเดินทางดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
144	ลำปาง-แพร่	บริษัท นครลำปางเดินรถ จำกัด (รถตู้ปรับอากาศ)
145	ลำปาง-เชียงใหม่	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
146	ลำปาง-เชียงราย	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
147	เชียงใหม่-พาน	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
148	เชียงใหม่-ลำปาง-เชียงราย	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
149	เชียงใหม่-ลำปาง-แม่สาย	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
167	ลำปาง-เชียงราย	บริษัท นครลำปางเดินรถ จำกัด
169-2	เชียงใหม่-น่าน-ทุ่งช้าง	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
672	แม่สาย-แม่สลด	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
673	แม่สาย-แม่สลด	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1661	เชียงใหม่-ลำปาง-เชียงราย-สามเหลี่ยมทองคำ	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)
1693	ลำปาง-แพร่	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (กรีนบัส)(รถตู้)
152	ลำปาง-ดอนติ-เชียงใหม่	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด (รถตู้ปรับอากาศ)

ที่มา: เทศบาลนครลำปาง



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดลำปาง

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดลำปาง (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 9 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดลำปาง โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1201	ลำปาง - เกิน	นครลำปางบริการขนส่ง
1203	ลำปาง - แม่ทะ	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
1204	ลำปาง - สบปราบ	นครลำปางบริการขนส่ง
1205	ลำปาง - งาว	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
1206	ลำปาง - ห้างฉัตร - ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
1207	ลำปาง - น้ำตกวังแก้ว	นครลำปางบริการขนส่ง
2387	ลำปาง - แม่พริก	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
2390	ลำปาง - บ้านทาน	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
2391	ลำปาง - เมืองปาน	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
2392	ลำปาง - บ้านเมืองยาว	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
2459	ลำปาง - บ้านแพะหนองแดง	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
2461	ลำปาง - บ้านปางมะโอ	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
2462	ลำปาง - บ้านนาไผ่	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด
2523	ลำปาง - บ้านกิวลม	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก และมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดลำปาง

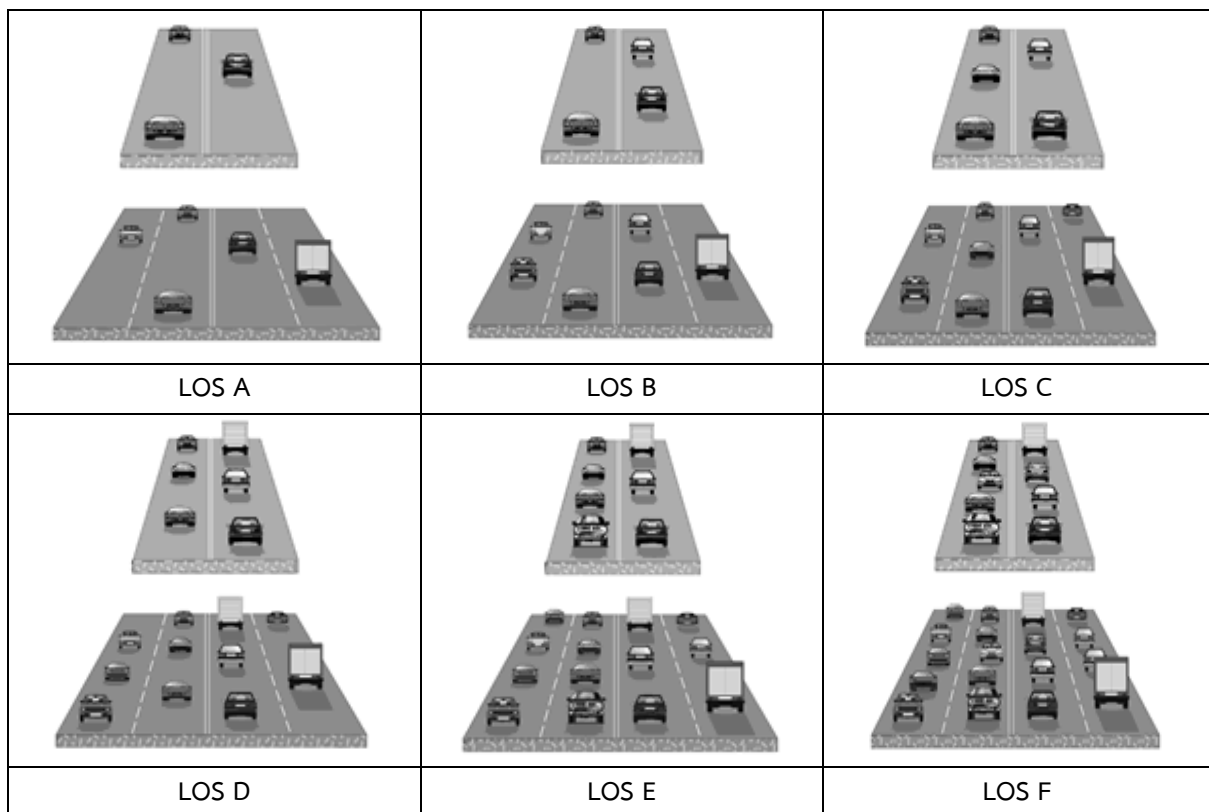
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดลำปางมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1035 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดน่านที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2-14 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

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

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



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

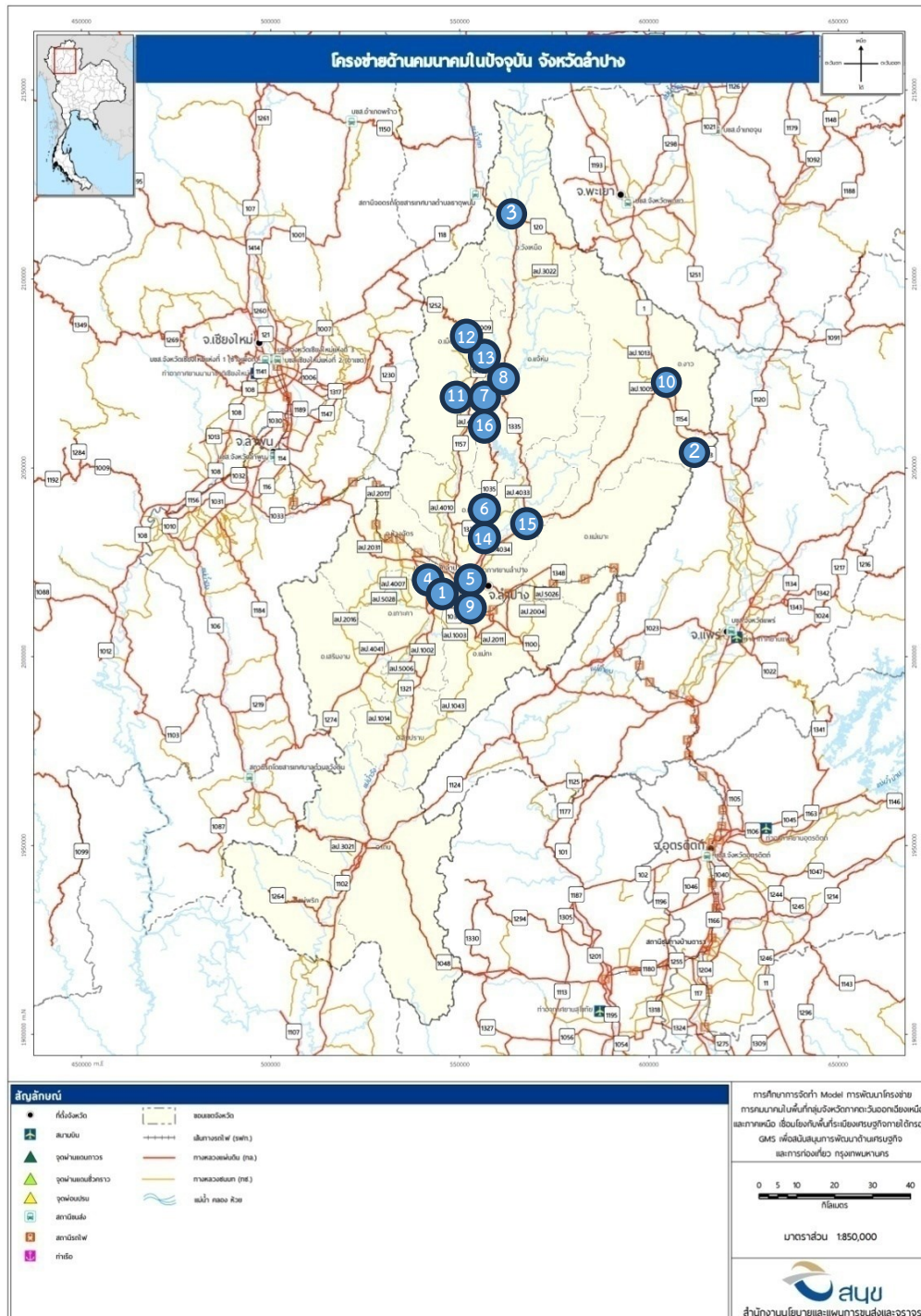
รูปที่ 3.2-14 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านวนดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดลำปางมีสภาพการจราจรติดขัดในหลายเส้นทาง โดยมี
ทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	1104	697+942	เกาะคา - สามัคคี	ต.ชมพู อ.เมือง	LOS = E
2	103	56+000	แม่ตึบ - งาว	ต.แม่ตึบ อ.งาว	LOS = D
3	120	46+300	ปากบอก - แม่เสียว	ต.วังเหนือ อ.วังเหนือ	LOS = F
4	127	1+600	ทางเลี้ยวเมืองลำปาง	ต.พระบาท อ.เมือง	LOS = F
5	1034	1+300	เกาะคา - ห้างฉัตร	ต.เกาะคา อ.เกาะคา	LOS = D
6	1035	14+500	วังหม้อพัฒนา - สำเภาทอง	ต.นิคมพัฒนา อ.เมือง	LOS = F
7	1035	52+500	สำเภาทอง - สันติสุข	ต.วิเชตนคร อ.แจ้ห่ม	LOS = F
8	1035	60+900	สันติสุข - วังเหนือ	ต.แม่สุก อ.แจ้ห่ม	LOS = F
9	1037	8+500	ศรีชุม - แม่ทะ	ต.กล้วยแพะ อ.เมือง	LOS = F
10	1154	57+056	แก่งเสือเต้น - ดอนไชย	อ.งาว จ.ลำปาง	LOS = F
11	1157	5+400	ท่าล้อ - เมืองปาน	ต.บ้านเป้า อ.เมือง	LOS = F
12	1252	50+589	แม่ต๋อนหลวง - ช่วงกอม	ต.แจ้ซ้อน อ.เมืองปาน	LOS = E
13	1287	5+700	สันมะเกลือ - เมืองปาน	ต.เมืองปาน อ.เมืองปาน	LOS = F
14	1329	0+500	นาป้อใต้ - บ้านเอื้อม	ตำบลต้นธงชัย อ.เมือง	LOS = F
15	1335	1+000	ห้วยเตือ - ห้วยทุ่ง	ต.บ้านเสด็จ อ.เมือง	LOS = F
16	1361	0+220	สวนดอกคำ - ม่วงงาม	ต.แจ้ห่ม อ.แจ้ห่ม	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-15 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

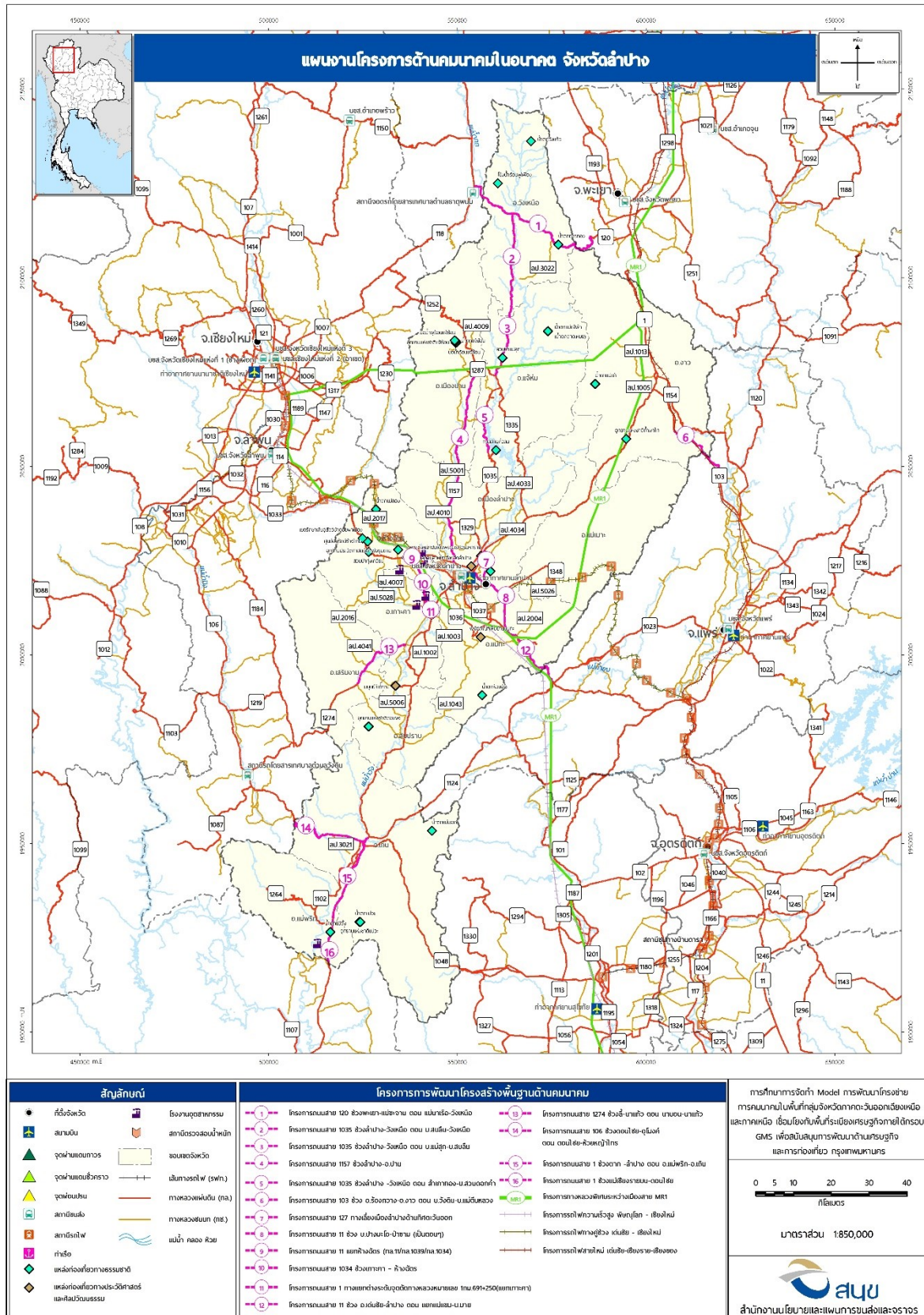
■ งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง จำนวน 16 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2 9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง

ลำดับ	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	120	พะเยา-แม่ชะจาน ตอน แม่เงา-วังเหนือ	50.541	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	1035	ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.สบสัน-วังเหนือ	19.015	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	1035	ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.แม่สุก-บ.สบสัน	20.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1157	ลำปาง-อ.ปาน	52.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	1035	ลำปาง-วังเหนือ ตอน ลำปาง-บ.สวนดอกคำ	13.100	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	103	อ.ร้องกวาง-อ.งาว ตอน บ.วังดิน-บ.แม่ตึบหลวง	19.320	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	127	ทางเลี่ยงเมืองลำปาง ด้านทิศตะวันออก	9.875	เลี่ยงเมืองใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	11	บ.ปางมะโอ-ป่าขาม (เป็นตอน ๆ)	20.000	บูรณะทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	11	แยกห้างฉัตร (ทล.11/ทล.1039/ทล.1034)	-	สะพานข้ามทางแยก	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
10	1034	เกาะคา – ห้างฉัตร	16.179	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
11	1	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 1กม.691+250 (แยกเกาะคา)	-	สะพานข้ามทางแยก	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
12	11	อ.เด่นชัย-ลำปาง ตอน แยกแม่แจ่ม-บ.มาย	13.100	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
13	1274	ลิ้น-นาแก้ว ตอน นาบอน-นาแก้ว	12.513	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
14	106	ดอนไชย-อุโมงค์ ตอน ดอนไชย-ห้วยหญ้าไทร	29.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
15	1	ตาก-ลำปาง ตอน อ.แม่พริก-อ.เถิน	25.931	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
16	1	แม่เชียงรายบน-ดอนไชย (กม. 583+216 - 593+569)	10.353	บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง	อยู่ระหว่างดำเนินการ

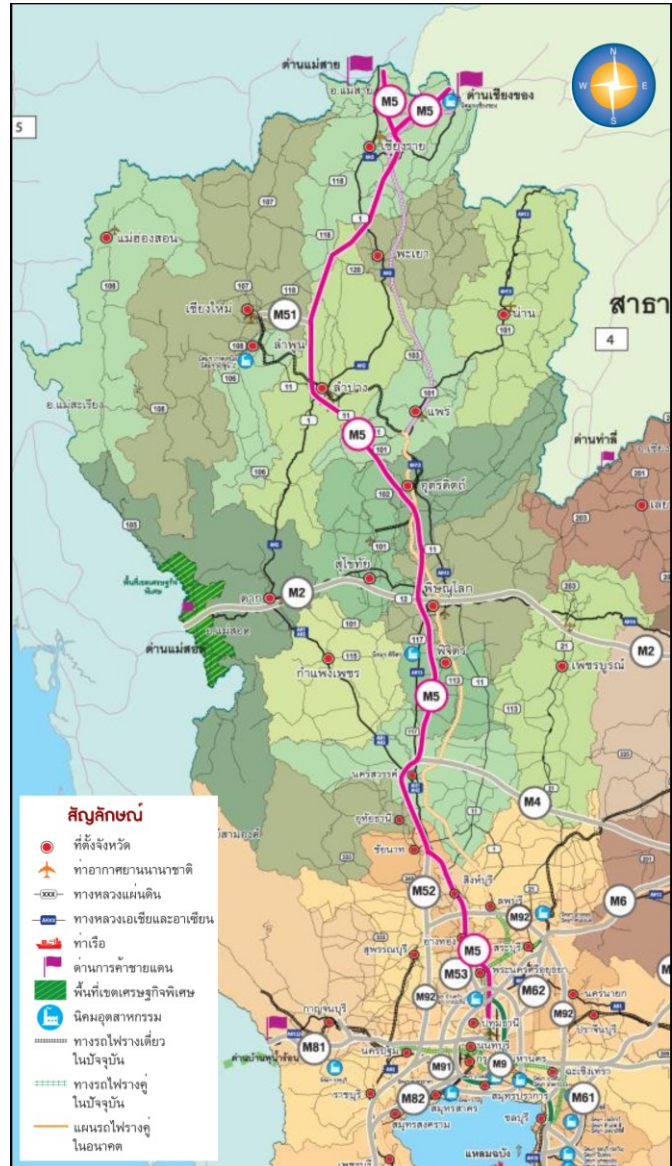
ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-16 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดลำปาง ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเหนือ-ใต้ ร่วมกับรูปแบบรัศมีเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับจังหวัดต่าง ๆ ของภาคกลางและภาคเหนือ และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปต่างประเทศ (สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน) แนวเส้นทางถูกกำหนดภายใต้กรอบความคิดเชื่อมโยงเมืองหลักต่าง ๆ ด้านการค้าชายแดน และต่างประเทศ อีกทั้งผ่านพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ เช่น นิคมฯ นวนคร ใน จ.ปทุมธานี / นิคมฯ ไฮเทค นิคมฯ บางปะอิน นิคมฯ สหรัตนนคร ใน จ.พระนครศรีอยุธยา / และนิคมฯ ภาคเหนือตอนล่าง ใน จ.พิจิตร รวมถึงเชื่อมกับด่านแม่สาย และด่านเชียงของ จ.เชียงราย จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่ อ.รังสิต จ.ปทุมธานี มุ่งขึ้นเหนือไปยัง อ.บางปะอิน พระนครศรีอยุธยา และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ จ.เชียงราย บริเวณจุด



เชื่อมต่อพรมแดนไทย-ลาว ที่ด่านเชียงของ และชายแดนไทย-เมียนมาร์ ที่ด่านแม่สาย และเชื่อมเข้าสู่ถนนอาเซียนสาย R3A ในประเทศลาว และ R3B ในประเทศเมียนมาร์ ระยะทางรวม 853 กิโลเมตร

ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดลำปาง คือ ช่วงอุตรดิตถ์-ลำปาง ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20) และช่วงลำปาง-เชียงราย ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (ปีที่ 6 - 10)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดลำปางยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง จำนวน 3 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ก่อสร้างสะพาน ยกกระต๊บบนทาง และงานยกระดับมาตรฐานทาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	ลป.5028	แยก ทข.ลป.4007 - ดอยม่อนไก่แจ้ อ.เกาะคา จ.ลำปาง	1.054	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
2	ลป.4033-	แยก ทล.1335 (เขื่อนกิ่วลม) - บ.หัวทุ่ง อ.เมือง จ.ลำปาง	0.08	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
3	-	สะพานข้ามน้ำแม่พลึง อ.งาว จ.ลำปาง	0.022	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

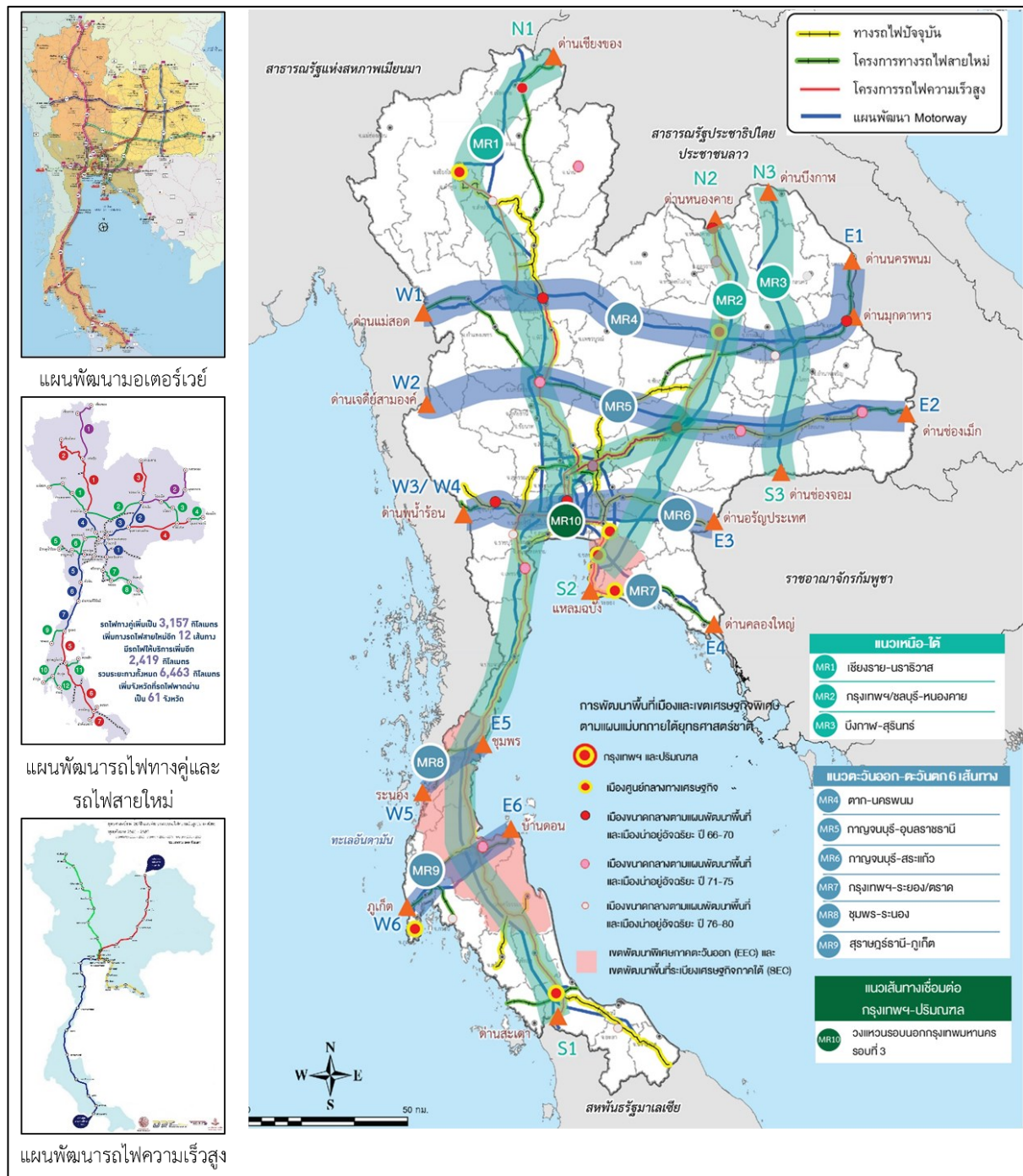
■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดลำปางมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่าย MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุไหงโก-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิชณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำพูน พิจิตร นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ระยะทางรวมประมาณ 2,164 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 1,204 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR1 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 14 ช่วง ได้แก่

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



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

รูปที่ 3.2-17 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัด
ลำปาง มี 3 ช่วง ได้แก่

- ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย
(MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักของภาคเหนือ คือเชียงใหม่ และเชียงราย และเป็นการเชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัดตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) เส้นทางช่วยลดระยะทาง และเพิ่มความสะดวกในการเดินทางระหว่างทั้งสองจังหวัด ช่วงเชียงใหม่-พะเยา พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) หลังจากนั้นช่วงพะเยา-เชียงราย พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ โดยใช้เขตทางของโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ เชียงราย-เด่นชัย-เชียงของ ผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย

- ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่
(MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบนจากพิษณุโลกถึงเชียงใหม่ โดยผ่านเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครมายังภาคเหนือ

ช่วงจากพิษณุโลกจะใช้แนวเส้นทางเดียวกับ MR4 ตาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-ตาก ซึ่งพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง หลังจากนั้นแนวเส้นทางมุ่งขึ้นเหนือไปถึงจังหวัดลำปาง และเบี่ยงขวาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของอำเภอแม่ทะ เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ โดยจังหวัดที่แนวเส้นทางพาดผ่าน 6 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่

รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส



- ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบนจากพิษณุโลกถึงเชียงใหม่ โดยผ่านเมือง ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครมายังภาคเหนือ แนวเส้นทางต่อจากเส้นทาง MR1 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ บริเวณอำเภอแม่ทะ จังหวัดลำปาง โดยแนวเส้นทางจะมุ่งขึ้นเหนือเพื่อไปเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงรายบริเวณ อำเภอม้งสาละโว้ จังหวัดลำปาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังตัวเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาได้ ผ่านพื้นที่ 1 จังหวัด ได้แก่ ลำปาง

■ งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการดำเนินการและการพัฒนาสถานีขนส่งคนโดยสาร พบว่า จากการประเมินขีดความสามารถของสถานีขนส่งคนโดยสารทั่วประเทศ ในปัจจุบันและการคาดการณ์ในอนาคตระยะ 20 ปี มีสถานีในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ทั้งสิ้น 12 แห่ง ซึ่งพบความหนาแน่นแออัดทั้งในส่วนพื้นที่ตัวสถานีและการจราจรโดยรอบ นอกจากนี้สถานีส่วนใหญ่มีอายุค่อนข้างมากต้องใช้งบประมาณปรับปรุงค่อนข้างสูง ด้วยเหตุนี้จึงมีการเสนอให้พิจารณาจัดให้มีสถานีแห่งใหม่เพื่อทดแทนสถานีที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ จ.ศรีสะเกษ แห่งที่ 2 จ.มหาสารคาม แห่งที่ 2 จ.สระบุรี แห่งที่ 2 จ.นครสวรรค์ แห่งที่ 2 จ.บุรีรัมย์ แห่งที่ 2 จ.ร้อยเอ็ด แห่งที่ 2 จ.ลำปาง แห่งที่ 2 จ.ลำพูน แห่งที่ 2 จ.พะเยา แห่งที่ 2 จ.กาฬสินธุ์ แห่งที่ 2 จ.สุรินทร์ แห่งที่ 2 และ จ.กาญจนบุรี แห่งที่ 2 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างขอรับการจัดสรรงบประมาณและหาพื้นที่ในการก่อสร้าง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดลำปางมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดลำปางและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดลำปางเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

สถานีรถไฟจังหวัดลำปาง มี 5 สถานี โดยสถานีนครลำปาง เป็นสถานีรถไฟหลักของจังหวัด บนเส้นทางรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพ-เชียงใหม่) ซึ่งหากเดินทางมาลงที่สถานีนี้สามารถเดินทางไปยังจังหวัดพะเยาและจังหวัดตากได้อีกด้วย ทั้งนี้ยังมีอีก 4 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟห้างฉัตร สถานีรถไฟแม่ทะ สถานีรถไฟแม่มาะ และสถานีรถไฟหนองวัวเฒ่า โดยสถานีรถไฟนครลำปางจะอยู่ระหว่างสถานีรถไฟหนองวัวเฒ่า กับสถานีรถไฟห้างฉัตร อีกทั้งสถานีรถไฟนครลำปางยังเป็นสถานีหนึ่งในโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ (สถานีกลางบางซื่อ) - เชียงใหม่ ช่วงสถานีรถไฟพิษณุโลก - เชียงใหม่ ใช้ชื่อสถานีลำปาง รวมถึงอยู่ในโครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่



รูปที่ 3.2-19 สถานีรถไฟนครลำปาง



สถานีรถไฟหนองวัวเฒ่า



สถานีรถไฟแม่เมาะ



สถานีรถไฟห้างฉัตร



สถานีรถไฟแม่ทะ

รูปที่ 3.2-20 สถานีรถไฟในจังหวัดลำปาง

สายเหนือ Northern Line		ต้นทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Origin Station : BANGKOK										ต้นทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Origin Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL									
		ขบวนรถ COM 303	ท้องถิ่น LOCAL 401	ธรรมดา ORDINARY 201	ธรรมดา ORDINARY 209	ธรรมดา ORDINARY 211	ธรรมดา ORDINARY 207	ธรรมดา ORDINARY 301	ขบวนรถ COM 317	ขบวนรถ COM 313		เร็ว RAPID 111	ด่วนพิเศษ (ดีเซลราง) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 7**	เร็ว RAPID 109	ด่วนพิเศษ (ดีเซลราง) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 9	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 13	เร็ว RAPID 107	ด่วน EXPRESS 51			
		กรุงเทพ-ลพบุรี BANGKOK-LOP BURI	ลพบุรี-พิษณุโลก LOP BURI-PHITSANULOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ BANGKOK-PHITSANULOK	กรุงเทพ-บ้านตาก BANGKOK-SAN TAKHU	กรุงเทพ-สะพานหิน BANGKOK-TAPHAN HIN	กรุงเทพ-นครสวรรค์ BANGKOK-NAKHON SAWAN	กรุงเทพ-ลพบุรี BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-ลพบุรี BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION
สถานี Station																					
กรุงเทพ (หัวลำโพง) BANGKOK	ออก	04.16		09.30	11.16	12.56	14.10	16.30	17.30	18.20											
สามเสน Sam Sen	ถึง	04.26		09.43	11.26	13.08	14.24	16.44	17.44	18.33											
ชุมทางบางซื่อ BANG SUE JUNCTION	ถึง	04.33		09.50	11.33	13.15	14.32	16.51	17.51	18.41											
กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	ออก	↓		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓		07.30	09.05	14.15	18.40	20.05	20.45	22.30			
ดอนเมือง DON MUANG	ถึง	04.58		10.28	11.58	13.41	14.58	17.18	18.18	19.08		07.45	09.18	14.30	18.55	20.20	21.00	22.45			
รังสิต RANGSIT	ถึง	05.08		10.40	12.10	13.53	15.09	17.30	18.28	19.19		07.57	09.28	14.42	19.06	20.31	21.11	22.58			
เชียงใหม่ Chiang Mai	ถึง	05.15		10.48	12.19	.	15.17	17.41	18.38	19.29		08.05	.	.	.	.	.	.			
บางปะอิน Bang Pa-in	ถึง	05.36		11.13	12.46	14.18	15.42	18.08	18.59	19.54		08.24	.	.	.	.	.	.			
อยุธยา AYUTTHAYA	ถึง	05.48		11.27	13.01	14.31	15.57	18.23	19.12	20.08		08.37	09.54	15.17	19.44	21.06	21.47	23.35			
ชุมทางบ้านภาชี BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	06.16		11.51	13.26	14.53	16.25	18.49	19.31	20.30		08.58	.	15.36	.	.	22.05	.			
หนองฉาง Nong Wiat	ถึง	06.26		11.58	13.37	15.00	16.36	18.58	19.43			09.05	.	.	.	.	.	.			
ท่าเรือ Tha Ruea	ถึง	06.34		12.04	13.47	15.07	16.45	19.07	19.49			09.12	.	15.50	.	.	.	.			
บ้านหมอ Ban Mo	ถึง	06.41		12.11	13.54	15.14	16.54	19.13	19.56			09.19	.	15.57	.	.	.	.			
หนองโดน Nong Don	ถึง	06.47		12.19	14.02	15.22	17.04	19.21	20.02			09.27	.	.	.	.	.	.			
บ้านกล้วย Ban Klap	ถึง	06.53		12.25	14.09	.	17.10	19.27	20.07			.	.	.	.	.	.	.			
บ้านป่าหวาย Ban Pa Wai	ถึง	06.59	ออก	12.32	14.16	.	17.17	19.33	20.13			.	.	.	.	.	.	.			
ลพบุรี LOP BURI	ถึง	07.05	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	.	.	.	.			
ช่องแคบ Chong Khae	ถึง		06.58	13.46	15.26	16.33	18.24					10.23	.	17.12	.	.	.	.			
บ้านตากลิ Ban Takhlil	ถึง		07.14	14.06	15.40	16.50	18.40					10.35	.	17.27	.	.	.	.			
หัวหวาย Hua Wai	ถึง		07.26	14.22		17.10	18.52					.	.	.	.	.	.	.			
หนองโพ Nong Pho	ถึง		07.33	14.31		17.18	19.00					10.50	.	17.50	.	.	.	.			
เนินมะกอก Noen Makok	ถึง		07.47	14.46		17.30	19.15					.	.	.	.	.	.	.			
เขาทอง Khao Thong	ถึง		07.57	14.57		17.41	19.25					.	.	.	.	.	.	.			
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN	ถึง	05.00	08.06	15.08		17.51	19.35					11.21	11.37	18.24	22.14	23.28	00.04	02.21			
ปากน้ำโพ Pak Nam Pho	ถึง	05.04	08.17	15.17		17.58						11.28	.	18.33	.	.	00.11	.			
ทับทิม Thap Krit	ถึง	05.17	08.41	15.30		18.14						11.40	.	.	.	.	.	.			
ชุมแสง Chum Saeng	ถึง	05.34	08.56	15.55		18.31						11.53	.	19.02	.	.	00.41	.			
บ้านมูลนาท Bang Mun Nak	ถึง	05.52	09.12	16.16		18.49						12.22	.	19.17	.	.	01.02	.			
สะพานหิน TAPHAN HIN	ถึง	06.16	09.36	16.39		19.15						12.41	12.26	19.36	.	.	01.29	03.36			
วังกรด Wang Krot	ถึง	06.36	10.02	17.01								13.00	.	.	.	.	.	.			
พิจิตร PHICHIT	ถึง	06.42	10.09	17.08								13.07	12.45	19.59	.	01.06	01.59	04.01			
ท่าโพธิ์ Tha Lo	ถึง	06.54	10.16	17.16								.	.	.	.	.	.	.			
บางกระทุ่ม Bang Krathum	ถึง	07.02	10.24	17.24								13.21	.	20.13	.	.	.	.			
บ้านใหม่ Ban Mai	ถึง	07.16	10.41	17.38								.	.	.	.	.	.	.			
พิษณุโลก PHITSANULOK	ถึง	07.28	10.56	17.56					06.56			13.43	13.12	20.36	00.16	01.47	02.36	04.37			
พริมนพริมา Phrom Phiram	ถึง	07.51							06.20			14.04	.	20.57	.	.	.	.			
หนองคาย Nong Tom	ถึง	07.59							06.29			14.12	.	21.12	.	.	03.06	05.08			
พิจัย Phichai	ถึง	08.26							06.53			14.39	.	21.34	.	.	03.28	05.30			
ชุมทางบ้านดารา Ban Dara Junction	ถึง	08.36							07.06			14.51	.	21.46	.	.	.	.			
สระแก้ว Sawankhalok	ถึง	↓							↓			↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓			
ท่าสัก Tha Sak	ถึง	08.40							07.10			14.56	.	21.52	.	.	03.41	.			
ตรอน Tron	ถึง	08.48							07.18			15.05	.	22.06	.	.	.	.			
อุตรดิตถ์ UTTARADIT	ถึง	09.04							07.34			15.21	14.22	22.20	.	03.05	04.02	06.03			
สีลาอาสน์ Sila At	ถึง	09.09										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	14.36											19.30	04.05	07.15	08.40		12.10			

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวไป) Northern Line (Departure)

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านสถานี

↓ ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-21 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาออก

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวกลับ) Northern Line (Arrival)

สายเหนือ Northern Line		ปลายทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Destination Station : BANGKOK								ปลายทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Destination Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL								
		ขบวน COMMUTER 302	ท้องถิ่น LOCAL 410	ธรรมดา ORDINARY 208	ขบวน COMMUTER 304	ธรรมดา ORDINARY 212	ธรรมดา ORDINARY 202	ท้องถิ่น LOCAL 402	ท้องถิ่น LOCAL 408	เร็ว RAPID 108	ด่วน EXPRESS 52	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 14	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (UTTARAWITH) 10	เร็ว RAPID 112	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (DESR RAILCAR) 8**	เร็ว RAPID 102		
		ลงกรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	ขึ้นกรุงเทพ-พิษณุโลก SILA AT-PHITSANULOK	บนสวรรค์-กรุงเทพ NAKHON SAWAN-BANGKOK	ลงกรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	ตพานหิน-กรุงเทพ TAPHAN HIN-BANGKOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ PHITSANULOK-BANGKOK	พิษณุโลก-ลพบุรี PHITSANULOK-LOPBURI	เชียงใหม่-บนสวรรค์ CHIANGMAI-NAKHON SAWAN	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ DEN CHAL-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL		
สถานี Station																		
เชียงใหม่	CHIANG MAI	ออก							09.30		15.30	17.00	18.00		08.50	06.30		
ลำพูน	Lamphun	ถึง							09.59		15.47	17.19	18.19		09.04	06.48		
ขุนตาน	Khun Tan	ถึง							10.58		16.45	18.18	19.16		09.46	07.35		
นครลำปาง	NAKHON LAMPANG	ถึง							11.59		17.54	19.24	20.12		10.38	08.27		
แม่มา	Mae Mo	ถึง							12.40		18.44	.	.		.	09.13		
บ้านปิน	Ban Pin	ถึง							13.41	ออก	19.47	21.04	.	ออก	12.08	10.10		
เด่นชัย	DEN CHAI	ถึง		ออก					14.16	19.05	20.23	21.38	22.33	07.30	12.38	10.43		
สีลาจัน	Sila At	ถึง		16.30					15.25	20.02	21.20	22.34	23.28	08.25	13.25	11.37		
อุตรดิตถ์	UTTARADIT	ถึง		16.32					15.37	20.16	21.34	22.39	.	08.30	13.29	11.50		
ตรอน	Tron	ถึง		16.47					15.56	20.34	.	.	.	08.46	.	.		
ท่าสัก	Tha Sak	ถึง		16.54					16.04	20.44	.	.	.	08.57	.	12.13		
สวรรคโลก	Sawankhalok	ถึง		↓					↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓		
ชุมทางบ้านดารา	Ban Dara Junction	ถึง		16.59					16.08	20.49	.	.	.	09.02	.	12.18		
พิชัย	Phichai	ถึง		17.13					16.21	21.01	22.09	.	.	09.11	.	12.28		
หนองคัน	Nong Tom	ถึง		17.36					16.50	21.33	.	.	.	09.31	.	12.49		
พรมพิราม	Phrom Phiram	ถึง		17.44			ออก	ออก	16.58	21.43	.	.	.	09.40	.	.		
พิษณุโลก	PHITSANULOK	ถึง		18.10			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	.	.	.	.		
บางกรู้	Bang Krathum	ถึง							06.29	14.10	17.53	22.33	.	.	10.26	13.46		
ท่าโพ	Tha Lo	ถึง							06.37	14.18	18.02	.	.	.	.	.		
พิจิตร	PHICHIT	ถึง							06.44	14.25	18.10	22.47	23.38	00.40	.	10.41	15.08	14.01
วังค	Wang Krot	ถึง					ออก	06.53	14.33	18.17	.	.	.	.	10.50	.	.	
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
ทับกฤ	Thap Krit	ถึง						06.31	08.12	15.50	19.37	.	.	.	.	12.19	.	.
ปากน้ำโพ	Pak Nam Pho	ถึง			ออก		06.47	08.26	16.04	19.50	00.38	.	.	.	12.33	16.14	15.46	
บนสวรรค์	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	.	.	.	.	.	.	.	.	
หนองไผ่	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	
ช่องแค	Chong Khae	ถึง			06.07		08.23	09.47	17.43	16.15	.	.	.	.	13.49	.	17.11	
จันท	Chan Sen	ถึง			06.15		08.31	09.57	17.52	16.23	.	.	.	.	13.57	.	17.21	
บ้านม	Ban Mi	ถึง			06.32		08.46	10.17	18.12	16.44	.	.	.	.	14.10	.	17.35	
โคกกระเทียม	Khok Kathiam	ถึง	ออก		06.51	ออก	09.03	10.36	18.32	17.09	.	.	.	.	.	.	.	
ลพบุรี	LOP BURI	ถึง	04.30	06.00	07.03	08.00	09.17	10.54	18.45	17.22	02.26	02.44	03.37	04.04	14.37	17.26	18.05	
บ้านป่าหวาย	Ban Pa Wai	ถึง	04.35	06.05	07.13	08.05	.	11.02	.	17.37	.	.	.	.	.	.	.	
บ้านกล้วย	Ban Klap	ถึง	04.41	06.11	07.20	08.10	09.29	11.09	.	17.44	.	.	.	.	.	.	.	
หนองไผ่	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	
หนองวิเศษ	Nong Wiwat	ถึง	05.11	06.36	07.50	08.36	09.59	11.40	.	18.14	.	.	.	.	15.20	.	.	
ชุมทางบ้านภาชี	BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	05.20	06.44	08.01	08.42	10.07	11.48	04.45	18.23	03.01	.	.	.	15.28	.	18.54	
อยุธยา	AYUTTHAYA	ถึง	05.45	07.08	08.25	08.58	10.26	12.13	05.06	18.47	03.19	03.56	04.53	05.27	15.58	18.05	19.14	
บางปะอิน	Bang Pa-In	ถึง	05.59	07.19	08.39	09.10	10.38	12.28	05.19	19.02	.	.	.	.	16.15	.	.	
ชัยนาท	Chiang Rak	ถึง	06.22	07.41	09.04	.	11.01	12.54	05.40	19.30	.	.	.	.	16.42	.	.	
รังสิต	RANGSIT	ถึง	06.32	07.48	09.12	09.33	11.08	13.02	05.48	19.38	04.00	04.40	05.40	06.20	16.50	18.30	19.55	
ดอนเมือง	DON MUANG	ถึง	06.45	08.00	09.25	09.45	11.20	13.15	06.00	19.50	04.13	04.53	05.53	06.33	17.03	18.40	20.08	
กรุงเทพอภิวัฒน์	KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	ถึง	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	04.30	05.10	06.10	06.50	17.20	18.55	20.25	
ชุมทางบางซื่อ	BANG SUE JUNCTION	ถึง	07.12	08.27	09.52	10.10	11.47	13.42	06.26	20.15								
สามเสน	Sam Sen	ถึง	07.20	08.35	10.01	10.18	11.56	13.51	06.35	20.23								
กรุงเทพ (หัวลำโพง)	BANGKOK	ถึง	07.35	08.50	10.15	10.30	12.10	14.05	06.50	20.35								

**ชนิดขบวนรถไฟสามารถเปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ** 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 ขาเข้า

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

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

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

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-11 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

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

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

●โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ มีพื้นที่ครอบคลุม 4 จังหวัด 10 อำเภอ 29 ตำบล คือ จังหวัดแพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ เป็นโครงการออกแบบทางรถไฟใหม่ขนาดทาง 1.0 เมตร โดยมีเขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง 80 เมตร พร้อมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยมากขึ้น แนวเส้นทางรถไฟมีจุดเริ่มต้นที่ปลายย่านสถานีเด่นชัย ที่ กม.535+000 (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย) และสิ้นสุดที่ย่านสถานีเชียงใหม่ ที่ กม.723+185 โดยเส้นทางที่ได้รับคัดเลือก มีระยะทางประมาณ 189 กิโลเมตร ซึ่งช่วงสถานีเด่นชัย-สถานีห้างฉัตร จะใช้แนวเส้นทางเดิมเป็นหลัก และมีการปรับโค้งแนวเส้นทางบางส่วนให้ใช้ความเร็วสูงสุดได้ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช่วงสถานีห้างฉัตร-สถานีลำพูน จะเป็นการก่อสร้างแนวรถไฟใหม่ทั้งหมด และช่วงสถานีลำพูน-สถานีเชียงใหม่ จะเป็นการสร้างทางคู่ขนานกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม และตัดแนวทางรถไฟใหม่บางส่วนให้มีแนวเส้นทางที่ตรงมากที่สุด ซึ่งแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดจะเป็นทางระดับพื้น 108 กิโลเมตร ทางยกระดับ 39 กิโลเมตร สะพานบก 22 กิโลเมตร และอุโมงค์ 19 กิโลเมตร มีจำนวน 17 สถานี (ไม่รวมสถานีเด่นชัย) และ 1 ที่หยุดรถ



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-23 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

- โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

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

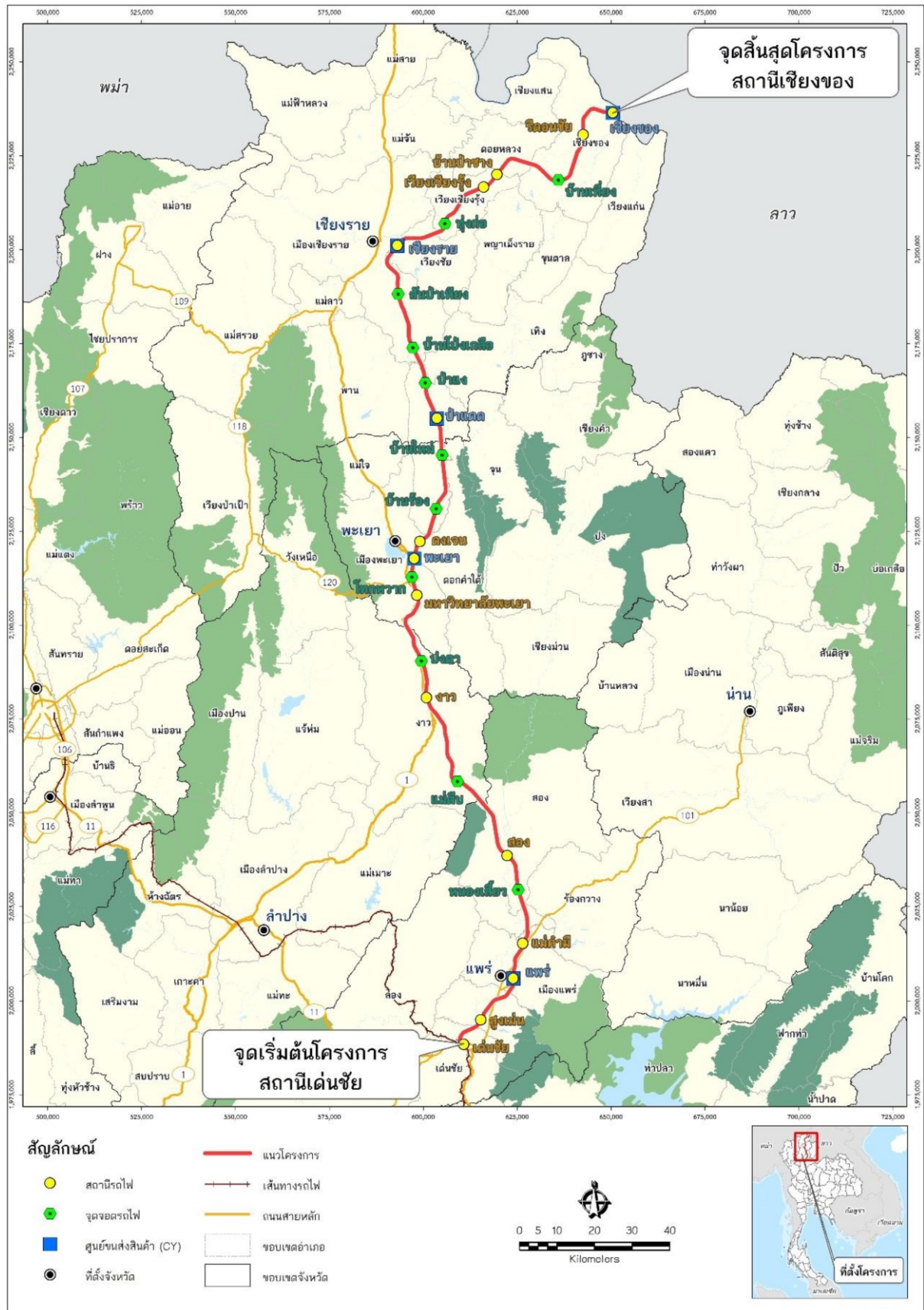
- โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่ เป็นทางรถไฟ

ขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูงความเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. มีจุดเริ่มต้นที่สถานีพิษณุโลก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อจากแนวรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ ระยะที่ 1 และสิ้นสุดโครงการที่สถานีเชียงใหม่ รวมระยะทางประมาณ 296 กม. ประกอบด้วย งานทางวิ่งรถไฟที่เป็นทางวิ่งยกระดับ 212 กม. ทางวิ่งระดับพื้น 59 กม. และทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดินประมาณ 25 กม.

การออกแบบงานสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการให้บริการ จะใช้หลักเกณฑ์ของ Universal Design รวมถึงเกณฑ์การออกแบบตามมาตรฐานสากลและกฎหมายอาคารที่ประเทศไทยบังคับใช้ สถานีในโครงการเฉพาะช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ ประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุโขทัย ศรีสัชนาลัย ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ รูปแบบของสถานีแบ่งตามลักษณะทางกายภาพของทางวิ่งบริเวณสถานี ได้แก่ ยกระดับ 2 ชั้น (สถานีสุโขทัย ศรีสัชนาลัย) ยกระดับ 3 ชั้น (สถานีลำปาง ลำพูน เชียงใหม่) โดยในโครงการเฉพาะช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ จะมีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ที่จังหวัดเชียงใหม่ ทำหน้าที่เฉพาะยานบำรุงรักษา และจัดเตรียมขบวนรถ สำหรับที่ทำการหน่วยซ่อมบำรุงทาง (Maintenance Base) จะมีทุกระยะประมาณ 50-100 กม. ตลอดแนวเส้นทาง

เมื่อทางรถไฟพัฒนาเป็นระบบรถไฟความเร็วสูงแล้ว ทางตัดผ่านจะต้องเป็นทางต่างระดับ และจะต้องกันรั้วตลอดแนวสองข้างทาง เนื่องจากทางตัดผ่านเสมอระดับและการที่ไม่มีรั้วกันจะทำให้ไม่สามารถควบคุมการเดินรถให้ได้ความเร็วตามที่กำหนดและจะเกิดอันตรายมากขึ้น เพราะปริมาณและความเร็วของรถไฟสูงขึ้น จากการสำรวจตรวจสอบข้อมูลจุดตัดทางรถไฟกับถนนตามแนวทางรถไฟความเร็วสูง จากสถานีพิษณุโลกถึงสถานีเชียงใหม่พบจุดตัดทั้งสิ้น 354 จุด ซึ่งมีรูปแบบการแก้ไข 4 รูปแบบ คือ 1) ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ จำนวน 4 แห่ง 2) ยกยกรถไฟ จำนวน 241 แห่ง 3) อุโมงค์รถไฟ จำนวน 4 แห่ง และ 4) ทางลอดใต้สะพานรถไฟ จำนวน 105 แห่ง



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-24 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-25 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

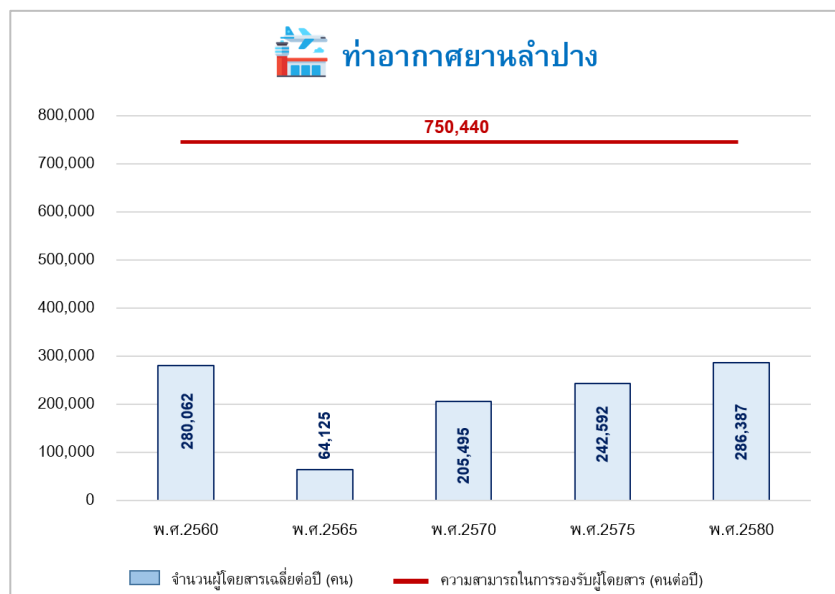
3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ลำปางมีท่าอากาศยานที่ใช้เดินทางเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น และท่าอากาศยานแห่งนี้อยู่ภายใต้การดูแลของ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม นั่งเครื่องบินใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาทีจากกรุงเทพฯ ลงที่ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานลำปาง ตั้งอยู่เลขที่ 175 ถนนสนามบิน 1 ตำบลพระบาท อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง มีพื้นที่ทั้งหมด 509 ไร่ 72 ตารางวา เป็นอาคาร 2 ชั้น ห้องพักผู้โดยสารขาเข้ารองรับได้ 120 คน ห้องผู้โดยสารขาออกรองรับได้ 250 คน โดยมีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางการบินลำปาง-สุวรรณภูมิ และสุวรรณภูมิ-ลำปาง-แม่ฮ่องสอน ทั้งเที่ยวไป-กลับ ปัจจุบันมีสายการบินเปิดให้บริการ 1 บริษัท คือ บางกอกแอร์เวย์ (สายการบินนกแอร์ หยุดให้บริการตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2566 เป็นต้นไป)



รูปที่ 3.2-26 ท่าอากาศยานลำปาง

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



รูปที่ 3.2-27 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานลำปางในอนาคต

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานลำปางในอนาคต กรมท่าอากาศยาน (ทย.) แจ้งว่า ตั้งแต่วันนี้ถึงวันที่ 30 มี.ค. 67 สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ได้แจ้งแผนขอทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-ลำปาง-แม่ฮ่องสอน (ไป-กลับ) เพิ่มขึ้นจากเดิมสัปดาห์ละ 3 เที่ยวบินในวันจันทร์ พุธ และศุกร์ เป็นสัปดาห์ละ 5 เที่ยวบินในวันจันทร์ พุธ ศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ เนื่องจากการตอบรับดี และเพื่ออำนวยความสะดวก และรองรับการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High Season) ซึ่งภาคเหนือเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว เพราะมีอากาศหนาวเย็น และเป็นช่วงเทศกาลปีใหม่โดยใช้อากาศยานแบบ ATR72-600 (AT7) เครื่องโบพัด 70 ที่นั่ง

ทย. อยู่ระหว่างพัฒนาท่าอากาศยานลำปาง ด้วยโครงการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานลำปาง วงเงินรวมประมาณ 1,800 ล้านบาท เริ่มระยะที่ 1 แล้ว ประกอบด้วย งานก่อสร้างขยายความกว้างทางวิ่ง (รันเวย์) จาก 30 เมตร เป็น 45 เมตร และเสริมผิวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน วงเงินรวมประมาณ 229 ล้านบาท การก่อสร้างคืบหน้าประมาณ 98.72% คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 66 สำหรับระยะที่ 2 ขยายความยาวรันเวย์ จาก 1,975 เมตร เป็น 2,100 เมตร วงเงิน 627 ล้านบาท และ เฟสที่ 3 ขยายความยาวรันเวย์จาก 2,100 เมตร เป็น 2,500 เมตร และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (Terminal หลังใหม่ พร้อมลานจอดเครื่องบิน ทางขับลานจอดรถ และทางเข้า-ออกแห่งใหม่ วงเงิน 943 ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มปี 2567-2572

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดลำปาง เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่เป็นที่ราบล้อมด้วยภูเขา มีลักษณะเป็นแอ่งแผ่นดิน หรือเรียกว่า “อ่างลำปาง” เป็นอ่างที่ยาวและกว้างที่สุดในภาคเหนือ แบ่งลักษณะภูมิประเทศออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ บริเวณตอนบน ของจังหวัด มีลักษณะเป็นที่ราบสูง ภูเขา และเป็นป่าค่อนข้างทึบ อุดมสมบูรณ์ด้วยไม้ค่า บริเวณตอนกลาง ของจังหวัดมีลักษณะเป็นที่ราบ และที่ราบลุ่มแม่น้ำ ส่วนใหญ่เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญของจังหวัดบริเวณตอนใต้ของจังหวัดมีลักษณะเป็นป่าไม้ร้าง บางส่วนมีลักษณะเกือบเป็นทุ่งหญ้า มีแม่น้ำสำคัญคือ แม่น้ำวังที่มีต้นน้ำอยู่ที่ตอนเหนือ บริเวณอำเภอวังเหนือ ที่ไหลลงจากเหนือสู่ใต้ พื้นที่ราบที่กว้างใหญ่ที่สุดอยู่บริเวณตอนกลางนั้นคือ บริเวณอำเภอเมืองลำปาง อำเภอกะเคา และอำเภอห้างฉัตร

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดลำปางนั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือ ล่องแก่ง เล่นน้ำ เป็นต้น โดยมีสถานที่สำคัญที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวเช่นกันก็คือ อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน ต.วังเงิน อ.เมือง จ.ลำปาง สถานที่ท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีทั้งน้ำตก และบ่อน้ำพุร้อนธรรมชาติธารน้ำแร่ในอุทยานเต็มไปด้วยโชดหิน ธรรมชาติสวยงามแทรกอยู่ท่ามกลางแอ่งน้ำร้อน น้ำแร่ที่นี่มีอุณหภูมิสูงถึง 70 - 80 องศาเซลเซียส



รูปที่ 3.2-28 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำในจังหวัดลำปาง

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดลำปางนปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ดังตารางที่ 3.2-13

ตารางที่ 3.2-13 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักเกาะคา	ลำปาง	เกาะคา	ขาเข้า
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักเกาะคา	ลำปาง	เกาะคา	ขาออก

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดลำปาง

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

ลำปาง เมืองแห่งความสุข 2 มิติ (Livable & Smart City)

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- อัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนในจังหวัด ร้อยละ 2
- อัตราการลดลงของคดียาเสพติดในจังหวัด ร้อยละ 2
- อัตราการลดลงของจำนวนอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงในจังหวัด 30 ครั้ง
- อัตราการเพิ่มขึ้นของครัวเรือน ซึ่งเป็นคนจนเป้าหมายฐานข้อมูล TPMAP ได้รับความช่วยเหลือ ร้อยละ 100
- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5

6. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสาขาอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 1.4
7. อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผลิตภัณฑ์การเกษตรได้รับการพัฒนาด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ร้อยละ 5
8. จุดความร้อน (Hotspot) ลดลงจากปีที่ผ่านมา (ฐานข้อมูลจาก VIIRS) ร้อยละ 2
9. ปริมาณขยะมูลฝอยต่อวันลดลง ร้อยละ 2
10. การเพิ่มพื้นที่สีเขียว 1,000 ไร่

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัย เพื่อสังคมและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : ยกระดับหัตถอุตสาหกรรม อุตสาหกรรม บนพื้นฐานของเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาเกษตรเชิงคุณภาพ เกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยี

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การอนุรักษ์ ฟื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัย เพื่อสังคมและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาคุณภาพชีวิต ของคนทุกช่วงวัย แก้ไขปัญหา ความยากจน พัฒนาผู้สูงอายุและพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน แผนงานที่ 2 เสริมสร้างความมั่นคงภายใน และรักษาความสงบเรียบร้อย แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการลดความ เสี่ยงจากสาธารณภัย ด้วยการ พัฒนาระบบการเตรียมพร้อมด้านการจัดการสาธารณภัย
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. เสริมสร้างศักยภาพมนุษย์และการพัฒนาคนเชิงคุณภาพในทุกช่วงวัย มุ่งเน้นการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนา 2. เสริมสร้างสังคมคุณภาพผู้สูงอายุ เพื่อให้เป็นสังคมคุณภาพทั้งในมิติสุขภาพ เศรษฐกิจสังคม สภาพแวดล้อม และสามารถพึ่งพาตนเองได้	1. อัตราการเพิ่มขึ้นของครัวเรือนซึ่งเป็นคนจนเป้าหมายฐานข้อมูลTPMAP ได้รับความช่วยเหลือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 100 2. อัตราการลดลงของคดียาเสพติดในจังหวัด ลดลงร้อยละ 2 3. อัตราการลดลงของจำนวนอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงในจังหวัด ลดลง 10 ครั้ง

3. ส่งเสริมและสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก สร้างองค์ความรู้และพัฒนาทักษะให้กับกลุ่มผู้มีรายได้น้อย เพื่อยกระดับสู่การเป็นผู้ประกอบการธุรกิจ ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง 4. เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความมั่นคงของมนุษย์ เพื่อยกระดับและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน 5. เสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติ ภายใต้การปกครองระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข 6. การป้องกันและแก้ไขปัญหาเสพติด ภายใต้กลไกของทุกภาคส่วนแบบบูรณาการ 7. เพิ่มศักยภาพการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อสร้างความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สิน	
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมและพัฒนา กิจกรรมการท่องเที่ยว และบุคลากรด้านการท่องเที่ยว แผนงานที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และสถานที่ท่องเที่ยว แผนงานที่ 3 พัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว ฐานข้อมูล และการประชาสัมพันธ์
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์เพื่อนำมาพัฒนาต่อยอดสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว 2. ส่งเสริมและพัฒนาการประชาสัมพันธ์และการตลาดทางการท่องเที่ยวและบริการ 3. การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก มาตรฐานความปลอดภัย ปัจจัยแวดล้อม ให้เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน 4. ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว (เชิงสุขภาพ อนุรักษ์ ธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ ศิลปะวัฒนธรรม) ทั้งในหมู่บ้าน ชุมชน จังหวัด เชื่อมโยงสู่ระดับสากล 5. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	1. อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 2. อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 5

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับหัตถอุตสาหกรรม อุตสาหกรรม บนพื้นฐานของเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมและพัฒนา อุตสาหกรรม สร้างสรรค์ ล้านนา (Creative LANNA) แผนงานที่ 2 เพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการด้าน อุตสาหกรรม ให้เอื้อต่อการปรับแผนงานด้าน อุตสาหกรรมในระบบเศรษฐกิจที่ เปลี่ยนแปลง รองรับการพัฒนาพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคเหนือ (NEC)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- ยกระดับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและหัตถอุตสาหกรรม เชิงสร้างสรรค์ด้วยนวัตกรรม โดยให้ความสำคัญกับการ สร้างมูลค่าเพิ่มจากทุนทางสังคมวัฒนธรรมและ ทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งฐานอุตสาหกรรมที่มี ศักยภาพเดิมของจังหวัดและผลิตภัณฑ์รูปแบบใหม่ - สร้างความเข้มแข็งให้เครือข่ายผู้ประกอบการอุตสาหกรรม และหัตถอุตสาหกรรม และสร้างสภาพแวดล้อมและกลไกที่ ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก - การสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการอัจฉริยะ พัฒนา ทักษะพื้นฐานที่จำเป็นและความถนัดที่แตกต่างและ หลากหลายของแรงงาน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ เทคโนโลยีดิจิทัล และธุรกิจรูปแบบใหม่ในอนาคต	- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสาขา อุตสาหกรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสาขา บริการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 - อัตราการเติบโตของมูลค่าเศรษฐกิจฐานรากมูลค่าสินค้า OTOP

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาเกษตรเชิงคุณภาพ เกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วย นวัตกรรม และเทคโนโลยี	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาการผลิตตาม ระบบเกษตรกรรมยั่งยืน เชื่อมโยงสู่ อุตสาหกรรมแปรรูปมูลค่าสูง แผนงานที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ การเกษตร โครงสร้าง พื้นฐานเพื่อให้เกิดการพัฒนาภาคเกษตรทั้ง ระบบ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- การพัฒนาและต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่นด้วยการประยุกต์ใช้ภูมิปัญญา นวัตกรรมและเทคโนโลยีการพัฒนาระบบการผลิต และบรรจุภัณฑ์ เพื่อให้มีสินค้าอัตลักษณ์พื้นถิ่นออกสู่ ตลาดสม่ำเสมอ - พัฒนาระบบคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัย ส่งเสริม และสนับสนุนเกษตรกร ชุมชนท้องถิ่น รวมถึง ผู้ประกอบการ ให้สามารถผลิตสินค้าเกษตรและอาหาร ที่มีคุณภาพมาตรฐาน	- อัตราการขยายตัวภาคเกษตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 - อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผลิตภัณฑ์การเกษตรได้รับการ พัฒนาด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพิ่มขึ้น 6 ผลิตภัณฑ์ - อัตราการเพิ่มขึ้นของแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรได้รับการ พัฒนาหรือปรับปรุง เพิ่มขึ้น 11 แห่ง

3. การพัฒนาและส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มจากเกษตรชีวภาพ สนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการอนุรักษ์ทรัพยากรชีวภาพ การผลิต การแปรรูป และการพัฒนาสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์จากฐานเกษตรกรรม และฐานทรัพยากรชีวภาพ สนับสนุนให้มีการนำวัตถุดิบเหลือทิ้งทางการเกษตรมาใช้ในอุตสาหกรรมและพลังงานที่เกี่ยวข้องกับชีวภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพ 4. ส่งเสริมการสร้างมูลค่าโดยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรตลอดห่วงโซ่อุปทาน 5. ส่งเสริมเกษตรอัจฉริยะและการพัฒนาศักยภาพการผลิต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมเกษตรในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งส่งเสริมกลุ่มเกษตรกรรุ่นใหม่ทั้งกลุ่ม smart farmer และ Young Smart farmer ที่สามารถนำองค์ความรู้ไปประยุกต์ใช้พัฒนาไปสู่รูปแบบฟาร์มอัจฉริยะ 6. พัฒนาเกษตรกรและผู้ประกอบการด้านการเกษตร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน 7. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และ ระบบบริหารจัดการน้ำ เพื่อสนับสนุนการเกษตร	
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การอนุรักษ์ ป่าไม้และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การแก้ไขปัญหาไฟป่า หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) แบบบูรณาการ แผนงานที่ 2 อนุรักษ์ และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การป้องกันและแก้ไขปัญหาไฟป่าหมอกควัน และฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และนำเทคโนโลยีมาปรับเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและแก้ไข 2. การจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองทั้งระบบให้มีความสำคัญกับการสร้างความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม จัดการคุณภาพอากาศจัดการขยะมูลฝอยที่ครอบคลุมขยะชุมชน 3. การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว สนับสนุนการเพิ่มพื้นที่ป่า เพิ่มพื้นที่สีเขียวทั้งใน	1. จุดความร้อน (Hotspot) ลดลงจากปีที่ผ่านมา (ฐานข้อมูลจาก VIIRS) ร้อยละ 2 2. ปริมาณขยะมูลฝอยต่อวันลดลง ร้อยละ 2 3. การเพิ่มพื้นที่สีเขียว 1,000 ไร่

เขตเมืองและชุมชน อนุรักษ์และฟื้นฟูป่าต้นน้ำ และการพัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำที่มีความสมดุล	
4. การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม ในการใช้พลังงานทดแทน เพื่อทดแทนการใช้พลังงานแบบเดิม ช่วยลดปัญหามลพิษ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	

4.4 เป้าประสงค์

1. สังคมและคุณภาพชีวิตดี
2. เศรษฐกิจดี มั่นคง ยั่งยืน
3. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดี

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัย เพื่อสังคมและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน		
1.1	โครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุและการเชื่อมต่อภูมิปัญญา และฐานคิดจากฐานสู่ Aging well: Aging connected	11,604,920.00
1.2	โครงการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน จังหวัดลำปาง	4,371,600.00
1.3	โครงการบูรณาการเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตคุณภาพชีวิตกลุ่มเปราะบางรายครัวเรือน	18,960,800.00
1.4	โครงการฝึกอบรมพัฒนาจิตด้วยกระบวนการวิปัสสนากรรมฐาน	4,732,000.00
1.5	โครงการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนและลดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยง	46,272,000.00
1.6	โครงการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด TO BE NUMBER ONE จังหวัดลำปาง	19,354,400.00
1.7	โครงการพัฒนาเรือนจำเพื่อสร้างความมั่นคงปลอดภัยต่อสังคม	2,200,000.00
1.8	โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งมั่นคง และรักษาความสงบเรียบร้อยในจังหวัดลำปาง	4,098,000.00
1.9	โครงการส่งเสริมการพัฒนาเพื่อขยายผลโครงการอื่นเนื่องมาจากพระราชดำริ	1,606,155.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
1.10	โครงการขยายผลอำเภอนำร่อง "บำบัดทุกข์ บำรุงสุข" แบบบูรณาการสร้างนักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์นำการเปลี่ยนแปลงกระทรวงมหาดไทย จังหวัดลำปาง	3,110,400.00
1.11	โครงการจัดทำศูนย์ปฏิบัติการอัจฉริยะ (Intelligent Operation Center :10C เพื่อเป็นศูนย์กลางรองรับการบริการและการบริหารจัดการระบบ Smart City ในพื้นที่จังหวัดลำปาง	40,000,000.00
1.12	โครงการเสริมสร้างศักยภาพด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	72,168,542.00
1.13	โครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดลำปาง	43,661,600.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด		
2.1	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประเพณี และวิถีเมืองเก่า	104,783,600.00
2.2	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติจังหวัดลำปาง	5,898,800.00
2.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Tourism)	2,038,960.00
2.4	โครงการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดลำปาง (Lampang Smart Tourism)	148,253,300.00
2.5	โครงการยกระดับและสร้างเครือข่ายท่องเที่ยว ชุมชนวิถีใหม่	3,761,700.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : กระตุ้นหัตถอุตสาหกรรม อุตสาหกรรม บนพื้นฐานของเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์		
3.1	โครงการต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นผ้านอัตลักษณ์ชุมชน อุตสาหกรรมสร้างสรรค์	11,851,700.00
3.2	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ผลิตผู้ประกอบการและผลิตภัณฑ์ชุมชนสู่เศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ Lamphang Creative OTOP	33,143,600.00
3.3	โครงการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน	35,200,000.00
3.4	โครงการพัฒนาผู้ประกอบการและยกระดับศักยภาพสินค้าจังหวัดลำปาง	7,558,400.00
3.5	โครงการขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรมหัตถอุตสาหกรรม ด้วยองค์ความรู้ ภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรมสู่ชุมชน	10,000,000.00
3.6	โครงการออกแบบบรรจุภัณฑ์และสร้างแบรนด์ เพื่อส่งเสริมสินค้าพื้นถิ่นของจังหวัดลำปาง	18,900,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาเกษตรเชิงคุณภาพ เกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยี		
4.1	โครงการส่งเสริมการเลี้ยงกุ้ง และสร้างมูลค่าเพิ่มผลไม้น้ำจืดจากการเคลือบสารสกัดจากกุ้ง ภายใต้ BCG Model	3,600,000.00
4.2	โครงการยกระดับความสามารถของเกษตรกรและชุมชนในการพัฒนาสินค้าเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น	8,045,600.00
4.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาสินค้าเกษตรปลอดภัยได้มาตรฐานแบบครบวงจรจังหวัดลำปาง	5,640,000.00
4.4	โครงการยกระดับความสามารถของเกษตรกรและชุมชนในการพัฒนาสินค้าเกษตรจังหวัดลำปาง	2,877,840.00
4.5	โครงการส่งเสริมด้านการขยายตลาดการบริโภคสินค้าเกษตรและอาหารปลอดภัยเพื่อต่อยอดสู่เชิงพาณิชย์	758,400.00
4.6	โครงการพัฒนาและต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับไม้สินค้าอัตลักษณ์พื้นถิ่น และแปรรูปไม้แบบครบวงจรภายใต้ BCG Model	2,000,000.00
4.7	โครงการแปรรูปและสร้างมูลค่าเพิ่มข้าวเหนียวปลอดภัยคุณภาพดี จังหวัดลำปาง ภายใต้ BCG Model	3,040,000.00
4.8	โครงการส่งเสริมและการผลิตโคเนื้อพันธุ์ดีสู่การผลิตโคเนื้อแบบครบวงจร	11,411,600.00
4.9	โครงการส่งเสริมพัฒนาการและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตแพะและเนื้อจังหวัดลำปาง	4,953,200.00
4.10	โครงการปรับระบบการเลี้ยงไก่พื้นเมืองอาชีพเกษตรกรที่ยั่งยืน	1,960,000.00
4.11	โครงการส่งเสริมและเพิ่มผลผลิตสัตว์น้ำเพื่อเป็นแหล่งอาหารโปรตีนแก่ประชาชนในจังหวัดลำปาง	20,431,740.00
4.12	โครงการป้องกันกำจัดมอดเจาะผลกาแฟแบบผสมผสานเพื่อส่งเสริมการผลิตกาแฟอาราบิก้าคุณภาพตามมาตรฐาน GAP ไปสู่การพัฒนากาแฟในระบบอินทรีย์ ในพื้นที่จังหวัดลำปาง	397,650.00
4.13	โครงการแผนผังพืชเศรษฐกิจช่วยลดต้นทุนและเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร	1,300,000.00
4.14	โครงการพัฒนาระบบนิเวศการเกษตรเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเกษตรกรและภาคเกษตรทั้งระบบ	258,039,600.00
4.15	โครงการปรับปรุงอ่างเก็บน้ำแม่เหียว	13,500,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การอนุรักษ์ พื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน		
5.1	โครงการลำปางสุขภาพดีเมื่อไม่มีหมอกควัน (Lampang healthy smog free : Awellness Lampang project)	151,809,700.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
	กระบวนการขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาหมอกควันไฟป่าจังหวัด ลำปางแบบบูรณาการ	
5.2	โครงการขับเคลื่อนและขยายผลโครงการอนุรักษ์พันธุกรรม พืชอันเนื่องมาจากพระราชดำริ (อพ.สธ.) จังหวัดลำปาง	6,520,000.00
5.3	โครงการส่งเสริมระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนใน ชุมชนที่ไม่มีไฟฟ้าใช้ (off grid) : การติดตั้งระบบไฟฟ้าจาก พลังงานแสงอาทิตย์ในครัวเรือน (Solar Home) หรือ Microgrid	9,700,000.00
5.4	โครงการอนุรักษ์ พันธุ์ และส่งเสริมการใช้ประโยชน์จาก ทรัพยากรธรรมชาติอย่างคุ้มค่า	22,436,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 ลักษณะภูมิประเทศและตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดตั้งอยู่ในพื้นที่จุดศูนย์กลาง
ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศเป็นพื้นที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Location)
- S2 ทูทางสังคมและวัฒนธรรม ลำปางเป็นจังหวัดที่มีอัตลักษณ์เป็นเมืองแห่งประวัติศาสตร์ เมือง
เก่าที่ยังมีพลวัต
- S3 การขยายตัวภาคบริการและอัตราการเติบโตทางด้านการท่องเที่ยวของจังหวัด จากการ
วิเคราะห์ GPP ของจังหวัดพบว่า ภาคการบริการของจังหวัดลำปางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี
- S4 ด้านผลผลิตทางการเกษตรที่มีผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัดลำปาง ทั้งผลผลิต
ในเชิงพืชเศรษฐกิจและสัตว์เศรษฐกิจที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกรในพื้นที่
- S5 ด้านสังคมคุณภาพชีวิตที่เกี่ยวข้องกับสถานพยาบาลหรือสถานบริการทางการแพทย์โดย
จังหวัดลำปางมีสถานพยาบาลหรือสถานบริการทางการแพทย์ที่มีศักยภาพในด้านเทคโนโลยี
ทางการแพทย์ขั้นสูงและได้มาตรฐานสากลของภาคเหนือ
- S6 สถาบันการศึกษาและภาคีเครือข่ายภาคประชาชนในพื้นที่ โดยจังหวัดลำปางมี
สถาบันการศึกษาในหลากหลายระดับ ตั้งแต่ระดับปฐมวัย ระดับประถมศึกษา ระดับ
มัธยมศึกษาระดับอาชีวศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา และหลากหลายสาขาวิชาตามอัตลักษณ์
ทางองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญของแต่ละสถาบัน

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัดในภาพรวมยังอยู่ในระดับต่ำ
- W2 ปัญหาด้านแรงงาน ทั้งในประเด็นการขาดแรงงานทักษะฝีมือและความชำนาญเฉพาะด้าน
- W3 โครงสร้างการผลิตภาคเกษตรที่เปลี่ยนแปลงจากการวิเคราะห์ปริมาณการผลิตภาคเกษตร
จังหวัดลำปาง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่าสัดส่วนการผลิตเกษตรเชิงเดี่ยวยังมีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปี

- W4 การบริหารจัดการโดยพื้นฐานของจังหวัดและสภาพแวดล้อมของเมืองที่ขาดการบูรณาการใน
ทุกมิติอย่างมีประสิทธิภาพ
- W5 ขาดกระบวนการเรียนรู้และการจัดการองค์ความรู้ของท้องถิ่นและชุมชนสภาพแวดล้อมภายใน
- W6 ปัญหาด้านสังคม คุณภาพชีวิต
- W7 ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลาย เนื่องจากการบุกรุกพื้นที่ป่าและ
การนำไม้หวงห้ามมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตน รวมถึงปัญหาการเผาป่า
- W8 การดำเนินงานของเครือข่ายภาคประชาชนในจังหวัดลำปาง ซึ่งมีอยู่ค่อนข้างมากแต่ยังขาด
การติดต่อประสานงาน เพื่อบูรณาการ-เชื่อมโยงกระบวนการดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทาง
ร่วมกันอย่างชัดเจน
- W9 การถูกมองว่าเป็นเมืองผ่าน

โอกาส (Opportunity)

- O1 ยุทธศาสตร์ 20 ปี และแผนในระดับต่าง ๆ รวมทั้งนโยบายขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศของ
รัฐบาลในมิติต่าง ๆ มีทิศทางที่เอื้อต่อการพัฒนาต่อยอดในศักยภาพของจังหวัดลำปาง
- O2 การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ Northern
Economic Corridor: NEC - Creative LANNA
- O3 กระแสความตื่นตัวและการพัฒนาขับเคลื่อนของภาคประชาสังคมและภาคส่วนต่าง ๆ ในทุกระดับ
- O4 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัล
- O5 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)
- O6 เป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ ช่วงปีที่ 19-20 ในการพัฒนาพื้นที่เมืองลำปางเป็นศูนย์กลางทาง
เศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ

อุปสรรค (Threat)

- T1 สถานการณ์ด้านการเมืองและความมั่นคงทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่มีความ
ละเอียดอ่อนซับซ้อนของสภาพปัญหาทั้งในด้านเสถียรภาพและความคิดเห็นที่แตกต่างส่งผล
กระทบต่อความไม่มีเสถียรภาพของนโยบายในการพัฒนา
- T2 การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัลมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งโครงสร้าง
เศรษฐกิจรูปแบบการใช้ชีวิต
- T3 ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางอากาศ
- T4 การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ
- T5 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคระบาดโควิด 19 (COVID - 19) ที่ส่งผลกระทบในเชิงลบ
ต่อการพัฒนาทำให้เกิดการหยุดชะงัก
- T6 กฎหมาย ข้อระเบียบที่ล้าหลัง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านต่าง ๆ
- T7 การเปลี่ยนแปลงของกระแสสังคม

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

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

วัตถุประสงค์

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

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