

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดสุโขทัย



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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

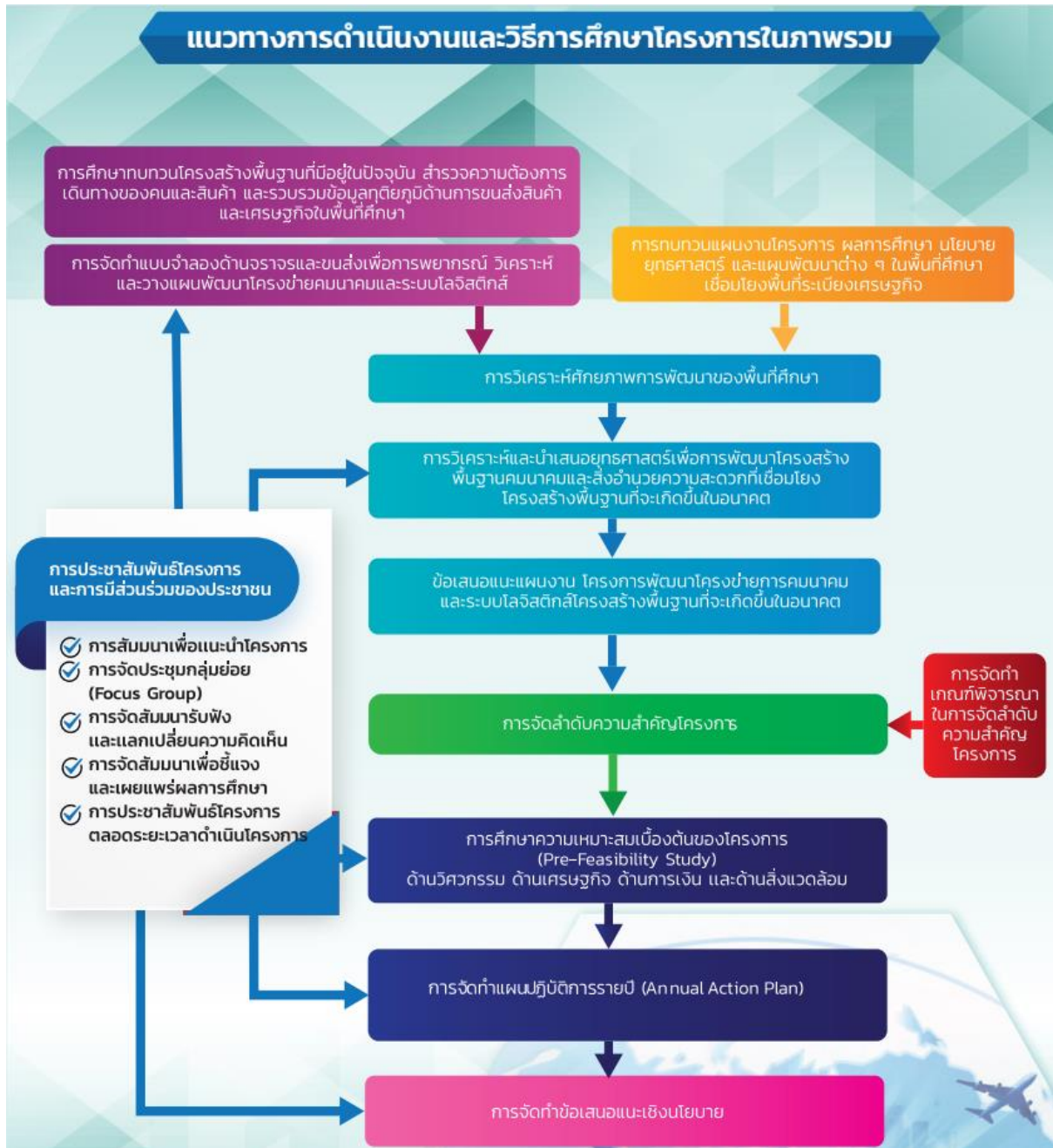
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดสุโขทัย

2.1 ข้อมูลทั่วไป



ในอดีต สุโขทัยเป็นรัฐหนึ่งที่ตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มแม่น้ำยม สถาปนาขึ้นราวพุทธศตวรรษที่ 18 ในฐานะสถานีการค้าของ รัฐละโว้ ต่อมาเมื่อจักรวรรดิขแมร์และอาณาจักรพุกามเสื่อมอำนาจ ทำให้เกิดรัฐใหม่ขึ้นเป็นจำนวนมากในเวลาไล่เลี่ยกัน ราวปี 1782 พ่อขุนบางกลางหาวและพ่อขุนผาเมืองได้ร่วมกัน กระทำการยึดอำนาจจากขอมสบาดโขลญลำพงเป็นผลสำเร็จ และได้สถาปนาเอกราชให้รัฐสุโขทัยเป็นอาณาจักรสุโขทัย โดย พ่อขุนบางกลางหาวราชาภิเษกขึ้นเป็นพระมหากษัตริย์สุโขทัย พระองค์แรกของอาณาจักรสุโขทัย หลังจากประสบปัญหาทั้ง จากปัญหาภายนอกและภายในและการแทรกแซงจากอยุธยา ต่อมาอาณาจักรสุโขทัยถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักร อยุธยาไปในที่สุด

ในสมัยของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ สุโขทัยถูกกำหนดให้ เป็นหัวเมืองชั้นนอก หรือ เมืองพระยามหานคร มีการกำหนด เป็นเมืองเอก โท หรือตรี ตามลำดับความสำคัญ ภายหลังการ เสียกรุงครั้งที่หนึ่ง และหลังประกาศอิสรภาพ และหลังจาก

ชนะศึกที่แม่น้ำสะโตงแล้ว พระนเรศวรโปรดให้เทครัวหัวเมืองเหนือทั้งปวง (เมืองพระพิษณุโลกสองแคว เมือง สุโขทัย เมืองพิชัย เมืองสวรรคโลก เมืองกำแพงเพชร เมืองพิจิตร และเมืองพระบาง) ลงมาไว้ที่อยุธยา เพื่อ เตรียมรับศึกใหญ่ พิษณุโลกและหัวเมืองเหนือทั้งหมดจึงกลายเป็นเมืองร้าง หลังจากเทครัวไปเมืองได้ ผ่านไป 8 ปี พิษณุโลกได้ถูกฟื้นฟูอีกครั้ง แต่ถือเป็นเมืองเอกในราชอาณาจักร มิใช่ราชธานีฝ่ายเหนือ และเปลี่ยน สุโขทัยจากหัวเมืองชั้นนอก เป็นหัวเมืองชั้นโท คือเมืองพระยามหานครที่มีความสำคัญรองลงมา มีอยู่ 6 หัว เมือง ทางเหนือมีสวรรคโลก สุโขทัย กำแพงเพชร และเพชรบูรณ์ เพื่อรวมอำนาจเข้าสู่ส่วนกลางสมัย รัตนโกสินทร์

สุโขทัยยังคงมีฐานะเป็นหัวเมืองชั้นโท จนกระทั่งยุครัชกาลของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว ปี พ.ศ. 2437 ทรงกำหนดให้เทศบาลขึ้นกับกระทรวงมหาดไทย ยกเลิกระบบกินเมือง และระบบ หัวเมืองแบบเก่า และจัดเป็นมณฑล เมือง อำเภอ หมู่บ้าน ทำให้สุโขทัยมีฐานะเป็น เมืองสุโขทัย ภายใต้การ จัดการบริหารราชการแผ่นดินส่วนภูมิภาคของ มณฑลพิษณุโลก

หลังปี พ.ศ. 2459 คำว่า "จังหวัด" ได้กลายเป็นคำที่เรียกหน่วยการปกครองระดับต่ำกว่ามณฑลแทน คำว่า "เมือง" เพื่อแยกความกำกวมจากคำว่าเมืองที่ใช้เรียกที่ตั้งศูนย์กลางการปกครองของจังหวัด (อำเภอ เมือง) ทำให้ "เมืองสุโขทัย" ได้เปลี่ยนเป็น "จังหวัดสุโขทัย"

ปี พ.ศ. 2474 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการ ยุบเลิกบางมณฑลและบางจังหวัด โดย จังหวัดสุโขทัย ถูกยุบเลิกและโอน อำเภอสุโขทัยธานี อำเภอบ้านไกร อำเภอคลองตาล กิ่งอำเภอลานหอย กิ่งอำเภอโตนด มาขึ้นการปกครอง จังหวัดสวรรคโลก

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติการบริหารราชการส่วนภูมิภาค พุทธศักราช 2476 ขึ้น ทำให้ จังหวัด กลายเป็นเขตการปกครองย่อยของประเทศไทยที่มีระดับสูงที่สุด

ปี พ.ศ. 2482 ได้เปลี่ยนแปลงชื่อจังหวัดสวรรคโลก เป็นจังหวัดสุโขทัย และ สุโขทัยก็มีสถานะเป็นจังหวัดสุโขทัย นับแต่นั้นเป็นต้นมา

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

ตามการแบ่งจังหวัดเป็นภาคโดยคณะกรรมการภูมิศาสตร์แห่งชาติและราชบัณฑิตยสภา จังหวัดสุโขทัยตั้งอยู่ในภาคกลาง บริเวณตอนบนของภาค หากแบ่งเขตตามการพยากรณ์อากาศและเศรษฐกิจ สังคมจะจัดอยู่ในภาคเหนือตอนล่าง ห่างจากกรุงเทพมหานครตามระยะทางหลวงแผ่นดินประมาณ 440 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอวังชิ้น อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ อำเภอลับแล และอำเภอตรอน จังหวัดอุตรดิตถ์

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอพรหมพิราม จังหวัดพิษณุโลก และอำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอฟรันกระต่าย อำเภอลานกระบือ จังหวัดกำแพงเพชร และอำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอเมืองตาก อำเภอบ้านตาก จังหวัดตาก และอำเภอเถิน จังหวัดลำปาง

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดสุโขทัยจะเป็นที่ราบลุ่ม ทางตอนเหนือและตอนใต้ของจังหวัดมีลักษณะเป็นที่ราบสูง มีเขาหลวงเป็นภูเขาที่มีความสูงที่สุด วัดจากระดับน้ำทะเลมีความสูงประมาณ 1,200 เมตร โดยมีแนวภูเขาเป็นพืดทางด้านทิศตะวันตก ส่วนพื้นที่ตอนกลางของจังหวัดจะเป็นที่ราบ มีแม่น้ำยมไหลผ่านจากทิศเหนือจรดทิศใต้ ผ่านอำเภอศรีสัชชนาลัย อำเภอสวรรคโลก อำเภอศรีสำโรง อำเภอเมืองสุโขทัย และอำเภอกงไกรลาศ ช่วงที่ไหลผ่านจังหวัดสุโขทัยยาวประมาณ 170 กิโลเมตร

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดสุโขทัยตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่าง ซึ่งลึกเข้ามาในแผ่นดิน จึงมีอุณหภูมิค่อนข้างสูง เกือบตลอดปี อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี 27.9 องศาเซลเซียส ในฤดูร้อนอากาศร้อนอบอ้าว อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 33.8 องศาเซลเซียส โดยมีอากาศร้อนที่สุดในเดือนเมษายน ซึ่งเคยตรวจอุณหภูมิสูงที่สุดได้ 44.5 องศาเซลเซียส เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2559 ส่วนในฤดูหนาวอากาศมีอากาศหนาวเย็นโดยทั่วไป อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 23.0

องศาเซลเซียส โดยมีอากาศหนาวที่สุดอยู่ในเดือนมกราคม ซึ่งเคยตรวจอุณหภูมิต่ำที่สุดได้ 5.5 องศาเซลเซียส เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2517

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครองของสุโขทัยแบ่งออกเป็น 9 อำเภอ 86 ตำบล 843 หมู่บ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่บริหารทั้งพื้นที่ของจังหวัดสุโขทัย คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุโขทัย และเมืองการปกครองส่วนท้องถิ่นระดับพื้นฐาน 90 แห่ง ประกอบด้วย เทศบาลเมือง 3 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองศรีสัชนาลัย เทศบาลเมืองสวรรคโลก และเทศบาลเมืองสุโขทัยธานี, เทศบาลตำบล 18 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 69 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

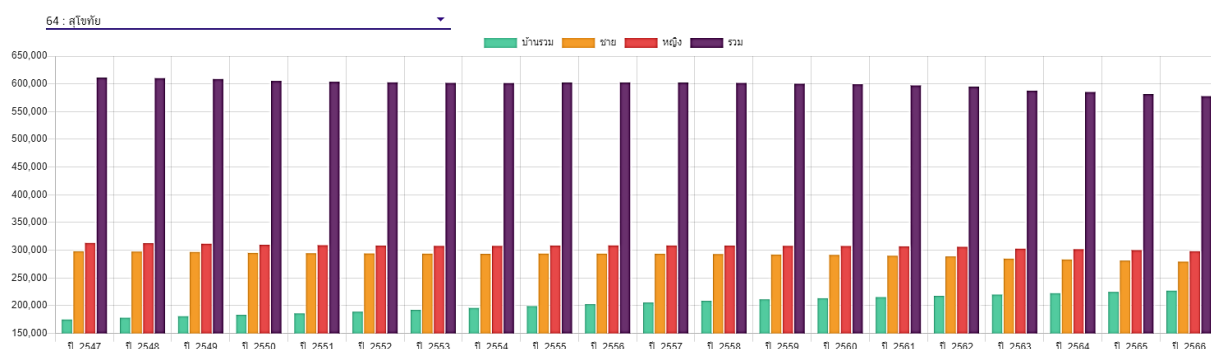
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดสุโขทัยมีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 577,866 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.454 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 279,555 คน และเป็นประชากรหญิง 298,311 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดสุโขทัย 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)
0.602	0.602	0.6	0.599	0.597	0.595	0.588	0.585	0.582	0.578	-0.454%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดสุโขทัย

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดสุโขทัยมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 227,208 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.095 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดสุโขทัย 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)
206	209	212	214	216	218	220	223	225	227	1.095%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดสุโขทัยมีขนาดครัวเรือน 2.54 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.560 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดสุโขทัย 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)
2.93	2.88	2.84	2.81	2.77	2.73	2.67	2.63	2.59	2.54	-1.560%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดสุโขทัย มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 48,739 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.003 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

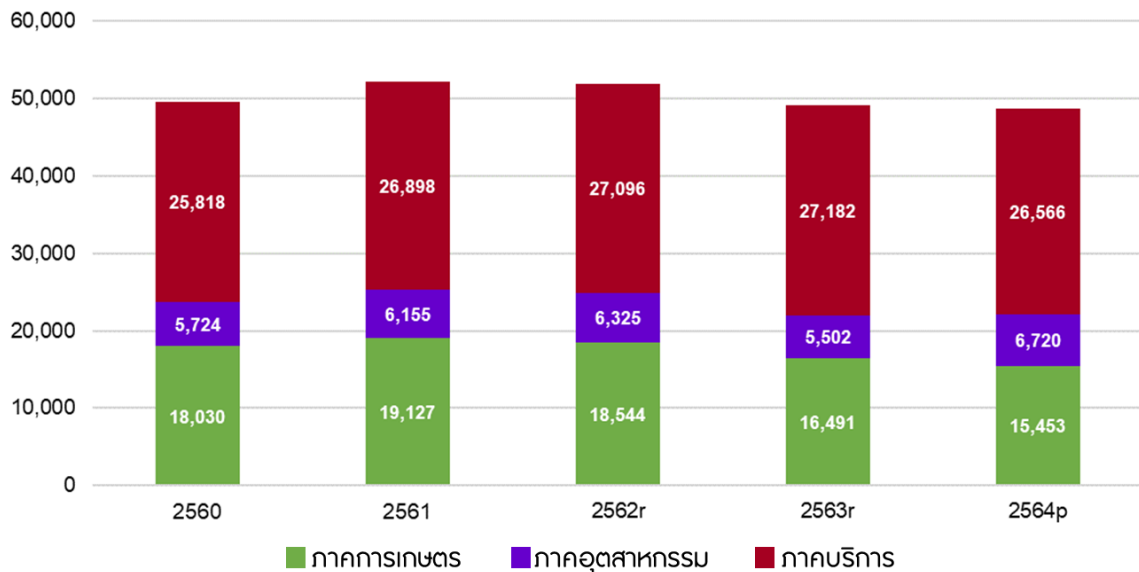
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดสุโขทัย ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2560	2561	2562	2563	2564	
49,572	52,180	51,965	49,175	48,739	-0.003

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด (ล้านบาท)

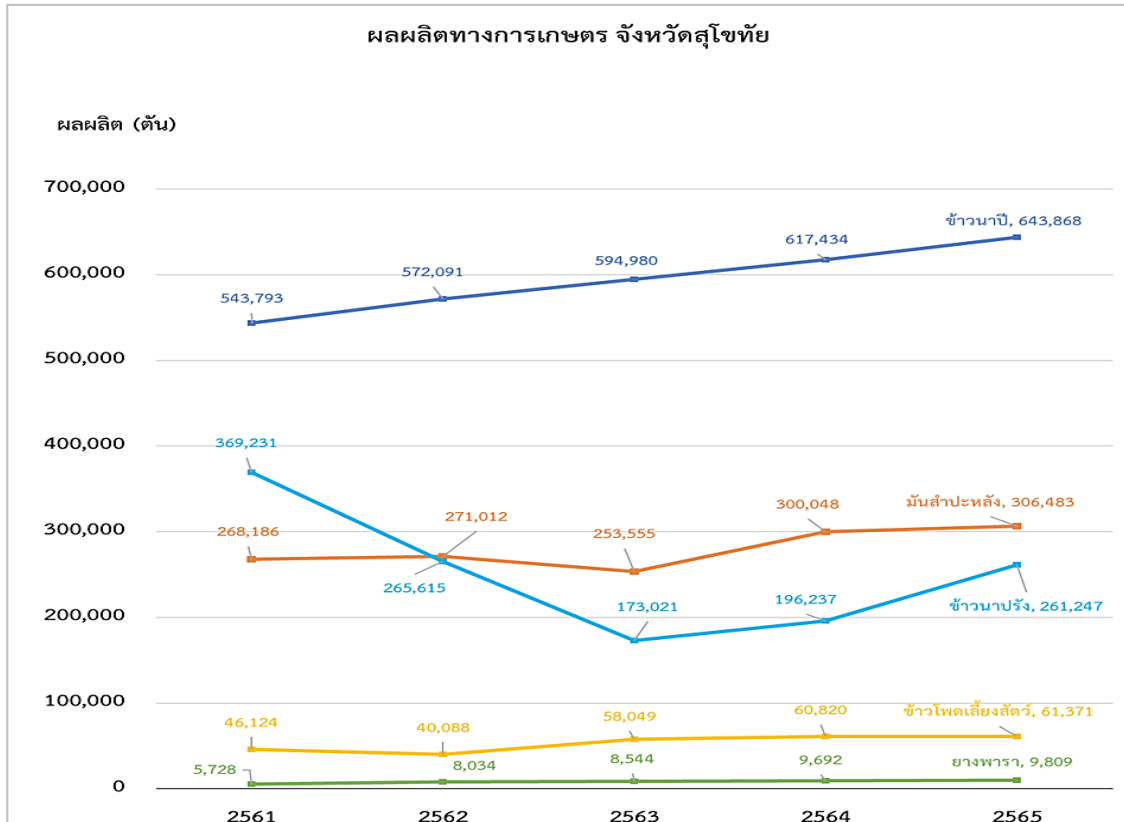


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

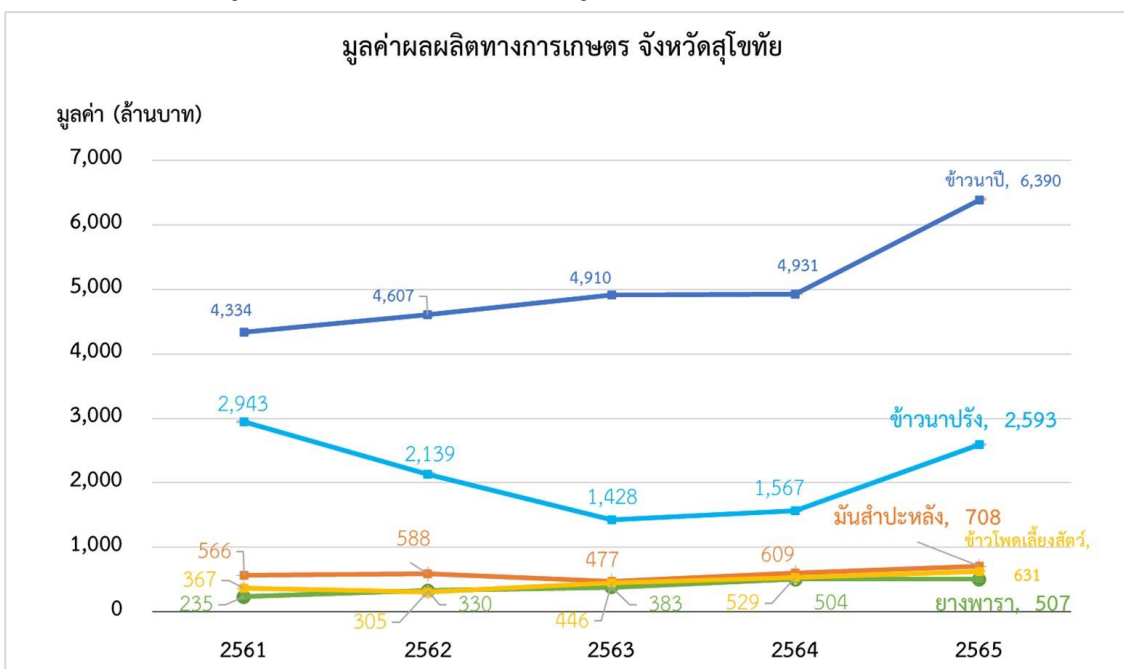
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดสุโขทัย แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดสุโขทัย มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป เป็นพื้นที่ราบและราบสูง มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.67 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 40.68 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดสุโขทัยสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และยางพารา แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี 2562 พบว่า ภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 19.7 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 ของมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ อุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน พึ่งพาทรัพยากรในพื้นที่ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร แร่ดินขาว ไม้แปรรูป และอาศัยแรงงานเป็นหลัก อุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีสัดส่วนสูงที่สุดและขยายตัวต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 64.9 ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ และการผลิตสิ่งทอ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดสุโขทัย พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมอื่นๆ อุตสาหกรรมเกษตร แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

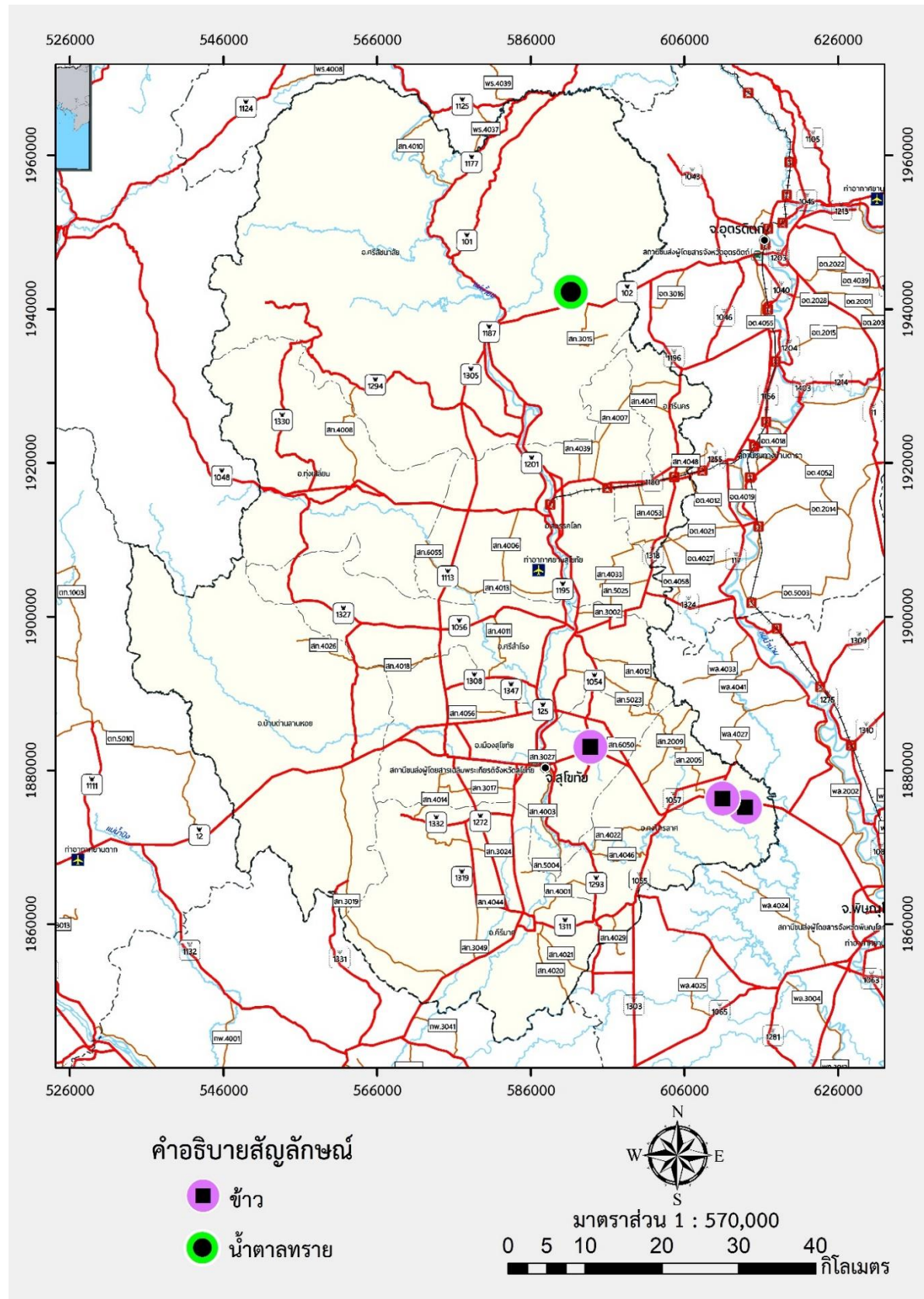
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	8,346.04	1,649	33
2	อุตสาหกรรมอื่น ๆ (ก๊าซธรรมชาติ เกี่ยวกับหิน กรวดทราย หรือดิน)	2,706.01	528	44
3	อุตสาหกรรมเกษตร	1,556.72	780	81

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดสุโขทัยและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	82,643	18,869
ข้าวโพด	32,941	15,048
อ้อย	1,949,634	1,204,037
น้ำตาล	167,963	21,328
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	114,391	-



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดสุโขทัย

และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

จังหวัดสุโขทัยมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น จึงเกิดการท่องเที่ยวมรดกโลก ท่องเที่ยวชุมชน และเป็นสมาชิกเมืองสร้างสรรค์เมืองอัจฉริยะ Smart City มีระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงในแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด และการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้าน สุโขทัย - หลวงพระบาง จังหวัดสุโขทัยจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดสุโขทัยเป็นเมืองท่องเที่ยวมรดกโลกทาง วัฒนธรรม โดยเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก ซึ่งมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลักหลายแห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองสุโขทัยธานี-เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลเมืองศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย และเทศบาลเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร และมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง คือ เทศบาลเมืองสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

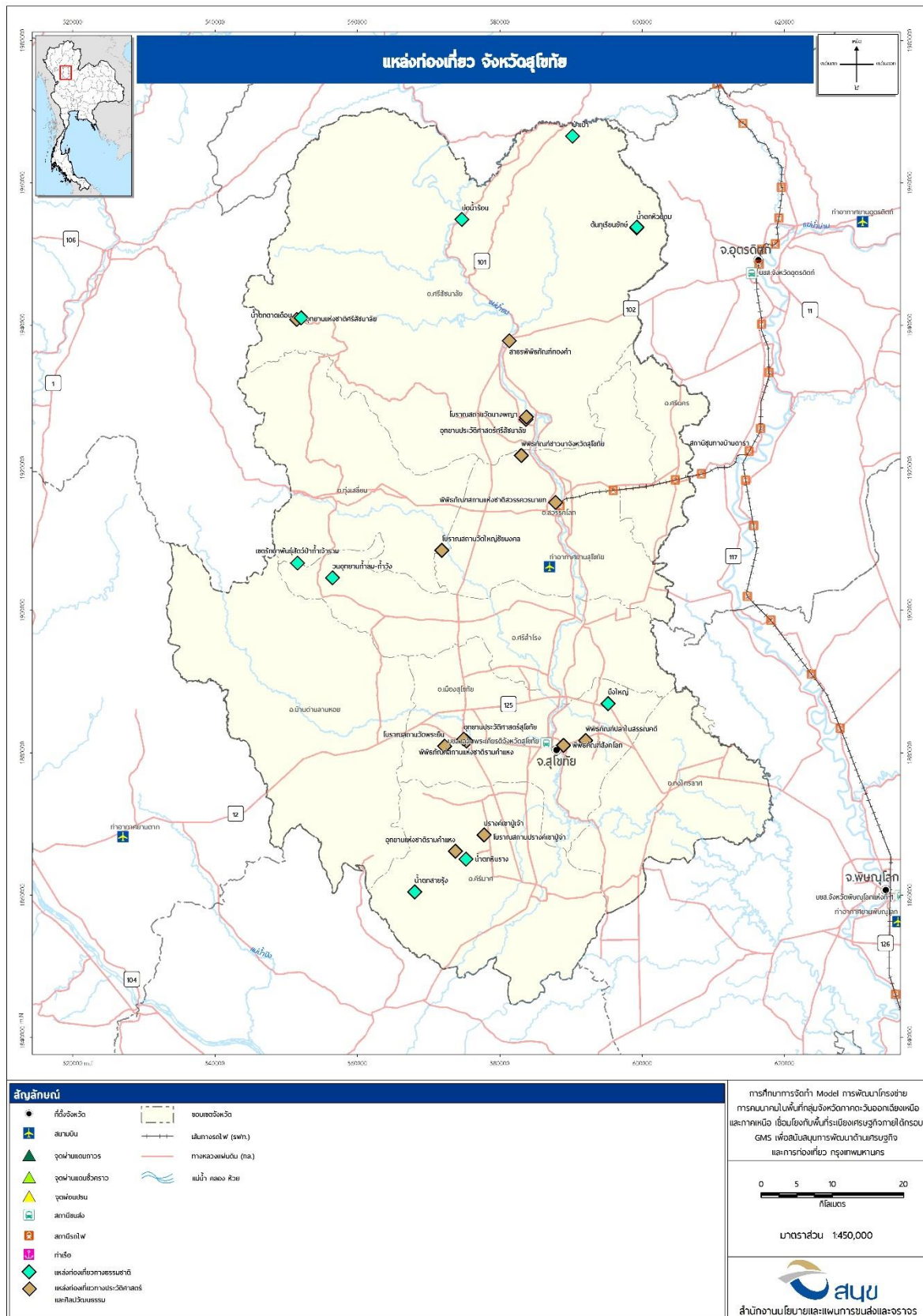
- เมืองท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Wellness Tourism City) จังหวัดสุโขทัย ในพื้นที่อำเภอศรีมาศ อำเภอสวรรคโลก อำเภอศรีสัชนาลัย และอำเภอทุ่งเสลี่ยม (มีโรงพยาบาลแพทย์แผนไทย แหล่งน้ำพุร้อน ธุรกิจบริการเพื่อสุขภาพ ธุรกิจบริการอาหารและสินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม)

- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา หริภุญชัย

เขลางค์นคร และนครพิงค์ ในจังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง และจังหวัดเชียงใหม่ มรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์ เมืองโบราณศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์

- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านต้นแบบ ในจังหวัดสุโขทัย

- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ซึ่งเป็นแหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ได้แก่ ใน อำเภอสวรรคโลก และอำเภอสรีนคร จังหวัดสุโขทัย



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 768,939 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 516,321 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 252,618 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.90 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,506.78 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,633.56 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,015.09 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,856.98 ล้านบาท จำนวนห้อง 3,365 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 35.41 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 508,986 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 45.09

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดสุโขทัย ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,461,838	1,501,482	768,939	2.71%	-48.79%
ชาวไทย	1,074,435	1,106,798	676,257	3.01%	-38.90%
ชาวต่างประเทศ	387,403	394,684	92,682	1.88%	-76.52%
จำนวนนักท่องเที่ยว	953,358	973,905	516,321	2.16%	-46.98%
ชาวไทย	749,989	766,370	463,463	2.18%	-39.52%
ชาวต่างประเทศ	203,369	207,535	52,858	2.05%	-74.53%
จำนวนนักท่องเที่ยว	508,480	527,577	252,618	3.76%	-52.12%
ชาวไทย	324,446	340,428	212,794	4.93%	-37.49%
ชาวต่างประเทศ	184,034	187,149	39,824	1.69%	-78.72%
ระยะเวลาพำนักระหว่างโดยเฉลี่ย (วัน)	1.98	1.95	1.90	-1.52%	-2.56%
ชาวไทย	1.92	1.90	1.87	-1.04%	-1.58%
ชาวต่างประเทศ	2.22	2.16	2.14	-2.70%	-0.93%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,564.20	1,598.27	1,506.78	2.18%	-5.72%
ชาวไทย	1,478.78	1,510.22	1,448.60	2.13%	-4.08%
ชาวต่างประเทศ	1,801.36	1,847.22	1,917.42	2.55%	3.80%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,709.46	1,749.63	1,633.56	2.35%	-6.63%
ชาวไทย	1,604.40	1,641.37	1,571.12	2.30%	-4.28%
ชาวต่างประเทศ	2,044.51	2,101.31	2,112.00	2.78%	0.51%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,023.87	1,051.92	1,015.09	2.74%	-3.50%
ชาวไทย	921.24	949.29	949.65	3.04%	0.04%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,204.83	1,238.64	1,364.76	2.81%	10.18%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	3,753.98	3,886.93	1,856.98	3.54%	-52.23%
ชาวไทย	2,609.19	2,713.15	1,563.73	3.98%	-42.36%
ชาวต่างประเทศ	1,144.79	1,173.78	293.25	2.53%	-75.02%
จำนวนห้อง	3,213	3,364	3,365	4.70%	0.03%
อัตราการเข้าพัก	61.19	60.87	35.41	-0.52%	-41.83%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	906,294	927,014	508,986	2.29%	-45.09%
ชาวไทย	704,296	720,745	456,214	2.34%	-36.70%
ชาวต่างประเทศ	201,998	206,269	52,772	2.11%	-74.42%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,182,380 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 27.57 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 3,106.28 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 51.73 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 33.44 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 4.73 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 535,723 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 482,228 คน คิดเป็นร้อยละ 11.09

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดสุโขทัย ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	364,501	926,877	1,182,380	154.29%	27.57%
ชาวไทย	358,857	850,448	981,502	136.99%	15.41%
ชาวต่างประเทศ	5,644	76,429	200,878	1254.16%	162.83%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	704.87	2,047.20	3,106.28	190.44%	51.73%
ชาวไทย	692.94	1,835.74	2,449.60	164.92%	33.44%
ชาวต่างประเทศ	11.93	211.46	656.68	1672.51%	210.55%
อัตราการเข้าพัก	12.84	31.93	33.44	148.68%	4.73%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	206,823	482,228	535,723	133.16%	11.09%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

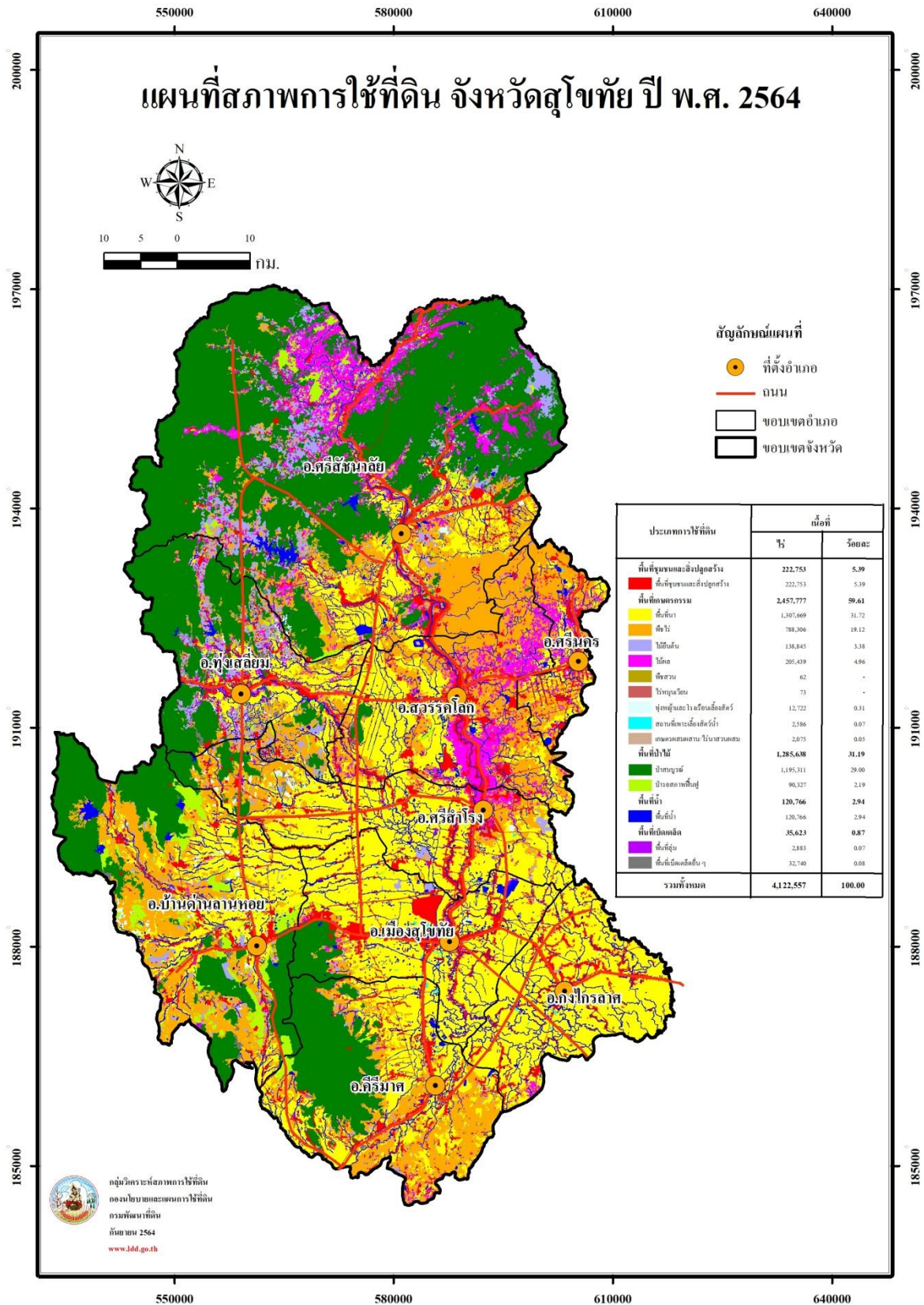
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดสุโขทัยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 2,457,777 ไร่ ร้อยละ 59.61 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 1,307,669 ไร่ ร้อยละ 31.72, พืชไร่ 788,306 ไร่ ร้อยละ 19.12 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

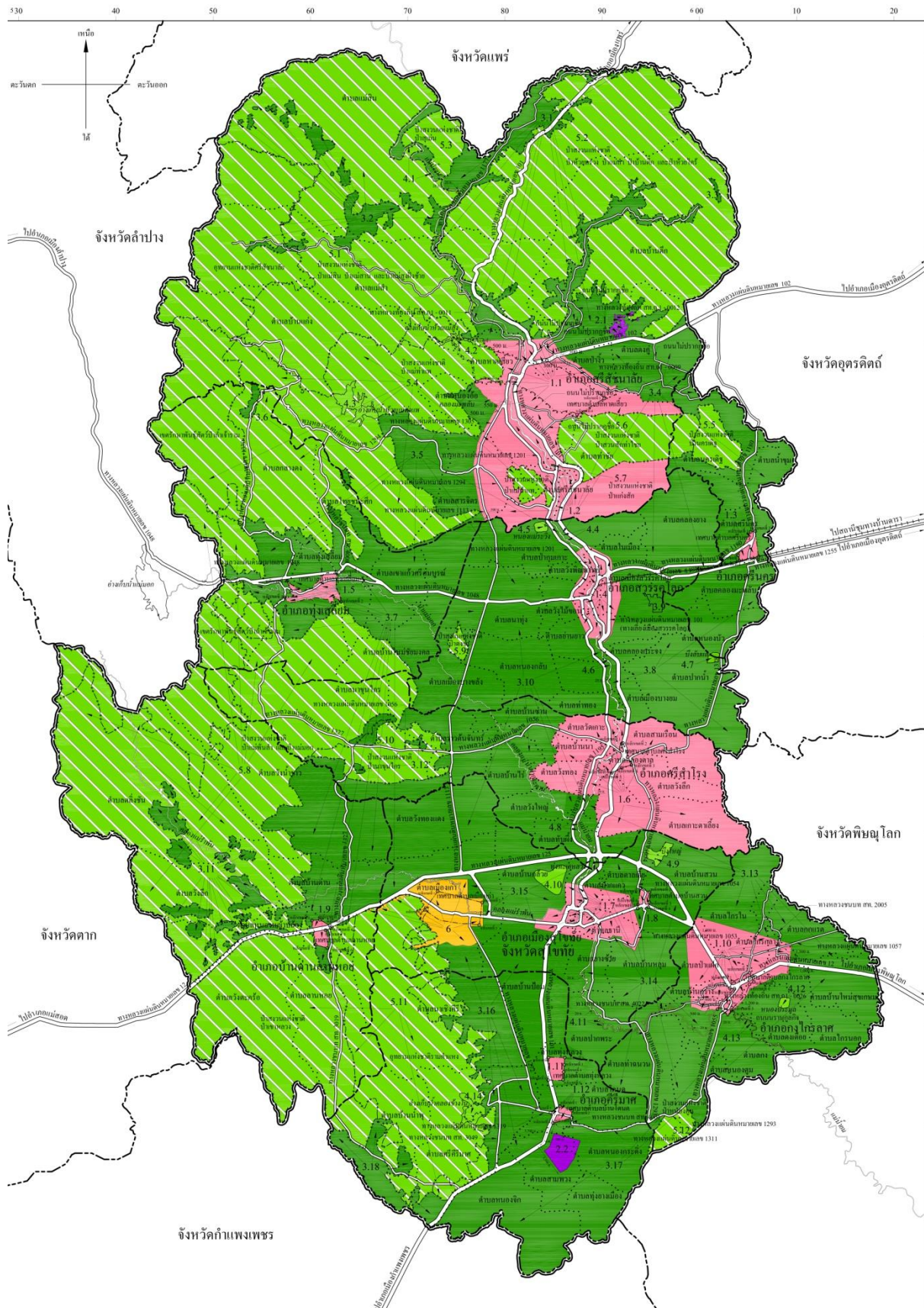
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดสุโขทัย พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	222,753	5.39
พื้นที่เกษตรกรรม	2,457,777	59.61
พื้นที่นา	1,307,669	31.72
พืชไร่	788,306	19.12
ไม้ยืนต้น	138,845	3.38
ไม้ผล	205,439	4.96
พืชสวน	62	-
ไร่มวนเวียน	73	-
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	12,722	0.31
พืชน้ำ	-	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	2,586	0.07
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	2,075	0.05
พื้นที่ป่าไม้	1,285,638	31.19
พื้นที่แหล่งน้ำ	120,766	2.94
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	35,623	0.87
รวม	4,122,557	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/STI2564.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดสุโขทัย ปีพ.ศ. 2564



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดสุโขทัย

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดสุโขทัย เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนล่าง ของประเทศไทย มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดแพร่ อุตรดิตถ์ พิษณุโลก กำแพงเพชร ตาก และลำปาง (เรียงตามเข็มนาฬิกาจากด้านเหนือ) มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านคือแม่น้ำยม จังหวัดสุโขทัยมีระยะห่างจากกรุงเทพมหานครอยู่ประมาณ 427 กิโลเมตร มีทางหลวงสายสำคัญที่ตัดผ่าน คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ซึ่งเป็นถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมต่อกับจังหวัดตากและจังหวัดพิษณุโลก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดสุโขทัยมีระยะห่างจากกรุงเทพมหานครอยู่ประมาณ 427 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และ 117 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดสุโขทัย และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 สายกลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า)มุกดาหาร (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก-ตะวันตก ที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 771.123 กิโลเมตร ซึ่งถนนในช่วงสุโขทัย-พิษณุโลก มีชื่อเรียกว่า ถนนสิงห์วัฒน์



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวนอนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 สายกำแพงเพชร-จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ-ใต้ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือด้านตะวันออก มีปลายทางทิศใต้บนถนนพหลโยธิน ในตำบลนครชุม อำเภอเมืองกำแพงเพชร และมีปลายทางทิศเหนือที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น ในตำบลห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมต่อกับบ้านน้ำเงิน ระยะทางรวม 505.853 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรไป-กลับ และขนาด 4 ช่องจราจรในบางช่วง



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102 สายอุตรดิตถ์-เมืองเก่า เป็นทางหลวงแผ่นดินระหว่างอำเภอเมืองอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ ถึงอำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย ความยาว 97.678 กิโลเมตร (รวมเส้นทางกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1113, 1305 และ 1404 (เฉพาะช่วงหนองอ้อ-

ศรีสะเกษ) เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไป-กลับ และขนาด 4 ช่องจราจรตั้งแต่สี่แยกอุตรดิตถ์ถึงสามแยกทุ่งยั้ง



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 สายสวรรคโลก-อุ้มอ่อง** เป็นถนนแนวเขตตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีแนวเส้นทางเริ่มจากทางเข้าสวรรคโลก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1370) อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ผ่านอำเภอทุ่งเสลี่ยม จังหวัดสุโขทัย อำเภอเถิน จังหวัดลำปาง อำเภอลี้ อำเภอบ้านโฮ่ง อำเภอป่าซาง อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน และตัดเข้าตัวเมืองเชียงใหม่ สิ้นสุดที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทางรวม 256.359 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
0125	0100	วังวน – แจกกัน	7.000
0125	0102	แจกกัน – บ้านสวน	23.000
0125	0103	บ้านสวน-โค้งตานก	4.789
1053	0100	ทางเข้าบ้านหลุม	4.000
1054	0101	บ้านสวน - ตาลเตี้ย	4.887
1054	0102	ตาลเตี้ย - ศรีสำโรง	12.521
1055	0100	กงไกรลาศ – หนองตูม	10.273
1056	0101	ศรีสำโรง – ดอนโก	18.797
1056	0102	ดอนโก – เขาดิน	10.433
1057	0100	กกแรต – คลองตะเข้	5.650
1125	0100	นาปลากั้ง – วังขึ้น	31.500
1177	0100	ดอนระเบียบ – ป่าไร่หลวง	35.482
1195	0101	สุโขทัย – เตรี็ดโน	6.086
1195	0102	เตรี็ดโน – วังไม้ขอน	29.300
1201	0100	สวรรคโลก – ปากกล้วย	16.059
1255	0100	ฟ้าเรือง – คลองกล้วย	6.640
1255	0200	คลองกล้วย – ศรีนคร	2.111
1272	0100	ศรีมาศ –สามแยกแจกัน	21.196
1272	0100	ศรีมาศ –สามแยกแจกัน	5.595
1293	0200	ท่าฉนวน- บางระกำ	32.062
1294	0100	เมืองเก่า-อุทยานแห่งชาติศรีสัชนาลัย	51.772
1303	0100	ปลายนา- หนองตูม	21.118
1308	0100	เตรี็ดโน- วังทองแดง	12.569
1311	0100	ศรีมาศ-หนองบัว	11.840
1318	0101	ศรีสำโรง - ปากน้ำ	10.000
1318	0102	ปากน้ำ – ศรีนคร	20.292
1319	0100	ศรีมาศ-อุทยานแห่งชาติรามคำแหง	11.800
1324	0100	ศรีสำโรง – ทุ่งป่ากระถิน	3.000
1327	0100	บ้านด่านลอย-ทุ่งเสลี่ยม	44.730
1330	0101	หัวฝาย-แม่ทุเลา	10.000
1330	0102	แม่ทุเลา - ท่าแพ	17.575
1331	0100	พรานกระต่าย-ลาบไผ่	26.723
1332	0100	นาไผ่ล้อม – ถ้ำแม่ย่า	15.319
1347	0100	วัดโคก - สระบัว	5.284
1368	0100	บ้านกล้วย – คลองยาง	2.913

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1369	0100	ชุมชนแม่ย่า- หารษา	0.950
1370	0100	ทางเข้าสวรรค์โลก	3.280
1370	0100	ทางเข้าสวรรค์โลก	4.020
1372	0100	หนองบัว-ไร่สีทอง	6.381
1373	0100	คลองยาง – บ้านเหมือง	10.298
1404	0100	หนองช้าง – หนองอ้อ	11.498
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	0.337
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	0.342
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	0.383
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	0.507
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	0.569
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	1.495
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	2.065
1408	0100	ทางเข้านิคมสหกรณ์สวรรค์โลก	2.152
1413	0100	ทางเข้าสู่โขทัย	0.105
1415	0100	ทางเข้าสู่เสลี่ยง	0.876

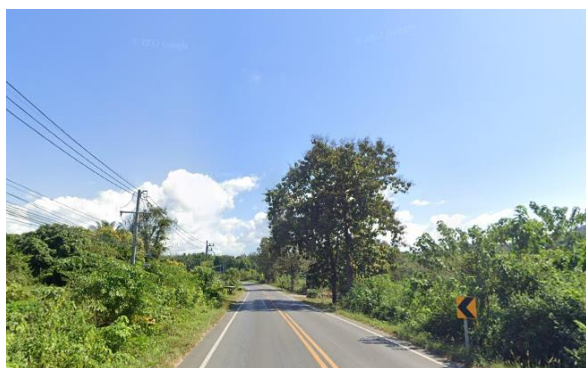
ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



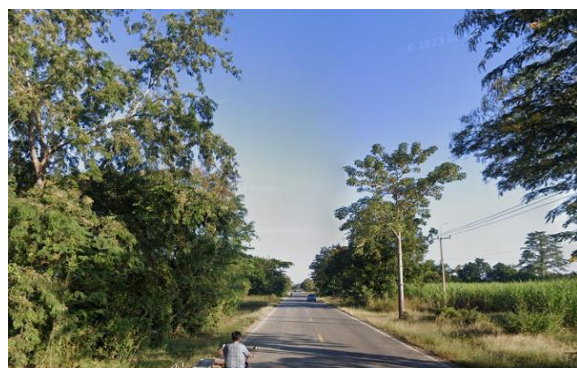
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1294



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1327



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1177



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1201

รูปที่ 3.2-5 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	สท.2005	แยกทางหลวงหมายเลข 12 - บ้านหนองชายไผ่	กงไกรลาศ	12.383
2	สท.2009	แยกทางหลวงหมายเลข 12 - บ้านหนองกระทุ่ม	กงไกรลาศ	12.654
3	สท.3002	แยกทางหลวงหมายเลข 101 - นิคมสหกรณ์สวรรคโลก	ศรีสำโรง	7.218
4	สท.3015	แยกทางหลวงหมายเลข 102 - บ้านหนองชายไผ่	ศรีสัชชนาลัย	10.400
5	สท.3017	แยกทางหลวงหมายเลข 101 - บ้านนาโพธิ์	เมือง	6.225
6	สท.3019	แยกทางหลวงหมายเลข 101 - บ้านลานหอย	คีรีมาศ, บ้านด่านลานหอย	36.292
7	สท.3024	แยกทางหลวงหมายเลข 101 - บ้านเกลียวทอง	คีรีมาศ	15.900
8	สท.3049	แยกทางหลวงหมายเลข 101 - แยกทางหลวงหมายเลข 1272	คีรีมาศ	14.525
9	สท.4001	แยกทางหลวงหมายเลข 1293 - บ้านหนองกระดิ่ง	กงไกรลาศ,คีรีมาศ	12.200
10	สท.4003	แยกทางหลวงหมายเลข 1293 - บ้านบางกระบาน	เมือง	12.00
11	สท.4006	แยกทางหลวงหมายเลข 106 - บ้านป่าอ่อน	สวรรคโลก	9.988
12	สท.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 1180 - บ้านดงจันทร์	สวรรคโลก, ศรีนคร	19.830
13	สท.4008	แยกทางหลวงหมายเลข 106 - บ้านลำโชค	ทุ่งเสลี่ยม, ศรีสัชชนาลัย	16.175
14	สท.4010	แยกทางหลวงหมายเลข 1177 - บ้านห้วยไม้	ศรีสัชชนาลัย	18.265
15	สท.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1056 - บ้านสระบัว	ศรีสำโรง	10.327
16	สท.4012	แยกทางหลวงหมายเลข 1054 - บ้านคลองด่าน	เมือง, ศรีสำโรง	15.245
17	สท.4013	แยกทางหลวงหมายเลข 1195 - บ้านขอนแก่น	สวรรคโลก	16.247
18	สท.4014	แยกทางหลวงหมายเลข 1322 - บ้านเซตุน	เมือง	8.900
19	สท.4016	แยกทางหลวงหมายเลข 1272 - บ้านมนต์คีรี	เมือง	4.500
20	สท.4020	แยกทางหลวงหมายเลข 1131 - บ้านใหม่ทุ่งโพธิ์เงิน	คีรีมาศ,ลาน กระบือ	14.000
21	สท.4021	แยกทางหลวงหมายเลข 1372 - บ้านลำคลองยาง	คีรีมาศ	8.686
22	สท.4022	แยกทางหลวงหมายเลข 1293 - บ้านกง	กงไกรลาศ	6.000
23	สท.4027	แยกทางหลวงหมายเลข 1413 - ถนนสาย ข.3 ผังเมืองสุโขทัย	เมือง	0.523

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
24	สท.4029	แยกทางหลวงหมายเลข 1293 - บ้านใหม่เจริญธรรม	งิ้วราย, บางระกำ	6.700
25	สท.4044	แยกทางหลวงหมายเลข 1272 - บ้านหนองหญ้าไทร	ศรีนคร	6.650
26	สท.4046	แยกทางหลวงหมายเลข 1293 - บ้านบางสนิม	งิ้วราย	10.319
27	สท.4056	แยกทางหลวงหมายเลข 1113 - บ้านคลองนาทุ่ง	เมือง	7.681
28	สท.4057	แยกทางหลวงหมายเลข 1368 - ถนนสาย ค.เลี้ยวเมืองด้านทิศใต้	เมือง	4.979
29	สท.5004	แยกทางหลวงชนบท สท.4003 - บ้านทุ่งหลวง	เมือง, ศรีนคร	7.000
30	สท.5023	แยกทางหลวงชนบท สท.2009 - บ้านปากแก่ง	งิ้วราย	21.183

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นที่ยึดกันในเรื่อง สถานีขนส่ง AEC ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านกล้วย จังหวัดสุโขทัย ซึ่งสถานีขนส่งผู้โดยสารจะมีป้ายธงชาติประเทศต่าง ๆ ประดับตั้งแต่ทางเข้าสถานี รวมไปถึงในตัวอาคารผู้โดยสาร ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ผู้คนเรียกสถานีขนส่งแห่งนี้ว่า “สถานีขนส่ง AEC” และการเดินทางไปสถานีขนส่งสุโขทัยนั้นมีรถโดยสารรอบเมือง (รถสองแถวสีม่วง-ชมพู) รับ-ส่งภายในตัวเมือง-สถานีขนส่ง อัตราค่าโดยสาร 4 บาทตลอดสาย



รูปที่ 3.2-6 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุโขทัย

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดสุโขทัย มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รองรับ อาทิ รถตู้ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชนในตัวเมืองสุโขทัยและบริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้ยังมี รถสองแถว รถตุ๊กตุ๊กและมอเตอร์ไซค์รับจ้างก็เป็นทางเลือกของระบบขนส่งสาธารณะเพื่อไปยังสถานีขนส่งสุโขทัย หรือออกจากสถานีขนส่งผู้โดยสารไปยังที่พักที่สถานที่ต่าง ๆ เกิดความสะดวกสบายมากขึ้น



รูปที่ 3.2-7 รถสองแถวในจังหวัดสุโขทัย

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดสุโขทัยมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองสุโขทัย หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดสุโขทัย - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดสุโขทัย และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดสุโขทัย โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด 1)

จังหวัดสุโขทัย ในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตตัวเมืองสุโขทัย ซึ่งเป็นประเภทรถโดยสารสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองสุโขทัย (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	สถานีขนส่งผู้โดยสารเฉลิมพระเกียรติสุโขทัย - รอบเมือง	n/a
1- 6	ตลาด - สถานีขนส่ง	ห้างหุ้นส่วนจำกัดวินทัวร์สุโขทัย

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดสุโขทัย

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดสุโขทัย

● รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดสุโขทัย - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดสุโขทัยมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองสุโขทัย แบ่งออกเป็น 7 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดสุโขทัย - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
100	กรุงเทพฯ – อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย - อุดรดิตถ์	บริษัท สุโขทัยวินทัวร์ / สุโขทัยธานี , บริษัท เชิดชัยทัวร์
925	กรุงเทพ - สวรรค์โลก	บริษัท ขนส่งจำกัด 999, บริษัท เชิดชัยทัวร์
965	กรุงเทพฯ - สุโขทัย	บริษัท สุโขทัยธานี, บริษัท พิษณุโลกยานยนต์ทัวร์
912	กรุงเทพ - อุดรดิตถ์	บริษัท สุโขทัยธานี
913	กรุงเทพ – อุดรดิตถ์-สุโขทัย	บริษัท สุโขทัยธานี
96	กรุงเทพฯ – กำแพงเพชร - น่าน	บริษัท ขนส่งจำกัด 999, บริษัท เชิดชัยทัวร์
6	กรุงเทพ - สุโขทัย	บริษัท ขนส่งจำกัด 999

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดสุโขทัย



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดสุโขทัย

● รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองสุโขทัย – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองสุโขทัยเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 13 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
155	พิษณุโลก - สุโขทัยตาก - เชียงใหม่	บริษัท สุโขทัยธานี
132	พิษณุโลก - สุโขทัย - พุ่งเสลี่ยง - เชียงใหม่	บริษัท สุโขทัยธานี
623	พิษณุโลก - อุดรดิตถ์ - เชียงใหม่	บริษัท สุโขทัยธานี
622	พิษณุโลก - สุโขทัย - เชียงราย	บริษัท สุโขทัยธานี
622	พิษณุโลก - อุดรดิตถ์ - เชียงราย	บริษัท สุโขทัยธานี
613	พิษณุโลก - แพร่ - น่าน - พุ่งช้าง	บริษัท สุโขทัยธานี
131	พิษณุโลก - สุโขทัย	บริษัท สุโขทัยธานี
171	พิษณุโลก - พุ่งเสลี่ยง	บริษัท สุโขทัยธานี
134	สุโขทัย - อุดรดิตถ์	บริษัท สุโขทัยธานี
128	ริมเมย - แม่สอด - ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก	บริษัทสุโขทัยยานยนต์
127	ตาก - สุโขทัย	บริษัทสุโขทัยยานยนต์
130	สุโขทัย - สวรรคโลก - อุดรดิตถ์	บริษัทสุโขทัยยานยนต์
656	พิษณุโลก - ลานกระบือ - ตาก	บริษัทสุโขทัยยานยนต์

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดสุโขทัย



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดสุโขทัย

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดสุโขทัย (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 7 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดสุโขทัย โดยมีรายละเอียดเส้นทางรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดสุโขทัย (หมวด 4)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1161ก	สุโขทัย - เมืองเก่า	n/a
1161ข	สุโขทัย - บ้านคูประตู	n/a
1161ค	สุโขทัย - ลานหอย	n/a
1162ก	สุโขทัย - ตาลเตี้ย	n/a

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1161ข	สุโขทัย – กงไกรลาศ	n/a
1163ก	สุโขทัย – ศรีสำโรง	n/a
2364	สุโขทัย – พง์เสลี่ยม	n/a

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดสุโขทัย

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดสุโขทัย

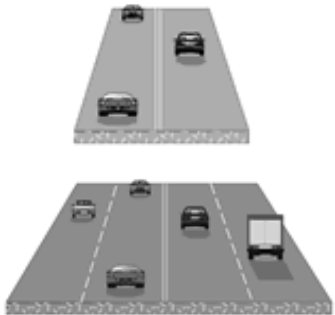
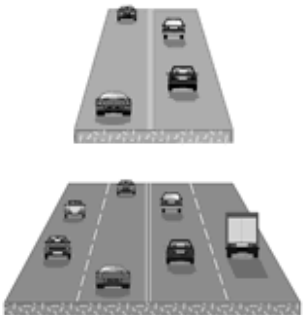
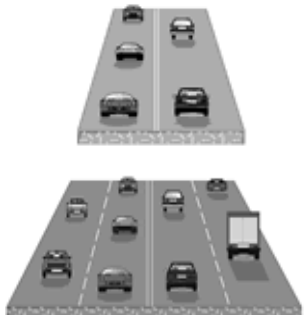
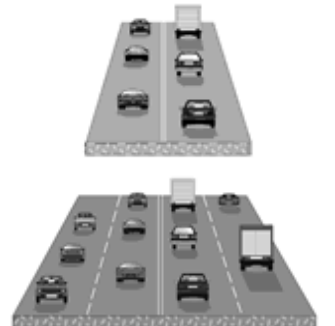
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดสุโขทัยมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2-12 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

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

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

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

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

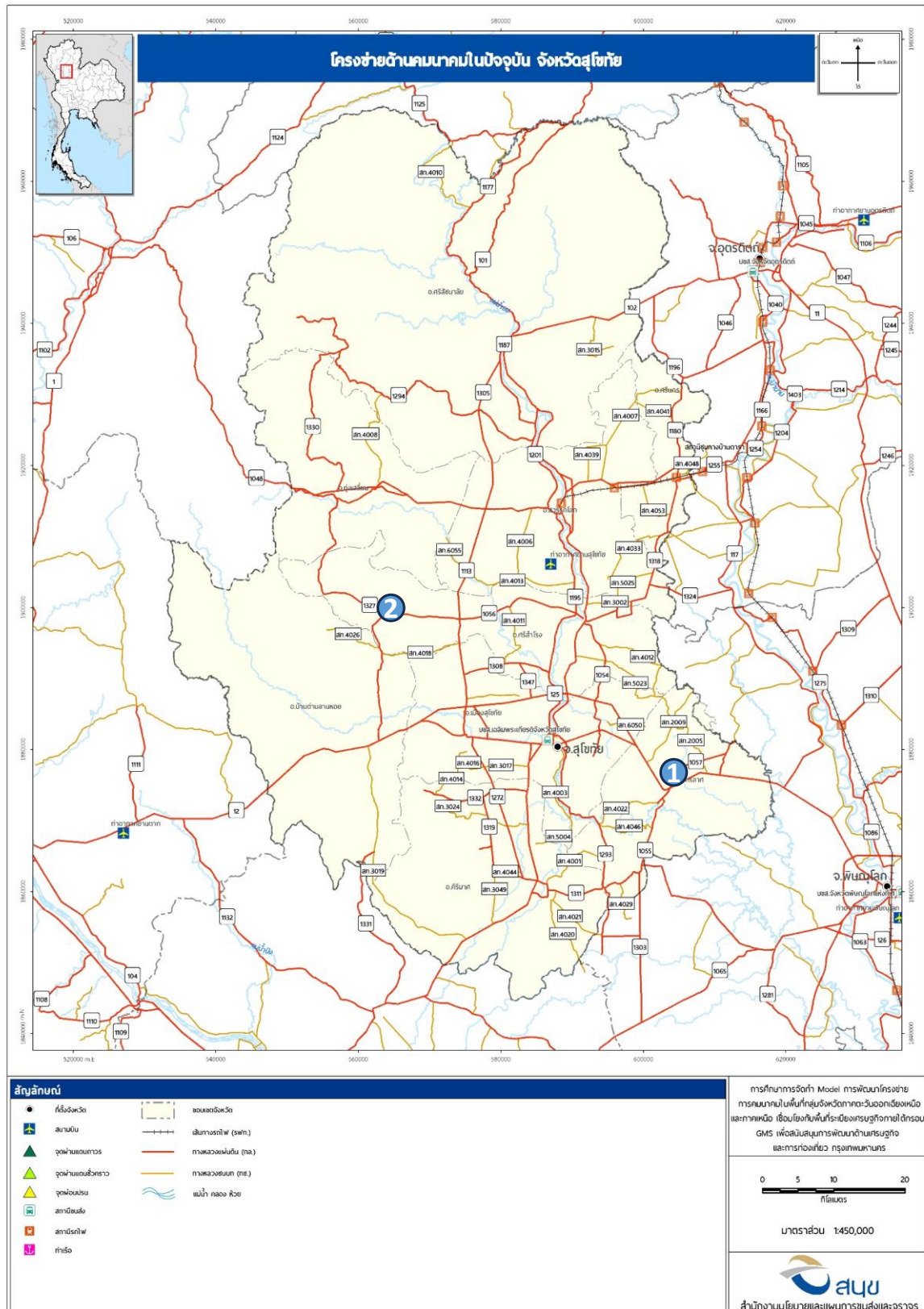
รูปที่ 3.2-12 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

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

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	1057	3+500	กกแรต-คลองตะเฒ่า	ต.กกแรต อ.กงไกรลาศ	LOS = F
2	1327	20+000	บ้านด่านลานหอย - ทุ่งเสลี่ยม	ต.นาขุนไกร อ.ศรีสำโรง	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-13 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

■ งานพัฒนาทางหลวง

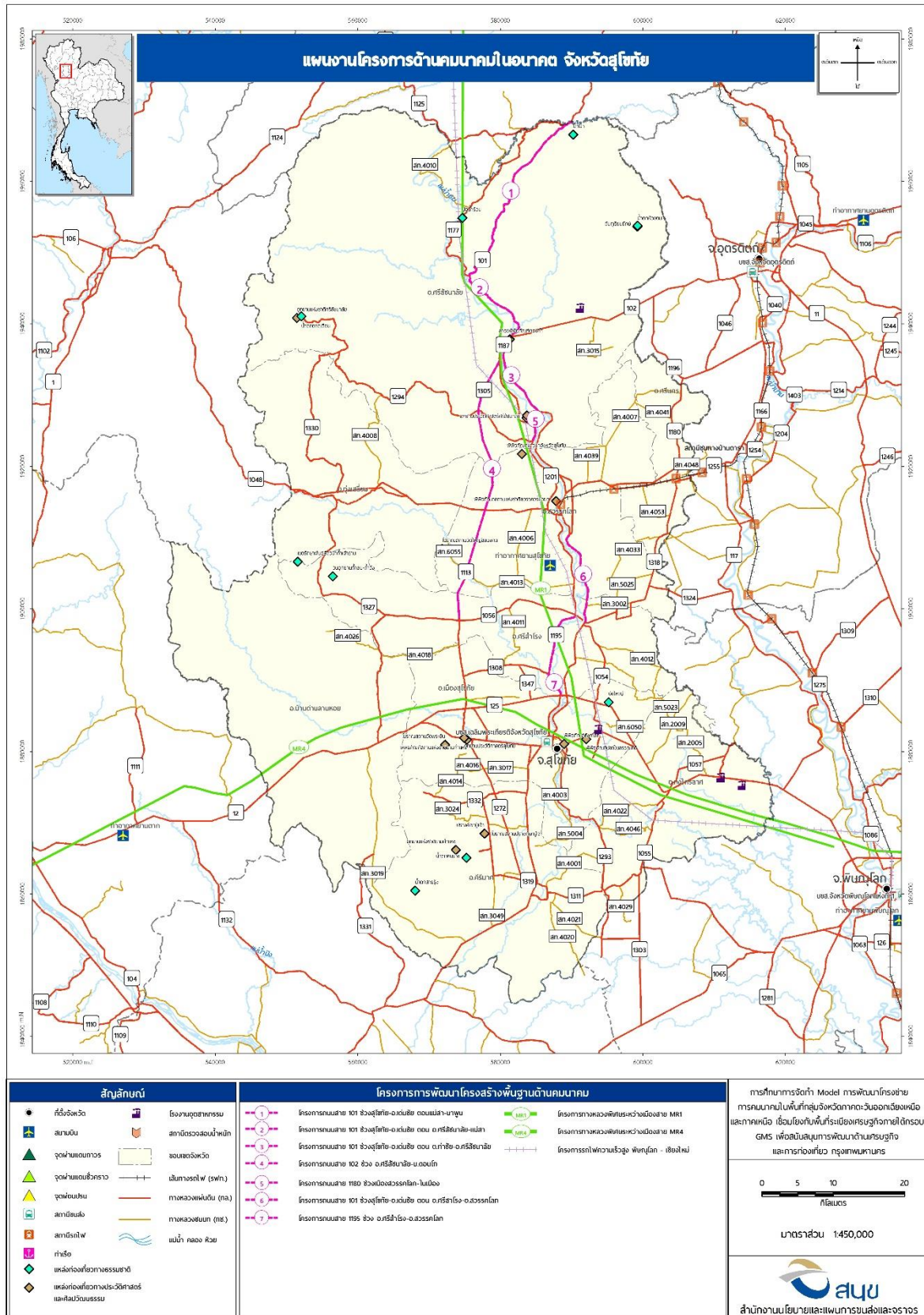
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงและงานปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9 และรูปที่ 3.2-14

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย

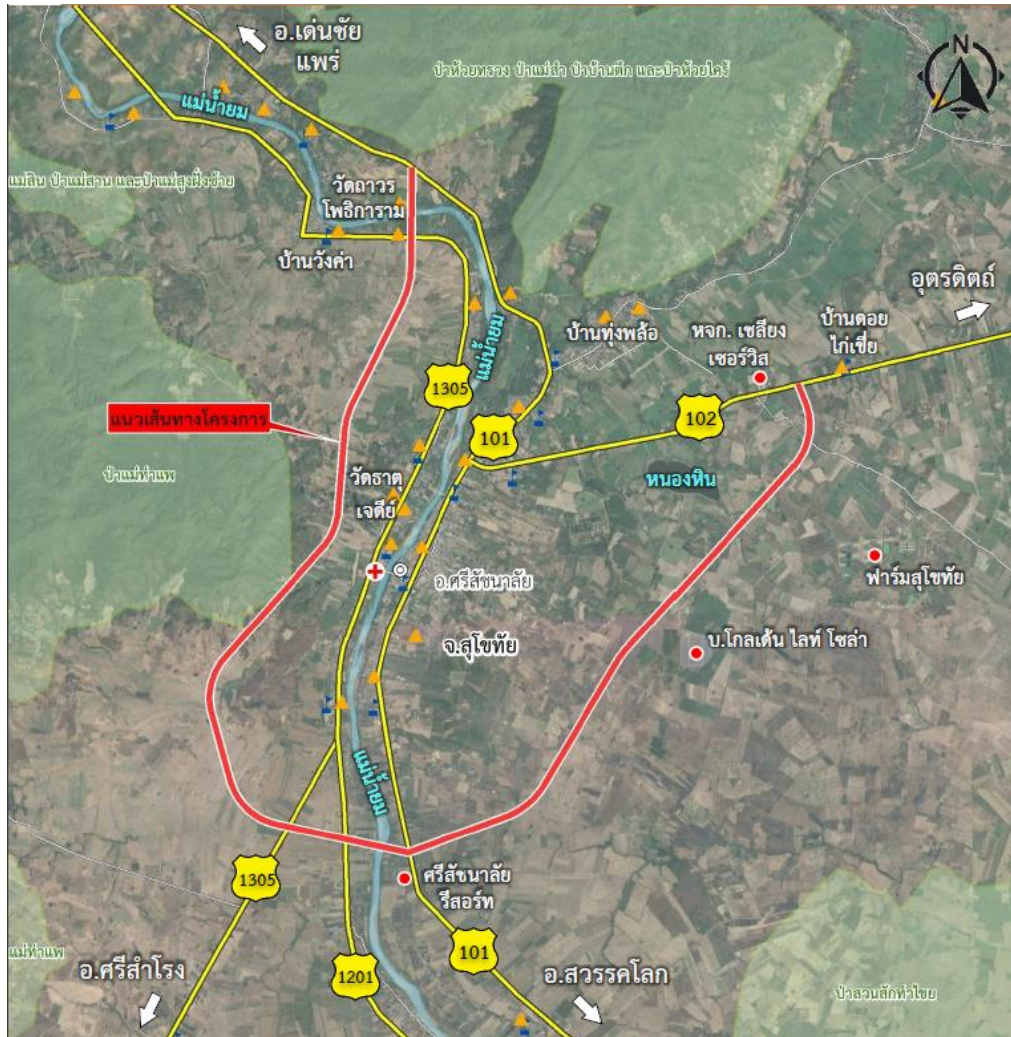
ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอนแม่สา - นาพูน	24.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสัชนาลัย – แม่สา	15.155	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน ต.ท่าชัย - อ.ศรีสัชนาลัย	17.206	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	102	อ.ศรีสัชนาลัย -บ.ดอนโก	24.971	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	1180	เมืองสวรรคโลก – ในเมือง	7.200	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	2.345	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	1195	อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	16.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ยังมี โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมือง อำเภอศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา ปัจจุบันกรมทางหลวงกำลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป โดยมีแนวเส้นทางเบื้องต้นดังรูปที่ 3.2-15



รูปที่ 3.2-14 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย



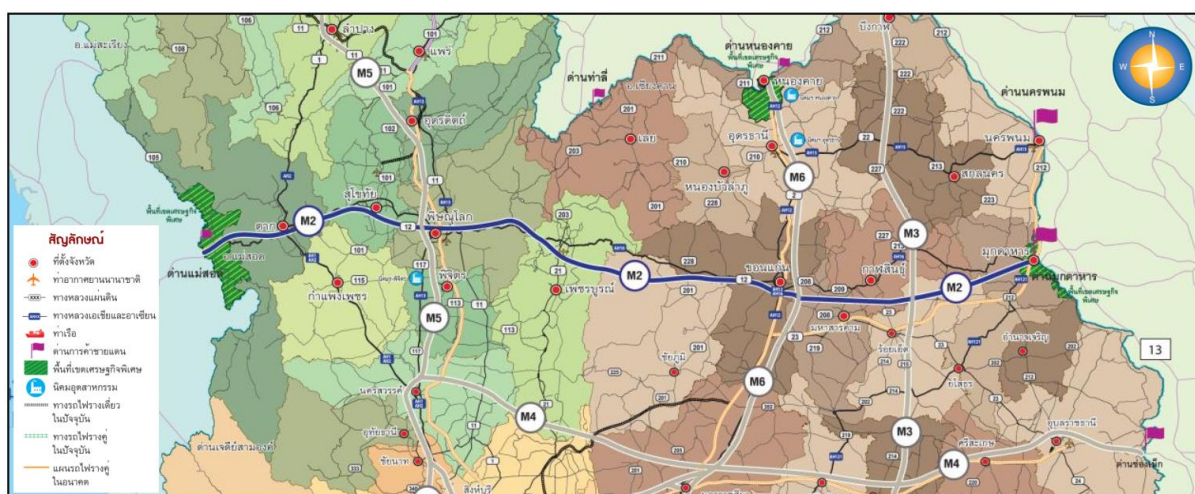
ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลียบเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค

รูปที่ 3.2-15 แนวเส้นทางเบื้องต้น ทางเลียบเมือง อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย

- งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดสุโขทัย ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายด่านแม่สอด - ด่านมุกดาหาร (M2) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวตะวันออก-ตะวันตก สอดรับกับโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแนว East-West Economic Corridor เชื่อมการเดินทางระหว่างประเทศ และเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ จ.มุกดาหารและ จ.ตาก เริ่มต้นแนวเส้นทางที่ ด่านแม่สอด จ.ตาก บริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-เมียนมาร์ ไปสิ้นสุดแนวเส้นทาง ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ซึ่งเป็นบริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-ลาว ก่อนเชื่อมเข้าสู่ถนนเอเชียสาย R2 ใน สปป.ลาว ต่อไป นอกจากนี้แนวเส้นทางได้ผ่าน จ.พิษณุโลก และ จ.ขอนแก่น ซึ่งเป็นเมืองหลักที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ระยะทางรวม 704 กิโลเมตร

ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดสุโขทัย คือ ช่วงตาก-พิษณุโลก ซึ่งเป็นช่วงการ
พัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20)



รูปที่ 3.2-16 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายด่านแม่สอด - ด่านมกดาหาร (M2)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดสุโขทัยยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในขนาดของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย จำนวน 12 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน งานยกระดับชั้นทาง งานก่อสร้างโครงข่ายสะพาน และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในขนาดของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสายแยก ทล.101 - บ.นาโพธิ์ อ.เมือง จ.สุโขทัย	1.925	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
2	สท.2055	แยก ทล.12 - บ.หนองเสาเสียว อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	สท.3002	แยก ทล.101 - นิคมสหกรณ์ศรีสำโรง อ.ศรีสำโรง จ.สุโขทัย	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	สท.4022	แยก ทล.1293 - บ.กง อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	1.224	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	-	ถนนเชิงลาดสะพานปากसान อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย	0.350	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
6	สท.2009	แยก ทล.12 - บ.หนองกระทุ่ม อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	2.875	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
7	สท.4001	แยก ทล.1293 - บ.หนองกระดัง อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	3.800	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
8	-	สะพานข้ามแม่น้ำยม อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	0.100	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
9	-	สะพานข้ามแม่น้ำยม อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย	0.150	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
10	-	สะพานข้ามแม่น้ำยม อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	0.145	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
11	-	สะพานข้ามคลองหนองป่าตอ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	0.050	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
12	-	สะพานข้ามคลองน้ำเย็น อ.ศรีมาศ จ.สุโขทัย	0.036	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

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

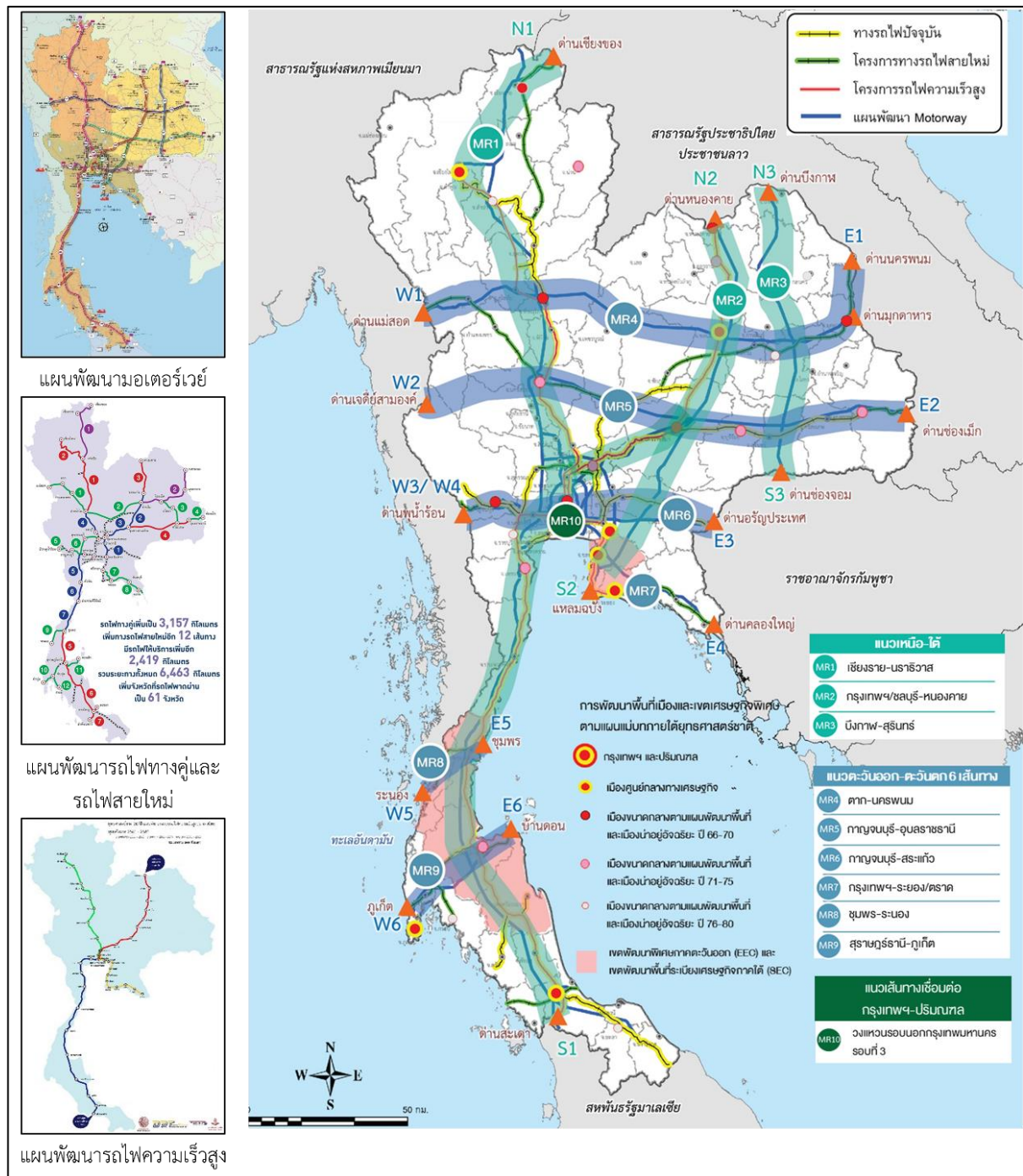
(1) MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์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

- ช่วงเชียงราย-เชียงของ (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กิโลเมตร
- ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร
- ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร
- ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 144 กิโลเมตร
- ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR1-7 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 129 กิโลเมตร
- ช่วงนครปฐม-สุพรรณบุรี (MR1-8 หรือ M91) ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร

- ช่วงนครปฐม-ชะอำ (MR1-9 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร
- ช่วงชะอำ-ชุมพร (MR1-10 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 337 กิโลเมตร
- ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (MR1-11 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 131 กิโลเมตร
- ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา (MR1-12 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 254 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-สะเดา (MR1-13 หรือ M85) ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-นราธิวาส (MR1-14 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 218 กิโลเมตร

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

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



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

รูปที่ 3.2-17 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัด
สุโขทัย ได้แก่

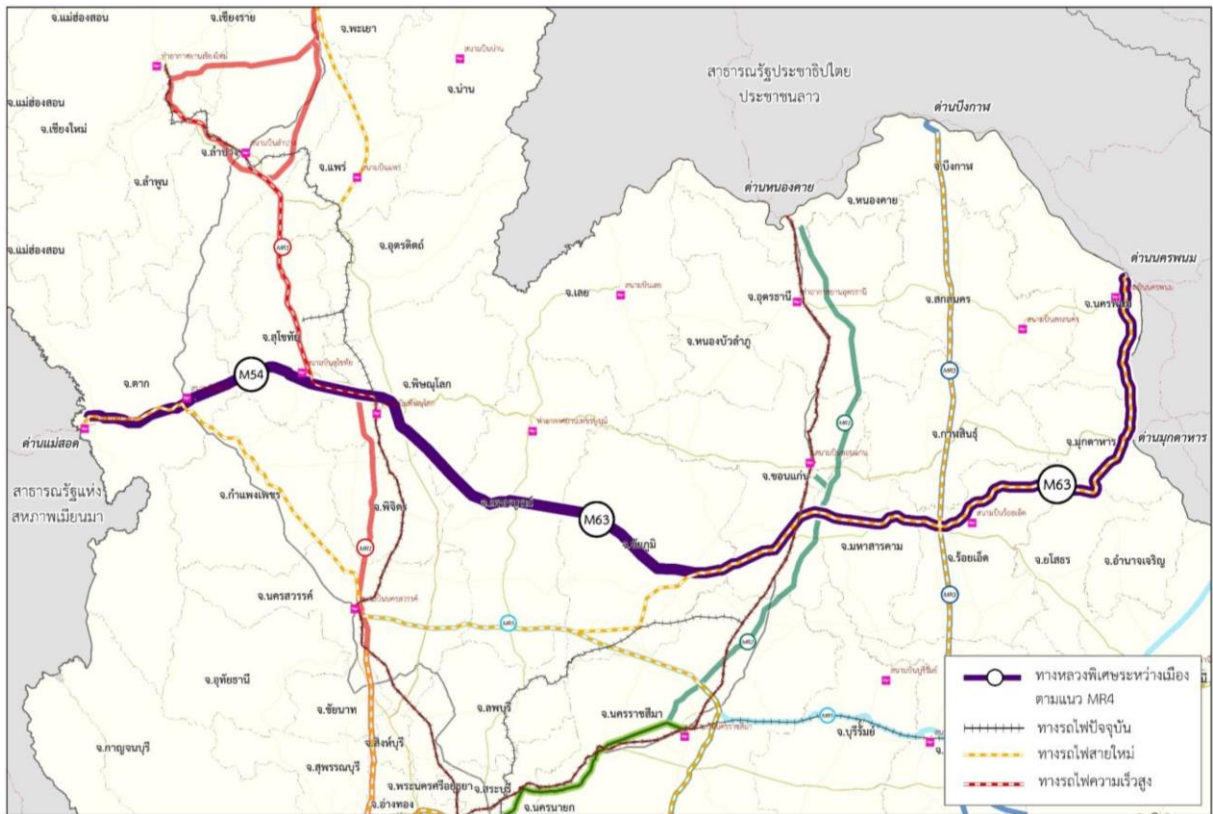
- ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 233 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบนจากพิษณุโลกถึงเชียงใหม่ โดยผ่านเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครมายังภาคเหนือ โดยรูปแบบการพัฒนาช่วงจากพิษณุโลกจะใช้แนวเส้นทางเดียวกับ MR4 ตาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-ตาก ซึ่งพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง หลังจากนั้นแนวเส้นทางมุ่งขึ้นเหนือไปถึงจังหวัดลำปาง และเปียงขวาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของอำเภอแม่ทะ เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่



รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

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



รูปที่ 3.2-19 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดสุโขทัย มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดสุโขทัยเป็นหนึ่งในมรดกโลกทางวัฒนธรรม เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

สถานีรถไฟในจังหวัดสุโขทัย มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟสวรรคโลก อำเภอสวรรคโลก ซึ่งเป็นสถานีที่อยู่ใกล้อำเภอสุโขทัยมากที่สุด และสถานีรถไฟคลองมะพลับ อำเภอสรีนคร สถานีรถไฟสวรรคโลก เป็นสถานีรถไฟชั้นสองในทางรถไฟสายเหนือ เป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟรองสายสวรรคโลก โดยแยกออกจากเส้นทางรถไฟสายเหนือหลัก (กรุงเทพ-เชียงใหม่) ที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านดารา จังหวัดอุตรดิตถ์

ทั้งนี้เส้นทางการเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) จะไม่ผ่านสถานีรถไฟสวรรคโลก โดยการเดินทางจากกรุงเทพมหานครเพื่อไปยังจังหวัดสุโขทัยทางรถไฟสามารถลงที่สถานีชุมทางบ้านดารา และเดินทางต่อด้วยรถยนต์ไปยังจังหวัดสุโขทัยบนทางหลวงหมายเลข 1318 ทางหลวงหมายเลข 101 ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร หรือหากต้องการเดินทางต่อทางรถไฟจากสถานีชุมทางบ้านดาราไปยังสถานีรถไฟสวรรคโลกสามารถทำได้ แต่อาจจะไม่สะดวกนักเนื่องจากมีขบวนรถไฟเที่ยวเข้า-ออกสถานีสวรรคโลก เพียง 2 เที่ยวต่อวันเท่านั้น โดยมีรายละเอียดตารางเดินรถไฟสายเหนือดังรูปที่ 3.2-21 ถึง รูปที่ 3.2-22 และตารางเดินรถไฟสายสวรรคโลกแสดงดังตารางที่ 3.2-11



สถานีรถไฟสวรงค์โลก



สถานีรถไฟคลองมะพลับ

รูปที่ 3.2-20 สถานีรถไฟในจังหวัดสุโขทัย

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-หัวลำโพง BANGKOK-LOP BURI	หัวลำโพง-พิษณุโลก LOP BURI-PHITSANULOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ BANGKOK-PHITSANULOK	กรุงเทพ-บ้านตาก BANGKOK-BAN TAKHU	กรุงเทพ-สะพานหิน BANGKOK-TAPHAN HIN	กรุงเทพ-นครสวรรค์ BANGKOK-NAKHON SAWAN	กรุงเทพ-หัวลำโพง BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-หัวลำโพง BANGKOK-LOP BURI	กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION		กรุงเทพหัวลำโพง-พิษณุโลก KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-DEN CHAI	กรุงเทพหัวลำโพง-พิษณุโลก KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพหัวลำโพง-พิษณุโลก KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพหัวลำโพง-พิษณุโลก KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI	กรุงเทพหัวลำโพง-พิษณุโลก KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-DEN CHAI	กรุงเทพหัวลำโพง-พิษณุโลก KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI				
สถานี Station																					
กรุงเทพ (หัวลำโพง) BANGKOK	ออก	04.15		09.30	11.15	12.55	14.10	16.30	17.30	18.20											
สามเสน Sam Sen	ถึง	04.26		09.43	11.26	13.08	14.24	16.44	17.44	18.33											
ชุมทางบางซื่อ BANG SUE JUNCTION	ถึง	04.33		09.50	11.33	13.15	14.32	16.51	17.51	18.41											
กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP 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	05.35		11.13	12.46	14.18	15.42	18.08	18.59	19.54		08.24	.	.	.	.	.	.			
อยุธยา AYUTTHAYA	ถึง	05.48		11.27	13.01	14.31	15.57	18.23	19.12	20.08		08.37	09.54	15.17	19.44	21.06	21.47	23.35			
ชุมทางบ้านภาชี BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	06.15		11.51	13.26	14.53	16.25	18.49	19.31	20.30		08.58	.	15.36	.	.	22.05	.			
หนองฉาง Nong Wiat	ถึง	06.25		11.58	13.37	15.00	16.36	18.58	19.43			09.05	.	.	.	.	.	.			
ท่าเรือ Tha Ruea	ถึง	06.34		12.04	13.47	15.07	16.45	19.07	19.49			09.12	.	15.50	.	.	.	.			
บ้านหมอ Ban Mo	ถึง	06.41		12.11	13.54	15.14	16.54	19.13	19.55			09.19	.	15.57	.	.	.	.			
หนองโดน Nong Don	ถึง	06.47		12.19	14.02	15.22	17.04	19.21	20.02			09.27	.	.	.	.	.	.			
บ้านกล้วย Ban Klap	ถึง	06.53		12.25	14.09	.	17.10	19.27	20.07			.	.	.	.	.	.	.			
บ้านป่าหวาย Ban Pa Wai	ถึง	06.59	ออก	12.32	14.16	.	17.17	19.33	20.13			.	.	.	.	.	.	.			
หลวงพ่อ 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	13.45	15.26	16.33	18.24					10.23	.	17.12	.	.	.	.			
บ้านตากสิน Ban Takhi	ถึง		07.14	14.06	15.40	16.50	18.40					10.35	.	17.27	.	.	.	.			
หัวหวาย Hua Wai	ถึง		07.26	14.22		17.10	18.52					.	.	.	.	.	.	.			
หนองโพ Nong Pho	ถึง		07.33	14.31		17.18	19.00					10.50	.	17.50	.	.	.	.			
เนินมะกอก Noen Makok	ถึง		07.47	14.46		17.30	19.15					.	.	.	.	.	.	.			
เขาทอง Khao Thong	ถึง		07.57	14.57		17.41	19.25					.	.	.	.	.	.	.			
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN	ถึง	05.00	08.06	15.08		17.51	19.35					11.21	11.37	18.24	22.14	23.28	00.04	02.21			
ปากน้ำโพ Pak Nam Pho	ถึง	05.04	08.17	15.17		17.58						11.28	.	18.33	.	.	00.11	.			
ทับทิม Thap Krit	ถึง	05.17	08.41	15.30		18.14						11.40	.	.	.	.	.	.			
ชุมแสง Chum Saeng	ถึง	05.34	08.56	15.55		18.31						11.53	.	19.02	.	.	00.41	.			
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	12.25	19.36	.	.	01.29	03.36			
วังกรด Wang Krot	ถึง	06.35	10.02	17.01								13.00	.	.	.	.	.	.			
พิจิตร PHICHIT	ถึง	06.42	10.09	17.08								13.07	12.45	19.59	.	01.06	01.59	04.01			
ท่าโพธิ์ Tha Lo	ถึง	06.54	10.16	17.16								.	.	.	.	.	.	.			
บางกระทุ่ม Bang Krathum	ถึง	07.02	10.24	17.24								13.21	.	20.13	.	.	.	.			
บ้านใหม่ Ban Mai	ถึง	07.15	10.41	17.38								.	.	.	.	.	.	.			
พิษณุโลก PHITSANULOK	ถึง	07.28	10.56	17.55							06.55	13.43	13.12	20.35	00.15	01.47	02.36	04.37			
พริมนพรัตน์ Phrom Phiram	ถึง	07.51									06.20	14.04	.	20.57	.	.	.	.			
หนองคาย Nong Tom	ถึง	07.59									06.29	14.12	.	21.12	.	.	03.06	05.08			
พิจิตร Phichai	ถึง	08.25									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									07.40	15.27	14.30	22.27	01.44	03.11	04.08	06.10			
เด่นชัย DEN CHAI	ถึง	10.12										16.30	15.23	23.39	02.48	04.16	05.15	07.17			
บ้านปิน Ban Pin	ถึง	10.49											15.56	00.16	.	04.52		07.55			
แม่มา Mae Mo	ถึง	11.53											.	01.18	.	.	.	09.11			
นครลำปาง NAKHON LAMPANG	ถึง	12.33											17.30	01.54	04.57	06.30		09.51			
ขุนตาน Khun Tan	ถึง	13.29											18.22	02.57	06.01	07.32		11.00			
ลำพูน Lamphun	ถึง	14.15											19.14	03.43	06.50	08.19		11.48			
เชียงใหม่ CHIANG MAI	ถึง	14.35											19.30	04.05	07.15	08.40		12.10			

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 APMHAT 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 (UTARAWITHI) 10	เร็ว RAPID 112	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (RERAILCAR) 8**	เร็ว RAPID 102		
		สถานี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	สถานี-พิษณุโลก SILAT-PHITSANULOK	นครสวรรค์-กรุงเทพ NAKHON SAWAN-BANGKOK	สถานี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	สะพานหิน-กรุงเทพ TAPHAN HIN-BANGKOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ PHITSANULOK-BANGKOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ PHITSANULOK-LOPBURI	เชียงใหม่-นครสวรรค์ CHIANGMAI-NAKHON SAWAN	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANGMAI-BANGKOK	
เที่ยวกลับ / Arrival																		
สถานี Station																		
เชียงใหม่	CHIANG MAI	ออก							09.30		15.30	17.00	18.00		08.50	06.30		
ลำพูน	Lamphun	ถึง							09.59		15.47	17.19	18.19		09.04	06.48		
ขุนตาน	Khun Tan	ถึง							10.58		16.45	18.18	19.16		09.46	07.35		
นครลำปาง	NAKHON LAMPANG	ถึง							11.59		17.54	19.24	20.12		10.38	08.27		
แม่เมาะ	Mae Mo	ถึง							12.40		18.44	.	.		.	09.13		
บ้านปิน	Ban Pin	ถึง							13.41	ออก	19.47	21.04	.	ออก	12.08	10.10		
เด่นชัย	DEN CHAI	ถึง		ออก					14.16	19.05	20.23	21.38	22.33	07.30	12.38	10.43		
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		
พรมพิริมา	Phrom Phiram	ถึง		17.44				ออก	ออก	16.58	21.43	.	.	09.40	.	.		
พิษณุโลก	PHITSANULOK	ถึง		18.10					17.22	22.07	22.58	23.53	00.47	10.01	14.34	13.16		
บ้านไผ่	Ban Mai	ถึง							06.15	13.57	17.36	22.21	.	.	.	.		
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
วังคต	Wang Krot	ถึง					ออก	06.53	14.33	18.17	.	.	.	.	10.50	.	.	
สะพานหิน	TAPHAN HIN	ถึง					05.30	07.17	14.53	18.40	23.15	00.06	.	.	11.11	15.31	14.27	
บางมูลนาก	Bang Mun Nak	ถึง						05.53	07.39	15.19	19.03	23.40	.	.	.	11.32	.	14.55
ชุมแสง	Chum Saeng	ถึง						06.12	07.56	15.34	19.22	23.58	.	.	.	11.48	.	15.14
ทับกฤช	Thap Krit	ถึง						06.31	08.12	15.50	19.37	.	.	.	.	12.19	.	.
ปากน้ำโพ	Pak Nam Pho	ถึง			ออก		06.47	08.26	16.04	19.50	00.38	.	.	.	12.33	16.14	15.46	
นครสวรรค์	NAKHON SAWAN	ถึง			05.00		06.56	08.32	16.11	19.55	00.46	01.11	01.56	02.38	12.39	16.21	15.53	
เขาทอง	Khao Thong	ถึง			05.08		07.11	08.44	16.39		.	.	.	.	.	.	.	
เนินมะกอก	Noen Makok	ถึง			05.17		07.25	08.54	16.48		.	.	.	.	.	.	.	
หนองโพ	Nong Pho	ถึง			05.31		07.47	09.08	17.02		.	.	.	.	13.13	.	16.30	
หัวหวาย	Hua Wai	ถึง			05.39		07.56	09.16	17.09		.	.	.	.	.	.	.	
บ้านตาก	Ban Takhi	ถึง			05.51		08.08	09.29	17.24		01.39	.	.	.	13.32	.	16.59	
ช่องแคบ	Chong Khae	ถึง			06.07		08.23	09.47	17.43		16.15	.	.	.	13.49	.	17.11	
จันทน์	Chan Sen	ถึง			06.15		08.31	09.57	17.52		16.23	.	.	.	13.57	.	17.21	
บ้านมอ	Ban Mo	ถึง			06.32		08.46	10.17	18.12		16.44	.	.	.	14.10	.	17.35	
โคกกระเทียม	Khok Kathiam	ถึง	ออก		06.51	ออก	09.03	10.36	18.32		17.09	.	.	.	.	.	.	
ลพบุรี	LOP BURI	ถึง	04.30	06.00	07.03	08.00	09.17	10.54	18.45		17.22	02.26	02.44	03.37	04.04	14.37	17.26	18.05
บ้านป่าหวาย	Ban Pa Wai	ถึง	04.35	06.05	07.13	08.05	.	11.02			17.37	.	.	.	.	.	.	
บ้านกล้วย	Ban Klap	ถึง	04.41	06.11	07.20	08.10	09.29	11.09			17.44	.	.	.	.	.	.	
หนองโดน	Nong Don	ถึง	04.47	06.16	07.26	08.16	09.36	11.16			17.50	.	.	.	14.54	.	.	
บ้านมอ	Ban Mo	ถึง	04.55	06.23	07.33	08.22	09.44	11.25			17.58	.	.	.	15.02	.	18.31	
ท่าเรือ	Tha Ruea	ถึง	05.02	06.29	07.40	08.28	09.52	11.33			18.05	.	.	.	15.10	.	18.40	
หนองวิวัฒน์	Nong Wiwat	ถึง	05.11	06.36	07.50	08.36	09.59	11.40			18.14	.	.	.	15.20	.	.	
ชุมทางบ้านภาชี	BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	05.20	06.44	08.01	08.42	10.07	11.48	04.45	18.23	03.01	.	.	.	15.28	.	18.54	
อยุธยา	AYUTTHAYA	ถึง	05.45	07.08	08.25	08.58	10.26	12.13	05.06	18.47	03.19	03.56	04.53	05.27	15.58	18.05	19.14	
บางปะอิน	Bang Pa-In	ถึง	05.59	07.19	08.39	09.10	10.38	12.28	05.19	19.02	.	.	.	.	16.15	.	.	
ชัยนาท	Chiang Rak	ถึง	06.22	07.41	09.04	.	11.01	12.54	05.40	19.30	.	.	.	.	16.42	.	.	
รังสิต	RANGSIT	ถึง	06.32	07.48	09.12	09.33	11.08	13.02	05.48	19.38	04.00	04.40	05.40	06.20	16.50	18.30	19.55	
ดอนเมือง	DON MUANG	ถึง	06.45	08.00	09.25	09.45	11.20	13.15	06.00	19.50	04.13	04.53	05.53	06.33	17.03	18.40	20.08	
กรุงเทพอภิวัฒน์	KRUNG THEP APMHAT 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

ตารางที่ 3.2-11 ตารางเดินรถไฟสถานีรถไฟสวรรคโลก (เที่ยวขึ้น-เที่ยวลง)

ขบวนรถเที่ยวขึ้น (ขาออก)		
ขบวนรถ	ต้นทาง-ปลายทาง	เวลาออกสถานีรถไฟสวรรคโลก
406 รถท้องถิ่น	สวรรคโลก - ศิลาอาสน์	11.35
ขบวนรถเที่ยวลง (ขาเข้า)		
ขบวนรถ	ต้นทาง-ปลายทาง	เวลาถึงสถานีรถไฟสวรรคโลก
405 รถท้องถิ่น	ศิลาอาสน์ - สวรรคโลก	11.00

(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 3.2-12 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 โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัด มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- **โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่**

แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่ เป็นทางรถไฟขนาด 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.



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-23 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

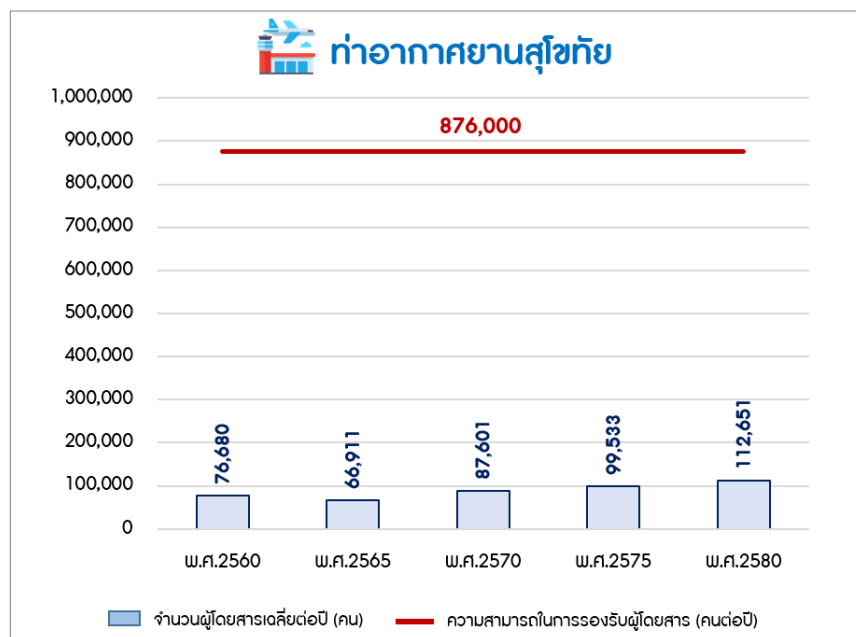
3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานสุโขทัย เป็นท่าอากาศยานในสังกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด มีเนื้อที่ 1,018 ไร่ ตั้งอยู่ในเขต 3 ตำบล คือ ต.ท่าทอง ต.คลองกระจง และ ต.ย่านยาว อ.สวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย พื้นที่อาคารผู้โดยสารประมาณ 5,000 ตร.ม. สามารถรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกได้ 400 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันทางวิ่ง (Runway) ยาว 2,300 เมตร กว้าง 45 เมตร รองรับน้ำหนักได้ 45 ตัน มีลานจอดเครื่องบินขนาด 50x250 เมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ Boeing 737 ได้จำนวน 3 ลำ ปัจจุบันให้บริการสายการบิน 1 บริษัท คือ บางกอกแอร์เวย์ ให้บริการในเส้นทาง สุโขทัย-สุวรรณภูมิ ทั้งเที่ยวไป-กลับ จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ขาเข้า 2 เที่ยวบินต่อวัน ขาออก 2 เที่ยวบินต่อวัน



รูปที่ 3.2-24 ท่าอากาศยานสุโขทัย

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



รูปที่ 3.2-25 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุโขทัยในอนาคต

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต ปัจจุบันจังหวัดสุโขทัยยังไม่มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดสุโขทัย เป็นพื้นที่ราบเชิงเขาและที่ราบ มีแม่น้ำยม เป็นแหล่งน้ำที่สำคัญของ จ.สุโขทัย ซึ่งแม่น้ำยมมีความยาวประมาณ 735 กิโลเมตร กระแสน้ำไหลผ่านที่ราบสูงของอำเภอบาง อำเภอยะยา จังหวัดพะเยา ผ่านจังหวัดแพร่ สุโขทัย พิษณุโลก และพิจิตร ไปบรรจบกับแม่น้ำน่านที่ตำบลเกยไชย อำเภอยะยา จังหวัดนครสวรรค์ ก่อนแม่น้ำน่านจะไปรวมกับแม่น้ำปิง ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอยะยา จังหวัดนครสวรรค์ เกิดเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา

กิจกรรมทางน้ำสมัยก่อน ชาวบ้านในเขตบ้านกงทำพิธีทอดผ้าป่าทางเรือไปยังวัดต่าง ๆ ที่อยู่ริมแม่น้ำยมทางตะวันออกและตะวันตกของบ้านกง ซึ่งเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่สุดในละแวกนี้เมื่อราว 40 ปีที่ผ่านมา ปัจจุบันนี้สภาพนิเวศวัฒนธรรมได้แปรเปลี่ยนไปจากเดิมตามสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป วัฒนธรรมดั้งเดิม เช่น การทอดผ้าป่าทางเรือก็ไม่ได้มีการสืบทอดอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ก็เพราะมีการใช้เรื่อน้อยลง โดยปัจจุบันกิจกรรมทางน้ำ คือการประกอบอาชีพประมงน้ำจืด ของชาวบ้านริมลุ่มแม่น้ำยม



รูปที่ 3.2-26 อาชีพประมงริมแม่น้ำยมในจังหวัดสุโขทัย

4. โครงสร้างการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดสุโขทัย

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

รุ่งอรุณแห่งความสุข เมืองมรดกโลกและอารยธรรม เมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์และนวัตกรรม

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. รายได้ต่อหัวของประชาชนในจังหวัดสุโขทัย (GPP) ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี (15% ใน 5 ปี)
2. รายได้การท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3
3. ร้อยละของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากภาคการผลิตสินค้าและการบริการร้อยละ 5 ต่อปี
4. ร้อยละของรายได้จากการจำหน่ายสินค้า OTOP ที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
5. ร้อยละของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับมาตรฐานระดับประเทศและมาตรฐานสากล เช่น UNESCO ATAGSTC TOP100 ร้อยละ 1 ต่อปี
6. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของพื้นที่เกษตรปลอดภัย เกษตร/อินทรีย์/ประณีต ที่ผ่านการรับรอง GAP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 20 ต่อปี
7. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของการทำเกษตรแปลงใหญ่ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
8. ร้อยละของรายได้ที่เพิ่มขึ้น จากภาคอุตสาหกรรมเกษตร เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
9. ร้อยละของรายได้ที่เพิ่มขึ้น จากการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
10. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของคะแนน ONET ร้อยละ 10 ต่อปี
11. ร้อยละของจำนวนคนจนลดลง TPMAP ลดลงร้อยละ 20 ต่อปี
12. ร้อยละของอัตราการว่างงานที่ลดลง
13. ร้อยละของตำบลที่มี Long term care ผ่านเกณฑ์ ร้อยละ 20 ต่อปี
14. ร้อยละของ รพ.สต. ที่ผ่านเกณฑ์การพัฒนาคุณภาพ รพ.สต. ดีดดาว ร้อยละ 500 ต่อปี
15. ร้อยละที่เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 35 ของประสิทธิภาพการผลิตในปัจจัยด้านแรงงาน ร้อยละ 35 ต่อปี
16. ร้อยละของครัวเรือนเปราะบางที่ได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 60 ต่อปี
17. ร้อยละความสำเร็จในการช่วยเหลือเยียวยากลุ่มเป้าหมายที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ระบาดของเชื้อ COVID-19
18. การเพิ่มขึ้นของจำนวนพื้นที่ป่าไม้ 1,225,766.32 ไร่
19. สัดส่วนเพิ่มขึ้นของพื้นที่ชลประทาน/พื้นที่รับประโยชน์ ร้อยละ 42.42
20. ร้อยละของขยะมูลฝอยที่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง ร้อยละ 100
21. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการ ร้อยละ 100

22. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของการใช้พลังงานทดแทน ร้อยละ 50
23. ร้อยละปริมาณการใช้พลังงานที่ลดลง ร้อยละ 50
24. ร้อยละของขยะจากมนุษย์และขยะจากธรรมชาติ ที่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง ร้อยละ 100
25. ร้อยละการเพิ่มขึ้นของจำนวนสัตว์น้ำจากแหล่งน้ำโดยธรรมชาติ ร้อยละ 50
26. ร้อยละของคดีและอาชญากรรมที่ลดลง ร้อยละ 100
27. ร้อยละของคดียาเสพติดลดลง ร้อยละ 100
28. ร้อยละของผู้เสียชีวิตจากและการบาดเจ็บทางถนนลดลง ร้อยละ 100
29. ร้อยละความสำเร็จในการพัฒนาระบบบริหารจัดการอุปถัมภ์ ภัยพิบัติ และสาธารณภัย ร้อยละ 80
30. ระดับความสำเร็จของการสถาปนาและกระชับความสัมพันธ์กับจังหวัด เมือง มณฑล ในประเทศศักยภาพ ร้อยละ 60
31. จำนวนนวัตกรรมสำหรับการบริหารจัดการภาครัฐ/เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของส่วนราชการที่ได้รับการพัฒนา ร้อยละ 50
32. ร้อยละของจำนวนเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ ที่ลดลง ร้อยละ 80
33. ร้อยละความสำเร็จและจำนวนกระบวนการของส่วนราชการที่ได้รับการพัฒนา ร้อยละ 100
34. ร้อยละความสำเร็จในการจัดทำและดำเนินโครงการของจังหวัดตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ร้อยละ 100

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : พัฒนาเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐาน ยกย่องคุณภาพและการบริการและผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์มูลค่าสูง

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาเพิ่มมูลค่ายกระดับเกษตรปลอดภัยเกษตรอัจฉริยะ อาหารแปรรูปและอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ พืช เศรษฐกิจใหม่ และสัตว์น้ำเศรษฐกิจใหม่

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: น้อมนำศาสตร์พระราชา พัฒนาคนทุกช่วงวัย ยกย่องคุณภาพชีวิต การศึกษา การสาธารณสุขที่มีมาตรฐาน สู้สังคมเป็นสุขอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาระบบการบริหารจัดการน้ำการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาและเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินและระบบเตรียมความพร้อมเผชิญสภาวะ วิกฤต และขยายความร่วมมือความสัมพันธ์กับ ต่างประเทศ อย่างมีคุณภาพ

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : พัฒนานวัตกรรมระบบบริหารจัดการภาครัฐ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการอย่างมีธรรมาภิบาล

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐาน ยกระดับคุณภาพและการบริการและผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์มูลค่าสูง	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวและการเกษตรแบบบูรณาการ แผนงานที่ 2 พัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวระดับโลก แผนงานที่ 3 พัฒนาศักยภาพชุมชนและ SMEs สร้างความเข้มแข็งแก่เศรษฐกิจฐานรากในยุควิถีใหม่ (New Normal) แผนงานที่ 4 บูรณาการการท่องเที่ยวเชิงเกษตร(โดยชุมชน)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. จำนวนคนจนลดลงและมีการกระจายรายได้ที่เหมาะสม 2. พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวเชิงมรดกโลกเชิงวัฒนธรรม 3. พัฒนาเศรษฐกิจให้มีความเติบโตอย่างยั่งยืนและสร้างสรรค์ 4. พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ 5. เพื่อพัฒนายกระดับมาตรฐานและบริการให้มีมาตรฐานสากล	1. รายได้ต่อหัวของประชาชนในจังหวัดสุโขทัย (GPP) ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี (15% ใน 5 ปี) 2. รายได้การท่องเที่ยวและบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 3. ร้อยละของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากภาคการผลิตสินค้าและการบริการร้อยละ 5 ต่อปี 4. ร้อยละของรายได้จากการจำหน่ายสินค้า OTOP ที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี 5. ร้อยละของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับมาตรฐานระดับประเทศและมาตรฐานสากล เช่น UNESCO PATAGSTC TOP100 ร้อยละ 1 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาเพิ่มมูลค่ายกระดับเกษตรปลอดภัยเกษตรอัจฉริยะอาหารแปรรูปและอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ พืช เศรษฐกิจใหม่ และสัตว์น้ำเศรษฐกิจใหม่	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันพัฒนาศักยภาพ มาตรฐานการเกษตร อุตสาหกรรม และการผลิตสินค้าและบริการ แผนงานที่ 2 พัฒนาและยกระดับคุณภาพเกษตรสมัยใหม่ การแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่า อุตสาหกรรมอาหารและเศรษฐกิจบนฐานชีวภาพ (Bio-Circular-Green-Economy : BCG) อย่างสอดคล้องกับภูมิทัศน์โลก
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ โดยลดการใช้สารเคมี ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 2. ยกระดับอุตสาหกรรมแปรรูปโดยนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ตลอดสายการผลิต สร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ตอบสนองต่อตลาด	1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของพื้นที่เกษตรปลอดภัย เกษตร/อินทรีย์/ประณีต ที่ผ่านการรับรอง GAP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 20 ต่อปี 2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของการทำเกษตรแปลงใหญ่ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี

	3. ร้อยละของรายได้ที่เพิ่มขึ้น จากภาคอุตสาหกรรมเกษตร เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี 4. ร้อยละของรายได้ที่เพิ่มขึ้น จากการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เศรษฐกิจ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
--	---

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 น้อมนำศาสตร์พระราชา พัฒนาคนทุกช่วงวัย ยกระดับคุณภาพชีวิต การศึกษา การสาธารณสุขที่มีมาตรฐาน สู่อสังคมน่าอยู่อย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาสังคม และคุณภาพชีวิต และคงลักษณะประเพณีวัฒนธรรมภูมิปัญญาท้องถิ่น แผนงานที่ 2 สร้างงานสร้างรายได้ สร้างอาชีพและพัฒนาทักษะฝีมือของแรงงาน (Upskill/Reskill)
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาระบบการเรียนรู้ตลอดชีวิต 2. ส่งเสริมวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น 3. ส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักในจริยธรรมจิตสาธารณะ 4. การเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ 5. พัฒนาคุณภาพการศึกษา สาธารณสุข	1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของคะแนน ONET ร้อยละ 10 ต่อปี 2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของศูนย์เด็กเล็กคุณภาพ (วัยเรียน) ร้อยละ 10 ต่อปี 3. ร้อยละของตำบลที่มี Long term care ผ่านเกณฑ์ ร้อยละ 20 ต่อปี 6. ร้อยละของ รพ.สต. ที่ผ่านเกณฑ์การพัฒนาคุณภาพ รพ.สต. ดีด้วย ร้อยละ 500 ต่อปี 7. ร้อยละที่เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 35 ของประสิทธิภาพการผลิตในปัจจัยด้านแรงงาน ร้อยละ 35 ต่อปี 8. ร้อยละของครัวเรือนเปราะบางที่ได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 60 ต่อปี 9. ร้อยละความสำเร็จในการช่วยเหลือเยียวยา กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ระบาดของเชื้อ COVID-19

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารจัดการน้ำ การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำ และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบและยั่งยืน โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้คืนความอุดมสมบูรณ์ สร้างความสมดุลแก่ระบบนิเวศ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 2. พัฒนาระบบการจัดการน้ำเพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วม/ภัยแล้ง 3. ส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีการอนุรักษ์และพลังงาน	1. การเพิ่มขึ้นของจำนวนพื้นที่ป่าไม้ 1,225,766.32 ไร่ 2. สัดส่วนเพิ่มขึ้นของพื้นที่ชลประทาน/พื้นที่รับประโยชน์ ร้อยละ 42.42 3. ร้อยละของขยะมูลฝอยที่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง ร้อยละ 100

4. ทดแทนการกำกับดูแลโรงงานเกี่ยวกับการปล่อยของเสียที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิด PM2.5	4. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการ ร้อยละ 100 5. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของการใช้พลังงานทดแทน ร้อยละ 50 6. ร้อยละปริมาณการใช้พลังงานที่ลดลง ร้อยละ 50 7. ร้อยละของขยะจากมนุษย์และขยะจากธรรมชาติ ที่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง ร้อยละ 100 8. ร้อยละการเพิ่มขึ้นของจำนวนสัตว์น้ำจากแหล่งน้ำโดยธรรมชาติ ร้อยละ 50
---	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาและเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และระบบเตรียมความพร้อมเผชิญสภาวะ วิกฤต และขยายความร่วมมือความสัมพันธ์กับ ต่างประเทศ อย่างมีคุณภาพ	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยและความสุขของประชาชน แผนงานที่ 2 พัฒนาระบบบริหารจัดการภัยพิบัติสาธารณภัยและโรคอุบัติใหม่อุบัติซ้ำ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และมีการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกเป็นธรรม 2. สถาปนาหรือกระชับความสัมพันธ์กับเมือง จังหวัด มณฑล ในประเทศศักยภาพ 3. ขยายความร่วมมือความสัมพันธ์กับต่างประเทศ เมืองสมาชิก UNESCO (เมืองสร้างสรรค์ มรดกโลก ความทรงจำของโลก เมืองเรียนรู้ของโลก) 4. พัฒนาระบบเตรียมความพร้อมในภาวะวิกฤต การบริหารจัดการภัยพิบัติ สาธารณภัยและโรคอุบัติใหม่โรคอุบัติซ้ำ	1. ร้อยละของคดีและอาชญากรรมที่ลดลง ร้อยละ 100 2. ร้อยละของคดีอาชญากรรมที่ลดลง ร้อยละ 100 3. ร้อยละของผู้เสียชีวิตจากและการบาดเจ็บทางถนนลดลง ร้อยละ 100 4. ร้อยละความสำเร็จในการพัฒนาระบบบริหารจัดการอุบัติภัย ภัยพิบัติ และสาธารณภัย ร้อยละ 80 5. ระดับความสำเร็จของการสถาปนาและกระชับความสัมพันธ์กับจังหวัด เมือง มณฑล ในประเทศศักยภาพ ร้อยละ 60

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 พัฒนาวัดกรรมระบบบริหารจัดการภาครัฐ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการอย่างมีธรรมาภิบาล	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและให้บริการประชาชน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ภาครัฐมีการบริหารจัดการอย่างมีธรรมาภิบาลเพื่อลดความเหลื่อมล้ำของประชาชนในการเข้าถึงบริการ ของภาครัฐ 2. พัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐที่ทันสมัย ทั้งการพัฒนาคอน (เจ้าหน้าที่รัฐ เครื่องมือ เทคโนโลยี และระบบฐานข้อมูลกลาง (Big data)	1. จำนวนนวัตกรรมสำหรับการบริหารจัดการภาครัฐ/เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของส่วนราชการที่ได้รับการพัฒนา ร้อยละ 50 2. ร้อยละของจำนวนเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ ที่ลดลง ร้อยละ 80 3. ร้อยละความสำเร็จและจำนวนกระบวนการงานของส่วนราชการที่ได้รับการพัฒนา ร้อยละ 100

	4. ร้อยละความสำเร็จในการจัดทำและดำเนินโครงการของ จังหวัดตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ร้อยละ 100
--	--

4.4 เป้าประสงค์

1. จำนวนคนจนลดลงและมีการกระจายรายได้ที่เหมาะสม
2. จำนวนการท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น และมีคุณภาพมากขึ้น
3. จำนวนเกษตรเป็นเกษตรแบบยั่งยืน
4. จำนวนนวัตกรรมที่เพิ่มขึ้น
5. จำนวนการพึ่งพาตนเองได้ของเกษตรกร
6. พัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกช่วงวัย
7. มีความพร้อมในการรองรับสังคมสูงวัย
8. อนุรักษ์ ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ให้คืนความ อุดมสมบูรณ์ สร้างความ สมดุล
แก่ระบบนิเวศ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
9. ประชาชนมีความ มั่นคงปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน
10. ประชาชนมีความพร้อมรับมือกับวิกฤต ต่างๆ
11. พัฒนาระบบการบริหาร การบริการภาครัฐที่มี ประสิทธิภาพ ทันสมัย โปร่งใส ตรวจสอบได้

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : พัฒนาเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐาน ยกระดับคุณภาพและการบริการและผลิตภัณฑ์ สร้างสรรค์มูลค่าสูง		
1.1	โครงการพัฒนโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อ การท่องเที่ยวและการเกษตรแบบบูรณาการ	100,000,000.00
1.2	โครงการพัฒนาศักยภาพ ยกระดับคุณภาพมาตรฐานและ การตลาดเชิงรุกภาคการค้าการลงทุน ภาคท่องเที่ยว และ ภาคธุรกิจบริการ	10,000,000.00
1.3	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันในด้านการท่องเที่ยว มรดกโลกจังหวัดสุโขทัย	36,000,000.00
1.4	โครงการพัฒนาท่องเที่ยวชุมชน	15,000,000.00
1.5	โครงการพัฒนาและยกระดับสินค้า OTOP แบบครบวงจรให้ เป็นสินค้าระดับ 5 ดาว	25,000,000.00
1.6	โครงการ ยกระดับสินค้าเอกลักษณ์วิถีชีวิตและวัฒนธรรม จังหวัด ได้แก่ ผ้าพื้นเมืองและทองโบราณแบบครบวงจร โดย	50,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
	พัฒนาสินค้าให้เป็นเอกลักษณ์ของชาติและเป็นการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	
1.7	โครงการ พัฒนาท่องเที่ยวเสมือนจริง Virtual Tourism ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลทำให้นักท่องเที่ยวไทยและต่างชาตินิยมมาเที่ยวในอุทยานประวัติศาสตร์จังหวัดสุโขทัยเสมือนมาด้วยตนเอง และทำบุญใส่บาตรพระในวันสำคัญทางพุทธศาสนาหรือส่วนตัว	20,000,000.00
1.8	โครงการท่องเที่ยวเชิงอาหารสุโขทัย: ครัวค่าแก่การชิม (Gastronomy Tourism) โครงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวและการ	25,000,000.00
1.9	บริการ และผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์มูลค่าสูง	900,000,000.00
1.10	โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์พุทธมณฑลจังหวัดสุโขทัย	2,000,000.00
1.11	โครงการพัฒนาบุคลากรและส่งเสริมกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวจังหวัดสุโขทัย สู่เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology)	17,500,000.00
1.12	โครงการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย	10,000,000.00
1.13	โครงการสนับสนุนกิจกรรมการกีฬาและนันทนาการเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชน จังหวัดสุโขทัย	1,000,000.00
1.14	โครงการยกระดับท่องเที่ยวโดยชุมชน (CBT) และกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (CT) ให้ได้มาตรฐานสากลและการท่องเที่ยวคุณภาพ	15,000,000.00
1.15	โครงการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ทางวัฒนธรรมภาคกลางคืนในแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกจังหวัดสุโขทัย	15,000,000.00
1.16	โครงการพัฒนาภูมิทัศน์ริมถนนและภูมิสถาปัตยกรรมริมน้ำด้วยศิลปะสร้างสรรค์ในเมืองมรดกโลกและเมืองสร้างสรรค์	12,000,000.00
1.17	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	100,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาเพิ่มมูลค่ายกระดับเกษตรปลอดภัยเกษตรอัจฉริยะ อาหารแปรรูปและอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ พืช เศรษฐกิจใหม่ และสัตว์น้ำเศรษฐกิจใหม่		
2.1	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำการเกษตร อุปโภคบริโภคและแก้ไขปัญหายากแฉ่งและอุทกภัย	800,000,000.00
2.2	โครงการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันพัฒนาศักยภาพมาตรฐาน การเกษตร อุตสาหกรรม	20,000,000.00
2.3	โครงการ ยกระดับผลิตภัณฑ์ "ทุเรียนศรีสขานาลัย" เป็นสุดยอดผลิตภัณฑ์ Product Champion สร้าง Brand name	60,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
	และพัฒนาการบรรจุผลิตภัณฑ์ พร้อมส่งเสริมแหล่งผลิตเป็น แหล่งท่องเที่ยว	
2.4	โครงการพัฒนาขีดความสามารถอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และอุตสาหกรรมฐานชีวภาพด้วยเทคโนโลยี และนวัตกรรม	50,000,000.00
2.5	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ/ผลิตภาพ สถานประกอบการกิจการ SME กลุ่ม OTOP กลุ่มวิสาหกิจชุมชน หรือสหกรณ์	40,500,000.00
2.6	โครงการส่งเสริมพัฒนาอาชีพการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจ	10,000,000.00
2.7	โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการ ท่องเที่ยวเชิงเกษตรโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีการผลิต สินค้าเกษตร	20,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : น้อมนำศาสตร์พระราชา พัฒนาคนทุกช่วงวัย ยกกระดับคุณภาพชีวิต การศึกษา การสาธารณสุขที่มี มาตรฐาน สู่สังคมเป็นสุขอย่าง ยั่งยืน		
3.1	โครงการพัฒนสังคมและคุณภาพชีวิตและสืบสานประเพณี วัฒนธรรมปัญญาท้องถิ่นโดยน้อมนำศาสตร์พระราชมารสู่ การปฏิบัติ	25,000,000.00
3.2	โครงการพัฒนาการศึกษาเชื่อมโยงบูรณาการทุกระดับ การศึกษามุ่งสู่มาตรฐาน (การสร้างอาชีพ/ภาษา)	20,000,000.00
3.3	โครงการพัฒนาคนทุกช่วงวัยในจังหวัดสุโขทัย อย่างมี คุณภาพมุ่งสู่การเป็นเมือง Happiness Chy	50,000,000.00
3.4	โครงการพัฒนาบุคลากรอาสาสมัครบุคลากร ด้านสาธารณสุข เพื่อรองรับสังคมคุณภาพ ทุกช่วงวัย	20,000,000.00
3.5	โครงการประยุกต์ใช้นวัตกรรมดิจิทัลกับธุรกิจของจังหวัดโดย จัดทำ platform ทุกด้านของธุรกิจจังหวัดสุโขทัย เพื่อรองรับ ภูมิทัศน์สังคมที่เปลี่ยนแปลงจาก COVID-19 โดยใช้ เทคโนโลยี 5G มาสนับสนุนด้านเกษตรกรรม เพิ่มศักยภาพ บริการการท่องเที่ยวดิจิทัลการพัฒนาโครงสร้างเมืองอัจฉริยะ การยกระดับคุณภาพการศึกษาแบบดิจิทัล	300,000,000.00
3.6	โครงการฝึกอาชีพธุรกิจเกษตรใหม่ : กล้วย กล้วยา กระเทียม	40,000,000.00
3.7	โครงการฝึกอาชีพเป็น Startup : Digital Transformation และ Tourism Innovation	40,000,000.00
3.8	โครงการผลิตบัณฑิตพันธุ์ใหม่ เพื่อสร้างกำลังคนที่มีสมรรถนะ สูงสำหรับอุตสาหกรรม New Growth Engine ตามนโยบาย Thailand 4.0 และการปฏิรูปการอุดมศึกษาไทย	13,500,000.00
3.9	โครงการการพัฒนาคุณภาพชีวิตกลุ่มเปราะบางรายครัวเรือน จากข้อมูล TP Map เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนข้ามรุ่น	30,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
3.10	โครงการพัฒนาเศรษฐกิจผู้สูงอายุเพื่อสร้างอาชีพ รายได้และ พัฒนาผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาผู้สูงอายุสู่การเป็นผู้สูงอายุที่มี ศักยภาพ (Active Aging)	612,000.00
3.11	โครงการพัฒนาเพื่อสุขภาวะสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการใน ครัวเรือนเปราะบาง ตามหลักการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) ยกระดับคุณภาพชีวิต	150,000,000.00
3.12	โครงการพัฒนาศักยภาพเด็กและเยาวชนเพื่อการสืบสาน ประเพณีวัฒนธรรมภูมิปัญญาผู้สูงอายุสู่การพัฒนาการ ท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานและยั่งยืน	25,000,000.00
3.13	โครงการพัฒนาอาสาสมัครพัฒนาสังคมและความมั่นคงของ มนุษย์ ดูแลกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการการช่วยเหลือดูแลเป็น พิเศษ เพื่อรองรับสังคมสูงอายุ	50,000,000.00
3.14	โครงการส่งเสริมการจัดทำงบประมาณที่คำนึงถึงมิติเพศภาวะ เพื่อลดความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาศักยภาพทรัพยากร มนุษย์	30,000,000.00
3.15	โครงการพัฒนากำลังคนรองรับด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม	900,000,000.00
3.16	โครงการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตและสืบสานประเพณี วัฒนธรรม ปัญญาท้องถิ่น โดยน้อมนำศาสตร์พระราชามาสู่ การปฏิบัติ	25,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาระบบการบริหารจัดการน้ำการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		
4.1	โครงการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็น ระบบและยั่งยืน	100,000,000.00
4.2	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการ	200,000,000.00
4.3	โครงการฟื้นฟูเมืองสีเขียว และ เมืองที่เป็นมิตร กับ สิ่งแวดล้อม (Eco Village)	50,000,000.00
4.4	โครงการส่งเสริมและพัฒนาพลังงานทดแทน	20,000,000.00
4.5	โครงการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้านประมง	10,000,000.00
4.6	โครงการแก้ปัญหาไฟป่า หมอกควันและ PM 2.5	5,000,000.00
4.7	โครงการ ปรับรูปผิวดินเป็นถ้ำเพิ่มรายได้แก่ชุมชนและ กำจัดผิวดินอย่างยั่งยืน	50,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาและเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินและระบบเตรียมความพร้อมเผชิญ สภาวะ วิกฤต และขยายความร่วมมือความสัมพันธ์กับ ต่างประเทศ อย่างมีคุณภาพ		
5.1	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด จังหวัดสุโขทัย	2,000,000.00
5.2	โครงการสร้างระบบความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและ ทรัพย์สินในการรับมือกับภัยพิบัติ อุบัติภัยและสาธารณภัย	2,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
5.3	โครงการขยายความร่วมมือกับเมือง/มณฑล/จังหวัด กับกลุ่มประเทศ AEC, GMS, LIMEC, BIMSTEC และประเทศศักยภาพ	5,000,000.00
5.4	โครงการสมัครเข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายเมืองแห่งการเรียนรู้ประจำปี 2564 (UNESCO Global Network of Learning Cities: GNLC) ไปยังคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการศึกษา วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (National Commission for UNESCO)	2,000,000.00
5.5	โครงการพัฒนาเครือข่ายอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยว เพื่อเตรียมความพร้อมเผชิญเหตุ ภัยพิบัติและโรคอุบัติใหม่อุบัติซ้ำ	5,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : พัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการอย่างมีธรรมาภิบาล		
6.1	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาลและการบริหารจัดการข้อมูลสารสนเทศและ Big Data เพื่อการพัฒนาจังหวัด	10,000,000.00
6.2	โครงการพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้มีความพร้อมรองรับการบริหารจัดการภาครัฐอย่างมีธรรมาภิบาล	2,000,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 มีสถานที่ท่องเที่ยวมรดกโลก จำนวน 2 แห่ง
- S2 สภาพพื้นดินเหมาะสมสำหรับการเกษตรกรรม
- S3 มีพื้นที่ป่าเกือบหนึ่งในสามของจังหวัด
- S4 มีสัตว์ป่าประเภทเลี้ยงลูกด้วยนมขนาดใหญ่
- S5 มีทรัพยากรธรณีที่ใช้เพื่อการผลิตเชิงพาณิชย์
- S6 มีความหลากหลายทางชีวภาพด้านพันธุ์สัตว์
- S7 มีแหล่งน้ำตามธรรมชาติทั้งแม่น้ำสายหลัก (แม่น้ำยม) และแม่น้ำสายรองไหลผ่าน
- S8 การคมนาคมภายในจังหวัดมีความสะดวกและทั่วถึง
- S9 ค่าจ้างแรงงานสมเหตุสมผล
- S10 ราคาอสังหาริมทรัพย์ไม่สูงนัก
- S11 มีมรดกโลกที่เป็นโบราณสถาน มีประวัติศาสตร์ ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญาทางวัฒนธรรม และอาหาร รวมถึงเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์เป็นที่รู้จักทั้งในระดับประเทศและต่างประเทศ พร้อมทั้งมีเทศกาล/ประเพณีที่สำคัญ เช่นลอยกระทง

- S12 สินค้าพื้นเมืองมีความหลากหลายและมีชื่อเสียง
- S13 มีสนามบินพาณิชย์ 1 แห่ง
- S14 มีผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมเกษตรหลายประเภท

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 ปัญหาน้ำท่วม/ภัยแล้งซ้ำซาก
- W2 ขาดการบริหารจัดการทรัพยากรเป็นระบบ
- W3 ฐานเศรษฐกิจของจังหวัดสุโขทัยต้องพึ่งพาการผลิตภาคการเกษตรเป็นส่วนใหญ่
- W4 การเกษตร นำไปสู่การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมของภาคและสร้างมลภาวะต่อปัจจัยการผลิตทางการเกษตร
- W5 ขาดการพัฒนาทักษะแรงงานในการเพิ่มผลผลิตในด้านการเกษตร และการท่องเที่ยว
- W6 ปัญหาขาดแคลนน้ำและแหล่งน้ำสำหรับการเกษตรกรรม โดยเฉพาะในฤดูแล้ง
- W7 การขาดการวางแผนการเพาะปลูกพืชอย่างเป็นระบบ
- W8 พื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่มในบางอำเภอ
- W9 เขตเศรษฐกิจสำคัญในตัวอำเภอเมืองสุโขทัยอยู่ในพื้นที่ราบลุ่ม
- W10 ขนาดลำน้ำของแม่น้ำยมมีขนาดแคบและตื้นเขิน
- W11 การนำน้ำบาดาลมาใช้ทั้งด้านเกษตรกรรมด้านอุปโภคบริโภคและภาคอุตสาหกรรม
- W12 ความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมระหว่างตำบลและหมู่บ้าน
- W13 นักท่องเที่ยวไม่นิยมพักค้างแรม และใช้จ่ายต่อหัวน้อย
- W14 เกษตรกรมีภาวะว่างงานหลังหมดฤดูเก็บเกี่ยว
- W15 ประชาชนปล่อยน้ำเสียและทิ้งขยะมูลฝอยลงในแหล่งน้ำ
- W16 การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุทำให้สัดส่วนกำลังแรงงานในอนาคตและส่งผลกระทบต่อภาคการผลิต เช่น เกษตรกรรม

โอกาส (Opportunity)

- O1 นโยบายภาครัฐ/รัฐบาล ที่สนับสนุนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก กำแพงเพชร - สุโขทัย - ศรีสัชนาลัย
- O2 การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน รวมถึงแนวโน้มการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรักษาสีศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตท้องถิ่นดั้งเดิมได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางแบบอิสระ
- O3 รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการของประเทศ โดยเฉพาะการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นอย่างมากของผลผลิตด้านการเกษตร เพื่อตอบสนองโจทย์กลุ่มลูกค้าที่มีกำลังซื้อสูง อาทิ การผลิตสินค้าเกษตรที่ปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และ

การแปรรูปผลผลิตการเกษตรจากผลการศึกษาวิจัย และนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิต
ขั้นสูงเพิ่มมูลค่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาหัตถอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์โดยใช้
ฐานความรู้ด้านเทคโนโลยีศิลปวัฒนธรรมและการออกแบบร่วมสมัยเพื่อตอบสนองต่อกระแส
ความต้องการของตลาดที่ให้คุณค่าต่อ Oriental Cultural Fusion อาทิ ของตกแต่งบ้าน
ของที่ระลึก และสินค้าหัตถกรรม ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสร้างมูลค่าเพิ่มสู่งานหัตถศิลป์

- O4 กลุ่มผู้บริโภคชาวเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงกลุ่มผู้สูงอายุเป็นกลุ่มตลาดที่มี
มีขนาดใหญ่และมีกำลังซื้อสูง ในขณะเดียวกันกลยุทธ์การแข่งขันทางการตลาดในประเทศและ
ในภูมิภาคอาเซียนยังมีการตอบสนองความต้องการเฉพาะของกลุ่มเหล่านี้น้อยอยู่
- O5 รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการนำภูมิปัญญา
ท้องถิ่นมาเพิ่มมูลค่าเพื่อนำสู่พัฒนาสินค้า บริการ และสร้างแบรนด์ของผลิตภัณฑ์ไทยเพื่อ
ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ
- O6 การดำเนินวิถีชีวิตและการท่องเที่ยวแบบนิวนอมอล

อุปสรรค (Threat)

- T1 การแพร่ระบาดของไวรัสสายพันธุ์ใหม่ โรคโควิด - 19 ทำให้มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการ
ท่องเที่ยวโดยรวมของจังหวัด
- T2 ภัยธรรมชาติที่มีแนวโน้มรุนแรง
- T3 การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศที่ส่งผลกระทบต่อผลิตภาคเกษตรกรรม
- T4 ภาวะวิกฤตด้านภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะอุณหภูมิของโลกที่มีแนวโน้มสูงขึ้น
ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ รวมถึงการผลิตภาคเกษตร
- T5 การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ ส่งผลให้การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้น
และกระทบกับภาคธุรกิจหลายส่วนที่ไม่สามารถปรับตัวให้แข่งขันได้
- T6 การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการเมืองที่เกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มี
อำนาจทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตและบริการสูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนค่าแรงและ
ต้นทุนด้านการขนส่ง
- T7 ปัญหาภาวะเศรษฐกิจและปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางมีผลต่อ
การตัดสินใจและการวางแผนเดินทางของนักท่องเที่ยว

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

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

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

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

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

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



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

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

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th