

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดอุตรดิตถ์



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

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

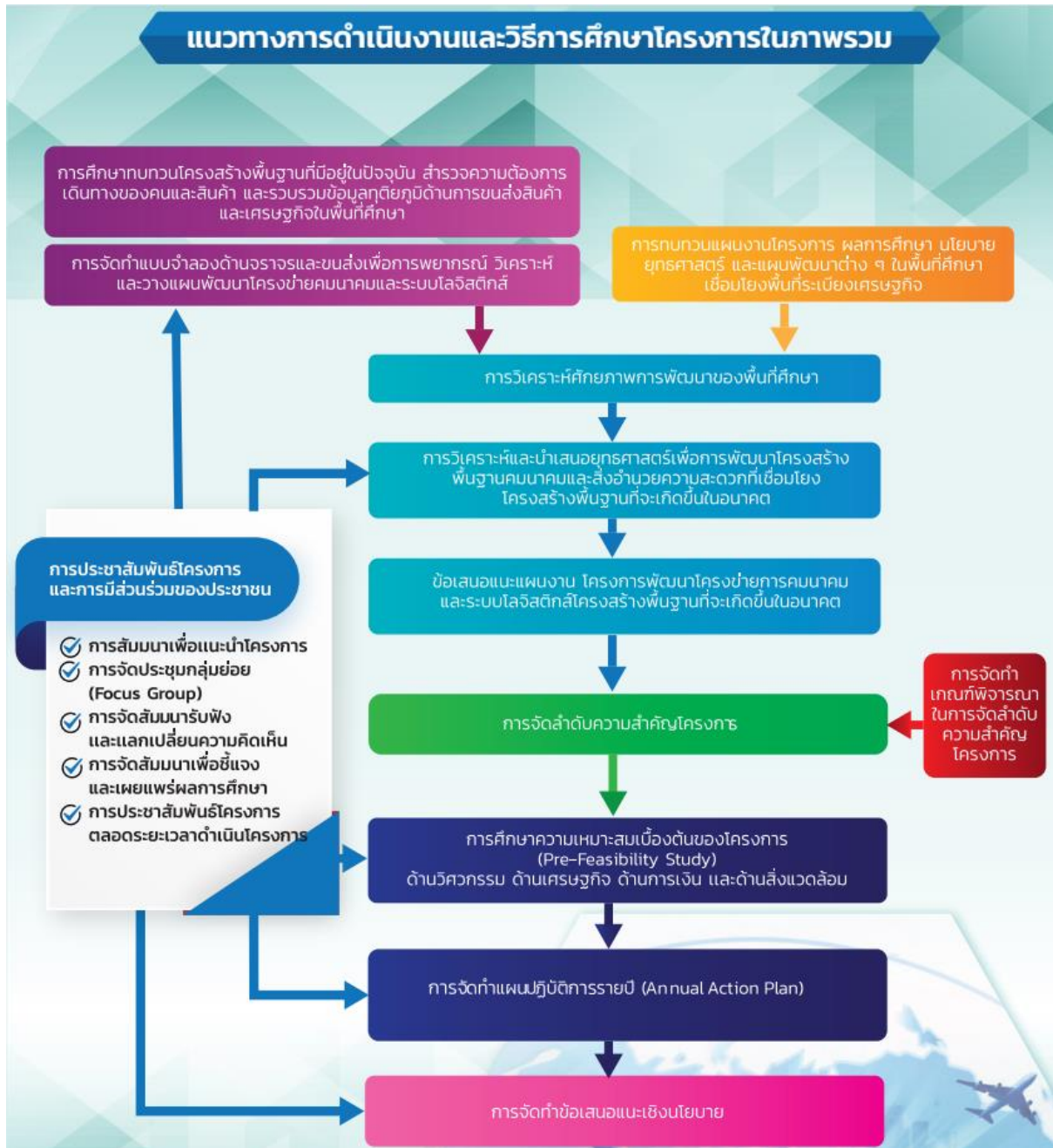
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว 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. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดอุดรดิตถ์

2.1 ข้อมูลทั่วไป



อุดรดิตถ์ เป็นจังหวัดหนึ่งตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย ได้ชื่อว่าเมืองท่าแห่งทิศเหนือ ในอดีตเป็นหัวเมืองชุมนุมการค้าที่ใหญ่ที่สุดและสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในภาคเหนือ อุดรดิตถ์นั้นเป็นเมืองที่เรียกว่าเป็นเมืองรอยต่อทางวัฒนธรรมทั้งวัฒนธรรมสยาม วัฒนธรรมล้านนา และวัฒนธรรมล้านช้าง มีเมืองโบราณในพื้นที่ 12 เมือง อันได้แก่ เมืองพิชัย เมืองทุ่งยั้ง เมืองตรอน เมืองน้ำปาด เมืองลับแล เมืองดำนางพูน เมืองบางโพ เมืองพิพัต เมืองปัตตาบูร เมืองพิฆุน เมืองฝาง และเมืองขุนกัน เมืองโบราณเหล่านี้ล้วนมีเอกสารเก่าแก่รองรับเอกสารที่สำคัญที่สุดคือ เอกสารทูตตอบในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช พ.ศ. 2224 และแผนที่โบราณของชาวต่างชาติหลายฉบับ

เดิมทีตัวเมืองอุดรดิตถ์ในปัจจุบันนี้เป็นเพียงตำบลชื่อ "บางโพธิ์ท่าอิฐ" แต่เพราะบางโพธิ์ท่าอิฐซึ่งอยู่ริมฝั่งขวาของแม่น้ำน่านมีความเจริญรวดเร็ว เพราะเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าสำคัญในหัวเมืองฝ่ายเหนือ ดังนั้นในสมัยรัชกาลที่ 5 พระองค์จึงทรงพระ

กรุณาโปรดเกล้าฯ ย้ายเมืองหลักมาจากเมืองพิชัยมายังตำบลบางโพธิ์ท่าอิฐ และยกฐานะขึ้นเป็นเมือง "อุดรดิตถ์" ซึ่งมีความหมายว่า ท่าน้ำแห่งทิศเหนือของสยามประเทศ [5] ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 เมืองอุดรดิตถ์มีความเจริญขึ้น เมืองอุดรดิตถ์จึงได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นจังหวัด

จังหวัดอุดรดิตถ์ตั้งอยู่ทางใต้สุดของภาคเหนือ โดยสภาพภูมิศาสตร์จังหวัดอุดรดิตถ์เป็นจังหวัดที่มีภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาและที่สูงสลับซับซ้อน ซึ่งจะอยู่ทางตอนเหนือและทางตะวันออกของจังหวัด เนื่องจากทำเลที่ตั้งดังกล่าวจึงทำให้จังหวัดอุดรดิตถ์มีอากาศค่อนข้างร้อนอบอ้าวในฤดูร้อน มีอากาศฝนเมืองร้อนเฉพาะฤดูฝน และมีช่วงฤดูแล้งค่อนข้างอยู่อย่างชัดเจนตั้งแต่ประมาณกลางเดือนตุลาคมถึงเดือนพฤษภาคม เดือนที่ร้อนที่สุดคือเดือนเมษายน จังหวัดอุดรดิตถ์ได้รับอิทธิพลจากมรสุมตะวันออกเฉียงใต้เป็นส่วนใหญ่ มรสุมตะวันออกเฉียงใต้ปกติจะมีแหล่งกำเนิดบริเวณทะเลอันดามัน ทำให้จังหวัดอุดรดิตถ์มีช่วงฤดูฝนกินระยะเวลาตั้งแต่เดือนพฤษภาคมจนถึงเดือนกันยายน โดยเดือนกันยายนเป็นเดือนที่มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยสูงที่สุด

ประชากรส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 99.66 นับถือศาสนาพุทธนิกายเถรวาท[6] โดยประกอบอาชีพทางการเกษตรกรรมเป็นหลัก โดยใช้พื้นที่ในการทำเกษตรประมาณร้อยละ 26.70 ของพื้นที่ทั้งหมด

นอกจากนี้ ยังประกอบอาชีพทางด้านปศุสัตว์ รวมทั้งมีการทำพืชไร่ปลูกผลไม้มานานชนิด โดยผลไม้ที่ขึ้นชื่อของจังหวัดอุดรดิตถ์คือลางสาด

ส่วนการเดินทางมายังจังหวัดอุดรดิตถ์สามารถใช้เส้นทางได้หลายเส้นทาง ทั้งทางรถไฟ ทางรถโดยสารประจำทาง และทางรถยนต์ส่วนบุคคล สำหรับการเดินทางโดยเครื่องบิน จังหวัดอุดรดิตถ์เคยมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง สำหรับการเดินทางพาณิชย์ แต่ปัจจุบันได้ยกเลิกไปแล้ว

สถานที่สำคัญภายในจังหวัดนั้น มีทั้งแหล่งโบราณสถาน เช่น วัดพระแท่นศิลาอาสน์ วัดพระฝางสว่างคูร์มุนีนาถ วัดพระยืนพุทธบาทยุคล วัดพระบรมธาตุทุ่งยั้ง ซากเมืองโบราณสมัยอาณาจักรสุโขทัย แหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว อุทยานแห่งชาติต้นสักใหญ่ อุทยานแห่งชาติลำน้ำน่าน และแหล่งท่องเที่ยวอีกมากมาย ทั้งน้ำตก เขื่อนสิริกิติ์ วัด พระพุทธรูปสำคัญของจังหวัด เป็นต้น

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดอุดรดิตถ์ตั้งอยู่ใต้สุดของภาคเหนือ โดยมีพื้นที่ประมาณ 7,854 ตารางกิโลเมตร ใหญ่เป็นอันดับ 25 ของประเทศ มีจังหวัดที่มีอาณาเขตติดกัน ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	จังหวัดแพร่และจังหวัดน่าน
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ประเทศลาว มีเขตแนวพรมแดน 120 กิโลเมตร
ทิศใต้	ติดต่อกับ	จังหวัดพิษณุโลก
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	จังหวัดสุโขทัย

ภูมิประเทศทางตอนเหนือและทางตะวันออกของจังหวัดส่วนใหญ่เป็นภูเขาและที่สูง ทิวเขาเหล่านี้ต่อเนื่องมาจากจังหวัดแพร่และจังหวัดน่าน

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

พื้นที่ทั่วไปเป็นภูเขาสลับซับซ้อนและบางส่วนเป็นป่าทึบอยู่ทางตอนกลางและทางตอนเหนือ ได้แก่ อำเภอลับแล อำเภอน้ำปาด อำเภอน้ำพอง อำเภอน้ำขุ่น ส่วนพื้นที่ทางตอนใต้ของจังหวัด ได้แก่ อำเภอรัตนวาปี อำเภอเมือง และอำเภอลับแล มีพื้นที่ที่เป็นที่ราบประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งหมดซึ่งเป็นที่ใช้สำหรับเกษตรกรรมคือทำนา ทำสวน และทำไร่ พื้นที่ของจังหวัดอุดรดิตถ์ทั้งหมด 7,614 ตารางกิโลเมตร มีลำน้ำสำคัญที่ไหลผ่านจังหวัดอุดรดิตถ์ได้แก่ แม่น้ำน่านซึ่งไหลผ่านจังหวัดน่าน อุดรดิตถ์ พิษณุโลก ลงไปถึงปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ นับเป็นจังหวัดที่อุดมสมบูรณ์และมีทิวทัศน์ธรรมชาติงดงามยิ่งแห่งหนึ่ง เนื่องจากภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาและป่าทึบ ทำให้มีอากาศหนาวเย็นในฤดูหนาว และอากาศร้อนจัดมากในฤดูร้อน ส่วนในฤดูฝนมีฝนตกชุก

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

พิจารณาตามลักษณะลมฟ้าอากาศของประเทศไทย แบ่งฤดูของจังหวัดอุดรดิตริตต์ออกได้เป็น 3 ฤดู ดังนี้

ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ซึ่งเป็นฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ อากาศจะหนาวเย็นและแห้ง อากาศจะเริ่มเย็นตั้งแต่ปลายเดือนตุลาคม ในช่วงเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ จะมีฟ้าหลัวเกิดขึ้นเกือบทุกวันในตอนสายถึงใกล้ค่ำ ส่วนเดือนพฤศจิกายนและธันวาคมมีฟ้าหลัว 9 – 14 วัน เดือนมกราคมเป็นเดือนที่อากาศหนาวที่สุดของปี

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงกลางเดือนพฤษภาคม จะมีอากาศร้อนอบอ้าวมาก โดยเฉพาะเดือนเมษายนอากาศจะร้อนจัดที่สุดในรอบปีและเป็นจังหวัดที่มีอากาศร้อนที่สุดในประเทศไทยตอนสายถึงค่ำมีฟ้าหลัวปกคลุมทั่วไปเกือบทุกวันในเดือนกุมภาพันธ์และมีนาคม

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดเข้าสู่ประเทศไทยอากาศจะชุ่มชื้นและมีฝนตกชุก โดยเฉพาะเดือนกันยายนเป็นเดือนที่มีฝนตกมากที่สุดในรอบปี ตลอดทั้งปีฝนอยู่ในเกณฑ์ดี

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครองแบ่งออกเป็น 9 อำเภอ 67 ตำบล 613 หมู่บ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีเขตพื้นที่รับผิดชอบครอบคลุมทั้งจังหวัดอุดรดิตริตต์ คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรดิตริตต์ และภายในจังหวัดยังแบ่งออกเป็นองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นระดับพื้นฐานจำนวน 89 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมือง 1 แห่ง เทศบาลตำบล 25 แห่ง และ องค์การบริหารส่วนตำบล 63 แห่ง โดยเทศบาลสามารถจำแนกได้ตามอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุดรดิตริตต์

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุดรดิตริตต์มีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 439,629 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.502 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 213,882 คน และเป็นประชากรหญิง 225,747 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดอุดรดิตถ์ 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)
0.460	0.460	0.458	0.457	0.455	0.453	0.449	0.446	0.443	0.440	-0.502%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดอุดรดิตถ์

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุดรดิตถ์มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 177,596 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.027 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดอุดรดิตถ์ 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)
162	164	166	168	169	171	173	174	176	178	1.027%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุดรดิตถ์มีขนาดครัวเรือน 2.48 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.515 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดอุดรดิตถ์ 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)
2.84	2.8	2.76	2.73	2.69	2.65	2.6	2.56	2.52	2.48	-1.515%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดอุดรดิตถ์ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 41,937 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.008 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

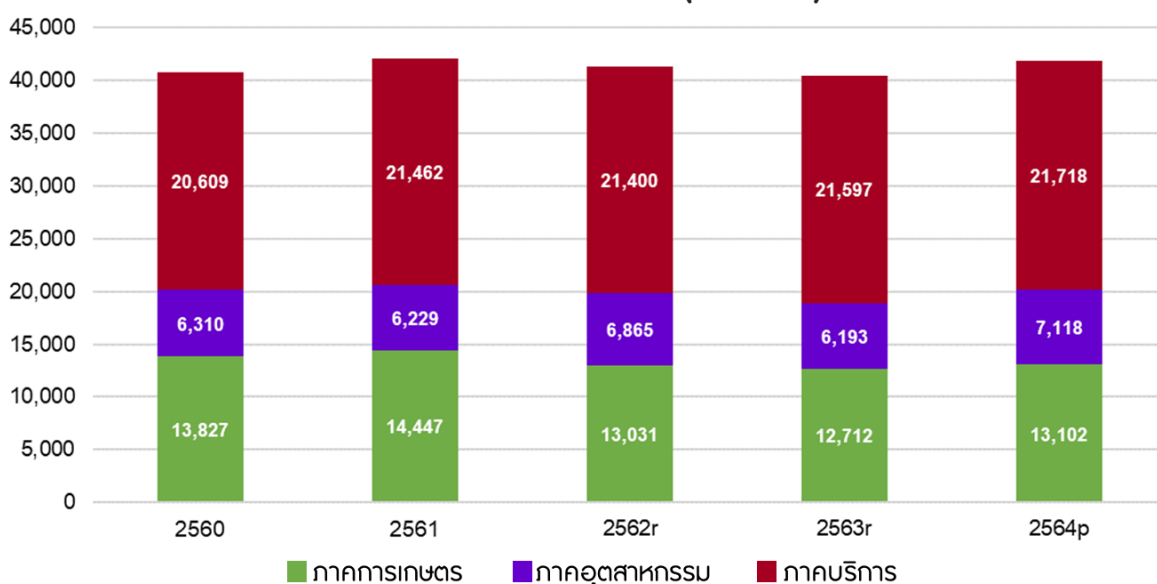
ตารางที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดอุดรดิตถ์ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
40,746	42,137	41,295	40,502	41,937	0.008

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

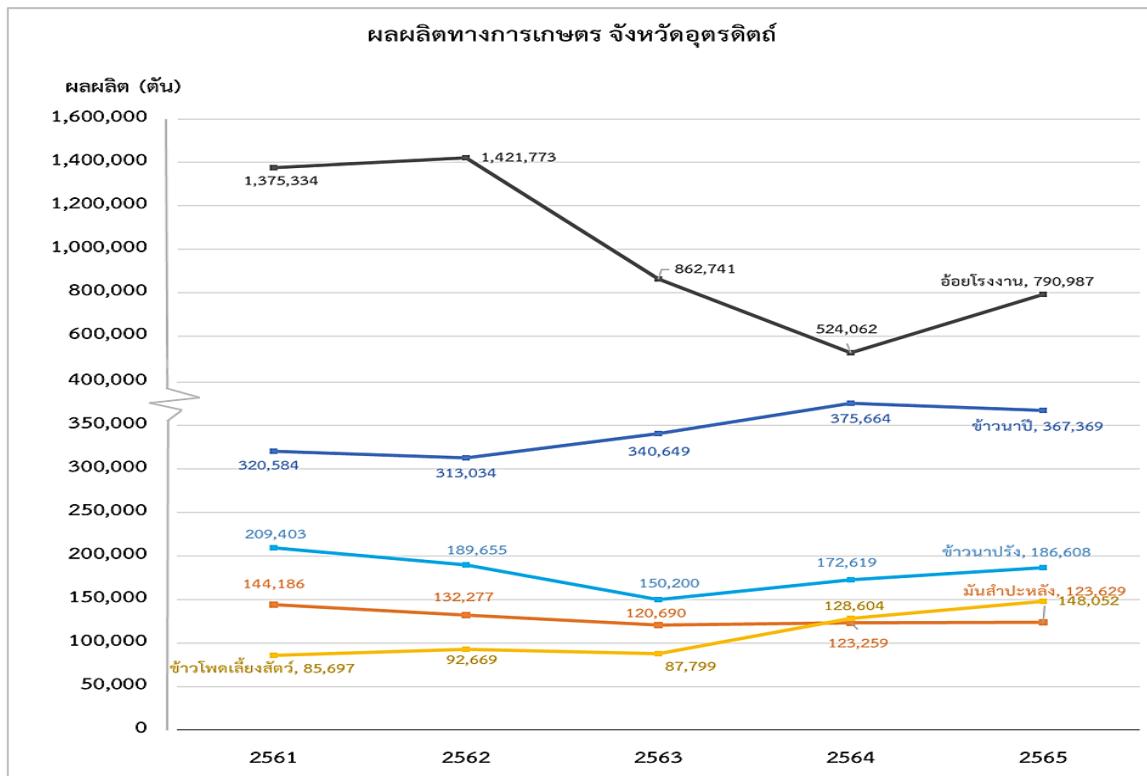


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

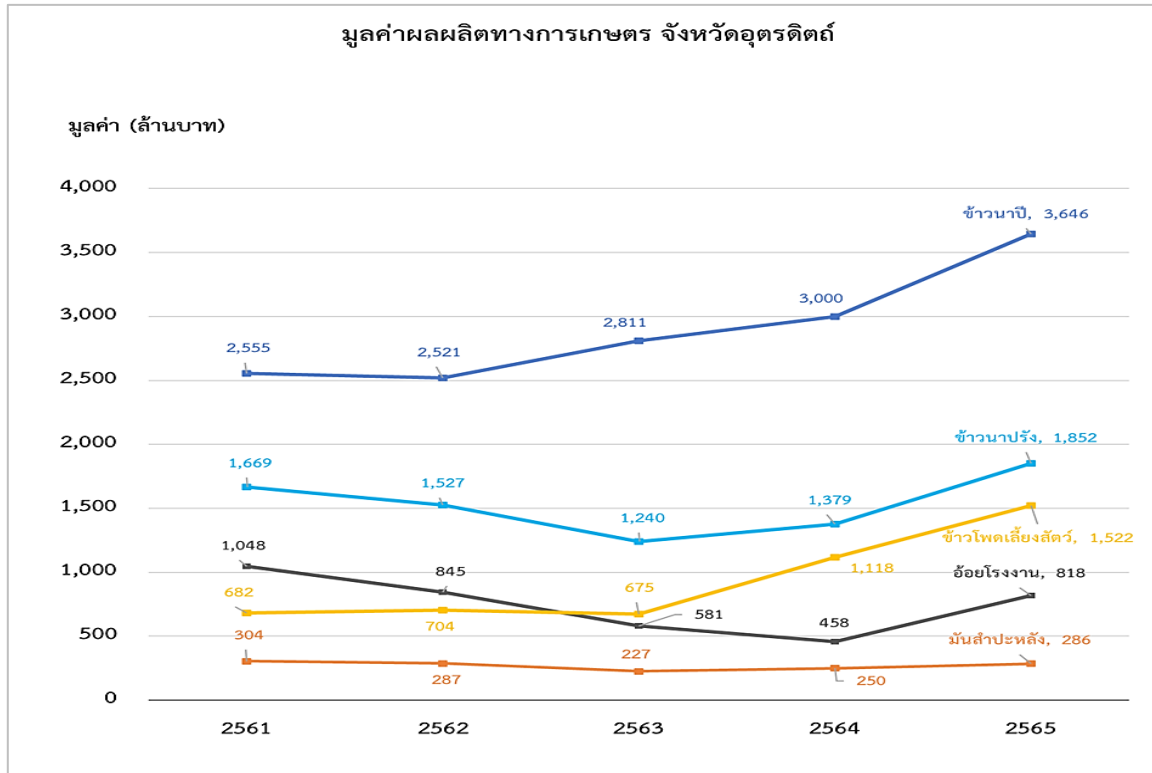
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดอุดรดิตถ์ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดอุดรดิตถ์ มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป เป็นที่ราบระหว่างหุบเขา สลับกับเขา มีแม่น้ำน่าน และแม่น้ำยมเป็นแม่น้ำสายสำคัญของจังหวัด มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.65 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 33.67 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ทุเรียน ลองกอง ลางสาด โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตรพบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดอุดรดิตถ์สูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

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

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

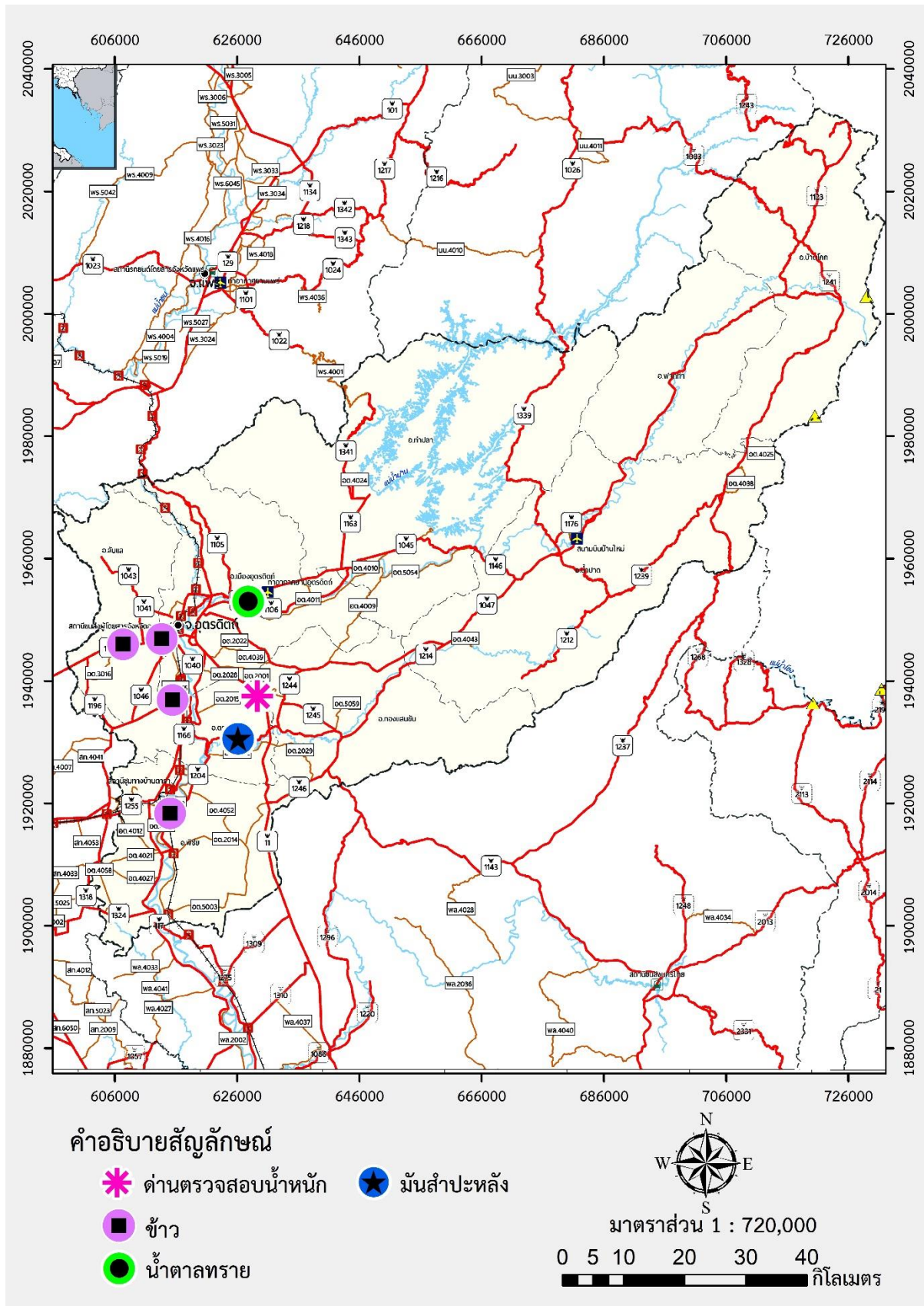
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมเกษตร	4,820.11	516	57
2	อุตสาหกรรมการผลิตอื่นๆ (อุตสาหกรรม เหมืองแร่ หิน ขุดดิน)	4,299.74	986	52
3	อุตสาหกรรมอาหาร (ผลิตน้ำตาลทราย ผลิตน้ำแข็ง ผลิตอาหารสัตว์)	3,533.96	2,503	34

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดัง **ตารางที่ 2.3-3** และ **จากรูปที่ 2.3-4** แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดอุดรธานีและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	183,436	96,434
ข้าวโพด	62,893	38,002
อ้อย	416,773	61,839
น้ำตาล	115,388	45,237
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	12,254	4,049



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดอุดรธานี
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

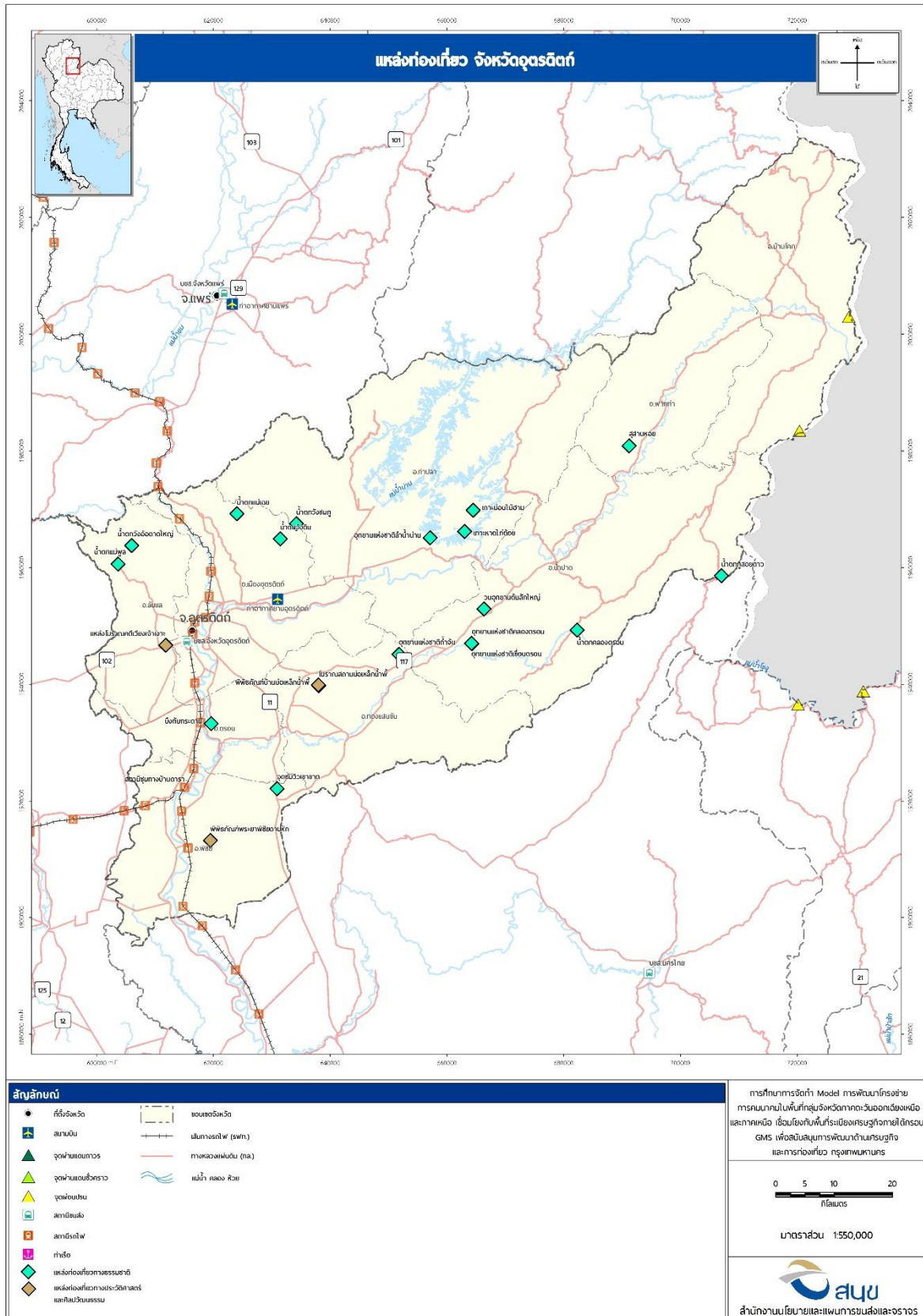
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดอุดรดิตถ์ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมวิถีชีวิตที่มีอัตลักษณ์และสืบสานต่อเนื่อง จังหวัดอุดรดิตถ์จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต

บทบาทการท่องเที่ยวจังหวัดอุดรดิตถ์เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรอง โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ เมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลตำบลศรีพนมมาศ (อำเภอลับแล) และเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น จังหวัดอุดรดิตถ์ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ จังหวัดอุดรดิตถ์ เป็นพื้นที่การค้าชายแดนไทย-ลาว มีพื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน ที่อำเภอบ้านโคก
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในอำเภอลับแล และอำเภอทองแสนขัน จังหวัดอุดรดิตถ์



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 634,762 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 430,631 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 204,131 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.70 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,249.27 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,372.88 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 805.77 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,170.05 ล้านบาท จำนวนห้อง 2,987 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 29.96 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 371,477 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 44.07

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดอุดรดิตถ์ ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,074,129	1,084,036	634,762	0.92%	-41.44%
ชาวไทย	1,065,334	1,075,317	632,809	0.94%	-41.15%
ชาวต่างประเทศ	8,795	8,719	1,953	-0.86%	-77.60%
จำนวนนักท่องเที่ยว	764,856	768,876	430,631	0.53%	-43.99%
ชาวไทย	760,848	765,000	429,748	0.55%	-43.82%
ชาวต่างประเทศ	4,008	3,876	883	-3.29%	-77.22%
จำนวนนักท่องเที่ยว	309,273	315,160	204,131	1.90%	-35.23%
ชาวไทย	304,486	310,317	203,061	1.92%	-34.56%
ชาวต่างประเทศ	4,787	4,843	1,070	1.17%	-77.91%
ระยะเวลาพำนักระหว่าง (วัน)	1.78	1.73	1.70	-2.81%	-1.73%
ชาวไทย	1.78	1.73	1.70	-2.81%	-1.73%
ชาวต่างประเทศ	1.77	1.75	2.13	-1.13%	21.71%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,326.66	1,361.85	1,249.27	2.65%	-8.27%
ชาวไทย	1,326.87	1,362.18	1,248.77	2.66%	-8.33%
ชาวต่างประเทศ	1,297.86	1,318.59	1,406.30	1.60%	6.65%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,441.58	1,485.27	1,372.88	3.03%	-7.57%
ชาวไทย	1,440.86	1,484.61	1,372.22	3.04%	-7.57%
ชาวต่างประเทศ	1,574.56	1,614.33	1,626.78	2.53%	0.77%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	820.80	840.98	805.77	2.46%	-4.19%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวไทย	819.75	839.99	804.64	2.47%	-4.21%
ชาวต่างประเทศ	887.81	904.40	1,018.70	1.87%	12.64%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,216.41	2,240.80	1,170.05	1.10%	-47.78%
ชาวไทย	2,200.99	2,225.47	1,165.90	1.11%	-47.61%
ชาวต่างประเทศ	15.42	15.33	4.15	-0.58%	-72.93%
จำนวนห้อง	2,842	2,995	2,987	5.38%	-0.27%
อัตราการเข้าพัก	54.27	53.06	29.96	-2.23%	-43.54%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	649,475	664,161	371,477	2.26%	-44.07%
ชาวไทย	645,956	660,705	370,602	2.28%	-43.91%
ชาวต่างประเทศ	3,519	3,456	875	-1.79%	-74.68%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,030,311 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 11.51 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,111.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 67.20 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 67.23 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 69.43 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 555,425 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 478,139 คน คิดเป็นร้อยละ 16.16

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดอุดรดิตถ์ ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	333,367	923,949	1,030,311	177.16%	11.51%
ชาวไทย	333,100	919,681	1,024,400	176.10%	11.39%
ชาวต่างประเทศ	267	4,268	5,911	1498.50%	38.50%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	509.10	1,262.88	2,111.54	148.06%	67.20%
ชาวไทย	508.71	1,253.07	2,095.56	146.32%	67.23%
ชาวต่างประเทศ	0.39	9.81	15.98	2415.38%	62.90%
อัตราการเข้าพัก	15.22	39.68	67.23	160.71%	69.43%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	206,908	478,139	555,425	131.09%	16.16%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

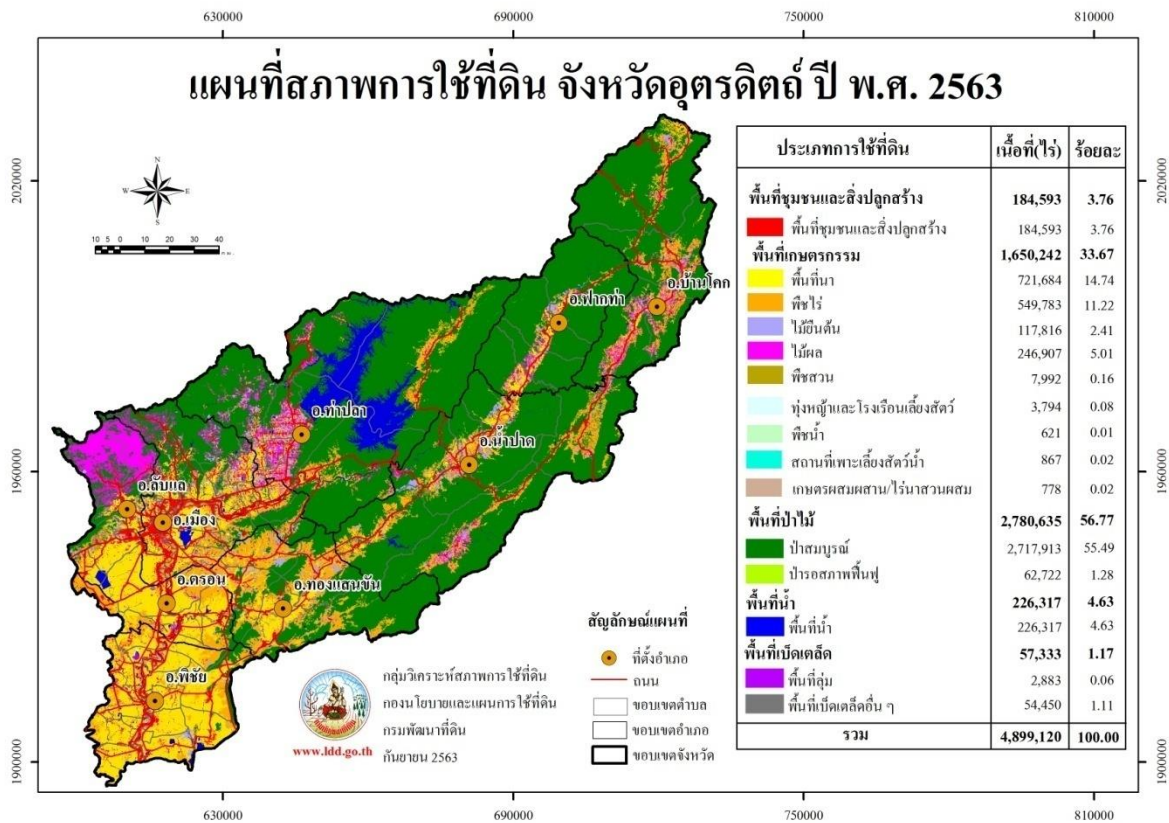
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดอุดรธานีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 1,650,242 ไร่ ร้อยละ 33.67 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 721,684 ไร่ ร้อยละ 14.74, พืชไร่ 549,783 ไร่ ร้อยละ 11.22 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

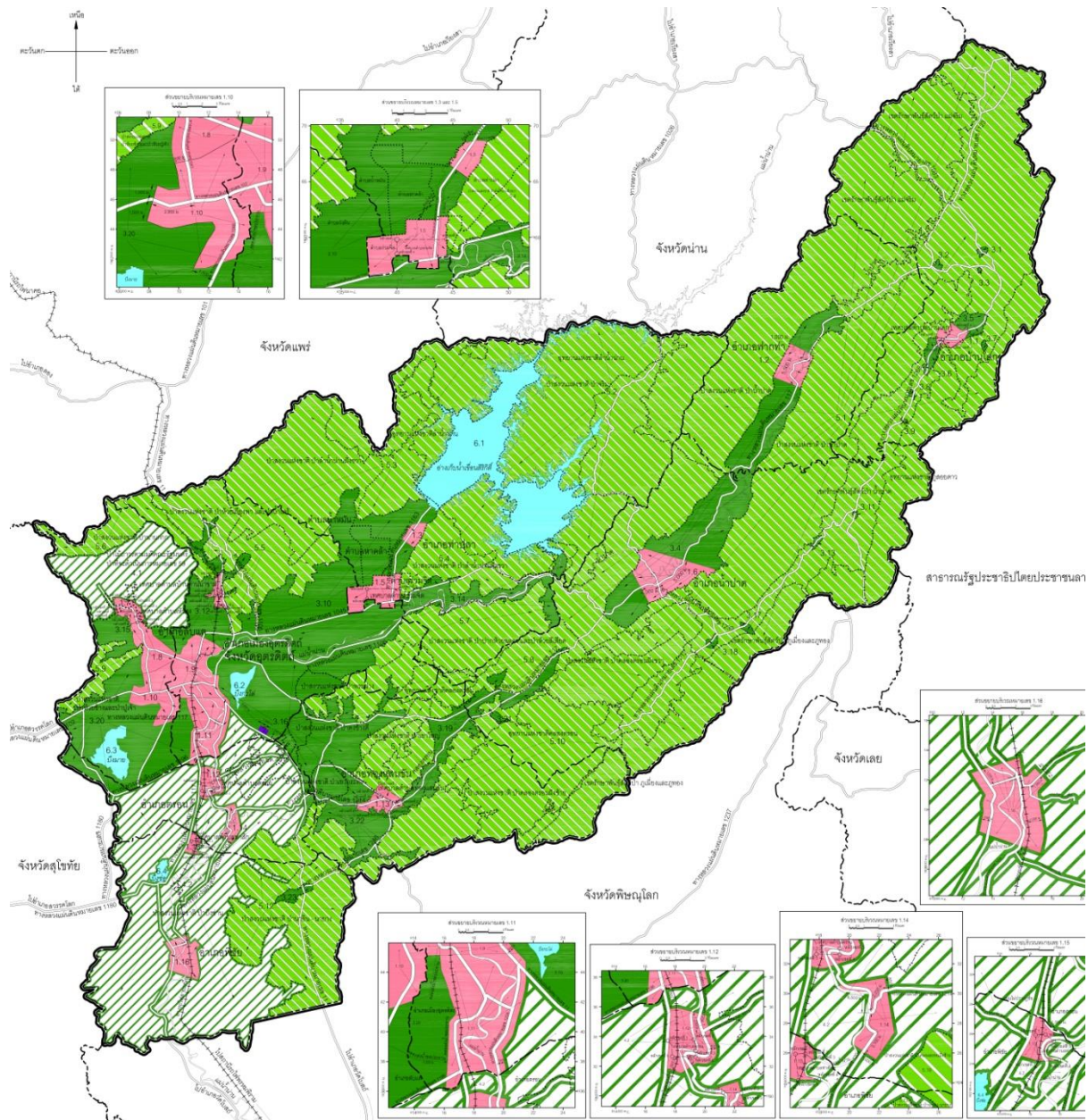
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	184,593	3.76
พื้นที่เกษตรกรรม	1,650,242	33.67
พื้นที่นา	721,684	14.74
พืชไร่	549,783	11.22
ไม้ยืนต้น	117,816	2.41
ไม้ผล	246,907	5.01
พืชสวน	7,992	0.16
ไร่มวนเวียน	-	-
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	3,794	0.08
พืชน้ำ	621	0.01
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	867	0.02
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	778	0.02
พื้นที่ป่าไม้	2,780,635	56.77
พื้นที่แหล่งน้ำ	226,317	4.63
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	57,333	1.17
รวม	4,899,120	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/UTT2563.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดอุดรดิตถ์ ปีพ.ศ. 2563



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดอุดรดิตถ์

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดอุดรดิตถ์ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย ได้ชื่อว่าเมืองท่าแห่งทิศเหนือ เป็นประตูขึ้นสู่ดินแดนล้านนาตะวันออก ในอดีตเป็นหัวเมืองชุมนุมการค้าที่ใหญ่ที่สุดและสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในภาคเหนือ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ประมาณ 491 กิโลเมตร และโดยทางรถไฟ 485 กิโลเมตรประมาณ มีเนื้อที่ประมาณ 7,838 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ที่ติดต่อกับจังหวัดแพร่ จังหวัดน่าน จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย และด้านทิศตะวันออกติดต่อกับ สปป.ลาว การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน และทางรถไฟมีพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Container

Yard : CY) ที่ใหญ่ที่สุดในภาคเหนือ ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดอุตรดิตถ์อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 491 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 117 และ 11 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดอุตรดิตถ์ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

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



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

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

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



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102 สายอุดรดิตถ์–เมืองเก่า เป็นทางหลวงแผ่นดินระหว่างอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ ถึงอำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย ความยาว 97.678 กิโลเมตร (รวมเส้นทางกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1113, 1305 และ 1404 (เฉพาะช่วงหนองอ้อ–ศรีสัชนาลัย))



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1040	0100	ท่าทอง - หาดกรวด	2.061
1041	0100	พระแท่น - อุดรดิตถ์	5.367
1041	0100	พระแท่น - อุดรดิตถ์	4.711
1045	0100	อุดรดิตถ์ - วังสีสุภ	8.873
1045	0201	วังสีสุภ - เชื้อนสิริกิติ์	32.500
1045	0202	เชื้อนสิริกิติ์ - ห้วยหุด	25.352
1046	0100	ทุ่งยั้ง - ดงสระแก้ว	14.596
1083	0100	ห้วยน้อยกา - เค้นชาติ	32.724
1083	0200	เค้นชาติ - นาน้อย	44.800
1104	0100	ทางเข้าวังกะพี้	0.946
1105	0100	ไธ้อ้า - จีวงาม	12.065
1106	0100	วังสีสุภ - ผาเลือด	27.085
1123	0100	ทางเข้าบ่อเปี้ย	6.400
1143	0200	ปางหมื่น - บ้านแพะ	6.243
1163	0100	ร่วมจิต - น้ำพร้าว	40.837
1166	0100	วังโป่ง - ดารา	18.463
1176	0100	ท่าโพธิ์ - บ้านสวน	11.347
1180	0100	สวรรค์โลก - ปลายราง	30.650
1180	0200	ทางเข้าปลายราง	0.880
1196	0100	วังโป่ง - ด่านแม่คำมัน	25.850
1204	0101	บึงหลัก - ฟากคลองตรอน	21.741
1204	0102	ฟากคลองตรอน - พิชัย	19.509
1214	0101	บ้านแก่ง - น้ำอ่าง	12.380
1214	0102	น้ำอ่าง - วังผาชัน	38.220
1243	0100	ปางไฮ - ห้วยไผ่	34.036
1244	0100	น้ำอ่าง - น้ำพี	10.850
1246	0100	หนองกวาง - แสนขัน	17.881

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1254	0100	ทางเข้าดารา	2.401
1255	0100	ฟ้าเรือง - คลองกล้วย	6.640
1268	0200	นาเจริญ - ปางไฮ	93.657
1275	0100	มะขามสูง - พญาแมน	38.981
1318	0102	ปากน้ำ - ศรีนคร	20.292
1324	0100	ศรีสำโรง - หุ้งป่ากระถิน	3.000
1324	0200	หุ้งป่ากระถิน - พญาแมน	9.142
1339	0101	ห้วยมุ่น - น้ำปาด	46.862
1339	0102	น้ำปาด - ปากนาย	52.425
1341	0100	ทางเข้าเขื่อนดิน	1.659
1377	0100	ทางเข้าสองคอน	0.484
1382	0100	ทางเข้าหน้าพระธาตุ	0.115
1383	0100	ทางเข้าบึงหลัก	0.302

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1041



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1022



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1046



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1204

รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างถนนสายตรงในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดอุดรธานียังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	อต.2001	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 314+123) - บ้านหนองกอก	เมือง, ทองแสนขัน	9.675
2	อต.2002	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 291+008) - บ้านแก่ง	ตรอน	11.075
3	อต.2014	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 287+705) - บ้านนายาง - บ้านในเมือง	พิชัย	22.895
4	อต.2015	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 306+298) - บ้านวังแดง	ตรอน	10.755
5	อต.2022	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 316+388) - บ้านบ่อพระ	เมือง	7.320
6	อต.2028	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 306+873) - บ้านบึงจิก	เมือง	4.847
7	อต.2029	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 298+008) - บ้านน้ำลอก	ตรอน, ทองแสนขัน	11.750
8	อต.2036	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 306+298) - บ้านนาลับแล	ทองแสนขัน	6.080
9	อต.3016	แยกทางหลวงหมายเลข 102 (กม.ที่ 14+094) - บ้านด่านแม่คำมัน	ลับแล	7.832
10	อต.3021	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 200+152) - บ้านนาใหม่	พิชัย	10.550
11	อต.3023	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 74+490) - บ้านทรายขาว	น้ำปาด	3.075
12	อต.3027	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 196+447) - บ้านป่าแต้ว	พิชัย	9.805
13	อต.3039	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 263+644) - บ้านห้วยบง	ทองแสนขัน, เมือง	8.170
14	อต.3043	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 287+550) - อุทยานคลองตรอน	น้ำปาด	3.550
15	อต.3055	แยกทางหลวงหมายเลข 117 (กม.ที่ 238+515) - บ้านวังโป่ง	เมือง	8.680
16	อต.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 1041 (กม.ที่ 0+550) - บ้านม่อนดินแดง	เมือง	4.164
17	อต.4009	แยกทางหลวงหมายเลข 1045 (กม.ที่ 14+200) - บ้านห้วยปลาตุ๊ก	เมือง, ท่าปลา, ทองแสนขัน	46.752
18	อต.4010	แยกทางหลวงหมายเลข 1045 (กม.ที่ 33+700) - บ้านปากทับ	ท่าปลา	7.487
19	อต.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1045 (กม.ที่ 22+220) - บ้านไร่	เมือง	4.790
20	อต.4012	แยกทางหลวงหมายเลข 1255 (กม.ที่ 6+460) - บ้านคอรุ่ม	พิชัย	9.488
21	อต.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 1204 (กม.ที่ 33+550) - บ้านเกาะใต้	พิชัย	15.100

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
22	อต.4019	แยกทางหลวงหมายเลข 1204 (กม.ที่ 40+358) - บ้านฟ้าเรือง	พิชัย	12.270
23	อต.4024	แยกทางหลวงหมายเลข 1341 (กม.ที่ 4+100) - บ้านท่าเรือ	ท่าปลา	2.469
24	อต.4025	แยกทางหลวงหมายเลข 1268 (กม.ที่ 33+100) - ตลาดชายแดนห้วยพร้าว	น้ำปาด	6.650
25	อต.4037	แยกทางหลวงหมายเลข 1045 (กม.ที่ 43+575) - อุทยานลำน้ำน่าน	ท่าปลา	4.725
26	อต.4038	แยกทางหลวงหมายเลข 1268 (กม.ที่ 36+045) - ห้วยหมักัด	น้ำปาด	7.900
27	อต.4052	แยกทางหลวงหมายเลข 1204 (กม.ที่ 28+408) - บ้านนายาง	พิชัย	12.400
28	อต.4056	แยกทางหลวงหมายเลข 1214 (กม.ที่ 11+860) - บ้านป่าคาย	ทองแสนขัน	1.575
29	อต.4058	แยกทางหลวงหมายเลข 1324 (กม.ที่ 3+800) - บ้านนาใหม่	พิชัย	9.562
30	อต.5003	แยกทางหลวงชนบท อต.2014 (กม.ที่ 9+245) - บ้านนายาง - บ้านโคก - บ้านวังพะเนียด	พิชัย	33.757
31	อต.5054	แยกทางหลวงชนบท อต.4009 (กม.ที่ 28+950) - บ้านปากปาด	ท่าปลา	16.600
32	อต.5057	แยกทางหลวงชนบท สท.4048 (กม.ที่ 1+100) - บ้านวังตอ	พิชัย	5.325
33	อต.5059	แยกทางหลวงชนบท อต.4056 (กม.ที่ 0+180) - บ้านเขาสัก	ทองแสนขัน	7.800

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดอุดรดิตถ์มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรดิตถ์ ซึ่งตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 102 ตำบลท่าอิฐ อำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ โดยบริเวณสถานีขนส่ง จะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด



รูปที่ 3.2-5 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรดิตถ์

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดอุดรดิตถ์ มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รองรับ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ รถสองแถว และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน โดยผู้เดินทางสามารถเลือกใช้บริการยานพาหนะได้หลายรูปแบบ รถสองแถวมีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่าง ๆ ในตัวเมือง นักท่องเที่ยวอาจเหมารถสองแถวไปเที่ยวได้ทั้งในเมืองและต่างอำเภอ ราคาขึ้นอยู่กับระยะทางและการต่อรอง

สามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊กรับจ้าง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง จอดอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในจังหวัด เช่น หน้าสถานีขนส่ง หน้าสถานีรถไฟ และหน้าโรงพยาบาล ค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันตามแต่ระยะทางและแบบเหมาจ่าย



รูปที่ 3.2-6 รถสองแถวในจังหวัดอุดรดิตถ์

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดอุดรดิตถ์มีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองอุดรดิตถ์ หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดอุดรดิตถ์ - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดอุดรดิตถ์ และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดอุดรดิตถ์ในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองอุดรดิตถ์ จำนวน 3 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองอุดรดิตถ์ (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
1	โรงพยาบาล-ม.พัน 7	12	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
3	วงกลมโรงพยาบาล-(วนซ้าย-วนขวา)	10.8	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
4	สี่แยกวงสี่สูบ-บ้านหนองพระแล	18	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์



รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดอุดรดิตถ์

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดอุดรดิตถ์ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดอุดรดิตถ์มีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองอุดรดิตถ์ แบ่งออกเป็น 2 สาย คือ สาย 100 และ 912 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดอุดรดิตถ์ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
100	กรุงเทพฯ – อุดรดิตถ์	546	บริษัท ขนส่ง จำกัด
912	กรุงเทพฯ – อุดรดิตถ์ (ข)	475	บริษัท ขนส่ง จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดอุดรดิตถ์

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองอุดรดิตถ์ – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองอุดรดิตถ์เชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 3 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
130	กำแพงเพชร - สุโขทัย - อุดรดิตถ์	188	n/a
134	พิษณุโลก - อุดรดิตถ์	164	n/a
187	พิษณุโลก - ขาดิระการ - อุดรดิตถ์	229	n/a

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดอุดรดิตถ์

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุดรดิตถ์ (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 11 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุดรดิตถ์ โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการ
1171	อุดรดิตถ์ - วังกะพี้ - พิชัย	45	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
1172	อุดรดิตถ์ - วัดพระแท่นศิลาอาสน์ - ลับแล	22	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
1174	อุดรดิตถ์ - บ้านปลายราง	29	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
1175	อุดรดิตถ์ - น้ำตกแม่พูล	24	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
1176	อุดรดิตถ์ - ฟากท่า - บ้านโคก	175	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
2238	วงกลมพิชัย	51	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
2239	อุดรดิตถ์ - น้ำปาด - บ้านโคก	161	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
2240	อุดรดิตถ์ - บ้านแสนขัน - น้ำปาด	89	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
2241	อุดรดิตถ์ - บ้านห้วยฉลอง	51	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
2242	พิชัย - พญาแมน	N/A	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์
2262	อุดรดิตถ์ - พิชัย	52	สหกรณ์เดินรถจังหวัดอุดรดิตถ์

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดอุดรดิตถ์

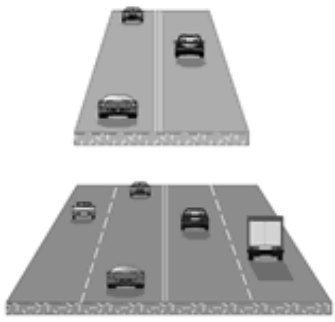
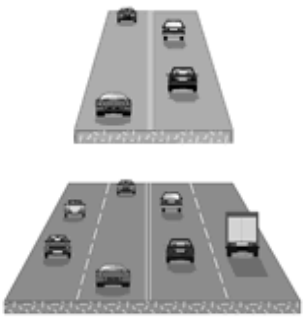
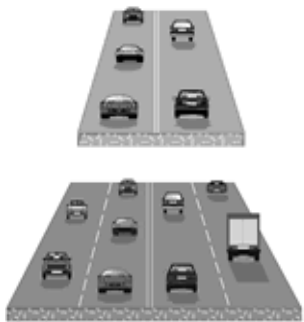
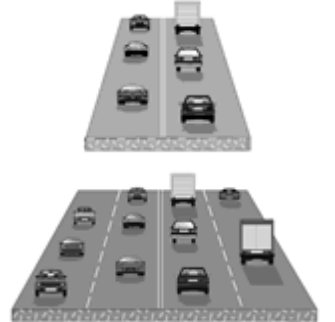
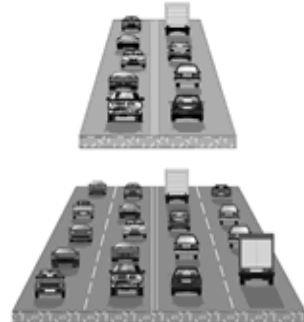
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดอุดรดิตถ์มีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ 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 3.2-11 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/>

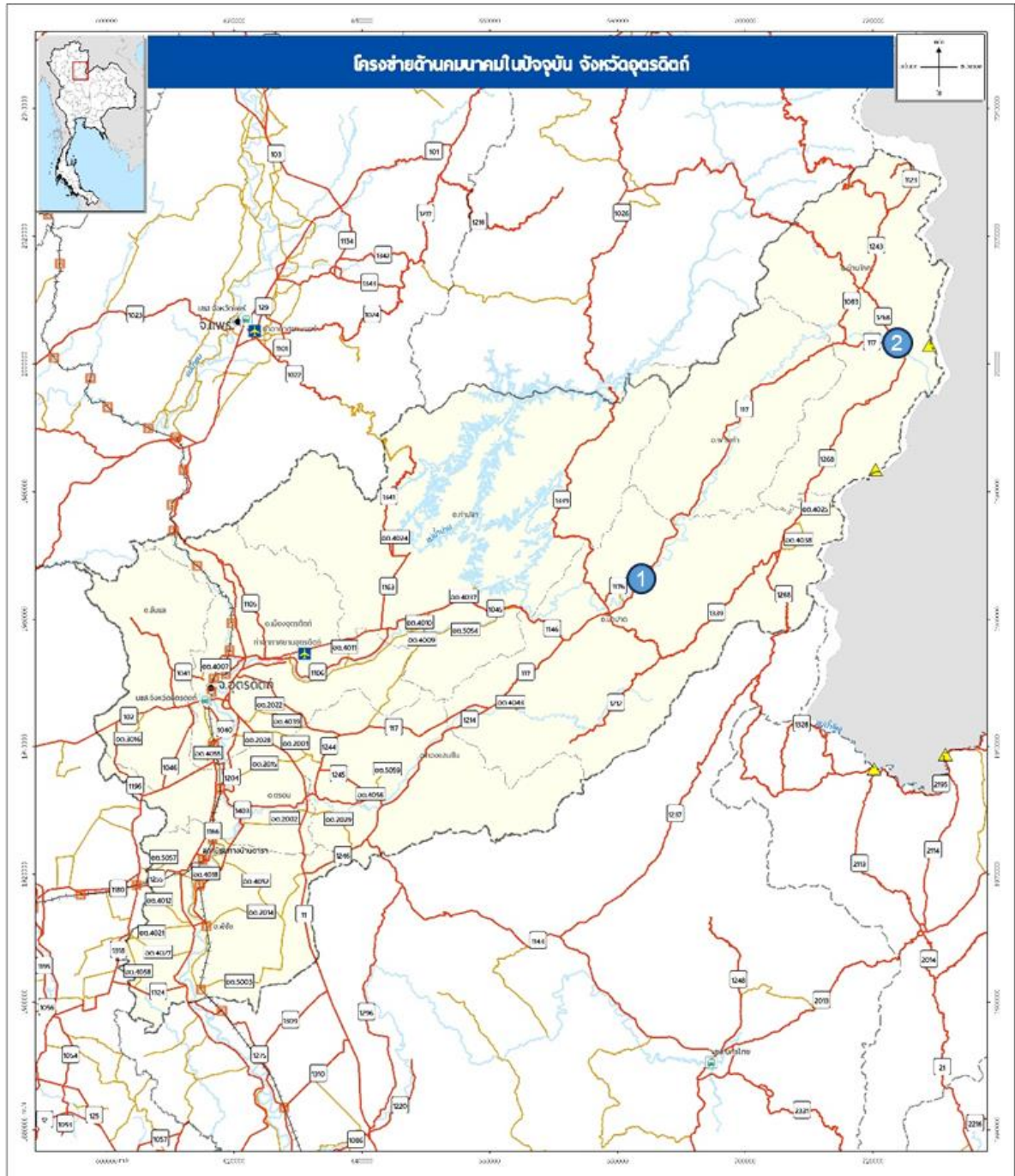
รูปที่ 3.2-11 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านวนดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดอุดรดิตถ์ส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจร
ได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 6 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	117	325+156	น้ำปาด - นาโพธิ์	ต.บ้านฝาย อ.น้ำปาด	LOS = D
2	1268	119+628	นาเจริญ - ปางไฮ	ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-12 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

■ งานพัฒนาทางหลวง

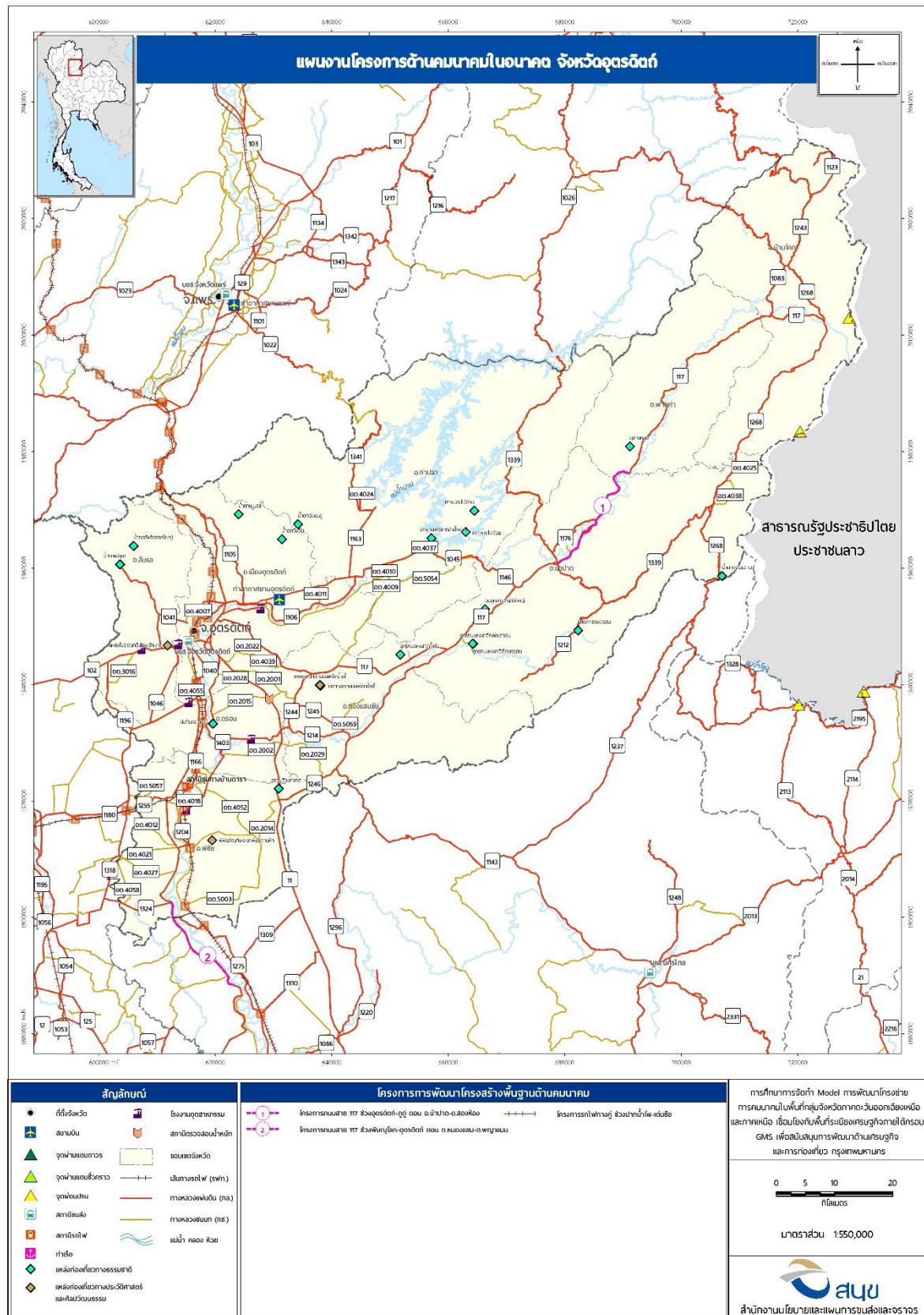
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 2 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9 และรูปที่ 3.2-13

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์

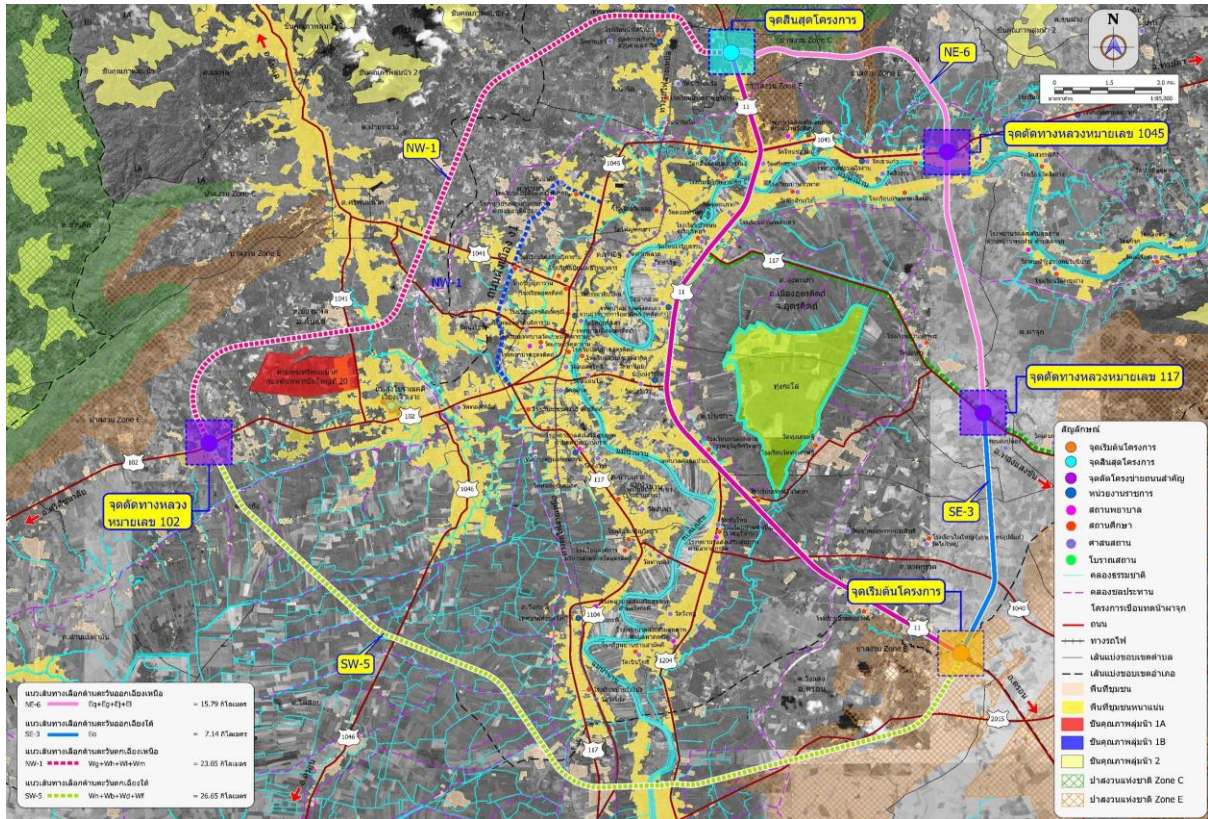
ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	117	อุดรดิตถ์ - ภูค้อ ตอน อ.น้ำปาด - ต.สองห้อง	23.214	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	117	พิบูลย์โลก - อุดรดิตถ์ ตอน ต.หนองแวง - ต.พญาแมน	19.591	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ยังมี โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์ เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา แนวเส้นทางมีลักษณะเป็นวงแหวน ระยะทางรวม 72.63 กม. แบ่งตามทิศทาง ได้แก่ (1) เส้นทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (15.79 กม.) (2) เส้นทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ (7.14 กม.) (3) เส้นทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ (26.65 กม.) และ (4) เส้นทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (23.05 กม.) ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ โดยมีแนวเส้นทางดังรูปที่ 3.2-14



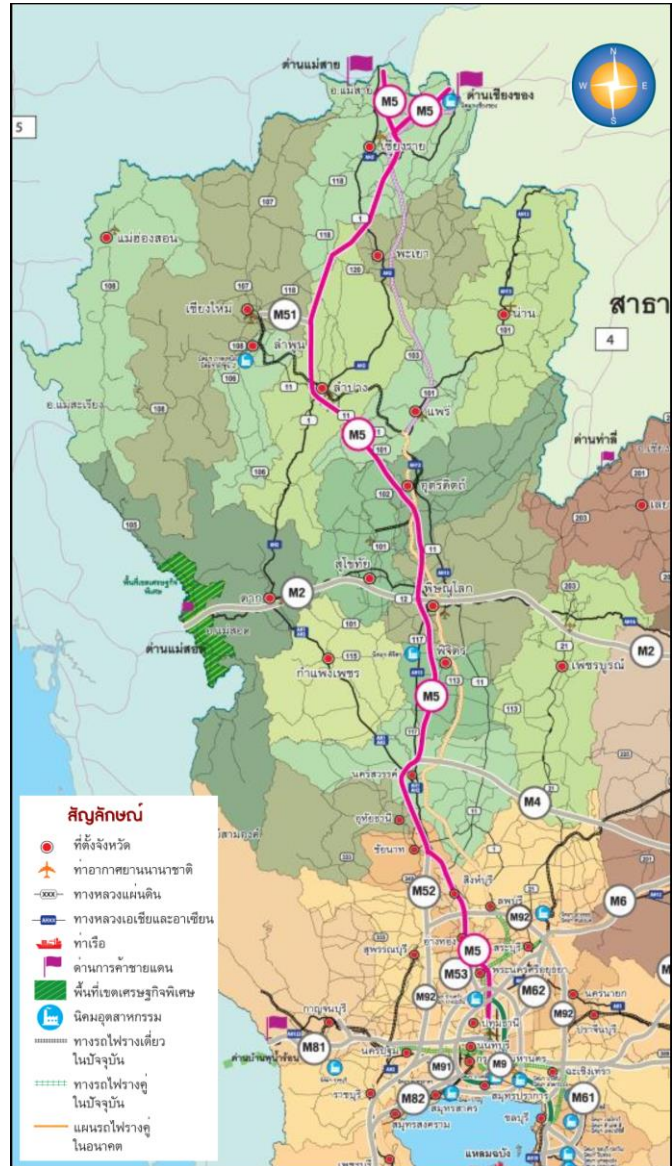
รูปที่ 3.2-13 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์



รูปที่ 3.2-14 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเหนือ-ใต้ ร่วมกับรูปแบบรัศมีเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับจังหวัดต่างๆ ของภาคกลางและภาคเหนือ และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปต่างประเทศ (สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน) แนวเส้นทางถูกกำหนดภายใต้กรอบความคิดเชื่อมโยงเมืองหลักต่างๆ ด้านการค้าชายแดน และต่างประเทศ อีกทั้งผ่านพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ เช่น นิคมฯ นวนคร ใน จ.ปทุมธานี / นิคมฯ ไฮเทค นิคมฯ บางปะอิน นิคมฯ สหรัตนนคร ใน จ.พระนครศรีอยุธยา / และนิคมฯ ภาคเหนือตอนล่าง ใน จ.พิจิตร รวมถึงเชื่อมกับด่านแม่สาย และด่านเชียงของ จ.เชียงราย จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่ อ.รังสิต จ.ปทุมธานี มุ่งขึ้นเหนือไปยัง อ.บางปะอิน พระนครศรีอยุธยา และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ จ.เชียงราย บริเวณจุดเชื่อมต่อพรมแดนไทย-ลาว ที่ด่านเชียงของ และชายแดนไทย-เมียนมาร์ ที่ด่านแม่สาย และเชื่อมเข้าสู่ถนนอาเซียนสาย R3A ในประเทศลาว และ R3B ในประเทศเมียนมาร์ ระยะทางรวม 853 กิโลเมตร



ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดอุดรดิตถ์ คือ ช่วงพิษณุโลก-อุดรดิตถ์ ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 11 - 15) และช่วงอุดรดิตถ์-ลำปาง ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 2 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และโครงข่ายสะพาน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์	7.425	ก่อสร้างถนนเพื่อพัฒนาผังเมือง
2	อด.4042	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน ต.คอรุม อ.พิชัย จ.อุดรดิตถ์	0.210	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดอุดรดิตถ์มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์และเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดอุดรดิตถ์เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดอุดรดิตถ์มีสถานีรถไฟให้บริการ 12 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลักประจำจังหวัด 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟอุดรดิตถ์ สถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟพิชัย และสถานีรถไฟตรอน และมีสถานีรถไฟศิลาอาสน์เป็นย่านสถานีรถไฟที่สำคัญของภาคเหนือและเป็นศูนย์คอนเทนเนอร์ของรถไฟสายเหนือ โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟอุดรดิตถ์ จำนวนเฉลี่ย 18 เที่ยวต่อวัน โดยมีรายละเอียดตารางเดินรถไฟสายเหนือดังรูปที่ 3.2-16 ถึง รูปที่ 3.2-17



สถานีรถไฟอุดรดิตถ์



สถานีรถไฟศีลาอาสน์



สถานีรถไฟพิชัย และสถานีรถไฟตรอน

รูปที่ 3.2-15 สถานีรถไฟในจังหวัดอุดรดิตถ์

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

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวไป) Northern Line (Departure)

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านสถานี

↓ ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-16 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาออก

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวกลับ) Northern Line (Arrival)

สายเหนือ Northern Line		ปลายทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Destination Station : BANGKOK								ปลายทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Destination Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL								
		ขบวน COMMUTER 302	ท้องถิ่น LOCAL 410	ธรรมดา ORDINARY 208	ขบวน COMMUTER 304	ธรรมดา ORDINARY 212	ธรรมดา ORDINARY 202	ท้องถิ่น LOCAL 402	ท้องถิ่น LOCAL 408	เร็ว RAPID 108	ด่วน EXPRESS 52	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 14	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (UTTARAWITH) 10	เร็ว RAPID 112	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (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 DEN CHAL-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพ DEN CHAL-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	
เที่ยวกลับ / Arrival		สถานี Station																
เชียงใหม่	CHIANG MAI	ออก							09.30		15.30	17.00	18.00		08.50	06.30		
ลำพูน	Lamphun	ถึง							09.59		15.47	17.19	18.19		09.04	06.48		
ขุนตาน	Khun Tan	ถึง							10.58		16.45	18.18	19.16		09.46	07.35		
นครลำปาง	NAKHON LAMPANG	ถึง							11.59		17.54	19.24	20.12		10.38	08.27		
แม่มา	Mae Mo	ถึง							12.40		18.44	.	.	.	.	09.13		
บ้านปิน	Ban Pin	ถึง							13.41	ออก	19.47	21.04	.	ออก	12.08	10.10		
เด่นชัย	DEN CHAI	ถึง		ออก					14.16	19.05	20.23	21.38	22.33	07.30	12.38	10.43		
สีลาจัน	Sila At	ถึง		16.30					15.25	20.02	21.20	22.34	23.28	08.25	13.25	11.37		
อุตรดิตถ์	UTTARADIT	ถึง		16.32					15.37	20.16	21.34	22.39	.	08.30	13.29	11.50		
ตรอน	Tron	ถึง		16.47					15.56	20.34	.	.	.	08.46	.	.		
ท่าสัก	Tha Sak	ถึง		16.54					16.04	20.44	.	.	.	08.57	.	12.13		
สวรรคโลก	Sawankhalok	ถึง		↓					↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓		
ชุมทางบ้านดารา	Ban Dara Junction	ถึง		16.59					16.08	20.49	.	.	.	09.02	.	12.18		
พิชัย	Phichai	ถึง		17.13					16.21	21.01	22.09	.	.	09.11	.	12.28		
หนองคัน	Nong Tom	ถึง		17.36					16.50	21.33	.	.	.	09.31	.	12.49		
พรมพิราม	Phrom Phiram	ถึง		17.44				ออก	ออก	16.58	21.43	.	.	09.40	.	.		
พิษณุโลก	PHITSANULOK	ถึง		18.10				06.05	13.45	17.22	22.07	22.58	23.53	00.47	10.01	14.34	13.16	
บ้านไผ่	Ban Mai	ถึง						06.15	13.57	17.36	22.21	.	.	.	.	.	.	
บางกรู้	Bang Krathum	ถึง						06.29	14.10	17.53	22.33	.	.	.	10.26	.	13.46	
ท่าโพ	Tha Lo	ถึง						06.37	14.18	18.02	.	.	.	.	.	.	.	
พิจิตร	PHICHIT	ถึง						06.44	14.25	18.10	22.47	23.38	00.40	.	10.41	15.08	14.01	
วังค	Wang Krot	ถึง					ออก	06.53	14.33	18.17	.	.	.	.	10.50	.	.	
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	
ทับทิม	Thap Krit	ถึง					06.31	08.12	15.50	19.37	.	.	.	.	12.19	.	.	
ปากน้ำโพ	Pak Nam Pho	ถึง			ออก		06.47	08.26	16.04	19.50	00.38	.	.	.	12.33	16.14	15.46	
นครสวรรค์	NAKHON SAWAN	ถึง			05.00		06.56	08.32	16.11	19.55	00.46	01.11	01.56	02.38	12.39	16.21	15.53	
เขาทอง	Khao Thong	ถึง			05.08		07.11	08.44	16.39		.	.	.	.	.	.	.	
เนินมะกอก	Noen Makok	ถึง			05.17		07.25	08.54	16.48		.	.	.	.	.	.	.	
หนองโพ	Nong Pho	ถึง			05.31		07.47	09.08	17.02		.	.	.	.	13.13	.	16.30	
หัวหวาย	Hua Wai	ถึง			05.39		07.56	09.16	17.09		.	.	.	.	.	.	.	
บ้านตาก	Ban Takhi	ถึง			05.51		08.08	09.29	17.24		01.39	.	.	.	13.32	.	16.59	
ช่องแค	Chong Khae	ถึง			06.07		08.23	09.47	17.43		16.15	.	.	.	13.49	.	17.11	
จันทน์	Chan Sen	ถึง			06.15		08.31	09.57	17.52		16.23	.	.	.	13.57	.	17.21	
บ้านม	Ban Mi	ถึง			06.32		08.46	10.17	18.12		16.44	.	.	.	14.10	.	17.35	
โคกกระเทียม	Khok Kathiam	ถึง	ออก		06.51	ออก	09.03	10.36	18.32		17.09	.	.	.	.	.	.	
ลพบุรี	LOP BURI	ถึง	04.30	06.00	07.03	08.00	09.17	10.54	18.45		17.22	02.26	02.44	03.37	04.04	14.37	17.26	18.05
บ้านป่าหวาย	Ban Pa Wai	ถึง	04.35	06.05	07.13	08.05	.	11.02			17.37	.	.	.	.	.	.	
บ้านกล้วย	Ban Klap	ถึง	04.41	06.11	07.20	08.10	09.29	11.09			17.44	.	.	.	.	.	.	
หนองโดน	Nong Don	ถึง	04.47	06.16	07.26	08.16	09.36	11.16			17.50	.	.	.	14.54	.	.	
บ้านมอ	Ban Mo	ถึง	04.55	06.23	07.33	08.22	09.44	11.25			17.58	.	.	.	15.02	.	18.31	
ท่าเรือ	Tha Ruea	ถึง	05.02	06.29	07.40	08.28	09.52	11.33			18.05	.	.	.	15.10	.	18.40	
หนองวิวัฒน์	Nong Wiwat	ถึง	05.11	06.36	07.50	08.36	09.59	11.40			18.14	.	.	.	15.20	.	.	
ชุมทางบ้านภาชี	BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	05.20	06.44	08.01	08.42	10.07	11.48	04.45	18.23	03.01	.	.	.	15.28	.	18.54	
อยุธยา	AYUTTHAYA	ถึง	05.45	07.08	08.25	08.58	10.26	12.13	05.06	18.47	03.19	03.56	04.53	05.27	15.58	18.05	19.14	
บางปะอิน	Bang Pa-In	ถึง	05.59	07.19	08.39	09.10	10.38	12.28	05.19	19.02	.	.	.	.	16.15	.	.	
ชัยนาท	Chiang Rak	ถึง	06.22	07.41	09.04	.	11.01	12.54	05.40	19.30	.	.	.	.	16.42	.	.	
รังสิต	RANGSIT	ถึง	06.32	07.48	09.12	09.33	11.08	13.02	05.48	19.38	04.00	04.40	05.40	06.20	16.50	18.30	19.55	
ดอนเมือง	DON MUANG	ถึง	06.45	08.00	09.25	09.45	11.20	13.15	06.00	19.50	04.13	04.53	05.53	06.33	17.03	18.40	20.08	
กรุงเทพอภิวัฒน์	KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	ถึง	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	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 3.2-17 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาเข้า

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

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

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

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-11 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

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

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

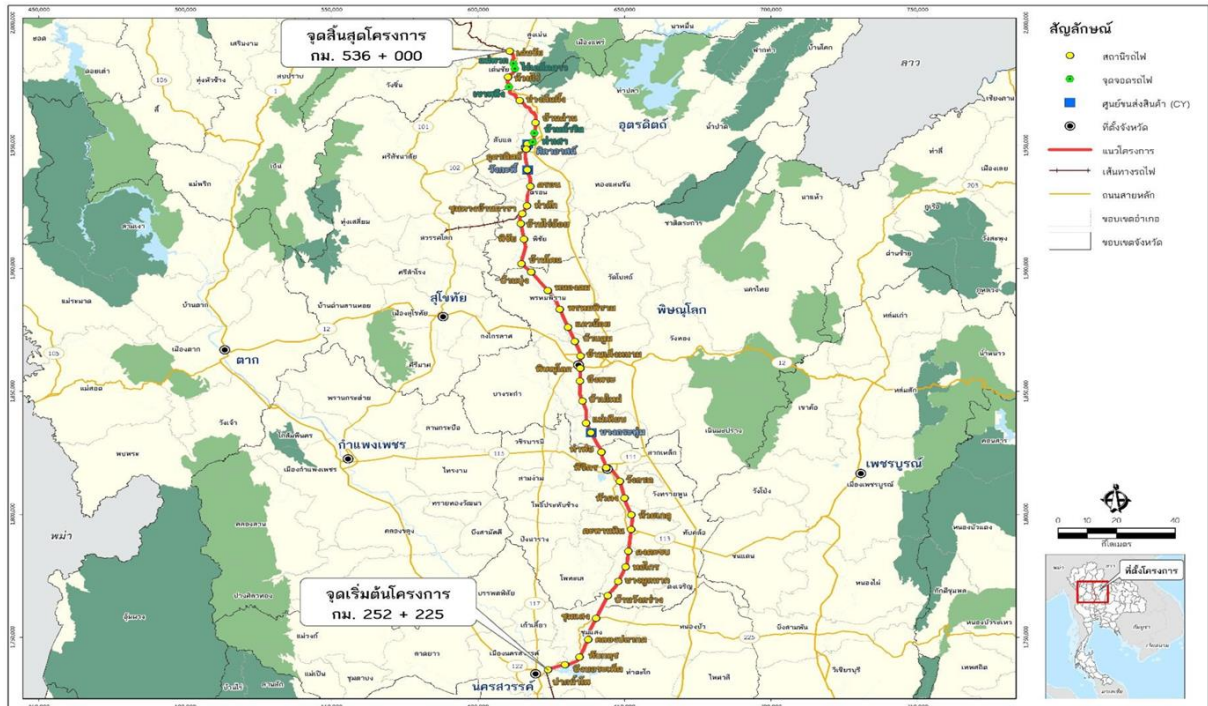
- (1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
- (2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดอุดรดิตถ์ มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- **โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย**

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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่
รูปที่ 3.2-18 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ในอดีตจังหวัดอุตรดิตถ์เคยมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง คือ สนามบินอุตรดิตถ์ หรือ สนามบินวังยาง ตั้งอยู่บ้านวังยาง ตำบลผาจุก อำเภอมะนัง จังหวัดอุตรดิตถ์ ห่างจากตัวจังหวัดอุตรดิตถ์ ในทางหลวงหมายเลข 1045 ประมาณ 23 กิโลเมตร แต่ด้วยด้วยภาวะเศรษฐกิจและความนิยมของการใช้บริการไม่มากพอจึงปิดตัวลงในปี พ.ศ. 2518 ซึ่งในปัจจุบัน หากผู้เดินทางมีความประสงค์เดินทางทางอากาศมายังจังหวัดอุตรดิตถ์เพื่อลดเวลาในการเดินทาง สามารถใช้ท่าอากาศยานสุโขทัยซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้จังหวัดอุตรดิตถ์มากที่สุด โดยมีระยะทางห่างจากตัวเมืองอุตรดิตถ์ประมาณ 65 กิโลเมตร ผู้เดินทางสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานสุโขทัยมายังจังหวัดอุตรดิตถ์โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 101 ทางหลวงหมายเลข 1180 ทางหลวงหมายเลข 1196 และทางหลวงหมายเลข 117

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต ปัจจุบันจังหวัดอุตรดิตถ์ยังไม่มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดอุตรดิตถ์แบ่งได้เป็น 3 ลักษณะ คือ ที่ราบลุ่มแม่น้ำน่าน ที่ราบระหว่างหุบเขาและเชิงเขา และเขตภูเขาและที่สูง มีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ ได้แก่ แม่น้ำน่าน ไหลผ่านเขตจังหวัดเป็นระยะความยาวถึง 160 กิโลเมตร แม่น้ำปาด ห้วยพุล คลองแม่พ่อง ห้วยน้ำพี คลองตรอน ห้วยน้ำลอก นอกจากนั้นมีเขื่อนและฝายกักเก็บน้ำเพื่อการชลประทาน คือ เขื่อนสิริกิติ์ เขื่อนดินช่องเขาขาดหรือแซดเดิล ฝายสมเด็จเจ้า และฝายหลวงลับแลซึ่งเป็นฝายแรกของประเทศไทย

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดอุตรดิตถ์นั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ โดยมีกิจกรรมท่องเที่ยว ณ สถานที่ต่าง ๆ น้ำตกสายทิพย์ น้ำตกแม่พูล เขื่อนสิริกิติ์ และอุทยานแห่งชาติลำน้ำน่าน



รูปที่ 3.2-19 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดอุตรดิตถ์ในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ดังตารางที่ 3.2-11

ตารางที่ 3.2-11 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักทางหลวงชน	อุตรดิตถ์	ตรอน	ขาออก

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดอุตรดิตถ์

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นเมืองที่ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน สร้างมูลค่าภาคการเกษตร ส่งเสริมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และการค้าชายแดนมีมูลค่าสูงขึ้น

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- ร้อยละของประชากรที่อยู่ใต้เส้นความจนลดลง ร้อยละ 2
- อัตราการขยายตัว GPP ภาคเกษตร เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5

3. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5
4. ร้อยละของประชากรที่ประสบภัยแล้ง ร้อยละ 0
5. มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : เสริมสร้างบ้านเมืองให้น่าอยู่ สร้างชุมชนและครอบครัวเข้มแข็ง ตามวิถีชีวิต New Normal เพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์ OTOP SMEs วิสาหกิจชุมชน อุตสาหกรรมให้มีคุณภาพ ปลอดภัยได้มาตรฐาน สร้างคุณค่าเพิ่ม และมีการบริหารจัดการด้านการตลาดสมัยใหม่

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: พัฒนาทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นและทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อสร้างคุณค่าการ ท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : อนุรักษ์ ปันฟู บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแหล่งน้ำ และส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : เพิ่มศักยภาพ การค้า การลงทุน ระบบ Logistic และความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 เสริมสร้างบ้านเมืองให้น่าอยู่ สร้างชุมชนและครอบครัวเข้มแข็ง ตามวิถีชีวิต New Normal เพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และคุณภาพชีวิตคนอุตรดิตถ์ แผนงานที่ 2 เสริมสร้างบ้านเมืองให้มีความน่าอยู่ มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แผนงานที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสิ่งอำนวยความสะดวก แผนงานที่ 4 การบริหารจัดการปัญหาสาธารณภัย และภัยด้านความมั่นคง
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา และสร้างโอกาสให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งด้านการประกอบอาชีพ การสร้างรายได้ การเสริมสร้างสุขภาพ การเสริมสร้างการเรียนรู้ตลอดชีวิต การสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตได้อย่างสงบสุข	ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน ร้อยละ 10

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์ OTOP SMEs วิสาหกิจชุมชน อุตสาหกรรม ให้มีคุณภาพ ปลอดภัยได้มาตรฐาน สร้าง คุณค่าเพิ่ม และมีการบริหารจัดการด้านการตลาดสมัยใหม่	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การพัฒนาการเกษตร ให้มีคุณภาพปลอดภัย ได้มาตรฐาน สร้างมูลค่าเพิ่ม ใช้เทคโนโลยี และมีการตลาดสมัยใหม่ แผนงานที่ 2 การพัฒนา OTOP SMEs วิสาหกิจชุมชนและ อุตสาหกรรม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาผลผลิตภาคการเกษตรให้มี คุณภาพได้มาตรฐาน ความปลอดภัย มีการบริหารจัดการ ผลผลิตทางการเกษตรอย่างเป็นระบบครบวงจร ตั้งแต่ กระบวนการผลิตการแปรรูปสร้างมูลค่า และการตลาด สมัยใหม่ เพื่อให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับความต้องการ ของภาคอุตสาหกรรม ความต้องการของผู้บริโภคในตลาด รวมทั้งการสนับสนุนการทำเกษตรแบบผสมผสาน วนเกษตร เกษตรอินทรีย์ เกษตรทฤษฎีใหม่ และเกษตรปลอดภัยบน ฐานการใช้ทรัพยากรอย่างสมดุลและยั่งยืน รวมถึงการ ส่งเสริมและพัฒนาผลิตภัณฑ์ OTOP SMEs และวิสาหกิจ ชุมชน โดยการนำอัตลักษณ์ของชุมชน/ท้องถิ่น มาพัฒนา เป็นสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าให้สูงขึ้น	อัตราการขยายตัว GPP ภาคเกษตรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นและ ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อสร้างคุณค่าการ ท่องเที่ยวอย่าง ยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การอนุรักษ์ ฟื้นฟู ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่นและส่งเสริมการท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรม แผนงานที่ 2 การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชุมชน แหล่ง ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และสนับสนุนการ ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์อย่างยั่งยืน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาให้ชุมชนมีการพัฒนาแหล่ง ท่องเที่ยว เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว เน้นการพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับ ศักยภาพขีดความสามารถ และอัตลักษณ์ในการรองรับ นักท่องเที่ยวของคนในชุมชน และให้ความสำคัญกับมิติของ การพัฒนาการท่องเที่ยวในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล รวมทั้งส่งเสริมการจัดการ ทรัพยากรท้องถิ่นของชุมชนให้เกิดความเข้มแข็ง ยั่งยืน และ พัฒนาเชื่อมโยงสินค้าทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) เข้าสู่ภาคธุรกิจบริการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการ	รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 ต่อปี

จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และประเพณีในจังหวัด	
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 อนุรักษ์ ป่าไม้ บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแหล่งน้ำ และส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การอนุรักษ์ป่าไม้ บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 2 การพัฒนาแหล่งน้ำ และบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน แผนงานที่ 3 การส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน การบริหารจัดการขยะ และการส่งเสริมเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
ส่งเสริม สนับสนุน ให้มีการอนุรักษ์และฟื้นฟูป่าไม้ของจังหวัดอุดรธานี กลุ่มน้ำน่านและลำน้ำสาขา การดูแลรักษาป่าต้นน้ำ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มพื้นที่ป่าไม้โดยการฟื้นฟูป่า การป้องกันและปราบปรามไม่ให้มีการบุกรุกเข้าไปทำลายป่า การสร้างเครือข่ายความร่วมมือของชุมชนและทุกภาคส่วน การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำอย่างเป็นระบบตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำของรัฐบาล ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ให้สามารถแก้ไขปัญหาแล้ง น้ำท่วม น้ำเสีย การขาดแคลนน้ำภาคการผลิตน้ำอุปโภคบริโภค และการรักษาระบบนิเวศ สนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมทั้งในภาคครัวเรือนและภาคการผลิต และการบริหารจัดการขยะอย่างถูกหลักสุขาภิบาล รวมทั้งการป้องกัน แก้ไขปัญหา และการรับมือกับปัญหาภัยธรรมชาติแบบมีส่วนร่วมกันกับทุกภาคส่วน	ร้อยละปริมาณขยะมูลฝอยชุมชนที่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง ร้อยละ 25

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 เพิ่มศักยภาพ การค้า การลงทุน ระบบ Logistic และความสัมพันธกับประเทศเพื่อนบ้าน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก โครงข่ายคมนาคม โลจิสติกส์ และพัฒนาศักยภาพการค้า การลงทุน และความสัมพันธกับประเทศเพื่อนบ้าน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
พัฒนาด้านชายแดนภาคใต้ให้มีศักยภาพมากขึ้น ทั้งด้านการค้า และการลงทุน ส่งเสริม สนับสนุนให้มีการอำนวยความสะดวกในการส่งเสริมการค้าชายแดน โดยการจัดตั้งด่านศุลกากร ศูนย์กระจายสินค้า รวมไปถึงการพัฒนา	มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 ต่อปี

โครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาความสัมพันธ์ทางสังคม วัฒนธรรม ประเพณีระหว่างจังหวัดอุดรติดกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อการค้า การลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน	
--	--

4.4 เป้าประสงค์

1. ประชาชนและชุมชนมีความเข้มแข็ง มีคุณภาพชีวิตที่ดีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนด้วยปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
2. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้าผลิตภัณฑ์ OTOP และการตลาด
3. เป็นเมือง 3 วัฒนธรรม ที่มีอัตลักษณ์และยกระดับการท่องเที่ยวทุกด้าน
4. ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานมีความอุดมสมบูรณ์เพิ่มขึ้น
5. ระบบบริหารการค้าชายแดน การลงทุน การท่องเที่ยว ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมีศักยภาพสูงขึ้นและประเทศ

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : เสริมสร้างบ้านเมืองให้น่าอยู่ สร้างชุมชนและครอบครัวเข้มแข็ง ตามวิถีชีวิต New Normal เพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน		
1.1	โครงการพัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างความเข้มแข็งคนอุดรติด	2,029,547,465.00
1.2	โครงการส่งเสริมสุขภาพ และการป้องกันโรค	52,505,105.00
1.3	พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความมั่นคง	18,884,350.00
1.4	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม และยาเสพติด	28,210,160.00
1.5	โครงการพัฒนาและเสริมสร้างความปลอดภัยเส้นทางคมนาคมทางหลวง	792,955,000.00
1.6	โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่างพร้อมติดตั้งระบบควบคุมเฝ้าตรวจและแจ้งเตือนอัตโนมัติแบบไร้สายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย	21,700,000.00
1.7	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 1045 ตอนควบคุม 0201 ตอน วังสีสุบ - เชื้อน	50,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
	สิริกิติ์ กม.24+300 - กม.25+450 ตำบลแสนตอ อำเภอเมือง อุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์	
1.8	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวง หมายเลข 1268 ตอนควบคุม0200 ตอน นาเจริญ - ปางไฮ กม.109+400 - กม.111+400 ตำบลบ้านโคก อำเภอบ้าน โคก จังหวัดอุตรดิตถ์	40,000,000.00
1.9	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวง หมายเลข 1045 ตอนควบคุม0201ตอน วังสีสุบ - เชื้อนสิริกิติ์ กม.30+693 - กม.32+500 ตำบลร่วมจิต อำเภอท่าปลา จังหวัดอุตรดิตถ์	50,000,000.00
1.10	โครงการก่อสร้างผนัง และเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำ	1,676,959,300.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์ OTOP SMEs วิสาหกิจชุมชน อุตสาหกรรม ให้มีคุณภาพ ปลอดภัย ได้มาตรฐาน สร้างคุณค่าเพิ่ม และมีการบริหารจัดการด้านการตลาดสมัยใหม่		
2.1	เสริมสร้างศักยภาพและความเข้มแข็งให้แก่เกษตรกรและ สถาบันเกษตรกร	2,937,700.00
2.2	เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยได้มาตรฐาน และสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม	92,794,830.00
2.3	โครงการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมทรัพยากร ภาคการเกษตร ให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน	122,939,300.00
2.4	โครงการเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าเกษตรอย่างครบวงจร	71,881,400.00
2.5	โครงการส่งเสริม และพัฒนาผลิตภัณฑ์ OTOP SMEs และ วิสาหกิจชุมชน	41,551,700.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นและทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อสร้างคุณค่าการ ท่องเที่ยว อย่างยั่งยืน		
3.1	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น	25,031,950.00
3.2	โครงการจัดงานส่งเสริมการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่สำคัญระดับจังหวัด	175,000,000.00
3.3	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนไฟฟ้าครบวงจรเพื่อ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการคมนาคมในจังหวัดอุตรดิตถ์ (รถยนต์ไฟฟ้า/สถานีประจูปะเตอรี่)	24,000,000.00
3.4	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	18,735,499.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : อนุรักษ์ ป่าไม้ บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแหล่งน้ำ และส่งเสริมการใช้ พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		
4.1	โครงการอนุรักษ์ ป่าไม้ และใช้ประโยชน์จาก ทรัพยากรธรรมชาติ	17,605,050.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
4.2	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำ และบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน	20,312,129,545.00
4.3	โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	1,539,765,892.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : เพิ่มศักยภาพ การค้า การลงทุน ระบบ Logistic และความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน		
5.1	โครงการพัฒนาศักยภาพการค้า การลงทุน กับประเทศเพื่อนบ้าน	2,453,000.00
5.2	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 117 ตอนควบคุม 1403 ตอน ป่าขุน - วังผาชัน ระหว่าง กม.261+655 - กม.263+355 ตำบลผาจุ อำเภอมืองอุตรดิตถ์ และตำบลน้ำพี้ อำเภอทองแสนขัน จังหวัดอุตรดิตถ์	50,000,000.00
5.3	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงภูมิภาคทางหลวงหมายเลข 117 ตอนควบคุม 0503 ตอน นาโพธิ์ - ม่วงเจ็ดต้น กม.385+000 - กม.387+200 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ทางหลวงหมายเลข 1083 ตอนควบคุม 0100 ตอน ห้วยน้อยกา - เเด่นชาติ กม. 0+000 - กม.1+000 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	63,000,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 มีแหล่งน้ำต้นทุนในปริมาณมาก อันเนื่องมาจากมีเขื่อน และอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่ และมีแม่น้ำน่านเป็นแม่น้ำสายหลักของจังหวัด รวมไปถึงแม่น้ำสายรองทั้งแม่น้ำปาด คลองตรอน และบึงน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่ อาทิ บึงทุ่งกะโล่ บึงหล่ม บึงมาย เป็นต้น
- S2 ศักยภาพของด่านถาวรภูตู๋ สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้หลายมิติ รวมไปถึงด่านชายแดน ด้านประเพณี จุดผ่อนปรน ซึ่งจะเป็นช่องทางที่มีศักยภาพในอนาคต
- S3 เป็นแหล่งผลิตผลผลิตทางการเกษตรที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นพืชเศรษฐกิจหลัก (ข้าว อ้อย ข้าวโพด มันสำปะหลัง) ไม้ผลที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง (ทุเรียนหลง - หลินลับแล) สับปะรด ห้วยมุ่น เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ผลผลิตปศุสัตว์ (ไก่ไข่) ผลผลิตปลาในกระชังจำนวนมาก
- S4 มีที่ตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจ ทั้ง NSEC, EWEC และ LIMEC
- S5 เป็นเมือง 3 วัฒนธรรม ที่มีอัตลักษณ์ (ล้านนา ล้านช้าง และไทยกลาง) มีความผสมผสานและน่าสนใจ เป็นต้นทุนทางวัฒนธรรมที่สามารถต่อยอดเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้

- S6 แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์ มีศักยภาพในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่
- S7 ความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน องค์กรชุมชน องค์กรภาคเอกชน ในการมีส่วนร่วมและเป็นภาคีในการพัฒนาในระดับพื้นที่

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 มีสัดส่วนพื้นที่ที่ประสบภัยแล้ง/อุทกภัย จำนวนมาก อันเนื่องมาจากยังขาดระบบการบริหารจัดการน้ำและการกระจายน้ำที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง
- W2 ปัญหาพื้นที่ทับซ้อนของที่อยู่อาศัยของประชาชน/พื้นที่ทำการเกษตร ทับซ้อนกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ/ป่าอุทยานแห่งชาติ ทำให้ขาดโอกาสในการพัฒนา และขาดโอกาสในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน
- W3 โครงสร้างเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรมซึ่งต้องพึ่งพาธรรมชาติ และประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เน้นขายผลผลิตหลังเก็บเกี่ยว ขาดการแปรรูปเพิ่มมูลค่า
- W4 โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุดโทรม อาทิ เส้นทางคมนาคมสายรองในพื้นที่หมู่บ้านชุมชนยังไม่ทั่วถึง บางแห่งมีการชำรุดทรุดโทรม พื้นที่บางพื้นที่ที่ห่างไกลยังขาดแคลนไฟฟ้า ระบบประปา
- W5 ปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม โดยเฉพาะคุณภาพน้ำ และปัญหาการจัดการขยะมูลฝอย
- W6 แนวโน้มปัญหาสังคม/สาธารณสุขที่สูงขึ้นโดยเฉพาะปัญหายาเสพติด ปัญหาการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ปัญหาการตั้งท้องก่อนวัยอันควร และปัญหาความเครียด/สุขภาพจิตของประชาชน
- W7 ปัญหาด้านแรงงาน อัตราการว่างงาน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)
- W8 การท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างครบวงจรและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง/ไม่เป็นที่รู้จักขาดการประชาสัมพันธ์ รวมไปถึงการให้องค์ความรู้ในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่
- W9 ความเจริญทางเศรษฐกิจยังกระจุกตัวในตัวเมือง/บางพื้นที่ ทำให้มีความเหลื่อมล้ำสูง อันเป็นผลมาจากการกระจายทรัพยากรในการพัฒนาที่ไม่ทั่วถึง

โอกาส (Opportunity)

- O1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ให้ความสำคัญกับสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป การเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน และการเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้อยู่อย่างมีคุณภาพและมีศักดิ์ศรี
- O2 กระแสการตื่นตัวของการระวังป้องกัน รวมถึงการสร้างเสริมสุขภาพให้แข็งแรง ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพซึ่งสอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิตที่เป็นปกติใหม่ (New Normal) อาทิ

การเว้นระยะห่างทางสังคม การพึ่งตนเองทางด้านอาหาร และการป้องกันดูแลสุขภาพด้านอื่น ๆ ได้รับความสนใจเพิ่มขึ้น

- O3 พฤติกรรมของประชาชน/ผู้บริโภค ที่ให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการในพื้นที่มากยิ่งขึ้น (Local Brand) อันเนื่องมาจากความกังวลในการใช้สินค้าและบริการที่มาจากนอกพื้นที่/ต่างประเทศ
- O4 การใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น อาทิ การทำงานที่บ้าน การเรียนทางไกล การทำธุรกรรมออนไลน์ความบันเทิงผ่านออนไลน์ เป็นต้น
- O5 ศักยภาพของการพัฒนาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนล่าง

อุปสรรค (Threat)

- T1 ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจผลทางด้านสังคม กระบวนการดำเนินชีวิต การจำกัดสิทธิเสรีภาพในบางเรื่อง รวมถึงปัญหาความเป็นอยู่ที่ยากลำบากจากเศรษฐกิจ การตกงาน การขาดรายได้ ทำให้ชีวิตยากลำบากมากขึ้น ส่งผลถึงครอบครัว สังคม ประเพณีและวิถีปฏิบัติ และผลกระทบด้านสาธารณสุข
- T2 ภาวะการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ ส่งผลกระทบต่อการทำเกษตรกรรม เนื่องจากอุณหภูมิที่สูงขึ้น ปริมาณน้ำฝนที่เปลี่ยนแปลงมากขึ้นหรือลดลงกว่าเดิม ความแปรปรวนการกระจายของฝน รวมทั้งการเกิดภัยธรรมชาติที่รุนแรงและบ่อยครั้งมากขึ้นกว่าเดิมในอดีต
- T3 ราคาสินค้าและบริการที่สูงขึ้น ส่งผลต่อการบริโภค และการผลิต ทำให้ผู้ผลิตไม่สามารถแบกรับภาระต้นทุนที่สูงขึ้นได้โดยเฉพาะเกษตรกรที่สินค้าเกษตรราคาตกต่ำและไม่แน่นอน
- T4 จากนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยว ทำให้เกิดการเข้ามาของนักท่องเที่ยวบางกลุ่ม ผสมกับกระแสวัฒนธรรมต่างประเทศ และขาดการส่งเสริมวิถีชุมชน วัฒนธรรมท้องถิ่นอย่างจริงจัง ส่งผลให้วิถีชุมชนและพฤติกรรมสังคมที่ดั้งเดิมหายไป นอกจากนี้การท่องเที่ยวที่ไม่เหมาะสมยังส่งผลกระทบเชิงลบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย
- T5 ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ไม่เอื้อให้เกิดการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน และความคล่องตัวในการทำงาน

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 โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโซติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th