

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จังหวัดอุทัยธานี



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

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร เทคโนโลยี ทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญกับความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ตามยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพภายในด้านโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่เขตเมืองและเชื่อมโยง รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในภาคการขนส่ง

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor, NSEC) ตามแนวเส้นทาง R9, R12, R3A, R3B ทำให้ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

นอกจากนี้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ได้กำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะกำหนดให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง - ตะวันออก และภาคใต้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวกเพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

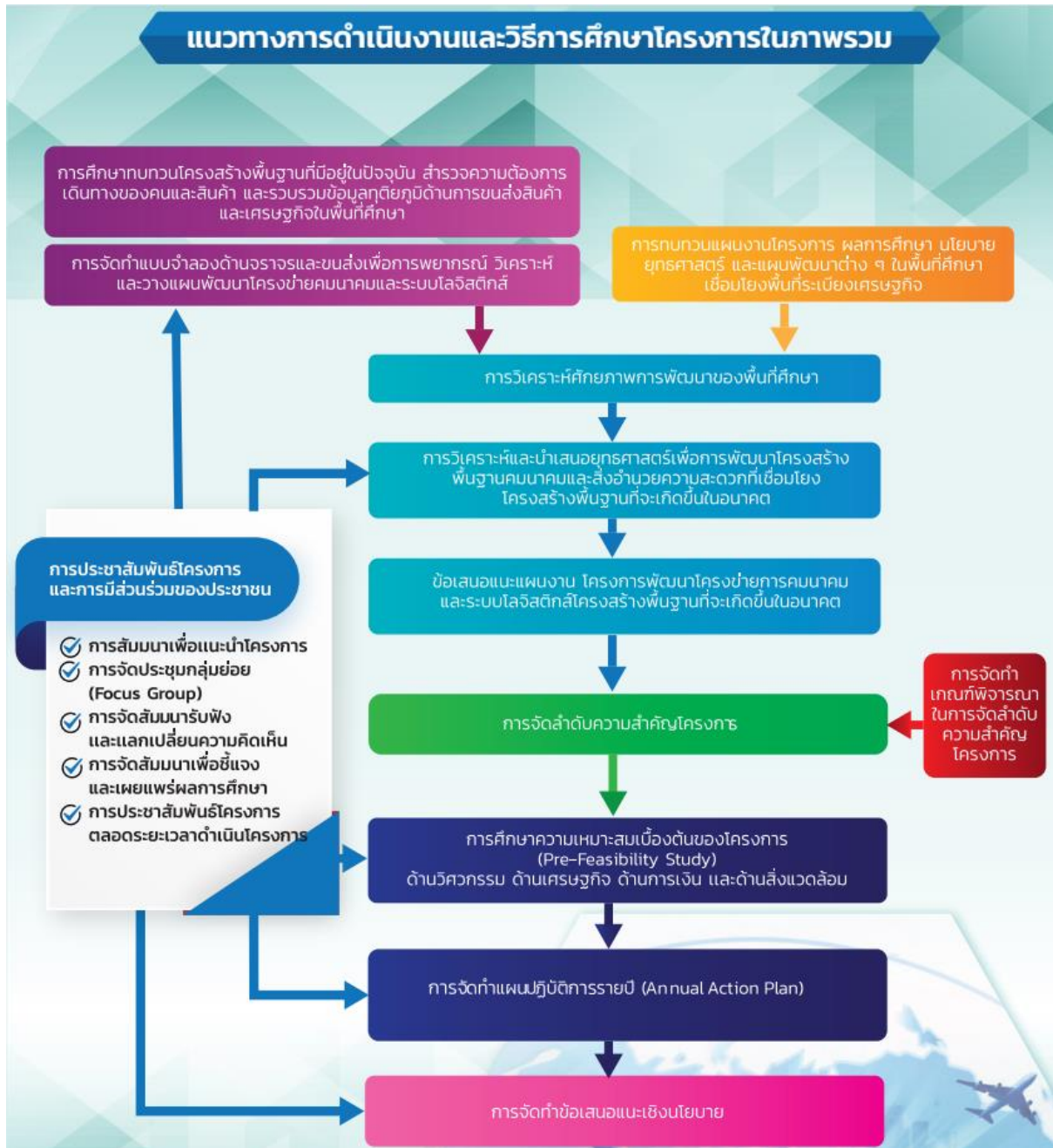
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดอุทัยธานี

2.1 ข้อมูลทั่วไป



เมืองอุทัยธานีมีหลักฐานทางด้านประวัติศาสตร์ของกรมศิลปากรยืนยันไว้ว่า เป็นที่อยู่อาศัยของมนุษย์ก่อนประวัติศาสตร์ เมื่อประมาณ 3,000 ปีมาแล้ว โดยพบหลักฐานยืนยันในหลายพื้นที่ เช่น โครงกระดูก เครื่องมือหินกะเทาะจากหินกรวด ภาพเขียนสมัยก่อนประวัติศาสตร์บนหน้าผา (เขาปลาร้า) เป็นต้น

ตำนานเก่าเล่าว่า ในสมัยกรุงสุโขทัยเจริญรุ่งเรืองนั้น ท้าวมหาพรหมได้เข้ามาสร้างเมืองที่บ้านอุทัยเก่า คือ อำเภอหนองฉางในปัจจุบันนี้ แล้วพาคนไทยเข้ามาอยู่ท่ามกลางหมู่บ้านคนมอญและคนกะเหรี่ยง จึงเรียกว่า "เมืองอุไทย" ตามกลุ่มหรือที่อยู่ของคนไทยซึ่งพากันตั้งบ้านเรือนอยู่อย่างหนาแน่น มีพืชพันธุ์และอาหารอุดมสมบูรณ์กว่าแห่งอื่น ต่อมากระแสน้ำเปลี่ยนทางเดินและเกิดกันดารน้ำ เมืองอุไทยจึงถูกทิ้งร้าง จนในที่สุด พระตะเบิดได้เข้ามาปรับปรุงเมืองอุไทย โดยขุดที่เก็บกักน้ำไว้ใกล้เมือง และพระตะเบิดได้เป็นผู้ปกครองเมืองอุไทยเป็นคนแรกในสมัยกรุงศรีอยุธยา

เมืองอุไทยต่อมาได้เรียกกันเป็น "เมืองอุไทย" คาดว่าเพี้ยนไปตามสำเนียงชาวพื้นเมืองเดิม ได้มีฐานะเป็นหัวเมืองด่านชั้นนอก มีพระพลสงครามเป็นนายด่านแม่กลอง และพระอินทรเดชเป็นนายด่านหนองหลวง (ปัจจุบันแม่กลองคืออำเภออัมพวา จังหวัดตาก และหนองหลวงคือตำบลหนองหลวง อำเภออัมพวา) คอยดูแลพม่าที่จะยกทัพมาตามเส้นทางชายแดนด่านแม่ละเมา

ต่อมาในรัชสมัยสมเด็จพระเอกาทศรถ (พ.ศ. 2148-2163) ได้โปรดเกล้าฯ ให้บัญญัติอำนาจการใช้ตราประจำตำแหน่ง มีบัญชาการตามหัวเมืองนั้น ได้รับในกฎหมายเก่าลักษณะพระธรรมนูญว่า "เมืองอุไทยธานี เป็นหัวเมืองขึ้นแก่มหาดไทย"

เมืองอุไทยธานีเป็นเมืองที่อยู่บนที่ดอนและลึกเข้าไป ไม่มีแม่น้ำสายใหญ่และไม่สามารถติดต่อทางเรือได้ ดังนั้นชาวเมืองจึงต้องขนข้าวบรรทุกเกวียนมาลงที่แม่น้ำ จึงทำให้พ่อค้าพากันไปตั้งยั้งฉางรับซื้อข้าวที่ริมแม่น้ำจนเป็นหมู่บ้านใหญ่ เรียกว่าหมู่บ้าน "สะแกกรัง" เนื่องจากเป็นพื้นที่มีป่าสะแกขึ้นเต็มริมแม่น้ำและมีต้นสะแกใหญ่อยู่กลางหมู่บ้าน บ้านสะแกกรัง ชาวจีนเรียกเพี้ยนเป็น "ซิเกียกั้ง" เป็นตลาดซื้อข้าวที่มีพ่อค้าคนจีนนิยมไปตั้งบ้านเรือนและยั้งฉาง ต่อมาในระยะหลังได้มีเจ้านายและขุนนางมาตั้งบ้านเรือนอยู่ เพราะความ

สะดวกในการกะเกณฑ์สิ่งของส่งเมืองหลวงซึ่งเป็นจำพวกมูลค่างคาว ไม้ซุง กระวาน และช้างป่า อีกทั้งยังมีช่องทางในการค้าข้าวอีกด้วย

ในรัชสมัยสมเด็จพระที่นั่งท้ายสระ (พ.ศ. 2251-2275) นั้น จมื่นมหาสนิท (ทองคำ) ซึ่งย้ายมาตั้งบ้านเรือนอยู่ที่บ้านสะแกกรังนั้น ได้รับแต่งตั้งเป็นพระยาราชนิกุล และต่อมาได้กำเนิดบุตรชายคนโตชื่อ "ทองดี" เกิดที่สะแกกรัง สมเด็จพระปฐมบรมมหาชนกฯ พระนามเดิม ทองดี เดิมทรงรับราชการในแผ่นดินสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ ได้ดำรงตำแหน่งพระอักษรสุนทร เสนียนตรากรมมหาดไทย ถึงรัชกาลสมเด็จพระที่นั่งสุริยาศน์อมรินทร์ (พระเจ้าเอกทัศ) พม่ายกกองทัพมาล้อมกรุงศรีอยุธยา เกิดการระส่ำระสายแตกสามัคคีในพระนคร จึงทรงอพยพครอบครัวไปรับราชการกับเจ้าเมืองพิษณุโลก ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าพระยาจักรีศรีองครักษ์ สมุหนายกอัครมหาเสนาบดี อภัยพิริยปรากรมพาหุ ต่อมาทรงพระประชวร สิ้นพระชนม์ในเมืองพิษณุโลก บุตรชายชื่อ "ทองด้วง" ภายหลังได้รับราชการเป็นสมเด็จพระเจ้าพระยามหากษัตริย์ศึกปราบปรามเจ้ากรุงธนบุรี และสถาปนาเป็นกษัตริย์ราชวงศ์จักรีปกครองแผ่นดินทรงพระนามว่า "พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช" ทรงอัญเชิญพระอัฐิส่วนหนึ่งประดิษฐาน ณ หอพระในพระบรมมหาราชวัง เพื่อให้พระบรมวงศานุวงศ์และข้าราชการถวายบังคมในพระราชพิธีถือน้ำพระพิพัฒน์สัจจาในฐานะสมเด็จพระปฐมบรมมหาชนกแห่งราชวงศ์จักรี พระอัฐิอีกส่วนหนึ่ง สมเด็จพระบวรราชเจ้ามหาสุรสิงหนาท อัญเชิญเข้าประดิษฐานในพระเจดีย์ทองในพระมณฑปวัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์ราชวรมหาวิหาร มีประเพณีที่พระมหากษัตริย์ทรงตั้งเครื่องทองน้อย เพื่อสักการบูชาทุกครั้งที่เสด็จพระราชดำเนิน

พ.ศ. 2376 ข้าราชการชาวกรุงเทพฯ ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้เป็นพระยาอุไทยธานี เจ้าเมืองอุไทยธานีในสมัยนั้น ได้เห็นว่าบ้านสะแกกรังเป็นตลาดใหญ่ มีผู้คนอพยพเข้ามาอยู่กันอย่างหนาแน่น อีกทั้งเป็นสถานที่ที่ชาวอุไทยธานีติดต่อค้าขายข้าวและไม้ซุงกับพ่อค้าที่นั่นมานานแล้ว จึงคิดตั้งบ้านเรือนเพื่อค้าขายประจวบกับเวลานั้น เจ้าเมืองไชยนาทเป็นเพื่อนกัน จึงขอตั้งบ้านเรือนที่ริมแม่น้ำสะแกกรัง เนื่องจากผู้คนมาติดต่อราชการและมาค้าขายกันมาก ทั้งนี้ เนื่องจากเจ้าเมืองไม่กล้าขึ้นไปเมืองอุไทยธานีเก่า อ้างว่ากลัวไข้ป่า จึงเป็นเหตุให้พากันอพยพมาอยู่กันมากขึ้น

พ.ศ. 2391 ได้มีการแบ่งเขตดินแดนเมืองอุไทยธานีและเมืองไชยนาท โดยตัดเขตบ้านสะแกกรังทางฝั่งคลองฟากใต้ ตั้งแต่ท้ายบ้านสะแกกรังไปจดเมืองอุไทยธานีเก่า โอนที่นั่นจากเมืองไชยนาทเป็นของเมืองอุไทยธานี ดังนั้นเมืองอุไทยธานี จึงตั้งอยู่ที่ปลายสุดเขตแดนเมืองมโนรมย์ ข้างใต้บ้านลงมาสักคั้งน้ำหนึ่งก็เป็นแดนเมืองไชยนาท

พ.ศ. 2441 เมืองอุไทยธานีขึ้นกับมณฑลนครสวรรค์ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้เปลี่ยนไปขึ้นกับมณฑลอยุธยา สุดท้ายมีการประกาศเลิกมณฑลปี พ.ศ. 2476 และจัดให้จังหวัดเป็นหน่วยปกครองส่วนภูมิภาคที่สำคัญที่สุด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้รับผิดชอบ ตั้งแต่บัดนั้นมาจนถึงปัจจุบัน

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดอุทัยธานีถูกจัดให้อยู่ในภาคกลางตอนบนตาม ราชบัณฑิตยสถานและกรมอุตุนิยมวิทยา แต่บางหน่วยงานถูกจัดให้อยู่ตอนล่างของภาคเหนือ มีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดข้างเคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดกับ จังหวัดนครสวรรค์

ทิศตะวันออก ติดกับ จังหวัดชัยนาท

ทิศใต้ ติดกับ จังหวัดสุพรรณบุรีและจังหวัดกาญจนบุรี

ทิศตะวันตก ติดกับ จังหวัดตากและจังหวัดกาญจนบุรี

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

พื้นที่ส่วนใหญ่หรือประมาณ 2 ใน 3 ของพื้นที่จังหวัดเป็นป่าและภูเขาสูง มีลักษณะลาดเทจาก ทิศตะวันตกลงมาทางทิศตะวันออก พื้นที่ราบในทางเกษตรมีประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งหมดมีแม่น้ำสะแกกรัง ไหลผ่านตัวเมือง ไปบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอโมโนรมย์ จังหวัดชัยนาท

สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นป่าและภูเขาลาดเทจากทิศตะวันตกต่ำลงมาทางทิศตะวันออก ทางทิศตะวันตก เป็นเทือกเขาสลับซับซ้อน เป็นแหล่งต้นน้ำลำธารและเขตป่าสงวนแห่งชาติ เทือกเขาที่เป็นแหล่งต้นน้ำของ แม่น้ำสะแกกรัง คือ เทือกเขาโมโกจู มีความสูงประมาณ 1,960 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง มีลำน้ำสำคัญที่ไหลรวมเป็นแม่น้ำสะแกกรัง 3 สาย คือ ห้วยแม่วงก์อยู่ตอนบน คลองโพธิ์อยู่ตอนกลาง และห้วยทับเสลาอยู่ตอนล่าง ระบายน้ำจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือลงสู่ทิศตะวันออก โดยไหลจากอำเภอมะกอก และอำเภอลาดยาวจังหวัดนครสวรรค์ ไปรวมกับคลองโพธิ์ที่อำเภอสว่างอารมณ์ จังหวัดอุทัยธานี แล้วไหลไปรวมกับห้วยทับเสลาที่อำเภอเมืองอุทัยธานี ต่อจากนั้นไหลไปรวมกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอเมืองอุทัยธานี จังหวัดอุทัยธานี เนื่องจากห้วยแม่วงก์เป็นลำน้ำหลักที่ใหญ่ที่สุด มีความยาวประมาณ 200 กิโลเมตร ตอนต้นน้ำมีความลาดชันค่อนข้างสูงประมาณ 1 : 250 แล้วลดลงเหลือประมาณ 1 : 1,500 ในตอนปลายของลำน้ำ ซึ่งมีความแตกต่างกันมาก ทำให้ความลาดของท้องน้ำเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในฤดูฝนจึงเกิดน้ำท่วมเป็นประจำทุกปีในพื้นที่ตอนล่าง สภาพพื้นที่ตอนล่างด้านทิศใต้และทิศตะวันออกส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มใช้ทำนา มีอ่างเก็บน้ำที่สำคัญ คือ เขื่อนทับเสลา

จังหวัดอุทัยธานีมีภูเขามากมายกระจายอยู่ในพื้นที่เกือบทุกอำเภอ แต่เป็นเทือกเขาสลับซับซ้อนและสวยงามนั้นอยู่ในเขตอำเภอบ้านไร่ และอำเภอลานสัก เป็นส่วนใหญ่ ภูเขาที่สำคัญ ได้แก่

1. เขาปลายห้วยขาแข้ง เป็นภูเขาที่แบ่งเขต 3 จังหวัด คือ ตาก (อำเภอมะกอก) อุทัยธานี (อำเภอบ้านไร่) และนครสวรรค์ (อำเภอลาดยาว) ยอดเขาสูงที่สุดอยู่ในจังหวัดอุทัยธานี คือ 1,619.15 เมตร
2. เขาปลายห้วยจักษ์จัน เป็นภูเขาในเขตตำบลคอกควายและตำบลแก่นมะกรูด อำเภอบ้านไร่ เป็นต้นน้ำลำห้วยกระเสียวและมียอดเขาสูงประมาณ 1,436 เมตร

3. เขาค้อทะเลแตก เป็นภูเขาที่อยู่ในเขตอำเภอลานสัก มียอดเขาสูง 1,430 เมตร นอกจากนี้ยังมีเขาค้อทั้ง เขาปลายห้วยค้อทั้ง เขาค้อโปรง เขาค้อเอียง ซึ่งหลายลูกเป็นต้นกำเนิดของต้นน้ำ

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศจังหวัดอุทัยธานี จัดอยู่ในลักษณะร้อนชื้น คือมีอากาศร้อนชื้นในช่วงฤดูฝน และแห้งแล้งในช่วงฤดูหนาว โดยได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ในฤดูฝน และได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือในฤดูหนาวซึ่งแบ่งฤดูตามระยะเวลาได้ดังนี้

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ จนถึงกลางเดือนพฤษภาคม อากาศจะร้อนจัดช่วงเดือนมีนาคมถึงกลางเดือนพฤษภาคม

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม จนถึงเดือนตุลาคม โดยฝนจะตกด้านทิศตะวันตกมากกว่าด้านทิศตะวันออก เนื่องจากอยู่ในเขตอิทธิพลของมรสุมและดีเปรสชัน ฝนตกชุกมากที่สุดในเดือนกันยายน

ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน จนถึงเดือนมกราคม โดยเดือนธันวาคม อากาศจะหนาวและแห้งแล้งมากที่สุด

สภาพภูมิอากาศ โดยทั่วไปคล้ายคลึงกับจังหวัดในภาคกลาง แต่ในฤดูร้อนจะร้อนจัด และในฤดูหนาว จะหนาวจัด ความแตกต่างของอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 6 – 43 องศาเซลเซียส ฤดูฝนเริ่มตั้งแต่ปลายเดือนพฤษภาคมถึงตุลาคมฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์และฤดูร้อนตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม

จังหวัดอุทัยธานีเป็นจังหวัดที่มีฝนอยู่ในเกณฑ์น้อย อากาศจึงค่อนข้างแล้ง ปริมาณฝนเฉลี่ยตลอดปี 1,100 – 1,200 มิลลิเมตร และมีวันฝนตก 105 - 110 วัน เดือนที่มีฝนตกมากที่สุดคือเดือนกันยายน มีปริมาณฝนตก 220 - 240 มิลลิเมตร และมีวันฝนตก 15 - 20 วัน

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

จังหวัดอุทัยธานี แบ่งเขตการปกครองส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น จำนวน 8 อำเภอ 70 ตำบล 642 หมู่บ้าน ได้แก่อำเภอเมืองอุทัยธานี อำเภอหนองขาหย่าง อำเภอหนองฉาง อำเภอทัพทัน อำเภอสว่างอารมณ์ อำเภอบ้านไร่ อำเภอลานสัก และอำเภอห้วยคต การปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วยองค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 1 แห่ง เทศบาลตำบล 13 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 49 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

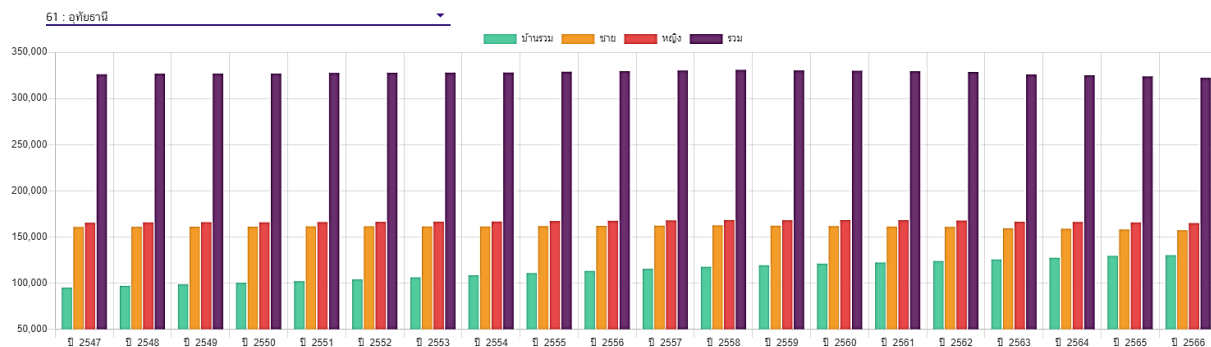
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุทัยธานีมีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 322,273 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.263 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 157,266 คน และเป็นประชากรหญิง 165,007 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดอุทัยธานี 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)
0.330	0.331	0.33	0.33	0.329	0.329	0.326	0.325	0.324	0.322	-0.263%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดอุทัยธานี

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุทัยธานีมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 130,318 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.399 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดอุทัยธานี 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)
115	118	119	121	122	124	126	128	130	130	1.399%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดอุทัยธานีมีขนาดครัวเรือน 2.47 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.603 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดอุทัยธานี 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)
2.86	2.81	2.77	2.72	2.69	2.65	2.59	2.55	2.5	2.47	-1.603%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดอุทัยธานี มีผลผลิตมวลรวมภายในรวมจังหวัด 27,851 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.004 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

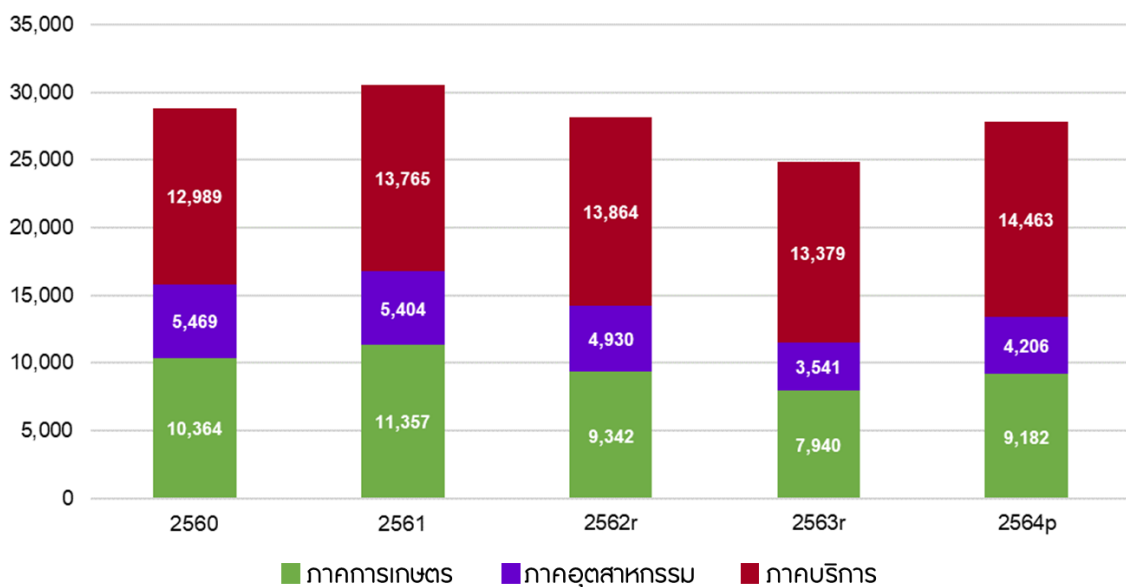
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดอุทัยธานี ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
28,823	30,526	28,136	24,860	27,851	-0.004

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตมวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

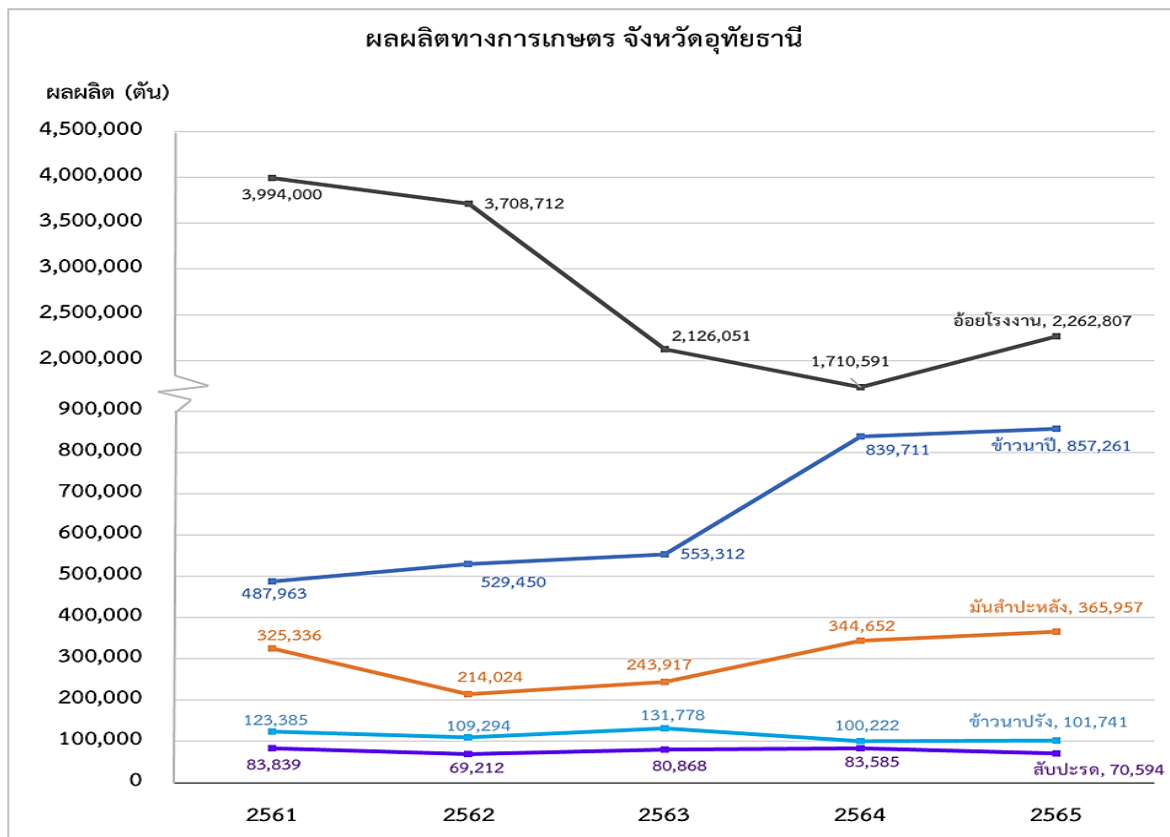


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

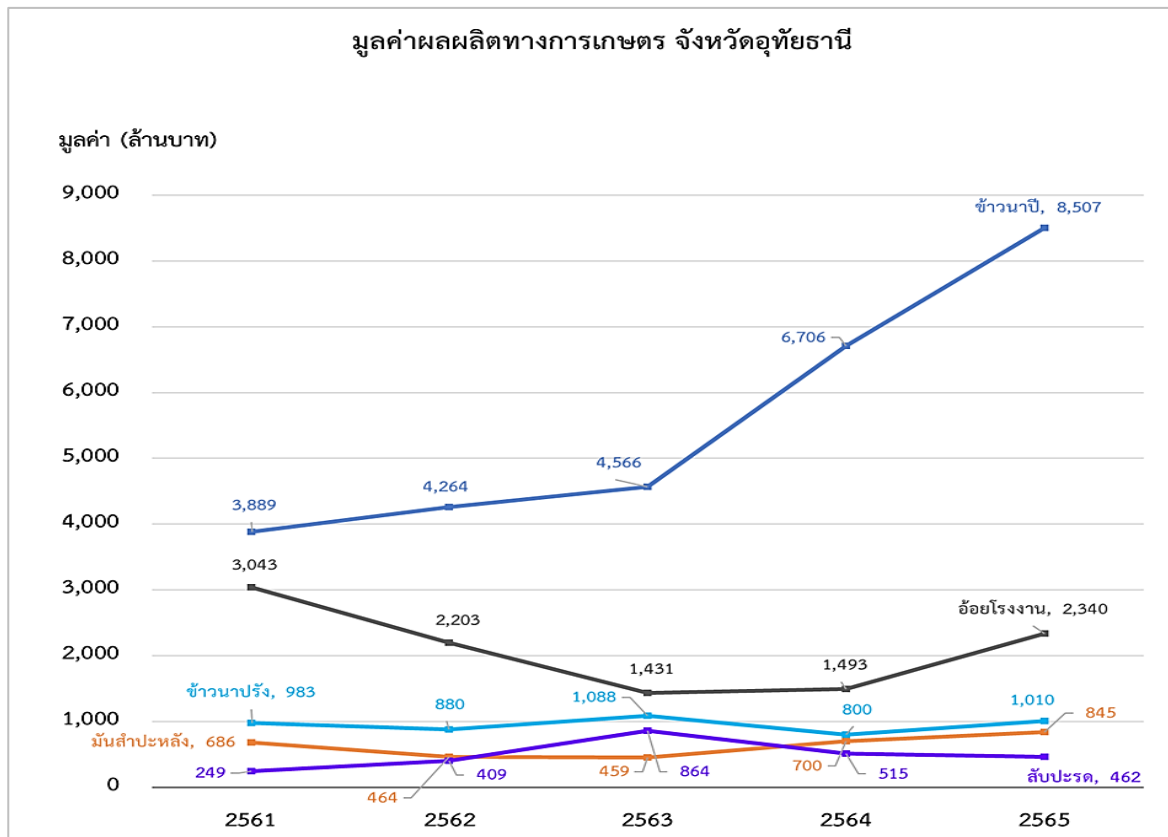
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดอุทัยธานี แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดอุทัยธานี มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปตั้งอยู่บริเวณลุ่มน้ำสะแกกรัง มีแม่น้ำสะแกกรัง ลำห้วยทับเสลา ลำห้วยคลองโพธิ์ ลำห้วยขวี ลำห้วยใหญ่ ลำห้วยคอกควาย คลองเนินขาม เป็นแม่น้ำสายสำคัญของจังหวัด มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.6 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 38.67 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และสับปะรด โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดอุทัยธานีสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง และสับปะรด แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

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

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

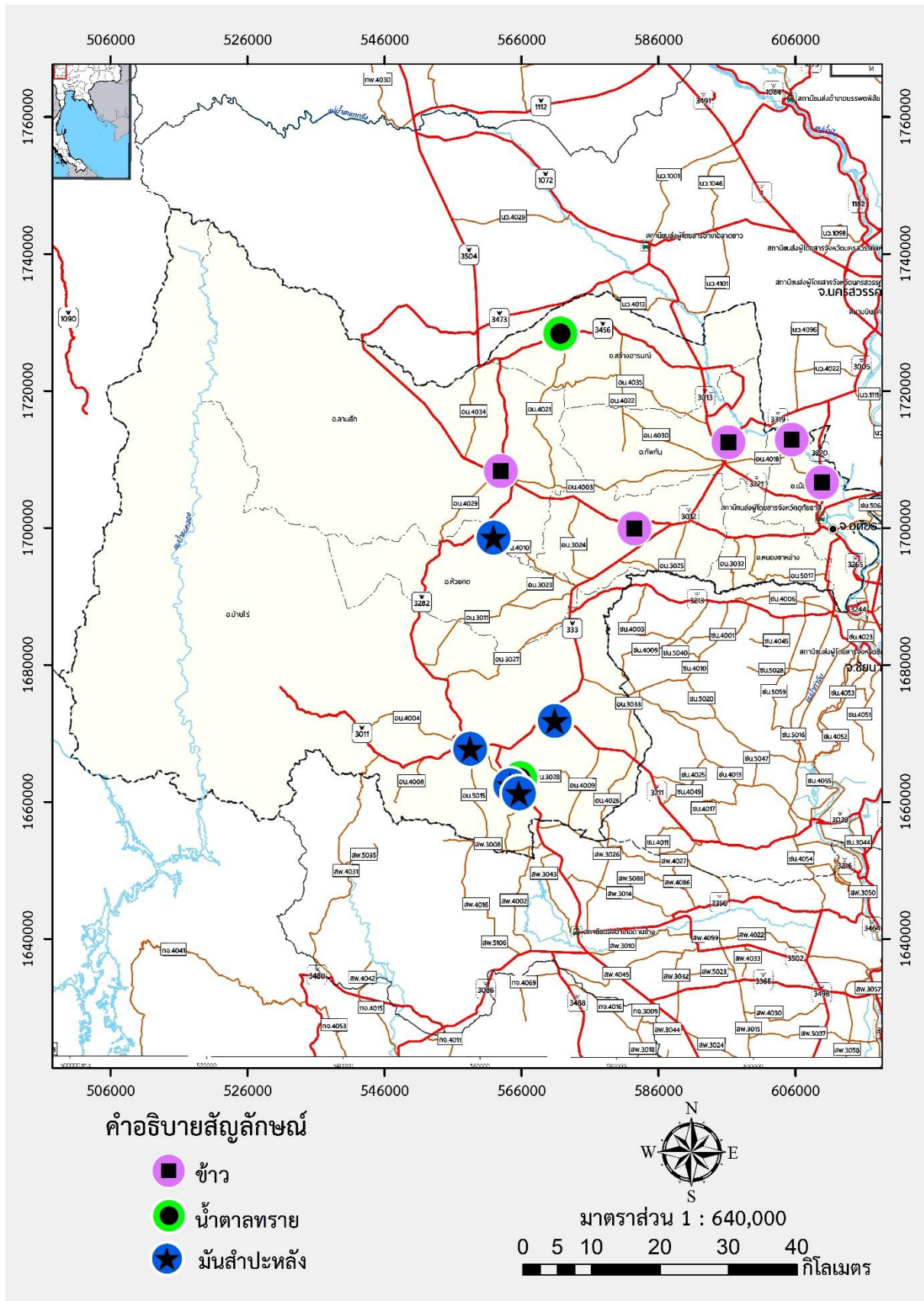
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	2,938.56	592	14
2	อุตสาหกรรมทั่วไป	2,594.14	235	15
3	อุตสาหกรรมเกษตร	1,779.99	677	82

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดอุทัยธานีและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	171,931	34,572
ข้าวโพด	66,379	23,940
อ้อย	1,995,467	553,703
น้ำตาล	361,656	29,776
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	411,385	40,400



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดอุทัยธานี
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

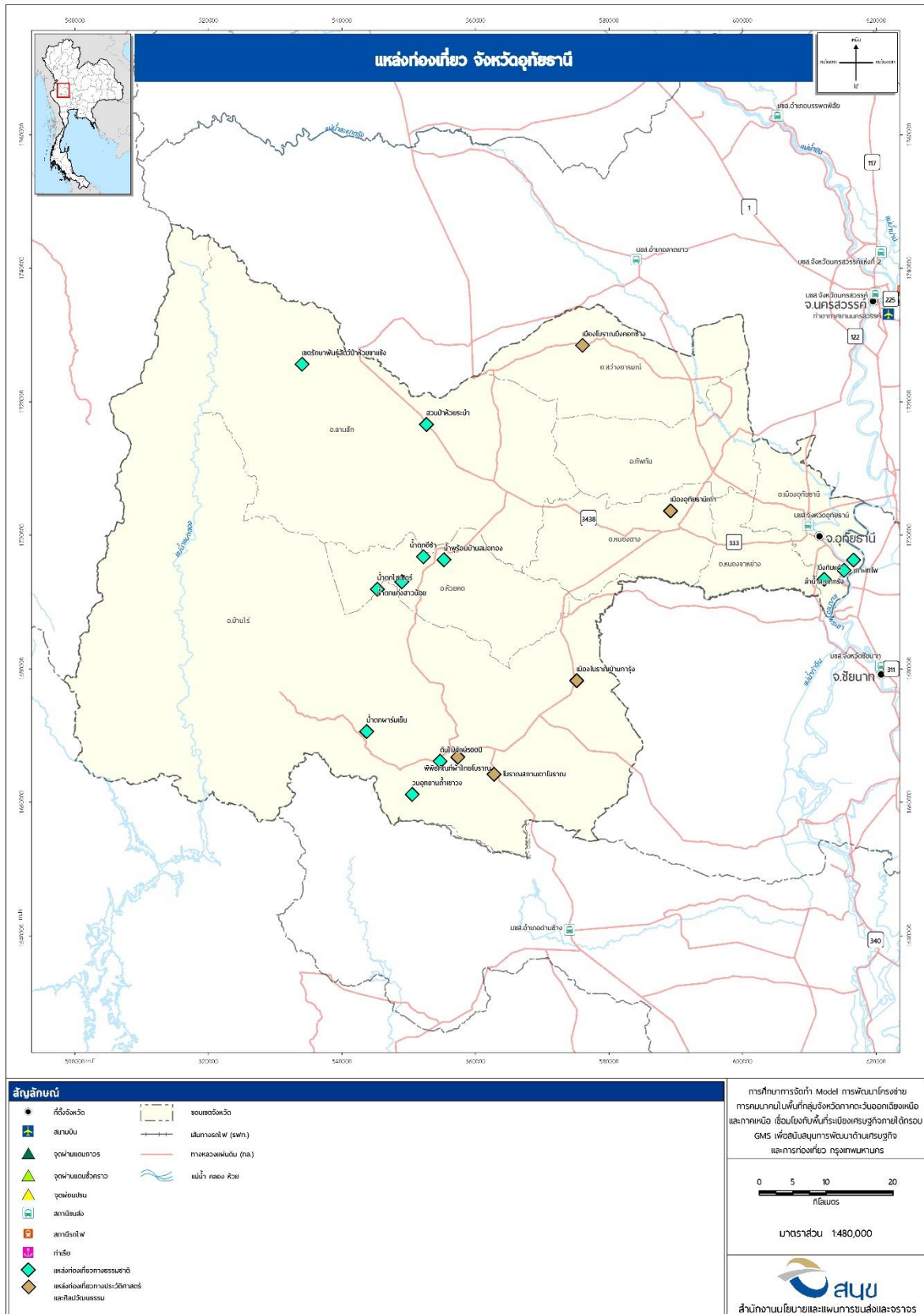
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดอุทัยธานีมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติระดับมรดกโลก (ธรรมชาติ) และวัฒนธรรมลุ่มน้ำที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์ จังหวัดอุทัยธานีจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 5 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยววัฒนธรรมและวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ โดยมีบทบาททางการท่องเที่ยวเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เชิงธรรมชาติ ผจญภัย วัฒนธรรมลุ่มน้ำ

ในบทบาทการท่องเที่ยว จังหวัดอุทัยธานีเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรองและพื้นที่ท่องเที่ยวเสริม/พื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในจังหวัดอุทัยธานีซึ่งเป็นเมืองรองที่มีแนวโน้มเติบโตโดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลเมืองอุทัยธานี ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต เพื่อสร้างเสริมศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- เมืองสมุนไพรและบริการแพทย์แผนไทยต้นแบบ ในพื้นที่อำเภอเมืองอุทัยธานี อำเภอลานสัก อำเภอบ้านไร่ อำเภอหนองฉาง (เป็นเมืองสมุนไพรกลุ่มการเกษตรวัตถุดิบสมุนไพร และมีโรงพยาบาลแพทย์แผนไทย)
- ชุมชนเก่า และมรดกวัฒนธรรมลุ่มน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำสะแกกรังในอำเภอเมืองอุทัยธานี อำเภอทัพทัน อำเภอสว่างอารมณ์ และอำเภอหนองฉาง จังหวัดอุทัยธานี
- ย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ในจังหวัดอุทัยธานี และชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรองในจังหวัดอุทัยธานี
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัยมูลค่าสูงในแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ และพื้นที่ที่มีศักยภาพได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวรเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอัมผาง และพื้นที่เชื่อมโยงในอำเภอบ้านไร่ อำเภอลานสัก และอำเภอห้วยคต จังหวัดอุทัยธานี



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 478,773 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 214,768 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 264,005 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างวันเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.85 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,160.59 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,372.68 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 841.19 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 767.78 ล้านบาท จำนวนห้อง 1,822 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 30.56 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 206,669 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 40.30

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดอุทัยธานี ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	784,218	772,404	478,773	-1.51%	-38.02%
ชาวไทย	777,570	766,143	478,112	-1.47%	-37.59%
ชาวต่างประเทศ	6,648	6,261	661	-5.82%	-89.44%
จำนวนนักท่องเที่ยว	387,426	360,561	214,768	-6.93%	-40.44%
ชาวไทย	383,039	356,637	214,339	-6.89%	-39.90%
ชาวต่างประเทศ	4,387	3,924	429	-10.55%	-89.07%
จำนวนนักท่องเที่ยว	396,792	411,843	264,005	3.79%	-35.90%
ชาวไทย	394,531	409,506	263,773	3.80%	-35.59%
ชาวต่างประเทศ	2,261	2,337	232	3.36%	-90.07%
ระยะเวลาพำนักระหว่างวัน (วัน)	1.98	1.95	1.85	-1.52%	-5.13%
ชาวไทย	1.98	1.95	1.85	-1.52%	-5.13%
ชาวต่างประเทศ	1.98	1.94	2.37	-2.02%	22.16%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,200.62	1,214.88	1,160.59	1.19%	-4.47%
ชาวไทย	1,196.16	1,210.74	1,159.54	1.22%	-4.23%
ชาวต่างประเทศ	1,670.78	1,675.37	1,705.37	0.27%	1.79%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,403.30	1,439.60	1,372.68	2.59%	-4.65%
ชาวไทย	1,398.16	1,434.71	1,371.40	2.61%	-4.41%
ชาวต่างประเทศ	1,851.26	1,886.25	1,868.24	1.89%	-0.95%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	808.78	831.29	841.19	2.78%	1.19%
ชาวไทย	807.82	830.39	841.07	2.79%	1.29%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	977.44	988.44	991.38	1.13%	0.30%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,397.39	1,354.47	767.78	-3.07%	-43.32%
ชาวไทย	1,379.10	1,337.80	765.65	-2.99%	-42.77%
ชาวต่างประเทศ	18.29	16.67	2.13	-8.86%	-87.22%
จำนวนห้อง	2,117	1,807	1,822	-14.64%	0.83%
อัตราการเข้าพัก	47.60	48.08	30.56	1.01%	-36.44%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	375,449	346,180	206,669	-7.80%	-40.30%
ชาวไทย	371,168	342,358	206,240	-7.76%	-39.76%
ชาวต่างประเทศ	4,281	3,822	429	-10.72%	-88.78%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 982,106 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 10.14 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,673.46 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 31.23 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 31.08 ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 23.11 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 337,055 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 278,981 คน คิดเป็นร้อยละ 20.82

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดอุทัยธานี ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	294,225	891,707	982,106	203.07%	10.14%
ชาวไทย	294,225	891,430	980,977	202.98%	10.05%
ชาวต่างประเทศ	-	277	1,129	-	307.58%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	422.17	1,275.26	1,673.46	202.07%	31.23%
ชาวไทย	422.17	1,274.69	1,670.84	201.94%	31.08%
ชาวต่างประเทศ	-	0.57	2.62	-	359.65%
อัตราการเข้าพัก	14.58	40.42	31.08	177.23%	-23.11%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	97,277	278,981	337,055	186.79%	20.82%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

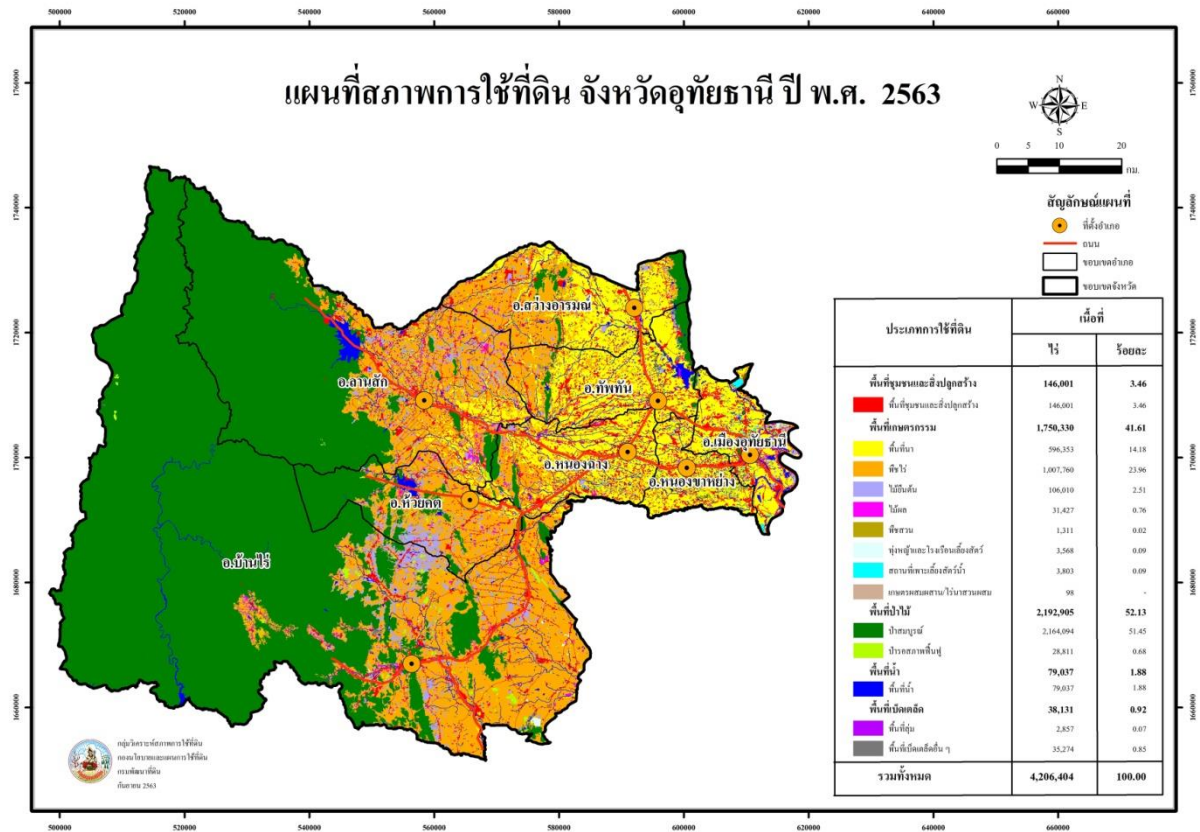
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดอุทัยธานีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 1,750,330 ไร่ ร้อยละ 41.61 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 596,353 ไร่ ร้อยละ 14.18, พืชไร่ 1,007,760 ไร่ ร้อยละ 23.96 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

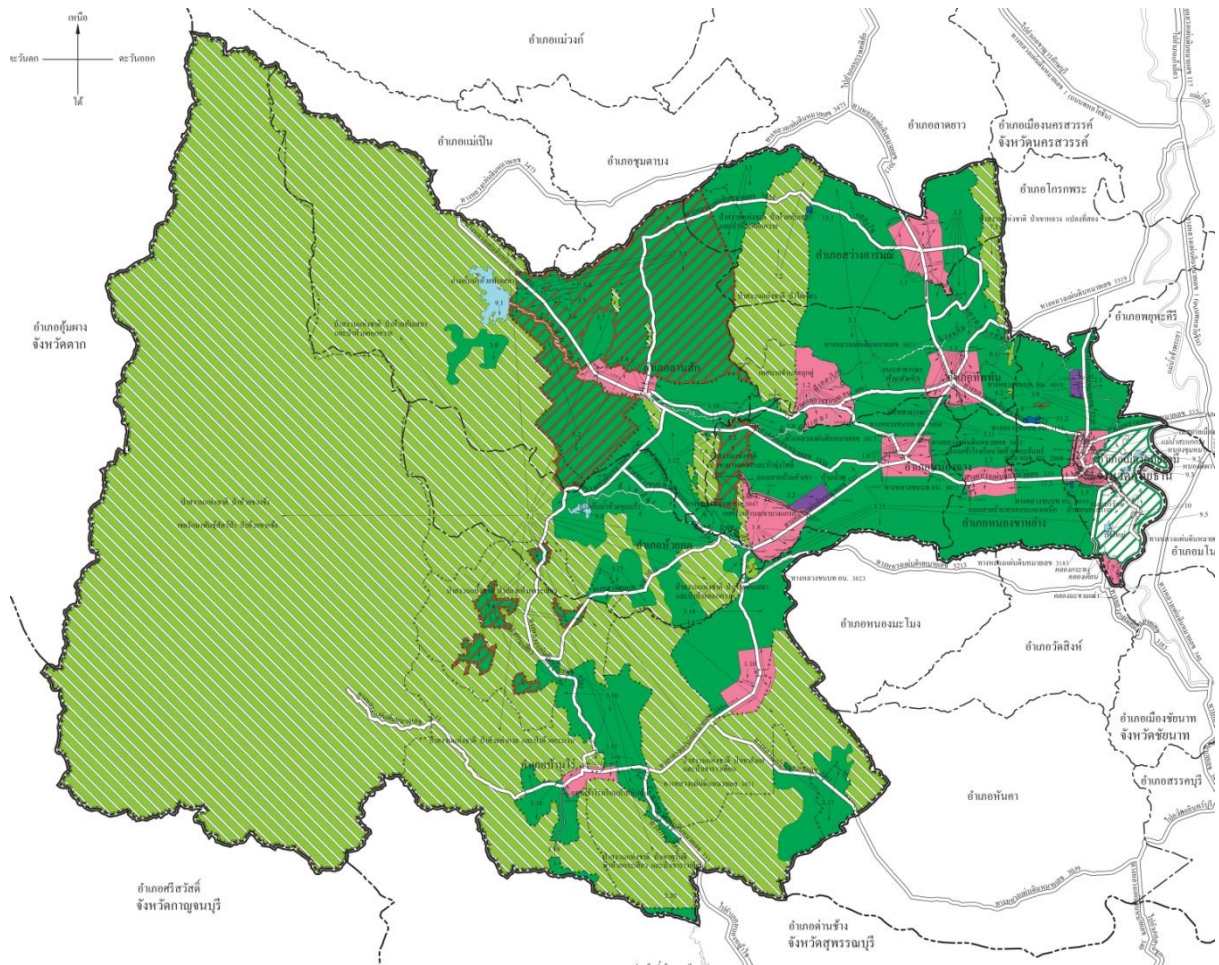
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดอุทัยธานี พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	146,001	3.46
พื้นที่เกษตรกรรม	1,750,330	41.61
พื้นที่นา	596,353	14.18
พืชไร่	1,007,760	23.96
ไม้ยืนต้น	106,010	2.51
ไม้ผล	31,427	0.76
พืชสวน	1,311	0.02
ไร่มวนเวียน	-	-
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	3,568	0.09
พืชน้ำ	-	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	3,803	0.09
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	98	-
พื้นที่ป่าไม้	2,192,905	52.13
พื้นที่แหล่งน้ำ	79,037	1.88
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	38,131	0.92
รวม	4,206,404	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/UT12563.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดอุทัยธานี ปีพ.ศ. 2563



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดอุทัยธานี

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดอุทัยธานี ตั้งอยู่ภาคเหนือตอนล่าง บริเวณลุ่มน้ำสะแกกรัง ซึ่งไหลสู่แม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอโนนรมย์ จังหวัดชัยนาท ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือตามถนนสายเอเชียประมาณ 206 กิโลเมตร แยกเข้าจังหวัดอุทัยธานีตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333 ที่บ้านท่าน้ำอ้อย ประมาณ 16 กิโลเมตร ถึงจังหวัดอุทัยธานี รวมระยะทาง 222 กิโลเมตร มีพื้นที่รวม 6,730 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 4,206,404 ไร่ เป็นพื้นที่ป่า 2,136,741 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 50.8 และเป็นพื้นที่ทางการเกษตร 1,627,101 ไร่ และนอกพื้นที่ทางการเกษตร 442,562 ไร่ การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ สามารถเดินทางได้ทางถนน และทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดอุทัยธานีอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 220 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด

ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดอุทัยธานี และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า-ออกและผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า-ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ

ในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีนั้นไม่มีถนนสายประธานตัดผ่านแต่การเดินทางจากกรุงเทพมหานครเพื่อไปยังอุทัยธานีสามารถใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และทางหลวงหมายเลข 1 ซึ่งเป็นถนนสายประธานที่มีแนวเส้นทางอยู่ใกล้เคียงพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีได้ รายละเอียดแสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 สายบางปะอิน-แยกหลวงพ้อโอ** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานที่รู้จักกันทั่วไปในฐานะส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชีย เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครสู่จังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพ มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 150.545 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/เมียนมา)** เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครและเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลางและมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1

1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333 สายอุ่มทอง – ทำน้าอ้อย** เป็นเส้นทางเชื่อมการจราจรระหว่างจังหวัดสุพรรณบุรี อุทัยธานี และนครสวรรค์ เป็นเส้นทางที่มีสายทางต่อมาจากถนนมาลัยแมน ในอำเภอยู่มทอง ผ่านอำเภอดอนเจดีย์ อำเภอหนองหญ้าไซ อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี อำเภอบ้านไร่ อำเภอย้ายคต อำเภอหนองฉาง อำเภอเมืองอุทัยธานี จังหวัดอุทัยธานี ผ่านสะพานพระวันรัต หรือสะพานทำน้าอ้อย ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับทำน้าอ้อยในอำเภอยะหริ่ง จังหวัดนครสวรรค์ ใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงน้ำท่วมใหญ่ พ.ศ. 2554 จากกรุงเทพมหานครมุ่งสู่ภาคเหนือ เป็นเส้นทางในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1, แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุ่มทอง), แขวงทางหลวงอุทัยธานี และ แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333

1.3) **ถนนสายรอง** คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยานพาหนะที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรม

บริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็น
โครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
3011	100	บ้านไร่ - บ้านไต้	41.571
3012	100	ทางเข้าตลาดหนองฉาง	0.034
3013	101	หนองฉาง - ท้าพัน	7.746
3013	102	ท้าพัน - คลองแบ่ง	22.184
3183	200	หนองบัว - อุทัยธานี	8.763
3211	200	กะบกเตี้ย - แยกหูก้าง	16.511
3213	200	บ้านโคก - แยกเขาตะพาน	9.033
3220	100	แยกสะแกกรัง - เขาพะวง	13.707
3221	100	อุทัยธานี-อ.ท้าพัน	15.303
3265	100	แยกโคกหม้อ - ท่าซุง	11.812
3282	101	บ้านไร่ - ไร่ใหม่	22.000
3282	102	ไร่ใหม่ - แยกนิคมทับเสลา	31.639
3319	200	บันไดสามชั้น - ท้าพัน	10.063
3438	101	หนองฉาง - ดินแดง	19.730
3438	102	ดินแดง - ไผ่จาม	35.995
3438	200	ไผ่จาม - ถนนสุด	1.998
3456	101	หนองกระดี่ - คลองข่อย	50.107
3456	102	คลองข่อย - ปู่กระเชอร์	17.227
3504	100	คลองข่อย - ห้วยน้ำดัง	3.717
3553	100	ทางเข้าตลาดอุทัยธานี	0.180
3589	100	ทางหลังเรือนจำอุทัยธานี	0.436
3590	100	ท่าซุง - ท่าข้ามโนนรมย์	2.012
3594	100	ทางเข้าตลาดท้าพัน	0.651

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3319



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3221



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3183



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3013

รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานียังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีที่สำคัญ แสดงดังตารางที่

3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	อน.3002	แยกทางหลวงหมายเลข 333 (กม.ที่ 176+200) - บ้านปากกะบาด	เมือง	9.845
2	อน.3025	แยกทางหลวงหมายเลข 333 (กม.ที่ 21+500) - บ้านโรงสีใหม่	หนองฉาง	15.995
3	อน.3032	แยกทางหลวงหมายเลข 333 (กม.ที่ 13+400) - บ้านกุดจอก	หนองขาหย่าง	8.736
4	อน.4003	แยกทางหลวงหมายเลข 3013 (กม.ที่ 9+200) - บ้านประดู่ยืน	ทัพทัน, ลานสัก	32.951
5	อน.4017	แยกทางหลวงหมายเลข 3183 (กม.ที่ 38+900) - บ้านหนองขาหย่าง	หนองขาหย่าง	19.127
6	อน.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 3220 (กม.ที่ 6+600) - บ้านทัพทัน	เมือง, ทัพทัน	15.890
7	อน.4021	แยกทางหลวงหมายเลข 3456 (กม.ที่ 39+300) - บ้านป่งฝาง	สว่างอารมณ์, ลานสัก	25.575

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
8	อน.4022	แยกทางหลวงหมายเลข 3456 (กม.ที่ 30+200) - บ้านตลุกคู	สว่างอารมณ์, ทัพทัน	17.250
9	อน.4029	แยกทางหลวงหมายเลข 3438 (กม.ที่ 27+800) - บ้านคลองชะนีน	ลานสัก	14.450
10	อน.4030	แยกทางหลวงหมายเลข 3013 (กม.ที่ 9+700) - บ้านคอด่าง	ทัพทัน	17.000
11	อน.4034	แยกทางหลวงหมายเลข 3438 (กม.ที่ 33+850) - บ้านซากุระพัฒนา	ลานสัก	13.650
12	อน.4035	แยกทางหลวงหมายเลข 3013 (กม.ที่ 15+700) - บ้านหนองชุมเห็ด	ทัพทัน, สว่างอารมณ์	27.620

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุทัยธานี ตั้งอยู่เลขที่ 22 ถนนเดิศจีร์ ตำบลอุทัยใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี ในเนื้อที่ 5 ไร่ โดยมีเอกชนเป็นผู้บริจาคที่ดินและสิ่งก่อสร้างให้แก่ กรมการขนส่งทางบกเป็น อาคาร คสล.ชั้นเดียว เริ่มเปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2520 ต่อมากรมการขนส่งทางบกได้รับงบประมาณตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 งบประมาณ 2552 และ 2553 จำนวนเงิน 41,190,000 บาท ให้รื้อถอนอาคารสถานีเดิมและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร คสล. 2 ชั้น ขนาดกว้าง 25 เมตร ยาว 69 เมตร เนื้อที่ปลูกสร้าง 1,725 ตารางเมตร พื้นที่ใช้สอย 3,450 ตารางเมตร การก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานอีกครั้งเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554



รูปที่ 3.2-5 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุทัยธานี

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดอุทัยธานี มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รองรับ อาทิ จักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งานทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-6 รถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดอุทัยธานีมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองอุทัยธานี หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดอุทัยธานี - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดอุทัยธานี และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุทัยธานี โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด 1)

จังหวัดอุทัยธานีในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองอุทัยธานี จำนวน 3 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองอุทัยธานี (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	วงกลมสำนักงานขนส่งฯ - วิทยาลัยเทคนิคฯ	n/a
2	วงกลมวัดใหม่ฯ - สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ	n/a
3	รอบเมืองอุทัยธานี	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิลป์ศิริศิลป์

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุทัยธานี

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดอุทัยธานี

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดอุทัยธานี - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดอุทัยธานีมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองอุทัยธานี แบ่งออกเป็น 4 สาย คือ สาย 10 19 103 และ 994 มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดอุทัยธานี - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.(ปก)	ม.(ปข)พ	ม.ปข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.3
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
22	กรุงเทพฯ - อุทัยธานี	222	-	-	-	-	-	175	-
19	กรุงเทพฯ - อุทัยธานี (ข)	226	-	-	-	137	-	137	-
903	กรุงเทพฯ - อุทัยธานี (ค)	242	-	-	-	-	-	189	-
994	กรุงเทพฯ - ด่านช้าง - บ้านไร่	226				176		176	

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุทัยธานี



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดอุทัยธานี

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองอุทัยธานี - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองอุทัยธานีเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 11 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
111	อุทัยธานี - ตาคี	62	-	-	-	-	-	-	-
157	สิงห์บุรี - อุทัยธานี	84	-	-	-	-	-	-	-
191	อุทัยธานี - โกรกพระ	22	-	-	-	-	-	-	-
192	นครสวรรค์ - อุทัยธานี (ข)	47	-	-	-	-	-	-	-

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.ร
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
199	ลาดยาว - สว่างอารมณ์	117	-	-	-	-	-	-	-
483	สุพรรณบุรี - อุทอง - บ้านไร่	132	-	-	-	85	-	-	-
	ช่วงสุพรรณบุรี - อุทอง - บ้านไร่	132	-	-	-	-	-	-	-
	ช่วงอุทอง - บ้านไร่	100	-	-	-	-	-	-	-
	ช่วงด่านช้าง - บ้านไร่	34	-	-	-	-	-	-	-
604	ชัยนาท - หูช้าง	90	-	-	-	-	-	-	-
624	นครสวรรค์ - หนองฉาง	52	-	-	-	-	-	-	-
678	ลาดยาว - บ้านเขาชนกัน - ลานสัก	94	-	-	-	-	-	-	-
687	ลานสัก - บ้านลาน	38	-	-	-	-	-	-	-
720	ด่านช้าง - หูช้าง	43	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุทัยธานี

● รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุทัยธานี (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 23 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดอุทัยธานี โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินทางดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2172	อุทัยธานี - ตลุกคู	บริษัท อุทัยวานิชเดินรถ จำกัด
2173	อุทัยธานี - บ้านไร่	บริษัท อุทัยวานิชเดินรถ จำกัด
	ช่วงอุทัยธานี - ห้วยคต - บ้านทองหลาง	บริษัท อุทัยวานิชเดินรถ จำกัด
2229	อุทัยธานี - ปางไม้ไผ่	บริษัท อุทัยวานิชเดินรถ จำกัด
2281	บ้านไร่ - ลานสัก	n/a
2358	หนองฉาง - บ้านหนองรัก	สหกรณ์บริการเดินรถอุทัยธานี จำกัด
2359	ลานสัก - สว่างอารมณ์ - ทัพทัน	สหกรณ์บริการเดินรถอุทัยธานี จำกัด
2379	อุทัยธานี - ทัพทัน	บริษัท อุทัยวานิชเดินรถ จำกัด
2508	หนองฉาง - ปากเหมือง	สหกรณ์บริการเดินรถอุทัยธานี จำกัด
2509	อุทัยธานี - ท่าข้ามโนนรมย์	บริษัท มิตรอุทัยธานี จำกัด
2510	อุทัยธานี - ปากเหมือง	n/a
2511	ทุ่งนา - สมอทอง	n/a
2512	หนองฉาง - โป่งแก้ง	n/a
2513	อุทัยธานี - วัดราษฎร์ศรัทธาทำ	n/a
2514	อุทัยธานี - เนินซาก	n/a

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2515	อุทัยธานี - โรงเรียนวัดสะพานหิน	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิลป์ศิวิลศิลป์
2516	อุทัยธานี - บ้านหนองตะเคียน	บริษัท สามัคคี เติมรถ จำกัด
	อุทัยธานี - บ้านหนองกี้	
	อุทัยธานี - บ้านทุ่งสงบ	
	อุทัยธานี - บ้านหนองสมบูรณ์	
2517	อุทัยธานี - บ้านท่าข้าม	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิลป์ศิวิลศิลป์
2518	บ้านไร่ - บ้านคลองแห้ง	บ้านไร่ - บ้านคลองแห้ง
2519	โรงเรียนอุทัยวิทยาคม - ทางแยก อ.วัดสิงห์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิลป์ศิวิลศิลป์
2520	บ้านไร่ - บ้านพุดอน	สหกรณ์บริการเดินรถอุทัยธานี จำกัด
2521	บ้านไร่ - บ้านวังตอ	สหกรณ์บริการเดินรถอุทัยธานี จำกัด
2522	ตลาดปากเหมือง - บ้านเขาฤๅษี	สหกรณ์บริการเดินรถอุทัยธานี จำกัด
	ช่วงตลาดปากเหมือง - บ้านเนินสำราญ	
	ช่วงตลาดปากเหมือง - บ้านร่องตาทิ	
	ช่วงตลาดปากเหมือง - บ้านเนินมะค่า	
2570	อุทัยธานี - หนองฉาง	สหกรณ์บริการเดินรถอุทัยธานี จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุทัยธานี

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล

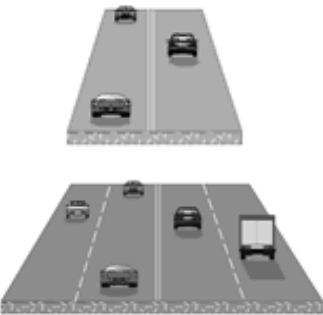
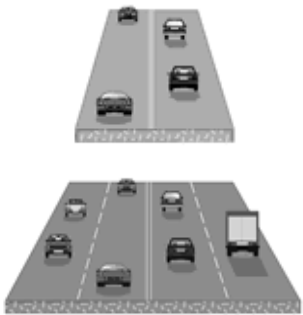
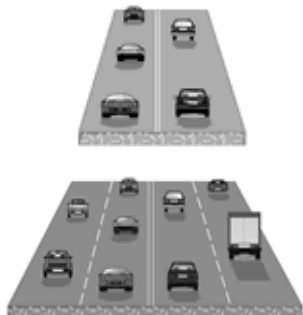
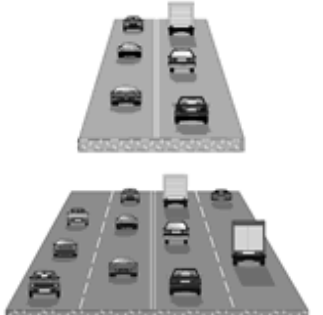
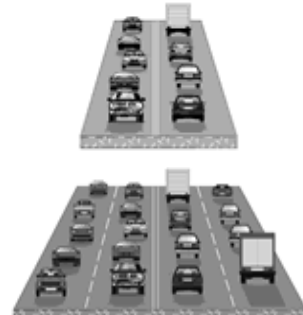
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดอุทัยธานีมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัด ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี ที่ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (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 3.2-9 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/>

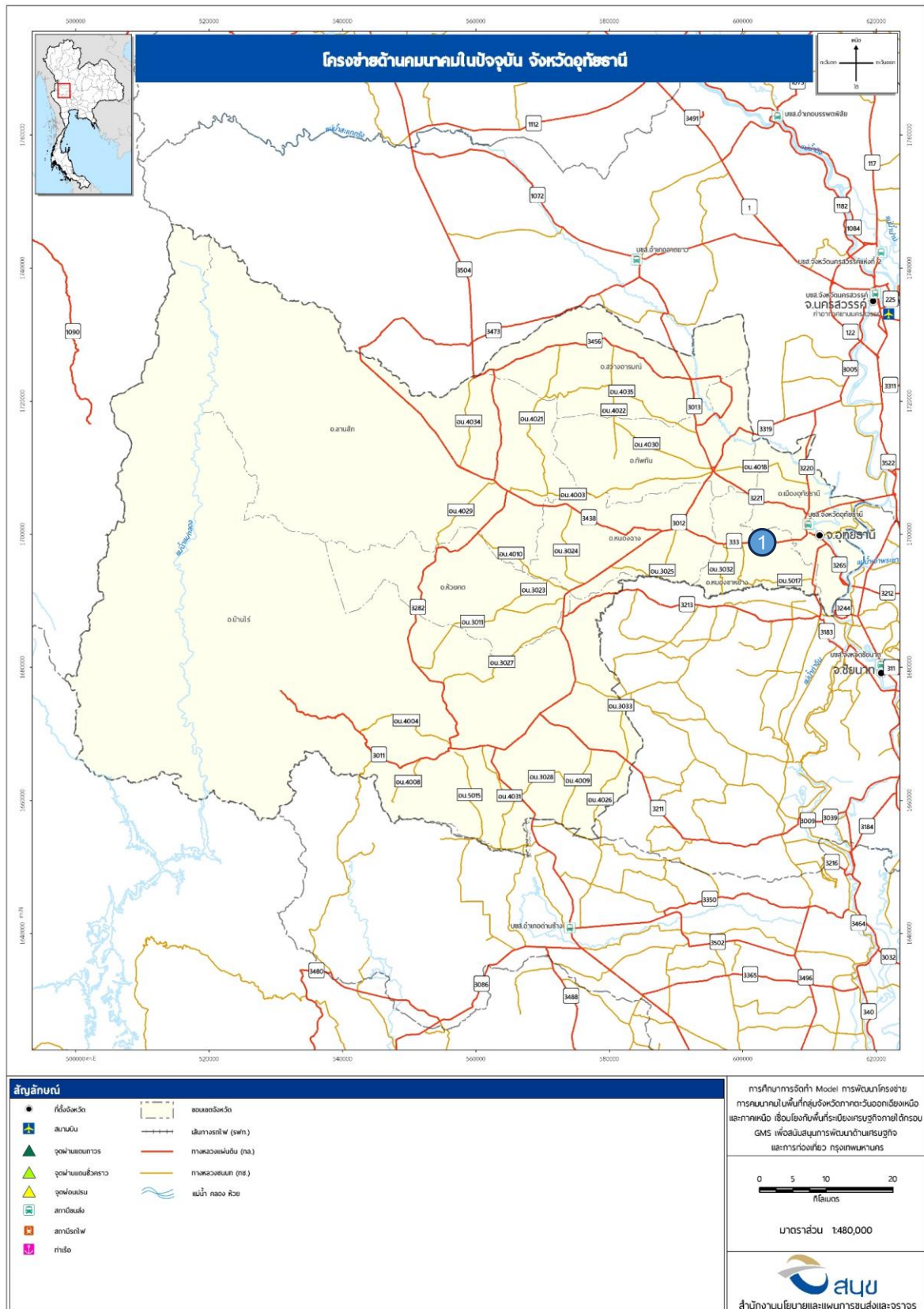
รูปที่ 3.2-9 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านวนดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดอุทัยธานีทั้งหมดยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้
ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B และจะมีเพียงทางหลวงจำนวน 1 สายทาง ที่มีระดับ
การให้บริการ (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	333	163+011	การุ้ง-อุทัยธานี	ต.หนองขาหย่าง อ.หนองขาหย่าง	LOS = E

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-10 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

งานพัฒนาทางหลวง

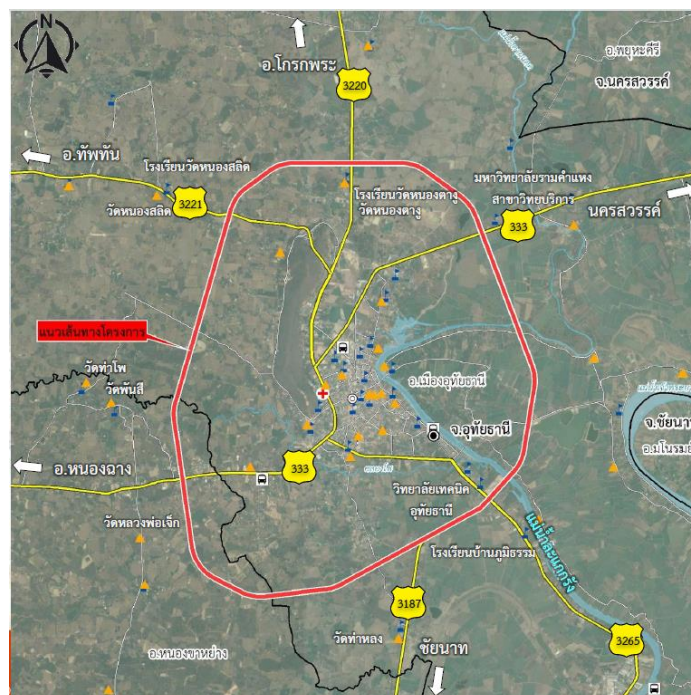
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี จำนวน 3 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี

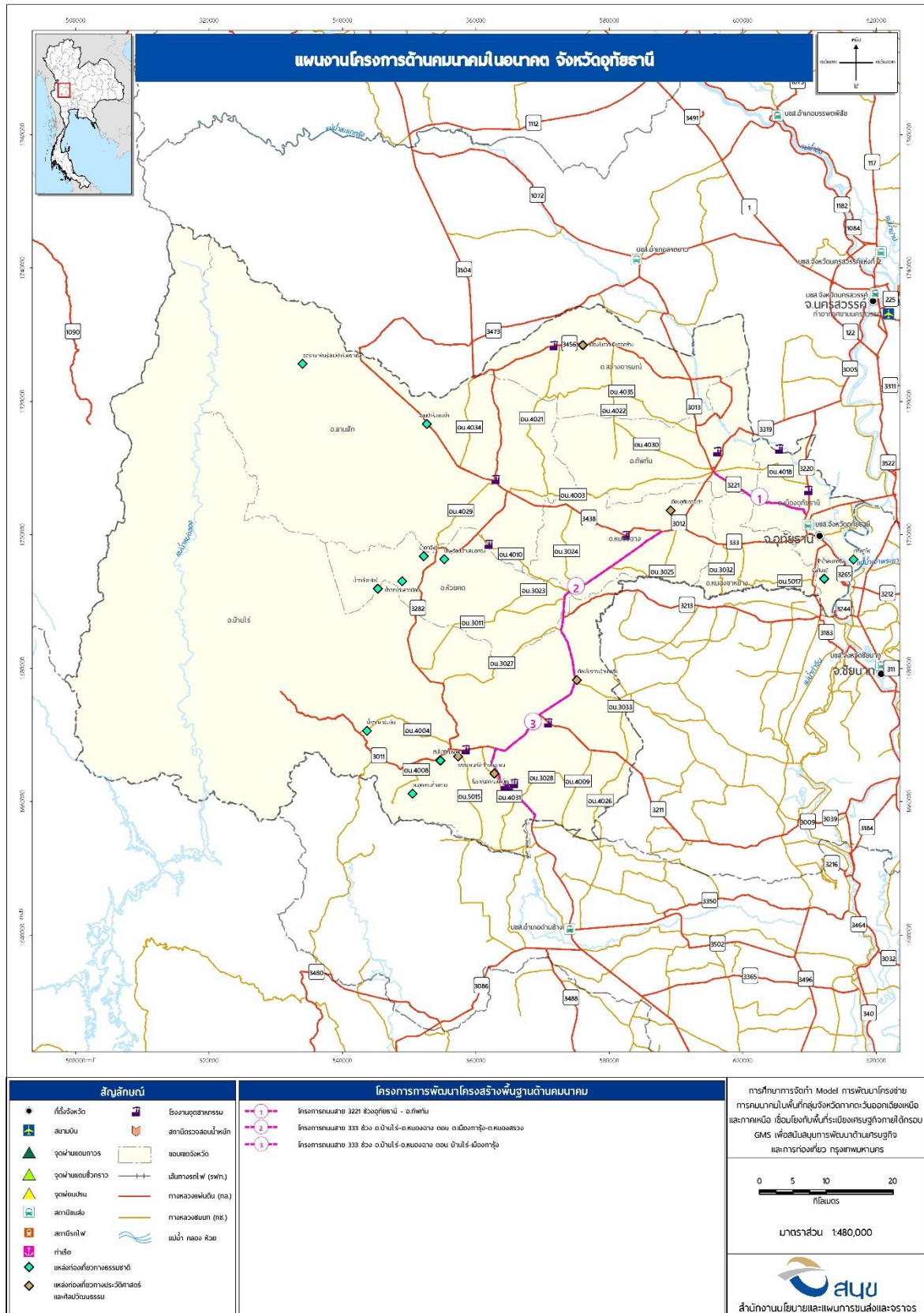
ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	3221	ทางหลวงหมายเลข 3221 สาย อุทัยธานี - อ.ทัพทัน	12.000	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2575
2	333	ทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ – อ.หนองฉางตอน ต.เมืองการุ้ง - ต.หนองสรวง	28.947	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2575
3	333	อ.บ้านไร่ - อ.หนองฉาง ตอน บ้านไร่ - เมืองการุ้ง	31.403	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคกลาง สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

นอกจากนี้ จังหวัดอุทัยธานียังถูกบรรจุในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา (ปัจจุบันกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป) โดยมีแนวเส้นทางเบื้องต้นดังรูปที่ 3.2-11



รูปที่ 3.2-11 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี้ยวเมืองอุทัยธานี



รูปที่ 3.2-12 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดอุทัยธานียังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระตื้อชั้นทาง และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนเชิงลาดสะพานบ้านใหม่คลองเคียน อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	0.8	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
2	-	ถนนเชิงลาดสะพานห้วยกระเสียว อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	0.7	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
3	-	ถนนเชิงลาดสะพานแม่น้ำตากแดด อ.เมือง จ.อุทัยธานี	0.15	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
4	อน.3028	แยก ทล.333 - บ.หนองไม้แก่น อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	1.2	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
5	อน.3024	อน.3024 แยก ทล.333 - บ.ประดาศัก อ.หนองฉาง จ.อุทัยธานี	3.5	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
6	-	สะพานข้ามคลองสาวน้อย อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	0.028	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
7	-	สะพานข้ามคลองโพธิ์ อ.สว่างอารมณ์ จ.อุทัยธานี	0.032	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

จังหวัดอุทัยธานีเป็นจังหวัดที่ไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน แต่อยู่ไม่ไกลจากแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยมีสถานีที่ใกล้ที่สุดคือสถานีนครสวรรค์

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดอุทัยธานีไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่ สถานีรถไฟนครสวรรค์ได้ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3319 มายังตัวจังหวัดอุทัยธานีได้

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

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

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

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-11 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

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

(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - 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 ยังไม่มีโครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการจังหวัดอุทัยธานี

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดอุทัยธานียังไม่มีสนามบินเปิดให้บริการ โดยการเดินทางไปจังหวัดอุทัยธานีโดยเครื่องบินสามารถเดินทางมาลงสนามบินที่จังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ สนามบินพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก และเดินทางโดยการเดินทางทางถนนตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 เพื่อไปยังตัวเมืองจังหวัดอุทัยธานีได้ โดยมีระยะทางในการเดินทางประมาณ 180 กิโลเมตร

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดอุทัยธานีมีแม่น้ำที่ใช้เป็นทางสัญจรทางน้ำที่สำคัญได้แก่ แม่น้ำสะแกกรังซึ่งเป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านตัวเมืองโดยมีเรือนแพจอดเรียงรายอยู่ทั้งสองฝั่ง และตามเรือนแพมักนิยมนำกระชังเลี้ยงปลาโดยเฉพาะการเลี้ยงปลาแรด ซึ่งเป็นปลาที่ทำชื่อเสียงอย่างมากให้แก่จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดอุทัยธานียังมีท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวอยู่ 2 แห่ง คือ ท่าเรือหน้าเทศบาลอุทัยธานี และท่าเรือวัดท่าซุง



รูปที่ 3.2-13 ล่องเรือชมแม่น้ำสะแกกรัง

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดอุทัยธานี

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองเกษตรปลอดภัย ท่องเที่ยวเชิงนิเวศสุขใจ สังคมอุทัยผาสุก

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์จังหวัด GPP เพิ่มขึ้น
2. มูลค่าสินค้าเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ เพิ่มขึ้น
3. ความก้าวหน้าของดัชนีความมั่นคงของมนุษย์
4. ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment :ITA)
5. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ยกระดับมาตรฐานการผลิตเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ ให้มีมูลค่าเพิ่ม

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : สร้างคุณค่าด้านการท่องเที่ยว ควบคู่วิถีชีวิตอัตลักษณ์ และวัฒนธรรมของจังหวัดสู่สากล

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เสริมสร้างความมั่นคงภายในและความสงบเรียบร้อย

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล แบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ยกระดับมาตรฐานการผลิตเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ ให้มีมูลค่าเพิ่ม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้านการเกษตรและพัฒนาเกษตรกรและปัจจัยพื้นฐานด้านการเกษตรทั้งโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการน้ำ เพื่อการเกษตรและอุปโภค-บริโภค อย่างมีแบบแผนและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด 2. พัฒนาความเข้มแข็งกลุ่มเกษตรกร และสร้างการเชื่อมโยงเครือข่ายการรวมกลุ่มเกษตรกร 3. จัดระบบโซนนิ่ง (Zoning) พื้นที่เกษตร บูรณาการครบวงจร และเชื่อมโยงกับผู้ซื้อ/ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย 4. สร้างมูลค่าเพิ่ม สินค้าตัวบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) และสินค้าอัตลักษณ์ (กระป๋องลุ่มน้ำสะแกกรัง ไก่สามตำปลาแรด)	1. เกษตรกรที่ผลิตสินค้าปลอดภัย (GAP) ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 2. พื้นที่ ที่ผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 3. ร้อยละของพื้นที่รับประโยชน์จากการพัฒนาแหล่งน้ำเพิ่มขึ้น 4. มูลค่าที่เพิ่มขึ้นของสินค้าแปรรูป และนวัตกรรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 5. ร้อยละ 10 ของเส้นทางคมนาคมที่ได้รับการปรับปรุง

- พัฒนาระบบการผลิตเกษตรยั่งยืน ระบบเกษตรและ พัฒนาผลผลิตให้มีคุณภาพ ได้มาตรฐานให้มีความ หลากหลายและลดต้นทุนการผลิต - พัฒนานวัตกรรมสินค้าเกษตรสู่สินค้าที่มีมูลค่าสูง - แปรรูปผลผลิตเกษตรสู่อาหารที่ตอบสนอง กลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ขยายสู่ตลาด ผู้บริโภคชั้นสุดท้ายและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม - พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมี ประสิทธิภาพ - ส่งเสริม และพัฒนาพืชสมุนไพรแบบครบวงจร โดยใช้ ชุมชนเป็นฐาน เพื่อใช้ประโยชน์ และสร้างมูลค่าเพิ่ม ทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว สุขภาพ - พัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์ทั้งสินค้าเกษตร ปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ สินค้าตัวบ่งชี้ ทางภูมิศาสตร์ (GI) และสินค้าอัตลักษณ์	
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 สร้างคุณค่าด้านการท่องเที่ยว ควบคู่วิถีชีวิตอัตลักษณ์ และ วัฒนธรรม ของจังหวัดสู่สากล	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา - พัฒนาฐานข้อมูลการท่องเที่ยวทุกประเภทอย่างเป็น ระบบครบวงจร - พัฒนา พื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานและสิ่ง อำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวทุกประเภทแบบ ครบวงจร - พัฒนาส่งเสริมและสนับสนุนสินค้า และบริการด้านการ ท่องเที่ยว - พัฒนามูลค่าเพิ่มและนวัตกรรมการท่องเที่ยว (Smart Tourism) - เพิ่มประสิทธิภาพการทำการตลาดด้านท่องเที่ยวเชิงรุก - บูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนใน การเสริมสร้างความเข้มแข็งของศักยภาพแหล่ง ท่องเที่ยวและบุคลากรด้านการท่องเที่ยว	ตัวชี้วัด - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของจำนวนผู้เยี่ยมเยือนเมื่อเทียบกับปีที่ ผ่านมาไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้จากการท่องเที่ยวเมื่อเทียบกับ ปีที่ผ่านมาไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 - จำนวนนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ ผ่านมา 2% - จำนวนแหล่งท่องเที่ยวหรือบริการด้านการท่องเที่ยวที่ ผ่านการรับรองมาตรฐาน/รางวัลด้านการท่องเที่ยวปีละ 4 แห่ง

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เสริมสร้างความมั่นคงภายในและความสงบเรียบร้อย	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาสุขภาพะทั้งด้านกายและจิต ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบสวัสดิการของ ภาครัฐอย่างมีคุณภาพและทั่วถึงและสามารถดูแลและร่วมเฝ้าระวังตลอดจนป้องกันโรค ระบาด/โรคติดต่อได้ 2. การพัฒนาทักษะชีวิตตลอดทุกช่วงวัย ให้มีความเท่าทันต่อกระแสบริโภคนิยมและอิทธิพลของ Social Media 3. การจัดการแรงงานในพื้นที่ ทั้งในเรื่องส่งเสริมการมีงานทำ และคุ้มครองแรงงานนอกระบบ 4. ส่งเสริมพัฒนาอาชีพ/รายได้ ทั้งในเรื่องทักษะฝีมือแรงงานและความเป็นผู้ประกอบการ 5. สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเสริมความปลอดภัยทางถนน และระบบการขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน รวมถึงจิตสำนึกในการลดอุบัติเหตุ อุบัติภัยให้กับประชาชน 6. พัฒนาระบบสวัสดิการและบริหารจัดการกองทุนร่วมสวัสดิการภาครัฐและชุมชนที่หนุนเสริม ช่วยเหลือประชาชนและนำสู่สังคมแห่งการพึ่งตนเองในระดับตำบล 7. การเตรียมความพร้อมการก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ	1. ร้อยละของประชาชนเข้าถึงสวัสดิการ/บริการภาครัฐ 5 ด้าน (การศึกษา, สุขภาพอนามัย, ที่อยู่อาศัย, การทำงานการมีรายได้ และสวัสดิการทางสังคม) 2. มีต้นแบบศูนย์พัฒนาทักษะชีวิตช่วงวัยต่างๆ เพิ่มขึ้น (ร.ร.ส., ชมรมผู้สูงอายุ, ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิต และส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุ) อำเภอละ ๑ แห่ง 3. ร้อยละพฤติกรรมที่พึงประสงค์ของผู้สูงอายุ 4. ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบบริหารจัดการ ุบัติภัย ภัยพิบัติ และสาธารณภัย 5. จำนวนหน่วยงาน/ชุมชนที่น้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงในการดำเนินชีวิตเป้าหมายเพิ่มขึ้น 6. ร้อยละจำนวนคดีที่จับกุมได้ต่อคดีที่รับแจ้ง และผลการบังคับใช้กฎหมายจราจร (10 ข้อหาหลัก) ที่เพิ่มขึ้น 7. อัตราการเกิดคดีต่อประชากร (กลุ่มชีวิต ร่างกาย เพศ ทรัพย์สิน) ลดลง 8. อัตราการป่วยด้วยโรคเบาหวาน ความดันโลหิตสูง 9. จำนวนผู้ว่างงานลดลง

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล แบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แผนงานยุทธศาสตร์ส่งเสริมการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์พลังงาน 2. พัฒนาเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 3. ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อให้มีการใช้เทคโนโลยีพลังงานทดแทน 4. ส่งเสริมให้ประชาชนทำวนเกษตรหรือเกษตรกรรมยั่งยืน ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 5. พัฒนาการบริหารจัดการขยะและน้ำเสียแบบครบวงจร	1. ร้อยละของพื้นที่ป่าไม้ สมบูรณ์ ได้รับการดูแล รักษา ป้องกัน 2. ร้อยละของคุณภาพ แม่น้ำสายหลัก อยู่ในค่ามาตรฐาน 3. ร้อยละของขยะมูลฝอยชุมชนที่ถูกกำจัดได้ถูกวิธีเพิ่มขึ้น 4. ร้อยละของขยะมูลฝอยที่ชุมชนนำกลับมาใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้น 5. จำนวนคดีการบุกรุกป่าร้อยละ 6. จำนวนกลุ่มเกษตรกรที่ใช้เทคโนโลยีพลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น

6. สร้างกลไกการขับเคลื่อนการสร้างระบบการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	7. จำนวนครั้งของการเกิดจุดความร้อนในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีลดลง
7. สร้างจิตสำนึก การบริหารจัดการทรัพยากรประมงให้ชุมชน กำหนดเขตอนุรักษ์ สร้างแหล่งที่อยู่อาศัย และเพิ่มปริมาณผลผลิตสัตว์น้ำให้เป็นแหล่งขยายพันธุ์	8. ร้อยละปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าลดลง ไม่น้อยกว่า 10% (จากค่ามาตรฐาน)
	9. จำนวนชุมชนชาวประมงที่มีจิตสำนึกและมีส่วนร่วมในการดูแลรักษา ป่าชุมชน ป้องกัน และอนุรักษ์ทรัพยากรประมง ไม่น้อยกว่า 3 ชุมชน

4.4 เป้าประสงค์

1. การเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดขยายตัวเพิ่มขึ้น
2. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการบริการด้วยนวัตกรรมเพื่อให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงขึ้น
3. ยกระดับมาตรฐานเกษตรปลอดภัยเกษตรอินทรีย์ และมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น
4. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความมั่นคงและปลอดภัยในการดำรงชีวิตและเข้าถึงสวัสดิการภาครัฐที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึง
5. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ยกระดับมาตรฐานการผลิตเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ ให้มีมูลค่าเพิ่ม		
1.1	โครงการพัฒนาด้านการเกษตร	49,108,440.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : สร้างคุณค่าด้านการท่องเที่ยว ควบคู่วิถีชีวิตอัตลักษณ์ และวัฒนธรรม ของจังหวัดสู่สากล		
2.1	โครงการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว	312,507,080.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เสริมสร้างความมั่นคงภายในและความสงบเรียบร้อย		
3.1	โครงการพัฒนาด้านสังคมและยกระดับ คุณภาพชีวิต	2,138,980.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล แบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน		
4.1	โครงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	4,129,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 มีพื้นที่ป่าไม้ห้วยขาแข้ง ที่ขึ้นทะเบียนมรดกโลกทางธรรมชาติ ครอบคลุมพื้นที่ป่าไม้มากกว่าร้อยละ 50 ของจังหวัด
- S2 ความหลากหลายทางชีวภาพสูง ทั้งพันธุ์พืชและพันธุ์สัตว์ และทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์
- S3 ระบบนิเวศการท่องเที่ยวมีความหลากหลายและครบถ้วนสมบูรณ์ นับตั้งแต่การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยววิถีชุมชน และสินค้าผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว เช่น มีภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านผ้าทอ อาหารคาวหวาน ที่เป็นเอกลักษณ์
- S4 ตลาดนัดโค กระบือ ขนาดใหญ่ ที่มีชื่อเสียง และมีจำนวนกระบืออยู่ในอันดับสองของประเทศ สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ
- S5 มีผลผลิตด้านสัตว์ที่มีชื่อเสียงเป็นพันธุ์สัตว์ท้องถิ่นจังหวัดอุทัยธานี เช่น ปลาแรดที่ได้รับการขึ้นทะเบียน GI
- S6 ความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนามีความเข้มแข็ง และพร้อมขยายผลไปภายนอก ได้แก่ สัดส่วนองค์กรชุมชน
- S7 พื้นที่จังหวัดอุทัยธานี เชื่อมต่อกับเขตภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลางตอนบน เอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว
- S8 ประชาชนจังหวัดอุทัยธานีมีวิถีชีวิตสงบ เรียบง่าย มีอัธยาศัย และมีมิตรไมตรีที่ดี

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 การท่องเที่ยวยังขาดการประชาสัมพันธ์ การรับรู้และความสะดวก การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว โปรแกรมการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนขาดมัคคุเทศก์ อันเป็นการจัดการห่วงโซ่คุณค่าสู่นักท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ และขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชน
- W2 หนี้สินครัวเรือนจังหวัดอุทัยธานีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากช่วงปี พ.ศ. 2559 ถึง ปี พ.ศ. 2560
- W3 เกษตรขาดแหล่งน้ำที่เพียงพอต่อการเพาะปลูก รวมทั้งขาดการรวบรวมพันธุ์พืชที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค
- W4 ประชากรขาดความมั่นคงด้านอาชีพ และรายได้ นำไปสู่การย้ายถิ่นของวัยแรงงาน (รายได้ไม่พอเลี้ยงชีพ)

โอกาส (Opportunity)

- O1 แผนพัฒนาชาติ 20 ปี มุ่งให้ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
- O2 ทิศทางการพัฒนาของโลกที่มุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goal)
- O3 กลไกใหม่ในการขับเคลื่อนการบริหารงานเชิงพื้นที่ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารงานเชิงพื้นที่แบบบูรณาการ พ.ศ. 2560 ที่เน้นการวางแผนพัฒนาโครงการด้วยการสร้างคุณค่าจากต้นทางสู่ปลายทาง (Value Chain)
- O4 กรอบและนโยบาย แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนพัฒนาภาค มีการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและภาคเกษตรกรรม ได้แก่ Bio Economy เกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และเกษตรแปรรูป
- O5 กรอบแผนและนโยบายการท่องเที่ยวให้ความสำคัญและส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองให้เกิดการขยายตัวและมีความยั่งยืน
- O6 กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมการใช้สมุนไพร และภูมิปัญญาท้องถิ่น

อุปสรรค (Threat)

- T1 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่ การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา หรือ Covid - 19 ทำให้ต้องปรับวิถีชีวิตแบบใหม่ (New Normal) ทั้งด้านอาหาร สุขอนามัย การสื่อสาร การทำธุรกิจ เป็นต้น
- T2 ความแปรปรวนสภาพอากาศ (Climate Change) ปัญหามลภาวะและปัญหามลพิษธรรมชาติ
- T3 ความผันผวนและความไม่มีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ เช่น ราคาพืชผลทางการเกษตร ต้นทุนการผลิตสินค้า และราคาวัตถุดิบค่าภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม
- T4 พฤติกรรมการบริโภค การใช้ชีวิต และทางเพศ ที่อยู่ในภาวะเสี่ยง อันเนื่องจากอิทธิพลของ social media และการไม่รู้เท่าทันสื่อ (Media Literacy)
- T5 การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจมีความรุนแรงมากขึ้นส่งผลต่อการปรับตัวทั้งภาคเอกชนและธุรกิจในการเคลื่อนย้ายแรงงาน
- T6 นโยบายและพระราชบัญญัติผังเมือง ไม่เอื้อต่อการลงทุน
- T7 การบริหารจัดการของจังหวัดและการกระจายรายได้ที่ยังไม่ทั่วถึงเกิดการกระจุกตัวของรายได้

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

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

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

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

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

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



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

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

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th