

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

จังหวัดเชียงใหม่



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา: จังหวัดเชียงใหม่

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

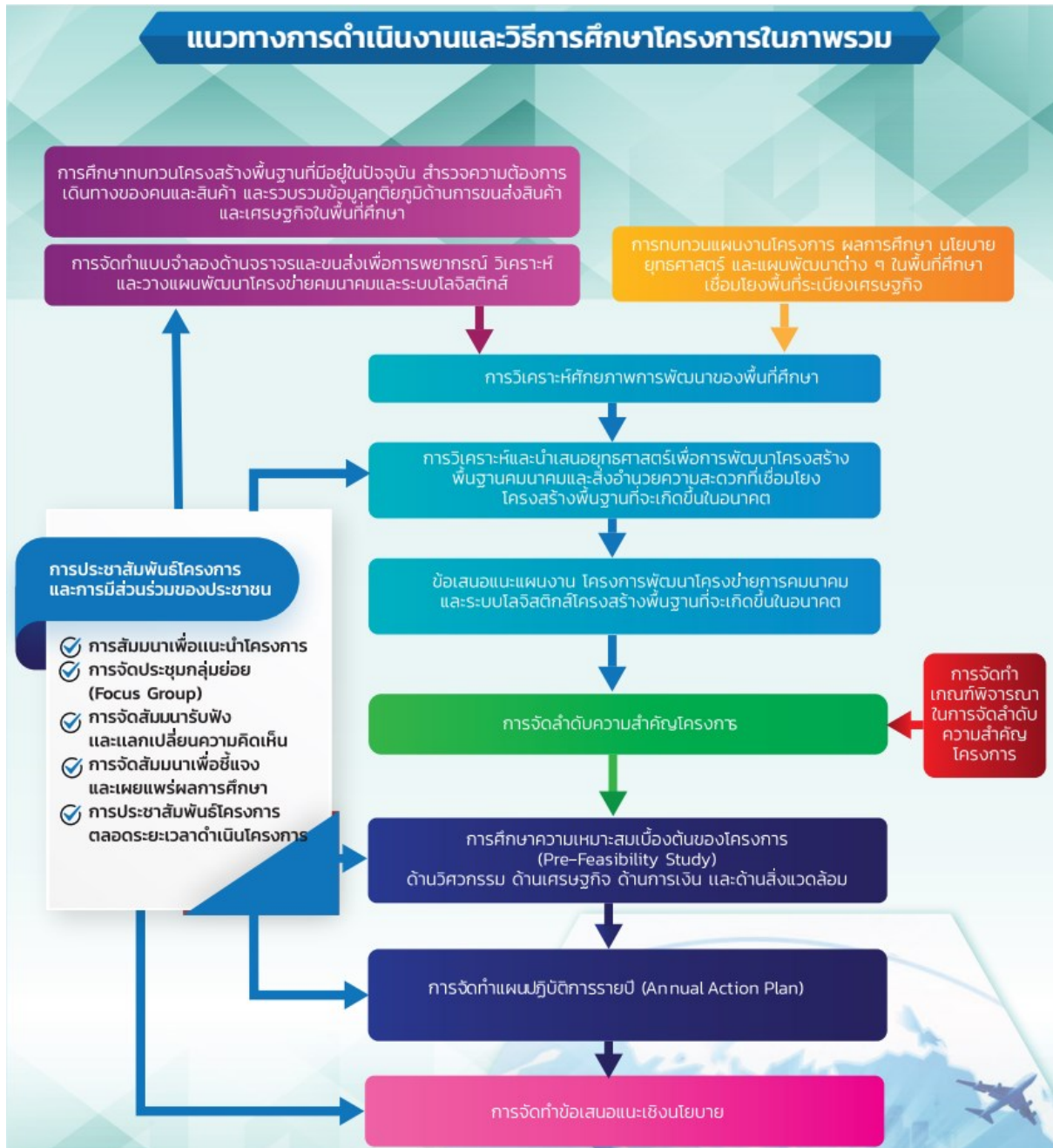
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดเชียงใหม่

2.1 ข้อมูลทั่วไป



ผู้สร้างนครเชียงใหม่คือ พ่อขุนเม็งราย แห่งเมืองเชียงราย สร้างเมื่อพ.ศ.1839 เพื่อให้เป็นศูนย์กลาง การปกครอง อาณาจักร ล้านนา ที่พระองค์ทรง รวบรวมมาได้ หลังรัชสมัย พ่อขุนเม็งราย

กษัตริย์ราชวงศ์เม็งราย ปกครอง นครเชียงใหม่ สืบต่อกันมา หลายพระองค์ ซึ่งหลายยุค หลายสมัย ได้ตกเป็นเมืองขึ้น ของ พม่าบ้าง กรุงศรีอยุธยาบ้าง จนถึงรัชสมัย สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช นครเชียงใหม่ได้ตกเป็นเมืองขึ้น หรือ ประเทศราช ของกรุงธนบุรี มาจนถึง สมัยกรุงรัตนโกสินทร์

สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงโปรดเกล้าฯ แต่งตั้ง พระยาภาณุวงศ์ ขึ้นเป็นเจ้าเมืองเชียงใหม่ พระยาภาณุวงศ์ ได้ทำพิธี ราชภิเษกสถาปนา ราชวงศ์ภาณุวงศ์ หรือ เจ้าเจ็ดตน ปกครองเมืองเชียงใหม่ มีอิสระ ในการบริหาร บ้านเมือง ใน รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ มีการปฏิรูปการปกครอง ทรงรวบรวม หัวเมือง ประเทศราชเข้ากับอาณาจักรไทย

ยกเมืองเชียงใหม่ขึ้นเป็น มณฑลพายัพ ยกเลิกฐานะ เมืองประเทศราช ของเชียงใหม่ โดยถือว่า เชียงใหม่ เป็นส่วนหนึ่งของพระราชอาณาจักร

หลังจากเจ้าอินทวิชยานนท์ (พระบิดาเจ้าดารารัศมี) ถึงแก่พิราลัย อำนาจการปกครอง เป็นของ ข้าหลวงประจำ เมืองเชียงใหม่ ซึ่งส่งขึ้นไปจากกรุงเทพฯ โดยที่ เจ้าเมืองเชียงใหม่ ไม่มีหน้าที่ ปกครอง บ้านเมือง แต่ยกย่อง ในฐานะประมุขเมืองเชียงใหม่

ต่อมา ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ทรง ยกเลิกตำแหน่ง เจ้าเมือง ฝ่ายเหนือ ทุกพระองค์โดยถือว่า ตั้งแต่ พ.ศ.2469 เป็นต้นไป หากตำแหน่ง เจ้าเมือง ใดว่างลง จะไม่โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งขึ้นอีก ซึ่ง เจ้าแก้ววรวงศ์ เป็นเจ้าเมืององค์สุดท้าย ของเมืองเชียงใหม่ เจ้าแก้ว วรวงศ์ ถึง แก่พิราลัย เมื่อพ.ศ.2482

หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง เมื่อพ.ศ.2475 ระบบมณฑล ถูกยกเลิก เมืองเชียงใหม่ ก็กลาย มาเป็น จังหวัดเชียงใหม่ นับแต่นั้นมา

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดเชียงใหม่ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของประเทศไทย เส้นรุ้งที่ 16 องศาเหนือ และ เส้นแวงที่ 99 องศาตะวันออก สูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 1,027 ฟุต (310 เมตร) ห่างจากกรุงเทพมหานคร 696 กิโลเมตร

ทิศเหนือ รัฐฉานของสหภาพพม่า โดยมีดอยผีปันน้ำของดอยคำ ดอยปกกลา ดอยหลักแต่ง ดอยถ้ำป่อง ดอยถั่ว ดอยผาวอก และดอยอ่างขางอันเป็นส่วนหนึ่งของทิวเขาแดนลาว เป็นเส้นกันอาณาเขต

ทิศใต้ อำเภอสามเงา อำเภอแม่ระมาด และอำเภอท่าสองยาง (จังหวัดตาก) มีร่องน้ำแม่ตื่นและดอยผีปันน้ำ ดอยเรียม ดอยหลวงเป็นเส้นกันอาณาเขต

ทิศตะวันออก อำเภอแม่ฟ้าหลวง อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอแม่สรวย อำเภอเวียงป่าเป้า (จังหวัดเชียงราย) อำเภอเมืองปาน อำเภอเมืองลำปาง (จังหวัดลำปาง) อำเภอบ้านธิ อำเภอเมืองลำพูน อำเภอป่าซาง อำเภอเวียงหนองล่อง อำเภอบ้านโฮ่ง และอำเภอเถิน (จังหวัดลำพูน) ส่วนที่ติดจังหวัดเชียงรายและลำปาง มีร่องน้ำลึกของแม่น้ำกก สันปันน้ำดอยขาง ดอยหลุมข้าว ดอยแม่วุ้นน้อย ดอยวังผา และดอยแม่โตเป็นเส้นกันอาณาเขต ส่วนที่ติดจังหวัดลำพูนมีดอยขุนห้วยหละ ดอยช้างสูง และ ร่องน้ำแม่ปิงเป็นเส้นกันอาณาเขต

ทิศตะวันตก อำเภอปาย อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน อำเภอขุนยวม อำเภอแม่ลาน้อย อำเภอแม่สะเรียง และอำเภอสบเมย (จังหวัดแม่ฮ่องสอน) มีดอยผีปันน้ำ ดอยก๊วแดง ดอยแปรเมือง ดอยแม่ยะ ดอยอังกะตุ ดอยแม่สุรินทร์ ดอยขุนยวม ดอยหลวง และร่องแม่ริด แม่อย และดอยผีปันน้ำ ดอยขุนแม่ตื่นเป็นเส้นกันอาณาเขต

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

โดยทั่วไปมีสภาพพื้นที่เป็นภูเขาและป่าละเมาะ มีที่ราบอยู่ตอนกลางตามสองฟากฝั่งแม่น้ำปิง มีภูเขาสูงที่สุดในประเทศไทย คือ "ดอยอินทนนท์" สูงประมาณ 2,575 เมตร อยู่ในเขตอำเภอจอมทอง นอกจากนี้ยังมีดอยอื่น ๆ ที่มีความสูงรองลงมาอีกหลายแห่ง เช่น ดอยฟ้าห่มปก สูง 2,285 เมตร ดอยหลวงเชียงดาว สูง 2,170 เมตร ดอยสุเทพ สูง 1,601 เมตร สภาพพื้นที่แบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ พื้นที่ภูเขาส่วนใหญ่อยู่ทางทิศเหนือและทิศตะวันตกของจังหวัด คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 80% ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ป่าต้นน้ำลำธารไม่เหมาะต่อการเพาะปลูกพื้นที่ราบลุ่มน้ำและที่ราบเชิงเขา กระจายอยู่ทั่วไประหว่างหุบเขาทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ อันได้แก่ ที่ราบลุ่มน้ำปิง ลุ่มน้ำฝาง และลุ่มน้ำแม่งัด เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมต่อการเกษตร

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

เชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีสภาพอากาศค่อนข้างเย็นเกือบตลอดทั้งปี มีอุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี 25.4 องศาเซลเซียส โดยมีค่าอุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 31.8 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 20.1 องศาเซลเซียส มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 1,100-1,200 มิลลิเมตร สภาพภูมิอากาศจังหวัดเชียงใหม่อยู่ภายใต้อิทธิพลมรสุม 2 ชนิด คือ มรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ แบ่งภูมิอากาศออกได้เป็น 3 ฤดู ได้แก่

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมจนถึงเดือนตุลาคม
ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนไปจนถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์
ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงกลางเดือนพฤษภาคม

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

จังหวัดเชียงใหม่ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 8 อำเภอ 51 ตำบล 577 หมู่บ้าน, 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด, 1 เทศบาลเมือง, 39 เทศบาลตำบล, 17 องค์การบริหารส่วนตำบล และ 17 ชุมชน

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

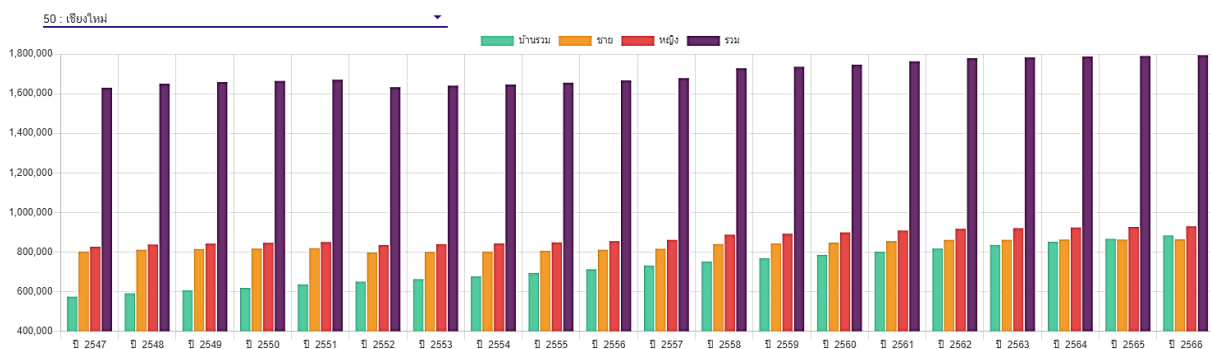
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 1,797,075 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.765 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 865,666 คน และเป็นประชากรหญิง 931,409 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดเชียงใหม่ 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)
1.678	1.728	1.736	1.747	1.764	1.779	1.784	1.789	1.792	1.797	0.765%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดเชียงใหม่

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 883,862 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.117 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดเชียงใหม่ 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)
732	752	769	786	802	818	836	853	867	884	2.117%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเชียงใหม่มีขนาดครัวเรือน 2.03 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.313 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดเชียงใหม่ 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)
2.29	2.3	2.26	2.22	2.2	2.18	2.13	2.1	2.07	2.03	-1.313%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดเชียงใหม่ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในรวมจังหวัด 239,749 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.007 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

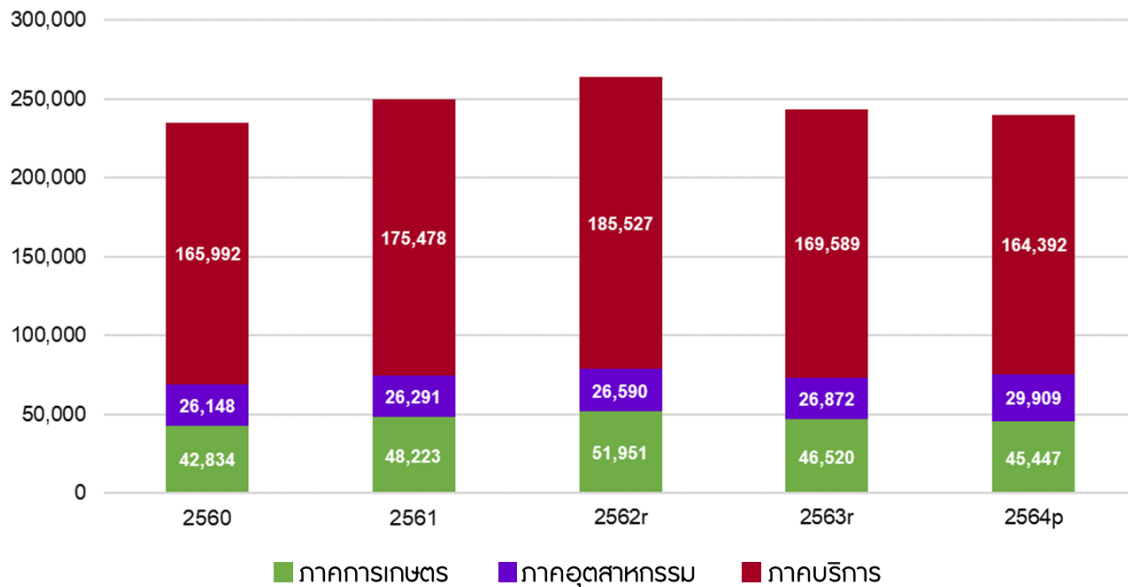
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดเชียงใหม่ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
234,973	249,992	264,067	242,981	239,749	0.007

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

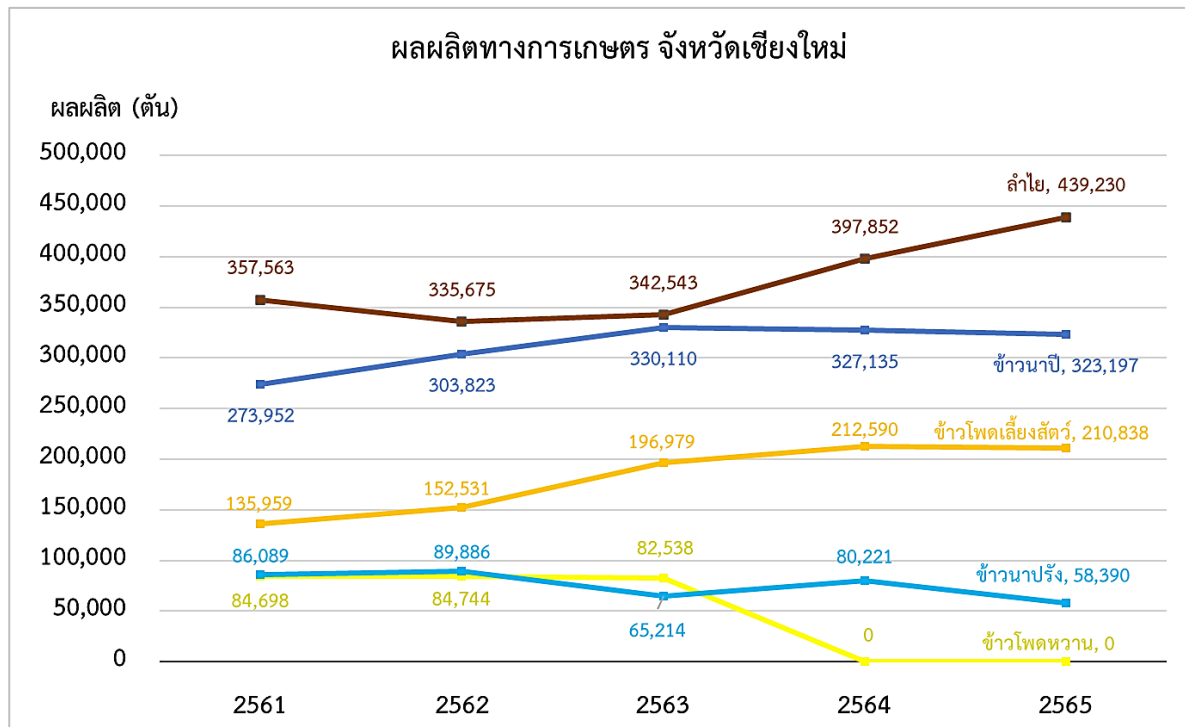


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

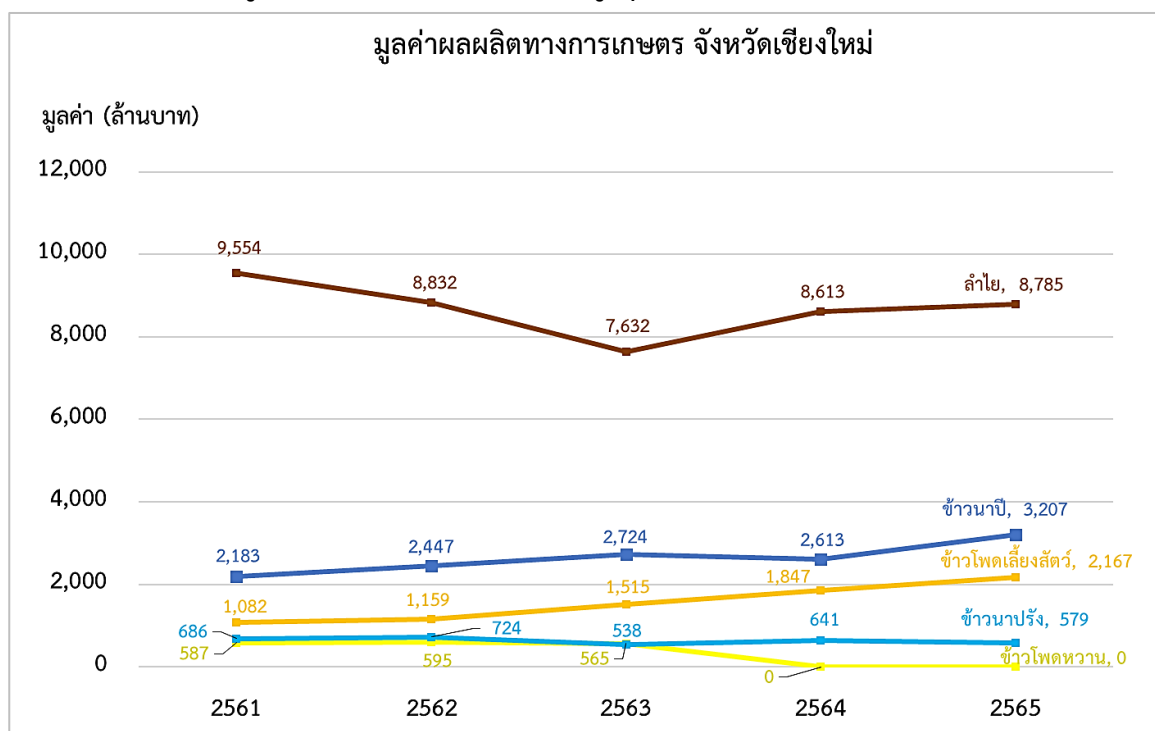
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดเชียงใหม่ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดเชียงใหม่ มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปมีสภาพเป็นภูเขา และป่าละเมาะ มีที่ราบอยู่ทางตอนกลางตามสองฝากฝั่งแม่น้ำปิง มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.85 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 14.76 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ลำไย ข้าวนาปี ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ส้มเขียวหวาน โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดเชียงใหม่สูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ ลำไย ข้าวนาปี ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวนาปรัง ข้าวโพดหวาน แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี 2562 พบว่า ภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 19.7 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 ของมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ อุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน พึ่งพาทรัพยากรในพื้นที่ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร แร่ดินขาว ไม้แปรรูป และอาศัยแรงงานเป็นหลัก อุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีสัดส่วนสูงที่สุดและขยายตัวต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 64.9 ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ และการผลิตสิ่งทอ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่ามีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมอื่น ๆ อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

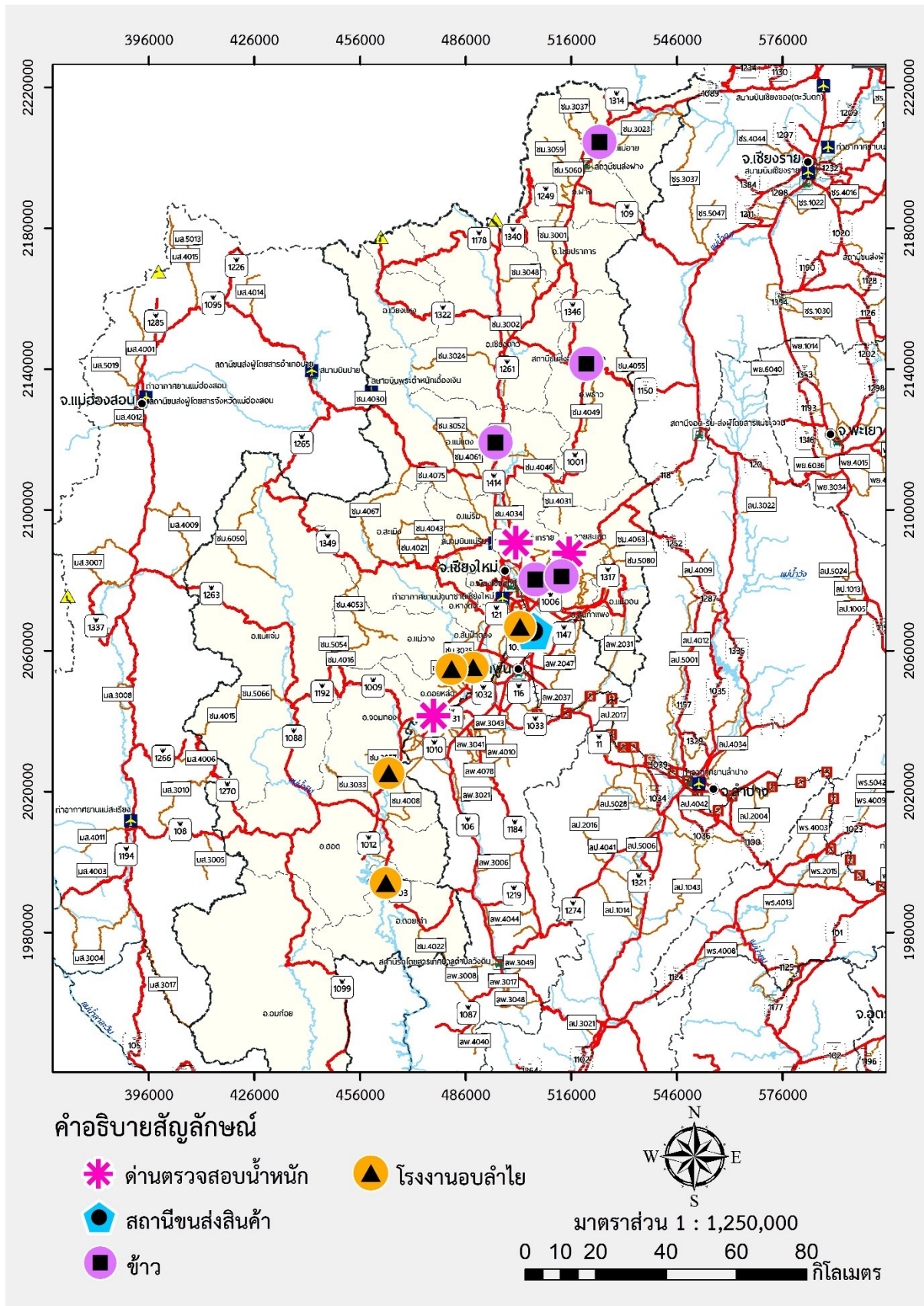
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอื่นๆ	7,572.34	4,826	197
2	อุตสาหกรรมเกษตร	6,602.10	3,135	166
3	อุตสาหกรรมอาหาร	5,849.87	6,347	150
4	อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์	3,925.41	2,799	93
5	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	1,516.86	2,361	93

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดเชียงใหม่และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	79,356	30,038
ข้าวโพด	98,766	60,746
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	366	110



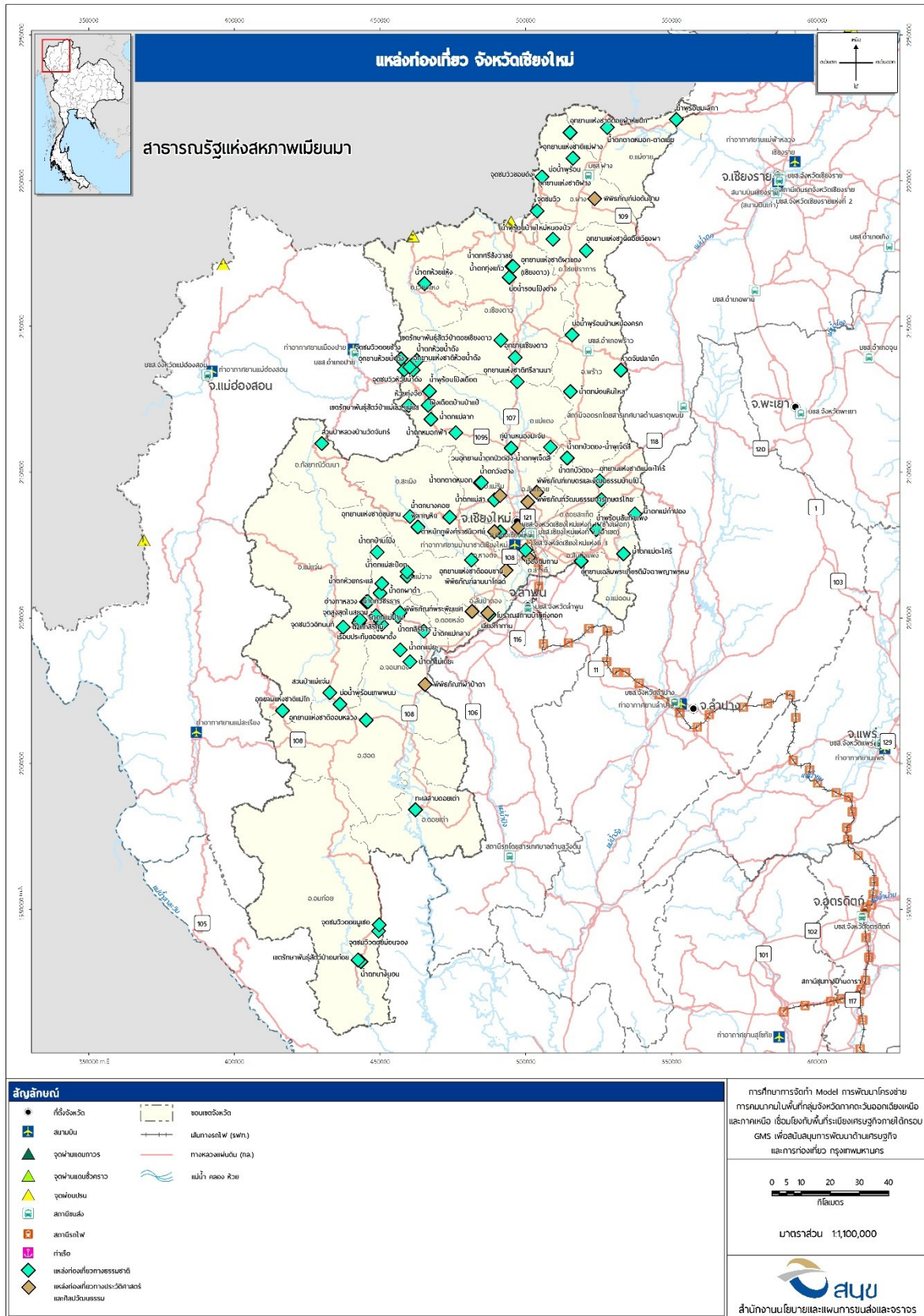
รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดเชียงใหม่
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมล้านนาที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น จังหวัดเชียงใหม่จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและศิลปหัตถกรรมสร้างสรรค์ และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ บทบาททางการท่องเที่ยวจึงกำหนดให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนและของภาคเหนือ โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ ได้แก่ เทศบาลนครเชียงใหม่ ที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางราง ทางถนน และทางอากาศ การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนศักยภาพที่สูงในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติโดยเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว
- กลุ่มการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ระดับนานาชาติและระดับประเทศ ในอำเภอแม่แตง อำเภอเชียงดาว อำเภอฝาง อำเภอแม่สาย อำเภอไชยปราการ อำเภอพร้าว
- กลุ่มชุมชนเก่าและเมืองโบราณเชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา นครพิงค์-เขลางค์นคร-หรือภูญชัย
- กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตร เกษตรปราชญ์ และเกษตรอินทรีย์โดยเฉพาะพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ในอำเภอสะเมิง และอำเภอแม่ออน ที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง
- เมืองศูนย์กลางบริการทางการแพทย์และส่งเสริมสุขภาพ (Medical & Wellness Hub) ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ อำเภอสารภี อำเภอสันทราย อำเภอแม่ออน และอำเภอดอยสะเก็ด (มีโรงพยาบาลมาตรฐาน JCI โรงพยาบาลแพทย์แผนไทยธุรกิจบริการทางการแพทย์และสุขภาพที่ได้มาตรฐาน
- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านต้นแบบ ที่เป็นแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สำคัญของประเทศ
- MICE City เมืองประชุมสัมมนา



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 6,068,037 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 4,664,174 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 1,403,863 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.74 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 3,504.26 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 3,593.44 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 2,691.87 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 49,738.80 ล้านบาท จำนวนห้อง 38,741 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 38.79 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 4,494,677 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 47.79

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	10,863,150	11,165,860	6,068,037	2.79%	-45.66%
ชาวไทย	7,604,764	7,691,453	5,508,167	1.14%	-28.39%
ชาวต่างประเทศ	3,258,386	3,474,407	559,870	6.63%	-83.89%
จำนวนนักท่องเที่ยว	8,677,624	8,915,174	4,664,174	2.74%	-47.68%
ชาวไทย	5,705,392	5,739,031	4,147,445	0.59%	-27.73%
ชาวต่างประเทศ	2,972,232	3,176,143	516,729	6.86%	-83.73%
จำนวนนักท่องเที่ยว	2,185,526	2,250,686	1,403,863	2.98%	-37.63%
ชาวไทย	1,899,372	1,952,422	1,360,722	2.79%	-30.31%
ชาวต่างประเทศ	286,154	298,264	43,141	4.23%	-85.54%
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.96	2.88	2.74	-2.70%	-4.86%
ชาวไทย	2.93	2.86	2.72	-2.39%	-4.90%
ชาวต่างประเทศ	3.03	2.92	2.92	-3.63%	0.00%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	3,856.41	3,961.19	3,504.26	2.72%	-11.54%
ชาวไทย	3,561.93	3,660.63	3,361.23	2.77%	-8.18%
ชาวต่างประเทศ	4,446.36	4,537.83	4,669.50	2.06%	2.90%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	3,935.97	4,047.42	3,593.44	2.83%	-11.22%
ชาวไทย	3,637.18	3,744.14	3,440.49	2.94%	-8.11%
ชาวต่างประเทศ	4,490.61	4,584.16	4,737.03	2.08%	3.33%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	2,919.91	2,976.99	2,691.87	1.95%	-9.58%
ชาวไทย	2,899.65	2,958.64	2,704.09	2.03%	-8.60%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	3,054.34	3,097.06	2,307.32	1.40%	-25.50%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	107,625.32	110,670.33	49,738.80	2.83%	-55.06%
ชาวไทย	66,309.57	67,231.49	42,491.80	1.39%	-36.80%
ชาวต่างประเทศ	41,315.75	43,438.84	7,247.00	5.14%	-83.32%
จำนวนห้อง	36,186	38,757	38,741	7.10%	-0.04%
อัตราการเข้าพัก	76.02	74.28	38.79	-2.29%	-47.78%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	8,360,997	8,609,517	4,494,677	2.97%	-47.79%
ชาวไทย	5,408,954	5,452,035	3,984,103	0.80%	-26.92%
ชาวต่างประเทศ	2,952,043	3,157,482	510,574	6.96%	-83.83%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 10,678,764 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 21.72 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 89,193.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 49.45 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 15.28 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 72.97 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 7,081,321 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 5,691,931 คน คิดเป็นร้อยละ 24.41

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	3,857,309	8,773,225	10,678,764	127.44%	21.72%
ชาวไทย	3,811,213	7,676,894	7,756,063	101.43%	1.03%
ชาวต่างประเทศ	46,096	1,096,331	2,922,701	2278.36%	166.59%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	24,753.19	59,681.22	89,193.79	141.11%	49.45%
ชาวไทย	24,432.26	50,018.59	57,663.02	104.72%	15.28%
ชาวต่างประเทศ	320.93	9,662.63	31,530.77	2910.82%	226.32%
อัตราการเข้าพัก	19.78	56.53	15.28	185.79%	-72.97%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	2,321,170	5,691,931	7,081,321	145.22%	24.41%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

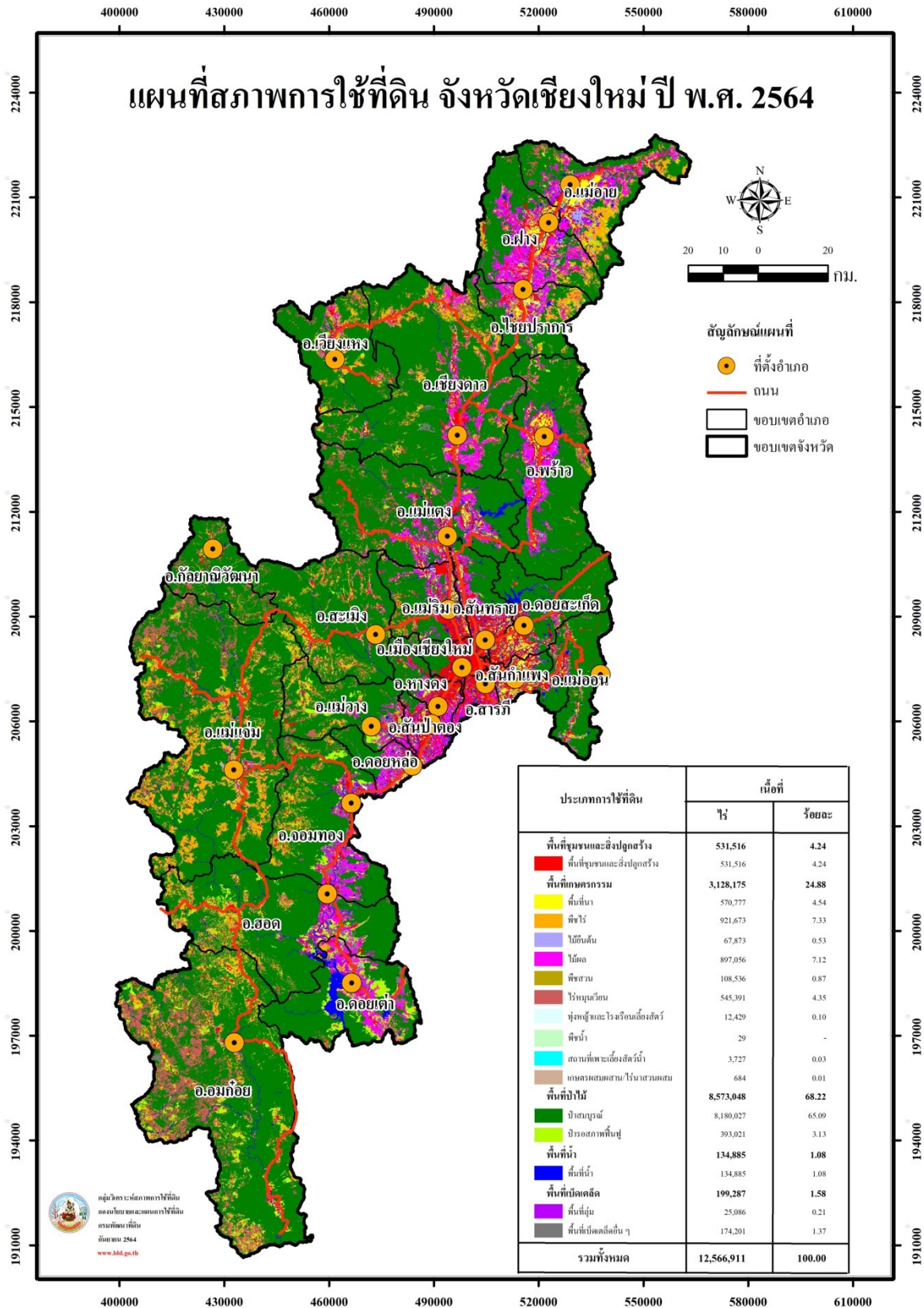
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดเชียงใหม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 3,128,175 ไร่ ร้อยละ 24.88 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 570,777 ไร่ ร้อยละ 4.54, พืชไร่ 921,673 ไร่ ร้อยละ 7.33 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 ถึง รูปที่ 3.1-2

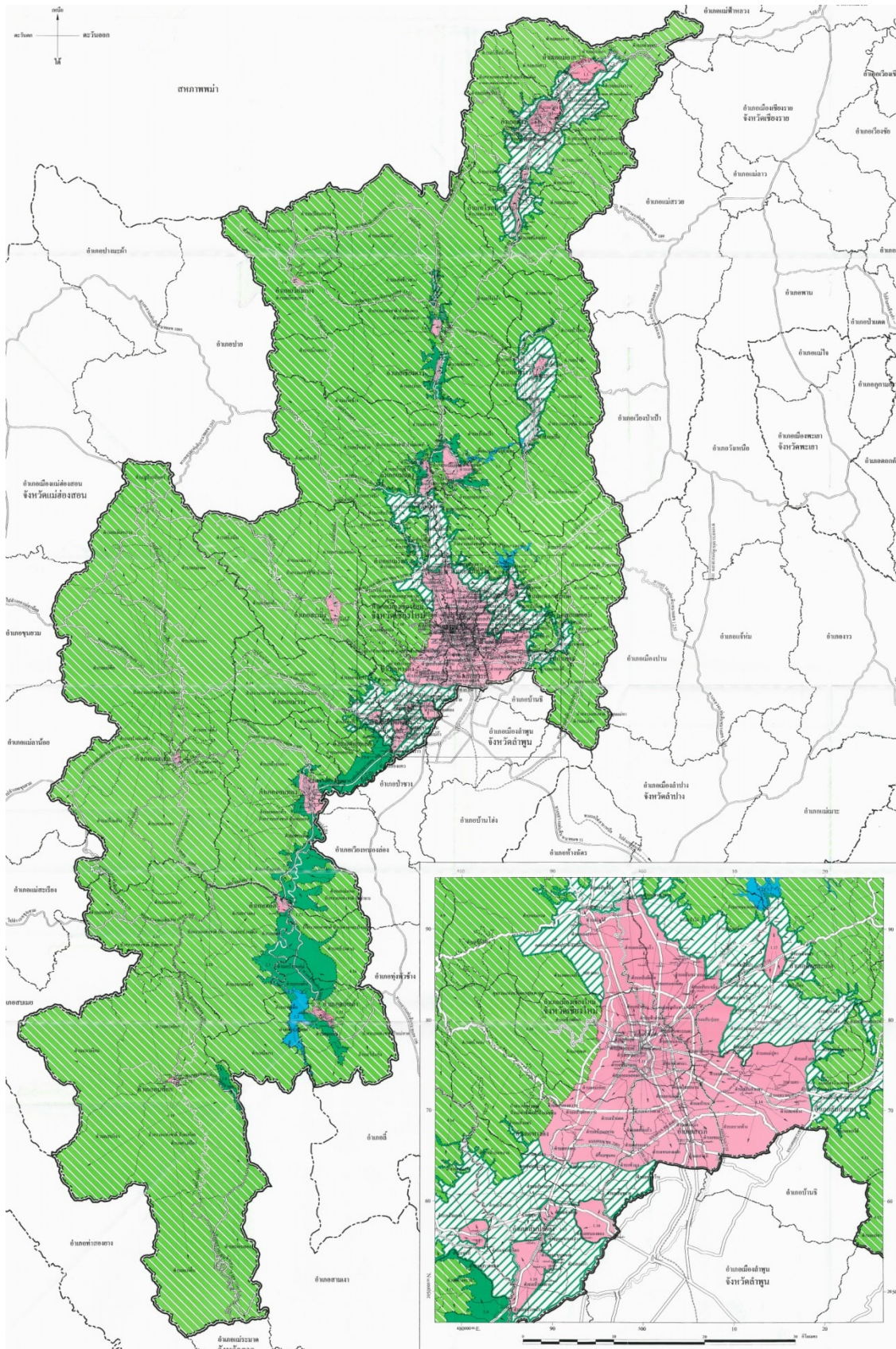
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	531,516	4.24
พื้นที่เกษตรกรรม	3,128,175	24.88
พื้นที่นา	570,777	4.54
พืชไร่	921,673	7.33
ไม้ยืนต้น	67,873	0.53
ไม้ผล	897,056	7.12
พืชสวน	108,536	0.87
ไร่มวนเวียน	545,391	4.35
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	12,429	0.10
พืชน้ำ	29	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	3,727	0.03
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	684	0.01
พื้นที่ป่าไม้	8,573,048	68.22
พื้นที่แหล่งน้ำ	134,885	1.08
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	199,287	1.58
รวม	12,566,911	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/CM12564.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2564



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดเชียงใหม่

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดเชียงใหม่ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 696 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 20,107.057 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในภูมิภาค ศูนย์กลางการเดินทางทางบกและทางอากาศของภาคเหนือ การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำให้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศ ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดเชียงใหม่อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 เป็นระยะทาง 696 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดเชียงใหม่ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

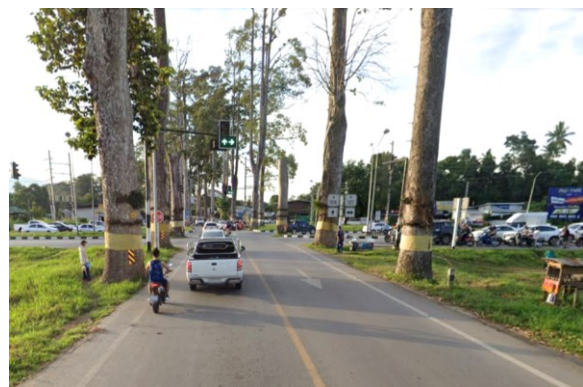
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภออินทรีบุรี จังหวัดสิงห์บุรี มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีระยะทางทั้งสิ้น 563.67 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 13 โดยความยาวของถนนช่วงพาดผ่านจังหวัดเชียงใหม่มีระยะ 21.69 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 สายสวรรคโลก-อุโมงค์ เป็นทางหลวงแผ่นดินมีแนวเส้นทางเริ่มจาก อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย สิ้นสุดที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางลัดจากถนนพหลโยธิน ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่สำคัญ เช่น อุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ อุทยานแห่งชาติออบหลวง โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองเชียงใหม่ และสามารถใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 108 เข้าสู่อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้โดยไม่ต้องเริ่มจากตัวเมืองเชียงใหม่ มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 256.36 กิโลเมตร



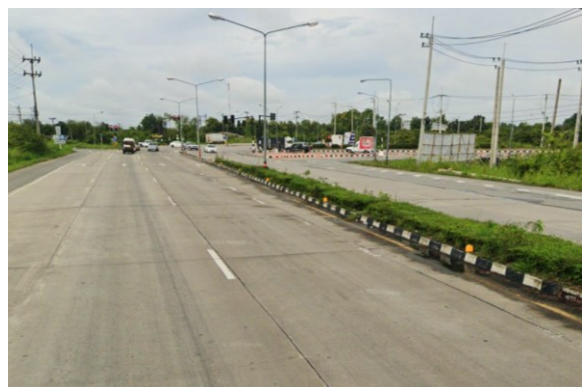
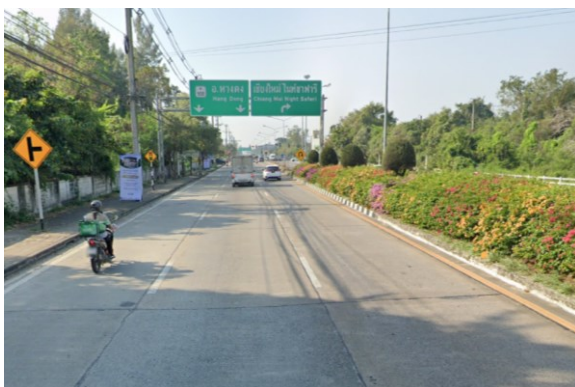
รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106

▪ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107 สายเชียงใหม่-แม่จัน** เป็นทางหลวงแผ่นดิน มีแนวเส้นทางเริ่มจาก อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ สิ้นสุดบนถนนพหลโยธินที่อำเภอแม่จัน จังหวัด เชียงราย เส้นทางนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย เป็นทางหลวงสายหลักของ จังหวัดเชียงใหม่ในการติดต่อกับอำเภอต่าง ๆ ทางทิศเหนือ และเชื่อมต่อไปยังจังหวัดเชียงราย มีระยะทาง ตลอดทั้งสายประมาณ 240.301 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107

▪ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 สายเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน** เป็นทางหลวง สายหลักที่ใช้สำหรับเดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน เชื่อมต่อระหว่าง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และ อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างชุมชนและสถานที่ท่องเที่ยวที่ สำคัญในพื้นที่ด้านใต้ของทั้งสองจังหวัด จากจุดเริ่มต้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่ สามารถเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง แม่ฮ่องสอนได้ มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 350 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ – สันป่าสัก เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดเชียงราย รวมถึงไปยังจังหวัดพะเยา มีแนวเส้นทางเริ่มจาก อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ สิ้นสุดบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่แยกแม่ลาว อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย เส้นทางนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองเชียงรายของประชาชน ในอำเภอเวียงป่าเป้า อำเภอแม่สรวย จังหวัดเชียงราย และอำเภอแจ้ห่ม อำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 158.65 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1001 หรือ สายเชียงใหม่ – พะริ้ว เป็นทางหลวงแผ่นดินมีแนวเส้นทางเริ่มจาก อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ สิ้นสุดที่อำเภอพริ้ว จังหวัดเชียงใหม่ เส้นทางนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักของจังหวัดเชียงใหม่ในการติดต่อกับอำเภอสันทราย อำเภอแม่แตง และอำเภอพริ้ว มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 93.657 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1001

▪ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 หรือ สายหนองไค้-แม่ฮ่องสอน เป็นทางหลวงแผ่นดินระหว่างอำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ตอนเหนือของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่อำเภอปายและปางมะผ้า และยังเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้เดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน รองจากถนนสายเชียงใหม่-ฮอด โดยเป็นเส้นทางที่ขึ้นชื่อในเรื่องความคดเคี้ยวกว่า 2,000 โค้ง และลาดชัน จากตัวเมืองเชียงใหม่สามารถใช้เส้นทางนี้เดินทางเข้าสู่เมืองแม่ฮ่องสอนได้ มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 245 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095

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

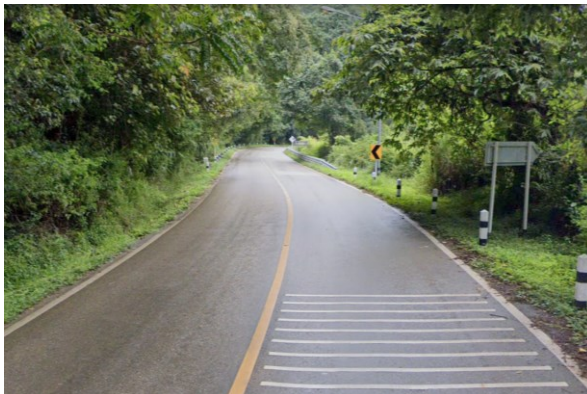
ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
109	200	ห้วยป่าไร่ - ฟาง	29.708
116	200	บ้านเรื่อน - ท่าวังพร้าว	2.906
121	101	เหมืองกุง - ดันเปา	15.315
121	102	ดันเปา - ดอนแก้ว	17.349
121	103	ดอนแก้ว - ดันพยอม	9.204
121	104	ดันพยอม - เหมืองกุง	11.089
1004	100	ห้วยแก้ว - พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์	16.277
1006	100	เชียงใหม่ - ออนหลวย	11.443
1006	100	เชียงใหม่ - ออนหลวย	14.084
1007	100	ทางเข้าดอยสะเก็ด	0.140
1009	100	จอมทอง - ดอยอินทนนท์	46.700

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1010	100	ปากทางท่าลี่ - ร้องธาร	2.140
1012	100	ฮอด - วังลู่	14.900
1013	100	สันป่าตอง - บ้านกาด	8.330
1014	101	ดอยสะเก็ด - ป่าบง	11.605
1014	102	ป่าบง - สันป่าคา	4.603
1015	200	สะพานศรีวิชัย - สันป่าตอง	9.273
1088	101	ออบหลวง - สะพานห้วยแม่เม้ง	32.000
1088	102	สะพานห้วยแม่เม้ง - แม่ชา	13.000
1088	102	สะพานห้วยแม่เม้ง - แม่ชา	52.518
1096	100	แม่ริม - ปางดะ	29.543
1099	100	บ่อหลวง - แม่ตื่น	124.950
1103	200	พระบาทตะเมาะ - ฮอด	61.784
1141	100	ดอนจั่น - เชียงใหม่	7.565
1147	200	ห้วยไซ - สันกำแพง	9.357
1150	101	ปิงโค้ง - กัวไฮ	16.000
1150	102	กัวไฮ - ขุนแจ	37.000
1178	101	แม่ฮ่องสอน - นาหวาย	29.200
1178	102	นาหวาย - สันทราย	18.315
1178	103	สันทราย - บ้านหลวง	26.834
1189	100	ป่าแดด - ช่างพื้น	5.041
1192	100	อินทนนท์ - แม่แจ่ม	20.880
1229	100	บ้านใหม่ - เปาสามขา	11.000
1230	100	บ้านใหม่ - ห้วยแก้ว	20.734
1249	100	แม่ฮ่องสอน - หนองเต่า	36.765
1252	100	ปางแฟน - แม่ดอนหลวง	23.532
1260	100	ศรีบุญเรือง - โรงพยาบาลสันทราย	5.250
1263	200	ปางอุ๋ง - แม่จาง	46.200
1269	101	สะเมิง - แม่ขนิณ	6.983
1269	102	แม่ขนิณ - ดันเกว้น	29.336
1314	100	ท่าตอน - แม่เหล็ก	26.505
1317	101	ดอนจั่น - สันกลางใต้	3.367
1317	102	สันกลางใต้ - ห้วยแก้ว	33.624
1322	100	แม่จาง - รินหลวง	128.864
1346	101	พร้าว - แดนดิน	24.801
1346	102	แดนดิน - ไชยปราการ	12.335
1349	100	สะเมิง - วัตจันทร์	91.633

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1358	100	ทางเข้าดอยอ่างขาง	1.385
1359	100	ทางเข้าเชียงดาว	9.545
1360	100	ทางเข้าเวียงฝาง	0.195
1360	100	ทางเข้าเวียงฝาง	0.310
1362	100	นิคมดอยเต่า - ท่าน้ำ	3.860
1363	100	ทางเข้ากองพันสัตว์ต่าง	0.091
1364	100	โรงเรียนนวมินทราชูทิศ - กองพันพัฒนาที่ 3	0.971
1365	100	สนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี - ศาลจังหวัดเชียงใหม่	0.876
1366	100	หนองฮ่อ - ศูนย์พัฒนาปิโตรเลียมภาคเหนือ	1.896
1367	100	สันทรายน้อย - มหาวิทยาลัยแม่โจ้	13.123
1394	100	ทางเข้าตลาดแม่มาลัย	0.103
1396	100	สะเมิง - ดอยช้าง	10.163
1414	100	ดงป่าสัน - หนองมะจับ	2.455

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



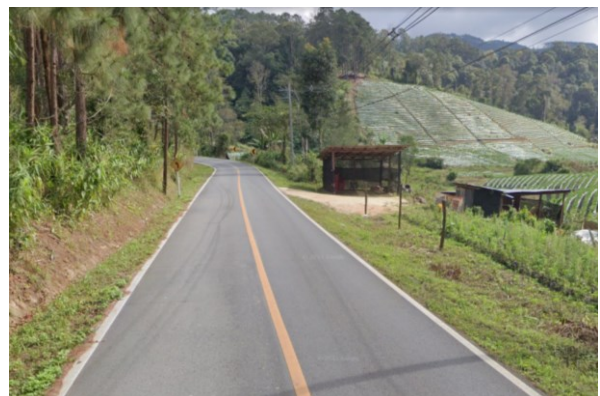
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1009



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1088



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1263



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1349

รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่ จังหวัดเชียงใหม่ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่น ระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความ ต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ที่สำคัญ แสดงดัง ตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ชม.2025	แยกทางหลวงหมายเลข 11 (กม.ที่ 559+260) - ถนนรัตนโกสินทร์	เมือง	1.25
2	ชม.3005	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 26+900) - บ้านห้วยแก้ว	ดอยสะเก็ด, แม่ฮ่องสอน	10.088
3	ชม.3006	แยกทางหลวงหมายเลข 108 (กม.ที่ 30+000) - บ้านเปียง	สันป่าตอง	6.00
4	ชม.3007	แยกทางหลวงหมายเลข 108 (กม.ที่ 11+800) - บ้านวังสิงห์คำ	หางดง,เมือง	5.57
5	ชม.3009	แยกทางหลวงหมายเลข 107 (กม.ที่ 18+700) - บ้านไร่	แม่ริม,แม่แตง	23.50
6	ชม.3012	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 9+000) - บ้านป่าเหมือด	สันทราย	10.887
7	ชม.3013	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 8+100) - บ้านร้องขุ่น	สันทราย, สันกำแพง	9.115
8	ชม.3028	แยกทางหลวงหมายเลข 108 (กม.ที่ 9+800) - ถนนราชพฤกษ์ เชียงใหม่	เมือง,หางดง	3.00
9	ชม.3029	แยกทางหลวงหมายเลข 121 (กม.ที่ 36+100) - ถนนสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี	เมือง,แม่ริม, สันทราย, สันกำแพง ,สารภี	26.108
10	ชม.3035	แยกทางหลวงหมายเลข 108 (กม.ที่ 33+900) - บ้านร้อยจันทร์	สันป่าตอง,หาง ดง	27.557
11	ชม.3044	เขื่อนแม่กวงอุดมธารา - บ้านศรีบัวบาน (ตอนเชียงใหม่)	ดอยสะเก็ด, สันกำแพง	40.49
12	ชม.3087	แยกทางหลวงหมายเลข 107 (กม.ที่ 13+150) - กองพลทหารราบที่ 7	แม่ริม	5.501
13	ชม.4032	แยกทางหลวงหมายเลข 1141 (กม.ที่ 3+400) - บ้านท่าวังพร้าว	เมือง,สันป่าตอง	41.50
14	ชม.4034	แยกทางหลวงหมายเลข 1001 (กม.ที่ 30+100) - บ้านเมืองวะ	สันทราย	31.20
15	ชม.4039	แยกทางหลวงหมายเลข 1006 (กม.ที่ 19+350) - อำเภอดอยสะเก็ด	สันกำแพง, ดอยสะเก็ด	27.75
16	ชม.4040	แยกทางหลวงหมายเลข 1317 (กม.ที่ 26+933) - บ้านสหกรณ์ 2	แม่ฮ่องสอน	4.30
17	ชม.4041	แยกทางหลวงหมายเลข 1317 (กม.ที่ 29+300) - บ้านสหกรณ์ 3	แม่ฮ่องสอน	12.50
18	ชม.4042	แยกทางหลวงหมายเลข 1317 (กม.ที่ 35+338) - บ้านแม่เตาดิน	แม่ฮ่องสอน	8.30

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
19	ชม.4053	แยกทางหลวงหมายเลข 1349 (กม.ที่ 26+200) - บ้านห้วยเกียง	สะเมิง,แม่วาง	24.20
20	ชม.4062	แยกทางหลวงหมายเลข 1014 (กม.ที่ 6+800) - บ้านสหกรณ์ 3	ดอยสะเก็ด, แม่ฮ่องสอน	11.80
21	ชม.4063	แยกทางหลวงหมายเลข 1252 (กม.ที่ 18+900) - บ้านโป่งกุ่ม	หางดง	14.34
22	ชม.4076	แยกทางหลวงหมายเลข 1269 (กม.ที่ 26+200) - ศูนย์พัฒนา โครงการหลวงห้วยเสี้ยว	หางดง	10.20
23	ชม.4100	แยกทางหลวงหมายเลข 1030 - ฝ่ายชลประทานพิจิตร	สารภี	5.711
24	ชม.4101	แยกทางหลวงหมายเลข 1015 - บ้านขัวมุง	สารภี	12.357
25	ชม.4103	แยกทางหลวงหมายเลข 1096 (กม.ที่ 0+270) - บ้านทรายมูล	แม่ริม	15.70
26	ชม.4104	แยกทางหลวงหมายเลข 107 (กม.ที่ 32+000) - บ้านแพะพัฒนา	แม่แตง	8.55
27	ชม.4105	แยกทางหลวงหมายเลข 107 (กม.ที่ 38+450) - โครงการส่งน้ำและ บำรุงรักษาแม่แตง	แม่แตง	6.50
28	ชม.4106	แยกทางหลวงหมายเลข 1006 (กม.ที่ 13+480) - บ้านห้วยอ่าง	สันกำแพง, ดอยสะเก็ด	11.20
29	ชม.5036	แยกทางหลวงชนบท ชม.3035 (กม.ที่ 13+500) - บ้านทุ่งเสี้ยว	สันป่าตอง	18.74
30	ชม.5080	แยกทางหลวงชนบท ชม.3005 (กม.ที่ 9+100) - ศูนย์พัฒนาโครงการ หลวงตีนตก	แม่ฮ่องสอน	11.20
31	ชม.6050	ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงวัดจันทร์ - บ้านแม่ซา	กัลยาณิวัฒนา, แม่แจ่ม	54.175
32	ชม.7081	แยกทางหลวงชนบท ชม.7082 (กม.ที่ 1+500) - บ้านสหกรณ์5	ดอยสะเก็ด	6.49
33	ชม.7082	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 24+795) - ศูนย์พัฒนาห้วย ฮ่องไคร้อันเนื่องมาจากพระราชดำริ	ดอยสะเก็ด	9.00
34	ชม.7084	แยกทางหลวงหมายเลข 1263 (กม.ที่ 23+980) - บ้านขุนแม่รวม	แม่แจ่ม	20.30
35	ชม.7091	แยกทางหลวงหมายเลข 1265 (กม.ที่ 43+000) - บ้านสันม่วง	กัลยาณิวัฒนา	7.50

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดเชียงใหม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 1 (ช้างเผือก) ตั้งอยู่ที่ถนนโชตนา ตำบลช้างเผือก อำเภอเมือง เป็นสถานีสำหรับการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในจังหวัดเชียงใหม่เท่านั้น สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 หรือ สถานีขนส่งอาเขต ตั้งอยู่ที่ถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ เชียงใหม่-ลำปาง ตำบลวัดเกต อำเภอเมือง เป็นสถานีสำหรับการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการเส้นทางจากเชียงใหม่ไปยังจังหวัดอื่น ๆ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 3 ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของสถานีขนส่งอาเขต เป็นสถานีสำหรับการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการเส้นทางจากเชียงใหม่ไปยังจังหวัดอื่น ๆ



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 1



รูปที่ 3.2-10 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2



รูปที่ 3.2-11 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 3

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดเชียงใหม่ มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ อาทิ รถสองแถว รถแท็กซี่ จักรยานยนต์รับจ้าง รถยนต์รับจ้างสามล้อ (ตุ๊กตุ๊ก) รถสองแถว ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้ จังหวัดเชียงใหม่ยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-12 รถแท็กซี่ และรถสองแถว (รถแดง)

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดเชียงใหม่มีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองเชียงใหม่ และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ จำนวน 11 สาย มีรายละเอียดเส้นทางเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองเชียงใหม่ (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
6	รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย-วนขวา)	n/a
15	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเชียงใหม่	n/a
16	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ตลาดไนท์บาซ่าเชียงใหม่	n/a
17	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่	n/a
18	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 - สถานีรถไฟเชียงใหม่ - อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย	n/a
19	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่	n/a
20	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 - ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเชียงใหม่ - ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่	n/a
21	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 - ตลาดไนท์บาซ่าเชียงใหม่ - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่	n/a
22	สวนสัตว์จังหวัดเชียงใหม่ - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเฟสติวัลเชียงใหม่	n/a
24	ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - ถนนนิมมานเหมินท์ - ประตูท่าแพ	n/a
25	ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ - อุทยานหลวงราชพฤกษ์	n/a

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดเชียงใหม่

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 28 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2524	เชียงใหม่ - บ้านถวาย - อำเภอสารภี	n/a
2201 ก	เชียงใหม่ - พร้าว (ใต้)	n/a
2220	ฮอด - อมก๋อย - บ้านแม่ต๋น	n/a
2284	ฝาง - บ้านคุ้ม	n/a
2283	เวียงแหง - บ้านจอง - บ้านเมืองนะ	n/a
2345	เชียงใหม่ - น้ำพุร้อนสันกำแพง	n/a
1231 ก	เชียงใหม่ - ท่าตอน	n/a
1232 ก	เชียงใหม่ - ฮอด - ดอยเต่า	n/a
1232 ข	เชียงใหม่ - จอมทอง	n/a
1231 ข	เชียงใหม่ - เชียงดาว	n/a
1234 ข	เชียงใหม่ - ร่มหลวง	n/a
2429	จอมทอง - ดอยอินทนนท์	n/a
2427	ฝาง - บ้านผาหังส์ - พร้าว	n/a
2434	เชียงดาว - ไชยปราการ	n/a
2428	เชียงใหม่ - บ้านวัดจันทร์	n/a
2586	เชียงใหม่ - สันกำแพง - บ้านโป่งกุ่ม	n/a
2587	เชียงใหม่ - บ้านเป้า	n/a
2588	บ้านแม่มาลัย - บ้านสบก่าย	n/a

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2552	เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด	n/a
2553	เชียงใหม่ – บ้านแท่นคำ	n/a
2556	เชียงใหม่ – ดอยนางแก้ว	n/a
2555	ฮอด – บ้านแม่นาจร	n/a
2554	ฮอด – ดอยเต่า - บ้านกองวะ	n/a
2314	เชียงใหม่ - เปียงหลวง - บ้านหลักแต่ง (หลักเขตแดนไทย)	n/a
2551	ฝาง – บ้านท่าตอน	n/a
2561	ฝาง – เชื้อนพลังงานไฟฟ้าบ้านแม่มาว - บ้านคุ้ม (อ่าขาง)	n/a
2558	ฝาง – บ้านแม่สลัก	n/a
2557	บ้านท่าตอน - บ้านห้วยหลุ	n/a

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

หมายเหตุ: n/a คือ ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 3.2-14 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดเชียงใหม่

4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

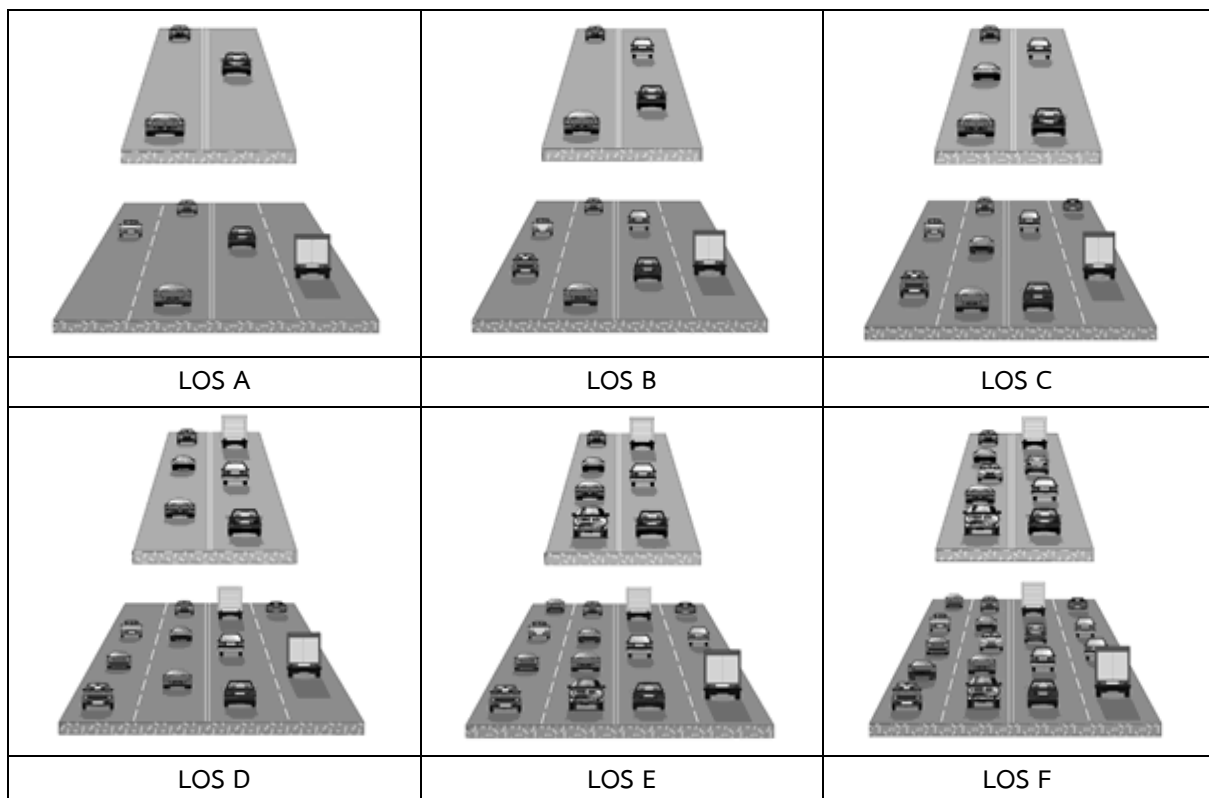
จังหวัดเชียงใหม่มีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1001 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-5 3.2-5 และรูปที่ 3.2-15 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะ

สามารถเล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-5 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

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

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



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

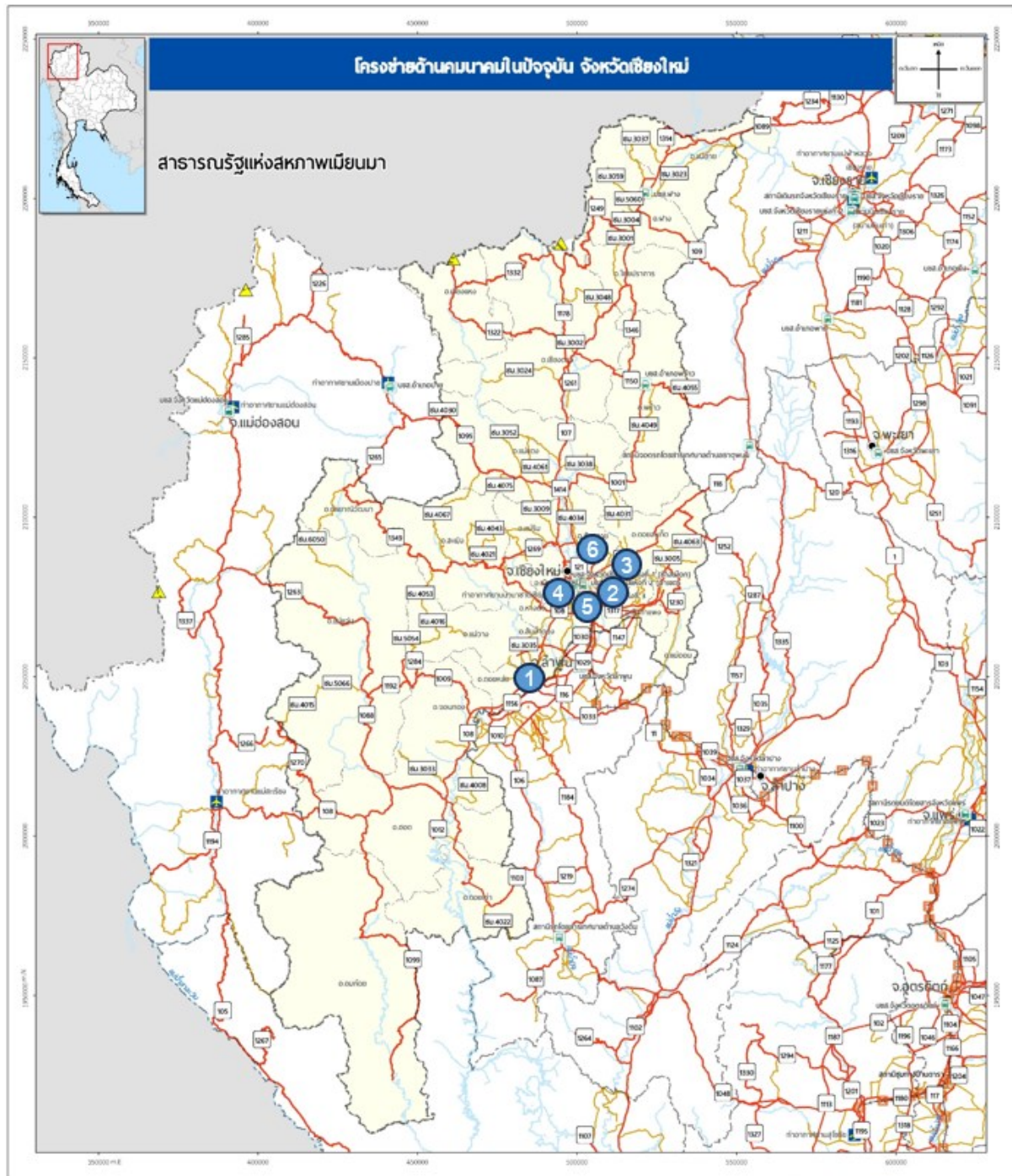
รูปที่ 3.2-15 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดเชียงใหม่ส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจร
ได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 6 สายทาง ที่มีระดับการ
ให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-6

ตารางที่ 3.2-6 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	116	24+300	บ้านเรือน - ท่าวังพร้าว	ต.ท่าวังพร้าว อ.สันป่าตอง	LOS = D
2	1006	10+000	เชียงใหม่ - อ่อนหลวย	ต.ต้นเปา อ.สันกำแพง	LOS = F
3	1014	1+000	ดอยสะเก็ด - ป่าบาง	ต.เชิงดอย อ.ดอยสะเก็ด	LOS = D
4	1141	7+000	ดอนจั่น - เชียงใหม่	ต.หายยา อ.เมือง	LOS = F
5	1317	1+140	ดอนจั่น - สันกลางใต้	ต.ท่าศาลา อ.เมือง	LOS = D
6	1367	5+000	สันทรายน้อย - มหาวิทยาลัยแม่โจ้	ต.สันทรายหลวง อ.สันทราย	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

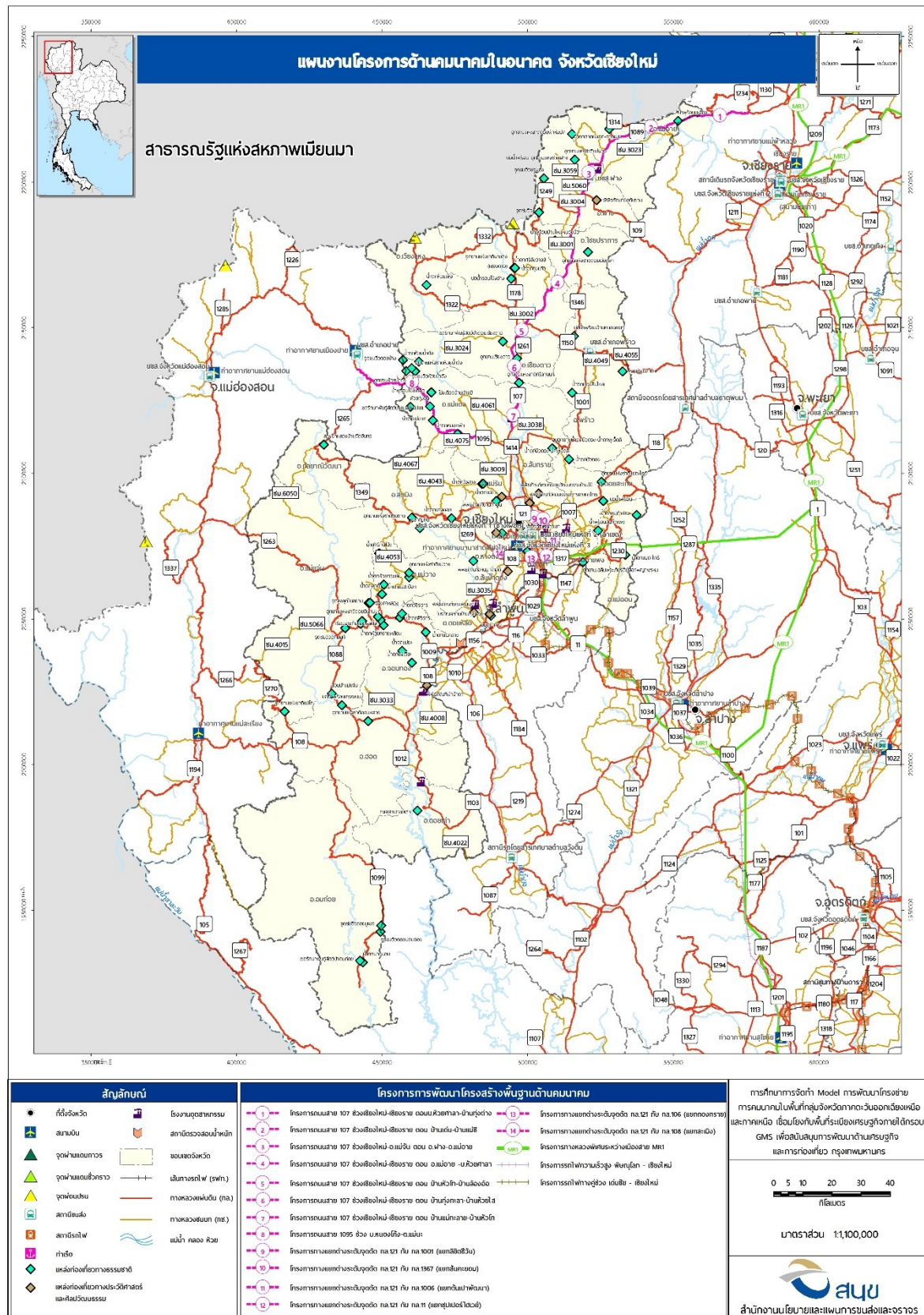
■ งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 14 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุงทางหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-7

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	107	เชียงใหม่-เชียงราย ตอนบ.ห้วยศาลา-บ้านทุ่งตาง	34.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	107	เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านเด่น – บ้านแม่ชี	10.976	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	107	เชียงใหม่-อ.แม่จัน ตอน อ.ฝาง -อ.แม่สาย	14.202	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	107	เชียงใหม่-เชียงราย ตอน อ.แม่สาย -บ.ห้วยศาลา	20.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	107	เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านหัวโท – บ้านล้องอ้อ	36.500	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	107	เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านทุ่งกะลา-บ้านห้วยใส	10.657	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	107	เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านแม่ทะลาย-บ้านหัวโท	8.400	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	1095	บ.หนองไค้-ต.แม่นะ	74.000	เพิ่มมาตรฐานชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	121/ 1001	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.121 กับทล. 1001 (แยกลิขิตชีวัน)	-	ทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างการศึกษา
10	121/1367	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 กับทล. 1367 (แยกสันคะยอม)	-	ทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างการศึกษา
11	121/1006	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 1006 (แยกต้นเปาพัฒนา)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
12	121/11	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 11 (แยกซุบเปอร์ไฮเวย์)	6.000	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
13	121/106	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 106 (แยกกองทราย)	4.000	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
14	121/108	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 108 (แยกสะเมิง)	2.000	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในภูมิภาค



รูปที่ 3.2-17 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

นอกจากนี้ จังหวัดเชียงใหม่ยังมี

- โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 121 ตัดทางหลวงหมายเลข 1317 (แยกสันกลาง) จ.เชียงใหม่

ภายใต้โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 หรือวงแหวนรอบ 3 ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 108 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1006 โดยออกแบบการจราจรทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 1317 และ ทางหลวงหมายเลข 121 ให้เป็นสะพานข้ามทางแยกที่ระดับ 2 และ 3 ทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางออกแบบให้ใช้วงเวียน ระดับ 1 ระยะทางประมาณ 1.7 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยมีตำแหน่งโครงการและรูปแบบการก่อสร้างดังรูปที่ 3.2-18



- ออกแบบการจราจรทางตรงบนทล. 1317 และ ทล. 121 ให้เป็นสะพานข้ามทางแยกที่ระดับ 2 และ 3
- ทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางออกแบบให้ใช้วงเวียน ระดับ 1
- ระยะทางประมาณ 1.7 กม.

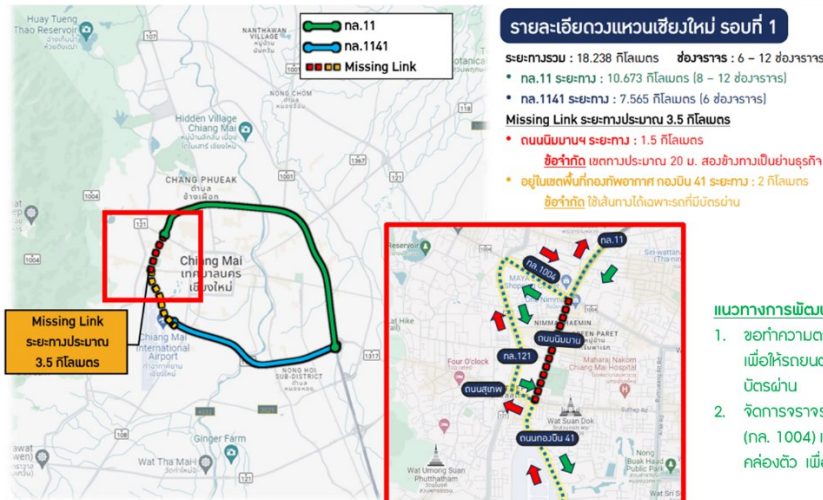
ที่มา: กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-18 ตำแหน่งและรูปแบบ โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 กับทล. 1317 (แยกสันกลาง)

• โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)

มีแนวทางการพัฒนา 2 แนวทาง ได้แก่ (1) ขอทำความตกลงกับกองบิน 41 กองทัพอากาศ เพื่อให้รถยนต์ทั่วไปสามารถใช้เส้นทางได้ โดยไม่ต้องมีบัตรผ่าน (2) จัดการจราจรและปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพ ถนนห้วยแก้ว (ก.ล. 1004) และถนนสุเทพ ให้เชื่อมต่อกทล.121 ได้อย่างคล่องตัว เพื่อฟื้นเส้นทางเลียบของถนนนิมมานเหมินท์ ระยะทางรวม 18.238 กม. ขนาด 6-12 ช่องจราจร

โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)



แนวทางการพัฒนา

1. ขอทำความตกลงกับกองบิน 41 กองทัพอากาศ เพื่อให้รถยนต์ทั่วไปสามารถใช้เส้นทางได้ โดยไม่ต้องมีบัตรผ่าน
2. จัดการจราจรและปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพ ถนนห้วยแก้ว (ก.ล. 1004) และถนนสุเทพ ให้เชื่อมต่อกทล.121 ได้อย่างคล่องตัว เพื่อฟื้นเส้นทางเลียบของถนนนิมมานเหมินท์

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-19 โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)

• โครงการพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 3 (ทล.121)

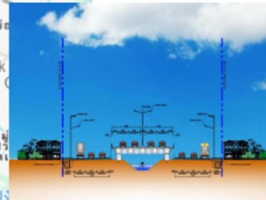
ประกอบด้วย โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ บน ทล.121 ช่วง แยกสนามกีฬา 700 ปี – แยกอุโบสถาริประธาน โดยการขยายเพิ่มช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร ระยะทาง 11.400 กม. และโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับชั้นกลาง ทางแยกต่างระดับต้นเปาพัฒนา ทางแยกต่างระดับแยกชูปเปอร์ไฮเวย์ ทางแยกต่างระดับแยกกองทราย ทางแยกต่างระดับแยกสะเมิง ทางแยกต่างระดับแยกลิขิตชีวัน และทางแยกต่างระดับแยกสันคยะยอม



สภาพปัจจุบัน

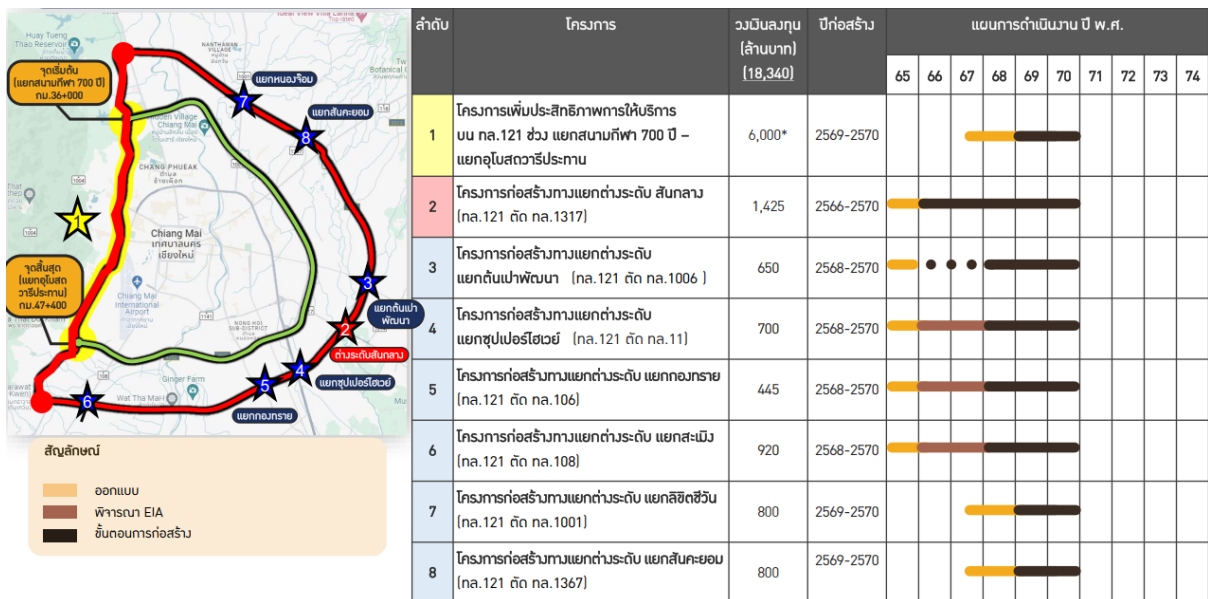


รูปแบบการพัฒนา



ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-20 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ บน ทล.121 ช่วง แยกสนามกีฬา 700 ปี – แยกอุโมงค์วาริชประทาน



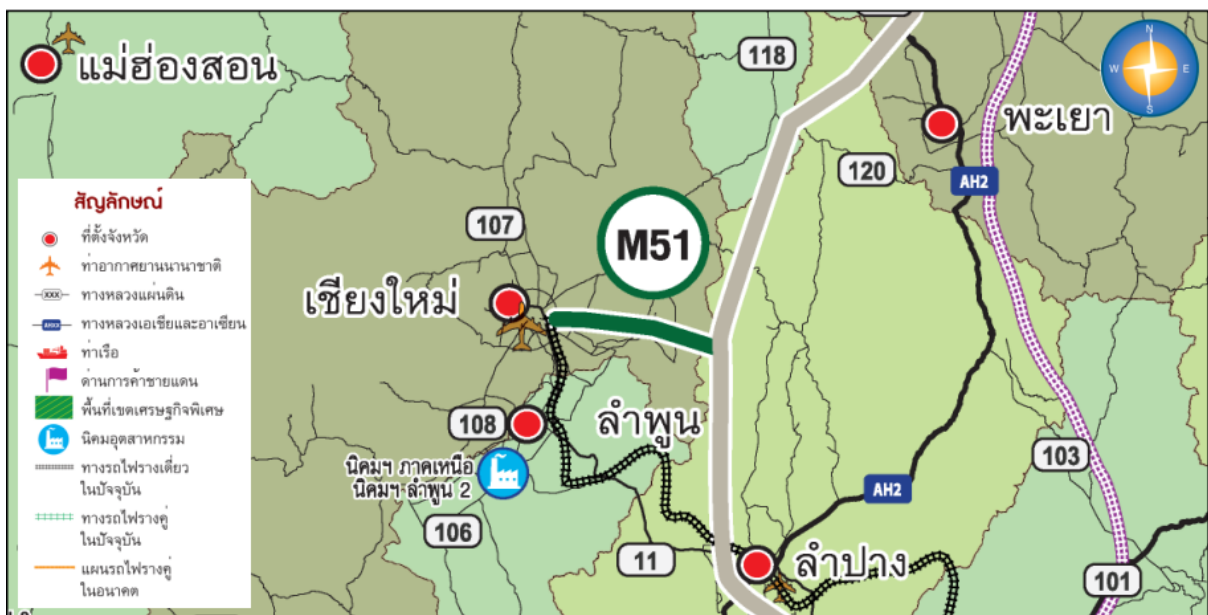
ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-21 แผนการพัฒนาด่านทางหลวงรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 3 (ทล.121)

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พบว่า มีแผนพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 1 โครงการ ที่มีแนวเส้นทางผ่านในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ สายเชียงใหม่-ลำปาง (แจ้ห่ม) (M51) (เส้นสีเขียวตามรูป) ซึ่งเป็นโครงการที่แยกจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) (เส้นสีเทาตามรูป) เป็นแนวเส้นทางเชื่อมจากสายทางหลัก (M5) ไปยัง จ.เชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญของภาคเหนือ จะช่วยเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางระหว่าง จ.เชียงใหม่ กับพื้นที่ต่าง ๆ ของภาคเหนือ แนวเส้นทางแยกออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) บริเวณ อ.แจ้ห่ม จ.ลำปาง เชื่อมเข้าสู่ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง 53 กิโลเมตร

ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดเชียงใหม่ คือ เชียงใหม่-ลำปาง (แจ้ห่ม) ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (ปีที่ 6 - 10)



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-22 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายเชียงใหม่-ลำปาง (แจ้ห่ม) (M51)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 3 โครงการ ได้แก่

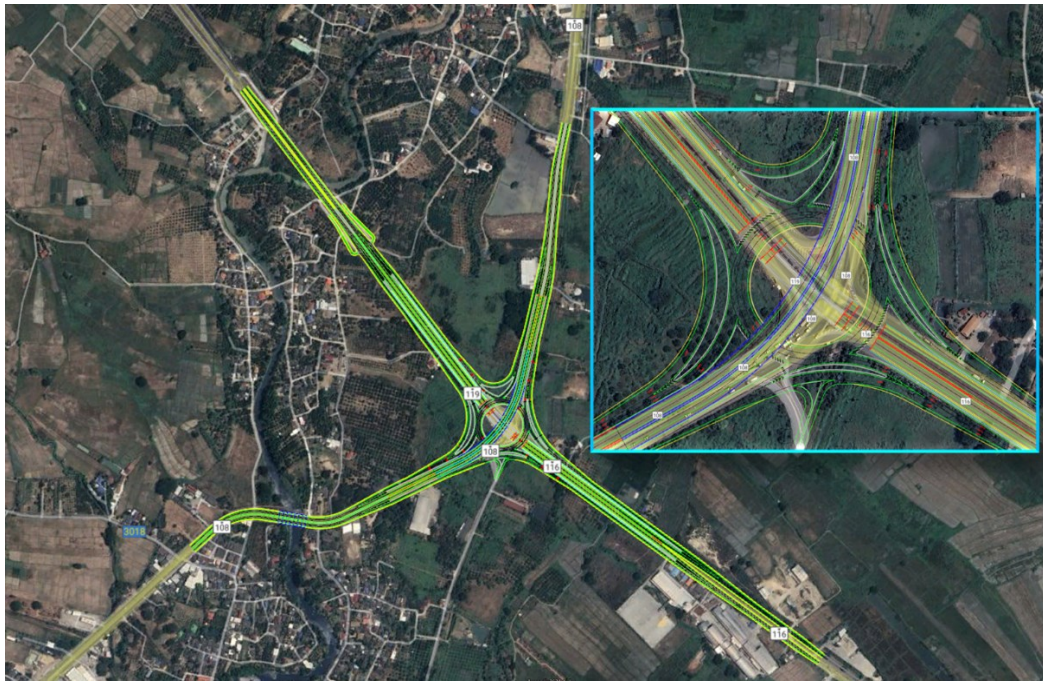
- (1) โครงการทางเลียบเมืองแม่ริม จ.เชียงใหม่ ระยะทางรวม 42.958 กม. โดยแบ่งเป็นตอนที่ 1 ระยะทาง 21.958 กิโลเมตร และตอนที่ 2 ระยะทาง 21 กิโลเมตร จะก่อสร้างเป็นถนนลาดยางขนาด 4-10 ช่องจราจรรวมถึงตามจุดตัดแยกต่าง ๆ

จะออกแบบสร้างทางต่างระดับและทางลอดต่างระดับ รวมถึงสะพานลอยเดินข้ามถนนในจุดเสี่ยง โดยโครงการจะมีจุดเริ่มต้นบริเวณถนนสาย ช.3029 (สมโภชเชียงใหม่ 700 ปี) ตัดผ่านถนนทล.121 (วงแหวนรอบนอก) และถนน ทล.1260 ผ่านพื้นที่ทุ่งนา สวนผลไม้ บ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้างของประชาชน เชื่อมกับถนน ทล.1414 แยกไปซ้าย เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ประชาชน ผู้ใช้เส้นทางสัญจรผ่านถนนสายเมือง-แมริม-เชียงดาว ระบุว่า ปัญหาถนนตรงที่ผ่านแมริม เป็นคอขวด ทำให้มีปัญหารถติดหนัก เกิดอุบัติเหตุบ่อยมานาน จนมีการร้องเรียนไปยังหลาย ๆ หน่วยงาน กระทั่งคณะกรรมการการคมนาคม สนช.และหน่วยงานด้านคมนาคมในพื้นที่ร่วมกันผลักดันแผนจนลุล่วง ได้งบประมาณ ปีปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบแล้วเสร็จแล้ว โดยมีแนวเส้นทางแสดงดังรูปที่ 3.2-23

- (2) โครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง (อุโมงค์) จ.เชียงใหม่ กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำแบบรายละเอียดโครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง บริเวณแยกเลี้ยวเมืองสันป่าตอง (ทางหลวงหมายเลข 108 ตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 119 และทางหลวงหมายเลข 116) โดยออกแบบเป็นรูปแบบอุโมงค์ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 119 และทางหลวงหมายเลข 116 ร่วมกับวงเวียนระดับพื้น และสะพานยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 118 ดังรูปที่ 3.2-24

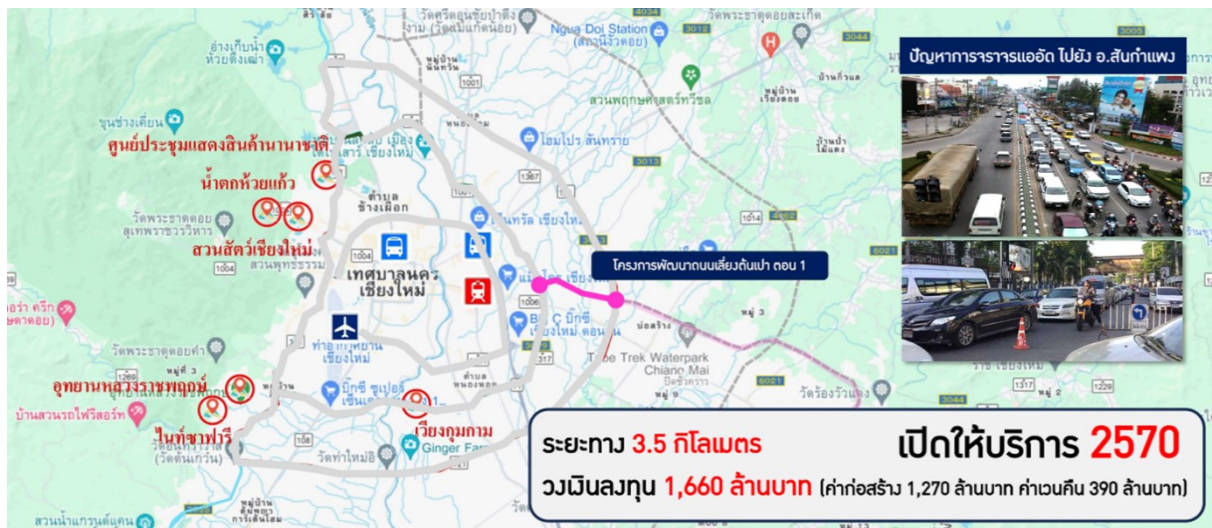


รูปที่ 3.2-23 โครงการทางเลี้ยวเมืองแมริม จ.เชียงใหม่ ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2



รูปที่ 3.2-24 โครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง (อุโมงค์) จ.เชียงใหม่
บริเวณแยกเลี้ยวเมืองสันป่าตอง (ทล.108 ตัดกับ ทล.119 และทล.116)

- (3) โครงการพัฒนาถนนเลี้ยวต้นเปา ตอน 1 ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 1,660 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นค่าก่อสร้าง 1,270 ล้านบาท ค่าเวนคืน 390 ล้านบาท คาดว่า จะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2570



ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-22 โครงการพัฒนาถนนเลี้ยวต้นเปา ตอน 1

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 12 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนน ยกกระต๊บบนทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-8

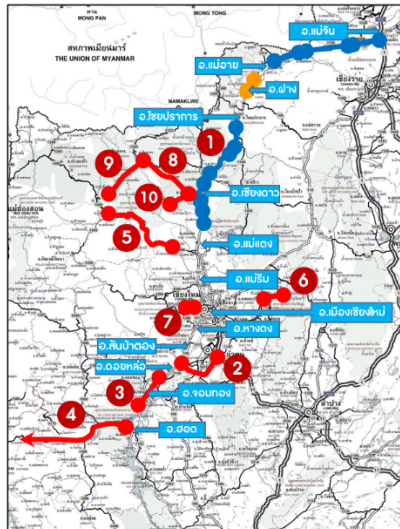
ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	ชม.3044	แยก ทล.118 - บ.ศรีบัวบาน อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่	2.2	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
2	ชม.3011	แยก ทล.107 - บ.หนองขวาง อ.ไชยปราการ จ.เชียงใหม่	1.5	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
3	ชม.3059	แยก ทล.107 - เชื้อนพลังน้ำแม่มาว อ.ฝาง จ.เชียงใหม่	0.9	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
4	ชม.4008	แยก ทล.1103 - บ.หนองปลาสุว อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	4.35	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
5	ชม.4032	แยก ทล.1141 - บ.ท่าวังพร้าว อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่	4.0	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
6	ชม.3009	แยก ทล.107 - บ.ไร่ อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่	4.5	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
7	ชม.4046	แยก ทล.1001 - บ.หนองบัว อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่	4.5	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
8	ชม.4034	แยก ทล.1001 - บ.เมืองวะ อ.สันทราย จ.เชียงใหม่	5.0	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง
9	-	สะพานข้ามแม่น้ำปิง อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่	0.120	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
10	-	ถนนสายแยก ทล.1009 - บ.แม่แอบ อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	10.985	ยกกระต๊บบนมาตรฐาน
11	-	ถนนสายแยก ทล.1009 - ศูนย์วิจัยโครงการหลวงขุนห้วยแห้ง อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	18.744	ยกกระต๊บบนมาตรฐาน
12	-	ถนนสายแยก ทล.1099 - บ.ดง อ.อมก๋อย จ.เชียงใหม่	10.0	ยกกระต๊บบนมาตรฐาน

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

■ งานพัฒนาของสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

จากการทบทวนงานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พบว่า สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่มีแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทั้งสิ้น 10 โครงการ รายละเอียดดังรูปที่ 3.2-26



ลำดับ	หมายเลข	ที่ตั้ง	รายละเอียด	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	ปีที่เสนอของบประมาณ
	107	เชียงใหม่ - ฝายปราการ - ฝาย - แม่ปาย - แม่จัน	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	158.316	7,650	2568
	116	ลำพูน - อ.ดอยหล่อ จ.เชียงใหม่	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	18.781	750	2568
	108	จอมทอง - ฮอด	เพิ่มมาตรฐานเส้นทาง (4 ช่องจราจรเดิม)	23.849	600	2568
	108	อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ - อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน	เพิ่มมาตรฐานเส้นทาง (ขยายความกว้าง)	102.700	5,100	2568
	1095	อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ - อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน	เพิ่มมาตรฐานเส้นทาง (ขยายความกว้าง)	74.000	1,500	2568
	-	แม่กำปอง - กัวผี - อ.แจ้ห่ม จ.ลำปาง	ขยายผิวจราจร	11.200	170	2568
	1004	ห้วยแก้ว - พระตำหนักภูพิงราชินี	ก่อสร้างทางเดินเท้า	10.700	130	2568
	-	เส้นทาง อ.เวียงแหง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ณ.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	ปรับปรุงผิวทางให้เป็นถนนคอนกรีต ความกว้าง 5 - 6 ม.	25	175	2568
	-	เส้นทาง อ.เวียงแหง จ.เชียงใหม่ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน	ปรับปรุงผิวทางให้เป็นถนนคอนกรีต ความกว้าง 5-6 ม.	50	350	2568
	-	เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ณ.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ เชื่อมอุทยานห้วยน้ำดัง	ปรับปรุงผิวทาง	4.3	25	2568
รวม				478.846	16,650	

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-23 งานพัฒนาของสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

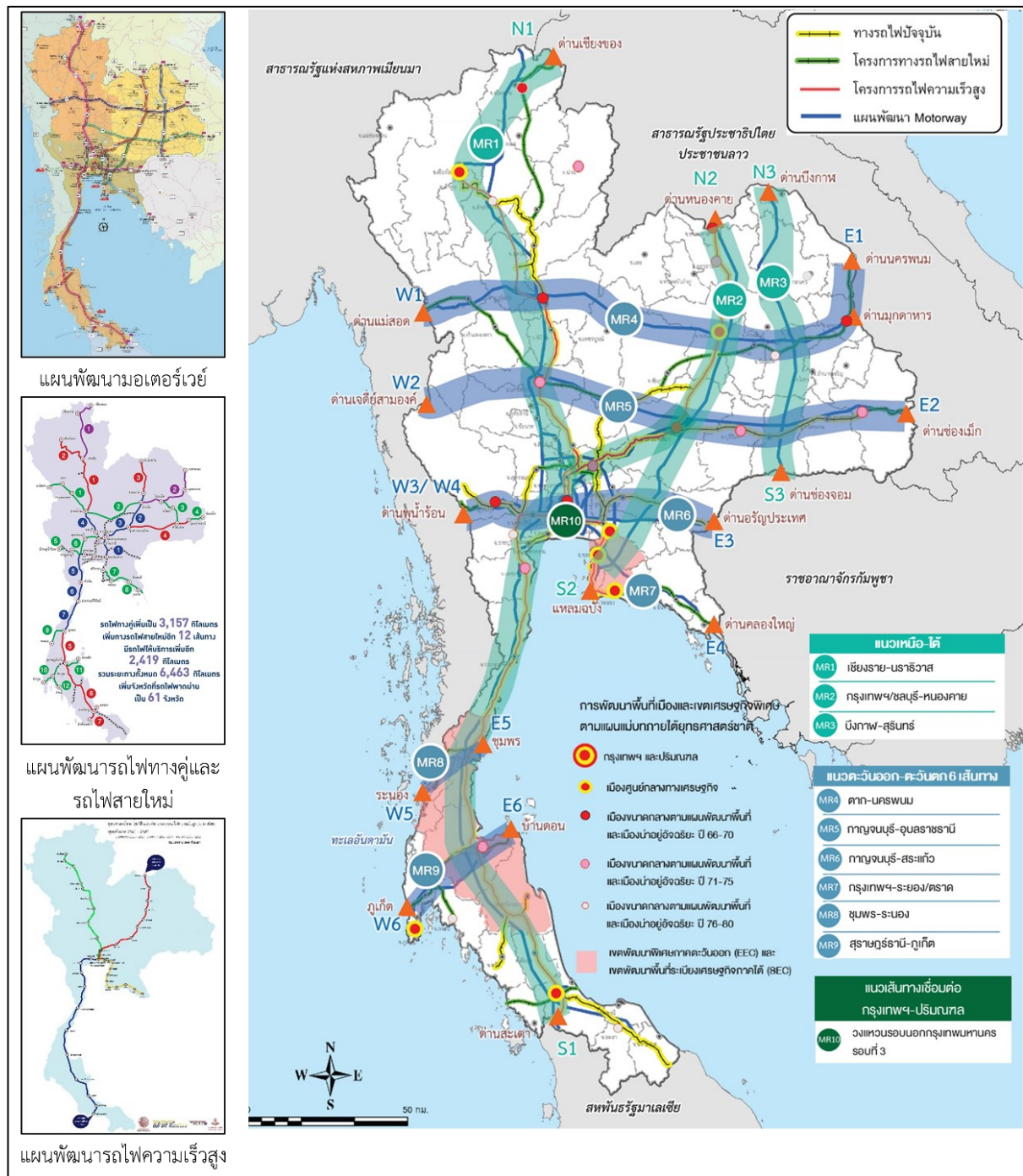
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดเชียงใหม่ มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส

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

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



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

รูปที่ 3.2-27 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัด
เชียงใหม่ มี 2 ช่วง คือ

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

- ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่
(MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบนจากพิษณุโลกถึงเชียงใหม่ โดยผ่านเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครมายังภาคเหนือ ช่วงจากพิษณุโลกจะใช้แนวเส้นทางเดียวกับ MR4 ตาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-ตาก ซึ่งพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง หลังจากนั้นแนวเส้นทางมุ่งขึ้นเหนือไปถึงจังหวัดลำปาง และเบี่ยงขวาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของอำเภอแม่ทะ เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อำเภอสารภ จังหวัดเชียงใหม่ ผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่

รูปที่ 3.2-28 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส



■ งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

(1) แผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ โดยมีระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit : LRT) เป็นระบบหลัก ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ (1) สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์-แยกแม่เหียะสมานสามัคคี (2) สายสีน้ำเงิน ช่วงสวนสัตว์เชียงใหม่-แยกศรีบัวเงินพัฒนา และ (3) สายสีเขียว ช่วงแยกรวมโชคมีชัย-ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยมีทางเลือกโครงข่ายอยู่ 2 รูปแบบ คือ โครงข่าย A (โครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน) และโครงข่าย B (โครงสร้างทางวิ่งระดับดินทั้งหมด)

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ของ สนข. และมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นให้ดำเนินการก่อสร้างครั้งแรก 1 เส้นทางตามลำดับความสำคัญ ต่อมา สนข. ได้แจ้งข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของเส้นทาง พบว่าสายสีแดงมีความสำคัญลำดับที่ 1 ประกอบกับกระทรวงคมนาคมได้เห็นพ้องตามผลการหารือร่วมกันระหว่าง สนข. รฟม. และที่ปรึกษาของ สนข. ที่มีข้อสรุปว่าโครงข่าย A มีความเหมาะสมมากที่สุด จึงได้มอบหมายให้ รฟม. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบฯ ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ตามรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน (โครงข่าย A) ต่อไป

แนวเส้นทางในเบื้องต้นของระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง จากการการศึกษาของ สนข. มีจุดเริ่มต้นบริเวณโรงพยาบาลนครพิงค์ และมีจุดสิ้นสุดบริเวณแยกแม่เหียะ รวมระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอแม่ริม และอำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางรถไฟฟ้าของโครงการ จะกำหนดตำแหน่ง รูปแบบสถานี และรูปแบบทางวิ่งที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ถนน ทางลอด ทางยกระดับ และทางพิเศษอื่น ๆ ที่ตัดกันหรือเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางของโครงการ รวมทั้งผลกระทบต่อประชาชนข้างเคียง และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินข้างเคียงให้น้อยที่สุด และหลีกเลี่ยงผลกระทบกับโบราณสถาน ทั้งนี้ แนวเส้นทางและตำแหน่ง รวมทั้งรูปแบบและจำนวนสถานีที่เสนอแนะ อาจแตกต่างจากผลการศึกษาและการออกแบบที่มีอยู่แล้วหากมีความเหมาะสมและดีกว่าแบบเดิม

สถานะปัจจุบัน โครงการได้ดำเนินการจัดประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Market Sounding) เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2563



ที่มา: โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-29 แนวเส้นทาง โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง

(2) แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว 7 แห่ง

ปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบัน พบว่า มีเส้นทางเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นแต่ยังไม่เชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยว 7 แห่ง ได้แก่ อุทยานหลวงราชพฤกษ์ ไน้ชาฟารี พระธาตุดอยคำ เวียงกุมกาม ศูนย์ประชุมแสดงสินค้านานาชาติ น้ำตกห้วยแก้ว สวนสัตว์เชียงใหม่ รวมถึงการท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่ ดังรูปที่ 3.2-30 ทั้งนี้ กรมขนส่งทางบกจึงได้มีแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 7 แห่ง ดังกล่าว โดยแบ่งเป็นเส้นทางรถโดยสาร 3 เส้นทาง ดังรูปที่ 3.2-31 ประกอบด้วย

- เส้นทางที่ 1 เซ็นทรัล - ไน้ชาฟารี - อุทยานหลวงราชพฤกษ์ - พระธาตุดอยคำ - เวียงกุมกาม
- เส้นทางที่ 2 ท่าแพ - สวนสัตว์ - น้ำตกห้วยแก้ว - ศูนย์ประชุมฯ
- เส้นทางที่ 3 เชื่อมโยงการค้าและแหล่งท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่ (เชื่อมโยงเส้นทางที่ 1 และ 2)

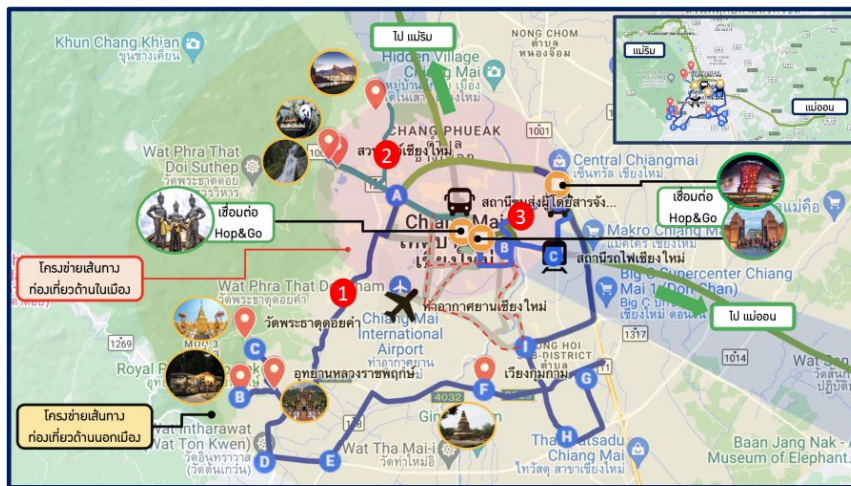
โดยมีแนวทางการพัฒนา 2 แนวทาง ได้แก่ (1) กรมขนส่งทางบกมีแนวเส้นทางรถโดยสารทั้ง 3 สายทางแล้ว (2) เสนอให้กรมขนส่งทางบกประสานกับผู้ประกอบการขนส่งมาเดินรถตามเส้นทางทั้ง 3 สาย



✓ มีเส้นทางเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่น
⌚ แต่ยังไม่มีเชื่อมสถานที่ท่องเที่ยว 7
แห่ง

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-24 สภาพปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน



สถานที่ท่องเที่ยว	เส้นทางที่		
	1	2	3
อุทยานหลวงราชพฤกษ์	★		
สวนพฤกษศาสตร์	Hop & GO		
ไนท์ซาฟารี	★		
พระธาตุดอยคำ	★		
เวียงกุมกาม	★		
ศูนย์ประชุมแสดงสินค้านานาชาติ		★	
น้ำตกห้วยแก้ว		★	
สวนสัตว์เชียงใหม่		★	
ท่องเที่ยวในเมือง			★

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-25 เส้นทางพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดเชียงใหม่มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองที่เติบโตทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดเชียงใหม่มีสถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟสารภี โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟเชียงใหม่ จำนวนเฉลี่ย 12 เที่ยวต่อวัน โดยมีรายละเอียดตารางเดินรถไฟสายเหนือ ดังรูปที่ 3.2-33 ถึง รูปที่ 3.2-34



สถานีรถไฟเชียงใหม่



สถานีรถไฟสกลนคร

รูปที่ 3.2-32 สถานีรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่

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-SAN 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-SAN 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	04.15		09.30	11.15	12.55	14.10	16.30	17.30	18.20										
สามเสน Sam Sen		ถึง	04.26		09.43	11.26	13.08	14.24	16.44	17.44	18.33										
ชุมทางบางซื่อ BANG SUE JUNCTION		ถึง	04.33		09.50	11.33	13.15	14.32	16.51	17.51	18.41										
กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL		ออก	↓		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓		07.30	09.05	14.15	18.40	20.05	20.45	22.30		
ดอนเมือง DON MUANG		ถึง	04.58		10.28	11.58	13.41	14.58	17.18	18.18	19.08		07.45	09.18	14.30	18.55	20.20	21.00	22.45		
รังสิต RANGSIT		ถึง	05.08		10.40	12.10	13.53	15.09	17.30	18.28	19.19		07.57	09.28	14.42	19.06	20.31	21.11	22.58		
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	05.35		11.13	12.46	14.18	15.42	18.08	18.59	19.54		08.24	.	.	.	.	.	.		
อยุธยา AYUTTHAYA		ถึง	05.48		11.27	13.01	14.31	15.57	18.23	19.12	20.08		08.37	09.54	15.17	19.44	21.06	21.47	23.35		
ชุมทางบ้านภาชี BAN PHACHI JUNCTION		ถึง	06.15		11.51	13.26	14.53	16.25	18.49	19.31	20.30		08.58	.	15.36	.	.	22.05	.		
หนองรีวิวัฒน์ Nong Wiwat		ถึง	06.25		11.58	13.37	15.00	16.36	18.58	19.43			09.05	.	.	.	.	.	.		
ท่าเรือ Tha Ruea		ถึง	06.34		12.04	13.47	15.07	16.45	19.07	19.49			09.12	.	15.50	.	.	.	.		
บ้านมอ Ban Mo		ถึง	06.41		12.11	13.54	15.14	16.54	19.13	19.55			09.19	.	15.57	.	.	.	.		
หนองโดน Nong Don		ถึง	06.47		12.19	14.02	15.22	17.04	19.21	20.02			09.27	.	.	.	.	.	.		
บ้านกล้วย Ban Klap		ถึง	06.53		12.25	14.09	.	17.10	19.27	20.07			.	.	.	.	.	.	.		
บ้านป่าหวาย Ban Pa Wai		ถึง	06.59	ออก	12.32	14.16	.	17.17	19.33	20.13			.	.	.	.	.	.	.		
ลพบุรี LOP BURI		ถึง	07.05	06.00	12.39	14.23	15.37	17.24	19.40	20.20			09.42	10.28	16.21	20.41	21.58	22.38	00.27		
โคกกระเทียม Khok Kathiam		ถึง		06.10	12.54	14.41	15.49	17.39					.	.	.	.	.	.	.		
บ้านมอ Ban Mi		ถึง		06.29	13.13	15.00	16.04	17.59					10.05	.	16.49	.	.	.	.		
จันทน์ Chan Sen		ถึง		06.49	13.38	15.17	16.20	18.15					10.17	.	17.02	.	.	.	.		
ช่องแคบ Chong Khae		ถึง		06.58	13.45	15.26	16.33	18.24					10.23	.	17.12	.	.	.	.		
บ้านตากสิน Ban Takhlil		ถึง		07.14	14.06	15.40	16.50	18.40					10.35	.	17.27	.	.	.	.		
หัวหวาย Hua Wai		ถึง		07.26	14.22		17.10	18.52					.	.	.	.	.	.	.		
หนองโพ Nong Pho		ถึง		07.33	14.31		17.18	19.00					10.50	.	17.50	.	.	.	.		
เนินมะกอก Noen Makok		ถึง		07.47	14.46		17.30	19.15					.	.	.	.	.	.	.		
เขาทอง Khao Thong		ถึง		07.57	14.57		17.41	19.25					.	.	.	.	.	.	.		
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN		ถึง	05.00	08.06	15.08		17.51	19.35					11.21	11.37	18.24	22.14	23.28	00.04	02.21		
ปากน้ำโพ Pak Nam Pho		ถึง	05.04	08.17	15.17		17.58						11.28	.	18.33	.	.	00.11	.		
ทับทิม Thap Krit		ถึง	05.17	08.41	15.30		18.14						11.40	.	.	.	.	.	.		
ชุมแสง Chum Saeng		ถึง	05.34	08.56	15.55		18.31						11.53	.	19.02	.	.	00.41	.		
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	09.35	16.39		19.15						12.41	12.25	19.36	.	.	01.29	03.36		
วังกรด Wang Krot		ถึง	06.35	10.02	17.01								13.00	.	.	.	.	.	.		
พิจิตร PHICHIT		ถึง	06.42	10.09	17.08								13.07	12.45	19.59	.	01.06	01.59	04.01		
ท่าโพธิ์ Tha Lo		ถึง	06.54	10.16	17.16								.	.	.	.	.	.	.		
บางกระทุ่ม Bang Krathum		ถึง	07.02	10.24	17.24								13.21	.	20.13	.	.	.	.		
บ้านใหม่ Ban Mai		ถึง	07.15	10.41	17.38								.	.	.	.	.	.	.		
พิษณุโลก PHITSANULOK		ถึง	07.28	10.55	17.55					06.55			13.43	13.12	20.35	00.15	01.47	02.36	04.37		
พรมไพร Phrom Phiram		ถึง	07.51							06.20			14.04	.	20.57	.	.	.	.		
หนองมอ Nong Tom		ถึง	07.59							06.29			14.12	.	21.12	.	.	03.06	05.08		
พิจัย Phichai		ถึง	08.25							06.53			14.39	.	21.34	.	.	03.28	05.30		
ชุมทางบ้านดารา Ban Dara Junction		ถึง	08.36							07.06			14.51	.	21.46	.	.	.	.		
สวรรค์โลก Sawankhalok		ถึง	↓							↓			↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓		
ท่าสัก Tha Sak		ถึง	08.40							07.10			14.56	.	21.52	.	.	03.41	.		
ตรอน Tron		ถึง	08.48							07.18			15.05	.	22.06	.	.	.	.		
อุตรดิตถ์ UTTARADIT		ถึง	09.04							07.34			15.21	14.22	22.20	.	03.05	04.02	06.03		
สีลาอาสน์ Sila At		ถึง	09.09							07.40			15.27	14.30	22.27	01.44	03.11	04.08	06.10		
เด่นชัย DEN CHAI		ถึง	10.12										16.30	15.23	23.39	02.48	04.16	05.15	07.17		
บ้านปิน Ban Pin		ถึง	10.49											15.56	00.16	.	04.52		07.55		
แม่มา Mae Mo		ถึง	11.53											.	01.18	.	.	.	09.11		
นครลำปาง NAKHON LAMPANG		ถึง	12.33											17.30	01.54	04.57	06.30		09.51		
ขุนตาน Khun Tan		ถึง	13.29											18.22	02.57	06.01	07.32		11.00		
ลำพูน Lamphun		ถึง	14.15											19.14	03.43	06.50	08.19		11.48		
เชียงใหม่ CHIANG MAI		ถึง	14.35											19.30	04.05	07.15	08.40		12.10		

***โปรดตรวจสอบรถไฟขบวนพิเศษที่เปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า! ** Train Types are subject to change without prior notice.

↓ ขบวนรถไม่ผ่านสถานี

• ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-33 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาออก

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวกลับ) Northern Line (Arrival)

สายเหนือ Northern Line		ปลายทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Destination Station : BANGKOK								ปลายทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Destination Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL							
		ขบวน COMMUTER 302	ท้องถิ่น LOCAL 410	ธรรมดา ORDINARY 208	ขบวน COMMUTER 304	ธรรมดา ORDINARY 212	ธรรมดา ORDINARY 202	ท้องถิ่น LOCAL 402	ท้องถิ่น LOCAL 408	เร็ว RAPID 108	ด่วน EXPRESS 52	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 14	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (UTTARAWITH) 10	เร็ว RAPID 112	ด่วนพิเศษ (รถราง) SPECIAL EXPRESS (DESR RAILCAR) 8**	เร็ว RAPID 102	
		ลพบุรี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	พิษณุโลก-พิษณุโลก SILA AT-PHITSANULOK	นครสวรรค์-กรุงเทพ NAKHON SAWAN-BANGKOK	ลพบุรี-กรุงเทพ LOP BURI-BANGKOK	ตพานีนคร-กรุงเทพ TAPHAN HIN-BANGKOK	พิษณุโลก-กรุงเทพ PHITSANULOK-BANGKOK	พิษณุโลก-ลพบุรี PHITSANULOK-LOPBURI	เชียงใหม่-นครสวรรค์ CHIANGMAI-NAKHON SAWAN	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ DEN CHAL-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	เชียงใหม่-กรุงเทพอภิวัฒน์ CHIANG MAI-KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	
สถานี Station																	
เชียงใหม่	CHIANG MAI	ออก							09.30		15.30	17.00	18.00		08.50	06.30	
ลำพูน	Lamphun	ถึง							09.59		15.47	17.19	18.19		09.04	06.48	
ขุนตาน	Khun Tan	ถึง							10.58		16.45	18.18	19.16		09.46	07.35	
นครลำปาง	NAKHON LAMPANG	ถึง							11.59		17.54	19.24	20.12		10.38	08.27	
แม่มา	Mae Mo	ถึง							12.40		18.44	.	.	.	.	09.13	
บ้านปิน	Ban Pin	ถึง							13.41	ออก	19.47	21.04	.	ออก	12.08	10.10	
เด่นชัย	DEN CHAI	ถึง		ออก					14.16	19.05	20.23	21.38	22.33	07.30	12.38	10.43	
สีลาจัน	Sila At	ถึง		16.30					15.25	20.02	21.20	22.34	23.28	08.25	13.25	11.37	
อุตรดิตถ์	UTTARADIT	ถึง		16.32					15.37	20.16	21.34	22.39	.	08.30	13.29	11.50	
ตรอน	Tron	ถึง		16.47					15.56	20.34	.	.	.	08.46	.	.	
ท่าสัก	Tha Sak	ถึง		16.54					16.04	20.44	.	.	.	08.57	.	12.13	
สวรรคโลก	Sawankhalok	ถึง		↓					↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
ชุมทางบ้านดารา	Ban Dara Junction	ถึง		16.59					16.08	20.49	.	.	.	09.02	.	12.18	
พิชัย	Phichai	ถึง		17.13					16.21	21.01	22.09	.	.	09.11	.	12.28	
หนองคัน	Nong Tom	ถึง		17.36					16.50	21.33	.	.	.	09.31	.	12.49	
พรมพิราม	Phrom Phiram	ถึง		17.44			ออก	ออก	16.58	21.43	.	.	.	09.40	.	.	
พิษณุโลก	PHITSANULOK	ถึง		18.10				06.05 13.45	17.22	22.07	22.58	23.53	00.47	10.01	14.34	13.16	
บ้านไผ่	Ban Mai	ถึง						06.15 13.57	17.36	22.21	.	.	.	.	.	.	
บางกรู้	Bang Krathum	ถึง						06.29 14.10	17.53	22.33	.	.	.	.	10.26	13.46	
ท่าโพ	Tha Lo	ถึง						06.37 14.18	18.02	.	.	.	.	.	.	.	
พิจิตร	PHICHIT	ถึง						06.44 14.25	18.10	22.47	23.38	00.40	.	10.41	15.08	14.01	
วังค	Wang Krot	ถึง					ออก	06.53 14.33	18.17	.	.	.	.	10.50	.	.	
ตะพานหิน	TAPHAN HIN	ถึง						05.30 17.17	14.53 18.40	23.15	00.06	.	.	11.11	15.31	14.27	
บางมูลนาก	Bang Mun Nak	ถึง						05.53 17.39	19.03 19.03	23.40	.	.	.	.	11.32	14.55	
ชุมแสง	Chum Saeng	ถึง						06.12 17.56	19.34 19.22	23.58	.	.	.	.	11.48	15.14	
ทับกฤ	Thap Krit	ถึง						06.31 18.12	19.50 19.37	.	.	.	.	.	12.19	.	
ปากน้ำโพ	Pak Nam Pho	ถึง			ออก			06.47 18.26	19.50 19.50	00.38	.	.	.	.	12.33	16.14 15.46	
นครสวรรค์	NAKHON SAWAN	ถึง			05.00			06.56 18.32	16.11 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 18.44	16.39 16.39	.	.	.	.	.	.	.	
เนินมะกอก	Noen Makok	ถึง			05.17			07.25 18.54	16.48 16.48	.	.	.	.	.	.	.	
หนองไผ่	Nong Pho	ถึง			05.31			07.47 19.08	17.02 17.02	.	.	.	.	.	13.13	16.30	
หัวหวาย	Hua Wai	ถึง			05.39			07.56 19.16	17.09 17.09	.	.	.	.	.	.	.	
บ้านตาก	Ban Takhi	ถึง			05.51			08.08 19.29	17.24 17.24	16.00 01.39	.	.	.	.	13.32	16.59	
ช่องแค	Chong Khae	ถึง			06.07			08.23 19.47	17.43 17.43	16.15	.	.	.	.	13.49	17.11	
จันท	Chan Sen	ถึง			06.15			08.31 19.57	17.52 17.52	16.23	.	.	.	.	13.57	17.21	
บ้านม	Ban Mi	ถึง			06.32			08.46 20.17	18.12 18.12	16.44	.	.	.	.	14.10	17.35	
โคกกระเทียม	Khok Kathiam	ถึง	ออก		06.51	ออก		09.03 20.36	18.32 18.32	17.09	.	.	.	.	.	.	
ลพบุรี	LOP BURI	ถึง	04.30	06.00	07.03	08.00	09.17	20.54	18.45	17.22	02.26	02.44	03.37	04.04	14.37	17.26 18.05	
บ้านป่าหวาย	Ban Pa Wai	ถึง	04.35	06.05	07.13	08.05	.	11.02		17.37	.	.	.	.	.	.	
บ้านกล้วย	Ban Klap	ถึง	04.41	06.11	07.20	08.10	09.29	11.09		17.44	.	.	.	.	.	.	
หนองไผ่	Nong Don	ถึง	04.47	06.16	07.26	08.16	09.36	11.16		17.50	.	.	.	.	14.54	.	
บ้านมอ	Ban Mo	ถึง	04.55	06.23	07.33	08.22	09.44	11.25		17.58	.	.	.	.	15.02	18.31	
ท่าเรือ	Tha Ruea	ถึง	05.02	06.29	07.40	08.28	09.52	11.33		18.05	.	.	.	.	15.10	18.40	
หนองวิเศษ	Nong Wiwat	ถึง	05.11	06.36	07.50	08.36	09.59	11.40		18.14	.	.	.	.	15.20	.	
ชุมทางบ้านภาชี	BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	05.20	06.44	08.01	08.42	10.07	11.48	04.45	18.23	03.01	.	.	.	15.28	18.54	
อยุธยา	AYUTTHAYA	ถึง	05.45	07.08	08.25	08.58	10.26	12.13	05.06	18.47	03.19	03.56	04.53	05.27	15.58	18.05 19.14	
บางปะอิน	Bang Pa-In	ถึง	05.59	07.19	08.39	09.10	10.38	12.28	05.19	19.02	.	.	.	.	16.15	.	
ชัยนาท	Chiang Rak	ถึง	06.22	07.41	09.04	.	11.01	12.54	05.40	19.30	.	.	.	.	16.42	.	
รังสิต	RANGSIT	ถึง	06.32	07.48	09.12	09.33	11.08	13.02	05.48	19.38	04.00	04.40	05.40	06.20	16.50	18.30 19.55	
ดอนเมือง	DON MUANG	ถึง	06.45	08.00	09.25	09.45	11.20	13.15	06.00	19.50	04.13	04.53	05.53	06.33	17.03	18.40 20.08	
กรุงเทพอภิวัฒน์	KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	ถึง	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	04.30	05.10	06.10	06.50	17.20	18.55 20.25	
ชุมทางบางซื่อ	BANG SUE JUNCTION	ถึง	07.12	08.27	09.52	10.10	11.47	13.42	06.26	20.15							
สามเสน	Sam Sen	ถึง	07.20	08.35	10.01	10.18	11.56	13.51	06.35	20.23							
กรุงเทพ (หัวลำโพง)	BANGKOK	ถึง	07.35	08.50	10.15	10.30	12.10	14.05	06.50	20.35							

**ชนิดขบวนรถไฟสามารถเปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ** Train Types are subject to change without prior notice.

↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง • ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-34 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาเข้า

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

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

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

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-9 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร

1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าใหม่ 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 - อุตะเถา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเถา - 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 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวน 2 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-35 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

- โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่

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

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

เมื่อทางรถไฟพัฒนาเป็นระบบรถไฟความเร็วสูงแล้ว ทางตัดผ่านจะต้องเป็นทางต่างระดับ และจะต้องกันรั้วตลอดแนวสองข้างทาง เนื่องจากทางตัดผ่านเสมอระดับและการที่ไม่มีรั้วกันจะทำให้ไม่สามารถควบคุมการเดินรถให้ได้ความเร็วตามที่กำหนดและจะเกิดอันตรายมากขึ้น เพราะปริมาณและความเร็ว ของรถไฟสูงขึ้น จากการสำรวจตรวจสอบข้อมูลจุดตัดทางรถไฟกับถนนตามแนวทางรถไฟความเร็วสูง จาก สถานีพิษณุโลกถึงสถานีเชียงใหม่พบจุดตัดทั้งสิ้น 354 จุด ซึ่งมีรูปแบบการแก้ไข 4 รูปแบบ คือ 1) ถนน ยกยกระดับข้ามทางรถไฟ จำนวน 4 แห่ง 2) ยกยกระดับรถไฟ จำนวน 241 แห่ง 3) อุโมงค์รถไฟ จำนวน 4 แห่ง และ 4) ทางลอดใต้สะพานรถไฟ จำนวน 105 แห่ง



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-36 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ตั้งอยู่ที่ ตำบลสุเทพ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ห่างจากตัวเมืองเชียงใหม่ 4 กิโลเมตร บริหารงานโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่เป็นสนามบินขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศ รองจากสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองตามลำดับ โดยมีพื้นที่ จำนวน 1,605 ไร่ 290 ตารางวา พื้นที่อาคารผู้โดยสาร 31,301 ตร.ม. รองรับผู้โดยสารได้ 8 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 6 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 2 ล้านคนต่อปี จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 148 เที่ยวบินต่อวัน ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศ 11 เส้นทาง และระหว่างประเทศ 29 เส้นทาง มีสายการบินให้บริการภายในประเทศ 6 สายการบิน ได้แก่ ไทยเวียดเจ็ทแอร์ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ และมีสายการบินให้บริการระหว่างประเทศ 23 สายการบิน ได้แก่ การบินลาว คาเธ่ย์ดราคอน โคเรียนแอร์ จุนเหยาแอร์ไลน์ ชานตงแอร์ไลน์ เซจูแอร์ ไชนาเซาเทิร์นแอร์ไลน์ ไชนาอีสเทิร์นแอร์ไลน์ ทีเวย์แอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยเวียดเจ็ทแอร์ ไทยแอร์เอเชีย รุ่ยลี่แอร์ไลน์ ลัคกี้แอร์ เวียดเจ็ทแอร์ สก๊อต สปริงแอร์ไลน์ เสฉวนแอร์ไลน์ ไหน่หนานแอร์ไลน์ อีวีเอแอร์ เอชเคเอ็กซ์เพรส แอร์ไชนา และแอร์เอเชีย

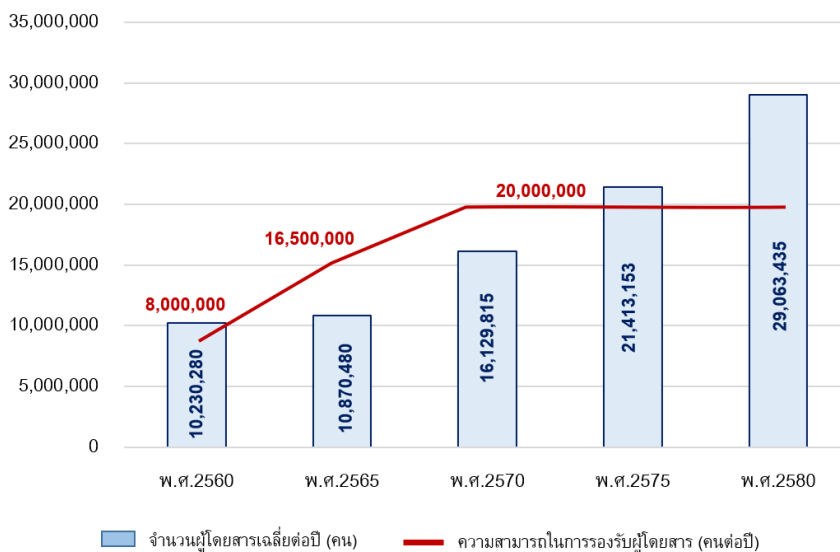


รูปที่ 3.2-37 ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ในอนาคตของงานการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ. 2560 ถึง ปี พ.ศ. 2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปี พ.ศ. 2570 โดยหลังจากนั้นจะเกินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2575



ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่



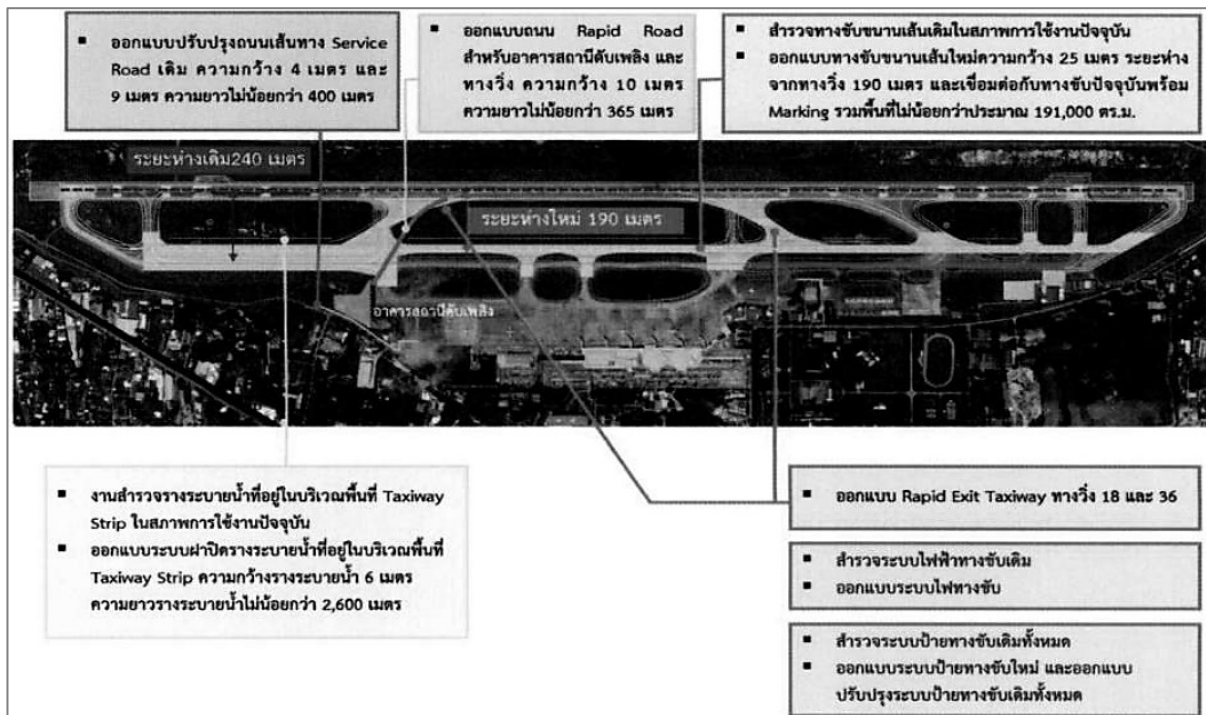
รูปที่ 3.2-38 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ในอนาคต

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

- แผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน (ทอท.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็น 2 ระยะ เพื่อให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีแผนการพัฒนาท่าอากาศยาน ที่สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้อีก 20 ปีอย่างยั่งยืน โดยในแผนพัฒนาฯ ดังกล่าวจะพิจารณาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 16.5 ล้านคนต่อปี สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของประเทศในด้านต่าง ๆ นโยบายของรัฐบาล รวมไปถึงยุทธศาสตร์ของ ทอท.ได้ดำเนินการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และจัดหาผู้รับจ้างสำรวจและออกแบบโครงการ โดยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท ที.ซี.เอ็ม.เอ.(TCMA) ดำเนินการเป็นที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 ซึ่งหลังจากนี้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา จะสำรวจข้อมูลความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย รับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายในและภายนอกท่าอากาศยาน เพื่อนำไปสู่การออกแบบโครงการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้โดยสารผู้ใช้บริการ ตลอดจนขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ต่อไป ทั้งนี้การขยายขีดความสามารถตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ทั้ง 2 ระยะ จะดำเนินการภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานเดิมทั้งหมด ไม่มีการก่อสร้างทางวิ่ง (Runway) เพิ่มเติม หรือขยายพื้นที่เพิ่มเติมแต่อย่างใด

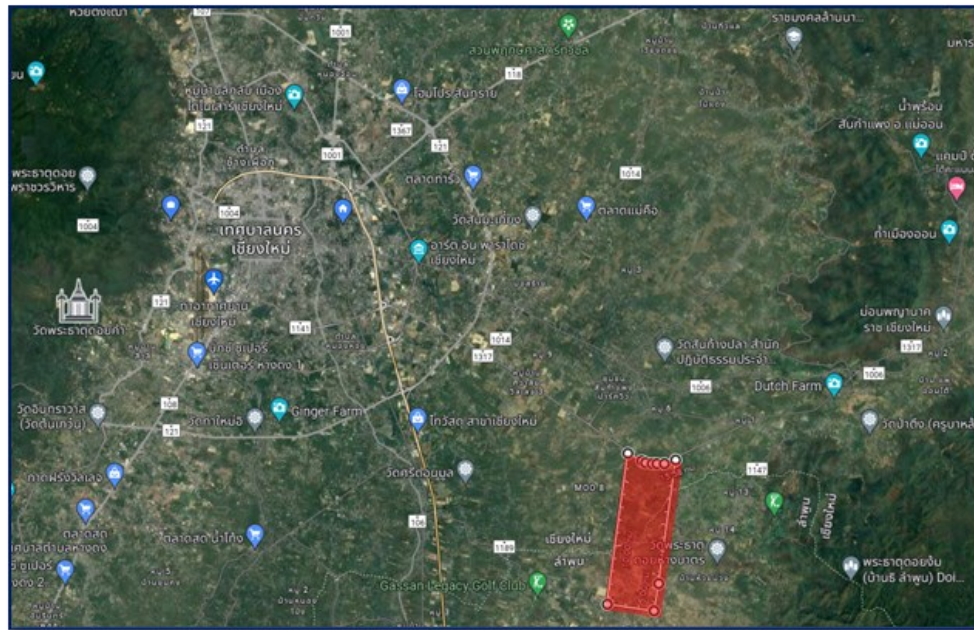
สำหรับโครงการแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 จะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มงาน ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 การพัฒนาเขตการบิน ทางขับขนานเส้นใหม่พร้อมทางขับออกด่วน ปรับปรุงลานจอดอากาศยานพร้อมระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ ให้มีหลุมจอดอากาศยานรวม 31 หลุมจอด จากเดิมปัจจุบันที่มีเพียง 19 หลุมจอด กลุ่มที่ 2 การพัฒนาอาคารผู้โดยสารและอาคารสนับสนุน โดยจะก่อสร้างอาคาร

ผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ บริเวณด้านทิศใต้ของอาคารผู้โดยสารเดิม ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิม เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศทั้งหมด รวมถึงอาคารสำนักงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ และสายการบิน พร้อมที่จอดรถยนต์ และกลุ่มที่ 3 การพัฒนางานสนับสนุนท่าอากาศยาน ปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยาน โดยออกแบบถนนเป็น 6 ช่องทางจราจร (เข้า 3 ช่องทาง ออก 3 ช่องทาง) พร้อมทางยกระดับแยก ผู้โดยสารระหว่างขาเข้าและขาออก สถานีไฟฟ้าย่อย โรงผลิตน้ำประปา ปรับปรุงขยายขีดความสามารถของ ระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้งนี้การสำรวจและออกแบบ จะดำเนินการควบคู่ไปกับการศึกษาและจัดทำรายงาน วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งหากได้รับการอนุมัติตามแผน คาดว่าจะใช้เวลาดำเนินการก่อสร้าง ประมาณ 3 ปี และเปิดใช้งานได้ภายในปี 2572



รูปที่ 3.2-39 แผนการปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่

• โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานล้านนา) เนื่องจากท่าอากาศยาน เชียงใหม่ 1 มีพื้นที่ไม่เพียงพอ ต่อการเพิ่ม “รันเวย์” เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต ปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน (ทอท.) อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุน โครงการเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ปี 2567 หลังจากนั้นจะเสนอต่อคณะกรรมการ (บอร์ด) ทอท., กระทรวงคมนาคม และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณาภายในเดือนมกราคม-มีนาคม 2568 โดยพื้นที่ศึกษาโครงการในเบื้องต้น (Proposed Area) อยู่บริเวณอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน



รูปที่ 3.2-40 พื้นที่พัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 เบื้องต้น

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดเชียงใหม่มีสภาพพื้นที่เป็นภูเขาและป่าละเมาะ มีที่ราบอยู่ตอนกลางตามสองฟากฝั่งแม่น้ำปิง มีภูเขาที่สูงที่สุดในประเทศไทยคือ ดอยอินทนนท์ สภาพพื้นที่แบ่งออกได้เป็นพื้นที่ภูเขาส่วนใหญ่เป็นป่าต้นน้ำ ลำธาร ไม่เหมาะสมต่อการเพาะปลูก ส่วนบางพื้นที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยของชาวเขาชาติพันธุ์ต่าง ๆ และพื้นที่ราบ ลุ่มน้ำและที่ราบเชิงเขา กระจายอยู่ทั่วไประหว่างหุบเขาทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ที่ราบลุ่มน้ำปิง ลุ่มน้ำฝาง ลุ่มน้ำแม่งัด เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมต่อการเกษตร

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดเชียงใหม่ นั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือ เป็นต้น โดยมีแม่น้ำสายหลัก คือ แม่น้ำปิง ซึ่งเป็นแม่น้ำที่หล่อเลี้ยงเมืองเชียงใหม่มาแต่ครั้งโบราณมีสิ่งปลูกสร้าง บ้านเรือนและสะพานต่าง ๆ ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ อาทิ ขัวเหล็ก โบสถ์คริสต์จักรที่ 1 เชียงใหม่หลังเก่า, สะพานนวรัฐ, ขัวแขก หรือ สะพานจันทร์สมอนุสรณ์, ตลาดวโรรส (กาตหลวง) และ เจดีย์ก๊วก เป็นต้น



รูปที่ 3.2-41 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และสถานีขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักดอยหล่อ	เชียงใหม่	ดอยหล่อ	ขาเข้า
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักสันทราย	เชียงใหม่	สันทราย	ขาเข้า
3	สถานีตรวจสอบน้ำหนักดอยสะเก็ด	เชียงใหม่	ดอยสะเก็ด	ขาเข้า
4	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่	เชียงใหม่	สารภี	-

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

“นครแห่งชีวิตและความมั่งคั่ง” (City of Life and Prosperity) (เมืองที่ให้ความสุขและชีวิตที่มีคุณค่าแก่ผู้อยู่อาศัยและผู้มาเยือนในฐานะเมืองที่น่าอยู่และน่าท่องเที่ยวในระดับโลกพร้อมกับเป็นประตูการค้าการลงทุนสู่สากล)

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ร้อยละ 2
- สัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ในการกระจายรายได้ของจังหวัดลดลงต่ำกว่า 0.316
- การแจ้งความคดีชีวิต ร่างกาย เพศ และคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์สินลดลงต่ำกว่า 121.95 ต่อแสนคน
- ค่าเฉลี่ยรายปีของฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) ลดลงต่ำกว่า 30.27 มคก./ลบ.ม
- พื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น 1,000 ไร่

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเน้นคุณค่า สร้างสรรค์ บนอัตลักษณ์
ล้านนาและอุตสาหกรรมไม้

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การขับเคลื่อนเกษตรเพิ่มมูลค่าและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง ภายใต้ BCG
Model

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: การยกระดับการค้าการลงทุนบน ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative
Economy) นวัตกรรม (Innovation) และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs)

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การจัดการเชิงรุกในปัญหาฝุ่นควัน (PM2.5) และการรักษา
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ เมืองน่าอยู่มีความปลอดภัย เพื่อคุณภาพ
ชีวิตที่ดีของ ประชาชน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเน้นคุณค่า สร้างสรรค์ บนอัตลักษณ์ล้านนาและอุตสาหกรรมไม้	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน และ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวและบริการรองรับการท่องเที่ยวของคนทั่วโลก แผนงานที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพบุคลากรผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวและยกระดับมาตรฐานสินค้าและบริการท่องเที่ยว แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาดทางการท่องเที่ยว
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวและบริการรองรับการท่องเที่ยวของคนทั่วโลก 2. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพบุคลากรผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวและยกระดับมาตรฐานสินค้าและบริการท่องเที่ยว 3. ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาดทางการท่องเที่ยว	1. อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดร้อยละ 2 2. จำนวนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 3. ได้รับการพัฒนาให้มีความพร้อมเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว 10 สายทาง/แห่ง ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การขับเคลื่อนเกษตรเพิ่มมูลค่าและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงภายใต้ BCG Model	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบน้ำเพื่อการเกษตร แผนงานที่ 2 ส่งเสริมเกษตรปลอดภัย ด้วยองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม แผนงานที่ 3 ส่งเสริมและพัฒนาสินค้าเกษตรแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าและพัฒนาช่องทางการตลาดสมัยใหม่
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบน้ำเพื่อการเกษตร 2. ส่งเสริมเกษตรปลอดภัย ด้วยองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม 3. ส่งเสริมและพัฒนาสินค้าเกษตรแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าและพัฒนาช่องทางการตลาดสมัยใหม่	1. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของจังหวัด ร้อยละ 1

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การยกระดับการค้าการลงทุนบนฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) นวัตกรรม (Innovation) และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs)	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาสินค้าและผลิตภัณฑ์ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมเชิงสร้างสรรค์ แผนงานที่ 2 พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการตลาดและเชื่อมโยงการค้าในระดับสากล
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาสินค้าและผลิตภัณฑ์ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมเชิงสร้างสรรค์ 2. พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน 3. ส่งเสริมการตลาดและเชื่อมโยงการค้าในระดับสากล	1. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมนอกภาคการเกษตร ร้อยละ 1

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การจัดการเชิงรุกในปัญหาฝุ่นควัน (PM2.5) และการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 แก้ไขปัญหาหมอกควันไฟป่าและฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM.25) เชิงรุกแบบบูรณาการ แผนงานที่ 2 บริหารจัดการความเสี่ยงจากภัยทางธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการอนุรักษ์พันธุกรรมพืชสร้างพื้นที่สีเขียว และสร้างสังคมคาร์บอน แผนงานที่ 4 พัฒนาแหล่งน้ำและระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพ
--	--

แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- แก้ไขปัญหาหมอกควันไฟป่าและฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM.25) เชิงรุกแบบบูรณาการ - บริหารจัดการความเสี่ยงจากภัยทางธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - ส่งเสริมการอนุรักษ์พันธุกรรมพืช สร้างพื้นที่สีเขียว และสร้างสังคมคาร์บอน - พัฒนาแหล่งน้ำและระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพ	- ค่าเฉลี่ยรายปีของฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) ลดลงต่ำกว่า 30.27 มคก./ลบ.ม - พื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น 1,000 ไร่ - ร้อยละของประชาชนที่ประสบสาธารณภัยลดลง ร้อยละ 5 - ค่าคุณภาพน้ำของแม่น้ำสายหลักอยู่ในเกณฑ์ดีเพิ่มขึ้น (WQI) แม่น้ำกวัง 63 และ แม่น้ำปิง 60

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ เมืองน่าอยู่มีความปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของ ประชาชน	
แผนงาน: แผนงานที่ 1 ลดความเหลื่อมล้ำสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง แผนงานที่ 2 พัฒนาศักยภาพคนทุกช่วงวัยเพื่อเสริมสร้างสังคมคุณภาพ แผนงานที่ 3 เสริมสร้างความมั่นคงและเข้มแข็งของชุมชนให้สังคมมีความปลอดภัยและสงบสุข แผนงานที่ 4 เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยทางถนน	
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- ลดความเหลื่อมล้ำสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง - พัฒนาศักยภาพคนทุกช่วงวัย เพื่อเสริมสร้างสังคมคุณภาพ - เสริมสร้างความมั่นคงและเข้มแข็งของชุมชนให้สังคมมีความปลอดภัยและสงบสุข - เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยทางถนน	- สัดส่วนคนจนลดลง ร้อยละ 0.5 - ดัชนีความก้าวหน้าของคนสูง สูงกว่า 0.6330 - จำนวนหมู่บ้าน/ชุมชนที่มีปัญหาเสถียรลดลง ร้อยละ 2 - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนคนลดลง ร้อยละ 1

4.4 เป้าประสงค์

- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวและบริการสากล
- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้าการลงทุนและการคมนาคมขนส่ง
- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองแห่งเกษตรปลอดภัยและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการศึกษาระดับภูมิภาค
- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการแพทย์และบริการสุขภาพ
- ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองแห่งความหลากหลายทางธรรมชาติและวัฒนธรรม

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเน้นคุณค่า สร้างสรรค์ บนอัตลักษณ์ล้านนาและอุตสาหกรรมไม้		
1.1	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการท่องเที่ยวมูลค่าสูง	387,741,000.00
1.2	โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยว	704,781,000.00
1.3	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนและยกระดับงานเทศกาลเชียงใหม่สู่สากล	251,047,000.00
1.4	โครงการพัฒนาบุคลากร และยกระดับมาตรฐาน	158,499,000.00
1.5	โครงการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดียกระดับการท่องเที่ยวมูลค่าสูง	76,400,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การขับเคลื่อนเกษตรเพิ่มมูลค่าและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง ภายใต้ BCG Model		
2.1	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบน้ำเพื่อการเกษตร	156,000,000.00
2.2	โครงการพัฒนาสินค้าเกษตรปลอดภัย	68,727,900.00
2.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาเกษตรปลอดภัยบนพื้นที่สูง	20,069,600.00
2.4	โครงการส่งเสริมการขับเคลื่อนโครงการเกษตรวิสัย	27,462,800.00
2.5	โครงการส่งเสริมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงและการตลาดสมัยใหม่	109,444,200.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การยกระดับการค้าการลงทุนบน ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) นวัตกรรม (Innovation) และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs)		
3.1	โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารผู้สูงอายุด้วยนวัตกรรมใหม่ (Food Innovation for Anti-aging)	22,000,000.00
3.2	โครงการยกระดับต่อยอดผลิตภัณฑ์นวัตกรรมสมุนไพรสำหรับเครื่องสำอางภาคเหนือ (Northern Cosmetic Valley Matching) สู่ตลาดเชิงพาณิชย์	6,000,000.00
3.3	โครงการพัฒนาแผนธุรกิจสำหรับรองรับสังคมผู้สูงอายุในพื้นที่ภาคเหนือ	16,000,000.00
3.4	โครงการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยสู่การดำเนินธุรกิจแบบคาร์บอนต่ำ (The Future BCG's Product)	17,800,000.00
3.5	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้จัดการโรงงานรุ่นใหม่ด้วยทักษะแห่งอนาคต (RUN-Reskill Upskill New skill)	13,900,000.00
3.6	โครงการเสริมสร้างศักยภาพเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ OTOP และผลิตภัณฑ์ชุมชน ด้านการตลาดออนไลน์	6,603,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
3.7	โครงการส่งเสริมการตลาดเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออกอาหารภาคเหนือในเขตพื้นที่เศรษฐกิจ CLMV (Northern Thailand Food Valley Road Show)	26,000,000.00
3.8	โครงการส่งเสริมตลาดเชิงรุกผลิตภัณฑ์เมืองเชียงใหม่ (Chiang Mai Brand) สินค้าสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ และสินค้าเชิงสร้างสรรค์จังหวัดเชียงใหม่	40,000,000.00
3.9	โครงการเพิ่มศักยภาพด้านการขายสินค้าของกลุ่ม SMEs และวิสาหกิจชุมชนเชียงใหม่ผ่านแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน	7,072,800.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การจัดการเชิงรุกในปัญหาฝุ่นควัน (PM2.5) และการรักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม		
4.1	โครงการแก้ไขปัญหาไฟป่า และฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) จังหวัดเชียงใหม่	101,762,900.00
4.2	โครงการส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5	73,786,600.00
4.3	โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยพิบัติในเชิงโครงสร้างพื้นฐาน	69,200,000.00
4.4	โครงการป้องกันและลดความเสี่ยงของภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	43,269,000.00
4.5	โครงการฟื้นฟูป่า สร้างพื้นที่สีเขียว และการอนุรักษ์พันธุ์กรรมพืช	88,380,100.00
4.6	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำและระบบบริหารจัดการน้ำ	125,276,100.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ เมืองน่าอยู่มีความปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของ ประชาชน		
5.1	โครงการยกระดับคุณภาพชีวิตกลุ่มเปราะบาง ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง จังหวัดเชียงใหม่	45,856,000.00
5.2	โครงการพัฒนาคุณภาพชีวิต ลดความเหลื่อมล้ำในสังคม	79,093,900.00
5.3	โครงการส่งเสริมต้นกล้าแห่งการอนุรักษ์ด้วยศาสตร์พระราชา	7,327,900.00
5.4	โครงการการขับเคลื่อนและขยายผลโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง จังหวัดเชียงใหม่	52,431,200.00
5.5	โครงการเสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมและภูมิคุ้มกันทางสังคมพัฒนาสู่สังคมคุณธรรม	20,000,000.00
5.6	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด เพื่อความยั่งยืน	71,977,000.00
5.7	โครงการเสริมสร้างความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในจังหวัดเชียงใหม่	66,937,800.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
5.8	โครงการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน เพื่อความปลอดภัย ชาวเชียงใหม่	205,718,500.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

ด้านท่องเที่ยว

- S1 มีฐานทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และสุขภาพ มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับสากล ตอบโจทย์นักท่องเที่ยวหลากหลายกลุ่ม
- S2 มีทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ (ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี) และวิถีความเป็นเชียงใหม่ไว้อย่างดี
- S3 คนเชียงใหม่เป็นคนที่มัธยาศัยไมตรีดีงาม เป็นเจ้าบ้านที่ดี พร้อมต้อนรับแขก รวมทั้งมีสินค้าและบริการ การท่องเที่ยวที่โดดเด่นแสดงอัตลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่
- S4 มีสถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และสถานที่รองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY)
- S5 มีองค์กรเครือข่ายภาคการท่องเที่ยวร่วมจัดกิจกรรมขับเคลื่อนการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี
- S6 มีความพร้อมด้านเส้นทางคมนาคม ทั้งทางบกและ ทางอากาศที่มีศักยภาพเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ภูมิภาคและประเทศ ที่รองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว

ด้านเกษตร

- S1 สภาพภูมิศาสตร์เหมาะสมต่อการผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูง เช่น พืชเศรษฐกิจ (มะม่วง, กาแฟ, ลำไย, ส้ม, อาโวคาโด, พืชผัก) ปศุสัตว์ (โคเนื้อ, ไก่พื้นเมือง, ไก่ไข่, แพะ, แกะ) และประมง (ปลาดุก, ปลานิล)
- S2 กลุ่มเกษตรแปรรูป, Argo Industrial Cluster, กลุ่มวิสาหกิจชุมชน และกลุ่ม Young Smart Farmer
- S3 มีโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำรินในพื้นที่จำนวนมาก เป็นแหล่งผลิตผลผลิตทางการเกษตรที่มีคุณภาพและหลากหลาย

ด้านอุตสาหกรรม

- S1 เป็นแหล่งผลิตสินค้าหัตถกรรม ผลิตภัณฑ์สุขภาพบนพื้นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy)
- S2 มีความพร้อมด้านเส้นทางคมนาคม และขนส่งที่เชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งระหว่างจังหวัด ทั้งทางบกและทางอากาศใน AEC GMS และ BIMSTEC
- S3 มีเครือข่ายผู้ประกอบการ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคมที่เข้มแข็ง ช่วยผลักดันเศรษฐกิจ และการแก้ไขปัญหาของจังหวัด
- S4 มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่ที่เข้มแข็ง มีแนวคิดเพื่อส่วนรวม

ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- S1 ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์: เป็นแหล่งต้นน้ำที่มีความสำคัญของประเทศโดยมีพื้นที่ป่าไม้คิดเป็นมากกว่าร้อยละ 69.59 ของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
- S2 มีการนำเอาเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ (GIS) และระบบบริหารจัดการเชื้อเพลิง (Fire D) มาใช้ในการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาหมอกควันไฟป่า ทำให้สถิติของจุดความร้อนและพื้นที่เผาไหม้ของจังหวัดลดลง

ด้านสังคมและความมั่นคง

- S1 เป็นศูนย์กลางการบริการด้านสุขภาพและการแพทย์ ของภาคเหนือที่มีมาตรฐานระดับนานาชาติ
- S2 เชียงใหม่มีความเป็นพหุวัฒนธรรม มีอัตลักษณ์ที่โดดเด่นทางภาษา วัฒนธรรม ประเพณี รวมทั้งยังมีความหลากหลายทางชาติพันธุ์
- S3 มีการขับเคลื่อนจังหวัดเชียงใหม่ สู่ Smart city และ Creative city
- S4 เป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคเหนือ มีสถานศึกษาในทุกระดับ ทั้งในระดับขั้นพื้นฐาน อาชีวศึกษาและอุดมศึกษา สามารถรองรับผู้เรียนในจังหวัดและนอกจังหวัด
- S5 มีสถานทูตและสถานกงสุลต่างประเทศประจำจังหวัดจำนวนมาก สามารถสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างจังหวัดกับต่างประเทศได้
- S6 มีเครือข่ายภาคประชาสังคมที่เข้มแข็งช่วยผลักดัน การแก้ไขปัญหาของจังหวัดได้

จุดอ่อน (Weakness)

ด้านท่องเที่ยว

- W1 แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและ/หรือปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวตามมาตรฐานสากล เช่น ห้องน้ำสาธารณะ ทางลาดสำหรับผู้พิการ
- W2 ไม่สามารถใช้บริการรถสาธารณะในการท่องเที่ยวได้ นักท่องเที่ยวต้องเช่ารถหรือใช้บริการทัวร์นำเที่ยว
- W3 ขาดการรวบรวมและร้อยเรียงเรื่องราวของสถานที่สำคัญ สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้ความรู้ สร้างความประทับใจและเพิ่มมูลค่า
- W4 แรงงานและผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวขาดการพัฒนาฝีมือแรงงานและมาตรฐาน
- W5 การกระจายรายได้หรือผลประโยชน์ที่เกิดจากการท่องเที่ยวให้กับชุมชนยังไม่ทั่วถึงทุกพื้นที่

ด้านเกษตร

- W1 ปัจจัยการผลิต: ระบบบริหารจัดการปัจจัยการผลิตยังมีข้อจำกัดและไม่มีประสิทธิภาพ เช่น แหล่งน้ำทางการเกษตร/เอกสารที่ดินทำกิน ส่งผลให้เกษตรกรไม่สามารถเข้าถึงปัจจัยการผลิตได้อย่างทั่วถึง
- W2 กระบวนการผลิต: มีการใช้สารเคมีที่ไม่เหมาะสม และขาดการบริหารจัดการการวางแผนอย่างครบวงจรตลอดจนกระบวนการผลิตมีต้นทุนสูง

- W3 การแปรรูปที่ยังไม่ได้การรับรองมาตรฐาน รวมไปถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการแปรรูปที่ไม่ตอบโจทย์อุตสาหกรรม
- W4 การตลาด: ไม่ได้ใช้การตลาดนำการผลิต ทำให้ ผลผลิตออกมามากเกินความต้องการของตลาดส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ
- W5 เกษตรกรมีแนวโน้มมีอายุสูงขึ้นและยังมีวิธีการทำแบบดั้งเดิม ขาดความรู้ ทักษะ เทคโนโลยี และนวัตกรรมการผลิต
- W6 พื้นที่ทางการเกษตรถูกเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้น
- W7 สภาพของภูมิประเทศของจังหวัดไม่เอื้อต่อการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้อย่างเหมาะสม
- W8 ต้นทุนของการขนส่งสินค้าการเกษตรสูงทำให้เสียเปรียบในการแข่งขัน

ด้านอุตสาหกรรม

- W1 ผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน (SME) ในจังหวัดขาดความรู้และความสามารถในการพัฒนาเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
- W2 ขาดองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมที่จะนำมาต่อยอดผลิตภัณฑ์ชุมชนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้ตรงตามความต้องการของตลาด รวมถึงการยกระดับผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานสากล

ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- W1 ปัญหาหมอกควันและไฟป่า (PM2.5) และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ป่าไม้, ชยะ, น้ำเสีย)
- W2 พื้นที่จังหวัดส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าสงวน และป่าอนุรักษ์ทำให้การพัฒนาเป็นไปอย่างจำกัด
- W3 พื้นที่ราบมีน้อยทำให้มีพื้นที่ทำการเกษตรมีน้อยและเกิดปัญหาการบุกรุกใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าผิดประเภท ทำให้ป่าต้นน้ำบางส่วนเสื่อมโทรม
- W4 ประชาชนและเกษตรกรที่เข้าทำกินในพื้นที่ป่าส่วนใหญ่ทำเกษตรเชิงเดี่ยว ใช้ประโยชน์ที่ดินผิดประเภท และมีการใช้สารเคมี ทำให้ดินเสื่อมคุณภาพ และมีสารเคมีตกค้างและปนเปื้อนมา กับน้ำ
- W5 เกษตรกรและประชาชนยังขาดองค์ความรู้กับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สาธารณภัยและนวัตกรรมเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ เช่น กฎหมายป่าชุมชน นโยบาย คทช. ฯลฯ ส่งผลให้ไม่เข้าถึงโอกาส

ด้านสังคมและความมั่นคง

- W1 เชียงใหม่มีสัดส่วนคนจนมากเป็นอันดับ 8 ของประเทศ คิดเป็นร้อยละ 5.11 ของประชากรในจังหวัด
- W2 ประชาชนมีปัญหาสุขภาพจิต ได้แก่ การฆ่าตัวตาย

- W3 เชียงใหม่มีแนวโน้มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยในปี พ.ศ. 2565 มีสัดส่วนจำนวนผู้สูงอายุ คิดเป็นร้อยละ 21.40 ของจำนวนประชากรในจังหวัดเชียงใหม่ และมีจำนวนผู้สูงอายุมากเป็นลำดับที่ 3 ของประเทศ ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง
- W4 ระบบโครงสร้างเครือข่ายด้านการสื่อสารยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการของรัฐ ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการพัฒนาการศึกษาและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในจังหวัดเชียงใหม่
- W5 มีพื้นที่ชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 227 กม. มีช่องทางธรรมชาติในการเข้า - ออก หลายช่องทางเป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการด้านความมั่นคง เช่น แรงงานเข้าเมืองผิดกฎหมาย ปัญหายาเสพติด เป็นต้น
- W6 การขยายตัวของเมือง โดยขาดการวางแผนบริหารจัดการพื้นที่อย่างเหมาะสม

โอกาส (Opportunity)

ด้านท่องเที่ยว

- O1 ภาครัฐที่สนับสนุนและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศ เช่น โครงการเราเที่ยวด้วยกัน
- O2 มีเทคโนโลยีและสื่อดิจิทัลที่ทันสมัยสามารถนำมาใช้เป็นช่องทางในการส่งเสริมท่องเที่ยว Application ด้านการท่องเที่ยว Youtube, Facebook, Tiktok
- O3 มีการขยายเส้นทางคมนาคมและขยายเส้นทางการบินเชื่อมโยงในภูมิภาค
- O4 นโยบายรัฐบาลส่งเสริมให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นเมือง MICE CITY

ด้านเกษตร

- O1 จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา 2019 ทำให้พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป โดยให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงช่องทางการตลาดใหม่ มีการจำหน่ายสินค้าออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มการตลาดดิจิทัล
- O2 นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับ Food Safety Smart Farmer และเกษตรกรรมยั่งยืน
- O3 แนวคิด BCG Model เป็นวาระแห่งชาติเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมและพัฒนาผลผลิตเกษตรมูลค่าสูง
- O4 นโยบายของรัฐที่เอื้อต่อการพัฒนาทางการเกษตร เช่น คทช. เอกสารสิทธิทำกิน

ด้านอุตสาหกรรม

- O1 มีเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ และเชื่อมโยงตลาดในรูปแบบของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ทั้งภาคการผลิต การขนส่ง การขายและการบริการ

ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- O1 รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการบุกรุกป่า และการให้คนที่ทำกินในพื้นที่ป่าก่อนปี พ.ศ. 2545 สามารถทำกินได้ตามนโยบาย คพช., พรบ.อุทยานฯ 2562 (มาตราที่ 64, 65), พรบ.ป่าชุมชน 2562
- O2 การเพิ่มพื้นที่สีเขียว การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นเป้าหมายสำคัญตามยุทธศาสตร์ชาติ
- O3 มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทรัพยากรฯ เช่น เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ (GIS) ในการจัดทำขอบเขตที่ดินและป่าไม้, เทคโนโลยีพลังงานทดแทน, เทคโนโลยีดิจิทัล Internet of Thing (IoT) เป็นต้น
- O4 กระแสโลกให้ความสนใจในด้านสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มที่สูงขึ้น เช่น การลดปริมาณขยะและการรีไซเคิล การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การเพิ่มพื้นที่สีเขียว การนำแนวคิด Green มาใช้ในองค์กรและสถานบริการ เป็นต้น

ด้านสังคมและความมั่นคง

- O1 กระแสนิยมของชาวไทยและชาวต่างชาติต่อการมาศึกษาและทำงานในจังหวัดเชียงใหม่ ช่วยเพิ่มช่องทางการสร้างรายได้และเกิดเศรษฐกิจหมุนเวียนให้กับจังหวัด
- O2 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยมีศูนย์อำนวยการจัดการความยากจนและพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการในระดับจังหวัด อำเภอ เป็นกลไกในการแก้ไขปัญหาความยากจนและพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนรวมทั้งมีแผนแม่บท นโยบายเสริมสร้างพลังสังคมและความมั่นคง
- O3 มีการทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านกับจังหวัดเชียงใหม่ ช่วยสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดนแรงงานลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย
- O4 มีเทคโนโลยี นวัตกรรมที่เอื้อต่อการเรียนรู้และพัฒนาคุณภาพชีวิต

อุปสรรค (Threat)

ด้านท่องเที่ยว

- T1 ผลกระทบจากการระบาดของโรคเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้รายได้ของธุรกิจท่องเที่ยวและบริการรวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง

ด้านเกษตร

- T1 การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ทำให้เกิดโรคพืช โรคสัตว์ แมลงศัตรูพืช และภัยธรรมชาติ ส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตรได้รับความเสียหาย
- T2 สถานการณ์โรคอุบัติใหม่ส่งผลกระทบต่อโลกและสภาพคล่องทางการตลาด

- T3 ข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย เช่น กฎหมายที่ดิน กฎหมายป่าไม้ และระเบียบหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เช่น ระเบียบมาตรฐานสินค้าอแกนิคส์ไทยแลนด์ มีข้อจำกัดต่อการเกษตรที่มีที่ดินทำกินที่ไม่
มีเอกสารสิทธิ์จะไม่สามารถขอรับการรับรองตามมาตรฐานดังกล่าวได้ ทำให้ขาดโอกาสในการ
เพิ่มช่องทางการจำหน่าย ไปยังกลุ่มลูกค้าที่หลากหลาย เช่น กลุ่มลูกค้าต่างประเทศ เป็นต้น
รวมถึงนโยบายทางการเมือง

ด้านอุตสาหกรรม

- T1 ผลกระทบจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทำให้สินค้าบางรายการมีคู่แข่งทางการตลาดเพิ่มมากขึ้น
T2 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้เศรษฐกิจชะลอตัว ส่งผล
กระทบต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- T1 การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศอุณหภูมิโลกที่สูงขึ้น ส่งผลให้เกิดภัยพิบัติรุนแรงขึ้นและไม่สามารถคาดการณ์ได้ เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น
เกิดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพและทรัพยากรธรรมชาติ
T2 กฎหมายป่าไม้ที่ดินยังมีข้อจำกัดในการดำเนินการให้บรรลุเจตนารมณ์ของกฎหมายและการ
ใช้ประโยชน์ของประชาชน เช่น 1) พ.ร.บ.อุทยานฯ 2562 ซึ่งอนุบัญญัติ (กฎหมายลูก) ที่
เกี่ยวข้องกับวิถีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ยังไม่มีมีการประกาศใช้ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
เป็นไปด้วยความล่าช้า 2) พ.ร.บ. ป่าชุมชน 2562 อนุบัญญัติภายใต้ พ.ร.บ. ดังกล่าว ยัง
ประกาศใช้ไม่ครบ ประกอบกับเงื่อนไขการจัดทำแผนป่าชุมชนไม่สอดคล้องกับความหลากหลาย
ของพื้นที่และการใช้ประโยชน์จากป่า โดยเฉพาะขาดมิติการพัฒนาฐานเศรษฐกิจ

ด้านสังคมและความมั่นคง

- T1 การอพยพย้ายถิ่นของชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาทำงาน การลักลอบเข้าเมืองของแรงงาน
ต่างด้าว จากประเทศเพื่อนบ้านและอาศัยอยู่ในพื้นที่ทำให้เกิดผลกระทบต่ออาชีพ สังคม
สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และระบบสาธารณสุข
T2 อัตราการเกิดของประชากรลดลง กระทบต่อกำลังแรงงาน
T3 การเกิดโรคอุบัติใหม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานและการดำเนินชีวิตส่งผลกระทบต่ออัตรา
การว่างงานเพิ่มสูงขึ้น
T4 ความไม่สงบทางการเมืองและเสถียรภาพของรัฐบาล
T5 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ ไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลต่อวิถีการดำเนิน
ชีวิตของคนทั้งในประเทศไทยและโลกที่ต้องมีการปรับตัวตามวิถีใหม่
T6 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลกระทบต่อสุขภาวะของประชาชน เช่น ปัญหาหมอกควันไฟ
ป่า และ ภัยธรรมชาติ

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 เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/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