

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดเพชรบูรณ์



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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

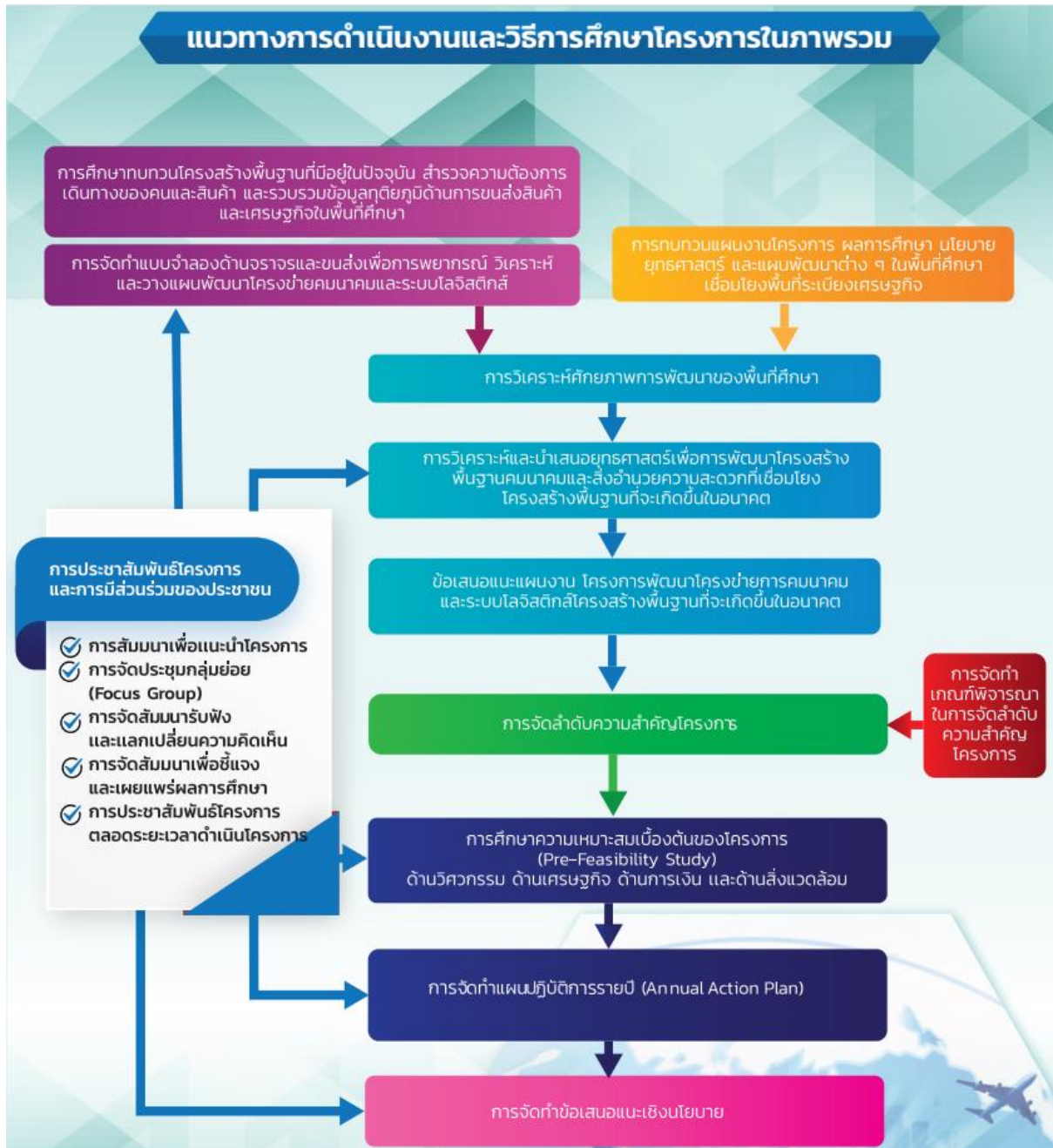
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดเพชรบูรณ์

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จังหวัดเพชรบูรณ์มีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย ลักษณะทางกายภาพนั้นเป็นพื้นที่ราบลุ่มแบบท้องกระทะ ประกอบด้วยเนินเขา ป่า และที่ราบเป็นตอนๆสลับกันไป พื้นที่มีลักษณะลาดชันจากเหนือลงไปใต้ ตอนเหนือมีทิวเขาสูง ตอนกลางเป็นพื้นที่ราบและมีเทือกเขาขนาบกันไปทั้งสองข้างมีลักษณะเป็นรูปเกือกม้า มีแม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำสายสำคัญโดยไหลจากจังหวัดเลย เพชรบูรณ์ ผ่านไปสู่จังหวัดลพบุรี สระบุรี และพระนครศรีอยุธยา ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ตามลำดับ จึงส่งผลให้พื้นที่มีทรัพยากรธรรมชาติมากมาย ดินมีสภาพอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชทำการเกษตร รวมทั้งส่งเสริมปัจจัยการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

กล่าวถึงหลักฐานทางประวัติศาสตร์เมืองเพชรบูรณ์นั้นเริ่มจากชื่อของจังหวัดเพชรบูรณ์ เมื่อครั้งโบราณน่าจะชื่อว่าเมือง “เพชบุระ” ตามที่ปรากฏในจารึกลานทองคำ ที่พบจากเจดีย์ทรงพุ่มข้าวบิณฑ์ วัดมหาธาตุ ซึ่งหมายถึงเมืองแห่งพืชพันธุ์

ธัญญาหาร แต่ในระยะหลังต่อมาแปรเปลี่ยนเป็น “เพชรบูรณ์” กลายความหมายเป็นเมืองที่อุดมด้วยเพชรและได้นำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัด

จากการศึกษาทางด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีที่ผ่านมา พบว่ามีร่องรอยหลักฐานการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ปรากฏอยู่ตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์เรื่อยมา จนกระทั่งถึงในสมัยประวัติศาสตร์อย่างต่อเนื่อง โดยในสมัยก่อนประวัติศาสตร์ที่มนุษย์ยังไม่รู้จักการใช้ตัวอักษรในการบันทึกสื่อสารและถ่ายทอดนั้น พบว่ามนุษย์ในสมัยนั้น มีการดำรงชีวิตอยู่ด้วยการหาตามธรรมชาติ อาศัยอยู่ในถ้ำเพิงผา รู้จักเพาะปลูกพืชบางชนิด เลี้ยงสัตว์ มีเทคโนโลยีในการผลิตเครื่องมือเครื่องใช้แบบง่าย ๆ เชื้อในเรื่องราวธรรมชาติและประเพณีการฝังศพ จนกระทั่งพัฒนาขึ้นเป็นสังคมเมืองขนาดใหญ่และมีเทคโนโลยีในการผลิตที่ซับซ้อนมากขึ้น เป็นลำดับ

บริเวณที่ปรากฏร่องรอยในสมัยก่อนประวัติศาสตร์นั้น พบหลายพื้นที่ของจังหวัด ได้แก่ ด้านทิศตะวันตกที่อำเภอวังโป่ง อำเภอชนแดน พบเครื่องมือเครื่องใช้ประเภทหินขัด เช่น กำไลหิน และขวานหิน กำหนดอายุอยู่ในราว 3,000 – 4,000 ปีมาแล้ว ด้านทิศใต้ที่อำเภอบึงสามพัน อำเภอวิเชียรบุรี และที่อำเภอศรีเทพ ซึ่งมีเมืองโบราณศรีเทพ เป็นเมืองที่มีพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน รวมทั้งเป็นเมืองโบราณในยุคต้นประวัติศาสตร์ที่มีขนาดใหญ่และเก่าแก่ที่สุดในจังหวัดเพชรบูรณ์ มีอายุเก่าแก่ไปกว่า 2,000 ปี และยังถือได้

ว่าแหล่งโบราณคดีที่พบบริเวณนี้มีวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับชุมชนโบราณในจังหวัดลพบุรีและบริเวณลุ่มแม่น้ำป่าสักอีกด้วย

บริเวณด้านทิศเหนือที่อำเภอหล่มสัก อำเภอหล่มเก่า และอำเภอเมืองเพชรบูรณ์ ในปัจจุบันได้พบหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับชุมชนสมัยก่อนประวัติศาสตร์เช่นเดียวกัน ทั้งชิ้นส่วนโครงกระดูกมนุษย์ที่ฝังร่วมกับสิ่งของเครื่องใช้ เครื่องประดับทำจากโลหะ แก้ว หิน และพบตะกรันโลหะ ซึ่งเป็นหลักฐานทางด้านโลหกรรมในพื้นที่แถบนี้

ต่อมาเมื่อมนุษย์รู้จักการใช้ตัวอักษรแล้ว ได้ถือว่าเข้าสู่ช่วงสมัยประวัติศาสตร์ โดยอาจเริ่มนับตั้งแต่ สมัยที่รับวัฒนธรรมทวารวดี หลักฐานที่ปรากฏชัดเจนในช่วงนี้ได้แก่ที่เมืองศรีเทพ ซึ่งเป็นเมืองโบราณที่มีคูน้ำคันดินล้อมรอบ และมีร่องรอยการติดต่อสัมพันธ์กับแหล่งชุมชน ซึ่งมีวัฒนธรรมแบบทวารวดีในที่ราบลุ่มแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยา มีศาสนสถานที่เป็นสถูปเจดีย์เนื่องในศาสนาพุทธ เช่น เขาค้างในและเขาค้างนอก โบราณวัตถุที่เกี่ยวข้องกับศาสนา ทั้งธรรมจักร พระพุทธรูป และพระโพธิสัตว์จำนวนมาก มีจารึกอักษรปัลลวะและหลังปัลลวะ จารึกเนื้อหาเกี่ยวศาสนาเป็นส่วนใหญ่ มีอายุอยู่ในช่วง 1,200 – 1,400 ปีมาแล้ว

ในช่วงประมาณ 800 – 900 ปีมาแล้ว อิทธิพลของเขมรได้แผ่มาถึงเมืองศรีเทพเช่นเดียวกันกับเมืองโบราณในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลางของประเทศไทย มีรูปเคารพและปราสาทอิทธิพลเขมรสร้างขึ้นเนื่องในศาสนาฮินดู เช่น ปราสาทศรีเทพ ปราสาทสองพี่น้อง และปราสาทฤๅษี จนกระทั่งถึงรัชสมัยของพระเจ้าชัยวรมันที่ ๗ กษัตริย์แห่งเขมรที่แผ่ขยายอำนาจมาถึงยังดินแดนแถบนี้ เมืองศรีเทพก็เจริญอยู่เป็นช่วงสุดท้าย และหลังจากนั้นร่องรอยของเมืองเมืองนี้ก็ได้ขาดหายไป

ในช่วงสมัยสุโขทัย เมืองเพชรบูรณ์มีฐานะเป็นเมืองแคว้นด้านตะวันออกเฉียงใต้ พ่อขุนรามคำแหงได้แผ่ขยายอาณาเขตอย่างกว้างขวาง ซึ่งมีข้อความตอนหนึ่งกล่าวถึงการแผ่ขยายมาถึงพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงใต้ของสุโขทัย ตามศิลาจารึกพ่อขุนรามคำแหงหลักที่ 1 ด้านที่ 4 และศิลาจารึกหลักที่ 93 วัดโศการาม ด้านที่ 2 พ.ศ.1949

จากศิลาจารึกหลักที่ 1 คำว่า “ลุมบาจาย” นั้น เชื่อว่าได้แก่เมืองหล่มเก่า และศิลาจารึกหลักที่ 93 คำว่า “วชชปุระ” เชื่อว่าเป็นเมืองเพชรบูรณ์ แสดงให้เห็นว่าอาณาเขตของกรุงสุโขทัย ในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราชและสมัยพระมหาธรรมราชาลิไทย (พ.ศ.1911) มีเมืองเพชรบูรณ์เป็นรัฐสีมาก่อนที่จะกรุงสุโขทัยจะรุ่งเรืองขึ้นมานั้น จารึกสุโขทัยหลักที่ 2 (จารึกวัดศรีชุม) ได้ปรากฏชื่อ พ่อขุนผาเมือง (โอรสพ่อขุนนาวนำถุม ผู้ครองเมืองราด) ร่วมกับพ่อขุนบางกลางหาว ทำการยึดเมืองสุโขทัยคืนจากขอมสมาสโหลยล้าพง และได้ให้พ่อขุนบางกลางหาวเป็นกษัตริย์ครองเมืองสุโขทัยต่อไป ชาวเพชรบูรณ์จึงเคารพนับถือและได้สร้างอนุสาวรีย์ของท่านไว้ที่อำเภอหล่มสัก เพื่อรำลึกถึงคุณความดีของพระองค์สืบไป

หลักฐานทางโบราณคดีซึ่งเป็นสิ่งชี้ชัดว่า "เมืองเพชรบูรณ์" เป็นรัฐสีมาของสุโขทัย ได้แก่ พระเจดีย์ทรงดอกตูมหรือทรงพุ่มข้าวบิณฑ์ ของวัดมหาธาตุเมืองเพชรบูรณ์ เช่นเดียวกับวัดมหาธาตุของสุโขทัยเมืองอื่น ๆ ซึ่งจัดว่าเป็นสถาปัตยกรรมแบบสุโขทัยแท้ และในการขุดค้นทางโบราณคดีที่พระเจดีย์ทรงดอก

บัวตุม วัดมหาธาตุ เมืองเพชรบูรณ์ ของกรมศิลปากร เมื่อ พ.ศ. 2510 ได้พบศิลปวัตถุมากมาย เช่น เครื่องสังคโลกของไทย และเครื่องถ้วยกับตุ๊กตาจีน

ในสมัยอยุธยา เมืองเพชรบูรณ์ขึ้นกับกรุงศรีอยุธยา ในช่วงพระบรมไตรโลกนาถ (พ.ศ.1991 - 2031) ได้กล่าวถึงศักดินาข้าราชการที่มียศสูงสุด มีศักดินาหนึ่งหมื่น หนึ่งในนั้น ได้แก่ พระยาเพชรรัตนสงคราม (ประจำเพชรบูรณ์) และในเวลาเดียวกัน เมืองศรีธมมอรัญ (ศรีเทพ) ขึ้นทำเนียบเป็นหัวเมืองรวมอยู่ด้วย ผู้ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการเมืองเป็นที่ พระศรีธมมอรัญ ตามชื่อเขาแก้วหรือเขาธมมอรัญ ซึ่งเป็นเขาสำคัญของเมือง เมืองเพชรบูรณ์ยังถูกกล่าวถึงอีกหลายครั้งในฐานะหัวเมืองสำคัญ ดังปรากฏในพงศาวดารไทยรบพม่า สรุปความได้ว่าในสมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิได้ถูกพระเจ้าหงสาวดีบุเรงนองแห่งพม่ายกทัพมาตี ได้มีกองทัพจากพระไชยเชษฐาธิราชแห่งนครเวียงจันทน์ในฐานะพันธมิตร ยกทัพมาช่วยทางด่านนครไทยเข้ามาทางเมืองเพชรบูรณ์

ในสมัยพระมหาธรรมราชา เกิดเหตุการณ์พระยาละแวกเจ้าแผ่นดินเขมร ยกทัพมารุกรานหลายครั้ง ในพ.ศ.2125 พระยาละแวกส่งทัพโดยมีพระทศราชาและพระสุรินทรราชาเข้าตีเมืองนครราชสีมา เมื่อได้แล้วจึงเตรียมเคลื่อนทัพไปตีเมืองสระบุรี ในคราวนั้นสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ได้ให้พระศรีธมมอรัญ (เจ้าเมืองศรีเทพ สมัยนั้นเรียกว่าเมืองท่าโรง) และพระชัยบุรี (เจ้าเมืองชัยบาดาล) เป็นผู้นำกองทัพหัวเมืองเข้าร่วมขับไล่ข้าศึกจนแตกพ่ายไป

สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงวิเคราะห์ว่า เมืองเพชรบูรณ์สร้างขึ้นมา 2 ยุคบนบริเวณเดียวกัน ยุคแรกคงอยู่ในเวลาที่เมืองสุโขทัยหรือพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการปกครอง เพราะสร้างเมืองเอาลำน้ำป่าสักไว้กลางเมืองลักษณะเดียวกับเมืองพิษณุโลก แนวกำแพงเมืองกว้างยาวด้านละ 800 เมตร ยุคที่ 2 น่าจะสร้างขึ้นในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชแห่งกรุงศรีอยุธยา ด้วยมีป้อมและกำแพงลักษณะเดียวกับป้อมกำแพงเมืองที่สร้างที่ลพบุรี เป็นแต่รั้นแนวกำแพงเมืองเล็กกว่าเดิม

สมัยกรุงธนบุรี พ.ศ. 2318 กองทัพพม่าโดยอะแซหวุ่นกี้ ยกทัพมาตีกรุงธนบุรี ได้ล้อมเมืองพิษณุโลกไว้ เจ้าพระยาจักรี (พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช) และเจ้าพระยาสุรสีห์ ได้ตีฝ่านำทัพออกมาได้ และมาชุมนุมพักทัพสะสมเสบียงที่เมืองเพชรบูรณ์

ในช่วงสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ ชื่อเมืองเพชรบูรณ์และศรีเทพ (สีเทพ) ยังปรากฏในเอกสารสมุดไทยดำใบบอกข่าวการสวรรคตของรัชกาลที่ 2 ในฐานะหัวเมืองขึ้นกรมมหาดไทย

ในสมัยรัชกาลที่ 3 มีการยกฐานะของเมืองและเปลี่ยนชื่อเมืองจากศรีเทพเป็นวิเชียรบุรี และสร้างเมืองหล่มสักขึ้น โดยสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพสันนิษฐานว่า เดิมบริเวณหล่มเก่ามี “เมืองลม” หรือ “เมืองหล่ม” ในสมัยสุโขทัยซึ่งเป็นเมืองที่ชาวเวียงจันทน์และหลวงพระบางมาอาศัยอยู่จำนวนมาก ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 มีการเปลี่ยนแปลงนามเจ้าเมืองเพชรบูรณ์และเมืองวิเชียรบุรี ซึ่งใช้ชื่อเดิมมาแต่สมัยอยุธยา

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ปี มีการรวบรวมหัวเมืองตามชายแดนที่สำคัญตั้งเป็นเขตการปกครองใหม่ขึ้นเป็นมณฑล ในปีพ.ศ.2442 มณฑลเพชรบูรณ์ได้ตั้งขึ้นเป็นอิสระเนื่องจากท้องที่มีภูเขาล้อมรอบ

การคมนาคมกับมณฑลอื่นไม่สะดวก ลำบากแก่การติดต่อราชการ และโอนเมืองหล่มสัก อำเภอล่มเก่า อำเภอวังสะพุง มาขึ้นกับมณฑลเพชรบูรณ์ ยุบเมืองวิเชียรบุรีเป็นอำเภอ โอนอำเภอบัวชุม อำเภอชัยบาดาล ขึ้นกับเมืองเพชรบูรณ์ มณฑลเพชรบูรณ์จึงมีสองเมือง คือ หล่มสัก กับเพชรบูรณ์ ผู้บริหารราชการเป็นตำแหน่ง ข้าหลวงเทศาภิบาล ผู้ดำรงตำแหน่งคนแรก คือ พระยาเพชรรัตนสงคราม (เพื่อง)

พ.ศ.2447 ได้ยุบมณฑลเพชรบูรณ์ และได้ตั้งเป็นมณฑลอีกในปี พ.ศ.2450 และได้ยุบอีกครั้งในปี พ.ศ.2459 จังหวัดเพชรบูรณ์ในขณะนั้นมี 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอวัดป่า (หล่มสัก) อำเภอวิเชียรบุรี และกิ่งอำเภอชนแดน จนกระทั่ง พ.ศ.2476 ได้ยกเลิกมณฑลต่างๆทั่วประเทศ

ในสมัยรัชกาลที่ 6 มีหลักฐานเอกสารแสดงให้เห็นว่า ทุกอำเภอมียกคนหลายเชื้อชาติอาศัยอยู่คละกันไป ทั้งชาวจีน พม่า ลาว เขมร เงี้ยว แวก มอญ มีอาชีพทำไร่ยาสูบ ทำนา ทำไร่อ้อย และเลี้ยงไหม

ช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 2 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ปี พ.ศ.2486 ได้วางแผนการจัดสร้างนครบาลเพชรบูรณ์ เพื่อเป็นเมืองหลวงแห่งใหม่ แทนกรุงเทพฯ โดยให้กรุงเทพฯเป็นเมืองท่า ในขณะเดียวกันก็ใช้เพชรบูรณ์เป็นฐานทัพในการขับไล่ญี่ปุ่นด้วย และตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสม ห่างจากกรุงเทพฯ 346 กิโลเมตร สามารถติดต่อกับประเทศจีนโดยผ่านพม่าและลาวได้สะดวกเช่นกัน นอกจากนี้แล้ว หากเกิดเหตุการณ์ในภาวะสงคราม การขัดแย้งระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และอังกฤษในขณะนั้น เพชรบูรณ์จะเป็นสถานที่ที่ปลอดภัย แต่เนื่องจากระเบียบการบริหารนครบาลเพชรบูรณ์ไม่ผ่านความเห็นชอบจากสภาผู้แทนราษฎร ทำให้ต้องยกเลิกไป แต่อย่างไรก็ตามได้มีการพัฒนาปรับปรุง และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งอาคารสถานที่ขึ้นมากมายในจังหวัดเพชรบูรณ์ ณ ช่วงเวลานี้ และทำให้เป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวางขึ้น

ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2510 – 2525 บริเวณพื้นที่รอยต่อ 3 จังหวัด (เพชรบูรณ์ พิษณุโลก และเลย) พรรคคอมมิวนิสต์แห่งประเทศไทยที่ต้องการยึดอำนาจและเปลี่ยนแปลงการปกครอง ได้แทรกซึมและครอบครอง มีผู้ก่อการร้ายเข้าต่อสู้กับฝ่ายรัฐบาล หลังจากสู้รบเป็นเวลา 14 ปีเศษ รัฐบาลจึงได้รับชัยชนะ ปัจจุบันจึงยังมีสถานที่หลงเหลืออยู่เป็นอนุสรณ์บนเทือกเขาคือที่เคยเป็นสมรภูมิการสู้รบทางอุดมการณ์ และกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งในปัจจุบัน หลังจากนั้นเมืองเพชรบูรณ์ก็มีรูปแบบการปกครองดังเช่นในปัจจุบัน

กล่าวโดยสรุปได้ว่า พื้นที่ของจังหวัดเพชรบูรณ์ มีหลักฐานการปรากฏอยู่ของชุมชนในแถบกลุ่มแม่น้ำป่าสักมาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ตอนปลาย จากนั้นได้รับอารยธรรมจากภายนอก ได้แก่วัฒนธรรมทวารวดีและวัฒนธรรมเขมรโบราณ ทำให้ชุมชนเหล่านั้นมีพัฒนาการด้านต่างๆจนกลายเป็นสังคมเมืองขนาดใหญ่สืบมา เมื่อเข้าสู่ช่วงสมัยสุโขทัย เมืองเพชรบูรณ์มีฐานะเป็นเมืองแคว้นของกรุงสุโขทัย และในสมัยกรุงศรีอยุธยา มีเมืองเพชรบูรณ์และเมืองศรีเทพเป็นเมืองสำคัญและต่อเนื่องจนถึงช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงและแบ่งเขตการปกครองอีกหลายครั้ง จนครั้งหนึ่งเมืองเพชรบูรณ์เกือบมีฐานะเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยแทนกรุงเทพฯ ในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม และหลังจากนั้นได้มีการปรับปรุงพัฒนาด้านต่างๆมากมาย จนกระทั่งเป็นเมืองเพชรบูรณ์ในปัจจุบัน

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดเพชรบูรณ์มีตำแหน่งทางอุตุนิยมวิทยาในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย เดิมเกณฑ์การแบ่งภาคของราชการได้กำหนดให้เพชรบูรณ์เป็นจังหวัดในภาคกลาง ต่อมาใน พ.ศ. 2551 มีมติคณะรัฐมนตรีปรับปรุงกลุ่มจังหวัดซึ่งกำหนดให้จังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในภาคเหนือตอนล่าง[4] เพชรบูรณ์เป็นจังหวัดที่มีแนวเขตติดต่อระหว่างภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ประมาณเส้นรุ้งที่ 16 องศาเหนือ กับเส้นแวง 101 องศาตะวันออก ส่วนที่กว้างที่สุดวัดจากทิศตะวันออกถึงทิศตะวันตกยาว 55 กิโลเมตร ส่วนที่ยาวที่สุดวัดจากทิศเหนือถึงทิศใต้ยาว 296 กิโลเมตร อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 346 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21

ทิศเหนือ มีอาณาเขตติดกับอำเภอด่านซ้าย อำเภอภูหลวง และอำเภอภูกระดึง จังหวัดเลย

ทิศตะวันออก มีอาณาเขตติดกับอำเภอภูผาม่าน จังหวัดขอนแก่น, อำเภอกอนสาร อำเภอหนองบัวแดง และอำเภอภักดีชุมพล จังหวัดชัยภูมิ

ทิศใต้ มีอาณาเขตติดกับอำเภอโคกเจริญ อำเภอชัยบาดาล และอำเภอลำสนธิ จังหวัดลพบุรี

ทิศตะวันตก มีอาณาเขตติดกับอำเภอนครไทย อำเภอวังทอง และอำเภอเนินมะปราง จังหวัดพิษณุโลก, อำเภอวังทรายพูน อำเภอทับคล้อ และอำเภอดงเจริญ จังหวัดพิจิตร, อำเภอหนองบัว และอำเภอไพศาลี จังหวัดนครสวรรค์

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดเพชรบูรณ์มีพื้นที่ประมาณ 12,668.416 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7,917,760 ไร่ สูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 114 เมตร มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 9 ของประเทศ ลักษณะทางกายภาพของจังหวัดเพชรบูรณ์นั้นเป็นพื้นที่ราบลุ่มแบบท้องกระทะ ประกอบด้วยเนินเขา ป่า และที่ราบเป็นตอน ๆ สลับกันไป พื้นที่มีลักษณะลาดชันจากเหนือลงไปได้ ตอนเหนือมีทิวเขาสูง ตอนกลางเป็นพื้นที่ราบและมีเทือกเขาขนาบกันไปทั้งสองข้างมีลักษณะเป็นรูปเกือกม้า มีแม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำสายสำคัญโดยไหลจากจังหวัดเลย เพชรบูรณ์ ผ่านไปสู่จังหวัดในภาคกลาง แล้วลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ตามลำดับ จึงส่งผลให้พื้นที่ที่มีทรัพยากรธรรมชาติมากมาย ดินมีสภาพอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชทำการเกษตร

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

เนื่องจากสภาพภูมิประเทศล้อมรอบด้วยภูเขา ทำให้สภาพภูมิอากาศแตกต่างกันมากในแต่ละฤดูกาล คือ อากาศจะร้อนมากในฤดูร้อน และหนาวจัดในฤดูหนาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่อำเภอน้ำหนาว อำเภอเขาค้อ และอำเภอหล่มเก่า ส่วนพื้นที่บนภูเขาจะมีอากาศเย็นตลอดทั้งปี ในฤดูฝนมีฝนตกชุก และมีน้ำป่าไหลหลากมาท่วมในที่ราบ โดยเฉพาะบริเวณลุ่มแม่น้ำป่าสักตอนใต้ของจังหวัด ในฤดูแล้งน้ำจะขาดแคลนไม่เพียงพอต่อการเกษตรกรรม ในฤดูร้อนและฤดูฝน จะมีอุณหภูมิ 20-24 องศาเซลเซียส

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

จังหวัดเพชรบูรณ์แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 11 อำเภอ 117 ตำบล 1,430 หมู่บ้าน ซึ่งอำเภอทั้ง 11 อำเภอ

มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรวม 128 แห่ง ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง (องค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบูรณ์), เทศบาลเมือง 3 แห่ง, เทศบาลตำบล 22 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 102 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

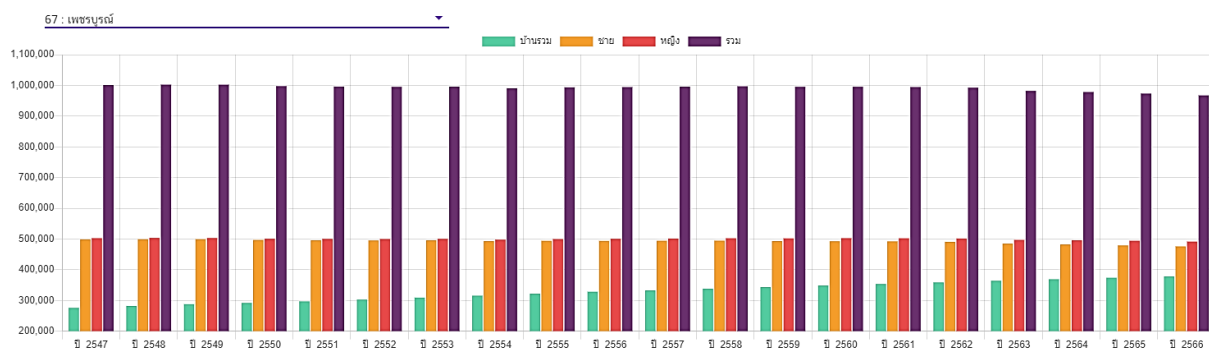
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเพชรบูรณ์มีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 967,421 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.323 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 475,870 คน และเป็นประชากรหญิง 491,551 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

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

หน่วย: ล้านคน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
0.996	0.997	0.995	0.995	0.995	0.992	0.982	0.978	0.973	0.967	-0.323%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดเพชรบูรณ์

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเพชรบูรณ์มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 378,316 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.428 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดเพชรบูรณ์ 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)
333	338	343	349	354	359	364	369	374	378	1.428%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเพชรบูรณ์มีขนาดครัวเรือน 2.56 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.722 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดเพชรบูรณ์ 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)
2.99	2.95	2.9	2.86	2.81	2.77	2.7	2.65	2.6	2.56	-1.722%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดเพชรบูรณ์ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 80,199 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.01 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

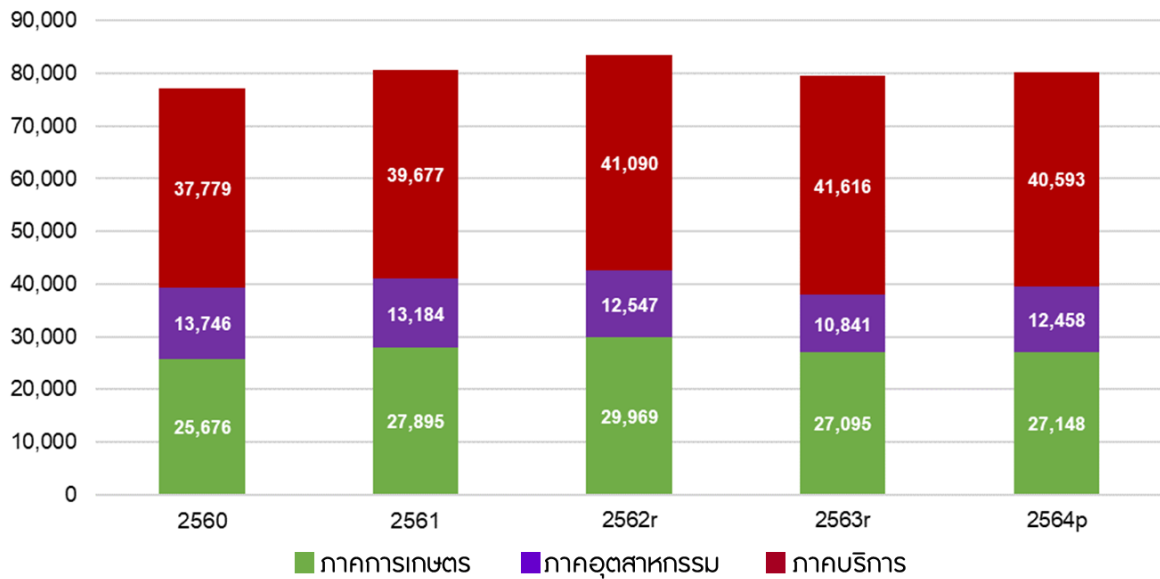
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดเพชรบูรณ์ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2560	2561	2562	2563	2564	
77,201	80,755	83,607	79,552	80,199	0.010

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด (ล้านบาท)

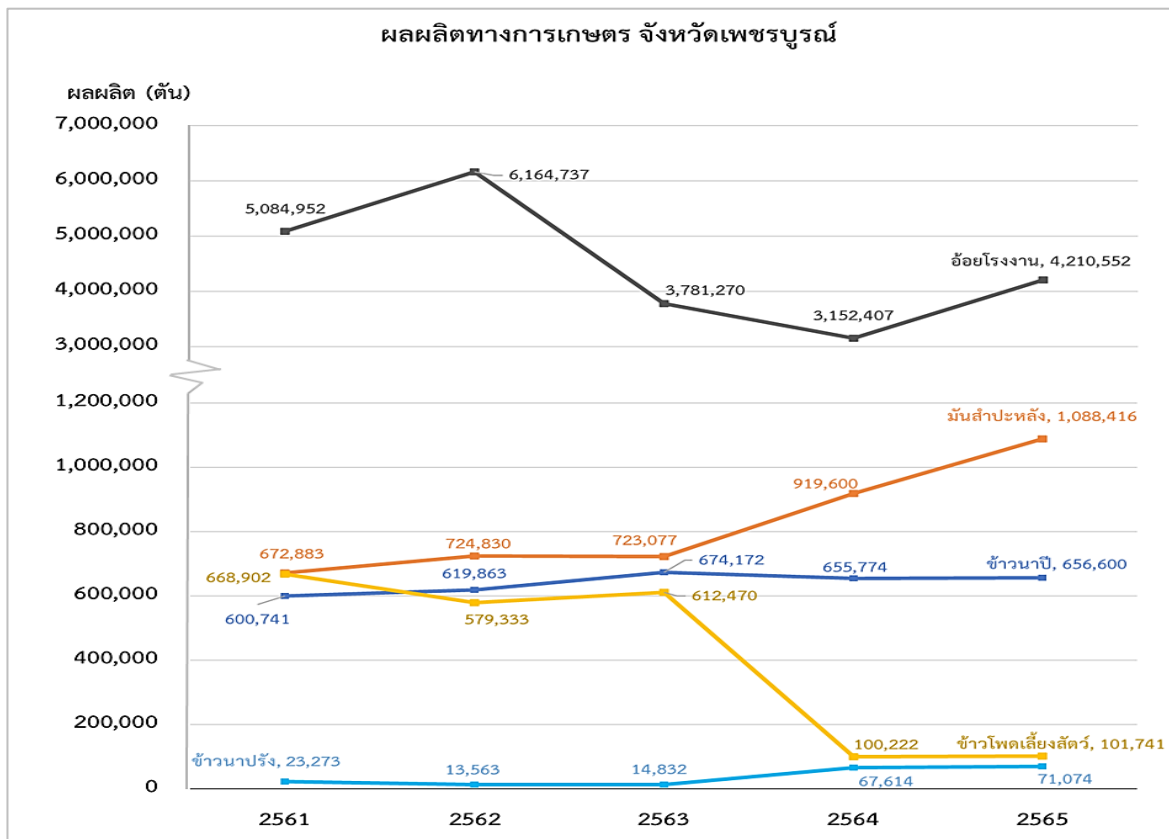


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

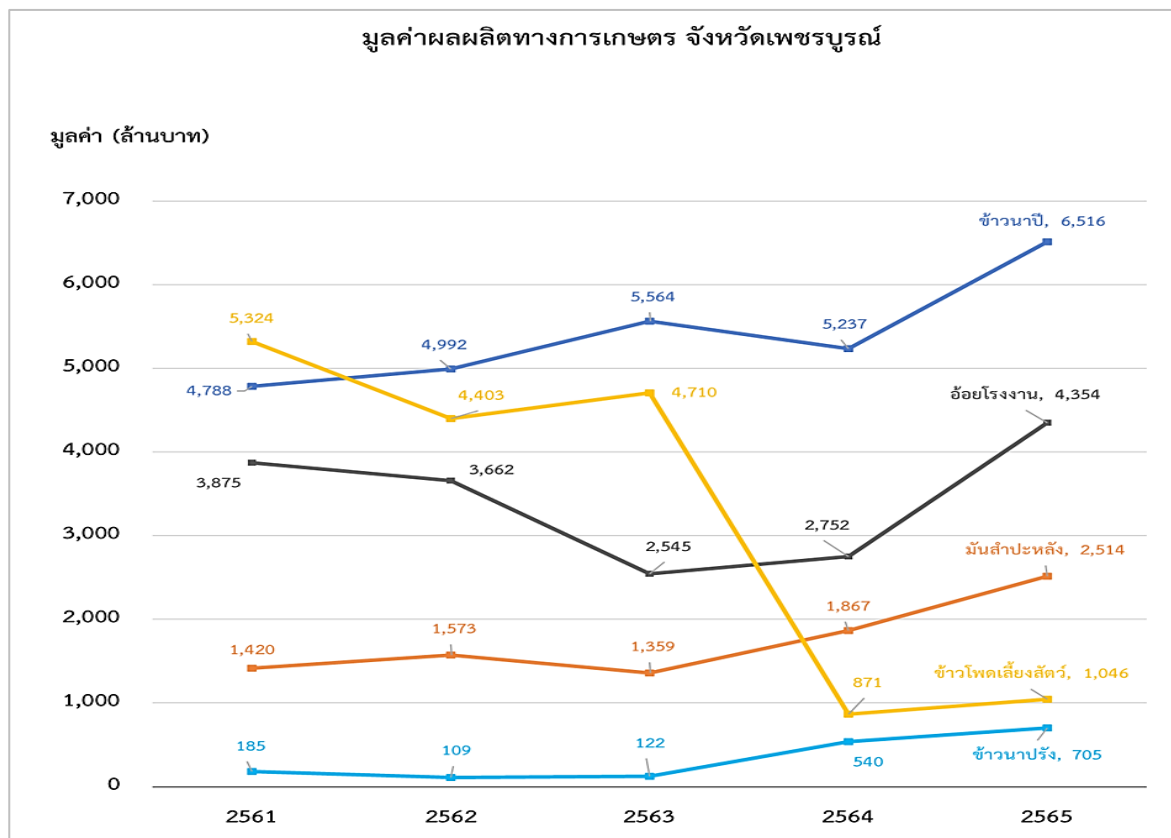
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดเพชรบูรณ์ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดเพชรบูรณ์ มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่มแบบทอกระตะ ประกอบด้วยเนินเขา ป่าไม้ และที่ราบเป็นตอนๆ สลับกันไป มีพื้นที่ทางการเกษตร 4.4 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 57.84 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ข้าวนาปี ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มะขามหวาน อ้อย มันสำปะหลัง โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดเพชรบูรณ์สูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และข้าวนาปรัง 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 ภาคอุตสาหกรรมมีส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 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 สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดเพชรบูรณ์ พบว่ามีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเกษตร และอุตสาหกรรมอื่น ๆ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

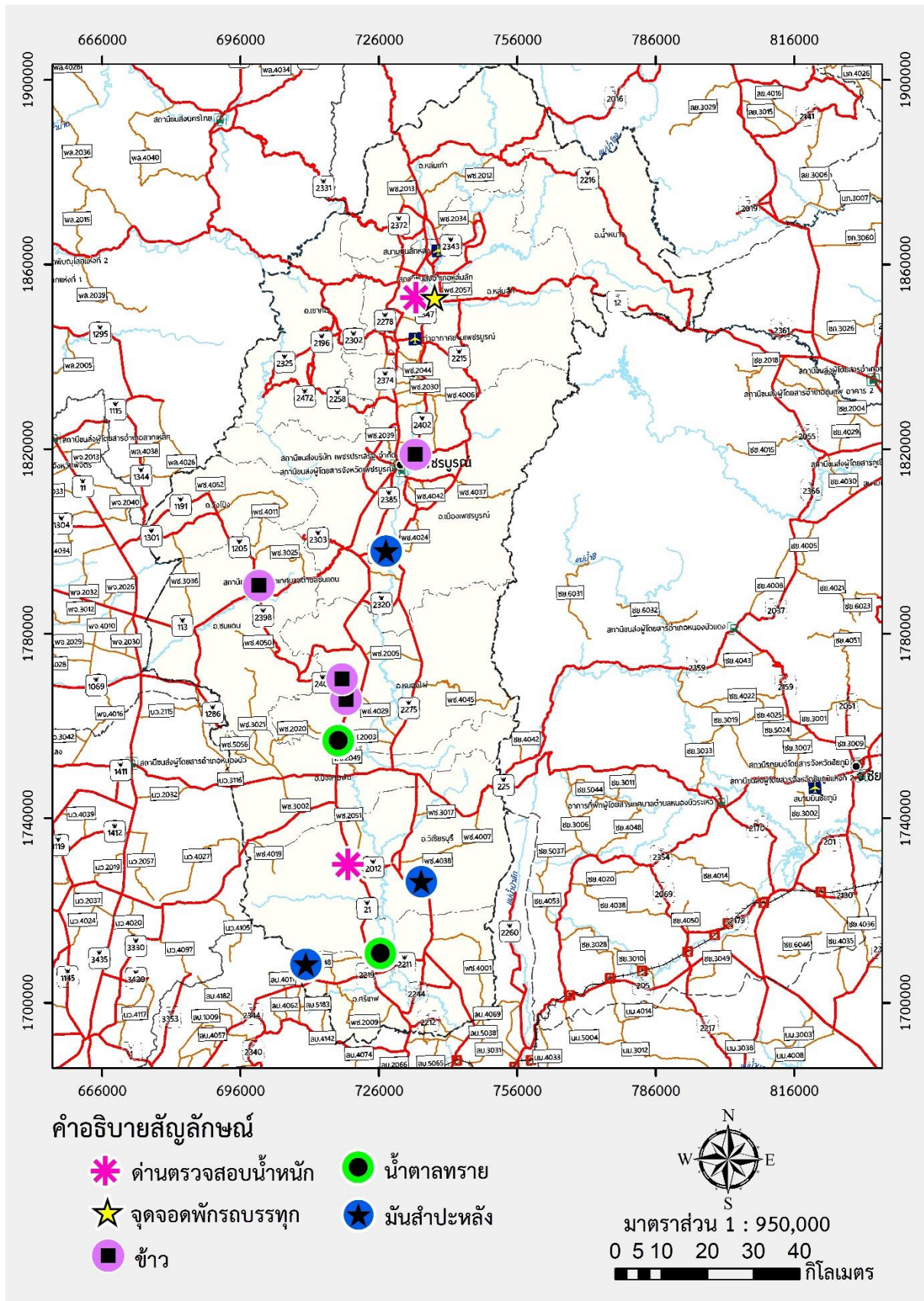
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	17,844.75	9,155	66
2	อุตสาหกรรมการผลิตอื่นๆ	14,506.47	1,818	79
3	อุตสาหกรรมเกษตร	4,203.27	1,248	189

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดเพชรบูรณ์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	155,916	43,211
ข้าวโพด	405,630	264,528
อ้อย	3,416,752	2,133,194
น้ำตาล	505,096	67,393
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	243,792	6,150



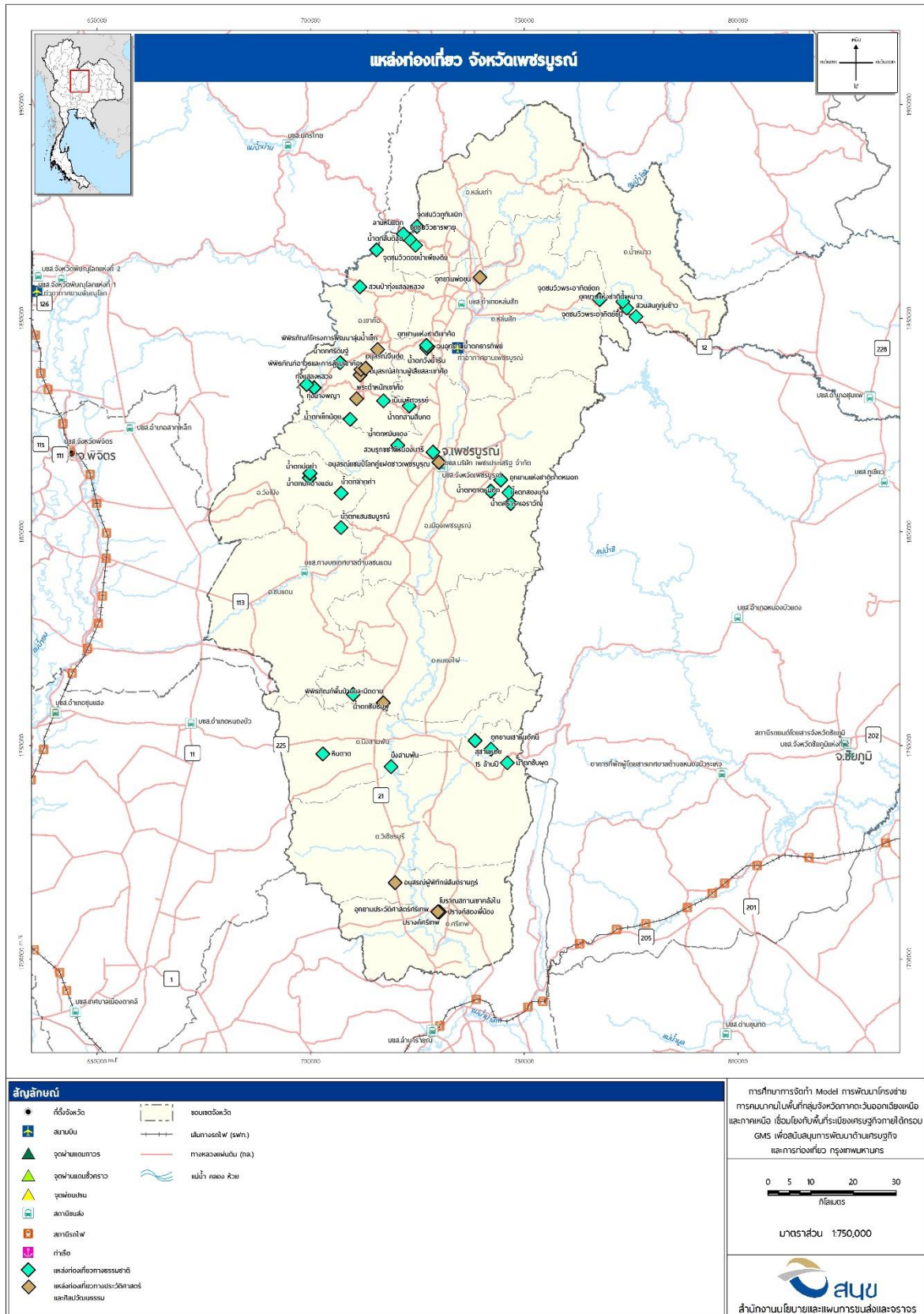
รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดเพชรบูรณ์
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 6 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศเกษตร และวัฒนธรรม และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดเพชรบูรณ์เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/เชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ สมุนไพรและความงาม, เชิงเกษตร, เชิงวัฒนธรรม, เชิงมรดกโลกเชื่อมโยงอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ โดยการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไปประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สุโขทัย-เพชรบูรณ์-หลวงพระบาง ทั้งนี้จังหวัดเพชรบูรณ์เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองเพชรบูรณ์ และมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลเขาค้อ องค์การบริหารส่วนตำบลศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- แหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม ได้แก่ มรดกโลกเมืองโบราณศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกโลก (วัฒนธรรม) เมืองโบราณศรีเทพ
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง ในจังหวัดเพชรบูรณ์ และชุมชนท่องเที่ยววัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ในอำเภอหล่มสัก และอำเภอหล่มเก่า (วัฒนธรรมไทลื้อ) จังหวัดเพชรบูรณ์
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ได้แก่ แหล่งปลูกพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ได้แก่ อำเภอเขาค้อ อำเภอหล่มเก่า อำเภอหล่มสัก และอำเภอน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติระดับนานาชาติและระดับประเทศ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาค้อ, อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว, อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานธรณีใน อำเภอน้ำหนาว อำเภอหล่มสัก อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ อำเภอวิเชียรบุรี อำเภอชนแดน และอำเภอวังโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,457,073 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 1,333,362 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 123,711 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างวันเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.05 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,483.29 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,507.43 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 949.54 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 4,238.96 ล้านบาท จำนวนห้อง 6,664 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 38.31 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 1,247,886 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 39.32

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบูรณ์ ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	2,362,288	2,411,076	1,457,073	2.07%	-39.57%
ชาวไทย	2,336,057	2,384,546	1,449,107	2.08%	-39.23%
ชาวต่างประเทศ	26,231	26,530	7,966	1.14%	-69.97%
จำนวนนักท่องเที่ยว	2,162,979	2,205,625	1,333,362	1.97%	-39.55%
ชาวไทย	2,148,283	2,190,885	1,329,855	1.98%	-39.30%
ชาวต่างประเทศ	14,696	14,740	3,507	0.30%	-76.21%
จำนวนนักท่องเที่ยว	199,309	205,451	123,711	3.08%	-39.79%
ชาวไทย	187,774	193,661	119,252	3.14%	-38.42%
ชาวต่างประเทศ	11,535	11,790	4,459	2.21%	-62.18%
ระยะเวลาพำนักระหว่างวันเฉลี่ย (วัน)	2.30	2.22	2.05	-3.48%	-7.66%
ชาวไทย	2.30	2.22	2.05	-3.48%	-7.66%
ชาวต่างประเทศ	2.78	2.69	2.26	-3.24%	-15.99%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,454.04	1,503.42	1,483.29	3.40%	-1.34%
ชาวไทย	1,450.33	1,499.97	1,482.24	3.42%	-1.18%
ชาวต่างประเทศ	1,817.90	1,843.66	1,723.07	1.42%	-6.54%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,473.45	1,524.79	1,507.43	3.48%	-1.14%
ชาวไทย	1,469.11	1,520.64	1,505.88	3.51%	-0.97%
ชาวต่างประเทศ	1,999.02	2,033.74	2,036.34	1.74%	0.13%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	968.80	993.61	949.54	2.56%	-4.44%
ชาวไทย	956.04	980.79	941.45	2.59%	-4.01%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,176.43	1,204.42	1,166.17	2.38%	-3.18%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	7,533.70	7,680.85	4,238.96	1.95%	-44.81%
ชาวไทย	7,438.46	7,586.01	4,217.62	1.98%	-44.40%
ชาวต่างประเทศ	95.24	94.84	21.34	-0.42%	-77.50%
จำนวนห้อง	6,332	6,659	6,664	5.16%	0.08%
อัตราการเข้าพัก	55.76	55.58	38.31	-0.32%	-31.07%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	2,000,241	2,056,588	1,247,886	2.82%	-39.32%
ชาวไทย	1,985,991	2,042,260	1,244,655	2.83%	-39.06%
ชาวต่างประเทศ	14,250	14,328	3,231	0.55%	-77.45%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,614,622 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 18.90 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 9,019.49 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 36.76 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 35.72 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 25.15 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 2,005,826 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 1,719,491 คน คิดเป็นร้อยละ 16.65

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบูรณ์ ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	881,883	2,199,089	2,614,622	149.36%	18.90%
ชาวไทย	879,403	2,161,631	2,555,638	145.81%	18.23%
ชาวต่างประเทศ	2,480	37,458	58,984	1410.40%	57.47%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,101.42	6,595.34	9,019.49	213.85%	36.76%
ชาวไทย	2,095.11	6,473.50	8,786.02	208.98%	35.72%
ชาวต่างประเทศ	6.31	121.84	233.47	1830.90%	91.62%
อัตราการเข้าพัก	19.14	47.72	35.72	149.32%	-25.15%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	725,131	1,719,491	2,005,826	137.13%	16.65%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

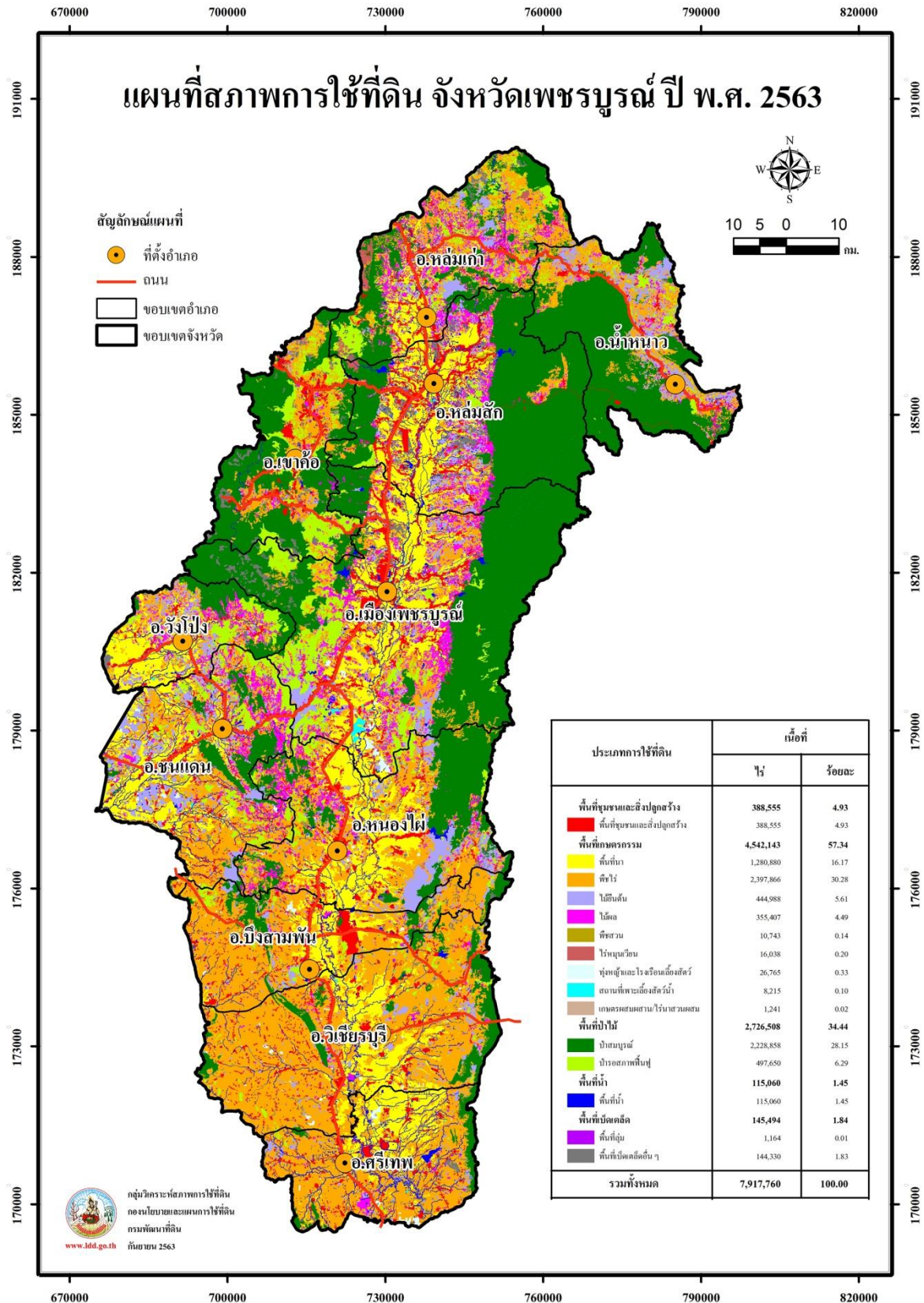
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 4,542,143 ไร่ ร้อยละ 57.34 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 1,280,880 ไร่ ร้อยละ 16.17, พืชไร่ 2,397,866 ไร่ ร้อยละ 30.28 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-2

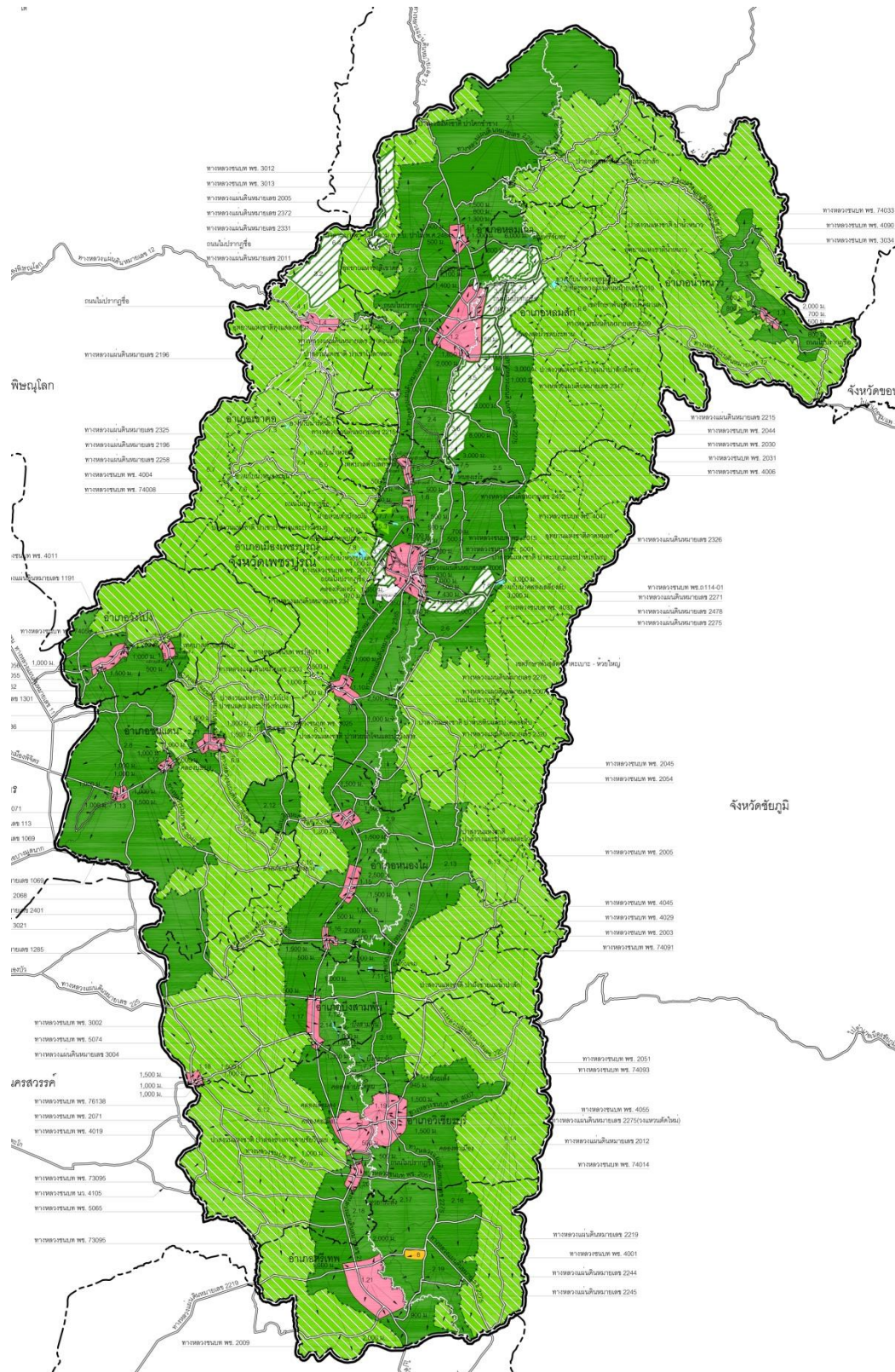
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดเพชรบูรณ์ พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	388,555	4.93
พื้นที่เกษตรกรรม	4,542,143	57.34
พื้นที่นา	1,280,880	16.17
พืชไร่	2,397,866	30.28
ไม้ยืนต้น	444,988	5.61
ไม้ผล	355,407	4.49
พืชสวน	10,743	0.14
ไร่มวนเวียน	16,038	0.20
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	26,765	0.33
พืชน้ำ	-	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	8,215	0.10
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	1,241	0.02
พื้นที่ป่าไม้	2,726,508	34.44
พื้นที่แหล่งน้ำ	115,060	1.45
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	145,494	1.54
รวม	7,917,176	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/PNB2563.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดเพชรบูรณ์ ปีพ.ศ. 2563



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดเพชรบูรณ์

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่าง มีแนวเขตติดต่อระหว่างภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 346 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 12,668 ตารางกิโลเมตร การคมนาคมขนส่งในจังหวัดเพชรบูรณ์ ส่วนใหญ่จะใช้ระบบถนน เนื่องจากไม่มีทางรถไฟ และในอดีตเคยมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ การขนส่งทางถนนในจังหวัดเพชรบูรณ์ มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 เป็นทางหลวงสายหลักพาดผ่านในแนวเหนือ-ใต้ ผ่านเขตจังหวัดเป็นระยะทาง 114.834 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดขอนแก่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113 เชื่อมต่อจังหวัดไปยังจังหวัดพิจิตร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 เชื่อมต่อไปยังจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดชัยภูมิ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 346 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดเพชรบูรณ์ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 (สายสามแยกพุกแค-เลย) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางของประเทศไทยสู่จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดเลย สายทางเริ่มต้นที่ทางแยกพุกแค อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 412.874 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (แม่สอด - มุกดาหาร)** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 793.391 กิโลเมตร อีกทั้งรัฐบาลยังวางแผนให้เป็นหนึ่งในถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมะลาลัง ประเทศพม่า และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้เส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังถือเป็นเส้นทางหลวงสายเอเชีย AH 1 AH 16 อีกด้วย)



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรองเป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวนอนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ที่สำคัญ แสดงดังนี้

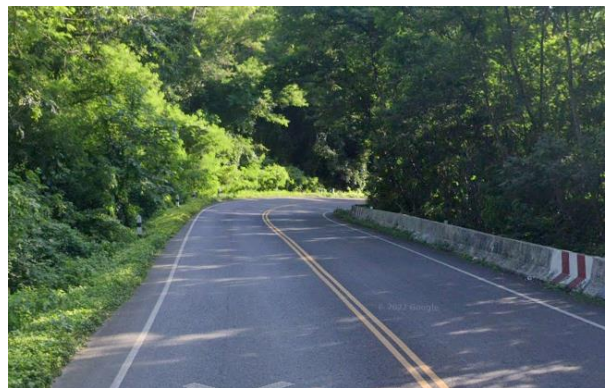
■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์กับจังหวัดพิจิตร สายทางเริ่มต้นที่สามแยกวังชมพู อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์

และสิ้นสุดที่สี่แยกเลี้ยวเมืองพิจิตร อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 107.209 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 (สายแยกบึงบอระเพ็ด-ชัยภูมิ) เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่สามแยกบึงบอระเพ็ด ตัดกับถนนพหลโยธินก่อนขึ้นสะพานเดชาติวงศ์ ตัดผ่าน อำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ อำเภอบึงสามพันและอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์ ขึ้นไปสู่จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่อำเภอภักดีชุมพล อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า และสิ้นสุดที่วงเวียนอนุสาวรีย์พระยาภักดีชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางยาวประมาณ 268 กิโลเมตรเป็นทางหลวง 2 จราจรสวนกัน และบางช่วงเป็น 4 ช่องจราจร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2219 (สายบ้านหมี่ – ศรีเทพน้อย) เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดลพบุรีกับจังหวัดเพชรบูรณ์ สายทางเริ่มต้นที่อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี ตัดกับทางหลวงหมายเลข 205 และสิ้นสุดที่อำเภอศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 2275 มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 89.925 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2219

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004 (สายแยกค่ายจิรประวัติ-ชัยสมอทอด)

เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดเพชรบูรณ์ เริ่มต้นจากถนนพหลโยธิน ที่แยกค่ายจิรประวัติ เข้าเขตจังหวัดเพชรบูรณ์ ผ่านบ้านวังพิกุล ไปสิ้นสุดที่ถนนคชนกที่แยกชัยสมอทอด อำเภอวังสามพัน ระยะทางตลอดทั้งสาย 111.889 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
234	0100	ทางเลียบเมืองเพชรบูรณ์	18.367
1069	0200	ตลิ่งชัน - ดงขุย	13.005
1191	0100	หนองชนาก - ท้ายดง	2.860
1191	0200	ท้ายดง - วังหิน	15.372
1205	0100	ชนแดน - วังโป่ง	25.031
1286	0100	ตลิ่งชัน - เขามะแมร์	12.050
1301	0100	หนองชนาก - หนองระมาน	6.255
1301	0200	หนองระมาน - วังโป่ง	17.718
2005	0100	หล่มเก่า - วังบาล	6.200
2007	0100	นายม - ถ้ำน้ำบึง	4.392
2008	0100	หล่มสัก - น้ำเก้อ	6.365
2012	0100	บ้านสามแยก - วิเชียรบุรี	7.200
2016	0100	วังสะพุง - ตาวตาด	53.300
2016	0200	ตาวตาด - ตาดกลอย	17.595
2196	0101	นางัว - พุ่งสมอ	43.000
2196	0102	พุ่งสมอ - แคมป์สน	9.320
2215	0101	บุงน้ำเต้า - บ้านกลาง	12.421
2215	0102	บ้านกลาง - โนนสว่าง	6.174
2216	0100	ห้วยสนามทราย - โคกมน	0.513
2216	0201	ห้วยสนามทราย - โคกมน	9.487
2216	02012	โคกมน - กกกะทอน	89.772
2219	0300	หนองมะค่า - ศรีเทพน้อย	29.300
2244	0100	มอดินแดง - ศรีเทพน้อย	14.500
2245	0100	นาตะกรุบ - หนองบัวเริง	7.915
2258	0100	สะเดาพะง - เสลียงแห้ง2	5.000
2260	0100	ลำสนธิ - ชับลังกา	36.798
2271	0100	ปากน้ำ - เฉลียงลับ	10.915
2275	0201	ชัยลังกา - แยกศรีเทพ	23.500
2275	0202	แยกศรีเทพ - ชัยบอน	37.771
2275	0203	หนองแดง - ห้วยไร่	35.284
2275	0301	ห้วยไร่ - ห้วยใหญ่	45.250
2275	0302	ห้วยใหญ่ - น้ำเตื่อ	13.350
2275	0303	น้ำเตื่อ - น้ำตุก	22.378
2278	0100	ห้วยนา - กกโอ	18.252
2302	0100	กอไผ่ - บุงน้ำเต้า	21.850

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2306	0100	ห้วยมะเขือ - โจ๊ะโหวะ	10.570
2320	0100	เนินสง่า - น้ำร้อน	10.728
2323	0100	ทางเข้าอนุสรณ์ผู้เสียสละเขาค้อ	5.818
2325	0100	เขาค้อ - หอนงแม่นา	18.044
2326	0100	เพชรบูรณ์ - ห้วยใหญ่	15.959
2331	0100	โจ๊ะโหวะ - อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า	35.100
2343	0100	สักหลง - วังมด	13.841
2372	0101	วังบาล - ห้วยแล้ง	10.500
2372	0102	ห้วยแล้ง - น้ำขุน	6.311
2385	0100	นายม - เพชรบูรณ์	16.973
2398	0101	นาเฉลียง - ชับพุทรา	17.419
2398	0102	ชัยพุทรา - ชนแดน	21.871
2401	0100	หนองไผ่ - ชัยพุทรา	16.037
2402	0100	จางวาง - ดงมูลเหล็ก	24.432
2465	0100	ทางเข้าวังชมภู	0.878
2466	0101	โคกหนองม่วง - หล่มสัก	6.532
2466	0102	หล่มสัก - สักหลง	7.062
2471	0100	สะเดาะพง - เล่าเกี	0.216
2472	0100	ทางเข้าพระตำหนักเขาค้อ	5.490
2474	0100	ดงขวาง - ห้วยลาน	4.043
2478	0100	ปากน้ำ - น้ำร้อน	9.666
3004	0203	ไคताल - วังพิกุล	36.966
3004	0300	วังพิกุล - ชัยสมทอด	20.223

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 234



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2385



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2326



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2275

รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	พข.2018	แยกทางหลวงหมายเลข 21 (กม.ที่ 215+250) - บ้านซอนไพร	เมือง	3.554
2	พข.2020	แยกทางหลวงหมายเลข 21 (กม.ที่ 156+175) - บ้านวังปลา	บึงสามพัน	24.550
3	พข.2027	แยกทางหลวงหมายเลข 21 (กม.ที่ 195+250) - บ้านขมวด	เมือง	7.713
4	พข.3021	แยกทางหลวงหมายเลข 225 (กม.ที่ 34+525) - บ้านลาดแค	บึงสามพัน	28.254
5	พข.3025	แยกทางหลวงหมายเลข 113 (กม.ที่ 16+450) - บ้านหนองตาด	ชนแดน	20.000
6	พข.3036	แยกทางหลวงหมายเลข 113 (กม.ที่ 44+400) - บ้านวังชะนาง	วังโป่ง	21.890
7	พข.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1205 (กม.ที่ 20+100) - บ้านน้ำลัด	ชนแดน	36.410
8	พข.4024	แยกทางหลวงหมายเลข 2275 (กม.ที่ 14+400) - บ้านถ้ำน้ำบึง	เมือง	12.552

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
9	พข.4050	แยกทางหลวงหมายเลข 2398 (กม.ที่ 24+300) - บ้านคลองปลาหมอ	ชนแดน	9.807
10	พข.4052	แยกทางหลวงหมายเลข 1205 (กม.ที่ 25+100) - บ้านวังหิน	วังโป่ง	2.563
11	พข.5056	แยกทางหลวงชนบท พข.3021 (กม.ที่ 4+300) - บ้านทรายทอง	บึงสามพัน	14.977
12	พข.6046	ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์	เมือง	7.948

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดเพชรบูรณ์มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเพชรบูรณ์ และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ โดยบริเวณสถานีขนส่งทั้ง 2 สถานี จะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ถนนกลางเมืองพัฒนา ตำบลในเมือง อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเพชรบูรณ์

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 12 ตำบลน้ำซุน อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดจังหวัดเพชรบูรณ์



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดเพชรบูรณ์ มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รถมอเตอร์ไซด์ รถแท็กซี่ รถสามล้อ รถสองแถว และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน โดยผู้เดินทางสามารถเลือกใช้บริการยานพาหนะได้หลายรูปแบบ รถสองแถวมีวงบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่าง ๆ ในตัวเมืองนักท่องเที่ยวอาจเหมารถสองแถวไปเที่ยวได้ทั้งในเมืองและต่างอำเภอ ราคาขึ้นอยู่กับระยะทางและการต่อรถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง จอดอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในจังหวัด เช่น หน้าสถานีขนส่ง หน้าสถานีรถไฟ และหน้าโรงพยาบาล ค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันตามแต่ระยะทางและแบบเหมาจ่าย



รูปที่ 3.2-10 รถแท็กซี่ และรถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดเพชรบูรณ์มีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองเพชรบูรณ์ หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์ - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดเพชรบูรณ์ และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดเพชรบูรณ์ในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองเพชรบูรณ์ จำนวน 2 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองเพชรบูรณ์ (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ค่าโดยสาร (บาท) ต้นทาง - ปลายทาง	ผู้ประกอบการ
1	ร.ร.บ้านนาไร่เดียว - ร.พ.วิเชียรบุรี	6	บริษัท วงศ์จรชนสง จำกัด
2	วัดมหาธาตุ - สถาบันราชภัฏเพชรบูรณ์	5	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศรีพรหมเพชร

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบูรณ์



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดเพชรบูรณ์

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดเพชรบูรณ์มีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองเพชรบูรณ์ แบ่งออกเป็น 2 สาย คือ สาย 14 และ 963 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ค่าโดยสาร (บาท) ต้นทาง - ปลายทาง	ผู้ประกอบการ
14	กรุงเทพฯ - ภูเรือ (ป.1)	342	บริษัท ขนส่ง จำกัด
	กรุงเทพฯ - หล่มสัก, กรุงเทพฯ - เพชรบูรณ์, กรุงเทพฯ - ลำานารายณ์ (ป.1)	274	
	กรุงเทพฯ - หล่มสัก, กรุงเทพฯ - เพชรบูรณ์, กรุงเทพฯ - ลำานารายณ์ (ป.2)	213	
	กรุงเทพฯ - วังโป่ง (ป.2)	192	
963	กรุงเทพฯ - เขาค้อ	355	บริษัท ขนส่ง จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบูรณ์



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดเพชรบูรณ์

● รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองเพชรบูรณ์ – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองเพชรบูรณ์เชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 28 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ค่าโดยสาร (บาท) ต้นทาง - ปลายทาง	ผู้ประกอบการ
109	ลพบุรี - เพชรบูรณ์	103	บริษัท ขนส่ง จำกัด
136	พิษณุโลก - เพชรบูรณ์	76	บริษัท ขนส่ง จำกัด
	พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ (ป.2)	106	
137	พิษณุโลก - หล่มสัก	62	บริษัท ขนส่ง จำกัด
	พิษณุโลก - หล่มสัก (ป.2)	87	
138	เพชรบูรณ์ - สระบุรี (ป.1)	187	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
	เพชรบูรณ์ - สระบุรี (ป.2)	146	
	เพชรบูรณ์ - สระบุรี	104	
	หล่มสัก - พัทยา	376	
139	ตะพานหิน - วิเชียรบุรี	74	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
140	ตะพานหิน - ชุมแพ	N/A	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
	ตะพานหิน - ชุมแพ (ป.2)	N/A	
141	นครราชสีมา - หล่มสัก	148	บริษัท นครชัยขนส่ง จำกัด
	นครราชสีมา - เพชรบูรณ์ (ป.2)	183	
162	สระบุรี - หล่มสัก	121	บริษัท ขนส่ง จำกัด
163	เพชรบูรณ์ - พิจิตร	63	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
190	วิเชียรบุรี - ท่าตะโก	N/A	บริษัท สหพันธ์เดินรถท่าตะโก จำกัด
205	ชัยภูมิ - หล่มสัก	N/A	บริษัท ขนส่ง จำกัด
206	ชัยภูมิ - สามแยกวิเชียรบุรี	N/A	บริษัท นครชัยขนส่ง จำกัด
286	เลย - หล่มสัก	73	บริษัท หล่มสักพรประเสริฐ จำกัด
299	ขอนแก่น - หล่มสัก	91	บริษัท สหร่วมกิจเดินรถ จำกัด
	ขอนแก่น - หล่มสัก (ป.2)	127	
567	ชัยภูมิ - บึงสามพัน	68	บริษัท วงศ์ปทุมขนส่ง จำกัด
569	ชุมแพ - บึงสามพัน	102	บริษัท สุขประเสริฐเดินรถ จำกัด
600	เลย - วังสะพุง - หล่มสัก	67	บริษัท หล่มสักพรประเสริฐ จำกัด
606	สากเหล็ก - วังโป่ง	30	บริษัท สากเหล็กยานยนต์ จำกัด
616	นครสวรรค์ - เพชรบูรณ์	89	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
	นครสวรรค์ - เพชรบูรณ์ (ป.2)	125	
629	บางมูลนาก - บึงสามพัน	44	สหกรณ์เดินรถโดยสารขนาดเล็กพิจิตร จำกัด

สาย	ชื่อเส้นทาง	ค่าโดยสาร (บาท) ต้นทาง - ปลายทาง	ผู้ประกอบการ
630	เพชรบูรณ์ - ลำานารายณ์	77	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
631	วิเชียรบุรี - บ้านหนองม่วง	43	บริษัท ทวีปยานยนต์ จำกัด
632	นครสวรรค์ - ชัยสมทอด	55	บริษัท สหพันธ์เดินรถท่าตะโก จำกัด
640	วิเชียรบุรี - ลำานารายณ์	29	บริษัท วิเชียรบุรีขนส่ง จำกัด
650	ตะพานหิน - วังกระดาศ	N/A	สหกรณ์เดินรถโดยสารขนาดเล็กพิจิตร จำกัด
652	ท่าตะโก - ชัยสมทอด	N/A	N/A
654	สากเหล็ก - วังทรายพูน - วังโป่ง	N/A	บริษัท สากเหล็กยานยนต์ จำกัด
804	หนองบัวลำภู - บึงสามพัน	135	บริษัท สุขประเสริฐเดินรถ จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบูรณ์



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดเพชรบูรณ์

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเพชรบูรณ์ (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 28 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยมีรายละเอียดเส้นทาง การเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเพชรบูรณ์ (หมวด 4)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ค่าโดยสาร (บาท) ต้นทาง - ปลายทาง	ผู้ประกอบการ
1131 ก.	เพชรบูรณ์ - หล่มสัก	20	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
1131 ข.	วงกลมหล่มสัก - หล่มเก่า	18	ห้างหุ้นส่วนจำกัด พิเศษเดินรถ
	วงกลมหล่มสัก - หล่มเก่า (ป.2)	25	
1132 ก.	เพชรบูรณ์ - วังชมภู	11	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
1132 ข.	หล่มสัก - วิเชียรบุรี	65	บริษัท เพื่อนไทยขนส่ง จำกัด
	เพชรบูรณ์ - วิเชียรบุรี	49	
1132 ค.	หนองไผ่ - สมทอด	13	บริษัท เพื่อนไทยขนส่ง จำกัด

สาย	ชื่อเส้นทาง	ค่าโดยสาร (บาท) ต้นทาง - ปลายทาง	ผู้ประกอบการ
2166	หล่มสัก - น่ายาว	18	บริษัท พิชญ์โลกยานยนต์ จำกัด
2167	หล่มเก่า - น้ำหนาว	43	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เจริญทรัพย์เดินรถ
	หล่มเก่า - บ้านคิลลา	14	
2168	สมอทอด - วังพิบูล	11	บริษัท สหพันธ์เดินรถท่าตะโก (ส.ต.ท.) จำกัด
2170	ขับสมอทอด - สามแยกวิเชียรบุรี	8	บริษัท สมอทอดวิเชียรเดินรถ จำกัด
2185	ชนแดน - วังหิน	13	บริษัท ชนแดนเดินรถ จำกัด
2186	ชนแดน - เขาทราย	14	บริษัท เพชรประเสริฐ จำกัด
2249	ชนแดน - ขับเปิบ - วังโป่ง	25	บริษัท ชนแดนเดินรถ จำกัด
2269	วิเชียรบุรี - บ้านน้ำอ้อม	20	บริษัท วิเชียรบุรีขนส่ง จำกัด
2319	หล่มเก่า - ตาดข้า	29	บริษัท หล่มสักพรประเสริฐ จำกัด
2328	สามแยกวังชมภู - บ้านภูระยา	5	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
2353	เพชรบูรณ์ - บ้านน้ำเตือ	16	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
	เพชรบูรณ์ - บ้านทะเลทอง - บ้านดงมูลเหล็ก	5	
2384	เพชรบูรณ์ - บ้านน้ำเตือเหนือ	16	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
	เพชรบูรณ์ - บ้านห้วยสวิงเหนือ	16	
2385	หล่มสัก - สี่แยกโนนสว่าง	15	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เพชรพินิจเดินรถ
	หล่มสัก - บ้านท่าใหม่	6	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เพชรพินิจเดินรถ
2386	บึงสามพัน - บ้านเขาพลวง	21	บริษัท ฤทธิทรงศีล จำกัด
	บึงสามพัน - บ้านห้วยหอย	15	บริษัท ฤทธิทรงศีล จำกัด
2407	หนองไผ่ - บ้านวังปลา	17	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
2408	เพชรบูรณ์ - บ้านยางกุด	24	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
	เพชรบูรณ์ - บ้านหนองแขวน	17	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
2409	หล่มสัก-บ้านน้ำขุน-บ้านบึงน้ำเต้า	13	หสน.เมืองกลางเดินรถ
2413	บ้านเขาชน - บ้านพุเตย	12	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
	บ้านเขาชน - ร.ร.พุขามครุฑมณีอุทิศ	11	
2414	บ้านเขาชน - วิทยาลัยการอาชีพวิเชียรบุรี	16	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
2415	สามแยกวังชมภู - บ้านวังมะข่อ	8	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
2416	สามแยกวังชมภู - บ้านวังขอน	13	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
2418	บ้านกลาง - หนองสรวง	9	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด
2419	หนองไผ่ - บ่อไทย	15	สหกรณ์เดินรถเพชรบูรณ์ จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบูรณ์



รูปที่ 3.2-14 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดเพชรบูรณ์

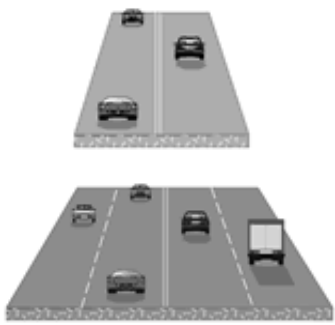
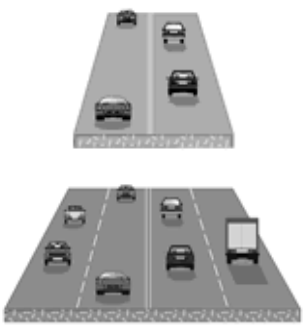
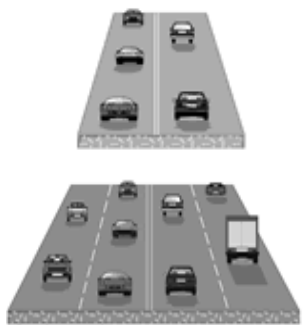
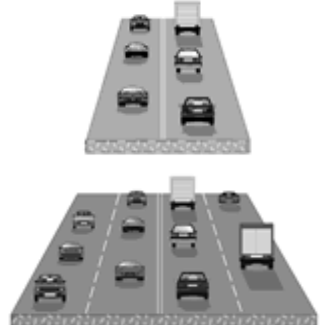
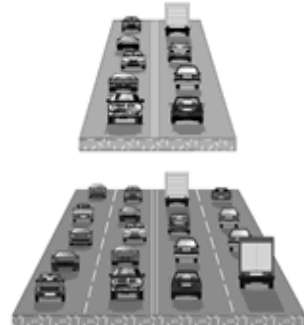
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดเพชรบูรณ์มีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2- ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

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

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

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

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

รูปที่ 3.2-15 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

จากข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านิยมดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดเพชรบูรณ์ทั้งหมดยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจร
ได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B และ**ไม่พบทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ**
(Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

■ งานพัฒนาทางหลวง

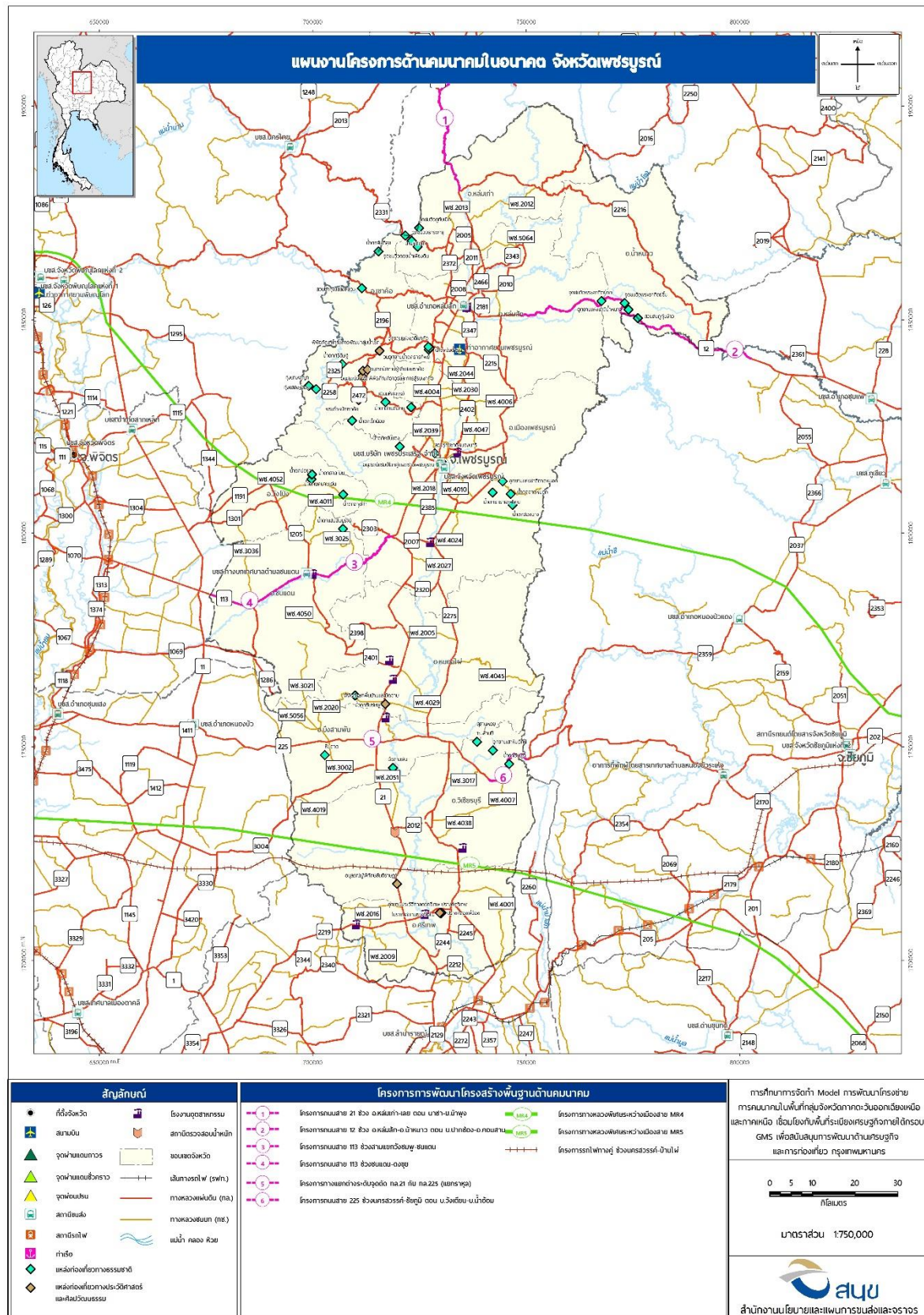
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต
ของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง
รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2- และรูปที่ 3.2-16

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์

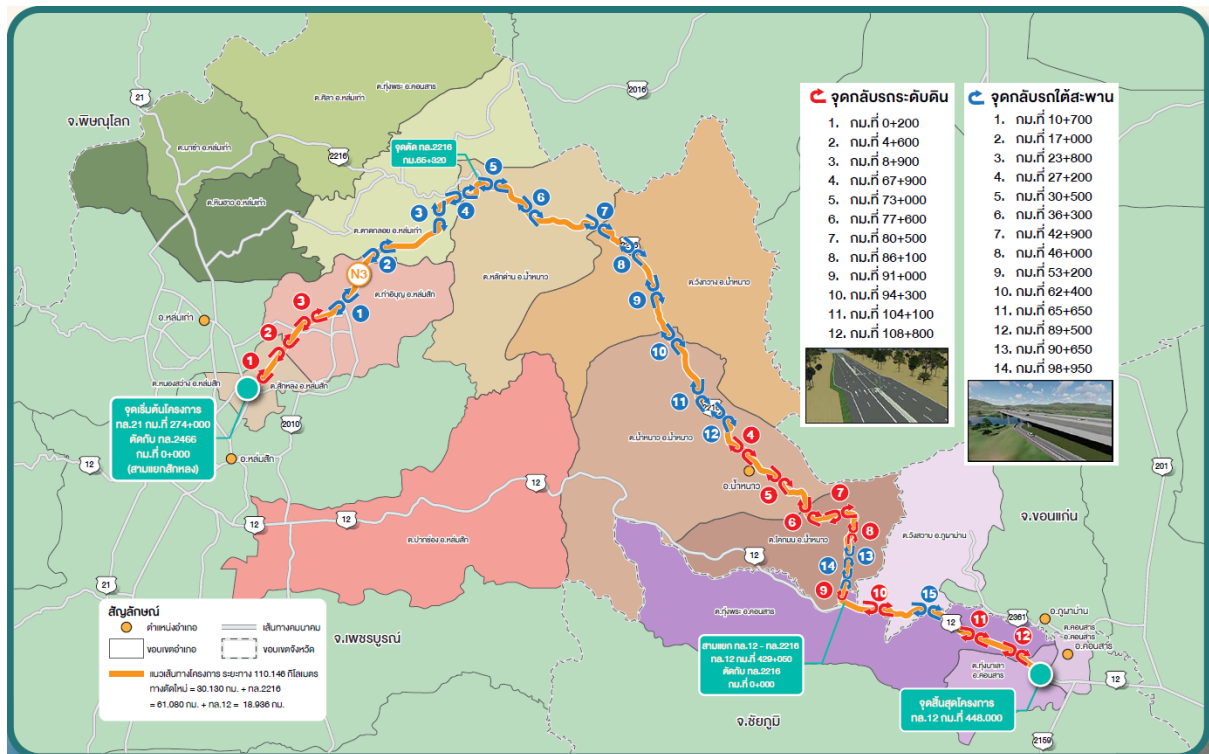
ลำดับ	ทาง หลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	21	อ.หล่มเก่า - เลย์ ตอน นาซา - บ.น้ำพุ	44.180	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	12	อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร	81.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	113	สามแยกวังชมพู – ชนแดน	27.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	113	ชนแดน – ดงขุย	27.253	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	21/225	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 21 กับทางหลวง หมายเลข 225 (แยกราหุล)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	225	นครสวรรค์ – ชัยภูมิ ตอน บ.วังเตียน – บ. น้ำอ้อม	8.400	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ ยังมีโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข
12 ช่วง อ.หล่มสัก – อ.คอนสาร โดยจะทำการขยายจำนวนช่องจราจรจากเดิม 2 ช่องจราจรให้เป็น
4 ช่องจราจร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก
มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ และจุดสิ้นสุดโครงการที่ อ.คอนสาร จ.ชัยภูมิ โดยมีระยะทาง
ประมาณ 110 กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทางที่เหมาะสมแสดงดังรูปที่ 3.2-17



รูปที่ 3.2-16 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์

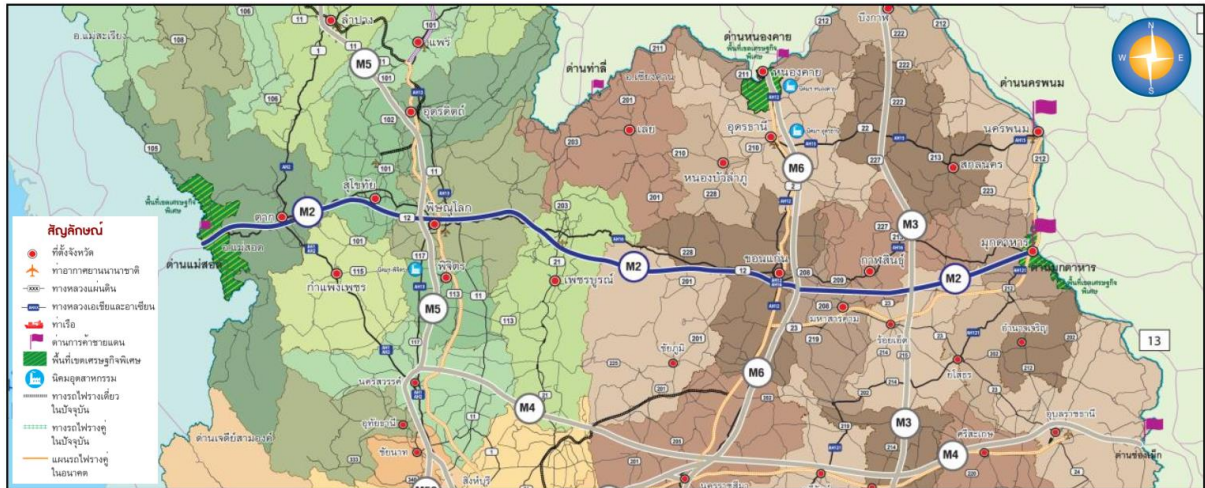


รูปที่ 3.2-17 โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 12
ช่วง อ.หล่มสัก - อ.คอนสาร

- งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

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

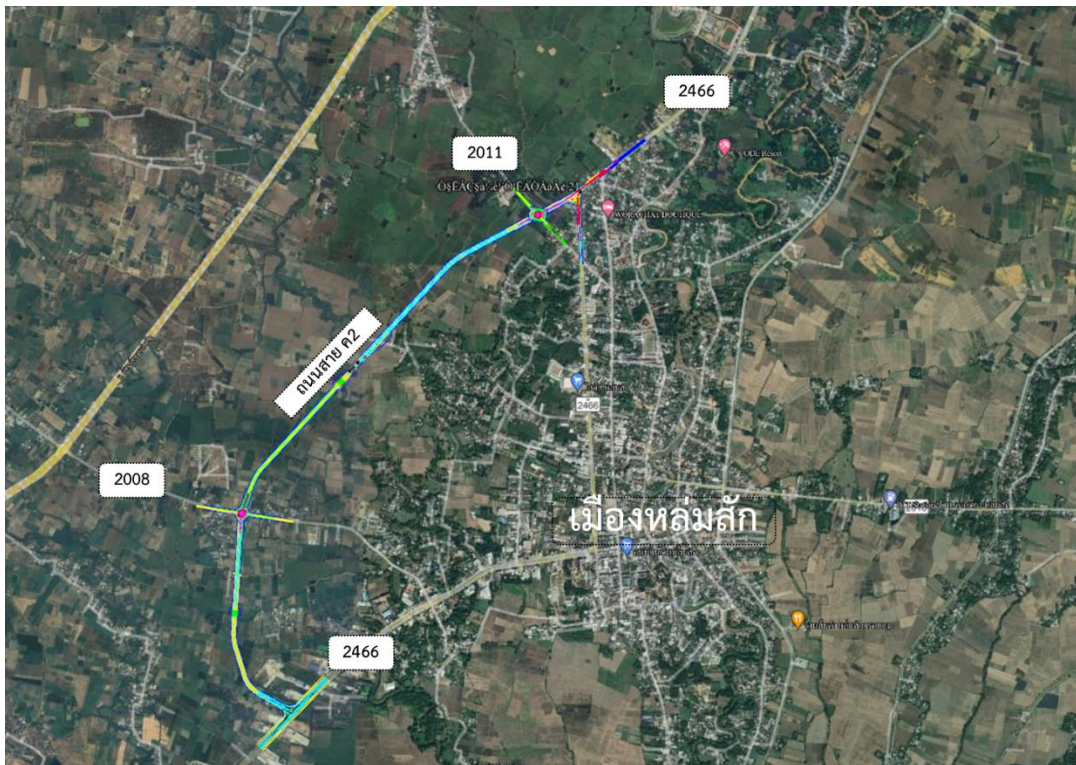
ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดเพชรบูรณ์ คือ ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ และ ช่วงเพชรบูรณ์ - ขอนแก่น ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20)



รูปที่ 3.2-18 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายด่านแม่สอด - ด่านมุกดาหาร (M2)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 1 โครงการ ได้แก่ โครงการถนนสาย ค ผังเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ โดยโครงการมีลักษณะคล้ายทางเลี้ยวเมืองหล่มสัก เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 2466 บริเวณด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองหล่มสัก แล้วอ้อมไปทางด้านตะวันตกของเมืองหล่มสัก ตัดกับทางหลวงหมายเลข 2008 และทางหลวงหมายเลข 2011 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2466 ด้านเหนือของเมืองหล่มสัก มีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทางดังรูปที่ 3.2-19



รูปที่ 3.2-19 โครงการถนนสาย ค ผังเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์

ทั้งนี้ ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนยกระดับชั้นทาง ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน และพัฒนาสะพานขนาดกลาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	พข.3021	แยก ทล.225 - บ.ลาดแค อ.บึงสามพัน จ.เพชรบูรณ์	2.695	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	พข.2009	แยก ทล.21 - บ.ห้วยทราย อ.ศรีเทพ จ.เพชรบูรณ์	3.6	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	-	สะพานข้ามคลองบึงกระจับ อ.บึงสามพัน จ.เพชรบูรณ์	0.070	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
4	-	สะพานข้ามคลองน้ำจืด อ.หนองไผ่ จ.เพชรบูรณ์	0.055	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
5	-	สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์	0.052	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

■ 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 จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

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

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

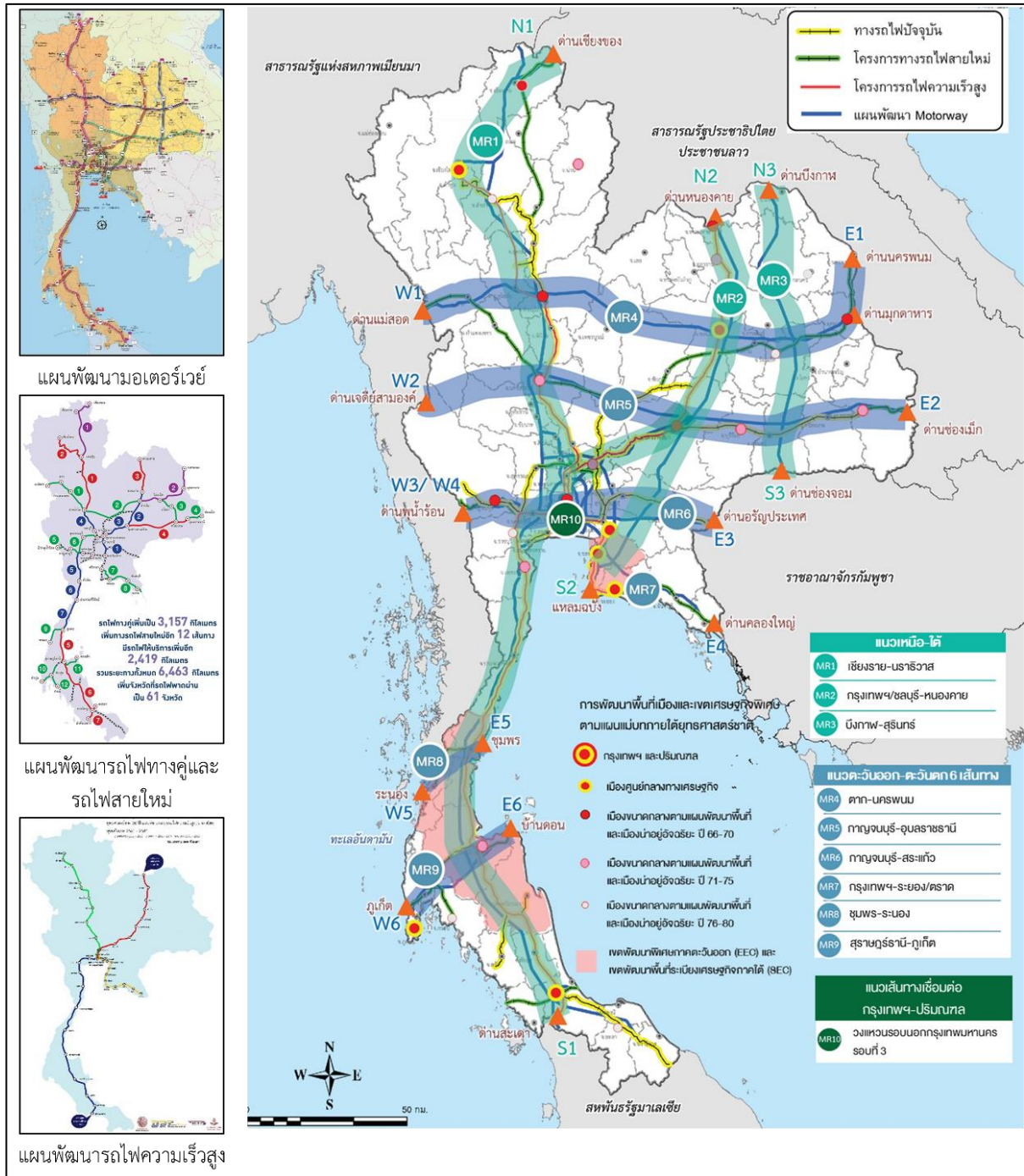
(1) MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร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

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

(2) MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด่านชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางได้ปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางโครงข่ายหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ที่กำหนดไว้ที่ด่านเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี มาเป็นที่จังหวัดนครสวรรค์ เนื่องจากเหตุผลด้านข้อจำกัดของพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติที่เป็นมรดกโลก และความต้องการในการเดินทางและขนส่งและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งไปยังด่านชายแดนไทย-เมียนมา สามารถใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปยังด่านแม่สอดและด่านพุน้ำร้อนได้ โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี

ระยะทางรวมประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR5 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่

- ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 224 กิโลเมตร
- ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี (MR5-2 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 299 กิโลเมตร
- ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (MR5-3 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 71 กิโลเมตร
- ช่วงอุบลราชธานี-นาตาล (MR5-4 หรือ M65) ระยะทางประมาณ 109 กิโลเมตร

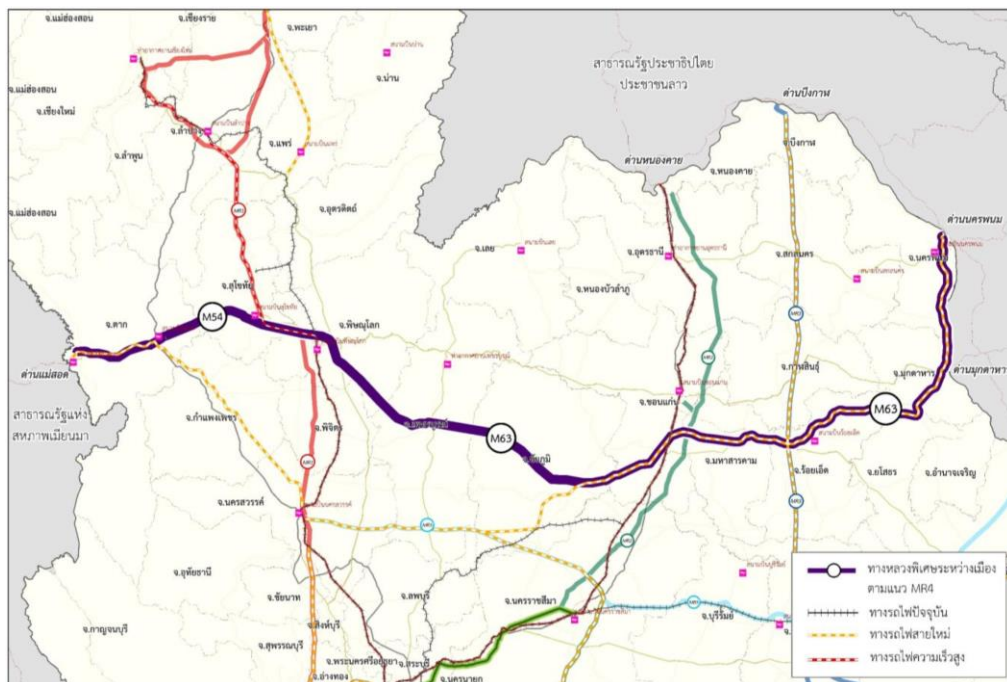


ที่มา: การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

รูปที่ 3.2-20 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

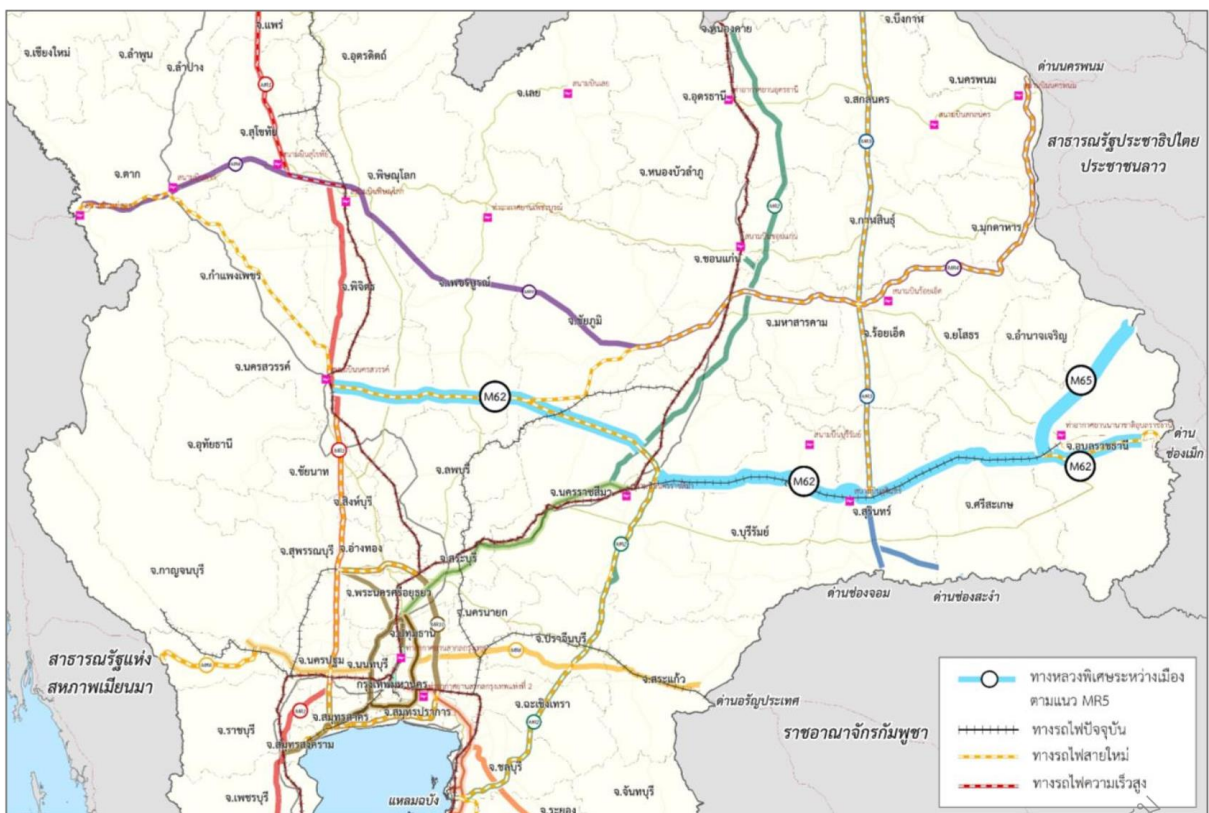
ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัดเพชรบูรณ์ ได้แก่

- ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกเส้นทางหนึ่งนอกเหนือจากทางหลวงหมายเลข 12 ปัจจุบันที่ผ่านพื้นที่ภูมิประเทศแบบภูเขา โดยมีรูปแบบการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่มีการพัฒนาระบบรางในเส้นทางนี้) โดยเริ่มต้นแนวเส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 12 ต่อจาก ช่วง พิษณุโลก-ตาก บริเวณอำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก และไปสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณทางหลวงหมายเลข 21 อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก และเพชรบูรณ์
- ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น (MR4-4 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 206 กิโลเมตร เป็นส่วนของเส้นทางที่เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่เชื่อมโยงภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ต่อจากช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ เพิ่มความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกเส้นทางหนึ่งนอกเหนือจากทางหลวงหมายเลข 12 ปัจจุบันที่ผ่านพื้นที่ภูมิประเทศแบบภูเขา โดยมีรูปแบบการพัฒนาเริ่มต้นแนวเส้นทางต่อจากช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ โดยช่วงเพชรบูรณ์-ชัยภูมิ พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่มีการพัฒนาระบบราง) หลังจากนั้นแนวเส้นทางพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่จากชัยภูมิจนถึงจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณอำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น และมหาสารคาม



รูปที่ 3.2-21 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

■ ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62) ระยะทางประมาณ 224 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางตอนบนหรือภาคเหนือตอนล่างกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งสามารถช่วยลดระยะทางและเวลาในการเดินทางได้มากเมื่อเทียบกับเส้นทางในปัจจุบันที่มีความต่อเนื่องของเส้นทางไม่ดีนักและมีมาตรฐานชั้นทางบางช่วงที่ไม่เอื้อต่อการเดินทางระหว่างเมือง โดยมีรูปแบบการพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการเขตทางร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดช่วงเส้นทาง โดยช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ นำแนวเส้นทางตามผลการศึกษาโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ มาปรับใช้ จากบริเวณจังหวัดชัยภูมิเสนอให้มีทางรถไฟแยกเป็น 2 เส้นทาง โดยไปยังจังหวัดนครราชสีมาตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหนึ่งเส้นทางและแยกไปยังอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ อีกหนึ่งเส้นทาง แนวเส้นทางจะมีจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับ แนวเส้นทาง MR1 (เชียงใหม่-นราธิวาส) ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก บริเวณจังหวัดนครสวรรค์และเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR2 (กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย) ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่น บริเวณจังหวัดนครราชสีมา โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ และนครราชสีมา



รูปที่ 3.2-22 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดเพชรบูรณ์ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งในปี พ.ศ. 2558 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (2558-2565) ซึ่งรวมไปถึงการสนับสนุนโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ด้วยเป้าหมาย เพื่อสร้างความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟสายลำานารายณ์-เพชรบูรณ์-หล่มเก่า ซึ่งผลการศึกษาสรุปว่าผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์มีความคุ้มค่า และสามารถพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ปัจจุบันเส้นทางรถไฟดังกล่าวยังไม่ได้ถูกบรรจุในแผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟของประเทศแต่อย่างใด

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดเพชรบูรณ์ไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟพิษณุโลก ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก แล้วเดินทางทางถนนระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 มายังตัวจังหวัดเพชรบูรณ์ได้

(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 3.2-10 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 - สุไหงโกกลก ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร

(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge)
จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงตอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

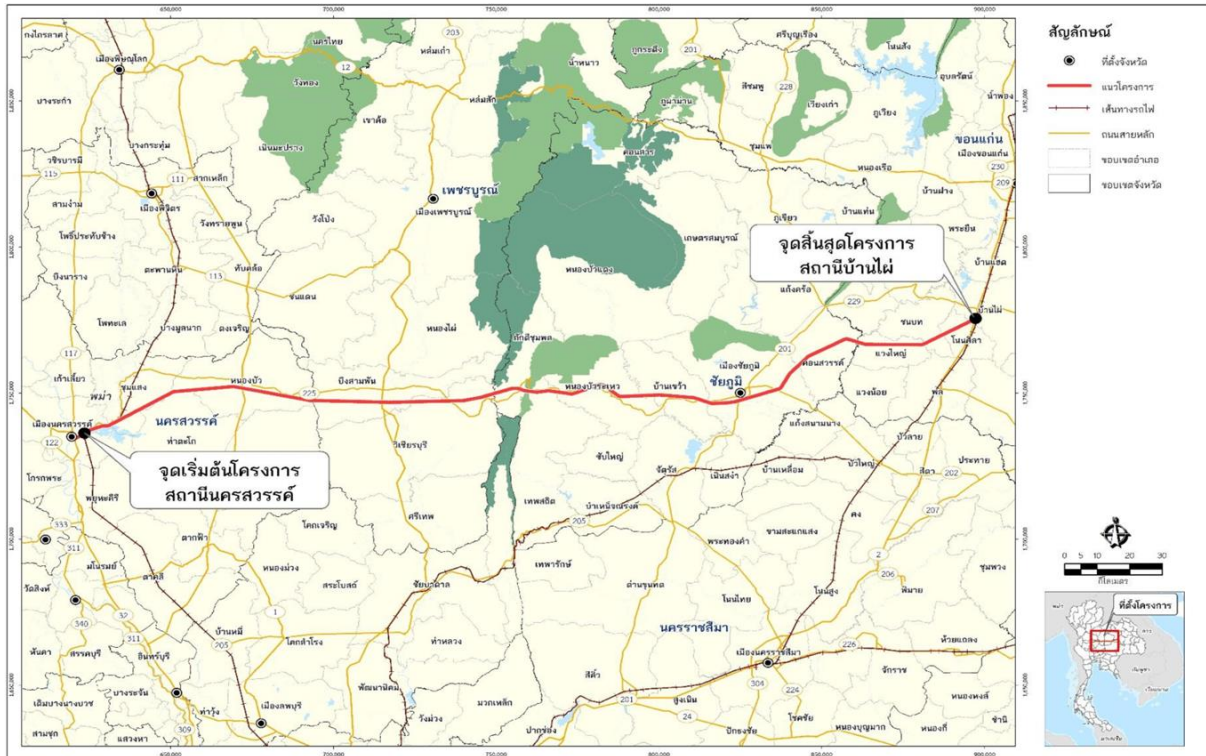
ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

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

●โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ เพื่อเชื่อมต่อตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (GMS Economic Corridors) ตามแนวตะวันออกตะวันตกทางตอนเหนือ (Upper East-West Corridor) ครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอชุมแสง อำเภอท่าตะโก และอำเภอหนองบัว จังหวัดเพชรบูรณ์ 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบึงสามพัน และอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดชัยภูมิ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า อำเภอเมืองชัยภูมิ และอำเภอกอนสวรรค์ และจังหวัดขอนแก่น 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแวงใหญ่ อำเภอชนบท อำเภอโนนศิลา และอำเภอบ้านไผ่ แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง 1 เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 160

กม./ชม. และเพื่อความปลอดภัยการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่นี้ได้กำหนดให้มีแนวรั้วกันตลอดแนวเส้นทางและออกแบบบริเวณที่เป็นจุดตัดรถไฟกับถนนเป็นจุดตัดต่างระดับ จุดเริ่มต้นของเส้นทางอยู่ที่สถานีรถไฟนครสวรรค์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ตั้งอยู่ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่สถานีรถไฟบ้านไผ่ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชั้น 2 ตั้งอยู่ตำบลบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ระยะทางประมาณ 291 กิโลเมตร



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-23 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดเพชรบูรณ์เคยมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ตั้งอยู่ที่ อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ อยู่ห่างจากตัวอำเภอหล่มสักประมาณ 16 กิโลเมตร และห่างจาก ตัวจังหวัดเพชรบูรณ์ ประมาณ 31 กิโลเมตร มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 11,000 ตร.ม. รองรับผู้โดยสาร ขาเข้าได้ 336 คนต่อชั่วโมง ขาออก 204 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการแต่ยังเปิดให้บริการปกติ โดยให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ ในอดีตได้เริ่มเปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยการบินไทย ในปี 2543 จากนั้นในปี 2547 ได้หยุดให้บริการเชิงพาณิชย์ เนื่องจากมีผู้ใช้บริการน้อย ต่อมาในปี 2554 มีความพยายามจะเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อีกครั้ง โดยใช้เครื่องบินขนาด 19 ที่นั่ง แต่หลังเปิดให้บริการได้เพียง 1 เดือน ก็ต้องยกเลิกไป จนกระทั่งปี 2561 สายการบินนกแอร์มาเปิดให้บริการเส้นทางการบินได้เพียง 3 เดือน ก็หยุดให้บริการ จึงทำให้ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ไม่มีสายการบินพาณิชย์เปิดให้บริการมาจนถึงปัจจุบัน

หากผู้เดินทางมีความประสงค์เดินทางทางอากาศมายังจังหวัดเพชรบูรณ์เพื่อลดเวลาในการเดินทางสามารถใช้ท่าอากาศยานพิษณุโลกซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้จังหวัดเพชรบูรณ์มากที่สุด โดยมีระยะทางห่างจากตัวเมืองเพชรบูรณ์ประมาณ 170 กิโลเมตร ผู้เดินทางสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานพิษณุโลกมายังจังหวัดเพชรบูรณ์โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 126 ทางหลวงหมายเลข 12 และทางหลวงหมายเลข 21



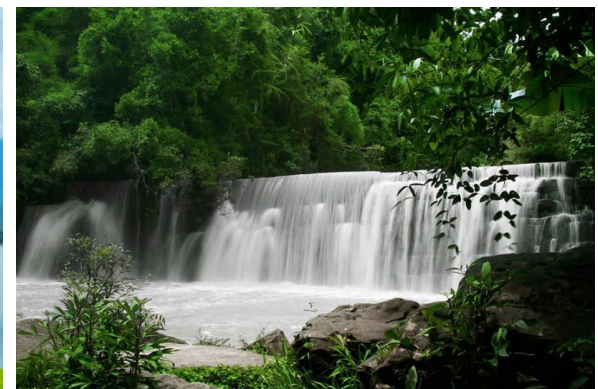
รูปที่ 3.2-24 ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต ปัจจุบันยังไม่มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคตในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดเพชรบูรณ์เป็นพื้นที่ราบลุ่มแบบท้องกระทะ ประกอบด้วยเนินเขา ป่า และที่ราบเป็นตอน ๆ สลับกันไป มีแม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำสายสำคัญโดยไหลจากจังหวัดเลย เพชรบูรณ์ ผ่านไปสู่อำเภอในภาคกลาง แล้วลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ตามลำดับ มีความยาวประมาณ 350 กิโลเมตร มีอ่างเก็บน้ำขนาดกลาง 11 แห่ง และหนอง บึง ขนาดเล็กกระจายอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดเพชรบูรณ์นั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ โดยมีกิจกรรมท่องเที่ยว ณ สถานที่ต่าง ๆ เช่น น้ำตกธารทิพย์ น้ำตกศรีดิษฐ์ อ่างเก็บน้ำห้วยป่าแดง แก่งบางระจัน น้ำตกสายทิพย์ น้ำตกแม่พูล เขื่อนสิริกิติ์ และอุทยานแห่งชาติลำน้ำน่าน



รูปที่ 3.2-25 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.2-10 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักวิเชียรบุรี	เพชรบูรณ์	วิเชียรบุรี	ขาเข้า
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักเพชรบูรณ์	เพชรบูรณ์	หล่มสัก	ขาออก
3	จุดจอดพักรถบรรทุกเพชรบูรณ์	เพชรบูรณ์	หล่มสัก	ขาออก

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดเพชรบูรณ์

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

ดินแดนแห่งความสุขของคนอยู่และผู้มาเยือน

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3.9 ต่อปี
- จำนวนเกษตรกรที่เข้ากระบวนการรับรองมาตรฐานเกษตรอินทรีย์เพิ่มขึ้น ไม่ต่ำกว่า 10 ราย
- จำนวนเกษตรกรที่ผ่านการรับรองมาตรฐานเกษตรปลอดภัย (GAP) เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 75 ราย/20 แปลง
- จำนวนเกษตรกรที่ได้รับการส่งเสริมด้านการสร้างอาชีพเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 11 กลุ่ม
- จำนวนเกษตรกรที่ได้รับส่งเสริมด้านการตลาดตามนโยบาย "ตลาดนำการผลิต" เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 11 กลุ่ม
- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2
- มูลค่าจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP ผลิตภัณฑ์ชุมชน และของฝากของที่ระลึกเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5
- อัตราการเข้าเรียนรวมระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและอาชีวศึกษา (เทียบกับประชากรวัยเรียน อายุ 15 -17 ปี) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 ต่อปี

9. จำนวนปีการศึกษาเฉลี่ยของประชากรอายุ 15 - 59 ปี ปีการศึกษาเฉลี่ย 10.5 ปี
10. คะแนนเฉลี่ยรวมผลการทดสอบ O-NET ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3
11. สัดส่วนแรงงานในระบบประกันสังคมต่อจำนวนแรงงานทั้งหมดเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1
12. โรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขทุกแห่ง มีการพัฒนาคุณภาพตามมาตรฐาน HA อย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 100
13. ร้อยละของหมู่บ้านที่ถนนสายหลักใช้การได้ตลอดปี ร้อยละ 3
14. จำนวนผู้มีรายได้ลดลง ร้อยละ 50
15. จำนวนผู้เสียชีวิตจากเหตุอุบัติเหตุทางถนนลดลง (ต่อประชากรแสนคน) ร้อยละ 5
16. จำนวนผู้สูงอายุมีอาชีพและรายได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 1
17. จำนวนคนพิการมีอาชีพเพิ่มขึ้น ร้อยละ 8
18. จำนวนคดียาเสพติดลดลง ร้อยละ 5
19. ร้อยละความสำเร็จของการเตรียมพร้อมและตอบโต้การระบาดใหญ่ของโรคอุบัติใหม่ ร้อยละ 100
20. อัตราการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ป่าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.0025
21. สัดส่วนปริมาณขยะที่กำจัดถูกต้องต่อปริมาณขยะที่เกิดขึ้นเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2
22. อัตราการใช้พลังงานทดแทนแต่ละประเภทเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3
23. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลง ร้อยละ 5
24. จำนวนของประชากรที่ประสบภัยแล้งลดลง ร้อยละ 5
25. จำนวนของประชากรที่ประสบอุทกภัยลดลง ร้อยละ 5
26. ผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2
27. ผลผลิตภาพแรงงานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1
28. ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการขนส่งสถานที่เก็บสินค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ร้อยละของประชาชนที่เข้าถึงอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การส่งเสริมเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์อย่างครบวงจร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อสร้างเสริมมูลค่าเพิ่ม

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: ยกระดับคุณภาพชีวิตและเสริมสร้างความมั่นคงอย่างเท่าเทียม

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันทางเศรษฐกิจ

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การส่งเสริมเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์อย่างครบวงจร	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาองค์ความรู้เกษตรกร แผนงานที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการผลิต แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการตลาด
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาเกษตรปลอดภัยและเกษตรมูลค่าสูง 2. ส่งเสริมและสนับสนุนเกษตรกร ชุมชน ท้องถิ่น รวมถึงผู้ประกอบการให้สามารถผลิตสินค้าเกษตรและอาหารที่มีคุณภาพมาตรฐาน	1. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3.9 ต่อปี 2. จำนวนเกษตรกรที่เข้ากระบวนการรับรองมาตรฐานเกษตรอินทรีย์เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 10 ราย 3. จำนวนเกษตรกรที่ผ่านการรับรองมาตรฐานเกษตรปลอดภัย (GAP) เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 90 ราย/20 แปลง 4. จำนวนเกษตรกรที่ได้รับส่งเสริมด้านการตลาดตามนโยบาย "ตลาดนำการผลิต" เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 14 กลุ่ม 5. จำนวนเกษตรกรที่ได้รับการส่งเสริมด้านการสร้างอาชีพเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 14 กลุ่ม

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อสร้างสรรค์มูลค่าเพิ่ม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบูรณ์ 2. อนุรักษ์ ชำรงรักษา วัฒนธรรมประเพณีประจำจังหวัดเพชรบูรณ์ 3. กระตุ้นเศรษฐกิจ เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวให้มากขึ้น 4. สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว 5. ก่อสร้างศูนย์บริการท่องเที่ยวเมืองโบราณศรีเทพ บริเวณตำบลคลองกระจัง อำเภอศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์ 6. พัฒนาเส้นทางคมนาคม 7. พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เิงนิเวศน์ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมบนพื้นฐานอัตลักษณ์ท้องถิ่น 8. กิจกรรมพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวภาคเอกชน ผู้ประกอบการร้านค้า ธุรกิจที่พัก โรงแรม รีสอร์ท เครือข่ายท่องเที่ยวชุมชน และเครือข่ายอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยว	1. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 2. มูลค่าจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP ผลิตภัณฑ์ชุมชน และของฝากของที่ระลึกเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับคุณภาพชีวิตและเสริมสร้างความมั่นคงอย่างเท่าเทียม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมการเรียนรู้ของประชากรวัยเรียน แผนงานที่ 2 ยกระดับคุณภาพการศึกษา แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการประกันสังคมของประชากรวัยแรงงาน แผนงานที่ 4 ยกระดับมาตรฐานระบบการบริการสาธารณสุข แผนงานที่ 5 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แผนงานที่ 6 ส่งเสริมรายได้ผู้มีรายได้น้อย แผนงานที่ 7 พัฒนาและส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน แผนงานที่ 8 ส่งเสริมการทำงานและการหารายได้ของผู้สูงอายุ แผนงานที่ 9 ส่งเสริมการทำงานและการหารายได้ของผู้พิการ แผนงานที่ 10 ความมั่นคง แผนงานที่ 11 การเตรียมพร้อมและตอบโต้การ ระบาดใหญ่ของโรคอุบัติใหม่
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ยกระดับคุณภาพชีวิตและเสริมสร้างความมั่นคงอย่างเท่าเทียม 2. พัฒนาและส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน 3. เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน	1. อัตราการเข้าเรียนรวมระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและอาชีวศึกษา (เทียบกับประชากรวัยเรียน อายุ 15 - 17 ปี) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 ต่อปี 2. จำนวนปีการศึกษาเฉลี่ยของประชากรอายุ 15 - 59 ปี ปีการศึกษาเฉลี่ย 12 ปี 3. คะแนนเฉลี่ยรวมผลการทดสอบ O -NET ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 4. สัดส่วนแรงงานในระบบประกันสังคมต่อจำนวนแรงงานทั้งหมดเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 5. โรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขทุกแห่ง มีการพัฒนาคุณภาพตามมาตรฐาน HA อย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 100 6. ร้อยละของหมู่บ้านที่ถนนสายหลักใช้การได้ตลอดปี ร้อยละ 3 7. จำนวนผู้มีรายได้น้อยลดลง ร้อยละ 50 8. จำนวนผู้เสียชีวิตจากเหตุอุบัติเหตุทางถนนลดลง (ต่อประชากรแสนคน) ร้อยละ 5 9. จำนวนผู้สูงอายุมีอาชีพและรายได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 1

	10. จำนวนคนพิการมีอาชีพเพิ่มขึ้น ร้อยละ 11 11. จำนวนคดีอาชญากรรมลดลง ร้อยละ 5 12. ร้อยละความสำเร็จของการเตรียมพร้อมและตอบโต้การระบาดของโรคอุบัติใหม่ ร้อยละ 100
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ แผนงานที่ 2 ยกระดับการบริหารจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน แผนงานที่ 4 ส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 5 ป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยแล้ง แผนงานที่ 6 ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุทกภัย
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	1. อัตราการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ป่าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.0025 2. สัดส่วนปริมาณขยะที่กำจัดถูกต้องต่อปริมาณขยะที่เกิดขึ้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 3. อัตราการใช้พลังงานทดแทนแต่ละประเภทเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 4. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลง ร้อยละ 5 5. จำนวนของประชากรที่ประสบภัยแล้งลดลง ร้อยละ 5 6. จำนวนของประชากรที่ประสบอุทกภัยแล้งลดลง ร้อยละ 5

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันทางเศรษฐกิจ	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ยกระดับคุณภาพมาตรฐานสินค้าและบริการ แผนงานที่ 2 ยกระดับมาตรฐานคุณภาพแรงงาน แผนงานที่ 3 เพิ่มศักยภาพระบบการคมนาคมและโลจิสติกส์ แผนงานที่ 4 ยกระดับการเข้าถึงเทคโนโลยีสารสนเทศ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. เพิ่มศักยภาพระบบการคมนาคมและโลจิสติกส์ 2. ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันทางเศรษฐกิจ	1. ผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 2. ผลิตภัณฑ์แรงงานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 3. ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการขนส่งสถานที่เก็บสินค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 4. ร้อยละของประชาชนที่เข้าถึงอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5

4.4 เป้าประสงค์

จังหวัดเพชรบูรณ์จะมุ่งเน้นส่งเสริมเกษตรปลอดภัยและสร้างเสริมมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร พัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวทุกมิติ พร้อมยกระดับคุณภาพชีวิตและเสริมสร้างความมั่นคงของสังคม รวมทั้งรักษาความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และยกระดับขีดความสามารถทางเศรษฐกิจ และการบริการภาครัฐ เพื่อมุ่งไปสู่การเป็นเมืองแห่งความสุขของคนอยู่และผู้มาเยือน

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การส่งเสริมเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์อย่างครบวงจร		
1.1	โครงการเพิ่มศักยภาพการแปรรูปผลผลิตโดยการก่อสร้างอาคารพร้อมห้องเย็น อำเภอหล่มเก่า จังหวัดเพชรบูรณ์	4,096,700.00
1.2	โครงการส่งเสริมการปลูกไม้ผลเมืองหนาว ในพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่สูงแบบโครงการหลวงห้วยน้ำขาว	613,145.00
1.3	โครงการเพิ่มศักยภาพกลุ่มวิสาหกิจชุมชน โดยการก่อสร้างอาคารแปรรูปผลผลิตกาแฟ อำเภอน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์	696,400.00
1.4	โครงการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพด้านการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบูรณ์	1,208,500.00
1.5	โครงการส่งเสริมและเพิ่มช่องทางการตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัยเกษตรอินทรีย์ กรีนมาร์เก็ตเพชรบูรณ์	684,000.00
1.6	โครงการก่อสร้างอาคารพร้อมห้องเย็น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร อำเภอหล่มเก่า จังหวัดเพชรบูรณ์	4,096,700.00
1.7	โครงการเพิ่มศักยภาพกลุ่มวิสาหกิจชุมชนสมุนไพร อำเภอน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์	2,327,625.00
1.8	โครงการต่อยอดศาสตร์พระราชานาโมเดล "โคก หนอง นา โมเดล" จังหวัดเพชรบูรณ์ โครงการขุดลอกสระกักเก็บน้ำหมู่บ้านเพื่อการเกษตร หมู่ที่ 6 ตำบลศาลาลาย อำเภอชนแดน จังหวัดเพชรบูรณ์	576,300.00
1.9	ส่งเสริมช่องทางการตลาดเครือข่ายเกษตรปลอดภัยจังหวัดเพชรบูรณ์ด้วยกลไกประชารัฐ	1,430,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : ส่งเสริมและพัฒนาก่อสร้างเพื่อสร้างเสริมมูลค่าเพิ่ม		
2.1	โครงการติดตั้งแสงสว่างชนิด Hi-Mast และสิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัยอื่นๆ	30,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
2.2	โครงการปรับปรุงทางหลวงบริเวณจุดชมวิวดาผิงคอง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	10,000,000.00
2.3	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	30,000,000.00
2.4	โครงการก่อสร้างพิพิธภัณฑ์มะขามหวาน (Tamarind Museum)	30,000,000.00
2.5	โครงการจัดงานประเพณีอุ้มพระดำน้ำ ประจำปี 2567	3,000,000.00
2.6	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์ (ถนนคนโทหล่ม)	1,000,000.00
2.7	โครงการศูนย์บริการท่องเที่ยวเมืองโบราณศรีเทพ	30,000,000.00
2.8	โครงการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างข้างทางรวกันอันตรายและปรับปรุงไฟสัญญาณจราจรเดิมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	40,000,000.00
2.9	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ : การท่องเที่ยวเชิงอาหารครัวเพชรบูรณ์สู่ครัวโลก (Gastronomy Tourism)	500,000.00
2.10	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	20,000,000.00
2.11	โครงการปรับปรุงผิวจราจรเพิ่มส่งเสริมการท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ ทางหลวงหมายเลข 2244 กม.1+750 - 7+975	30,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : ยกระดับคุณภาพชีวิตและเสริมสร้างความมั่นคงอย่างเท่าเทียม		
3.1	โครงการพัฒนาและส่งเสริมคุณภาพชีวิตเยาวชนให้มีภูมิคุ้มกันทางจิตใจด้วยกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ TO BE NUMBER ONE จังหวัดเพชรบูรณ์ ประจำปี 2567	450,000.00
3.2	สร้างและพัฒนาทักษะอาชีพผู้สูงอายุ (Upskill & Reskill)	2,154,000.00
3.3	ก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางเพื่อความปลอดภัยส่งเสริมคุณภาพชีวิตชุมชน	30,000,000.00
3.4	โครงการเสริมสร้างความมั่นคงและรักษาความสงบเรียบร้อยภายในจังหวัดเพชรบูรณ์	2,748,300.00
3.5	โครงการเสริมสร้างทักษะการจำหน่ายสินค้าออนไลน์สำหรับคนพิการ	568,000.00
3.6	โครงการยกระดับรายได้และพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนคนเพชรบูรณ์	4,298,000.00
3.7	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและลดปัญหาอาชญากรรมในเขตชุมชนเพชรบูรณ์	20,000,000.00
3.8	โครงการสร้างงาน สร้างอาชีพพัฒนาคุณภาพชีวิตและยกระดับฝีมือแรงงานที่ได้รับความเดือดร้อนด้านอาชีพ	2,933,200.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน		
4.1	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำสนับสนุนพื้นที่ศูนย์เรียนรู้ตามหลักเศรษฐกิจพอเพียงค่ายพ่อบุญผาเมืองแห่งที่ 1	9,979,000.00
4.2	โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนเพื่อเศรษฐกิจฐานราก	146,800.00
4.3	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำสนับสนุนพื้นที่ศูนย์เรียนรู้ตามหลักเศรษฐกิจพอเพียงค่ายพ่อบุญผาเมืองแห่งที่ 2	1,178,800.00
4.4	โครงการเพิ่มความจุแก้มลิงห้วยใหญ่	17,213,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันทางเศรษฐกิจ		
5.1	โครงการยกระดับผลิตภัณฑ์แปรรูปผลผลิตทางการเกษตร จังหวัดเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567	3,714,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 ศักยภาพในเรื่องพื้นที่การทำเกษตรกรรมที่มีความหลากหลายและผลผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญมีปริมาณสูง สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้
- S2 พื้นที่เกษตรของจังหวัดได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรปลอดภัยเป็นจำนวนมากและมีสัดส่วนของพื้นที่ที่ได้รับการรับรองดังกล่าวสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด และจังหวัดใกล้เคียง
- S3 ทางหลวงหมายเลข 12 ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมเส้นทางหลัก เป็นเส้นทางคมนาคมแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงประเทศพม่า - ไทย - ลาว - เวียดนาม ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือ GMS (Greater Mekong sub region) ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสทางการค้าและการท่องเที่ยวได้
- S4 โครงสร้างทางเศรษฐกิจมีการขยายตัวอยู่ในเกณฑ์ดี
- S5 มีการรับรู้ถึงผลิตภัณฑ์ที่เป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดที่หลากหลาย ซึ่งเกิดจากการมีแบรนด์และสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ของเพชรบูรณ์
- S6 มีการจ้างงานในพื้นที่มาก อัตราการว่างงานต่ำ
- S7 มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประเพณี และวัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์จำนวนมากและหลากหลาย
- S8 สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเอื้อต่อสุขภาพของคน
- S9 พื้นที่ป่าไม้อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะพื้นที่ป่าอนุรักษ์
- S10 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอยู่ในเกณฑ์ที่ดี

- S11 มีสถานศึกษาขั้นพื้นฐานครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัด
S12 มีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาอยู่ในจังหวัดเพชรบูรณ์หลายแห่ง

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 ประสิทธิภาพ คุณภาพและระบบบริหารจัดการด้านการผลิตสินค้าเกษตรยังไม่ได้มาตรฐาน ส่งผลต่อคุณภาพของผลผลิตและผลิตภาพทางการเกษตร
W2 ประชาชนในภาคการเกษตร ยังขาดความรู้ความเข้าใจ ความสามารถในการแปรรูป ผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร
W3 ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีประสิทธิภาพ อาทิ ด้านบุคลากร มาตรฐานกิจกรรมกระตุ้นการท่องเที่ยว การเชื่อมโยงผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น
W4 ความสามารถในการแข่งขันด้านแรงงานต่ำ มูลค่าผลิตภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ
W5 มีข้อจำกัดในเรื่องของระบบคมนาคมขนส่งที่มีแต่ทางถนนเพียงอย่างเดียว ที่อาจเป็นอุปสรรคในการลดต้นทุนการผลิต และอาจส่งผลกระทบต่อมายังการให้บริการด้านสาธารณสุข สังคม และการท่องเที่ยว
W6 ประชาชนบางกลุ่มเป้าหมายยังเข้าถึงสวัสดิการทางสังคม เนื่องจากขาดโอกาสในการเข้าถึงบริการและขาดทักษะทางเทคโนโลยี
W7 การดำเนินการมาตรการด้านการใช้พื้นที่ยังคงไม่ชัดเจน
W8 อัตราแพทย์ไม่เพียงพอต่อประชากรในจังหวัด
W9 คุณภาพทางการศึกษาอยู่ระหว่างการพัฒนา
W10 ร้อยละ 50 ของสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน เป็นสถานศึกษาขนาดเล็ก
W11 การพัฒนางานทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลยังขาดความต่อเนื่อง ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคปัจจุบันที่เทคโนโลยีดิจิทัลมีความสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการทำงาน ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
W12 ขาดความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่ง และการบริการสาธารณะด้านการเดินทาง

โอกาส (Opportunity)

- O1 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการเกษตรโดยสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีมาช่วยกระบวนการผลิต เน้นการลดต้นทุน การสร้างมูลค่าเพิ่มภายใต้แนวคิดเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ ควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปให้มีความหลากหลายสอดคล้องกับความต้องการของตลาด จึงเป็นโอกาสให้เพิ่มมูลค่าและรายได้จากผลผลิตทางการเกษตร
O2 การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และระบบการค้าระหว่างประเทศ
O3 รัฐบาลผลักดันให้ใช้ความได้เปรียบของพื้นที่ในการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงเพื่อแข่งขันกับตลาดโลก
O4 รัฐบาลมีนโยบายในการเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว และการส่งเสริมให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งทุน

- 5 มีการสถาปนาความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้องกับแขวงไชยบุรี และแขวงหลวงพระบางของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- 6 แนวโน้มการขยายตัวของกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร เริ่มเข้ามาในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้มีการใช้ประโยชน์จากสินค้าเกษตรในพื้นที่มากขึ้นได้
- 7 กระแสสังคมผู้สูงอายุ สามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาธุรกิจต่าง ๆ ในจังหวัดเพิ่มมากขึ้น
- 8 นโยบายในระดับรัฐบาลให้ความสำคัญต่อการปรับเปลี่ยนหน่วยงานภาครัฐไปสู่รัฐบาลดิจิทัลหรือไทยแลนด์ 4.0 รวมทั้งมีนโยบายส่งเสริมให้จังหวัดพัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) การปฏิวัติทางด้านดิจิทัล จะนำมาสู่การปรับเปลี่ยนระบบที่เน้นความเป็นอัตโนมัติมากขึ้น อันจะนำมาสู่การพัฒนาฝีมือแรงงาน พัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานของภาคส่วนต่าง ๆ ได้
- 9 ระบบเศรษฐกิจยุคใหม่ เป็นเศรษฐกิจและองค์ความรู้และนวัตกรรมทางเทคโนโลยีดิจิทัล ส่งผลต่อโครงสร้างแรงงานที่เกิดอาชีพใหม่ ๆ

อุปสรรค (Threat)

- T1 ผลกระทบและข้อจำกัดในการแข่งขันของสินค้าการเกษตร อันสืบเนื่องจากนโยบายการเปิดการค้าเสรี
- T2 งบประมาณในการขับเคลื่อนการพัฒนายังไม่เพียงพอ
- T3 การเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศที่ไม่มีความแน่นอน
- T4 การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้จำนวนประชากรในวัยแรงงานลดลง
- T5 ระเบียบกฎหมายของรัฐที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาในพื้นที่ โดยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับการอนุญาตใช้พื้นที่ป่าในพื้นที่ภูเขาตื้นเขิน อำเภอหล่มเก่า และพื้นที่อำเภอเขาค้อ

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

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

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

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

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

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



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

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

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th