

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จังหวัดแพร่



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

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

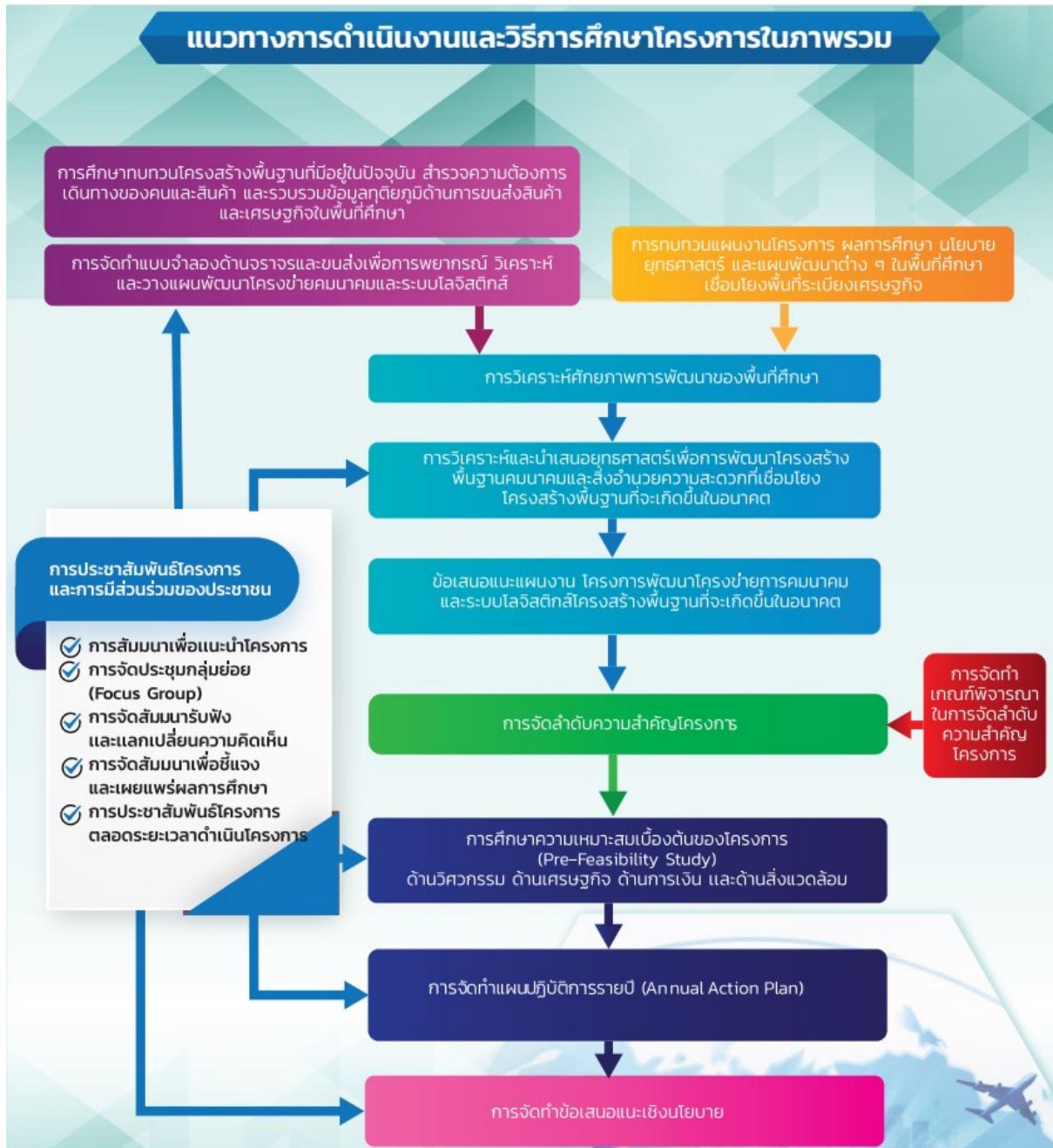
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดแพร่

2.1 ข้อมูลทั่วไป



เมืองแพร่ เป็นเมืองเก่าเมืองหนึ่งในภาคเหนือของประเทศไทย ประวัติการสร้างเมือง ไม่มีจารึกในใดที่หนึ่งโดยเฉพาะ การศึกษาเรื่องราวของเมืองแพร่จึงต้องอาศัยหลักฐานของเมืองอื่น เช่น พงศาวดารโยนก ตำนานเมืองเหนือ ตำนานพระธาตุลำปางหลวง และศิลาจารึกพ่อขุนรามคำแหงมหาราช เป็นต้น

ตำนานวัดหลวงกล่าวไว้ว่าประมาณ พ.ศ. 1371 พญาพลราชนัดดาแห่งกษัตริย์น่านเจ้าได้อพยพคนไทย (ไทยลื้อ ไทยเจิน) ส่วนหนึ่งจากเมืองเชียงแสน ไชยบุรี และเวียงพางคำ ลงมาสร้างเมืองบนที่ราบริมฝั่งแม่น้ำยมขนานนามว่า “เมืองพลนคร”

ตำนานสิงหนวัติกล่าวว่าเมืองแพร่เป็นเมือง ที่ปกครองโดยพญาเย้าแห่งแคว้นหริภุญไชย สันนิษฐานว่าเมืองแพร่และเมืองลำพูนเป็นเมืองที่สร้างขึ้นมาในระยะเวลาใกล้เคียงกัน หลักฐานหนึ่งในประเด็นนี้ที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือสัณฐานเค้าโครงของเมืองโบราณทั้งสองที่มีรูปร่างคล้ายหอยสังข์เหมือนกัน

หลักศิลาจารึกพ่อขุนรามคำแหงมหาราช หลักที่ 1 ด้านที่ 4 บรรทัดที่ 24 - 25 ซึ่งจารึกไว้ว่า . “...เบื้องตีนนอน รอดเมืองแพล เมืองน่าน เมือง...เมืองพลัวพันฝั่งของ เมืองขวา เป็นที่แล้ว...” ในข้อความนี้ เมืองแพล คือเมืองแพร่ ศิลาจารึกนี้สร้างขึ้นใน พ.ศ. 1826 จึงเป็นสิ่งที่ยืนยันถึงความเก่าแก่ของเมืองแพร่ ว่าตั้งขึ้นมาก่อนเมืองเชียงใหม่ และเชื่อว่าเมืองแพร่ ได้ก่อตั้งขึ้นแล้วก่อนการตั้งกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี

ตำนานพระธาตุลำปางหลวง กล่าวไว้ตอนหนึ่งว่า เจ้าเมืองลำปางได้ส่งคนมาติดต่อเจ้านครพล ให้ไปร่วมงานนมัสการ และฉลองวัดพระธาตุลำปางหลวง และเจ้าเมืองพลยกกำลังผู้คนไปขุดหาพระบรมสารีริกธาตุที่บรรจุไว้ในพระธาตุ แต่ไม่พบ เมื่อศึกษาตำแหน่งที่ตั้งของนครพลตามตำนานดังกล่าวสันนิษฐานว่าเป็นเมืองแพร่ นอกจากนี้ยังปรากฏเป็นชื่อวิหารในวัดหลวง ตำบลในเวียง อำเภอเมืองแพร่ โดยเชื่อว่าวัดนี้เป็นวัดที่สร้างมาพร้อมกับการสร้างเมืองแพร่และเจ้าเมืองแพร่ให้ความอุปถัมภ์มาตลอดจนหมดยุคการปกครองโดยเจ้าเมือง

พงศาวดารเมืองเงินยางเชียงแสนและวรรณกรรมทางศาสนา เรียกเมืองแพร่ว่าเวียงโกศัย ชื่อเวียงโกศัยน่าจะมาจากชื่อดอยที่เป็นที่ตั้งขององค์พระธาตุข่อแฮ ซึ่งเป็นพระธาตุศักดิ์สิทธิ์ คู่บ้านคู่เมืองแพร่คือ ดอยโกสีย์ชดบรรพต หมายถึง ดอยแห่งผ้าแพร ซึ่งสอดคล้องกับชื่อเมืองแพลในศิลาจารึกพ่อขุนรามคำแหงมหาราชหลักที่ 1

ด้านที่ 4 โดยคำว่า แพล น่าจะมาจากศรัทธาของ ชาวเมืองที่มีต่อพระธาตุช่อแพร หรือช่อแฮที่สร้างขึ้น ภายหลังการสร้างเมืองต่อมาจึงได้เรียกชื่อ เมืองของตนว่า เมืองแพล

จนถึงปี พ.ศ. 2440 ในสมัยรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ได้เปลี่ยนการปกครองจากเจ้าผู้ครองนคร เป็นมณฑลเทศาภิบาล และโปรดเกล้าให้พระยาไชยบูรณ์มาเป็นข้าหลวงเมืองแพร่คนแรก โดยมีเจ้าผู้ครองนคร แพร่ คือ เจ้าพิริยเทพวงศ์ ต่อมาเกิดเหตุการณ์กบฏเงี้ยวในปี พ.ศ. 2445 จึงโปรดเกล้าให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์ มนตรีนำทัพพร้อมหัวเมืองใกล้เคียงเข้าปราบกบฏเงี้ยวที่เมืองแพร่ พระยาไชยบูรณ์ถูกพวกเงี้ยวสังหาร ส่วนเจ้าพิริยเทพวงศ์เกรงพระราชอาญา จึงเสด็จลี้ภัยการเมืองไปพำนักที่เมืองหลวงพระบาง หลังจากนั้น รัฐบาลสยามจึงยกเลิกตำแหน่งเจ้าผู้ครองนครแพร่

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

ทิศเหนือ	ติดกับ	จังหวัดพะเยาและจังหวัดน่าน
ทิศตะวันออก	ติดกับ	จังหวัดน่าน
ทิศตะวันตก	ติดกับ	จังหวัดลำปาง
ทิศใต้	ติดกับ	จังหวัดอุตรดิตถ์และจังหวัดสุโขทัย

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดแพร่เป็นจังหวัดที่มีภูเขาล้อมรอบทั้งสี่ทิศ มีภูเขาที่สูงที่สุดอยู่ที่ ดอยช้างผาด่าน [10] จาก ระดับน้ำทะเลปานกลาง โดยทั่วไปพื้นที่ราบจะมีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 120-200 เมตร สำหรับตัวเมืองแพร่มีความสูง 161 [11] เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง แม่น้ำยมเป็นลำน้ำที่สำคัญที่สุด ของจังหวัดแพร่ต้นกำเนิดจากเทือกเขาผีปันน้ำ อำเภอปง จังหวัดพะเยา

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์-กลางเดือนพฤษภาคม จะมีอากาศร้อน อบอ้าวอุณหภูมิ สูงสุดที่เคยวัดได้ 43.6 องศาเซลเซียสเมื่อปี พ.ศ. 2526[13] อุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุดในเดือนเมษายน 37.3[14] องศาเซลเซียส

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม-กลางเดือนตุลาคม มีน้ำฝนเฉลี่ยต่อปีประมาณ 1,000-1,500 มิลลิเมตร

ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่ปลายเดือนตุลาคม-ปลายเดือนกุมภาพันธ์ จะมีอากาศหนาวอาจถึงหนาวจัดใน บางปี อุณหภูมิต่ำสุดที่เคยวัดได้ 4.6 องศาเซลเซียสเมื่อวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2517[13] อุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุด ในเดือนมกราคม 14.4 องศาเซลเซียส

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครองส่วนภูมิภาค การปกครองแบ่งออกเป็น 8 อำเภอ 78 ตำบล 645 หมู่บ้าน
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 84 แห่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 1 แห่ง เทศบาลตำบล
25 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 57 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

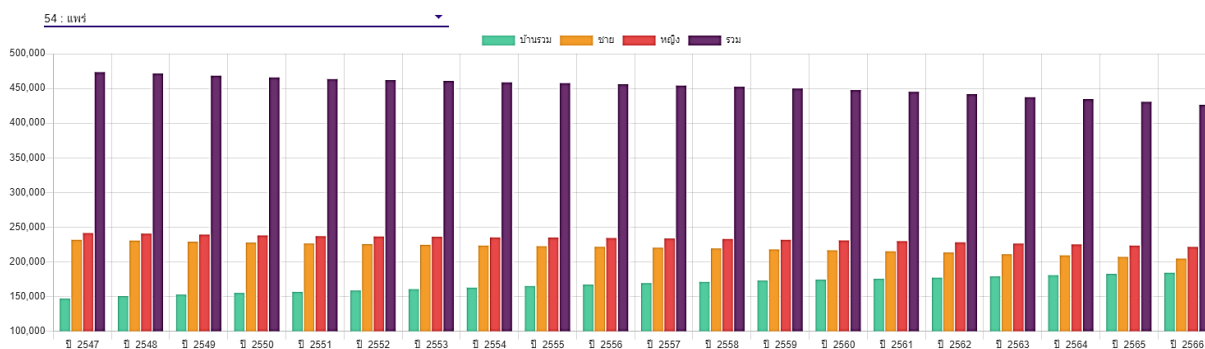
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดแพร่มีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 426,331 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลง
ของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.0696 ต่อปี แสดงดัง
ตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 204,787 คน และเป็นประชากรหญิง 221,544 คน สถิติจำนวน
ประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดแพร่ 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)
0.454	0.452	0.45	0.448	0.445	0.442	0.437	0.435	0.431	0.426	-0.696%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดแพร่

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดแพร่มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 184,393 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.973 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดแพร่ 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)
169	171	173	174	176	177	179	181	183	184	0.973%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดแพร่มีขนาดครัวเรือน 2.31 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.627 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดแพร่ 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)
2.68	2.64	2.6	2.57	2.53	2.49	2.44	2.4	2.36	2.31	-1.627%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดแพร่ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 30,824 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.017 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

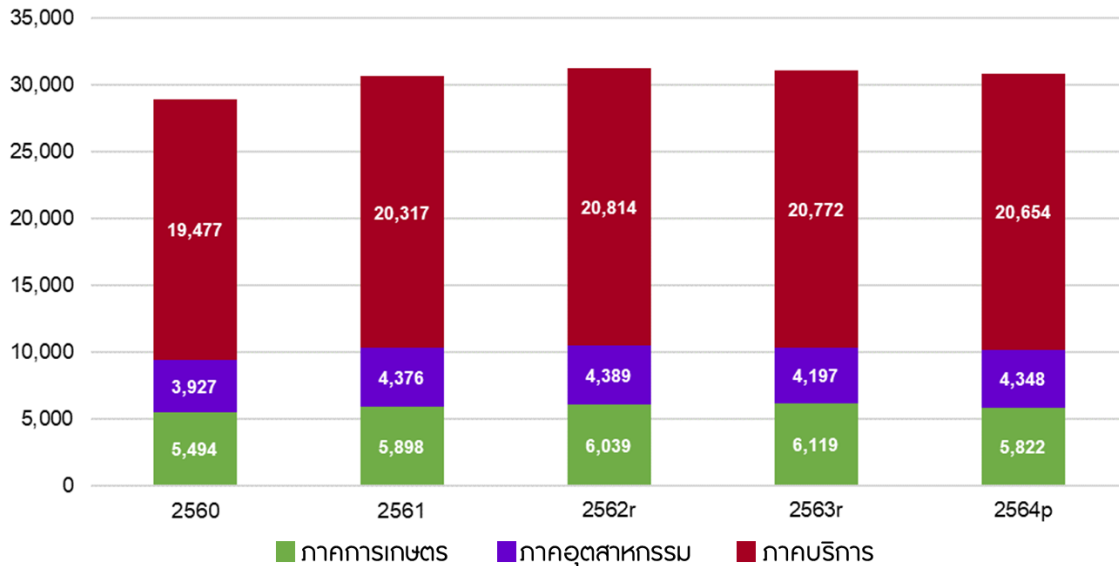
ตารางที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดแพร่ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2560	2561	2562	2563	2564	
28,897	30,590	31,243	31,088	30,824	0.017

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

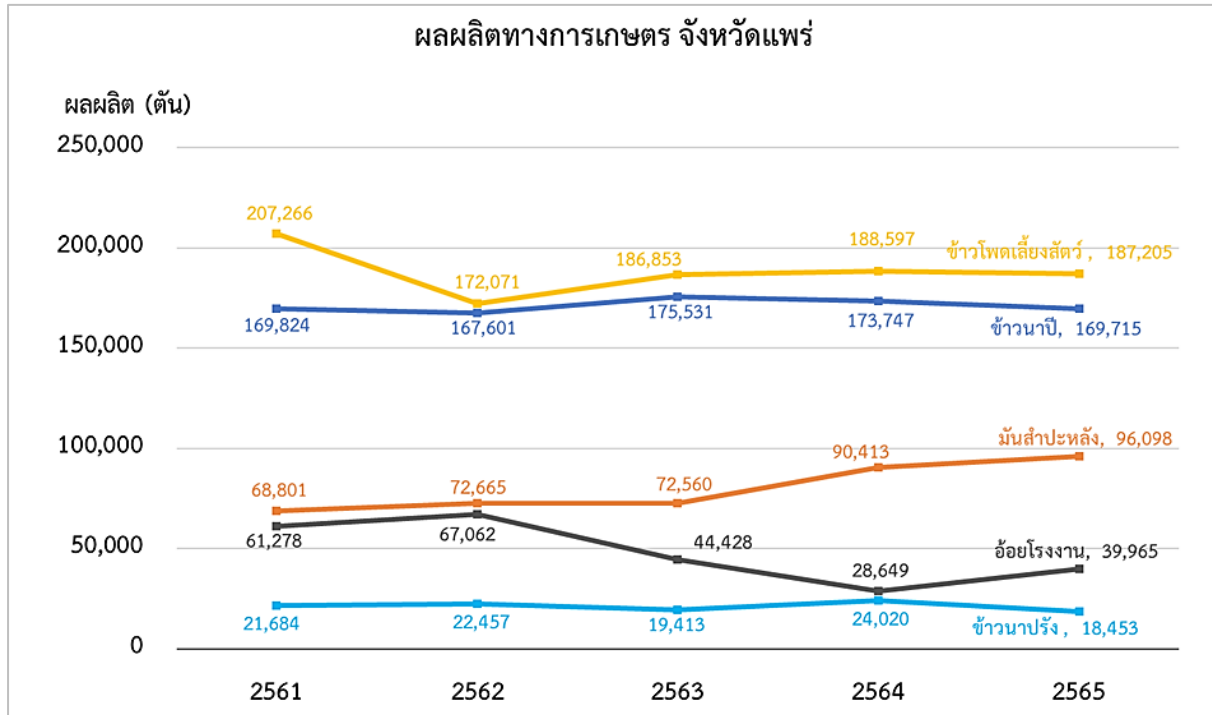


ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

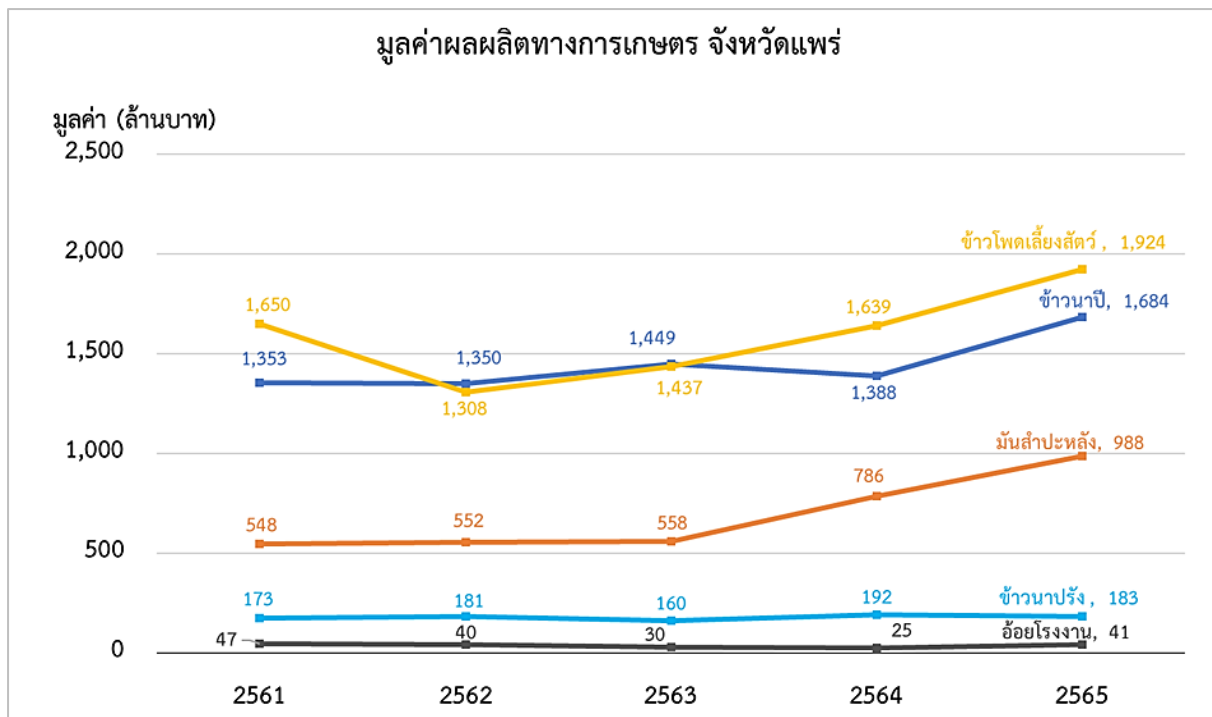
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดแพร่ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดแพร่ มีลักษณะภูมิประเทศถูกล้อมรอบด้วยภูเขาทั้ง 4 ทิศ มีพื้นที่ทางการเกษตร 8 แสนไร่ คิดเป็นร้อยละ 19.53 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลักประกอบด้วย ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ไม้ กาแฟ พืชตระกูลถั่ว สมุนไพร ส้มโอ ลำไย และหอม โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดแพร่สูงสุด 5 อันดับของปี 2561 – 2565 คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวนาปี มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน 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 ภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 19.7 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 ของมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ อุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน พึ่งพาทรัพยากรในพื้นที่ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร แร่ดินขาว ไม้แปรรูป และอาศัยแรงงานเป็นหลัก อุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีสัดส่วนสูงที่สุดและขยายตัวต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 64.9 ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ และการผลิตสิ่งทอ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดแพร่ พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอื่น ๆ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมไม้ และผลิตภัณฑ์จากไม้ อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน และอุตสาหกรรมอาหาร แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

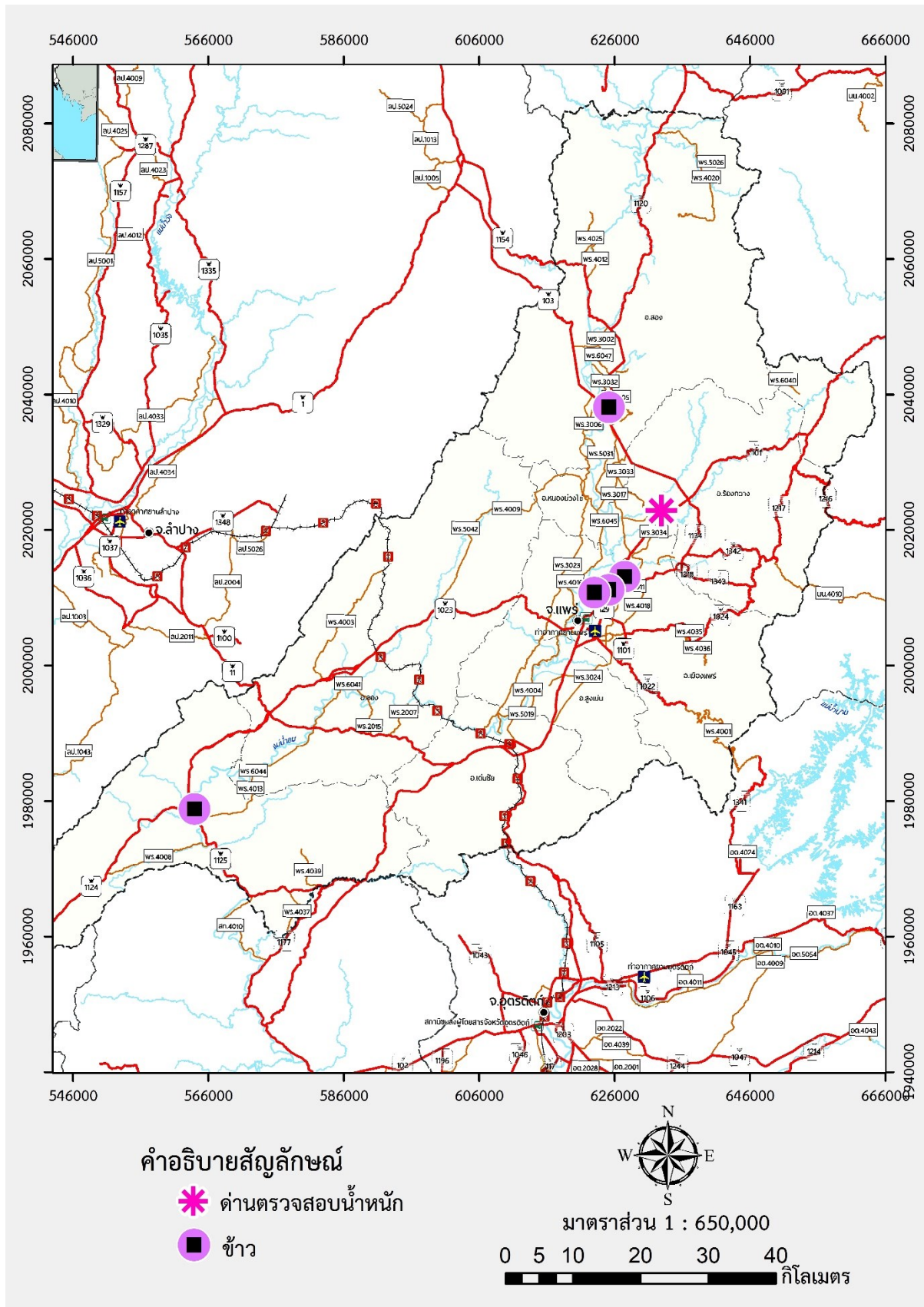
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอื่นๆ ประกอบด้วย การ บด ย่อยหิน ดูดทราย เชื้อเพลิงชีวมวล เป็นหลัก รองลงมา ได้แก่ การผลิตปูน ดูดทราย การผลิตไฟฟ้า	2,508.57	706	50
2	อุตสาหกรรมเกษตร	665.17	589	43
3	อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	409.36	2,214	72
4	อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน	220.81	1,547	70
5	อุตสาหกรรมอาหาร	215.9	395	23

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดแพร่และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	67,281	2,430
ข้าวโพด	105,367	44,001
อ้อย	19,385	-
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	6,403	-



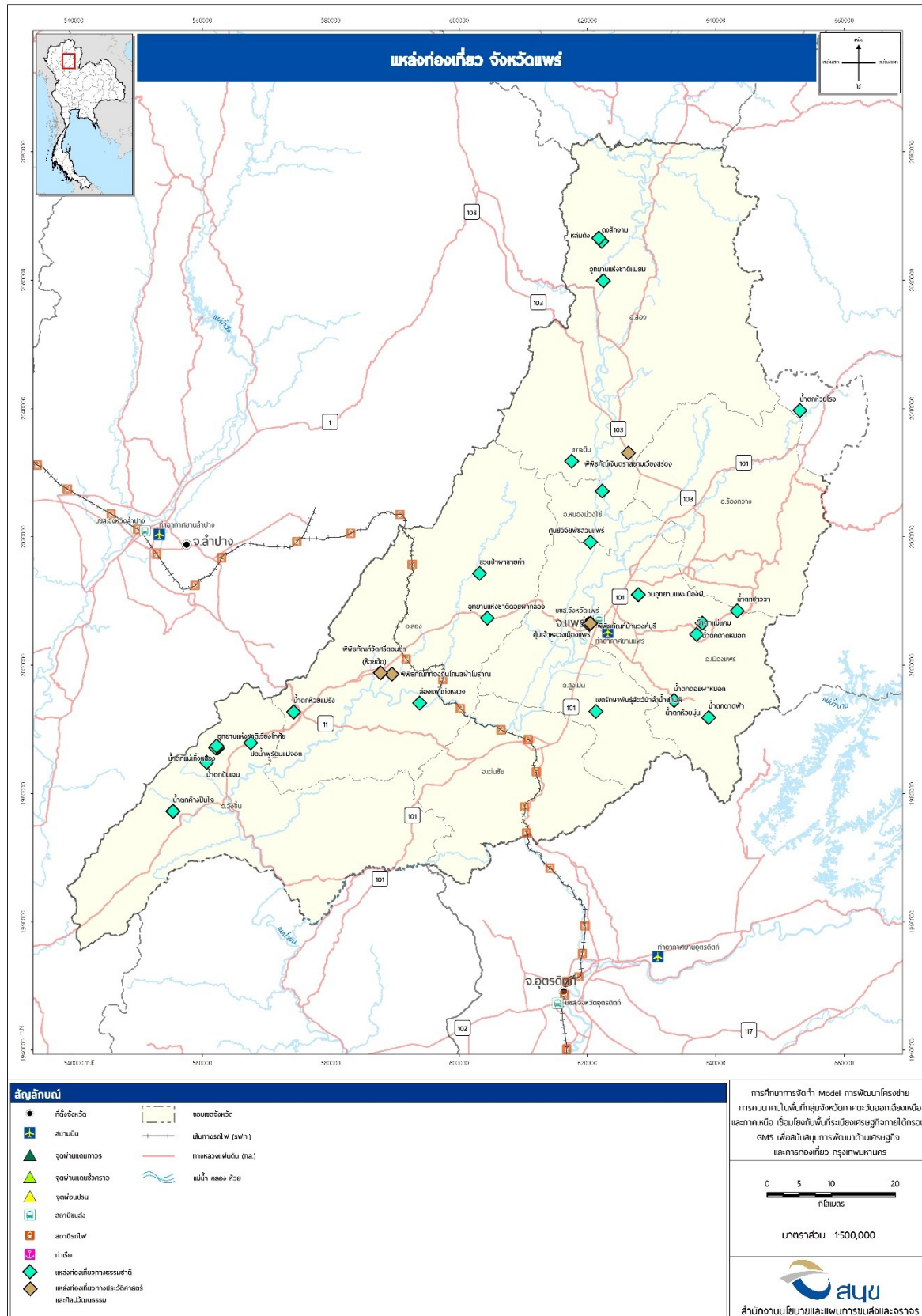
รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดแพร่และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดแพร่ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นเมืองเก่าอันมีวัฒนธรรมวิถีชีวิตที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดแพร่จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดแพร่เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรอง โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยว คือ เทศบาลเมืองแพร่ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร โทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ
- กลุ่มท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองรอง
- เมืองสมุนไพรและบริการแพทย์แผนไทย ในพื้นที่อำเภอเมืองแพร่



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 518,650 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 255,758 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 262,892 คน ระยะเวลาพำนักระหว่างนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.87 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,359.30 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,551.35 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,009.60 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,008.05 ล้านบาท จำนวนห้อง 1,789 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 35.85 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 229,691 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 37.70

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดแพร่ ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	856,088	865,646	518,650	1.12%	-40.09%
ชาวไทย	788,888	797,280	500,085	1.06%	-37.28%
ชาวต่างประเทศ	67,200	68,366	18,565	1.74%	-72.84%
จำนวนนักท่องเที่ยว	406,940	409,872	255,758	0.72%	-37.60%
ชาวไทย	375,617	378,225	243,294	0.69%	-35.67%
ชาวต่างประเทศ	31,323	31,647	12,464	1.03%	-60.62%
จำนวนนักท่องเที่ยว	449,148	455,774	262,892	1.48%	-42.32%
ชาวไทย	413,271	419,055	256,791	1.40%	-38.72%
ชาวต่างประเทศ	35,877	36,719	6,101	2.35%	-83.38%
ระยะเวลาพำนักระหว่างโดยเฉลี่ย(วัน)	1.89	1.87	1.87	-1.06%	0.00%
ชาวไทย	1.87	1.86	1.86	-0.53%	0.00%
ชาวต่างประเทศ	2.15	2.10	2.10	-2.33%	0.00%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,413.07	1,436.43	1,359.30	1.65%	-5.37%
ชาวไทย	1,380.84	1,402.34	1,328.74	1.56%	-5.25%
ชาวต่างประเทศ	1,761.46	1,807.46	2,030.98	2.61%	12.37%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,631.19	1,662.21	1,551.35	1.90%	-6.67%
ชาวไทย	1,586.92	1,615.49	1,514.92	1.80%	-6.23%
ชาวต่างประเทศ	2,092.99	2,156.97	2,180.78	3.06%	1.10%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,039.28	1,055.02	1,009.60	1.51%	-4.31%
ชาวไทย	1,030.61	1,044.53	1,000.62	1.35%	-4.20%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	1,139.17	1,174.88	1,388.31	3.13%	18.17%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,722.39	1,760.69	1,008.05	2.22%	-42.75%
ชาวไทย	1,540.57	1,574.20	942.50	2.18%	-40.13%
ชาวต่างประเทศ	181.82	186.49	65.55	2.57%	-64.85%
จำนวนห้อง	1,714	1,789	1,789	4.38%	0.00%
อัตราการเข้าพัก	53.15	52.78	35.85	-0.70%	-32.08%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	365,047	368,672	229,691	0.99%	-37.70%
ชาวไทย	344,053	347,021	223,267	0.86%	-35.66%
ชาวต่างประเทศ	20,994	21,651	6,424	3.13%	-70.33%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,279,316 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 5.50 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,962.05 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 23.70 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 22.50 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 63.29 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 560,080 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 491,240 คน คิดเป็นร้อยละ 14.01

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดแพร่ ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน(คน)	386,308	1,212,637	1,279,316	213.90%	5.50%
ชาวไทย	385,239	1,203,922	1,262,389	212.51%	4.86%
ชาวต่างประเทศ	1,069	8,715	16,927	715.25%	94.23%
รายได้การท่องเที่ยว(ล้านบาท)	746.53	2,394.62	2,962.05	220.77%	23.70%
ชาวไทย	744.51	2,374.56	2,908.83	218.94%	22.50%
ชาวต่างประเทศ	2.02	20.06	53.22	893.07%	165.30%
อัตราการเข้าพัก	23.13	61.29	22.50	164.98%	-63.29%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	178,087	491,240	560,080	175.84%	14.01%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

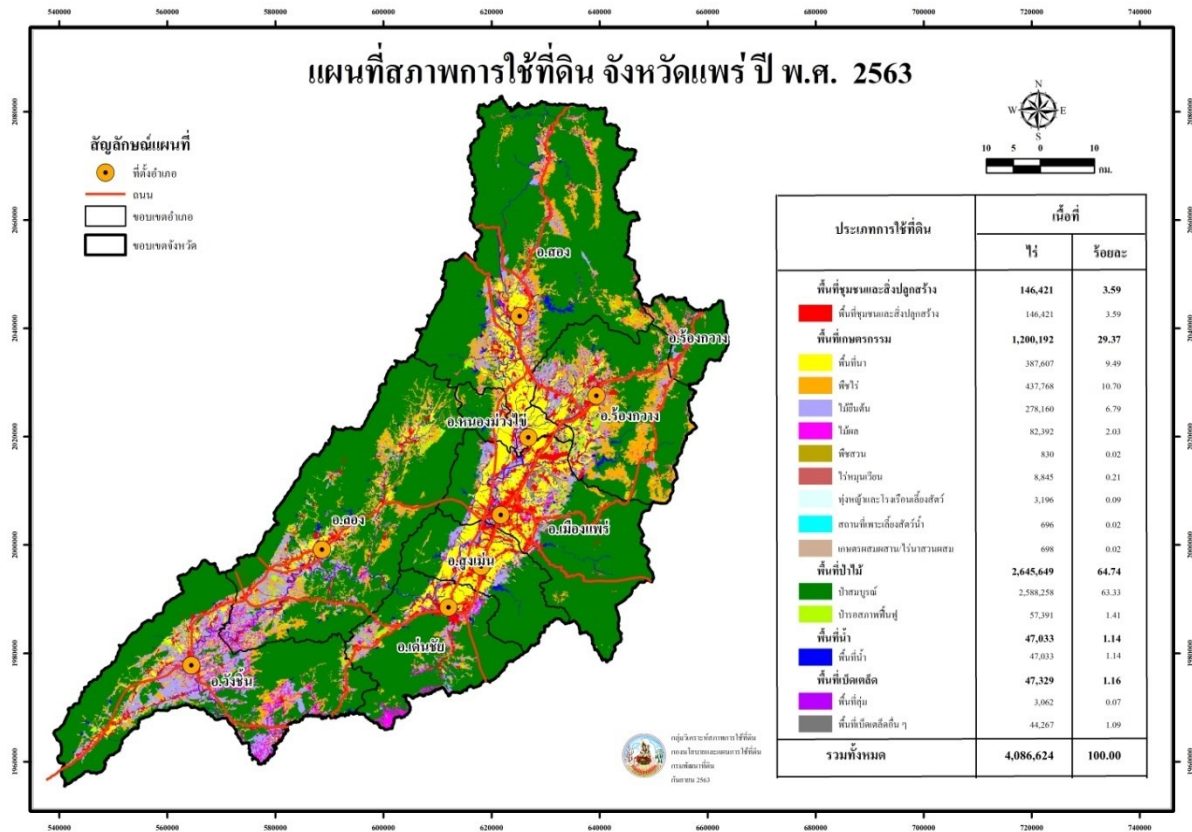
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดแพร่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 1,200,192 ไร่ ร้อยละ 29.37 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 387,607 ไร่ ร้อยละ 9.49, พืชไร่ 437,768 ไร่ ร้อยละ 10.70 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1 ถึง รูปที่ 3.1-2

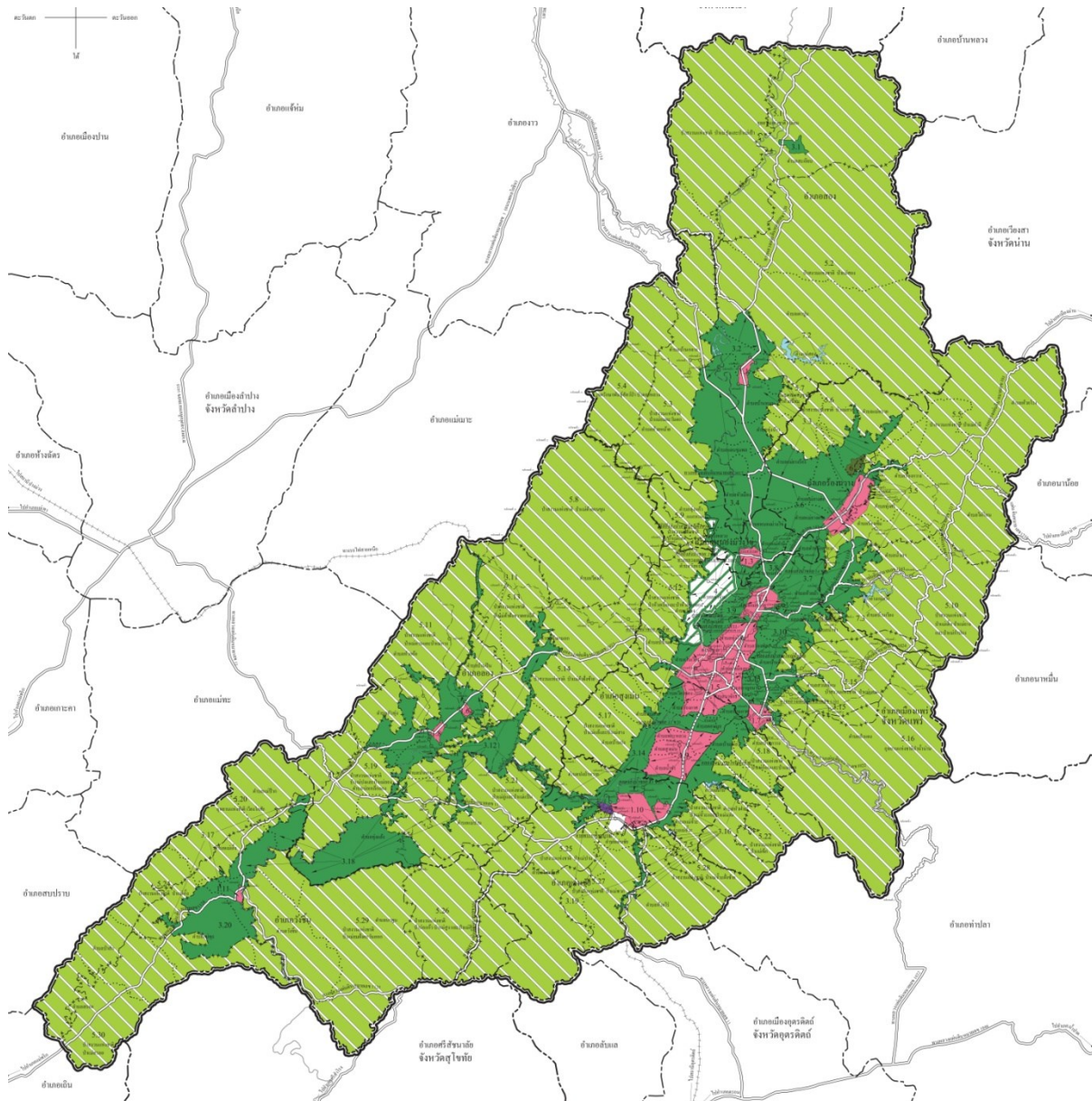
ตารางที่ 3.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดแพร่ พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	146,421	3.59
พื้นที่เกษตรกรรม	1,200,192	29.37
พื้นที่นา	387,607	9.49
พืชไร่	437,768	10.70
ไม้ยืนต้น	278,160	6.79
ไม้ผล	82,392	2.03
พืชสวน	830	0.02
ไร่มวนเวียน	8,845	0.21
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	3,196	0.09
พืชน้ำ	-	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	696	0.02
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	698	0.02
พื้นที่ป่าไม้	2,645,649	64.74
พื้นที่แหล่งน้ำ	47,033	1.14
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	47,329	1.16
รวม	4,086,624	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/PRE2563.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดแพร่ ปี 2563



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดแพร่

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดแพร่ เป็นจังหวัดหนึ่งที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย อดีตนครรัฐอิสระขนาดเล็ก มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบระหว่างภูเขา โดยมีทิวเขาล้อมรอบ และมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านคือ แม่น้ำยม อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ตามทางหลวงหมายเลข 11 และ 101 ประมาณ 555 กิโลเมตร และทางรถไฟ 550 กิโลเมตร (ถึงสถานีรถไฟเด่นชัย) มีเนื้อที่ประมาณ 6,538.59 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบัน ที่ตั้งของจังหวัดแพร่ นับเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคเหนือที่ติดต่อไปยังจังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่ จึงเรียกได้ว่า จังหวัดแพร่เป็น ประตูสู่ล้านนา โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดแพร่อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ตามทางหลวงหมายเลข 11 และ 101 ประมาณ 555 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดแพร่ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

(1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดแพร่ที่สำคัญ แสดงดังนี้

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



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101** สายกำแพงเพชร-จุดผ่านแดนถาวร ห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือด้านตะวันออก มีปลายทางทิศใต้บนถนนพหลโยธิน ในตำบลนครชุม อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัด

กำแพงเพชร และมีปลายทางทิศเหนือที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น ในตำบลห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมต่อกับบ้านน้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี ประเทศลาว ระยะทางรวม 505.853 กิโลเมตร และในช่วงเด่นชัย ถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 13



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

(1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดแพร่คือ **ทางหลวงหมายเลข 11 และ ทางหลวงหมายเลข 101** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดสุโขทัย อุตรดิตถ์ ลำปาง น่าน และพะเยาด้วย และนอกจากนี้ยังมี**ทางหลวงหมายเลข 103** ที่เป็นทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดแพร่ที่สำคัญด้วย แสดงรายละเอียดดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103** สายร้องกวาง-งาว หรือ ถนนวังซ้าย หรือ สายแพร่-ลำปาง (สายเก่า) เป็นทางหลวงแผ่นดินขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ ในเขตทางราบ และขนาด 2 ช่องจราจรในเขตภูเขา (กม. 30+000 ถึง 49+770) เริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 101 (ถนนยันตรกิจโกศล) ที่บ้านร้องเข็ม อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่ จากนั้นมีทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1154 แยกขวามือไปยัง อำเภอสอง จังหวัดแพร่ และเป็นเส้นทางบนภูเขาผ่าน ตำบลแม่ตึบ อำเภอองาว จังหวัดลำปาง จนบรรจบกับถนนพหลโยธิน ที่อำเภอองาว จังหวัดลำปาง ระยะทาง 64.345 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดแพร่ที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
129	101	ทางเลี้ยวเมืองแพร่	4.000
129	102	ทางเลี้ยวเมืองแพร่	6.418
1022	101	แยกสนามบิน - แยกนาจักร	1.636
1022	102	แยกนาจักร - น้ำกาย	19.753
1023	101	แพร่ - แยกแม่แคม	56.340
1023	102	แยกแม่แคม - วังชิ้น	19.349
1024	100	ทางเข้าดอยกั้วฤๅษี	6.050
1101	100	ทุ่งโฮ้ง - ป่าแดง	9.789
1120	200	แม่เต็น - เชียงม่วน	9.693
1124	200	ปางกุ่ม - วังชิ้น	35.620
1125	100	นาปลากั้ง - วังชิ้น	31.500
1134	101	โจโก้ - บ้านเวียง	9.735
1134	102	บ้านเวียง - ร้องเข็ม	11.289
1154	100	สอง - แก่งเสือเต้น	30.788
1154	200	แก่งเสือเต้น - ดอนไชย	26.981
1216	100	ห้วยแก๊ด - ชุนสถาน	18.000
1216	200	ชุนสถาน - บ้านसान	19.468
1217	100	ปากห้วยอ้อย - วังปึง	17.081
1342	100	ห้วยซิม - ปากห้วยอ้อย	18.725

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1343	100	บุญเรือง - ดันหนูน	10.725
1379	100	ทางเข้าสถานีรถไฟเด่นชัย	0.505
1405	100	ทางเลี้ยวสนามบินแพร่	2.033
1419	100	ทางเข้าเด่นชัย	6.315
1420	100	ทางเข้าเมืองแพร่	0.278
1422	100	ทางเข้าแม่หล่าย	0.195
1422	100	ทางเข้าแม่หล่าย	0.201
1424	100	ทางเข้าหัวสนามบิน	0.186
1424	100	ทางเข้าหัวสนามบิน	0.180

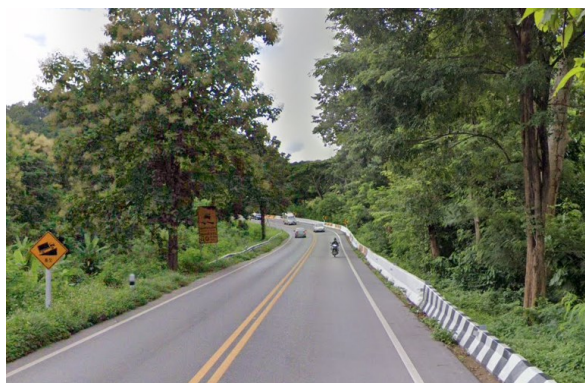
ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



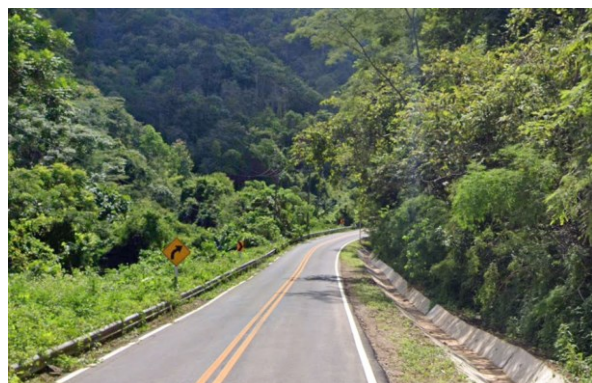
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 129 (ทางเลี้ยวเมืองแพร่)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1022



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1023



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1024

รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างถนนสายตรงในพื้นที่จังหวัดแพร่ที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดแพร่ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นที่ในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดแพร่ที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดแพร่ที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	พร.3002	แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 29+930) - บ้านเด่นไม้	สอง	7.800
2	พร.3005	แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 16+700) - บ้านศรีมูลเรือง	สอง	9.515
3	พร.3006	แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 21+000) - แยกทางหลวงชนบท พร.3023 (กม.ที่ 5+800)	สอง	5.322
4	พร.3014	แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 16+650) - บ้านร่องถ่าน	สอง	3.343
5	พร.3017	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 147+000) - แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 11+800)	เมือง,หนองม่วงไข่,สอง	17.120
6	พร.3023	แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 22+080) - บ้านสวนหลวง	สอง,เมือง,สูงเม่น,เด่นชัย	59.500
7	พร.3024	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 143+600) - บ้านเด่นชัย	เมือง,สูงเม่น,เด่นชัย	15.694
8	พร.3024	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 143+600) - บ้านเด่นชัย	เมือง,สูงเม่น,เด่นชัย	16.750
9	พร.3032	แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 18+900) - ฝ่ายแม่ยม	สอง	8.365
10	พร.3033	แยกทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 18+900) - แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 154+050)	ร้องกวาง	19.335
11	พร.3034	แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 154+050) - แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 143+800)	ร้องกวาง, เมือง	15.037
12	พร.4001	แยกทางหลวงหมายเลข 1022 (กม.ที่ 25+500) - บ้านกลาง	เมือง,ท่าปลา (จ.อุตรดิตถ์)	39.632
13	พร.4004	แยกทางหลวงหมายเลข 1023 (กม.ที่ 1+000) - บ้านทุ่ง	เมือง,สูงเม่น,เด่นชัย	25.850
14	พร.4010	แยกทางหลวงหมายเลข 1101(กม.ที่ 6+150) - บ้านเหล่าปางควาย	เมือง	4.910
15	พร.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1134 (กม.ที่ 3+100) - ทางหลวงหมายเลข 1101 (กม.ที่ 0+525)	เมือง	7.950
16	พร.4012	แยกทางหลวงหมายเลข 1154 (กม.ที่ 42+425) - แก่งเสือเต้น	สอง	7.250
17	พร.4016	แยกทางหลวงหมายเลข 1023 (กม.ที่ 1+000) - บ้านดงเจริญ	เมือง,สอง	27.350
18	พร.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 1101 (กม.ที่ 4+890) - บ้านน้ำขำ	เมือง	7.425
19	พร.4020	แยกทางหลวงหมายเลข 1120 (กม.ที่ 34+980) - บ้านห้วยโป่ง	สอง	25.995
20	พร.4022	แยกทางหลวงหมายเลข 1022 (กม.ที่ 3+050) - บ้านหัวฝาย	เมือง	2.822
21	พร.4025	แยกทางหลวงหมายเลข 1154 (กม.ที่ 44+950) - หล่มดั่ง	สอง	10.350

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
22	พร.4030	แยกทางหลวงหมายเลข 1023 (กม.ที่ 0+150) - แยกทางหลวงหมายเลข 101 (กม.ที่ 0+700)	เมือง	1.696
23	พร.4035	แยกทางหลวงหมายเลข 1024 (กม.ที่ 0+000) - น้ำตกแม่แคม	เมือง	0.475
24	พร.4036	แยกทางหลวงหมายเลข 1024 (กม.ที่ 2+125) - บ้านแม่ลั่ว	เมือง	8.600
25	พร.5026	แยกทางหลวงชนบท พร.4020 (กม.ที่ 9+400) - น้ำตกขาวาวา	สอง	3.500
26	พร.5031	แยกทางหลวงชนบท พร.3023 (กม.ที่ 7+250) - แยกทางหลวงชนบท พร.4016 (กม.ที่ 25+350)	สอง	12.815
27	พร.5038	แยกทางหลวงชนบท พร.3017 (กม.ที่ 5+600) - แยกทางหลวงชนบท พร.3033 (กม.ที่ 18+550)	หนองม่วงไข่	5.063
28	พร.6040	บ้านน้ำพุสูง - บ้านแม่แรม	ร้องกวาง,สอง	6.150
29	พร.6043	บ้านศรีสิทธิ์ - บ้านปากกล้วย	เมือง	3.660
30	พร.6046	วัดบ้านคุ้ม - วัดพระธาตุพระลอ	สอง	1.825
31	พร.6047	แยกทางหลวงหมายเลข 1154 (กม.ที่ 6+300) - แยกทางหลวงชนบท พร.3002 (กม.ที่ 4+000)	สอง	5.753

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดแพร่ มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดแพร่ ซึ่งตั้งอยู่ตำบลในเวียง อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ โดยบริเวณสถานีขนส่งจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด



รูปที่ 3.2-5 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดแพร่

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดแพร่ มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รองรับ อาทิ สามล้อปั่น รถสองแถว และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน โดยนักท่องเที่ยวสามารถเลือกใช้บริการยานพาหนะได้หลายรูปแบบ รถสองแถวมีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่าง ๆ ในตัวเมือง นักท่องเที่ยวอาจเหมารถสองแถวไปเที่ยวได้ทั้งในเมืองและต่างอำเภอ ราคาขึ้นอยู่กับระยะทางและการต่อรอง

รถสามล้อเครื่องและมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จอดอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในจังหวัด เช่น หน้าตลาดเทศบาล หน้าสถานีขนส่ง ค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันตามแต่ระยะทางและแบบเหมาจ่าย



รูปที่ 3.2-6 รถสามล้อปั่นและสองแถวในจังหวัดแพร่

(3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดแพร่มีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองแพร่ หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดแพร่ - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดแพร่ และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดแพร่ โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

● รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดแพร่ในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองแพร่ จำนวน 2 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองแพร่ (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
3	รอบเวียง - สามแยกโรงพยาบาล	สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด
4	ทุ่งโฮ้ง - รอบเวียง	ห้างหุ้นส่วนจำกัด พ.ยนต์ทรานสปอร์ต

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่ (2567)

● รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดแพร่ - กรุงเทพฯ (หมวด2)

จังหวัดแพร่มีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองแพร่ แบ่งออกเป็น 5 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดแพร่ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
47	กรุงเทพฯ - หุ่นช้าง	บริษัท ขนส่ง จำกัด
910	กรุงเทพฯ - น่าน (ข)	บริษัท ขนส่ง จำกัด
922	กรุงเทพฯ - พะเยา	บริษัท ขนส่ง จำกัด
923	กรุงเทพฯ - แพร่	บริษัท ขนส่ง จำกัด, บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด, บริษัท พรพิริยะทัวร์ จำกัด, บริษัท วิริยะแพร่ทัวร์
962	กรุงเทพฯ - เชียงของ	บริษัท ขนส่ง จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่ (2567)



รูปที่ 3.2-7 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดแพร่

- รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองแพร่ - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองแพร่เชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 15 สาย ซึ่งมีรายละเอียดการเดินทางดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
143	เด่นชัย - เฉลิมพระเกียรติ	บริษัท นครน่านยานยนต์ขนส่ง จำกัด
144	แพร่ - เชียงราย	บริษัท แพร่ยานยนต์ขนส่ง จำกัด
169	เชียงใหม่ - หุ่นช้าง	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
613	พิษณุโลก - แพร่	บริษัท สุโขทัยธานี จำกัด
614	ลำปาง - แพร่	สหกรณ์เดินรถลำปาง จำกัด

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
622	พิษณุโลก - แม่สาย	บริษัท สุโขทัยธานี (วินทัวร์)
637	เชียงราย - ขอนแก่น	บริษัท เทพสมบัติ จำกัด
651	นครราชสีมา - แม่สาย	บริษัท นครชัยทัวร์ จำกัด
660	ระยอง - แม่สาย	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
661	เชียงราย - นครพนม	บริษัท เทพสมบัติ จำกัด บริษัท อีสานทัวร์ จำกัด
663	เชียงราย - นครสวรรค์	บริษัท คิงดอมมอโต้คาร์พิษณุโลก จำกัด
780	ภูเก็ต - แม่สาย	บริษัท โชครุ่งทวีทัวร์ จำกัด
877	แม่สาย - ด่านนอก	บริษัท ปิยะชัยพัฒนา จำกัด
587	อุบลราชธานี - เชียงใหม่	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
841	บึงกาฬ - แม่สาย	บริษัท โชครุ่งทวีทัวร์ จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่ (2567)



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดแพร่

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดแพร่ (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดแพร่ (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 9 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดแพร่ โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดแพร่ (หมวด 4)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1182	แพร่ - ร้องกวาง	บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด
1183	แพร่ - สอง - ป่าแดง	บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด
2145	แพร่ - น้ำเลา	บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด
2146	แพร่ - ห้วยหม้าย	บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด
2204	แพร่ - สร้อย	สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด
2396	ร้องกวาง - บ้านห้วยเอียด ช่วงร้องกวาง - บ้านน้ำพุสูง	บริษัท แพร่ร่วมใจขนส่ง จำกัด
2591	แพร่ - วังชิ้น / แพร่ - วังเบอะ	สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด
2592	แพร่ - ป่าแดง	สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด
2593	แพร่ - ห้วยไร่	สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสารจังหวัดแพร่ จำกัด

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่ (2567)

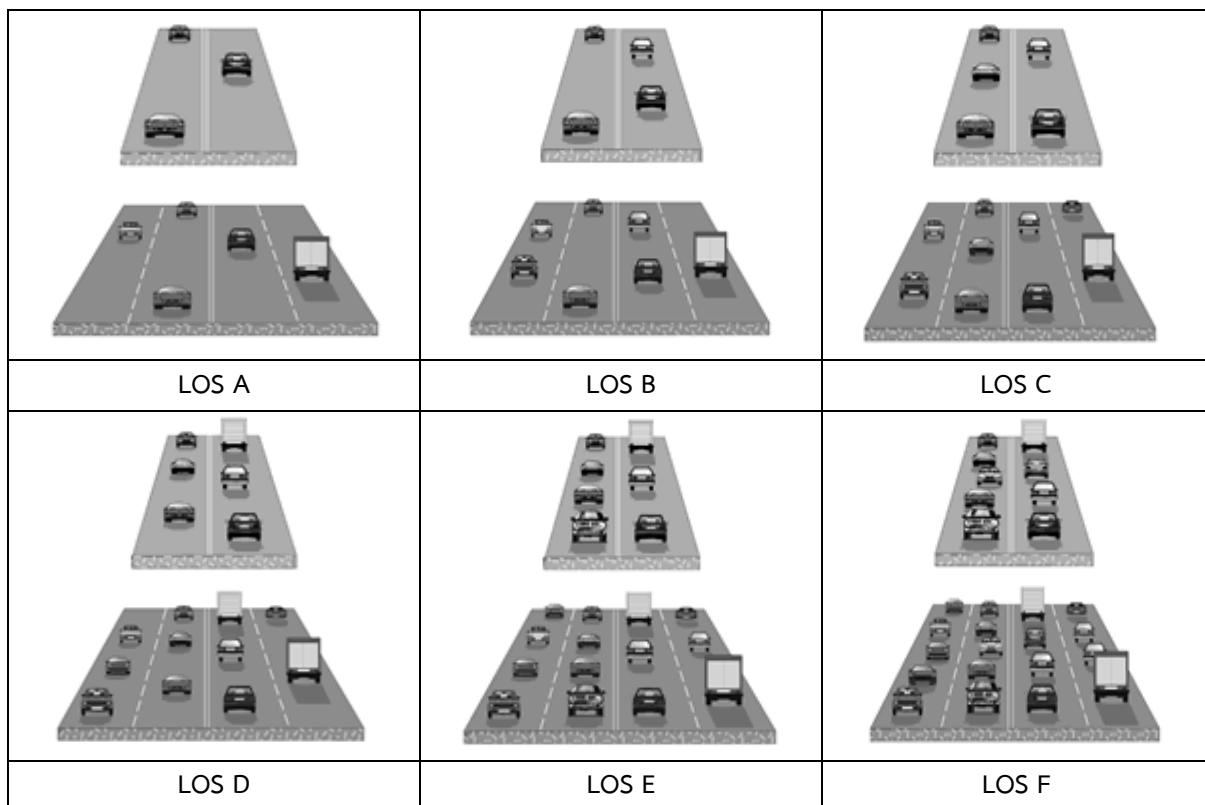
(4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดแพร่มีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดแพร่ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2-9 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

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

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



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

รูปที่ 3.2-9 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

จากข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านิยมดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดแพร่ทั้งหมดยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B และไม่พบทางหลวงที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C

(5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

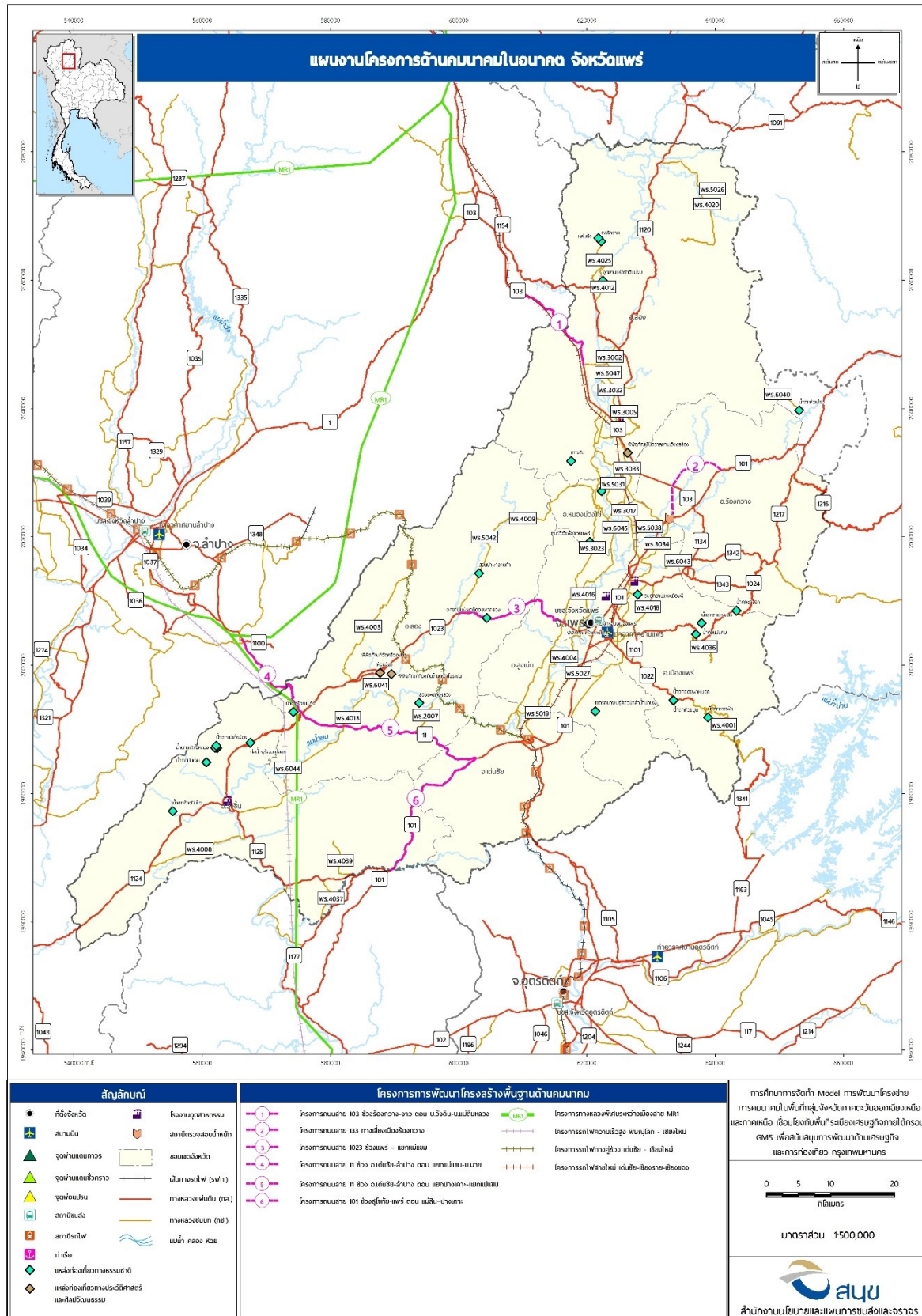
●งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่ จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	103	ร้องกวาง - งาว ตอน บ.วังดิน - บ.แม่ตีบหลวง	19.320	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	133	ทางเลี้ยวเมืองร้องกวาง	14.898	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	1023	แพร่ – แยกแม่แคม	18.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	11	อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกแม่แคม - บ.มาย	13.100	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	11	อ.เด่นชัย-ลำปาง ตอน แยกปางเคาะ-แยกแม่แคม	21.150	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	101	สุโขทัย - แพร่ ตอน แม่สิน - ปางเคาะ	25.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

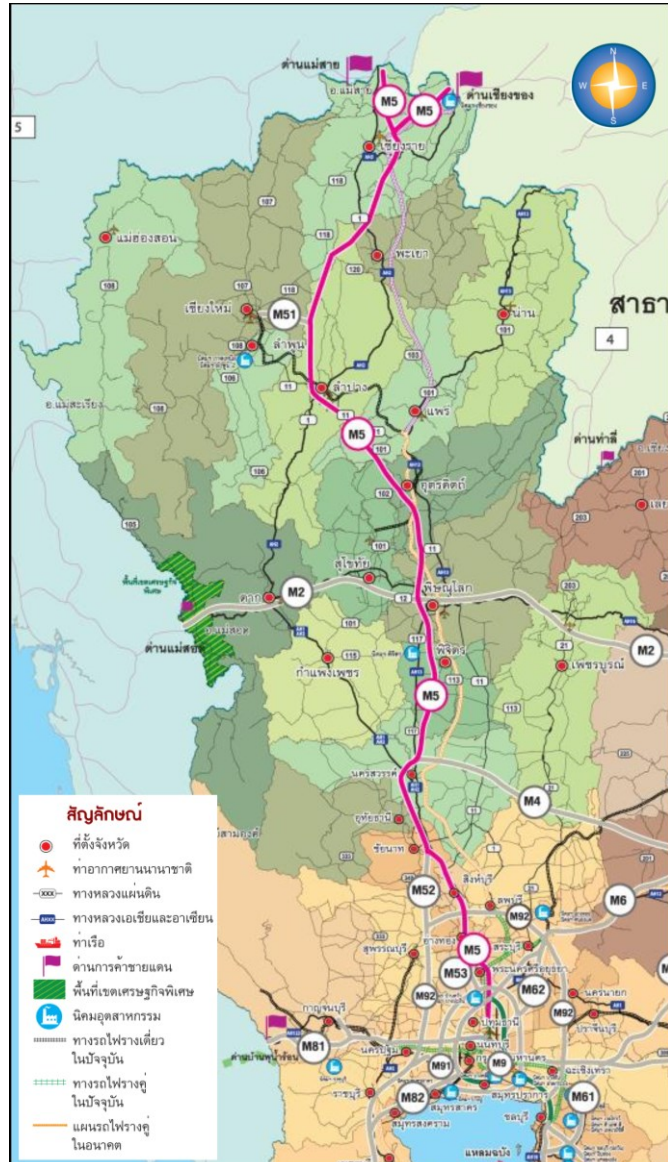
ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่

● งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

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



ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดแพร่ คือ ช่วงอุตรดิตถ์-ลำปาง ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีหลัง (ปีที่ 15 - 20)

● งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดแพร่ยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่ จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ก่อสร้างสะพาน และงานยกระดับมาตรฐานชั้นทาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	สะพานข้ามห้วยสร้อย อ.วังชิ้น จ.แพร่	0.065	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
2	-	สะพานข้ามแม่น้ำยม อ.สอง จ.แพร่	0.150	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
3	พร.4001	แยก ทล.1022 - บ.กลาง อ.เมือง จ.แพร่	32.457	ยกระดับมาตรฐานชั้นทาง
4	-	สะพานข้ามคลองชลประทาน ม.2 อ.เด่นชัย จ.แพร่	0.015	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
5	-	สะพานข้ามคลองชลประทาน ม.6 อ.เด่นชัย จ.แพร่	0.015	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ. 2566

● งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

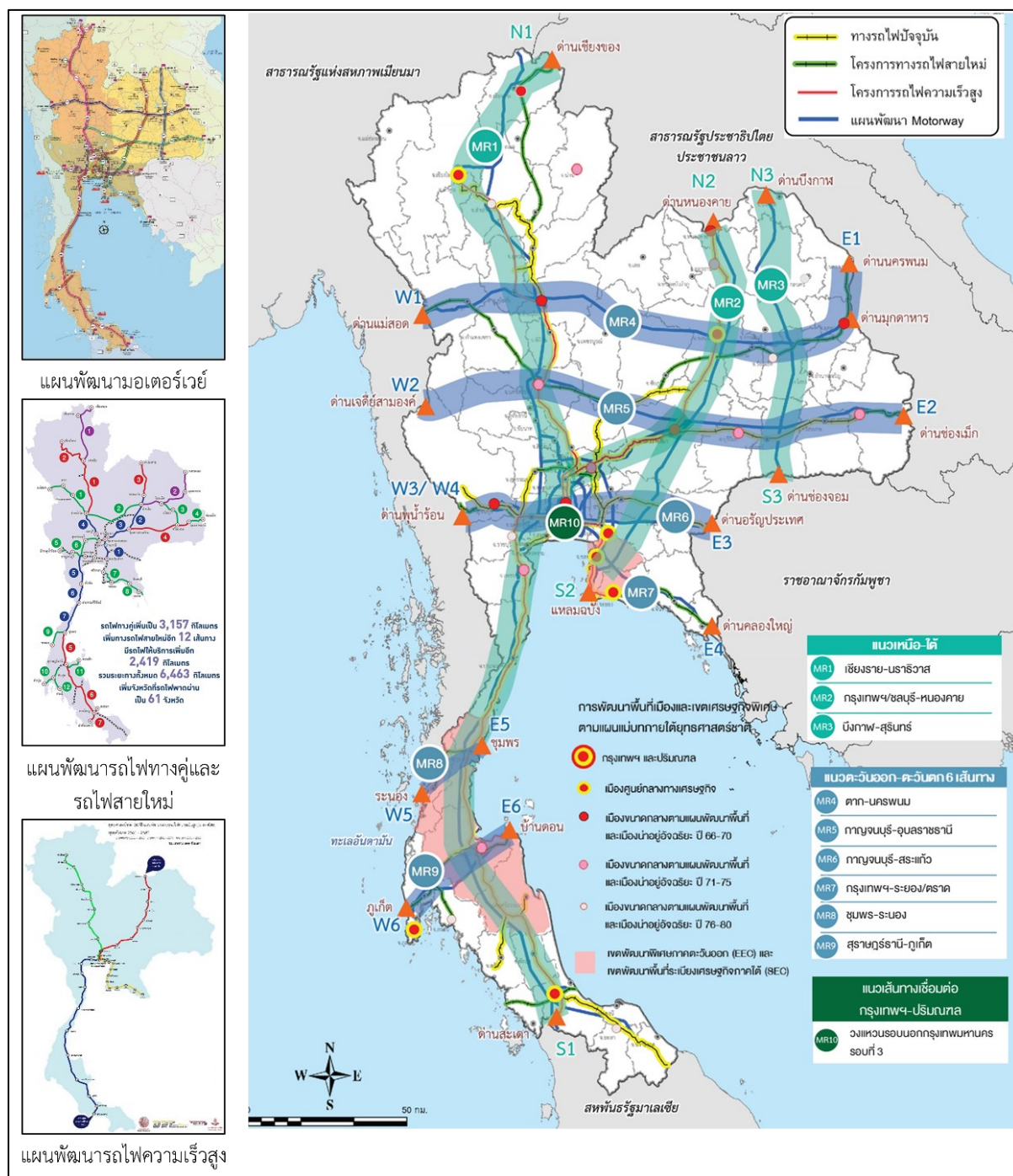
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

การเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้ง
โครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดแพร่มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส
เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนว
เส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย
ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่าน
สะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุโขทัย-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย
ในจังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิชณุโลก
สุโขทัย แพร่ ลำพูน พิจิตร นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี
ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ระยะทาง
รวมประมาณ 2,164 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตาม
แนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทาง
ประมาณ 1,204 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR1 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 14 ช่วง ได้แก่

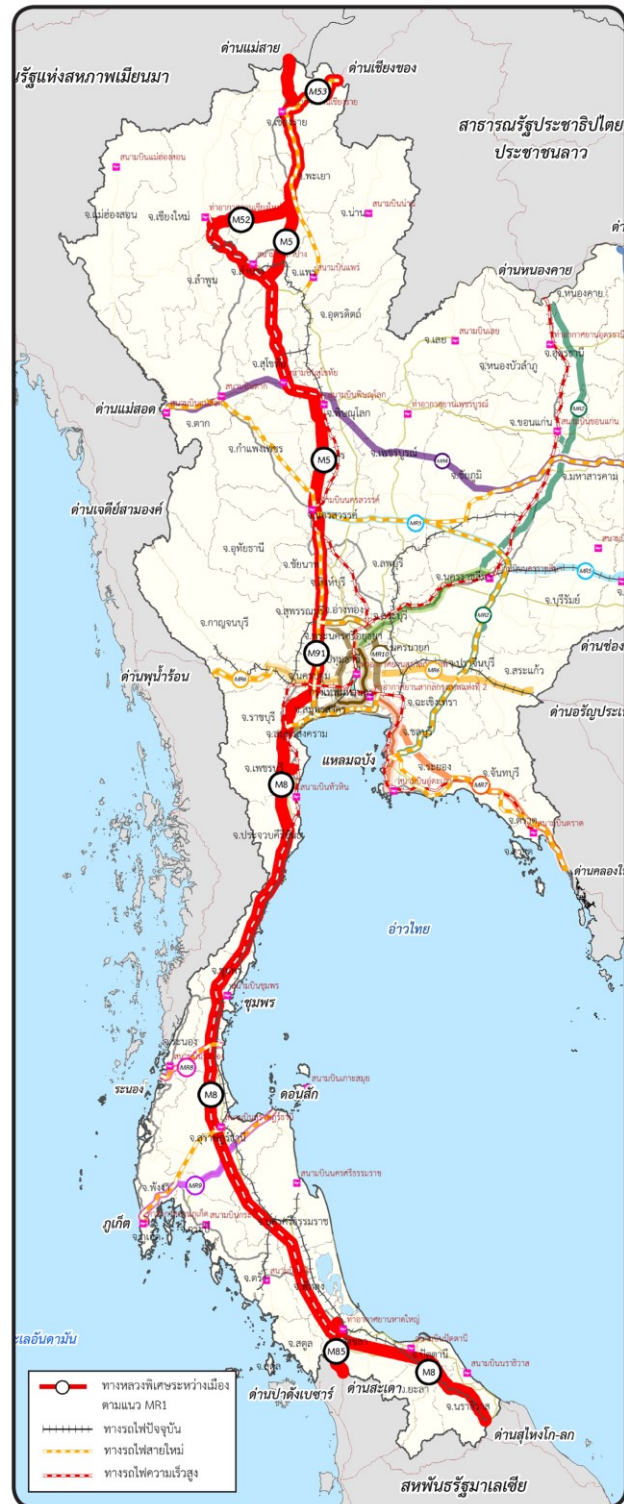
- ช่วงเชียงราย-เชียงของ (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กิโลเมตร
- ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร
- ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ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



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

รูปที่ 3.2-11 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัด
แพร่ คือ ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4
หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร
เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือตอนล่างและ
ภาคเหนือตอนบนจากพิษณุโลกถึงเชียงใหม่
โดยผ่านเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของ
ภาคเหนือ แนวเส้นทางจะช่วยลดระยะเวลาในการ
เดินทาง และเพิ่มความสะดวกรสบายในการ
เดินทางและขนส่งจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร
มายังภาคเหนือ ช่วงจากพิษณุโลกจะใช้
แนวเส้นทางเดียวกับ MR4 ตาก-นครพนม
ช่วงพิษณุโลก-ตาก ซึ่งพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองร่วมกับรถไฟความเร็วสูง หลังจากนั้น
แนวเส้นทางมุ่งขึ้นเหนือไปถึงจังหวัดลำปาง
และเบี่ยงขวาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของ
อำเภอแม่ทะ เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อำเภอสาร์ภี
จังหวัดเชียงใหม่ โดยจังหวัดที่แนวเส้นทาง
พาดผ่าน 6 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก สุโขทัย แพร่
ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่



รูปที่ 3.2-12 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดแพร่มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดแพร่และเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดแพร่เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดแพร่มีสถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง คือ สถานีรถไฟเด่นชัย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลัก และสถานีรถไฟบ้านปิน ดังรูปที่ 3.2-13 โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเช้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟเด่นชัย จำนวนเฉลี่ย 16 เที่ยวต่อวัน โดยมีรายละเอียดตารางเดินรถไฟสายเหนือดังรูปที่ 3.2-14 ถึง รูปที่ 3.2-15



สถานีรถไฟเด่นชัย



สถานีรถไฟบ้านปิน

รูปที่ 3.2-13 สถานีรถไฟในจังหวัดแพร่

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวไป) Northern Line (Departure)

สายเหนือ
Northern Line

เที่ยวไป / Departure

สถานี Station

ต้นทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)
Origin Station : BANGKOK

ต้นทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
Origin Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL

	ขบวน COMMUTER 303	ท้องถิ่น LOCAL 401	ธรรมดา ORDINARY 201	ธรรมดา ORDINARY 209	ธรรมดา ORDINARY 211	ธรรมดา ORDINARY 207	ธรรมดา ORDINARY 301	ขบวน COMMUTER 317	ขบวน COMMUTER 313	เร็ว RAPID 111	ด่วนพิเศษ (ดีเซล) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 7**	เร็ว RAPID 109	ด่วนพิเศษ (ดีเซล) SPECIAL EXPRESS (DIESEL RAILCAR) 9	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 13	เร็ว RAPID 107	ด่วน EXPRESS 51
กรุงเทพ-ตลิ่ง BANGKOK-LOP BURI																
ตลิ่ง-ตลิ่ง LOP BURI-PHITSANULOK																
กรุงเทพ-ตลิ่ง BANGKOK-PHITSANULOK																
กรุงเทพ-บ้านทาสี BANGKOK-BAN TAKHLI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง BANGKOK-TAPHAN HIN																
กรุงเทพ-นครสวรรค์ BANGKOK-NAKHON SAWAN																
กรุงเทพ-ตลิ่ง BANGKOK-LOP BURI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง BANGKOK-LOP BURI																
กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี BANGKOK-BAN PHACHI JUNCTION																
กรุงเทพ-ตลิ่ง-ตลิ่ง KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-DEN CHAI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง-ตลิ่ง KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง-ตลิ่ง KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง-ตลิ่ง KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง-ตลิ่ง KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง-ตลิ่ง KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI																
กรุงเทพ-ตลิ่ง-ตลิ่ง KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL-CHIANG MAI																

กรุงเทพ (หัวลำโพง) BANGKOK	ออก	04.16		09.30	11.16	12.56	14.10	16.30	17.30	18.20						
สามเสน Sam Sen	ถึง	04.26		09.43	11.26	13.08	14.24	16.44	17.44	18.33						
ชุมทางบางซื่อ BANG SUE JUNCTION	ถึง	04.33		09.50	11.33	13.16	14.32	16.51	17.51	18.41						
กรุงเทพอภิวัฒน์ KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	ออก	↓		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	07.30	09.05	14.15	18.40	20.05	22.30
ดอนเมือง DON MUANG	ถึง	04.58		10.28	11.58	13.41	14.58	17.18	18.18	19.08	07.45	09.18	14.30	18.55	20.20	21.00
รังสิต RANGSIT	ถึง	05.08		10.40	12.10	13.53	15.09	17.30	18.28	19.19	07.57	09.28	14.42	19.06	20.31	21.11
เชียงใหม่ Chiang Rak	ถึง	05.15		10.48	12.19	.	15.17	17.41	18.38	19.29	08.05	.	.	.	.	.
บางปะอิน Bang Pa-in	ถึง	05.35		11.13	12.46	14.18	15.42	18.08	18.59	19.64	08.24	.	.	.	.	.
อยุธยา AYUTTHAYA	ถึง	05.48		11.27	13.01	14.31	15.57	18.23	19.12	20.08	08.37	09.54	15.17	19.44	21.06	21.47
ชุมทางบ้านภาชี BAN PHACHI JUNCTION	ถึง	05.16		11.51	13.26	14.53	16.25	18.49	19.31	20.30	08.58	.	15.36	.	22.05	.
หนองฉาง Nong Wiwat	ถึง	06.25		11.58	13.37	15.00	16.36	18.58	19.43		09.05	.	.	.	.	.
ท่าเรือ Tha Ruea	ถึง	06.34		12.04	13.47	15.07	16.45	19.07	19.49		09.12	.	15.50	.	.	.
บ้านหมอ Ban Mo	ถึง	06.41		12.11	13.54	15.14	16.54	19.13	19.55		09.19	.	15.57	.	.	.
หนองโดน Nong Don	ถึง	06.47		12.19	14.02	15.22	17.04	19.21	20.02		09.27	.	.	.	.	.
บ้านบาลี Ban Klap	ถึง	06.53		12.25	14.09	.	17.10	19.27	20.07		.	.	.	.	.	.
บ้านป่าหวาย Ban Pa Wai	ถึง	06.59	ออก	12.32	14.16	.	17.17	19.33	20.13		.	.	.	.	.	.
ตลิ่ง LOP BURI	ถึง	07.05	06.00	12.39	14.23	15.37	17.24	19.40	20.20		09.42	10.28	16.21	20.41	21.58	22.38
โคกกระเทียม Khok Kathiam	ถึง		06.10	12.54	14.41	15.49	17.39				.	.	.	.	.	.
บ้านมณี Ban Mi	ถึง		06.29	13.13	15.00	16.04	17.59				10.05	.	16.49	.	.	.
จันทน์ Chan Sen	ถึง		06.49	13.38	15.17	16.20	18.15				10.17	.	17.02	.	.	.
ช่องแคบ Chong Khae	ถึง		06.58	13.45	15.26	16.33	18.24				10.23	.	17.12	.	.	.
บ้านทาสี Ban Takhlai	ถึง		07.14	14.06	16.40	16.50	18.40				10.35	.	17.27	.	.	.
หัวทาสี Hua Wai	ถึง		07.26	14.22		17.10	18.52				.	.	.	.	.	.
หนองโพ Nong Pho	ถึง		07.33	14.31		17.18	19.00				10.50	.	17.50	.	.	.
เนินมะกอก Noen Makok	ถึง		07.47	14.46		17.30	19.16				.	.	.	.	.	.
ท่าทอง Khao Thong	ถึง		07.57	14.57		17.41	19.25				.	.	.	.	.	.
นครสวรรค์ NAKHON SAWAN	ถึง	05.00	08.06	15.08		17.51	19.35				11.21	11.37	18.24	22.14	23.28	00.04
ปากน้ำโพ Pak Nam Pho	ถึง	05.04	08.17	15.17		17.58					11.28	.	18.33	.	.	00.11
ทับทิม Thap Krit	ถึง	05.17	08.41	15.30		18.14					11.40	.	.	.	.	.
ชุมแสง Chum Saeng	ถึง	05.34	08.56	15.55		18.31					11.53	.	19.02	.	.	00.41
บางมูลนาก Bang Mun Nak	ถึง	05.52	09.12	16.15		18.49					12.22	.	19.17	.	.	01.02
ตาพานิคม TAPHAN HIN	ถึง	05.16	09.35	16.39		19.15					12.41	12.25	19.36	.	.	01.29
วังกรด Wang Krot	ถึง	05.35	10.02	17.01							13.00	.	.	.	.	.
พิจิตร PHICHIT	ถึง	05.42	10.09	17.08							13.07	12.45	19.59	.	01.06	01.59
ท่าโพธิ์ Tha Lo	ถึง	05.54	10.16	17.16							.	.	.	.	.	.
บางกรวย Bang Krathum	ถึง	07.02	10.24	17.24							13.21	.	20.13	.	.	.
บ้านใหม่ Ban Mai	ถึง	07.15	10.41	17.38								.	.	.	.	.
พิจิตร PHITSANULOK	ถึง	07.28	10.55	17.55							13.43	13.12	20.35	00.15	01.47	02.36
พริ้งพริ้ว Phrom Phiram	ถึง	07.51									14.04	.	20.57	.	.	.
หนองคาย Nong Tom	ถึง	07.59									14.12	.	21.12	.	.	03.06
พิจัย Phichai	ถึง	08.25									14.39	.	21.34	.	.	03.28
ชุมทางบ้านดารา Ban Dara Junction	ถึง	08.36									14.51	.	21.46	.	.	.
สวรรค์โลก Sawankhalok	ถึง	↓									↓	↓	↓	↓	↓	↓
ท่าสัก Tha Sak	ถึง	08.40									14.56	.	21.52	.	.	03.41
ตรอน Tron	ถึง	08.48									15.05	.	22.06	.	.	.
อุตรดิตถ์ UTTARADIT	ถึง	09.04									15.21	14.22	22.20	.	03.05	04.02
สิลาชัย Sila At	ถึง	09.09									15.27	14.30	22.27	01.44	03.11	04.08
เด่นชัย DEN CHAI	ถึง	10.12									16.30	15.23	23.39	02.48	04.16	05.15
บ้านปิน Ban Pin	ถึง	10.49										16.55	00.16	.	04.52	.
แม่มา Mae Mo	ถึง	11.53										01.18	.	.	.	09.11
นครลำปาง NAKHON LAMPANG	ถึง	12.33										17.30	01.54	04.57	06.30	09.51
ขุนตาน Khun Tan	ถึง	13.29										18.22	02.57	06.01	07.32	11.00
ลำพูน Lamphun	ถึง	14.16										19.14	03.43	06.50	08.19	11.48
เชียงใหม่ CHIANG MAI	ถึง	14.35										19.30	04.06	07.15	08.40	12.10

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านสถานีขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

**ขบวนรถบางขบวนสามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า | ** Train Types are subject to change without prior notice.
↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง * ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-14 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาออก

สายเหนือ Northern Line			ปลายทาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) Destination Station : BANGKOK								ปลายทาง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ Destination Station : KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL							
			ขบวน COMMITTEE 302	ท้องถิ่น LOCAL 410	ธรรมดา ORDINARY 208	ขบวน COMMITTEE 304	ธรรมดา ORDINARY 212	ธรรมดา ORDINARY 202	ท้องถิ่น LOCAL 402	ท้องถิ่น LOCAL 408	เร็ว RAPID 108	ด่วน EXPRESS 52	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS 14	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS (อุตราวิถี) 10	เร็ว RAPID 112	ด่วนพิเศษ SPECIAL EXPRESS (ดีเซล RAILCAR 8**	เร็ว RAPID 102	
			ลพบุรี-กรุงเทพฯ LOP BURI-BANGKOK	สีลาชัย-พิษณุโลก SILA AT-PHITSANULOK	นครสวรรค์-กรุงเทพฯ NAKHON SAWAN-BANGKOK	ลพบุรี-กรุงเทพฯ LOP BURI-BANGKOK	สะพานหิน-กรุงเทพฯ TAPHAN HIN-BANGKOK	พิษณุโลก-กรุงเทพฯ PHITSANULOK-BANGKOK	พิษณุโลก-ลพบุรี PHITSANULOK-LOPBURI	เชียงใหม่-นครสวรรค์ CHIANGMAI-NAKHON SAWAN	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ CHIANGMAI-BANGKOK
เที่ยวกลับ / Arrival																		
สถานี Station																		
เชียงใหม่	CHIANG MAI	ออก								09.30		15.30	17.00	18.00		08.50	06.30	
ลำพูน	Lamphun	ถึง								09.59		15.47	17.19	18.19		09.04	06.48	
ขุนตาน	Khun Tan	ถึง								10.58		16.45	18.18	19.16		09.46	07.35	
นครลำปาง	NAKHON LAMPANG	ถึง								11.59		17.54	19.24	20.12		10.38	08.27	
แม่มาะ	Mae Mo	ถึง								12.40		18.44	.	.		.	09.13	
บ้านปิน	Ban Pin	ถึง								13.41	ออก	19.47	21.04	.	ออก	12.08	10.10	
เด่นชัย	DEN CHAI	ถึง		ออก						14.16	19.05	20.23	21.38	22.33	07.30	12.38	10.43	
สีลาชัย	Sila At	ถึง		16.30						15.25	20.02	21.20	22.34	23.28	08.25	13.25	11.37	
อุตรดิตถ์	UTTARADIT	ถึง		16.32						15.37	20.16	21.34	22.39	.	08.30	13.29	11.50	
ตรอน	Tron	ถึง		16.47						15.56	20.34	.	.	.	08.46	.	.	
ท่าสัก	Tha Sak	ถึง		16.54						16.04	20.44	.	.	.	08.57	.	12.13	
สวรรคโลก	Sawankhalok	ถึง		↓						↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
ชุมทางบ้านฉาง	Ban Dara Junction	ถึง		16.59						16.08	20.49	.	.	.	09.02	.	12.18	
พิชัย	Phichai	ถึง		17.13						16.21	21.01	22.09	.	.	09.11	.	12.28	
หนองผิม	Nong Thom	ถึง		17.36						16.50	21.33	.	.	.	09.31	.	12.49	
พรมพิริมา	Phrom Phiram	ถึง		17.44				ออก	ออก	16.58	21.43	.	.	.	09.40	.	.	
พิษณุโลก	PHITSANULOK	ถึง		18.10				06.05	13.45	17.22	22.07	22.58	23.53	00.47	10.01	14.34	13.16	
บ้านใหม่	Ban Mai	ถึง						06.15	13.57	17.36	22.21	.	.	.	.	.	.	
บางกระทุ่ม	Bang Krathum	ถึง						06.29	14.10	17.53	22.33	.	.	.	10.26	.	13.46	
ท่าโพธิ์	Tha Lo	ถึง						06.37	14.18	18.02	.	.	.	.	.	.	.	
พิจิตร	PHICHIT	ถึง						06.44	14.25	18.10	22.47	23.38	00.40	.	10.41	15.08	14.01	
วังกรด	Wang Krot	ถึง					ออก	06.53	14.33	18.17	.	.	.	.	10.50	.	.	
สะพานหิน	TAPHAN HIN	ถึง					05.30	07.17	14.53	18.40	23.15	00.06	.	.	11.11	15.31	14.27	
บางมูลนาก	Bang Mun Nak	ถึง					05.53	07.39	15.19	19.03	23.40	.	.	.	11.32	.	14.55	
ชุมแสง	Chum Saeng	ถึง					06.12	07.56	15.34	19.22	23.58	.	.	.	11.48	.	15.14	
ทับทิม	Thap Krit	ถึง					06.31	08.12	15.50	19.37	.	.	.	.	12.19	.	.	
ปากน้ำโพ	Pak Nam Pho	ถึง			ออก		06.47	08.26	16.04	19.50	00.38	.	.	.	12.33	16.14	15.46	
นครสวรรค์	NAKHON SAWAN	ถึง			05.00		05.56	08.32	16.11	19.55	00.46	01.11	01.56	02.38	12.39	16.21	15.53	
เขาทอง	Khao Thong	ถึง			05.08		07.11	08.44	16.39		.	.	.	.	.	.	.	
เนินมะกอก	Noen Makok	ถึง			05.17		07.25	08.54	16.48		.	.	.	.	.	.	.	
หนองโพ	Nong Pho	ถึง			05.31		07.47	09.08	17.02		.	.	.	.	13.13	.	16.30	
หัวหวาย	Hua Wai	ถึง			05.39		07.56	09.16	17.09		.	.	.	.	.	.	.	
บ้านตากสิน	Ban Takhli	ถึง			05.51		08.08	09.29	17.24	16.00	01.39	.	.	.	13.32	.	16.59	
ช่องแคบ	Chong Khae	ถึง			06.07		08.23	09.47	17.43	16.15	.	.	.	.	13.49	.	17.11	
จันทน์	Chan Sen	ถึง			06.15		08.31	09.57	17.52	16.23	.	.	.	.	13.57	.	17.21	
บ้านใหม่	Ban Mi	ถึง			06.32		08.46	10.17	18.12	16.44	.	.	.	.	14.10	.	17.35	
โคกกระเทียม	Khok Kathiam	ถึง	ออก		06.51	ออก	09.03	10.36	18.32	17.09	.	.	.	.	.	.	.	
ลพบุรี	LOP BURI	ถึง	04.30	06.00	07.03	08.00	09.17	10.54	18.45	17.22	02.26	02.44	03.37	04.04	14.37	17.26	18.05	
บ้านป่าหวาย	Ban Pa Wai	ถึง	04.35	06.05	07.13	08.05	.	11.02		17.37	.	.	.	.	.	.	.	
บ้านกล้วย	Ban Klap	ถึง	04.41	06.11	07.20	08.10	09.29	11.09		17.44	.	.	.	.	.	.	.	
หนองไผ่	Nong Don	ถึง	04.47	06.16	07.26	08.16	09.36	11.16		17.50	.	.	.	.	14.54	.	.	
บ้านมอ	Ban Mo	ถึง	04.55	06.23	07.33	08.22	09.44	11.25		17.58	.	.	.	.	15.02	.	18.31	
ท่าเรือ	Tha Ruea	ถึง	05.02	06.29	07.40	08.28	09.52	11.33		18.05	.	.	.	.	15.10	.	18.40	
หนองวิวัฒน์	Nong Wiwat	ถึง	05.11	06.36	07.50	08.36	09.59	11.40		18.14	.	.	.	.	15.20	.	.	
ชุมทางบ้านภาชี	BAN PHACHU JUNCTION	ถึง	05.20	06.44	08.01	08.42	10.07	11.48	04.45	18.23	03.01	.	.	.	15.28	.	18.54	
อยุธยา	AYUTTHAYA	ถึง	05.45	07.08	08.25	08.58	10.26	12.13	05.06	18.47	03.19	03.56	04.53	05.27	15.58	18.05	19.14	
บางปะอิน	Bang Pa-in	ถึง	05.59	07.19	08.39	09.10	10.38	12.28	05.19	19.02	.	.	.	.	16.15	.	.	
เชียงราก	Chiang Rak	ถึง	06.22	07.41	09.04	.	11.01	12.54	05.40	19.30	.	.	.	.	16.42	.	.	
รังสิต	RANGSIT	ถึง	06.32	07.48	09.12	09.33	11.08	13.02	05.48	19.38	04.00	04.40	05.40	06.20	16.50	18.30	19.55	
ดอนเมือง	DON MUANG	ถึง	06.45	08.00	09.25	09.45	11.20	13.15	06.00	19.50	04.13	04.53	05.53	06.33	17.03	18.40	20.08	
กรุงเทพอภิวัฒน์	KRUNG THEP APHIWAT CENTRAL TERMINAL	ถึง		↓		↓		↓		↓	04.30	05.10	06.10	06.50	17.20	18.55	20.25	
ชุมทางบางซื่อ	BANG SUE JUNCTION	ถึง	07.12	08.27	09.52	10.10	11.47	13.42	06.26	20.15								
สามเสน	Sam Sen	ถึง	07.20	08.35	10.01	10.18	11.56	13.51	06.35	20.23								
กรุงเทพฯ (หัวลำโพง)	BANGKOK	ถึง	07.35	08.50	10.15	10.30	12.10	14.05	06.50	20.35								

ตารางเวลาเดินรถ สายเหนือ (เที่ยวกลับ) Northern Line (Arrival)

**ชนิดขบวนรถที่ปลายทางเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านสถานี

↓ ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

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

↓ ขบวนรถไม่ผ่านเส้นทาง * ขบวนรถไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ข้อมูล ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-15 ตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขาเข้า

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

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

- **ระยะเร่งด่วน** เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถ ดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564)
- **ระยะกลาง** เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผน แม่บทฯ (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) รถไฟทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร

(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าใหม่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่

(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร

(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร

3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่

(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร

(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดแพร่ มีจำนวน 4 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

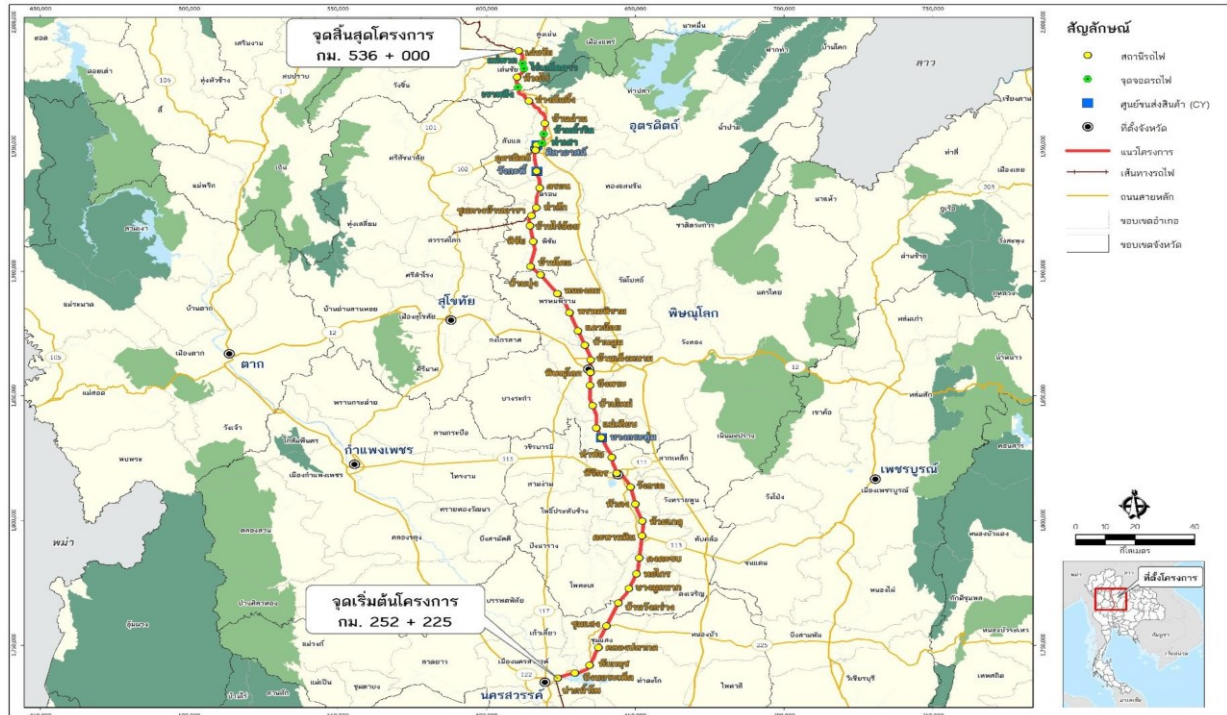
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

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

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ มีพื้นที่ครอบคลุม 4 จังหวัด 10 อำเภอ 29 ตำบล คือ จังหวัดแพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ เป็นโครงการออกแบบทางรถไฟใหม่ขนาดทาง 1.0 เมตร โดยมีเขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง 80 เมตร พร้อมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยมากขึ้น แนวเส้นทางรถไฟมีจุดเริ่มต้นที่ปลายย่านสถานีเด่นชัย ที่ กม.535+000 (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย) และสิ้นสุดที่ย่านสถานีเชียงใหม่ ที่ กม.723+185 โดย

เส้นทางที่ได้รับคัดเลือก มีระยะทางประมาณ 189 กิโลเมตร ซึ่งช่วงสถานีเด่นชัย-สถานีห้างฉัตร จะใช้แนวเส้นทางเดิมเป็นหลัก และมีการปรับโค้งแนวเส้นทางบางส่วนให้ใช้ความเร็วสูงสุดได้ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช่วงสถานีห้างฉัตร-สถานีลำพูน จะเป็นการก่อสร้างแนวรถไฟใหม่ทั้งหมด และช่วงสถานีลำพูน-สถานีเชียงใหม่ จะเป็นการสร้างทางคู่ขนานกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม และตัดแนวทางรถไฟใหม่บางส่วนให้มีแนวเส้นทางที่ตรงมากที่สุด ซึ่งแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดจะเป็นทางระดับพื้น 108 กิโลเมตร ทางยกระดับ 39 กิโลเมตร สะพานบก 22 กิโลเมตร และอุโมงค์ 19 กิโลเมตร มีจำนวน 17 สถานี (ไม่รวมสถานีเด่นชัย) และ 1 ที่หยุดรถ



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-16 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-17 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

● โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

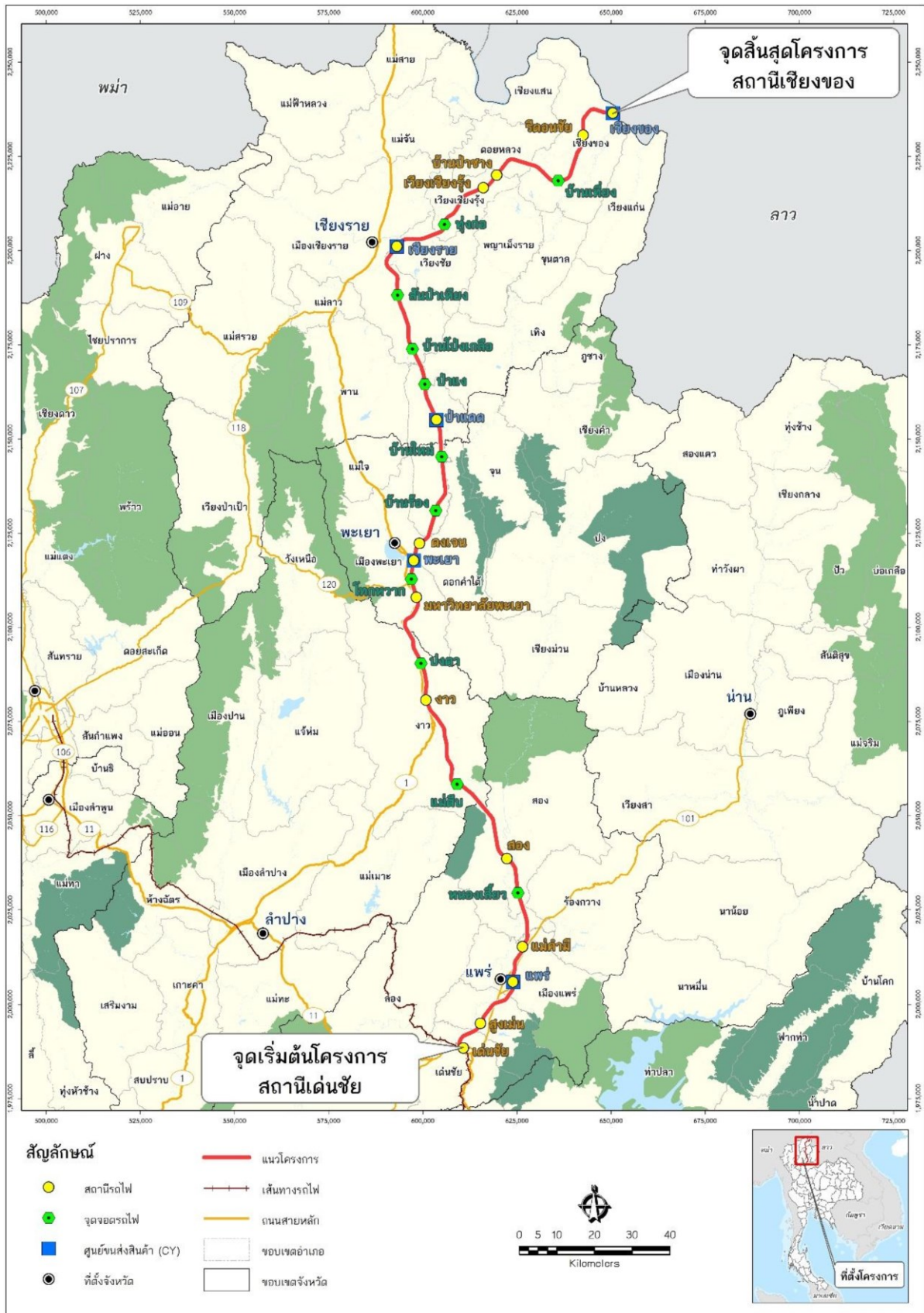
โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 4 จังหวัด 17 อำเภอ 59 ตำบล ประกอบด้วยจังหวัด แพร่ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนองม่วงไข่ และอำเภอสอง จังหวัดลำปาง 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภองาว จังหวัดพะเยา 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ และอำเภอภูกามยาว และจังหวัดเชียงราย 8 อำเภอ ได้แก่ อำเภอป่าแดด อำเภอเทิง อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอเวียงชัย อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอดอยหลวง อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีรถไฟเด่นชัย จ.แพร่ ไปยัง อ.เชียงของ จ.เชียงราย รวมระยะทาง 326 กิโลเมตร รวม 25 สถานี (ไม่รวมสถานีเด่นชัย) แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง 1 เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 160 กม./ชม. มีอุโมงค์ 3 แห่ง คือ ในพื้นที่อำเภอสอง จังหวัดแพร่ ยาว 6.4 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศ อุโมงค์แห่งที่ 2 อยู่ที่อำเภอเมืองพะเยา ยาว 2.8 กิโลเมตร และอุโมงค์ที่อำเภอดอยหลวง จังหวัดเชียงราย ยาว 3.6 กิโลเมตร ตลอดสายมีระบบป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ เช่น สะพานข้าม 380 แห่ง มีทางยกระดับอย่างครบถ้วนสมบูรณ์

- **โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่**

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

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

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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-18 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ

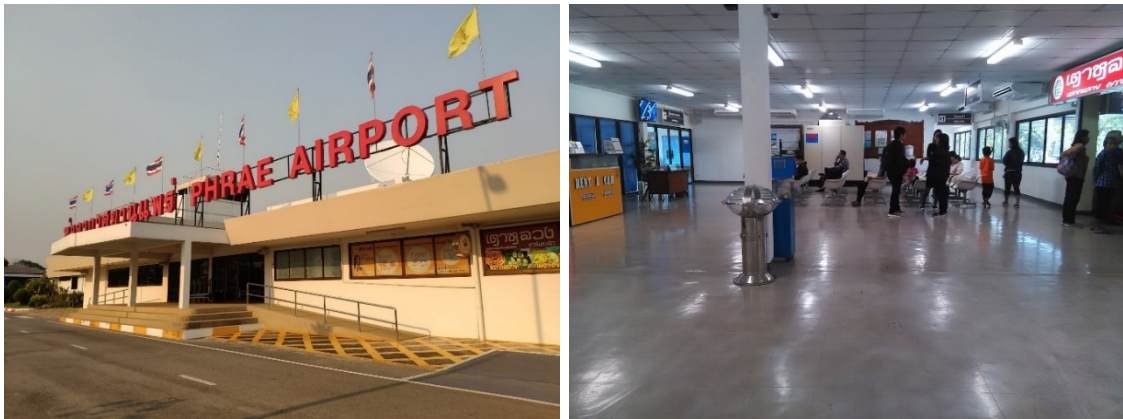


ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-19 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

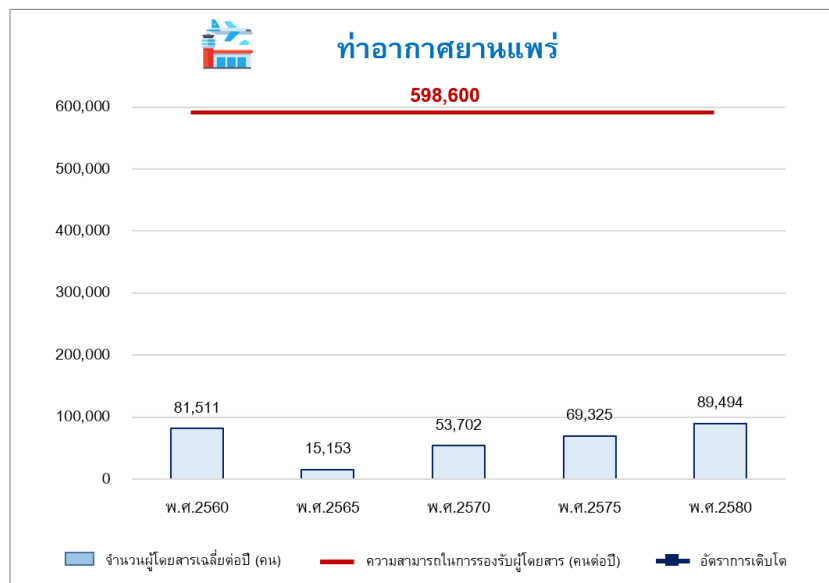
3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานแพร่ ตั้งอยู่ที่ 72 หมู่ที่ 5 ถนนช่อแฮ ตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 3 กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานแพร่เป็นอาคาร 3 ชั้น ใช้งานจริง 1 ชั้น มีพื้นที่ 1,550 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดประมาณ 300 คน/ชั่วโมง หรือประมาณ 8 แสนคนต่อปี ปัจจุบันไม่มีสายการบินพาณิชย์เปิดให้บริการ โดยมีสายการบินสุดท้ายที่ยกเลิกการให้บริการไปในปี พ.ศ. 2566 คือ สายการบินบินนกแอร์



รูปที่ 3.2-20 ท่าอากาศยานแพร่

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



รูปที่ 3.2-21 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานแพร่ในอนาคต

ขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้มีแผนในการพัฒนาท่าอากาศยานแพร่ กล่าวคือ ได้มีการจ้างที่ปรึกษา ถึงความเป็นไปได้ในการประเมินผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมในโครงการขยายท่าอากาศยานแพร่ โดยออกแบบ ขยายความกว้างจาก 30 เมตร เป็น 45 เมตร และขยายความยาวทางวิ่งจาก 1,500 เมตร เป็น 2,100 เมตร เป็นโครงการของปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ถึง พ.ศ. 2568 ประกอบกับกระทรวงคมนาคม ได้รวบรวมข้อมูล เพิ่มเติมตามความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ครั้งที่ 1 ครบถ้วนแล้ว รวมทั้งคาดว่าจะส่งผลการประเมินให้คณะกรรมการเพื่อพิจารณารายงานผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมีนาคม 2567 ในกรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 และเมื่อ คณะกรรมการพิจารณาเสร็จเรียบร้อยแล้ว กระทรวงคมนาคมจะจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสำรวจเพื่อการ ออกพระราชกฤษฎีกาในการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างสนามบิน โดยมีที่ดินที่จะต้องถูกเวนคืนจำนวน 508 แปลงรวมพื้นที่ 418 ไร่ 2 งาน 79 ตารางวา รวมทั้งมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีผลกระทบต่อประชาชน จำนวน 150 หลังคาเรือน เมื่อได้ขยายทางวิ่งในท่าอากาศยานแล้วจะทำให้รองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ได้ นอกจากนี้การก่อสร้างขยายทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบินรวมทั้งระบบไฟฟ้าสนามบินและส่วนประกอบ อื่น ๆ จะอยู่ในโครงการของปีงบประมาณ พ.ศ. 2571 เพื่อให้รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ กล่าวคือ จากเดิม ขนาด 80 ที่นั่ง 2 ลำ เป็นขนาด 180 ที่นั่ง 4 ลำ เพื่อให้รองรับต่อสายการบินที่มีเครื่องบินขนาดใหญ่ คือ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยเวียดเจ็ท และการบินไทย เมื่อมีการขยายท่าอากาศยานแล้ว ที่มา: กระทรวง การของสมาชิกวุฒิสภา ท่าอากาศยานแพร่ (รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม)

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดแพร่เป็นจังหวัดหนึ่งที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย อดีตนครรัฐอิสระขนาดเล็ก มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบระหว่างภูเขา โดยมีทิวเขาล้อมรอบ และมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านคือ แม่น้ำยม ซึ่งเป็นแม่น้ำที่มีต้นกำเนิดอยู่ในป่าดงดิบสูงชันสลับซับซ้อนบนทิวเขาผีปันน้ำและเทือกเขาแดนลาว ในเขตจังหวัดพะเยาและแพร่ โดยมีแม่น้ำยม และแม่น้ำกว๋าว ไหลมาบรรจบกันที่บ้านบุญยืน ตำบลนาบั้ง อำเภออง จังหวัดพะเยา มีความยาวประมาณ 735 กิโลเมตร กระแสน้ำไหลผ่านที่ราบสูงของอำเภออง อำเภอ เชียงม่วน จังหวัดพะเยา ผ่านจังหวัดแพร่ สุโขทัย พิษณุโลก และพิจิตร ไปบรรจบกับแม่น้ำน่านที่ตำบลเกยไชย อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ ก่อนแม่น้ำน่านจะไปรวมกับแม่น้ำปิง ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมือง นครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ เกิดเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสายสำคัญของพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางของ ประเทศไทย โดยสภาพโครงสร้างทางน้ำของแม่น้ำยมมีลักษณะแบบกึ่งไม้ ประกอบด้วยลำน้ำสาขา 77 สาย ระดับน้ำสูงสุดในฤดูฝน ลดลงเมื่อถึงฤดูหนาว และต่ำสุดในฤดูร้อน ภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงตามอิทธิพลของลม มรสุมตะวันตกเฉียงใต้และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดแพร่ นั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือ ล่องแก่ง เป็นต้น โดยมีสถานที่สำคัญที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว นั่นก็คือ อุทยานแห่งชาติแม่ยม ซึ่งจะกิจกรรมสนุก ๆ ให้ทำมากมาย ไม่ว่าจะเป็น เดินป่า เทียวถ้ำ ชมนก ผีเสื้อ และส่องสัตว์นานาชนิด

ล่องเรือ และล่องแก่ง รวมถึงการแคมป์ปิ้ง มีแก่งเสือเต้นที่เป็นเกาะแก่งธรรมชาติที่มีความยาว 4 กิโลเมตร เมื่อเข้าสู่ฤดูน้ำหลาก ที่นี้จะผันตัวมาเป็นจุดเล่นล่องแก่งสุดมันส์สำหรับนักท่องเที่ยวที่ชอบความท้าทาย



รูปที่ 3.2-22 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำจังหวัดแพร่

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

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

ตารางที่ 3.2-11 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักร่องวาง	แพร่	ร่องวาง	ขาเข้า

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดแพร่

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

แพร่เมืองน่าอยู่ ชุมชนเข้มแข็ง เศรษฐกิจสร้างสรรค์ เกษตรปลอดภัย ทรัพยากรธรรมชาติสมบูรณ์
ท่องเที่ยวยั่งยืน

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. ร้อยละมูลค่าการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 7
2. จำนวนพื้นที่เกษตรกรรมยั่งยืนได้รับการพัฒนา ไม่น้อยกว่า 2,000 ไร่
3. จำนวนจุดสะสมความร้อน ลดลงจากค่าเฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง ร้อยละ 10
4. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2
5. ตำบลต้นแบบเมืองที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุและประชาชนทุกช่วงวัย ร้อยละ 30 ของตำบลทั้งหมด
6. หมู่บ้าน/ชุมชนเข้มแข็งเอาชนะยาเสพติดในพื้นที่ ร้อยละ 80

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ยกระดับขีดความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพการเกษตร เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ให้สามารถแข่งขันได้ เชื่อมโยงภูมิภาค และต่างประเทศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และภัยพิบัติ แบบบูรณาการอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : ยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำ และเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อรองรับการเป็นเมืองน่าอยู่

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ยกระดับขีดความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพการเกษตร เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ให้สามารถแข่งขันได้ เชื่อมโยงภูมิภาค และต่างประเทศ	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจฐานราก การค้า การลงทุน ให้สามารถแข่งขันได้เชื่อมโยงภูมิภาค และต่างประเทศ แผนงานที่ 2 เพิ่มศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรคุณภาพ อาหารปลอดภัย โดยใช้นวัตกรรมทางการเกษตร และสร้างเครือข่ายทางการเกษตร
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การสร้างมูลค่าเศรษฐกิจฐานราก การค้า การลงทุนให้สามารถแข่งขันได้เชื่อมโยงภูมิภาคและต่างประเทศ 2. การพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรคุณภาพ อาหารปลอดภัย โดยใช้นวัตกรรมทางการเกษตรและสร้างเครือข่ายทางการเกษตร	1. การเพิ่มจำนวนนวัตกรรมสินค้าและผลิตภัณฑ์เด่นของจังหวัดแพร่ อย่างน้อย 5 ผลิตภัณฑ์ต่อปี 2. มูลค่าการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 7 3. จำนวนพื้นที่เกษตรกรรมยั่งยืนได้รับการพัฒนาไม่น้อยกว่า 2,000 ไร่ 4. จำนวนโครงสร้างพื้นฐานได้รับการปรับปรุง/เพิ่มประสิทธิภาพอย่างน้อย 3 เส้นทางต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และภัยพิบัติ แบบบูรณาการอย่างยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พื้นฟูพื้นที่สีเขียว การบริหารจัดการน้ำและ ส่งเสริมแพรมืองน้ำอยู่ แผนงานที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหไฟป่าหมอก ควันและแก้ไข ปัญหาการบุกรุกที่ดินของรัฐ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การอนุรักษ์ พื้นฟูและป้องกันทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม 2. การบริหารจัดการ ด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อม 3. การพัฒนาประสิทธิภาพการป้องกันและบรรเทาภัย พิบัติทางธรรมชาติ	1. จำนวนจุดสะสมความร้อนลดลงจากค่าเฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง ร้อยละ 10 2. จำนวนแหล่งน้ำได้รับการฟื้นฟู/สร้างใหม่เพิ่มขึ้นอย่าง น้อย 4 แห่งต่อปี 3. พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติลดลงร้อยละ 10 4. ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน ไม่ต่ำกว่า 75 Toe ต่อปี (Ton of oil equivalent = หน่วยวัดปริมาณพลังงาน) 5. พื้นที่ป่าไม่ได้รับการส่งเสริมพัฒนา/ฟื้นฟู เพิ่มขึ้นไม่น้อย กว่า 2 แห่ง/ปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มจำนวนแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และ ยั่งยืนโดยดำรงฐานวัฒนธรรมและภูมิ ปัญญาท้องถิ่นของเมือง แผนงานที่ 2 เพิ่มคุณภาพมาตรฐานและส่งเสริมการตลาด การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และยั่งยืน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนา ปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงโครงสร้าง พื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อยกระดับด้านการ ท่องเที่ยว 2. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และระบบบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ 3. ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์	1. จำนวนแหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนา ไม่น้อยกว่า 2 แห่ง 2. มีกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ไม่น้อยกว่า 3 กิจกรรมต่อปี 3. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 ยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำ และเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อรองรับการเป็นเมืองน่าอยู่	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มศักยภาพคนทุกกลุ่มวัยและยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำ แผนงานที่ 2 ส่งเสริมความมั่นคงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. เพิ่มศักยภาพคนทุกกลุ่มวัย และยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำ 2. พัฒนาคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีวิตของคนทุกช่วงวัย 3. เตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ 4. พัฒนาสถาบันทางสังคมให้มีความเข้มแข็ง 5. ส่งเสริมความมั่นคงความสงบเรียบร้อยในพื้นที่	1. ตำบลต้นแบบเมืองที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุและประชาชนทุกช่วงวัย ร้อยละ 30 ของตำบลทั้งหมด 2. จำนวนประชาชนกลุ่มเปราะบางได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิต ร้อยละ 80 3. ประชาชนอายุ 3 ปีขึ้นไปได้รับโอกาสทางการศึกษาและเรียนรู้ตลอดชีวิต ร้อยละ 70 4. หมู่บ้าน/ชุมชนเข้มแข็ง เอาชนะยาเสพติดในพื้นที่ร้อยละ 80

4.4 เป้าประสงค์

1. เศรษฐกิจมีความมั่นคง สร้างมูลค่าและบริการมูลค่าสูงและรายได้แก่ประชาชนมากขึ้น
2. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการอนุรักษ์ รักษาและฟื้นฟู ควบคู่กับการพัฒนาเมืองอย่างสมดุล
3. การท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายใต้ฐานทรัพยากรธรรมชาติและภูมิปัญญาท้องถิ่น
4. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีและสังคม ชุมชนมีความเข้มแข็งและปลอดภัย

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ยกระดับขีดความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพการเกษตร เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ให้สามารถแข่งขันได้ เชื่อมโยงภูมิภาค และต่างประเทศ		
1.1	โครงการพัฒนาระดับผลิตภัณท์สุรากลั่นชุมชนตำบล สะเอียบ อำเภอสอง จังหวัดแพร่	17,275,600.00
1.2	โครงการเพิ่มมูลค่าเฟอร์นิเจอร์และผลิตภัณท์ไม้สักด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีเชิงสร้างสรรค์สู่การเป็นFurniture City	12,000,000.00
1.3	โครงการส่งเสริมด้านการตลาดเฟอร์นิเจอร์ไม้สักหม้อห้อมและสินค้าเด่นจังหวัดแพร่	5,581,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
1.4	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักด้านอุปกรณ์ อำนวยความสะดวกเพื่อพัฒนาระบบ Logistic การค้า การ ลงทุน ในจังหวัดแพร่	38,000,000.00
1.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจ พอเพียง และวางแผนการตลาด	28,243,760.00
1.6	โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวใน จังหวัดแพร่	182,000,000.00
1.7	โครงการยกระดับผลิตภัณฑ์ OTOP ประเภทผ้า/ของฝากของ ที่ระลึก	20,000,000.00
1.8	โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อส่งเสริมด้านการเกษตร การค้า การลงทุนในจังหวัดแพร่	52,000,000.00
1.9	โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตทุเรียนคุณภาพสู่ไม้ผลัด ลักษณะจังหวัดแพร่	10,181,600.00
1.10	โครงการส่งเสริมอาชีพด้านการเกษตรเพื่อจัดความยากจน และพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาของ เศรษฐกิจพอเพียงจังหวัดแพร่	10,064,800.00
1.11	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐาน การผลิตสินค้าเกษตรภายใต้เศรษฐกิจหมุนเวียน (BCG)	14,999,200.00
1.12	โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตและตลาดโคเนื้อเชิง อุตสาหกรรม	12,000,000.00
1.13	โครงการส่งเสริมเลี้ยงปลาสวยงาม สร้างอาชีพแก่กลุ่ม เปราะบาง	3,840,000.00
1.14	โครงการเพิ่มศักยภาพอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรและ อาหารจังหวัดแพร่	12,000,000.00
1.15	โครงการส่งเสริมการอารักขาพืชโดยวิธีผสมผสานเพื่อ ยกระดับการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพและมาตรฐานเพื่อรองรับ เมืองสุขภาวะ	5,034,800.00
1.16	โครงการส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรคุณภาพอาหาร ปลอดภัย เสริมสร้างการใช้นวัตกรรมทางการเกษตรและการ สร้างเครือข่าย	3,291,600.00
1.17	โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตโคเนื้อคุณภาพดีแบบครบ วงจร	7,969,600.00
1.18	โครงการเพิ่มศักยภาพประมงโรงเรียน ผลิตสินค้าเกษตร คุณภาพ อาหารปลอดภัย	1,560,000.00
1.19	โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตพืชเศรษฐกิจทางเลือกใหม่	8,720,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
1.20	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิตสินค้า OTOP ประเภทผ้าให้เป็นพรีเมียม	3,080,000.00
1.21	โครงการพัฒนาคุณภาพและเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรเศรษฐกิจ (ส้มเขียวหวาน)	6,532,000.00
1.22	โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรแปรรูปในท้องถิ่นและพัฒนาตลาดสินค้าเกษตรของกลุ่มแม่บ้านเกษตรกร	6,828,000.00
1.23	โครงการเพิ่มศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรคุณภาพ อาหารปลอดภัย การเสริมสร้างการใช้นวัตกรรมทางการเกษตร และการสร้างเครือข่ายทางการเกษตร	4,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และภัยพิบัติ แบบบูรณาการอย่างยั่งยืน		
2.1	โครงการฟื้นฟูบูรณะแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยแล้งและอุทกภัยในพื้นที่จังหวัดแพร่	42,152,000.00
2.2	โครงการเตรียมความพร้อมรับมือผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ เพื่อลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติ	30,077,200.00
2.3	โครงการเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจสัตว์ท้องถิ่น	4,000,000.00
2.4	โครงการฟื้นฟูทรัพยากรสัตว์น้ำ เพื่อเพิ่มผลผลิตสัตว์น้ำที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ และสัตว์น้ำพื้นถิ่นแบบมีส่วนร่วมของชุมชน	11,200,000.00
2.5	โครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตและลดความเหลื่อมล้ำของประชาชนด้วยพลังงานทดแทน	26,952,000.00
2.6	โครงการเพิ่มผลผลิตกึ่งก้ามกรามในแหล่งน้ำจังหวัดแพร่	20,000,000.00
2.7	โครงการฟื้นฟูทรัพยากรสัตว์น้ำพื้นที่ยมหลวงจังหวัดแพร่	14,000,000.00
2.8	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกควันและฝุ่นละอองแบบบูรณาการของจังหวัดแพร่	91,649,200.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และยั่งยืน		
3.1	โครงการปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเชิงนิเวศ และเชิงสุขภาพให้ได้คุณภาพมาตรฐานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน	31,429,310.00
3.2	โครงการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และพัฒนาการตลาดเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน	115,842,000.00
3.3	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรเครือข่ายการท่องเที่ยวและมาตรฐานการท่องเที่ยว	12,664,700.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : ยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำ และเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อรองรับการเป็นเมืองน่าอยู่		
4.1	โครงการพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตเพื่อส่งเสริมการเป็นเมืองสุขภาวะที่ดี	373,950,200.00
4.2	โครงการบูรณาการเมืองต้นแบบดูแลสุขภาพในผู้สูงอายุด้วยภูมิปัญญาการแพทย์แผนไทยและการแพทย์ผสมผสาน	140,000.00
4.3	โครงการพัฒนาอาชีพผู้สูงอายุ ประชาชนทั่วไปและผู้ว่างงานในชุมชน	10,000,000.00
4.4	โครงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพ และศักยภาพแรงงาน	1,827,920.00
4.5	โครงการยกระดับและพัฒนาศักยภาพฝีมือช่างชุมชน (Up-Skill, Re-Skill)	7,004,000.00
4.6	โครงการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมให้แก่เด็กและเยาวชนคนแพร่เติบโตอย่างมีคุณภาพ	1,929,600.00
4.7	โครงการส่งเสริมและจัดตั้งศูนย์เรียนรู้ต้นแบบอาชีพของครัวเรือนตกเกณฑ์เป้าหมาย	2,786,400.00
4.8	โครงการส่งเสริมความมั่นคงเพื่อนำสู่ชุมชนเข้มแข็ง	267,147,400.00
4.9	โครงการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนให้ความรู้สู่ชุมชน	406,400.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 เป็นจังหวัดแหล่งต้นน้ำของแม่น้ำยมซึ่งเป็นแม่น้ำสายสำคัญสายหนึ่งของประเทศที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรของภาคเหนือและมีลำน้ำสาขา จำนวน 16 สาขา ครอบคลุมทุกพื้นที่ในจังหวัด
- S2 ศักยภาพเชิงภูมิศาสตร์ การเชื่อมโยงในการเป็นจุด Hub Logistic ด้านการขนส่งคมนาคมและการกระจายสินค้าไปสู่จังหวัดภาคเหนือตอนบนและภาคอื่น ๆ ของประเทศไทย และเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
- S3 ผลิตรักชจากภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ มีคุณภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและมีสินค้าสำคัญ เช่น ผ้าหม้อห้อม ผ้าทอตีนจก เฟอร์นิเจอร์ไม้สัก เป็นต้น
- S4 ประชาชนมีวิถีชีวิต เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่เข้มแข็งมีความหลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ศาสนาและวัฒนธรรม เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว
- S5 องค์กรเครือข่าย ภาคประชาชน ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่สามารถสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัดให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

- S6 วิธีสังคมคนแพร่เป็นสังคมที่มีความเอื้ออาทรต่อกัน ซึ่งเป็นเสน่ห์ที่ต้องมีการอนุรักษ์และส่งเสริมให้เป็นเครื่องมือที่สำคัญเพื่อเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 ไม่มีแหล่งกักเก็บน้ำขนาดใหญ่ ส่วนขนาดกลางและขนาดเล็กมีไม่เพียงพอ ขาดระบบชลประทานที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ และปัญหาการตื้นเขินของแหล่งน้ำ จึงทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำ ปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งซ้ำซากต่อเนื่องทุกปี
- W2 ประชาชนมีฐานะยากจน มีรายได้ต่ำกว่าค่ากลางของประเทศ ความรู้ความเข้าใจในการเพิ่มมูลค่าของสินค้าไม่เพียงพอ โดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตรที่เป็นสินค้าหลักและสำคัญของจังหวัด
- W3 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย โดยเฉพาะป่าไม้ มีการบุกรุกพื้นที่ป่าเพื่อใช้เป็นพื้นที่ทำมาหากินทางการเกษตร รวมทั้งประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม
- W4 กิจกรรมภาคการเกษตร มีการใช้สารเคมีในสัดส่วนที่สูง ใช้วิธีการทำการเกษตรแบบดั้งเดิม การปลูกพืชเชิงเดี่ยว ทำให้ผลิตผลทางการเกษตรไม่มีความหลากหลายส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อการรายได้ของเกษตรกร ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชน
- W5 ระบบการบริหารจัดการปัญหาด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อมยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ของอำเภอและจังหวัด
- W6 ขาดแคลนแรงงานฝีมือและแรงงานระดับล่างทำให้ต้องมีการนำเข้าแรงงานต่างด้าวที่ไม่มีคุณภาพส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านสังคม
- W7 การส่งเสริมกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวเชิงรุกเพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวยังมีน้อย อีกทั้งขาดการพัฒนาหรือสร้างแหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวโดยชุมชน

โอกาส (Opportunity)

- O1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 (มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน) เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดเชื่อมโยงนโยบายรัฐบาลและมติพื้นที่
- O2 นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ส่งเสริมให้มีการนำนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาการผลิตและบริการ เพิ่มรายได้ลดรายจ่ายของประชาชน
- O3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภูมิภาค เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ ทำให้จังหวัดแพร่มีกรอบการพัฒนาที่เชื่อมโยงภาคเข้าด้วยกัน

- O4 รัฐบาลมีนโยบายในการบริหารจัดการน้ำ โดยการจัดหาแหล่งน้ำ การขุดลอก การสร้างฝาย การจัดทำแก้มลิงเพื่อให้มีแหล่งน้ำต้นทุนและมีน้ำสำรองไว้ใช้สำหรับอุปโภค บริโภค และเพาะปลูกในฤดูแล้งรวมทั้งป้องกันน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก
- O5 รัฐบาลมีนโยบาย การสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ชุมชนเพื่อสร้างเอกลักษณ์ทั้งการส่งเสริมองค์ความรู้สมัยใหม่เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพ และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน การส่งเสริมการตลาด
- O6 รัฐบาลมีโครงการที่จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ การขยายเส้นทางคมนาคมทางบก โดยเฉพาะทางรถยนต์ที่จะขยายเส้นทางเชื่อมโยงกับจังหวัดต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน รวมถึงเส้นทางขนส่งทางรางและอากาศ
- O7 มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 เห็นชอบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และมีแผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย และเด่นชัย-เชียงใหม่ (HUB ของระบบ Logistic ภาคเหนือ)
- O8 การเป็นประชาคมอาเซียนส่งผลให้จังหวัดต้องมีความพร้อมในทุกด้านเพื่อการบูรณาการและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยการเตรียมขยายสนามบินให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่
- O9 รัฐบาลมีนโยบายการส่งเสริมสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ทำให้เกิดการพัฒนาผู้ประกอบการท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง

อุปสรรค (Threat)

- T1 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 ส่งผลต่อภาคธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าปลีกและร้านค้ารายย่อย ประชาชนเป็นจำนวนมากถูกเลิกจ้างงาน ขาดรายได้ ทำให้ภาวะเศรษฐกิจประเทศและจังหวัดถดถอยลงอย่างมาก
- T2 มีความเสี่ยงในการเกิดปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น อุทกภัย วาตภัย ภัยแล้ง ภัยหนาว ภัยจากโรคพืช ดินถล่ม หมอกควันและไฟป่า มีแนวโน้มของความถี่และความรุนแรงเพิ่มขึ้น แต่งบประมาณในการเตรียมความพร้อมและการป้องกันปัญหาสาธารณสุขยังมีไม่เพียงพอ
- T3 ภาวะการถดถอยของเศรษฐกิจโลก สังคมแห่งโลกาภิวัตน์โลกไร้พรมแดนและการแพร่ระบาดของโรคภัยร้ายแรงต่าง ๆ ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ความมั่นคงและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในภาพรวม
- T4 การเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประชากร ที่มีแนวโน้มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุในขณะที่ยังแรงงานและอัตราการเกิดลดลง

- T5 ข้อระเบียบ/กฎหมายของทางราชการบางประการ ไม่เอื้อประโยชน์และส่งเสริมการพัฒนา ศักยภาพของการประกอบอาชีพของท้องถิ่นที่เป็นการส่งต่อทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา เช่น การผลิตสุราพื้นบ้าน การทำสิ่งประดิษฐ์จากไม้สัก ยาสูบ เป็นต้น
- T6 กระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้เกิดการสื่อสารของโลกไร้พรมแดน ระบบ Social Media Internet และภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสื่อสังคมออนไลน์ ที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของ ประชาชน

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการ มีส่วนร่วมของประชาชน 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 สชบ. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการสัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 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 และช่วงเวลาการผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด
- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยวน
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนา ด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมในเกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉันทมติที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับจุดต้นทาง - ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางในอนาคต

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