



สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

# โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS** เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น  
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1  
(จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดลำปาง และจังหวัดลำพูน)

ที่ปรึกษา

**CHOTICHINDA**  
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



## โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

### 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 โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (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 นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 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 รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก



สะดวก เพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศ และอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

## 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 2) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาและระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568 - 2580 ประกอบด้วย แผนงานแผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 4) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัดระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ  
ในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง



### 1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

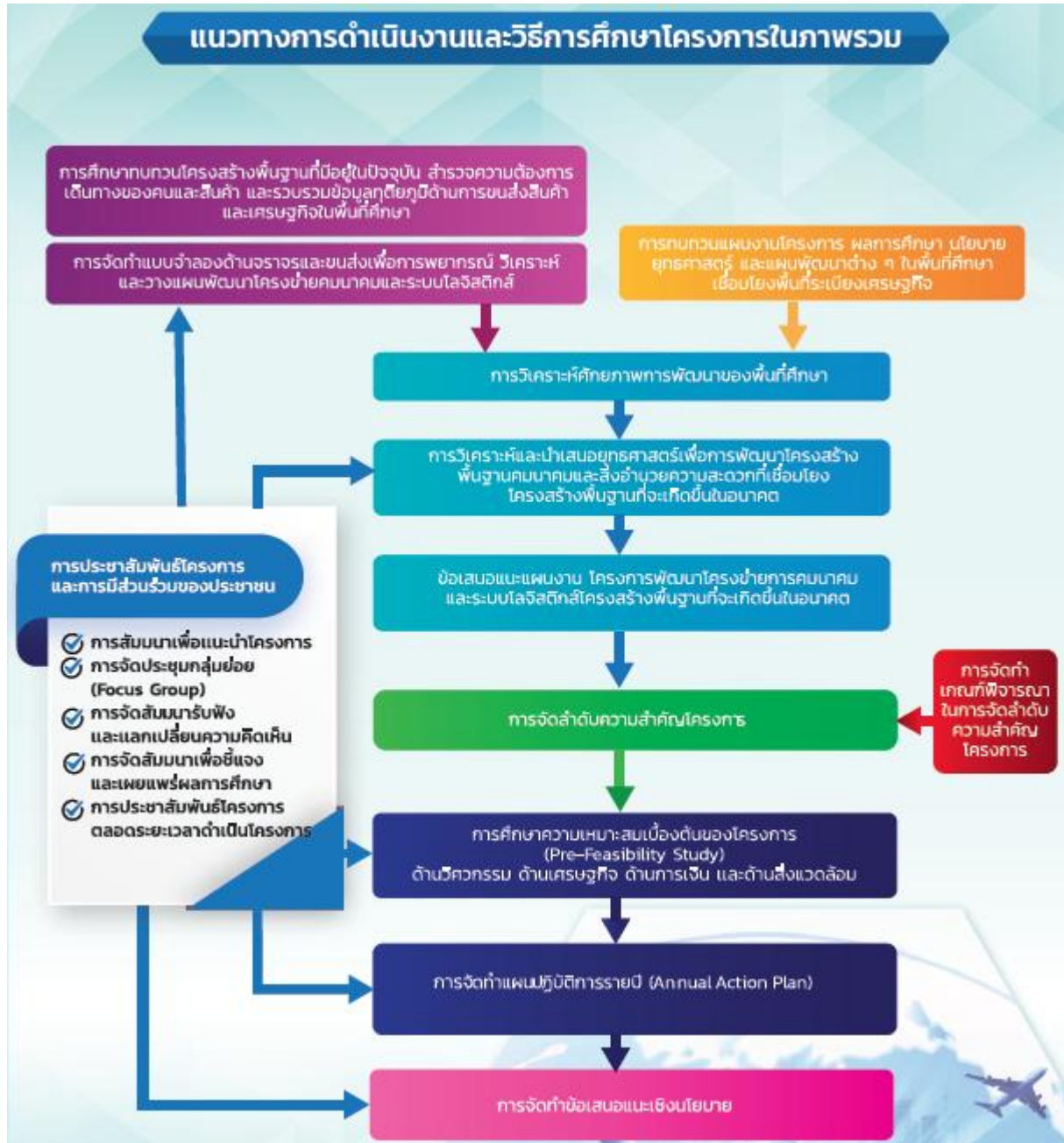
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **งานส่วนที่ 2 :** จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **งานส่วนที่ 3 :** งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.2-2



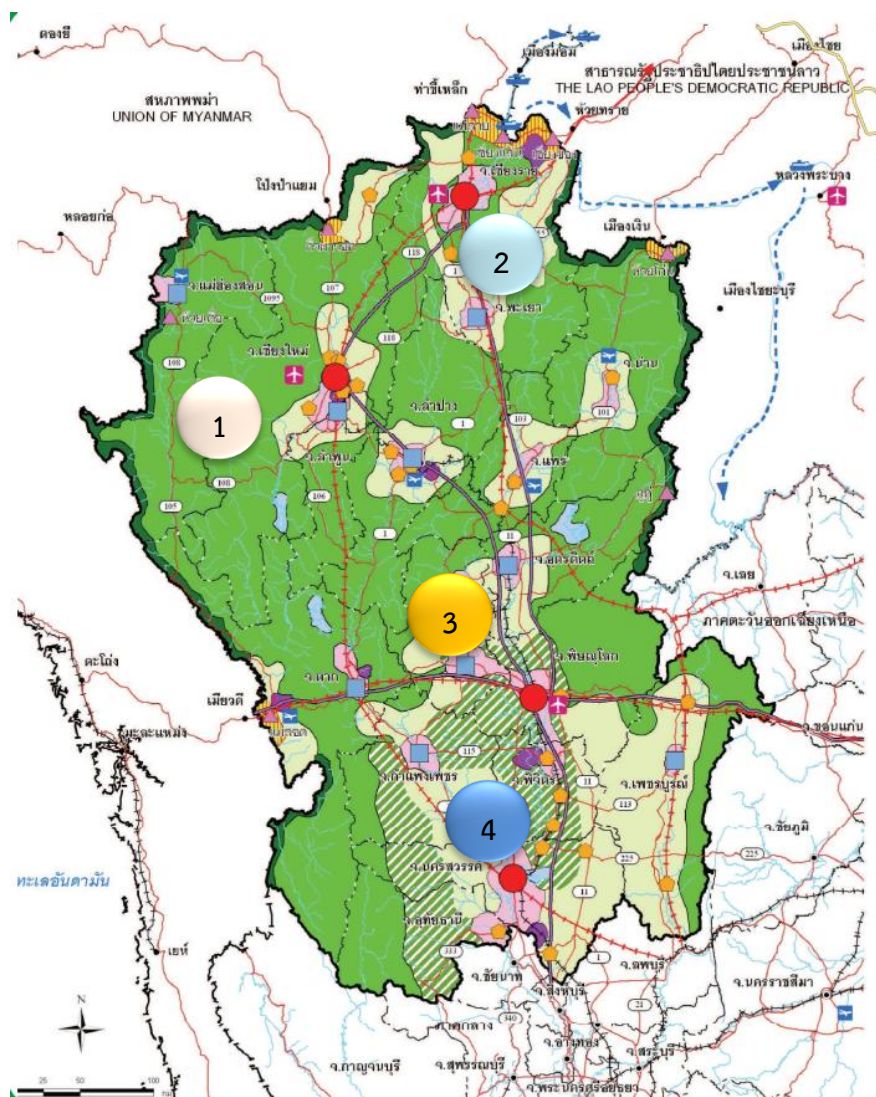
รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม



## 1.4 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ จำนวน 4 พื้นที่ ดังนี้

- 1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน
- 2) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่
- 3) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์
- 4) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี



รูปที่ 1.4-1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

## 2. การดำเนินงานของโครงการ



## 3. การศึกษาทบทวนโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและอนาคต เชื่อมโยงกับพื้นที่กลุ่มจังหวัด

### 3.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

#### 3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดลำปาง และจังหวัดลำพูน โดยให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่าง ๆ

#### 3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 3.1.2.1 จังหวัดเชียงใหม่

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

#### (1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดเชียงใหม่อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 เป็นระยะทาง 696 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาค

และระหว่างจังหวัด และถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

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

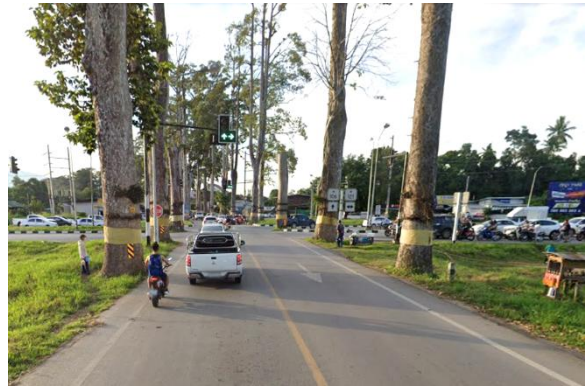


รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ที่สำคัญ แสดงดังนี้

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





รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107 สายเชียงใหม่-แม่จัน เป็นทางหลวงแผ่นดินมีแนวเส้นทางเริ่มจาก อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ สิ้นสุดบนถนนพหลโยธินที่อำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย เส้นทางนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย เป็นทางหลวงสายหลักของจังหวัดเชียงใหม่ในการติดต่อกับอำเภอต่าง ๆ ทางทิศเหนือ และเชื่อมต่อไปยังจังหวัดเชียงราย มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 240.301 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 สายเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้สำหรับเดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน เชื่อมต่อระหว่าง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และ อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างชุมชนและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ด้านใต้ของทั้งสองจังหวัด จากจุดเริ่มต้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่ สามารถเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองแม่ฮ่องสอนได้ มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 350 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108

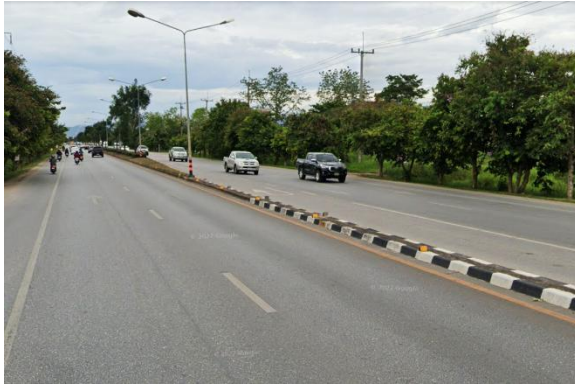
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ – สันป่าสัก เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดเชียงราย รวมถึงไปยังจังหวัดพะเยา มีแนวเส้นทางเริ่มจาก อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ สิ้นสุดบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่แยกแม่ลาว อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย เส้นทางนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองเชียงรายข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



รูปที่ 3.1-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1001 หรือ สายเชียงใหม่ - พร้าวก เป็นทางหลวงแผ่นดินมีแนวเส้นทางเริ่มจาก อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ สิ้นสุดที่อำเภอพร้าวก จังหวัดเชียงใหม่ เส้นทางนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักของจังหวัดเชียงใหม่ในการติดต่อกับอำเภอสันทราย อำเภอแม่แตง และอำเภอพร้าวก มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 93.657 กิโลเมตร





รูปที่ 3.1-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1001

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 หรือ สายหนองโค้ง-แม่ฮ่องสอน

เป็นทางหลวงแผ่นดินระหว่างอำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ตอนเหนือของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่อำเภอปาย และปางมะผ้า และยังเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้เดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน รองจากถนนสายเชียงใหม่ - ฮอด โดยเป็นเส้นทางที่ขึ้นชื่อในเรื่องความคดเคี้ยวกว่า 2,000 โค้ง และลาดชัน จากตัวเมืองเชียงใหม่สามารถใช้เส้นทางนี้เดินทางเข้าสู่เมืองแม่ฮ่องสอนได้ มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 245 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

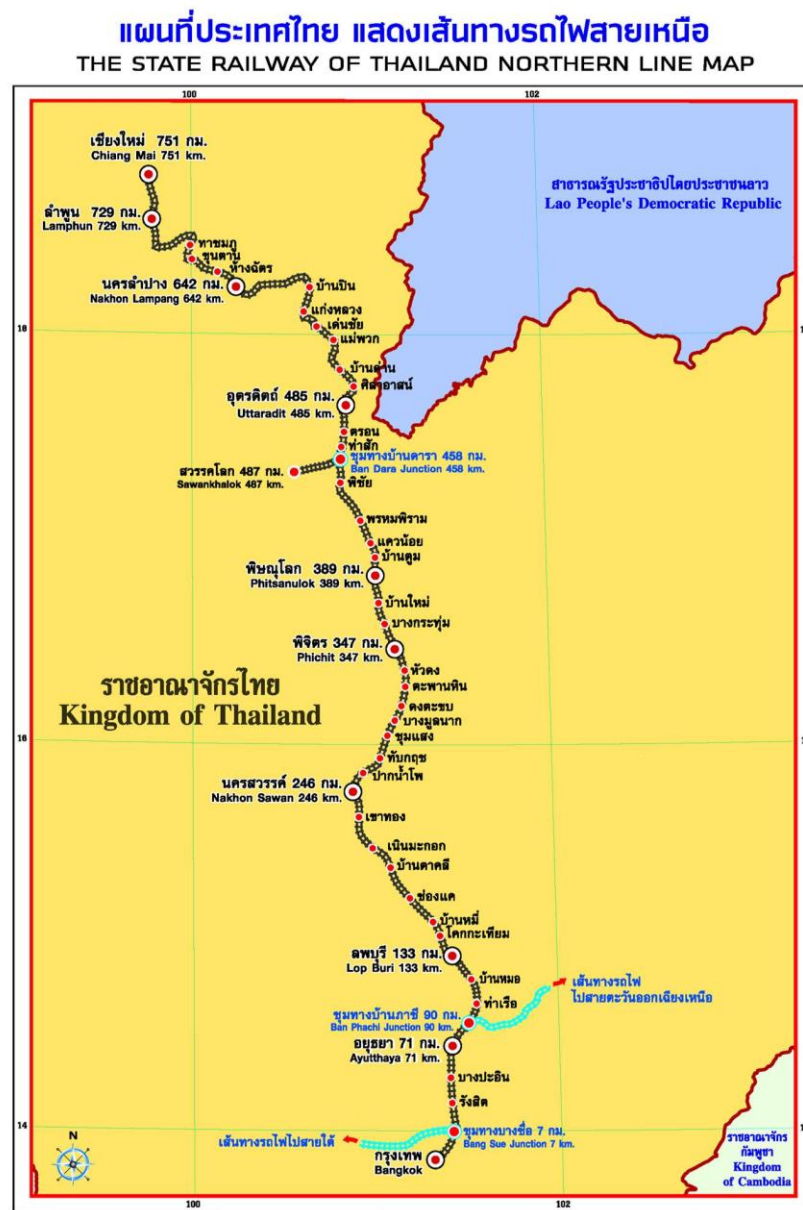
จังหวัดเชียงใหม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 1 (ช้างเผือก) ตั้งอยู่ที่ถนนโชตนา ตำบลช้างเผือก อำเภอเมือง เป็นสถานีสำหรับการโดยสารสาธารณะที่ให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในจังหวัดเชียงใหม่เท่านั้น สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 หรือ สถานีขนส่งอาเขต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



### (3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดเชียงใหม่มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองที่เติบโตทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดเชียงใหม่มีสถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟสารภี โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟเชียงใหม่ จำนวนเฉลี่ย 12 เที่ยวต่อวัน



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-8 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟเชียงใหม่



สถานีรถไฟสารภี

### รูปที่ 3.1-9 สถานีรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่

#### (4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

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



รูปที่ 3.1-10 ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

#### (5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดเชียงใหม่มีสภาพพื้นที่เป็นภูเขาและป่าละเมาะ มีที่ราบอยู่ตอนกลางตามสองฟากฝั่งแม่น้ำปิง มีภูเขาที่สูงที่สุดในประเทศไทยคือ ดอยอินทนนท์ สภาพพื้นที่แบ่งออกได้เป็นพื้นที่ภูเขาส่วนใหญ่เป็นป่าต้นน้ำลำธาร ไม่เหมาะสมต่อการเพาะปลูก ส่วนบางพื้นที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยของชาวเขาชาติพันธุ์ต่าง ๆ และพื้นที่ราบลุ่มน้ำและที่ราบเชิงเขา กระจายอยู่ทั่วไประหว่างหุบเขาทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ที่ราบลุ่มน้ำปิง ลุ่มน้ำฝาง ลุ่มน้ำแม่งัด เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมต่อการเกษตร

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

#### 3.1.2.2 จังหวัดแม่ฮ่องสอน

จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 924 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 12,681 ตารางกิโลเมตร มีความโดดเด่นหลายลักษณะ โดยเฉพาะสภาพภูมิประเทศ ความหลากหลายด้านวัฒนธรรม และความหลากหลายของประชากรจากหลายกลุ่มชาติพันธุ์ การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

#### (1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดแม่ฮ่องสอนอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือระยะประมาณ 924 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 105 ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดอ่างทอง จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดชัยนาท จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดตาก และเข้าสู่พื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน รวมระยะทางประมาณ 924 กิโลเมตร โครงข่ายคมนาคมจะประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้



(1.1) **ถนนสายประธาน** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรองรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยจังหวัดแม่ฮ่องสอนไม่มีถนนสายประธานตัดผ่านพื้นที่จังหวัด การเดินทางจากกรุงเทพมหานครทางถนนไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนสามารถเดินทางบนทางหลวงสายประธาน ทางหลวงหมายเลข 1 ที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง เพื่อเชื่อมต่อไปยังทางหลวงสายหลัก ทางหลวงหมายเลข 32 ทางหลวงหมายเลข 12 และทางหลวงหมายเลข 105 เพื่อเข้าสู่พื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนได้

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 105 สายแม่สวด-แม่สะเรียง** เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรในช่วงอำเภอแม่สวดถึงอำเภอแม่ระมาด และ 2 ช่องจราจรในช่วงอำเภอแม่ระมาดถึงอำเภอแม่สะเรียงมีระยะทาง 230.497 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 105

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 สายเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน** เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้สำหรับเดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน เชื่อมต่อระหว่างเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และเทศบาลเมืองแม่ฮ่องสอน เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างชุมชนและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ด้านใต้ของทั้งสองจังหวัด จากจุดเริ่มต้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่ สามารถเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองแม่ฮ่องสอนได้ด้วยระยะทางประมาณ 350 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 สายหนองไค้-แม่ฮ่องสอน เป็นทางหลวงแผ่นดินระหว่างอำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ตอนเหนือของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่อำเภอปายและปางมะผ้า และยังเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้เดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยเป็นเส้นทางที่ขึ้นชื่อในเรื่องความคดเคี้ยวกว่า 2,000 โค้ง และลาดชัน จากตัวเมืองเชียงใหม่สามารถใช้เส้นทางนี้เดินทางเข้าสู่เมืองแม่ฮ่องสอนได้ด้วยระยะทางประมาณ 245 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1263 แยกทางหลวงหมายเลข 108 (ขุนยวม)-บรรจบทางหลวงหมายเลข 1088 (แม่น้ำจระ) เป็นทางหลวงแผ่นดินเชื่อมระหว่างอำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน กับอำเภอแม่แจ่ม จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 66.725 กิโลเมตร





รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1263

## (2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง อยู่บน ถนนนาวาक्षสาร ตำบล  
ช่องขาม อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยล้อมรอบด้วยเทือกเขาสีเขียวที่สวยงาม และท้องฟ้าสีคราม  
เป็นหนึ่งในสถานีขนส่งที่งดงามที่สุดในประเทศไทย สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นศูนย์กลาง  
การขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางที่จำกัด เนื่องจากสถาน  
ที่ตั้งที่เงียบสงบของจังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยปกติแล้วจะใช้บริการรถตู้หรือรถประจำทางจากแม่ฮ่องสอน  
ไปเชียงใหม่เพื่อเข้าสู่ส่วนอื่น ๆ ของประเทศไทย โดยมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสาร  
ระหว่างจังหวัด

## (3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็น  
จังหวัดชายแดนติดกับประเทศพม่า ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดแม่ฮ่องสอนจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ  
การเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนจึงจำเป็นต้องลงที่สถานีรถไฟในจังหวัดใกล้เคียงและเดินทางไป  
จังหวัดแม่ฮ่องสอนโดยการเดินทางทางถนนต่อ โดยสามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ อำเภอเมือง  
เชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดิน  
หมายเลข 108 มายังตัวจังหวัดแม่ฮ่องสอนได้

## (4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีท่าอากาศยาน 3 แห่ง ได้แก่

ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ตั้งอยู่ที่ ตำบลจองคำ อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน อยู่ในสังกัด  
กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีอาคารผู้โดยสารอยู่ 1 หลัง พื้นที่ 8,140 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสาร  
ได้ 2,800 คนต่อวัน หรือ 1,022,000 คนต่อปี พร้อมลานจอดอากาศยานขนาด 18,300 ตารางเมตร รองรับ  
เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 ได้ 4 ลำ และมีลานจอดเฮลิคอปเตอร์ขนาด 506.25 ตารางเมตร อยู่ 3 ลานจอด  
มีสายการบินเปิดให้บริการ 1 บริษัท คือ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการในเส้นทาง สุวรรณภูมิ-ลำปาง-  
แม่ฮ่องสอน ทั้งเที่ยวไป-กลับ

ท่าอากาศยานปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ตั้งอยู่เลขที่ 26 หมู่ 6 ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย  
จังหวัดแม่ฮ่องสอน ปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการแต่สนามบินยังเปิดให้บริการปกติ เครื่องบิน  
ตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ



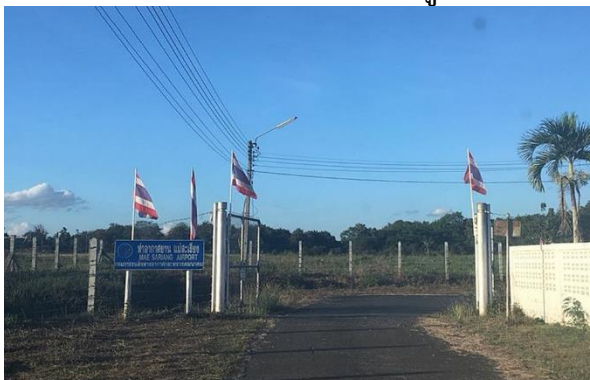
ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ตั้งอยู่ในเขตอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ใกล้เคียงกับโรงเรียนแม่สะเรียง "บริพัตรศึกษา" เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีพื้นที่ประมาณ 195 ไร่ ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านกาศ อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ไม่มีอาคารผู้โดยสาร หรือสิ่งอำนวยความสะดวก มีทางวิ่งขนาดกว้าง 18 เมตร ยาว 750 เมตร ลานจอดอากาศยานขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 60 เมตร รองรับจำนวนเครื่องบินได้ 10 เที่ยวบินต่อวัน สามารถรองรับได้เฉพาะเครื่องบินขนาดเล็ก จำนวน 2 ลำ ปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการแต่ยังเปิดให้บริการปกติ เครื่องบินตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการนาบิน



รูปที่ 3.1-15 ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน



รูปที่ 3.1-16 ท่าอากาศยานปาย



รูปที่ 3.1-17 ท่าอากาศยานแม่สาย

## (5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดแม่ฮ่องสอนไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำจึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำเป็นเพียงกิจกรรมนันทนาการระยะสั้น ๆ ในสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดแม่ฮ่องสอน เช่น การล่องแพชมธรรมชาติที่ปางอุ๋ง และการนั่งเรือเที่ยวชมบ้านรักไทย หมู่บ้านในสายหมอกที่คงความเป็นเอกลักษณ์วัฒนธรรมจื๋นยูนนาน เป็นต้น

### 3.1.2.3 จังหวัดลำปาง

จังหวัดลำปาง เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือ ตั้งอยู่ในแอ่งที่ราบล้อมรอบด้วยภูเขา อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 600 กิโลเมตร จากเส้นทางสายเอเชียทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เข้าสู่ลำปาง ถนนเป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดทาง หรือใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 แยกจากถนนพหลโยธิน ที่จังหวัดนครสวรรค์ ผ่านจังหวัดพิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ เข้าสู่ลำปาง ใช้เวลาเดินทางโดยรถส่วนตัวประมาณ 7-8 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

#### (1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดลำปางอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร ตามทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดอ่างทอง จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดชัยนาท จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดตาก และเข้าสู่พื้นที่จังหวัดลำปาง รวมระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร โครงข่ายคมนาคมจะประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลางและมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่)** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของ



ประเทศไทย มีระยะทาง 562.673 กิโลเมตร เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ที่ทางแยกต่างระดับอินทร์บุรี ตำบลท่างาม อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี และสิ้นสุดที่ถนนห้วยแก้ว อำเภอเมืองเชียงใหม่



รูปที่ 3.1-18 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)



รูปที่ 3.1-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 สายสวรรคโลก-อุ้มงค์ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีแนวเส้นทางเริ่มจากทางแยกถนนพหลโยธิน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1) อำเภอเถิน จังหวัดลำปาง ผ่านอำเภอลี้ อำเภอบ้านโฮ่ง อำเภอเวียงหนองล่อง อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน และตัดเข้าตัวเมืองเชียงใหม่



รูปที่ 3.1-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106



- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103** สายร้องกวาง-งาว หรือ ถนนวังซ้าย หรือ สายแพร่-ลำปาง (สายเก่า) เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ-ใต้ขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ ในเขตทางราบ และขนาด 2 ช่องจราจรในเขตภูเขาบรรจบกับถนนพหลโยธิน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ระยะทางรวม 65.9 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120** สายพะเยา – แม่ชะจาน เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก- ตะวันตก เป็นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง กับจังหวัดเชียงรายและ เป็นทางที่ใช้เพื่อเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ทางหลวงสายนี้ตัดผ่านอำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาอำเภองาว อำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง และอำเภอเวียงป่าเป้าจังหวัดเชียงราย ผ่านพื้นที่ต้นน้ำแม่จาวในเขตอุทยานแห่งชาติดอยหลวง



รูปที่ 3.1-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1035** สายลำปาง-วังเหนือ เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ-ใต้ เป็นทางสายหลักที่ใช้ในการติดต่อกับตัวจังหวัดของประชาชนในเขตอำเภอวังเหนือ และอำเภอแจ้ห่ม จังหวัดลำปาง และยังเป็นทางเลือกสายหนึ่งที่ใช้ในการเดินทางติดต่อระหว่างจังหวัดลำปางและจังหวัดเชียงรายอีกด้วย ระยะทาง 105.11 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1035

## (2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดลำปางมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ที่ตั้งอยู่บนถนนจันทรสุนทร ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง มีลักษณะอาคาร 1 หลัง 2 ชั้น ช่องจอดขนานขาลา 16 ช่องจอด ตั้งอยู่ในใจกลางเมืองเป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ โดยมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

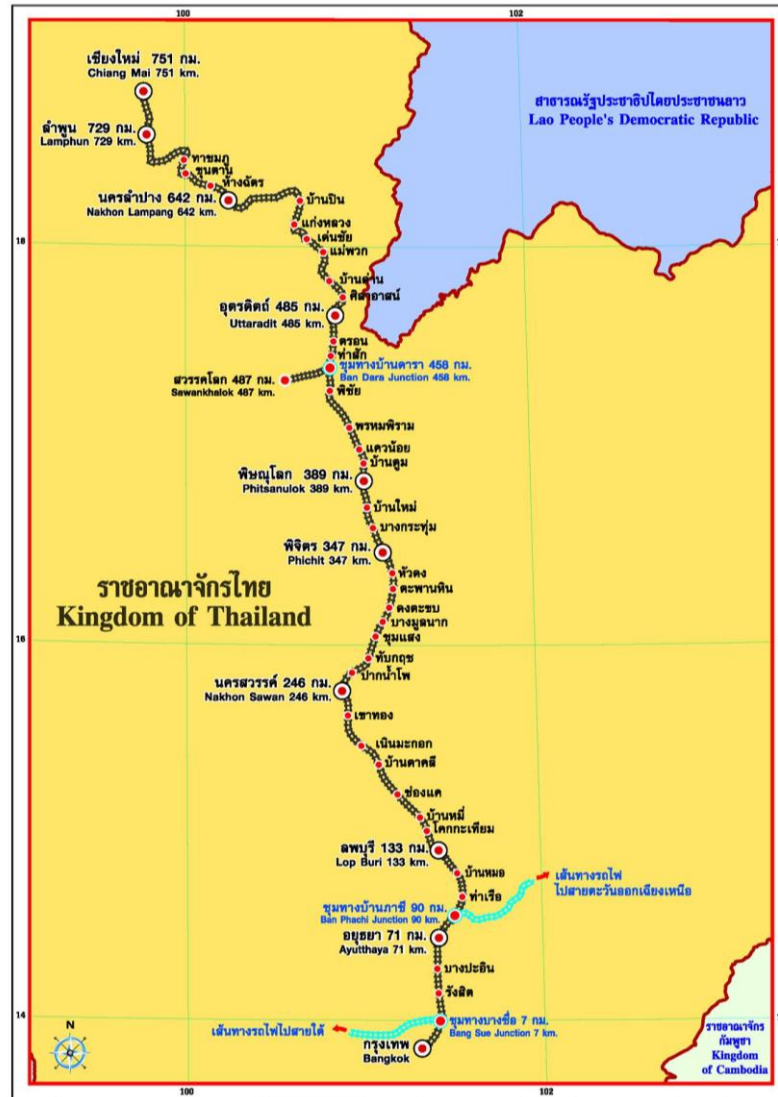
## (3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดลำปางมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดลำปางและเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดลำปางเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

สถานีรถไฟจังหวัดลำปาง มี 5 สถานี โดยสถานีนครลำปาง เป็นสถานีรถไฟหลักของจังหวัดบนเส้นทางรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพ-เชียงใหม่) ซึ่งหากเดินทางมาลงที่สถานีนี้สามารถเดินทางไปยังจังหวัดพะเยาและจังหวัดตากได้อีกด้วย ทั้งนี้ยังมีอีก 4 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟห้างฉัตร สถานีรถไฟแม่ทะ สถานีรถไฟแม่มาะ และสถานีรถไฟหนองวัวเฒ่า โดยสถานีรถไฟนครลำปางจะอยู่ระหว่างสถานีรถไฟหนองวัวเฒ่ากับสถานีรถไฟห้างฉัตร อีกทั้งสถานีรถไฟนครลำปางยังเป็นสถานีหนึ่งในโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ (สถานีกลางบางซื่อ) - เชียงใหม่ ช่วงสถานีรถไฟพิษณุโลก - เชียงใหม่ ใช้ชื่อสถานีลำปาง รวมถึงอยู่ในโครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่



**แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ**  
**THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP**



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

**รูปที่ 3.1-24 เส้นทางรถไฟสายเหนือ**



**รูปที่ 3.1-25 สถานีรถไฟนครลำปาง**



สถานีรถไฟหนองวัวเฒ่า



สถานีรถไฟแม่เมาะ



สถานีรถไฟห้างฉัตร



สถานีรถไฟแม่ทะ

### รูปที่ 3.1-26 สถานีรถไฟในจังหวัดลำปาง

#### (4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ลำปางมีท่าอากาศยานที่ใช้เดินทางเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น และท่าอากาศยานแห่งนี้ อยู่ภายใต้การดูแลของ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม นั่งเครื่องบินใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาทีจากกรุงเทพฯ ลงที่ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานลำปาง ตั้งอยู่เลขที่ 175 ถนนสนามบิน 1 ตำบลพระบาท อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง มีพื้นที่ทั้งหมด 509 ไร่ 72 ตารางวา เป็นอาคาร 2 ชั้น ห้องพักผู้โดยสารขาเข้ารองรับได้ 120 คน ห้องผู้โดยสารขาออกรองรับได้ 250 คน โดยมีสายการบิน ที่ให้บริการเส้นทางการบิน ลำปาง-สุพรรณภูมิ และสุพรรณภูมิ-ลำปาง-แม่ฮ่องสอน ทั้งเที่ยวไป-กลับ ปัจจุบันมี สายการบินเปิดให้บริการ 1 บริษัท คือ บางกอกแอร์เวย์ (สายการบินนกแอร์ หยุดให้บริการตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2566 เป็นต้นไป)



รูปที่ 3.1-27 ท่าอากาศยานลำปาง



## (5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดลำปาง มีแม่น้ำสำคัญคือ แม่น้ำวังที่มีต้นน้ำอยู่ที่ตอนเหนือ บริเวณอำเภอวังเหนือ ที่ไหลลงจากเหนือสู่ใต้ พื้นที่ราบที่กว้างใหญ่ที่สุดอยู่บริเวณตอนกลางนั้นคือ บริเวณอำเภอเมืองลำปาง อำเภอเกาะคา และอำเภอห้างฉัตร

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดลำปางนั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือ ล่องแก่ง เล่นน้ำ เป็นต้น โดยมีสถานที่สำคัญที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวเช่นกันก็คือ อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน ต.วังเงิน อ.เมือง จ.ลำปาง สถานที่ท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีทั้งน้ำตก และบ่อน้ำพุร้อน ธรรมชาติธารน้ำแร่ในอุทยานเต็มไปด้วยโขดหิน ธรรมชาติสวยงามแทรกอยู่ท่ามกลางแอ่งน้ำร้อน น้ำแร่ที่นี่มีอุณหภูมิสูงถึง 70 - 80 องศาเซลเซียส

### 3.1.2.4 จังหวัดลำพูน

จังหวัดลำพูน เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายเอเชีย) เป็นระยะทาง 689 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธิน เป็นระยะทาง 724 กิโลเมตร เป็นจังหวัดที่มีขนาดเล็กที่สุดของภาคเหนือมีเนื้อที่ประมาณ 4,505.88 ตารางกิโลเมตร อยู่ห่างจากจังหวัดเชียงใหม่เพียง 22 ก.ม. เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือตอนบน และอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง หรือพื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจร่วมกับ จังหวัดเชียงใหม่ การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำให้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

#### (1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดลำพูนอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายเอเชีย) เป็นระยะทาง 689 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธิน เป็นระยะทาง 724 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด และถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีระยะทางทั้งสิ้น 563.67 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 13 โดยความยาวของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ช่วงพาดผ่านจังหวัดลำพูนมีระยะประมาณ 40.67 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-28 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

(1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวนอนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดลำพูนที่สำคัญ แสดงดังนี้

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



รูปที่ 3.1-29 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 116

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 116 สายป่าสัก - ท่าวังพร้าว เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดลำพูนกับจังหวัดเชียงใหม่ เป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปยังอำเภอต่าง ๆ ทางตอนใต้ของจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดแม่ฮ่องสอนได้ มีระยะทางตลอดทั้งสายประมาณ 26.56 กิโลเมตร





รูปที่ 3.1-30 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 116

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1184 แม่อาว – ดอนมูล เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ-ใต้ภายในจังหวัดลำพูน เส้นทางเริ่มจาก อำเภอทุ่งหัวช้าง สิ้นสุดที่อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 73.30 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-31 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1184

## (2) สถานีสขนส่งผู้โดยสาร

สถานีสขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำพูน เป็นสถานีสขนส่งผู้โดยสารเอกชน เปิดดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 บัดนี้ เจ้าของแจ้งความประสงค์จะไม่ดำเนินกิจการต่อไป กรณีดังกล่าวทำให้จังหวัดลำพูนไม่มีสถานีสขนส่งผู้โดยสารและรถโดยสารประจำทาง จะไม่มีสถานที่จอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร ตั้งแต่วันที่ 6 มกราคม 2567 เป็นต้นไป ในระหว่างที่รอทางราชการจัดหาสถานที่ที่เหมาะสม สะดวก ปลอดภัยในการสร้างสถานีสขนส่งผู้โดยสาร หรือมีภาคเอกชนผู้สนใจขอใบอนุญาตดำเนินการสถานีสขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำพูนแห่งใหม่ เพื่อเป็นการจัดระเบียบการเดินรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัดลำพูน ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ทางราชการจึงกำหนดสถานที่จอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร (ชั่วคราว) ให้บริการประชาชน ดังนี้

ตารางที่ 3.1-1 สถานที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร (ชั่วคราว) จังหวัดลำพูน

| สถานที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร                                       | เส้นทางรถโดยสารประจำทาง        | ผู้ประกอบการ                          |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| หน้าสำนักงานบริษัท ขนส่ง จำกัด (ลำพูน)                           | กรุงเทพฯ – ลำพูน               | บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด              |
|                                                                  | กรุงเทพฯ-ลิ- ลำพูน             | บริษัท ขนส่ง จำกัด                    |
| แยกคอตติ ถนนสุขุมวิทไฮเวย์ (ขาออก)                               | เชียงใหม่-พิษณุโลก             | บริษัท วินทัวร์ จำกัด                 |
|                                                                  | เชียงใหม่-ขอนแก่น              | บริษัท อีสานทัวร์ จำกัด               |
| สถานีบริการน้ำมัน ปตท.บ้านประตู่โขง<br>ถนนสุขุมวิทไฮเวย์ (ขาออก) | เชียงใหม่-ลำปาง-เชียงใหม่      | บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด          |
|                                                                  | เชียงใหม่-แพร่-น่าน-ทุ่งช้าง   |                                       |
| ข้างลานเจ้าแม่จามเทวี ถนนรอบเมืองใน                              | เชียงใหม่-หนองตอง-ลำพูน        | สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด        |
|                                                                  | เชียงใหม่-ลำพูน (รถบัส/สองแถว) | สหกรณ์รถยนต์โดยสารลำพูน จำกัด         |
| ตลาดสดพิบูลย์ อำเภอลำพูน                                         | เชียงใหม่-ลำพูน (รถตู้/สองแถว) | บริษัท ลำพูนพัฒนาเดินรถ จำกัด         |
|                                                                  | ลำพูน-ทุ่งหัวช้าง-บ้านดอนมูล   |                                       |
|                                                                  | ลำพูน-บ้านจำบอน-บ้านทาภู       | สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสาร<br>ลำพูน |
|                                                                  | ลำพูน-บ้านแม่เมย               |                                       |
|                                                                  | ลำพูน-บ้านท้องฝาย              |                                       |
| ตลาดสดหนองดอก อำเภอลำพูน                                         | ลำพูน-บ้านวังสะแก              | สหกรณ์บริการเดินรถยนต์โดยสาร<br>ลำพูน |
|                                                                  | ลำพูน-บ้านอุโมงค์              |                                       |
|                                                                  | ลำพูน-บ้านห้วยไซ               |                                       |

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดลำพูน

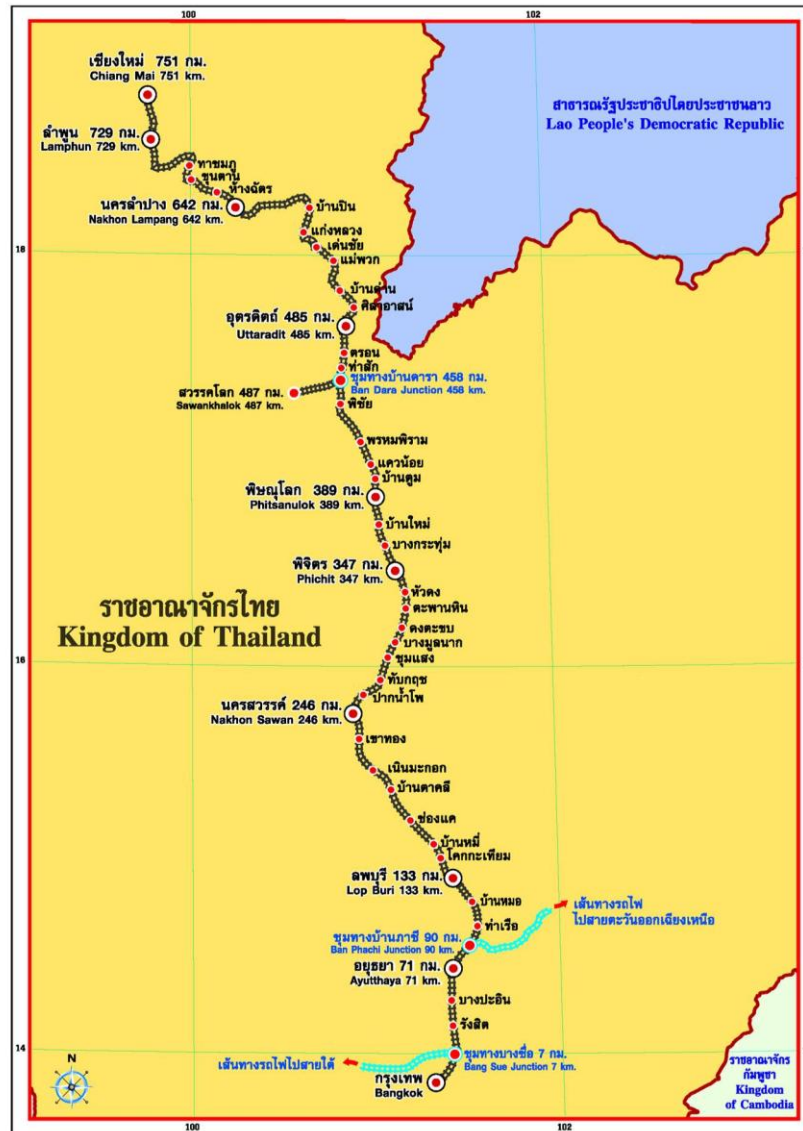
### (3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดลำพูนมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดลำพูนและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีโครงการก่อสร้างของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดลำพูนเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดลำพูนมีสถานีรถไฟให้บริการ 5 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟลำพูน และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟทาชมู สถานีรถไฟศาลาแม่ทา สถานีรถไฟหนองหล่ม และสถานีรถไฟป่าเส้า โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟลำพูน จำนวนเฉลี่ย 12 เที่ยวต่อวัน



**แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ**  
**THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP**



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-32 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟลำพูน



สถานีรถไฟทาชุมภู



สถานีรถไฟป่าเส้า

### รูปที่ 3.1-33 สถานีรถไฟในจังหวัดลำพูน

#### (4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดลำพูนยังไม่มีสนามบินพาณิชย์เปิดให้บริการ โดยการเดินทางไปจังหวัดลำพูนโดยเครื่องบินสามารถเดินทางมาลงสนามบินที่จังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ และเดินทางโดยการเดินทางทางถนนตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 เพื่อไปยังตัวเมืองจังหวัดลำพูนได้ โดยมีระยะทางในการเดินทางประมาณ 35 กิโลเมตร



## (5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดลำพูนเป็นจังหวัดที่มีขนาดเล็กที่สุดในภาคเหนือ นับเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่มีประวัติศาสตร์เก่าแก่ เคยเป็นที่ตั้งของนครหริภุญชัย ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบหุบเขา และพื้นที่ภูเขาที่ราบอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของจังหวัด ส่วนหนึ่งของที่ราบแอ่งเชียงใหม่-ลำพูน หรือที่ราบลุ่มแม่น้ำปิง แม่น้ำกว๊ม

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดลำพูนนั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือ เป็นต้น โดยมีสถานที่สำคัญที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว นั่นก็คือ แก่งก้อ ซึ่งมีทัศนียภาพที่สวยงาม เป็นจุดครึ่งทางของการสัญจรทางน้ำระหว่างเขื่อนภูมิพล จังหวัดตากและอ่างเก็บน้ำดอยเต่า จังหวัดเชียงใหม่ ปัจจุบันแก่งก้อกลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางน้ำของอุทยานแห่งชาติ - แม่ปิง ซึ่งรองรับการทำกิจกรรม ทางน้ำต่าง ๆ เช่น การนั่งเรือชมทิวทัศน์สองฝากฝั่งแม่น้ำปิง การล่องเรือแพไปตามลำน้ำ เล่นน้ำ ตกปลา ปีนหน้าผาริมแม่น้ำปิง และยังสามารถเดินทางไปท่องเที่ยวในจุดท่องเที่ยวอื่น ๆ ในแม่น้ำปิงได้อีก เช่น โรงเรียนเรือนแพ อุ้มปาด ถ้ำช้างร้อง

### 3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 11 ทางหลวงหมายเลข 106 ทางหลวงหมายเลข 107 ทางหลวงหมายเลข 108 ทางหลวงหมายเลข 118 และทางหลวงหมายเลข 120 ส่วนระบบคมนาคมทางรางนั้นกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ที่มีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อ ได้แก่ จ.เชียงใหม่ จ.ลำพูน และ จ.ลำปาง โดยสถานีรถไฟเชียงใหม่เป็นสถานีปลายทางของทางรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ระยะทาง 751 กม. ซึ่งปัจจุบันได้มีการศึกษาโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่ แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 6 จังหวัด ประกอบด้วย จ.พิษณุโลก จ.สุโขทัย จ.แพร่ จ.ลำปาง จ.ลำพูน และจ.เชียงใหม่ เป็นทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) มีจุดเริ่มต้นที่สถานีพิษณุโลก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับแนวรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ ระยะที่ 1 (ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก) และสิ้นสุดโครงการที่สถานีเชียงใหม่ รวมระยะทางประมาณ 296 กม. การขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มีปริมาณน้อยมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งด้านอื่น ๆ โดยการขนส่งทางน้ำจะใช้เพื่อการเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเป็นหลัก ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศที่สำคัญ โดยปัจจุบันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานที่ยังเปิดให้บริการจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นท่าอากาศยานนานาชาติและเป็นสนามบินศูนย์กลางของภาคเหนือ ตั้งอยู่ที่ ต.สุเทพ อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่ มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของประเทศรองจากสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมืองตามลำดับ อีกทั้งยังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ตั้งอยู่ที่ ต.จองคำ อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน ปัจจุบันเปิดให้บริการเที่ยวบินสำหรับผู้โดยสารในเส้นทางระหว่าง คือ สุวรรณภูมิ-ลำปาง-แม่ฮ่องสอน และ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน ทั้งขาไป-กลับ และท่าอากาศยานลำปาง ตั้งอยู่ที่ ต.พระบาท อ.เมือง ลำปาง จ.ลำปาง ปัจจุบันเปิดให้บริการเที่ยวบินสำหรับผู้โดยสารในเส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ลำปาง และ สุวรรณภูมิ-ลำปาง-แม่ฮ่องสอน ทั้งขาไป-กลับ อีกทั้งปัจจุบันมีโครงการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานลำปาง เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ส่วนท่าอากาศยานที่ไม่มีให้บริการเชิงพาณิชย์อีก 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และสนามบินขุนยวม

## 3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

### 3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

#### 3.2.1.1 จังหวัดเชียงใหม่

##### (1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 14 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุงทางหลวง

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในภูมิภาค

นอกจากนี้ จังหวัดเชียงใหม่ยังมีโครงการพัฒนาทางถนนเพิ่มเติมดังนี้



● โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 121 ตัดทางหลวงหมายเลข 1317 (แยกสันกลาง) จ.เชียงใหม่

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



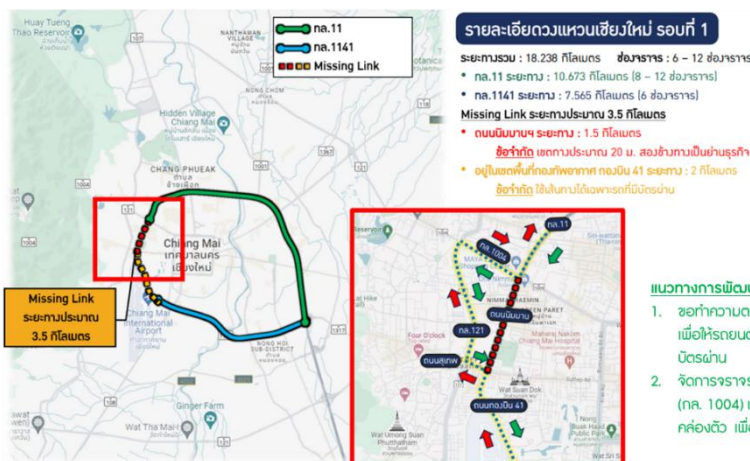
- ออกแบบการจราจรทางตรงบนทล. 1317 และ ทล. 121 ให้เป็นสะพานข้ามทางแยกที่ระดับ 2 และ 3
- ทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางออกแบบให้ใช้วงเวียน ระดับ 1
- ระยะทางประมาณ 1.7 กม.

ที่มา: กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-1 ตำแหน่งและรูปแบบ โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 กับทล. 1317 (แยกสันกลาง)

- โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)  
มีแนวทางการพัฒนา 2 แนวทาง ได้แก่ (1) ขอทำความตกลงกับกองบิน 41 กองทัพอากาศ เพื่อให้รถยนต์ทั่วไปสามารถใช้เส้นทางได้ โดยไม่ต้องมีบัตรผ่าน (2) จัดการจราจรและปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพ ถนนห้วยแก้ว (กม. 1004) และถนนสุเทพ ให้เชื่อมต่อทล.121 ได้อย่างคล่องตัว เพื่อเพิ่มเส้นทางเลี่ยงของถนนนิมมานเหมินท์ ระยะทางรวม 18.238 กม. ขนาด 6-12 ช่องจราจร

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



แนวทางการพัฒนา

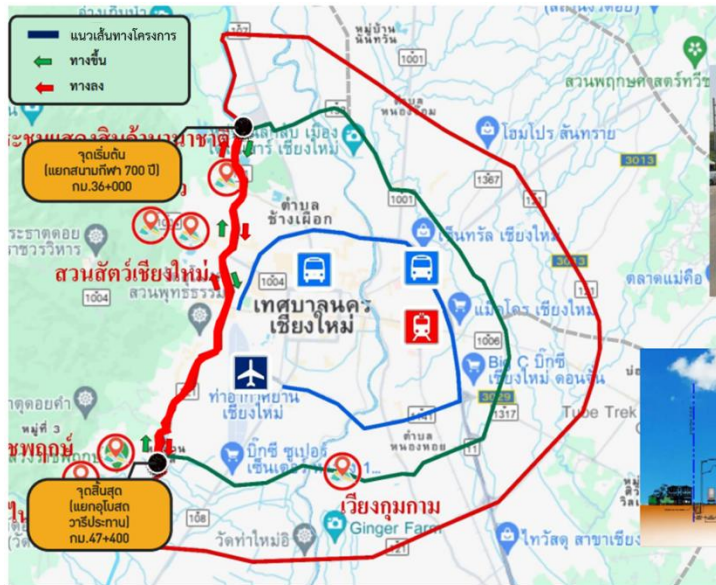
1. ขอทำความตกลงกับกองบิน 41 กองทัพอากาศ เพื่อให้รถยนต์ทั่วไปสามารถใช้เส้นทางได้ โดยไม่ต้องมีบัตรผ่าน
2. จัดการจราจรและปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพ ถนนห้วยแก้ว (กม. 1004) และถนนสุเทพ ให้เชื่อมต่อกทล.121 ได้อย่างคล่องตัว เพื่อเพิ่มเส้นทางเลี่ยงของถนนนิมมานเหมินท์

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-2 โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)

• โครงการพัฒนากนนวนแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 3 (ทล.121)

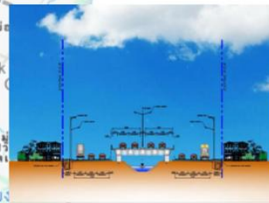
ประกอบด้วย โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ บน ทล.121 ช่วง แยกสนามกีฬา 700 ปี – แยกอุโบสถวาริประทาน โดยการขยายเพิ่มช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร ระยะทาง 11.400 กม. และโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับชั้นกลาง ทางแยกต่างระดับต้นเปาพัฒนา ทางแยกต่างระดับแยก ชูเปอร์ไฮเวย์ ทางแยกต่างระดับแยกกองทราย ทางแยกต่างระดับแยกสะเมิง ทางแยกต่างระดับแยกลิขิตชีวิติน และทางแยกต่างระดับแยกสันคยะอม



สภาพปัจจุบัน

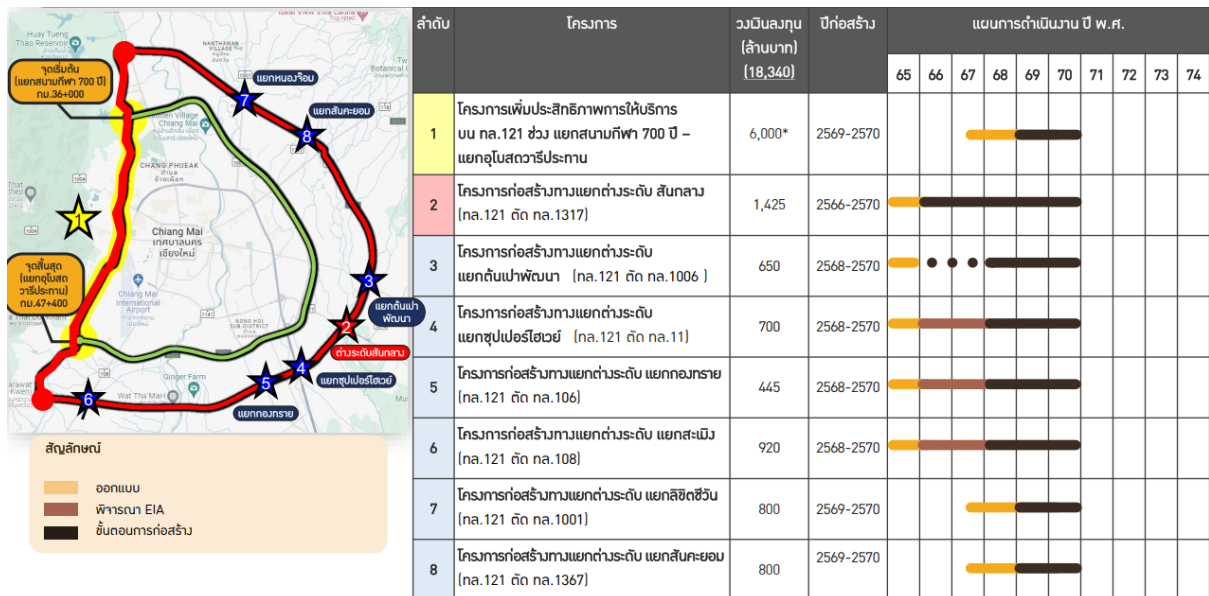


รูปแบบการพัฒนา



ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนช., คค.

รูปที่ 3.2-3 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ บน ทล.121  
ช่วง แยกสนามกีฬา 700 ปี – แยกอุโบสถวาริประทาน



ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนช., คค.

รูปที่ 3.2-4 แผนการพัฒนากนนวนแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 3 (ทล.121)

## (2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่มีแผนการ  
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 3 โครงการ ได้แก่

(1) โครงการทางเลี่ยงเมืองแมริม จ.เชียงใหม่ ระยะทางรวม 42.958 กม. โดยแบ่งเป็น  
ตอนที่ 1 ระยะทาง 21.958 กิโลเมตร และตอนที่ 2 ระยะทาง 21 กิโลเมตร จะก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง  
ขนาด 4-10 ช่องจราจรรวมถึงตามจุดตัดแยกต่าง ๆ จะออกแบบสร้างทางต่างระดับและทางลอดต่างระดับ  
รวมถึงสะพานลอยเดินข้ามถนนในจุดเสี่ยง โดยโครงการจะมีจุดเริ่มต้นบริเวณถนนสาย ช.3029  
(สมโภชเชียงใหม่ 700 ปี) ตัดผ่านถนนทล.121 (วงแหวนรอบนอก) และถนน ทล.1260 ผ่านพื้นที่ ทุ่งนา  
สวนผลไม้ บ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้างของประชาชน เชื่อมกับถนน ทล.1414 แยกไปปาย เป็นจุดสิ้นสุด  
โครงการ ประชาชน ผู้ใช้เส้นทางสัญจรผ่านถนนสายเมือง-แมริม-เชียงดาว ระบุว่า ปัญหาถนนตรงที่ผ่านแมริม  
เป็นคอขวด ทำให้มีปัญหาการติดหนัก เกิดอุบัติเหตุบ่อยมานาน จนมีการร้องเรียนไปยังหลาย ๆ หน่วยงาน  
กระทั่ง คณะกรรมาธิการคมนาคม สนช.และหน่วยงานด้านคมนาคมในพื้นที่ร่วมกันผลักดันแผนจนถูกลง  
ได้งบประมาณ ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบแล้วเสร็จแล้ว





รูปที่ 3.2-5 โครงการทางเลี้ยวเมืองแมริม จ.เชียงใหม่ ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2

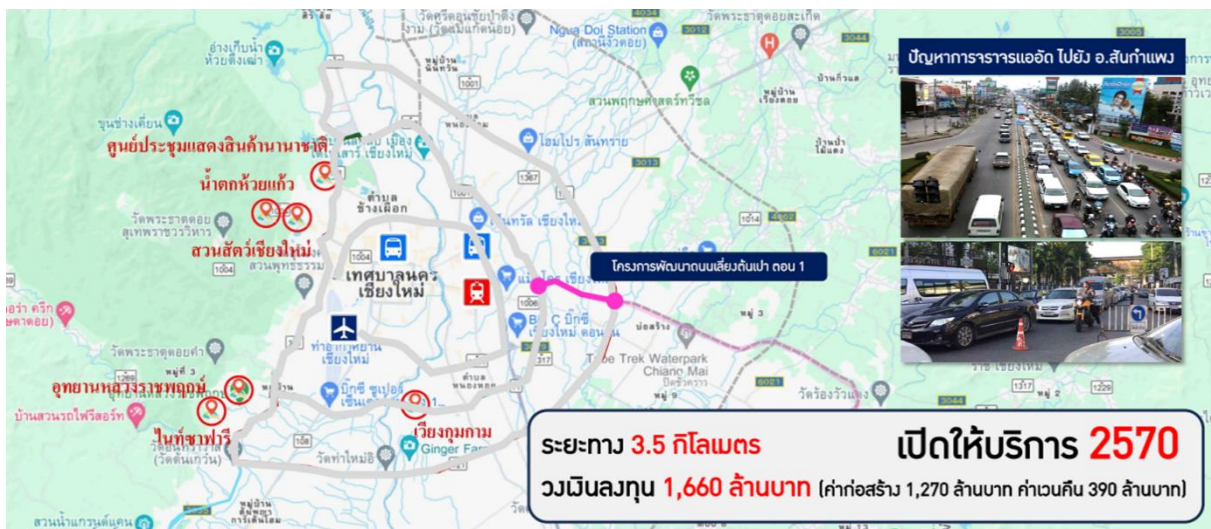


(2) โครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง (อุโมงค์) จ.เชียงใหม่ กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำแบบรายละเอียดโครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง บริเวณแยกเลี้ยวเมืองสันป่าตอง (ทางหลวงหมายเลข 108 ตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 119 และทางหลวงหมายเลข 116) โดยออกแบบเป็นรูปแบบอุโมงค์ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 119 และทางหลวงหมายเลข 116 ร่วมกับวงเวียนระดับพื้น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



รูปที่ 3.2-6 โครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง (อุโมงค์) จ.เชียงใหม่  
บริเวณแยกเลี้ยวเมืองสันป่าตอง (ทล.108 ตัดกับ ทล.119 และทล.116)

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



ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนช., คค.

รูปที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาถนนเลี้ยวต้นเปา ตอน 1

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในขนาดของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 12 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระต๊อบขึ้นทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

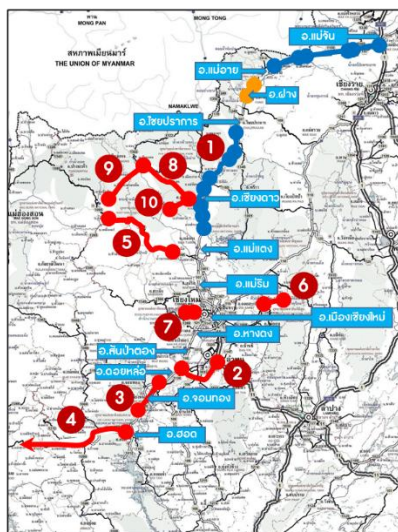
ตารางที่ 3.2-2 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในขนาดของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2566

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

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

### (3) งานพัฒนาของสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่

จากการทบทวนงานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พบว่า สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่มีแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทั้งสิ้น 10 โครงการ



| ลำดับ | หมายเลข | ที่ตั้ง                                                                                     | รายละเอียด                                                | ระยะทาง<br>(กม.) | ค่าก่อสร้าง<br>(ลบ.) | ปีเสนอขอ<br>งบประมาณ |
|-------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------|----------------------|----------------------|
|       | 107     | เชียงใหม่ - ไชยปราการ - ฝาง - แม่ปาย - แม่จัน                                               | ขยายเป็น 4 ช่องจราจร                                      | 158.316          | 7,650                | 2568                 |
|       | 116     | ลำพูน - อ.ดอยหล่อ จ.เชียงใหม่                                                               | ขยายเป็น 4 ช่องจราจร                                      | 18.781           | 750                  | 2568                 |
|       | 108     | จอมทอง - ฮอด                                                                                | เพิ่มมาตรฐานขึ้นทาง<br>(4 ช่องจราจรเต็ม)                  | 23.849           | 600                  | 2568                 |
|       | 108     | อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ - อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน                                               | เพิ่มมาตรฐานขึ้นทาง<br>(ขยายความกว้าง)                    | 102.700          | 5,100                | 2568                 |
|       | 1095    | อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ - อ.ป่าจ๋ม จ.แม่ฮ่องสอน                                                | เพิ่มมาตรฐานขึ้นทาง<br>(ขยายความกว้าง)                    | 74.000           | 1,500                | 2568                 |
|       | -       | แม่กำปอง - กัวผี - อ.เชียงจันทน์ จ.ลำปาง                                                    | ขยายผิวจราจร                                              | 11.200           | 170                  | 2568                 |
|       | 1004    | ห้วยแก้ว - พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์                                                        | ก่อสร้างทางเดินเท้า                                       | 10.700           | 130                  | 2568                 |
|       | -       | เส้นทาง อ.เวียงแหง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว<br>ด.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่            | ปรับปรุงผิวทางให้เป็น<br>ถนนคอนกรีต<br>ความกว้าง 5 - 6 ม. | 25               | 175                  | 2568                 |
|       | -       | เส้นทาง อ.เวียงแหง จ.เชียงใหม่ เชื่อมโยง<br>แหล่งท่องเที่ยว อ.ป่าจ๋ม จ.แม่ฮ่องสอน           | ปรับปรุงผิวทางให้เป็น<br>ถนนคอนกรีต<br>ความกว้าง 5-6 ม.   | 50               | 350                  | 2568                 |
|       | -       | เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ด.เมืองคอง<br>อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ เชื่อมอุทยานห้วยน้ำดัง | ปรับปรุงผิวทาง                                            | 4.3              | 25                   | 2568                 |
| รวม   |         |                                                                                             |                                                           | 478.846          | 16,650               |                      |

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนช., คค.

รูปที่ 3.2-8 งานพัฒนาของสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่



#### (4) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี 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 รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

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

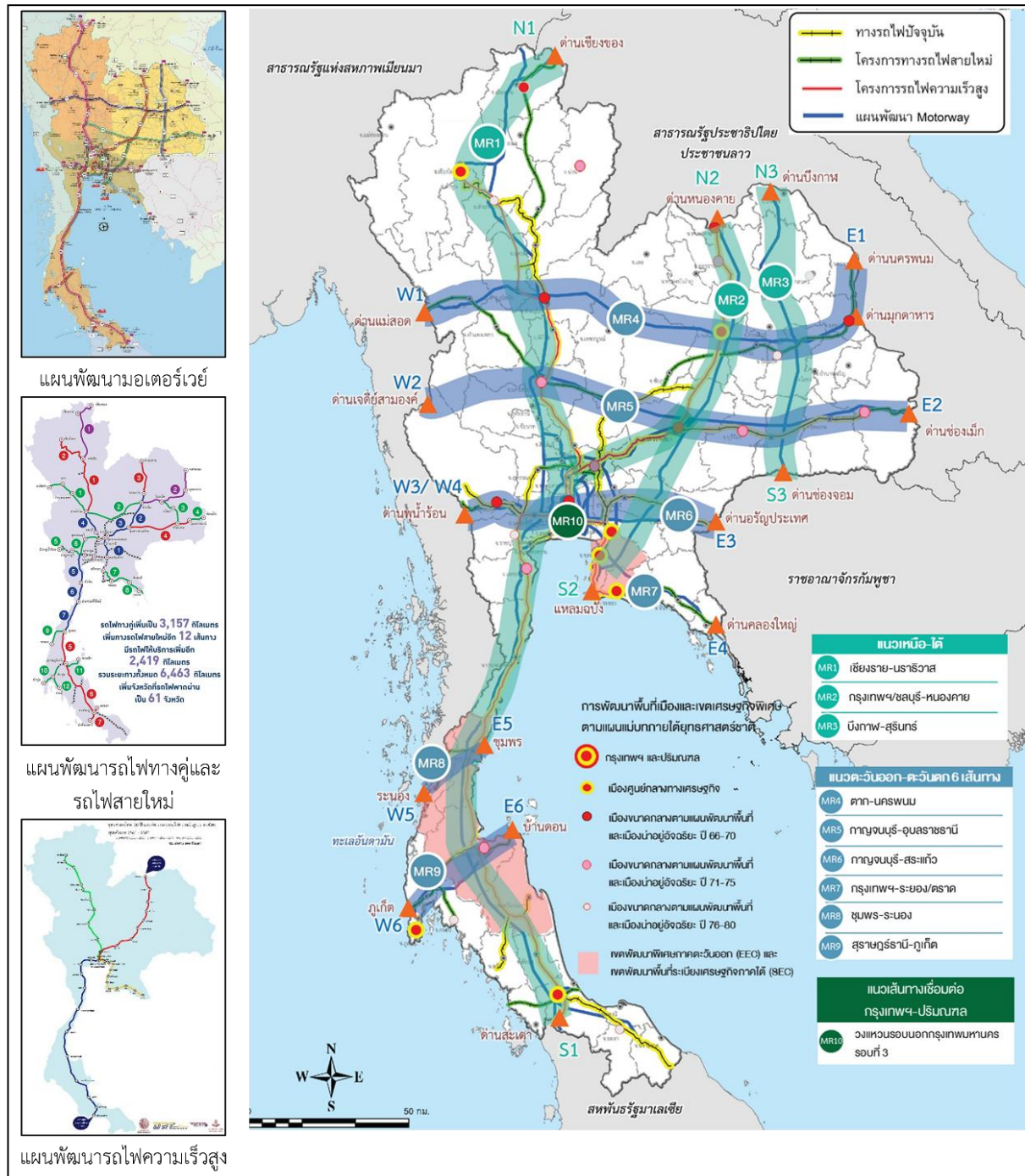
**MR1 เชียงราย-นราธิวาส** เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์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

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



รูปที่ 3.2-9 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

ที่มา: <https://mrmapdoh.com/แนวคิดการบูรณาการเส้นทาง>

รูปที่ 3.2-10 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(5) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

(1) แผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาและจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ โดยมีระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit : LRT) เป็นระบบหลัก ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ (1) สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสามานสามัคคี (2) สายสีน้ำเงิน ช่วงสวนสัตว์เชียงใหม่-แยกศรีบัวเงินพัฒนา และ (3) สายสีเขียว



ช่วงแยกรวมโซคมี่ชัย-ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยมีทางเลือกโครงข่ายอยู่ 2 รูปแบบ คือ โครงข่าย A (โครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน) และโครงข่าย B (โครงสร้างทางวิ่งระดับดินทั้งหมด)

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

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



ที่มา: โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

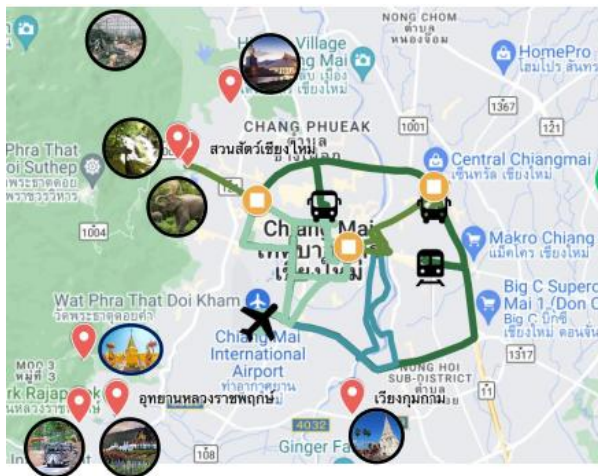
### รูปที่ 3.2-11 แนวเส้นทาง โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง

(2) แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว 7 แห่ง

ปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบัน พบว่า มีเส้นทางเชื่อมต่อบริเวณอื่นแต่ยังไม่เชื่อมต่อกับสถานที่ท่องเที่ยว 7 แห่ง ได้แก่ อุทยานหลวงราชพฤกษ์ ไน้ชาฟารี พระธาตุดอยคำ เวียงกุมกาม ศูนย์ประชุมแสดงสินค้านานาชาติ น้ำตกห้วยแก้ว สวนสัตว์เชียงใหม่ รวมถึงการท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่ ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกจึงได้มีแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 7 แห่ง ดังกล่าว โดยแบ่งเป็นเส้นทางเดินรถ 3 เส้นทาง ประกอบด้วย

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

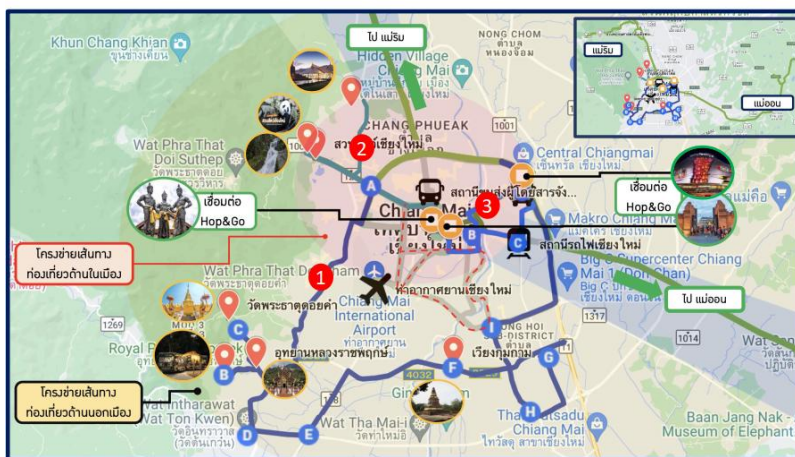
โดยมีแนวทางการพัฒนา 2 แนวทาง ได้แก่ (1) กรมการขนส่งทางบกมีแนวเส้นทางเดินรถทั้ง 3 สายทางแล้ว (2) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกประสานกับผู้ประกอบการขนส่งมาเดินรถตามเส้นทางทั้ง 3 สาย



✓ มีเส้นทางเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่น  
⌚ แต่ยังไม่มีเชื่อมสถานที่ท่องเที่ยว 7 แห่ง

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-12 สภาพปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน



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

ที่มา: งานนำเสนอ การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, สนข., คค.

รูปที่ 3.2-13 เส้นทางพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว



## (6) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวน 2 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

### • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

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



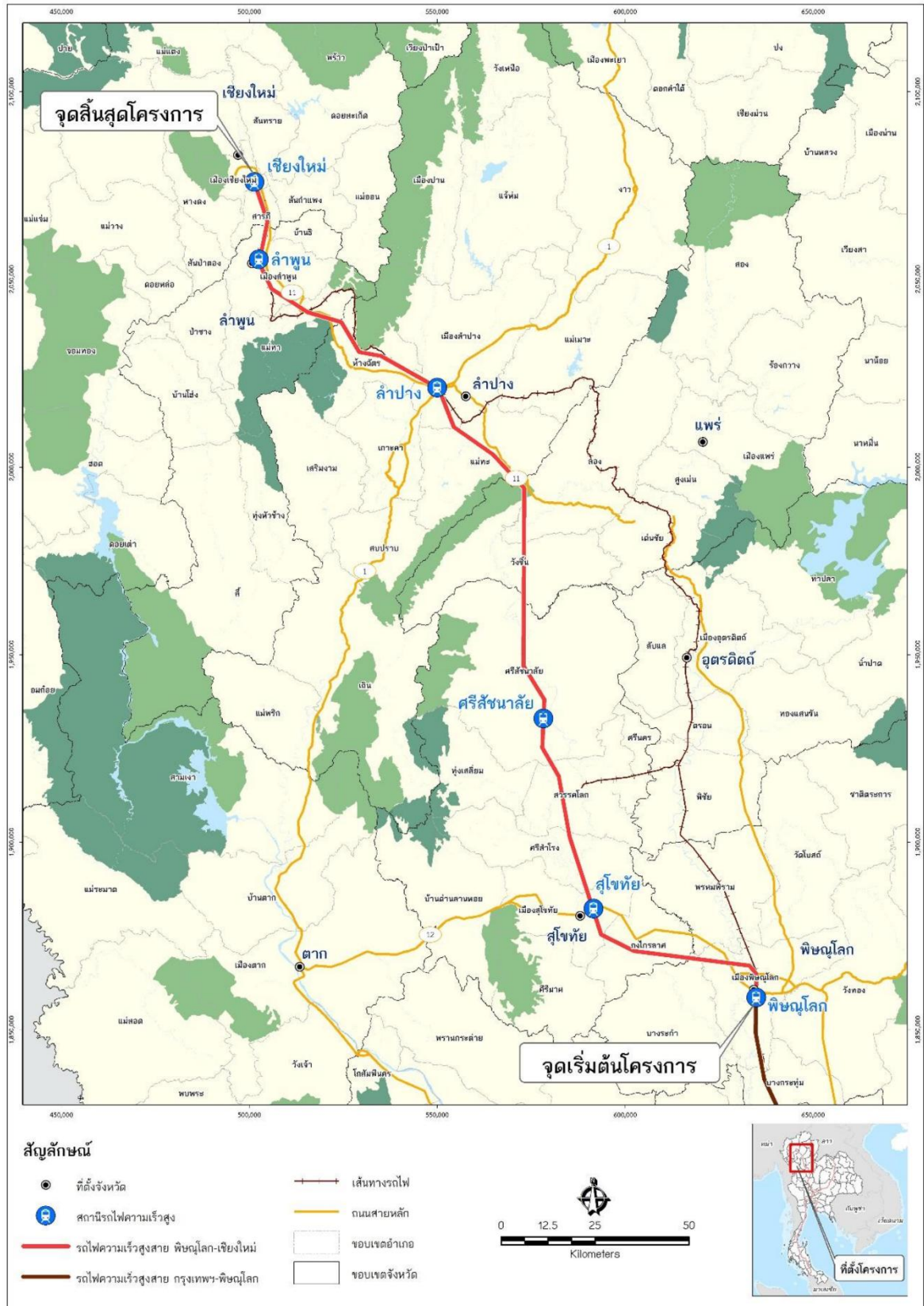
ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

### รูปที่ 3.2-14 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

- **โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่**

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

การออกแบบงานสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการให้บริการ จะใช้หลักเกณฑ์ ของ Universal Design รวมถึงเกณฑ์การออกแบบตามมาตรฐานสากลและกฎหมายอาคารที่ประเทศไทย บังคับใช้ สถานีในโครงการเฉพาะช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ ประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุโขทัย ศรีสัชนาลัย ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ รูปแบบของสถานีแบ่งตามลักษณะทางกายภาพของทางวิ่งบริเวณ สถานี ได้แก่ ยกกระดาน 2 ชั้น (สถานีสุโขทัย ศรีสัชนาลัย) ยกกระดาน 3 ชั้น (สถานีลำปาง ลำพูน เชียงใหม่) โดยในโครงการเฉพาะช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ จะมีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ที่จังหวัดเชียงใหม่ ทำหน้าที่เฉพาะ ยานบำรุงรักษาและจัดเตรียมขบวนรถ สำหรับที่ทำการหน่วยซ่อมบำรุงทาง (Maintenance Base) จะมีทุกระยะประมาณ 50-100 กม. ตลอดแนวเส้นทาง



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

### รูปที่ 3.2-15 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

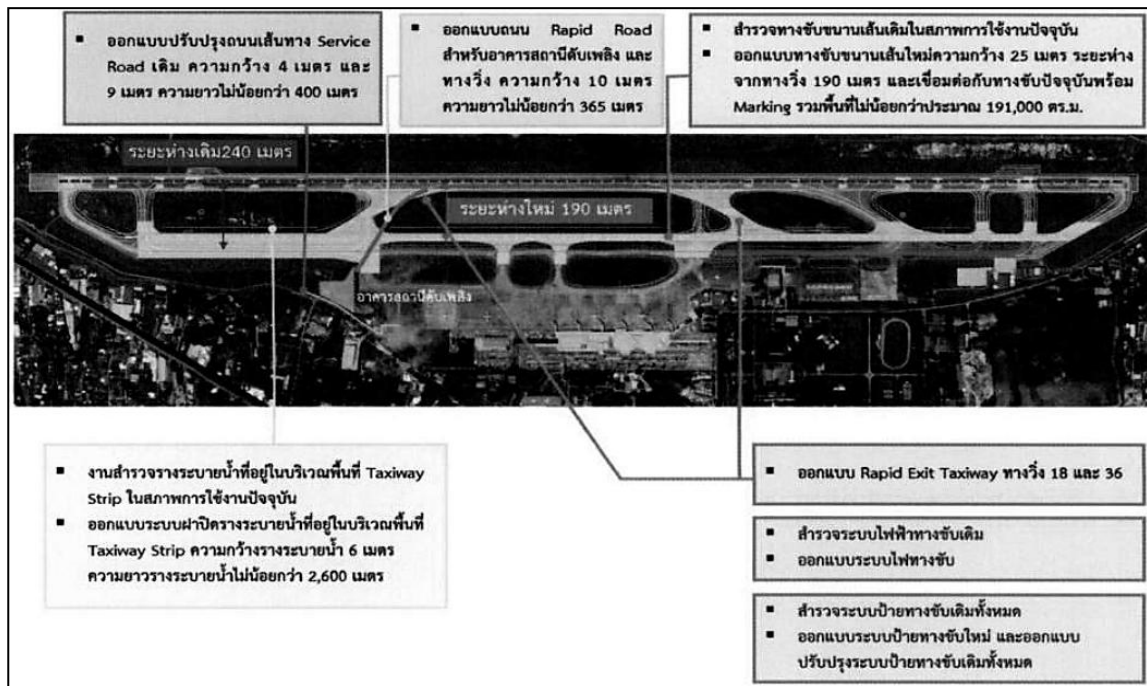


## (7) งานพัฒนาทางอากาศ

### แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

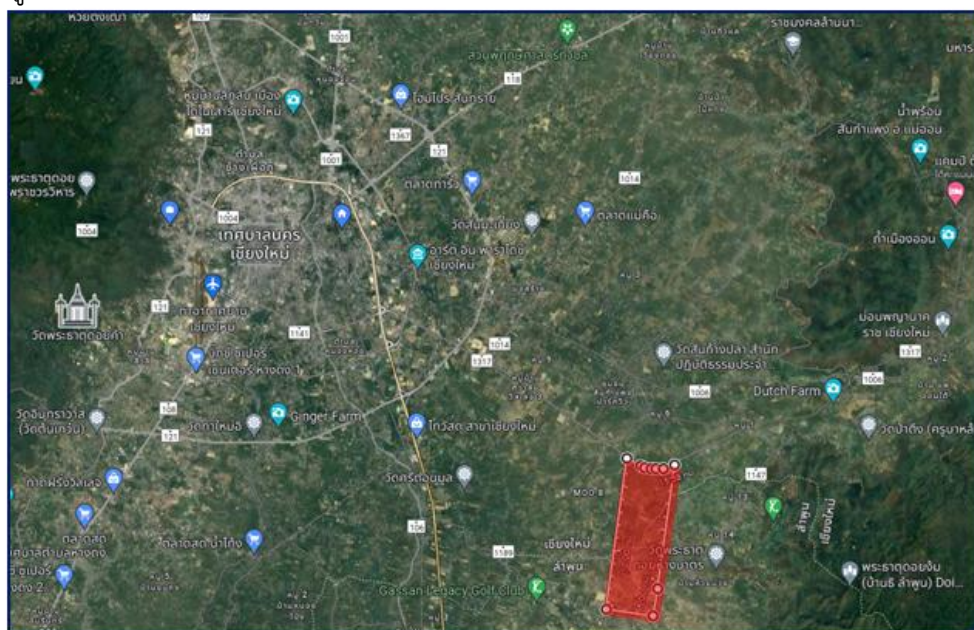
- แผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน (ทอท.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็น 2 ระยะ เพื่อให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีแผนการพัฒนาท่าอากาศยาน ที่สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้อีก 20 ปีอย่างยั่งยืน โดยในแผนพัฒนาฯ ดังกล่าวจะพิจารณาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 16.5 ล้านคนต่อปี สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของประเทศในด้านต่าง ๆ นโยบายของรัฐบาล รวมไปถึงยุทธศาสตร์ของ ทอท.ได้ดำเนินการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และจัดหาผู้รับจ้างสำรวจและออกแบบโครงการ โดยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท ที.ซี.เอ็ม.เอ.(TCMA) ดำเนินการเป็นที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 ซึ่งหลังจากนี้ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา จะสำรวจข้อมูลความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย รับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ทั้งภายในและภายนอกท่าอากาศยาน เพื่อนำไปสู่การออกแบบโครงการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้โดยสารผู้ใช้บริการ ตลอดจนขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ต่อไป ทั้งนี้การขยายขีดความสามารถตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ทั้ง 2 ระยะ จะดำเนินการภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานเดิมทั้งหมด ไม่มีการก่อสร้างทางวิ่ง (Runway) เพิ่มเติมหรือขยายพื้นที่เพิ่มเติมแต่อย่างใด

สำหรับโครงการแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 จะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มงาน ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 การพัฒนาเขตการบิน ทางขับขนานเส้นใหม่พร้อมทางขับออกด้าน ปรับปรุงลานจอดอากาศยานพร้อมระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ ให้มีหลุมจอดอากาศยานรวม 31 หลุมจอด จากเดิมปัจจุบันที่มีเพียง 19 หลุมจอด กลุ่มที่ 2 การพัฒนาอาคารผู้โดยสารและอาคารสนับสนุน โดยจะก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ บริเวณด้านทิศใต้ของอาคารผู้โดยสารเดิม ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศทั้งหมด รวมถึงอาคารสำนักงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ และสายการบินพร้อมที่จอดรถยนต์ และกลุ่มที่ 3 การพัฒนางานสนับสนุนท่าอากาศยาน ปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยาน โดยออกแบบถนนเป็น 6 ช่องทางจราจร (เข้า 3 ช่องทาง ออก 3 ช่องทาง) พร้อมทางยกระดับแยกผู้โดยสารระหว่างขาเข้าและขาออก สถานีไฟฟ้าย่อย โรงผลิตน้ำประปา ปรับปรุงขยายขีดความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้งนี้การสำรวจและออกแบบ จะดำเนินการควบคู่ไปกับการศึกษาและจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งหากได้รับการอนุมัติตามแผน คาดว่าจะใช้เวลาดำเนินการก่อสร้างประมาณ 3 ปี และเปิดใช้งานได้ภายในปี 2572



รูปที่ 3.2-16 แผนการปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่

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



รูปที่ 3.2-17 พื้นที่พัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 เบื้องต้น

### 3.2.1.2 จังหวัดแม่ฮ่องสอน

#### (1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 2 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานปรับปรุงเพิ่มมาตรฐานชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-3 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| ลำดับ | ทางหลวง | ช่วง                                            | ระยะทาง (กม.) | ลักษณะโครงการ      | ช่วงดำเนินการ          |
|-------|---------|-------------------------------------------------|---------------|--------------------|------------------------|
| 1     | 1095    | บ.หนองไค้ง-ต.แม่นะ                              | 74.000        | เพิ่มมาตรฐานชั้น 1 | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 2     | 1095    | เชียงใหม่ -แม่ฮ่องสอน<br>ตอน แม่นะ – แม่ฮ่องสอน | 102.023       | เพิ่มมาตรฐานชั้น 1 | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

#### (2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 3 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง และงานยกระดับมาตรฐานทาง

ตารางที่ 3.2-4 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ปี พ.ศ. 2566

| ลำดับ | ทางหลวงชนบท | ช่วง                                                                                        | ระยะทาง (กม.) | ลักษณะโครงการ                |
|-------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------------|
| 1     | มส.4011     | แยก ทล.1194 - บ.ป่าเหว อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน                                            | 3             | ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง |
| 2     | -           | ถนนสาย บ.ละอูบ - ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงแม่ลาน้อย<br>หน่วยย่อยป่าแป๋ อ.แม่ลาน้อย จ.แม่ฮ่องสอน | 6.7           | ยกระดับมาตรฐานทาง            |
| 3     | -           | ถนนสาย บ.ละอูบ - บ.ห้วยผึ้ง อ.แม่ลาน้อย จ.แม่ฮ่องสอน                                        | 4.134         | ยกระดับมาตรฐานทาง            |

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

### 3.2.1.3 จังหวัดลำปาง

#### (1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง จำนวน 16 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง



ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง

| ลำดับ | ทางหลวง | โครงการ                                                            | ระยะทาง (กม.) | ลักษณะโครงการ                | ช่วงดำเนินการ          |
|-------|---------|--------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------------|------------------------|
| 1     | 120     | พะเยา-แม่ชะจาน<br>ตอน แม่นาเรือ-วังเหนือ                           | 50.541        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 2     | 1035    | ลำปาง-วังเหนือ<br>ตอน บ.สบลิ้น-วังเหนือ                            | 19.015        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 3     | 1035    | ลำปาง-วังเหนือ<br>ตอน บ.แม่สุก-บ.สบลิ้น                            | 20.000        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 4     | 1157    | ลำปาง-อ.ปาน                                                        | 52.000        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 5     | 1035    | ลำปาง -วังเหนือ<br>ตอน สำเภาทอง-บ.สวนดอกคำ                         | 13.100        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 6     | 103     | อ.ร้องกวาง-องาว<br>ตอน บ.วังดิน-บ.แม่ตีบหลวง                       | 19.320        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 7     | 127     | ทางเลี่ยงเมืองลำปาง<br>ด้านทิศตะวันออก                             | 9.875         | เลี่ยงเมืองใหม่ 4 ช่องจราจร  | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 8     | 11      | บ.ปางมะโอ-ป่าขาม (เป็นตอน ๆ)                                       | 20.000        | บูรณะทางหลวง                 | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 9     | 11      | แยกห้างฉัตร<br>(ทล.11/ทล.1039/ทล.1034)                             | -             | สะพานข้ามทางแยก              | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 10    | 1034    | เกาะคา – ห้างฉัตร                                                  | 16.179        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 11    | 1       | ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง<br>หมายเลข 1กม.691+250<br>(แยกเกาะคา) | -             | สะพานข้ามทางแยก              | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 12    | 11      | อ.เด่นชัย-ลำปาง<br>ตอน แยกแม่แคม-บ.มาย                             | 13.100        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 13    | 1274    | ลิ้นน้ำแก้ว ตอน นาบอน-นาแก้ว                                       | 12.513        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 14    | 106     | ดอนไชย-อุโมงค์<br>ตอน ดอนไชย-ห้วยหญ้าไทร                           | 29.000        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4      | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 15    | 1       | ตาก-ลำปาง ตอน อ.แม่พริก-อ.เถิน                                     | 25.931        | บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 16    | 1       | แม่เชียงรายบน-ดอนไชย<br>(กม. 583+216 - 593+569)                    | 10.353        | บริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง | อยู่ระหว่างดำเนินการ   |

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

## (2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดลำปางยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง จำนวน 3 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ก่อสร้างสะพาน ยกกระตือรือร้นทาง และงานยกกระตือรือร้นมาตรฐานทาง

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำปาง ปี พ.ศ.2566

| ลำดับ | ทางหลวง<br>ชนบท | ช่วง                                                   | ระยะทาง<br>(กม.) | ลักษณะโครงการ                   |
|-------|-----------------|--------------------------------------------------------|------------------|---------------------------------|
| 1     | ลป.5028         | แยก ทข.ลป.4007 - ดอยม่อนไก่แจ้ อ.เกาะคา จ.ลำปาง        | 1.054            | ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง |
| 2     | ลป.4033-        | แยก ทล.1335 (เขื่อนกิ่วลม) - บ.หัวทุ่ง อ.เมือง จ.ลำปาง | 0.08             | ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง |
| 3     | -               | สะพานข้ามน้ำแม่พลึง อ.งาว จ.ลำปาง                      | 0.022            | พัฒนาสะพานขนาดกลาง              |

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

## (3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี 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 รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดลำปางมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

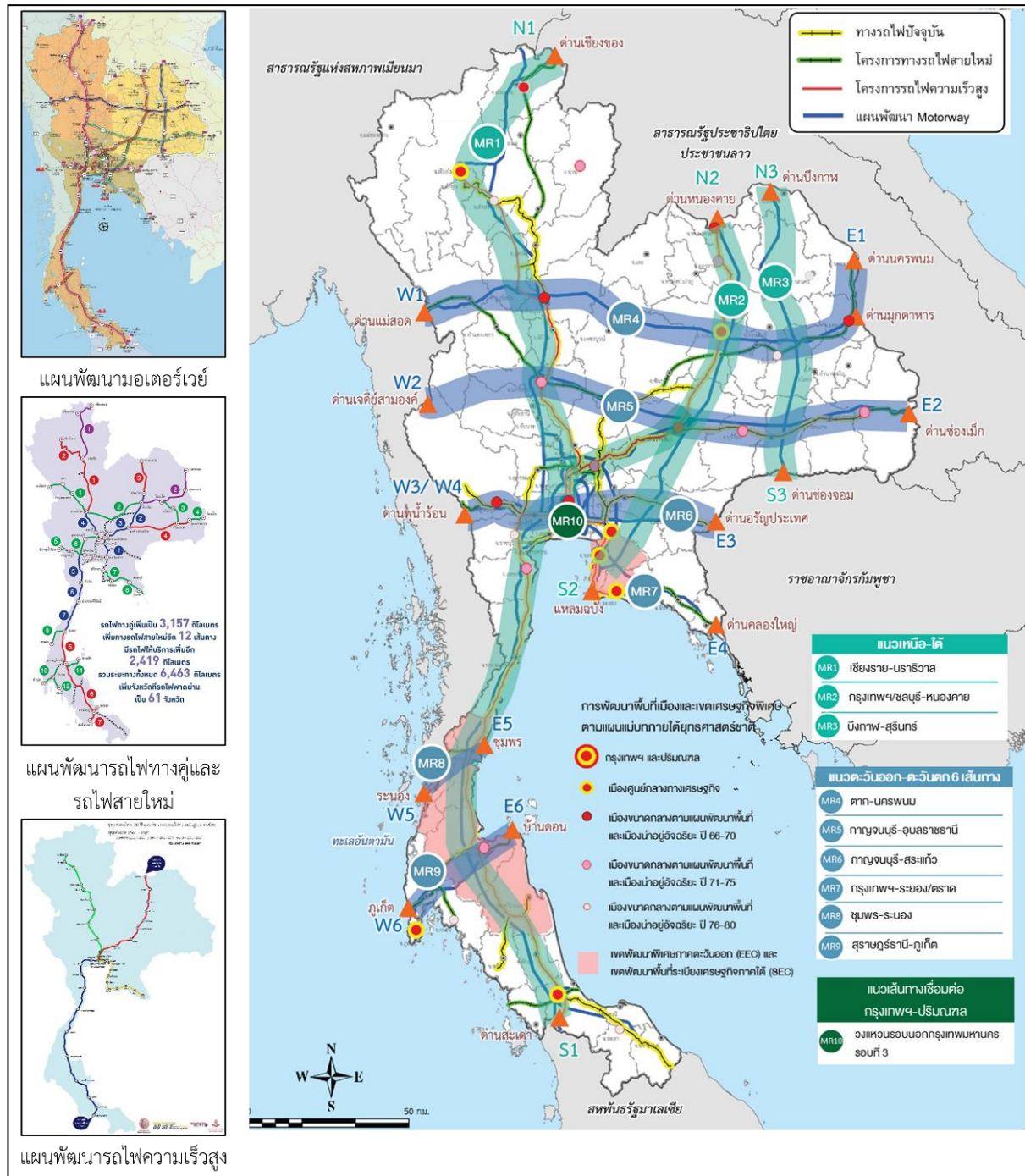
**MR1 เชียงราย-นราธิวาส** เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์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



รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)  
แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส



- ช่วงเชียงราย-เชียงทอง (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-สะเตา (MR1-13 หรือ M85) ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-นราธิวาส (MR1-14 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 218 กิโลเมตร

ที่มา: <https://mrmapdoh.com/>แนวคิดการบูรณาการเส้นทาง

รูปที่ 3.2-19 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

#### (4) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการดำเนินการและการพัฒนา  
สถานีขนส่งคนโดยสาร พบว่า จากการประเมินขีดความสามารถของสถานีขนส่งคนโดยสารทั่วประเทศ  
ในปัจจุบันและการคาดการณ์ในอนาคตระยะ 20 ปี มีสถานีในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ทั้งสิ้น 12 แห่ง  
ซึ่งพบความหนาแน่นแออัดทั้งในส่วนพื้นที่ตัวสถานีและการจราจรโดยรอบ นอกจากนี้สถานีส่วนใหญ่มีอายุ  
ค่อนข้างมากต้องใช้งบประมาณปรับปรุงค่อนข้างสูง ด้วยเหตุนี้จึงมีการเสนอให้พิจารณาจัดให้มีสถานีแห่งใหม่  
เพื่อทดแทนสถานีที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ จ.ศรีสะเกษ แห่งที่ 2 จ.มหาสารคาม แห่งที่ 2  
จ.สระบุรี แห่งที่ 2 จ.นครสวรรค์ แห่งที่ 2 จ.บุรีรัมย์ แห่งที่ 2 จ.ร้อยเอ็ด แห่งที่ 2 จ.ลำปาง แห่งที่ 2  
จ.ลำพูน แห่งที่ 2 จ.พะเยา แห่งที่ 2 จ.กาฬสินธุ์ แห่งที่ 2 จ.สุรินทร์ แห่งที่ 2 และ จ.กาญจนบุรี แห่งที่ 2  
โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างขอรับการจัดสรรงบประมาณและหาพื้นที่ในการก่อสร้าง

#### (5) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง  
ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง  
พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดลำปาง มีจำนวน  
3 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ มีพื้นที่ครอบคลุม 4 จังหวัด 10 อำเภอ  
29 ตำบล คือ จังหวัดแพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ เป็นโครงการออกแบบทางรถไฟใหม่ขนาดทาง  
1.0 เมตร โดยมีเขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง 80 เมตร พร้อมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้มี  
ความปลอดภัยมากขึ้น แนวเส้นทางรถไฟมีจุดเริ่มต้นที่ปลายย่านสถานีเด่นชัย ที่ กม.535+000 (เป็นจุดสิ้นสุด  
ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย) และสิ้นสุดที่ย่านสถานีเชียงใหม่ ที่ กม.723+185  
โดยเส้นทางที่ได้รับคัดเลือก มีระยะทางประมาณ 189 กิโลเมตร ซึ่งช่วงสถานีเด่นชัย-สถานีห้างฉัตร จะใช้  
แนวเส้นทางเดิมเป็นหลัก และมีการปรับโค้งแนวเส้นทางบางส่วนให้ใช้ความเร็วสูงสุดได้ 160 กิโลเมตร  
ต่อชั่วโมง ช่วงสถานีห้างฉัตร-สถานีลำพูน จะเป็นการก่อสร้างแนวรถไฟใหม่ทั้งหมด และช่วงสถานี  
ลำพูน-สถานีเชียงใหม่ จะเป็นการสร้างทางคู่ขนานกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม และตัดแนวทางรถไฟใหม่บางส่วน  
ให้มีแนวเส้นทางที่ตรงมากที่สุด ซึ่งแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดจะเป็นทางระดับพื้น 108 กิโลเมตร  
ทางยกระดับ 39 กิโลเมตร สะพานบก 22 กิโลเมตร และอุโมงค์ 19 กิโลเมตร มีจำนวน 17 สถานี (ไม่รวม  
สถานีเด่นชัย) และ 1 ที่หยุดรถ





ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

### รูปที่ 3.2-20 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

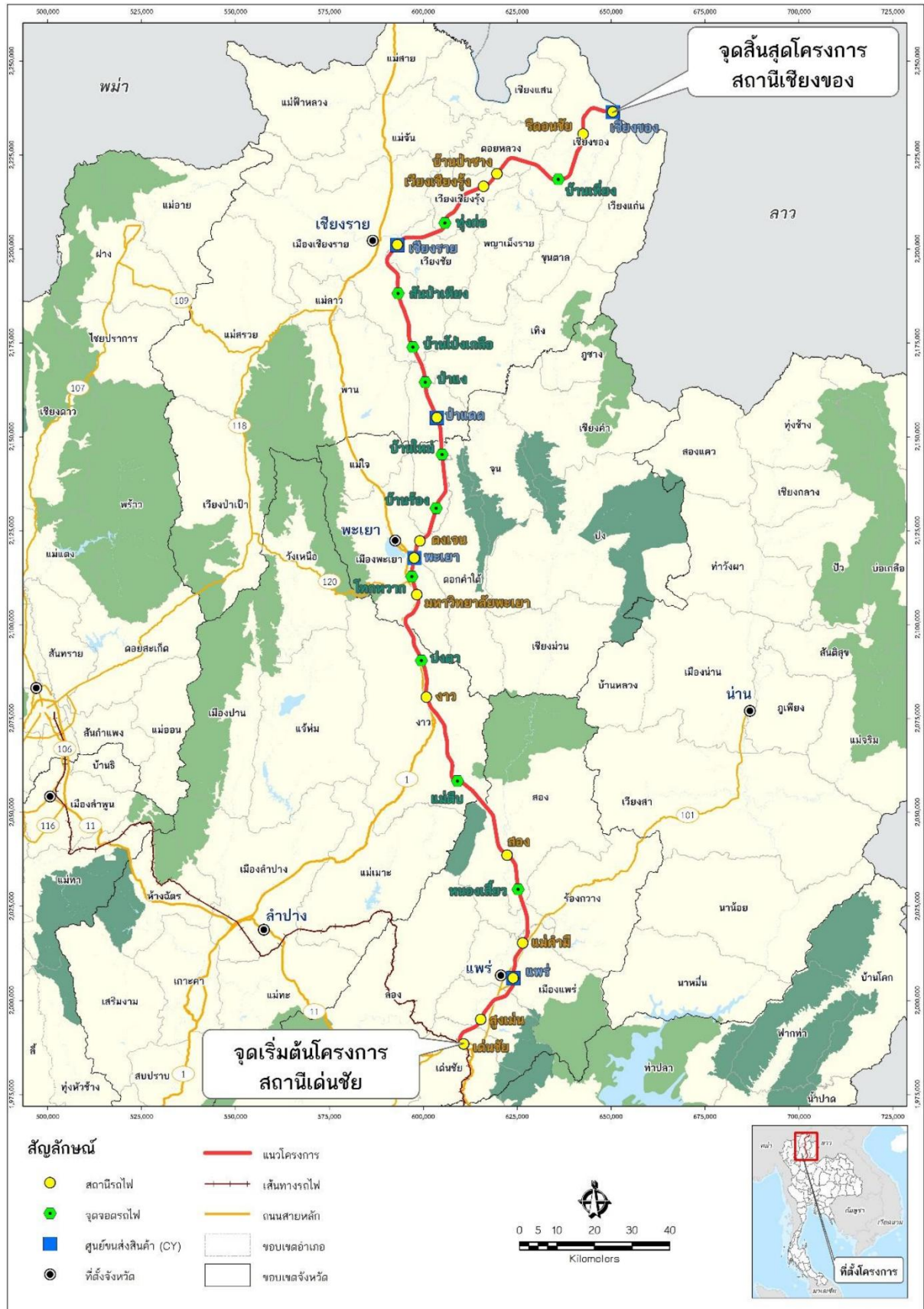
- โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

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. มีจุดเริ่มต้น ที่สถานีพิษณุโลก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับแนวรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ ระยะที่ 1 และสิ้นสุดโครงการที่สถานี เชียงใหม่ รวมระยะทางประมาณ 296 กม. ประกอบด้วย งานทางวิ่งรถไฟที่เป็นทางวิ่งยกระดับ 212 กม. ทางวิ่งระดับพื้น 59 กม. และทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดินประมาณ 25 กม.

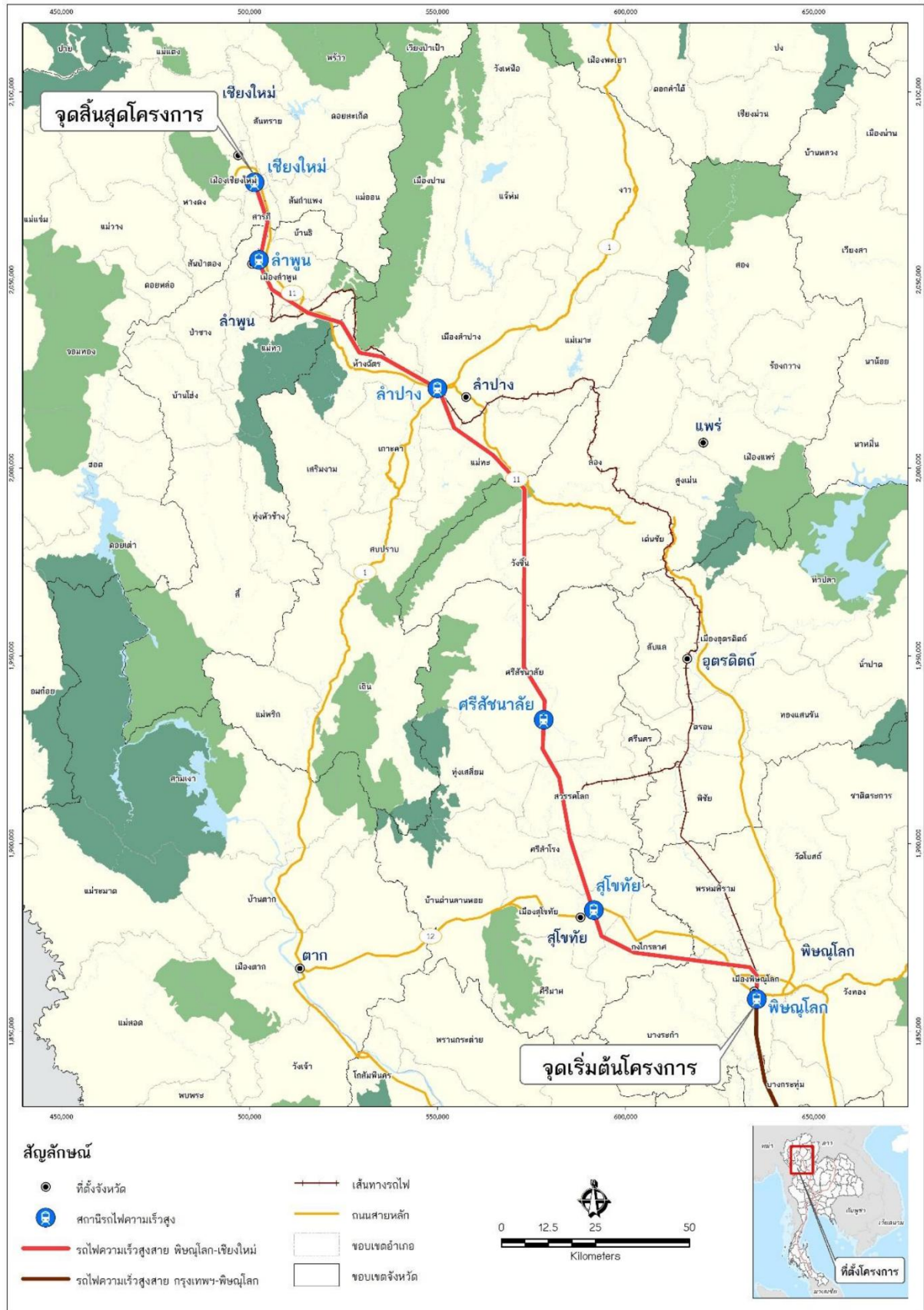
การออกแบบงานสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการให้บริการ จะใช้หลักเกณฑ์ของ Universal Design รวมถึงเกณฑ์การออกแบบตามมาตรฐานสากลและกฎหมายอาคารที่ประเทศไทยบังคับใช้ สถานีในโครงการเฉพาะช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ ประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุโขทัย ศรีสัชนาลัย ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ รูปแบบของสถานีแบ่งตามลักษณะทางกายภาพของทางวิ่งบริเวณสถานี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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-21 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ





ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

### รูปที่ 3.2-22 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

## (6) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานลำปางในอนาคต กรมท่าอากาศยาน (ทย.) แจ้งว่า ตั้งแต่วันนี้ถึงวันที่ 30 มี.ค. 67 สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ได้แจ้งแผนขอทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-ลำปาง-แม่ฮ่องสอน (ไป-กลับ) เพิ่มขึ้นจากเดิมสัปดาห์ละ 3 เที่ยวบินในวันจันทร์ พุธ และศุกร์ เป็นสัปดาห์ละ 5 เที่ยวบินในวันจันทร์ พุธ ศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ เนื่องจากการตอบรับดี และเพื่ออำนวยความสะดวกและรองรับการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High Season) ซึ่งภาคเหนือเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว เพราะมีอากาศหนาวเย็น และเป็นช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยใช้อากาศยานแบบ ATR72-600 (AT7) เครื่องโบพัด 70 ที่นั่ง

ทย. อยู่ระหว่างพัฒนาท่าอากาศยานลำปาง ด้วยโครงการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานลำปาง วงเงินรวมประมาณ 1,800 ล้านบาท เริ่มระยะที่ 1 แล้ว ประกอบด้วย งานก่อสร้างขยายความกว้างทางวิ่ง (รันเวย์) จาก 30 เมตร เป็น 45 เมตร และเสริมผิวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน วงเงินรวมประมาณ 229 ล้านบาท การก่อสร้างคืบหน้าประมาณ 98.72% คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 66 สำหรับระยะที่ 2 ขยายความยาวรันเวย์ จาก 1,975 เมตร เป็น 2,100 เมตร วงเงิน 627 ล้านบาท และ เฟสที่ 3 ขยายความยาวรันเวย์จาก 2,100 เมตร เป็น 2,500 เมตร และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (Terminal) หลังใหม่ พร้อมลานจอดเครื่องบิน ทางขับลานจอดรถ และทางเข้า-ออกแห่งใหม่ วงเงิน 943 ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มปี 2567-2572 ที่มา: กรมท่าอากาศยาน

### 3.2.1.4 จังหวัดลำพูน

#### (1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำพูน จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำพูน

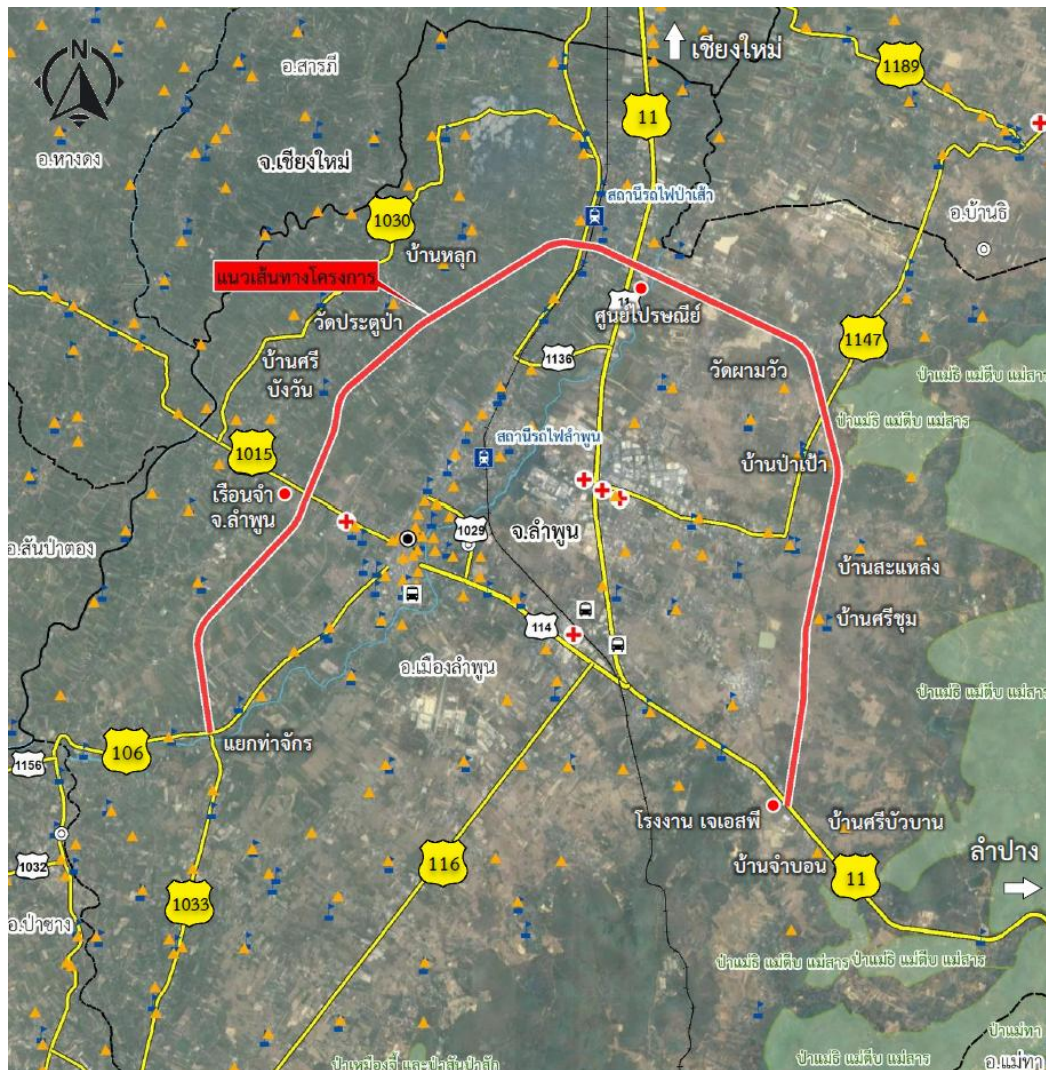
| ลำดับ | ทางหลวง | ช่วง                                                     | ระยะทาง (กม.) | ลักษณะโครงการ              | ช่วงดำเนินการ          |
|-------|---------|----------------------------------------------------------|---------------|----------------------------|------------------------|
| 1     | 1136    | แยก ทล.11-บรรจบ ทล.106 (เหมืองง่า)                       | -             | สะพานทางข้ามรถไฟ           | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 2     | 116     | แยกป่าสัก -แยกสะปึ่ง -บรรจบ ทล.108 (บ.ท่าวังพร้าว)       | 26.500        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4    | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 3     | 11      | ลำปาง-เชียงใหม่ ตอน ขุนตาล-สามแยกคอตติ                   | 27.600        | เพิ่มช่องจราจร 6 ช่องจราจร | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 4     | 11/114  | จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอตติ) | -             | ทางแยกต่างระดับ            | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 5     | 1033    | ท่าจักร - แม่ทา                                          | -             | สะพานทางข้ามรถไฟ           | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 6     | 132     | ทางเลี่ยงเมืองจอมทอง                                     | 12.363        | ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร     | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 7     | 106     | อ.เถิน -อ.ลี้ ตอน บ.ศรีบุญเรือง -ต.บ้านโฮ้ง              | 19.091        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4    | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |
| 8     | 106     | ดอนไชย -อุโมงค์ ตอน แม่ตืน – ศรีวิชัย                    | 15.500        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4    | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |



| ลำดับ | ทางหลวง | ช่วง                                         | ระยะทาง (กม.) | ลักษณะโครงการ           | ช่วงดำเนินการ          |
|-------|---------|----------------------------------------------|---------------|-------------------------|------------------------|
| 9     | 106     | บ.แม่ป่าไผ่ - ต.แม่ตืน<br>(กม.60+600-74+000) | 13.90         | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 | อยู่ระหว่างดำเนินการ   |
| 10    | 106     | ดอนไชย - อู่โมงค์<br>ตอน ห้วยหญ้าไทร - ลิ๊ะ  | 15.500        | เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 | ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571 |

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ จังหวัดลำพูนยังถูกบรรจุในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา (ปัจจุบันกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป)



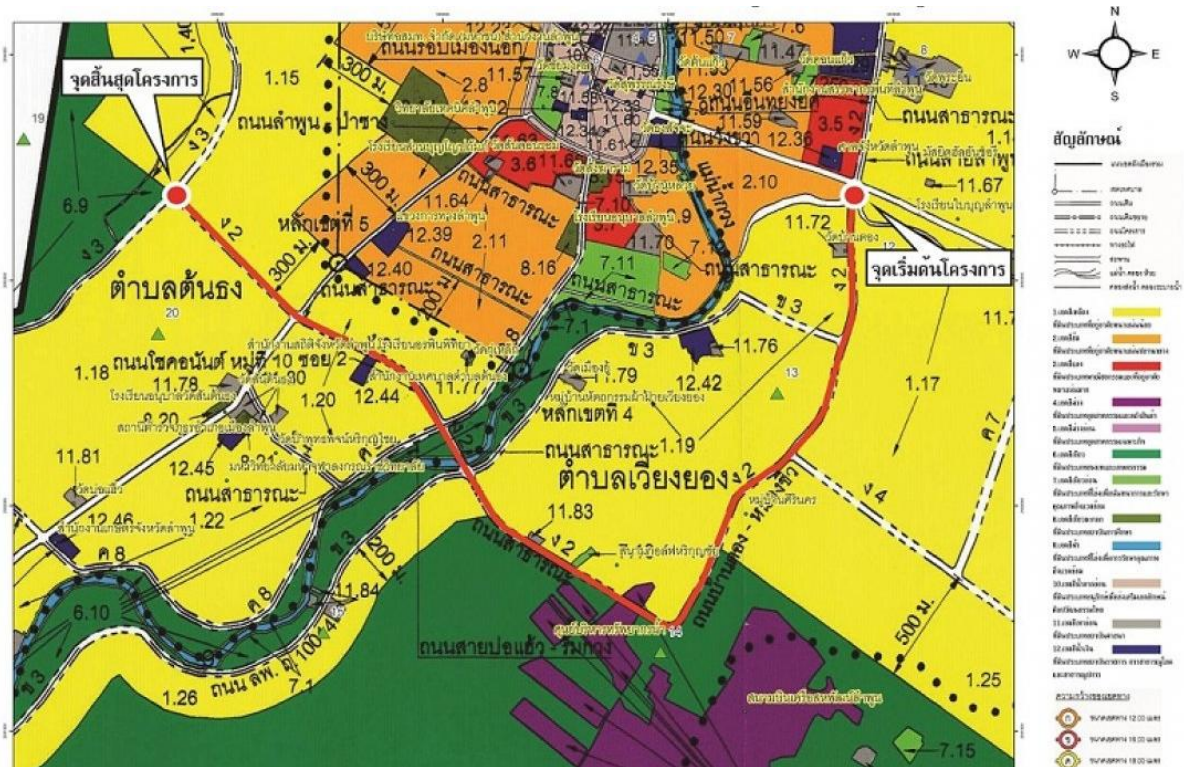
ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค จ.ลำพูน

### รูปที่ 3.2-23 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี่ยงเมืองลำพูน



## (2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดลำพูนมีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 1 โครงการ ได้แก่ ถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ทั้งนี้ ถนนสาย ง2 เป็นถนนที่กำหนดให้ก่อสร้างใหม่ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณถนนสายลำพูน - วังทอง ตัดกับถนนสายลำพูน - ดอยดี (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 114) โดยแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ บรรจบกับถนนสายบ้านตอง - หนองฮี จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าตามแนวถนน สายบ้านตอง - หนองฮี แล้วเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ บรรจบกับถนนสายบ้านตอง - บ้านวังไฮ (บริเวณฉาปณสถานศรีเมืองยู่) จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตัดกับถนนสายบ้านตอง - บ้านแป้น (ถนน ลพ.ถ.10014 หรือถนนสาย ข3) และตัดข้ามแม่น้ำกวงไปบรรจบกับถนนสายบ่อแก้ว - รีมกวง (ถนนสาย ค8) และมุ่งหน้าตามแนวถนนโชคอนันต์ หมู่ที่ 10 ซอย 2 จนสุดถนน จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวถนนสาธารณะไม่ปรากฏชื่อ จนบรรจบกับถนนสายลำพูน - ป่าซาง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106) และมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือจนบรรจบกับถนนสาย ง3 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของโครงการ (ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโดยกรมโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลำพูน) รวมระยะทางโดยประมาณ 4.750 กิโลเมตร ในส่วนของรูปแบบถนนเบื้องต้นนั้น เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง และแบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) รวมเขตทางกว้าง 30 เมตร



ที่มา: กรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 3.2-24 แนวเส้นทาง ถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำพูน จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ งานก่อสร้างสะพานขนาดกลาง ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดลำพูน ปี พ.ศ.2566

| ลำดับ | ทางหลวงชนบท | ช่วง                            | ระยะทาง (กม.) | ลักษณะโครงการ      |
|-------|-------------|---------------------------------|---------------|--------------------|
| 1     | -           | สะพานข้ามลำน้ำลี้ อ.ลี้ จ.ลำพูน | 0.05          | พัฒนาสะพานขนาดกลาง |

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

### (3) 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) และสายพัทยา - มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณ ค่าก่อสร้างที่สูง

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

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

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

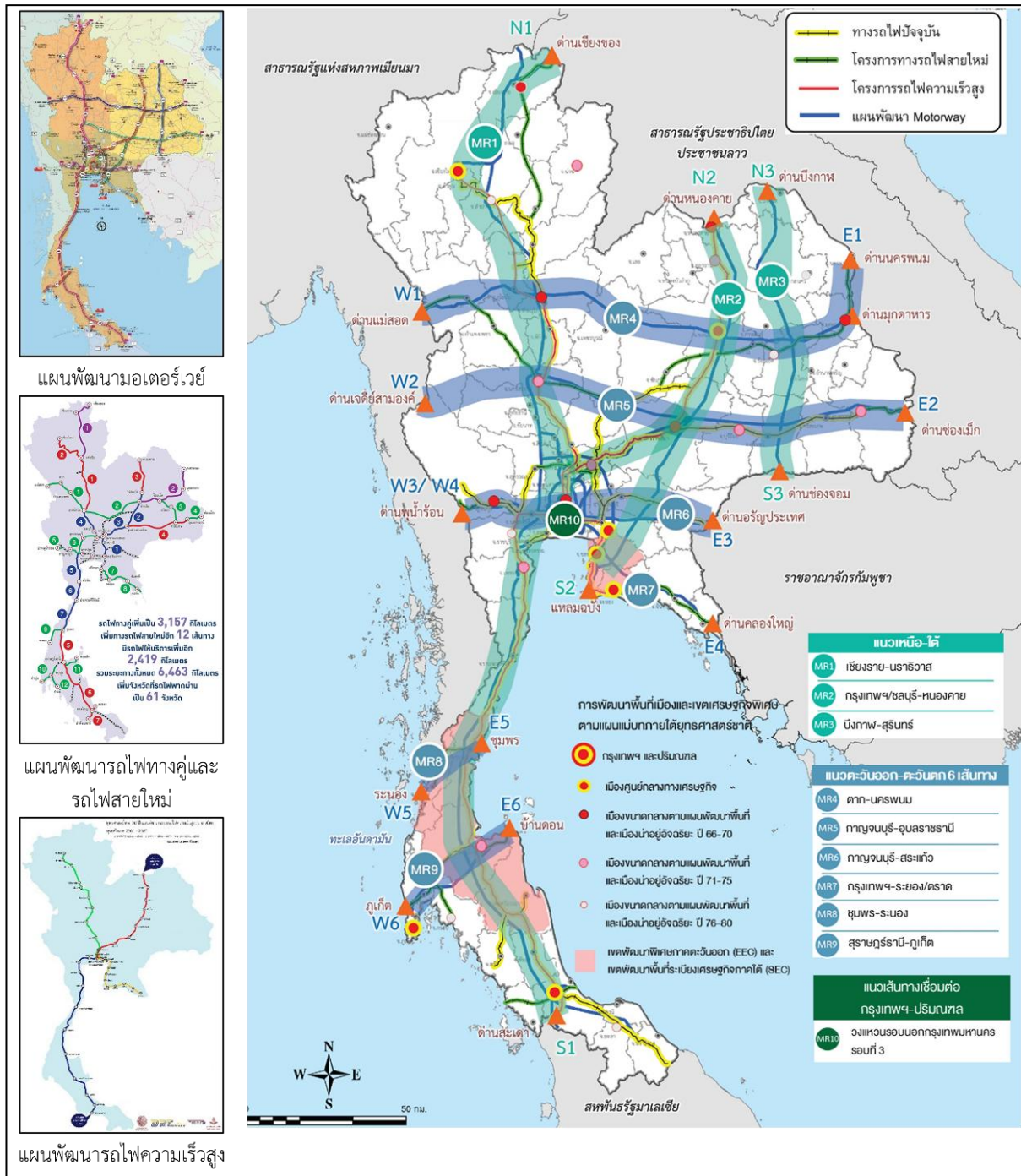
- ช่วงเชียงราย-เชียงทอง (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กม.
- ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กม.
- ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กม.
- ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กม.
- ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5) ระยะทางประมาณ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



รูปที่ 3.2-25 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส



ที่มา: <https://mrmapdoh.com/>แนวคิดการบูรณาการเส้นทาง

รูปที่ 3.2-26 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการดำเนินการและการพัฒนา  
สถานีนขงสงคนโดยสาร์ พบว่า จากการประเมินขีดความสามารถของสถานีนขงสงคนโดยสาร์ทั่วประเทศ  
ในปัจจุบันและการคาดการณ์ในอนาคตระยะ 20 ปี มีสถานีนขงสงคนในเมืองขนาดใหญ่ทั้งสิ้น 12 แห่ง  
ซึ่งพบความหนาแน่นแออัดทั้งในส่วนพื้นที่ตัวสถานีนและการจราจรโดยรอบ นอกจากนี้สถานีนส่วนใหญ่มีอายุ  
ค่อนข้างมากต้องใช้งบประมาณปรับปรุงค่อนข้างสูง ด้วยเหตุนี้จึงมีการเสนอให้พิจารณาจัดให้มีสถานีนแห่งใหม่  
เพื่อทดแทนสถานีนที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ จ.ศรีสะเกษ แห่งที่ 2 จ.มหาสารคาม แห่งที่ 2

จ.สระบุรี แห่งที่ 2 จ.นครสวรรค์ แห่งที่ 2 จ.บุรีรัมย์ แห่งที่ 2 จ.ร้อยเอ็ด แห่งที่ 2 จ.ลำปาง แห่งที่ 2  
จ.ลำพูน แห่งที่ 2 จ.พะเยา แห่งที่ 2 จ.กาฬสินธุ์ แห่งที่ 2 จ.สุรินทร์ แห่งที่ 2 และ จ.กาญจนบุรี แห่งที่ 2

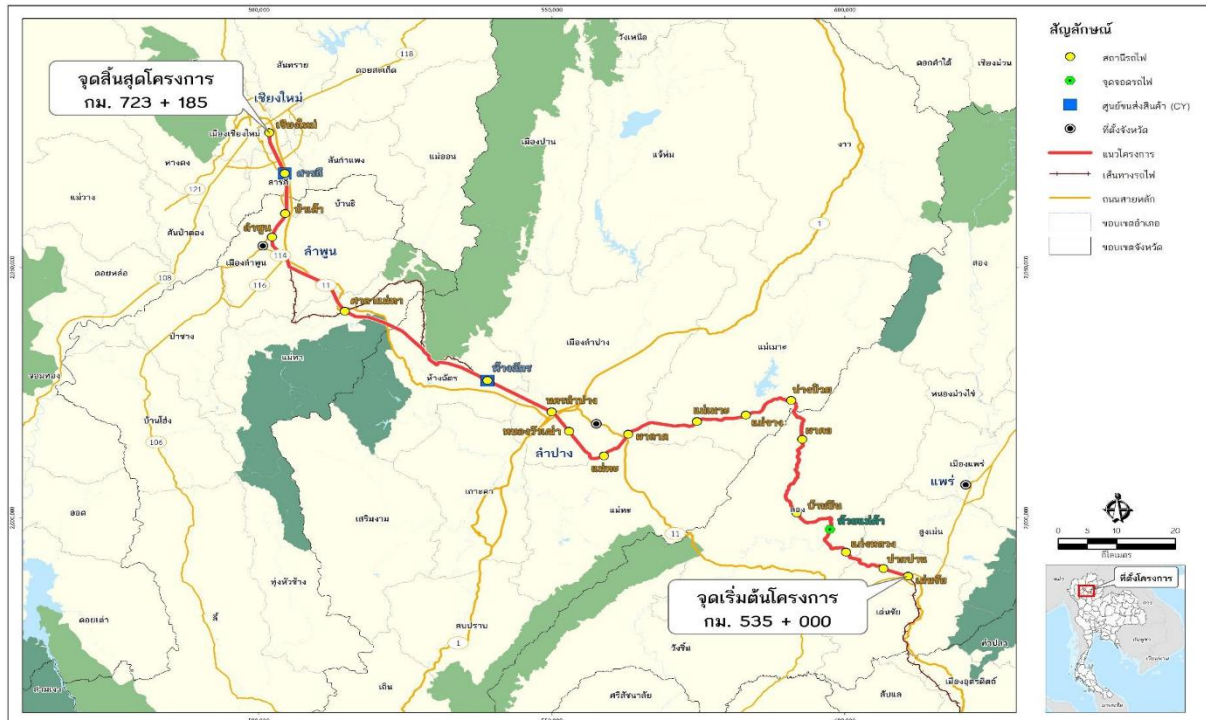
ปัจจุบันขนส่งจังหวัดลำพูน เปิดเผยว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำพูน ที่ตั้งอยู่นนสนามกีฬา ต.ในเมือง อ.เมืองลำพูน จ.ลำพูน ซึ่งเปิดดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ.2549 แจ้งความประสงค์จะไม่ดำเนินกิจการต่อไป ทำให้จังหวัดลำพูนไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารไว้บริการประชาชน และรถโดยสารประจำทางจะไม่มีสถานที่จอด รับ-ส่ง ผู้โดยสาร อาจก่อให้เกิดผลกระทบทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนั้น เพื่อให้จังหวัดลำพูนมีสถานีขนส่งผู้โดยสารบริการประชาชน ให้ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง อีกทั้ง สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นศูนย์รวมกระจายและสับเปลี่ยนรถสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งเป็นสถานที่บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดลำพูนจึงได้ประกาศเชิญชวนภาคเอกชน หรือประชาชนผู้สนใจยื่นคำขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำพูน

#### (5) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดลำพูน มีจำนวน 2 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- **โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่**

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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

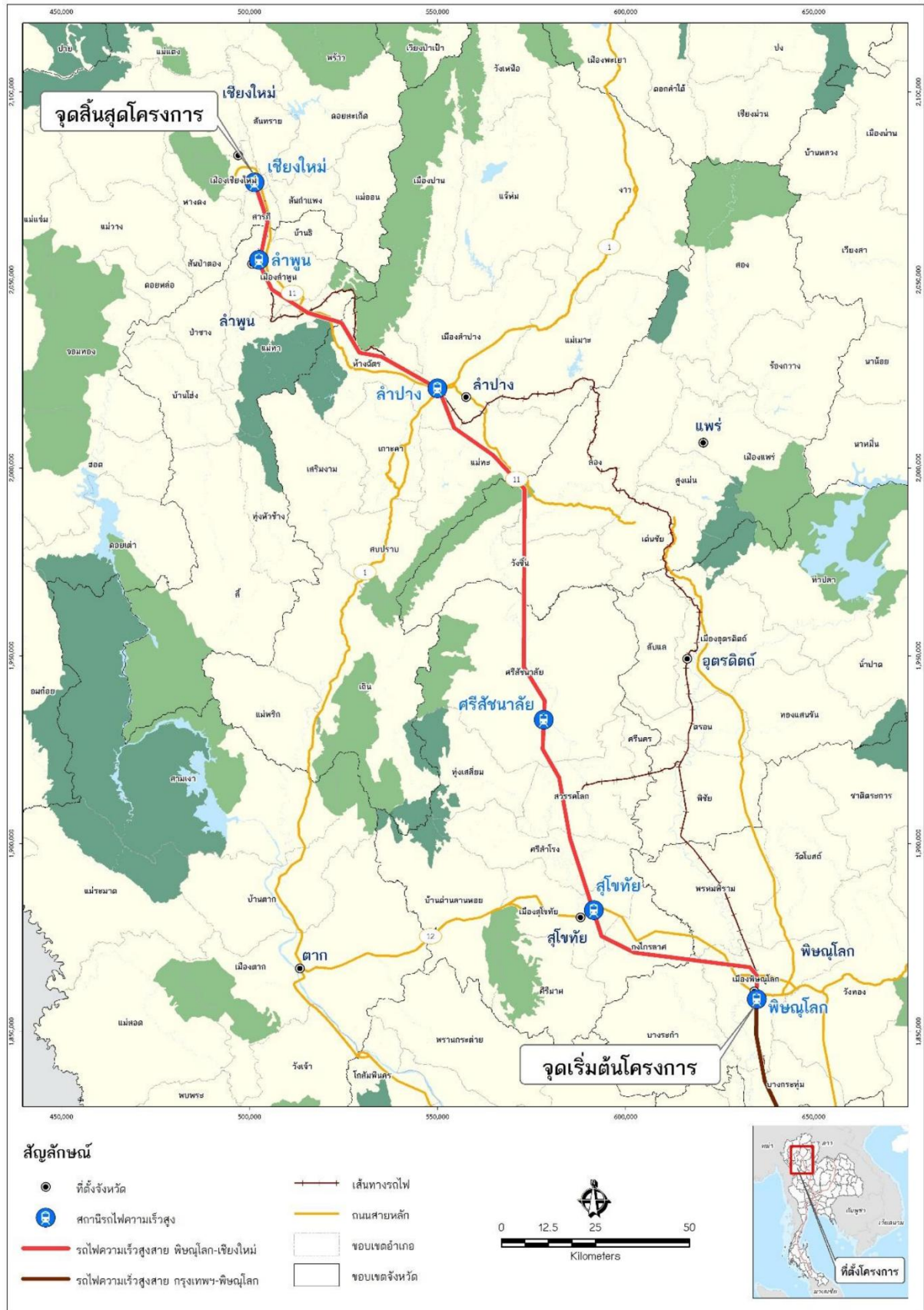
### รูปที่ 3.2-27 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

#### ● โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่ เป็นทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูงความเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. มีจุดเริ่มต้นที่สถานีพิษณุโลก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อจากแนวรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ ระยะที่ 1 และสิ้นสุดโครงการที่สถานีเชียงใหม่ รวมระยะทางประมาณ 296 กม. ประกอบด้วย งานทางวิ่งรถไฟที่เป็นทางวิ่งยกระดับ 212 กม. ทางวิ่งระดับพื้น 59 กม. และทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดินประมาณ 25 กม.

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





ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-28 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่

## (6) งานพัฒนาทางอากาศ

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต พื้นที่บริเวณบ้านสนธิ จังหวัดลำพูน เป็นหนึ่งในพื้นที่ศึกษาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานล้านนา) ปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้น คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ปี 2567 หลังจากนั้นจะเสนอต่อคณะกรรมการ (บอร์ด) ทอท., กระทรวงคมนาคม และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณาภายในเดือนมกราคม-มีนาคม 2568 โดยพื้นที่ศึกษาโครงการในเบื้องต้น (Proposed Area) อยู่บริเวณอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน

### 4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

#### 4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 4 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน ระหว่างวันที่ 20 - 21 และ 23 - 24 พฤษภาคม 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

| เวทีที่ | วัน-เวลา                                                | สถานที่                                                                                                | พื้นที่เป้าหมาย   |
|---------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1       | วันจันทร์ที่ 20 พฤษภาคม 2567<br>เวลา 08.30 - 15.00 น.   | ห้องประชุมกาสะลอง โรงแรมเวียงลคอร<br>อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง                                      | จังหวัดลำปาง      |
| 2       | วันอังคารที่ 21 พฤษภาคม 2567<br>เวลา 08.30 - 15.00 น.   | ห้องประชุมธาราทิพย์ โรงแรมดิอิมพีเรียล<br>แม่ฮ่องสอน รีสอร์ท อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน<br>จังหวัดแม่ฮ่องสอน | จังหวัดแม่ฮ่องสอน |
| 3       | วันพฤหัสบดีที่ 23 พฤษภาคม<br>2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. | ห้องประชุมแกรนด์ป้า 1 โรงแรมแกรนด์ป้า แอนด์<br>รีสอร์ท อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน                    | จังหวัดลำพูน      |
| 4       | วันศุกร์ที่ 24 พฤษภาคม 2567<br>เวลา 08.30 - 15.00 น.    | ห้องประชุมนกยูง โรงแรมดิเอ็มเพรส<br>อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่                               | จังหวัดเชียงใหม่  |

## 4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

| จังหวัดเชียงใหม่                                                                                                                                                 | จังหวัดแม่ฮ่องสอน                                                                                | จังหวัดลำปาง                                                                                                                   | จังหวัดลำพูน                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน</b>                                                                                                                                |                                                                                                  |                                                                                                                                |                                                                                                                                                                         |
| (1) ต้องการให้มีการพัฒนาเส้นทางมูเสตี้ อำเภอ กัลยาณิวัฒนา ให้สะดวกยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็น เส้นทางที่สั้น แต่ใช้เวลาในการเดินทางนาน                                | (1) เสนอให้มีการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ภายในจังหวัดแม่ฮ่องสอน                                   | (1) ขอให้พัฒนาเส้นทางรถโดยสารสาธารณะที่จะ ไปยังแหล่งท่องเที่ยว เช่น วัดเฉลิมพระเกียรติ อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน                   | (1) เสนอให้มีการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางไป อุทยานแห่งชาติแม่ปิง ซึ่งปัจจุบันยังเป็น ถนน 2 ช่องจราจร ผิวถนนขรุขระ ไม่มี ไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายบอกทาง                         |
| (2) ต้องการให้มีถนนเชื่อมเข้าสู่จังหวัด แม่ฮ่องสอน ทางดอยปุยหลวงของ แม่ฮ่องสอน ออกมาทางห้วยปูลิง ระยะทาง ประมาณ 10 กิโลเมตร                                      | (2) เสนอให้มีการทำอุโมงค์ 3 แห่งคือ 1) บริเวณห้วยน้ำดัง 2) บริเวณกิ่วลม และ 3) บริเวณลูกข้าวหลาม | (2) เสนอให้ขยายเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมจาก อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อนขึ้นที่บ้านป่าเมี่ยง เนื่องจากถนนค่อนข้างแคบ และเป็นโค้งหัก สอก | (2) เสนอให้มีการออกแบบช่องจราจรให้ เหมาะสมในเส้นทางที่ตัดตรงจากอำเภอ บ้านธิ จังหวัดลำพูน ไปยังสนามบิน เชียงใหม่แห่งที่ 2 (สนามบินล้านนา)                                |
| (3) ขอให้มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เข้าสู่ แหล่งท่องเที่ยว ถนนทางหลวงหมายเลข 107 เชียงใหม่ - แม่ริม - แม่แตง - เชียงดาว - ไชยปราการ - ฝาง - แม่อาลัย - เชียงราย | (3) ขอให้ตรวจสอบเส้นทางที่จะพัฒนาใน ท้องถิ่น เพื่อไม่ให้งบประมาณซ้ำซ้อนกับ งบประมาณของจังหวัด    | (3) เสนอให้ปรับปรุงเส้นทางไปอำเภอม่วงสามสิบ ความโค้งของถนนลดลง                                                                 | (3) ถนนทางหลวงหมายเลข 116 ที่จะขยาย เป็น 4 ช่องจราจร เสนอให้กำหนดจุดกลับ รถบริเวณ บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) ศูนย์กระจายสินค้า RDC ลำพูน ไม่ให้เป็นอุปสรรคกับชุมชน |
| (4) เสนอให้มีการปรับปรุงพัฒนาถนนในอำเภอมก๋อย โดยตัดถนนผ่านอำเภอมก๋อย แม่ตื่น ออกไปแม่ละหมาด                                                                      |                                                                                                  | (4) เสนอให้พัฒนาจุดกลับรถบริเวณใต้สะพาน บิ๊กซีลำปาง (จากเกาะคาออกไปจังหวัด แพร่) เนื่องจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ ไม่สามารถกลับรถได้  | (4) เสนอเส้นทางวงแหวนรอบ 2 ใกล้สวน อุทยานธรรมชาติศรีสุพรรณ ระยะทาง ประมาณ 40 กิโลเมตร โดยจะวิ่งวนไปที่ ศูนย์ราชการจังหวัดลำพูนไปแยกเหมืองง่า                            |
| (5) เสนอให้มีการปรับปรุงถนนทางหลวง หมายเลข 1095 ให้เป็นมาตรฐานชั้น 1                                                                                             |                                                                                                  | (5) ขอให้มีการผลักดันโครงการวงแหวน รอบที่ 2                                                                                    | (5) ถนนจากภายในตัวเมืองลำพูนไปยังตำบล เหมืองง่า เสนอให้พัฒนาเป็น 4 ช่องจราจร                                                                                            |



| จังหวัดเชียงใหม่                                                                                                                                                                                                                                   | จังหวัดแม่ฮ่องสอน | จังหวัดลำปาง                                                                           | จังหวัดลำพูน                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (6) ถนนทางหลวงหมายเลข 1095 ในการออกแบบช่วงจังหวัดเชียงใหม่ถึงอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ช่วงที่เป็นเขาโค้งชัน เสนอให้ออกแบบเป็นอุโมงค์                                                                                                             |                   | (6) เสนอให้มีการพัฒนา Container Yard (CY) ที่สถานีท่าราษฎร์ เนื่องจากพื้นที่อยู่ติดถนน | (6) ต้องการให้มีสะพานข้ามแยกดอยติ                                                                                                                                     |
| (7) ถนนเชื่อมโยงวงแหวนรอบที่ 1 เข้าสู่ตัวเมือง เป็นถนน 2 ช่องจราจร การจราจรค่อนข้างติดขัด ควรมีถนนเพิ่มขึ้นอีกเส้นทาง เช่น หลังโรงเรียนปรินส์รอยแยลส์วิทยาลัยเชื่อมกับโรงพยาบาลเทพปัญญา เข้าสู่อำเภอแม่ใจ หรือจากถนนทุ่งโฮเต็ล ไปสู่วงแหวนรอบที่ 1 |                   | (7) เสนอให้มีการพัฒนาจุดตรวจและจุดพักรถเป็นจุดเดียวกัน เพื่อลดระยะเวลาในการขนส่ง       | (7) โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง บ.ป่าสัก - ต.ท่าวังพร้าว ของกรมทางหลวง หากการศึกษาแล้วเสร็จ ขอให้เร่งรัดในการดำเนินการก่อสร้าง |
|                                                                                                                                                                                                                                                    |                   |                                                                                        | (8) ขอให้มีการพัฒนาทางเลี้ยวเมืองจังหวัดลำพูน (วงแหวนรอบที่ 1 ลำพูน)                                                                                                  |
|                                                                                                                                                                                                                                                    |                   |                                                                                        | (9) เสนอให้ขยายทางหลวงหมายเลข 11 ให้เป็น 10 ช่องจราจร                                                                                                                 |
|                                                                                                                                                                                                                                                    |                   |                                                                                        | (10) เสนอเรื่องการออกแบบสะพานแยกดอยติ ขาล่อง (ลำปาง - ลำพูน - เชียงใหม่) โดยให้ทำเป็นทางลอด ส่วนขาขึ้น (เชียงใหม่ - ลำพูน - ลำปาง) ให้ทำเป็นถนน 6 ช่องจราจร           |
|                                                                                                                                                                                                                                                    |                   |                                                                                        | (11) ถนนเส้นป่าแดด จังหวัดเชียงใหม่ มาแยกเหมืองง่า จังหวัดลำพูน ควรเร่งรัดขยายเป็น 4 ช่องจราจร                                                                        |
|                                                                                                                                                                                                                                                    |                   |                                                                                        | (12) เสนอให้ทำอุโมงค์ ในเส้นทางแม่แตง - ปาย - แม่ฮ่องสอน                                                                                                              |

| จังหวัดเชียงใหม่                                                                                  | จังหวัดแม่ฮ่องสอน                                                                                       | จังหวัดลำปาง                                                                   | จังหวัดลำพูน                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                   |                                                                                                         |                                                                                | (13) ขอให้ผลักดันปรับปรุงเส้นทางสุขโขทัย - ลี้ - เถิน - แม่ฮ่องสอน ให้ได้มาตรฐาน |
| 2) โครงการพัฒนาคมนาคมทางราง                                                                       |                                                                                                         |                                                                                |                                                                                  |
| (1) ขอให้พัฒนาขนส่งทางรางในจังหวัดเชียงใหม่                                                       | -                                                                                                       | (1) เสนอให้เร่งรัดระบบการขนส่งทางราง                                           | (1) ขอให้พัฒนาขนส่งทางรางในจังหวัดลำพูน                                          |
| (2) ขอให้ มี ระบบราง เชื่อม จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นระบบรางที่เชื่อมออกไปยังประเทศเมียนมา           |                                                                                                         | (2) เสนอให้ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยเตรียมหัวลากให้เพียงพอต่อจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ | (2) ขอให้เร่งรัดโครงการรถไฟความเร็วสูงจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดเชียงราย    |
| (3) ขอให้เร่งดำเนินการรถไฟทางคู่เด่นชัย - เชียงใหม่                                               |                                                                                                         |                                                                                | (3) ขอให้เร่งรัดโครงการรถไฟ เเด่นชัย - เชียงใหม่                                 |
| (4) ขอให้ให้ผลักดันรถไฟทางคู่ของจังหวัดเชียงใหม่                                                  |                                                                                                         |                                                                                |                                                                                  |
| 3) โครงการพัฒนาคมนาคมทางน้ำ                                                                       |                                                                                                         |                                                                                |                                                                                  |
| -                                                                                                 | (1) ขอให้มีการพัฒนาการคมนาคมทางน้ำจากบ้านแม่สามแลบไปอำเภอสบเมย เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สะดวกต่อการค้าขาย | -                                                                              | -                                                                                |
| 4) โครงการพัฒนาคมนาคมทางอากาศ                                                                     |                                                                                                         |                                                                                |                                                                                  |
| (1) ขอให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีเที่ยวบิน Low cost จากต่างประเทศบินมาลงที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่มากขึ้น | (1) เสนอให้มีการขยายสนามบินแม่ฮ่องสอน เพื่อรองรับเที่ยวบินและเครื่องบินที่ลำใหญ่ขึ้น                    | (1) ขอให้พัฒนาสนามบินลำปางให้สามารถรองรับเที่ยวบินได้มากขึ้น                   | -                                                                                |
|                                                                                                   | (2) เสนอให้มีการขยายสนามบินปาย และต้องการ Direct flight จากกรุงเทพฯ - ปาย - แม่ฮ่องสอน                  |                                                                                |                                                                                  |

## 5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) (อ.ฉนิศา)

### 1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ **จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดลำปาง และจังหวัดลำพูน** มีพื้นที่ประมาณ 49,828.163 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 31,142,602 ไร่ โดยจังหวัดภายในกลุ่มมีพื้นที่มากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ รองลงมา ได้แก่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดลำปาง และจังหวัดลำพูน ตามลำดับ

#### 1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

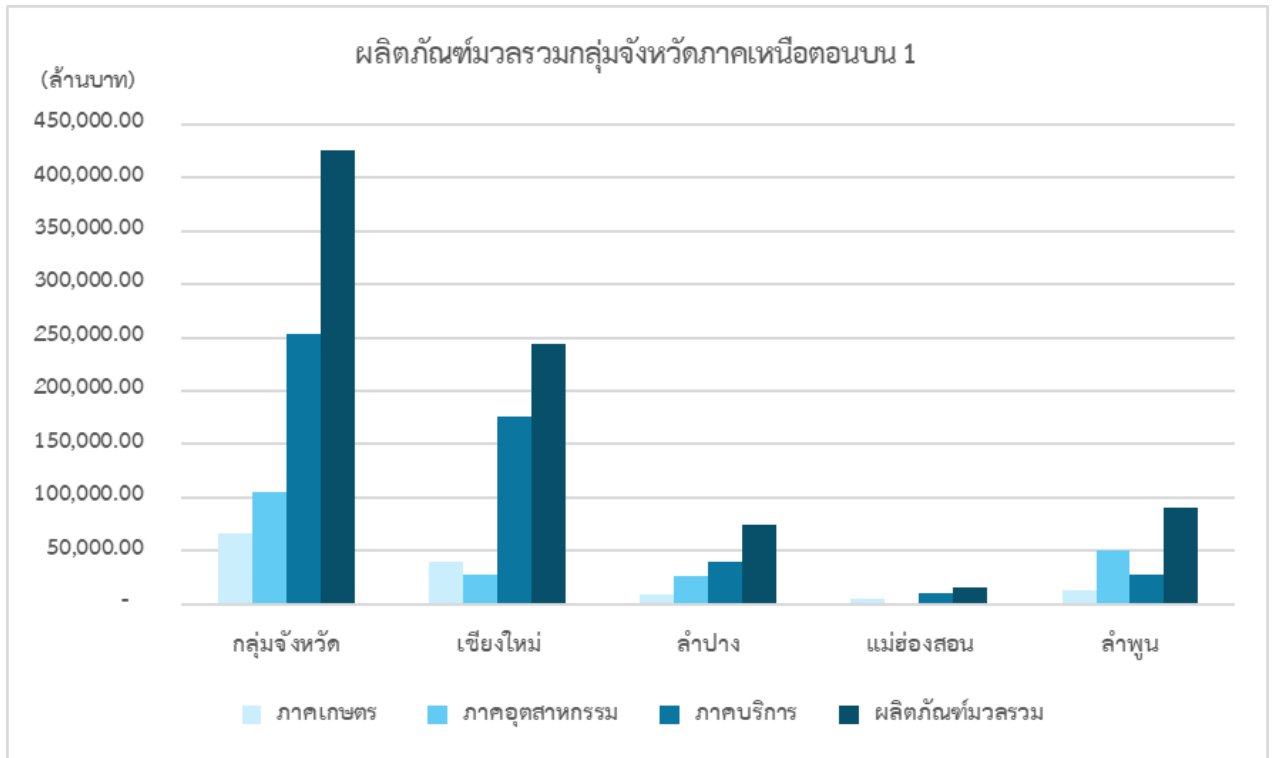
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

##### 1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มีประชากรรวม 3,194,637 คน คิดเป็นร้อยละ 4.84 ของประชากรทั้งประเทศ มีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 1,797,075 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดลำปาง จำนวน 711,478 คน จังหวัดลำพูน จำนวน 398,440 คน และจังหวัดแม่ฮ่องสอน มีประชากรน้อยที่สุด คือ 287,644 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.425 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดเชียงใหม่ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.244 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 57.44 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดลำพูน เท่ากับ 0.090 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.26 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดลำปาง เท่ากับ 0.075 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.62 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เท่ากับ 0.016 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.69 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59.61 รองลงมา ได้แก่ ภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 24.88 และภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 15.51 อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดเชียงใหม่ มีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด รองลงมาได้แก่ ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม ตามลำดับ ส่วนจังหวัดลำพูน มีภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด





หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### รูปที่ 5-1 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2565

#### 1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 65,952 ล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 69,160 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 4.64 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนา ปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา และข้าวโพดสัตว์เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง) และมันสำปะหลัง และพืชสวน ได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน และน้ำมันปาล์ม

#### 1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2566 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศไทย มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) ทั้งสิ้น 2,125 โรงงาน เงินลงทุน 257,835 ล้านบาท คนงานรวม 63,351 คน ภาคเหนือ 247 โรงงาน ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 77 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.05 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 3,758 ล้านบาท คนงานรวม 1,428 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ 36 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดลำปาง 30 โรงงาน จังหวัดลำพูน 11 โรงงาน และจังหวัดแม่ฮ่องสอนไม่มีโรงงาน ตามลำดับ

#### 1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 9,029,289 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 60.17 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 14,797,443 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 11,499,643 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 3,297,800 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 102,245.76 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 68,702.69 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 33,543.07 ล้านบาท

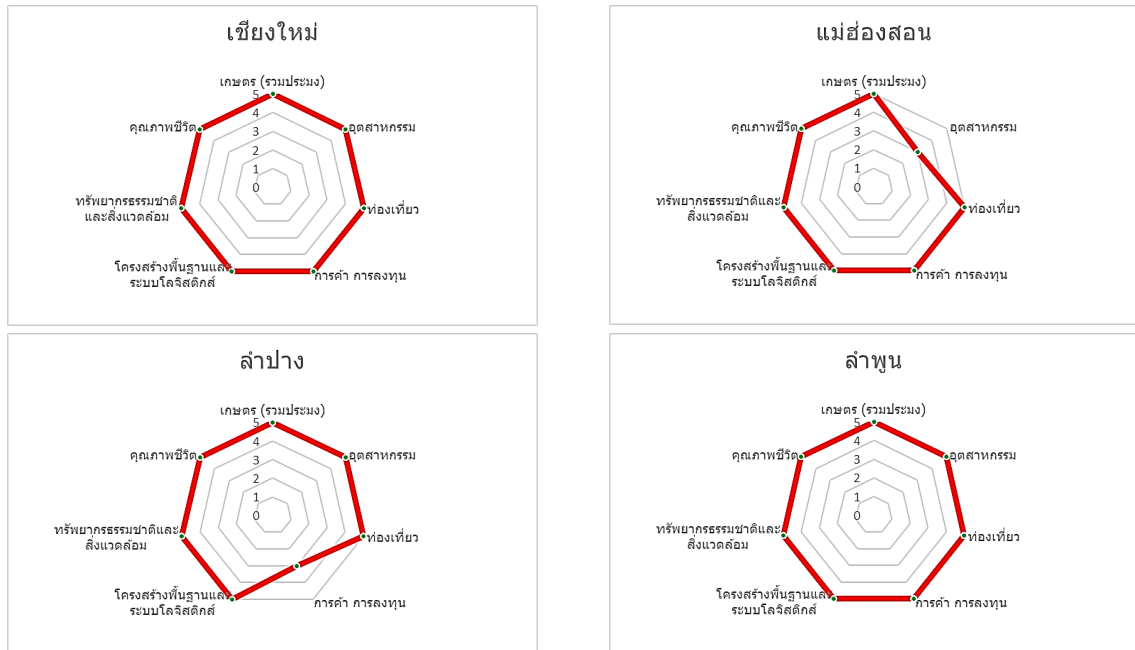
จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ 10,678,764 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดลำปาง 1,667,803 คน จังหวัดลำพูน 1,265,410 คน และจังหวัดแม่ฮ่องสอน 1,185,466 คน ตามลำดับ

#### 1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด โดยการให้คะแนนระดับความสำคัญของการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของจังหวัด สามารถให้เกณฑ์คะแนนได้ดังนี้

1. ระดับ 5 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
  2. ระดับ 4 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด
  3. ระดับ 3 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
  4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นพัฒนานี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด
  5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด
- แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมในทุกด้าน โดยการวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่า จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดลำพูนมีการพัฒนาครอบคลุมในทุกด้าน

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

### 1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่ทำการศึกษากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือ “พัฒนาพื้นที่บนพื้นฐานวัฒนธรรมสร้างสรรค์สู่เศรษฐกิจมูลค่าสูงอย่างทั่วถึง” และมีประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- การพัฒนาเศรษฐกิจท่องเที่ยวและการค้าในพื้นที่
- การพัฒนาเศรษฐกิจมูลค่าสูงด้วยการส่งออกสินค้าและบริการนอกพื้นที่
- การพัฒนาเศรษฐกิจเกษตรสร้างสรรค์
- การพัฒนาเศรษฐกิจสิ่งแวดล้อมเพื่อลดฝุ่นควัน

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

หน่วย: ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว        | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม      | 3.5           | 6.0           | 6.0           | 6.0           |
| 2) ภาคเกษตร            | 2.5           | 10.5          | 10.5          | 10.5          |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม       | 2.5           | 6.0           | 4.5           | 6.0           |
| 4) ภาคบริการ           | 5.0           | 7.5           | 7.5           | 7.5           |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 9.5           | 14.5          | 14.5          | 14.5          |

หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570  
3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)  
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

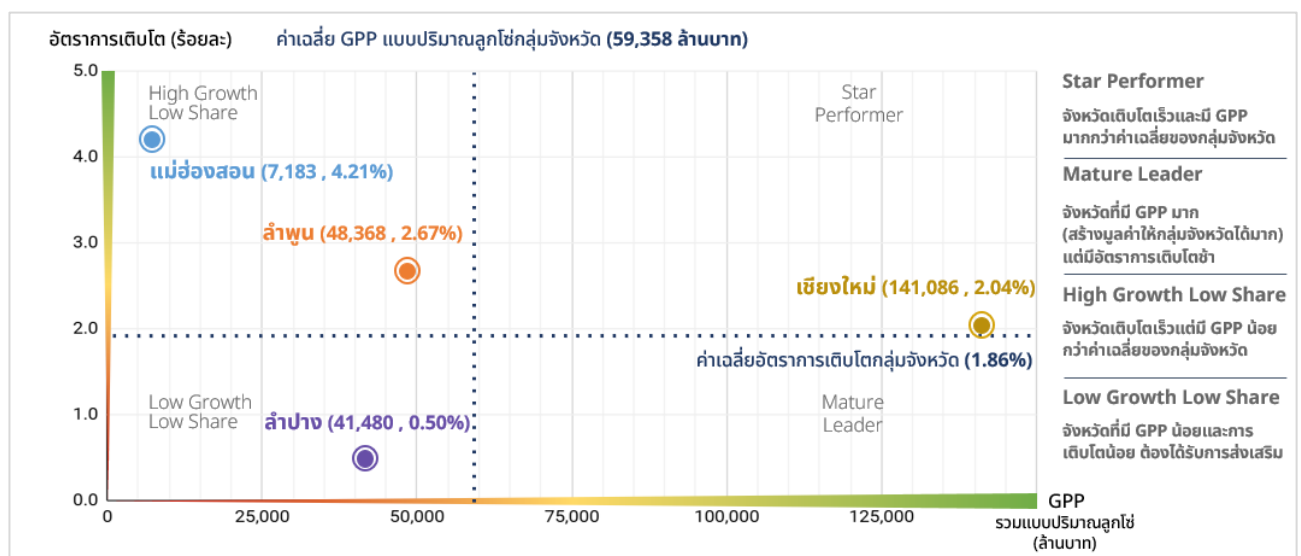


### 1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

#### ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 3.5, 2.5, 2.5 และ 5.0 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 9.5

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5.3 จะเห็นได้ว่า จังหวัดเชียงใหม่เป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตของกลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดแม่ฮ่องสอนและจังหวัดลำพูนเป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว และจังหวัดลำปางเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือบน 1

ฉากทัศน์ที่ 2 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

จากการวิเคราะห์ด้วย radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2  
ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

| ภาค                    | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|------------------------|------------------------------|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม      | 5.00                         |
| 2) ภาคเกษตร            | 5.00                         |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม       | 4.68                         |
| 4) ภาคบริการ           | 5.00                         |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.81                         |

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 10.5 และ 7.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรม และรายได้ท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.68 และ 4.81 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม และรายได้ท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 และ 14.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุม  
กลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3  
ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

| ภาคเศรษฐกิจ            | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|------------------------|------------------------------|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม      | 4.32                         |
| 2) ภาคเกษตร            | 4.27                         |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม       | 3.75                         |
| 4) ภาคบริการ           | 4.50                         |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.67                         |

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนด  
ฉลากที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.32, 4.27, 4.75 และ 4.67 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉลากที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว 10.5, 7.5 และ 14.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉลากที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.75 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉลากที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 4.5 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉลากที่ 1 และฉลากที่ 4

**ฉลากที่ 4 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉลากที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ขยายตัวร้อยละ 6.0 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 10.5, 6.0, 7.5 และ 14.5 ตามลำดับ

#### 1.4) บทวิเคราะห์ฉลากที่ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนา  
ของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉลากที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วม  
ประชุมกลุ่มย่อย (ฉลากที่ 3) ซึ่งเป็นฉลากหลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉลากสำหรับกลุ่มจังหวัด  
ภาคเหนือตอนบน 1 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตรและภาคบริการ ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ใน  
แผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญ  
จากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด  
และแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 มากกว่าน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคอุตสาหกรรม  
ถูกกำหนดให้อัตราการเติบโตใกล้เคียงกับภาคบริการ โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 4.5 - 7.5  
ในขณะที่ภาคเกษตรมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยสูงกว่าทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ โดยถึงมีอัตรา  
การเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 10.5

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงสุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น  
โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 14.5



### 1.5) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) ร่วมกับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน ตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ            | อัตราการขยายตัว |
|------------------------|-----------------|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม      | 6.0             |
| 2) ภาคเกษตร            | 10.5            |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม       | 5.5             |
| 4) ภาคบริการ           | 7.5             |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 14.5            |

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 10.5 และ 7.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคเศรษฐกิจจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 สามารถ “พัฒนาเศรษฐกิจมูลค่าสูงด้วยการส่งออกสินค้าและบริการนอกพื้นที่” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

สำหรับภาคอุตสาหกรรม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 5.5 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 6.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับร้อยละ 4.5 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับรายได้ท่องเที่ยวข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 14.5 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้ท่องเที่ยวจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 สามารถ “พัฒนาเศรษฐกิจท่องเที่ยวและการค้าในพื้นที่” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

## 1.6) การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคเป็นการประเมินศักยภาพและสถานการณ์ของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ ปริมาณความต้องการเดินทางในปัจจุบันและในอนาคต แผนงานและโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ โดยทั่วไปการวิเคราะห์ SWOT แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment) เป็นการระบุจุดแข็งและจุดอ่อนของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบสนับสนุนที่มีอยู่ โครงการต่าง ๆ ในอนาคต รวมถึงนโยบายและกฎระเบียบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ แบ่งเป็น

**จุดแข็ง (Strength: S)** เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

- **S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า** พิจารณาอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ อาทิเช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนการค้า รวมทั้งการทบทวนกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน** พิจารณาโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ ระบบคมนาคมการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่าง ๆ

- **S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค** พิจารณาส่งขั้วทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน

- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมื่อน้ำท่วม

- **S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม** พิจารณาศูนย์วิจัย สถาบันการศึกษาและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ รวมทั้งต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น

**จุดอ่อน (Weakness: W)** เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคม เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง โดยจะวิเคราะห์จุดอ่อนของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ** พิจารณาข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

- **W2 อุบัติเหตุทางถนน** พิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
- **W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี** พิจารณาการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งปัญหาด้านทรัพยากรบุคคล
- **W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะคือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าของชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) เป็นสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วยปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ ครอบคลุมความร่วมมือและข้อตกลงระหว่างประเทศ การเมือง สังคม และเทคโนโลยี สภาพแวดล้อมภายนอก แบ่งเป็น

**โอกาส (Opportunity: O)** เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** พิจารณาการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน** พิจารณาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การขยายโครงข่ายด้านคมนาคม รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี** พิจารณาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

**อุปสรรค (Threat: T)** เป็นสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ สถานะที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์ Covid 19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์
- **T2 ปัญหารัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า** พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า
- **T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ



มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร

- T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ พิจารณากิจกรรมทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ และความหลากหลายทางชีวภาพ โดยเป็นพื้นที่ต้นน้ำสำคัญของประเทศ ประกอบด้วย ลุ่มน้ำปิงและสาขา ลุ่มน้ำกก ลุ่มน้ำแม่ทา ลุ่มน้ำลี้ ลุ่มน้ำปายและสาขาลุ่มน้ำวาว ลุ่มน้ำวังและสาขาลุ่มน้ำยมและสาขา รวมทั้งเป็นพื้นที่ทางการเกษตรที่สำคัญของประเทศ โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5-5

#### 1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีพื้นฐานเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงกลุ่มประเทศต่าง ๆ ได้แก่ GMS BIMSTECs และประเทศอาเซียน และเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายและมีชื่อเสียง ระดับประเทศและต่างประเทศ เอื้อต่อการเข้าพำนักระยะยาว (Long Stay) อีกทั้งภาคเหนือมีสภาพภูมิอากาศเหมาะสมแก่การท่องเที่ยว ไม้ร้อนและอบอุ่นเหมือนกับภาคอื่น ๆ และอากาศเย็นในฤดูหนาวสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างภูมิภาคมาพำนักในพื้นที่ได้

#### 2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

มีระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวแต่ยังคงมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ยังขาดการลงทุน ที่เพียงพอต่อความต้องการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว ทั้งระหว่างการท่องเที่ยวเมืองหลักและเมืองนำเที่ยว การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนและการบริหารจัดการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและขาดการพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

#### 3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central-Western Economic Corridor: CWEC) ปัจจัยด้านโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลมีนโยบายผลักดันกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนให้เป็นศูนย์กลางการประชุม (MICE City) การบริการสุขภาพ (Wellness Hub) ของภูมิภาค มีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีโอกาสในการขยายตลาดและเพิ่มมูลค่าทางฐานเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด

#### 4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

สถานการณ์การค้าชายแดนภาคเหนือได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ไม่สงบทางการเมืองในประเทศเมียนมา ทำให้มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนลดลง โดยมีสาเหตุจากคู่ค้าชาวเมียนมากังวลเรื่องความปลอดภัยของสินค้าและการทำธุรกรรมการเงินออนไลน์ที่มีข้อจำกัด จึงทำให้คู่ค้าชาวเมียนมาชะลอ

การสั่งซื้อสินค้าจากไทย รวมทั้งสถานการณ์แพร่ระบาด Covid 19 ทำให้แต่ละประเทศพึ่งพาระบบ Supply Chain ตัวเองมากขึ้น ทำให้โอกาสในการส่งออกของประเทศไทยอาจจะลดลงในหลาย ๆ กลุ่มอุตสาหกรรม

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน</li> <li>- แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง</li> <li>- อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน</li> <li>- <b>เชียงใหม่</b> มีจุดผ่อนปรนการค้า 2 แห่ง (ช่องทางกัวผาวอก ช่องทางหลักแต่ง)</li> <li>- <b>แม่ฮ่องสอน</b> จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ช่องทางบ้านเสาหิน บ้านแม่สามแลบ บ้านน้ำเพียงดิน)</li> </ul> <p><b>S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนสายประธานหมายเลข 1 และโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุก และจุดพักรถ</li> <li>- ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (CNX) มีสายการบินให้บริการหลายสาย เส้นทางไปยังหลายเส้นทางภูเก็ต ดอนเมือง สุวรรณภูมิ สิงคโปร์ ฮานอย คุณหมิง โฮจิมินห์ ไทเป โซล คันไซ</li> <li>- ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน แม่สะเรียง ปาย ลำปาง</li> <li>- ท่าอากาศยานที่มีใช้เพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ สนามบินลำพูน (เครื่องบินพาณิชย์) สนามบินบ้านธิ (ลำนนาฟลายอิงคลับ)</li> <li>- โครงข่ายเส้นทางรถไฟภาคเหนือ สถานีสำคัญหลายแห่ง เช่น สถานีรถไฟเชียงใหม่ สารภี</li> <li>- พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) มีโครงการรถไฟทางคู่</li> </ul> <p><b>S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สินค้า GI แต่ละจังหวัด <b>เชียงใหม่</b> (ผ้าตีนจกแม่แจ่ม ร่มบ่อสร้าง ศิลาตลเชียงใหม่ กาแฟเทพเสด็จ ส้มสายน้ำผึ้งฝาง ลิ้นจี่จักรพรรดิฝาง ข้าวก่ำล้านนา) <b>แม่ฮ่องสอน</b> (ผ้าฝ้ายทอผสมขนแกะบ้านห้วยห้อม ถั่วลายเสือแม่ฮ่องสอน กระเทียมแม่ฮ่องสอน บุกแม่ฮ่องสอน ข้าวก่ำล้านนา) <b>ลำปาง</b> (ข้าวแต่น ลำปาง ชามไก่อลำปาง ข้าวก่ำล้านนา) <b>ลำพูน</b> (ผ้าไหมยกดอกลำพูน ลำไยอบแห้งเนื้อสีทองลำพูน ลำไย</li> </ul> | <p><b>W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขาดการพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน</li> <li>- <b>ลำปาง</b> ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพรองรับการเดินทางในพื้นที่และระหว่างเมือง รวมถึงเชื่อมต่อการท่องเที่ยว</li> <li>- <b>ลำพูน</b> ขาดระบบขนส่งมวลชนที่นำนักท่องเที่ยวให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ เมืองเก่าชั้นใน เมืองท่องเที่ยววิถีเกษตร วิถีชาติพันธุ์</li> <li>- <b>เชียงใหม่</b> ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมต่อการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต้องเช่ารถหรือใช้บริการทัวร์นำเที่ยว</li> <li>- <b>เชียงใหม่</b> มีต้นทุนการขนส่งสินค้าการเกษตรสูงทำให้เสียเปรียบการแข่งขัน</li> <li>- <b>แม่ฮ่องสอน</b> มีเส้นทางที่เชื่อมต่อหมู่บ้านจำนวนมากเส้นทางไปยังจุดผ่อนปรนการค้า และแหล่งท่องเที่ยวส่วนมากยังเป็นถนนดินลูกรังเนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นทิวเขาสูงและป่าไม้</li> <li>- <b>แม่ฮ่องสอน</b> มีการปิดให้บริการสนามบินปายเนื่องจากทางยาวรันเวย์ไม่รองรับการให้บริการ</li> </ul> <p><b>W2 อุบัติเหตุทางถนน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>เชียงใหม่</b> มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน</li> <li>- <b>ลำปาง</b> มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 31 คนต่อประชากร 1 แสนคน</li> <li>- <b>ลำพูน</b> มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 36 คน และ 39 คนต่อประชากร 1 แสนคน</li> <li>- <b>แม่ฮ่องสอน</b> มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 19 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน</li> <li>- ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศที่ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580</li> </ul> <p><b>W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี</b></p> |

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>เปี้ยวเขียวลำพูน ผักตบชวาจากแหล่งลำพูน ข้าวกล้า<br/>ล้านนา)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์ ความหลากหลายทางชีวภาพตลอดจนเป็นแหล่งต้นน้ำ (ลุ่มน้ำปิง ลุ่มน้ำกก ลุ่มน้ำสาละวิน)</li> <li>- ศักยภาพในการพัฒนาด้านเกษตรอินทรีย์ (พืช ผัก ดอกไม้) กำลังซื้อสูงและพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (อาหารเสริมสุขภาพ และผลิตภัณฑ์เวชสำอางต่าง ๆ)</li> <li>- แหล่งผลิตเมล็ดกาแฟและอุตสาหกรรมกาแฟตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ รวมทั้งให้การพัฒนาองค์ความรู้แก่เกษตรกรในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์ด้วยวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม อย่างมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับในต่างประเทศ</li> <li>- แหล่งผลิตสินค้าหัตถกรรมและผลิตภัณฑ์สุขภาพบนพื้นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy)</li> <li>- แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายแห่ง โดยเฉพาะในจังหวัดลำพูนที่มีรายได้จากภาคอุตสาหกรรมเป็นสัดส่วนหลักของ GPP เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ขนาด 1,788 ไร่) นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ (ขนาด 280 ไร่) สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 2,300 ไร่) จังหวัดมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคโครงสร้างพื้นฐาน และพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม/นิคมอุตสาหกรรมแห่งใหม่ให้เป็นแหล่งจ้างงานสำคัญของภูมิภาค</li> </ul> <p><b>S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมืองหลักของการท่องเที่ยว (เชียงใหม่)</li> <li>- เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว (แม่ฮ่องสอน ลำปาง ลำพูน)</li> <li>- แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (ทุ่งบัวตอง บ่อน้ำแร่ น้ำพุร้อน) เมืองไมซ์ ชิตี การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ประเพณีปอยส่างลอง) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (วัฒนธรรมหริภุญชัย - ล้านนา นครพิงค์)</li> <li>- เชียงใหม่ เป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 10.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 21.7 รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 89,194 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 49.4%</li> <li>- แม่ฮ่องสอน เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรมลง ประสิทธิภาพหมอกควัน มีการบุกรุกและตัดไม้ทำลายป่าเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่าต้นน้ำ ความสมดุลของระบบนิเวศ การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ ก่อให้เกิดปัญหาการชะล้างหน้าดินในพื้นที่ลาดชัน (อุทกภัย ภัยแล้ง ปัญหาหมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็ก) ซึ่งเป็นผลมาจากการเผาป่าในที่โล่ง การเผาวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ภาวะเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว</li> <li>- การขยายตัวของพื้นที่เมือง ชุมชน และอุตสาหกรรมที่ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง โดยเฉพาะการกำจัดขยะมูลฝอยคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินมีแนวโน้มแย่ลง สาเหตุหลักมาจากน้ำเสียของชุมชนเมือง ชุมชนที่อาศัยริมน้ำ การท่องเที่ยว (รีสอร์ท โรงแรม) และการปนเปื้อนของสารเคมีที่ใช้ในพื้นที่เกษตรกรรม</li> <li>- การสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรยังอยู่ในระดับที่ต่ำ</li> </ul> <p><b>W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เชียงใหม่ เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.27) ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง</li> <li>- ลำปาง เป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.72 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28)</li> <li>- ลำพูน เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 27.81) และใกล้เข้าสู่สังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (เกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28)</li> <li>- แม่ฮ่องสอน เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 15.25)</li> <li>- ในอนาคตลดลงและส่งผลกระทบต่อภาคการผลิต (เกษตรกรรม)</li> <li>- ขาดการพัฒนาทักษะแรงงานทำให้ผลิตภาพแรงงานต่ำในสาขาเกษตร อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว</li> </ul> |



| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | จุดอ่อน |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <p>12.14% และรายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 5,880 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 39.6%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ลำปาง</b> เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 6.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 5,368 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 27.3%</li> <li>- <b>ลำพูน</b> เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 11.9% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,803 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 30.4%</li> </ul> <p><b>S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาชาวไทยเชื้อสายไทใหญ่และกลุ่มชาติพันธุ์ 9 ชาติพันธุ์ 13 กลุ่ม มีเอกลักษณ์สืบสานในวิถีชีวิต และที่จังหวัดลำพูน มีประวัติศาสตร์ยาวนาน วัฒนธรรมแบบเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิม มีชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียง องค์ความรู้แพทย์แผนไทย แพทย์ทางเลือกที่สามารถต่อยอดได้ องค์การสงฆ์ที่มีความเข้มแข็งเป็นศูนย์รวมด้านจิตศรัทธาและด้านสังคม</li> <li>- สร้างองค์ความรู้เทคโนโลยีที่มีศักยภาพเอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่ (อุทยานวิทยาศาสตร์ภาคเหนือ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยแม่โจ้ที่มีองค์ความรู้และเทคโนโลยีในกระบวนการผลิต การเกษตรและการสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปและแปรรูปเฉพาะผู้ประกอบการ)</li> <li>- ศูนย์กลางทางการศึกษามีผลงานวิจัย มหาวิทยาลัย และสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคเหนือขับเคลื่อนจังหวัดเชียงใหม่สู่ Smart city และ Creative city</li> <li>- สถาบันการศึกษาและภาคีเครือข่ายภาคประชาชนในพื้นที่ โดยจังหวัดลำปางมีสถาบันการศึกษาในหลากหลายระดับ ตั้งแต่ระดับปฐมวัย ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา ระดับอาชีวศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา และหลากหลายสาขาวิชาตามอัตลักษณ์ทางองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญของแต่ละสถาบัน</li> <li>- มีพระราชดำริมากถึง 162 เช่น โครงการประชาชนมีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย สงบสุข เป็นเมืองน่าอยู่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</li> <li>- สถานพยาบาลหรือสถานบริการทางการแพทย์ที่มีศักยภาพในด้านเทคโนโลยีทางการแพทย์ขั้นสูง และที่ลำปางเป็นศูนย์กลางการบริการด้านสุขภาพ</li> </ul> |         |

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | จุดอ่อน |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <p>และการแพทย์ ของภาคเหนือที่มีมาตรฐานระดับนานาชาติมาตรฐานสากล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่การพัฒนาเกษตรกรรมยั่งยืน (เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน เกษตรอินทรีย์ วนเกษตร และเกษตรธรรมชาติ) โดยเป็นที่ตั้งของ “ศูนย์ขยายพันธุ์พืชที่ 8 จว.ลพ.” สามารถผลิตพืชพันธุ์ดี (พืชจากการเพาะเลี้ยงเนื้อเยื่อเมล็ดพันธุ์ดี ต้นพันธุ์ดี) มีเทคโนโลยีการผลิตพืชในโรงเรือนระบบน้ำอัจฉริยะ และสามารถพัฒนาเป็นแหล่งเรียนรู้ การผลิตพืชประสิทธิภาพสูง (BCG Model) และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ที่จังหวัดลำพูน</li> </ul> |         |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา)</li> <li>- นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองหลัก (เชียงใหม่) เมืองนำเที่ยว (แม่ฮ่องสอน ลำพูน ลำปาง)</li> <li>- การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน</li> <li>- ประเทศเพื่อนบ้านมีความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มจังหวัด</li> <li>- การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงนิเวศ ผจญภัย เชิงสุขภาพ การพำนักระยะยาว</li> <li>- การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>- การส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการประชุม (MICE City) การบริการสุขภาพ (Wellness Hub) ของภูมิภาค</li> </ul> <p><b>O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการของประเทศ โดยเฉพาะการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นอย่างมากของผลผลิตด้านการเกษตร</li> <li>- เพื่อตอบโจทยกลุ่มลูกค้าที่มีกำลังซื้อสูง (การผลิตสินค้าเกษตรที่ปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตการเกษตร) จากผลการศึกษาวิจัยและนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตขั้นสูงเข้ามาใช้ในการเพิ่มมูลค่า</li> <li>- รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการนำภูมิปัญญาท้องถิ่นมาเพิ่มมูลค่าเพื่อนำสู่พัฒนาสินค้า บริการ และสร้างแบรนด์</li> </ul> | <p><b>T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภาวะวิกฤตด้านภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศของโลก ที่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อทรัพยากรป่าไม้ และแหล่งน้ำ รวมถึงการผลิตภาคเกษตร</li> <li>- ยังไม่มีการระบุแนวทางการบริหารจัดการผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะตามมาจากการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยว เช่น การจัดการของเสีย</li> <li>- สถานการณ์แพร่ระบาด Covid 19 ทำให้แต่ละประเทศพึ่งพาระบบ supply chain ตัวเองมากขึ้น ทำให้โอกาสในการส่งออกของประเทศไทยอาจลดลงในหลาย ๆ กลุ่มอุตสาหกรรม</li> </ul> <p><b>T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ ส่งผลให้การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้นและกระทบกับภาคธุรกิจหลายส่วนที่ไม่สามารถปรับตัวให้แข่งขันได้</li> <li>- ปัญหาภาวะเศรษฐกิจและปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางมีผลต่อการตัดสินใจและการวางแผนเดินทางของนักท่องเที่ยว</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการเมืองที่เกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจ</li> <li>- ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตและบริการสูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนด้านแรงงานและต้นทุนด้านการขนส่ง</li> <li>- ความแน่นอนของตลาดสินค้าเกษตร การคาดการณ์ความต้องการของตลาดต่อสินค้าเกษตรไม่มีความแน่นอน ส่งผลต่อการผลิตสินค้าเกษตรและราคาสินค้าเกษตร ทำให้เกษตรกรต้องเผชิญกับราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ</li> </ul> |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>ของผลิตภัณฑ์ไทยเพื่อก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีโอกาสนในการขยายตลาดและเพิ่มมูลค่าทางฐานเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด</li> <li>- โครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายแห่ง เช่น การพัฒนาสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ในพื้นที่จังหวัดลำพูน จะส่งผลต่อการเติบโตของระบบเศรษฐกิจในจังหวัดลำพูน โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR-Map) พาดผ่านจังหวัดลำพูน เป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ และเส้นทางรถไฟทางคู่ที่มีแนวเส้นทางผ่านช่วงสถานีเด่นชัย ห้างฉัตร ลำพูน เชียงใหม่</li> <li>- การย้ายศูนย์ราชการจังหวัดลำพูนแห่งใหม่ และการก่อสร้างศูนย์ประชุมขนาดใหญ่บนพื้นที่หนึ่งพันไร่ จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง การค้า การขาย การลงทุน และการท่องเที่ยว</li> <li>- พื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มเป็นแห่งที่ 2 ในล้านนา โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่รถไฟ ทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย - เชียงใหม่ แผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า CY สารภี แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การขยายเส้นทางคมนาคม การขยายเส้นทางการบินเชื่อมโยงในภูมิภาค โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR-Map) แผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ (CM-PMAP) และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง (รฟ.นครพิงค์-แยกราชประสงค์-เชียงใหม่-สายสีแดง) (รฟ.นครพิงค์-แยกราชประสงค์-เชียงใหม่-สายสีแดง)</li> <li>- การนำเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างทางเศรษฐกิจการเชื่อมโยงตลาดเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ทั้งภาคการผลิต การขนส่ง การขาย และการบริการ</li> <li>- เขตระเบียงเศรษฐกิจ Wellness ภาคเหนือ</li> </ul> <p><b>O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนาด้าน Digital Contents และ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเทศเพื่อนบ้านมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม และบริการท่องเที่ยวที่ก้าวกระโดดกว่าประเทศไทย เช่น ประเทศเวียดนาม ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักลงทุน</li> <li>- สถานการณ์การค้าชายแดนภาคเหนือได้รับผลกระทบ</li> <li>- จากเหตุการณ์ไม่สงบทางการเมืองในเมียนมา ทำให้มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนลดลง โดยมีสาเหตุจากคู่ค้าชาวเมียนมากังวลเรื่องความปลอดภัยของสินค้าและการทำธุรกรรมการเงินออนไลน์ที่มีข้อจำกัด จึงทำให้คู่ค้าชาวเมียนมาชะลอการสั่งซื้อสินค้าจากไทย</li> <li>- แรงกดดันจากมาตรการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีเพิ่มขึ้น เช่น มาตรฐาน</li> <li>- การผลิตสินค้า มาตรฐานด้านความสะอาดและสุขอนามัย มาตรฐานแรงงาน มาตรฐานสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานด้านทรัพย์สินทางปัญญา</li> </ul> <p><b>T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าจ้างแรงงานในประเทศเพื่อนบ้านที่ต้นทุนค่าตอบแทนต่ำกว่า เช่น เวียดนาม สปป.ลาว ทำให้นักลงทุนย้ายฐานการลงทุน</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงของบริบทสังคมโลกในยุคใหม่ทำให้เกิดปัญหาการปรับแนวคิดระหว่างคนรุ่นเก่ากับคนรุ่นใหม่ และการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตยุคใหม่กับวิถีชีวิตดั้งเดิม</li> <li>- ราคาผลผลิตการเกษตรตกต่ำ ระบบ และกลไกการตลาดที่เกษตรกรไม่สามารถกำหนดราคาได้เอง</li> <li>- แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น</li> <li>- การลักลอบนำเข้ายาเสพติดตามแนวชายแดน แรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย</li> <li>- การอพยพย้ายถิ่นของชาวไทยและต่างชาติ การลักลอบเข้าเมืองของแรงงานต่างด้าว เกิดผลกระทบต่ออาชีพ สังคม สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และระบบสาธารณสุขภาค</li> <li>- อัตราการเกิดของประชากรลดลง กระทบต่อกำลังแรงงาน</li> <li>- อัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้นจากการเกิดโรคอุบัติใหม่</li> </ul> <p><b>T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภัยคุกคามทางไซเบอร์</li> <li>- การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัลมีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทั้งโครงสร้างเศรษฐกิจรูปแบบการใช้ชีวิต</li> </ul> |



| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | อุปสรรค |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <p>กำหนดให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นพื้นที่นำร่องในแผนปฏิบัติการวาระแห่งชาติ การพัฒนา Smart City ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเหนือเป็นฐานการพัฒนาในด้านเทคโนโลยีดิจิทัล อุตสาหกรรม ซอฟต์แวร์ และเป็นแหล่งสร้างสรรค์อุตสาหกรรมภาพยนตร์ที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นองค์ประกอบสำคัญ (การ์ตูน ภาพยนตร์ Animation การตัดต่อภาพยนตร์ เกมส์ คอมพิวเตอร์ และสื่อการเรียนรู้ต่าง ๆ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับ Food Safety Smart Farmer และเกษตรกรรมยั่งยืน</li> <li>- นโยบายอนุสัญญาไซเตรสในการคุ้มครองสัตว์ป่าและพันธุ์พืช การมี พรบ. ป่าไม้ และ พรบ.อุทยานฯ เป็นเครื่องมือควบคุมพื้นที่ป่า ทำให้พื้นที่ป่าไม้ สัตว์ป่า และพันธุ์พืชคงสภาพความสมบูรณ์</li> <li>- ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนาด้าน Digital Contents และกำหนดให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นพื้นที่นำร่องในแผนปฏิบัติการวาระแห่งชาติ การพัฒนา Smart City ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเหนือเป็นฐานการพัฒนาในด้านเทคโนโลยีดิจิทัล อุตสาหกรรม ซอฟต์แวร์ และเป็นแหล่งสร้างสรรค์อุตสาหกรรมภาพยนตร์ที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นองค์ประกอบสำคัญ (การ์ตูน ภาพยนตร์ Animation การตัดต่อภาพยนตร์ เกมส์ คอมพิวเตอร์ และสื่อการเรียนรู้ต่าง ๆ)</li> <li>- รัฐบาลมีนโยบายในการผลักดันโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2569 จึงเป็นโอกาสของภาคเหนือตอนบน 1 มีทุนพื้นฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อนสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน (เป็นแหล่งทำการเกษตรบนพื้นฐานของความหลากหลายทางชีวภาพ มีทุนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวที่สำคัญ มีแหล่งจัดการขยะจากอุตสาหกรรมรวมถึงของเหลือทิ้งทางการเกษตร มาเป็นพลังงานทดแทน)</li> <li>- แนวคิดระบบตลาดออนไลน์ทำให้มีช่องทางการจำหน่ายผลผลิตสินค้า และบริการที่ตรงกลุ่มเป้าหมายขึ้น</li> <li>- ด้านการสาธารณสุขในพื้นที่จังหวัดลำพูนรูปแบบ Social Wellness และการพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านสาธารณสุขของภาคเหนือตอนบน/Upper - Northern Medical Hub เกิดการขยายตัวของโรงพยาบาลเอกชน การขยายศักยภาพการบริการทางการแพทย์รองรับผู้ป่วย จำนวน 220 เตียง ของ รพ. ศูนย์หริภุญชัย เพื่อเป็นศูนย์เรียนรู้ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และการถ่ายโอนโรงพยาบาล</li> </ul> |         |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                  | อุปสรรค |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| ส่งเสริมตำบล/รพ.สต.ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด<br>ลำพูน (เป้าหมายถ่ายโอนเริ่มแรก ปี พ.ศ. 2566<br>จำนวน 11 แห่ง ปี พ.ศ. 2567 จำนวน 19 แห่ง)<br>- พฤติกรรมของผู้บริโภคให้ความสำคัญกับสุขภาพมาก<br>ขึ้นและนิยมบริโภคอาหารแทนเนื้อสัตว์ (Plant -<br>Based) |         |

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเชียงใหม่

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (NSEC) และพื้นที่<br/>ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC – Creative<br/>LANNA)</li> <li>- อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนา<br/>เชื่อมโยงและการค้า มีจุดผ่อนปรนการค้า 2 แห่ง<br/>(ช่องทางกัวผาออก ช่องทางหลักแต่ง)</li> </ul> <p><b>S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อพื้นที่ภาคเหนือ กรุงเทพฯ และ<br/>ประเทศ ในกลุ่ม GMS และ BIMSTEC</li> <li>- ถนนสายประธานหมายเลข 11 เชื่อมโยงภาคและระหว่าง<br/>จังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 106 107 108 118 1001<br/>และ 1095</li> <li>- เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 3<br/>แห่ง</li> <li>- ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (CNX) มีสายการบินให้บริการ<br/>หลายสาย เส้นทางไปยังหลายเส้นทาง ภูเก็ต ดอนเมือง สุวรรณ<br/>ภูมิ สิงคโปร์ ฮานอย คุนหมิง โฮจิมินห์ ไทเป ไช่คิง ไช่<br/>- โครงข่ายเส้นทางรถไฟ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และสถานีรถไฟ<br/>สารภี</li> </ul> <p><b>S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความ<br/>ต้องการในการบริโภค</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สินค้า GI ได้แก่ ผ้าตีนจกแม่แจ่ม ร่มบ่อสร้าง คีลาดล<br/>เชียงใหม่ กาแฟเทพเสด็จ ส้มสายน้ำผึ้งฝาง ลิ้นจี่<br/>จักรพรรดิฝาง ข้าวกำลังนา</li> <li>- ภูมิศาสตร์เหมาะสมต่อเกษตรมูลค่าสูง เช่น พืชเศรษฐกิจ<br/>(มะม่วง, กาแฟ, ลำไย, ส้ม, อาโวคาโด, พืชผัก) ปศุสัตว์<br/>(โคเนื้อ, ไก่พื้นเมือง, ไก่ไข่, แพะ, แกะ) และประมง<br/>(ปลาตก, ปลานิล)</li> <li>- โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำรินในพื้นที่ที่มีจำนวน<br/>มาก</li> <li>- กลุ่มเกษตรแปรรูป, Argo Industrial Cluster, กลุ่ม<br/>วิสาหกิจชุมชน และกลุ่ม Young Smart Farmer</li> </ul> | <p><b>W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/<br/>ระบบขนส่งสาธารณะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมต่อ<br/>การท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต้องเช่ารถหรือใช้บริการทัวร์<br/>นำเที่ยว</li> <li>- แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและ<br/>ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล เช่น ห้องน้ำ ทางลาดผู้<br/>พิการ</li> <li>- ต้นทุนการขนส่งสินค้าการเกษตรสูงทำให้เสียเปรียบการ<br/>แข่งขัน</li> </ul> <p><b>W2 อุบัติเหตุทางถนน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และ<br/>ปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน<br/>ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศ 12 คน 12 คน 8 คน และ<br/>5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580)</li> </ul> <p><b>W3 การจัดการพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการ<br/>พัฒนาเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าสงวนและป่าอนุรักษ์ พัฒนาได้<br/>อย่างจำกัด</li> <li>- ปัจจัยการผลิตมีข้อจำกัด เช่น แหล่งน้ำ เอกสารที่ดินทำ<br/>กิน พื้นที่ราบน้อย ป่าต้นน้ำเสื่อมโทรม</li> <li>- ปัญหาหมอกควันและไฟป่า (PM2.5) และการจัดการ<br/>ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ป่าไม้, ขยะ, น้ำ<br/>เสีย)</li> <li>- การขยายตัวของเมืองโดยขาดการวางแผนบริหารจัดการ</li> <li>- การทำเกษตรเชิงเดี่ยว การใช้ประโยชน์ที่ดินผิดประเภท<br/>การใช้สารเคมี ดินเสื่อมคุณภาพ สารเคมีตกค้างและ<br/>ปนเปื้อน</li> <li>- เกษตรกรขาดองค์ความรู้ด้านทรัพยากรธรรมชาติ สา<br/>ธารณภัยและเทคโนโลยี เช่น กฎหมายป่าชุมชน<br/>นโยบาย คทช.</li> <li>- ปัญหาความมั่นคงชายแดน แรงงานผิดกฎหมาย ยาเสพติด</li> </ul> |

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- แหล่งผลิตสินค้าหัตถกรรมและผลิตภัณฑ์สุขภาพบนพื้นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) หลายแห่ง</li> </ul> <p><b>S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 10.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 127.4% และ ปี66 21.7 รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 89,194 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 141.1% ปี 66 49.4%</li> <li>- ทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และสุขภาพ</li> <li>- แหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับสากล มีสินค้าและบริการการท่องเที่ยวที่โดดเด่นแสดงอัตลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่</li> <li>- สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติและรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY)</li> <li>- องค์กรเครือข่ายภาคการท่องเที่ยวร่วมจัดกิจกรรมขับเคลื่อนการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี</li> </ul> <p><b>S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคเหนือขับเคลื่อนจังหวัดเชียงใหม่สู่ Smart city และ Creative city</li> <li>- ศูนย์กลางการบริการด้านสุขภาพและการแพทย์ของภาคเหนือที่มีมาตรฐานระดับนานาชาติ</li> <li>- ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็นพหุวัฒนธรรม</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่เกษตรถูกเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พักอาศัยมากขึ้น</li> <li>- การแปรรูปที่ยังไม่ได้รับการรับรองมาตรฐาน รวมไปถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการแปรรูปที่ไม่ตอบโจทย์อุตสาหกรรม</li> <li>- ขาดองค์ความรู้ เทคโนโลยีในการต่อยอดผลิตภัณฑ์ชุมชน</li> <li>- เครือข่ายด้านการสื่อสารไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ปัญหาการเข้าถึงบริการของรัฐ ข้อมูลข่าวสาร การพัฒนาการศึกษาและการพัฒนาคุณภาพชีวิต</li> <li>- ขาดการรวบรวมและร้อยเรียงเรื่องราวของสถานที่สำคัญสินค้าและบริการท่องเที่ยวเพื่อให้ความรู้ ความประทับใจและเพิ่มมูลค่า</li> <li>- ไม่ได้ใช้การตลาดนำการผลิต ทำให้ ผลผลิตออกมามากเกินความต้องการของตลาดส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ</li> <li>- ผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน (SME) ในจังหวัดขาดความรู้และความสามารถในการพัฒนาเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน</li> </ul> <p><b>W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สัดส่วนคนจนมากเป็นอันดับ 8 ของประเทศ</li> <li>- จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.27) ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง</li> <li>- การกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับชุมชนไม่ทั่วถึง</li> <li>- ปัญหาสุขภาพจิต ได้แก่ การฆ่าตัวตาย</li> <li>- แรงงานและผู้ให้บริการท่องเที่ยวขาดการพัฒนา</li> </ul> |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา</li> <li>- การเป็นเมืองหลักของการท่องเที่ยว</li> <li>- นโยบายส่งเสริมให้เป็นเมือง MICE CITY</li> </ul> <p><b>O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคจากสถานการณ์การระบาดโควิด-19</li> <li>- การเติบโตของช่องทางตลาดออนไลน์</li> <li>- ความร่วมมือทางการค้ากลุ่ม GMS และ BIMSTEC</li> <li>- กระแสนิยมของชาวไทย ชาวต่างชาติในการมาศึกษาและทำงานในจังหวัดเชียงใหม่ สร้างรายได้และเกิดเศรษฐกิจหมุนเวียนให้กับจังหวัด</li> </ul> | <p><b>T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โรคพืช โรคสัตว์ และภัยธรรมชาติ ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง การท่องเที่ยว และสุขภาพ</li> </ul> <p><b>T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทำให้สินค้าบางรายการมีคู่แข่งทางการตลาดเพิ่มมากขึ้น</li> <li>- ความไม่สงบทางการเมืองและเสถียรภาพของรัฐบาล</li> </ul> |



| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มเป็นแห่งที่ 2 ในล้านนา โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่รถไฟ ทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย-เชียงใหม่ แผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า CY สารภี แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การขยายเส้นทางคมนาคม การขยายเส้นทางการบินเชื่อมโยงในภูมิภาค โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MRMap) แผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ (CM-PMAP) และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง (รฟ.นครพิงค์-แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)</li> <li>- การนำเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างทางเศรษฐกิจการเชื่อมโยงตลาดเศรษฐกิจดิจิทัล</li> <li>- (Digital Economy) ทั้งภาคการผลิต การขนส่ง การขาย และการบริการ</li> </ul> <p><b>O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พฤติกรรมของผู้บริโภคให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้น และนิยมบริโภคอาหารแทนเนื้อสัตว์ (Plant – Based)</li> <li>- การส่งเสริมปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยมีศูนย์อำนวยการขจัดความยากจนและมีแผนแม่บท นโยบายเสริมสร้างพลังสังคมและความมั่นคง</li> <li>- ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการปราบปรามยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดนแรงงาน ลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย</li> <li>- เทคโนโลยีและสื่อดิจิทัลที่ทันสมัยสามารถนำมาใช้เป็นช่องทางในการส่งเสริมท่องเที่ยว Application ด้านการท่องเที่ยว Youtube, Facebook, Tiktok</li> <li>- เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทรัพยากรฯ เช่น เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ (GIS) ในการจัดทำขอบเขตที่ดินและป่าไม้, เทคโนโลยีพลังงานทดแทน, เทคโนโลยีดิจิทัล Internet of Thing (IoT) เป็นต้น</li> <li>- เทคโนโลยี นวัตกรรมที่เอื้อต่อการเรียนรู้และพัฒนาคุณภาพชีวิต</li> <li>- แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) โดยจังหวัดเชียงใหม่จัดเป็นพื้นที่พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย เช่น กฎหมายที่ดิน กฎหมายป่าไม้ และระเบียบหลักเกณฑ์ เช่น ระเบียบมาตรฐานสินค้าอเนกประสงค์ไทยแลนด์ มีข้อจำกัดที่ดินทำกินที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์จะไม่สามารถขอรับการรับรองตามมาตรฐานได้</li> <li>- ขาดโอกาสในการเพิ่มช่องทางการจำหน่ายไปยังกลุ่มลูกค้าที่หลากหลาย เช่น ลูกค้าต่างประเทศ รวมถึงนโยบายทางการเมือง</li> <li>- กฎหมายป่าไม้ที่ดินยังมีข้อจำกัดในการดำเนินการให้บรรลุนิติกรรมของกฎหมายและการใช้ประโยชน์ของประชาชน เช่น 1) พ.ร.บ.อุทยานฯ 2562 ซึ่งอนุบัญญัติ (กฎหมายลูก) ที่เกี่ยวข้องกับวิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ยังไม่มีการประกาศใช้ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความล่าช้า 2) พ.ร.บ. ป่าชุมชน 2562 อนุบัญญัติภายใต้ พ.ร.บ. ดังกล่าว ยังประกาศใช้ไม่ครบ ประกอบกับเงื่อนไขการจัดทำแผนป่าชุมชนไม่สอดคล้องกับความหลากหลายของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์จากป่า โดยเฉพาะชาวมิตติการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ</li> </ul> <p><b>T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การอพยพย้ายถิ่นของชาวไทยและต่างชาติ การลักลอบเข้าเมืองของแรงงานต่างด้าว เกิดผลกระทบต้ออาชีพสังคม สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และระบบสาธารณสุขโรค</li> <li>- อัตราการเกิดของประชากรลดลง กระทบต้อกำลังแรงงาน</li> <li>- อัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้นจากการเกิดโรคอุบัติใหม่</li> <li>- แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น</li> </ul> <p><b>T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภัยคุกคามทางไซเบอร์</li> <li>- การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</li> </ul> |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | อุปสรรค |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับ Food Safety Smart Farmer และเกษตรกรรมยั่งยืน</li> <li>- แนวคิด BCG Model เป็นวาระแห่งชาติเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมและพัฒนาผลผลิตเกษตรมูลค่าสูง</li> <li>- นโยบายของรัฐที่เอื้อต่อการพัฒนาทางการเกษตร เช่น คทช. เอกสารสิทธิทำกิน</li> <li>- ภาครัฐให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการบุกรุกป่าและการให้คนที่ทำกินในพื้นที่ป่าก่อนปี พ.ศ. 2545 สามารถทำกินได้ตามนโยบาย คทช., พรบ. อุทยานฯ 2562 (มาตราที่ 64, 65), พรบ.ป่าชุมชน 2562</li> <li>- การเพิ่มพื้นที่สีเขียว การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นเป้าหมายสำคัญตามยุทธศาสตร์ชาติ</li> <li>- กระแสโลกให้ความสนใจในด้านสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มที่สูงขึ้น เช่น การลดปริมาณขยะและการรีไซเคิล การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การเพิ่มพื้นที่สีเขียว การนำแนวคิด Green มาใช้ในองค์กรและสถานบริการ เป็นต้น</li> </ul> |         |

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

#### ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นพื้นที่ศักยภาพในการค้าและการท่องเที่ยว จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ช่องทางบ้านเสาหิน บ้านแม่สามแลบ บ้านน้ำเพียงดิน)</li> <li>- พื้นที่ตั้งอยู่ด้านตะวันตกสุดของประเทศไทย อยู่ใกล้กรุงเนปิดอร์ เมืองหลวงของเมียนมา (220 กิโลเมตร) เชื่อมต่อกับกลุ่ม BIMSTEC มีศักยภาพในการขยายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ</li> </ul> <p><b>S2 โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนสายหลักหมายเลข 105 108 1095 1263 และ 1088 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>- สนามบินแม่ฮ่องสอน (HGN) สนามบินปาย (PYY) สนามบินแม่สะเรียง สนามบินขุนยวม (กองทัพบก)</li> </ul> <p><b>S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สินค้า GI ได้แก่ ผ้าฝ้ายทอผสมขนแกะบ้านห้วยห้อม ถั่วลายเสือแม่ฮ่องสอน กระเทียมแม่ฮ่องสอน บุกแม่ฮ่องสอน ข้าวกำลังนา พืชเศรษฐกิจ เช่น กระเทียม ถั่วเหลือง กาแฟ โกโก้ บุก</li> </ul> | <p><b>W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางพื้นที่ภายในจังหวัดไม่สะดวก สภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาสลับซับซ้อน ทำให้เส้นทางเดินทางไปรับบริการสาธารณสุข การศึกษา และบริการพื้นฐานยังไม่สะดวก)</li> <li>- เส้นทางที่เชื่อมต่อหมู่บ้านจำนวนมาก เส้นทางไปยังจุดผ่อนปรนการค้า และแหล่งท่องเที่ยวส่วนมากยังเป็นถนนดินลูกรัง</li> <li>- เนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นทิวเขาสูงและป่าไม้</li> <li>- การปิดให้บริการสนามบินปาย เนื่องจากทางยาวรันเวย์ไม่รองรับการให้บริการ</li> </ul> <p><b>W2. อุบัติเหตุทางถนน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 19 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ)</li> </ul> <p><b>W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี</b></p> |

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ที่มีป่าต้นน้ำขนาดใหญ่มีความอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ (พื้นที่ป่า 6.9 ล้านกว่าไร่)</li> </ul> <p><b>S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 144.8% และ ปี 66 12.14% และรายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 5,880 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 174.6% และ ปี 66 39.6%</li> <li>- พื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายทางชีวภาพ ดึงดูดนักท่องเที่ยวธรรมชาติ ภูมิประเทศสวยงาม วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ อาทิ พังบัวตอง และประเพณีปล่อยสาละงู เป็นต้น ภูมิประเทศแบบคาสต์ (หินปูน) ถ้ำมากกว่า 200 แห่ง ถิ่นฐานของมนุษย์ตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ตั้งแต่ 32,000 ปี และมีวัฒนธรรมโลงไม้จนถึงยุคปัจจุบัน บ่อน้ำแร่ น้ำพุร้อน 12 แห่ง</li> </ul> <p><b>S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดันทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็นพหุวัฒนธรรม ชาวไทยเชื้อสายไทใหญ่และกลุ่มชาติพันธุ์ 9 ชาติพันธุ์ 13 กลุ่ม มีเอกลักษณ์และยังสืบสานในวิถีชีวิต</li> <li>- โครงการพัฒนาตามพระราชดำริมากถึง 162 โครงการ ประชาชนมีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย สงบสุข เป็นเมืองน่าอยู่ มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไฟฟ้า แหล่งน้ำดิบ สัญญาณสื่อสาร ยังไม่เข้าถึงทุกหมู่บ้าน</li> <li>- ข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ ทั้งที่ดินทำกิน และโครงสร้างพื้นฐาน</li> <li>- ปัญหาหมอกควันไฟป่าจากการเผาป่าในช่วงฤดูแล้ง</li> <li>- ขาดการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ ป้ายบอกทาง ห้องน้ำสาธารณะ</li> <li>- ขาดพื้นที่ทิ้งขยะและไม่มีการบริหารจัดการขยะตามหลักวิชาการ</li> <li>- ฤดูกาลท่องเที่ยวสั้น และค่อนข้างกระจุกตัว (อ.เมืองปาย)</li> <li>- การนำเข้าผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรจากต่างจังหวัดจำนวนมาก</li> <li>- พื้นที่เสี่ยงที่จะเกิดการกัดเซาะตลิ่งริมแม่น้ำ (15,520 เมตร)</li> </ul> <p><b>W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชากรรายได้ต่ำ และมีสัดส่วนคนจนมากที่สุดในประเทศ จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 15.25)</li> <li>- กลุ่มผู้เปราะบางและผู้ด้อยโอกาส ประสบปัญหาด้านที่อยู่อาศัยที่ไม่มั่นคง แข็งแรง จำนวน 1,882 ครัวเรือน</li> </ul> |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นโยบายป่าสงวนแห่งชาติของเขตป่าสงวนแห่งชาติ</li> </ul> <p><b>O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นโยบายการบริหารการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ-เศรษฐกิจหมุนเวียน - เศรษฐกิจสีเขียว (BCG Model)</li> <li>- เขตระเบียงเศรษฐกิจ Wellness ภาคเหนือ</li> </ul> <p><b>O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)</li> <li>- นโยบายอนุสัญญาไซเตสในการคุ้มครองสัตว์ป่าและพันธุ์พืช การมี พรบ. ป่าไม้ และ พรบ.อุทยานฯ เป็นเครื่องมือควบคุมพื้นที่ป่า ทำให้พื้นที่ป่าไม้ สัตว์ป่าและพันธุ์พืชคงสภาพความสมบูรณ์</li> <li>- นโยบายการส่งเสริมการปลูกป่า การจัดสรรที่ดินทำกิน (คทช.)</li> <li>- ยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ลุ่มน้ำในการเติบโตอย่างยั่งยืน การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ (แผนแม่บทการ</li> </ul> | <p><b>T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19</li> <li>- ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ดินโคลนถล่ม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว</li> <li>- ปัญหาฝุ่นควันข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ทำให้ค่าฝุ่นละออง PM 2.5 ของจังหวัดแม่ฮ่องสอนสูงขึ้นยากต่อการควบคุม</li> </ul> <p><b>T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภาวะเศรษฐกิจของโลกและประเทศ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตมีแนวโน้มสูงขึ้น เช่น น้ำมัน ไฟฟ้า เกิดปัญหาค่าครองชีพ</li> <li>- ระเบียบกฎหมายไม่เอื้อต่อการพัฒนาและไม่สอดคล้องกับบริบทของ พื้นที่และวิถีชีวิต โดยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และป่าสงวนแห่งชาติ</li> </ul> <p><b>T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน</b></p> |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 และแผนแม่บทการบริหารจัดการลุ่มน้ำสาละวิน) และนโยบายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นโยบายการบริหารการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ-เศรษฐกิจหมุนเวียน - เศรษฐกิจสีเขียว (BSG Model)</li> <li>- นโยบายป่าต้นน้ำของเขตป่าสงวนแห่งชาติ</li> <li>- นโยบายการจัดความยากจนและความเหลื่อมล้ำทางสังคม</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- การลักลอบนำเข้ายาเสพติดตามแนวชายแดน แรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย</li> <li>- แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น</li> </ul> <p><b>T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภัยคุกคามทางไซเบอร์</li> <li>- การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</li> </ul> |

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดลำปาง

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ไต้ (NSEC)</li> <li>- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC – Creative LANNA) เป็นพื้นที่ศักยภาพสูงในการลงทุน</li> </ul> <p><b>S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนสายประธานหมายเลข 1 และ 11 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 106 103 120 และ 1035</li> <li>- โครงสร้างพื้นฐาน สนามบินลำปาง (LPT) รถไฟด่านตรวจสอบนำหนักบรรทุก 2 แห่ง</li> </ul> <p><b>S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สินค้า GI ได้แก่ ข้าวแต่นลำปาง ชามไก่ลำปาง ข้าวก่ำล้านนา</li> <li>- ผลิตภัณฑ์ใหม่และผ้าพื้นเมือง และผลผลิตทางการเกษตรส่งผลให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัดทั้งผลผลิตในเชิงพืชเศรษฐกิจและสัตว์เศรษฐกิจที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกรในพื้นที่</li> </ul> <p><b>S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 147.0% และ ปี 66 6.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 5,368 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 167.7% ปี 66 27.3%</li> <li>- ลำปางเป็นจังหวัดที่มีอัตลักษณ์เป็นเมืองแห่งประวัติศาสตร์ เมืองเก่าที่ยังมีพลวัต</li> </ul> <p><b>S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถาบันการศึกษาและภาคีเครือข่ายภาคประชาชนในพื้นที่ โดยจังหวัดลำปางมีสถาบันการศึกษาในหลากหลายระดับ ตั้งแต่ระดับปฐมวัย ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา ระดับอาชีวศึกษา จนถึง</li> </ul> | <p><b>W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ รองรับการเดินทางในพื้นที่และระหว่างเมือง รวมถึงเชื่อมต่อการท่องเที่ยว</li> </ul> <p><b>W2. อุบัติเหตุทางถนน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 31 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ)</li> </ul> <p><b>W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การบริหารจัดการโดยพื้นฐานของจังหวัดและสภาพแวดล้อมของเมืองที่ขาดการบูรณาการในทุกมิติอย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>- โครงสร้างการผลิตภาคเกษตรที่เปลี่ยนแปลงจากการวิเคราะห์ปริมาณการผลิตภาคเกษตรจังหวัดลำปาง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่าสัดส่วนการผลิตเกษตรเชิงเดี่ยวมีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปี</li> <li>- ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลาย เนื่องจากการบุกรุกพื้นที่ป่าและการนำไม้หวงห้ามมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตน รวมถึงปัญหาการเผาป่า</li> <li>- การดำเนินงานของเครือข่ายภาคประชาชนในจังหวัดลำปาง ซึ่งมีอยู่ค่อนข้างมากแต่ยังขาดการติดต่อประสานงาน เพื่อบูรณาการ-เชื่อมโยงกระบวนการดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางร่วมกันอย่างชัดเจน</li> <li>- ขาดแรงงานทักษะฝีมือและความชำนาญเฉพาะด้าน</li> <li>- ขาดกระบวนการเรียนรู้และจัดการองค์ความรู้ของท้องถิ่น</li> <li>- นักท่องเที่ยวต่างชาติมีน้อย</li> </ul> |



| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                         | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>ระดับอุดมศึกษา และหลากหลายสาขาวิชาตามอัตลักษณ์ทางองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญของแต่ละสถาบัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานพยาบาลหรือสถานบริการทางการแพทย์ที่มีศักยภาพในด้านเทคโนโลยีทางการแพทย์ขั้นสูงและได้มาตรฐานสากลของภาคเหนือ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- การถูกมองว่าเป็นเมืองผ่าน</li> <li>- อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจยังอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul> <p><b>W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.72 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28)</li> <li>- ปัญหาด้านสังคม คุณภาพชีวิต</li> </ul> |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา</li> </ul> <p><b>O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA</li> <li>- กระแสความตื่นตัวและการพัฒนาขับเคลื่อนของภาคประชาสังคม</li> <li>- ยุทธศาสตร์ชาติในการพัฒนาพื้นที่เมืองลำปางเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ</li> <li>- พื้นที่อยู่ในแนวพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สำคัญ เช่น รถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ สายเด่นชัย – เชียงใหม่ แผนการพัฒนาย่านกองเก็ตู้สินค้าและขนถ่ายตู้สินค้า (สถานีห้างฉัตร) โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MRMap)</li> </ul> <p><b>O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัล</li> <li>- เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)</li> <li>- แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)</li> </ul> | <p><b>T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19</li> <li>- ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว</li> <li>- ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางอากาศ</li> </ul> <p><b>T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานการณ์ด้านการเมืองและความมั่นคงทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่มีความละเอียดอ่อนซับซ้อนของสภาพปัญหาทั้งในด้านเสถียรภาพและความคิดเห็นที่แตกต่างส่งผลกระทบต่อความไม่มีเสถียรภาพของนโยบายในการพัฒนา</li> <li>- กฎหมาย ข้อระเบียบที่ล้าหลัง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาต่าง ๆ</li> </ul> <p><b>T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงของกระแสสังคม</li> </ul> <p><b>T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัลมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งโครงสร้างเศรษฐกิจรูปแบบการใช้ชีวิต</li> <li>- ภัยคุกคามทางไซเบอร์</li> <li>- การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</li> </ul> |

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดลำพูน

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคเหนือ (NEC – Creative LANNA)</li> <li>- แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (NSEC)</li> </ul> <p><b>S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนสายหลักหมายเลข 11 106 116 1184 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>- โครงข่ายการคมนาคมที่สะดวกเพราะมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับเชียงใหม่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นได้ทั้งทางรถยนต์ รถไฟ และเครื่องบิน และมีสนามบินมีใช้อากาศเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ สนามบินลำพูน (เครือสหพัฒน์) สนามบินบ้านธิ (ลำนานาฟลายอิงคลับ)</li> <li>- โครงข่ายเส้นทางรถไฟและสถานีรถไฟที่สำคัญ ได้แก่ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และ สถานีรถไฟสารภี มีสถานีให้บริการถึง 5 แห่ง สถานีหลัก 1 แห่ง และสถานีประจำอำเภอ 5 แห่ง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นในด้านโลจิสติกส์ เช่น ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก</li> </ul> <p><b>S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมยกดอกลำพูน ลำไยอบแห้งเนื้อสีทอง ลำพูน ลำไยแปรรูปลำพูน ผักตบชวาจากโหล่งลี้ลำพูน ข้าวก่ำล้านนา</li> <li>- พืชเศรษฐกิจสำคัญ คือ ลำไย มะม่วง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ กระเทียม และ ปศุสัตว์ เช่น ไก่ชน นอกจากนี้ยังมีหัตถกรรมผ้าไหมลายยกดอก ผ้าฝ้ายที่มีชื่อเสียง แหล่งแกะสลักไม้</li> <li>- ภูมิศาสตร์ที่อุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศการเกษตรแหล่งวัตถุดิบทางการเกษตรที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเกษตรกรรมยั่งยืน (เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน เกษตรอินทรีย์ วนเกษตร และ เกษตรธรรมชาติ) โดย เป็นที่ตั้งของ “ศูนย์ขยายพันธุ์พืชที่ 8 จว.ลพ.”</li> <li>- แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายแห่ง นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ขนาด 1,788 ไร่) นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ (ขนาด 280 ไร่) สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 2,300 ไร่)</li> <li>- รายได้จากภาคอุตสาหกรรมเป็นสัดส่วนหลักของ GPP</li> </ul> | <p><b>W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขาดระบบขนส่งมวลชนที่นำนักท่องเที่ยวให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ เมืองเก่าชั้นใน เมืองท่องเที่ยววิถีเกษตร วิถีชาติพันธุ์</li> </ul> <p><b>W2 อุบัติเหตุทางถนน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 36 คน และ 39 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ)</li> </ul> <p><b>W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่พักไม่เพียงพอ นักท่องเที่ยวนิยมพักในเชียงใหม่</li> <li>- พื้นที่เมืองขยายบริเวณที่ตั้งศูนย์ราชการแห่งใหม่มีปัญหาแหล่งน้ำเพื่อการบริโภค</li> <li>- การใช้สารเคมีภาคการเกษตรส่งผลกระทบต่อสุขภาพและสารเคมีตกค้าง</li> <li>- ผู้ประกอบการขาดความรู้และทักษะการขายสินค้าออนไลน์</li> <li>- ขาดแคลนทรัพยากรน้ำ การกักเก็บและการกระจายแหล่งน้ำในระบบชลประทานเพื่อการเกษตร</li> <li>- ขาดการนำอัตลักษณ์มาประชาสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยว</li> <li>- ขาดทักษะการแปรรูปผลิตภัณฑ์การเกษตรเชิงนวัตกรรม</li> <li>- การเกษตรไม่เชื่อมโยงสู่ระบบอุตสาหกรรมในการเพิ่มมูลค่าสินค้า</li> <li>- ธุรกิจ SMEs ด้านการผลิตชิ้นส่วนขาดการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาเพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในนิคมอุตสาหกรรม</li> <li>- การส่งเสริมระบบเกษตรกรรมคุณภาพ (GAP/อินทรีย์) ในรูปแบบเกษตรกรรมแปลงใหญ่ จำนวน 82 แปลง เป็นลำไยแปลงใหญ่ 55 แปลง แต่ยังคงขาดการเชื่อมโยงสู่เกษตรอุตสาหกรรม</li> </ul> <p><b>W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 27.81) และใกล้เข้าสู่สังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (เกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28)</li> </ul> |

| จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความพร้อมด้านสาธารณูปโภคโครงสร้างพื้นฐาน และพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม/นิคมอุตสาหกรรมแห่งใหม่ให้เป็นแหล่งจ้างงานสำคัญของภูมิภาค</li> </ul> <p><b>S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี65 155.3% และ ปี66 11.9% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,803 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 155.4% และ ปี66 30.4%</li> <li>- เมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่า 1,344 ปี (พ.ศ. 2565) มีวัฒนธรรมแบบเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิม มีชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงเป็นต้นทุนทางวัฒนธรรม วัฒนธรรมทริญชัย-ล้านนา เขลางนคร และนครพิงค์และงานหัตถศิลป์ที่มีอัตลักษณ์</li> <li>- ภูมิปัญญา ปรากฏที่สามารถนำมาส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว</li> <li>- กิจกรรมนันทนาการทางน้ำที่สำคัญ ที่แก่งก้อ และอุทยานแห่งชาติแม่ปิง</li> <li>- สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY)</li> </ul> <p><b>S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ประวัติศาสตร์ยาวนาน (กว่า 1,346 ปี (พ.ศ. 2567)) วัฒนธรรมแบบเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิม มีชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียง องค์ความรู้แพทย์แผนไทย แพทย์ทางเลือกที่สามารถต่อยอดได้ องค์การสงฆ์ที่มีความเข้มแข็งเป็นศูนย์รวมด้านจิตศรัทธาและด้านสังคม</li> <li>- พื้นที่การพัฒนาเกษตรกรรมยั่งยืน (เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน เกษตรอินทรีย์ วนเกษตร และเกษตรธรรมชาติ) โดย เป็นที่ตั้งของ “ศูนย์ขยายพันธุ์พืชที่ 8 จว. ลพ.” สามารถผลิตพืชพันธุ์ดี (พืชจากการเพาะเลี้ยงเนื้อเยื่อ เมล็ดพันธุ์ดี ต้นพันธุ์ดี) มีเทคโนโลยีการผลิตพืชในโรงเรือนระบบน้ำอัจฉริยะ และสามารถพัฒนาเป็นแหล่งเรียนรู้การผลิตพืชประสิทธิภาพสูง (BCG Model) และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ด้อยโอกาส /คนพิการเพิ่มสูงขึ้น สวัสดิการรัฐไม่ครอบคลุม</li> <li>- ประชากรแฝงมากและการย้ายถิ่นของคนรุ่นใหม่ออกนอกพื้นที่ มีแต่งานรายวันในโรงงานอุตสาหกรรม และนิคมอุตสาหกรรม</li> <li>- อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรอยู่ในระดับต่ำ</li> <li>- ปัญหาการเจ็บป่วยโรคเรื้อรังทางร่างกาย ติดสุรา และยาเสพติด</li> <li>- ขาดแคลนแรงงานภาคการเกษตรในช่วงฤดูเก็บเกี่ยว</li> <li>- การพัฒนาฝีมือแรงงานภาคอุตสาหกรรมยังอยู่ในระดับต่ำ</li> <li>- แรงงานนอกระบบยังไม่สามารถเข้าถึงสวัสดิการประกันสังคม</li> <li>- ขาดสถาบันการศึกษาในพื้นที่รองรับสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนา</li> <li>- ปัญหาประชากรด้านอัตราการฆ่าตัวตายสูง สาเหตุจากหนี้สินนอกระบบ และการพนันออนไลน์</li> </ul> |

| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | อุปสรรค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา</li> <li>- นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว ทำให้มีนักท่องเที่ยวสนใจความเป็นเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิมทางสถาปัตยกรรมวัฒนธรรมโบราณสถานประวัติศาสตร์ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในจังหวัดลำพูนเพิ่มมากขึ้น</li> </ul> <p><b>O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การย้ายศูนย์ราชการจังหวัดลำพูนแห่งใหม่ และการก่อสร้างศูนย์ประชุมขนาดใหญ่บนพื้นที่หนึ่งพันไร่จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง การค้า การขาย การลงทุน และการท่องเที่ยว</li> <li>- กลไกการรับซื้อผลผลิตการเกษตร เช่น ลำไย มาลงทุนในพื้นที่ทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งผลผลิตออกจำหน่าย</li> <li>- นโยบายส่งเสริมการลงทุนของ BOI และ สิทธิพิเศษทางภาษีในเขตอุตสาหกรรมสามารถสร้างแรงจูงใจในการลงทุนเพิ่มขึ้น</li> <li>- โครงการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลายแห่ง</li> <li>- โครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายแห่ง เช่น การพัฒนาสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ในพื้นที่จังหวัดลำพูน จะส่งผลต่อการเติบโตของระบบเศรษฐกิจในจังหวัดลำพูน โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MRMap) พาดผ่านจังหวัดลำพูน เป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และเส้นทางรถไฟทางคู่ที่มีแนวเส้นทางผ่านช่วงสถานีเด่นชัย-ห้างฉัตร ลำพูน เชียงใหม่</li> </ul> <p><b>O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ด้านการสาธารณสุขในพื้นที่จังหวัดลำพูนรูปแบบ Social Wellness และการพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านสาธารณสุขของภาคเหนือตอนบน/Upper - Northern Medical Hub เกิดการขยายตัวของโรงพยาบาลเอกชน การขยายศักยภาพการบริการทางการแพทย์รองรับผู้ป่วย จำนวน 220 เตียง ของรพ. ศูนย์หริภุญชัย เพื่อเป็นศูนย์เรียนรู้ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และ การถ่ายโอนโรงพยาบาลส่งเสริมตำบล/รพ.สต.ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูน (เป้าหมายถ่ายโอนเริ่มแรก ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 11 แห่ง ปี พ.ศ. 2567 จำนวน 19 แห่ง)</li> </ul> | <p><b>T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19</li> <li>- ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว</li> <li>- ปัญหามอกควัน การเผาทำลาย ฝุ่น PM 2.5 ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ผลกระทบกับระบบทางเดินหายใจ</li> </ul> <p><b>T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ราคาผลผลิตการเกษตรตกต่ำ ระบบ และกลไกการตลาดที่เกษตรกรไม่สามารถกำหนดราคาได้เอง</li> <li>- ระบบโลจิสติกส์ (logistics) ภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และ ภาคการท่องเที่ยวยังขาดการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ</li> <li>- นโยบายและมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศคู่ค้า ทำให้ผลผลิตการเกษตรมีปัญหาด้านการส่งออก</li> </ul> <p><b>T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าจ้างแรงงานในประเทศเพื่อนบ้านที่ต้นทุนค่าตอบแทนต่ำกว่า เช่น เวียดนาม สปป. ลาว ทำให้ต้นทุนฐานการผลิต</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงของบริบทสังคมโลกในยุคใหม่ทำให้เกิดปัญหาการปรับแนวคิดระหว่างคนรุ่นเก่ากับคนรุ่นใหม่ และการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตยุคใหม่กับวิถีชีวิตดั้งเดิม</li> <li>- ราคาผลผลิตการเกษตรตกต่ำ ระบบ และกลไกการตลาดที่เกษตรกรไม่สามารถกำหนดราคาได้เอง</li> <li>- แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น</li> </ul> <p><b>T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภัยคุกคามทางไซเบอร์</li> <li>- การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ</li> </ul> |



| โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | อุปสรรค |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเกิดกลไกการดูแลโรคอุบัติใหม่ (Covid 19) ระบบสาธารณสุขสามารถเข้าไปจัดการในชุมชนหมู่บ้านตำบลได้เป็นอย่างดี เช่น การจัดตั้งศูนย์ CI ดูแลผู้ป่วยในชุมชน และ ระบบการดูแลผู้ป่วยโดยอสม.</li> <li>- การสนับสนุนด้านเทคโนโลยี นวัตกรรมการผลิตเพื่อลดต้นทุนอุตสาหกรรม และการเกษตร</li> <li>- แนวคิดระบบตลาดออนไลน์ทำให้มีช่องทางการจำหน่ายผลผลิตสินค้า และบริการที่ตรงกลุ่มเป้าหมายขึ้น</li> <li>- แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)</li> <li>- การพัฒนาแหล่งน้ำบาดาลพลังงานโซลาเซลล์ช่วยลดต้นทุนการผลิตภาคการเกษตร</li> <li>- การเป็นเมืองแฝดกับจังหวัดเชียงใหม่ส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาแบบคู่ขนาน</li> <li>- ราคาประเมินที่ดินในจังหวัดลำพูนมีมูลค่าไม่สูงมาก เหมาะสมกับการลงทุนเมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดเชียงใหม่</li> </ul> |         |

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

## 6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

### 6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการสำหรับการใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการการลงทุน (Action Plan) โดยใช้วิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi-Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลายในการศึกษาของหน่วยงานด้านคมนาคม โดยวิธีการวิเคราะห์ดังกล่าวเรียกว่า การวิเคราะห์การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi-Attribute Decision Making - MADM) ซึ่งประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมที่เป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญขององค์ประกอบเป้าหมายและค่าขององค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

### 6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

ที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ในส่วนการวิเคราะห์และกำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและเป็นแนวทางเดียวกัน และพิจารณาปัจจัยที่สอดคล้องและตอบสนองความต้องการตามบริบทของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการ ที่ปรึกษาใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนน ซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ที่นิยมใช้กัน คือ การวิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม โดยค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย ซึ่งทั่วไปมักจะจัดโครงสร้างการวิเคราะห์ (Hierarchy Structure) แบบ 2 ชั้น



รูปที่ 6.1-1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

### 6.1.2 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

การคัดเลือกกลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการพิจารณาจากโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของ สนข. คค. ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบันโดยกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการ ดังนี้

ตารางที่ 6.1-1 กลุ่มปัจจัยและประเด็นในการพิจารณาในแต่ละปัจจัยย่อย

| ปัจจัยหลัก                           | ปัจจัยย่อย                                                     | ประเด็นพิจารณา                                                                                                       |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย            | 1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ                           | สอดคล้องมาก                                                                                                          |
|                                      |                                                                | สอดคล้องปานกลาง                                                                                                      |
|                                      |                                                                | สอดคล้องน้อย                                                                                                         |
|                                      | 1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ                | สอดคล้องมาก                                                                                                          |
|                                      |                                                                | สอดคล้องปานกลาง                                                                                                      |
|                                      |                                                                | สอดคล้องน้อย                                                                                                         |
|                                      | 1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 | สอดคล้องมาก                                                                                                          |
|                                      |                                                                | สอดคล้องปานกลาง                                                                                                      |
|                                      |                                                                | สอดคล้องน้อย                                                                                                         |
| 2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน | 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)                                 | สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง)                                                                       |
|                                      |                                                                | ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น)                       |
|                                      |                                                                | ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน)                                                     |
|                                      | 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)                                  | สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)                                                                                  |
|                                      |                                                                | ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ) |
|                                      |                                                                | ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)  |
|                                      | 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด                                     | ใช้วัสดุในประเทศมาก                                                                                                  |
|                                      |                                                                | ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง                                                                                              |
|                                      |                                                                | ใช้วัสดุในประเทศน้อย                                                                                                 |
|                                      | 2.4 การผูกพันงบประมาณ                                          | ต่ำ ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี                                                                          |
|                                      |                                                                | ปานกลาง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี                                                              |



| ปัจจัยหลัก                              | ปัจจัยย่อย                                                                | ประเด็นพิจารณา                                                 |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง              | 3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน                               | สูง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป              |
|                                         |                                                                           | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก                  |
|                                         |                                                                           | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง              |
|                                         |                                                                           | มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ                       |
|                                         | 3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค                   | มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง                         |
|                                         |                                                                           | มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง   |
|                                         |                                                                           | ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง        |
|                                         | 3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ                        | มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง    |
|                                         |                                                                           | มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง  |
|                                         |                                                                           | ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง          |
|                                         | 3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง | สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณมาก/มีความครอบคลุมในวงกว้าง    |
|                                         |                                                                           | สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง/มีความครอบคลุมปานกลาง  |
|                                         |                                                                           | สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณน้อย/มีความครอบคลุมน้อย        |
|                                         | 3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส                               | มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง                                 |
|                                         |                                                                           | มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง                             |
|                                         |                                                                           | มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ                                 |
| 4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม |                                                                           | ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม                           |
|                                         |                                                                           | ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) |
|                                         |                                                                           | ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA                      |
| 5. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ       | 5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน                                           | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก        |
|                                         |                                                                           | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง    |
|                                         |                                                                           | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ        |
|                                         | 5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ                                 | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย           |
|                                         |                                                                           | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง        |

| ปัจจัยหลัก                        | ปัจจัยย่อย | ประเด็นพิจารณา                                                  |
|-----------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------|
|                                   |            | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก             |
| 6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ |            | ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง         |
|                                   |            | เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน |
|                                   |            | ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน              |

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษาครั้งนี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อย เพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคุณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

| ปัจจัยหลัก                                                     | ปัจจัยย่อย                                                     | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา                                                                                 | ค่าตัวคุณของปัจจัย |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)                          | 1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ                           | 5      | สอดคล้องมาก                                                                                    | 1.0                |
|                                                                |                                                                |        | สอดคล้องปานกลาง                                                                                | 0.5                |
|                                                                |                                                                |        | สอดคล้องน้อย                                                                                   | 0.0                |
|                                                                | 1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ                | 5      | สอดคล้องมาก                                                                                    | 1.0                |
|                                                                |                                                                |        | สอดคล้องปานกลาง                                                                                | 0.5                |
|                                                                |                                                                |        | สอดคล้องน้อย                                                                                   | 0.0                |
|                                                                | 1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 | 4      | สอดคล้องมาก                                                                                    | 1.0                |
|                                                                |                                                                |        | สอดคล้องปานกลาง                                                                                | 0.5                |
|                                                                |                                                                |        | สอดคล้องน้อย                                                                                   | 0.0                |
| 2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินด้าน Hard Side (ร้อยละ 25) | 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)                                 | 9      | สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง)                                                 | 1.0                |
|                                                                |                                                                |        | ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น) | 0.5                |
|                                                                |                                                                |        | ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน)                               | 0.0                |

| ปัจจัยหลัก                                                                       | ปัจจัยย่อย                     | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา                                                                                                                                               | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                                                                  | 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)  | 9      | สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)                                                                                                                          | 1.0                |
|                                                                                  |                                |        | ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)                                         | 0.5                |
|                                                                                  |                                |        | ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)                                          | 0.0                |
|                                                                                  | 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด     | 4      | ใช้วัสดุในประเทศมาก                                                                                                                                          | 1.0                |
|                                                                                  |                                |        | ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง                                                                                                                                      | 0.5                |
|                                                                                  |                                |        | ใช้วัสดุในประเทศน้อย                                                                                                                                         | 0.0                |
|                                                                                  | 2.4 การผูกพันงบประมาณ          | 3      | ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)                                                                                                                | 1.0                |
|                                                                                  |                                |        | ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)                                                                                                    | 0.5                |
|                                                                                  |                                |        | สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)                                                                                                          | 0.0                |
| 2. ความเหมาะสม<br>ด้านเศรษฐกิจและการเงิน<br><u>ด้าน Soft Side</u><br>(ร้อยละ 25) | 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) | 9      | สูง<br>(การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน<br>ของประเทศ)                                                           | 1.0                |
|                                                                                  |                                |        | ปานกลาง<br>(การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง<br>และขนส่ง หรือความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)            | 0.5                |
|                                                                                  |                                |        | ต่ำ<br>(การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง<br>และขนส่ง และไม่ช่วยด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม) | 0.0                |
|                                                                                  | 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)  | 9      | สูง<br>(การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และมี<br>ค่าใช้จ่ายลดลง)                                                      | 1.0                |
|                                                                                  |                                |        | ปานกลาง<br>(การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น หรือมี<br>ค่าใช้จ่ายลดลง)                                                 | 0.5                |

| ปัจจัยหลัก                                    | ปัจจัยย่อย                                                                         | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา                                                                                                 | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                               | 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด                                                         | 4      | ต่ำ<br>(การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และไม่ทำให้<br>ค่าใช้จ่ายลดลง) | 0.0                |
|                                               |                                                                                    |        | ใช้วัสดุในประเทศมาก                                                                                            | 1.0                |
|                                               |                                                                                    |        | ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง                                                                                        | 0.5                |
|                                               | 2.4 การผูกพันงบประมาณ                                                              | 3      | ใช้วัสดุในประเทศน้อย                                                                                           | 0.0                |
|                                               |                                                                                    |        | ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)                                                                  | 1.0                |
|                                               |                                                                                    |        | ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)                                                      | 0.5                |
|                                               |                                                                                    |        | สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)                                                            | 0.0                |
| 3. ความเหมาะสม<br>ด้านการขนส่ง<br>(ร้อยละ 33) | 3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่ม<br>บทบาทเอกชน                                    | 4      | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก                                                                  | 1.0                |
|                                               |                                                                                    |        | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง                                                              | 0.5                |
|                                               |                                                                                    |        | มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ                                                                       | 0.0                |
|                                               | 3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับ<br>ประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค                        | 8      | มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง                                                                         | 1.0                |
|                                               |                                                                                    |        | มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง                                                   | 0.5                |
|                                               |                                                                                    |        | ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง                                                        | 0.0                |
|                                               | 3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ<br>และความน่าเชื่อถือ<br>ของบริการ                          | 8      | มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง                                                    | 1.0                |
|                                               |                                                                                    |        | มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง                                                  | 0.5                |
|                                               |                                                                                    |        | ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง                                                          | 0.0                |
|                                               | 3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ /<br>การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์<br>ครอบคลุมในวงกว้าง | 8      | สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณมาก / มีความครอบคลุมในวงกว้าง                                                | 1.0                |
|                                               |                                                                                    |        | สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง / มีความครอบคลุมปานกลาง                                              | 0.5                |
|                                               |                                                                                    |        | สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณน้อย / มีความครอบคลุมน้อย                                                    | 0.0                |
|                                               | 3.5 การให้บริการเพื่อสังคม<br>และการกระจายโอกาส                                    | 5      | มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง                                                                                 | 1.0                |
|                                               |                                                                                    |        | มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง                                                                             | 0.5                |
|                                               |                                                                                    |        | มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ                                                                                 | 0.0                |



| ปัจจัยหลัก                                         | ปัจจัยย่อย                                | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา                                                  | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------|--------------------|
| 4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8) |                                           | 8      | ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม                            | 1.0                |
|                                                    |                                           |        | ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)  | 0.5                |
|                                                    |                                           |        | ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE / EIA                     | 0.0                |
| 5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)         | 5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน           | 8      | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก         | 1.0                |
|                                                    |                                           |        | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง     | 0.5                |
|                                                    |                                           |        | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ         | 0.0                |
|                                                    | 5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ | 8      | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย            | 1.0                |
|                                                    |                                           |        | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง         | 0.5                |
|                                                    |                                           |        | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก             | 0.0                |
| 6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)       |                                           | 4      | ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง         | 1.0                |
|                                                    |                                           |        | เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน | 0.5                |
|                                                    |                                           |        | ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน              | 0.0                |

ที่มา : โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้วยเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

โดยในการให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการ ที่ปรึกษาพิจารณาผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ  
ดังแสดงในตารางที่ 6.1-3 เพื่อให้ค่าคะแนนในแต่ละปัจจัย โดยมีการพิจารณาแนวทางการให้ค่าคะแนน  
ให้สอดคล้องกับโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง  
และภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจ  
และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 6.1-3 การให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ

| ปัจจัยหลัก                                                                                 | ปัจจัยย่อย                                                                       | ผชช.                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย<br>(ร้อยละ 14)                                                   | 1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ                                             | ผชช.วิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์<br>การพัฒนาคมนาคม |
|                                                                                            | 1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้<br>ยุทธศาสตร์ชาติ                              |                                                   |
|                                                                                            | 1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ<br>สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13               |                                                   |
| 2. ความเหมาะสมด้าน<br>เศรษฐกิจและการเงิน<br><u>ด้าน Hard Side/Soft Side</u><br>(ร้อยละ 25) | 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)                                                   | ผชช.เศรษฐศาสตร์การขนส่ง<br>ผชช.การเงิน/การลงทุน   |
|                                                                                            | 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)                                                    |                                                   |
|                                                                                            | 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด                                                       |                                                   |
|                                                                                            | 2.4 การผูกพันงบประมาณ                                                            |                                                   |
| 3. ความเหมาะสมด้านการ<br>ขนส่ง (ร้อยละ 33)                                                 | 3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน                                      | ผชช.พัฒนาระบบโลจิสติกส์                           |
|                                                                                            | 3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>และภูมิภาค                   |                                                   |
|                                                                                            | 3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือ<br>ของบริการ                           | ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ                   |
|                                                                                            | 3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการ ที่มีผู้ได้<br>ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง | ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง                        |
|                                                                                            | 3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส                                      | ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ                   |
| 4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)                                         |                                                                                  | ผชช.ด้านสิ่งแวดล้อม                               |
| 5. ความเหมาะสมด้านบริหาร<br>จัดการ (ร้อยละ 16)                                             | 5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน                                                  | ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง                        |
|                                                                                            | 5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ                                        |                                                   |
| 6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)                                               |                                                                                  | ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง                        |

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## 6.2 โครงการเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ผลจากการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ที่ผ่านมาในพื้นที่  
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง  
และลำพูน ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการ  
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.2-1 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดเชียงใหม่

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                         | หน่วยงานรับผิดชอบ                    | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------|
| CMI-7       | 1     | โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่                                              | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  | อากาศ          |
| CMI-50      | 2     | แผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่                                                                                    | สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-49      | 3     | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) | กรมทางหลวง/กระทรวงคมนาคม             | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-52      | 4     | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                     | การรถไฟแห่งประเทศไทย                 | ขนส่งทางราง    |
| CMI-53      | 5     | โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่                                                                                | การรถไฟแห่งประเทศไทย                 | ขนส่งทางราง    |
| CMI-10      | 6     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือ                                           | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-55      | 7     | โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานล้านนา)                                                                      | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  | อากาศ          |
| CMI-51      | 8     | แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว 7 แห่ง                                                                       | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-9       | 9     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดเชียงใหม่                                               | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-11      | 10    | โครงการศึกษาการพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อรองรับการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงใหม่                                             | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-16      | 11    | โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะพลังงานสะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จังหวัดเชียงใหม่                                       | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-6       | 12    | การศึกษาความเหมาะสมการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางระหว่างจังหวัดในภาคเหนือเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว                         | กรมการขนส่งทางราง                    | ขนส่งทางราง    |
| CMI-54      | 13    | แผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่                                                                                                   | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  | อากาศ          |
| CMI-5       | 14    | การศึกษาโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อ เชียงใหม่ - ขุนยวม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                               | กรมการขนส่งทางราง                    | ขนส่งทางราง    |
| CMI-35      | 15    | โครงการทางเลี้ยวเมืองแม่ริม จ.เชียงใหม่                                                                                             | กรมทางหลวงชนบท                       | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-33      | 16    | โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)                                                                      | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-26      | 17    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.121 กับทล. 1001 (แยกชิดชีวิตัน)                                                                      | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-27      | 18    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 กับทล. 1367 (แยกสันคยะยอม)                                                                      | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-28      | 19    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 1006 (แยกต้นเปาพัฒนา)                                                                    | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |



| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                    | หน่วยงานรับผิดชอบ                   | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------|
| CMI-29      | 20    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 11 (แยกชูปเปอร์ไฮเวย์)                                              | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-30      | 21    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 106 (แยกกองทราย)                                                    | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-31      | 22    | โครงการ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 108 (แยกสะเมิง)                                                    | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-32      | 23    | โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 121 ตัดทางหลวงหมายเลข 1317 (แยกสันกลาง) จ.เชียงใหม่         | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-17      | 24    | โครงการปรับปรุงทางเข้าสนามบินเชียงใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด                                            | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | อากาศ          |
| CMI-12      | 25    | โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง) | กระทรวงคมนาคม                       | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-25      | 26    | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ช่วง บ.หนองไค้ง-ต.แม่นะ                                                           | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-40      | 27    | โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางทางหลวงหมายเลข 108 ช่วง จอมทอง - ฮอด                                                 | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-41      | 28    | โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางทางหลวงหมายเลข 108 ช่วง อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ - อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน                       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-42      | 29    | โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางทางหลวงหมายเลข 1095 ช่วง อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ - อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน                   | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-2       | 30    | โครงการก่อสร้างทางหลวง เส้นทางเชียงใหม่ - กัลยาณิวัฒนา                                                         | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-18      | 31    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอนบ.ห้วยศาลา-บ้านทุ่งต่าง                           | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-19      | 32    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านเด่น - บ้านแม่ชี                             | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-20      | 33    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-อ.แม่จัน ตอน อ.ฝาง -อ.แม่อาย                                  | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-21      | 34    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน อ.แม่อาย -บ.ห้วยศาลา                             | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-22      | 35    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านหัวโท - บ้านล้องอ้อ                          | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-23      | 36    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านทุ่งกะลา-บ้านห้วยใส                          | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-24      | 37    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านแม่ทะลาย-บ้านหัวโท                           | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-34      | 38    | โครงการพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 3 (ทล.121)                                                       | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-38      | 39    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่ - ไชยปราการ - ฝาง แม่อาย - แม่จัน                             | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                                | หน่วยงานรับผิดชอบ            | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------|
| CMI-39      | 40    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง ลำพูน - อ.ดอยหล่อ จ.เชียงใหม่                                                                       | สำนักงานจังหวัด<br>เชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-48      | 41    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส<br>ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-3       | 42    | โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายถนนให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวของภาคเอกชน                                                                        | จังหวัดเชียงใหม่             | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-37      | 43    | โครงการพัฒนาถนนเลียบต้นเปา ตอน 1                                                                                                           | กรมทางหลวงชนบท               | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-13      | 44    | โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1095 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน หนองไค้ - กัวคองมา                                                   | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-14      | 45    | โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1096 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แม่ริม - ปางดะ                                                       | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-15      | 46    | โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.4051 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 1096<br>(กม.ที่ 14+200) - บ้านแม่ชี         | กรมทางหลวงชนบท               | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-43      | 47    | โครงการขยายผิวจราจร ช่วง แม่กำปอง - กัวผืน - อ.แจ้ห่ม - จ.ลำปาง                                                                            | สำนักงานจังหวัด<br>เชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-45      | 48    | โครงการปรับปรุงผิวทาง เส้นทาง อ.เวียงแหง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ต.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่                                        | สำนักงานจังหวัด<br>เชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-46      | 49    | โครงการปรับปรุงผิวทาง เส้นทาง อ.เวียงแหง จ.เชียงใหม่ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน                                           | สำนักงานจังหวัด<br>เชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-47      | 50    | โครงการปรับปรุงผิวทางเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ต.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ เชื่อมอุทยานห้วยน้ำดัง                              | สำนักงานจังหวัด<br>เชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-1       | 51    | การศึกษาโครงการก่อสร้างทางจักรยานและทางเดินเท้าในเขตเมืองเชียงใหม่เพื่อความปลอดภัย                                                         | จังหวัดเชียงใหม่             | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-36      | 52    | โครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง (อุโมงค์) จ.เชียงใหม่                                                                                      | กรมทางหลวงชนบท               | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-4       | 53    | โครงการศึกษาความเหมาะสมการขยายทางหลวงพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร                                              | กระทรวงคมนาคม                | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-44      | 54    | โครงการก่อสร้างทางเดินเท้าทางหลวงหมายเลข 1004 ช่วง ห้วยแก้ว - พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์                                                    | สำนักงานจังหวัด<br>เชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-2 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดเชียงใหม่

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                        | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| CMI-56      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดลำพูน             | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-57      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดลำพูน                                                 | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-58      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน                             | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-61      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดลำพูน | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-60      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดลำพูน                | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-8       | 6     | โครงการศึกษาการปรับปรุงขั้นตอนการข้ามแดนบริเวณด่านชายแดนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                 | กรมศุลกากร                     | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-59      | 7     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-64      | 8     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดลำพูน                                          | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-62      | 9     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดลำพูน                                 | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-63      | 10    | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดลำพูน                            | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-3 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดเชียงใหม่

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาแบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                | 40              |
|           | ขนส่งทางราง                | 4               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ              | 4               |

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 6               |
| Soft Side | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร         | 10              |
| รวม       |                             | 64              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

ตารางที่ 6.2-4 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                                           | หน่วยงานรับผิดชอบ | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|
| MSN-9       | 1     | โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน                                                                        | กรมการขนส่งทางบก  | ขนส่งสาธารณะ   |
| MSN-6       | 2     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการเชื่อมโยงท่าอากาศยานกรุงเทพฯ - ปาย - แม่ฮ่องสอน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดแม่ฮ่องสอน                               | กรมท่าอากาศยาน    | อากาศ          |
| MSN-7       | 3     | โครงการศึกษาความเหมาะสมจุดพักรถ จ.แม่ฮ่องสอน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                                               | กระทรวงคมนาคม     | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-10      | 4     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการในการก่อสร้างขยายถนนในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-1       | 5     | โครงการปรับปรุงข้อกำหนดการใช้รถบรรทุกสินค้าทางการเกษตร เส้นทาง อ.ปาย - จ.ลำพูน                                                                        | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-11      | 6     | โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง)                                        | กระทรวงคมนาคม     | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-5       | 7     | โครงการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานปาย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                                                                   | กรมท่าอากาศยาน    | อากาศ          |
| MSN-8       | 8     | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 105 และทางหลวงหมายเลข 108 สาย สบเมย - แม่ฮ่องสอน                                                                        | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-12      | 9     | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1095 ช่วง บ.หนองไค้ง-ต.แม่่นะ                                                                             | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-13      | 10    | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1095 สาย เชียงใหม่ -แม่ฮ่องสอน ตอน แม่่นะ - แม่ฮ่องสอน                                                    | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-2       | 11    | โครงการก่อสร้างอุโมงค์บนทางหลวงหมายเลข 1095 บริเวณห้วยน้ำดัง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                               | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-3       | 12    | โครงการก่อสร้างอุโมงค์บนทางหลวงหมายเลข 1095 บริเวณกิ่วลม เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                                   | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-4       | 13    | โครงการก่อสร้างอุโมงค์บนทางหลวงหมายเลข 1095 บริเวณลูกช้างหลาม เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                              | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)



ตารางที่ 6.2-5 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                           | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| MSN-14      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดแม่ฮ่องสอน           | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-15      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเชียงราย                                                 | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-16      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย                             | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-19      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงราย | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-18      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเชียงราย                | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-17      | 6     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-22      | 7     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดเชียงราย                                          | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-20      | 8     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเชียงราย                                 | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-21      | 9     | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดเชียงราย                            | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-6 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                 | 10              |
|           | ขนส่งทางราง                 | -               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                 | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ               | 2               |
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 2               |

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Soft Side | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร         | 8               |
| รวม       |                             | 22              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

### ตารางที่ 6.2-7 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดลำปาง

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                                                                                  | หน่วยงานรับผิดชอบ    | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------|
| LPG-12      | 1     | โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยง 3 สนามบิน (เชียงใหม่ - แม่ฟ้าหลวง - ลำปาง)                                                                                                  | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-35      | 2     | โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                                                                             | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPG-34      | 3     | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                                                                              | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPG-36      | 4     | โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่                                                                                                                                         | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPG-1       | 5     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดลำปาง เพื่อรองรับการเดินทางและสังคมผู้สูงอายุ                                                                                        | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-13      | 6     | โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานระดับสากล                                                                                                                     | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-8       | 7     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน                                                                                                           | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-4       | 8     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวและจังหวัดข้างเคียง                                                                         | กระทรวงคมนาคม        | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-11      | 9     | โครงการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานลำปาง                                                                                                                                                       | กรมท่าอากาศยาน       | อากาศ          |
| LPG-21      | 10    | โครงการทางเลี้ยวเมืองลำปางด้านทิศตะวันออก                                                                                                                                                    | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-5       | 11    | โครงการก่อสร้างปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงและจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงหมายเลข 1 ตอนสามัคคี - แม่กา ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 706+000 ถึง กม.ที่ 73+000) | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-14      | 12    | โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงและจุดเสี่ยงอันตรายเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จ.ลำปาง                                                                                          | กระทรวงคมนาคม        | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-10      | 13    | โครงการก่อสร้างปรับปรุงจุดกลับรถเพื่อรองรับรถขนาดใหญ่ บริเวณจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 1 (หน้าบึงสีลำปาง)                                                                                     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-6       | 14    | โครงการศึกษาความเหมาะสม วงแหวนลำปางรอบที่ 2                                                                                                                                                  | กระทรวงคมนาคม        | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-2       | 15    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1157 สาย ลำปาง - อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน ตอน ท่าล้อ - เมืองปาน                                                                                                   | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-3       | 16    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1252 ตอน ปางแฟน - ช่วงกอม                                                                                                                                      | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-15      | 17    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 120 สาย พะเยา-แม่ชะจาน ตอน แม่่นาเรือ-วังเหนือ                                                                                                                 | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-16      | 18    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.สบลิ้น-วังเหนือ                                                                                                                  | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                             | หน่วยงานรับผิดชอบ            | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------|
| LPG-17      | 19    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.แม่สุก-บ.สบสัน                                                              | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-19      | 20    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง -วังเหนือ ตอน ลำปาง-บ.สวนดอกคำ                                                             | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-20      | 21    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 103 สาย อ.ร้องกวาง-อ.จาว ตอน บ.วังดิน-บ.แม่ตีบหลวง                                                        | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-23      | 22    | โครงการสะพานข้ามแยกห้วยฉัตร (ทล.11/ทล.1039/ทล.1034)                                                                                     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-24      | 23    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1034 ตอน เกาะคา – ห้วยฉัตร                                                                                | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-25      | 24    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กม.691+250 (แยกเกาะคา)                                                                     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-26      | 25    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย-ลำปาง ตอน แยกแม่แม่-บ.มาย                                                                | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-27      | 26    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1274 สาย ลี้-นาแก้ว ตอน นานอน-นาแก้ว                                                                      | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-28      | 27    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 สาย ดอนไชย-อุโมงค์ ตอน ดอนไชย-ห้วยหญ้าไทร                                                             | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-31      | 28    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-32      | 29    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5)     | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-33      | 30    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5)            | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-7       | 31    | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาทางหลวงและปรับปรุงทางหลวงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบริเวณจุดกลับรถ                                            | กระทรวงคมนาคม                | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-22      | 32    | โครงการบูรณะทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง บ.ปางมะโอ-ป่าขาม (เป็นตอน ๆ)                                                                         | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-9       | 33    | โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 1348 และจุดตัดทางแยกทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 1348 และแยกทางสูงแม่เมาะ                             | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-29      | 34    | โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 1 สาย ตาก -ลำปาง ตอน อ.แม่พริก-อ.เถิน                                                | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-30      | 35    | โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 1 สาย แม่เชียงราย-ดอนไชย (กม. 583+216 - 593+569)                                     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-8 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดลำปาง

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                        | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| LPG-38      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดลำปาง             | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-39      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดลำปาง                                                 | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-40      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำปาง                             | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-43      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดลำปาง | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-42      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดลำปาง                | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-41      | 6     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำปาง     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-46      | 7     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดลำปาง                                          | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-44      | 8     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดลำปาง                                 | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-45      | 9     | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดลำปาง                            | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-9 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดลำปาง

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                 | 27              |
|           | ขนส่งทางราง                 | 3               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                 | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ               | 1               |
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 4               |



| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Soft Side | กฎหมายพัฒนานุเคราะห์/       | 9               |
| รวม       |                             | 44              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

### ตารางที่ 6.2-10 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดลำพูน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                                             | หน่วยงานรับผิดชอบ    | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------|
| LPN-31      | 1     | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                                         | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPN-32      | 2     | โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่                                                                                                    | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPN-17      | 3     | โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดลำพูน                                                              | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPN-14      | 4     | โครงการปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการค้าชายแดนและการขนส่งระหว่างชายแดน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าของจังหวัดลำพูน                                       | จังหวัดลำพูน         | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-3       | 5     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ขนาด 4,000 ไร่ ในพื้นที่ตำบลศรีบัวบาน (บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดลำพูน) | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-8       | 6     | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV) จังหวัดลำพูน                                                                                      | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPN-7       | 7     | โครงการทางเลี่ยงเมืองลำพูน ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค                                    | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-2       | 8     | โครงการปรับปรุงจุดกลับรถและสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงหมายเลข 116 เพื่อรองรับรถขนาดใหญ่                                                                 | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-4       | 9     | โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนวงแหวนรอบ 2 จังหวัดลำพูน                                                                                                     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-13      | 10    | โครงการศึกษาความเหมาะสมศูนย์กระจายสินค้า จังหวัดลำพูน                                                                                                   | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-23      | 11    | โครงการทางเลี่ยงเมืองจอมทอง                                                                                                                             | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-1       | 12    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1147 สายสันป่าฝ้าย - สันกำแพง ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1317 (กม.0+000 ถึง กม.26+300)           | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-6       | 13    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ตอน แยกภาคเหนือ จ.ลำปาง - รินคำ จ.เชียงใหม่                                                                            | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-9       | 14    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 116 ตอน ป่าสัก - ท่าวังพร้าว                                                                                              | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-10      | 15    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 สาย สวรรคโลก - อุโมงค์                                                                                                | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-11      | 16    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1087 ตอน อ.ลี้ - แก่งก้อ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                                                       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-16      | 17    | โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข ลพ.2031 เส้นทางท่องเที่ยวถ้ำดอยขุนตาล                                                                                 | กรมทางหลวงชนบท       | ขนส่งทางถนน    |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                         | หน่วยงานรับผิดชอบ            | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------|
| LPN-18      | 18    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1136 ช่วง แยก ทล.11-บรรจบ ทล.106 (เหมืองง่า)                                                          | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-20      | 19    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย ลำปาง-เชียงใหม่ ตอน ขุนตาล-สามแยกคอตติ                                                         | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-22      | 20    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1033 ช่วง ท่าจักร - แม่ทา                                                                             | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-24      | 21    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เถิน -อ.ลี้ ตอน บ.ศรีบุญเรือง -ต.บ้านโฮ้ง                                                  | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-25      | 22    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง ดอนไชย -อุโมงค์ ตอน แม่ตื่น – ศรีวิชัย                                                       | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-26      | 23    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง บ.แม่ป่าไผ่ -ต.แม่ตื่น (กม.60+600-74+000)                                                    | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-27      | 24    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง ดอนไชย -อุโมงค์ ตอน ห้วยหญ้าไทร - ลี้                                                        | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-30      | 25    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-29      | 26    | โครงการถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน                                                                                 | กรมทางหลวงชนบท               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-21      | 27    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอตติ)                                                      | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

#### ตารางที่ 6.2-11 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดลำพูน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                        | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| LPN-33      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดลำพูน             | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-34      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดลำพูน                                                 | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-35      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน                             | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-38      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดลำพูน | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-37      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดลำพูน                | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-36      | 6     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน            | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-41      | 7     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดลำพูน                                          | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-39      | 8     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดลำพูน                                 | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                             | หน่วยงานรับผิดชอบ         | ประเภท              |
|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------|
| LPN-40      | 9     | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดลำพูน | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ก.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

#### ตารางที่ 6.2-12 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดลำพูน

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                 | 23              |
|           | ขนส่งทางราง                 | 2               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                 | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ               | -               |
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 2               |
| Soft Side | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร         | 9               |
| รวม       |                             | 36              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

### 6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะการจัดทำการประชุม  
กลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ เชียงใหม่  
แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม  
และระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้



ตารางที่ 6.3-1 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดเชียงใหม่

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                         | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ                    | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------------|
| CMI-7       | 1     | โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่                                              | 79       | บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)   | อากาศ          |
| CMI-50      | 2     | แผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่                                                                                    | 78       | สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-49      | 3     | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) | 76.5     | กรมทางหลวง/กระทรวงคมนาคม             | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-52      | 4     | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                     | 76.5     | การรถไฟแห่งประเทศไทย                 | ขนส่งทางราง    |
| CMI-53      | 5     | โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่                                                                                | 76.5     | การรถไฟแห่งประเทศไทย                 | ขนส่งทางราง    |
| CMI-10      | 6     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือ                                             | 75       | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-55      | 7     | โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานล้านนา)                                                                      | 74.5     | บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)   | อากาศ          |
| CMI-51      | 8     | แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว 7 แห่ง                                                                       | 74       | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-9       | 9     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดเชียงใหม่                                                 | 71       | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-11      | 10    | โครงการศึกษาการพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อรองรับการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงใหม่                                             | 71       | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-16      | 11    | โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะพลังงานสะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จังหวัดเชียงใหม่                                       | 69       | กรมการขนส่งทางบก                     | ขนส่งสาธารณะ   |
| CMI-6       | 12    | การศึกษาความเหมาะสมการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางระหว่างจังหวัดในภาคเหนือเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว                         | 68.5     | กรมการขนส่งทางราง                    | ขนส่งทางราง    |
| CMI-54      | 13    | แผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่                                                                                                   | 68.5     | บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)   | อากาศ          |
| CMI-5       | 14    | การศึกษาโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อ เชียงใหม่ - ขุนยวม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                               | 66       | กรมการขนส่งทางราง                    | ขนส่งทางราง    |
| CMI-35      | 15    | โครงการทางเลียบเมืองแม่ริม จ.เชียงใหม่                                                                                              | 66       | กรมทางหลวงชนบท                       | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-33      | 16    | โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)                                                                      | 64       | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-26      | 17    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.121 กับทล. 1001 (แยกลิขิตชีวัน)                                                                      | 63.5     | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-27      | 18    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 กับทล. 1367 (แยกสันคยะยอม)                                                                      | 63.5     | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-28      | 19    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 1006 (แยกต้นเปาพัฒนา)                                                                    | 63.5     | กรมทางหลวง                           | ขนส่งทางถนน    |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                             | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ                   | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------|----------------|
| CMI-29      | 20    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 11 (แยกซูปเปอร์ไฮเวย์)                                                                       | 63.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-30      | 21    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 106 (แยกกองทราย)                                                                             | 63.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-31      | 22    | โครงการ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล. 121 ตัดทล. 108 (แยกสะเมิง)                                                                             | 63.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-32      | 23    | โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 121 ตัดทางหลวงหมายเลข 1317 (แยกสันกลาง) จ.เชียงใหม่                                  | 63.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-17      | 24    | โครงการปรับปรุงทางเข้าสนามบินเชียงใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด                                                                     | 63       | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | อากาศ          |
| CMI-12      | 25    | โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง)                          | 62       | กระทรวงคมนาคม                       | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-25      | 26    | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ช่วง บ.หนองโค้ง-ต.แม่นะ                                                                                    | 61       | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-40      | 27    | โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางทางหลวงหมายเลข 108 ช่วง จอมทอง - ฮอด                                                                          | 61       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-41      | 28    | โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางทางหลวงหมายเลข 108 ช่วง อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ - อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน                                                | 61       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-42      | 29    | โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางทางหลวงหมายเลข 1095 ช่วง อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ - อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน                                            | 61       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-2       | 30    | โครงการก่อสร้างทางหลวง เส้นทางเชียงใหม่ - กัลยาณิวัฒนา                                                                                  | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-18      | 31    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอนบ.ห้วยศาลา-บ้านทุ่งต่าง                                                    | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-19      | 32    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านเด่น - บ้านแม่ชี                                                      | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-20      | 33    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-อ.แม่จัน ตอน อ.ฝาง -อ.แม่สาย                                                           | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-21      | 34    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน อ.แม่สาย -บ.ห้วยศาลา                                                      | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-22      | 35    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านหัวโท - บ้านล้องอ้อ                                                   | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-23      | 36    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านทุ่งกะลา-บ้านห้วยไส                                                   | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-24      | 37    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-เชียงราย ตอน บ้านแม่ทะลาย-บ้านหัวโท                                                    | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-34      | 38    | โครงการพัฒนาถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 3 (ทล.121)                                                                                | 59.5     | กรมทางหลวง                          | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-38      | 39    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่ - ไชยปราการ - ฝาง แม่สาย - แม่จัน                                                      | 59.5     | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-39      | 40    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง ลำพูน - อ.ดอยหล่อ จ.เชียงใหม่                                                                    | 59.5     | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-48      | 41    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) | 58.5     | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม        | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-3       | 42    | โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายถนนให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวของภาคเอกชน                                                                     | 57.5     | จังหวัดเชียงใหม่                    | ขนส่งทางถนน    |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                      | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ        | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------|----------------|
| CMI-37      | 43    | โครงการพัฒนาลานจอดรถยนต์ ตอน 1                                                                                                   | 57.5     | กรมทางหลวงชนบท           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-13      | 44    | โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1095 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน หนองไค้ - กัวคอง                                           | 57       | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-14      | 45    | โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1096 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แม่ริม - ปางดะ                                             | 57       | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-15      | 46    | โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.4051 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 1096 (กม.ที่ 14+200) - บ้านแม่ขี้ | 57       | กรมทางหลวงชนบท           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-43      | 47    | โครงการขยายผิวจราจร ช่วง แม่คำปอง - กัวผิน - อ.แจ้ห่ม - จ.ลำปาง                                                                  | 57       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-45      | 48    | โครงการปรับปรุงผิวทาง เส้นทาง อ.เวียงแหง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ต.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่                              | 57       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-46      | 49    | โครงการปรับปรุงผิวทาง เส้นทาง อ.เวียงแหง จ.เชียงใหม่ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน                                 | 57       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-47      | 50    | โครงการปรับปรุงผิวทางเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ต.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ เชื่อมอุทยานห้วยน้ำดัง                    | 57       | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-1       | 51    | การศึกษาโครงการก่อสร้างทางจักรยานและทางเดินเท้าในเขตเมืองเชียงใหม่เพื่อความปลอดภัย                                               | 55.5     | จังหวัดเชียงใหม่         | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-36      | 52    | โครงการทางแยกต่างระดับสันป่าตอง (อุโมงค์) จ.เชียงใหม่                                                                            | 55.5     | กรมทางหลวงชนบท           | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-4       | 53    | โครงการศึกษาความเหมาะสมการขยายทางหลวงพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร                                    | 49.5     | กระทรวงคมนาคม            | ขนส่งทางถนน    |
| CMI-44      | 54    | โครงการก่อสร้างทางเดินเท้าทางหลวงหมายเลข 1004 ช่วง ห้วยแก้ว - พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์                                          | 47.5     | สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

### ตารางที่ 6.3-2 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดเชียงใหม่

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                        | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ | ประเภท              |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------|---------------------|
| CMI-56      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดลำพูน             | 73       | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-57      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดลำพูน                                                 | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-58      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน                             | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-61      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดลำพูน | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-60      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดลำพูน                | 65       | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-8       | 6     | โครงการศึกษาการปรับปรุงขั้นตอนการข้ามแดนบริเวณด่านชายแดนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                 | 63       | กรมศุลกากร        | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                         | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------|---------------------|
| CMI-59      | 7     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมกรมการขนส่งที่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน | 61       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-64      | 8     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดลำพูน                                           | 58.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-62      | 9     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดลำพูน                                  | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| CMI-63      | 10    | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดลำพูน                             | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

### ตารางที่ 6.3-3 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดเชียงใหม่

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                 | 40              |
|           | ขนส่งทางราง                 | 4               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                 | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ               | 4               |
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 6               |
| Soft Side | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร         | 10              |
| รวม       |                             | 64              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง



ตารางที่ 6.3-4 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                                           | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------|----------------|
| MSN-9       | 1     | โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน                                                                        | 67       | กรมการขนส่งทางบก  | ขนส่งสาธารณะ   |
| MSN-6       | 2     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการเชื่อมโยงท่าอากาศยานกรุงเทพฯ - ปาย - แม่ฮ่องสอน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดแม่ฮ่องสอน                               | 66       | กรมท่าอากาศยาน    | อากาศ          |
| MSN-7       | 3     | โครงการศึกษาความเหมาะสมจุดพักรถ จ.แม่ฮ่องสอน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                                               | 66       | กระทรวงคมนาคม     | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-10      | 4     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการในการก่อสร้างขยายถนนในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า | 65.5     | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-1       | 5     | โครงการปรับปรุงข้อกำหนดการใช้รถบรรทุกสินค้าทางการเกษตร เส้นทาง อ.ปาย - จ.ลำพูน                                                                        | 63       | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-11      | 6     | โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง)                                        | 62       | กระทรวงคมนาคม     | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-5       | 7     | โครงการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานปาย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                                                                   | 60       | กรมท่าอากาศยาน    | อากาศ          |
| MSN-8       | 8     | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 105 และทางหลวงหมายเลข 108 สาย สบเมย - แม่ฮ่องสอน                                                                        | 59.5     | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-12      | 9     | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1095 ช่วง บ.หนองโค้ง-ต.แม่นะ                                                                              | 57       | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-13      | 10    | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1095 สาย เชียงใหม่ -แม่ฮ่องสอน ตอน แม่นะ - แม่ฮ่องสอน                                                     | 57       | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-2       | 11    | โครงการก่อสร้างอุโมงค์บนทางหลวงหมายเลข 1095 บริเวณห้วยน้ำดัง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                               | 56       | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-3       | 12    | โครงการก่อสร้างอุโมงค์บนทางหลวงหมายเลข 1095 บริเวณกิ่วลม เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                                   | 56       | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |
| MSN-4       | 13    | โครงการก่อสร้างอุโมงค์บนทางหลวงหมายเลข 1095 บริเวณลูกข้าวหลาม เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว                                                              | 56       | กรมทางหลวง        | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-5 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                 | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ | ประเภท              |
|-------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------|---------------------|
| MSN-14      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดแม่ฮ่องสอน | 73       | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-15      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเชียงราย                                       | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-16      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย                   | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก  | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                           | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------|---------------------|
| MSN-19      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงราย | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-18      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเชียงราย                | 65       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-17      | 6     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถขับขี้อัจฉริยะสำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย         | 61       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-22      | 7     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี้อัจฉริยะฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดเชียงราย                                    | 58.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-20      | 8     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเชียงราย                                 | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| MSN-21      | 9     | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดเชียงราย                            | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

#### ตารางที่ 6.3-6 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดแม่ฮ่องสอน

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                 | 10              |
|           | ขนส่งทางราง                 | -               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                 | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ               | 2               |
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 2               |
| Soft Side | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร         | 8               |
| รวม       |                             | 22              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-7 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดลำปาง

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                                                                                  | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ    | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------|----------------|
| LPG-12      | 1     | โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยง 3 สนามบิน (เชียงใหม่ - แม่ฟ้าหลวง - ลำปาง)                                                                                                  | 79       | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-35      | 2     | โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                                                                             | 78.5     | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPG-34      | 3     | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                                                                              | 76.5     | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPG-36      | 4     | โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่                                                                                                                                         | 76.5     | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPG-1       | 5     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดลำปาง เพื่อรองรับการเดินทางและสังคมผู้สูงอายุ                                                                                       | 75       | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-13      | 6     | โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานระดับสากล                                                                                                                     | 75       | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-8       | 7     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนระบบพลังงานรถขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน                                                                                                 | 71       | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPG-4       | 8     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวและจังหวัดข้างเคียง                                                                         | 68       | กระทรวงคมนาคม        | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-11      | 9     | โครงการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานลำปาง                                                                                                                                                       | 68       | กรมท่าอากาศยาน       | อากาศ          |
| LPG-21      | 10    | โครงการทางเลียบเมืองลำปางด้านทิศตะวันออก                                                                                                                                                     | 66       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-5       | 11    | โครงการก่อสร้างปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงและจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงหมายเลข 1 ตอนสามัคคี - แม่กา ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 706+000 ถึง กม.ที่ 73+000) | 65       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-14      | 12    | โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงและจุดเสี่ยงอันตรายเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวจ.ลำปาง                                                                                           | 62.5     | กระทรวงคมนาคม        | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-10      | 13    | โครงการก่อสร้างปรับปรุงจุดกลับรถเพื่อรองรับรถขนาดใหญ่ บริเวณจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 1 (หน้าบึงสีลำปาง)                                                                                     | 61       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-6       | 14    | โครงการศึกษาความเหมาะสม วงแหวนลำปางรอบที่ 2                                                                                                                                                  | 60       | กระทรวงคมนาคม        | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-2       | 15    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1157 สาย ลำปาง - อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน ตอน ท่าล้อ - เมืองปาน                                                                                                   | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-3       | 16    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1252 ตอน ปางแฟน - ช่วงกอม                                                                                                                                      | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-15      | 17    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 120 สาย พะเยา-แม่ชะจาน ตอน แม่นาเรือ-วังเหนือ                                                                                                                  | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-16      | 18    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.สบลิ้น-วังเหนือ                                                                                                                  | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-17      | 19    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.แม่สุก-บ.สบลิ้น                                                                                                                  | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-19      | 20    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง -วังเหนือ ตอน ลำเภาทอง-บ.สวนดอกคำ                                                                                                               | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                             | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ            | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------------------------------|----------------|
| LPG-20      | 21    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 103 สาย อ.ร้องกวาง-อ.จาว ตอน บ.วังดิน-บ.แม่ตึบหลวง                                                        | 59.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-23      | 22    | โครงการสะพานข้ามแยกทางฉัตร (ทล.11/ทล.1039/ทล.1034)                                                                                      | 59.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-24      | 23    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1034 ตอน เกาะคา – ห้างฉัตร                                                                                | 59.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-25      | 24    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กม.691+250 (แยกเกาะคา)                                                                     | 59.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-26      | 25    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย-ลำปาง ตอน แยกแม่แคม-บ.มาย                                                                | 59.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-27      | 26    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1274 สาย ลี้-นาแก้ว ตอน นาบอน-นาแก้ว                                                                      | 59.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-28      | 27    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 สาย ดอนไชย-อุโมงค์ ตอน ดอนไชย-ห้วยหญ้าไทร                                                             | 59.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-31      | 28    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) | 58.5     | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-32      | 29    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5)     | 58.5     | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-33      | 30    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5)            | 58.5     | กรมทางหลวง/<br>กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-7       | 31    | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาทางหลวงและปรับปรุงทางหลวงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบริเวณจุดกลับรถ                                            | 57.5     | กระทรวงคมนาคม                | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-22      | 32    | โครงการบูรณะทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง บ.ปางมะโอ-ป่าขาม (เป็นตอน ๆ)                                                                         | 57       | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-9       | 33    | โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 1348 และจุดตัดทางแยกทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 1348 และแยกทางสูงแม่เม่า                             | 55.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-29      | 34    | โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 1 สาย ตาก-ลำปาง ตอน อ.แม่พริก-อ.เถิน                                                 | 55.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |
| LPG-30      | 35    | โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 1 สาย แม่เชียงราย-ดอนไชย (กม. 583+216 - 593+569)                                     | 55.5     | กรมทางหลวง                   | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-8 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดลำปาง

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                        | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------|---------------------|
| LPG-38      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดลำปาง             | 73       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-39      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดลำปาง                                                 | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-40      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำปาง                             | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-43      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดลำปาง | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-42      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดลำปาง                | 65       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-41      | 6     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำปาง            | 61       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-46      | 7     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดลำปาง                                          | 58.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-44      | 8     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดลำปาง                                 | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPG-45      | 9     | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดลำปาง                            | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-9 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดลำปาง

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                 | 27              |
|           | ขนส่งทางราง                 | 3               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                 | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ               | 1               |
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 4               |



| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Soft Side | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร         | 9               |
| รวม       |                             | 44              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

#### ตารางที่ 6.3-10 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดลำพูน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                                            | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ    | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------|----------------|
| LPN-31      | 1     | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่                                                                                                        | 76.5     | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPN-32      | 2     | โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่                                                                                                   | 76.5     | การรถไฟแห่งประเทศไทย | ขนส่งทางราง    |
| LPN-17      | 3     | โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดลำพูน                                                             | 72       | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPN-14      | 4     | โครงการปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการค้าขายแดนและการขนส่งระหว่างชายแดน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าของจังหวัดลำพูน                                      | 71.5     | จังหวัดลำพูน         | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-3       | 5     | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมขนาด 4,000 ไร่ ในพื้นที่ตำบลศรีบัวบาน (บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดลำพูน) | 69.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-8       | 6     | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV) จังหวัดลำพูน                                                                                     | 69.5     | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งสาธารณะ   |
| LPN-7       | 7     | โครงการทางเลี่ยงเมืองลำพูน ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค                                   | 66       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-2       | 8     | โครงการปรับปรุงจุดกลับรถและสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงหมายเลข 116 เพื่อรองรับรถขนาดใหญ่                                                                | 65       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-4       | 9     | โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนวงแหวนรอบ 2 จังหวัดลำพูน                                                                                                    | 64       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-13      | 10    | โครงการศึกษาความเหมาะสมศูนย์กระจายสินค้า จังหวัดลำพูน                                                                                                  | 62       | กรมการขนส่งทางบก     | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-23      | 11    | โครงการทางเลี่ยงเมืองจอมทอง                                                                                                                            | 62       | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-1       | 12    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1147 สายสันป่าฝ้าย - สันกำแพง ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1317 (กม.0+000 ถึง กม.26+300)          | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-6       | 13    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ตอน แยกภาคเหนือ จ.ลำปาง - รินคำ จ.เชียงใหม่                                                                           | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-9       | 14    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 116 ตอน ป่าสัก - ท่าวังพร้าว                                                                                             | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-10      | 15    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 สาย สวรรคโลก - อุโมงค์                                                                                               | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-11      | 16    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1087 ตอน อ.ลี้ - แก่งก่อ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว                                                                      | 59.5     | กรมทางหลวง           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-16      | 17    | โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข ลพ.2031 เส้นทางท่องเที่ยวโดยชุมชนดอย                                                                                 | 59.5     | กรมทางหลวงชนบท       | ขนส่งทางถนน    |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                                         | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ        | รูปแบบการขนส่ง |
|-------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------|----------------|
| LPN-18      | 18    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1136 ช่วง แยก ทล.11-บรรจบ ทล.106 (เหมืองง่า)                                                          | 59.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-20      | 19    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย ลำปาง-เชียงใหม่ ตอน ขุนตาล-สามแยกคอดอยติ                                                       | 59.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-22      | 20    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1033 ช่วง ท่าจักร - แม่ทา                                                                             | 59.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-24      | 21    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เถิน -อ.ลี้ ตอน บ.ศรีบุญเรือง -ต.บ้านโฮ้ง                                                  | 59.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-25      | 22    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง ดอนไชย -อุโมงค์ ตอน แม่ตื่น - ศรีวิชัย                                                       | 59.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-26      | 23    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง บ.แม่ป่าไผ่ -ต.แม่ตื่น (กม.60+600-74+000)                                                    | 59.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-27      | 24    | โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง ดอนไชย -อุโมงค์ ตอน ห้วยหญ้าไทร - ลี้                                                        | 59.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-30      | 25    | โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) | 58.5     | กรมทางหลวง/กระทรวงคมนาคม | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-29      | 26    | โครงการถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน                                                                                 | 58       | กรมทางหลวงชนบท           | ขนส่งทางถนน    |
| LPN-21      | 27    | โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอดอยติ)                                                    | 55.5     | กรมทางหลวง               | ขนส่งทางถนน    |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

#### ตารางที่ 6.3-11 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดลำพูน

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                                                        | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ              | ประเภท              |
|-------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------|---------------------|
| LPN-33      | 1     | โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดลำพูน             | 73       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-34      | 2     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดลำพูน                                                 | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-35      | 3     | โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน                             | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-38      | 4     | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดลำพูน | 67.5     | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-37      | 5     | โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดลำพูน                | 65       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-36      | 6     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดลำพูน     | 61       | กรมการขนส่งทางบก               | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-41      | 7     | โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดลำพูน                                          | 58.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>ภ.จว./สภ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |
| LPN-39      | 8     | โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดลำพูน                                 | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ.      | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

| รหัสโครงการ | ลำดับ | ชื่อโครงการ                                                                             | ค่าคะแนน | หน่วยงานรับผิดชอบ         | ประเภท              |
|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------------------------|---------------------|
| LPN-40      | 9     | โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดลำพูน | 56.5     | กรมการขนส่งทางบก/<br>อบจ. | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร |

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ก.จ. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สก. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

### ตารางที่ 6.3-12 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดลำพูน

| ด้าน      | รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท | จำนวน (โครงการ) |
|-----------|-----------------------------|-----------------|
| Hard Side | ขนส่งทางถนน                 | 23              |
|           | ขนส่งทางราง                 | 2               |
|           | ขนส่งทางน้ำ                 | -               |
|           | ขนส่งทางอากาศ               | -               |
|           | ขนส่งสาธารณะ                | 2               |
| Soft Side | กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร         | 9               |
| รวม       |                             | 36              |

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

## 7. การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

(ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ซึ่งในปัจจุบันขาดการบูรณาการระหว่างกัน โดยไม่มีการพัฒนาเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ ทั้งด้านการขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการท่องเที่ยว ดังนั้น (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ จะใช้เป็นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จะได้ประโยชน์จากการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

## 8. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 8.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา และนครสวรรค์ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 ดังนี้

1.1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมภูสอกลแกรนด์ โรงแรมสกลแกรนด์พาลัส อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร

1.2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู) เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมมาโจเรล โรงแรม เดอ ปรีนเซส อุดรธานี อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

1.3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมบริรักษ์ 2 โรงแรมวิรัช ขอนแก่น อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมนกยูง 3 โรงแรมเซนเตอร์ พอยต์ เทอร์มินอล 21 โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

1.5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมปทุมวัน 5 โรงแรมสุโขทัยแกรนด์ แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

1.6) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมเชียงราย โรงแรมเวียงอินทร์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย

1.7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน) เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566 ณ ห้องอิมพีเรียลบอลรูม ชั้น 2 โรงแรมดิเอ็มเพรส อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

1.8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์) เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมคอนเวนชั่น 1 โรงแรม ท็อปแลนด์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

1.9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี) เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุม Sapphire Room โรงแรมโบไนโต ซิโนส อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์

2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ โดยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ใน 37 จังหวัด ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ระหว่างวันที่ 11 มีนาคม 2567 ถึง 14 มิถุนายน 2567

3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสนทนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดหนองคาย นครพนม กาฬสินธุ์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ พะเยา ลำพูน สุโขทัย และพิจิตร ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ในระหว่างวันที่ 6 - 16 มกราคม 2568 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด

4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการนัดสนทนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)



## 8.2 การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (สัมมนาครั้งที่ 2)

การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

### วัตถุประสงค์

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษาฯ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

2) เพื่อรวบรวมข้อมูล ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของพื้นที่ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

3) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อความก้าวหน้าของการศึกษา และรวบรวมประเด็นความต้องการ ปัญหา อุปสรรค และศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่ และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน และปรับปรุงแนวทางการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการอย่างเป็นระบบ

### พื้นที่ดำเนินการ

ดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใน 9 พื้นที่ ดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู) ในวันที่ 6 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมธนาคาร 1 โรงแรมรอยัลนาคราและคอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ หนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) ในวันที่ 7 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมยูงทอง โรงแรมฟอร์จูน ริเวอร์วิว นครพนม อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม

3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) ในวันที่ 8 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมดอกเกด โรงแรมริมปาว อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์

4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) ในวันที่ 9 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมศรีลำดวน 2 โรงแรมศรีลำดวน ศรีสะเกษ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ในวันที่ 10 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมหนองหงส์ โรงแรมเทพนคร อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

6) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) ในวันที่ 13 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมเบญจรงค์ โรงแรมพะเยา เกทเวย์ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา

7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน)  
ในวันที่ 14 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมแกรนด์ปาลา โรงแรมแกรนด์ปาลา โฮเทล แอนด์ รีสอร์ท อำเภอเมือง  
ลำพูน จังหวัดลำพูน

8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์)  
ในวันที่ 15 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมฟังก์ชั่นรูมสาม โรงแรมสุโขทัยเทอร์เซอร์ อำเภอเมืองสุโขทัย  
จังหวัดสุโขทัย

9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี)  
ในวันที่ 16 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมวรพงษ์ โรงแรมมีพรสวรรค์ แกรนด์ โฮเทลแอนด์ รีสอร์ท  
อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร

### กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด  
สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด  
สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สาขาจังหวัด นายด่านศุลกากร เป็นต้น

2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด  
สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด YEC จังหวัด สภาเกษตรกรจังหวัด  
บริษัทเอกชนด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ขนส่งและโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการ  
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ  
และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ  
และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อ  
ความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ และแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการในพื้นที่ต่าง ๆ

3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม  
ที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการการศึกษาและแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสม  
สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป

### 8.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com> ดังตัวอย่างในรูปที่ 8.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 8.3-2



รูปที่ 8.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 8.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

สำหรับการติดตามข้อมูลข่าวสารและการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถติดต่อหน่วยงานต่อไปนี้

#### 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