



สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS** เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2
(จังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา และจังหวัดแพร่)

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก

ความสะดวก เพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 2) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาและระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568 - 2580 ประกอบด้วย แผนงานแผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 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

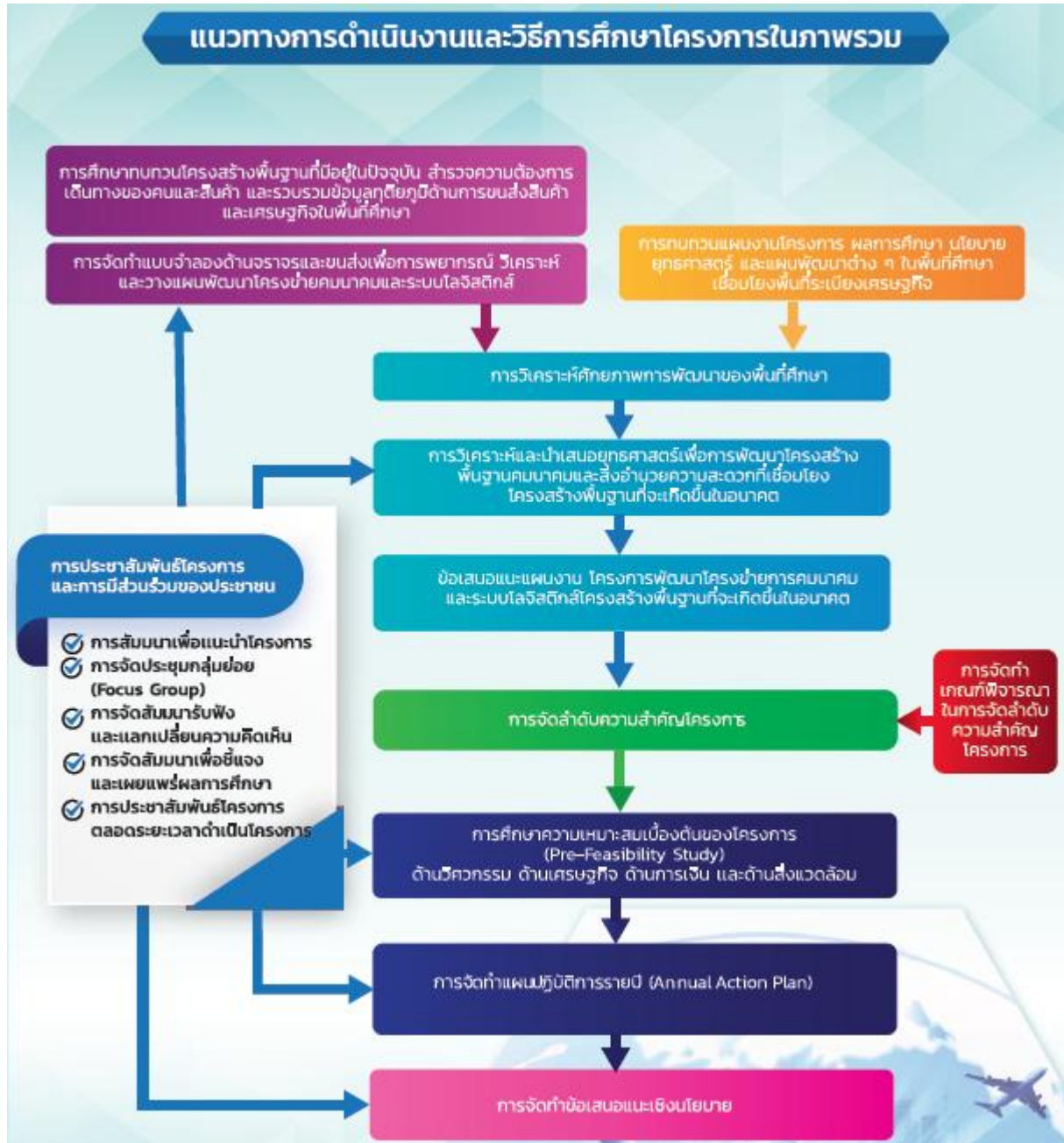
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **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 1.3-1

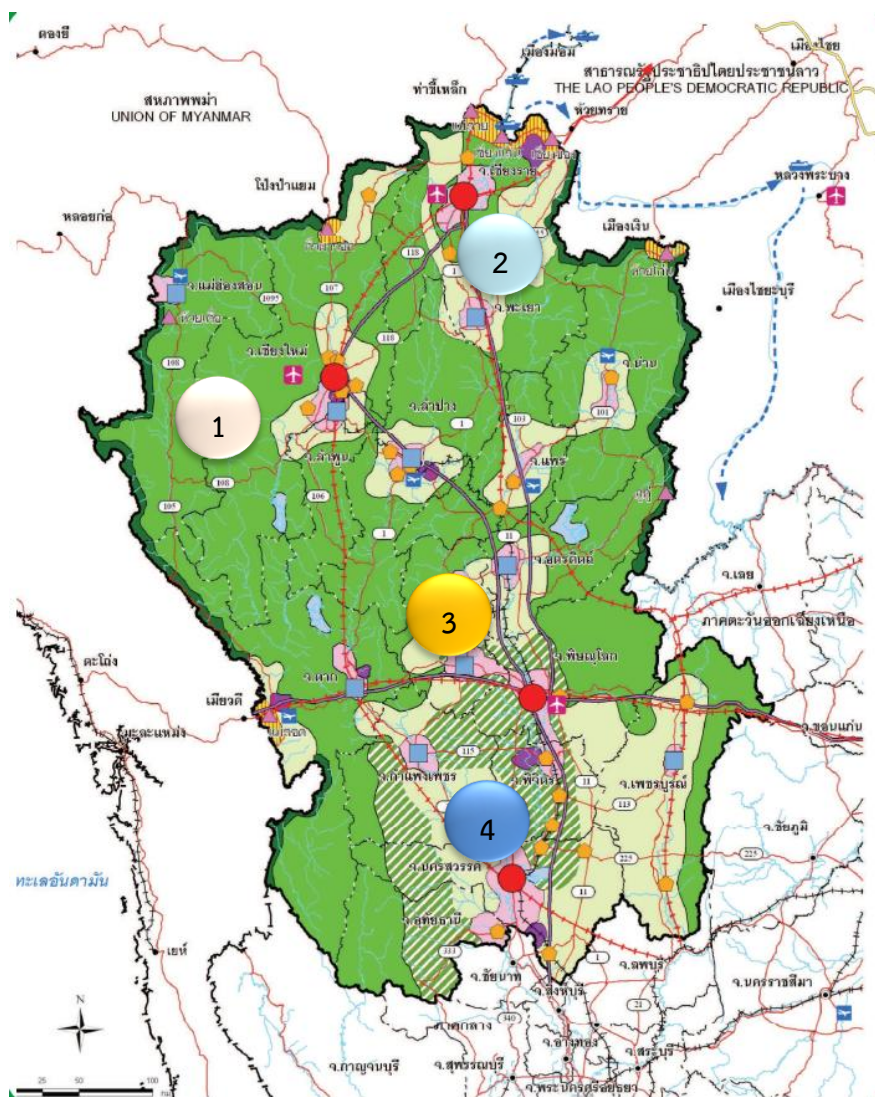


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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 2

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ จังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา และจังหวัดแพร่ โดยให้จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชน และธุรกิจต่างๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงราย เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือของประเทศไทย ตั้งอยู่ทางทิศเหนือสุดของประเทศไทยในเชิงภูมิศาสตร์ มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศพม่าและประเทศลาวทางทิศเหนือและทิศตะวันออก, จังหวัดพะเยาและจังหวัดลำปางทางทิศใต้ และจังหวัดเชียงใหม่ทางทิศตะวันตก มีพื้นที่ 11,678.369 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7,290,000 ไร่ ปัจจุบันจังหวัดเชียงรายเป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของประเทศไทย โดยมีท่าอากาศยานประจำจังหวัดคือท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง รวมถึงการเดินทางทางถนนก็สะดวกสบายเนื่องจากมีทางหลวงสายประธานตัดผ่าน โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดเชียงรายอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 789 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัด

ใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** ซึ่งมีระยะทางส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/เมียนมา) เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดเชียงรายคือ **ทางหลวงหมายเลข 1** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดพะเยาและจังหวัดลำปาง รวมถึงเชื่อมต่อไปยังด่านชายแดนแม่สาย แห่งที่ 1 เพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศพม่าได้ และนอกจากนี้ยังมี**ทางหลวงหมายเลข 118 และทางหลวงหมายเลข 1020** ที่เป็นทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดเชียงรายที่สำคัญในการเดินทางสู่จังหวัดลำปาง เชียงราย และต่อเนื่องไปสู่จังหวัดเชียงใหม่ได้ แสดงรายละเอียดดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ – สันป่าสัก หรือนิยมเรียกว่า ถนนเชียงใหม่-เชียงราย หรือ ถนนเชียงราย-เชียงใหม่ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดเชียงราย รวมถึงไปยังจังหวัดพะเยา ระยะทางรวม 158.65 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 สายเชียงราย – ท่าเรือเชียงของ เป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองเชียงรายของประชาชนในอำเภอเชียงของ อำเภอเวียงแก่น อำเภอขุนตาล และอำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย ระยะทางรวม 139.218 กิโลเมตร เป็นถนนที่แยกมาจากถนนพหลโยธินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 3 และสามารถเชื่อมต่อไปยังด่านชายแดนเชียงของและสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศลาวได้



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดเชียงรายมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง ให้บริการเฉพาะการเดินทางระหว่างอำเภอต่าง ๆ และจังหวัดใกล้เคียง และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2 อยู่ห่างจากตัวเมืองเชียงรายประมาณ 7 กิโลเมตร ให้บริการเฉพาะระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ และกรุงเทพมหานคร โดยมีรายละเอียดดังนี้

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 1 (ท่ารถเก่า หรือ บขส.เก่า) ตั้งอยู่ที่ถนนประสพสุข ตำบลเวียง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย เป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยว หรือประชาชนทั่วไป

สามารถหารถประจำทางสาธารณะ เพื่อเดินทางไปอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงราย หรือบางพื้นที่ในจังหวัดใกล้เคียงจังหวัดเชียงราย อาคารสถานีมีที่จอดรถส่วนบุคคล ห้องน้ำ ส่วนงานประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยวของเทศบาล และจังหวัด และยังมีภาพเขียนผนังให้ชมความสวยงามของสถานที่ต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงรายอีกด้วย

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2 (ท่ารถใหม่ หรือ บขส.ใหม่) ตั้งอยู่ที่ถนนพหลโยธิน ตำบลสันทราย อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ซึ่งห่างจากตัวเมือง ประมาณ 7 กิโลเมตร เพื่อความสะดวกและหลบหลีกปัญหาการจราจรติดขัด มีสถานที่กว้างขวางและสะอาด สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2 นี้เปิดเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2552 และหลังจากนั้นก็กลายเป็นศูนย์กลางของทุกเส้นทาง รถวิโอพี รถปรับอากาศชั้น 1 รถปรับอากาศชั้น 2 ของบริษัทต่าง ๆ ทุกบริษัทจะมีป้ายบอกรายละเอียดที่ค่อนข้างจะชัดเจน ซึ่งง่ายต่อการอ่านและเข้าใจ

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดเชียงรายมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาวและพม่า ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายในปัจจุบันจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ การเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดเชียงรายจึงจำเป็นต้องลงที่สถานีรถไฟในจังหวัดใกล้เคียง และเดินทางไปจังหวัดเชียงรายโดยการเดินทางทางถนนต่อ

จังหวัดเชียงรายไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 174 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 มายังตัวจังหวัดเชียงรายได้

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย หรือ สนามบินเชียงราย ตั้งอยู่เลขที่ 404 หมู่ 10 ตำบลบ้านดู่ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ห่างจากถนนพหลโยธิน (เชียงราย - แม่จัน) ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือประมาณ 2.6 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองเชียงราย ประมาณ 8 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งหมด ประมาณ 3,042 ไร่ เป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ อาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยวคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 ชั้น พื้นที่ขนาด 60 x 180 เมตร พื้นที่ใช้ประโยชน์ 22,960 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ 1,250 คนต่อชั่วโมง เป็นสนามบินที่มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย เข้า 16 เที่ยวบินต่อวัน และขาออก 15 เที่ยวบินต่อวัน ให้บริการเส้นทางการบิน เชียงราย-สุวรรณภูมิ, เชียงราย-ดอนเมือง ทั้งเที่ยวไป-กลับ มีสายการบินเปิดให้บริการ 5 บริษัท คือ การบินไทย ไทยเวียดเจ็ทแอร์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และไทยไลอ้อนแอร์



รูปที่ 3.1-4 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย หรือ สนามบินเชียงราย

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดเชียงรายมีแม่น้ำสายสำคัญหลายสายไหลผ่าน ได้แก่ น้ำแม่กก น้ำแม่ลาว น้ำแม่อิง น้ำแม่จัน แม่น้ำโขง น้ำแม่คำ แม่น้ำสาย และแม่น้ำรวก มีการคมนาคมขนส่งทางน้ำโดยมีท่าเรือขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ มีรายละเอียดดังนี้

• ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้า ตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง มีประเทศสมาชิกประกอบด้วย ประเทศไทย สปป.จีน สปป.ลาว สปป.พม่า ซึ่งเริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา กรมการขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์นาวี (กรมเจ้าท่าในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ขึ้นมา แล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2546 โดยมีที่ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำโขง หมู่ 6 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ช่วงแรกท่าเรือเชียงแสนใช้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ให้บริการทั้งเรือสินค้า เรือท่องเที่ยว และเรือโดยสาร เรือที่เข้ามาใช้บริการมีทั้งเรือสัญชาติไทยและเรือของประเทศเพื่อนบ้าน ต่อมากิจการของท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 เติบโตขึ้นเป็นลำดับ มีเรือสินค้าเข้ามาใช้บริการจำนวนมาก ทำให้มีรถบรรทุกเข้า - ออก เพื่อมารับขนสินค้าภายในท่าเรือเชียงแสนจำนวนมาก โดยกรมศิลปากรเกรงว่าโบราณสถานจะเกิดอันตราย กรมเจ้าท่าจึงได้มีแนวคิดที่จะสร้างท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ขึ้นมาใหม่ ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) มีที่ตั้งอยู่บริเวณบ้านสบกก เลขที่ 888 หมู่ 10 บ้านสันทรายทองงาม ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ห่างจากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ลงมาทางทิศใต้ เป็นระยะทางทางน้ำประมาณ 5 กิโลเมตร และทางบกประมาณ 11 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จและให้บริการเมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2555



รูปที่ 3.1-5 ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1



รูปที่ 3.1-6 ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2

- ท่าเรือเชียงของ

ท่าเรือเชียงของ ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2546 เป็นต้นมา ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 โดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า – ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง 4 ประเทศ ตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาชนลาว ไทย (ทั้งนี้เบื้องต้นจะเน้นการให้บริการนำเข้า - ส่งออกระหว่างไทย กับ สปป. ลาว) ท่าเรือเชียงของตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยท่าเทียบเรือขนาดกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตร ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทรายแขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ



รูปที่ 3.1-7 ท่าเรือเชียงของ

ปัจจุบันท่าเรือเชียงแสนมีขีดความสามารถในการรับเรือสินค้าที่ขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงได้ประมาณวันละ 12 – 14 ลำ ท่าเทียบเรือมีความยาว 250 เมตร มีปั้นจั่นหน้าท่าขนาด 50 ตัน จำนวน 1 คัน และ 10 ตัน จำนวน 1 คัน พร้อมมีสายพานลำเลียง 1 ชุด สำหรับ ท่าเรือเชียงของมีขีดความสามารถในการรับเรือขนาด 80 – 100 ตัน ได้ประมาณวันละ 3 – 5 ลำ ซึ่งท่าเรือเชียงแสนและ ท่าเรือเรือเชียงของมีรายได้หลักจากค่าภาระการใช้ท่าและค่าธรรมเนียมการยกขนสินค้า สำหรับสินค้าผ่านท่าขาเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ผักสด กระเทียม เมล็ดทานตะวัน ผ้าทอ และไฮโดรคาร์บอนแมงกานีส ส่วนสินค้าผ่านท่าขาออก ได้แก่ น้ำมันปาล์ม ยางเครฟ ผงชูรส ยางแผ่นรมควัน และน้ำมันพืช ประมาณการรายได้ในช่วง 5 ปี มีรายได้เพิ่มขึ้นเท่ากับ 10.31 ล้านบาท ในปี 2550 เนื่องจากปริมาณเรือและปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการของแต่ละท่าเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งผลการดำเนินงานในช่วง 2 ปีแรก มีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน เนื่องจากมีปริมาณเรือและปริมาณสินค้าผ่านท่าที่มีจำนวนไม่มาก และตั้งแต่ปีที่ 3 เป็นต้นมาท่าเรือเชียงแสนเริ่มมีผลกำไรจากการดำเนินงาน

เป้าหมายหลักของการท่าเรือฯ ในการเข้าบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของนั้น คือ การสนับสนุนการค้าในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตามนโยบายของประเทศเป็นสำคัญ และให้มีรายได้พอเพียงกับค่าใช้จ่าย มิได้มุ่งเน้นที่กำไรสูงสุด ซึ่งจากระยะเวลาที่ผ่านมา การค้าในภูมิภาคนี้ได้ปรับเปลี่ยนเป็นสากลมากขึ้น ถือว่าประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ยังได้ปรับปรุงประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น โดยได้วางระบบเทคโนโลยีสารสนเทศระหว่างท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และนำระบบเชื่อมโยงแบบโลจิสติกส์มาสนับสนุนการดำเนินการขนส่งสินค้าเป็นการใช้ทรัพยากรในการบริหารร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้สามารถรองรับการค้าระหว่างกลุ่มประเทศในภูมิภาคอินโดจีน เช่น ประเทศจีนตอนใต้ เป็นการตอบสนองโครงสร้างธุรกิจแบบใหม่ของการท่าเรือฯ อีกทางหนึ่งด้วย

● กิจกรรมนันทนาการทางน้ำในจังหวัดเชียงราย

สำหรับกิจกรรมนันทนาการทางน้ำในจังหวัดเชียงรายนั้น พบว่า มีกิจกรรมนันทนาการทางน้ำเชิงการท่องเที่ยว เช่น การล่องเรือชมวิวน้ำตก ล่องแพไม้ไผ่ เป็นต้น เนื่องจากแม่น้ำกกเป็นแม่น้ำที่ไหลมาจากบ้านท่าตอนผ่านตัวเมืองเชียงราย มีความยาวรวมทั้งสิ้น 130 กิโลเมตร นักท่องเที่ยวสามารถเช่าเรือจากท่าเรือริมแม่น้ำในตัวเมือง (ท่าเรือซิวาร์) เพื่อเที่ยวชมทัศนียภาพของแม่น้ำกก สองฟากฝั่งเป็นป่าเขา

ที่สวยงามตามธรรมชาติ นอกจากนี้ระหว่างทางยังสามารถแวะชมหมู่บ้านชาวเขาเผ่าต่าง ๆ เช่น อีเก้อ ลีซอ หรือจะแวะบ้านกะเหรี่ยงรวมมิตรเพื่อนั่งช้างเที่ยวป่ารอบบริเวณนั้นก็ได้

3.1.2.2 จังหวัดน่าน

จังหวัดน่าน เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 668 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 12,163.04 ตารางกิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นเทือกเขาสลับซับซ้อน เนื่องด้วยภูมิศาสตร์ของจังหวัดน่านมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาว ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดน่านจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ แต่ก็มีท่าอากาศยานน่าน รวมทั้งมีถนนสายหลักที่ตัดผ่านตลอดความยาวตั้งแต่เหนือลงมาและมีสภาพผิวถนนที่ดี โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดน่านอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 668 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย 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 ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดน่านที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101** สายกำแพงเพชร-จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือด้านตะวันออก มีปลายทางทิศใต้บนถนนพหลโยธิน ในตำบลนครชุม อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร และมีปลายทางทิศเหนือที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น ในตำบลห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมต่อกับบ้านน้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี ประเทศลาว ระยะทางรวม 505.853 กิโลเมตร และในช่วงเด่นชัย ถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 13



รูปที่ 3.1-8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดน่านคือ **ทางหลวงหมายเลข 101** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดพะเยา แพร่ และอุตรดิตถ์ด้วย

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดน่านมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดน่าน ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมืองและรถโดยสารระหว่างจังหวัด ตั้งอยู่ที่รอบเมืองทิศใต้ ตำบล ผาสิงห์ อำเภอเมืองน่าน

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดน่านมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาว ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดน่านจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ แต่ก็มีท่าอากาศยานน่าน รวมทั้งมีถนนสายหลักที่ตัดผ่านตลอดความยาวของพื้นที่จังหวัด

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานน่านนคร หรือ สนามบินน่าน ตั้งอยู่ที่ ตำบลผาสิงห์ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศเหนือประมาณ 3 กิโลเมตร มีพื้นที่ใช้ร่วมกับกองทัพอากาศทั้งหมด 1,069 ไร่ 1 งาน 24 ตารางวา โดยใช้ในราชการท่าอากาศยานน่านนคร 392 ไร่ 2 งาน 99 ตารางวา เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ขนาดพื้นที่ใช้สอยอาคารผู้โดยสารประมาณ 5,750 ตร.ม. รองรับผู้โดยสารได้ 300 คนในชั่วโมงคับคั่ง หรือรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 2,400 คนต่อวัน หรือประมาณ 864,000 คนต่อปี มีสายการบินให้บริการรวม 2 สายการบิน ได้แก่ ไทยแอร์เอเชียและนกแอร์ ต้นทาง กรุงเทพฯ-ดอนเมือง รวมมีเที่ยวบินให้บริการไป-กลับ สูงสุดวันละ 10 เที่ยวบินต่อวัน



รูปที่ 3.1-9 ทำอากาศยานน่านนคร

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดน่านมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำน่าน มีต้นกำเนิดอยู่ในเทือกเขาหลวงพระบาง จังหวัดน่าน มีความยาวตลอดลำน้ำ 740 กิโลเมตร ซึ่งยาวที่สุดในบรรดาแคว้นน้ำเจ้าพระยาด้วยกัน นับเป็นหนึ่งในแม่น้ำสายหลักในภาคเหนือและภาคกลางของไทย ซึ่งบรรจบกับแม่น้ำปิง ที่ปากน้ำโพ อำเภอมะนังนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ในอดีตแม่น้ำน่านเป็นเส้นทางเก่าแก่ที่เคยเป็นเส้นทางขนส่งทางเดียวที่จะนำสินค้าจากเมืองน่านลงไปขายและหาซื้อสิ่งของจำเป็นจากภาคกลางกลับขึ้นไปยังชุมชนเมืองน่านได้ก่อนที่จะมีเส้นทางรถยนต์ ปัจจุบัน การเดินทางขนส่งทางน้ำมีเพียงการเดินทางเพื่อข้ามฟากบริเวณท่าเรือบ้านปากนาย อำเภอนาหมื่น จังหวัดน่าน (แพขนานยนต์) ไปยังอำเภอน้ำปาด จังหวัดอุตรดิตถ์ และการเดินทางเพื่อกิจกรรมนันทนาการทางน้ำและการท่องเที่ยว เช่น การล่องแพ และการล่องเรือแคนู

3.1.2.3 จังหวัดพะเยา

จังหวัดพะเยา เป็นจังหวัดชายแดน ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดเชียงราย ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดลำปาง และจังหวัดแพร่ ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดน่าน และแขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดลำปาง มีเนื้อที่ประมาณ 6,335.06 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,959,412 ไร่ มีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางหลวงหมายเลข 32 และทางหลวงหมายเลข 1 ประมาณ 969 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดพะเยาอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 969 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control)

มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** ซึ่งมีระยะทางส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/เมียนมา) เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-10 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดพะเยาคือ **ทางหลวงหมายเลข 1** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้วยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดลำปางและเชียงรายด้วย และนอกจากนี้ยังมี **ทางหลวงหมายเลข 120** ที่เป็นทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดพะเยาที่สำคัญในการเดินทางสู่จังหวัดลำปาง เชียงราย และต่อเนื่องไปสู่จังหวัดเชียงใหม่ได้ แสดงรายละเอียดดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120 สายพะเยา - แม่ชะจาน** เป็นถนนที่แยกมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่แยกเกษตรสุข อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา เป็นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง กับจังหวัดเชียงรายและเป็นทางที่ใช้เพื่อเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ทางหลวงสายนี้ตัดผ่านอำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาอำเภองาว อำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง และอำเภอเวียงป่าเป้าจังหวัดเชียงราย ผ่านพื้นที่ต้นน้ำแม่จาวในเขตอุทยานแห่งชาติดอยหลวง ระยะทางรวม 60.541 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดพะเยามีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมืองพะเยา โดยจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด ตั้งอยู่ที่ ถนนหริณสูต ตำบลเวียง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา



รูปที่ 3.1-12 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดพะเยามีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาว ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดพะเยาจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ ไม่มีท่าอากาศยานการเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดพะเยาจึงจำเป็นต้องลงที่สถานีรถไฟในจังหวัดใกล้เคียงและเดินทางไปจังหวัดพะเยาโดยการเดินทางทางถนนต่อ

จังหวัดพะเยาไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟนครลำปาง อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 มายังตัวจังหวัดพะเยาได้

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดพะเยายังไม่มีสนามบินเปิดให้บริการ โดยการเดินทางไปจังหวัดพะเยา โดยเครื่องบินสามารถเดินทางมาลงสนามบินที่จังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ สนามบินแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย และเดินทางโดยการเดินทางทางถนนตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เพื่อไปยังตัวเมืองพะเยา จังหวัดพะเยาได้

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แม่น้ำสำคัญที่ไหลผ่านจังหวัดพะเยามี 3 สาย คือ แม่น้ำอิง แม่น้ำลาว และแม่น้ำยม โดยแม่น้ำอิง เป็นแม่น้ำสายหลักของจังหวัดเชียงรายและจังหวัดพะเยา เป็นเพียงหนึ่งในแม่น้ำไม่กี่สายในประเทศที่ไหลย้อนขึ้นทางทิศเหนือ น้ำแม่อิงเป็นลำน้ำสาขาสายหนึ่งของแม่น้ำโขง โดยไหลลงแม่น้ำโขงที่บ้านปากอิง หมู่ที่ 16 ตำบลศรีดอนชัย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

สำหรับกิจกรรมการคมนาคมขนส่งทางน้ำในจังหวัดพะเยามีเพียง ท่าเรือโบราณบ้านทุ่งกั่ว ตั้งอยู่ที่ ชุมชนบ้านทุ่งกั่ว หมู่ที่ 10 ต.บ้านต๋อน อ.เมืองพะเยา จ.พะเยา ภายใต้การบริหารจัดการดูแล ส่งเสริม โดยองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านต๋อน ที่มุ่งพัฒนาสถานที่แห่งนี้ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดพะเยา ซึ่งเป็นชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี โดยเป็นการอนุรักษ์วิถีชีวิตคนรอบกว๊านพะเยา ฝั่งทางทิศตะวันตกของกว๊านพะเยา เพื่อรักษาไว้ถึงความเป็นธรรมชาติ อันทรงคุณค่า ชาวบ้านยังยึดอาชีพการประมงพื้นบ้าน และวิถีชีวิตดั้งเดิมของคนรอบกว๊าน

นอกจากนี้จังหวัดพะเยายังมีกิจกรรมนันทนาการทางน้ำหลากหลายสำหรับนักท่องเที่ยว อาทิ เช่น การล่องเรือที่กว๊านพะเยา และการล่องแก่งแม่น้ำยม

3.1.2.4 จังหวัดแพร่

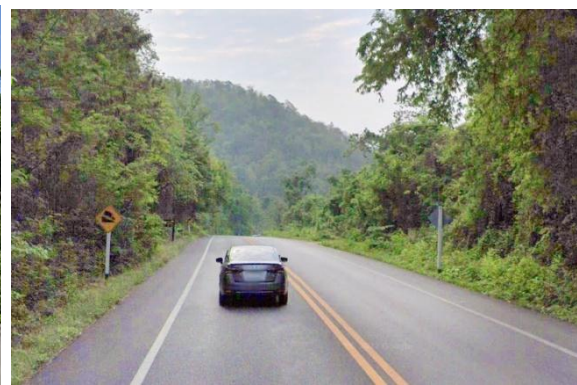
จังหวัดแพร่ เป็นจังหวัดหนึ่งที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย อดีตนครรัฐอิสระขนาดเล็ก มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบระหว่างภูเขา โดยมีทิวเขาล้อมรอบ และมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านคือ แม่น้ำยม อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ตามทางหลวงหมายเลข 11 และ 101 ประมาณ 555 กิโลเมตร และทางรถไฟ 550 กิโลเมตร (ถึงสถานีรถไฟเด่นชัย) มีเนื้อที่ประมาณ 6,538.59 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันที่ตั้งของจังหวัดแพร่ นับเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคเหนือที่ติดต่อกับไปยังจังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่ จึงเรียกได้ว่าจังหวัดแพร่เป็น ประตูสู่ล้านนา โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

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

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11** สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทาง 562.673 กิโลเมตร ปลายทางทิศใต้ของทางหลวงสายนี้อยู่ที่ทางแยกต่างระดับอินทร์บุรี ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในอำเภอินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ส่วนปลายทางทิศเหนืออยู่ที่ถนนห้วยแก้ว ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่



รูปที่ 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101** สายกำแพงเพชร-จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือด้านตะวันออก มีปลายทางทิศใต้บนถนนพหลโยธิน ในตำบลนครชุม อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร และมีปลายทางทิศเหนือที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น ในตำบลห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมต่อกับบ้านน้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี ประเทศลาว ระยะทางรวม 505.853 กิโลเมตร และในช่วงเด่นชัย ถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 13



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

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

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



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 103

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

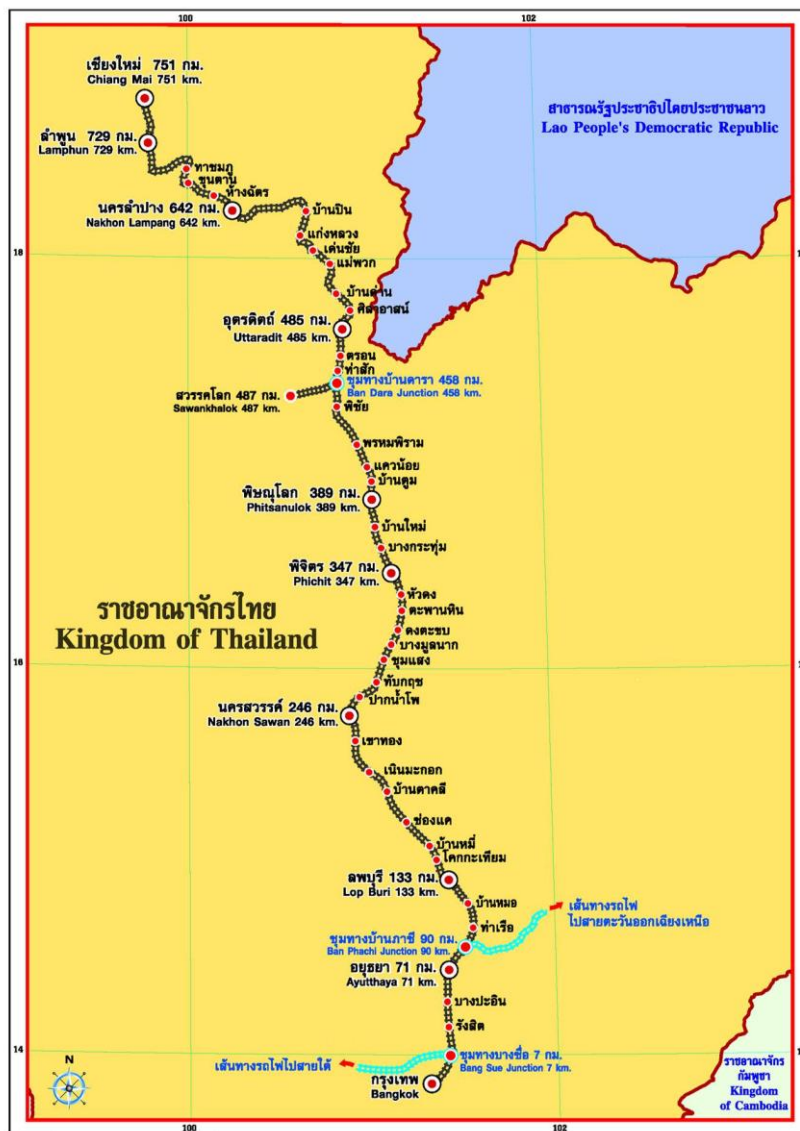
จังหวัดแพร่ มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดแพร่ ซึ่งตั้งอยู่ตำบลในเวียง อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ โดยบริเวณสถานีขนส่งจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดแพร่มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดแพร่และเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดแพร่เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดแพร่มีสถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง คือ สถานีรถไฟเด่นชัย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลัก และสถานีรถไฟบ้านปิน โดยมีเส้นทางรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟเด่นชัย จำนวนเฉลี่ย 16 เที่ยวต่อวัน

แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-16 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟเดินชัย

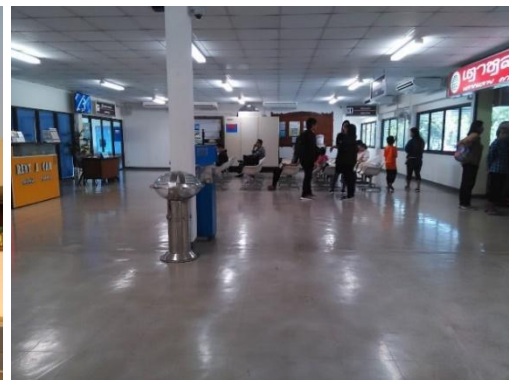


สถานีรถไฟบ้านปิน

รูปที่ 3.1-17 สถานีรถไฟในจังหวัดแพร่

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

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



รูปที่ 3.1-18 ท่าอากาศยานแพร่

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดแพร่เป็นจังหวัดหนึ่งที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย อดีตนครรัฐอิสระขนาดเล็ก มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบระหว่างภูเขา โดยมีทิวเขาล้อมรอบ และมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านคือแม่น้ำยม มีความยาวประมาณ 735 กิโลเมตร โดยสภาพโครงสร้างทางน้ำของแม่น้ำยมนั้นมีลักษณะแบบกิ่งไม้ประกอบด้วยลำน้ำสาขา 77 สาย ระดับน้ำสูงสุดในฤดูฝน ลดลงเมื่อถึงฤดูหนาว และต่ำสุดในฤดูร้อน ภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงตามอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดแพร่ นั้นพบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือ ล่องแก่ง เป็นต้น โดยมีสถานที่สำคัญที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว นั่นก็คือ อุทยานแห่งชาติแม่ยม ซึ่งจะกิจกรรมสนุก ๆ ให้ทำมากมาย ไม่ว่าจะเป็น เดินป่า เทียวถ้ำ ชมนก ผีเสื้อ และส่องสัตว์นานาชนิด ล่องเรือ และล่องแก่ง รวมถึงการแคมป์ปิ้ง มีแก่งเสือเต้นที่เป็นเกาะแก่งธรรมชาติที่มีความยาว 4 กิโลเมตร เมื่อเข้าสู่ฤดูน้ำหลาก ที่นี้จะผันตัวมาเป็นจุดเล่นล่องแก่งสุดมันส์สำหรับนักท่องเที่ยวที่ชอบความท้าทาย

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 11 ทางหลวงหมายเลข 101 ทางหลวงหมายเลข 103 ทางหลวงอาเซียน (AH) หมายเลข AH 3 (อยู่บนแนวทางหลวงหมายเลข 1020) ทางหลวงอาเซียน (AH) หมายเลข AH 13 (อยู่บนแนวทางหลวงหมายเลข 11 ทางหลวงหมายเลข 12 ทางหลวงหมายเลข 101 ทางหลวงหมายเลข 117 ทางหลวงหมายเลข 202 ทางหลวงหมายเลข 304 และทางหลวงหมายเลข 1080) เส้นทางหมายเลข R3A (เส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-จีน) และเส้นทางหมายเลข R3B (เส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่าง ไทย-เมียนมา-จีน) ส่วนระบบคมนาคมทางรางนั้น มีสถานีรถไฟที่สำคัญคือ สถานีรถไฟเด่นชัย และจังหวัดเชียงใหม่ ปัจจุบันมีการเสนอให้พัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ในช่วงเส้นทางรถไฟสายหลักช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ซึ่งครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ จ.แพร่ จ.ลำปาง จ.ลำพูน และ จ.เชียงใหม่ และกำหนดตำแหน่งย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้าในโครงการไว้ 2 แห่ง ได้แก่ สถานีห้างฉัตร จ.ลำปาง และสถานีสารภี จ.เชียงใหม่ การขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 จะมีท่าเรือขนส่งสินค้าทางน้ำของภาคเหนือตามแนวแม่น้ำโขง ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ จังหวัดเชียงราย ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจะเป็นท่าเรือหลักการขนส่งทางน้ำระหว่างกลุ่มประเทศ สหประชาชาติ (สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สปป.ลาว และไทย) ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศมีท่าอากาศยานจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ตั้งอยู่ที่ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ให้บริการทั้งการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เส้นทางการบินภายในประเทศ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ หาดใหญ่ และภูเก็ต เป็นต้น ส่วนเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน และฮ่องกง ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี (2) ท่าอากาศยานแพร่ ตั้งอยู่ที่ อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 4.3 แสนคนต่อปี และปัจจุบันมีโครงการขยายพัฒนาท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 8.6 แสนคนต่อปี และ (3) ท่าอากาศยานน่านนคร หรือสนามบินน่าน ตั้งอยู่ที่ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 8.6 แสนคนต่อปี

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดเชียงราย

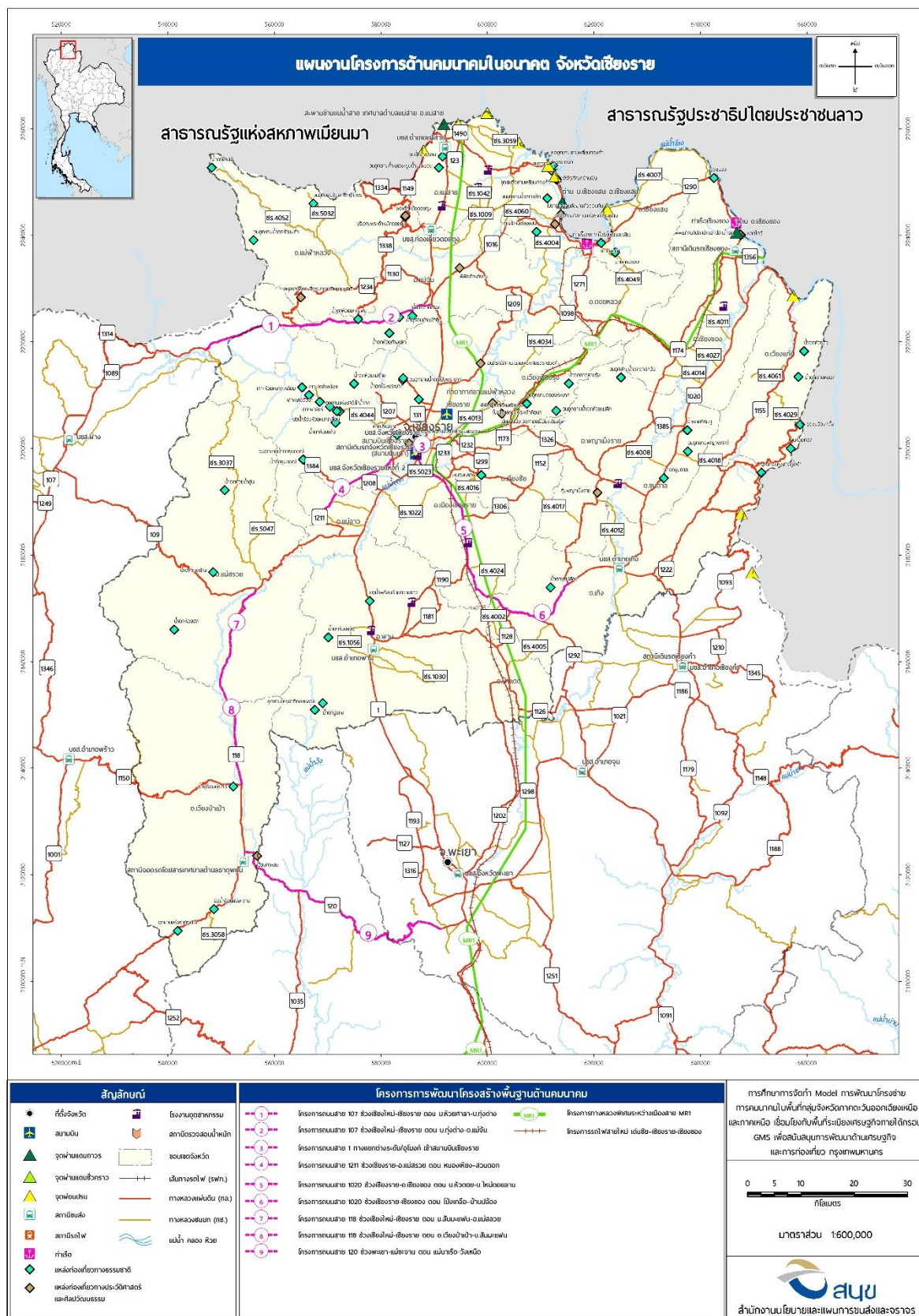
(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	107	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ห้วยศาลา - บ.ทุ่งต่า	34.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	107	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ทุ่งต่า - อ.แม่จัน	12.082	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	1	ทางแยกต่างระดับ/อุโมงค์ เข้าสนามบินเชียงราย	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1211	เชียงราย - อ.แม่สรวย ตอน หนองเหียง - สวนดอก	12.500	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	1020	เชียงราย-อ.เชียงของ ตอน บ.หัวดอย - บ.ใหม่ดอยลาน	22.580	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	1020	เชียงราย-เชียงของ ตอน ไป่งเกลือ - บ้านปล้อง	20.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	118	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.สันมะแพน - อ.แม่สลาย	23.000	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	118	เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.เวียงป่าเป้า - บ.สันมะแพน	27.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	120	พะเยา - แม่ชะจาน ตอน แม่ณาเรือ - วังเหนือ	50.541	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

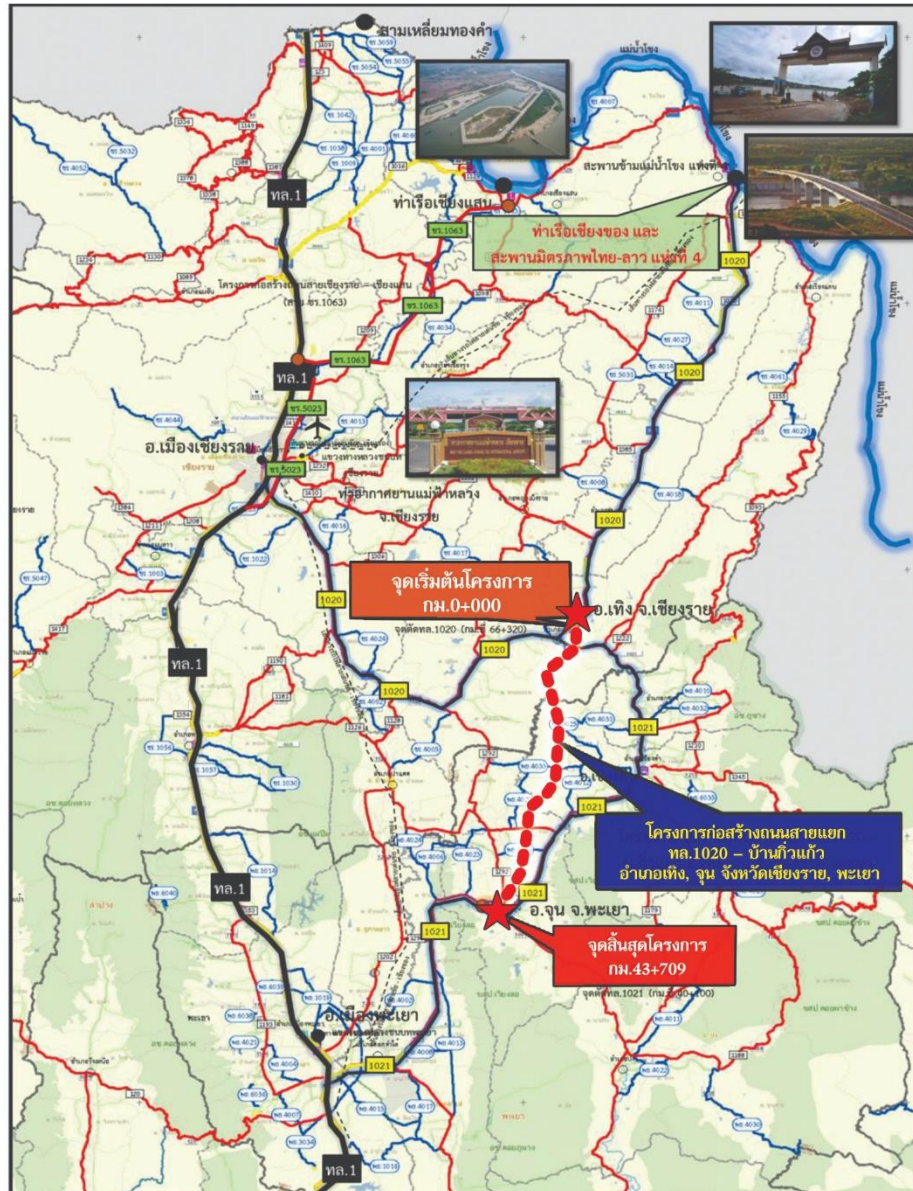
ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย

- โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ. เชียงราย จ.พะเยา

มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางลัดโดยไม่ต้องผ่านกิ่งอำเภอภูซาง อำเภอเชียงคำ และอำเภอจุน รองรับการเดินทางของประชาชนที่จะใช้เส้นทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) การก่อสร้างถนน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) การปรับปรุงขยายถนนเดิม ระยะทาง 8.57 กม. และ (2) การก่อสร้างถนนใหม่ ระยะทาง 35.13 กม. โดยมีระยะทางรวมประมาณ 43.7 กม.



รูปที่ 3.2-2 โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ. เชียงราย จ.พะเยา

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดเชียงรายยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-2 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสายแยก ทล.1290 - โครงการหลวงสะโง้ อ.เชียง แสน จ.เชียงราย	1.66	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อ สนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
2	-	ถนนสายแยก ทล.1130 - ไร่ชาลุ่ม อ.แม่จัน จ.เชียงราย	2.675	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อ สนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
3	-	ถนนสายแยก ทล.1020 - บ.ก๊วกแก้ว อ.เทิง, จุน จ.เชียงราย, พะเยา	43.709	ก่อสร้างเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง
4	ชร.1038	แยก ทล.1 - บ.ด้าย อ.แม่สาย จ.เชียงราย	2.75	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	ชร.4004	แยก ทล.1016 - บ.ท่าข้าวเปลือก อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	2.975	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
6	ชร.4014	แยก ทล.1020 - บ.แก่นใต้ อ.เชียงของ จ.เชียงราย	3.945	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
7	ชร.1009	แยก ทล.1 - บ.สันถนนใต้ อ.แม่จัน จ.เชียงราย	3.2	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
8	ชร.1002	แยก ทล.1 - บ.หัวดอย อ.เมือง จ.เชียงราย	2.5	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
9	-	สะพานข้ามแม่น้ำกก อ.แม่จัน จ.เชียงราย	0.160	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
10	-	ถนนสายภายในศูนย์พัฒนาโครงการหลวงผาตั้ง อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย	0.64	ยกระดับมาตรฐานทาง
11	-	ถนนสายแยก ทล.1150 - บ.สามกุกา อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	5.44	ยกระดับมาตรฐานทาง
12	-	ถนนสายแยก ทล.1150 - บ.ห้วยทรายขาว อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	3.6	ยกระดับมาตรฐานทาง
13	-	ถนนสายแยก ทช.ชร.4029 - บ.ผาตั้ง อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย	3.298	ยกระดับมาตรฐานทาง
14	-	ถนนสายแยก ทล.118 - บ.ทุ่งยาว (ช่วงที่2) อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	16.88	ยกระดับมาตรฐานทาง
15	-	ถนนสายแยก ทล.118 - บ.ทุ่งยาว (ช่วงที่1) อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	19.0	ยกระดับมาตรฐานทาง
16	-	สะพานข้ามแม่น้ำลาว อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	0.03	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
17	-	สะพานข้ามคลองเหมืองลึก อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	0.03	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

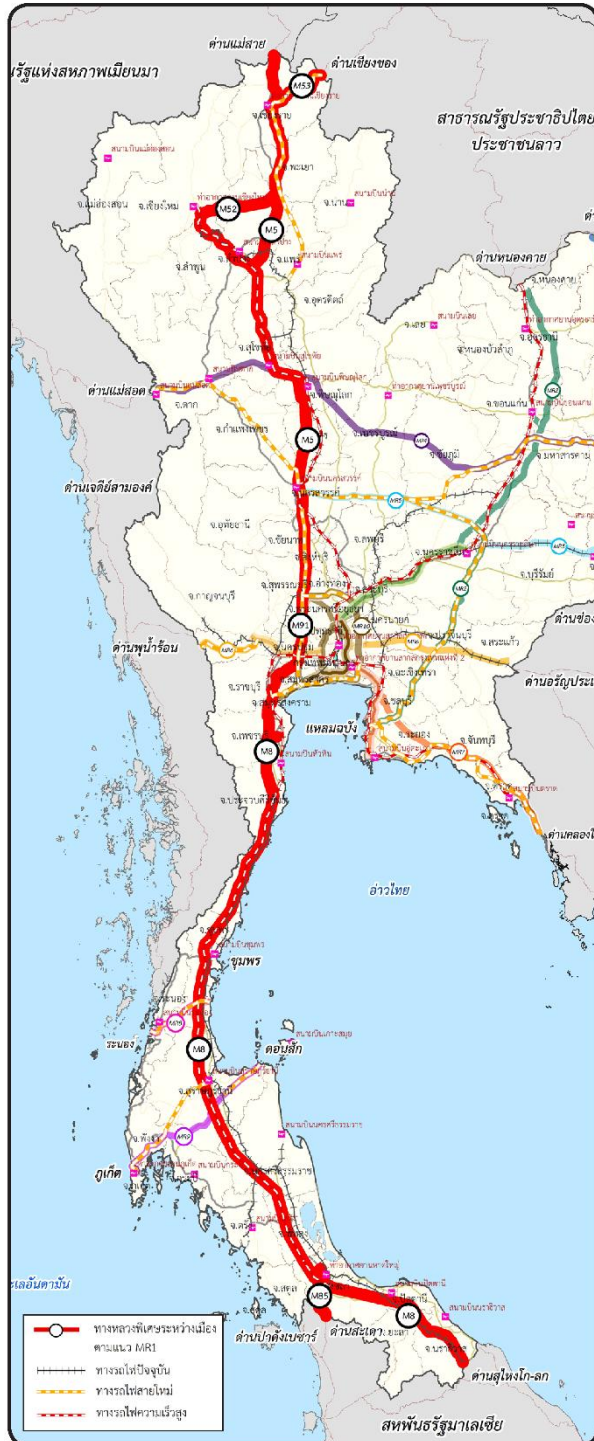
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วน ในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

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

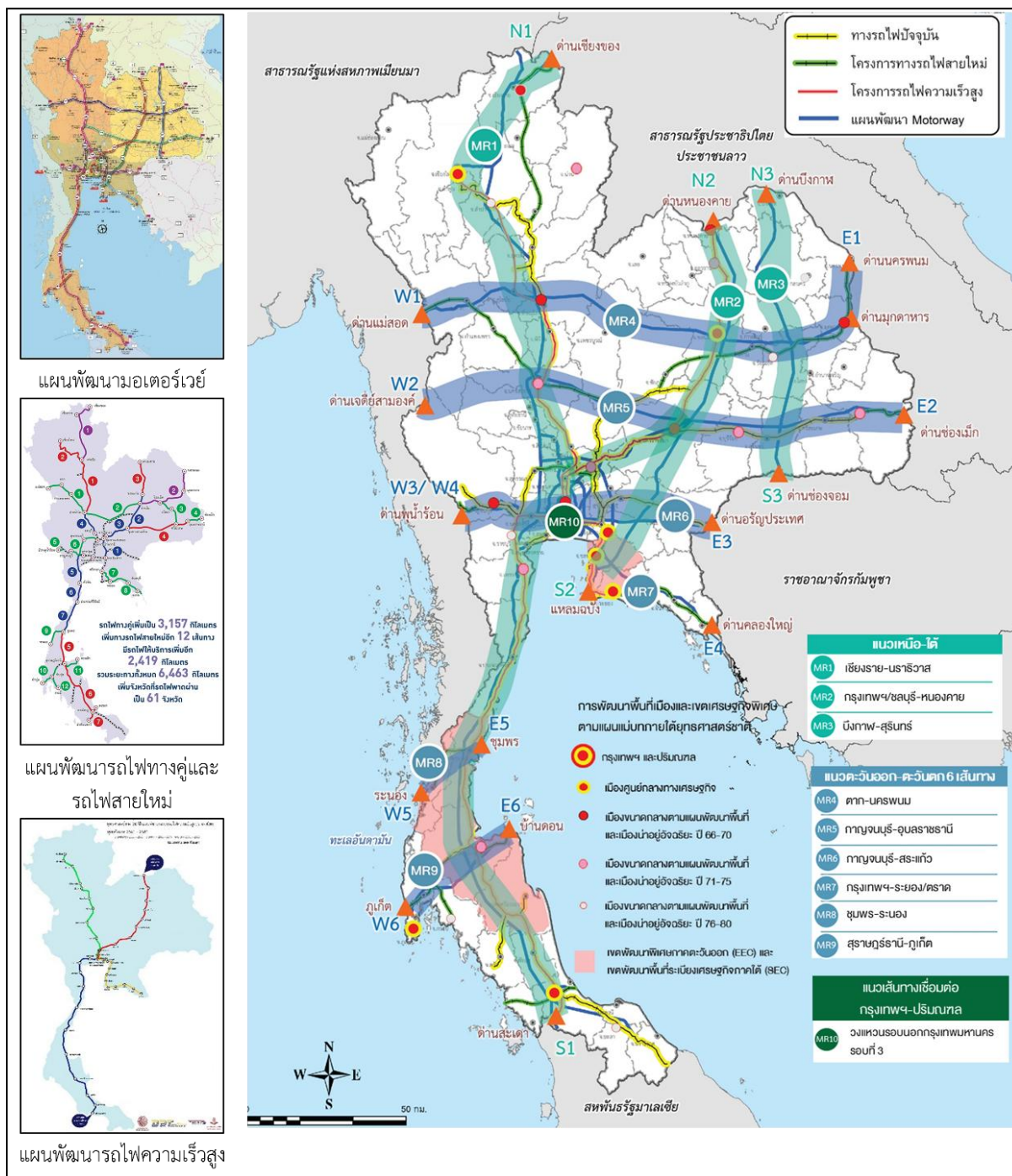
MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดสงขลา 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

- 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 3.2-3 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

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

รูปที่ 3.2-4 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

- โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าของ จังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ในท้องที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด่านพรมแดนเชียงของ โดยมีทางเข้า-ออกหลักบริเวณ ถนนทางหลวงหมายเลข 1356 และมีเส้นทางเชื่อมต่อโดยตรง (Direct Access/ เข้าโครงการ เพื่อรองรับ การขนส่งและการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าจากบริเวณจุดสลับทิศทางจราจรของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) มีขนาดเนื้อที่ประมาณ 335 ไร่ 1 งาน 10.6 ตารางวา ซึ่งโครงการจะรองรับ การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3E หรือ R3A เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย-สปป.ลาว- จีนฝั่งตะวันตก (นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน) และยังรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ากับระบบรางผ่านแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย- เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันโครงการก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จสมบูรณ์แล้วและได้เปิดให้บริการพื้นที่ บางส่วนเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564 ที่ผ่านมา ทั้งนี้ สามารถแสดงแผนผังและองค์ประกอบของ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ได้ดังนี้



รูปที่ 3.2-5 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย



รูปที่ 3.2-6 แผนผังศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงราย จังหวัดเชียงราย

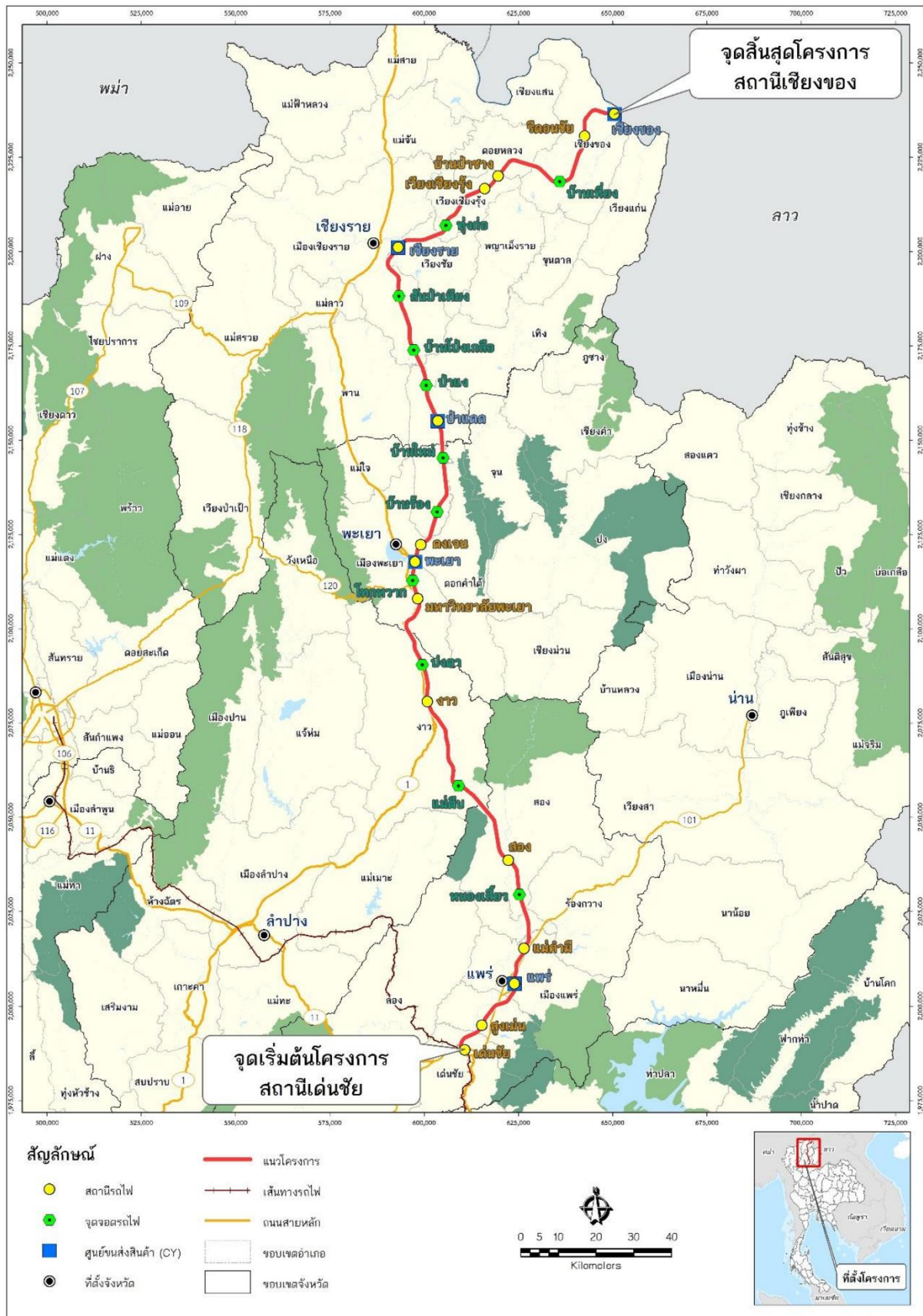
สำหรับการพัฒนาโครงการในระยะที่ 2 จะสร้างพื้นที่ลานที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้เปล่าและตู้ที่บรรจุสินค้าแล้ว (Container Yard) สำหรับการวางตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งเป็นพื้นที่การก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย อาคารคลังสินค้าขาเข้า-ออก อาคาร CFS หลังที่ 2 อาคารสำนักงานฝ่ายปฏิบัติการ ลานกองตู้คอนเทนเนอร์ โรงอาหารส่วนปฏิบัติงาน อาคารซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล อาคารเอกซเรย์และอาคาร CCA ซึ่งเป็นการก่อสร้างขยายในส่วนพื้นที่ปฏิบัติงาน เช่น อาคารเปลี่ยนถ่ายและบรรจุสินค้า และลานกองเก็บตู้สินค้า เป็นต้น รองรับการพัฒนาการขนส่งกับทางราง และสอดคล้องกับการเปิดบริการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568

(4) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดเชียงราย มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นสามารถสรุปได้ดังนี้

- **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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-7 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

(5) งานพัฒนาทางอากาศ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ได้มีแผนปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย เพื่อเพิ่มศักยภาพและยกระดับบริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของ จังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งการพัฒนาโครงการอาจจะมี ผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งในแง่บวกและลบ จึงได้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเตรียมมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม เพื่วางแผนการพัฒนาโครงการให้เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด โดยคาดว่าจะสามารถรองรับ ผู้โดยสารได้สูงสุด คือ 8 ล้านคนต่อปี ใน พ.ศ. 2578 โดยแบ่งการพัฒนาเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- **แผนพัฒนาระยะที่หนึ่ง ปี พ.ศ. 2564-2568** ประกอบด้วย การสร้างทางขับคู่ขนานทาง ทิศเหนือ ปรับปรุง RESA ก่อสร้างอาคารดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร ห้องน้ำ สิ่งอำนวยความสะดวก ฯลฯ ก่อสร้างอาคาร VIP ก่อสร้างอาคารสำนักงาน (ย้ายสำนักงานออกนอกอาคารผู้โดยสาร เพิ่มพื้นที่ให้ผู้โดยสาร)

- **แผนพัฒนาระยะที่สอง ปี พ.ศ. 2568-2571** ประกอบด้วย ทางขับขนานด้านทางทิศใต้ เพิ่มลานจอดอากาศยานด้านทิศใต้ และระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ สร้างอาคารผู้โดยสาร ภายในประเทศ ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ สร้างอาคารจอดรถยนต์ สร้างอาคารศูนย์ซ่อมแซมอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้น สร้างลานจอดอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้น Ground Support Equipment

- **แผนพัฒนาระยะที่สาม ปี พ.ศ. 2576-2578** ประกอบด้วย เพิ่มลานจอดอากาศยาน ด้านทิศใต้ และระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ ปรับปรุงและต่อเติมอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และต่างประเทศ (โครงการต่อเนื่อง) รองรับเที่ยวบินได้ 30 เที่ยวบิน/ชั่วโมง หลุมจอดอากาศยาน 13 หลุมจอด งานปรับปรุงอาคารจอดรถ งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค

(6) งานพัฒนาทางระบบโลจิสติกส์

โครงการพัฒนาโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด้านพรมแดนเชียงของ โดยมีทางเข้า-ออก หลักบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 1356 และมีเส้นทางเชื่อมต่อโดยตรง (Direct Access/ เข้าโครงการ เพื่อรองรับการขนส่งและการตรวจปล่อยสินค้าเข้าจากบริเวณจุดสลับทิศทางจราจรของสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) มีขนาดเนื้อที่ประมาณ 335 ไร่ 1 งาน 10.6 ตารางวา ซึ่งโครงการ จะรองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3E หรือ R3A เชื่อมต่อการขนส่งระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-จีนฝั่งตะวันตก (นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน) และยังรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ากับระบบรางผ่านแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันโครงการก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จสมบูรณ์แล้วและได้เปิดให้บริการพื้นที่บางส่วน เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564 ที่ผ่านมา ทั้งนี้ สามารถแสดงแผนผังและองค์ประกอบของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ได้ดังนี้



รูปที่ 3.2-8 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย



รูปที่ 3.2-9 แผนผังศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

3.2.1.2 จังหวัดน่าน

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานออกแบบรายละเอียด

ตารางที่ 3.2-3 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	1148	อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคา ตอน บ.ผาหลัก - บ.สะเก็น	15.177	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
2	1007	เชียงกลาง - ทางทุ่ง	23.760	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
3	101	น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ปัว - ต.ทุ่งช้าง	23.566	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
4	101	น่าน - ท่าวังผา ตอน บ.ดอนแก้ว - อ.ปัว (เป็นช่วง ๆ)	24.020	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
5	101	น่าน - อ.ท่าวังผา ตอน บ.ห้วยยั้ง - บ.ปง	8.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
6	1091	จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	44.000	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
7	-	ทางเลี่ยงเมืองน่าน	24.800	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
8	1026	เวียงสา - ปากนาย ตอน ผาเวียง - นาน้อย	14.100	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
9	1339/ 1026	สะพานปากนายข้ามเขื่อนสิริกิติ์ อ.น้ำปาด จ.อุตรดิตถ์ - อ.นาหมื่น จ.น่าน	4.000	สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำ	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน จำนวน 4 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ก่อสร้างสะพาน ยกกระตือรือร้นทาง และงานยกระดับมาตรฐานทาง

ตารางที่ 3.2-4 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดน่าน ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นน.4011	แยก ทล.1026 - บ.น้ำหิน - อ.น่าน จ.น่าน	1.054	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	-	สะพานข้ามลำน้ำมวบ อ.สันติสุข จ.น่าน	0.08	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
3	-	ถนนสายแยก ทล.1091 - โครงการอนุรักษ์ระบบนิเวศป่าไม้ห้วยถั่ว ตามพระราชดำริ อ.เมือง จ.น่าน	10.805	ยกระดับมาตรฐานทาง
4	-	สะพานข้ามห้วยน้ำนา อ.เวียงสา จ.น่าน	0.03	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ชำรงตัน ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า ยังไม่มีโครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการจังหวัดน่าน

(4) งานพัฒนาทางอากาศ

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานน่านนครในอนาคต กรมท่าอากาศยาน มีแผนจะดำเนินการศึกษา ออกแบบ รวมถึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ขยายทางวิ่ง (รันเวย์) จาก 2,000 เมตร เป็น 2,500 เมตร พร้อมทั้งศึกษาและจัดหาพื้นที่สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ด้วย โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี 2570 โดยใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 2-3 ปี คาดว่าแล้วเสร็จภายในปี 2572-2573 เมื่อโครงการพัฒนาดังกล่าวแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ คาดว่าจะมีเที่ยวบินจากต่างประเทศ อาทิ จีน มาให้บริการที่ท่าอากาศยานน่านนครด้วย

3.2.1.3 จังหวัดพะเยา

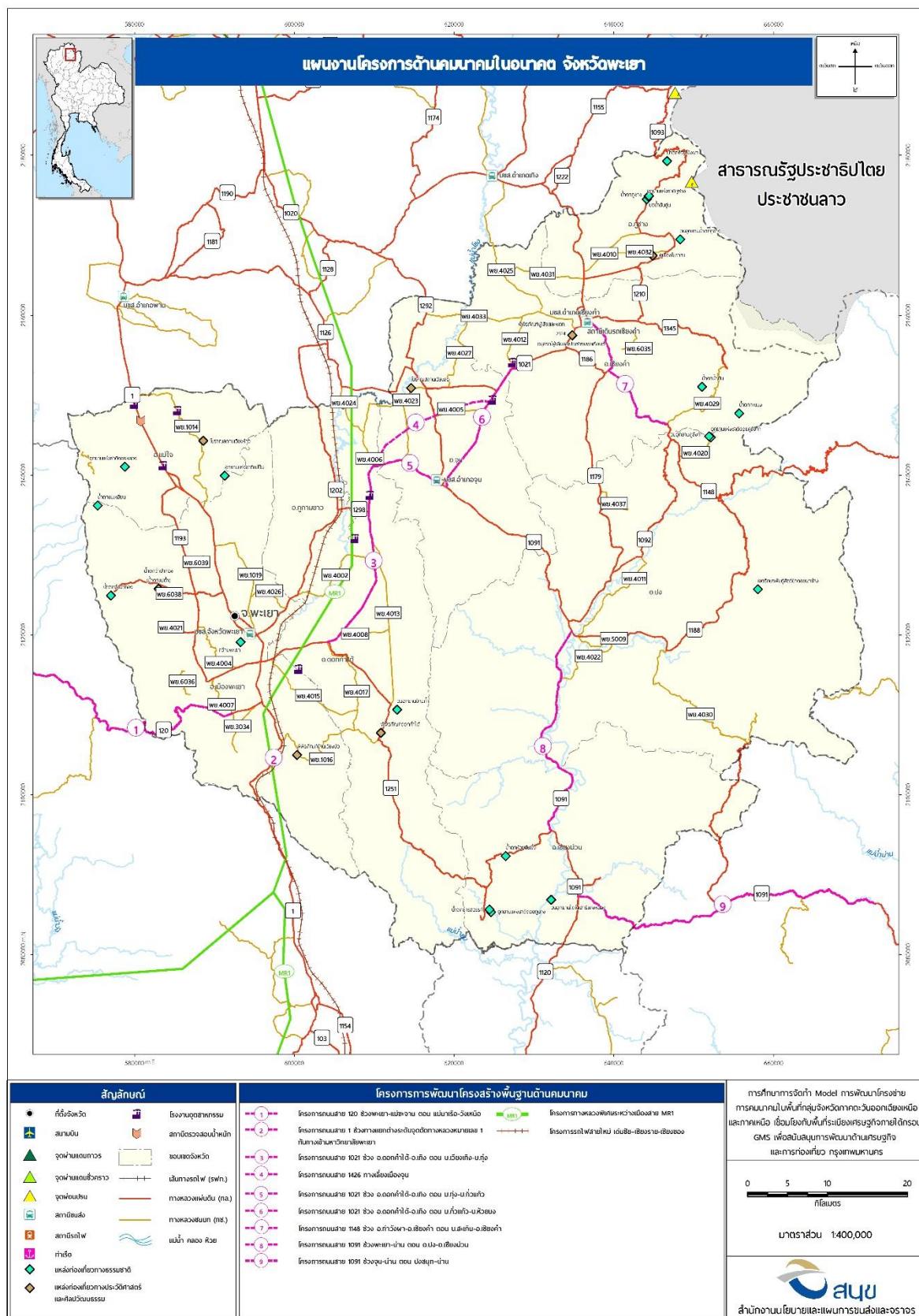
(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง

ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	120	พะเยา - แม่ชะจาน ตอน แม่่นาเรือ - วังเหนือ	50.541	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	1	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับ ทางข้ามมหาวิทยาลัยพะเยา	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	1021	อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.เวียงเทิง - บ.ทุ่ง	21.300	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1426	ทางเลี่ยงเมืองจุน	6.587	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	1021	อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.ทุ่ง - บ.ก๊วกแก้ว	3.700	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	1021	อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.ก๊วกแก้ว - บ.ห้วยบง	19.708	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	1148	อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคำ ตอน บ.สะเก็น - อ.เชียงคำ	14.584	เพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	1091	พะเยา - น่าน ตอน อ.ปง - อ.เชียงม่วน	28.800	เพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	1091	จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	44.000	เพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

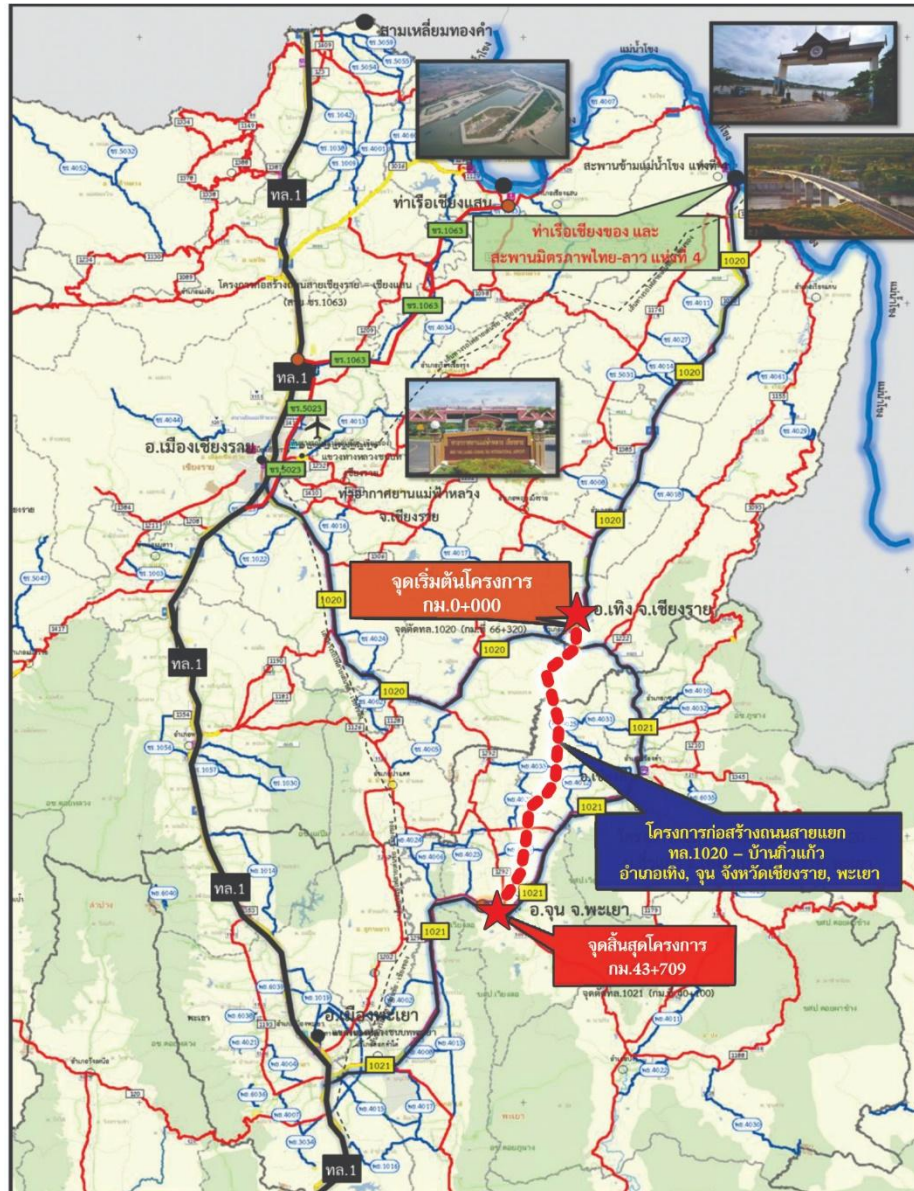
ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา

- โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ. เชียงราย จ.พะเยา

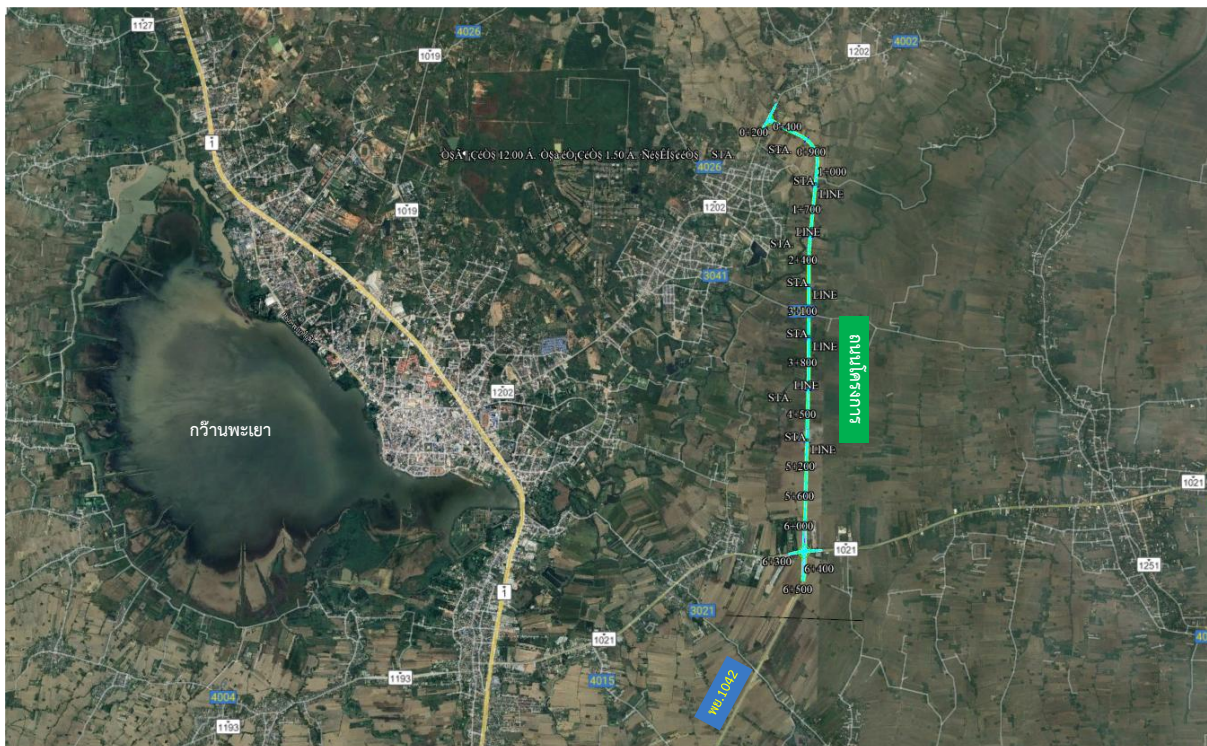
มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางลัดโดยไม่ต้องผ่านกิ่งอำเภอภูซาง อำเภอเชียงคำ และอำเภอจุน รองรับการเดินทางของประชาชนที่จะใช้เส้นทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) การก่อสร้างถนน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) การปรับปรุงขยายถนนเดิม ระยะทาง 8.57 กม. และ (2) การก่อสร้างถนนใหม่ ระยะทาง 35.13 กม. โดยมีระยะทางรวมประมาณ 43.7 กม.



รูปที่ 3.2-11 โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ. เชียงราย จ.พะเยา

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดพะเยามีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 1 โครงการ ได้แก่ โครงการถนนสาย จ1 ฝัງเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ซึ่งเป็นโครงการเชื่อมต่อถนนสาย จ1 จ2 และ สาย ค ที่เปิดให้บริการไปแล้วเมื่อปี 2563 หรือทางหลวงชนบทหมายเลข พย.1042 ในปัจจุบัน โดยแนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 1202 ประมาณ กม.ที่ 6+000 โดยมีแนวเส้นทางลงไปทางทิศใต้บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 1021 ประมาณ กม.ที่ 4+600 บริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข 1021 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พย.1042 (ถนน จ1) ระยะทางรวมประมาณ 6.6 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-12 โครงการถนนสาย จ1 ฝัງเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพะเยา ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสายเข้าอ่างเก็บน้ำแม่ปืม อ.เมือง จ.พะเยา	3.8	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อ สนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
2	พย.4007	แยก ทล.1193 - บ.ร่องคา อ.เมือง จ.พะเยา	1.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	พย.4047	แยก ทล.1251 - อ่างเก็บน้ำบ้านร่องสัก อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา	1.5	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	พย.1019	แยก ทล.1 - บ.ห้วยบง อ.เมือง จ.พะเยา	1.2	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	-	สะพานข้ามลำน้ำจุน อ.จุน จ.พะเยา	0.015	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

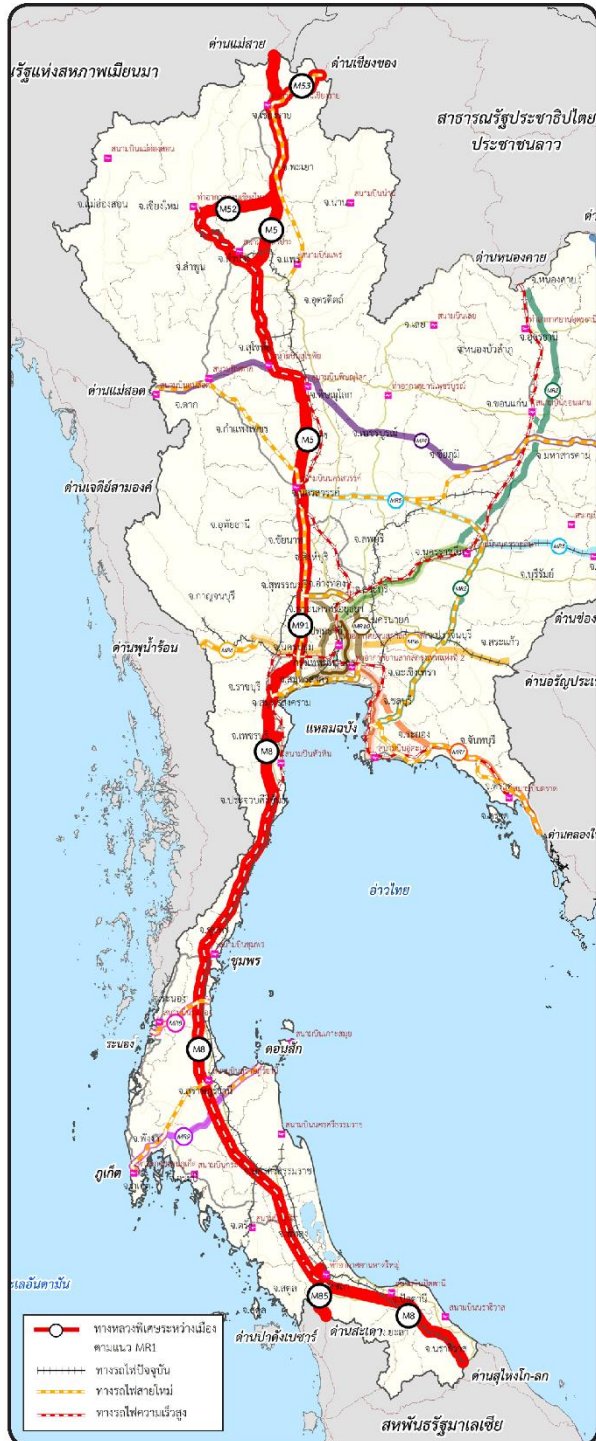
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน 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

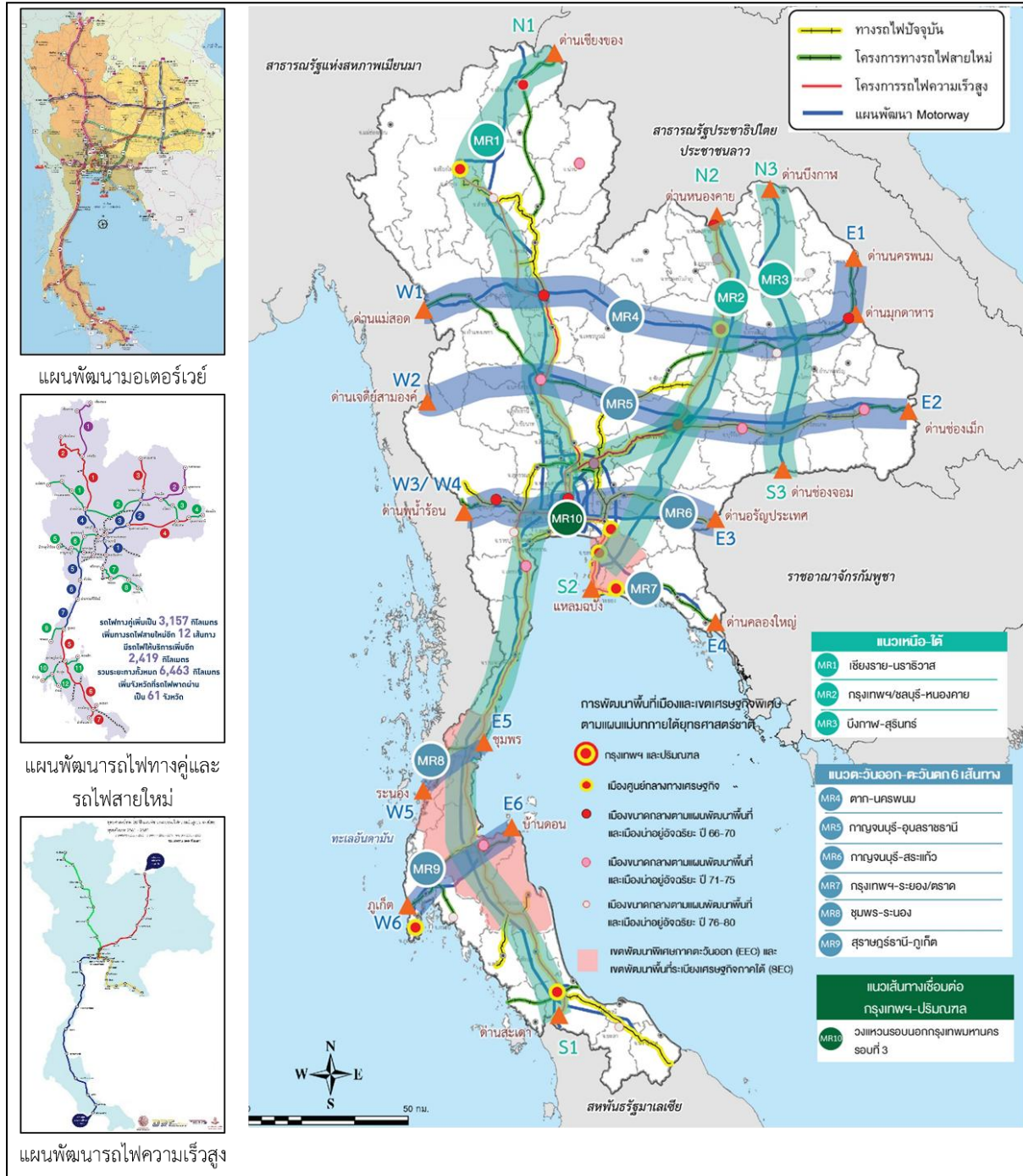
จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดพะเยา มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่าย 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 พิชณุโลก 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 3.2-13 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส



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

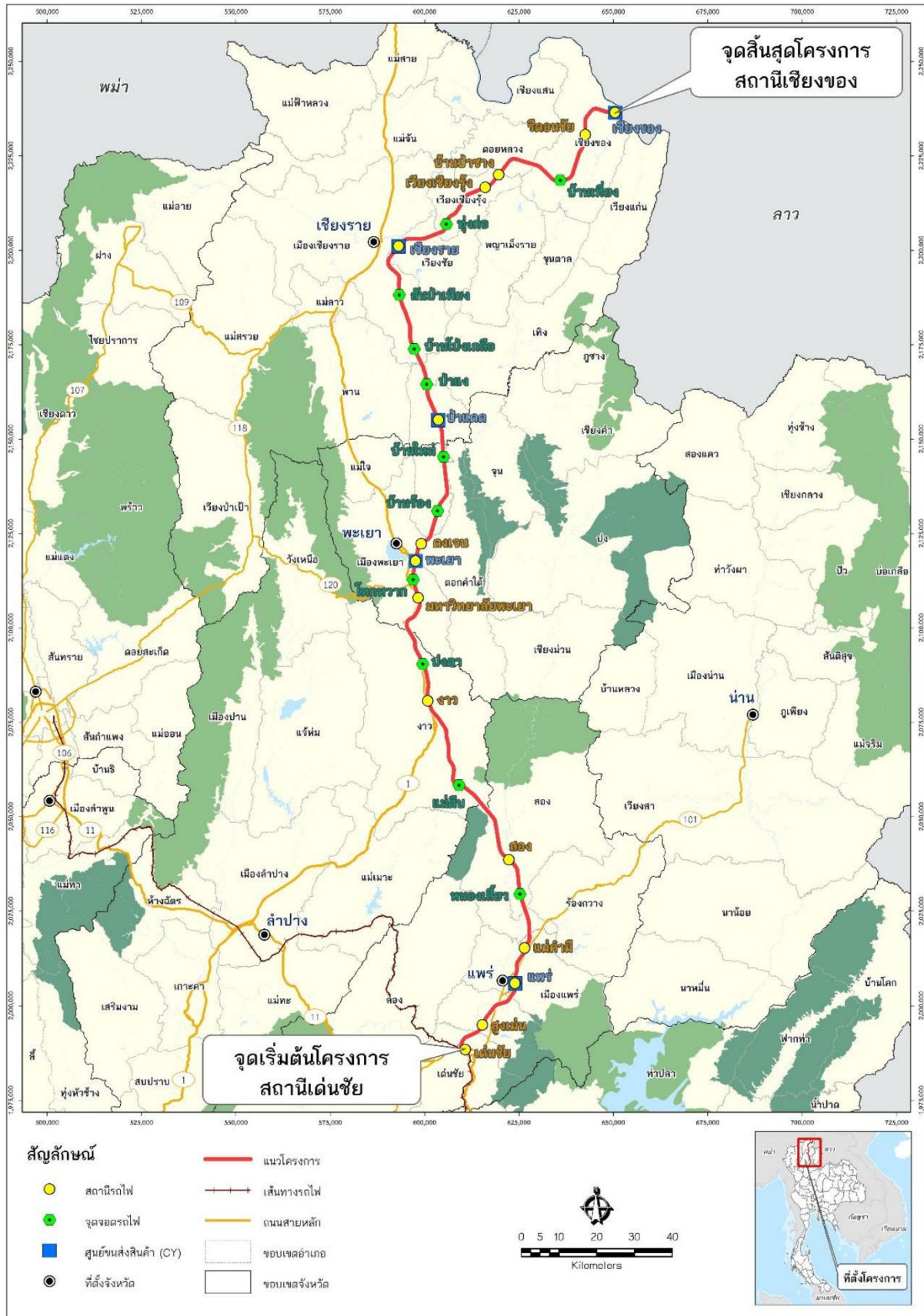
รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดพะเยา มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นสามารถสรุปได้ดังนี้

- โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 4 จังหวัด 17 อำเภอ 59 ตำบล ประกอบด้วยจังหวัด แพร่ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอด่านซ้าย อำเภอสองแคว อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนองม่วงไข่ และอำเภอสอง จังหวัดลำปาง 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอองาว 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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-15 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ

(5) งานพัฒนาทางอากาศ

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ได้รับการอนุมัติงบประมาณเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานในพื้นที่จังหวัดพะเยา และได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจัดทำรายงานศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา หรือ “สนามบินพะเยา” ซึ่งผ่านขั้นตอนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชนครั้งที่ 2 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) และได้รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงผลการศึกษา โดยได้เสนอรายงานฉบับนี้ต่อกระทรวงคมนาคมไปแล้วเมื่อปี 2565 ซึ่งถ้าหากสามารถดำเนินการก่อสร้างสนามบินพะเยาได้ สนามบินแห่งนี้จะเป็นสนามบินน้องใหม่ถัดจากสนามบินเบตง ที่ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวที่รองรับการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศสู่จังหวัดพะเยา

จากการศึกษามีการเปรียบเทียบตำแหน่งก่อสร้างสนามบินพะเยา 5 จุด รอบพื้นที่อำเภอเมืองพะเยา โครงการได้เลือกตำแหน่ง ตำบลดอนศรีชุม อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา ซึ่งอยู่ด้านตะวันออกของอำเภอเมืองพะเยา ซึ่งมีระยะห่างจากตัวอำเภอเมืองพะเยา ประมาณ 20 กิโลเมตร ใกล้กับถนน 1021 โดยพื้นที่ในการก่อสร้างสนามบิน จะใช้พื้นที่ทั้งหมด 2,812 ไร่ แบ่งเป็น Landside 1,862 ไร่ และ Airside 1,350 ไร่



ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา

รูปที่ 3.2-16 พื้นที่ศึกษาโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา

ในการศึกษาได้จัดทำแผนการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะที่หนึ่ง 10 ปีแรก ระยะที่สอง 20 ปี และระยะที่สาม 30 ปี โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

- **ระยะที่หนึ่ง 10 ปีแรก** ปีเปิดให้บริการ พ.ศ. 2570 ความต้องการใช้ท่าอากาศยานจำนวน 78,348 คน/ปี จนถึงปี พ.ศ. 2580 ความต้องการฯ 94,920 คน/ปี ซึ่งตารางการบินที่สอดคล้องกับคาดการณ์ปริมาณความต้องการ คือ Scenario 4 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320,B737) ให้บริการวันเว้นวัน สลับกับใช้เครื่องบิน 70 ที่นั่ง (ATR) จะเกิด Supply ขาดและขาดการรวมเท่ากับ 73,000 ที่นั่งต่อปี แล้วจึงเพิ่มขึ้น

ไปเป็น Scenario 5 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320,B737) ให้บริการขาเข้าทุกวัน จะเกิดอุปทานขาเข้าและขาออกรวม 105,120 ที่นั่งต่อปี

- **ระยะที่สอง 20 ปี** จากปี พ.ศ. 2580 ถึง พ.ศ. 2590 จะมีความต้องการ 230,213 คน/ปี ซึ่งตารางการบินที่สอดคล้องกับคาดการณ์ปริมาณความต้องการ คือ Scenario 6 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320,B737) ให้บริการขาเข้าวันละสองเที่ยวบินสัปดาห์ละสามวัน และหนึ่งเที่ยวบินสัปดาห์ละสี่วัน จะเกิด Supply ขาเข้าและขาออกรวมเท่ากับ 161,298 ที่นั่งต่อปี แล้วเพิ่มขึ้นจนเป็นไปตาม Scenario 7 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320, B737) ให้บริการขาเข้าวันละสองเที่ยวบิน จะเกิดอุปทานขาเข้าและขาออกรวมเท่ากับ 210,240 ที่นั่งต่อปี

- **ระยะที่สาม 30 ปี** จากปี พ.ศ. 2590 ถึงปี พ.ศ. 2600 จะมีความต้องการ 324,969 คน/ปี ซึ่งตารางการบินที่สอดคล้องกับคาดการณ์ปริมาณความต้องการในปีพ.ศ. 2600 คือ Scenario 8 ใช้เครื่องบิน 180 ที่นั่ง (A320, B737) ให้บริการขาเข้าวันละสามเที่ยวบิน จะเกิดอุปทานขาเข้าและขาออกรวมเท่ากับ 315,360 ที่นั่งต่อปี

3.2.1.4 จังหวัดแพร่

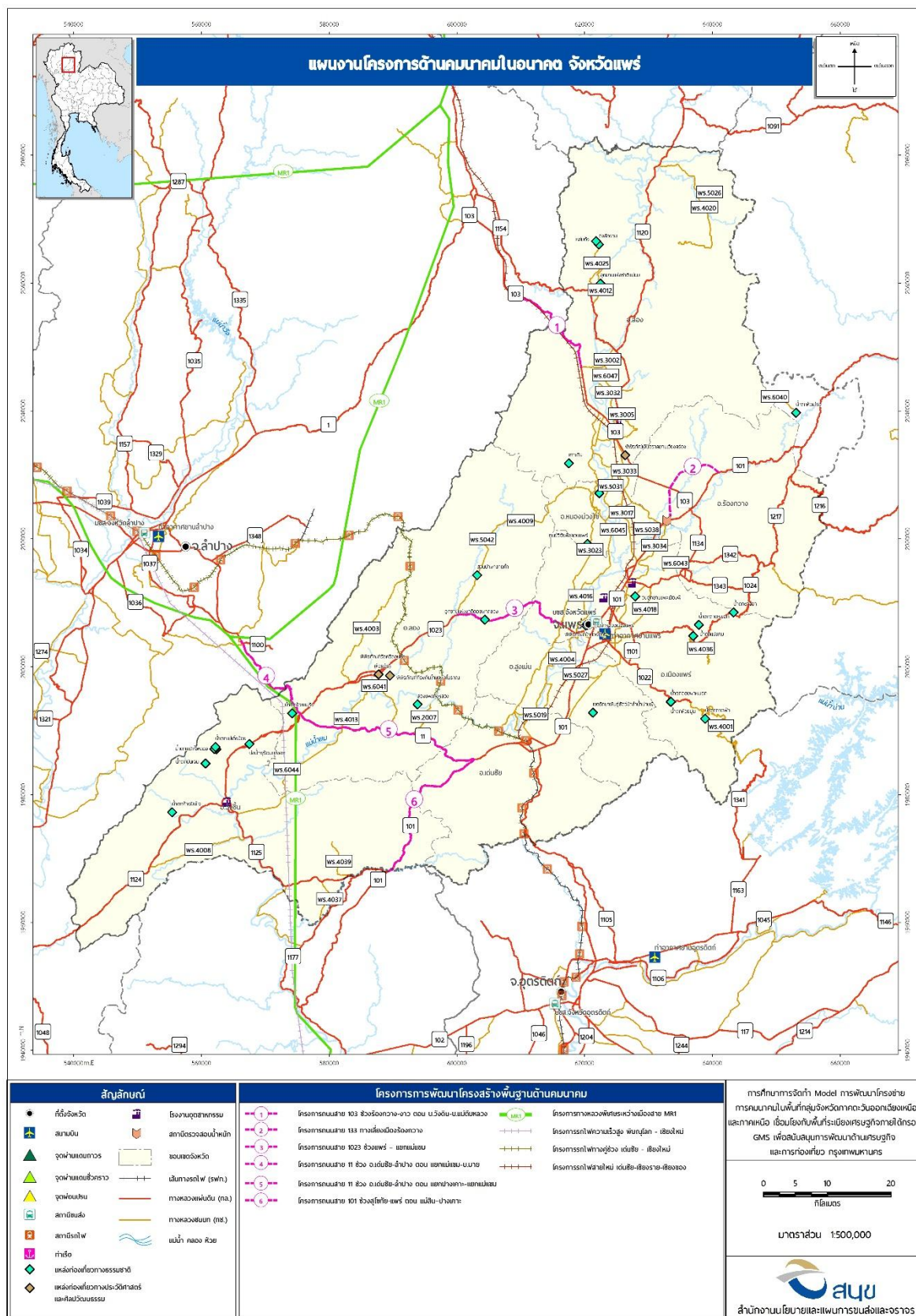
(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่ จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุง

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-17 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

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

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดแพร่ ปี พ.ศ.2566

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

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ. 2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

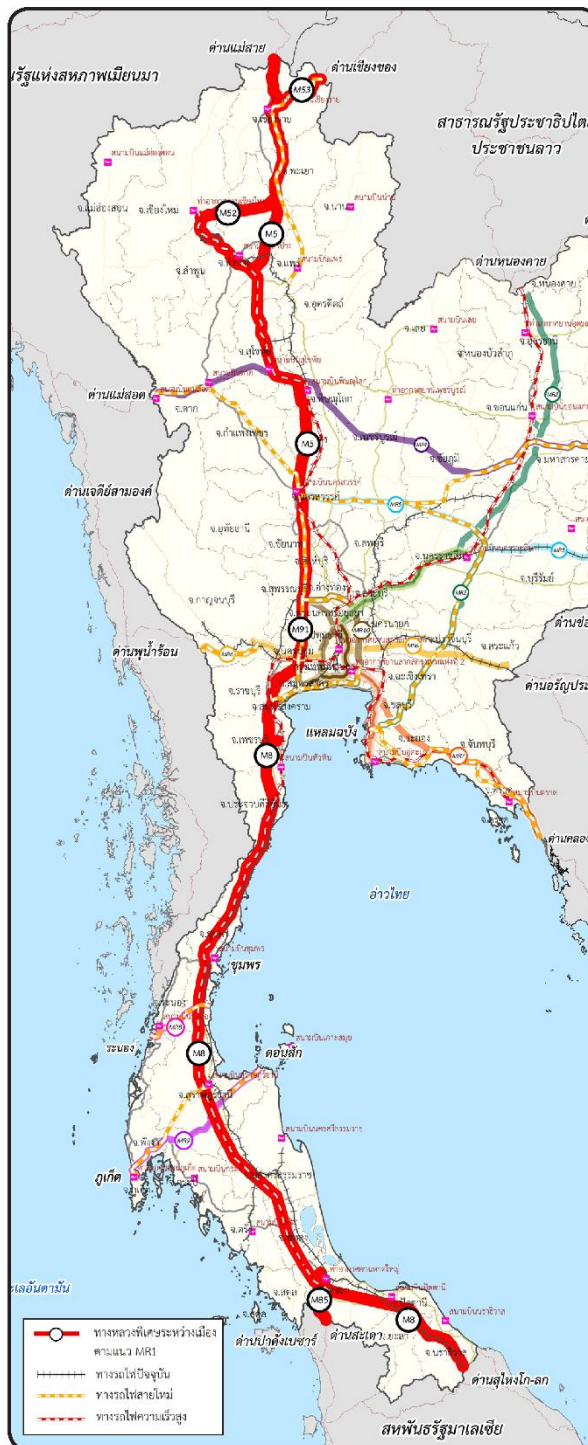
ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา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

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

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

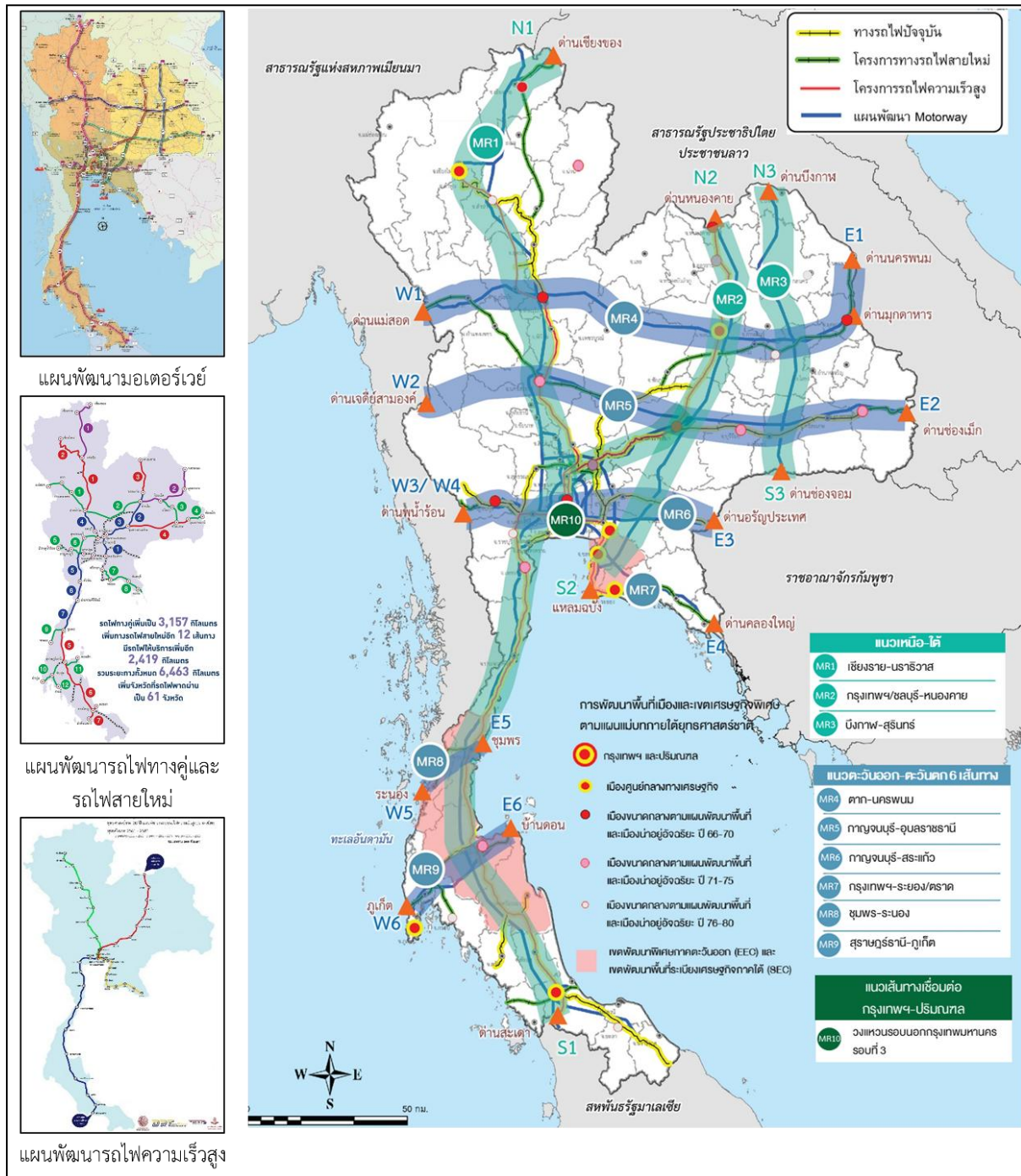
MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่าย MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด่านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด่านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดสงขลา และด่านสุโขทัย-ลก ชายแดนไทย-มาเลเซีย ในจังหวัดนราธิวาส แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 26 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง พะเยา พิชณุโลก 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.



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

- ช่วงสงขลา-สะเดา (MR1-13 หรือ M85) ระยะทางประมาณ 69 กิโลเมตร
- ช่วงสงขลา-นราธิวาส (MR1-14 หรือ M8) ระยะทางประมาณ 218 กิโลเมตร



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

รูปที่ 3.2-19 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

(4) งานพัฒนาทางราง

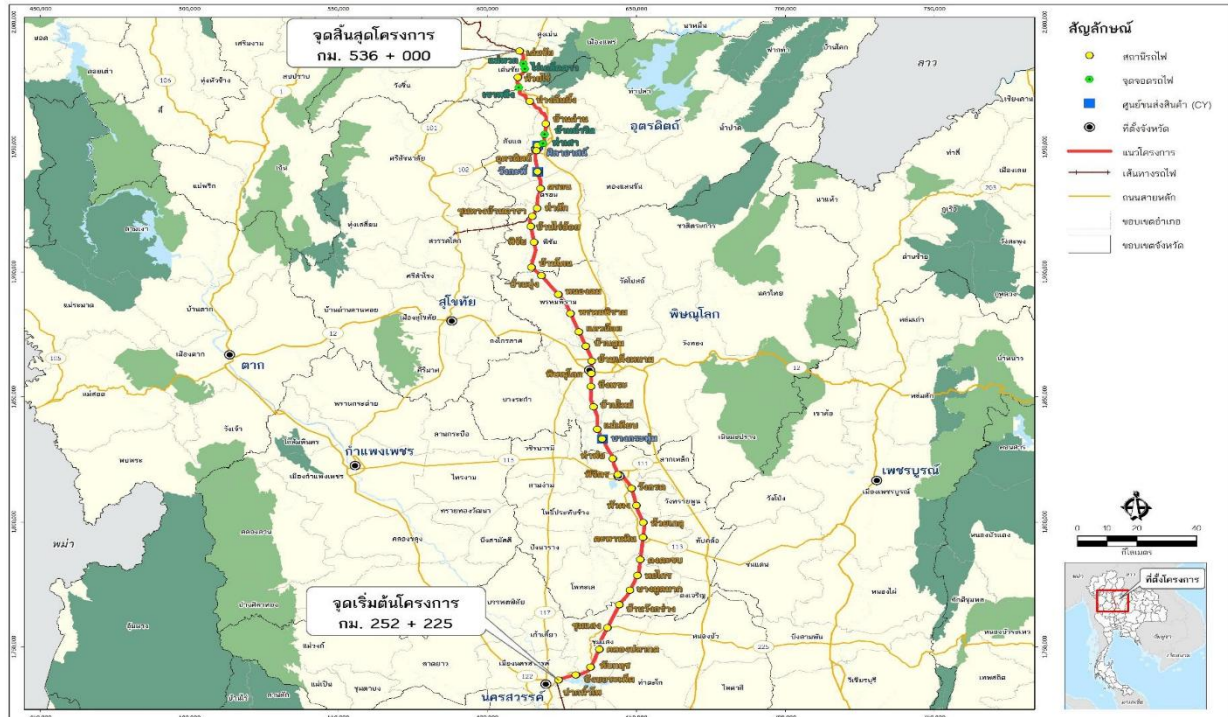
จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดแพร่ มีจำนวน 4 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

● โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

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

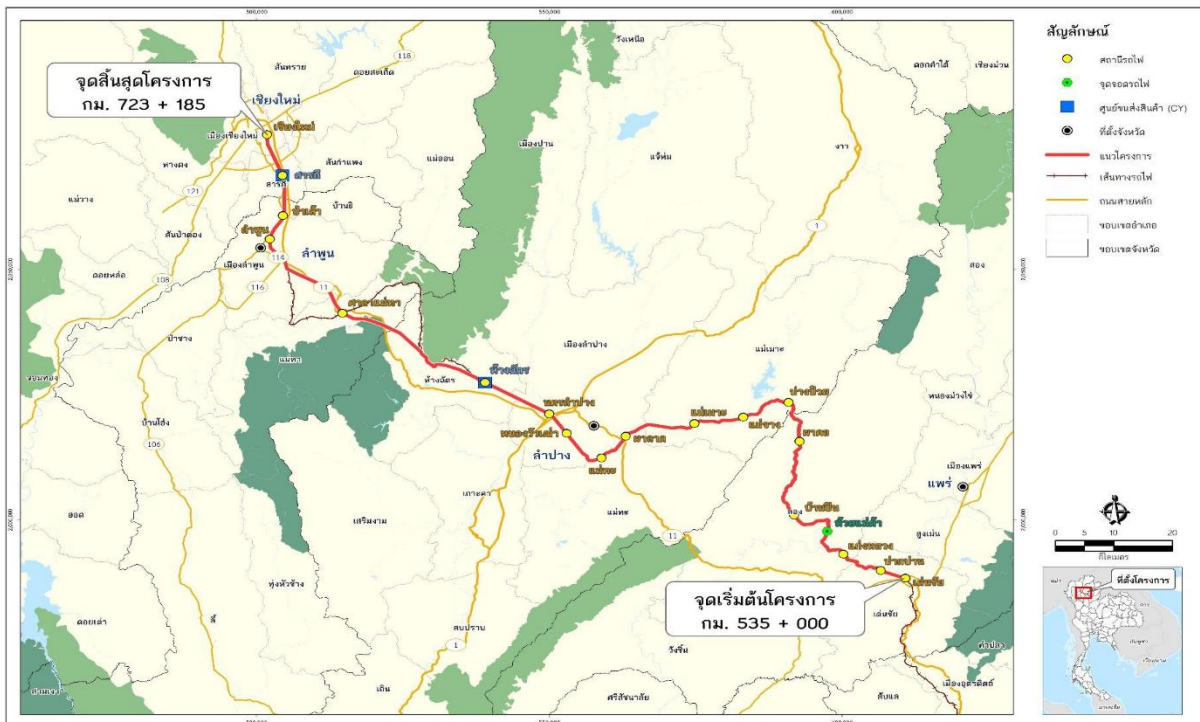
● โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

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 3.2-20 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-21 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

● โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

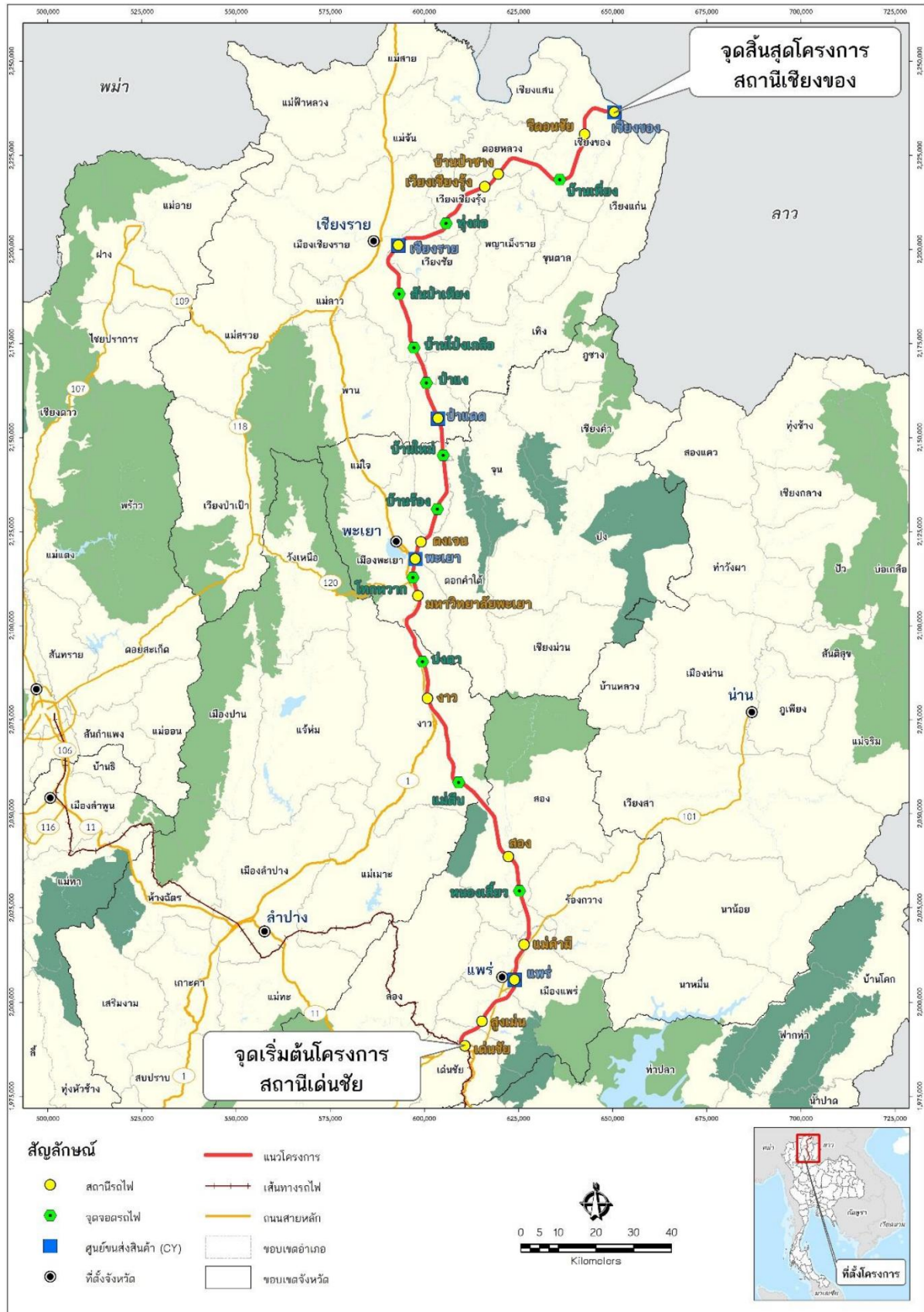
โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 4 จังหวัด 17 อำเภอ 59 ตำบล ประกอบด้วยจังหวัด แพร่ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนองม่วงไข่ และอำเภอสอง จังหวัดลำปาง 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภองาว จังหวัดพะเยา 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ และอำเภอภูพานยาว 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 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.

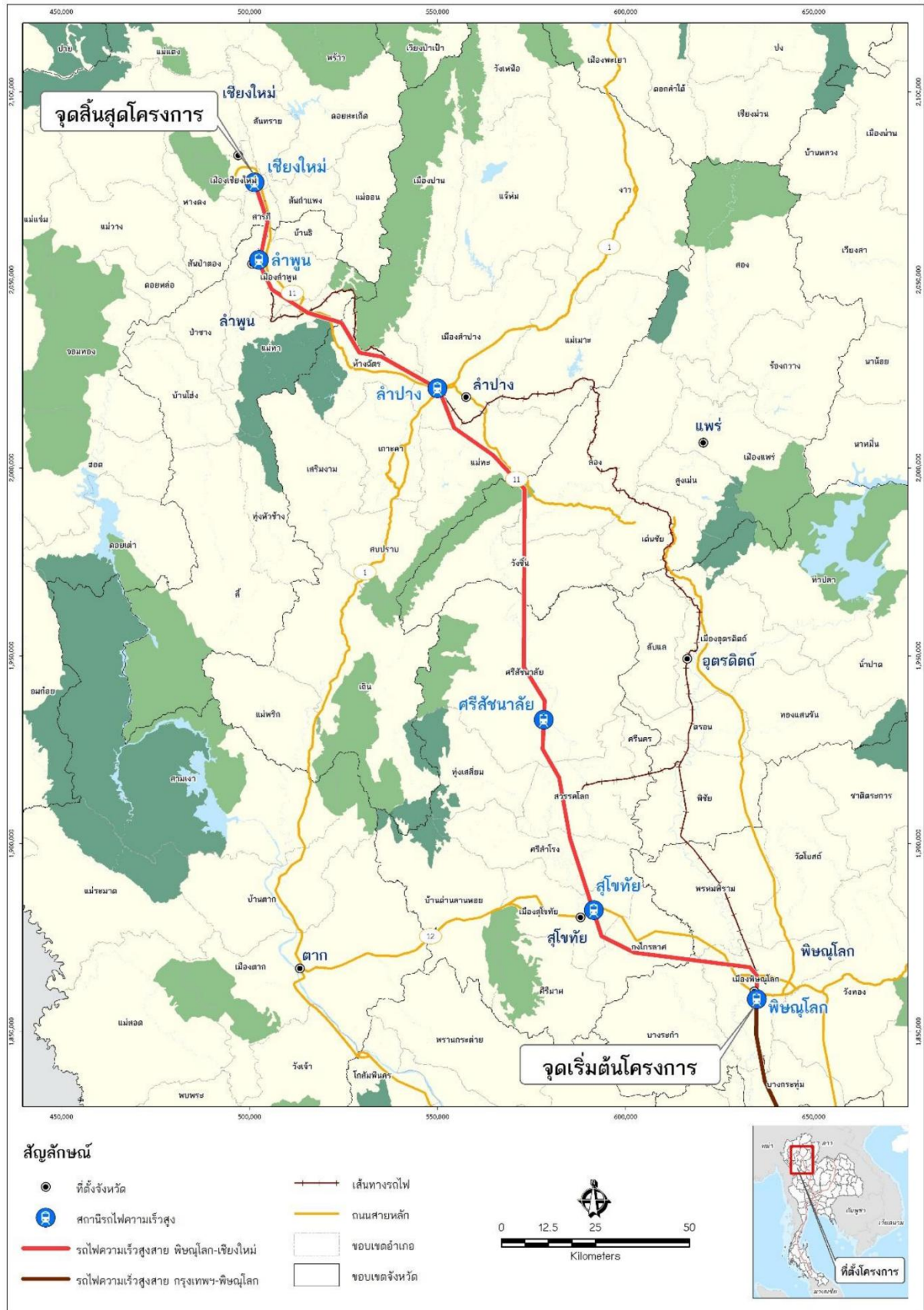
การออกแบบงานสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการให้บริการ จะใช้หลักเกณฑ์ของ Universal Design รวมถึงเกณฑ์การออกแบบตามมาตรฐานสากลและกฎหมายอาคารที่ประเทศไทยบังคับใช้ สถานีในโครงการเฉพาะช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ ประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุโขทัย ศรีสัชนาลัย ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ รูปแบบของสถานีแบ่งตามลักษณะทางกายภาพของทางวิ่งบริเวณสถานี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

เมื่อทางรถไฟพัฒนาเป็นระบบรถไฟความเร็วสูงแล้ว ทางตัดผ่านจะต้องเป็นทางต่างระดับ และจะต้องกันรั้วตลอดแนวสองข้างทาง เนื่องจากทางตัดผ่านเสมอระดับและการที่ไม่มีรั้วกันจะทำให้ไม่สามารถควบคุมการเดินรถให้ได้ความเร็วตามที่กำหนดและจะเกิดอันตรายมากขึ้น เพราะปริมาณและความเร็วของรถไฟสูงขึ้น จากการสำรวจตรวจสอบข้อมูลจุดตัดทางรถไฟกับถนนตามแนวทางรถไฟความเร็วสูง จากสถานีพิษณุโลกถึงสถานีเชียงใหม่พบจุดตัดทั้งสิ้น 354 จุด ซึ่งมีรูปแบบการแก้ไข 4 รูปแบบ คือ 1) ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ จำนวน 4 แห่ง 2) ยกกระดานรถไฟ จำนวน 241 แห่ง 3) อุโมงค์รถไฟ จำนวน 4 แห่ง และ 4) ทางลอดใต้สะพานรถไฟ จำนวน 105 แห่ง



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-22 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-23 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

(5) งานพัฒนาทางอากาศ

ขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้มีแผนในการพัฒนาท่าอากาศยานแพร่ กล่าวคือ ได้มีการจ้างที่ปรึกษาถึงความเป็นไปได้ในการประเมินผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมในโครงการขยายท่าอากาศยานแพร่ โดยออกแบบขยายความกว้างจาก 30 เมตร เป็น 45 เมตร และขยายความยาวทางวิ่งจาก 1,500 เมตร เป็น 2,100 เมตร เป็นโครงการของปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ถึง พ.ศ. 2568 ประกอบกับกระทรวงคมนาคมได้รวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ครั้งที่ 1 ครบถ้วนแล้ว รวมทั้งคาดว่าจะส่งผลการประเมินให้คณะกรรมการเพื่อพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมีนาคม 2567 ในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 และเมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จเรียบร้อยแล้ว กระทรวงคมนาคมจะจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสำรวจเพื่อการออกพระราชกฤษฎีกาในการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างสนามบิน โดยมีที่ดินที่จะต้องถูกเวนคืนจำนวน 508 แปลงรวมพื้นที่ 418 ไร่ 2 งาน 79 ตารางวา รวมทั้งมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีผลกระทบต่อประชาชนจำนวน 150 หลังคาเรือน เมื่อได้ขยายทางวิ่งในท่าอากาศยานแล้วจะทำให้รองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ได้ นอกจากนี้การก่อสร้างขยายทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบินรวมทั้งระบบไฟฟ้าสนามบินและส่วนประกอบอื่น ๆ จะอยู่ในโครงการของปีงบประมาณ พ.ศ. 2571 เพื่อให้รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ กล่าวคือ จากเดิมขนาด 80 ที่นั่ง 2 ลำ เป็นขนาด 180 ที่นั่ง 4 ลำ เพื่อให้รองรับต่อสายการบินที่มีเครื่องบินขนาดใหญ่ คือ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยเวียตเจ็ท และการบินไทย เมื่อมีการขยายท่าอากาศยานแล้ว ที่มา: กระทู้ถามของสมาชิกวุฒิสภา ท่าอากาศยานแพร่ (รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม)

4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 4 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่ ระหว่างวันที่ 13 - 16 พฤษภาคม 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุม ดังนี้

เวทีที่	วัน-เวลา	สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย
1	วันจันทร์ที่ 13 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมดอกเสี้ยว โรงแรมน่านตริ่งใจ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน	จังหวัดน่าน
2	วันอังคารที่ 14 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมนคราพาวีเลียน โรงแรมแพร่นครา อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่	จังหวัดแพร่
3	วันพุธที่ 15 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมวอเตอร์ไซด์ โรงแรมเอ็มทูวอเตอร์ไวด์ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	จังหวัดพะเยา
4	วันพฤหัสบดีที่ 16 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมวิสตา บอลรูม 1 โรงแรมแกรนด์วิสตา อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย	จังหวัดเชียงราย

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จังหวัดเชียงราย	จังหวัดน่าน	จังหวัดพะเยา	จังหวัดแพร่
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน			
(1) ต้องการเส้นทางที่เชื่อมต่อจากสนามบินท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง - อำเภอเวียงชัย - ทางเลี่ยงเมืองเส้นอำเภอนานตาล	(1) ต้องการให้มีรถขนส่งสาธารณะระหว่างอำเภอ	(1) ต้องการให้มีการขยายเขตทางหลวงหมายเลข 1	(1) ขอให้มีการจัดระเบียบสายไฟบริเวณทางเข้าชุมชน หรือแหล่งท่องเที่ยว
(2) ต้องการทางด่วนเส้นทางจังหวัดเชียงราย - เชียงใหม่	(2) ขอให้ศึกษาการทำถนนลอยฟ้า โค้งหมายเลข 3 (ทางหลวงหมายเลข 1081) ให้มีความปลอดภัย	(2) เสนอให้แยกทางจักรยานออกจากถนนอย่างชัดเจน	(2) ขยายเส้นทางที่มาจากอำเภอเด่นชัย เข้าตัวเมืองแพร่ และเส้นทางก่อนถึงทางเข้าพระธาตุช่อแฮ
(3) ต้องให้ปรับปรุงผิวจราจร เส้นทางนำเข้า - ส่งออกสินค้า	(3) เสนอให้ขยายไหล่ทางเส้นทางสะพานปากนายข้ามเขื่อนสิริกิติ์ - อำเภอเวียงสา	(3) เสนอให้มีการตัดเส้นทางหลวงหมายเลข 1 ไปยังทางหลวงหมายเลข 120	(3) ต้องการเส้นทางเชื่อมโยงบริเวณสี่แยกทางเข้าศูนย์ราชการใหม่
(4) เสนอให้ทำทางยกระดับหรืออุโมงค์บริเวณหน้าด่าน สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 1 (แม่สาย - ท่าช้างเหล็ก)	(4) เสนอให้ขยายไหล่ทางเส้นทางขุนสถาน - วัดถ้ำเข้ตะวัน		(4) เสนอให้มีไหล่ทางเส้นทางบ้านแม่ลัว
(5) เสนอให้แยกช่องจราจรระหว่างผู้ใช้งานปกติ และเส้นทางรถขนส่งสำหรับรถบรรทุกบนถนนมอเตอร์เวย์	(5) เสนอให้ขยายไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข 1091 จังหวัดน่าน - พะเยา และทางหลวงหมายเลข 1148 จังหวัดน่าน - เชียงราย		
(6) เสนอให้มีการเชื่อมโยงเส้นทางไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	(6) ต้องการให้แก้ไขปัญหาความลาดชันของถนนภายในจังหวัด		
(7) เสนอให้พัฒนาเส้นทางเชียงราย - แห่มดบัง	(7) เสนอให้พัฒนาเส้นทางอำเภอเฉลิมพระเกียรติ - อำเภอป่อเกลือ และเส้นทางไปภูยัคฆ์		

จังหวัดเชียงราย	จังหวัดน่าน	จังหวัดพะเยา	จังหวัดแพร่
(8) เสนอให้มีทางข้ามควบคู่ไปพร้อมกับมอเตอร์เวย์	(8) เสนอให้ขยายทางหลวงหมายเลข 1291 จากตอยสูงบ้านมณีพฤกษ์ ไปอำเภอเชียงกลาง ให้กว้างขึ้น		
	(9) เพิ่มเส้นทางจากอำเภอนาน้อยไปยังจังหวัดแพร่		
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง			
(1) ต้องการเส้นทางรถไฟเส้นทางจากเชียงของ ไปถึงชายแดนประเทศจีน	(1) เสนอให้ขยายเส้นทางรถไฟทางคู่จากเด่นชัย - พะเยา – เชียงราย มายังจังหวัดน่าน	-	-
(2) เสนอให้มีรถไฟความเร็วสูง เฟส 3 จากจังหวัดเชียงใหม่ - เชียงราย			
3) โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ			
(1) เสนอให้พัฒนาท่าเรือภายในประเทศบริเวณริมแม่น้ำโขง เพื่อเชื่อมโยงไปยัง สปป.ลาว	-	-	-
4) โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ			
-	-	(1) เสนอให้มีการเชื่อมโยงสนามบินเชียงรายกับจังหวัดพะเยา และต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	(1) ต้องการให้ขยายหรือย้ายที่ตั้งสนามบินแพร่

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา และจังหวัดแพร่ อยู่ทางตอนบนของประเทศ ระยะทางจากกรุงเทพมหานคร 785 กิโลเมตร มีชายแดนด้านเหนือติดกับประเทศเมียนมาร์ ระยะทาง 130 กิโลเมตร ลักษณะเป็นแนวภูเขา 100 กิโลเมตร และเป็นแนวแม่น้ำ 30 กิโลเมตร คือ ส่วนที่เป็นแม่น้ำกกและแม่น้ำรวก มีชายแดนด้านตะวันออกติดกับ สปป.ลาว ระยะทาง 437 กิโลเมตร (เป็นแนวภูเขายาว 219 กิโลเมตร และแนวแม่น้ำโขงยาว 219 กิโลเมตร) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ด้านตะวันตกติดกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ระยะทาง 181.1 กิโลเมตร ที่จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดลำปาง 225 กิโลเมตร และด้านใต้ติดกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะทาง 313.339 กิโลเมตร กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีพื้นที่รวม 36,024 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 7.02 ของพื้นที่ของประเทศไทย ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 513,115 ตารางกิโลเมตร โดยจังหวัดเชียงรายมีพื้นที่มากที่สุด 11,678 ตารางกิโลเมตร

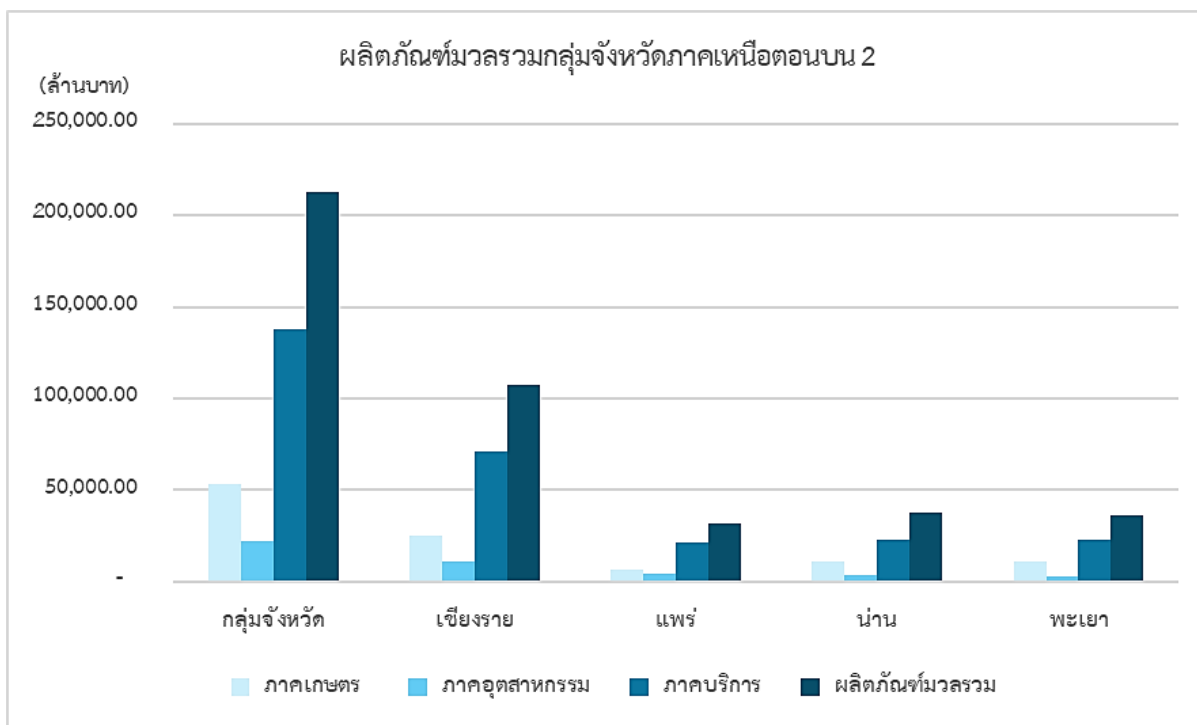
1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีประชากรรวม 2,656,317 คน คิดเป็นร้อยละ 4.02 ของประชากรทั้งประเทศ มีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จำนวน 1,298,977 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดน่าน จำนวน 472,722 คน จังหวัดพะเยา จำนวน 458,287 คน และจังหวัดแพร่มีประชากรน้อยที่สุด คือ 426,331 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.213 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดเชียงรายมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.107 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 50.39 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมาได้แก่ จังหวัดน่าน เท่ากับ 0.038 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.66 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดพะเยา เท่ากับ 0.036 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.08 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดแพร่ เท่ากับ 0.032 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.86 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 64.72 รองลงมา ได้แก่ ภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 24.99 และภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 10.28 อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดเชียงรายมีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด รองลงมา ได้แก่ ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 5-1 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ปี พ.ศ. 2565

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาค ปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 53,225 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 49,215 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 8.15 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนา ปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา และข้าวโพดสัตว์ เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง) และมันสำปะหลัง และพืชสวน ได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน และน้ำมันปาล์ม

1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2566 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศไทยมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) ทั้งสิ้น 2,125 โรงงาน เงินลงทุน 257,835 ล้านบาท คนงานรวม 63,351 คน ภาคเหนือ 247 โรงงาน ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 51 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 37.04 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 975 ล้านบาท คนงานรวม 578 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย 29 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดจังหวัดพะเยา 15 โรงงาน น่าน 8 โรงงาน และจังหวัดแพร่ 4 โรงงาน ตามลำดับ

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีจำนวนผู้เข้าพักรวม 6,249,100 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ

67.99 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 10,007,037 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 9,174,350 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 832,687 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 56,442.21 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 47,066.43 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 9,375.78 ล้านบาท

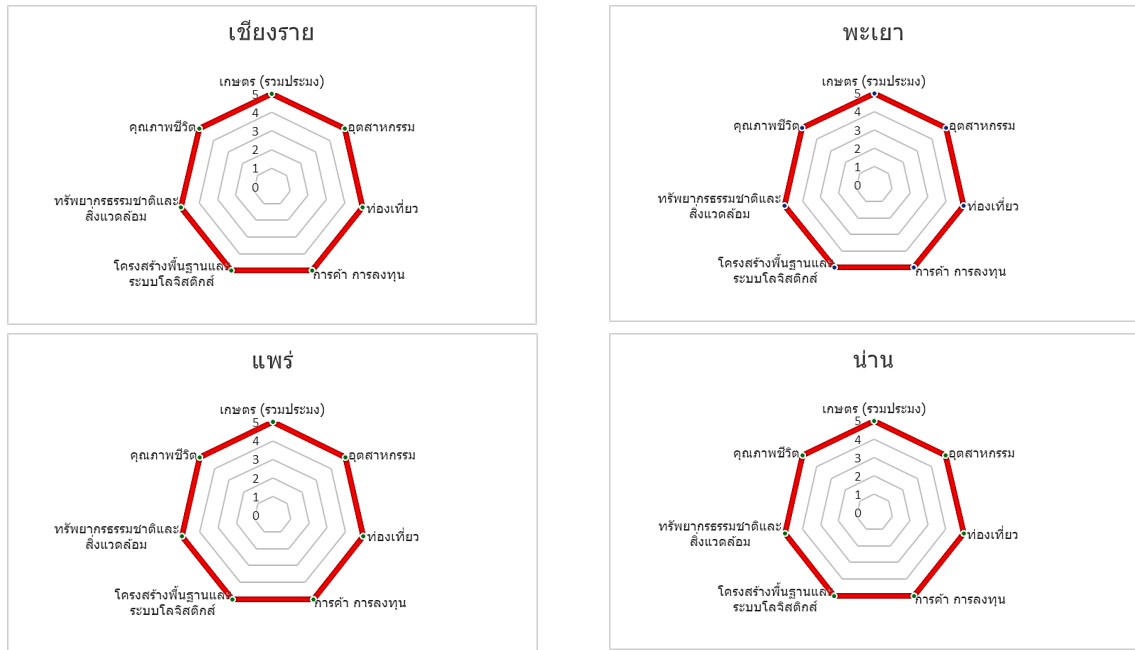
จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย 6,147,860 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดน่าน 1,570,213 คน จังหวัดแพร่ 1,279,316 คน และจังหวัดพะเยา 1,009,648 คน ตามลำดับ

1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

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 แต่ยังไม่มียละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
 4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนามากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มียละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด
 5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด
- แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมในทุกด้าน

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่ทำการศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ และน่าน โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือ “ท่องเที่ยวบนพื้นฐานวัฒนธรรมร่วมสมัย ยกระดับคุณภาพสินค้าเกษตร สิ่งแวดล้อม ยั่งยืน เศรษฐกิจมั่นคง” และมีประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- ด้านการท่องเที่ยวสร้างสรรค์
- เกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง
- ด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจเพิ่มมูลค่า
- ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยั่งยืน

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	2.0	3.5	3.5	3.5
2) ภาคเกษตร	0.5	6.0	6.0	6.0
3) ภาคอุตสาหกรรม	3.5	6.5	6.5	6.5
4) ภาคบริการ	3.0	5.0	5.0	5.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	8.5	13.0	13.0	13.0

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)

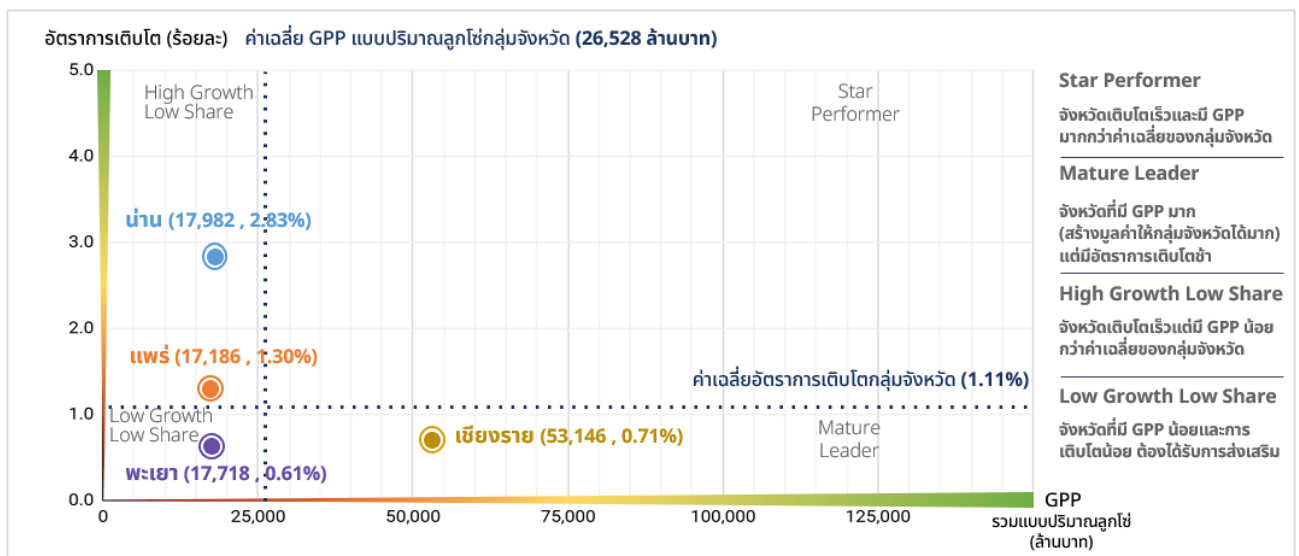
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 2.0, 0.5, 3.5 และ 3.0 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 8.5

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวดิ่ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5-3 จะเห็นได้ว่า จังหวัดเชียงรายเป็น Mature Leader คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า จังหวัดน่านและจังหวัดแพร่เป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว และจังหวัดพะเยาเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือบน 2

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

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

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2
ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	5.00
2) ภาคเกษตร	5.00
3) ภาคอุตสาหกรรม	5.00
4) ภาคบริการ	5.00
5) รายได้การท่องเที่ยว	5.00

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของ เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.5, 6.0, 6.5, 5.0 และ 13.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุม
กลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมาย สำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วง น้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ดังแสดงใน ตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3
ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.35
2) ภาคเกษตร	4.38
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.01
4) ภาคบริการ	4.43
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.64

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนด ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ได้ดังนี้

เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.35, 4.38 4.01, 4.43 และ 4.64 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.5, 6.0, 6.5, 5.0 และ 13.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 4 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ขยายตัวร้อยละ 3.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 6.0, 6.5, 5.0 และ 13.0 ตามลำดับ

1.4) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปริวรรวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนา ของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วม ประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนบน 2 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ถูกกำหนดให้อัตราการเติบโตใกล้เคียงกัน โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ย เป็นร้อยละ 5.0 - 6.5

(3) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับ ภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 13.0

1.5) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 วิเคราะห์โดย พิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) ร่วมกับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดง ใน ตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอจากทัศนสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	3.5
2) ภาคเกษตร	6.0
3) ภาคอุตสาหกรรม	6.5
4) ภาคบริการ	5.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	13.0

ที่มา: จากการคำนวณของทีปรีक्षा

ข้อเสนอจากทัศนกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.5 6.0 6.5 และ 5.0 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคเศรษฐกิจจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 สามารถพัฒนา “เกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

สำหรับรายได้ท่องเที่ยวข้อเสนอจากทัศนกำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 13.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้ท่องเที่ยวจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 สามารถพัฒนา “ด้านการท่องเที่ยวสร้างสรรค์” 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 รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่างๆ
- **S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค** พิจารณาส่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน
- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว
- **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 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าของชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) เป็นสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วยปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ กรอบความร่วมมือ และข้อตกลงระหว่างประเทศ 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 สภาวะที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์ Covid 19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์
- T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า
- T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่าประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร
- T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ พิจารณากฎการคุกคามทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่ มีโครงข่ายคมนาคมตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) กลุ่มจังหวัดฯ อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และเส้นทาง R3A และ R3B เชื่อมโยงกับมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) มีสะพานข้ามแม่น้ำเชื่อมระหว่างประเทศ ได้แก่ สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ มีด้านศุลกากร 5 แห่ง และด้านชายแดน 19 แห่ง ใน 3 จังหวัด ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS ทำให้มีการดำเนินกิจกรรมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวร่วมกันมีระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับเมืองหลักในเขตภูมิภาคเอเชียอาคเนย์และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง GMS และประเทศข้างเคียง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

ขาดการรวมกลุ่มและเครือข่ายความร่วมมือกันทางการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศทำให้เป็นอุปสรรคในกระจายสินค้าและบริการ และมีข้อจำกัดเรื่องลักษณะทางกายภาพของกลุ่มจังหวัดฯ เป็นพื้นที่สูง ทำให้ต้นทุนในการบริหารจัดการสูง

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

นโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ ได้แก่ นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงประเทศในกลุ่ม GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) นโยบายการพัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบบรางทำให้เพิ่มโอกาสการสร้างมูลค่าการค้า เศรษฐกิจชายแดน นโยบายและการรวมกลุ่มในภูมิภาคส่งผลให้เกิดการค้าและการลงทุนที่เอื้อต่อกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 และนโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor: CWEC) ปัจจัยด้านโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะ GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้าการลงทุน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลให้เศรษฐกิจหยุดชะงักไปทั่วโลกและทั่วประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ในทุก ๆ มิติ และการมีประเทศจีนและเวียดนามเป็นคู่แข่งที่สำคัญในการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปในตลาดล่าง ซึ่งจะมีผลต่อการแข่งขันทางการค้าทั้งเชิงปริมาณและมูลค่า

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคเหนือ (NEC – Creative LANNA) เชียงราย - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดเชียงราย - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา น่าน - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดเชียงราย น่าน - เชียงราย: ชายแดนเมียนมา มีจุดผ่านแดนถาวร (สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่1 สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่2) จุด	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดการรวมกลุ่มและเครือข่ายความร่วมมือกันทางการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศทำให้เป็นอุปสรรคในกระจายสินค้าและบริการ - การพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงยังไม่มีทิศทางที่ชัดเจน - เชียงราย แพร่ และน่านขาดโครงข่ายทางเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะยังขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

จุดแข็ง	จุดอ่อน
ผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ท่าบ้านปางห้า ท่าบ้านสายลม จอย ท่าบ้านเกาะทราย ท่าบ้านดินดำ ท่าบ้านสบรวก) - เชียงราย: ชายแดน สปป. ลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอเชียงของ(ท่าเรือบัก) อำเภอเชียงแสน สามเหลี่ยมทองคำ(บ้านสบรวก) สะพานมิตรภาพ 4(เชียงของ-ห้วยทราย)) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (บ้านแจ่มป่อง บ้านสวนดอก บ้านร่มโพธิ์ทอง บ้านห้วยลึก บ้านหาดบ้าย) - พะเยา: จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก - น่าน: จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จุดผ่อนปรนการค้า บ้านใหม่ชายแดน S2. โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกและจุดพักรถ - จังหวัดเชียงรายมีการคมนาคมทางบกและทางน้ำที่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้หลายรูปแบบ เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาว โครงข่ายถนนเชื่อมเส้นทาง R3A และ R3B ท่าเรือสำหรับการส่งสินค้าไปสู่จีนตอนใต้ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่2 และท่าเรือเชียงของ - การขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง น่านนคร แพร่ - การขนส่งทางน้ำในหลายจังหวัด - โครงข่ายเส้นทางรถไฟและสถานีที่สำคัญ และพื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด เชียงราย (กาแฟดอยตุง กาแฟดอยช้าง สับปะรดนางแล สับปะรดภูแลเชียงราย ชาเชียงราย ข้าวเหนียวเขียวงูเชียงราย เครื่องเคลือบเวียงกาหลง ข้าวกำลังานนา) พะเยา (ลิ้นจี่แม่ใจพะเยา ข้าวหอมมะลิพะเยา ข้าวกำลังานนา) แพร่ (ผ้าหม้อห้อมแพร่ ข้าวกำลังานนา) น่าน (ญอกมละบริ่น่าน ส้มสีทองน่าน เกลือภูเขาบ่อเกลือ น่าน ข้าวกำลังานนา)	- พะเยาไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟนครลำปาง - พะเยาไม่มีการนำเอาเทคโนโลยีมาบังคับใช้กฎหมายการจราจร ซึ่งส่งผลให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรต่ำ - น่านไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้อง แต่สามารถเดินทางไปถึงที่สถานีรถไฟเด่นชัย แล้วสามารถเดินทางด้วยถนนต่อไป W2 อุบัติเหตุทางถนน - น่านมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน - พะเยามีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 31 คนต่อประชากร 1 แสนคน - เชียงรายมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน - แพร่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 27 คน และ 29 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - มีปัญหาหมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็กเกินมาตรฐาน ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ภาวะเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว - มีการบุกรุกและตัดไม้ทำลายป่าเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่าต้นน้ำ ความสมดุลของระบบนิเวศ การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ (ปัญหาการชะล้างหน้าดิน ในพื้นที่ลาดชัน อุทกภัย ภัยแล้ง) - ประชาชนยังมีการเผาเชื้อเพลิงในที่โล่ง เพื่อเตรียมพื้นที่ทำการเกษตร ซึ่งเป็นปัจจัยหลักของปัญหาไฟป่า หมอกควัน และฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ในพื้นที่ - ชุมชนท้องถิ่นยังไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวและทุนทางสังคมที่มีอยู่ รวมทั้งโอกาสของความร่วมมือ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- พืชเศรษฐกิจ (ข้าว ยางพารา ลำไย ลิ้นจี่ และ ชา กาแฟ) ทั้งสินค้าสดและสินค้าแปรรูป ตลอดจนมีพืชเศรษฐกิจที่สามารถพัฒนาต่อยอดและสร้างมูลค่าเพิ่มที่หลากหลาย - ลักษณะทางภูมิศาสตร์และพื้นที่เหมาะสมต่อการผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ และสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งการผลิตด้านพืช ปศุสัตว์ ประมง - แหล่งต้นน้ำหลายสาย และแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ได้แก่ กว๊านพะเยา - ความหลากหลายทางชีวภาพ (พันธุ์พืช สมุนไพร พันธุ์สัตว์และภูมิปัญญาท้องถิ่น) ฐานทรัพยากรในการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพอย่างยั่งยืนได้ดี เกษตรปลอดภัย และเกษตรอินทรีย์ วิสาหกิจชุมชน มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (กว๊านพะเยา อุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง) การท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน(กลุ่มท่องเที่ยว GMS และ ASEAN +3, +6) เมืองโมฮัตตี เมืองสมุนไพร (แหล่งปลูกชา กาแฟ) การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (กลุ่มชาติพันธุ์ ประเพณีแปดเป็ง ตักบาตรสองแผ่นดิน วัฒนธรรมไทลื้อ) การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำ(ลำนํายมอิง แม่น้ำลาว) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (หลวงพระบาง) - เชียงรายเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 6.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 21.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 46,774 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 35.9% - แพร่เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 5.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,962 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 23.7% - น่านเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 18.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 4,415 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 43.5% - พะเยาเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 0.27 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 14.6% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 760 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 19.6%	กับประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างคุ้มค่าและยั่งยืน - มีข้อจำกัดเรื่องลักษณะทางกายภาพของกลุ่มจังหวัดฯ เป็นพื้นที่สูงทำให้ต้นทุนในการบริหารจัดการสูง W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - น่านเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.59)ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง - พะเยาเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 26.78) - เชียงรายเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.83) - แพร่เป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.15 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - หน่วยงานราชการในจังหวัดมีการบูรณาการงานร่วมกัน แต่ยังคงขาดความครอบคลุมทุกมิติ - ความเหลื่อมล้ำทางสังคมของกลุ่มชาติพันธุ์ยังได้รับการช่วยเหลือดูแลน้อย - รายได้เฉลี่ยต่อคนต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของประเทศ - แรงงานส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ จึงไม่สามารถนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ในกระบวนการผลิตทางการเกษตรได้

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์กลางทางการศึกษา มีผลงานวิจัยและพัฒนา และสร้างองค์ความรู้เทคโนโลยีที่มีศักยภาพที่มีองค์ความรู้และเทคโนโลยี เช่น มหาวิทยาลัยพะเยา - เอื้อต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มจังหวัด - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ เมืองประวัติศาสตร์แหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ ได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้าตนหลวง วัดลี โบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ อัตลักษณ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง ที่จังหวัดพะเยา - ระบบสาธารณสุขที่มีศักยภาพ และสถานบริการด้านสุขภาพที่ได้มาตรฐาน มีโรงพยาบาล ศูนย์ โรงพยาบาลเอกชนสถานบริการครอบคลุมทุกพื้นที่ - เครือข่ายภาคประชาสังคม ภาคเอกชน และภาครัฐ มีความเข้มแข็ง และสถาบันการศึกษาสามารถเชื่อมโยงและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดอย่างมีประสิทธิภาพ - การรวมกลุ่มเครือข่ายที่หลากหลาย เช่น เครือข่ายคนน่านจัดการตนเอง เครือข่ายมูลนิธิอีกเมืองน่านเครือข่ายป่าชุมชน สภาเด็กและเยาวชนจังหวัดน่าน เครือข่ายชาติพันธุ์จังหวัดน่าน สภาองค์กรชุมชนตำบล ชมรมเรือแข่งจังหวัดน่าน และเครือข่ายด้านการศึกษา เป็นต้น - แผนส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลจังหวัดพะเยา ซึ่งช่วยพัฒนาและส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัลให้เป็นประโยชน์	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เชียงราย พะเยา อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา) - แพร่ น่าน พะเยา อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต (แพร่ น่าน พะเยา อุตรดิตถ์) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อน่านเที่ยว - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงนิเวศ ผจญภัย เชิงสุขภาพ การพำนักระยะยาว - การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลให้เศรษฐกิจหยุดชะงักไปทั่วโลกและทั่วประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ในทุก ๆ มิติ - ปัญหาการเผาป่าของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้เพิ่มปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 - ภัยธรรมชาติมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ทำให้ประสบปัญหาอุทกภัย ภัยแล้ง การพังทลายของดิน หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็ก

โอกาส	อุปสรรค
- การส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการประชุม (MICE City) การบริการสุขภาพ (Wellness Hub) ของภูมิภาค - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ - ความนิยมและการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเชิงนิเวศ ผจญภัย เชิงสุขภาพ การพำนักระยะยาว การส่งเสริมกีฬาและนันทนาการ นันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือกวีานพะเยา การล่องแก่งแม่น้ำยม การส่งเสริมเชียงรายให้เป็นเมืองสร้างสรรค์ยูเนสโก O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายและการรวมกลุ่มในภูมิภาคส่งผลให้เกิดการค้าและการลงทุนที่เอื้อต่อกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 (นโยบาย One Belt One Road ของประเทศจีน) ความร่วมมือของกลุ่ม CLMVT (กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และประเทศไทย) - การเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะ GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้าการลงทุน - ความนิยมสินค้าของประเทศไทยจากประเทศเพื่อนบ้านส่งผลให้การค้าชายแดนเพิ่มขึ้น - กระแสการดูแลสุขภาพอนามัย ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์และบริการเกี่ยวกับการดูแลสุขภาพ ได้รับความนิยมส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเศรษฐกิจจากผลิตภัณฑ์และบริการในกลุ่มดังกล่าว - การซื้อขาย การจ่ายเงินผ่านระบบ online เพิ่มขึ้น ทำให้เกษตรกรมีโอกาสที่จำหน่ายผลผลิตให้กับผู้บริโภคได้โดยตรง - การพัฒนาระบบตลาดและโลจิสติกส์ เกษตรชุมชน เช่น แหล่งการค้า คลังสินค้า จะเป็นช่องทางจำหน่ายสินค้าเกษตร สินค้าชุมชน รวมทั้งเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบโลจิสติกส์ชุมชน - แผนพัฒนาท่าอากาศยานน่านนครเพื่อขยายทางวิ่งและจัดหาพื้นที่สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ในอนาคต - การสนับสนุนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม เช่น การพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MRMap) รถไฟรางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มอเตอร์เวย์ช่วงลำปาง-เชียงราย ช่วงเชียงราย-ด่านเชียงของ และช่วงเชียงราย-ด่านแม่	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลต่อการผลิตภาคเกษตร ความไม่มั่นคงด้านอาหาร รายได้ของเกษตรกรรวมถึงแหล่งท่องเที่ยวและฤดูกาลของการท่องเที่ยว - ขาดแนวทางการบริหารจัดการผลกระทบต่องานสิ่งแวดล้อมที่จะตามมาจากการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโลกและความไม่แน่นอนของตลาดสินค้าเกษตร ส่งผลต่อการผลิตสินค้าเกษตรและราคาสินค้าเกษตร - การมีประเทศจีนและเวียดนามเป็นคู่แข่งที่สำคัญในการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปในตลาดล่างซึ่งจะมีผลต่อการแข่งขันทางการค้าทั้งเชิงปริมาณและมูลค่า - ปัญหาข้อพิพาทกันของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีนซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการค้าการลงทุนของประเทศทั่วโลก - ปัญหาทางการเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน - ปัญหาได้รับแรงกดดันจากมาตรการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีเพิ่มขึ้น (มาตรฐานการผลิต สินค้ามาตรฐานด้านความสะอาดและสุขอนามัย มาตรฐานโรงงาน มาตรฐานสิ่งแวดล้อม มาตรฐานด้านทรัพย์สินทางปัญญา) การกีดกันการขนส่งสินค้าชายแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาความมั่นคง ยาเสพติด การลักลอบเข้าเมือง การค้ามนุษย์ เนื่องจากมีพื้นที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ชายแดน - โครงสร้างของประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้ขาดแคลนแรงงานและส่งผลต่อการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีใหม่ๆ - ปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติด T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - กระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้เกิดการสื่อสารของโลกไร้พรมแดน ระบบ Social Media Internet - ภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสื่อสังคมออนไลน์ ที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน

โอกาส	อุปสรรค
สาย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 2 แห่ง นโยบายการพัฒนาท่าเรือตามแนวทางความร่วมมือกับแนวแม่น้ำโขงส่งผลต่อการขนส่งสินค้า การค้าข้ามชายแดน - กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS, BIMSTEC, ACMECS, CLMVT และโครงการ One Belt One Road ของจีนเป็นโอกาสของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการบริการและระบบ Logistic ของภูมิภาคในภาคเหนือตอนบนเพื่อขยาย ขยายกิจกรรมการค้า และการลงทุน การท่องเที่ยว นโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิต รูปแบบงาน และพฤติกรรมของผู้บริโภคและเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ - การส่งเสริมการปลูกพืชในระบบวนเกษตร การปลูกพืชผักปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยทำให้ปัญหาสิ่งแวดล้อมทั้งป่าไม้ และหมอกควันได้รับการดูแลและสร้างความยั่งยืนให้กับระบบนิเวศน์ - การตื่นตัวและความใส่ใจของประชาชน ภาครัฐและภาคเอกชนในการดูแลทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยกันลดปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสร้างความยั่งยืนให้กับระบบนิเวศน์ - กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีนโยบายสำคัญในการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจให้กับประชาชนในการลดการเผาในที่โล่ง เพื่อลดความเสี่ยงและปัญหาไฟป่า ตลอดจนปัญหาหมอกควัน และฝุ่นละอองขนาดเล็ก ด้วยการ ชิงเก็บ ลดเผา เชื้อเพลิง - นโยบายของรัฐบาล ในการจัดสรรที่ดินทำกิน ทั้งในการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม และโครงการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชนตามนโยบาย - การพัฒนาพื้นที่จังหวัดน่าน เช่น สถาบันอุดมศึกษา สถาบันวิจัยโครงการพระราชดำริฯ องค์การระหว่างประเทศ (CARE, RECOFTC) - การทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านกับจังหวัดน่านช่วยสนับสนุนการป้องกันและปราบปราม	

โอกาส	อุปสรรค
ยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดน แรงงานและผู้ลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย - นโยบายด้านความมั่นคงบริเวณพื้นที่ชายแดนเน้นหนักในการป้องกันและปราบปรามแก้ไขปัญหายาเสพติด ปัญหาการค้ามนุษย์ ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง และการจัดระเบียบสังคม - การส่งเสริมการสร้างกลุ่มและเครือข่ายสร้างความร่วมมือในการจัดการปัญหาและต่อเติมทุนทางสังคม พ.ร.บ.สภาองค์กรชุมชน - นโยบายในการบริหารจัดการน้ำ โดยการจัดหาแหล่งน้ำ การขุดลอก การสร้างฝาย การจัดทำแก้มลิงเพื่อให้มีแหล่งน้ำต้นทุนและมีน้ำสำรองไว้ใช้สำหรับอุปโภคบริโภค และเพาะปลูกในฤดูแล้งรวมทั้งป้องกันน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเชียงราย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่อยู่ในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC – Creative LANNA) - ชายแดนติดต่อกับเมียนมา และสปป. ลาว - ชายแดนเมียนมา มีจุดผ่านแดนถาวร (สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่1 สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่2) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ท่าบ้านปางห้า ท่าบ้านสายลมจอย ท่าบ้านเกาะทราย ท่าบ้านดินดำ ท่าบ้านสบรวก) - ชายแดน สปป. ลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอเชียงของ(ท่าเรือบัก) อำเภอเชียงแสน สามเหลี่ยมทองคำ (บ้านสบรวก) สะพานมิตรภาพ 4(เชียงของ-ห้วยทราย)) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (บ้านแจ่มป่อง บ้านสวนดอก บ้านร่มโพธิ์ทอง บ้านห้วยลึก บ้านหาดบ้าย) S2 โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ - ถนนสายประธานหมายเลข 1 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด มีถนนสายหลักหมายเลข 118 และ 1020 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - เส้นทางคมนาคมทางบกและทางน้ำที่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้หลายรูปแบบ เช่น สะพาน	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - สภาพภูมิศาสตร์มีแนวชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำเป็นอุปสรรคต่อการป้องกันปัญหาด้านความมั่นคง - ความเจริญของเมืองทำให้เกิดประชากรแฝง ปัญหาทางสังคม - พื้นที่ชลประทานน้อย ต้นทุนการผลิตแหล่งน้ำสูง ขาดแคลนน้ำในฤดูแล้ง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
มิตรภาพไทย-ลาว โครงข่ายถนนเชื่อมเส้นทาง R3A และ R3B ทำเรือสำหรับการส่งสินค้าไปสู่จีนตอนใต้ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่2 และท่าเรือเชียงของ - ระบบคมนาคมทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง (CEI) สนามบินเก่าเชียงราย (กองทัพอากาศ) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI หลายรายการ ได้แก่ กาแฟดอยตุง กาแฟดอยช้าง สับปะรดนางแล สับปะรดภูแลเชียงราย ชาเชียงราย ข้าวเหนียวเขียวงูเชียงราย เครื่องเคลือบเวียงกาหลง ข้าวก่ำล้านนา - พืชเศรษฐกิจหลัก ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ สับปะรด ลำไย มันสำปะหลัง ชา - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 3.75 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ) - ต้นทุนด้านศิลปวัฒนธรรมล้านนาและชาติพันธุ์เป็นอัตลักษณ์ที่ มีความหลากหลายด้านภูมิปัญญาทางศิลปะ เป็นเมืองศิลปิน ผลิตภัณฑ์ OTOP สินค้าวิสาหกิจชุมชนมีคุณภาพ - กลุ่ม Young Smart Farmer เกษตรกรรุ่นใหม่ให้มีขีดความสามารถด้านการเกษตร สามารถทดแทนเกษตรกรผู้สูงอายุ และสร้างแรงจูงใจให้คนรุ่นใหม่หันมาประกอบอาชีพ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 6.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี65 246.6% และ ปี66 21.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 46,774 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี65 281.4% และ ปี66 35.9% - ทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรการท่องเที่ยวมีความหลากหลาย สามารถพัฒนาเป็นการท่องเที่ยวกลุ่มประเภท MICE การท่องเที่ยวกีฬาและผจญภัย ความหลากหลายทางชีวภาพของชนิดพันธุ์พืช และสัตว์ป่า เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ กิจกรรมนันทนาการทางน้ำที่สำคัญ ที่เช่น การล่องเรือชมวิวแม่น้ำกก ท่องเที่ยวเชิงเกษตรปราณิตและเกษตรอินทรีย์ การท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน เชื่อมโยงไปยังกลุ่มท่องเที่ยว GMS และ ASEAN +3, +6	- ขาดการจัด Zoning ทางเกษตรให้อยู่ในพื้นที่เดียวกัน ในการกำหนดการผลิตทางการเกษตรออกเป็นกลุ่ม โดยใช้เกณฑ์แบ่งเขตจากชนิดของดิน น้ำฝน อุณหภูมิ พืชเศรษฐกิจ เพื่อใช้ในการวางแผนการเกษตรระยะยาว - ทรัพยากรดินเริ่มเสื่อมโทรมจากการใช้สารเคมีจากระบบการเกษตรบนพื้นที่สูงที่ไม่ถูกต้อง การเผาก่อนและหลังการเก็บเกี่ยว - ปัญหาหมอกควัน ปัญหาการปนเปื้อนสารเคมี - ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมือง เช่น ปัญหาขยะ ปัญหา น้ำเสีย และ มลพิษทางอากาศ หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็กเกินมาตรฐาน ส่งผลต่อประชาชนการท่องเที่ยว - ผู้ประกอบ SME มีศักยภาพไม่เพียงพอในการเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ - สินค้าทางการเกษตรยังไม่มีคุณภาพตรงกับมาตรฐานการผลิต - ขาดการวางแผนด้านด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ และไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวมาใช้อย่างเต็มที่ - เกษตรกรขาดเอกสารสิทธิ์ที่ดินทำกิน ทำการเกษตรแบบขาดการบริหารจัดการด้านการผลิต - ขาดการเตรียมความพร้อมที่รับมือต่อการเปลี่ยนแปลงในบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปในช่วงภาวะวิกฤตสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.83) - ความเหลื่อมล้ำทางสังคมของกลุ่มชาติพันธุ์ยังได้รับการช่วยเหลือดูแลน้อย - รายได้เฉลี่ยต่อคนต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของประเทศ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ดันทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ศิลปวัฒนธรรมและปราชญ์ชาวบ้าน - สถาบันการศึกษาและบุคลากรทางการศึกษาภาครัฐและเอกชนทุกระดับมีส่วนร่วมช่วยสนับสนุนการพัฒนาของจังหวัด - ภาคประชาสังคมและประชาชน และสถาบันการศึกษามีการรวมกลุ่มและการมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านสังคม ศิลปวัฒนธรรม ศาสนาและประเพณีท้องถิ่นร่วมกัน - สถานบริการด้านสุขภาพที่ได้มาตรฐาน มีโรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลเอกชนสถานบริการในระดับอำเภอและระดับตำบลครอบคลุมทุกพื้นที่ ตลอดจนภูมิปัญญาและการแพทย์ทางเลือก	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น อพท. ที่ส่งเสริมให้เชียงรายเป็นเมืองสร้างสรรค์ยูเนสโก O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย - การสนับสนุนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม เช่น การพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MRMap) รถไฟรางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มอเตอร์เวย์ช่วงลำปาง-เชียงราย ช่วงเชียงราย-ด่านเชียงของ และช่วงเชียงราย-ด่านแม่สาย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 2 แห่ง นโยบายการพัฒนาท่าเรือตามแนวทางการร่วมมือกับแนวแม่น้ำโขงส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้า การค้าข้ามชายแดน - กระแสนิยมของผู้บริโภค เน้นอาหารเพื่อสุขภาพ เมืองเกษตรปลอดภัย เมืองอาหารปลอดภัย - พื้นที่ชายแดนส่งผลต่อการสร้างงานสร้างรายได้แก่คนในพื้นที่เป็นการเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่ทำงานใกล้บ้าน - การสนับสนุนการลงทุนด้านการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควันทั้งในประเทศและมาจากประเทศเพื่อนบ้าน ภาวะฝนแล้ง/ภัยแล้งเกิดขึ้นต่อเนื่อง และมีแนวโน้มรุนแรงและบ่อยขึ้น ฝนตกไม่ตามฤดูกาล แผ่นดินไหว อุทกภัย ดินถล่ม ภัยหนาว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การนำสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการท้องถิ่น โดยเฉพาะพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว เป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการแข่งขันของจังหวัด - ผลกระทบจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ไม่สามารถควบคุมปัญหามลพิษได้ เช่นปัญหามลพิษข้ามแดน ขยะอิเล็กทรอนิกส์ สารเคมีอันตราย สารเคมีทางการเกษตร บรรจุภัณฑ์สินค้าเกษตรจากจีน - มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรและอาหาร และการกำหนดมาตรการ เพื่อเฝ้าระวังโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 - กฎระเบียบทางค้า การขนส่งในประเทศ GMS มีข้อจำกัดบางประการทำให้เสียดุลการค้า - ปัญหาด้านสังคมและความมั่นคงที่เกิดจากประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหายาเสพติด การค้ามนุษย์ แรงงานต่างด้าว

โอกาส	อุปสรรค
O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน ได้แก่ ประยุกต์ใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และนโยบายประชารัฐ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (โซนนิ่งการเกษตรกรรม) - นโยบายส่งเสริมด้านสังคม สนับสนุนสร้างค่านิยมในคนไทยปลูกจิตสำนึกและภูมิใจด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมท้องถิ่น ฯลฯ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน เพื่อลดภาวะการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - มาตรการการจำกัดการเดินทางในช่วงเดินทาง และมาตรการระยะห่างทางสังคม ส่งผลให้ทรัพยากรธรรมชาติได้รับการฟื้นฟูด้วยตนเอง ส่งผลให้แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์มีความอุดมสมบูรณ์และมีความสวยงาม - การสนับสนุนการจัดการศึกษาระดับนานาชาติ ส่งผลให้จังหวัดมีนักลงทุนทางการศึกษามาลงทุนและประชาชนในจังหวัดได้เรียนระดับนานาชาติ - นโยบายด้านความมั่นคงบริเวณพื้นที่ชายแดนเน้นหนักในด้านการป้องกันและปราบปรามแก้ไขปัญหายาเสพติด ปัญหาการค้ามนุษย์ ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง และการจัดระเบียบสังคม	อาชญากรรมข้ามชาติ และการลักลอบเข้าเมืองของคนไร้รัฐ ปัญหาคนขอทาน/คนไร้ที่พึ่ง - ความไม่สามารถดึงดูดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการสูญเสียโอกาสต่อการเป็นเมืองชายแดน และระบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ - ระเบียบราชการที่ซับซ้อน และการขาดระบบการบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จส่งผลให้สูญเสียโอกาสในการเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษ - การมุ่งเน้นการเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่าความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม ส่งผลทำให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกิดความเสื่อมโทรม T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรีตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าเคลื่อนย้าย เข้า - ออก ภายในประเทศ - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดน่าน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จุดผ่อนปรนการค้าบ้านใหม่ชายแดน S2. โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ - ถนนสายหลักหมายเลข 101 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - การขนส่งทางอากาศสนามบินน่านนคร (NNT) และการขนส่งทางน้ำ การขนส่งข้ามฟากบริเวณท่าเรือบ้านปากนาย	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีโครงการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟเด่นชัย แล้วสามารถเดินทางด้วยถนนต่อไป

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ญอกลมละบรินัน ส้มสีทองน่าน เกลือภูเขาบ่อเกลือ น่าน ข้าวกำลังน่าน - ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ เช่น ผลไม้เมืองหนาว กาแฟ สมุนไพร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 142.3% และ ปี 66 18.2% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 4,415 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 170.0% และ ปี 66 43.5% - จังหวัดที่ประชาชนอยู่แล้วมีความสุขเป็นอันดับที่ 8 จาก 77 จังหวัด (ปี พ.ศ. 2563) และชุมชนปลอดภัยระดับสากลจากองค์กร WHO - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย พหุวัฒนธรรม มีอัตลักษณ์ แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร เช่น แหล่งปลูกชา กาแฟ แหล่งท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ อำเภอเฉลิมพระเกียรติ บ้านห้วยโก๋น และการเชื่อมโยงมรดกโลกหลวงพระบาง S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นทางภาษา ประเพณี - ระบบสาธารณสุขที่มีศักยภาพ และมีเครือข่ายรวมทั้งอาสาสมัครด้านสาธารณสุขที่เข้มแข็ง - การรวมกลุ่มเครือข่ายที่หลากหลาย เช่น เครือข่ายคนน่านจัดการตนเอง เครือข่ายมูลนิธิอีกเมืองน่าน เครือข่ายชาตบ้านนา สภาเด็กและเยาวชนจังหวัดน่าน เครือข่ายชาติพันธุ์จังหวัดน่าน สภาองค์กรชุมชนตำบล ชมรมเรือแข่งจังหวัดน่าน และเครือข่ายด้านการศึกษา เป็นต้น	W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่ชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 227 กม. มีช่องทางธรรมชาติในการเข้า - ออก หลายช่องทางเป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการด้านความมั่นคง เช่น แรงงานเข้าเมืองผิดกฎหมาย ปัญหายาเสพติด เป็นต้น - ระบบโครงสร้างเครือข่ายด้านการสื่อสารยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการของรัฐ ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการพัฒนาการศึกษาและการพัฒนาคุณภาพชีวิต - ไม่มีการจัดทำหลักสูตรพัฒนาท้องถิ่น วัฒนธรรมและภาษาถิ่นของเมืองน่าน W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.59) ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง - สัดส่วนคนจนมากเป็นอันดับ 3 ของประเทศ - ปัญหาขาดแคลนโภชนาการ และสุขภาพจิต (การฆ่าตัวตาย) - แรงงานขาดทักษะและมีฝีมือแรงงาน จบการศึกษามัธยมศึกษาไม่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานต้องเข้าไปหางานทำในเมืองใหญ่

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาท่าอากาศยานน่านนครเพื่อขยายทางวิ่ง และจัดหาพื้นที่สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ในอนาคต O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเอื้อต่อการเรียนรู้ พัฒนาคุณภาพชีวิต	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความไม่สงบทางการเมืองและเสถียรภาพของรัฐบาล

โอกาส	อุปสรรค
- แนวคิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยมีศูนย์อำนวยการจัดความยากจนและพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการในระดับจังหวัด อำเภอ และแผนแม่บทนโยบายเสริมสร้างพลังสังคมและความมั่นคง - การพัฒนาพื้นที่จังหวัดน่าน เช่น สถาบันอุดมศึกษา สถาบันวิจัยโครงการพระราชดำริฯ องค์การระหว่างประเทศ (CARE, RECOFTC) - การทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านกับจังหวัดน่านช่วยสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดน แรงงานและผู้ลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย	T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพะเยา

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระบียงเศรษฐกิจเหนือ - ไต้ - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และท่าอากาศยานเชียงคำ (กองทัพบก) - ถนนสายประธานหมายเลข 1 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 120 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ลิ้นจี่แม่ใจพะเยา ข้าวหอมมะลิพะเยา ข้าวกำลังนา - พืชเศรษฐกิจที่สำคัญคือ ข้าว ลิ้นจี่ และลำไย ที่มีศักยภาพสามารถสร้างรายได้ให้แก่จังหวัด - ลักษณะทางภูมิศาสตร์และพื้นที่เหมาะสมต่อการผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ และสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งการผลิตด้าน	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟนครลำปาง - ไม่มีการนำเอาเทคโนโลยีมาบังคับใช้กฎหมายการจราจร ซึ่งส่งผลให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรต่ำ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 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) W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่ชลประทานน้อย การบริหารจัดการน้ำยังไม่ครอบคลุม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
พืช ปศุสัตว์ ประมง และมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการผลิตปศุสัตว์คุณภาพของภาคเหนือตอนบน - แหล่งน้ำขนาดใหญ่ ได้แก่ กว๊านพะเยา มีพื้นที่เป็นอันดับหนึ่งของภาคเหนือตอนบนและเป็นอันดับสี่ของประเทศ ที่เอื้อประโยชน์ต่อวิถีชีวิต วัฒนธรรมท้องถิ่นและส่งผลให้เกิดการพัฒนาด้านการประมง การเกษตรกรรม การท่องเที่ยวของจังหวัด นอกจากนี้ยังมีหนองเล็งทรายแม่น้ำอิงและแม่น้ำยม ที่ไหลผ่านอำเภอต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดพะเยา ซึ่งเอื้อต่อการเกษตร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.27 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 257.4% และ ปี 66 14.6%รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 760 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 247.8% และ ปี 66 19.6% - เมืองประวัติศาสตร์แหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ ได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้าตนหลวง วัดลี โบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ - ความโดดเด่นของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง เป็นต้นทุนในการส่งเสริม อนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีและโครงข่ายกิจกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัด - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ เช่น กว๊านพะเยา หนองเล็งทราย น้ำตกน้ำอุนภูซาง ภูลังกาภูอานม้าผาเทวดา ภูนาง ฯลฯ และมีสัตว์ป่าที่สำคัญคือ นกยูงเขียว รวมทั้งเป็นต้นกำเนิดลำน้ำยมอิง และแม่น้ำลาวสามารถพัฒนาฟื้นฟูและบริหารจัดการให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเชิงอนุรักษ์ และมี หมู่บ้านเศรษฐกิจ จพอเพี้ย ระดับประเทศซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการเรียนรู้ - ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และกิจกรรมท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เช่น ประเพณีเวียนเทียนไหว้พระทางน้ำกลางกว๊านพะเยา ประเพณีแปดเป็ง ตักบาตรสองแผ่นดิน - แหล่งธรรมชาติที่สมบูรณ์ อุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติดอยหลวง อุทยานแห่งชาติแม่ปืม อุทยานแห่งชาติดอยภูนาง และอุทยานแห่งชาติภูซางวนอุทยาน 2 วนอุทยาน ได้แก่ วนอุทยานร่องคำหลวงและวนอุทยานน้ำตกน้ำมิน - แหล่งท่องเที่ยวชายแดน อำเภอภูซาง และมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน่านเที่ยว ได้แก่ อำเภอเชียงคำ และอำเภอเชียงม่วน (วัฒนธรรมไทลื้อ)	- ทรัพยากรป่าไม้และแหล่งต้นน้ำถูกบุกรุกเพื่อทำการเกษตร - การบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวยังไม่เต็มที่ - ปัญหาสภาพแวดล้อม เช่น ขยะ สภาพแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม - ขาดการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบและไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวมาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ - เกษตรกรขาดความรู้ด้านการผลิต การตลาด และนวัตกรรม - การเป็นเกษตรพันธสัญญาทำให้เกิดภาวะหนี้สิน - การรวมกลุ่มเกษตรกรยังไม่เข้มแข็งพอ - ไม่มีการลงทุนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคต โดยเฉพาะในอำเภอรอบนอก สถานที่พักมีศักยภาพน้อยชุมชนยังไม่สามารถบริหารจัดการการท่องเที่ยวได้เอง - ระบบการผลิตตามมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารมีน้อย - ขาดการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 26.78) - รายได้ประชากรเฉลี่ยต่อบุคคลต่ำ อยู่ในลำดับที่ 10 ของภาคเหนือและอันดับที่ 49 ของประเทศ - ขาดแคลนแรงงานระดับล่าง โดยเฉพาะแรงงานภาคเกษตร ส่งผลให้ต้องนำเข้าแรงงานต่างด้าว - แรงงานส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ จึงไม่สามารถนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ในกระบวนการผลิตทางการเกษตรได้ - ยาเสพติดและความมั่นคงภายใน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY) เมื่อนำเที่ยว S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ เมืองประวัติศาสตร์แหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ ได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้าตนหลวง วัดลี โบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ อัตลักษณ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง - เครือข่ายภาคประชาสังคม อบต. ภาคเอกชน และภาครัฐ มีความเข้มแข็ง และสถาบันการศึกษาสามารถเชื่อมโยงและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด - มหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีศักยภาพในการจัดการศึกษาพัฒนาบุคลากร และการดูแลสุขภาพ และมีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาจังหวัดด้วยการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมระหว่างจังหวัด กับมหาวิทยาลัย ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาจังหวัดในหลายมิติ - แผนส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลจังหวัดพะเยา ซึ่งช่วยพัฒนาและส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัลให้เป็นประโยชน์	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต - กระแสการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ภายใต้วิถีชีวิตแบบ New Normal ทำให้นักท่องเที่ยวมองหาสถานที่พักผ่อนที่ผู้คนไม่พลุกพล่านสงบ ร่มเย็นและมีธรรมชาติที่สวยงาม และมีศิลปวัฒนธรรม - กิจกรรมนันทนาการทางน้ำหลากหลาย เช่น การล่องเรือกว๊านพะเยา และการล่องแก่งแม่น้ำยม O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายเอื้อต่อการพัฒนาและแก้ไขปัญหาของจังหวัดในภาพรวม เช่น นโยบายด้านการเกษตรปลอดภัย นโยบายด้านการท่องเที่ยว การร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควันจากการเผาป่าทั้งในและต่างประเทศ ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม วาตภัย ภัยแล้ง ภัยหนาว ภัยจากโรคพืชดินถล่ม หมอกควัน ไฟป่า มีแนวโน้มของความถี่และความรุนแรงเพิ่มขึ้น แต่มีงบประมาณในการเตรียมความพร้อมและการป้องกันสาธารณภัย T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ระเบียบ กฎหมาย บางส่วนไม่เอื้อต่อการพัฒนา มีขั้นตอนการดำเนินงานที่ทำให้การปฏิบัติงานล่าช้า T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติด - Tแรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
- กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS, BIMSTEC, ACMECS, CLMVT และโครงการ One Belt One Road ของจีน เป็นโอกาสของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการบริการ และระบบ Logistic ของภูมิภาคในภาคเหนือตอนบน เพื่อขนถ่าย ขยายกิจกรรมการค้า และการลงทุน การท่องเที่ยว นโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) - การโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคและนโยบายของประเทศ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่าง ลาว - จีน ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มโอกาสด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และการค้าชายแดน - โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์ และระบบราง (MRMap) พาดผ่านจังหวัดพะเยา ช่วง ลำปาง-เชียงราย การพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปี แรก - ทิศทางการบริโภคที่มุ่งเน้นในเรื่องอาหารปลอดภัย สุขภาพ เกษตรปลอดภัย - กระแสการบริโภคสินค้าเกษตรปลอดภัยแบบครบวงจร ส่งผลให้เกิดการลงทุนการวิจัยและพัฒนาเพื่อสนับสนุนการผลิตสินค้าเกษตรไปสู่มาตรฐานสากล O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - นโยบายปัญหาของจังหวัด เช่น นโยบายด้านการเกษตร ปลอดภัย นโยบายด้านการท่องเที่ยว การร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริที่สนับสนุนให้จังหวัดเป็นแหล่งศึกษาและพัฒนาประชาชนในด้านต่าง ๆ - การส่งเสริมการสร้างกลุ่มและเครือข่ายสร้างความร่วมมือในการจัดการปัญหาและต่อเติมทุนทางสังคม พ.ร.บ.สภาองค์กรชุมชน	T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดแพร่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียนเศรษฐกิจเหนือ – ได้ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 11 101 และ 103 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - โครงข่ายคมนาคมสำคัญ ได้แก่ โครงข่ายเส้นทางรถไฟและสถานีที่สำคัญ คือ สถานีเด่นชัย และสถานีบ้านปิน สนามบินแพร่ (PRH) และมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าหม้อห้อมแพร่ ข้าวกำลังนา - ผลิตภัณฑ์จากภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ มีคุณภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและมีสินค้าสำคัญ เช่น ผ้าหม้อห้อม ผ้าตีนจก เฟอร์นิเจอร์ไม้สัก เป็นต้น - จังหวัดมีแหล่งต้นน้ำของแม่น้ำยมซึ่งเป็นแม่น้ำสายสำคัญสายหนึ่งของประเทศที่ใช้ประโยชน์ทางด้านการเกษตรของภาคเหนือและมีลำน้ำสาขา จำนวน 16 สาขา ครอบคลุมทุกพื้นที่ในจังหวัด S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 213.9% และ ปี 66 5.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,962 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 220.6% และ ปี 66 23.7% - ประชาชนมีวิถีชีวิต เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่เข้มแข็งมีความหลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ศาสนาและวัฒนธรรม เป็นที่น่ายินดีของนักท่องเที่ยว S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - องค์กรเครือข่าย ภาคประชาชน ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่สามารถสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัดให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ - วิถีสังคมคนแพร่เป็นสังคมที่มีความเอื้ออาทรต่อกันเป็นเสน่ห์ที่ต้องมีการอนุรักษ์และส่งเสริมให้เป็นเครื่องมือที่สำคัญเพื่อเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัดและระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 27 คน และ 29 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ไม่มีแหล่งกักเก็บน้ำขนาดใหญ่ แหล่งกักเก็บไม่เพียงพอและปัญหาการตื้นเขินของแหล่งน้ำ - ปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งซ้ำซากต่อเนื่องทุกปี - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย โดยเฉพาะป่าไม้ มีการบุกรุกพื้นที่ป่าเพื่อใช้เป็นพื้นที่ทำมาหากินทางการเกษตร รวมทั้งประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ระบบจัดการปัญหาด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อมไม่ครอบคลุมพื้นที่ - ความรู้ความเข้าใจในการเพิ่มมูลค่าของสินค้าไม่เพียงพอ - การใช้สารเคมีในสัดส่วนที่สูง การทำการเกษตรแบบดั้งเดิม การปลูกพืชเชิงเดี่ยว ทำให้ผลิตผลไม่มีความหลากหลาย - ขาดการสร้างแหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมใหม่ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวโดยชุมชน W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.15 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - ประชาชนมีรายได้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - ขาดแคลนแรงงานฝีมือและแรงงานระดับล่าง มีการนำเข้าแรงงานต่างด้าวที่ไม่มีคุณภาพส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านสังคม

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ใน การพัฒนาภูมิภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ - การสนับสนุนการพัฒนาสิทธิบัตรกรรมและผลิตภัณฑ์ ชุมชนเพื่อสร้างเอกลักษณ์ทั้งการส่งเสริมองค์ความรู้ สมัยใหม่เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพ และการเข้าถึง แหล่งเงินทุน การส่งเสริมการตลาด - นโยบายการส่งเสริมสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและ ขนาดย่อม (SMEs) - โครงการที่จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า และบริการของประเทศ การขยายเส้นทางคมนาคมทาง บก เส้นทางขนส่งทางรางและอากาศ โครงการก่อสร้าง รถไฟฟ้าทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และมี แผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย และ เด่นชัย-เชียงใหม่ (HUB ของระบบ Logistic ภาคเหนือ) โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์ และระบบราง (MRMap) ช่วง อุดรดิตถ์ แพร่ ลำปาง โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - นโยบายไทยแลนด์ 4.0 - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผน แม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายในการบริหารจัดการน้ำ โดยการจัดหาแหล่งน้ำ การขุดลอก การสร้างฝาย การจัดทำแก้มลิงเพื่อให้มี แหล่งน้ำต้นทุนและมีน้ำสำรองไว้ใช้สำหรับอุปโภค บริโภค และเพาะปลูกในฤดูแล้งรวมทั้งป้องกันน้ำท่วมใน ฤดูน้ำหลาก	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อภารกิจด้านการ ท่องเที่ยว ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าปลีกและ ร้านค้ารายย่อย ประชาชนเป็นจำนวนมากถูกเลิกจ้างงาน ขาดรายได้ ทำให้ภาวะเศรษฐกิจประเทศและจังหวัด ถดถอยลงอย่างมาก - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม วาตภัย ภัย แล้ง ภัยหนาว ภัยจากโรคพืช ดินถล่ม หมอกควันและไฟ ป่า มีแนวโน้มของความถี่และความรุนแรงเพิ่มขึ้น แต่ งบประมาณในการเตรียมความพร้อมและการป้องกัน ปัญหาด้านภัยมีไม่เพียงพอ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและ การค้า - ภาวะการถดถอยของเศรษฐกิจโลก สังคมแห่งโลกาภิวัตน์โลกไร้พรมแดน - ข้อระเบียบ/กฎหมายของทางราชการบางประการ ไม่ เอื้อประโยชน์และส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของการ ประกอบอาชีพของท้องถิ่นที่ เป็นการส่งต่อทาง วัฒนธรรม ภูมิปัญญา เช่น การผลิตสุราพื้นบ้าน การทำ สิ่งประดิษฐ์จากไม้สัก ยาสูบ เป็นต้น T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประชากร ที่มีแนวโน้ม เข้าสู่สังคมผู้สูงอายุในขณะที่วัยแรงงานและอัตราการ เกิดลดลง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ ขาด ประสิทธิภาพ - กระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้เกิดการสื่อสารของโลกไร้ พรมแดน ระบบ Social Media Internet - ภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสื่อสังคมออนไลน์ ที่ส่งผล กระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

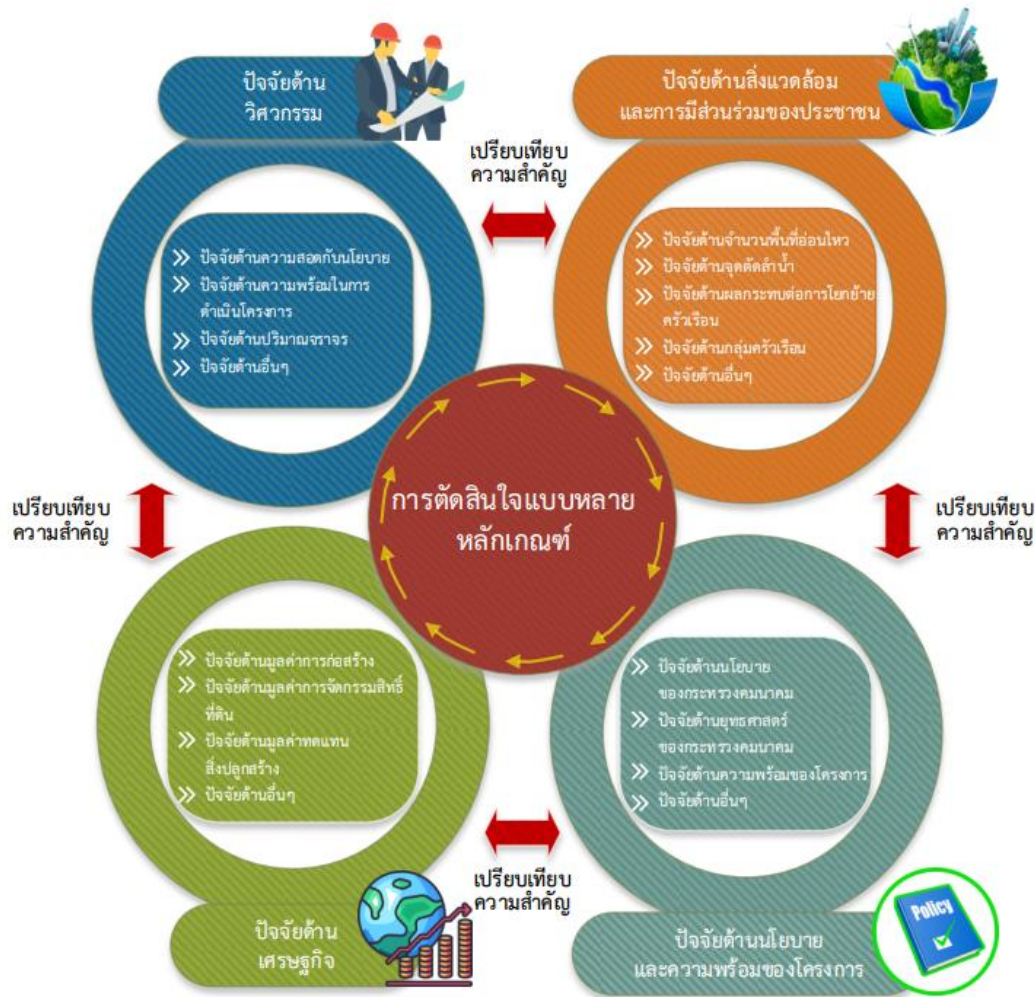
6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบ การขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ 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 เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่ง และจราจร ของ สนข. คค.ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้อง ด้านนโยบาย 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
	3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ
		มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง
		มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง
		มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
		มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณมาก/มีความครอบคลุมในวงกว้าง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง/มีความครอบคลุมปานกลาง
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณน้อย/มีความครอบคลุมน้อย
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง
	4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ
		ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)
	5. ความเหมาะสมด้านการจัดการ	ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง
5. ความเหมาะสมด้านการจัดการ	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง
5. ความเหมาะสมด้านการจัดการ	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก
		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง
		เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน
		ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษาครั้งนี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อย เพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
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 ด้านเศรษฐกิจและการเงิน <u>ด้าน Soft Side</u> (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และขนส่ง หรือความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.5
			ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และขนส่ง และไม่ช่วยด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.0
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายลดลง)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น หรือมีค่าใช้จ่ายลดลง)	0.5

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4	ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และไม่ทำให้ 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 ด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่ม บทบาทเอกชน	4	มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก	1.0
			มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง	0.5
			มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ	0.0
	3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับ ประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	8	มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง	1.0
			มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง	0.5
			ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง	0.0
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือ ของบริการ	8	มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง	1.0
			มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง	0.5
			ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง	0.0
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ ครอบคลุมในวงกว้าง	8	สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณมาก / มีความครอบคลุมในวงกว้าง	1.0
			สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง / มีความครอบคลุมปานกลาง	0.5
			สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณน้อย / มีความครอบคลุมน้อย	0.0
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคม 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 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

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

ตารางที่ 6.1-3 การให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ผชช.
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	ผชช.วิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์ การพัฒนาคมนาคม
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	
2. ความเหมาะสมด้าน เศรษฐกิจและการเงิน <u>ด้าน Hard Side/Soft Side</u> (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ผชช.เศรษฐศาสตร์การขนส่ง ผชช.การเงิน/การลงทุน
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	
3. ความเหมาะสมด้านการ ขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	ผชช.พัฒนาระบบโลจิสติกส์
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาค	
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือ ของบริการ	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการ ที่มีผู้ได้ ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		ผชช.ด้านสิ่งแวดล้อม
5. ความเหมาะสมด้านบริหาร 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) ครั้งที่ 1 ที่ผ่านมาในพื้นที่
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ เชียงราย น่าน
พะเยา และแพร่ ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
CRI-10	1	โครงการเปิดจุดผ่านแดนผาไดเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	กรมศุลกากร	ขนส่งทางถนน
CRI-31	2	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
CRI-17	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการกำหนดตำแหน่งลานกองเก็บสินค้า (CY) เพื่อให้ครอบคลุมการเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
CRI-32	4	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
CRI-6	5	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ คุณหมิง-สิบสองปันนา-บ่อเต็นบ่อหาน-เชียงของ	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
CRI-7	6	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เชียงใหม่ - เชียงราย	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
CRI-12	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับการท่องเที่ยว	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
CRI-8	8	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยวผาได	กรมเจ้าท่า	ขนส่งทางน้ำ
CRI-9	9	โครงการก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยวบริเวณเชียงแสน	กรมเจ้าท่า	ขนส่งทางน้ำ
CRI-33	10	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ขนส่งทางอากาศ
CRI-2	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1356 สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-11	12	โครงการปรับปรุงพื้นที่พักสินค้าบริเวณด่านชายแดน	กรมศุลกากร	ขนส่งทางถนน
CRI-13	13	โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า เส้นทาง เชียงราย - แห่มดบัง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-5	14	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย เชียงราย - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-27	15	โครงการก่อสร้างถนน สายแยกทล.1020 - บ้านก๊วกแก้ว จ.เชียงราย จ.พะเยา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-28	16	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-เชียงของ (MR1-1 หรือ M53)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-29	17	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-30	18	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-14	19	โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำโขงให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	จังหวัดเชียงราย	ขนส่งทางถนน
CRI-1	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ - ดงมะดะ ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 120 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 (ต.แม่เจดีย์ - อ.แม่ลาว)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
CRI-15	21	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข 4018 แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 90+200) - บ้านเนิน 878 (พญาพิภักดิ์)	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
CRI-16	22	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข 4052 แยกทางหลวงหมายเลข 1234 (กม.ที่ 18+800) - บ้านหัวแม่คำ	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
CRI-18	23	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ห้วยศาลา - บ.ทุ่งต่าง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-19	24	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ทุ่งต่าง - อ.แม่จัน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-21	25	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1211 สาย เชียงราย - อ.แม่สรวย ตอน หนองเหียง - สวนดอก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-22	26	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1020 สาย เชียงราย-อ.เชียงของ ตอน บ.หัวดอย - บ.ใหม่ดอยลาน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-23	27	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1020 สาย เชียงราย-เชียงของ ตอน โป่งเกลือ - บ้านปล้อง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-24	28	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.สันมะแพน - อ.แม่สลาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-25	29	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.เวียงป่าเป้า - บ.สันมะแพน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-20	30	โครงการทางแยกต่างระดับ/อุโมงค์ เข้าสนามบินเชียงราย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-4	31	โครงการศึกษาความเหมาะสมการปรับปรุงจุดตัดทางแยก จ.เชียงราย เพื่อความปลอดภัย	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-3	32	โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายบนโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยว	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
CRI-34	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-35	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-36	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-39	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-38	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-37	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-42	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
CRI-40	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-41	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดเชียงราย	กรมการขนส่งทางบก/ 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 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดเชียงราย

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	24
	ขนส่งทางราง	4
	ขนส่งทางน้ำ	2
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		41

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NAN-3	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ น่าน - แพร่ - พะเยา - เชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAN-6	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ สาย น่าน - หลวงพระบาง เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAN-12	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมจุดพักรถบรรทุกและสิ่งอำนวยความสะดวก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-2	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มแนวเส้นทางให้บริการรถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.น่าน	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAN-11	5	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สาย แพร่ - น่าน	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NAN-22	6	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานน่านนคร	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
NAN-10	7	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อม สาย อ.น่าน้อย - อ.เมืองแพร่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-21	8	โครงการก่อสร้างสะพานปากนายข้ามเขื่อนสิริกิติ์ อ.น้ำปาด จ.อุตรดิตถ์ - อ.นาหมื่น จ.น่าน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-19	9	โครงการทางเลี่ยงเมืองน่าน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-1	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1026 สายเวียงสา - ปากนาย ตอน ผาเวียง - ปากนาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-4	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-5	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1148 สาย ท่าวังผา - บ้านหย่วน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-7	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน บ.ปอน - อ.เฉลิมพระเกียรติ (กม.471+955 ถึง กม.505+853)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-15	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ปัว - ต.ทุ่งช้าง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-16	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-ท่าวังผา ตอน บ.ดอนแก้ว - อ.ปัว (เป็นช่วง ๆ)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-17	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-ท่าวังผา ตอน บ.ห้วยยั้ง - บ.ปง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-13	17	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1148 สาย อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคาน ตอน บ.ผาหลัก - บ.สะเก็น	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-14	18	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1007 สาย เชียงกลาง - ทางทุ่ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-18	19	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-20	20	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1026 สาย เวียงสา - ปากนาย ตอน ผาเวียง - น่าน้อย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-8	21	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการเกษตร สาย น่าน - ภูชี้ฟ้า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-9	22	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการเกษตร สาย น่าน - ดอยมณีพฤกษ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NAN-23	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-24	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-25	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NAN-28	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-27	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-26	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถบรรทุกเพื่อการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-31	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-29	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-30	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดน่าน	กรมการขนส่งทางบก/ 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 จังหวัดน่าน

ด้าน	รองรับการพัฒนาแบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	17
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		31

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
PYO-38	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PYO-18	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการเชื่อมโยธาการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-21	3	โครงการศึกษา multi model transport เพื่อศึกษาการเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง ทั้งคนและสินค้า	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-22	4	โครงการศึกษาและพัฒนา Transit Oriented Development (TOD) เพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง และส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการเดินทาง	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-39	5	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
PYO-12	6	โครงการชิตีบัส (City Bus) เชื่อมต่อสนามบินแม่ฟ้าหลวง จ.เชียงราย – อ.เมืองพะเยา เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวระหว่างเมือง	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-19	7	โครงการพัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมโยงจังหวัดเชียงใหม่ - จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
PYO-16	8	โครงการวงแหวนรอบนอก จ.พะเยา เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 1202 กับทางหลวงหมายเลข 120	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-1	9	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยธาการเดินทางระหว่างลานกองเก็บสินค้าของสถานีพะเยา และสถานีรถไฟพะเยา (โครงการรถไฟรางคู่สายเด่นชัย เชียงราย เชียงของ) ไปสู่ทางหลวงสายหลัก	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-15	10	โครงการปรับปรุงทางแยกแม่ต้า จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับ ทางหลวงหมายเลข 1193	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-25	11	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินทางรถสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-3	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อรองรับจุดผ่านชายแดนบ้านฮวก - บ้านปางมอน (สปป. ลาว)	ด้านศุลกากร	ขนส่งทางถนน
PYO-20	13	โครงการพัฒนาด่านชายแดนบ้านฮวก	กรมศุลกากร	ขนส่งทางถนน
PYO-29	14	โครงการทางเลี่ยงเมืองจุน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-36	15	โครงการถนนสาย จ1 ผังเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
PYO-35	16	โครงการก่อสร้างถนน สายแยกทล.1020 - บ้านก๊วกแก้ว จ.เชียงราย จ.พะเยา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-2	17	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยธาการโครงการรถไฟรางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ไปสู่ทางหลวงสายหลัก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-5	18	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรหมายเลข 120 ตำบลแม่่นาเรือถึงตำบลวังเหนือ จังหวัดลำปาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-9	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1093 สาย สบง - ผาตั้ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-10	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1202 สาย พะเยา - ป่าแดด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-11	21	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1251 สาย ดอกคำใต้ - เชียงม่วน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-17	22	โครงการปรับปรุงทางแยกและภูมิทัศน์ เพื่อเป็นสัญลักษณ์จังหวัดพะเยา	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
PYO-26	23	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 120 สาย พะเยา - แม่ชะจาน ตอน แม่ชะจาน - วังเหนือ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-27	24	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับ ทางเข้ามหาวิทยาลัยพะเยา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-28	25	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.เวียงเทิง - บ.ทุ่ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-30	26	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.ทุ่ง - บ.ก๊วกแก้ว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-31	27	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.ก๊วกแก้ว - บ.ห้วยบง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-37	28	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-7	29	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน จุน - ปงสนุก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-8	30	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1120 สาย สอง - เชียงม่วน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-24	31	โครงการปรับปรุงพื้นที่สถานีขนส่ง จ.พะเยา เพื่อป้องกันน้ำท่วม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-13	32	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1 ตอน แม่ทา - พาน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-32	33	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1148 สาย อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคำ ตอน บ.สะเก็น - อ.เชียงคำ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-33	34	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย พะเยา - น่าน ตอน อ.ปง - อ.เชียงม่วน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-34	35	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-14	36	โครงการพัฒนาถนนเลียบริมกว๊านพะเยา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จ.พะเยา	กรมโยธาธิการและผังเมือง	ขนส่งทางถนน
PYO-4	37	โครงการศึกษาความเหมาะสมทางเลี้ยวเมืองพะเยา	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PYO-40	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-41	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-42	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-45	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-44	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PYO-23	6	โครงการศึกษา ทบทวน ปรับปรุงพัฒนาผังเมือง จ.พะเยา	กรมโยธาธิการและผังเมือง	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-43	7	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-48	8	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-46	9	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-47	10	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดพะเยา	กรมการขนส่งทางบก/ 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 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดพะเยา

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	30
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	4
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		47

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-10 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดแพร่

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
PRE-5	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะ เส้นทางแพร่ - เชียงราย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PRE-15	2	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-16	3	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-17	4	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-18	5	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-6	6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะ อ.เด่นชัย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PRE-7	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PRE-9	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่หมายเลข 133 ทางเลี่ยงเมืองร้องกวาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-19	9	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแพร่	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
PRE-2	10	โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 101 ช่วงช่องทางเลี้ยวเข้า อ.เมืองแพร่ บริเวณสามแยกบ้านฝ้าย พร้อมทั้งปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-8	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 103 สาย ร้องกวาง - จาว ตอน บ.วังดิน - บ.แม่ตีบหลวง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-10	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1023 สาย แพร่ - แยกแม่แคม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-11	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกแม่แคม - บ.มาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-12	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกปางเคาะ-แยกแม่แคม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-13	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - แพร่ ตอน แม่สิน - ปางเคาะ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-14	16	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PRE-4	17	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1022 สาย แพร่ - น้ำกาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-1	18	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จ.แพร่	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PRE-3	19	โครงการก่อสร้างขยายถนนคอนกรีตเสริมเหล็กทางเข้าน้ำตกห้วยโรง หมู่ 3-4 ตำบลห้วยโรง อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่	องค์การบริหาร ส่วนจังหวัดแพร่	ขนส่งทางถนน

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ก.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PRE-20	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-21	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-22	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-25	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-24	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-23	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-28	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-26	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-27	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดแพร่	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-12 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดแพร่

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	11
	ขนส่งทางราง	4
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	3

Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		28

ที่มา: ทั่วประเทศ (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ที่ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะการจัดทำการประชุม
กลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ เชียงราย น่าน
พะเยา และแพร่ สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสต์
ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาแบบ
CRI-10	1	โครงการเปิดจุดผ่านแดนผาไธเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	81.5	กรมศุลกากร	ขนส่งทางถนน
CRI-31	2	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย	80.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
CRI-17	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการกำหนดตำแหน่งลานกองเก็บสินค้า (CY) เพื่อให้ครอบคลุมการเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน	78.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
CRI-32	4	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
CRI-6	5	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ คุณหมิง-สิบสองปันนา-บ่อเต็นบ่อหาน-เชียงของ	74.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
CRI-7	6	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เชียงใหม่ - เชียงราย	74.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
CRI-12	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับการท่องเที่ยว	73	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
CRI-8	8	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยวผาไธ	70.5	กรมเจ้าท่า	ขนส่งทางน้ำ
CRI-9	9	โครงการก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยวบริเวณเชียงแสน	70.5	กรมเจ้าท่า	ขนส่งทางน้ำ
CRI-33	10	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง	70	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ขนส่งทางอากาศ
CRI-2	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1356 สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-11	12	โครงการปรับปรุงพื้นที่พักสินค้าบริเวณด่านชายแดน	67.5	กรมศุลกากร	ขนส่งทางถนน
CRI-13	13	โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า เส้นทาง เชียงราย - แห่มดบัง	67	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-5	14	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย เชียงราย - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4	62	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-27	15	โครงการก่อสร้างถนน สายแยกทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ.เชียงราย จ.พะเยา	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-28	16	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-เชียงของ (MR1-1 หรือ M53)	61	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-29	17	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5)	61	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-30	18	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52)	61	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-14	19	โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำโขงให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	60	จังหวัดเชียงราย	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
CRI-1	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สายเชียงใหม่ – ดงมะดะ ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 120 – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 (ต.แม่เจดีย์ – อ.แม่ลาว)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-15	21	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข 4018 แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 90+200) - บ้านเนิน 878 (พญาพิภักดิ์)	59.5	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
CRI-16	22	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข 4052 แยกทางหลวงหมายเลข 1234 (กม.ที่ 18+800) - บ้านหัวแม่คำ	59.5	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
CRI-18	23	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 สาย เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน บ.ห้วยศาลา - บ.ทุ่งตาง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-19	24	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 สาย เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน บ.ทุ่งตาง - อ.แม่จัน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-21	25	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1211 สาย เชียงราย - อ.แม่สรวย ตอน หนองเหียง – สวนดอก	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-22	26	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1020 สาย เชียงราย-อ.เชียงของ ตอน บ.หัวดอย - บ.ใหม่ดอยลาน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-23	27	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1020 สาย เชียงราย-เชียงของ ตอน โป่งเกลือ – บ้านปล้อง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-24	28	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สาย เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน บ.สันมะแพน - อ.แม่สรวย	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-25	29	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สาย เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน อ.เวียงป่าเป้า -บ.สันมะแพน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-20	30	โครงการทางแยกต่างระดับ/อุโมงค์ เข้าสนามบินเชียงราย	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
CRI-4	31	โครงการศึกษาความเหมาะสมการปรับปรุงจุดตัดทางแยก จ.เชียงราย เพื่อความปลอดภัย	53.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
CRI-3	32	โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายบนโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยว	53	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-2 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดเชียงราย

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
CRI-34	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดเชียงราย	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-35	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเชียงราย	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-36	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-39	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงราย	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-38	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเชียงราย	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
CRI-37	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเชียงราย	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-42	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดเชียงราย	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-40	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเชียงราย	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
CRI-41	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดเชียงราย	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ 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 จังหวัดเชียงราย

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	24
	ขนส่งทางราง	4
	ขนส่งทางน้ำ	2
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		41

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาแบบ
NAN-3	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ น่าน - แพร่ - พะเยา - เชียงราย	76	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAN-6	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ สาย น่าน - หลวงพระบาง เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	76	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAN-12	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมจุดพักรถบรรทุกและสิ่งอำนวยความสะดวก	74	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-2	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มแนวเส้นทางให้บริการรถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.น่าน	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAN-11	5	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สาย แพร่ - น่าน	70.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
NAN-22	6	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานน่านนคร	68	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
NAN-10	7	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อม สาย อ.น่าน้อย - อ.เมืองแพร่	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-21	8	โครงการก่อสร้างสะพานปากนายข้ามเขื่อนสิริกิติ์ อ.น้ำปาด จ.อุตรดิตถ์ - อ.นาหมื่น จ.น่าน	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-19	9	โครงการทางเลี่ยงเมืองน่าน	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-1	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1026 สายเวียงสา - ปากนาย ตอน ผาเวียง - ปากนาย	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-4	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-5	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1148 สาย ท่าวังผา - บ้านห้วยวน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-7	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน บ.ปอน - อ.เฉลิมพระเกียรติ (กม.471+955 ถึง กม.505+853)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-15	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ปัว - ต.ทุ่งช้าง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-16	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-ท่าวังผา ตอน บ.ดอนแก้ว - อ.ปัว (เป็นช่วง ๆ)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-17	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน-ท่าวังผา ตอน บ.ห้วยยั้ง - บ.ปง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-13	17	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1148 สาย อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคาน ตอน บ.ผาหลัก - บ.สะเก็น	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-14	18	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1007 สาย เชียงกลาง - หางทุ่ง	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-18	19	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-20	20	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1026 สาย เวียงสา - ปากนาย ตอน ผาเวียง - นาน้อย	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-8	21	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการเกษตร สาย น่าน - ภูชี้ฟ้า	51.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAN-9	22	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการเกษตร สาย น่าน - ดอยมณีพุกฤษ์	51.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-5 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดน่าน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NAN-23	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดน่าน	71	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-24	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดน่าน	65.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-25	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดน่าน	65.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-28	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดน่าน	65.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-27	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดน่าน	63	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-26	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดน่าน	59	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-31	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดน่าน	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-29	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดน่าน	54.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAN-30	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดน่าน	54.5	กรมการขนส่งทางบก/ 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 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดน่าน

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	17
	ขนส่งทางราง	1
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		31

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-7 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดพะเยา

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
PYO-38	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PYO-18	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการเชื่อมโยกระบบขนส่งสาธารณะระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง	73.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-21	3	โครงการศึกษา multi model transport เพื่อศึกษาการเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง ทั้งคนและสินค้า	73	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-22	4	โครงการศึกษาและพัฒนา Transit Oriented Development (TOD) เพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง และส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการเดินทาง	72.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-39	5	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา	72.5	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
PYO-12	6	โครงการชิตibus (City Bus) เชื่อมต่อสนามบินแม่ฟ้าหลวง จ.เชียงราย – อ.เมืองพะเยา เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวระหว่างเมือง	71.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-19	7	โครงการพัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมโยงจังหวัดเชียงใหม่ - จังหวัดพะเยา	70	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
PYO-16	8	โครงการวางแผนรอบนอก จ.พะเยา เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 1202 กับทางหลวงหมายเลข 120	66	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-1	9	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างลานกองเก็บสินค้าของสถานีพะเยา และสถานีรถไฟพะเยา (โครงการรถไฟรางคู่สายเด่นชัย เชียงราย เชียงของ) ไปสู่ทางหลวงสายหลัก	65.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-15	10	โครงการปรับปรุงทางแยกแม่ต้า จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับ ทางหลวงหมายเลข 1193	65	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-25	11	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ จังหวัดพะเยา	64	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-3	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อรองรับจุดผ่านชายแดนบ้านฮวก - บ้านปางมอน (สปป. ลาว)	62	ด้านศุลกากร	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
PYO-20	13	โครงการพัฒนาด่านชายแดนบ้านฮวก	62	กรมศุลกากร	ขนส่งทางถนน
PYO-29	14	โครงการทางเลี่ยงเมืองจุน	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-36	15	โครงการถนนสาย จ1 พังเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
PYO-35	16	โครงการก่อสร้างถนน สายแยกทล.1020 - บ้านกิวแก้ว จ.เชียงราย จ.พะเยา	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-2	17	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยงอุโมงค์โครงการรถไฟรางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ไปสู่ทางหลวงสายหลัก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	60	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-5	18	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรหมายเลข 120 ตำบลแม่เนาเรือถึงตำบลวังเหนือ จังหวัดลำปาง	60	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-9	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1093 สาย สบง - ผาตั้ง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-10	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1202 สาย พะเยา - ป่าแดด	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-11	21	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1251 สาย ดอกคำใต้ - เชียงม่วน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-17	22	โครงการปรับปรุงทางแยกและภูมิทัศน์ เพื่อเป็นสัญลักษณ์จังหวัดพะเยา	59.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-26	23	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 120 สาย พะเยา - แม่ชะจาน ตอน แม่เนาเรือ - วังเหนือ	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-27	24	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับ ทางเข้ามหาวิทยาลัยพะเยา	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-28	25	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.เวียงเทิง - บ.ทุ่ง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-30	26	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.ทุ่ง - บ.กิวแก้ว	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-31	27	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.กิวแก้ว - บ.ห้วยบง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-37	28	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ M5)	58.5	กรมทางหลวง/กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PYO-7	29	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน จุน - ปงสนุก	57.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-8	30	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1120 สาย สอง - เชียงม่วน	57.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-24	31	โครงการปรับปรุงพื้นที่สถานีขนส่ง จ.พะเยา เพื่อป้องกันน้ำท่วม	57.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PYO-13	32	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1 ตอน แม่ทา - พาน	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-32	33	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1148 สาย อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคำ ตอน บ.สะเก็น - อ.เชียงคำ	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-33	34	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย พะเยา - น่าน ตอน อ.ปง - อ.เชียงม่วน	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PYO-34	35	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาแบบ
PYO-14	36	โครงการพัฒนากันเลียบกว้านพะเยา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จ.พะเยา	55.5	กรมโยธาธิการและผังเมือง	ขนส่งทางถนน
PYO-4	37	โครงการศึกษาความเหมาะสมทางเลียบเมืองพะเยา	54	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-8 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดพะเยา

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PYO-40	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดพะเยา	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-41	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดพะเยา	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-42	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพะเยา	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-45	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดพะเยา	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-44	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดพะเยา	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-23	6	โครงการศึกษา ทบทวน ปรับปรุงพัฒนาผังเมือง จ.พะเยา	61	กรมโยธาธิการและผังเมือง	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-43	7	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพะเยา	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-48	8	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดพะเยา	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-46	9	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดพะเยา	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PYO-47	10	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและธรรมาภิบาลการสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดพะเยา	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ 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 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดพะเยา

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	30
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	4
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		47

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-10 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดแพร่

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
PRE-5	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะ เส้นทางแพร่ - เชียงราย	77	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PRE-15	2	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-16	3	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-17	4	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-18	5	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PRE-6	6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะ อ.เด่นชัย	73	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PRE-7	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PRE-9	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่หมายเลข 133 ทางเลี่ยงเมืองร้องกวาง	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-19	9	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแพร่	66	กรมท่าอากาศยาน	ขนส่งทางอากาศ
PRE-2	10	โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 101 ช่วงช่องทางเลียวเข้า อ.เมืองแพร่ บริเวณสามแยกบ้านฝ้าย พร้อมทั้งปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวง	61	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-8	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 103 สาย ร้องกวาง - จาว ตอน บ.วังดิน - บ.แม่ตีบหลวง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-10	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1023 สาย แพร่ - แยกแม่แคม	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-11	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกแม่แคม - บ.มาย	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-12	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกปางเคาะ-แยกแม่แคม	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาแบบ
PRE-13	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - แพร่ ตอน แม่สลิ - ปางเคาะ	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-14	16	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PRE-4	17	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1022 สาย แพร่ - น้ำกาย	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PRE-1	18	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จ.แพร่	53.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PRE-3	19	โครงการก่อสร้างขยายถนนคอนกรีตเสริมเหล็กทางเข้าน้ำตกห้วยโรง หมู่ 3-4 ตำบลห้วยโรง อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่	47.5	องค์การบริหาร ส่วนจังหวัดแพร่	ขนส่งทางถนน

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ก.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สก. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PRE-20	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดแพร่	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-21	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดแพร่	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-22	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดแพร่	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-25	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดแพร่	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-24	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดแพร่	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-23	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดแพร่	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-28	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดแพร่	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-26	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดแพร่	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PRE-27	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดแพร่	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	11
	ขนส่งทางราง	4
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		28

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

7. การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

(ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ซึ่งในปัจจุบันขาดการบูรณาการระหว่างกัน โดยไม่มีการพัฒนาเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ ทั้งด้านการขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการท่องเที่ยว ดังนั้น (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ จะใช้เป็นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ 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 ห้องประชุมภูสกลแกรนด์ โรงแรมสกลแกรนด์พาเลซ 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 โรงแรมวีวิช ขอนแก่น อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมนกยูง 3 โรงแรมเซนต์เตอร์ 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 ห้องประชุมเชียงรุ่ง 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 ห้องประชุมคอนเวนชัน 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 เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ 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 โรงแรมรอยัลนาคราและคอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ 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 ห้องประชุมแกรนด์ปา โรงแรมแกรนด์ปา 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

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

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

2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สมา่อุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด
สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด YEC จังหวัด สมาเภตกรจังหวัด
บริษัทเอกชนด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ขนส่งและโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติ
การด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ 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

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