



สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

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



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
(จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์
จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์)

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ 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

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

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

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



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

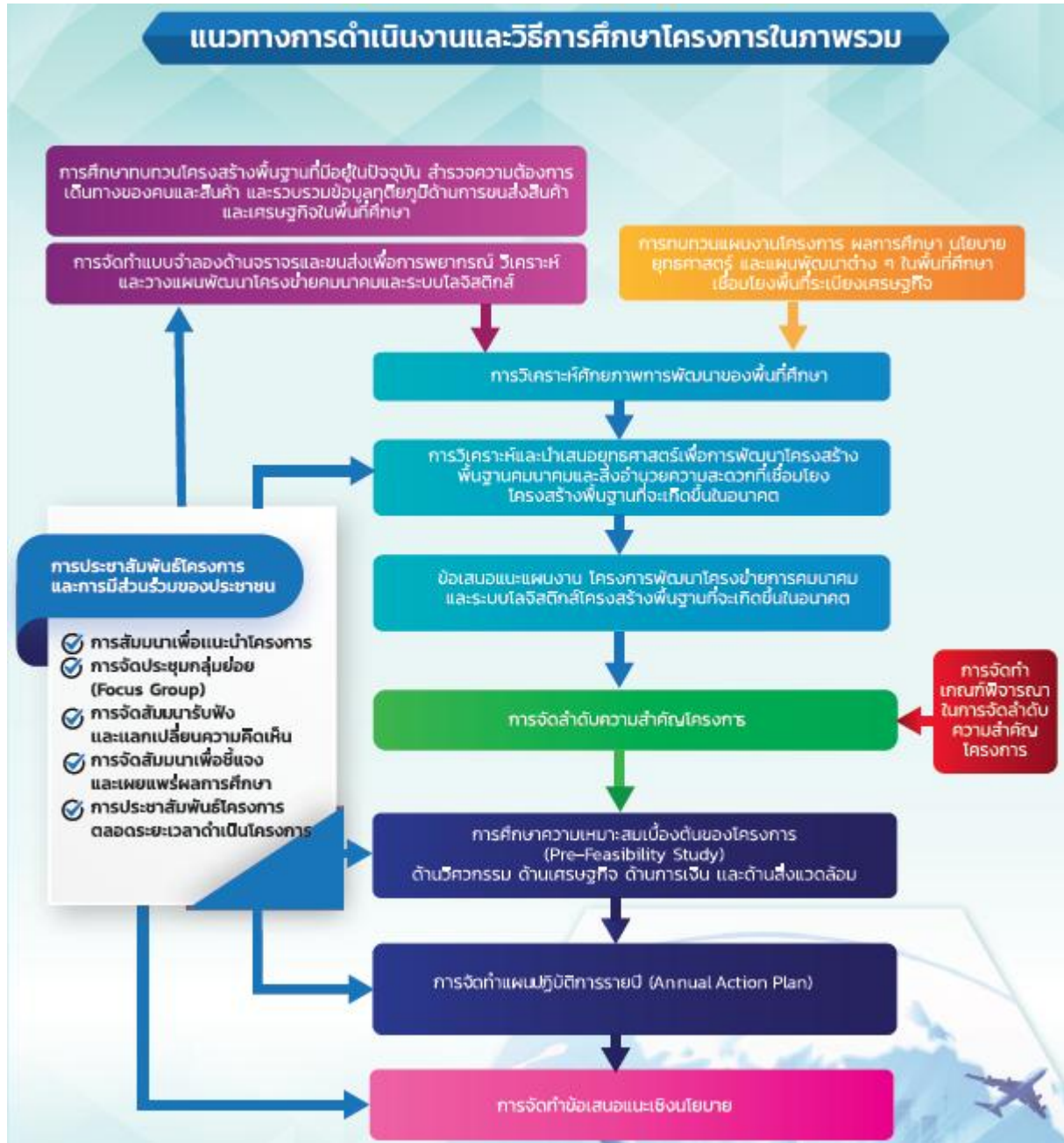
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

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

- **งานส่วนที่ 3 :** งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.2-2

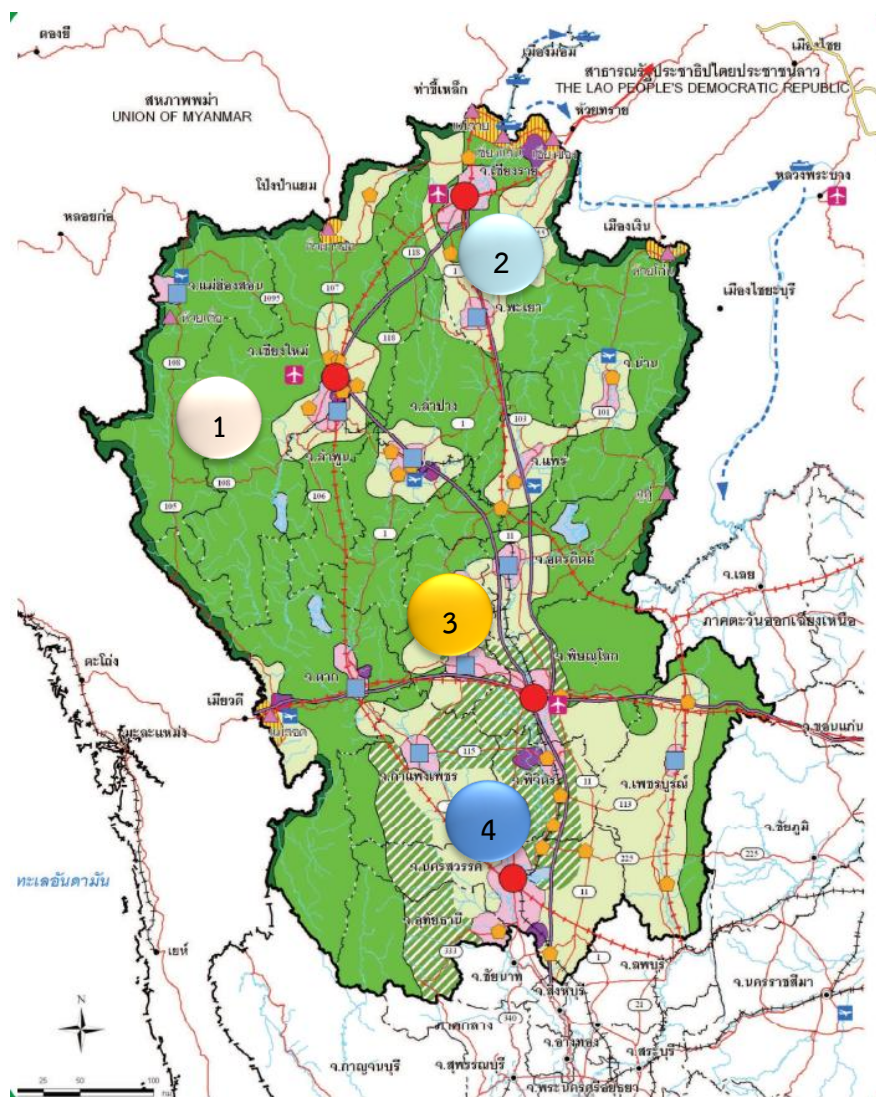


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

1.4 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ จำนวน 4 พื้นที่ ดังนี้

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



รูปที่ 1.4-1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

2. การดำเนินงานของโครงการ



3. การศึกษาทบทวนโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและอนาคต เชื่อมโยงกับพื้นที่กลุ่มจังหวัด

3.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์ โดยให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่าง ๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลก เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนล่างของภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 377 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 10,815.80 ตารางกิโลเมตร เป็นจุดศูนย์กลางในด้านคมนาคมของภูมิภาคอินโดจีน โดยเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภาคกลางกับภาคเหนือ รวมทั้งภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย จังหวัดพิษณุโลกจึงได้รับการขนานนามว่าเป็น "เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน" โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดพิษณุโลกอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 377 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (อินทรีบุรี-เชียงใหม่) โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูง มีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีระยะทางทั้งสิ้น 562.673 กิโลเมตร โดยความยาวของถนนช่วงพาดผ่านจังหวัดพิษณุโลกมีระยะ 94.80 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่)

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (สายแม่สอด-มุกดาหาร) เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางทั้งสิ้น 771.123 กิโลเมตร โดยความยาวของถนนช่วงพาดผ่านจังหวัดพิษณุโลกมีระยะ 126.84 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1.2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (สายแม่สอด-มุกดาหาร)

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนภูดู่) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก มีระยะทางประมาณ 396.784 กิโลเมตร โดยความยาวของถนนช่วงพาดผ่านจังหวัดพิษณุโลกมีระยะ 66.02 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนภูดู่)

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดพิษณุโลกมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ภายในตัวเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 2 ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกอินโดจีน

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 1 ตั้งอยู่ภายในตัวเมือง ให้บริการสำหรับรถโดยสารที่วิ่งบริเวณจังหวัดที่ใกล้เคียง ตั้งอยู่ที่ตำบลในเมือง อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 2 อยู่ห่างจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลกแห่งที่ 1 ประมาณ 6 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่ถนนเลี้ยวเมืองพิษณุโลก ตำบลสมอแคะ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก หรือที่เรียกว่า สี่แยกอินโดจีน เป็นสี่แยกขนาดใหญ่ของพิษณุโลก จุดตัดของถนนทางหลวงหมายเลข 11 ถนนทางหลวงหมายเลข 12 และถนนเลี้ยวเมืองพิษณุโลกด้านใต้ จึงมีความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการ มีบริการรถทัวร์เดินทางไปยังทุกภาคของประเทศไทย และบริการรถสองแถววิ่งรอบเมืองและรถแท็กซี่บริการภายในตัวเมือง

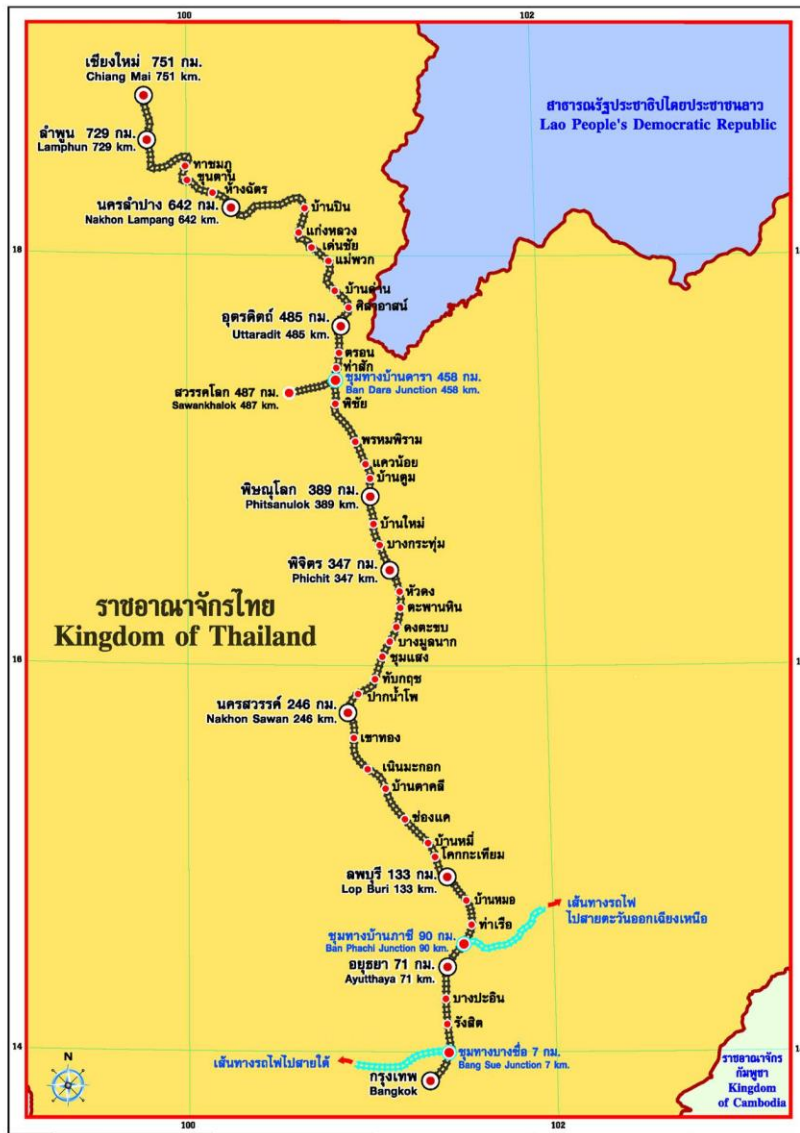
(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดพิษณุโลกมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกและเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดพิษณุโลกมีสถานีรถไฟให้บริการ 3 แห่ง คือ สถานีรถไฟพิษณุโลก ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลักในจังหวัดพิษณุโลก สถานีพรหมพิราม และสถานีหนองตม โดยมีเส้นทางรถไฟสายเหนือ

(กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออก สถานีพิษณุโลก จำนวนเฉลี่ย 22 เที่ยวต่อวัน

แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ
THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-4 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟพิษณุโลก



สถานีรถไฟพรมพิราม



สถานีรถไฟหนองคม

รูปที่ 3.1-5 สถานีรถไฟในจังหวัดพิษณุโลก

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานพิษณุโลก ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก ห่างจากตัวเมือง 3 กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 16,406 ตร.ม. อาคารผู้โดยสารความจุผู้โดยสารสูงสุด เข้า 500 คนต่อชั่วโมง ขาออก 500 คนต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยานมีขนาดกว้าง 137 เมตร และยาว 300 เมตร (ใช้ได้จริงประมาณ 240 เมตร) สามารถรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส เอ320 จำนวน 4 ลำ มีสายการบินเปิดให้บริการ 3 สายการบิน ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการในเส้นทาง พิษณุโลก-ดอนเมือง ทั้งเที่ยวไป-กลับ จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย เข้า 4 เที่ยวบินต่อวัน ขาออก 4 เที่ยวบินต่อวัน



รูปที่ 3.1-6 ท่าอากาศยานพิษณุโลก

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

สำหรับเมืองสองแคว หรือชื่อในปัจจุบันคือ จ.พิษณุโลก เป็นเมืองที่มีความสำคัญในหน้าประวัติศาสตร์ไทยมาอย่างยาวนาน เหตุที่เรียกว่าสองแคว เป็นเพราะสมัยก่อน บริเวณดังกล่าวมีแม่น้ำ 2 สายไหลผ่านเมือง นั่นคือแม่น้ำน่าน และแม่น้ำแควน้อย แม่น้ำน่าน ไหลผ่านเข้าไปในตัวเมือง (ปัจจุบันก็ยังไหลในเส้นทางนี้อยู่) ส่วน แม่น้ำแควน้อย เปลี่ยนทิศในการไหลผ่าน จากเดิมไหลลงใต้ชนานกับแม่น้ำน่าน ผ่านเมืองสองแคว หรือเมืองพิษณุโลก และไหลลงแม่น้ำน่านได้ไปที่ท่าพ่อ จ.พิจิตร ปัจจุบันได้ไหลลงจากเทือกเขาทางทิศตะวันออกลงแม่น้ำน่านเหนือตัวเมือง ขึ้นไปประมาณ 20 กิโลเมตร ทำให้ได้รับการขนานนามว่าเมืองสองแควนั่นเอง สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดพิษณุโลกนั้น พบว่ามีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น กิจกรรมล่องแก่งน้ำแซก กิจกรรมพาย “ซันบอร์ด” ล่องน่าน เป็นต้น

3.1.2.2 จังหวัดตาก

จังหวัดตาก เป็นจังหวัดในภาคตะวันตกหรือบางแห่งจัดอยู่ในภาคเหนือตอนล่างของไทย มีพื้นที่มากเป็นอันดับ 4 ของประเทศ นับเป็นจังหวัดชายแดนที่สำคัญอีกจังหวัดหนึ่งของไทย มีประวัติศาสตร์เก่าแก่นับตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย ทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่งดงามหลายแห่งด้วย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 432 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 16,406.65 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันเป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ถึง 9 จังหวัด ปัจจุบันสามารถเดินทางได้ทางถนนและทางอากาศ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดตากอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 432 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินสายเอเชีย โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

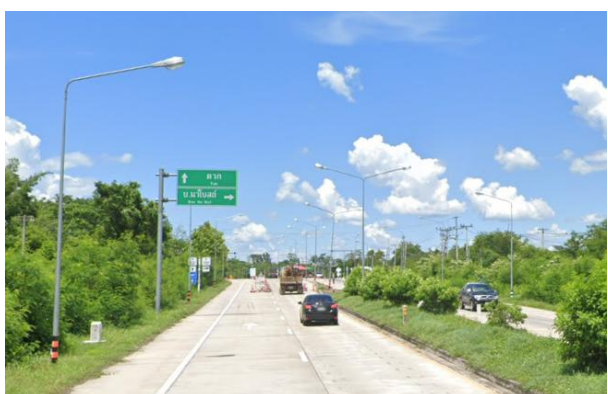
(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี จังหวัดกรุงเทพมหานคร มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงราย มีระยะทางทั้งสิ้น 994.749 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 16 โดยความยาวของถนนพหลโยธินช่วงพาดผ่านจังหวัดตากมีระยะ 90.9 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ถนนจรดวิถีถ่อง)** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 771.123 กิโลเมตร อีกทั้งรัฐบาลยังวางแผนให้เป็นหนึ่งในถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมะลาลัง ประเทศพม่า และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้เส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังถือเป็นทางหลวงสายเอเชีย ได้แก่ ทางหลวงเอเชียสาย 1 ทางหลวงเอเชียสาย 13 และ ทางหลวงเอเชียสาย 16



รูปที่ 3.1-8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 104 ถนนพหลโยธินสายเก่า เป็นถนน เริ่มต้นแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 บริเวณทางแยกตาก อำเภอมิ่งตาก จังหวัดตาก สิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 บริเวณสะพานวุฒิกุล อำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก ระยะทางรวม 26.015 กิโลเมตร เดิมทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1



รูปที่ 3.1-9 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 104

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 105 สายแม่สอด-แม่สะเรียง เป็นถนนในช่วงอำเภอมะสอด อำเภอมะระมาด อำเภอมะสะเรียง มีระยะทาง 230.497 กิโลเมตร มีเส้นทางเริ่มต้นที่อำเภอมะสอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอมะสะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เส้นทางจะขึ้นเขาสูงชันระหว่าง ตำบลท่าสองยาง อำเภوتاสองยาง จังหวัดตาก กับอำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน



รูปที่ 3.1-10 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 105

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 130 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด เป็นทางหลวงแผ่นดินในอำเภอมะสอด จังหวัดตาก รองรับการพัฒนาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community; AEC) บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (East-West Economic Corridor) และที่ชายแดนไทย-พม่า อำเภอมะสอด จังหวัดตาก เป็นประตูการค้าชายแดนการค้าอาเซียนในยุค AEC ของด่านพรมแดนแม่สอด-เมียวดี มีระยะทางรวม 17.262 กิโลเมตร ซึ่งทางหลวงสายนี้ได้กำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 1



รูปที่ 3.1-11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 130

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดตากมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตาก ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง มีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอแม่สอด

สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดตาก เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้ และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ ตำบล น้ำร้อน อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก

สถานีขนส่งแม่สอด ตั้งอยู่ที่เทศบาลตำบลท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก เป็นศูนย์กลางเชื่อมการขนส่งอำเภอท่าสองยาง แม่ระมาด พบพระ และอุ้มผาง ซึ่งเป็นอำเภอชายแดนก่อนเชื่อมตัวเมืองตาก จังหวัดอื่น และกรุงเทพมหานคร เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้ากับกลุ่มเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง และอ่าวเบงกอล (GMS and BIMSTEC) และจุดเชื่อมการขนส่งแนวถนนระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก (East-west Economic Corridor) ตามแผนความร่วมมือพัฒนาของไทย กับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้และอินโดจีน รวมถึงการรองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดน เขตนิคมอุตสาหกรรม

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดตากไม่มีสถานีรถไฟ เนื่องจากไม่มีแนวเส้นทางรถไฟตัดผ่าน การเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดตากจึงจำเป็นต้องลงที่สถานีรถไฟในจังหวัดใกล้เคียงและเดินทางไปยังจังหวัดตากโดยการเดินทางทางถนนต่อ

จังหวัดตากไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านดารา อำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 143 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1255 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1318 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 125 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 มายังตัวจังหวัดตากได้

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดตากมีสนามบินให้บริการ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และท่าอากาศยานตาก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด หรือ สนามบินแม่สอด ตั้งอยู่ที่ ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยตั้งอยู่ห่างจากอำเภอแม่สอดประมาณ 3 กิโลเมตร และห่างจากอำเภอเมืองตากประมาณ 87 กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีพื้นที่อาคาร

ผู้โดยสาร 12,000 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสาร 600 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันให้บริการสายการบิน 1 บริษัท ได้แก่ นักแอร์ ให้บริการในเส้นทาง แม่สอด-ดอนเมือง ทั้งเที่ยวไป-กลับ จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ขาเข้า 2 เที่ยวบินต่อวัน ขาออก 2 เที่ยวบินต่อวัน



รูปที่ 3.1-12 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ท่าอากาศยานตาก ตั้งอยู่ที่ ตำบลน้ำร้อน อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 300 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสาร 30 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ แต่ยังเปิดให้บริการปกติ โดยให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ



รูปที่ 3.1-13 ท่าอากาศยานตาก

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แม่น้ำเมย เป็นแม่น้ำสายย่อยของแม่น้ำสาละวิน มีต้นกำเนิดในอำเภอบพพระ จังหวัดตาก ไหลขึ้นไปทางเหนือผ่านอำเภแม่สอด อำเภอแม่ระมาด อำเภอท่าสองยาง มาบรรจบกับแม่น้ำสาละวินที่อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีความยาว 327 กิโลเมตร เป็นพรมแดนธรรมชาติระหว่างไทยกับพม่า และมีความสำคัญในการลำเลียงสินค้าทางน้ำและการเดินทางข้ามทางเรือระหว่างไทยกับพม่า

3.1.2.3 จังหวัดเพชรบูรณ์

จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่าง มีแนวเขตติดต่อระหว่างภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 346 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 12,668 ตารางกิโลเมตร การคมนาคมขนส่งในจังหวัดเพชรบูรณ์ ส่วนใหญ่จะใช้ระบบถนน เนื่องจากไม่มีทางรถไฟ และในอดีตเคยมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ การขนส่งทางถนนในจังหวัดเพชรบูรณ์ มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 เป็นทางหลวงสายหลักพาดผ่าน

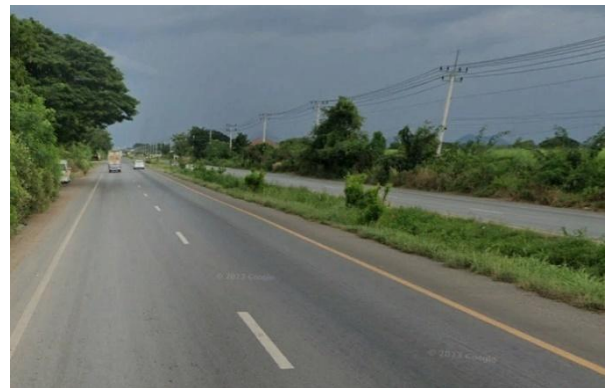
ในแนวเหนือ-ใต้ ผ่านเขตจังหวัดเป็นระยะทาง 114.834 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดขอนแก่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113 เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพิจิตร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 เชื่อมต่อไปยังจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดชัยภูมิ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 346 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 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 ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ที่สำคัญ แสดงดังนี้

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



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21

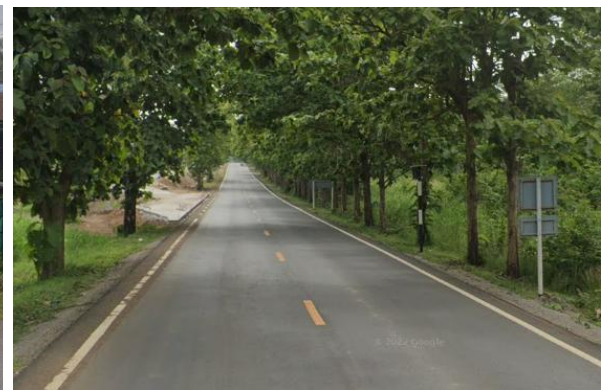
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12** (แม่สอด - มุกดาหาร) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 793.391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



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์กับจังหวัดพิจิตร สายทางเริ่มต้นที่สามแยกวังชมพู อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ และสิ้นสุดที่สี่แยกเลี้ยวเมืองพิจิตร อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 107.209 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-16 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 (สายแยกบึงบอระเพ็ด-ชัยภูมิ) เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่สามแยกบึงบอระเพ็ด ตัดกับถนนพหลโยธิน ก่อนขึ้นสะพานเดชาติวงศ์ ตัดผ่าน อำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ อำเภอบึงสามพัน และอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์ ขึ้นไปสู่จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่อำเภอภักดีชุมพล อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า และสิ้นสุดที่วงเวียนอนุสาวรีย์พระยาภักดีชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางยาวประมาณ 268 กิโลเมตร เป็นทางหลวง 2 จราจรสวนกัน และบางช่วงเป็น 4 ช่องจราจร



รูปที่ 3.1-17 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

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



รูปที่ 3.1-18 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2219

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004 (สายแยกค่ายจิรประวัติ-ซับสมอทอด) เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดเพชรบูรณ์ เริ่มต้นจากถนนพหลโยธิน ที่แยกค่ายจิรประวัติ เข้าเขตจังหวัดเพชรบูรณ์ ผ่านบ้านวังพิบูล ไปสิ้นสุดที่ถนนคชนกเสนีย์ ที่แยกซับสมอทอด อำเภอบึงสามพัน ระยะทางตลอดทั้งสาย 111.889 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

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

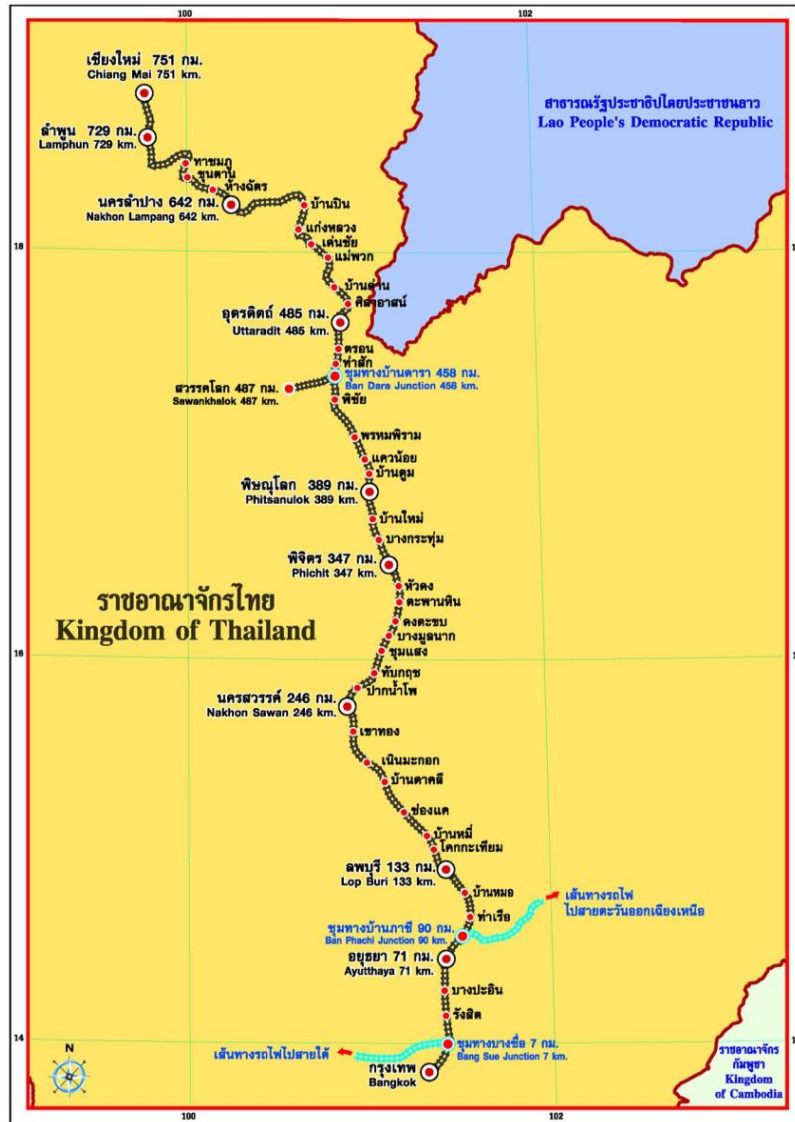
สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ถนนกลางเมืองพัฒนา ตำบลในเมือง อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 12 ตำบลน้ำซุน อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดจังหวัดเพชรบูรณ์

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดเพชรบูรณ์ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งในปี พ.ศ. 2558 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (2558-2565) ซึ่งรวมไปถึงการสนับสนุนโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ด้วยเป้าหมาย เพื่อสร้างความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟสายลำน้ำรายณ์-เพชรบูรณ์-หล่มเก่า ซึ่งผลการศึกษาสรุปว่าผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์มีความคุ้มค่า และสามารถพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ปัจจุบันเส้นทางรถไฟดังกล่าวยังไม่ได้ถูกบรรจุในแผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟของประเทศแต่อย่างใด ทั้งนี้ จังหวัดเพชรบูรณ์ไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟพิษณุโลก ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก แล้วเดินทางทางถนนระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 มายังตัวจังหวัดเพชรบูรณ์ได้

แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-20 เส้นทางรถไฟสายเหนือ

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

จังหวัดเพชรบูรณ์เคยมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ตั้งอยู่ที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ อยู่ห่างจากตัวอำเภอหล่มสักประมาณ 16 กิโลเมตร และห่างจาก ตัวจังหวัดเพชรบูรณ์ประมาณ 31 กิโลเมตร มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 11,000 ตร.ม. รองรับผู้โดยสาร ขาเข้าได้ 336 คน ต่อชั่วโมง ขาออก 204 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการแต่ยังเปิดให้บริการปกติ โดยให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ ในอดีตได้เริ่มเปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยการบินไทย ในปี 2543 จากนั้นในปี 2547 ได้หยุดให้บริการเชิงพาณิชย์ เนื่องจากมีผู้ใช้บริการน้อย ต่อมาในปี 2554 มีความพยายามจะเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อีกครั้ง โดยใช้เครื่องบินขนาด 19 ที่นั่ง แต่หลังเปิดให้บริการได้เพียง 1 เดือน ก็ต้องยกเลิกไป จนกระทั่งปี 2561 สายการบินนกแอร์มาเปิดให้บริการ เส้นทางการบินได้เพียง 3 เดือน ก็หยุดให้บริการ จึงทำให้ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ไม่มีสายการบินพาณิชย์ เปิดให้บริการมาจนถึงปัจจุบัน

หากผู้เดินทางมีความประสงค์เดินทางทางอากาศมายังจังหวัดเพชรบูรณ์เพื่อลดเวลาในการเดินทางสามารถใช้ท่าอากาศยานพิษณุโลกซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้จังหวัดเพชรบูรณ์มากที่สุด โดยมีระยะทางห่างจากตัวเมืองเพชรบูรณ์ประมาณ 170 กิโลเมตร ผู้เดินทางสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานพิษณุโลกมายังจังหวัดเพชรบูรณ์โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 126 ทางหลวงหมายเลข 12 และทางหลวงหมายเลข 21

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดเพชรบูรณ์เป็นพื้นที่ราบลุ่มแบบท้องกระทะ ประกอบด้วยเนินเขา ป่า และที่ราบเป็นตอน ๆ สลับกันไป มีแม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำสายสำคัญโดยไหลจากจังหวัดเลย เพชรบูรณ์ ผ่านไปสู่จังหวัดในภาคกลาง แล้วลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ตามลำดับ มีความยาวประมาณ 350 กิโลเมตร มีอ่างเก็บน้ำขนาดกลาง 11 แห่ง และหนอง บึง ขนาดเล็กกระจายอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดเพชรบูรณ์นั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ โดยมีกิจกรรมท่องเที่ยว ณ สถานที่ต่าง ๆ เช่น น้ำตกธารทิพย์ น้ำตกศรีดิษฐ์ อ่างเก็บน้ำห้วยป่าแดง แก่งบางระจัน น้ำตกสายทิพย์ น้ำตกแม่พูล เขื่อนสิริกิติ์ และอุทยานแห่งชาติลำน้ำน่าน

3.1.2.4 จังหวัดสุโขทัย

จังหวัดสุโขทัย เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนล่าง ของประเทศไทย มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดแพร่ อุตรดิตถ์ พิษณุโลก กำแพงเพชร ตาก และลำปาง (เรียงตามเข็มนาฬิกาจากด้านเหนือ) มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านคือแม่น้ำยม จังหวัดสุโขทัยมีระยะห่างจากกรุงเทพมหานครอยู่ประมาณ 427 กิโลเมตร มีทางหลวงสายสำคัญที่ตัดผ่าน คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ซึ่งเป็นถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมต่อกับจังหวัดตากและจังหวัดพิษณุโลก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดสุโขทัยมีระยะห่างจากกรุงเทพมหานครอยู่ประมาณ 427 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และ 117 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 สายกลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) มุกดาหาร (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันออก-ตะวันตกที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 771.123 กิโลเมตร ซึ่งถนนในช่วงสุโขทัย-พิษณุโลก มีชื่อเรียกว่า ถนนสิงห์วัฒน์



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101** สายกำแพงเพชร-จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น/น้ำเงิน (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ-ใต้ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือด้านตะวันออก มีปลายทางทิศใต้บนถนนพหลโยธิน ในตำบลนครชุม อำเภอมือกำแพงเพชร และมีปลายทางทิศเหนือที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น ในตำบลห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมต่อกับบ้านน้ำเงิน ระยะทางรวม 505.853 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไป-กลับ และขนาด 4 ช่องจราจรในบางช่วง



รูปที่ 3.1-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102** สายอุตรดิตถ์-เมืองเก่า เป็นทางหลวงแผ่นดินระหว่างอำเภอมืออุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ ถึงอำเภอมือสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย ความยาว 97.678 กิโลเมตร (รวมเส้นทางกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1113, 1305 และ 1404 (เฉพาะช่วงหนองอ้อ-

ศรีสะเกษ) เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไป-กลับ และขนาด 4 ช่องจราจรตั้งแต่สี่แยกอุตรดิตถ์ถึงสามแยกทุ่งยั้ง



รูปที่ 3.1-23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 สายสวรรคโลก-อุ้มอ่อง เป็นถนนแนวเขตตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีแนวเส้นทางเริ่มจากทางเข้าสวรรคโลก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1370) อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ผ่านอำเภอทุ่งเสลี่ยม จังหวัดสุโขทัย อำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร และตัดเข้าตัวเมืองเชียงใหม่ สิ้นสุดที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทางรวม 256.359 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-24 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

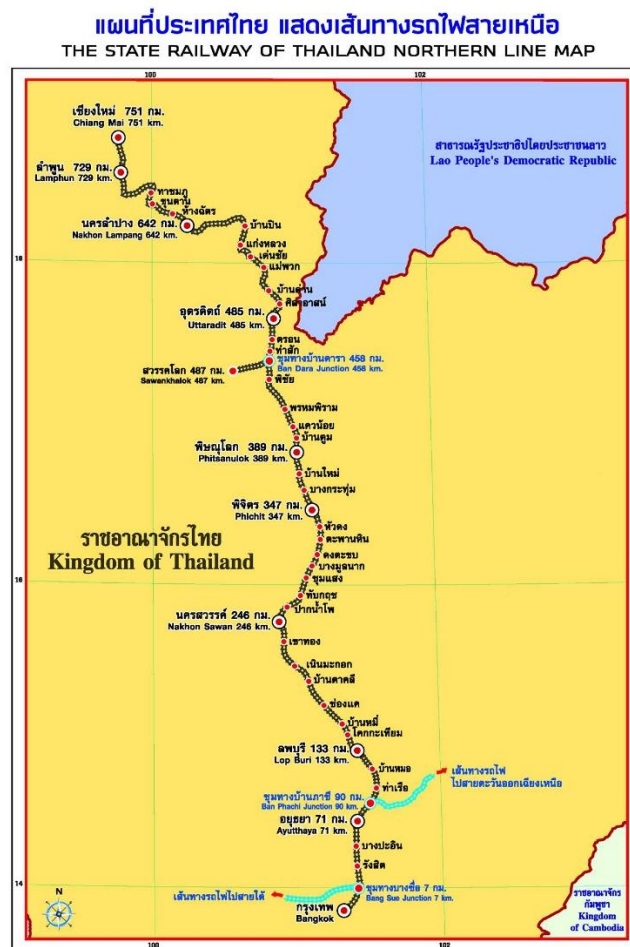
สถานีขนส่งสุโขทัยเป็นที่รู้จักกันในชื่อ สถานีขนส่ง AEC ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านกล้วย จังหวัดสุโขทัย ซึ่งสถานีขนส่งสุโขทัยจะมีป้ายรถชาติประเทศต่าง ๆ ประดับตั้งแต่ทางเข้าสถานี รวมไปถึงในตัวอาคารผู้โดยสาร ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ผู้คนเรียกสถานีขนส่งแห่งนี้ว่า “สถานีขนส่ง AEC” และการเดินทางไปสถานีขนส่งสุโขทัยนั้นมีรถโดยสารรอบเมือง (รถสองแถวสีม่วง-ชมพู) รับ-ส่งภายในตัวเมือง-สถานีขนส่ง อัตราค่าโดยสาร 4 บาทตลอดสาย

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดสุโขทัย มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดสุโขทัย และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมี การสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดสุโขทัย เป็นหนึ่งในมรดกโลกทางวัฒนธรรม เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนา ด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

สถานีรถไฟในจังหวัดสุโขทัย มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟสวรรคโลก อำเภอสวรรคโลก ซึ่งเป็นสถานีที่อยู่ใกล้อำเภอสุนทรียมากที่สุด และสถานีรถไฟคลองมะพลับ อำเภอสรรคโลก สถานีรถไฟ สวรรคโลก เป็นสถานีรถไฟชั้นสองในทางรถไฟสายเหนือ เป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟรองสาย สวรรคโลก โดยแยกออกจากเส้นทางรถไฟสายเหนือหลัก (กรุงเทพ-เชียงใหม่) ที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านดารา จังหวัดอุตรดิตถ์

ทั้งนี้เส้นทางรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) จะไม่ผ่านสถานีรถไฟสวรรคโลก โดยการเดินทางจากกรุงเทพมหานครเพื่อไปยังจังหวัดสุโขทัยทางรถไฟสามารถลงที่สถานีชุมทางบ้านดารา และเดินทางต่อด้วยรถยนต์ไปยังจังหวัดสุโขทัยบนทางหลวงหมายเลข 1318 ทางหลวงหมายเลข 101 ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร หรือหากต้องการเดินทางต่อทางรถไฟจากสถานีชุมทางบ้านดาราไปยังสถานีรถไฟสวรรคโลกสามารถทำได้ แต่อาจจะไม่สะดวกนักเนื่องจากมีขบวนรถไฟเที่ยวเข้า-ออกสถานีสวรรคโลก เพียง 2 เที่ยวต่อวันเท่านั้น



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-25 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟสววรรคโลก



สถานีรถไฟคลองมะพลับ

รูปที่ 3.1-26 สถานีรถไฟในจังหวัดสุโขทัย

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานสุโขทัย เป็นท่าอากาศยานในสังกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด มีเนื้อที่ 1,018 ไร่ ตั้งอยู่ในเขต 3 ตำบล คือ ต.ท่าทอง ต.คลองกระเจง และ ต.ย่านยาว อ.สวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย พื้นที่อาคารผู้โดยสารประมาณ 5,000 ตร.ม. สามารถรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกได้ 400 คนต่อชั่วโมง ปัจจุบันทางวิ่ง (Runway) ยาว 2,300 เมตร กว้าง 45 เมตร รองรับน้ำหนักได้ 45 ตัน มีลานจอดเครื่องบิน ขนาด 50x250 เมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ Boeing 737 ได้จำนวน 3 ลำ ปัจจุบันให้บริการสายการบิน 1 บริษัท คือ บางกอกแอร์เวย์ ให้บริการในเส้นทาง สุโขทัย-สุวรรณภูมิ ทั้งเที่ยวไป-กลับ จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ขาเข้า 2 เที่ยวบินต่อวัน ขาออก 2 เที่ยวบินต่อวัน



รูปที่ 3.1-27 ท่าอากาศยานสุโขทัย

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดสุโขทัย เป็นพื้นที่ราบเชิงเขาและที่ราบ มีแม่น้ำยม เป็นแหล่งน้ำที่สำคัญของ จ.สุโขทัย ซึ่งแม่น้ำยมมีความยาวประมาณ 735 กิโลเมตร กระแสน้ำไหลผ่านที่ราบสูงของอำเภอบึง อำเภอยางชุมน้อย จังหวัดพะเยา ผ่านจังหวัดแพร่ สุโขทัย พิษณุโลก และพิจิตร ไปบรรจบกับแม่น้ำน่านที่ตำบลเกยไชย อำเภอยางชุมน้อย จังหวัดนครสวรรค์ ก่อนแม่น้ำน่านจะไปรวมกับแม่น้ำปิง ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอมโนรมย์ จังหวัดนครสวรรค์ เกิดเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา

กิจกรรมทางน้ำสมัยก่อน ชาวบ้านในเขตบ้านกงทำพิธีทอดผ้าป่าทางเรือไปยังวัดต่าง ๆ ที่อยู่ริมแม่น้ำยมทางตะวันออกและตะวันตกของบ้านกง ซึ่งเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่สุดในละแวกนี้เมื่อราว 40 ปีที่ผ่านมา ปัจจุบันนี้สภาพนิเวศวัฒนธรรมได้แปรเปลี่ยนไปจากเดิมตามสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป วัฒนธรรมดั้งเดิม เช่น การทอดผ้าป่าทางเรือก็ไม่ได้มีการสืบทอดอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ก็เพราะมีการใช้เรื่อน้อยลง โดยปัจจุบันกิจกรรมทางน้ำ คือการประกอบอาชีพประมงน้ำจืด ของชาวบ้านริมลุ่มแม่น้ำยม

3.1.2.5 จังหวัดอุดรธานี

จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย ได้ชื่อว่าเมืองท่าแห่งทิศเหนือ เป็นประตูขึ้นสู่ดินแดนล้านนาตะวันออก ในอดีตเป็นหัวเมืองชุมนุมการค้าที่ใหญ่ที่สุดและสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในภาคเหนือ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ประมาณ 491 กิโลเมตร และโดยทางรถไฟ 485 กิโลเมตรประมาณ มีเนื้อที่ประมาณ 7,838 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ที่ติดต่อกับจังหวัดแพร่ จังหวัดน่าน จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย และด้านทิศตะวันออกติดต่อกับ สปป.ลาว การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน และทางรถไฟมีพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Container Yard : CY) ที่ใหญ่ที่สุดในภาคเหนือ ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดอุดรธานีอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 491 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 117 และ 11 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงเพื่อการจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 สายอินทบุรี-เชียงใหม่ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทาง 562.673 กิโลเมตร ปลายทางทิศใต้ของทางหลวงสายนี้อยู่ที่ทางแยกต่างระดับ

อินทร์บุรี ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ส่วนปลายทางทิศเหนืออยู่ที่ถนนห้วยแก้ว ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่



รูปที่ 3.1-28 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

(1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนภูคู้ (รวมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1325, 1104 และ 1047 สายคลองเมม – ม่วงเจ็ดต้น) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรองในช่วงจังหวัดพิษณุโลกถึงจังหวัดอุดรดิตถ์ รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 396.784 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-29 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102 สายอุดรดิตถ์-เมืองเก่า เป็นทางหลวงแผ่นดินระหว่างอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ ถึงอำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย ความยาว 97.678 กิโลเมตร (รวมเส้นทางกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1113, 1305 และ 1404 (เฉพาะช่วงหนองอ้อ-ศรีสัชชาลัย))



รูปที่ 3.1-30 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 102

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

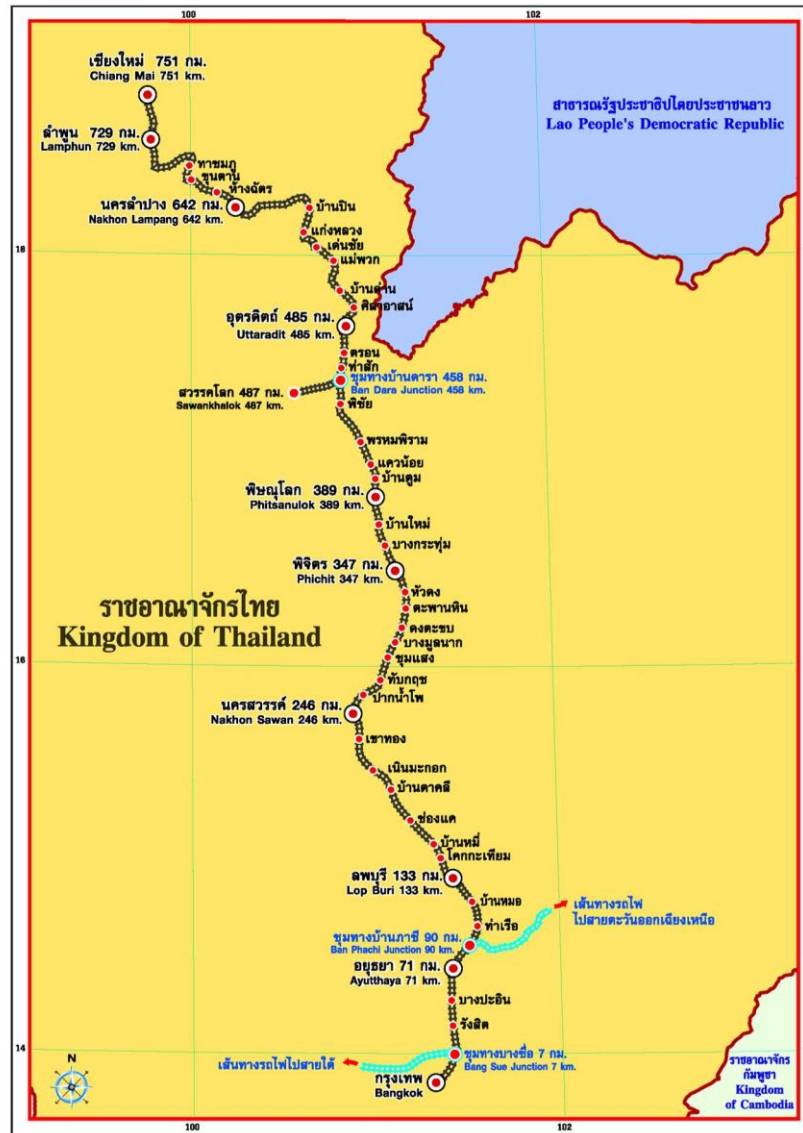
จังหวัดอุตรดิตถ์มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 102 ตำบลท่าอิฐ อำเภอเมืองอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยบริเวณสถานีขนส่งจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดอุตรดิตถ์มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดอุตรดิตถ์เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดอุตรดิตถ์มีสถานีรถไฟให้บริการ 12 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลักประจำจังหวัด 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟอุตรดิตถ์ สถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟพิชัย และสถานีรถไฟตรอน และมีสถานีรถไฟศิลาอาสน์เป็นย่านสถานีรถไฟที่สำคัญของภาคเหนือและเป็นศูนย์คอนเทนเนอร์ของรถไฟสายเหนือ โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเช้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ จำนวนเฉลี่ย 18 เที่ยวต่อวัน

แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ
THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-31 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟอุตรดิตถ์



สถานีรถไฟสีลาอาสน์



สถานีรถไฟพิชัย และสถานีรถไฟตรอน

รูปที่ 3.1-32 สถานีรถไฟในจังหวัดอุตรดิตถ์

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ในอดีตจังหวัดอุตรดิตถ์เคยมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง คือ สนามบินอุตรดิตถ์ หรือ สนามบินวังยาง ตั้งอยู่บ้านวังยาง ตำบลผาจุ อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์ ห่างจากตัวจังหวัดอุตรดิตถ์ ในทางหลวงหมายเลข 1045 ประมาณ 23 กิโลเมตร แต่ด้วยด้วยภาวะเศรษฐกิจและความนิยมของการใช้บริการไม่มากพอ จึงปิดตัวลงในปี พ.ศ. 2518 ซึ่งในปัจจุบัน หากผู้เดินทางมีความประสงค์เดินทางทางอากาศมายังจังหวัดอุตรดิตถ์เพื่อลดเวลาในการเดินทาง สามารถใช้ท่าอากาศยานสุโขทัยซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้จังหวัดอุตรดิตถ์มากที่สุด โดยมีระยะทางห่างจากตัวเมืองอุตรดิตถ์ประมาณ 65 กิโลเมตร ผู้เดินทางสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานสุโขทัยมายังจังหวัดอุตรดิตถ์โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 101 ทางหลวงหมายเลข 1180 ทางหลวงหมายเลข 1196 และทางหลวงหมายเลข 117

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดอุตรดิตถ์แบ่งได้เป็น 3 ลักษณะ คือ ที่ราบลุ่มแม่น้ำน่าน ที่ราบระหว่างหุบเขาและเชิงเขา และเขตภูเขาและที่สูง มีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ ได้แก่ แม่น้ำน่าน ไหลผ่าน เขตจังหวัดเป็นระยะความยาวถึง 160 กิโลเมตร แม่น้ำปาด ห้วยพูล คลองแม่พร่อง ห้วยน้ำพี คลองตรอน ห้วยน้ำลอก นอกจากนั้นมีเขื่อนและฝายกักเก็บน้ำเพื่อการชลประทาน คือ เขื่อนสิริกิติ์ เขื่อนดินช่องเขาขาด หรือแซดเดิล ฝายสมเด็จพระเจ้า และฝายหลวงลับแลซึ่งเป็นฝายแรกของประเทศไทย

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดอุตรดิตถ์นั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ โดยมีกิจกรรมท่องเที่ยว ณ สถานที่ต่าง ๆ น้ำตกสายทิพย์ น้ำตกแม่พูล เขื่อนสิริกิติ์ และอุทยานแห่งชาติลำน้ำน่าน

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 11 ทางหลวงหมายเลข 12 ทางหลวงหมายเลข 21 ทางหลวงหมายเลข 117 ทางหลวงหมายเลข 125 และทางหลวงหมายเลข 130 ส่วนระบบคมนาคมทางรางนั้นกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่มีเส้นทางรถไฟ ดังนี้ (1) กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เริ่มแยกจากสถานีชุมทางบ้านภาชี แล้วขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่จังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 คือ จ.พิษณุโลก ผ่าน อ.บางกระทุ่ม อ.เมืองพิษณุโลก และ อ.พรหมพิราม จ.สุโขทัย ผ่าน อ.ศรีนคร และ อ.สวรรคโลก จ.อุตรดิตถ์ ผ่าน อ.เมืองอุตรดิตถ์ อ.ตรอน และ อ.พิชัย (2) กรุงเทพฯ-ศิลาอาสน์ สถานีศิลาอาสน์เป็นสถานีเดียว ใน จ.อุตรดิตถ์ที่มีขบวนรถต้นทางและปลายทาง คือ ขบวนรถเร็วที่ 105/106 (กรุงเทพฯ-ศิลาอาสน์-กรุงเทพฯ ซึ่งแต่เดิมคือขบวนรถเร็ว 53/54) และขบวนรถท้องถิ่นที่ 403/410 (พิษณุโลก-ศิลาอาสน์-พิษณุโลก) ต่อมาการรถไฟฯ ได้มีการขยายเส้นทางขบวนรถด่วนพิเศษที่ 3/4 จากกรุงเทพฯ-สวรรคโลก-กรุงเทพฯ เป็น กรุงเทพฯ-สวรรคโลก-ศิลาอาสน์-กรุงเทพฯ การขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีแม่น้ำเมย เป็นเส้นแบ่งเขตแดนประเทศไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ปัจจุบันมีเพียงท่าเรือข้ามฟากและการลำเลียงสินค้าทางน้ำระหว่างไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ต้นน้ำอยู่ในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ไหลผ่าน จ.ตาก ของภายในตัวอำเภอ อ.พบพระ อ.แม่สลด อ.แม่ระมาด และ อ.ท่าสองยาง ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีท่าอากาศยานที่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์ 3 แห่ง มีท่าอากาศยานที่ไม่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์ 2 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ (1) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด ตั้งอยู่ที่ ต.ท่าสายลวด อ.แม่สลด จ.ตาก ห่างจาก อ. แม่สลด ประมาณ 3 กิโลเมตร อาคารผู้โดยสารสามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ประมาณ 600 คน ต่อ ชม. (2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก ตั้งอยู่ที่ ต.อรัญญิก อ.เมือง จ.พิษณุโลก ห่างจากตัวเมือง 3 กม. อาคารผู้โดยสารสามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ประมาณ 1,000 คน ต่อ ชม. ปัจจุบันกำลังทำเรื่องขออนุญาตทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เพื่อให้ยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติ (3) ท่าอากาศยานสุโขทัย ตั้งอยู่ที่ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย ห่างจากตัวเมืองสุโขทัย 32 กม. (4) ท่าอากาศยานตาก ตั้งอยู่ที่ อ.เมืองตาก จ.ตาก ห่างจากตัวเมืองตาก 15 กม. ปัจจุบันไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ มีเพียงอากาศยานของหน่วยราชการที่ทำการขึ้น-ลง ตามภารกิจเท่านั้น (5) ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ตั้งอยู่ที่ ต.ลานบ่า อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ ปัจจุบันไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ มีเพียงอากาศยานของหน่วยราชการที่ทำการขึ้น-ลง ตามภารกิจเท่านั้น

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดพิษณุโลก

(1) งานพัฒนาทางหลวง

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

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	1296	บ.หนองยาง - บ.ท่าหนอง	20.975	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	2013	บ.แยง - อ.นครไทย ตอน บ.แยง - บ.บ่อโพธิ์	30.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	117	พิษณุโลก - อุดรดิตถ์ ตอน ต.หนองแขม - ต.พญาแมน	19.591	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	-	ทางเลี่ยงเมืองนครไทย (ด้านเหนือ)	7.000	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	2013	บ.แยง - บ.หนองกระเทียม	14.275	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	2013	บ.แยง - ต.ห้วยเอี้ย	8.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	126/พล. 4003	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126กับ ทช.พล.4003 (แยกไทยแอร์โรว์)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
8	126/1086	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126กับ ทล.1086 (แยกแสงดาว)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
9	12	ร้องโพธิ์ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับ 12/126)	10.000	ขยาย Ultimate (8 ช่อง) และทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
10	117/12	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.12 (แยกบ้านคลอง)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
11	117/126	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.126 (แยกเอ็กซ์เรย์)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
12	117/1065	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.1065 (แยก บ.จุนนาง)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
13	117/126	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.126 (แยกหนองอ้อ)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
14	1063	พิษณุโลก - บางกระทุ่ม	24.000	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
15	1065	อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน บ.หนองกุลา - อ.บางระกา	16.132	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
16	1065	อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน อ.พรานกระต่าย - บ.หนองกุลา (2 ตอน)	22.513	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก จำนวน 11 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระตบชั้นทาง และงานก่อสร้างโครงข่ายสะพาน

ตารางที่ 3.2-2 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสาย บ.ไร่สุขสมบูรณ์ - บ.แก่งเจ็ดแคว อ.วัดโบสถ์ จ.พิษณุโลก	4	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
2	พล.4045	แยก ทล.1310 - บ.มะตอง อ.พรหมพิราม จ.พิษณุโลก	4	ก่อสร้างถนนและยกกระตบชั้นทาง
3	พล.4034	แยก ทล.1248 - บ.แก่งทุ่ง อ.นครไทย จ.พิษณุโลก	2.191	ก่อสร้างถนนและยกกระตบชั้นทาง
4	พล.2043	แยก ทล.12 - บ.สนามคลี อ.เมือง จ.พิษณุโลก	4.5	ก่อสร้างถนนและยกกระตบชั้นทาง
5	พล.2042	แยก ทล.12 - บ.สะพานหิน อ.เมือง จ.พิษณุโลก	6.25	ก่อสร้างถนนและยกกระตบชั้นทาง
6	พล.4052	แยก ทล.1065 - บ.ลานตาบัว อ.บางระกา จ.พิษณุโลก	1.78	ก่อสร้างถนนและยกกระตบชั้นทาง
7	-	สะพานข้ามแม่น้ำโกรงเกรง อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก	0.100	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
8	-	สะพานข้ามแม่น้ำเข็ก อ.วังทอง จ.พิษณุโลก	0.130	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
9	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.เมือง จ.พิษณุโลก	0.155	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
10	-	ถนนสายรอบบึงราชนก อ.วังทอง จ.พิษณุโลก	14.09	ยกกระตบมาตรฐานทาง
11	-	สะพานข้ามคลองตาภู อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก	0.042	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) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมากเนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้งบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

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

เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส และ MR4 ตาก-นครพนม

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

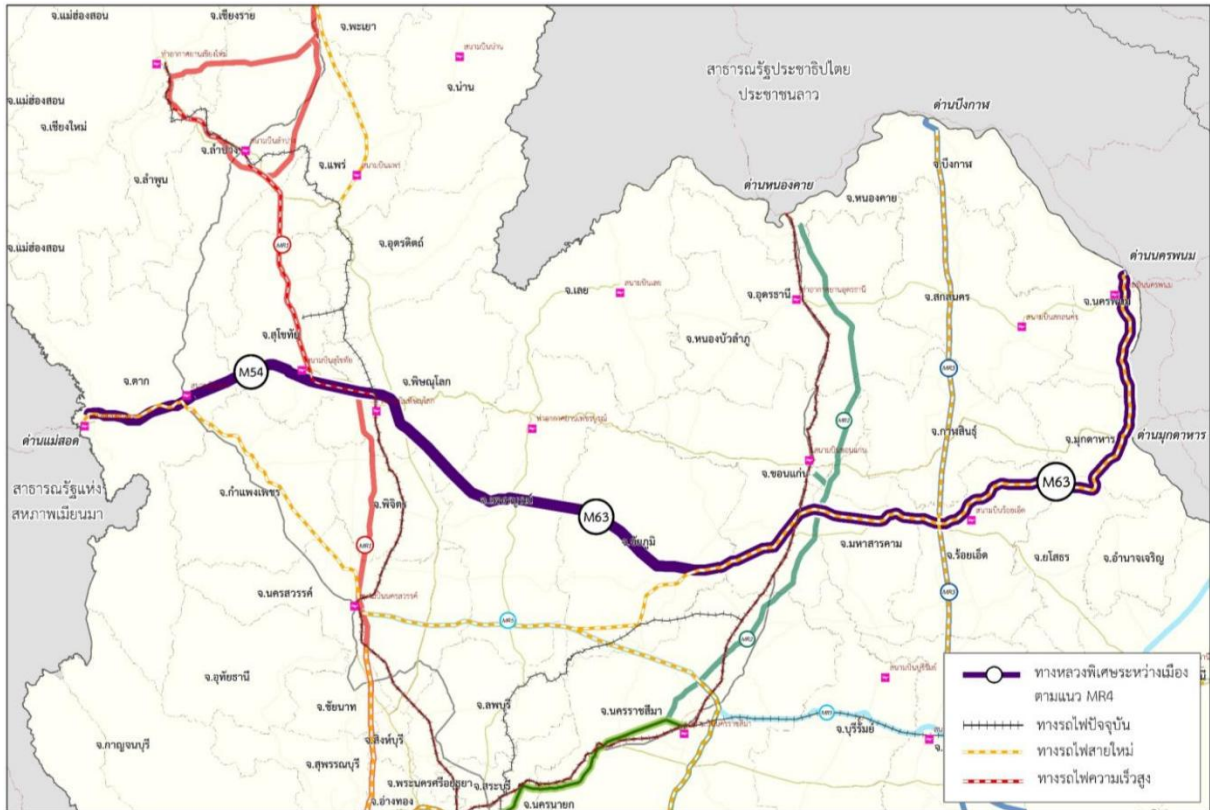


รูปที่ 3.2-1 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

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

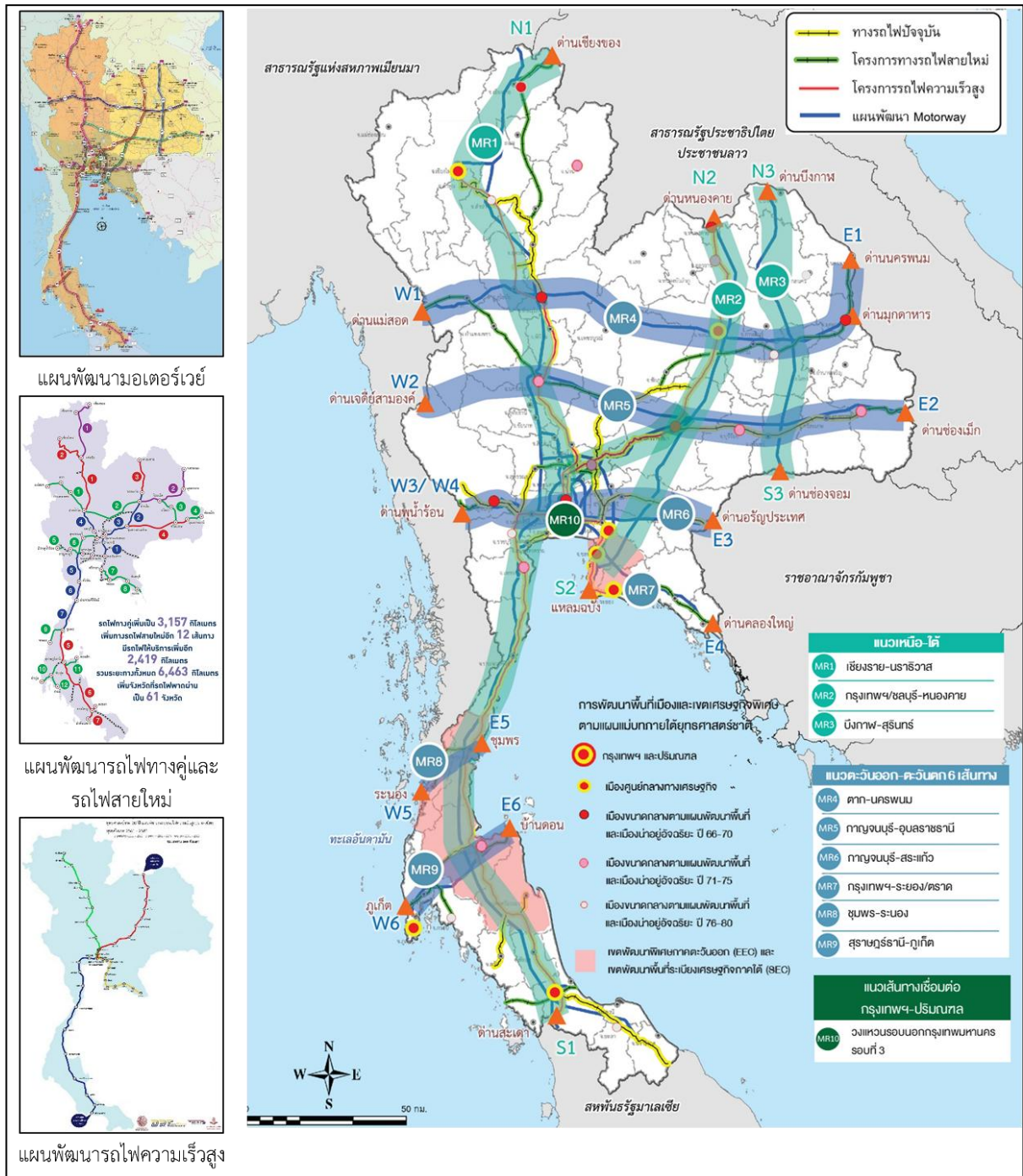
MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิ่น แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร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

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



รูปที่ 3.2-2 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม



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

รูปที่ 3.2-3 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

1) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง (ช่วง ม.พิษณุโลก – ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก)

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง (ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก –
ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก) เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค
และแก้ไขปัญหาจราจรจากเมืองหลักในภูมิภาคสู่ปริมณฑลและกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการเดินทางของ
ประชาชนให้สามารถเดินทางจากต้นทางไปถึงปลายทางได้อย่างต่อเนื่อง สะดวกสบายและปลอดภัย ตาม
กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยได้มอบหมาย
ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ
ระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ซึ่งในเบื้องต้นได้มีการเสนอโครงการเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1
ประกอบด้วย 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 80.5 กิโลเมตร ระยะที่ 2 ประกอบด้วยส่วนต่อขยายเส้นทางเดิม 3
เส้นทาง และเส้นทางใหม่ 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 30.1 กิโลเมตร ผลการศึกษาได้เสนอให้ดำเนินการ
ตามแผนระยะที่ 1 เส้นทางสายสีแดง (ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก – ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก)
เป็นเส้นทางที่สมควรดำเนินการเป็นลำดับแรก และมีมติคณะรัฐมนตรีมอบหมายให้ การรถไฟฯขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการโครงการต่อไป

แนวเส้นทาง เริ่มต้นจากมหาวิทยาลัยพิษณุโลก ผ่านสถานีขนส่งพิษณุโลกแห่งที่ 2
แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศเหนือตามแนวทางหลวงหมายเลข 126 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 12 ที่สี่แยก
อินโดจีน จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งไปยังทิศตะวันตกตามแนวทางหลวงหมายเลข 12 และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่
ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก ผ่านสถานที่สำคัญ เช่น ห้างสรรพสินค้าแมคโคร ห้างสรรพสินค้าเทสโก้
โลตัส หมู่บ้านชินลาภ สถานีขนส่งพิษณุโลกแห่งที่ 1 เทคนิคพาณิชย์การพิษณุโลก ห้างสรรพสินค้าท็อปแลนด์
วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร ศาลากลางจังหวัดพิษณุโลก วัดคูหาสวรรค์ หมู่บ้านพิษณุโลกเมืองใหม่ เป็นต้น
โครงสร้างทางวิ่งเป็นทางวิ่งระดับดิน (At-grade) มีระยะทางรวม 12.6 กิโลเมตร ระบบรถไฟฟ้ารางล้อ
(Auto Tram) สถานีทั้งหมด 15 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่งบริเวณมหาวิทยาลัยพิษณุโลก โดยเป็นโรงซ่อม
บำรุง ลานจอดรถไฟฟ้าและอาคารสำนักงาน จุดจอดแล้วจร 2 แห่ง คือจุดจอดแล้วจรที่ศูนย์ซ่อมบำรุง
ม.พิษณุโลก และบริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก



รูปที่ 3.2-4 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง
(ช่วง ม.พิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก)

2) โครงการศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.พิษณุโลก (Phitsanulok Multimodal Transportation Center Project)

ที่ตั้งโครงการอยู่ที่ บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงเมืองพิษณุโลก (กรุงเทพ-พิษณุโลก-เชียงใหม่) โดยมีวัตถุประสงค์เป็นจุดรวมการขนส่งทางรถไฟและทางถนนของภาคเหนือตอนล่าง ในอนาคตจะเป็นที่ศูนย์รวมของแหล่งจ้างงานและขนาดใหญ่ สำนักงาน โรงแรมที่พัก ศูนย์การประชุม และนิทรรศการ สถาบันการศึกษา ศูนย์ราชการ สาธารณะสุข และที่อยู่อาศัยของคนรุ่นใหม่ การออกแบบปรับปรุงให้เป็นชุมชนแห่งการเดินทางในอนาคต ปัจจุบันเมืองพิษณุโลกต้องพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต่อการลงทุนรถไฟความเร็วสูงที่หน่วยงานจากต่างประเทศเข้ามาดำเนินการศึกษาออกแบบให้รัฐบาลไทย



รูปที่ 3.2-5 โครงการศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.พิษณุโลก
(Phitsanulok Multimodal Transportation Center Project)

3) โครงการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) จ.พิษณุโลก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) จ.พิษณุโลก ผลการศึกษาพบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็น “เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ หรือ Freight Village” ผสมผสานกับ “ศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ หรือ Transport Logistics Hub” เนื่องจากเป็นเมืองที่มีระบบการขนส่งหลากหลายรูปแบบ และยังสามารถเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างภูมิภาคได้ โดยศึกษาและพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบด้านและพบว่า ตำบลบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งที่มีในพื้นที่ไปยังศูนย์โลจิสติกส์ได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังใกล้แหล่งผลิตสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม และพื้นที่การเกษตร ส่งผลให้มีปริมาณผู้เข้ามาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์เป็นจำนวนมาก

สำหรับพื้นที่ภายในของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้มีการจัดสรรพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วน เพื่อรองรับการดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์หลากหลายรูปแบบ ได้แก่ พื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าทางถนน พื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง พื้นที่สำหรับให้หน่วยงานเอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และพื้นที่เขตปลอดภาษี (Free Zone)

แผนการพัฒนาโครงการได้แบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ปี 2565 เริ่มเปิดให้บริการพื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าทางถนน และการก่อสร้างพื้นที่สำหรับให้หน่วยงานเอกชนเช่า ระยะที่ 2 ปี 2570 เริ่มเปิดให้บริการพื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง ระยะที่ 3 ปี 2580 เริ่มเปิดให้บริการพื้นที่เขตปลอดภาษี (Free Zone) คาดว่าใช้งบประมาณรวม 2,500 ล้านบาท มีผลตอบแทน

ทางเศรษฐกิจ (EIRR) คิดเป็นร้อยละ 15 โดยมีแนวคิดที่จะให้เอกชนร่วมพัฒนาและบริหารจัดการ เพื่อให้การพัฒนาเกิดความคล่องตัว และสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว โดยอาศัยหน่วยงานภาครัฐ ทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น รวมถึงภาคเอกชนในการร่วมมือกันขับเคลื่อน



รูปที่ 3.2-6 โครงการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub)
จ.พิษณุโลก

(5) งานพัฒนาทางราง

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

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.252+225 (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ) ห่างจากสถานีปากน้ำโพประมาณ

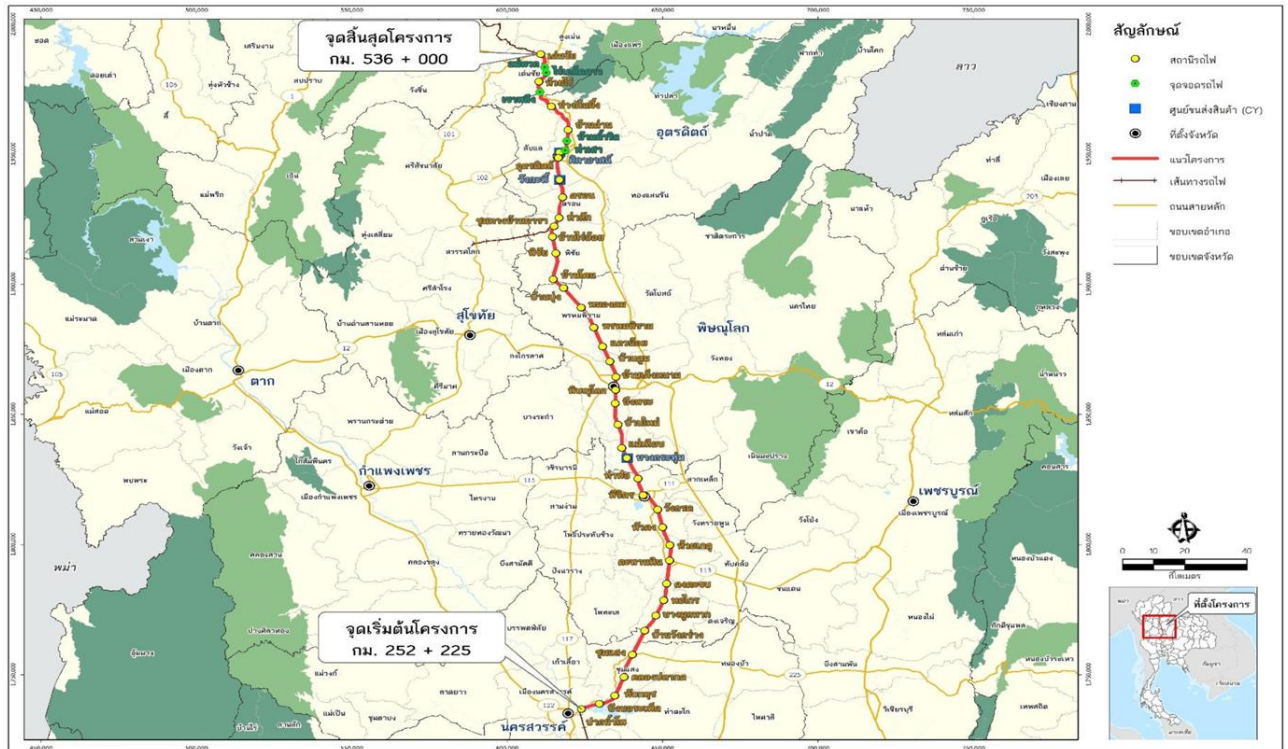
2.0 กิโลเมตร จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร (Meter Gauge) เพิ่มอีก 1-2 ทาง มีการปรับแนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกผู้โดยสารที่ 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกสินค้าที่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง พร้อมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยแนวเส้นทางจะวิ่งขนานเส้นทางรถไฟเดิมขึ้นไปทางทิศเหนือ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

- **โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก**

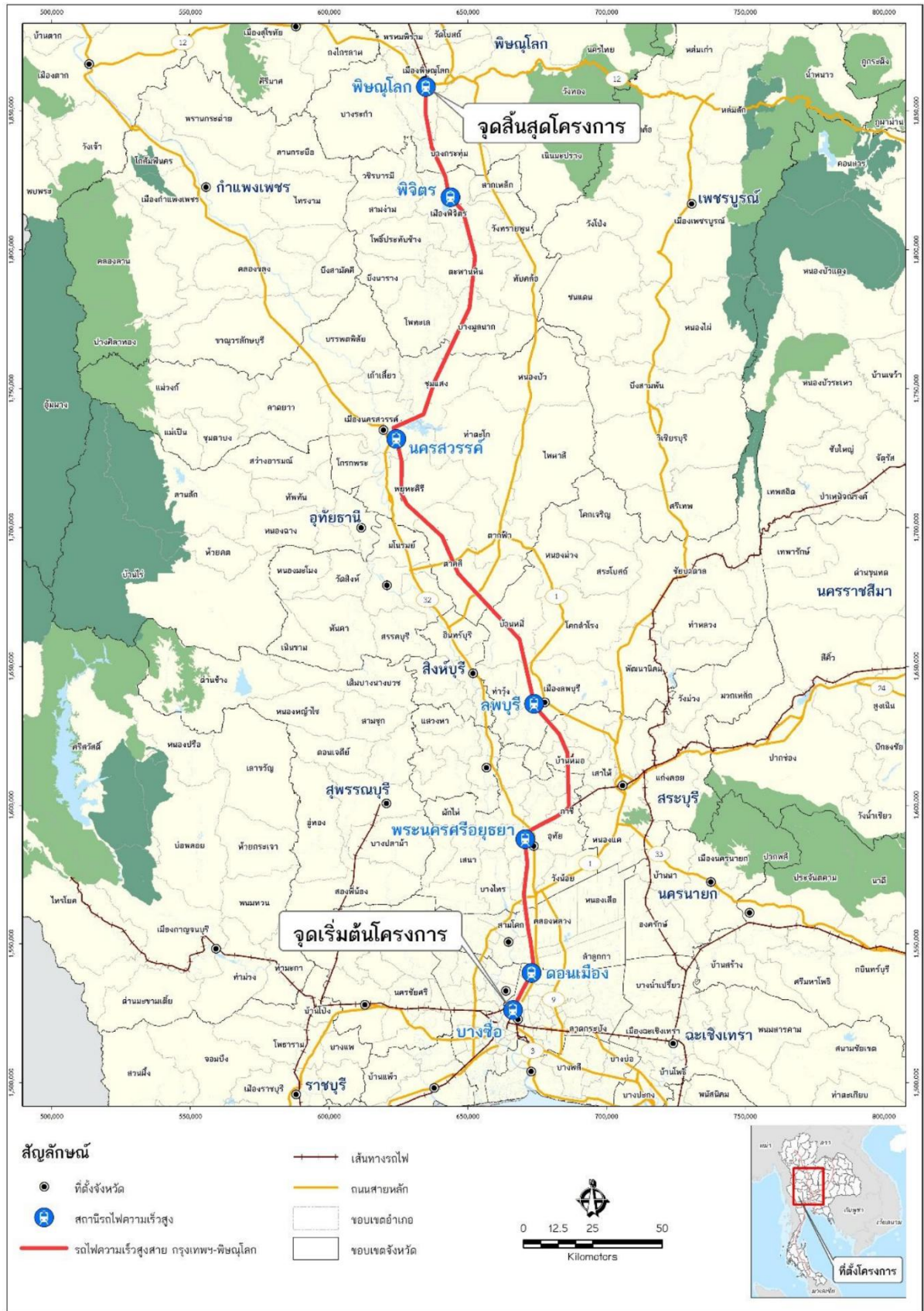
แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ครอบคลุมเขตพื้นที่ 8 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดกรุงเทพฯ จังหวัดปทุมธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก เป็นทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูงความเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. เริ่มต้นแนวเส้นทางโครงการที่สถานีบางซื่อ และสิ้นสุดโครงการที่สถานีพิษณุโลก รวมระยะทางประมาณ 386 กิโลเมตร ประกอบด้วย งานทางวิ่งรถไฟที่เป็นทางวิ่งยกระดับ 179 กิโลเมตร ทางวิ่งระดับพื้น 200 กิโลเมตร และทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร

- **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.

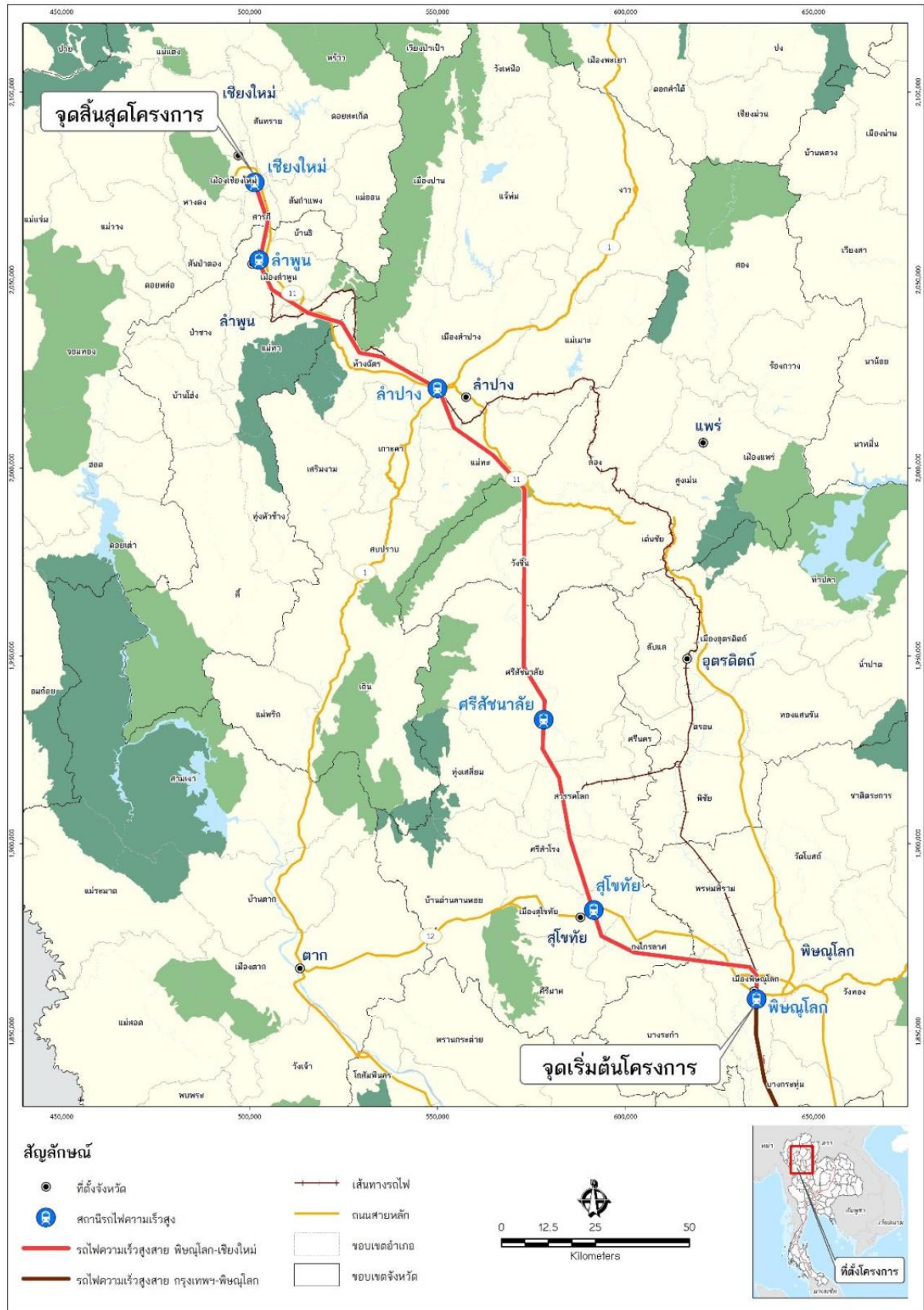


ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่
รูปที่ 3.2-7 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-8 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-9 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

3.2.1.2 จังหวัดตาก

(1) งานพัฒนาทางหลวง

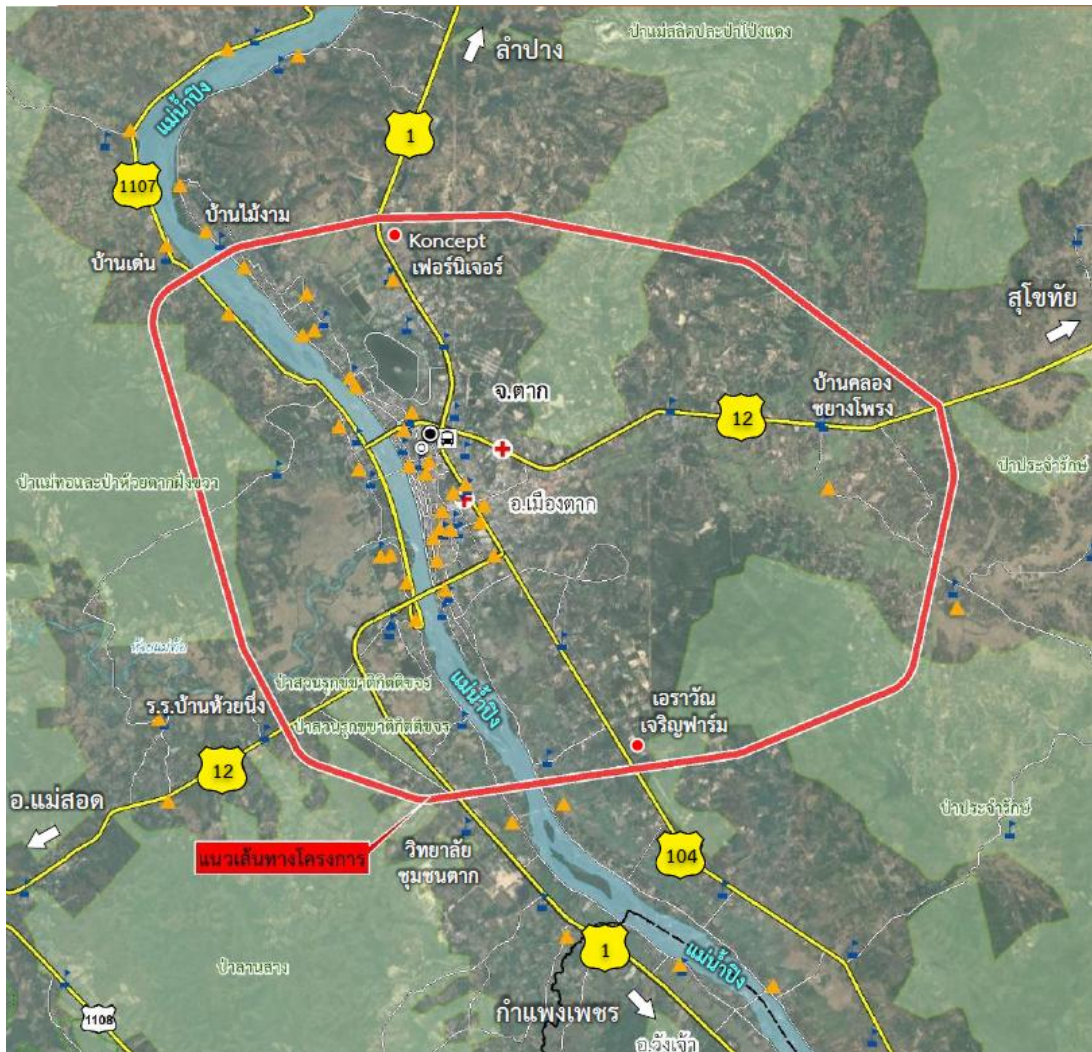
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดตาก จำนวน 3 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานปรับปรุงทางหลวง

ตารางที่ 3.2-3 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดตาก

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	12	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่สอด – แม่ละเมา	18.000	ปรับปรุงผิว AC. เป็นผิวคอนกรีต	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	12	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่ละเมา – ตาก	32.022	ปรับปรุงผิว AC. เป็นผิวคอนกรีต	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	130	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 ที่แม่สอด	11.000	ปรับปรุงผิว AC. เป็นผิวคอนกรีต	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ยังมี โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี้ยวเมือง อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา ปัจจุบันกรมทางหลวงกำลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป



ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลียงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค

รูปที่ 3.2-10 แนวเส้นทางเบื้องต้น ทางเลี้ยวเมือง อ.เมืองตาก จ.ตาก

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดตากมีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ 2 โครงการ ได้แก่ โครงการถนนสาย ค2-1 และ ค2-2 ถนนฝางเมืองแม่สออด อำเภอแม่สออด จังหวัดตาก ซึ่งเป็นโครงการเชื่อมต่อถนนสาย ค2 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 130 และเชื่อมต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 เข้าสู่ตัวเมืองแม่สออดได้ โดยถนนสาย ค2-1 มีระยะทางรวมประมาณ 4 กิโลเมตร และถนนสาย ค2-2 มีระยะทางประมาณ 3.5 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-11 โครงการถนนสาย K2-1 และ K2-2 ผังเมืองแม่สอด จังหวัดตาก

ทั้งนี้ข้อมูลจากสำนักงานประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ที่ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดตาก พบว่า ยังไม่มีโครงการที่สำคัญที่บรรจุในแผนงบประมาณดังกล่าว

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

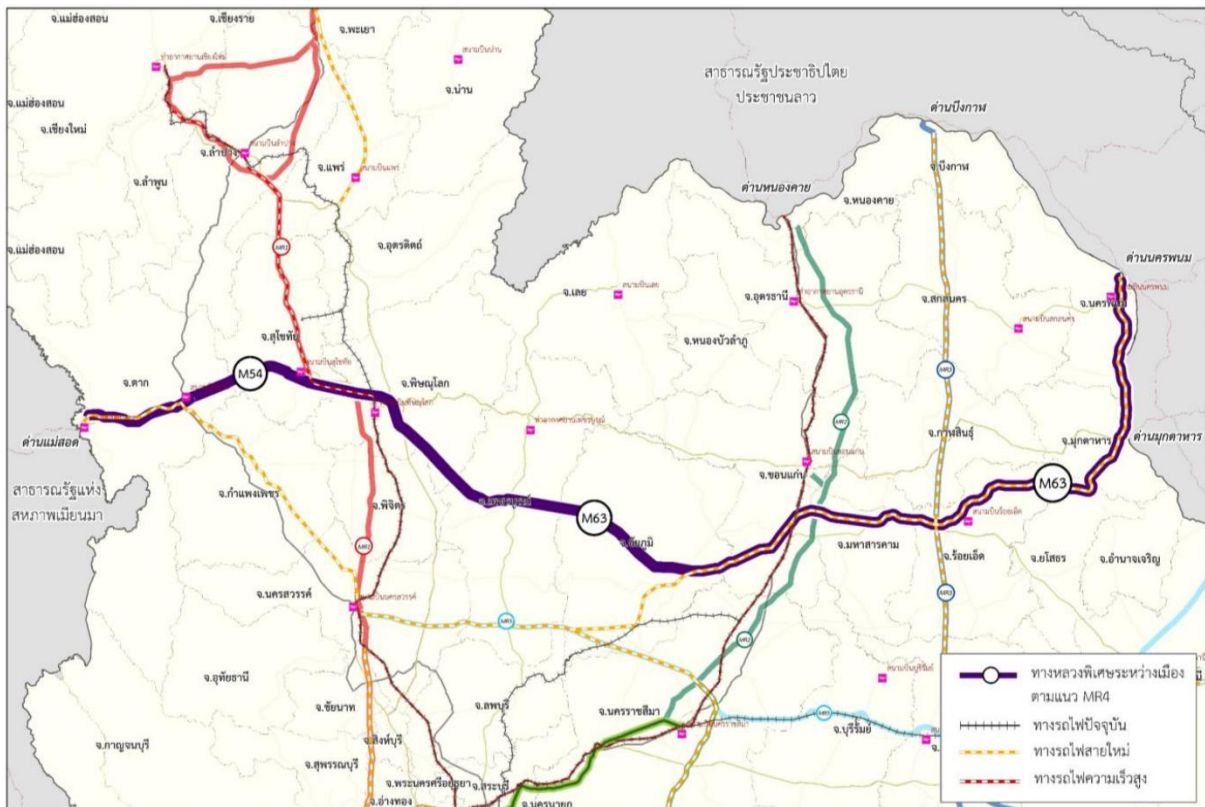
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดตากมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 ตาก-นครพนม

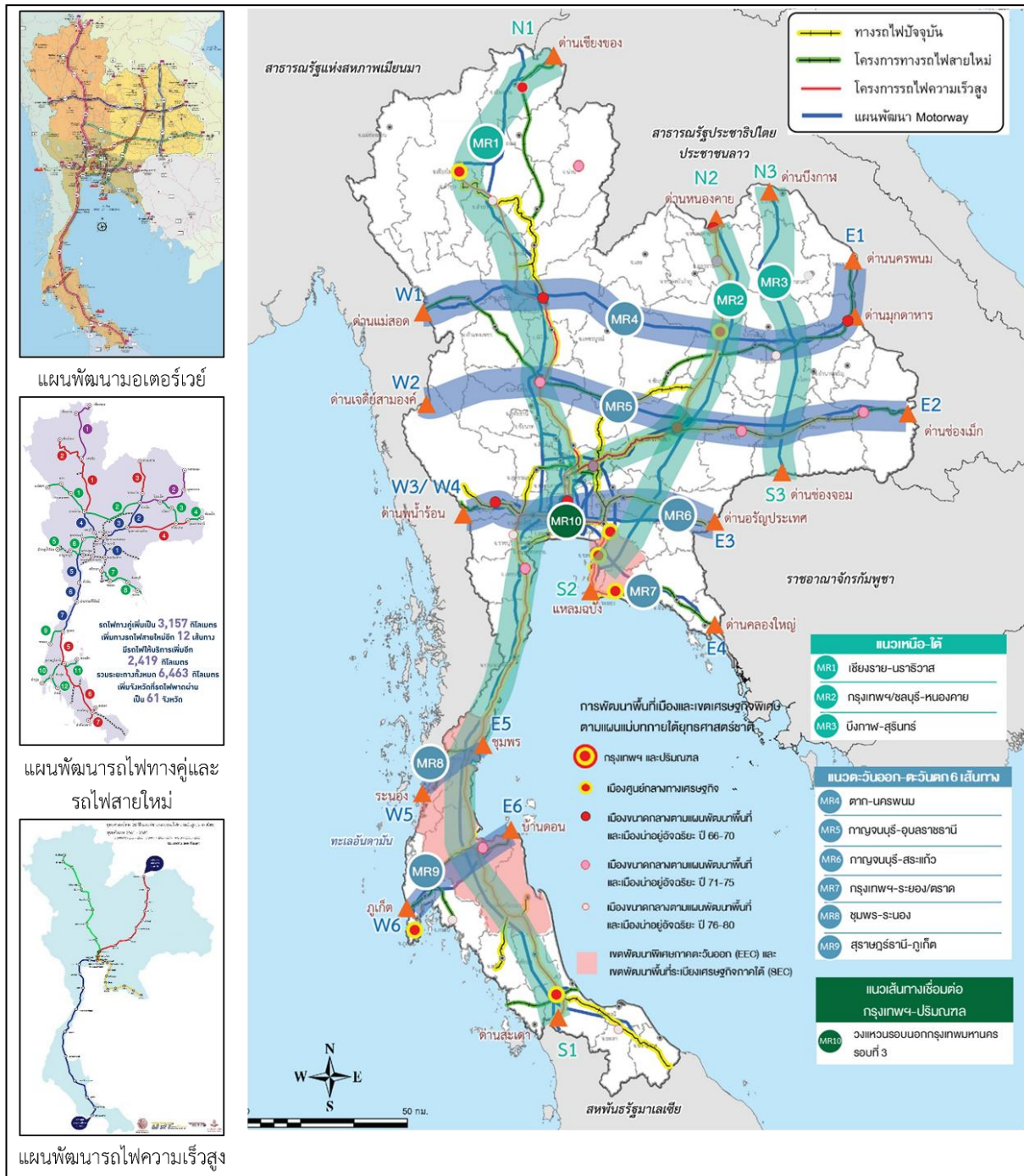
MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยทางด้านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่าน พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 12 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม ระยะทางรวมประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทาง ประมาณ 444 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR4 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 5 ช่วง ได้แก่

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



รูปที่ 3.2-12 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

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

รูปที่ 3.2-13 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

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

● โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด เป็นการศึกษาความเหมาะสมออกแบบแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เป็นรางคู่ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 3 จังหวัด คือ นครสวรรค์ กำแพงเพชร และตาก โดยแนวเส้นทางโครงการระยะทางรวมประมาณ 256 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง ตามลักษณะภูมิประเทศ ประกอบด้วยช่วงที่ 1 จากจังหวัดนครสวรรค์-กำแพงเพชร-อำเภอเมือง จังหวัดตาก เบื้องต้นได้กำหนดแนวเส้นทางไว้ 3 แนวเส้นทาง จากผลการศึกษาพบว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากมีการเวนคืนพื้นที่น้อย ราคาค่าก่อสร้างถูก เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมน้อย ขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางที่คาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าปริมาณมากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางเริ่มจากสถานีรถไฟนครสวรรค์ ผ่านจังหวัดกำแพงเพชร และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่อำเภอเมืองตาก รวมระยะทาง 187.90 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟทั้งหมด 24 สถานี สำหรับช่วงที่ 2 จากอำเภอเมือง - อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เบื้องต้นได้มีการกำหนดแนวเส้นทางไว้ 3 แนวเส้นทาง ผลการศึกษาระบุว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากพื้นที่ในช่วงที่สองส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เขาสูงชัน จำเป็นต้องมีการเจาะอุโมงค์ ซึ่งทางเลือกที่ 1 นี้มีระยะทางของโครงสร้างอุโมงค์สั้นที่สุด และมีจำนวนทางโค้งน้อย มีค่าก่อสร้างที่ถูก และผ่านพื้นที่อ่อนไหวน้อยที่สุด โดยจุดเริ่มต้นของโครงการอยู่ที่อำเภอเมืองตาก ลัดเลาะไปตามไหล่เขามุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกสู่อำเภอแม่สอด ในช่วง 2 นี้มี 5 สถานี รวมระยะทาง 68.50 กิโลเมตร รวมระยะทางโครงการทั้งสิ้น 256 กิโลเมตร ประกอบด้วย สถานีทั้งหมด 29 สถานี แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง 1 เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 160 กม./ชม. และได้กำหนดย่านสินค้าในแนวเส้นทางโครงการ 4 แห่ง คือ ที่สถานีเจริญผล สถานีกำแพงเพชร สถานีหนองบัวใต้ 1 และสถานีด่านแม่สอด



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-14 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด

3.2.1.3 จังหวัดเพชรบูรณ์

(1) งานพัฒนาทางหลวง

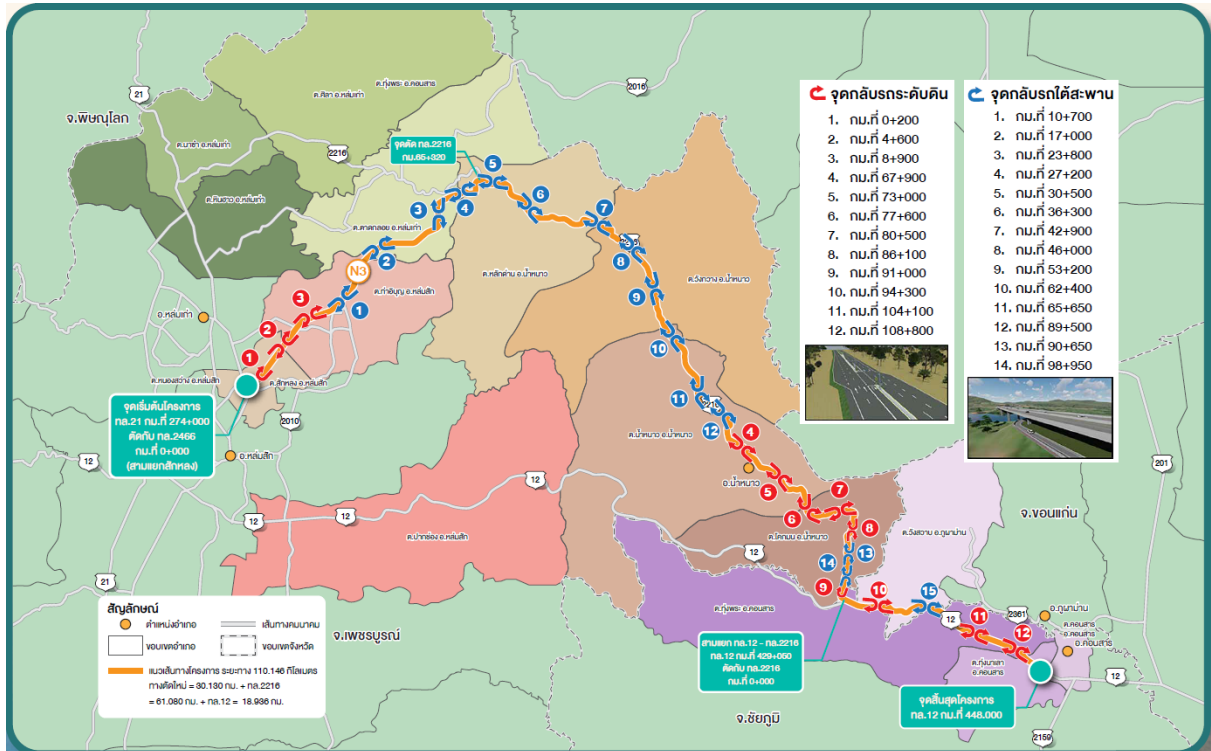
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนน ในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ จำนวน 6 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุง ทางหลวง

ตารางที่ 3.2-4 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

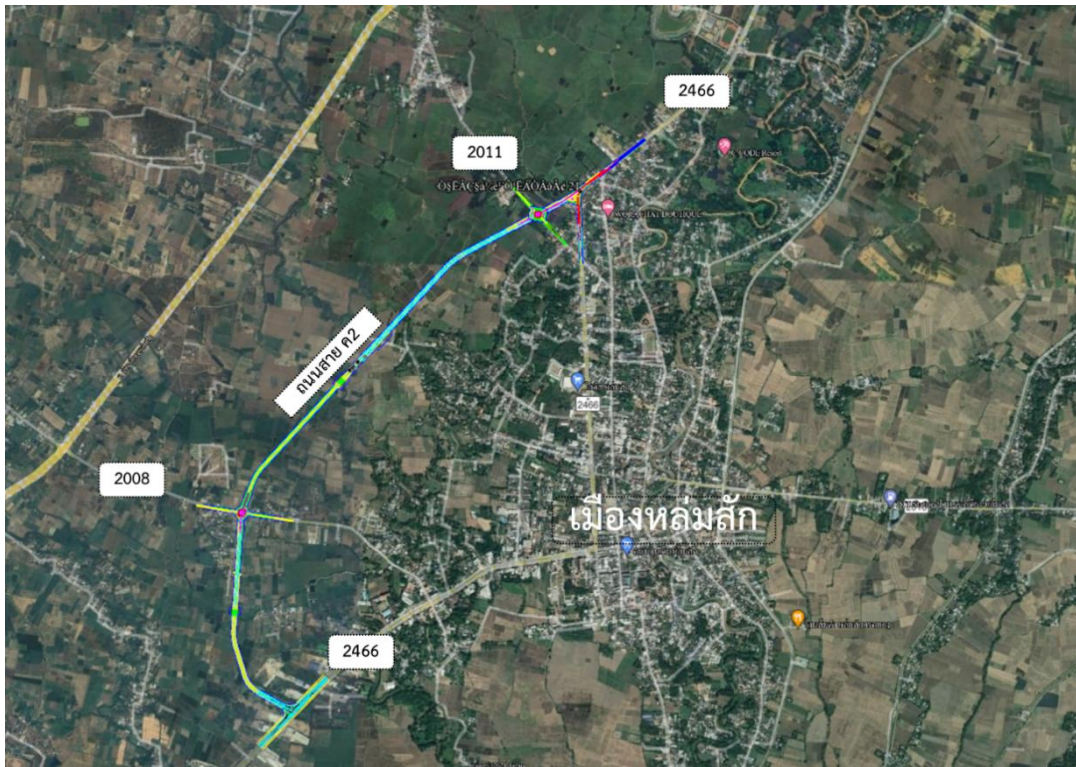
นอกจากนี้ ยังมีโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง อ.หล่มสัก – อ.คอนสาร โดยจะทำการขยายจำนวนช่องจราจรจากเดิม 2 ช่องจราจรให้เป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระยะเปียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก มีจุดเริ่มต้นโครงการที่ อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ และจุดสิ้นสุดโครงการที่ อ.คอนสาร จ.ชัยภูมิ โดยมีระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-15 โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 12
ช่วง อ.หล่มสัก – อ.คอนสาร

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

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



รูปที่ 3.2-16 โครงการถนนสาย ค ผังเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์

ทั้งนี้ ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระดานชั้นทาง ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน และพัฒนาสะพานขนาดกลาง

ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ปี พ.ศ.2566

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

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(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 จำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

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

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

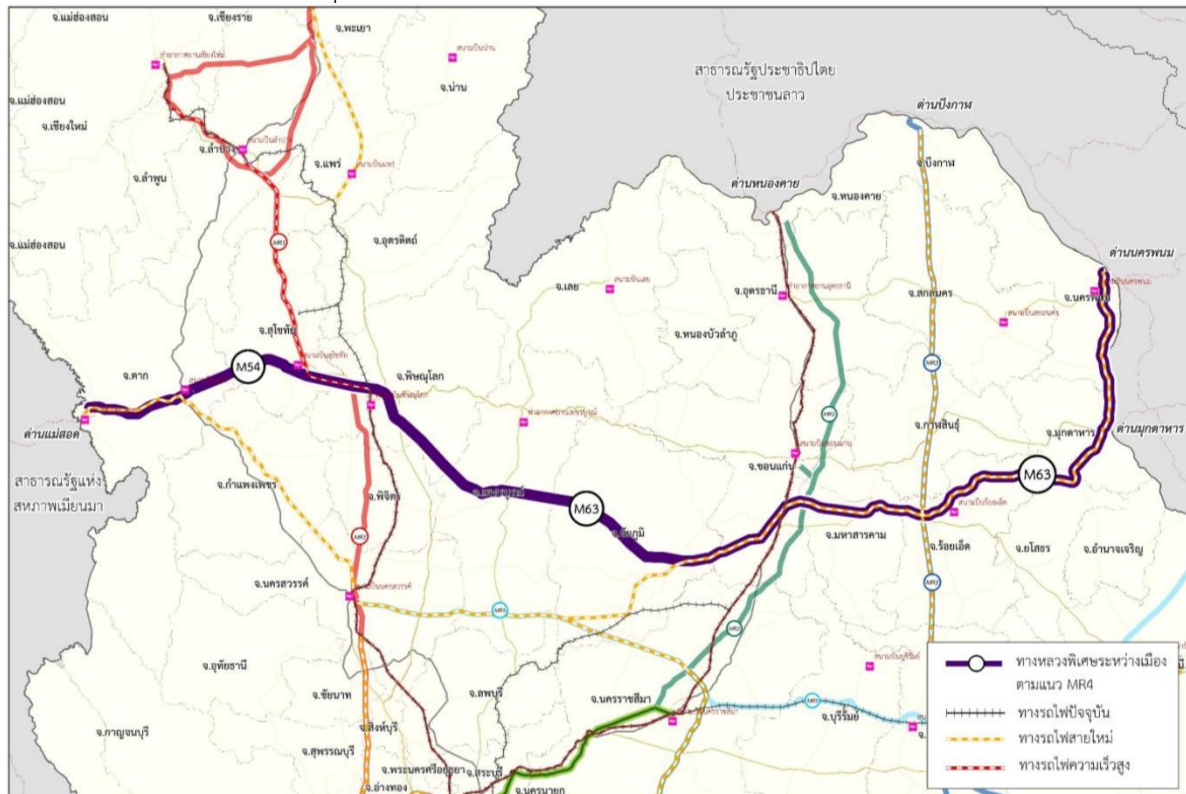
MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร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

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

MR5 นครสวรรค์-อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด่านชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางได้ปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

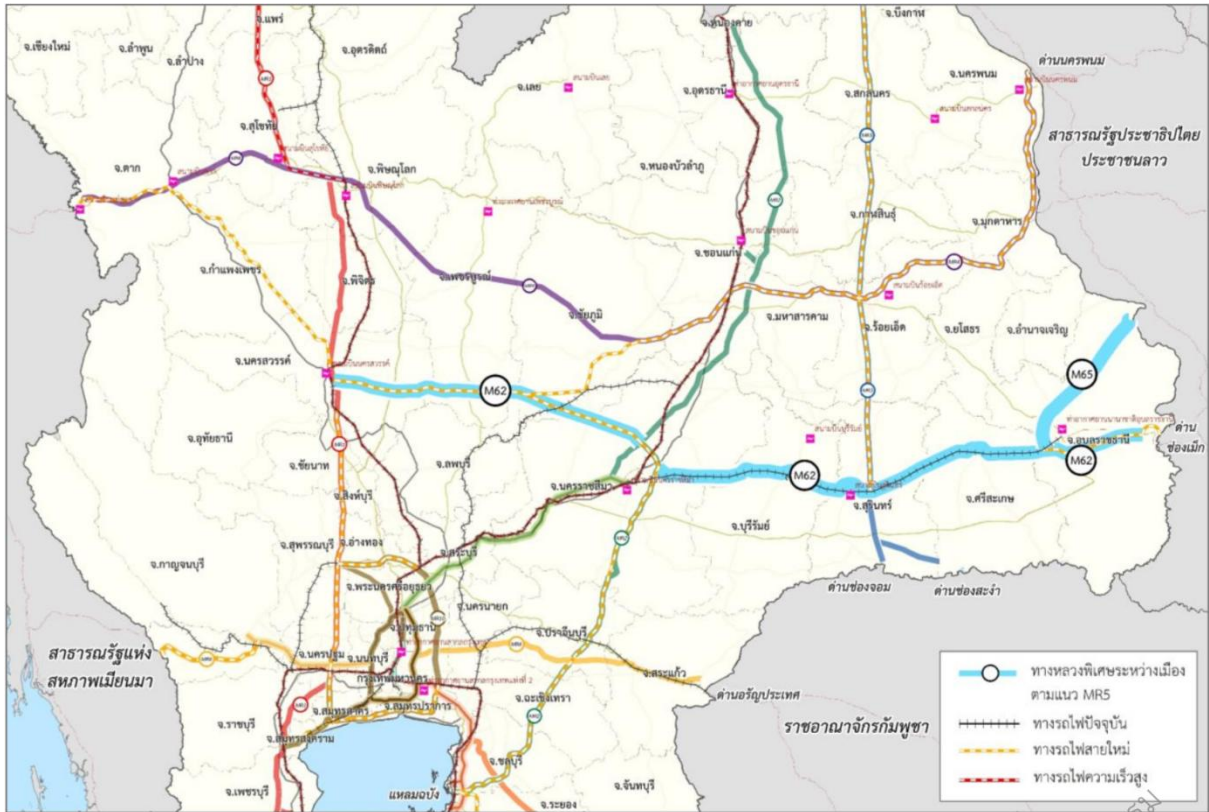
ที่กำหนดไว้ที่ด่านเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี มาเป็นที่จังหวัดนครสวรรค์ เนื่องจากเหตุผลด้านข้อจำกัดของพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติที่เป็นมรดกโลก และความต้องการในการเดินทางและขนส่งและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งไปยังด่านชายแดนไทย-เมียนมา สามารถใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปยังด่านแม่สอดและด่านพุน้ำร้อนได้ โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวมประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR5 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่

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



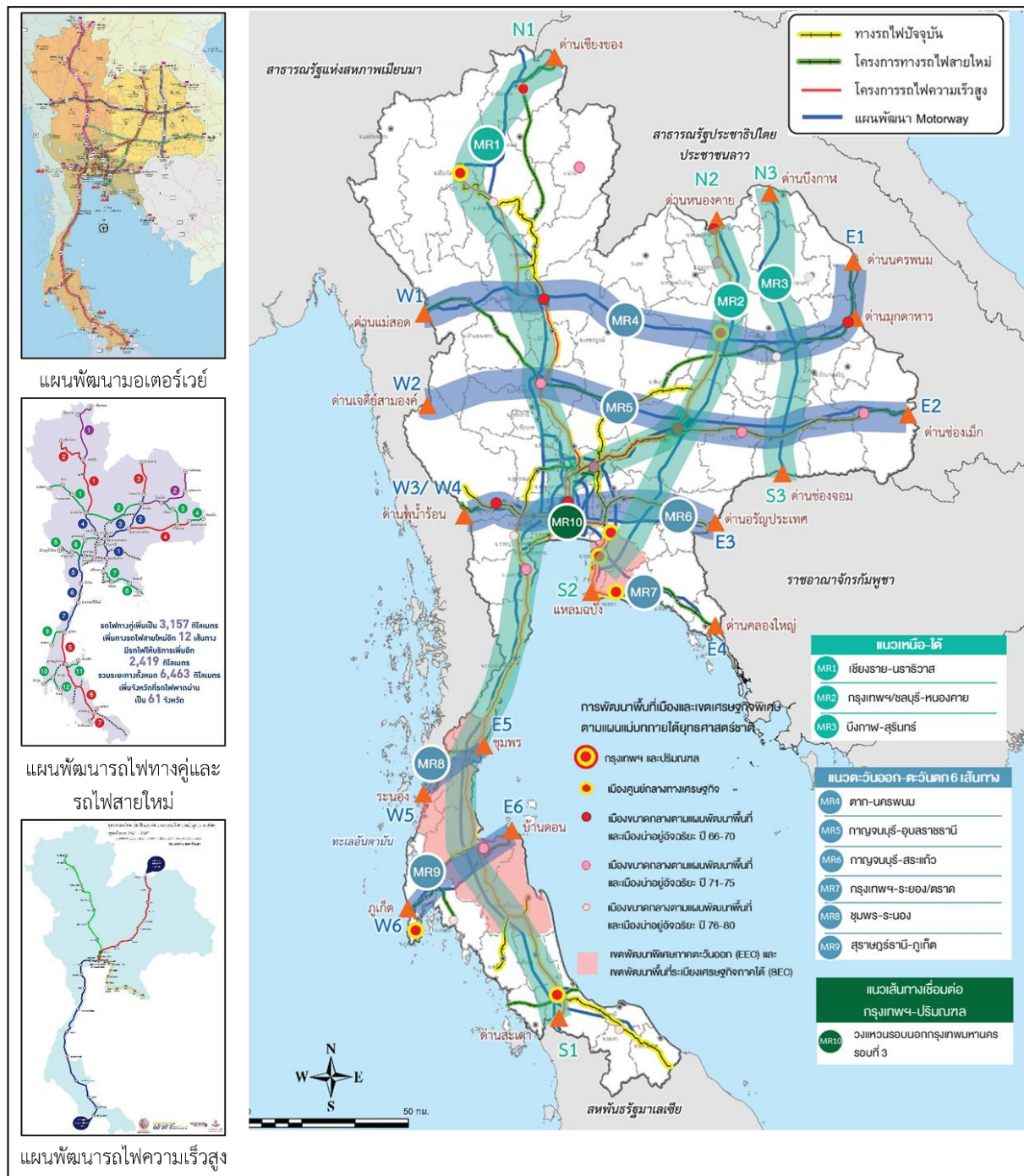
รูปที่ 3.2-17 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม



รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี

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

รูปที่ 3.2-19 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

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

- **โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่**

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ เพื่อเชื่อมต่อตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ตามแนวตะวันออกตะวันตก ทางตอนเหนือ (Upper East-West Corridor) ครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอชุมแสง อำเภอท่าตะโก และอำเภอหนองบัว จังหวัดเพชรบูรณ์ 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบึงสามพัน และอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดชัยภูมิ 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า อำเภอเมืองชัยภูมิ และอำเภอกอนสวรรค์ และจังหวัดขอนแก่น 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแวงใหญ่ อำเภอชนบท อำเภอโนนศิลา และอำเภอบ้านไผ่ แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง 1 เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 160 กม./ชม. และเพื่อความปลอดภัยการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่นี้ได้กำหนดให้มีแนวรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง และออกแบบบริเวณที่เป็นจุดตัดรถไฟกับถนนเป็นจุดตัดต่างระดับ จุดเริ่มต้นของเส้นทางอยู่ที่สถานีรถไฟนครสวรรค์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ตั้งอยู่ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่สถานีรถไฟบ้านไผ่ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชั้น 2 ตั้งอยู่ตำบลบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ระยะทางประมาณ 291 กิโลเมตร



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-20 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่

3.2.1.4 จังหวัดสุโขทัย

(1) งานพัฒนาทางหลวง

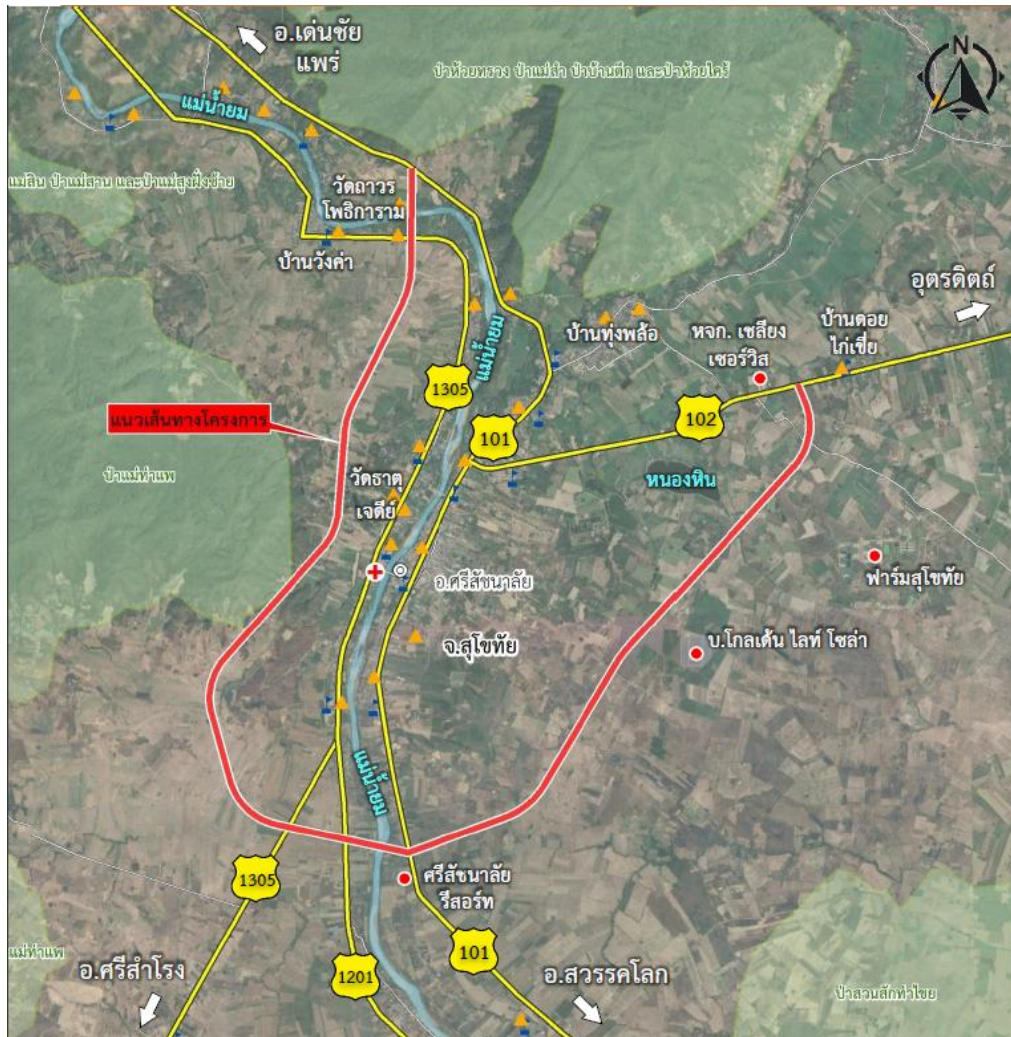
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง และงานปรับปรุงมาตรฐานทางขึ้น

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอนแม่สา - นาพูน	24.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
2	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสัชนาลัย - แม่สา	15.155	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
3	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน ต.ท่าชัย - อ.ศรีสัชนาลัย	17.206	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
4	102	อ.ศรีสัชนาลัย - บ.ดอนโก	24.971	ปรับเป็นมาตรฐานทางขึ้น 1	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
5	1180	เมืองสวรรคโลก - ในเมือง	7.200	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
6	101	สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	2.345	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
7	1195	อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	16.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ยังมี โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมือง อำเภอศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา ปัจจุบันกรมทางหลวงกำลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป



ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเสียงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค

รูปที่ 3.2-21 แนวเส้นทางเบื้องต้น ทางเลี้ยวเมือง อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดสุโขทัยยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย จำนวน 12 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน งานยกระดับชั้นทาง งานก่อสร้างโครงข่ายสะพาน และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสุโขทัย ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสายแยก ทล.101 - บ.นาโพธิ์ อ.เมือง จ.สุโขทัย	1.925	ก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
2	สท.2055	แยก ทล.12 - บ.หนองเสาเลียร อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	สท.3002	แยก ทล.101 - นิคมสหกรณ์ศรีสำโรง อ.ศรีสำโรง จ.สุโขทัย	1.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	สท.4022	แยก ทล.1293 - บ.กง อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	1.224	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	-	ถนนเชิงลาดสะพานปากสาน อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย	0.350	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
6	สท.2009	แยก ทล.12 - บ.หนองกระทุ่ม อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	2.875	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
7	สท.4001	แยก ทล.1293 - บ.หนองกระดิ่ง อ.กงไกรลาศ จ.สุโขทัย	3.800	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
8	-	สะพานข้ามแม่น้ำยม อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	0.100	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
9	-	สะพานข้ามแม่น้ำยม อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย	0.150	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
10	-	สะพานข้ามแม่น้ำยม อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	0.145	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
11	-	สะพานข้ามคลองหนองป่าตอ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	0.050	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
12	-	สะพานข้ามคลองน้ำเย็น อ.ศรีมามาศ จ.สุโขทัย	0.036	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 จำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

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

เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดสุโขทัยมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส และ MR4 ตาก-นครพนม

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

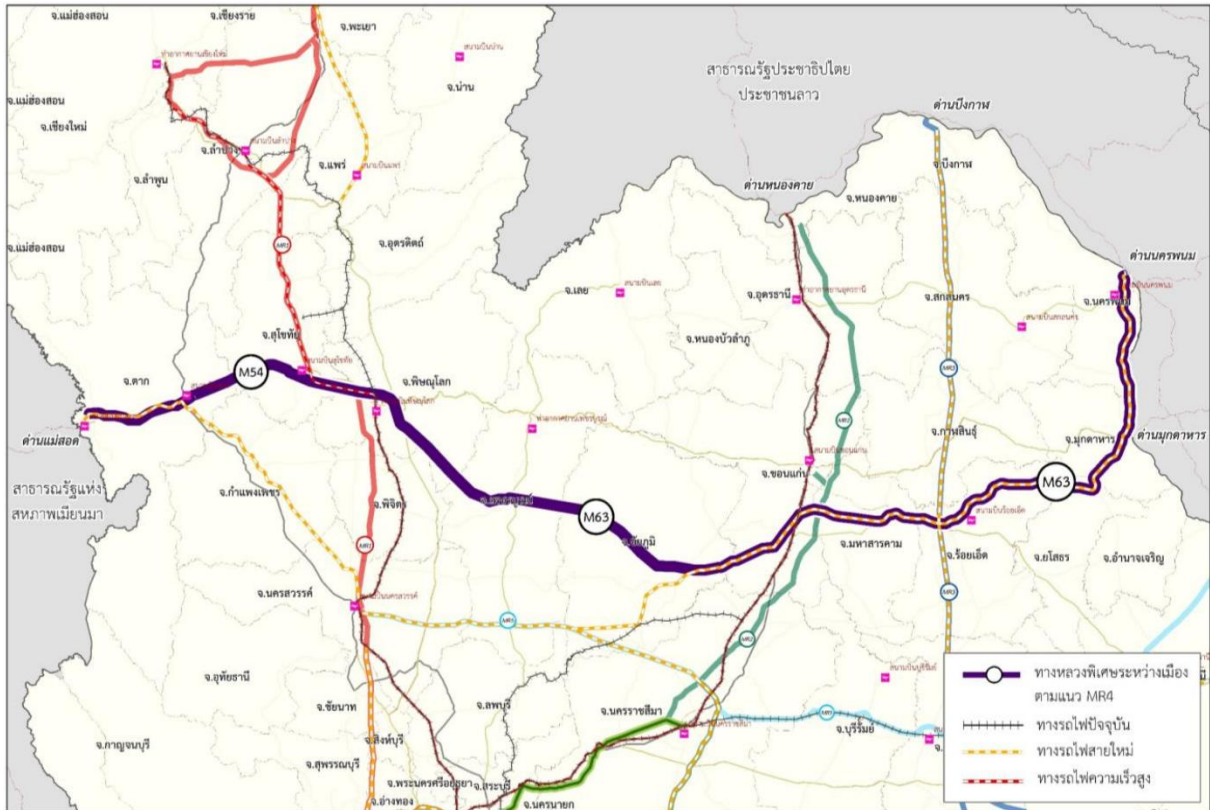


รูปที่ 3.2-22 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

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

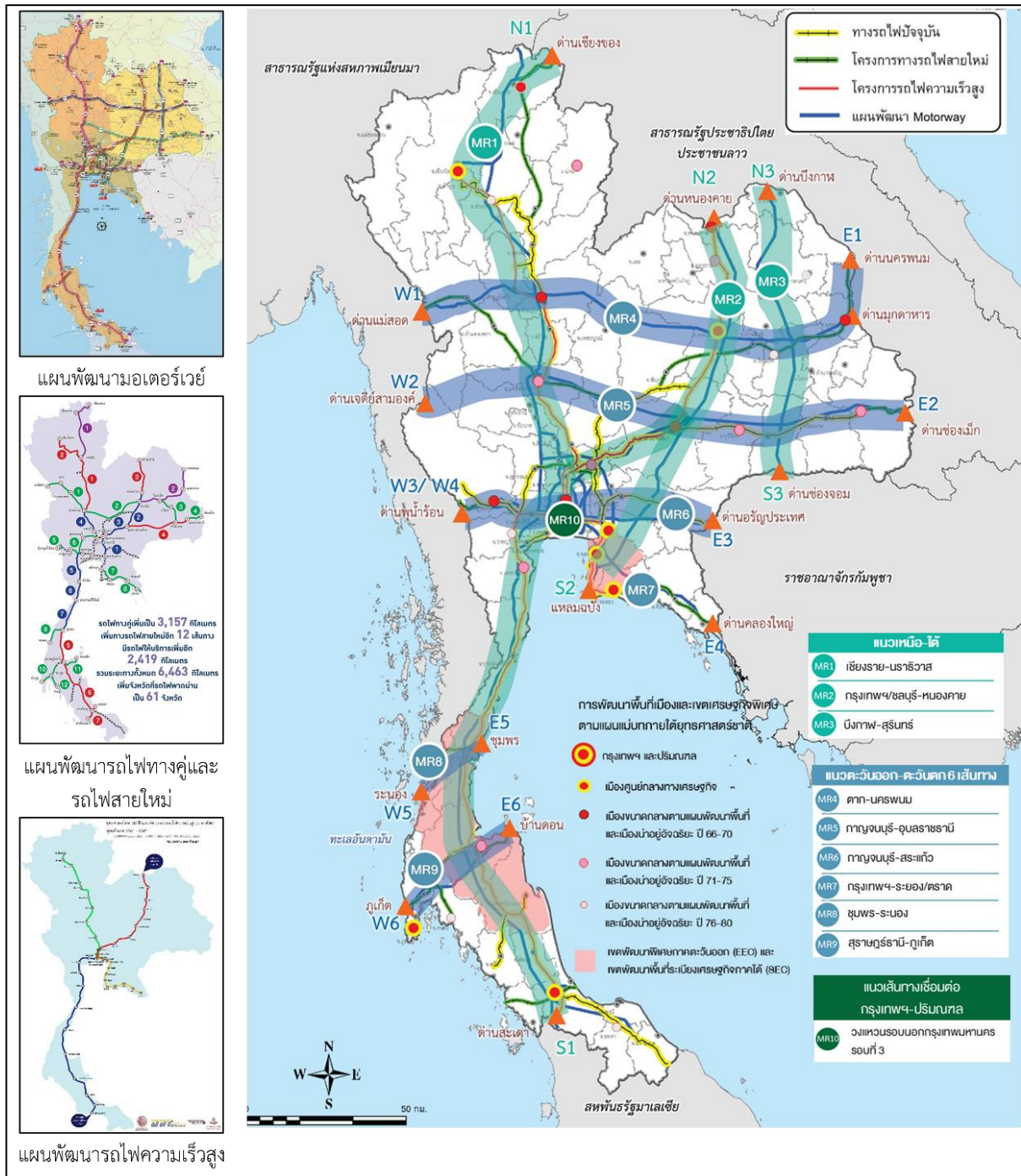
MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิ่น แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร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

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



รูปที่ 3.2-23 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม



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

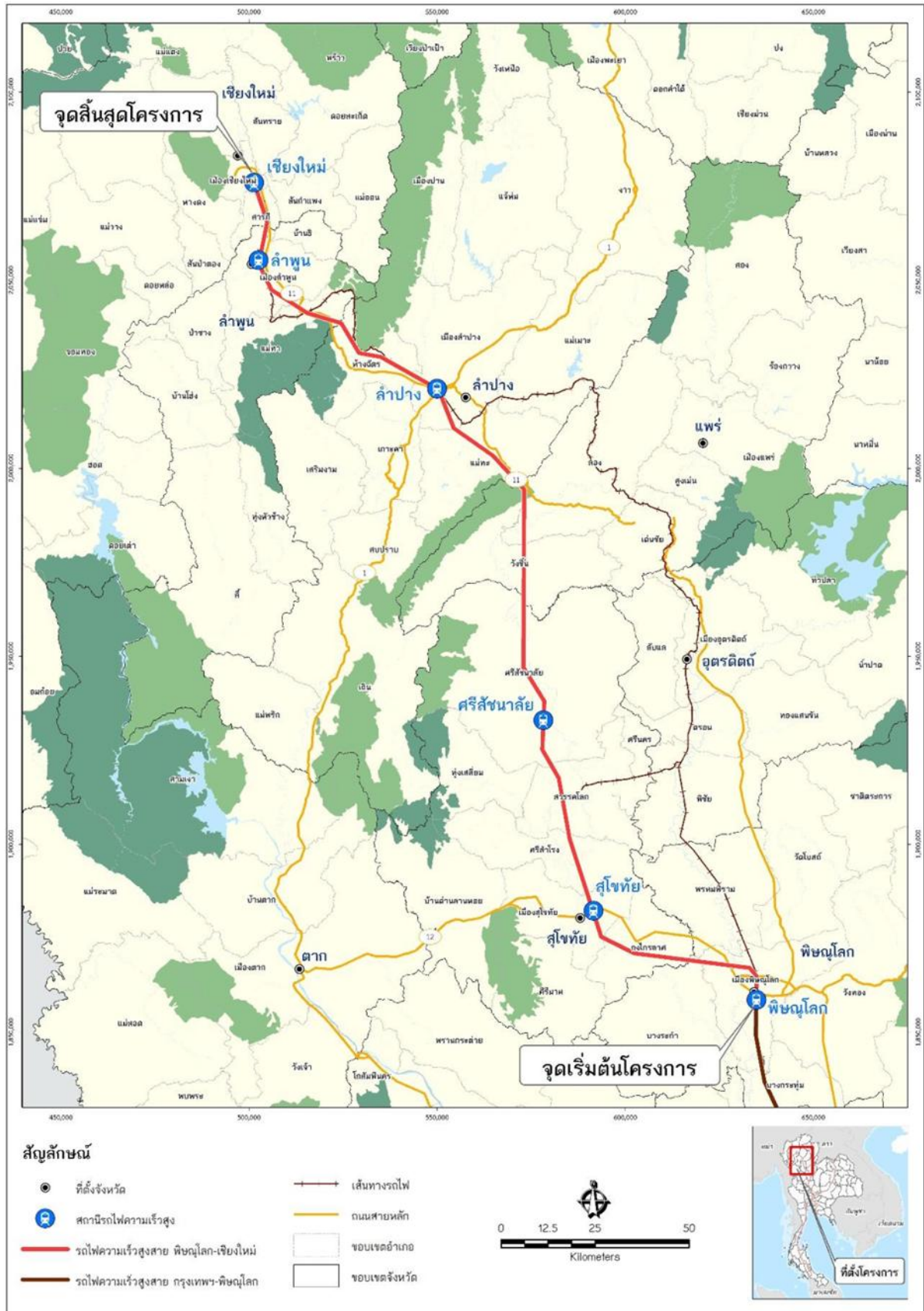
รูปที่ 3.2-24 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

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

- 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.



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-25 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

3.2.1.5 จังหวัดอุดรดิตถ์

(1) งานพัฒนาทางหลวง

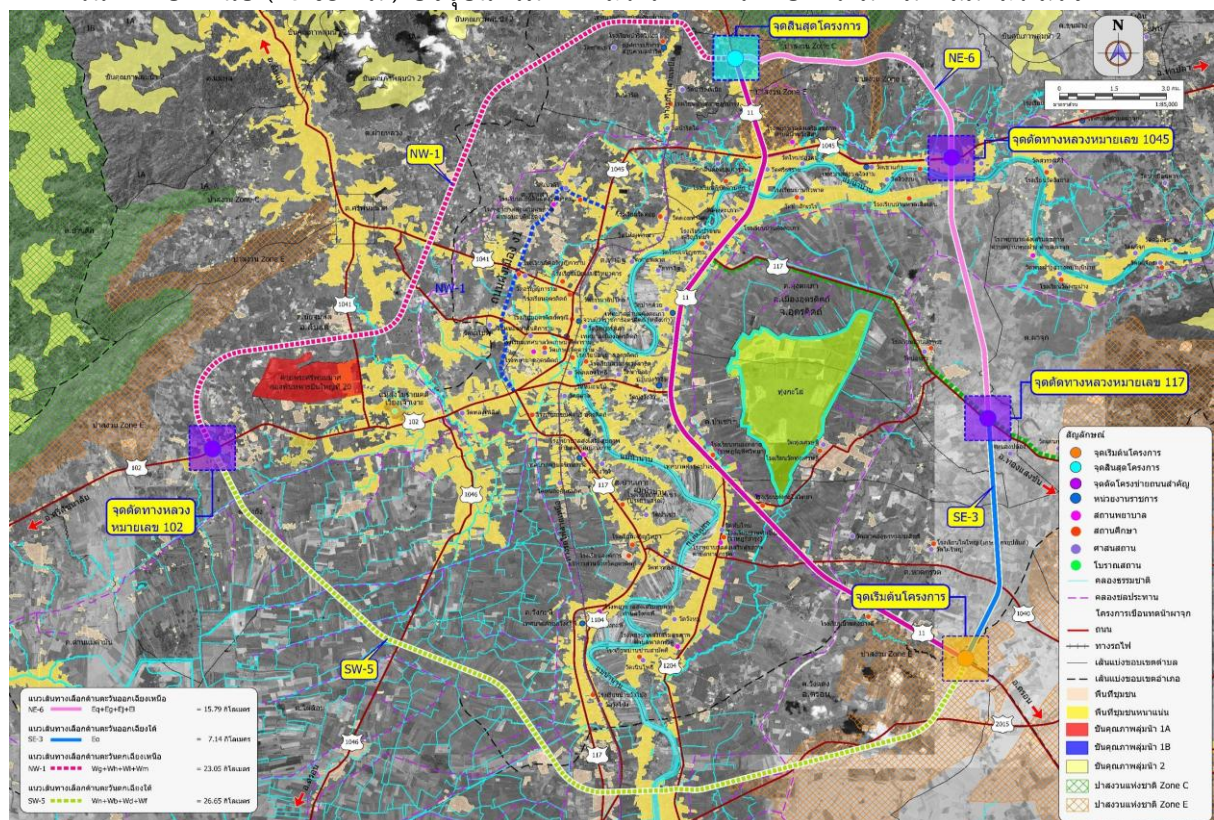
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 2 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	117	อุดรดิตถ์ - ภูตู ตอน อ.น้ำปาด - ต.สองห้อง	23.214	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	117	พิบูลโลก - อุดรดิตถ์ ตอน ต.หนองแขม - ต.พญาแมน	19.591	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ยังมี โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์ เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา แนวเส้นทางมีลักษณะเป็นวงแหวน ระยะทางรวม 72.63 กม. แบ่งตามทิศทาง ได้แก่ (1) เส้นทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (15.79 กม.) (2) เส้นทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ (7.14 กม.) (3) เส้นทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ (26.65 กม.) และ (4) เส้นทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (23.05 กม.) ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ



รูปที่ 3.2-26 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 2 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และโครงข่ายสะพาน

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนสาย ง1 ผังเมืองรวมเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์	7.425	ก่อสร้างถนนเพื่อพัฒนาผังเมือง
2	อด.4042	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน ต.คอรุม อ.พิชัย จ.อุดรดิตถ์	0.210	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน

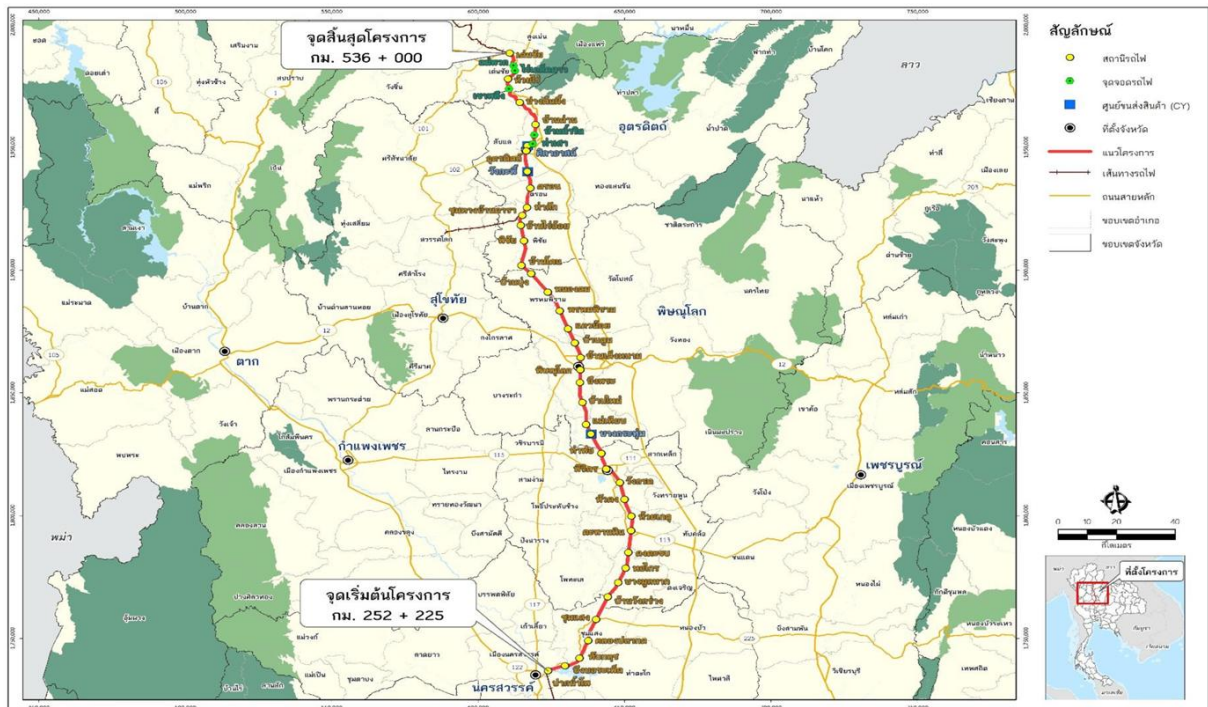
ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดอุดรดิตถ์ มีจำนวน 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

1) 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 อุดรดิตถ์ และแพร่ มีสถานีรายทาง 38 สถานี ป้ายหยุดรถ 5 แห่ง มีระยะทางรวมประมาณ 285 กิโลเมตร รางรถไฟจะมีระยะห่างประมาณ 5-10 เมตร เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง 80 เมตร โดยโครงสร้างทางรถไฟของโครงการจะก่อสร้างเป็นทางรถไฟระดับดิน (รวมส่วนที่เป็นอุโมงค์) ประมาณร้อยละ 89 และเป็นทางรถไฟยกระดับประมาณร้อยละ 11 โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ระยะทางประมาณ 5.5 กิโลเมตร ที่บริเวณอุโมงค์เขาพลึงและปางตูปขอบ โดยจะออกแบบเป็นระบบอุโมงค์ที่มีทางเชื่อม



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-27 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จำนวน 5 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์ ระหว่างวันที่ 10 - 14 มิถุนายน 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

เวทีที่	วัน-เวลา	สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย
1	วันจันทร์ที่ 10 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมจันทร์ผา โรงแรมตาก อันดามัน รีสอร์ท อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก	จังหวัดตาก
2	วันอังคารที่ 11 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมเฟื่องฟ้า โรงแรมสุโขทัยเทรเซอร์ รีสอร์ท แอนด์ สปา อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดสุโขทัย
3	วันพุธที่ 12 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมเอ็ม 1 แอล โรงแรมอารย อำเภอเมืองอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์	จังหวัดอุตรดิตถ์
4	วันพฤหัสบดีที่ 13 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมอุทัยธานี โรงแรมท็อปแลนด์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดพิษณุโลก
5	วันศุกร์ที่ 14 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมลีวิสท์ แกรนด์ บอลรูม โรงแรมลีวิสท์ รีสอร์ท อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดเพชรบูรณ์

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดตาก	จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดอุตรดิตถ์
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน				
(1) ควรมีกฎหมายรองรับกรอบความร่วมมือ LIMEC (Luangprabang – Indochina – Mawlamyine Economic Corridor) อย่างชัดเจน	(1) ต้องการให้มีการจัดระบบการจราจร และระบบผ่านแดนบริเวณสะพานมิตรภาพไทย – เมียนมาแห่งที่ 2 ช่วงด่านพรมแดนแม่สอด – เมียนมาให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น เนื่องจากกัวารถขนส่งจะสามารถข้ามแดนได้นั้นต้องใช้เวลานาน ทำให้มีรถขนส่งค้างอยู่บนสะพานเป็นจำนวนมาก	(1) เสนอให้มีการจัดช่องจราจรสำหรับรถขนส่งขนาดใหญ่	(1) ขอให้มีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดสุโขทัย - โรงงานอุตสาหกรรมที่ จังหวัดชลบุรี และจังหวัดพุน เพื่อประชาชนจะได้ไม่ต้องไปต่อรถโดยสารที่จังหวัดพิษณุโลก หรือจังหวัดอุตรดิตถ์	(1) ขอให้มีการพัฒนา Container Yard (CY) บริเวณวัดน้ำพี ซึ่งมีพื้นที่กว้างมาก หากพัฒนา CY บริเวณดังกล่าว เสนอให้มีการตัดถนนเส้นใหม่ 4 ช่องจราจรควบคู่ด้วย เพื่อรองรับรถขนส่งขนาดใหญ่ได้
(2) เสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางช่วงหมู่บ้านอาฮี ก่อนถึงด่านท่าลี่ ให้กว้างขึ้น	(2) ต้องการให้พัฒนาเส้นทางอำเภออุ้มผาง - อำเภอแม่สอด และเส้นทางอำเภอบ้านตาก - อำเภอแม่ระมาด เนื่องจากเส้นทางคับแคบ เป็นอันตรายต่อการขนส่ง	(2) เสนอให้พัฒนาเส้นทางไปด่านพรมแดนบ้านนากระเซิง จังหวัดเลย	(2) เส้นทางสุโขทัย - เกิน มีความแคบมาก เสนอให้ขยายเส้นทางให้กว้างขึ้น และให้สามารถเชื่อมกับภาคเหนือตอนบนได้สะดวก	(2) หากมีการปรับปรุงถนน ขอให้ใช้วิธีขุดถนน ไม่ต้องการให้ถมถนนให้สูงขึ้น
(3) เสนอให้พัฒนาเส้นทางไปด่านศุลกากรทุ่งช้าง และออกไปด่านห้วยโก๋น ให้รถบรรทุกสามารถขับได้สะดวกขึ้น เนื่องจากปัจจุบันทางค่อนข้างชันมาก	(3) ควรพัฒนาถนนเส้นตาก - แม่สอด ให้ได้มาตรฐานและต่อเนื่อง เนื่องจากประสบปัญหาเรื่องการสร้างและซ่อมที่ไม่จบตลอดเส้นทาง	(3) เสนอให้เจาะอุโมงค์เส้นทางหล่มสัก - ชัยภูมิ - ขอนแก่น ผ่านอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว	(3) หน้าบริเวณโรงงานน้ำตาลทิพย์สุโขทัย เป็นถนน 4 ช่องจราจร แต่เส้นทางที่มุ่งหน้าไปจังหวัดอุตรดิตถ์ยังเป็นถนน 2 ช่องจราจร เสนอให้พัฒนาเป็น 4 ช่องจราจรทั้งหมด	(3) วัสดุในการทำถนนควรใช้ทรายมากกว่าดินในการถม ซึ่งจะทำให้ถนนมีความแข็งแรง และขอให้มีส่วนรวมของคนในจังหวัดได้มีส่วนร่วมในการดูแลถนนหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดตาก	จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดอุตรดิตถ์
	(4) เสนอให้พัฒนาทางหลวงหมายเลข 105 ทางที่มุ่งหน้าไปสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 เนื่องจากมีลักษณะเหมือนเป็นสี่แยกซ้อนกัน ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	(4) เสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางช่วงอุทยานแห่งชาติน้ำหนาวเป็น 4 ช่องจราจร	(4) ขอให้มีการพัฒนาถนนเลียบเมืองสายศรีสขาลัย	(4) เสนอให้มีการปรับปรุงแยกโลตัส เนื่องจากมีการออกแบบไม่สอดคล้องกับการใช้งานจริงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
	(5) ขอให้มีการพัฒนาเส้นทางในอำเภอพบพระ เนื่องจากยังมีขนาดเล็กและมีความลาดชันค่อนข้างสูง	(5) เสนอให้มีการพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 2399 เป็น 4 ช่องจราจร		(5) ช่วงทางจากวัดวังแดง - โรงเรียนบ้านวังแดง (สหจิตวิทยาการ) ทางค่อนข้างแคบ มีความกว้างเพียง 3 เมตร ขอให้ขยายเส้นทางให้กว้างขึ้น
	(6) เสนอให้มีการทำถนนลอยฟ้า ซึ่งจะสามารถลดความโค้งและความชันของการเดินทางได้	(6) เสนอให้มีการพัฒนาเส้นทาง Northeast Corridor กรุงเทพฯ - เพชรบูรณ์ - นากระเซิง เพื่อเชื่อมโยงการขนถ่ายสินค้าและการท่องเที่ยว		(6) ต้องการให้ขยายเส้นทางตรอน - ทำอวน จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร
	(7) เสนอให้มีการขยายช่องจราจรช่วงอำเภอพบพระ (เส้นทางแม่สอด - อัมพาง) จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร	(7) เสนอให้มีการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 2275 เป็น 4 ช่องจราจร		(7) ขอให้มีการพัฒนาถนนหน้าสหกรณ์การเกษตรเมืองอุตรดิตถ์ จำกัด ให้ได้มาตรฐาน เนื่องจากปัจจุบันมีน้ำท่วมขัง ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถใช้ได้เพียงช่องจราจรเดียว
	(8) เสนอให้มีมาตรการป้องกันดินสไลด์บนทางหลวงหมายเลข 1175 บ้านตาก - แม่ระมาด	(8) เสนอให้มีการขยายเส้นทางอำเภอบึงสามพัน - นครสวรรค์ เป็น 4 ช่องจราจร		

จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดตาก	จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดอุตรดิตถ์
	(9) เสนอให้มีการพัฒนาจุดพักรถบนทางหลวงหมายเลข 105 แม่สอด - แม่สาย - แม่ฮ่องสอน - ปาย (10) ขอให้ผลักดันโครงการ MR 4 (11) เสนอให้พัฒนาเส้นทางแม่ระมาด - แม่สอด (12) เสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางบริเวณทางแยกตลอดใต้ห้วยกะโหลก มุ่งหน้าไปสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 เนื่องจากเส้นทางค่อนข้างแคบ	(9) เสนอให้มีการขยายเส้นทางทางหลวงหมายเลข 21 เป็น 6 ช่องจราจร		
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง				
(1) ต้องการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่	(1) ขอให้มีการพัฒนาระบบรางในจังหวัด เพื่อให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น (2) ขอให้มีการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ปากน้ำโพ - แม่สอด หากโครงการสามารถเกิดขึ้นได้จะเป็นประโยชน์ให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมาก	(1) เสนอให้มีรถไฟเส้นทางชัยบาดาล - หล่มเก่า (2) เสนอให้พัฒนาเส้นทางรถไฟลำน้ำรายณ์ - หล่มเก่า	(1) ควรพัฒนารถไฟเส้นทางสวรรคโลก ให้เป็นรถไฟเพื่อการท่องเที่ยว (2) ขอให้มีข้อมูลทางสถิติของจำนวนผู้ใช้บริการในการเดินทางด้วยรถไฟสายศิลาอาสน์ - สวรรคโลก และควรมีการขยายเส้นทางต่อจากสวรรคโลกไปถึงเมืองใหม่สุโขทัย - ตาก	(1) ขอให้มีการพัฒนาสถานีรถไฟเก่าอุตรดิตถ์ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว

จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดตาก	จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดอุตรดิตถ์
	(3) ขอให้มีการผลักดันรถไฟความเร็ว สูงระหว่างภาคตะวันออก - ตะวันตก (เส้นทาง East - West Corridor)		(3) เสนอให้พัฒนาระบบรางใน เมือง เช่น การทำแท็กซี่บนราง เพื่อวิ่งรับส่งผู้โดยสารจากบ้าน ดารา - หนองเรียง อำเภอสวรรคโลก	
	(4) สถานีรถไฟแม่สอด ที่มีการ ออกแบบให้ไปอยู่ตรงแยก ห้วยกะโหลก เสนอให้ย้ายมาอยู่ บริเวณสี่แยกทางหลวงหมายเลข 105 กับ ทางหลวงหมายเลข 130 และสถานีสุดท้ายสถานีด่าน แม่สอด จะมีการขนส่งสินค้า ควรออกแบบสถานีให้อยู่ในแนว เดียวกับสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2			
3) โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ				
-	-	-	-	(1) ต้องการให้มีการผลักดัน การท่องเที่ยวทางน้ำในจังหวัด อุตรดิตถ์
4) โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ				
(1) เสนอให้พัฒนาสนามบินให้ สามารถรองรับสายการบิน ระหว่างประเทศได้	(1) เสนอให้นำเครื่องบินลำเล็ก กลับมาบินเหมือนเดิม ค่าตัว โดยสารจะได้ถูกลง	(1) ขอให้พัฒนาสนามบินเพชรบูรณ์ ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้	(1) ควรมีการผลักดันให้สนามบิน สุโขทัยเป็น HUB เพื่อบินไป เวียงจันทน์ หลวงพระบาง กัมพูชา เมียนมา หรือไปเมือง หลวงสำคัญ	-

จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดตาก	จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดอุตรดิตถ์
	(2) ขอให้มีการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ และพัฒนาสนามบินให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ			

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์ มีเนื้อที่ประมาณ 54,325.604 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 33,953,502 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย

จากข้อมูลของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ข้อมูลสถิติในด้านการใช้ที่ดินของทุกจังหวัดทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า เนื้อที่ทั้งหมดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีจำนวน 33,953,502 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 10.59 ของจำนวนเนื้อที่ทั้งหมด (320,696,888 ไร่) โดยเนื้อที่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

1. เนื้อที่ป่าไม้ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จำนวน 16,754,410 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 49.35 ของเนื้อที่ทั้งหมดในกลุ่มจังหวัด
2. เนื้อที่การใช้ประโยชน์ทางการเกษตร จำนวน 10,818,115 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 31.87 ของเนื้อที่ทั้งหมดในกลุ่มจังหวัด
3. เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร หมายถึง เนื้อที่ส่วนที่เหลือจากการหักเนื้อที่ป่าไม้ และเนื้อที่ที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรออกจากเนื้อที่ทั้งหมด เช่น เนื้อที่ในเขตเทศบาล และสุขาภิบาล ซึ่งรวมถึงที่อยู่อาศัย สิ่งปลูกสร้าง ที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม โรงเรียน โรงพยาบาล วัด ถนน ทางหลวง ทางรถไฟ สนามบิน แม่น้ำ ลำคลอง หนองบึง อ่างเก็บน้ำ สถานที่ราชการ ที่อื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร เป็นต้น จำนวน 6,380,977 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.79 ของเนื้อที่ทั้งหมดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

5.1 สรุปข้อมูลพื้นฐาน

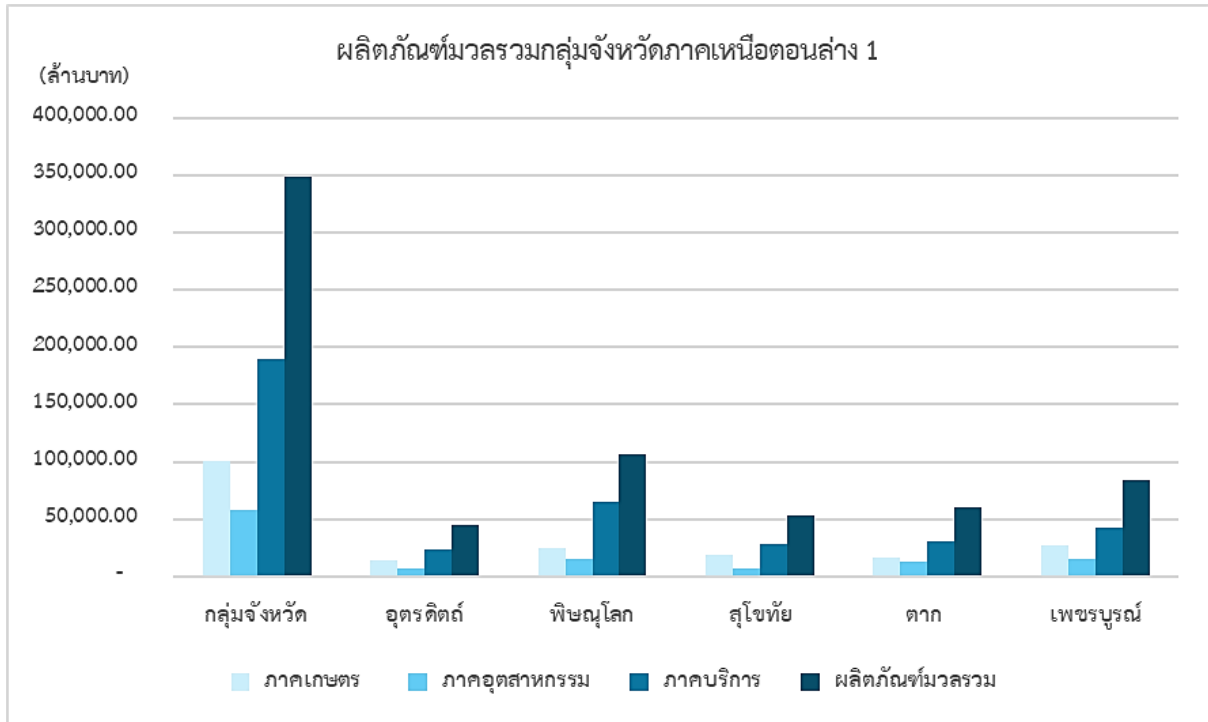
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีประชากรรวม 3,518,359 คน คิดเป็นร้อยละ 5.33 ของประชากรทั้งประเทศมีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเพชรบูรณ์ จำนวน 967,421 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จำนวน 841,729 คน จังหวัดตาก จำนวน 691,714 คน จังหวัดสุโขทัยจำนวน 577,866 คน และจังหวัดอุตรดิตถ์มีประชากรน้อยที่สุด คือ 439,629 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.349 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดพิษณุโลก มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.106 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.39 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมาได้แก่ จังหวัดเพชรบูรณ์ เท่ากับ 0.084 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 24.17 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดตาก เท่ากับ 0.061 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.36 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดสุโขทัย เท่ากับ 0.053 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.21 ของผลิตภัณฑ์

มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดอุดรธานี เท่ากับ 0.045 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.87 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 54.41 รองลงมาได้แก่ ภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 29.03 และภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 16.57 อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดพิษณุโลก มีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด รองลงมาได้แก่ ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร ในปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 101,191 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 99,107 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 2.10 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนา ปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา และข้าวโพดสัตว์เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง) และมันสำปะหลัง และพืชสวน ได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน และน้ำมันปาล์ม

1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2566 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศไทยมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) ทั้งสิ้น 2,125 โรงงาน เงินลงทุน 257,835 ล้านบาท คนงานรวม 63,351 คน ภาคเหนือ 247 โรงงาน ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 74 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.10 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 2,851 ล้านบาท คนงานรวม 1,323 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก 22 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดสุโขทัย 21 โรงงาน จังหวัดเพชรบูรณ์ 11 โรงงาน จังหวัดอุดรธานีและจังหวัดตากมีจำนวนเท่ากับ 10 โรงงาน ตามลำดับ

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 6,210,779 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 48.99 จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด 9,913,703 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมชมคนไทย 9,472,640 คน และจำนวนผู้เยี่ยมชมชาวต่างชาติ 441,063 คน รายได้จากผู้เยี่ยมชม 29,697.04 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมชมคนไทย 28,131.90 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมชมชาวต่างชาติ 1,565.14 ล้านบาท

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก 2,591,590 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดเพชรบูรณ์ 2,614,622 คน จังหวัดตาก 2,157,226 คน จังหวัดสุโขทัย 1,182,380 คน และจังหวัดอุดรธานี 1,030,311 คน ตามลำดับ

สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจของจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลกมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญที่มีชื่อเสียงมากมายหลากหลายรูปแบบทั้งในด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติน้ำตกชาติตระการ พระราชวังจันทร์ เชื้อนควนน้อยบำรุงแดน บ้านน้ำจวงโฮมสเตย์ บ้านเทอดชาติ สวนพฤกษศาสตร์บ้านร่มเกล้า สวนสมุนไพร 12 กลุ่มโรค

สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจของจังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายรูปแบบทั้งวัดวาอาราม โบราณสถาน สถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลายแห่ง ได้แก่ วัดมหาธาตุ วัดพระธาตุผาซ่อนแก้ว อนุสาวรีย์พ่อขุนผาเมือง พระตำหนักเขาค้อ ทุ่งทานตะวันที่บ้านสามพัน ทุ่งโปเตือง ถ้ำใหญ่น้ำหนาว (ภูน้ำริน) เขาค้อ ภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว อุทยานแห่งชาติเขาค้อ อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ และอุทยานธรณีเพชรบูรณ์ ศูนย์ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเข็กน้อย ภูทับเบิก ไร่ก้านันจุล เป็นต้น

สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจของจังหวัดอุดรธานี จังหวัดอุดรธานีมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลากหลายรูปแบบทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัดวาอาราม โบราณสถาน สถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ด้านชายแดนไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้แก่ อุทยานแห่งชาติวนอุทยานน้ำตก แหล่งกักเก็บน้ำตามธรรมชาติยอดดอย และถ้ำ สถานที่ท่องเที่ยวทางชายแดน พิพิธภัณฑ์ วัดโบราณ เมืองโบราณ แหล่งโบราณคดีและสถาปัตยกรรมสำคัญ เป็นต้น

สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจของจังหวัดสุโขทัย จังหวัดสุโขทัยมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลากหลายรูปแบบทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัดวาอาราม โบราณสถาน สถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์อุทยานแห่งชาติและวนอุทยาน น้ำตก พิพิธภัณฑ์ วัดโบราณ เช่น อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติรามคำแหง อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย ถ้ำเจ้าราม พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติสวรรคัรวรนายก ศูนย์ศึกษาและอนุรักษ์เตาสังคโลก สนามบินสุโขทัย อุทยานแห่งชาติรามคำแหง อุทยานแห่งชาติศรีสัชนาลัย ชุมชนเครื่องสังคโลก ต.เมืองเก่า พิพิธภัณฑ์ผ้าทองคำ อ.ศรีสัชนาลัย เป็นต้น

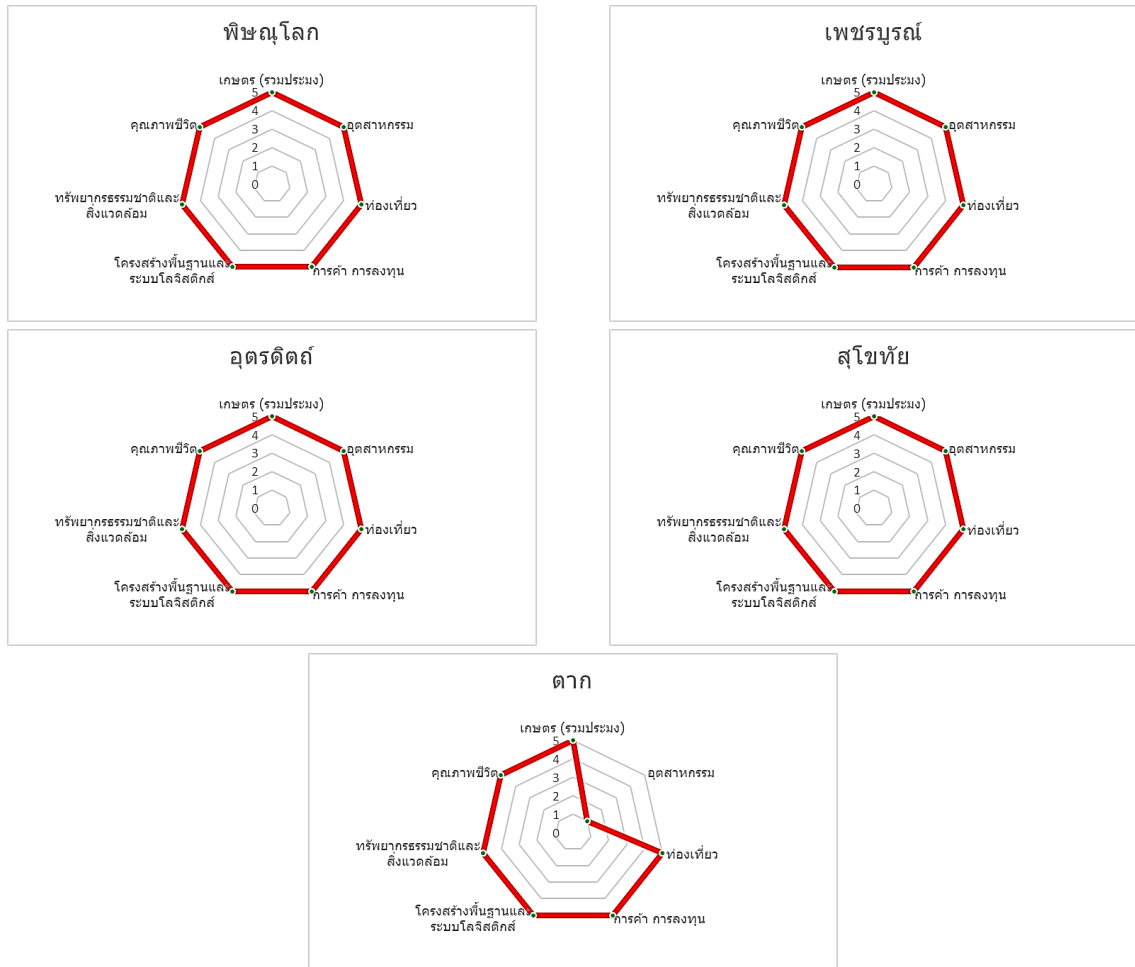
5.2 สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาต่าง 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 แต่ยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนามากกล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด
5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากกล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีการกำหนดการพัฒนาที่ครอบคลุมทุกด้าน การวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่า ในจังหวัดตากไม่มีการส่งเสริมการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

5.3 ฉาบทันของพื้นที่ทำการศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุดรดิตถ์ โดยมีเป้าหมายการพัฒนา “เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ที่เข้มแข็ง” และมีประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- ส่งเสริมการค้า การลงทุน โครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการพัฒนา
- การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานและยั่งยืน เป็นศูนย์กลางการประชุมและจัดนิทรรศการ
- การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตร สอดคล้องกับการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสุขภาพครบวงจร
- การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	2.5	10.0	10.0	10.0
2) ภาคเกษตร	4.5	7.0	7.0	7.0
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.0	5.0	5.0	6.0
4) ภาคบริการ	3.0	4.5	4.5	4.5
5) รายได้การท่องเที่ยว	7.5	11.5	11.5	11.5

หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

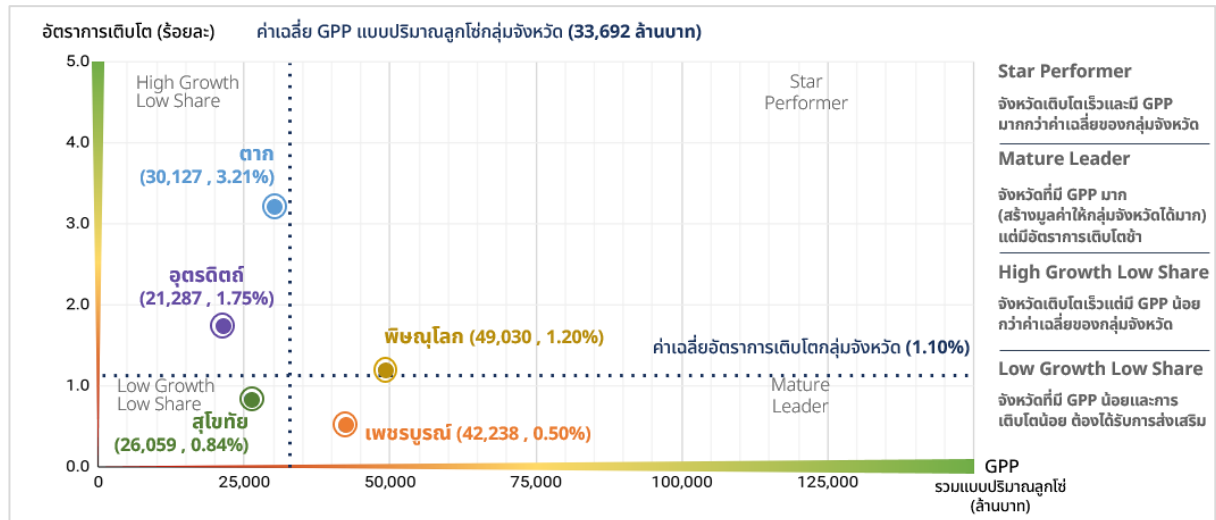
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2564 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 2.5, 4.5, 4.0 และ 3.0 ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 7.5

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2564 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5-3 จะเห็นได้ว่า จังหวัดพิษณุโลกเป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโต กลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดเพชรบูรณ์เป็น Mature Leader คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า จังหวัดตาก และจังหวัดอุตรดิตถ์เป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว และจังหวัดสุโขทัยเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

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

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

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.03
2) ภาคเกษตร	5.00
3) ภาคอุตสาหกรรม	3.56
4) ภาคบริการ	5.00
5) รายได้การท่องเที่ยว	5.00

ที่มา: จากการคำนวณของทีปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ดังนี้

(1) ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 7.0, 4.5 และ 11.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.89 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 10.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.56 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 – 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3
ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.20
2) ภาคเกษตร	4.32
3) ภาคอุตสาหกรรม	3.98
4) ภาคบริการ	4.30
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.34

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.20 4.32 4.30 และ 4.34 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเท่ากับร้อยละ 10.0 อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว 7.0 4.5 และ 11.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.98 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4

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

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ขยายตัวร้อยละ 10.0 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 7.0, 6.0, 4.5 และ 11.5 ตามลำดับ

5.4 บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

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

(2) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ ถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตใกล้เคียงกัน โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 4.5 – 7.0

(3) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 11.5

5.5 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

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

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	10.0
2) ภาคเกษตร	7.0
3) ภาคอุตสาหกรรม	5.0
4) ภาคบริการ	4.5
5) รายได้การท่องเที่ยว	11.5

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 10.0 7.0 5.0 และ 4.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับรายได้ท่องเที่ยวข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 10.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้ท่องเที่ยวจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัด

ภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถ “พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานและยั่งยืน เป็นศูนย์กลางการประชุมและจัดนิทรรศการ” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

5.6 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** พิจารณาส่งขั้วทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน

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

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

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

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

- **W2 อุบัติเหตุทางถนน** พิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- **W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี** พิจารณาการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งปัญหาด้านทรัพยากรบุคคล

- **W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าของชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) เป็นสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วยปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ กรอบความร่วมมือและข้อตกลงระหว่างประเทศ 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 สภาพที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์ Covid 19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์

- **T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า** พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า

- T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่าประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุมีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร
- T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ พิจารณากิจกรรมทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย และตาก มีลักษณะพิเศษเป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และมีระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ที่สามารถเชื่อมโยงความร่วมมือภายในประเทศและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและกลุ่มประเทศ BIMSTEC มีถนนเชื่อมโยงไปยังภาคเหนือและภาคกลาง ภาคตะวันตกและตะวันออก ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

มีความพร้อมต่อการพัฒนาเชื่อมโยงด้านการค้าและบริการกับนานาชาติประเทศและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลางของประเทศ และเส้นทางตามแนว NSEC North - South Economic Corridor และ EWEC East - West Economic Corridor และเชื่อมโยง One Belt One Road มีช่องทางการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

การให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง รวมถึงการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ และขาดการจัดตั้งศูนย์เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้าการประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพการบริการและท่องเที่ยว

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้าสินค้าเกษตร การท่องเที่ยว และบริการการศึกษานานาชาติ จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมตามเส้นทาง One Belt One Road และ GMS ทำให้ภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีโอกาสในการขยายธุรกิจบริการด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

นโยบายการเปิดการค้าเสรีอาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรทางการบริโภคในกลุ่มจังหวัดฯ และการส่งออกสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศ การเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ ประชาคมอาเซียน (AEC) และ One Belt One Road ส่งผลต่อโอกาสการขยาย

การค้าการลงทุน แต่จะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและบุคคลระหว่างประเทศสมาชิกที่สะดวกขึ้น
อาจส่งผลกระทบต่อทางลปในเชิงเศรษฐกิจและสังคม

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดตาก - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ได้แก่ จังหวัดตาก พิชณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัดตาก พิชณุโลก อุตรดิตถ์ - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดตาก พิชณุโลก อุตรดิตถ์ - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดอุตรดิตถ์ ตาก - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดอุตรดิตถ์ - ตาก: จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (บ้านริมเมย สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา) - อุตรดิตถ์: จุดผ่านแดนถาวรภูู่ จุดผ่อนปรนการค้า บ้านห้วยต่าง S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข1 และโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงเส้นทางขนส่งสินค้ามีย่านกองเก็บ (Container Yard, CY) (อุตรดิตถ์) ด้านตรวจศุลกากรทุก - ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตาก สนามบินเชื่อนภูมิพล (กพผ.) สนามบินชุมชนอุ้งผาง พิชณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ (กรมท่าอากาศยาน) - โครงข่ายรถไฟในพื้นที่ และมีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และมีโครงการพัฒนาโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่ S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด พิชณุโลก (กล้วยตากบางกระพุ่ม พิชณุโลก มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองพิชณุโลก) เพชรบูรณ์ (มะขามหวานเพชรบูรณ์ ข้าวไร่ลิ้มผิวเพชรบูรณ์) อุตรดิตถ์ (สับปะรดห้วยมุ่น ทุเรียนหลงลับแลอุตรดิตถ์ ทุเรียนหลงลับแลอุตรดิตถ์) สุโขทัย (สังคโลกสุโขทัย ส้มแม่สิน) ตาก (แปงจ้อเขียวแม่สอด ครกหินแกรนิตตาก กล้วยหอมทองพพระ อะโวคาโดตาก)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดการจัดตั้งศูนย์เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้าการประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพการบริการและท่องเที่ยว (ศูนย์จำหน่ายและกระจายสินค้า ศูนย์ข้อมูลการพัฒนาการท่องเที่ยว ตลอดจนศูนย์นวัตกรรมเพื่อสังคม) ที่เป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนและพัฒนาเชิงเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม - พิชณุโลกมีการขยายตัวของพื้นที่เมืองทำให้ขาดการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่อย่างทั่วถึง การจราจรติดขัด การสิ้นเปลืองพลังงาน - อุตรดิตถ์ขาดโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุดโทรม อาทิ เส้นทางคมนาคมสายรองในพื้นที่หมู่บ้านชุมชนยังไม่ทั่วถึง บางแห่งมีการชำรุดทรุดโทรม ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - เพชรบูรณ์มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีแต่ทางถนนเพียงอย่างเดียวจึงเป็นอุปสรรคในการลดต้นทุนการผลิต บริการด้านสาธารณสุข สังคม การท่องเที่ยว และขาดขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - ตากมีโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุดโทรม ขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - สุโขทัยขาดความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมระหว่างตำบลและหมู่บ้าน และระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - จุดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ขาดจุดเช็คอิน สถานที่ท่องเที่ยวทำให้รายได้ด้านการท่องเที่ยวยังต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ขาดกิจกรรมการท่องเที่ยว ต่อเนื่องทั้งปี การประชาสัมพันธ์ที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายในปัจจุบัน สนามบินพาณิชย์และระบบโลจิสติกส์ครบวงจรเชื่อมโยงระดับประเทศและต่างประเทศ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สินค้าเกษตร (เกษตรแปรรูป และพืชสมุนไพร) มีศักยภาพ ในด้านผลิตภัณฑ์อาหาร (ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง และอ้อย บรรจุภัณฑ์ชีวภาพ) อุตสาหกรรมมีพลังงานชีวภาพ (เอทานอลจากกากน้ำตาล พลังงานไฟฟ้าจากแกลบ อุตสาหกรรมอาหารสัตว์) แหล่งผลิตสินค้าเกษตรวัตถุดิบเกษตร ผลิตภัณฑ์อาหารที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (อาหารเสริมสุขภาพ ผลิตภัณฑ์เวชสำอาง) - แหล่งน้ำชลประทานขนาดใหญ่ เชื้อนภูมิพลซึ่งเป็นแหล่งน้ำและแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าสำคัญของประเทศ และพื้นที่มีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยมและการบริหารจัดการน้ำ มีทรัพยากรดินที่มีลักษณะโดดเด่น และมีธาตุอาหารอุดมสมบูรณ์ - พื้นที่อุตสาหกรรมหลายแห่ง และสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 130 ไร่) ในจังหวัดตาก S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (อุทยานแห่งชาติหินร่องกล้า) เมืองโมซังใต้ การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา (ศาลสมเด็จพระนเรศวร) วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ชาติพันธุ์ ผ้าลายดอกปักล้านนา ล้านช้าง ไทยกลาง) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (โบราณสถานมรดกโลก 2 แห่ง) การอนุรักษ์ การเลี้ยงสัตว์ อัตลักษณ์ (สุนัขบางแก้ว ไก่เหลืองหางขาว) - เพชรบูรณ์เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 28.9% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 9,019 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 349.1% - ตากเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 28.9% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 7,256 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 49.0% - พิษณุโลกเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 13.0% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 8,204 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 32.8% - สุโขทัยเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 27.6% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 3,106 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 51.7%	W2 อุบัติเหตุทางถนน - ตากมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน - เพชรบูรณ์มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน - อุตรดิตถ์มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 30 คนต่อประชากร 1 แสนคน - สุโขทัยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน - พิษณุโลกมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 31 คน และ 33 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) - การขยายตัวของพื้นที่เมืองชุมชน และอุตสาหกรรมที่ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองโดยเฉพาะการกำจัดขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากชุมชนและอุตสาหกรรม การให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง การสิ้นเปลืองพลังงาน ปัญหาความปลอดภัย รวมถึงการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ - และตัดทอนระบบโครงข่ายชลประทานเพื่อการเกษตรนำไปสู่การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมของภาคเหนือตอนล่าง 1 และสร้างมลภาวะต่อปัจจัยการผลิตทางการเกษตร W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการผลิต แปรรูปสินค้าเกษตร การค้า และบริการรวมถึงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการนำภูมิปัญญาท้องถิ่นมาประยุกต์อย่างครบวงจร - การจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีประสิทธิภาพ อาทิ ด้านบุคลากร มาตรฐานการท่องเที่ยว การเชื่อมโยงผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- อุดรดิตถ์เป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 11.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,112 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 67.2% S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ที่จังหวัดอุดรดิตถ์ (ล้านนา ล้านช้าง และไทยกลาง) มีความผสมผสานและน่าสนใจ และที่จังหวัดสุโขทัยมีประวัติศาสตร์ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ที่สำคัญของประเทศและเป็นที่รู้จักในระดับสากล - สถาบันการศึกษาในการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับและสนับสนุน ที่จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการศึกษาภาคเหนือตอนล่าง เช่น มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูล เป็นต้น - ศูนย์กลางการสาธารณสุขภาคเหนือตอนล่าง มีโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 8 แห่ง โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร โรงพยาบาลค่ายสมเด็จพระนเรศวร โรงพยาบาลกองบิน 46 โรงพยาบาลเอกชน 6 แห่ง (โรงพยาบาลพิษณุเวช มีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรโดยวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนพรัตน์ราช พิศณุโลก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก และพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองสมุนไพร - การพัฒนาด้านวิจัยและนวัตกรรมร่วมกับภาครัฐ เอกชน และประชาชน - เขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล โดยจังหวัดพิษณุโลกได้สมัครเป็นเมืองอัจฉริยะใน 2 ด้าน คือ สิ่งแวดล้อม (Smart Environment) และการบริหารจัดการ (Smart Governance)	W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - ตากเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14.09) - เพชรบูรณ์เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.68) - อุดรดิตถ์เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.58) - สุโขทัยเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.56) - พิษณุโลกเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.97) - แรงงานส่วนใหญ่มีความรู้ระดับประถมศึกษา ขาดความรู้และขาดทักษะที่สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพ - และโอกาสของภาคที่สำคัญคือความรู้และทักษะในด้านภาษาเพื่อการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่าง ๆ - เทคโนโลยีทางการแพทย์ เทคโนโลยีดิจิทัล เครื่องฟุนแรงที่ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ตาก สุโขทัย พิษณุโลก อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม (ตาก กำแพงเพชร สุโขทัย พิษณุโลก) - อุดรดิตถ์ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต (แพร่ น่าน พะเยา อุดรดิตถ์) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลต่อการผลิตภาคเกษตร โดยทำให้ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรลดลง ส่งผลให้เกิดความไม่มั่นคงด้านอาหาร และรายได้ของเกษตรกร - ภัยธรรมชาติมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประสบปัญหาอุทกภัย ภาวะภัยแล้ง การพังทลายของดิน หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็ก และมีแนวโน้ม

โอกาส	อุปสรรค
- การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรมประเพณี มรดกโลก (อุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัย) สุขภาพและกีฬา - นโยบายการส่งเสริม MICE CITY - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น ผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง - ตลาดการท่องเที่ยวโลกมีการขยายตัว ส่งผลให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถพัฒนาเป็นเส้นทาง การท่องเที่ยวที่ หลากหลายร่วมกันและดึงดูด นักท่องเที่ยวจากประเทศที่มีศักยภาพ (จีน อินเดีย ญี่ปุ่น ยุโรป อเมริกาและนานาชาติ ให้เข้ามาท่องเที่ยวได้) O2 การพัฒนาตามคมนาคม การค้า และการลงทุน - มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2540 ให้พัฒนา จังหวัดในพื้นที่สี่แยกอินโดจีน เอื้อต่อการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจ เชื่อมโยงตามแนว EWEC รัฐบาลมีนโยบายจัดตั้งและพัฒนา เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น ผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง - การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้เกิด โอกาสในการขยายตลาดการค้า (สินค้า เกษตร การท่องเที่ยว และบริการการศึกษานานาชาติ) มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์การแพทย์ ธุรกิจบริการสุขภาพและการแพทย์ การแพทย์แผนไทย ความงาม และสมุนไพร จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมตาม เส้นทาง One Belt One Road และ GMS ทำให้ ภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและ นักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีโอกาส ในการขยายธุรกิจบริการด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น - ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนา Smart city เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจใน ภูมิภาค	รุนแรงขึ้น สภาพอากาศที่มีความแปรปรวน ส่งผล กระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียง - มีศักยภาพด้านการบริการท่องเที่ยวที่สำคัญ - ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และปัญหาความเจริญทางเศรษฐกิจในบางพื้นที่กระจุกตัวในตัวเมือง ยังกระจายไม่ทั่วถึงทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำสูง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย แรงงานต่างด้าว ยาเสพติด โรคระบาด และปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ - ผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ปัญหา การจราจร ความเหลื่อมล้ำทางสังคม - ระบบการใช้ชีวิตแบบบริโภคนิยม การรับข้อมูลผ่านสื่อต่าง ๆ มีผลต่อค่านิยมและพฤติกรรมทางลบ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน - การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้จำนวนประชากรในวัยแรงงานลดลง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- พฤติกรรมการให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการในพื้นที่มากยิ่งขึ้น (Local Brand) - กลุ่มผู้บริโภคชาวเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงกลุ่มผู้สูงอายุเป็นกลุ่มตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีกำลังซื้อสูงมาก ในขณะเดียวกันกลยุทธ์การแข่งขันทางการตลาดในประเทศและในภูมิภาคอาเซียนยังมีการตอบสนองความต้องการเฉพาะของกลุ่มเหล่านี้น้อย - นโยบายในการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มการเกษตรเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตการเกษตรการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตขั้นสูงเพิ่มมูลค่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาหัตถอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์โดยใช้ฐานความรู้ด้านเทคโนโลยีศิลปวัฒนธรรมและการออกแบบร่วมสมัยเพื่อตอบสนองต่อกระแสความต้องการของตลาดที่ให้คุณค่าต่อ Oriental Cultural Fusion อาทิ ของตกแต่งบ้านของที่ระลึก และสินค้าหัตถกรรม - การสถาปนาความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้องกับแขวงไชยบุรี และแขวงหลวงพระบางของ สปป.ลาว - นโยบายการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและการค้า ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณด่านถาวรแม่สอด และการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การพัฒนาระบบการขนส่งทางบก ทั้งทางถนนและทางราง O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนา Smart city เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค - รัฐบาลมีนโยบายในการอนุรักษ์และการจัดการป่าไม้อย่างชัดเจนและการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน Bio Energy - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - การใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น อาทิ การทำงานที่บ้าน การเรียนทางไกล การทำธุรกรรมออนไลน์ ความบันเทิงผ่านออนไลน์ เป็นต้น - นโยบายกำหนด Zoning พื้นที่การเกษตร และส่งเสริมการทำเกษตรอุตสาหกรรมในพื้นที่	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพิษณุโลก

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - โครงข่ายเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ จึงมีความสะดวก และมีด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - ถนนสายหลักหมายเลข 11 12 และ 117 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - สนามบินพิษณุโลก (PHS) ที่รองรับการเดินทางของจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ กล้วยตากบางกระทุ่มพิษณุโลก มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองพิษณุโลก - พืชเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย สับปะรด มะม่วง ที่เชื่อมโยงธุรกิจท่องเที่ยวเชิงเกษตร และอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป - แหล่งน้ำสายหลัก แหล่งน้ำชลประทานขนาดใหญ่ - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 3.5 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ) - พื้นที่ป่าไม้ ทรัพยากรดินที่สมบูรณ์ต่อการเกษตรในพื้นที่ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 137.9% และ ปี 66 13.0% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 8,204 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 170.3% ปี 66 32.8% - แหล่งท่องเที่ยว 3 ธรรม ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงธรรมะ มีพระพุทธรูปและปูชนียสถานที่สำคัญและมีพระเกจิ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีประเพณี ศาสนมเด็จพระนเรศวร ผลิตภัณฑ์พื้นบ้านที่มีชื่อเสียง เช่น ผ้าลายดอกป๊อบ ผ้าทอมัดหมี่ลายขอมะปราง การอนุรักษ์การเลี้ยงสัตว์อัตลักษณ์ ได้แก่ สุนัขบางแก้ว ไก่เหลืองหางขาว และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ มีอุทยานแห่งชาติหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง ลำน้ำเข็ก ภูมิลอ เป็นต้น	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - การขยายตัวของพื้นที่เมืองทำให้ขาดการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่อย่างทั่วถึง การจราจรติดขัด การสิ้นเปลืองพลังงาน W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 31 คน และ 33 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การขยายตัวของพื้นที่เมือง ชุมชน และอุตสาหกรรมที่ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองโดยเฉพาะการจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากชุมชนและอุตสาหกรรม การให้บริการสาธารณูปโภคไม่ทั่วถึง ความปลอดภัยการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรที่อุดมสมบูรณ์ - การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยังมีระบบป้องกันที่ไม่ครอบคลุม มีการบุกรุกป่า - ขาดศูนย์เพื่อพัฒนาด้านการค้า การประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพ - เกษตรกรไม่มีที่ดินทำกิน ขาดแคลนแรงงานเกษตร - ขาดการประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการผลิต แปรรูปสินค้าเกษตร - เกษตรกรใช้สารเคมีในการเกษตรเพื่อการผลิตที่ไม่ถูกต้อง - จุดประชาสัมพันธ์ท่องเที่ยวไม่เพียงพอ แลนด์มาร์คไม่โดดเด่น W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.97)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- การส่งเสริมการเป็น Mice City S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - เขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล โดยจังหวัดพิษณุโลกได้สมัครเป็นเมืองอัจฉริยะใน 2 ด้าน คือ สิ่งแวดล้อม (Smart Environment) และการบริหารจัดการ (Smart Governance) - ศูนย์กลางการศึกษาภาคเหนือตอนล่าง มีมหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนาเขตพื้นที่พิษณุโลก มหาวิทยาลัยพิษณุโลก มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนพรัตน์ราชเทวี พิษณุโลก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเทคนิค วิทยาลัยสงฆ์พุทธชินราช - ศูนย์กลางการสาธารณสุขภาคเหนือตอนล่าง มีโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 8 แห่ง โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร โรงพยาบาลค่ายสมเด็จพระนเรศวร โรงพยาบาลกองบิน 46 โรงพยาบาลเอกชน 6 แห่ง (โรงพยาบาลพิษณุเวช มีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรโดยวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนพรัตน์ราชเทวี พิษณุโลก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก และพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองสมุนไพร	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - นโยบายการส่งเสริมให้จังหวัดเป็น Mice City - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังโควิด-19 O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมให้ทั่วถึงตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ตลอดจนเส้นทางเศรษฐกิจอื่นที่เชื่อมโยงกับจังหวัดพิษณุโลก ทั้งทางถนนและราง เช่น การสร้างรถไฟความเร็วสูง และระบบรางคู่ กรุงเทพฯ-สายเหนือ - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ภัยธรรมชาติมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - นโยบายการเปิดการค้าเสรีอาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรทั้งการบริโภคในจังหวัดและการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ - กลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มจังหวัด จังหวัดอื่นที่มีศักยภาพการท่องเที่ยวมากขึ้น และจังหวัดขาดการผลักดันและความร่วมมือในการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องในเป็นศูนย์การแพทย์ Medical Hubและการบริการแพทย์แผนไทย ความงามและสมุนไพร

โอกาส	อุปสรรค
O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) (Smart City) - นโยบายในการอนุรักษ์และการจัดการป่าไม้อย่างชัดเจน และการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน Bio Energy	T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดตาก

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ: Special Economic Zones - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (บ้านริมน้ำ สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 1 12 104 105 130 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้าด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - สนามบินแม่สอด (MAO) สนามบินตาก (TKT) สนามบินเขื่อนภูมิพล (กฟผ.) สนามบินชุมชนอุ้มผาง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ แป้งข้าวเจ้าแม่สอด ครกหินแกรนิตตาก กล้วยหอมทองพพะ อะโวคาโดตาก - พื้นที่เหมาะสมกับการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาวและการเกษตรพื้นที่สูงและพื้นที่เศรษฐกิจ - พื้นที่มีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ได้แก่เขื่อนภูมิพลซึ่งเป็นแหล่งน้ำและแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าสำคัญของประเทศไทย และพื้นที่มีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม - พื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลาย พื้นที่มีความเหมาะสมกับการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาว/การเกษตรพื้นที่สูงและพื้นที่เศรษฐกิจ - สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 130 ไร่) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 236.9% และ ปี 66 28.9% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 7,256 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 299.0% ปี 66 49.0%	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ขาดทอดทิ้ง/ขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศไทยตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ) W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างครบวงจรและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง และยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย - ระบบชลประทานและแหล่งน้ำไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่เกษตร - การจัดการห่วงโซ่อุปทานด้านการเกษตร อุตสาหกรรม สินค้า OTOP วิสาหกิจชุมชน และบริการขาดประสิทธิภาพ - ขาดการส่งเสริม พัฒนา และนำนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้กับภูมิปัญญาท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืน - บางพื้นที่ที่เป็นพื้นที่เสี่ยงภัย และอาจเกิดอุทกภัย และดินโคลนถล่มที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- แหล่งท่องเที่ยวมีความหลากหลายด้านธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี ชาติพันธุ์ วิถีชีวิตชุมชนและเป็นแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ภูมิปัญญาท้องถิ่นที่หลากหลายและมีมูลค่าที่สามารถสร้างรายได้ - ความหลากหลายด้านธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี ชาติพันธุ์ วิถีชีวิตชุมชนและเป็นแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ	W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14.09)

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตากและการเชื่อมโยงการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว - ตลาดท่องเที่ยวขยายตัว การท่องเที่ยวทางธรรมชาติท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและกีฬา ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตากและการเชื่อมโยงการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว - นโยบายการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและการค้า ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณด่านถาวรแม่สอด และการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การพัฒนาระบบการขนส่งทางบก ทั้งทางถนนและทางราง O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายกำหนด Zoning พื้นที่การเกษตร และส่งเสริมการทำเกษตรอุตสาหกรรมในพื้นที่ - การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ ทำให้ช่วยในการแพร่กระจายข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัจจัยการผลิตมีราคาสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น และความสามารถในการแข่งขันลดลง รวมทั้งตลาดสินค้าการเกษตรราคาคงต่ำไม่แน่นอน - ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และปัญหาความเจริญทางเศรษฐกิจในบางพื้นที่กระจุกตัวในตัวเมือง ยังกระจายไม่ทั่วถึงทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำสูง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย แรงงานต่างด้าว ยาเสพติด โรคระบาด และปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ - ผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ปัญหาการจราจร ความเหลื่อมล้ำทางสังคม - ระบบการใช้ชีวิตแบบบริโภคนิยม การรับข้อมูลผ่านสื่อต่างๆ มีผลต่อค่านิยมและพฤติกรรมทางลบ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเพชรบูรณ์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 21 12 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 113 225 2219 3004 เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - สนามบินเพชรบูรณ์ (PHY) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ มะขามหวานเพชรบูรณ์ ข้าวไร้ลิ้มผิวเพชรบูรณ์ - พื้นที่เกษตรกรรมมาก (ประมาณ 4.4 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ) - พื้นที่เกษตรได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรปลอดภัยเป็นจำนวนมากและมีสัดส่วนของพื้นที่ที่ได้รับการรับรองดังกล่าวสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด - พื้นที่ป่าไม้อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะพื้นที่ป่าอนุรักษ์ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 236.9% และ ปี 66 28.9% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 9,019 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 299.0% ปี 66 349.1% - สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประเพณี และวัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์จำนวนมากและหลากหลาย - สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเหมาะแก่การท่องเที่ยวและเอื้อต่อสุขภาพชีวิต พื้นที่ป่าไม้อุดมสมบูรณ์ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - แหล่งธรรมชาติ ประเพณี วัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์จำนวนมากและหลากหลาย - จังหวัดมีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาหลายแห่ง	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบคมนาคมขนส่งที่มีแต่ทางถนนเพียงอย่างเดียวจึงเป็นอุปสรรคในการลดต้นทุนการผลิต บริการด้านสาธารณสุข สังคม การท่องเที่ยว และขาดขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การดำเนินการมาตรการด้านการใช้พื้นที่ยังคงไม่ชัดเจน - คุณภาพและระบบบริหารจัดการด้านการผลิตสินค้าเกษตรยังไม่ได้มาตรฐาน - เกษตรกรขาดความรู้ ความเข้าใจ ทักษะการแปรรูปผลิตภัณฑ์ - การจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีประสิทธิภาพ อาทิ ด้านบุคลากร มาตรฐานการท่องเที่ยว การเชื่อมโยงผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น - ประชาชนบางกลุ่มยังเข้าไม่ถึงสวัสดิการทางสังคม เนื่องจากขาดโอกาสในการเข้าถึงบริการและขาดทักษะทางเทคโนโลยี - การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลขาดความต่อเนื่องไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.68) - ความสามารถในการแข่งขันด้านแรงงานต่ำ มูลค่าผลิตภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ - อัตราแพทย์ไม่เพียงพอต่อประชากรในจังหวัด - คุณภาพทางการศึกษาอยู่ระหว่างการพัฒนา ร้อยละ 50 ของสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน เป็นสถานศึกษาขนาดเล็ก

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายในการเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว และการส่งเสริมให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งทุน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การรวมกลุ่มการค้าระหว่างประเทศ - การผลักดันให้ใช้ความได้เปรียบของพื้นที่ในการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงเพื่อแข่งขันกับตลาดโลก - การสถาปนาความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้องกับแขวงไชยบุรี และแขวงหลวงพระบางของ สปป.ลาว - แนวโน้มการขยายตัวของกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายส่งเสริมการเกษตรโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี การสร้างมูลค่าเพิ่มภายใต้แนวคิดเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป - นโยบายการปรับภาครัฐไปสู่รัฐบาลดิจิทัล ไทยแลนด์ 4.0 - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) (Smart City) - กระแสสังคมผู้สูงอายุสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาธุรกิจ	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ผลกระทบและข้อจำกัดในการแข่งขันของสินค้าเกษตร อันสืบเนื่องจากนโยบายการเปิดการค้าเสรี - ระเบียบกฎหมายของรัฐที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาในพื้นที่ โดยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับการอนุญาตใช้พื้นที่ป่าในพื้นที่ภูทับเบิก อำเภอหล่มเก่า และพื้นที่อำเภอเขาค้อ - งบประมาณในการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างไม่เพียงพอ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้จำนวนประชากรในวัยแรงงานลดลง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุโขทัย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 12 101 102 และ 106 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทาง การเดินทางภายในจังหวัดมีความสะดวกและทั่วถึง - การคมนาคมทางอากาศมีสนามบินสุโขทัย (THS) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ส้มโลกสุโขทัย ส้มแม่สิน - สินค้าพื้นเมืองมีความหลากหลายและมีชื่อเสียง - แหล่งทรัพยากรธรณีที่ใช้เพื่อการผลิตเชิงพาณิชย์ อุตสาหกรรม	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมระหว่างตำบลและหมู่บ้าน และระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างเป็นระบบ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สภาพพื้นดินเหมาะสมสำหรับการเกษตรกรรม และแหล่งน้ำตามธรรมชาติทั้งแม่น้ำสายหลัก (แม่น้ำยม) และแม่น้ำสายรอง - พื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพด้านพันธุ์สัตว์ มีพื้นที่ป่าเกือบหนึ่งในสามของจังหวัด และการเกษตรมีความหลากหลาย S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 154.3% และ ปี 66 27.6% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 3,106 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 190.3% ปี 66 51.7% - ที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์เป็นที่รู้จัก โบราณสถานมรดกโลก 2 แห่ง - ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญา และอาหาร มีเทศกาล/ประเพณีที่สำคัญ เช่นลอยกระทง - พื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพด้านพันธุ์สัตว์ มีพื้นที่ป่าเกือบหนึ่งในสามของจังหวัด ดึงดูดการท่องเที่ยวธรรมชาติ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประวัติศาสตร์ ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ที่สำคัญของประเทศและเป็นที่รู้จักในระดับสากล	- พื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่มในบางอำเภอ - ปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งซ้ำซาก - การขาดแคลนน้ำและแหล่งน้ำสำหรับการเกษตรกรรม - ขนาดลำน้ำของแม่น้ำยมมีขนาดแคบและตื้นเขิน - การปล่อยน้ำเสียและทิ้งขยะมูลฝอยลงในแหล่งน้ำ - เศรษฐกิจพึ่งพาภาคการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ เกษตรกรมีภาวะว่างงานหลังหมดฤดูเก็บเกี่ยว ขาดการวางแผนการเพาะปลูกพืช - นักท่องเที่ยวไม่นิยมพักค้างแรมและใช้จ่ายต่อหัวน้อย W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.56) ทำให้สัดส่วนกำลังแรงงานในอนาคตและส่งผลกระทบกับภาคการผลิต เช่น เกษตรกรรม - ขาดการพัฒนาทักษะแรงงานในการเพิ่มผลผลิตในด้านการเกษตร และการท่องเที่ยว

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี - แนวโน้มความนิยมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงประวัติศาสตร์วัฒนธรรมและวิถีชีวิตท้องถิ่นดั้งเดิม - การดำเนินวิถีชีวิตและการท่องเที่ยวแบบนิวนอมอล O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - กลุ่มผู้บริโภคชาวเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงกลุ่มผู้สูงอายุเป็นกลุ่มตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีกำลังซื้อสูงมาก ในขณะเดียวกันกลยุทธ์การแข่งขันทางการตลาดในประเทศและในภูมิภาคอาเซียนยังมีการตอบสนองความต้องการเฉพาะของกลุ่มเหล่านี้น้อย - นโยบายในการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มการเกษตร เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตการเกษตรการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตขั้นสูงเพิ่มมูลค่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาหัตถอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์โดยใช้ฐานความรู้ด้าน	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - ภาวะวิกฤตด้านภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่า หมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ภัยธรรมชาติที่มีแนวโน้มรุนแรง อุณหภูมิของโลกที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ แหล่งน้ำและเกษตร T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหาภาวะเศรษฐกิจและปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางมีผลต่อการตัดสินใจและการวางแผนเดินทางของนักท่องเที่ยว - การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตและบริการสูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนค่าแรงและต้นทุนด้านการขนส่ง

โอกาส	อุปสรรค
เทคโนโลยีศิลปวัฒนธรรมและการออกแบบร่วมสมัยเพื่อตอบสนองต่อกระแสความต้องการของตลาดที่ให้คุณค่าต่อ Oriental Cultural Fusion อาทิ ของตกแต่งบ้านของที่ระลึก และสินค้าหัตถกรรม - นโยบายส่งเสริมการนำภูมิปัญญาท้องถิ่นมาเพิ่มมูลค่าเพื่อนำสู่พัฒนาสินค้า บริการ และสร้างแบรนด์ของผลิตภัณฑ์ไทย O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	- ความร่วมมือทางการค้ากับต่างประเทศส่งผลให้การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้น กระทั่งกับธุรกิจที่ไม่สามารถปรับตัวให้แข่งขันได้ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-10 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุดรดิตถ์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นพื้นที่ศักยภาพในการค้าและการท่องเที่ยว จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ จุดผ่อนปรนการค้าบ้านห้วยต่าง S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 11 117 102 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีย่านกองเก็บ (Container Yard, CY) ดำเนินตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - สนามบินอุดรดิตถ์ (กรมท่าอากาศยาน) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ทุเรียนหลงลับแลอุดรดิตถ์ ทุเรียนหลงลับแลอุดรดิตถ์ สับปะรดห้วยมุ่น - แหล่งผลิตผลผลิตทางการเกษตรมีความหลากหลาย พืชเศรษฐกิจหลัก (ข้าว อ้อยข้าวโพด มันสำปะหลัง) เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ผลผลิตปศุสัตว์ (ไก่ไข่) ผลผลิตปลาในกระชังจำนวนมาก - แหล่งน้ำต้นทุนมีปริมาณมาก มีเขื่อนและอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ และมีแม่น้ำนาน แม่น้ำสายรองทั้งแม่น้ำปาดคลองตรอน และบึงน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่ อาทิ บึงทุ่งกะโล่ บึงหล่ม บึงมาย เป็นต้น	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ถึงทั่วถึง/ขาดทรุดโทรม อาทิ เส้นทางคมนาคมสายรองในพื้นที่หมู่บ้านชุมชนยังไม่ทั่วถึง บางแห่งมีการชำรุดทรุดโทรม ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 30 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การพัฒนาการท่องเที่ยวยังไม่ครบวงจรและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง ขาดการประชาสัมพันธ์ การให้องค์ความรู้ในการจัดการ - ความเจริญกระจุกตัวในตัวเมืองและบางพื้นที่ ความเหลื่อมล้ำสูง - ปัญหาพื้นที่อยู่อาศัยและการเกษตรทับซ้อนกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ/ป่าอุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ที่ประสบภัยแล้ง/อุทกภัย ขาดระบบการบริหารจัดการน้ำและการกระจายน้ำที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 177.1% และ ปี 66 11.5% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,112 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 148.1% ปี 66 67.2% - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์ มีศักยภาพในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ - แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ (ล้านนา ล้านช้าง และไทยกลาง) สามารถต่อยอดเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ (ล้านนา ล้านช้าง และไทยกลาง) มีความผสมผสานและน่าสนใจ สามารถต่อยอดเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้ - การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน องค์กรชุมชน องค์กรภาคเอกชน ในการพัฒนาในระดับพื้นที่	- เกษตรกรรมต้องพึ่งพาธรรมชาติ ขาดการแปรรูปเพิ่มมูลค่า - โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุด พื้นที่บางพื้นที่ที่ห่างไกลยังขาดแคลนไฟฟ้า ระบบประปา - ปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม คุณภาพน้ำ และการจัดการขยะ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.58) - ปัญหาด้านแรงงาน อัตราการว่างงาน - แนวโน้มปัญหาสังคม/สาธารณสุขที่สูงขึ้น ปัญหายาเสพติด ปัญหาการตั้งท้องก่อนวัยอันควร และปัญหาความเครียด/สุขภาพจิต

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ให้ความสำคัญกับสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป การเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน และการเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้อยู่อย่างมีคุณภาพและมีศักดิ์ศรี - การพัฒนาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนล่าง - กระแสการตื่นตัวของกระทรวงป้องกัน การสร้างเสริมสุขภาพให้แข็งแรง ส่งผลต่อธุรกิจด้านสุขภาพ - พฤติกรรมการให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการในพื้นที่มากยิ่งขึ้น (Local Brand) O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวันมากขึ้น อาทิ การทำงานที่บ้าน การเรียนทางไกล การทำธุรกรรมออนไลน์ความบันเทิงผ่านออนไลน์ เป็นต้น	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น ภาวะการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ อุณหภูมิที่สูงขึ้น ปริมาณน้ำฝนที่เปลี่ยนแปลงมากขึ้นหรือลดลงกว่าเดิม การเกิดภัยธรรมชาติที่รุนแรงและบ่อยครั้ง T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ราคาสินค้าและบริการที่สูงขึ้น - สินค้าเกษตรราคาตกต่ำและไม่แน่นอน - ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ไม่เอื้อให้เกิดการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน และความคล่องตัวในการทำงาน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - กระแสวัฒนธรรมต่างประเทศ และขาดการส่งเสริมวิถีชุมชน วัฒนธรรมท้องถิ่นอย่างจริงจัง ส่งผลให้วิถีชุมชนและพฤติกรรมสังคมที่ดั้งเดิมหายไป การท่องเที่ยวที่ไม่เหมาะสม ส่งผลกระทบเชิงลบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

โอกาส	อุปสรรค
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้อยู่อย่างมีคุณภาพและมีศักดิ์ศรี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	- ปัญหาความเป็นอยู่ที่ยากลำบากจากเศรษฐกิจ การตกงาน การขาดรายได้ ทำให้ชีวิตยากลำบากมากขึ้น ส่งผลถึงครอบครัว สังคม ประเพณี และวิถีปฏิบัติ และผลกระทบด้านสาธารณสุข - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

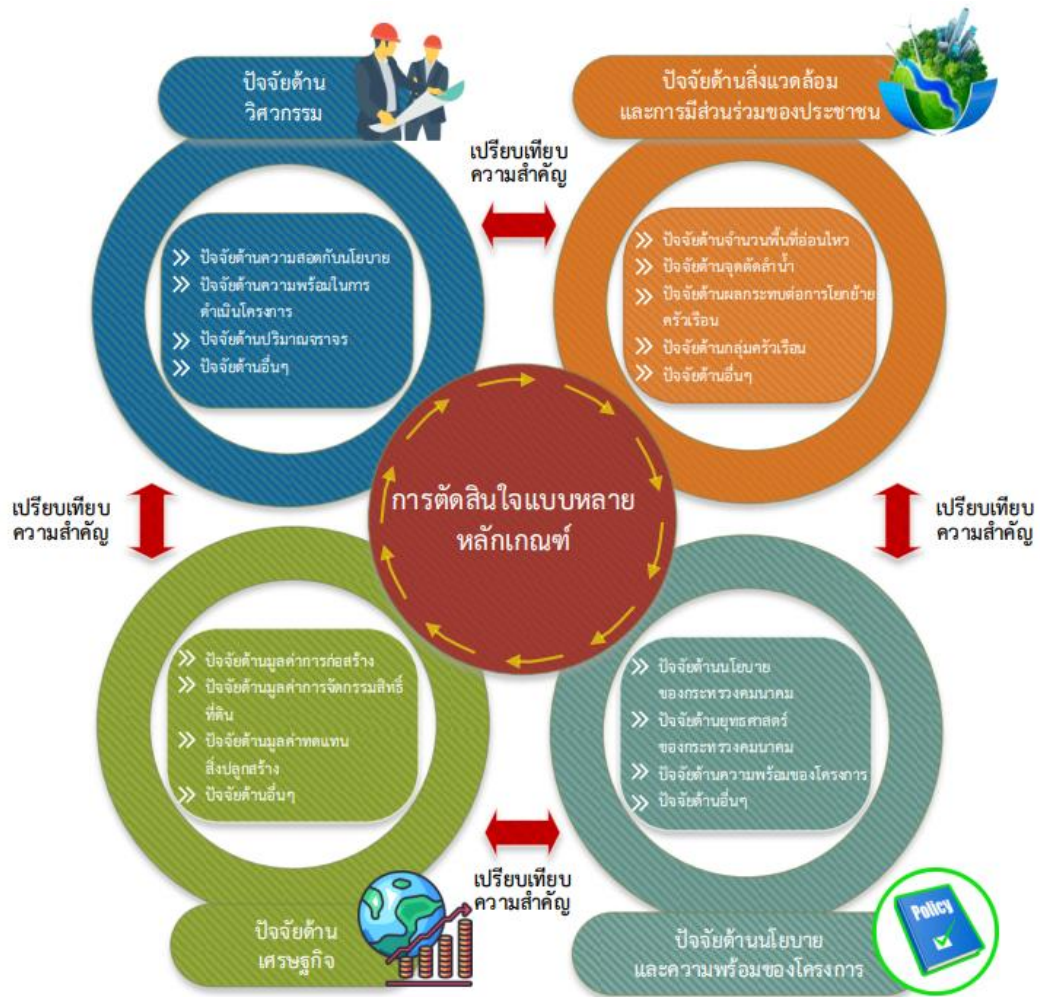
6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

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

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

ที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ในส่วนการวิเคราะห์และกำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและเป็นแนวทางเดียวกัน และพิจารณาปัจจัยที่สอดคล้องและตอบสนองความต้องการตามบริบทของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

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



รูปที่ 6.1-1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

6.1.2 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

การคัดเลือกกลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการพิจารณาจากโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ของ สนข. คค.ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบันโดยกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการ ดังนี้

ตารางที่ 6.1-1 กลุ่มปัจจัยและประเด็นในการพิจารณาในแต่ละปัจจัยย่อย

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

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	สูง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป
		มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก
		มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง
	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
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ
		ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)
5. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง
		เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน
		ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษาครั้งนี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อย เพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคุณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

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

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)	1.0
			ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.5
			ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.0
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4	ใช้วัสดุในประเทศมาก	1.0
			ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง	0.5
			ใช้วัสดุในประเทศน้อย	0.0
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3	ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)	1.0
			ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)	0.5
			สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)	0.0
2. ความเหมาะสม 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
และภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ
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 ด้าน Hard Side/Soft Side (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) ที่ผ่านมาในพื้นที่
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ พิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย
และอุตรดิตถ์ ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับการเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PLK-5	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาศูนย์กลางการเดินทางภาคเหนือตอนล่าง จังหวัดพิษณุโลก	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-27	2	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PLK-28	3	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PLK-29	4	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PLK-4	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PLK-11	6	โครงการทางเลียบเมืองนครไทย (ด้านเหนือ)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-6	7	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลกเพื่อรองรับการเดินทางระหว่างประเทศ	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	อากาศ
PLK-9	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - อ.นครไทย ตอน บ.แยง - บ.บ่อโพธิ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-12	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - บ.หนองกระท้าว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-13	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - ต.ห้วยเหี้ย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-16	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง ร้อยโพธิ์ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 และทางหลวงหมายเลข 126)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-22	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1065 ช่วง อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน บ.หนองกู่ลา - อ.บางระกา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-24	13	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-4 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-25	14	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR4-6 หรือ M5) ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-26	15	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-8	16	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1296 ช่วง บ.หนองยาง - บ.ท่าหนอง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-10	17	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิษณุโลก - อุดรดิตถ์ ตอน ต.หนองแขม - ต.พญาแมน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-21	18	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1063 พิษณุโลก - บางกระทุ่ม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-23	19	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ช่วง อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน อ.พรานกระต่าย - บ.หนองกู่ลา (2 ตอน)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-14	20	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126 กับ ทพ.4003 (แยกไทยแอร์โรว์)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PLK-15	21	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126กับ ทล.1086 (แยกแสงดาว)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-17	22	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.12 (แยกบ้านคลอง)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-18	23	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.126 (แยกเอ็กซ์เรย์)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-19	24	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.1065 (แยก บ.จุงนาง)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-20	25	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.126 (แยกหนองอ้อ)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-3	26	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PLK-30	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-35	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-31	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-32	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-34	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-33	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-38	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-36	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-37	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดพิษณุโลก	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 จังหวัดพิษณุโลก

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	21
	ขนส่งทางราง	3
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		35

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
TAK-18	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
TAK-7	2	งานศึกษาทบทวนความเหมาะสม โครงการรถไฟรางคู่ปากน้ำโพ - แม่สอด	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
TAK-5	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 12	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-6	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 105	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-10	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
TAK-9	6	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 12 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) - ตาก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-1	7	โครงการก่อสร้างจุดจอดรถขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนแม่สอด เพื่อแก้ไขปัญหาการจอดรถขนส่งสินค้าบนสะพาน	ด่านศุลกากร	ขนส่งทางถนน
TAK-8	8	โครงการศึกษาความเหมาะสมการปรับปรุงและขยายสนามบินแม่สอด	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	อากาศ
TAK-14	9	โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.เมืองตาก จ.ตาก (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-15	10	โครงการถนนสาย ค2-1 และ ค2-2 ถนนฝั่งเมืองแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
TAK-2	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1090 ตอน แม่สอด - อุ่มผาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
TAK-3	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1175 ตอน แม่ระมาด - เจดีย์ยุทธหัตถี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-11	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่สอด – แม่ละเมา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-12	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่ละเมา – ตาก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-13	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-16	16	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงตาก-แม่สอด (MR4-1 หรือ M54)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
TAK-19	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-24	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-20	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-21	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-23	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-22	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-27	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-25	8	โครงการอบรมให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดตาก	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-26	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดตาก	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 จังหวัดตาก

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	12
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		25

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PNB-26	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PNB-13	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PNB-14	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าอากาศยานเพชรบูรณ์	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	อากาศ
PNB-3	4	การทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟสายลำน้ำรายณ์-เพชรบูรณ์-หล่มเก่า	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PNB-10	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ อำเภอหนองไผ่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-4	6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาอุโมงค์ทางลอด เส้นทางตะวันออก - ตะวันตก จังหวัดเพชรบูรณ์ เพื่อลดเวลาในการเดินทาง	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-2	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยงด้านพรมแดนบ้านนากระเซิง เพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้า	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-22	8	โครงการถนนสาย ค ผังเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
PNB-19	9	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 225 (แยกราหุล)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-5	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง พุ่งนาเลา อ.คอนสาร - หล่มสัก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-8	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2275 ตอน ชับลังกา - น้ำดุก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-11	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 ตอน ศรีมงคล - น้ำอ้อม (กม.ที่ 153+000 - กม.ที่ 160+500)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-12	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3004 ตอน วังพิกุล - ชับสมอทอด (กม.ที่ 91+666 - กม.ที่ 111+889)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-15	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 21 ช่วง อ.หล่มเก่า - เลย์ ตอน นาซา - บ.น้ำพุ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-16	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-17	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง สามแยกวังชมพู - ชนแดน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-18	17	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง ชนแดน - ดงขุย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-20	18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 ช่วง นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.วังเตียน - บ. น้ำอ้อม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-21	19	โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง อ.หล่มสัก - อ.คอนสาร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-9	20	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานชั้นทาง ทางหลวงหมายเลข 113 ตอน สามแยกวังชมพู - ดงขุย ช่วง ตำบลพุทบาท - แยกเขาทราย (กม.ที่ 19+000 - กม.ที่ 54+253)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-23	21	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PNB-24	22	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น (MR4-4 หรือ M63)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-25	23	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-6	24	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดเพชรบูรณ์	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-1	25	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง 4 มรดกโลก (พระนครศรีอยุธยา - ศรีเทพ - หลวงพระบาง)	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PNB-27	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-28	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-29	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-32	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-31	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-30	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-35	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-33	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-34	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดเพชรบูรณ์	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 จังหวัดเพชรบูรณ์

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	21
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		34

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
STI-16	1	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
STI-2	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
STI-3	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
STI-5	4	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายสุโขทัย – ศรีนคร - สถานีรถไฟบ้านดารา	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
STI-13	5	โครงการทางเลียบเมือง อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลียบเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-1	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ตอน สวรรคโลก - เกิน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-4	7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 102 ตอน ศรีสัชนาลัย – เมืองเก่า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-6	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอนแม่สา - นาพูน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-7	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสัชนาลัย – แม่สา	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-8	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน ต.ท่าชัย - อ.ศรีสัชนาลัย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-10	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1180 ช่วง เมืองสวรรคโลก – ในเมือง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-11	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-12	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1195 ช่วง อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
STI-14	14	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-4 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
STI-15	15	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
STI-9	16	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง อ.ศรีสัชนาลัย -บ.ดอนโก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
STI-17	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-18	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-19	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-22	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-21	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-20	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-25	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-23	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดสุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-24	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดสุโขทัย	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 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดสุโขทัย

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	13
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-13 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดอุดรธานี

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
UTT-11	1	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UTT-4	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UTT-5	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้ารอบเมืองอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UTT-1	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางเข้า-ออก CY เพิ่มเติม	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
UTT-3	5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1166 ช่วง ตรอน - ท่าอวน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-8	6	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-2	7	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 และทางหลวงหมายเลข 102 (แยกหน้าโลตัสอุดรธานี) เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-9	8	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) ช่วงพิษณุโลก-อุดรธานี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-10	9	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) ช่วงอุดรธานี-ลำปาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-6	10	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง อุดรธานี - ภูค้อ ตอน อ.น้ำปาด - ต.สองห้อง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-7	11	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิษณุโลก - อุดรธานี ตอน ต.หนองแขม - ต.พญาแมน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-14 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดอุดรธานี

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UTT-12	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-13	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-14	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-17	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-16	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-15	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-20	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-18	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-19	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุดรธานี	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-15 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดอุดรธานี

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	7
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		20

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ พิจิตร โลก ดาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์ สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PLK-5	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาศูนย์กลางการเดินทางภาคเหนือตอนล่าง จังหวัดพิษณุโลก	79	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-27	2	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PLK-28	3	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PLK-29	4	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PLK-4	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิษณุโลก	68	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PLK-11	6	โครงการทางเลี่ยงเมืองนครไทย (ด้านเหนือ)	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-6	7	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลกเพื่อรองรับการเดินทางระหว่างประเทศ	64	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	อากาศ
PLK-9	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - นครไทย ตอน บ.แยง - บ.บ่อโพธิ์	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-12	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - บ.หนองกระเทียม	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-13	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - ต.ห้วยเหี้ย	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-16	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง ร้อยโพธิ์ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 12 และทางหลวงหมายเลข 126)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-22	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1065 ช่วง อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน บ.หนองกุ่ม - อ.บางระกา	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-24	13	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-4 หรือ M5)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-25	14	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR4-6 หรือ M5) ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-26	15	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PLK-8	16	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1296 ช่วง บ.หนองยาง - บ.ท่าหนอง	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-10	17	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิษณุโลก - อุตรดิตถ์ ตอน ต.หนองแถม - ต.พญาแมน	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-21	18	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1063 พิษณุโลก - บางกระทุ่ม	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-23	19	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ช่วง อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน อ.พรานกระต่าย - บ.หนองกุ่ม (2 ตอน)	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PLK-14	20	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126 กับ ทข.พล.4003 (แยกไทยแอโรว์)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-15	21	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.126กับ ทล.1086 (แยกแสงดาว)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-17	22	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.12 (แยกบ้านคลอง)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-18	23	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117กับ ทล.126 (แยกเอ็กซ์เรย์)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-19	24	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.1065 (แยก บ.จุนนาง)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-20	25	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทล.117 กับ ทล.126 (แยกหนองอ้อ)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PLK-3	26	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก	53.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-2 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดพิษณุโลก

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PLK-30	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดพิษณุโลก	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-35	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิษณุโลก	71.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-31	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดพิษณุโลก	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-32	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิษณุโลก	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-34	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดพิษณุโลก	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-33	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ใช้จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิษณุโลก	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-38	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดพิษณุโลก	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-36	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดพิษณุโลก	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PLK-37	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดพิษณุโลก	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-3 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดพิษณุโลก

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	21
	ขนส่งทางราง	3
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		35

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

ตารางที่ 6.3-4 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดตาก

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
TAK-18	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด	78.5	การทางรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
TAK-7	2	งานศึกษาทบทวนความเหมาะสม โครงการรถไฟรางคู่ปากน้ำโพ - แม่สอด	74.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
TAK-5	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 12	72.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-6	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 105	72.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-10	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดตาก	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
TAK-9	6	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 12 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) - ตาก	69	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-1	7	โครงการก่อสร้างจุดจอดรถขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนแม่สอด เพื่อแก้ไขปัญหาการจอดรถขนส่งสินค้าบนสะพาน	64	ด่านศุลกากร	ขนส่งทางถนน
TAK-8	8	โครงการศึกษาความเหมาะสมการปรับปรุงและขยายสนามบินแม่สอด	62	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	อากาศ
TAK-14	9	โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.เมืองตาก จ.ตาก (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-15	10	โครงการถนนสาย ค2-1 และ ค2-2 ถนนฝั่งเมืองแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
TAK-2	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1090 ตอน แม่สอด - อุ่มผาง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-3	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1175 ตอน แม่ระมาด - เจดีย์ยุทธหัตถี	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-11	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่สอด – แม่ละเมา	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-12	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก -แม่สอด ตอน แม่ละเมา – ตาก	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-13	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สายทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
TAK-16	16	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงตาก-แม่สอด (MR4-1 หรือ M54)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
TAK-19	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดตาก	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-24	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดตาก	71.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-20	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดตาก	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-21	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดตาก	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-23	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดตาก	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-22	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดตาก	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-27	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดตาก	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-25	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดตาก	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
TAK-26	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดตาก	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สก. คือ สถานีตำรวจ
ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-6 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดตาก

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	12
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		25

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PNB-26	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่	78.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PNB-13	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์	77.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PNB-14	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าอากาศยานเพชรบูรณ์	74	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	อากาศ
PNB-3	4	การทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟสายลำน้ำรายณ์-เพชรบูรณ์-หล่มเก่า	72	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PNB-10	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ อำเภอหนองไผ่	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-4	6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาอุโมงค์ทางลอด เส้นทางตะวันออก - ตะวันตก จังหวัดเพชรบูรณ์ เพื่อลดเวลาในการเดินทาง	67	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-2	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยงด้านพรมแดนบ้านนากระเซิง เพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้า	65.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-22	8	โครงการถนนสาย ค ผังเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
PNB-19	9	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 225 (แยกราหุล)	60	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-5	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง หุ่นาเลา อ.คอนสาร - หล่มสัก	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-8	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2275 ตอน ชับลังกา - น้ำดุก	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-11	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 ตอน ศรีมิ่งคล - น้ำอ้อม (กม.ที่ 153+000 - กม.ที่ 160+500)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-12	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3004 ตอน วังพิบูล - ชับสมอทอด (กม.ที่ 91+666 - กม.ที่ 111+889)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-15	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 21 ช่วง อ.หล่มเก่า - เลย ตอน นาซา - บ.น้ำพุ	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-16	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-17	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง สามแยกวังชมพู - ชนแดน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-18	17	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง ชนแดน - ดงขุย	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-20	18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 ช่วง นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.วังเตียน - บ. น้ำอ้อม	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-21	19	โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง อ.หล่มสัก - อ.คอนสาร	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-9	20	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานชั้นทาง ทางหลวงหมายเลข 113 ตอน สามแยกวังชมพู - ดงขุย ช่วง ตำบลพุทไธยา - แยกเขาทราย (กม.ที่ 19+000 - กม.ที่ 54+253)	58.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PNB-23	21	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ดาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PNB-24	22	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงเพชรบูรณ์-ขอนแก่น (MR4-4 หรือ M63)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-25	23	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-6	24	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดเพชรบูรณ์	58	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PNB-1	25	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง 4 มรดกโลก (พระนครศรีอยุธยา - ศรีเทพ - หลวงพระบาง)	56.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ทิปรีกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PNB-27	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะ ภายใน จังหวัดเพชรบูรณ์	69	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-28	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดเพชรบูรณ์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-29	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเพชรบูรณ์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-32	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเพชรบูรณ์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-31	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดเพชรบูรณ์	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-30	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดเพชรบูรณ์	63.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-35	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดเพชรบูรณ์	61	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-33	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดเพชรบูรณ์	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PNB-34	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดเพชรบูรณ์	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สก. คือ สถานีตำรวจ
ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	21
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	1
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		34

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
STI-16	1	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
STI-2	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนสายสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ จังหวัดสุโขทัย	75.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
STI-3	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนสายสวรรคโลกเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว	64.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
STI-5	4	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายสุโขทัย – ศรีนคร - สถานีรถไฟบ้านดารา	62	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
STI-13	5	โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-1	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ตอน สวรรคโลก - เกลิน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-4	7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 102 ตอน ศรีสัชนาลัย – เมืองเก่า	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-6	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอนแม่สา - นาพูน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-7	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสัชนาลัย – แม่สา	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-8	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน ต.ท่าชัย - อ.ศรีสัชนาลัย	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-10	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1180 ช่วง เมืองสวรรคโลก – ในเมือง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
STI-11	12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-12	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1195 ช่วง อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
STI-14	14	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-4 หรือ M5)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
STI-15	15	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม ช่วงพิษณุโลก-ตาก (MR4-2 หรือ M54)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
STI-9	16	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง อ.ศรีสัชนาลัย - บ.ดอนโก	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ทิปริกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
STI-17	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดสุโขทัย	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-18	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสุโขทัย	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-19	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุโขทัย	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-22	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดสุโขทัย	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-21	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดสุโขทัย	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-20	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสุโขทัย	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-25	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดสุโขทัย	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-23	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดสุโขทัย	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
STI-24	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดสุโขทัย	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สก. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	13
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-13 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดอุดรธานี

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
UTT-11	1	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
UTT-4	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ จังหวัดอุดรธานี	75.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UTT-5	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้ารอบเมืองอุดรธานี	75.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UTT-1	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางเข้า-ออก CY เพิ่มเติม	72	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
UTT-3	5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1166 ช่วง ตรอน - ท่าอวน	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-8	6	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-2	7	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 และทางหลวงหมายเลข 102 (แยกหน้าโลตัสอุดรธานี) เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ	61	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-9	8	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) ช่วงพิษณุโลก-อุดรธานี	60.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-10	9	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ (M5) ช่วงอุดรธานี-ลำปาง	60.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTT-6	10	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง อุดรธานี - ภูค้อ ตอน อ.น้ำปาด - ต.สองห้อง	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
UTT-7	11	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิชณุโลก -อุตรดิตถ์ ตอน ต.หนองแขม -ต.พญาแมน	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-14 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดอุตรดิตถ์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UTT-12	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะ ภายใน จังหวัดอุตรดิตถ์	69	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-13	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุตรดิตถ์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-14	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุตรดิตถ์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-17	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผน และจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุตรดิตถ์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-16	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัด อุตรดิตถ์	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-15	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่ง อาหารและพัสดุ จังหวัดอุตรดิตถ์	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-20	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-18	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุตรดิตถ์	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTT-19	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุตรดิตถ์	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 6.3-15 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดอุตรดิตถ์

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	7
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	8
รวม		20

ที่มา: ทิปรีกษา (พ.ศ.2567)

7. การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ 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 เป็นการนัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ 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 เป็นการนัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

8.2 การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (สัมมนาครั้งที่ 2)

การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

วัตถุประสงค์

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

2) เพื่อรวบรวมข้อมูล ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของพื้นที่ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

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

พื้นที่ดำเนินการ

ดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใน 9 พื้นที่ ดังนี้

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

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

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

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

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

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

7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน)
ในวันที่ 14 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมแกรนด์ปาร์ โรงแรมแกรนด์ปาร์ ไฮเทล 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 ไฮเทลแอนด์ รีสอร์ท
อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

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

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อ
ความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ และแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการในพื้นที่ต่าง ๆ

3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม
ที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการการศึกษาและแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสม
สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป

8.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

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



รูปที่ 8.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 8.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

สำหรับการติดตามข้อมูลข่าวสารและการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถติดต่อหน่วยงานต่อไปนี้

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

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