



สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

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



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2
(จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร
จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

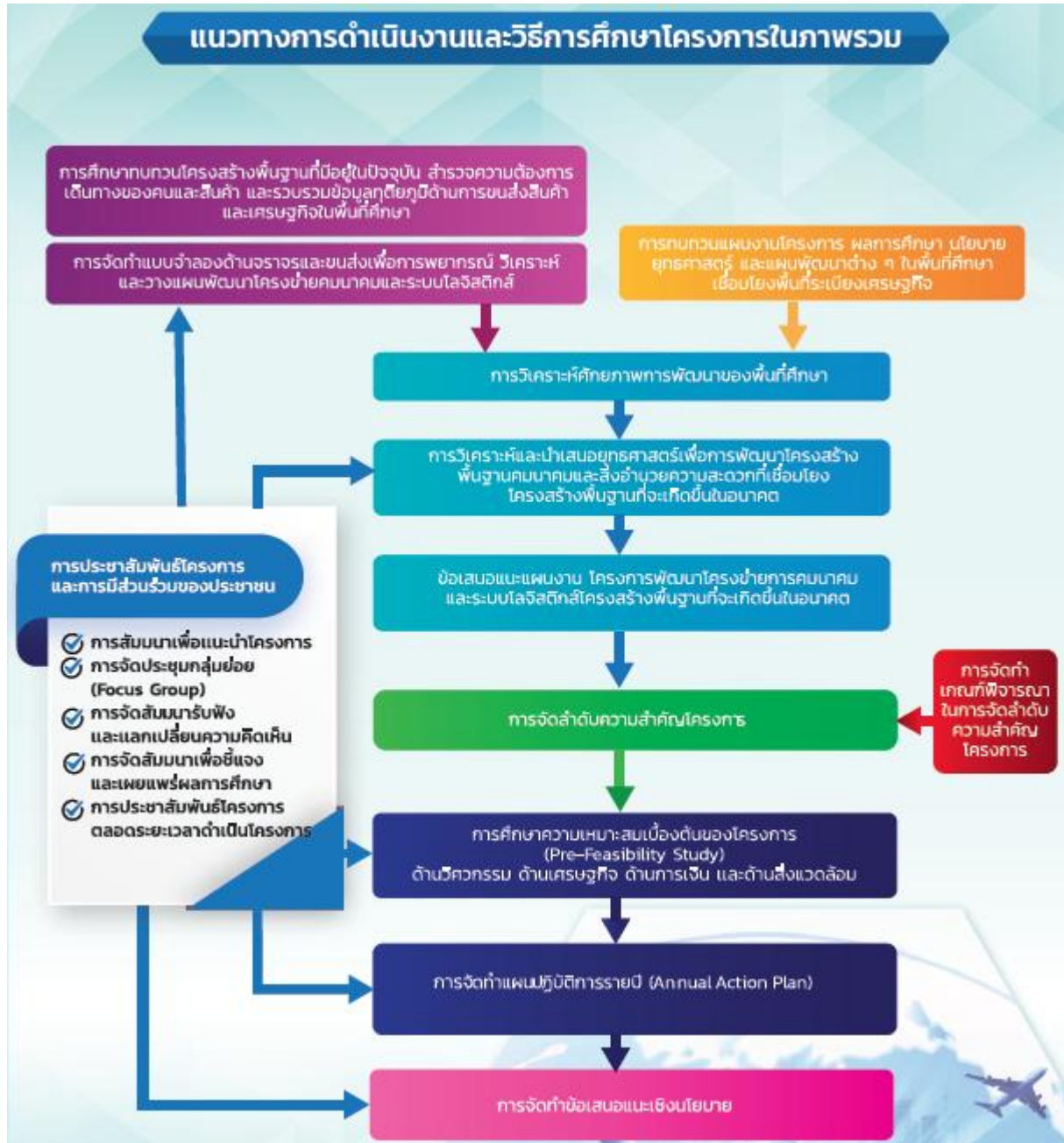
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **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

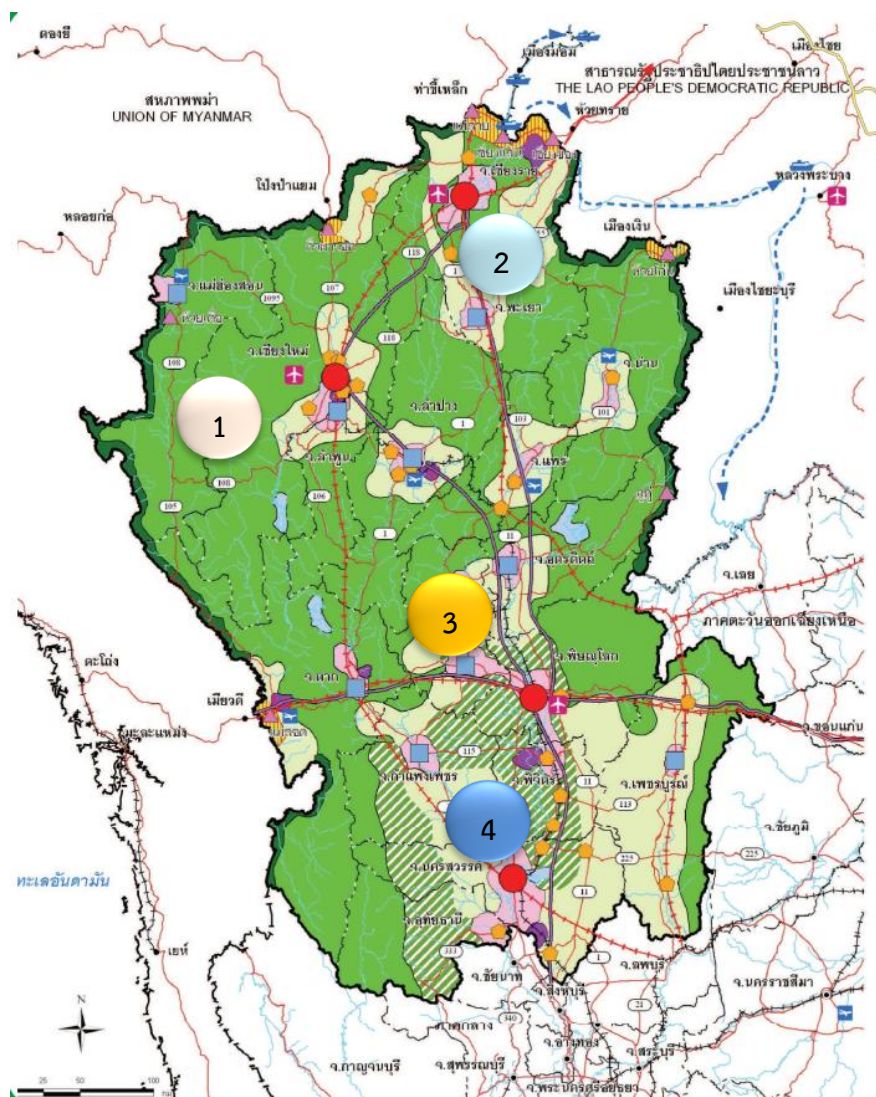


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

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 2

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี โดยให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่าง ๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดนครสวรรค์

จังหวัดนครสวรรค์ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนเป็นประตูสู่ภาคเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 237 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 9,597 ตารางกิโลเมตร เป็นจังหวัดที่มีความสำคัญในทางประวัติศาสตร์อีกจังหวัดหนึ่งของประเทศไทย มีพื้นที่ติดต่อกับหลายจังหวัด ได้แก่ ด้านเหนือ ติดต่อกับจังหวัดพิจิตรและกำแพงเพชร ทางตะวันออกติดกับจังหวัดเพชรบูรณ์และลพบุรี ด้านใต้ติดกับจังหวัดสิงห์บุรี, ชัยนาท และอุทัยธานี ส่วนด้านตะวันตกติดกับจังหวัดตาก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดนครสวรรค์อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 237 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินสายเอเชีย โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาค

และระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี จังหวัดกรุงเทพมหานคร มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงราย มีระยะทางทั้งสิ้น 994.749 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 2 โดยความยาวของถนนพหลโยธินช่วงพาดผ่านจังหวัดนครสวรรค์ มีระยะ 79.50 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (ถนนวิชิตสงคราม)** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดในภาคกลางกับจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีระยะทาง 562.673 กิโลเมตร ปลายทางทิศใต้ของทางหลวงสายนี้อยู่ที่ทางแยกต่างระดับอินทร์บุรี ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ส่วนปลายทางทิศเหนืออยู่ที่ถนนห้วยแก้ว ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยความยาวของถนนวิชิตสงครามช่วงพาดผ่านจังหวัดนครสวรรค์มีระยะ 110 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 สายนครสวรรค์ – จุดผ่านแดนภูตู เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรองในช่วงจังหวัดพิษณุโลกถึงจังหวัดอุตรดิตถ์ รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 396.784 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่สามแยกบึงบอระเพ็ด ตัดกับถนนพหลโยธินก่อนขึ้นสะพานเดชาติวงศ์ ตัดผ่าน อำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ อำเภอบึงสามพันและอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์ ขึ้นไปสู่จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่อำเภอกำแพงแสน อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า และสิ้นสุดที่วงเวียนอนุสาวรีย์พระยาภักดีชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางยาวประมาณ 268 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004 เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดเพชรบูรณ์ ระยะทางตลอดทั้งสาย 111.889 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

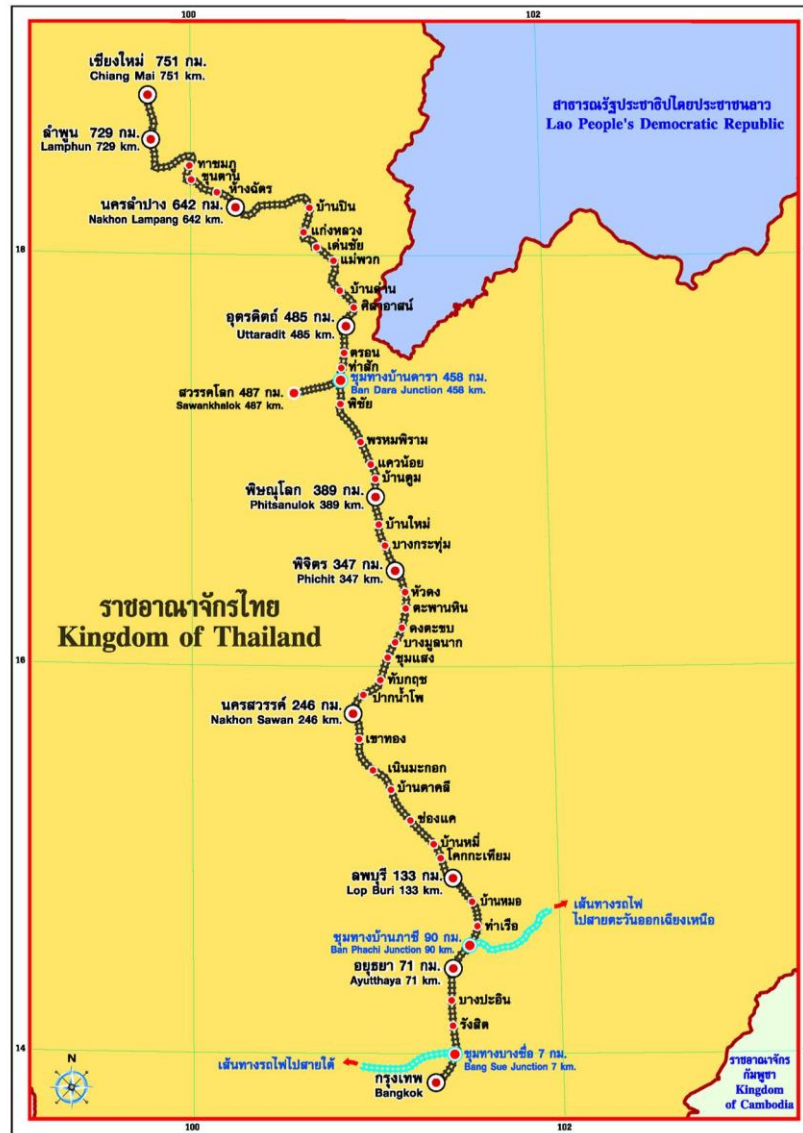
จังหวัดนครสวรรค์มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง มีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่าง จังหวัด สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดนครสวรรค์ เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้ และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมืองนครสวรรค์

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดนครสวรรค์มีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ และเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีบริการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดนครสวรรค์ เป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับ การเติบโตในอนาคต

จังหวัดนครสวรรค์มีสถานีรถไฟหลักประจำจังหวัด 1 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟนครสวรรค์ อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 245.78 กิโลเมตร ตั้งอยู่ตำบลหนองปลิง อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ และมีสถานีรถไฟประจำอำเภอ 1 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟบ้านตาคลี ตั้งอยู่ที่ ตำบลตาคลี อำเภอตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟนครสวรรค์ จำนวนเฉลี่ย 24 เที่ยวต่อวัน

แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ
THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-6 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟนครสวรรค์



สถานีรถไฟบ้านตาก

รูปที่ 3.1-7 สถานีรถไฟในจังหวัดนครสวรรค์

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดนครสวรรค์มีท่าอากาศยาน 2 แห่ง ได้แก่ (1) สนามบินนครสวรรค์ สังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีภารกิจหลักในการปฏิบัติการสร้างฝนเทียม บริหารจัดการน้ำในชั้นบรรยากาศ และให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ และ (2) ท่าอากาศยานตาก สังกัดกองทัพอากาศไทย มีภารกิจหลักในด้านการทหาร และให้บริการตามภารกิจของทางหน่วยงานราชการ โดยทั้งสองแห่งไม่มีการเปิดให้บริการสายการบินเชิงพาณิชย์

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

นครสวรรค์ได้ชื่อว่าเป็น เมืองต้นแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เนื่องจากแม่น้ำปิง และแม่น้ำน่านได้ไหลมาบรรจบกันที่ตำบลปากน้ำโพ บริเวณด้านหน้าเขื่อนในตัวเมือง ซึ่งเป็นจุดรวมของแม่น้ำทั้งสองสายดังกล่าว จะมองเห็นถึงความแตกต่างของสายน้ำทั้งสองได้อย่างชัดเจน กล่าวคือแม่น้ำน่านจะมีสีค่อนข้างแดง และแม่น้ำปิงจะเป็นสีค่อนข้างไปทางเขียว เมื่อมาบรรจบกันแล้วจึงค่อย ๆ รวมตัวเข้าด้วยกันกลายเป็นแม่น้ำสายใหญ่ เป็นสายสำคัญของประเทศไทย ไหลผ่านจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลางไปจนถึงกรุงเทพมหานคร และออกอ่าวไทยที่จังหวัดสมุทรปราการ มีความยาวประมาณ 370 กิโลเมตร นักท่องเที่ยวที่ต้องการจะ เที่ยวทางเรือเพื่อชมทัศนียภาพสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา แต่ยังไม่มียบริการขนส่งพานิชย์ทางน้ำ

3.1.2.2 จังหวัดกำแพงเพชร

จังหวัดกำแพงเพชร เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามระยะทางทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน 358 กิโลเมตร จังหวัดกำแพงเพชรมีพื้นที่ 8,607.5 ตารางกิโลเมตร มีการคมนาคมสะดวกเพียงทางเดียวคือ ทางรถยนต์ โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดกำแพงเพชรอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 358 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

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

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/เมียนมา) เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครและเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลางและมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

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

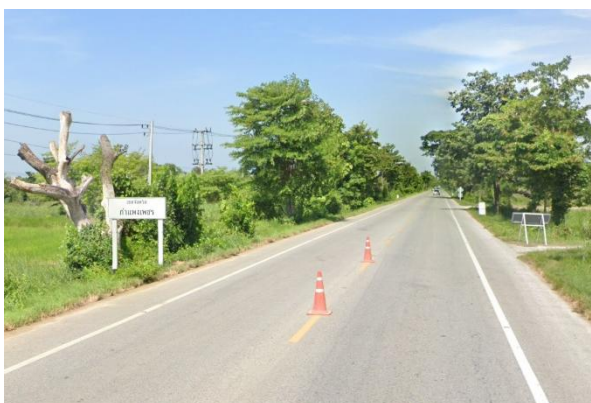
ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้วยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดนครสวรรค์ และตากด้วย นอกจากนี้ยังมีทางหลวงหมายเลข 101 เชื่อมไปยังพื้นที่จังหวัดสุโขทัย และทางหลวงหมายเลข 115 เชื่อมไปยังพื้นที่จังหวัดพิจิตร รายละเอียดดังนี้

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



รูปที่ 3.1-9 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115 สายกำแพงเพชร – สากเหล็ก เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกำแพงเพชรกับจังหวัดพิจิตร สายทางเริ่มต้นที่แยกในเขตเทศบาลเมืองกำแพงเพชร อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร แล้วเริ่มต้นทางหลวงแผ่นดินที่กิโลเมตรที่ 3+600 และสิ้นสุดที่สี่แยกสากเหล็ก อำเภอสากเหล็ก จังหวัดพิจิตร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 103.641 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-10 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดกำแพงเพชรมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งตั้งอยู่ 243/24 ตำบลนครชุม อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมืองและรถโดยสารระหว่างจังหวัด

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ในปัจจุบันยังไม่มีระบบคมนาคมทางรางในจังหวัดกำแพงเพชรเนื่องจากจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีแนวเส้นทางรถไฟผ่าน โดยการเดินทางไปจังหวัดกำแพงเพชรด้วยระบบรางสามารถเดินทางไปยังจังหวัดใกล้เคียงแล้วเดินทางต่อทางถนนไปยังจังหวัดกำแพงเพชรได้

จังหวัดกำแพงเพชรไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟจังหวัดพิจิตรได้ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 96 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115 มายังตัวจังหวัดกำแพงเพชรได้

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีท่าอากาศยาน แต่สามารถเดินทางไปยังท่าอากาศยานพิษณุโลกและเดินทางมายังจังหวัดกำแพงเพชรทางถนนได้ โดยมีระยะห่างจากท่าอากาศยานพิษณุโลกถึงอำเภอเมืองกำแพงเพชร 114 กิโลเมตร โดยเดินทางตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดกำแพงเพชรมีแม่น้ำปิงไหลผ่านเป็นระยะทางยาวประมาณ 104 กิโลเมตร มีแหล่งน้ำธรรมชาติในลักษณะของแม่น้ำลำคลอง หนองและบึง โดยแบ่งแหล่งน้ำได้สองกลุ่มน้ำ คือ กลุ่มน้ำปิงและกลุ่มน้ำยม กลุ่มน้ำปิงเป็นบริเวณที่รับน้ำที่มีต้นน้ำล้อมรอบ เมื่อฝนตกน้ำฝนไหลลงสู่ทางน้ำและบึงในบริเวณต่าง ๆ แล้วจึงไหลลงสู่แม่น้ำปิง ประกอบด้วยพื้นที่รับน้ำต่าง ๆ รวมพื้นที่ประมาณ 5,956 ตารางกิโลเมตร กลุ่มน้ำยมในเขตจังหวัดกำแพงเพชรมีพื้นที่ประมาณ 1,862 ตารางกิโลเมตร ลำน้ำต่าง ๆ จะไหลไปบรรจบแม่น้ำยม มีระดับความสูงประมาณ 78 เมตร จากระดับน้ำทะเล พื้นที่เอียงไปตามแนวรูปพัดจากตำแหน่งสูงสุดที่อำเภอเมืองฯ ต่ำสุด 46 เมตร น้ำที่ล้นท่วมฝั่งแม่น้ำปิงในอดีตจึงไหลไปลงแม่น้ำยม

จังหวัดกำแพงเพชรมีแม่น้ำลำคลอง หนองและบึงในการใช้ประโยชน์อย่างอื่น เช่น กิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ ในช่วงเทศกาล จังหวัดกำแพงเพชรนั้นไม่มีการสัญจรทางน้ำ โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม

3.1.2.3 จังหวัดพิจิตร

จังหวัดพิจิตร เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่างระหว่างจังหวัดนครสวรรค์กับจังหวัดพิษณุโลก อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 350 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 4,531 ตารางกิโลเมตร

การขนส่งในจังหวัดพิจิตรมีทั้งทางถนนและทางราง ทางหลวงสำคัญในจังหวัดในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ซึ่งเชื่อมต่อจากจังหวัดนครสวรรค์ ผ่านจังหวัดพิจิตร ไปยังจังหวัดพิษณุโลก ส่วนในแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115 ซึ่งเป็นทางหลวงที่เชื่อมต่อไปจังหวัดกำแพงเพชร นอกจากนี้ ยังมีทางหลวง

แผ่นดินหมายเลข 113 ซึ่งเชื่อมต่อจากตัวเมืองไปยังอำเภอตะพานหิน และไปยังจังหวัดเพชรบูรณ์ นอกจากทางถนนแล้ว จังหวัดพิจิตรยังมีทางรถไฟสายเหนือผ่านอำเภอบางมูลนาก อำเภอตะพานหิน และอำเภอเมืองพิจิตร โดยมีสถานีรถไฟ 10 แห่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดพิจิตรอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 350 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และ 11 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 ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดพิจิตรที่สำคัญ แสดงดังนี้

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



รูปที่ 3.1-11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11

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

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



รูปที่ 3.1-12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115** สายกำแพงเพชร – สากเหล็ก เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกำแพงเพชรกับจังหวัดพิจิตร สายทางเริ่มต้นที่แยกในเขตเทศบาลเมืองกำแพงเพชร อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร แล้วเริ่มต้นทางหลวงแผ่นดินที่กิโลเมตรที่ 3+600 และสิ้นสุดที่สี่แยกสากเหล็ก อำเภอสากเหล็ก จังหวัดพิจิตร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 103.641 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 115

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113** เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์กับจังหวัดพิจิตร สายทางเริ่มต้นที่สามแยกวังชมภู อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ และสิ้นสุดที่สี่แยกเลียงเมืองพิจิตร อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 107.209 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 113

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1067 (สายบางมูลนาก-โพธิ์ไทรงาม) เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดพิจิตร พาดผ่านพื้นที่ 3 อำเภอของจังหวัดพิจิตร ได้แก่ อำเภอบางมูลนาก อำเภอโพทะเล และอำเภอบึงนาราง ระยะทางตลอดทั้งสาย 29.874 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1067

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1069 (สายบางมูลนาก-ดงขุย) เป็นทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดพิจิตรและจังหวัดเพชรบูรณ์ ระยะทางตลอดทั้งสาย 52.009 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-16 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1069

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดพิจิตรมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร สถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก จังหวัดพิจิตร และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชวบารมี จังหวัดพิจิตร โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่างๆ ตั้งอยู่ที่ถนนสระหลวง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร

สถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก จังหวัดพิจิตร ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 11 ตำบลสากเหล็ก อำเภอสากเหล็ก จังหวัดพิจิตร โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร

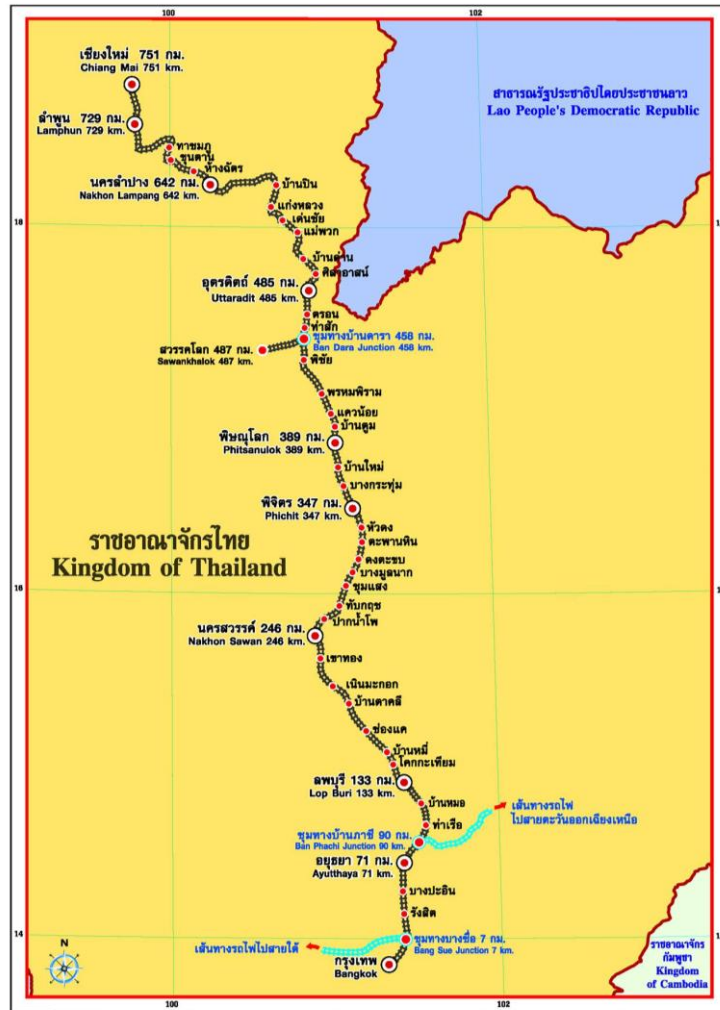
สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอชวบารมี จังหวัดพิจิตร ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 117 ตำบลบ้านนา อำเภอชวบารมี จังหวัดพิจิตร โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร และสถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดพิจิตรมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดพิจิตรและเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดพิจิตรเป็นเมืองที่กำลังเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการพัฒนาด้านการคมนาคมให้มีความพร้อมในการรองรับการเติบโตในอนาคต

จังหวัดพิจิตรมีสถานีรถไฟให้บริการ 10 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลักประจำจังหวัด 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟพิจิตร และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟบางมูลนาก และสถานีรถไฟตะพานหิน โดยมีเส้นทางการเดินรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ให้บริการ โดยมีตารางเดินรถไฟสายเหนือ ขบวนรถเที่ยวเข้าและขบวนรถเที่ยวออกสถานีรถไฟพิจิตร จำนวนเฉลี่ย 18 เที่ยวต่อวัน

แผนที่ประเทศไทย แสดงเส้นทางรถไฟสายเหนือ
THE STATE RAILWAY OF THAILAND NORTHERN LINE MAP



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.1-17 เส้นทางรถไฟสายเหนือ



สถานีรถไฟพิจิตร



สถานีรถไฟบางมูลนาก



สถานีรถไฟตะพานหิน

รูปที่ 3.1-18 สถานีรถไฟในจังหวัดพิจิตร

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดพิจิตรไม่มีท่าอากาศยาน แต่หากผู้เดินทางมีความประสงค์เดินทางทางอากาศมายังจังหวัดพิจิตรเพื่อลดเวลาในการเดินทาง สามารถใช้ท่าอากาศยานพิษณุโลกซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้จังหวัดพิจิตรมากที่สุด โดยมีระยะทางห่างจากตัวเมืองพิจิตรประมาณ 65 กิโลเมตร ผู้เดินทางสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานพิษณุโลกมายังจังหวัดพิจิตรโดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1064 ทางหลวงหมายเลข 126 ทางหลวงหมายเลข 117 และทางหลวงหมายเลข 115

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดพิจิตรเป็นที่ราบลุ่มตอนกลางและค่อยสูงขึ้นทางทิศตะวันออกและตะวันตกมีแม่น้ำที่สำคัญไหลผ่าน 3 สาย ได้แก่ (1) แม่น้ำน่าน มีต้นน้ำจากดอยภูแวในทิวเขาหลวงพระบาง ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอบัว จังหวัดน่าน แม่น้ำน่านไหลผ่านที่ตั้งตัวจังหวัดพิจิตร อำเภอดงเจริญ อำเภอบางมูลนาก และลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดนครสวรรค์ มีความยาวทั้งสิ้น 97 กิโลเมตร (2) แม่น้ำยม มีต้นกำเนิดในขุนยวมทิวเขาผีปันน้ำ ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอบึง จังหวัด เชียงราย แม่น้ำยมไหลผ่านเข้าจังหวัดพิจิตรที่อำเภอสว่างงาม อำเภอโพธิ์ประทับช้าง และอำเภอโพทะเล โดยไหลไปบรรจบกับแม่น้ำน่านที่บ้านเกยชัย อำเภอยะรัง จังหวัดนครสวรรค์ มีความยาวทั้งสิ้น 124 กิโลเมตร และ (3) แม่น้ำพิจิตร คือทางเดินเก่าของแม่น้ำน่าน ต้นกำเนิดของแม่น้ำพิจิตรนั้นไหลแยกจากแม่น้ำน่านที่บ้านวังกระดือทอง ในท้องที่อำเภอเมืองพิจิตร มีทิศทางการไหลของน้ำอยู่ในแนว เหนือ-ใต้ สภาพลำน้ำคดเคี้ยว นอกจากนี้ยังมีคลองต่าง ๆ อีกหลายแห่ง

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในจังหวัดพิจิตรนั้น พบว่า มีเพียงกิจกรรมนันทนาการทางน้ำ เช่น กิจกรรมตกบาตรทางน้ำ การแข่งเรือประเพณีและการประกวดขบวนแห่เรือต่าง ๆ

3.1.2.4 จังหวัดอุทัยธานี

จังหวัดอุทัยธานี ตั้งอยู่ภาคเหนือตอนล่าง บริเวณลุ่มน้ำสะแกกรัง ซึ่งไหลสู่แม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอมโนรมย์ จังหวัดชัยนาท ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือตามถนนสายเอเชียประมาณ 206 กิโลเมตร แยกเข้าจังหวัดอุทัยธานีตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333 ที่บ้านท่าน้ำอ้อย ประมาณ 16 กิโลเมตร ถึงจังหวัดอุทัยธานี รวมระยะทาง 222 กิโลเมตร มีพื้นที่รวม 6,730 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 4,206,404 ไร่ เป็นพื้นที่ป่า 2,136,741 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 50.8 และเป็นพื้นที่ทางการเกษตร 1,627,101 ไร่ และนอกพื้นที่ทางการเกษตร 442,562 ไร่ การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ สามารถเดินทางได้ทางถนน และทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดอุทัยธานีอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 220 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า-ออกและผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า-ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ

ในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีนั้นไม่มีถนนสายประธานตัดผ่านแต่การเดินทางจากกรุงเทพมหานครเพื่อไปยังอุทัยธานีสามารถใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และทางหลวงหมายเลข 1 ซึ่งเป็นถนนสายประธานที่มีแนวเส้นทางอยู่ใกล้เคียงพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีได้ รายละเอียดแสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 สายบางปะอิน-แยกหลวงพ้อโอ** เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานที่รู้จักกันทั่วไปในฐานะส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชีย เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครสู่จังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพ มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 150.545 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32

- **หลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย/เมียนมา)** เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครและเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลางและมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางยาว 994.749 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1

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

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333 สายอุททอง – ทำน้ำอ้อย** เป็นเส้นทางเชื่อมการจราจรระหว่างจังหวัดสุพรรณบุรี อุทัยธานี และนครสวรรค์ เป็นเส้นทางที่มีสายทางต่อมาจากถนนมาลัยแมน ในอำเภออุททอง ผ่านอำเภอดอนเจดีย์ อำเภอหนองหญ้าไซ อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี อำเภอบ้านไร่ อำเภอห้วยคต อำเภอหนองฉาง อำเภอเมืองอุทัยธานี จังหวัดอุทัยธานี ผ่านสะพานพระวันรัต

หรือสะพานทำน้ำอ้อย ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับทำน้ำอ้อยในอำเภอยะหริ่ง จังหวัดนครสวรรค์ ใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงน้ำท่วมใหญ่ พ.ศ. 2554 จากกรุงเทพมหานครมุ่งสู่ภาคเหนือ เป็นเส้นทางในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1, แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 2 (อุททอง), แขวงทางหลวงอุทัยธานี และ แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 333

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุทัยธานี ตั้งอยู่เลขที่ 22 ถนนเดิยศิริ ตำบลอุทัยใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี ในเนื้อที่ 5 ไร่ โดยมีเอกชนเป็นผู้บริจาคที่ดินและสิ่งก่อสร้างให้แก่ กรมการขนส่งทางบกเป็น อาคาร คสล.ชั้นเดียว เริ่มเปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2520 ต่อมากรมการขนส่งทางบกได้รับ งบประมาณตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 ประจำปีงบประมาณ 2552 และ 2553 จำนวนเงิน 41,190,000 บาท ให้รื้อถอนอาคารสถานีเดิมและก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร คสล. 2 ชั้น ขนาดกว้าง 25 เมตร ยาว 69 เมตร เนื้อที่ปลูกสร้าง 1,725 ตารางเมตร พื้นที่ใช้สอย 3,450 ตารางเมตร การก่อสร้างแล้ว เสร็จและเปิดใช้งานอีกครั้งเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

จังหวัดอุทัยธานีเป็นจังหวัดที่ไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน แต่อยู่ไม่ไกลจากแนวเส้นทางรถไฟ สายเหนือ โดยมีสถานีที่ใกล้ที่สุดคือสถานีนครสวรรค์

จังหวัดอุทัยธานีไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานี รถไฟนครสวรรค์ได้ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3319 มายังตัวจังหวัดอุทัยธานีได้

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดอุทัยธานียังไม่มีสนามบินเปิดให้บริการ โดยการเดินทางไปจังหวัดอุทัยธานี โดยเครื่องบินสามารถเดินทางมาลงสนามบินที่จังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ สนามบินพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก และเดินทางโดยการเดินทางทางถนนตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 เพื่อไปยังตัวเมืองจังหวัด อุทัยธานีได้ โดยมีระยะทางในการเดินทางประมาณ 180 กิโลเมตร

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดอุทัยธานีมีแม่น้ำที่ใช้เป็นทางสัญจรทางน้ำที่สำคัญได้แก่ แม่น้ำสะแกกรังซึ่งเป็นแม่น้ำ ที่ไหลผ่านตัวเมืองโดยมีเรือนแพจอดเรียงรายอยู่ทั้งสองฝั่ง และตามเรือนแพมักนิยมทำกระชังเลี้ยงปลา

โดยเฉพาะการเลี้ยงปลาแรด ซึ่งเป็นปลาที่ทำชื่อเสียงอย่างมากให้แก่จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดอุทัยธานี
ยังมีท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวอยู่ 2 แห่ง คือ ท่าเรือหน้าเทศบาลอุทัยธานี และท่าเรือวัดท่าซุง

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่าง
กลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 11 ทางหลวง
หมายเลข 115 ทางหลวงหมายเลข 117 ทางหลวงหมายเลข 225 และทางหลวงหมายเลข 333 ส่วนระบบ
คมนาคมทางรางในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีสถานที่สำคัญคือ สถานีรถไฟนครสวรรค์ ซึ่งปัจจุบันได้
มีโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่

ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตากแม่สอด เป็นการศึกษาค้นคว้าความเหมาะสมออกแบบแนวเส้นทางตัด
ใหม่ประเภททางคู่ แนวเส้นทางโครงการระยะทางรวมประมาณ 256 กม. แบ่งเป็น 2 ช่วง ตามลักษณะ
ภูมิประเทศ ประกอบด้วยช่วงที่ 1 เริ่มจากจังหวัดนครสวรรค์-กำแพงเพชร-อำเภอเมือง จังหวัดตาก
รวมระยะทาง 187.90 กม. สำหรับช่วงที่สอง เริ่มจากอำเภอเมือง-อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก รวมระยะทาง
68.50 กม. กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เริ่มแยกจากสถานีชุมทางบ้านภาชี แล้วขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่จังหวัด
ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 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
สำหรับการขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่
แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ไหลมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ ต.ปากน้ำโพ อ.เมือง
จ.นครสวรรค์ และแม่น้ำสะแกกรังที่มีต้นกำเนิดอยู่ในเขตเทือกเขาโมโกจูในเขต จ.กำแพงเพชร ไหลไปบรรจบ
กับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ
ตอนล่าง 2 มีท่าอากาศยานที่ไม่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์ 2 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ (1) ท่าอากาศยานตาดลี
ตั้งอยู่ที่ อ.ตาดลี จ.นครสวรรค์ เป็นฐานที่ตั้งของกองบินที่ 4 กองพลบินที่ 3 กองทัพอากาศไทย ไม่มี
สายการบินพาณิชย์ให้บริการแต่อย่างใด (2) สนามบินพลหลวงนครสวรรค์ ตั้งอยู่ที่ อ.เมือง จ.นครสวรรค์
อยู่ในความดูแลในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีภารกิจหลักในการปฏิบัติการสร้างฝนเทียม
บริหารจัดการน้ำในชั้นบรรยากาศ และสนับสนุนด้านการบินในด้านการเกษตรแก่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
เท่านั้น ไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการแต่อย่างใด

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดนครสวรรค์

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต
ของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวง

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	117	ทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองพลึงด่านใต้	30.700	บูรณะและเพิ่ม ประสิทธิภาพทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
2	1	ซ่อมแซมสะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาบนทางหลวงหมายเลข 1 (สะพานเดชาติวงศ์)	-	ซ่อมแซมสะพานเดิม	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
3	1	สะพานลอยกลับรถบนทางหลวง หมายเลข 1 บริเวณ บ.ยางตาล	-	สะพานกลับรถ	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
4	1 ตัด 3008	จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3008 (แยกพยุหะคีรี)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
5	3329	จุดตัดทางรถไฟ สายแยกทางหลวง หมายเลข 1 - สถานีหัวหวาย	-	สะพานข้ามทางรถไฟ 2 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
6	225	นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมงคล	19.080	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
7	225	นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์-อ.ชุมแสง	33.000	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
8	1 ตัด 3522	ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3522 (แยกทุ่งผักเบี้ย)	-	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
9	11	อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขั่ว	23.000	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคกลาง กรมทางหลวง

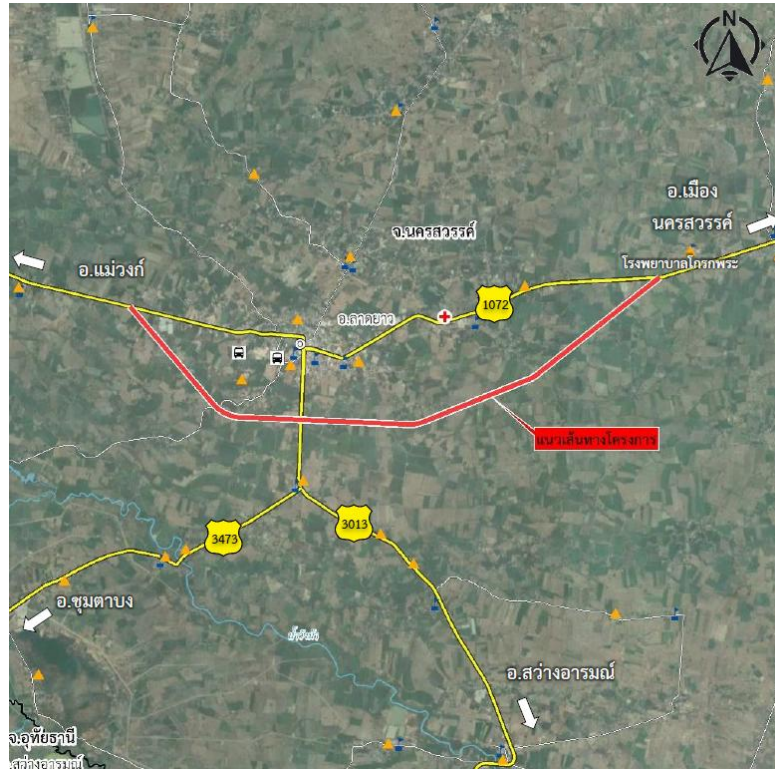
นอกจากนี้ จังหวัดนครสวรรค์ยังถูกบรรจุในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยงเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อแยกปริมาณ การจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา (ปัจจุบันกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป) โดยจังหวัดนครสวรรค์เป็นพื้นที่ที่ถูกนำมาศึกษา 3 พื้นที่ด้วยกันได้แก่ อ.เมืองนครสวรรค์ อ.โกรกพระ และอ.ลาดยาว



รูปที่ 3.2-1 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์



รูปที่ 3.2-2 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี้ยวเมือง อ.โกรกพระ จ.นครสวรรค์



รูปที่ 3.2-3 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.ลาดยาว จ.นครสวรรค์

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน 4 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-2 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นว.4097	แยก ทล.3330 - บ.วังกระโดนน้อย อ.ไพศาลี จ.นครสวรรค์	4.5	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	นว.3016	แยก ทล.117 - บ.มาบมะขาม อ.บรรพตพิสัย จ.นครสวรรค์	6.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	นว.1072	2 แยก ทล.1 - บ.ทุ่งทอง อ.ตากฟ้า จ.นครสวรรค์	6.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	นว.4112	แยก ทล.3196 - บ.ลำเหนือ อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์	6.0	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดนครสวรรค์มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 2 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส และ MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี

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

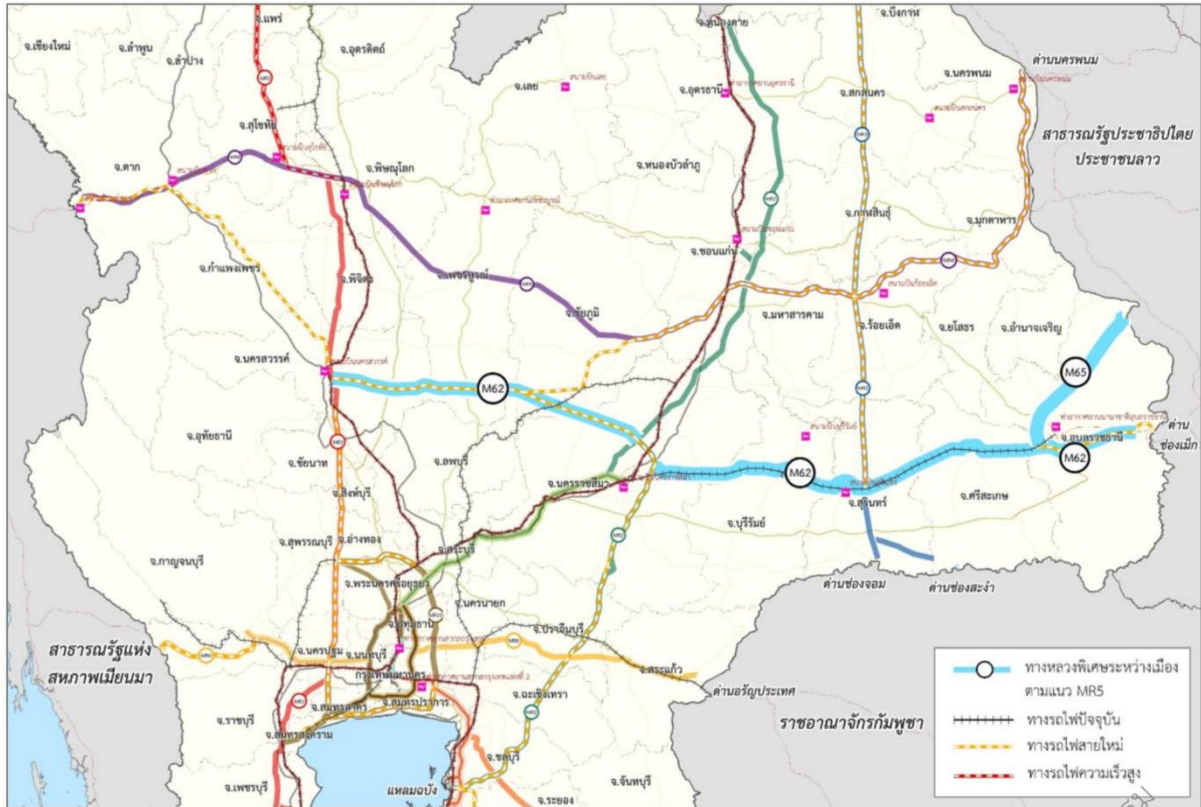


รูปที่ 3.2-4 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

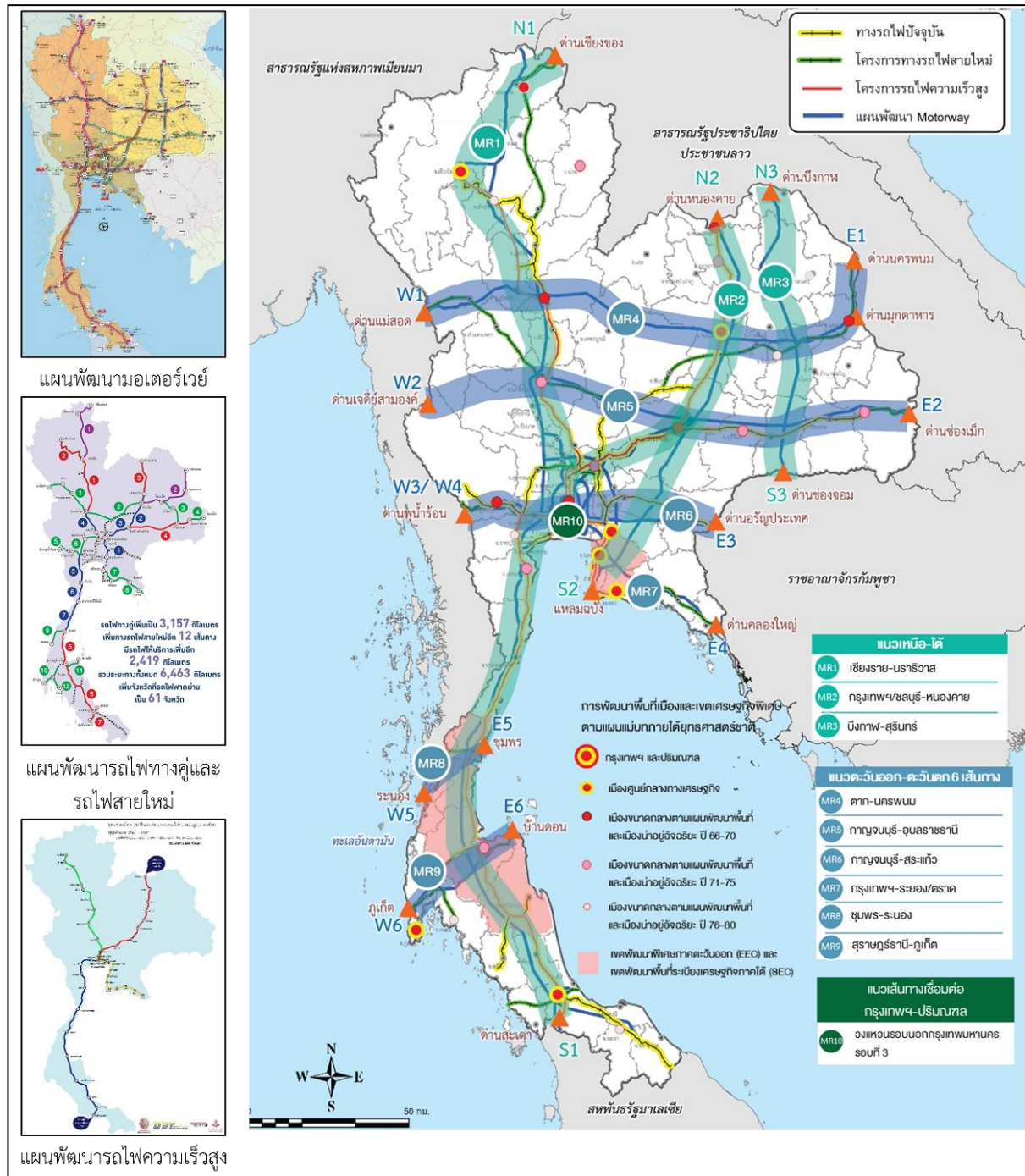
- ช่วงเชียงราย-เชียงทอง (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร
- ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กิโลเมตร
- ช่วงพิบูลโลก-เชียงใหม่ (MR1-4 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 235 กิโลเมตร
- ช่วงลำปาง-พะเยา (MR1-5 หรือ 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

MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ทางด้านตะวันตก และ ด้านชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดอุบลราชธานี ทางด้านตะวันออก โดยแนวเส้นทางเชื่อมโยงทั้งที่ด้านช่องเม็ก อำเภอสิรินคร จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในปัจจุบันที่ใช้เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับลาวตอนใต้ และที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาดาล-สาละวัน ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางได้ปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางโครงข่ายหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ที่กำหนดไว้ที่ด่านเจดีย์สามองค์จังหวัดกาญจนบุรี มาเป็นที่จังหวัดนครสวรรค์ เนื่องจากเหตุผลด้านข้อจำกัดของพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติที่เป็นมรดกโลก และความต้องการในการเดินทางและขนส่งและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ในการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งไปยังด้านชายแดนไทย-เมียนมา สามารถใช้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อไปยังด่านแม่สอดและด่านพุน้ำร้อนได้ แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ ลพบุรี ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ระยะทางรวมประมาณ 703 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายการบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 515 กิโลเมตรโดยแนวเส้นทาง 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 3.2-5 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี

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

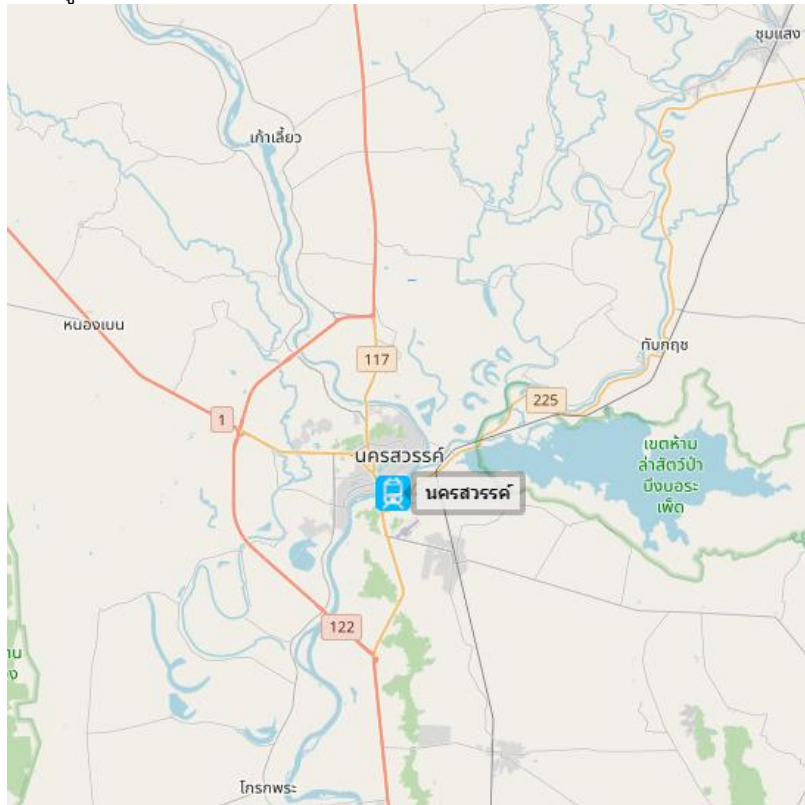
รูปที่ 3.2-6 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

1) สถานิชนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครสวรรค์ แห่งที่ 2 จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการดำเนินการและการพัฒนาสถานีขนส่งคนโดยสาร พบว่า จากการประเมินขีดความสามารถของสถานีขนส่งคนโดยสารทั่วประเทศในปัจจุบันและการคาดการณ์ในอนาคตระยะ 20 ปี มีสถานีในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ทั้งสิ้น 12 แห่ง ซึ่งพบความหนาแน่นแออัดทั้งในส่วนพื้นที่ตัวสถานีและการจราจรโดยรอบ นอกจากนี้สถานีส่วนใหญ่มีอายุค่อนข้างมากต้องใช้งบประมาณปรับปรุงค่อนข้างสูงด้วยเหตุนี้จึงมีการเสนอให้พิจารณาจัดให้มีสถานีแห่งใหม่เพื่อทดแทนสถานีที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่

จ.ศรีสะเกษ แห่งที่ 2 จ.มหาสารคาม แห่งที่ 2 จ.สระบุรี แห่งที่ 2 จ.นครสวรรค์ แห่งที่ 2 จ.บุรีรัมย์ แห่งที่ 2
จ.ร้อยเอ็ด แห่งที่ 2 จ.ลำปาง แห่งที่ 2 จ.ลำพูน แห่งที่ 2 จ.พะเยา แห่งที่ 2 จ.กาฬสินธุ์ แห่งที่ 2 จ.สุรินทร์ แห่งที่ 2
และ จ.กาญจนบุรี แห่งที่ 2 ซึ่งปัจจุบันโครงการศึกษาของจังหวัดนครสวรรค์ แห่งที่ 2 ยังไม่พบความคืบหน้า

2) โครงการพัฒนาศานิตินขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน
จ.นครสวรรค์ ปัจจุบันศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่สามารถรองรับ
การกระจายสินค้าทั่วประเทศได้ จึงได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการซานิตินขนส่ง
สินค้าภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการพัฒนาให้ซานิตินขนส่งสินค้าทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวม
และกระจายสินค้าและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ โดยมีที่ตั้งโครงการอยู่ที่ ต.นครสวรรค์ออก
อ.เมืองนครสวรรค์ โดยรูปแบบซานิตินเป็นซานิตินขนส่งสินค้าเมืองหลัก ขนาด 277 ไร่



รูปที่ 3.2-7 ตำแหน่งที่ตั้งซานิตินขนส่งสินค้า จ.นครสวรรค์

(5) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทาง
ราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่าง
เมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัดนครสวรรค์ มีจำนวน
4 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

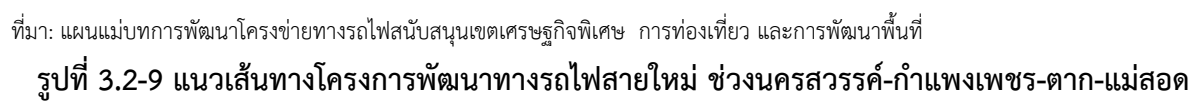
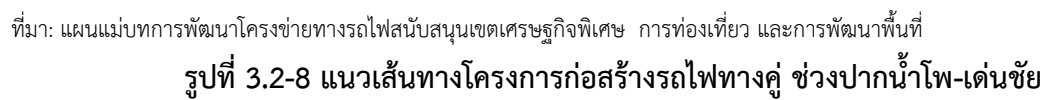
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.252+225
(เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ) ห่างจากซานิตินปากน้ำโพประมาณ
2.0 กิโลเมตร จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร (Meter Gauge) เพิ่มอีก 1-2 ทาง มีการปรับ

แนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกผู้โดยสารที่ 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 ป้ายหยุดรถ 5 แห่ง มีระยะทางรวมประมาณ 285 กิโลเมตร รางรถไฟจะมีระยะห่างประมาณ 5-10 เมตร เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง 80 เมตร โดยโครงสร้างทางรถไฟของโครงการจะก่อสร้างเป็นทางรถไฟระดับดิน (รวมส่วนที่เป็นอุโมงค์) ประมาณร้อยละ 89 และเป็นทางรถไฟยกระดับประมาณ ร้อยละ 11 โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ระยะทางประมาณ 5.5 กิโลเมตร ที่บริเวณอุโมงค์เขาพลึงและปางตูปขอบ โดยจะออกแบบเป็นระบบอุโมงค์ที่มีทางเชื่อม

- **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 และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ อำเภอเมืองตาก 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

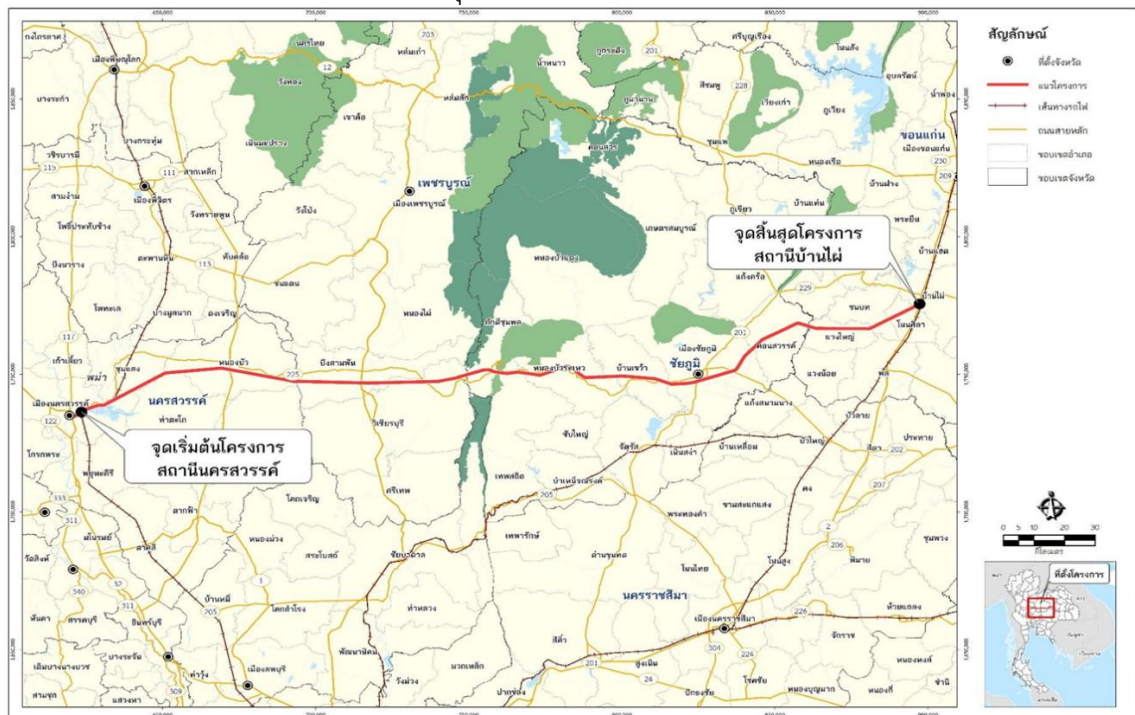


● โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่

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

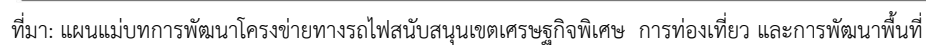
● โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-10 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่



รูปที่ 3.2-11 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

(6) งานพัฒนาทางน้ำ

ท่าเรือบก (dry port) หมายถึง บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศที่มีการดำเนินการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า ขึ้น-ลงเรือ) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า และมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลักซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟทางคู่ที่รัฐบาลกำลังดำเนินการจัดสร้างทั่วประเทศ

โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ได้กำหนดไว้ในพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดฉะเชิงเทรา ดังนี้

- **นครสวรรค์** บริเวณ ต.เขาทอง อ.พยุหะคีรี ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 370 กิโลเมตร เป็นฐานการรับส่งสินค้าสู่ภาคเหนือและประเทศเพื่อนบ้านทางตะวันตก เปิดให้บริการ พ.ศ.2570
- **ขอนแก่น** บริเวณ ต.ม่วงหวาน อ.น้ำพอง ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 550 กิโลเมตร มีอุตสาหกรรมและสินค้าเข้า-ออก จำนวนมาก อยู่ใกล้ประเทศเพื่อนบ้าน มีโอกาสตั้งสินค้าผ่าน (Transit Cargo) เข้ามาใช้บริการได้ เปิดให้บริการ พ.ศ. 2568
- **นครราชสีมา** บริเวณ ต.กุดจิก อ.สูงเนิน ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 320 กิโลเมตร เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าและการส่งออกในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เปิดให้บริการ พ.ศ. 2568
- **ฉะเชิงเทรา** บริเวณ ต.หนองตีนนก อ.บ้านโพธิ์ อยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 70 กิโลเมตร มีความพร้อมและอยู่ใกล้กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เปิดให้บริการ พ.ศ. 2567

3.2.1.2 จังหวัดกำแพงเพชร

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง

ตารางที่ 3.2-3 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	101	ในเมือง – หนองปลิง	4.500	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
2	112	ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร	13.064	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
3	115	กำแพงเพชร - พิจิตร ตอน บ.ทุ่งรวงทอง – บึงบัว	9.215	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
4	1	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ – กำแพงเพชร ตอน ต.ปากดง - ต.นครชุม	12.500	เพิ่มช่องจราจร 4 เป็น 6	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
5	1084	หาดชะอม - กำแพงเพชร ตอน ต.ท่ามะเขือ – ต.คนที	13.140	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
6	1	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ – กำแพงเพชร ตอน ต.โค้งไผ่ - ต.คลองขลุง	8.000	เพิ่มช่องจราจร 4 เป็น 6	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571
7	1112	สลกบาตร - วังปลาอ้าว ตอน บ่อถ้ำ - บ.ปางมะค่า	27.475	ปรับมาตรฐานทางขึ้น 1	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระตื้อชั้นทาง และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง

ตารางที่ 3.2-4 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	กพ.3002	แยก ทล.104 เทศบาลเมืองกำแพงเพชร อ.โกสัมพีนคร จ.กำแพงเพชร	5.93	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
2	กพ.4007	แยก ทล.1278 - บ.นาถัง อ.พรานกระต่าย จ.กำแพงเพชร	4.687	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
3	กพ.3006	แยก ทล.115 - บ.มาบมะตั้น อ.ไทรงาม จ.กำแพงเพชร	3.975	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
4	กพ.4020	แยก ทล.1084 - บ.มาบไผ่ อ.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร	4.68	ก่อสร้างถนนและยกกระตื้อชั้นทาง
5	-	สะพานข้ามคลองปลาร้า อ.ทรายทองวัฒนา จ.กำแพงเพชร	0.030	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางราง

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ มีจำนวนทั้งสิ้น 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

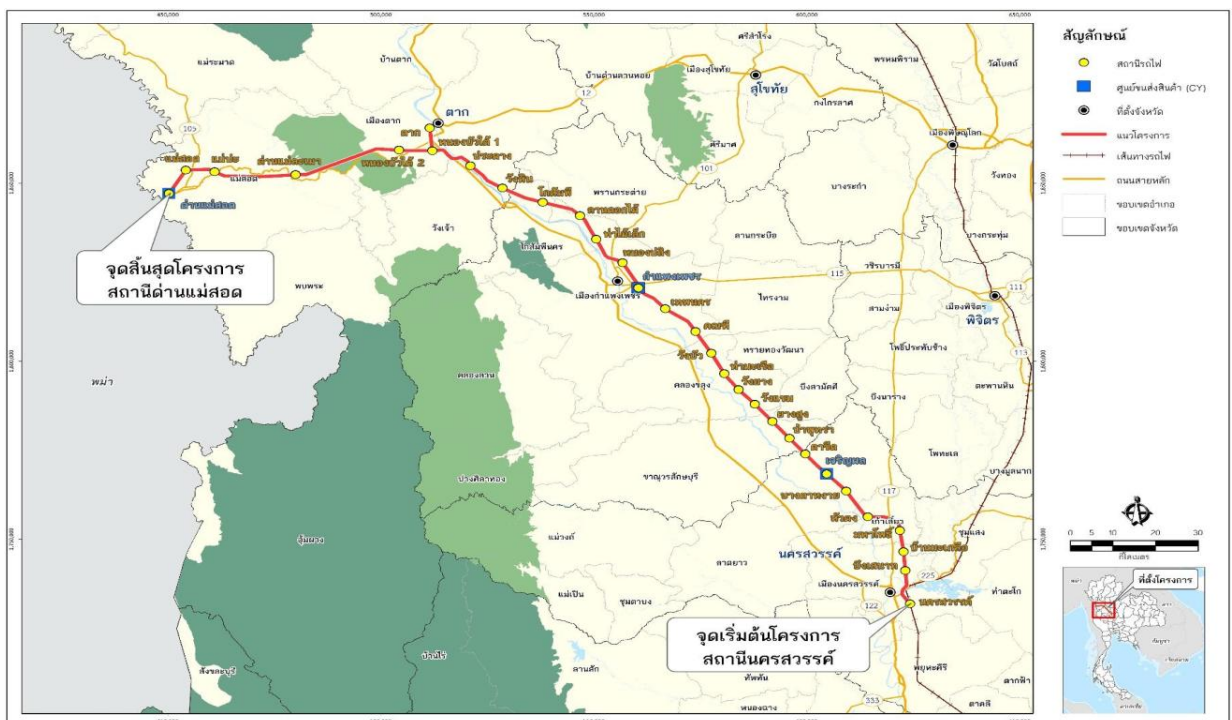
● โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์

โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตากแม่สอด เป็นการศึกษาความเหมาะสมออกแบบแนวเส้นทางตัดใหม่ที่เป็นรางคู่ มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุม 3 จังหวัด คือ นครสวรรค์ กำแพงเพชร และตาก ที่ผ่านมามีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร เศรษฐกิจและการเงิน และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ควบคู่ไปกับการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ในภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำทุกความเห็นมาพัฒนาโครงการจนนำมาสู่ผลการศึกษา ดังนี้

แนวเส้นทางโครงการระยะทางรวมประมาณ 256 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง ตามลักษณะภูมิประเทศ ประกอบด้วยช่วงที่ 1 จากจังหวัดนครสวรรค์-กำแพงเพชร-อำเภอเมือง จังหวัดตาก เบื้องต้นได้กำหนดแนวเส้นทางไว้ 3 แนวเส้นทาง จากผลการศึกษาพบว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากมีการเวนคืนพื้นที่น้อย ราคาค่าก่อสร้างถูก เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมน้อย ขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางที่คาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าปริมาณมากที่สุด โดยมีจุดเริ่มต้น

ของแนวเส้นทางเริ่มจากสถานีรถไฟนครสวรรค์ 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 โดยจุดเริ่มต้นของโครงการอยู่ที่อำเภอเมืองตากจรดเลาะไปตามไหล่เขามุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกสู่อำเภอแม่สอด 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.



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-12 เส้นทางรถไฟแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์

3.2.1.3 จังหวัดพิจิตร

(1) งานพัฒนาทางหลวง

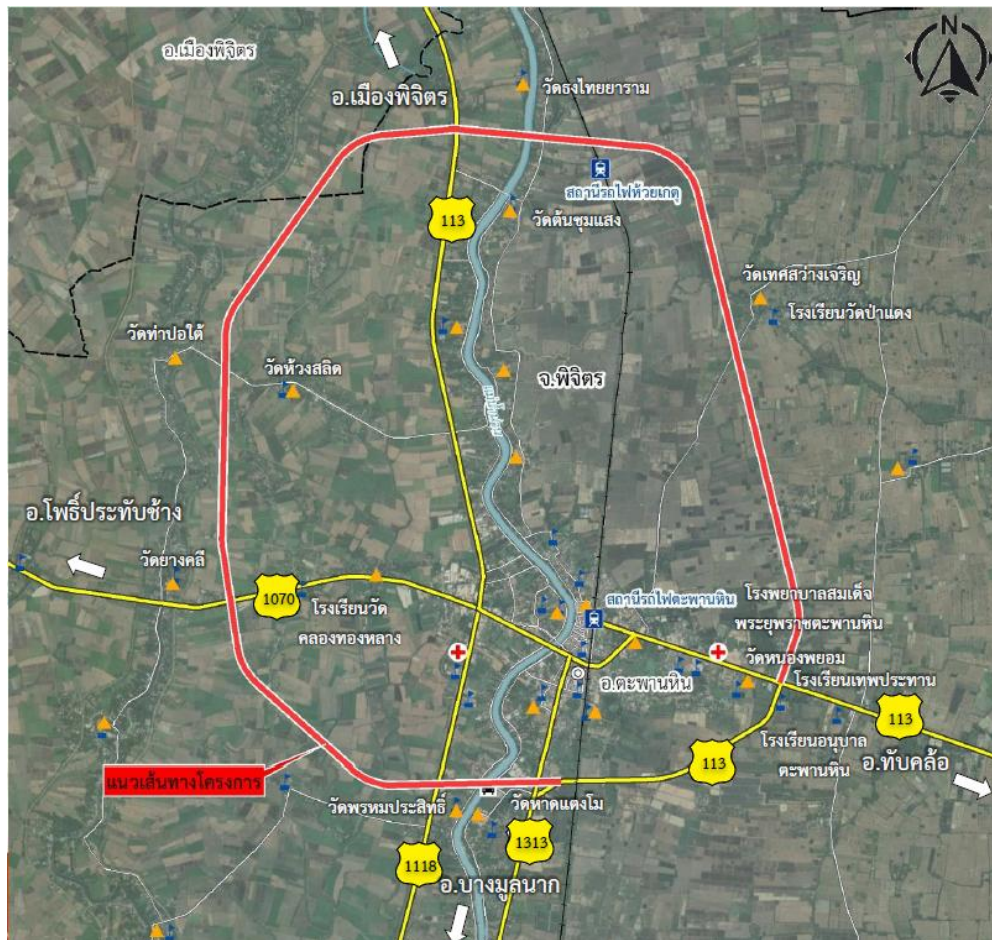
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานปรับปรุงทางหลวง

ตารางที่ 3.2-5 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	117	นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วชิรบุรี	34.700	บูรณะทางหลวง	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
2	111	ทางเลี้ยวเมืองพิจิตร	8.000	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
3	11	เขาทราย - ทับคล้อ	10.200	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
4	1067	อ.บางมูลนาก - บ.โพทะเล	10.364	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571
5	113	บ.เขาทราย - แยกตะพานหิน	14.858	เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4	ปี พ.ศ.2567 - พ.ศ.2571

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ กรมทางหลวง

นอกจากนี้ จังหวัดพิจิตรยังถูกบรรจุในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา (ปัจจุบันกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป)



รูปที่ 3.2-13 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี้ยวเมืองพิจิตร

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดพิจิตรยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระดบชั้นทาง ก่อสร้างโครงข่ายสะพานและงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดพิจิตร ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	พจ.3068	แยก ทล.115 - บ.คลองท่าหลวง อ.เมือง จ.พิจิตร	1.359	ก่อสร้างถนนและยกกระดบชั้นทาง
2	พจ.4058	แยก ทล.1070 - บ.ท่าบัว อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	5.625	ก่อสร้างถนนและยกกระดบชั้นทาง
3	พจ.3012	แยก ทล.113 - บ.หนองพะยอม อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	2.205	ก่อสร้างถนนและยกกระดบชั้นทาง
4	พจ.3039	แยก ทล.111 - บ.ป่ามะคาบ อ.เมือง จ.พิจิตร	2.948	ก่อสร้างถนนและยกกระดบชั้นทาง
5	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร	0.120	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
6	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	0.180	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
7	-	สะพานข้ามแม่น้ำน่าน อ.เมือง จ.พิจิตร	0.360	ก่อสร้างโครงข่ายสะพาน
8	-	สะพานข้ามแม่น้ำพิจิตรเก่า อ.โพทะเล จ.พิจิตร	0.070	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 จำเป็นต้องใช้งบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

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

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

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

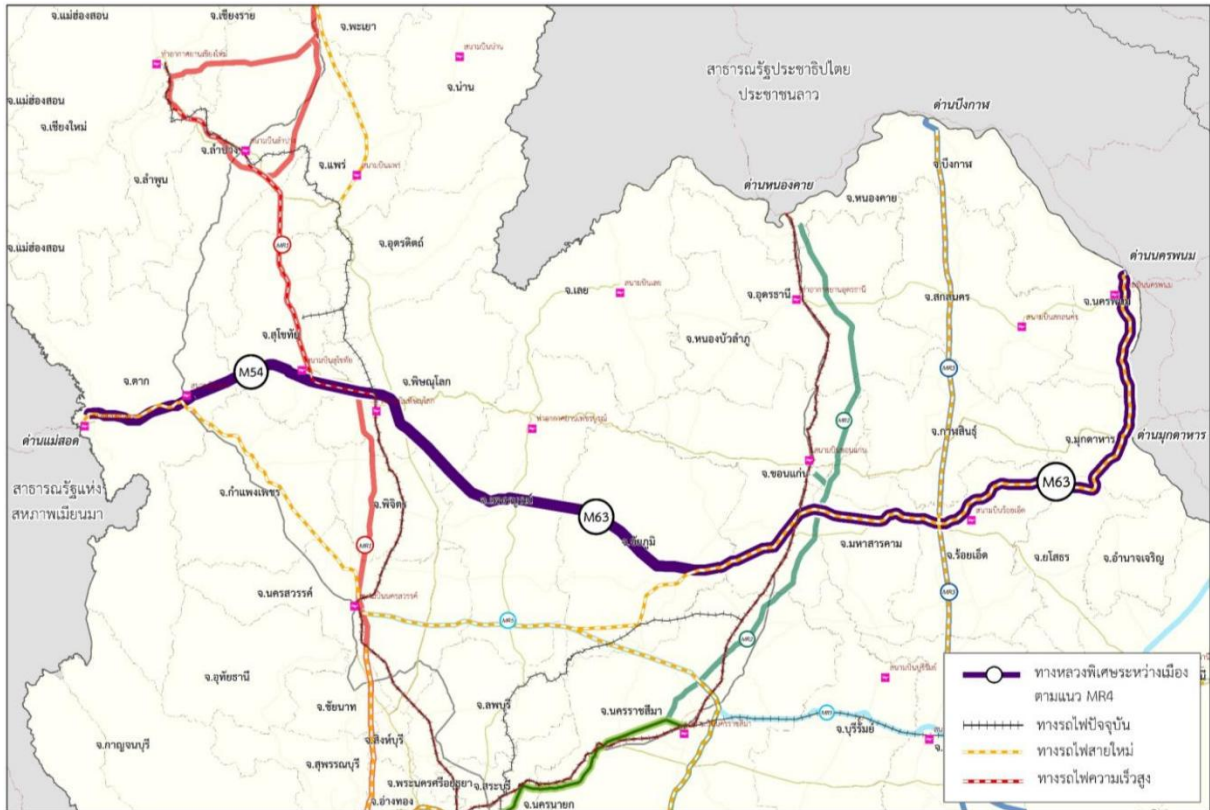


รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)
แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

- 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

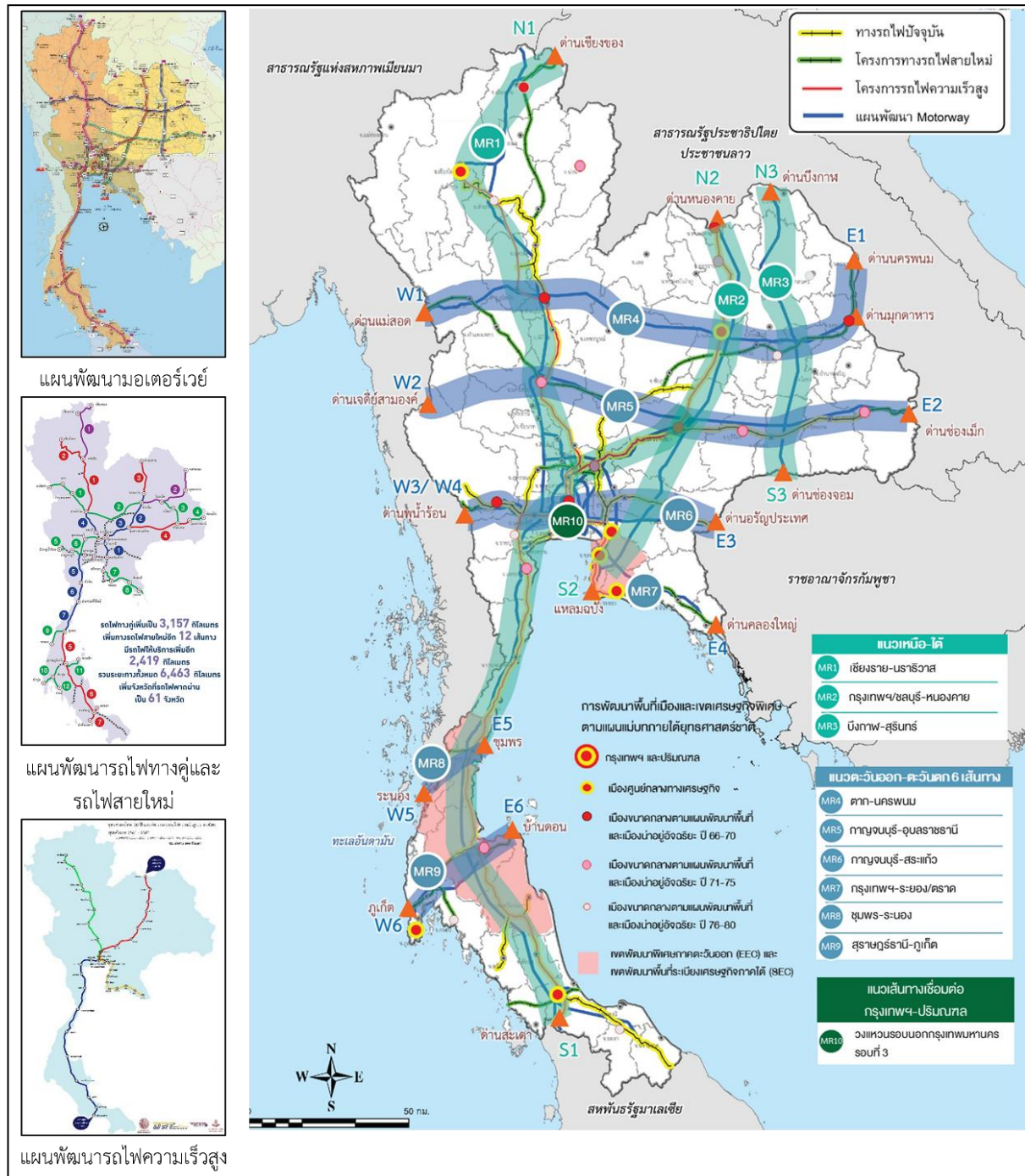
MR4 ตาก-นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิ่น แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย-ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร 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 3.2-15 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม

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

รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

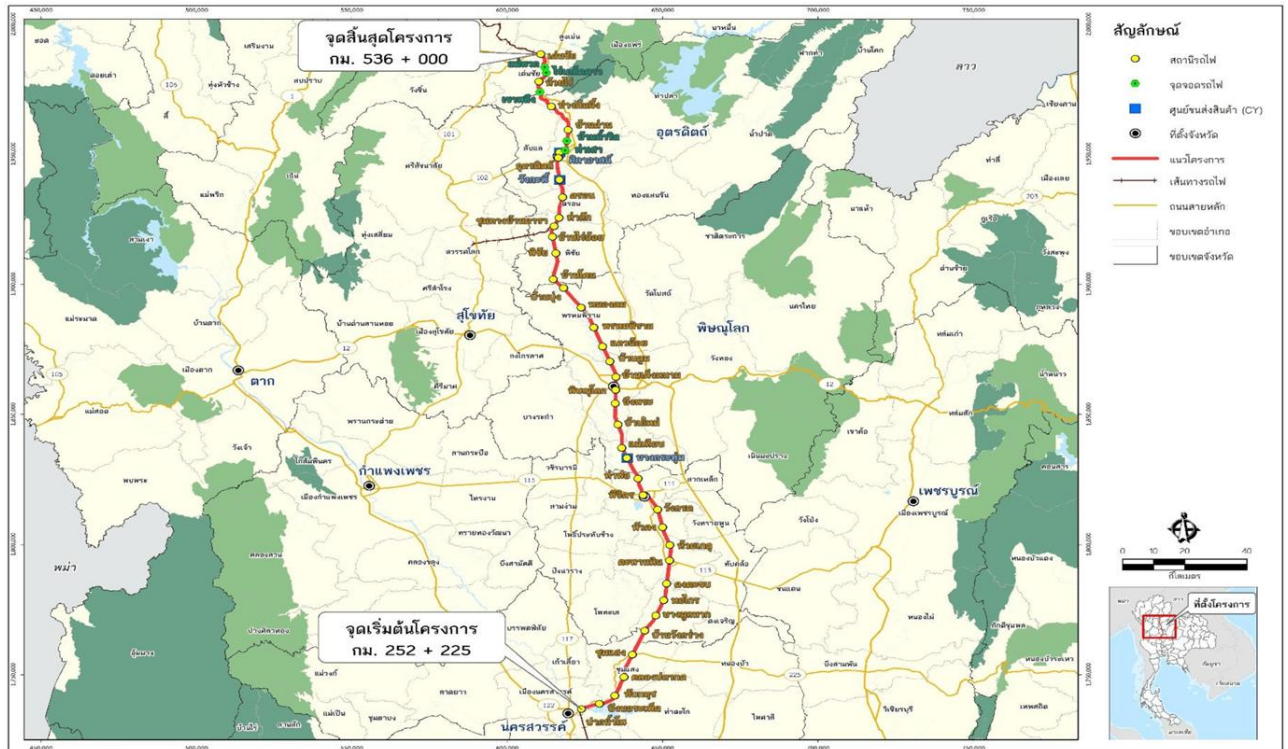
จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง พบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการในจังหวัด มีจำนวน 2 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

- **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 และเป็นทางรถไฟยกระดับประมาณ ร้อยละ 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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-17 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-18 แนวเส้นทางโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

3.2.1.4 จังหวัดอุทัยธานี

(1) งานพัฒนาทางหลวง

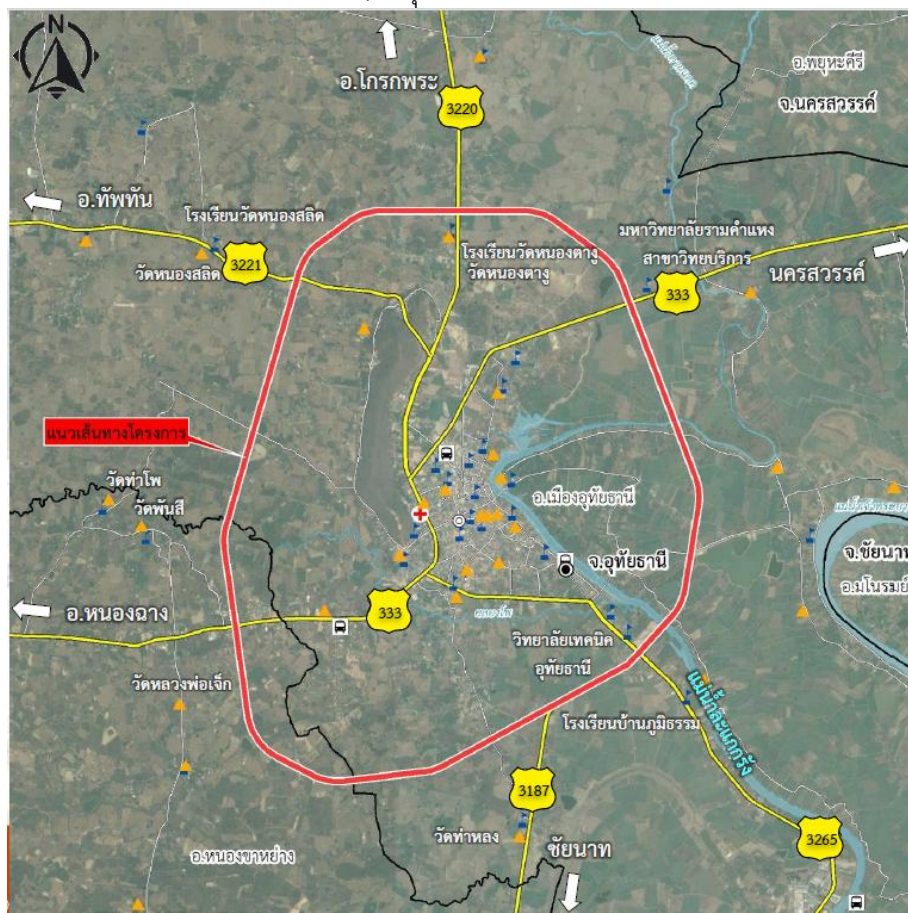
ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี จำนวน 3 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	3221	ทางหลวงหมายเลข 3221 สาย อุทัยธานี - อ.ทัพทัน	12.000	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2575
2	333	ทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ – อ.หนองฉางตอน ต.เมืองการุ้ง - ต.หนองสรวง	28.947	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2575
3	333	อ.บ้านไร่ - อ.หนองฉาง ตอน บ้านไร่ - เมืองการุ้ง	31.403	เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ.2567 – พ.ศ.2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคกลาง สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

นอกจากนี้ จังหวัดอุทัยธานียังถูกบรรจุในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา (ปัจจุบันกำลังศึกษาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป)



รูปที่ 3.2-19 แนวเส้นทางเบื้องต้น โครงการทางเลี้ยวเมืองอุทัยธานี

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดอุทัยธานียังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน ยกกระตือรือร้นทาง และงานพัฒนาสะพานขนาดกลาง

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	-	ถนนเชิงลาดสะพานบ้านใหม่คลองเคียน อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	0.8	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
2	-	ถนนเชิงลาดสะพานห้วยกระเสียว อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	0.7	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
3	-	ถนนเชิงลาดสะพานแม่น้ำตากแดด อ.เมือง จ.อุทัยธานี	0.15	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
4	อน.3028	แยก ทล.333 - บ.หนองไม้แก่น อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	1.2	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
5	อน.3024	อน.3024 แยก ทล.333 - บ.ประดาดหัก อ.หนองฉาง จ.อุทัยธานี	3.5	ก่อสร้างถนนและยกกระตือรือร้นทาง
6	-	สะพานข้ามคลองสวนน้อย อ.บ้านไร่ จ.อุทัยธานี	0.028	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
7	-	สะพานข้ามคลองโพธิ์ อ.สว่างอารมณ์ จ.อุทัยธานี	0.032	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 4 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี ระหว่างวันที่ 4 - 7 มิถุนายน 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุม ดังนี้

เวทีที่	วัน-เวลา	สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย
1	วันอังคารที่ 4 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมไพลิน โรงแรมนอร์ทเฮอริเทจ อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร	จังหวัดกำแพงเพชร
2	วันพุธที่ 5 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมรพช. โรงแรมมีพรสวรรค์ แกรนด์ ไฮเทลแลนด์ รีสอร์ท อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร	จังหวัดพิจิตร
3	วันพฤหัสบดีที่ 6 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมโพธิ์บุษย์ เดอะฮิลล์ ไฮเทล อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์	จังหวัดนครสวรรค์
4	วันศุกร์ที่ 7 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมธาราฮิลล์ โรงแรมอุทัยธาราฮิลล์ อำเภอเมืองอุทัยธานี จังหวัดอุทัยธานี	จังหวัดอุทัยธานี

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกตอนล่าง 2

จังหวัดนครสวรรค์	จังหวัดกำแพงเพชร	จังหวัดพิจิตร	จังหวัดอุทัยธานี
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน			
(1) เสนอให้ขยายไหล่ทางเส้นทางตากลิ - ลพบุรี - เพชรบูรณ์ - ท่าตะโก	(1) ต้องการถนนหรืออุโมงค์สำหรับรถขนส่งสินค้าการเกษตร	(1) เสนอให้ขยายถนนเส้นทางตะพานหิน - ทับคล้อ และตะพานหิน - โพธิ์ประทับช้าง	(1) ขอให้พัฒนาเส้นทางสายสว่างอารมณ์ - บ้านคลองข่อย - คลองลาน และเส้นทางสายสว่างอารมณ์ - ด้านช้าง - นครปฐม
(2) ต้องการโครงข่ายเชื่อม 4 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ - อุทัยธานี - พิจิตร - กำแพงเพชร	(2) ต้องการให้ออกแบบทางลอดใต้สะพานแม่น้ำปิงสำหรับรถบัส	(2) เสนอให้ขยายไหล่ทางเส้นทางอำเภอนีนมะปรัง จังหวัดพิษณุโลก - อำเภอสามโก้ - อำเภอเมืองพิจิตร - บึงสีไฟ	(2) ขยายช่องจราจรและซ่อมแซมผิวถนนเส้นทางอำเภอบ้านไร่ อำเภอห้วยคต อำเภอลานสัก ไปยังโรงงานน้ำตาล
(3) ขอให้เพิ่มเส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว	(3) ต้องการระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด	(3) ขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 117	(3) ต้องการให้มีทางเท้าบริเวณร้านค้าวัดท่าซุง
(4) เสนอให้ขยายทางหลวงหมายเลข 1 และทางหลวงหมายเลข 11	(4) เสนอให้มีการขยายถนนพหลโยธินระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ - กำแพงเพชร	(4) เสนอให้ทำวงเวียนบริเวณบึงสีไฟ	(4) เสนอให้มีระบบรถโดยสารสาธารณะระหว่างสถานที่ท่องเที่ยวหรือระหว่างอำเภอ
(5) ต้องการโครงข่ายการขนส่งเส้นทางจังหวัดนครสวรรค์ - บ้านไร่ และนครสวรรค์ - เขียงทอง	(5) ต้องการให้ขยายทางหลวงหมายเลข 112 เป็น 4 ช่องจราจร	(5) ขอให้ระบบขนส่งสาธารณะเส้นทางอำเภอตะพานหิน - จังหวัดพิจิตร	(5) เสนอให้ทำสะพานกลับรถเส้นทางนครสวรรค์ - อุทัยธานี
(6) เสนอให้ก่อสร้างวงแหวนรอบ 2 ของจังหวัดนครสวรรค์	(6) ต้องการให้ขยายทางหลวงหมายเลข 101 กำแพงเพชร - สุโขทัย ทางหลวงหมายเลข 115 กำแพงเพชร - พิจิตร และถนนระหว่างกำแพงเพชร - ตาก เป็น 4 ช่องจราจร	(6) เสนอให้ขยายไหล่ทางเส้นทางอำเภอนีนมะปรัง - สามโก้	(6) ขอให้มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทุกเส้นทางระหว่างอำเภอของจังหวัดอุทัยธานี
	(7) ต้องการให้ก่อสร้างถนนวงแหวนรอบ 2	(7) ต้องการจุดกลับรถใต้สะพานข้ามแม่น้ำยมและแม่น้ำน่าน	(7) ต้องการให้พัฒนาเส้นทางขนส่งข้าวไปยังโรงสี
	(8) ต้องการรถขนส่งสาธารณะจากสนามบินพิษณุโลกมาจังหวัดกำแพงเพชร	(8) ต้องการให้ที่จอดรถบัสหรือรถทัวร์ในอำเภอสามโก้	(8) เสนอให้พัฒนาถนนบริเวณหน้าวัดท่าซุง

จังหวัดนครสวรรค์	จังหวัดกำแพงเพชร	จังหวัดพิจิตร	จังหวัดอุทัยธานี
	(9) เสนอให้ขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร เส้นทางแม่วงก์ - อุทยานแห่งชาติ คลองลาน	(9) เสนอให้ขยายทางหลวงหมายเลข 111 และ 117	(9) เสนอให้มีลูกระนาดหรือคันชะลอความเร็ว บริเวณหน้าโรงเรียนชุมชนวัดท่าซุง
		(10) เสนอให้ขยายไหล่ทางเส้นทางวังสำโรง - ตะพานหิน - เขาคทราย - เพชรบูรณ์	(10) ขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรใน เส้นทางวัดท่าซุง - อำเภอบ้านไร่
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง			
(1) ต้องการให้พัฒนาระบบขนส่งทางราง ของจังหวัดนครสวรรค์	(1) ต้องการระบบขนส่งทางรางเชื่อมโยงจาก สนามบินพิษณุโลกเข้าสู่กำแพงเพชร	-	-
	(2) ต้องการรถไฟเชื่อมระหว่างจังหวัด นครสวรรค์ - ชัยภูมิ		
3) โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ			
-	-	-	(1) ต้องการให้ขุดลอกแม่น้ำสะแกกรัง
4) โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ			
(1) เสนอให้มีสนามบินขนาดเล็กภายในจังหวัด นครสวรรค์	-	-	-

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีขนาดพื้นที่ทั้งหมด 29,467 ตารางกิโลเมตร กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงข่ายโลจิสติกส์หรือระบบขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ และทางราง โครงข่ายเส้นทางคมนาคมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ การเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) และการเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

จากข้อมูลของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ข้อมูลสถิติในด้านการใช้ที่ดินของทุกจังหวัดทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ลักษณะการใช้ที่ดินและการถือครองที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีเนื้อที่รวมทั้งหมด 18,416,516 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.74 ของจำนวนเนื้อที่ทั้งประเทศ (320,696,888 ไร่) โดยเนื้อที่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

1. เนื้อที่ป่าไม้ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จำนวน 3,975,162 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 21.58 ของเนื้อที่ทั้งหมดในกลุ่มจังหวัด
2. เนื้อที่การใช้ประโยชน์ทางการเกษตร จำนวน 11,118,467 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 60.37 ของเนื้อที่ทั้งหมดในกลุ่มจังหวัด
3. เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร หมายถึง เนื้อที่ส่วนที่เหลือจากการหักเนื้อที่ป่าไม้ และเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรออกจากเนื้อที่ทั้งหมด เช่น เนื้อที่ในเขตเทศบาลและสุขาภิบาล ซึ่งรวมถึงที่อยู่อาศัย สิ่งปลูกสร้าง ที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม โรงเรียน โรงพยาบาล วัด ถนน ทางหลวง ทางรถไฟ แม่น้ำ ลำคลอง หนองบึง อ่างเก็บน้ำ สถานที่ราชการ ที่อื่นๆ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร เป็นต้น จำนวน 3,322,887 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.04 โดยจังหวัดที่มีเนื้อที่การใช้ที่ดินมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ที่มีเนื้อที่ทั้งหมด 5,998,548 ไร่ จังหวัดที่มีเนื้อที่ป่าไม้มากที่สุด คือ จังหวัดอุทัยธานี จำนวน 2,136,741 ไร่ และจังหวัดเนื้อที่ถือครองทางการเกษตรมากที่สุด คือ จังหวัดนครสวรรค์ ที่มีเนื้อที่ทั้งหมด 4,382,714 ไร่

1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

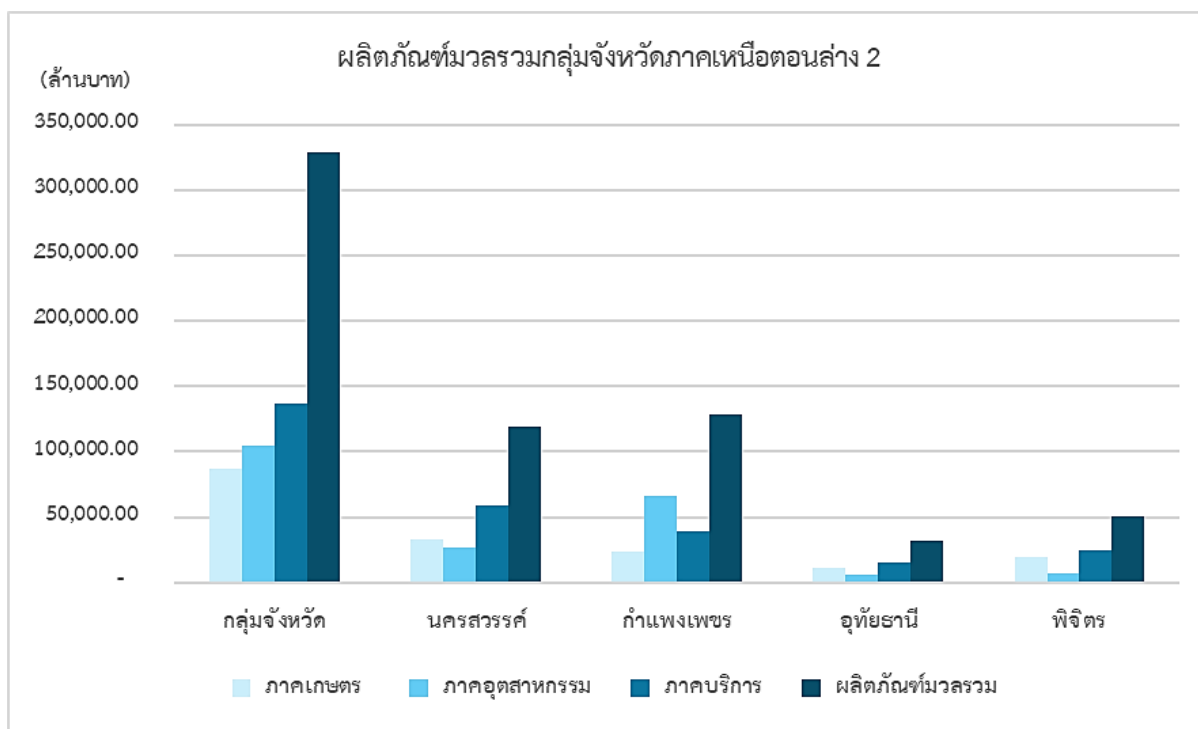
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีประชากรรวม 2,571,011 คน คิดเป็นร้อยละ 3.89 ของประชากรทั้งประเทศ มีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์

จำนวน 1,021,883 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 704,948 คน จังหวัดพิจิตร จำนวน 521,907 คน และจังหวัดอุทัยธานีมีประชากรน้อยที่สุด คือ 322,273 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.329 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดกำแพงเพชร มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.128 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 38.89 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ เท่ากับ 0.119 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 36.13 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด จังหวัดพิจิตร เท่ากับ 0.050 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.33 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดอุทัยธานี เท่ากับ 0.032 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.65 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.65 รองลงมาได้แก่ ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 26.43 และ 31.93 ตามลำดับ หากพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดนครสวรรค์ มีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด รองลงมาได้แก่ ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม ส่วนจังหวัดกำแพงเพชร มีภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด รองลงมาได้แก่ ภาคบริการและภาคเกษตร



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร ในปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 86,957 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 77,060 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 12.84 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนา ปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา

และข้าวโพดสัตว์เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พี่ไร่ 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 2 ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 46 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 20.69 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 3,132 ล้านบาท คนงานรวม 553 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์รวม 19 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดพิจิตร 7 โรงงาน จังหวัดกำแพงเพชร 19 โรงงาน และจังหวัดอุทัยธานี 1 โรงงาน ตามลำดับ

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 2,080,437 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 46.73 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 4,770,219 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 4,728,721 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 41,498 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 10,864.75 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 10,750.10 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 114.65 ล้านบาท

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ 2,210,206 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดอุทัยธานี 982,106 คน จังหวัดกำแพงเพชร 381,242 คน และจังหวัดพิจิตร 355,276คน ตามลำดับ

1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

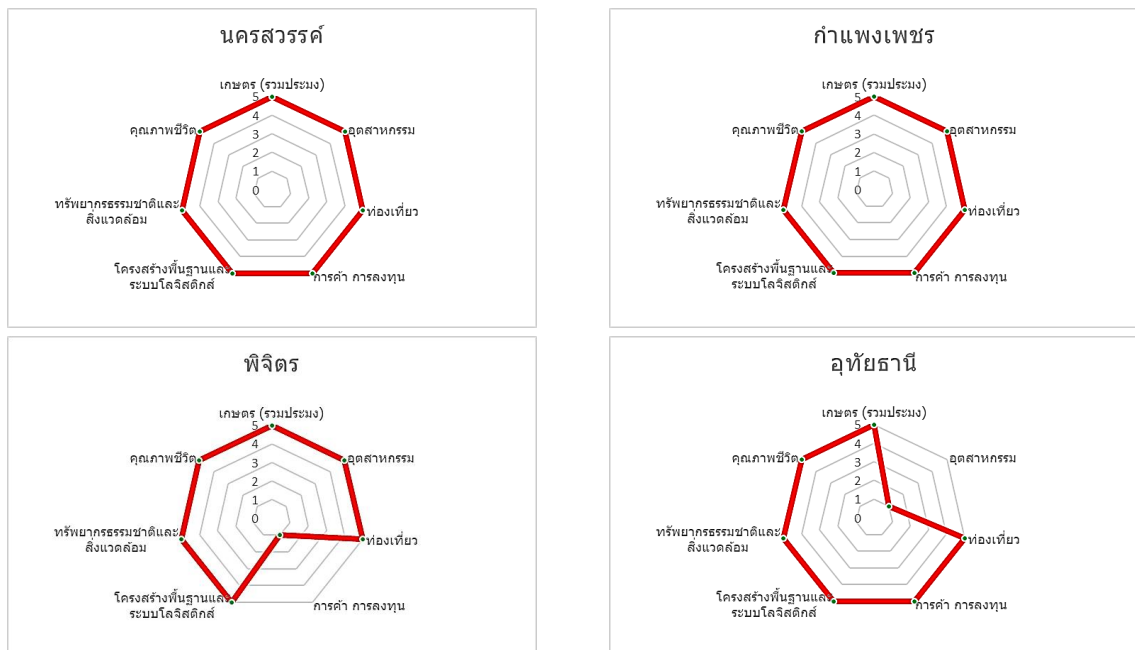
จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด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

1. ระดับ 5 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
2. ระดับ 4 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด
3. ระดับ 3 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนานี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด

5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการขยายกระเด็นนี้มากกล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมในทุกด้าน โดยการวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่า จังหวัดนครสวรรค์และจังหวัดกำแพงเพชรมีรายละเอียดการพัฒนารวมทั้งโครงการและงบประมาณครอบคลุมทุกด้าน จังหวัดพิจิตรไม่มีการตั้งโครงการและรายละเอียดการใช้งบประมาณ ในด้านการค้าการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และจังหวัดอุทัยธานีไม่มีการตั้งโครงการ และรายละเอียดการใช้งบประมาณในด้านอุตสาหกรรม

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่ทำการศึกษากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือ “ยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวและบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน” และมีประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ การผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรอุตสาหกรรม ฐานชีวภาพ ส่งเสริมการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีตลอดห่วงโซ่อุปทาน
- พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัยและยั่งยืนยกระดับสู่สากล
- ส่งเสริมการค้า การลงทุน โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก รองรับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	1.0	10.0	10.0	10.0
2) ภาคเกษตร	0.5	13.5	13.5	13.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	5.0	6.5	6.5	7.5
4) ภาคบริการ	1.0	3.0	2.0	3.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	6.5	10.0	10.0	10.0

หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่ทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

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

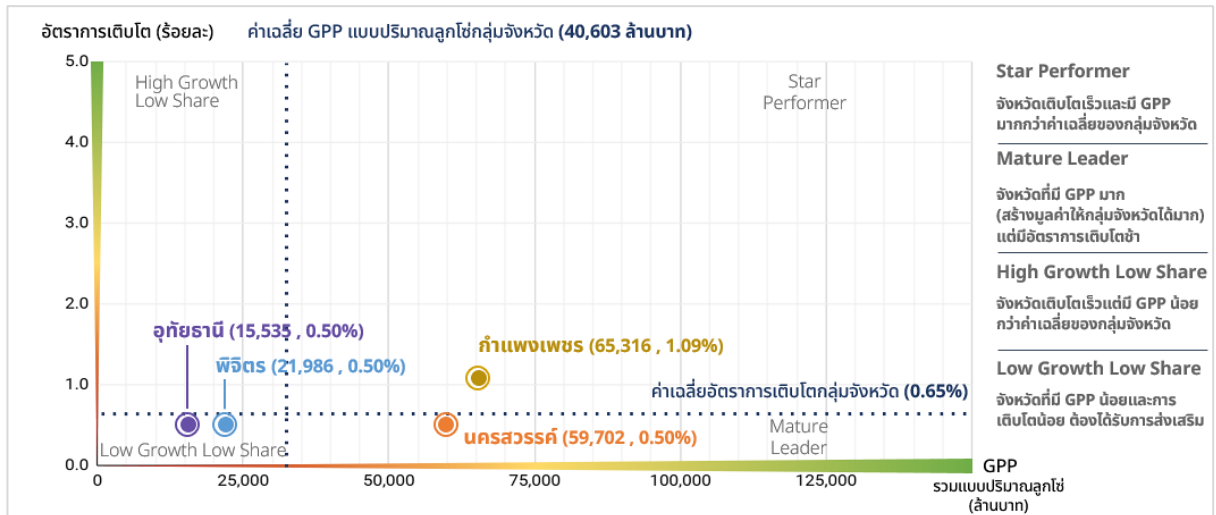
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 1.0, 0.5, 5.0 และ 1.0 ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 6.5

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5-3 จะเห็นได้ว่า จังหวัดกำแพงเพชรเป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโต กลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดนครสวรรค์เป็น Mature Leader คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า ในส่วนจังหวัดอุทัยธานีและจังหวัดพิจิตรเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดตอนล่าง 2

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

จากการวิเคราะห์ด้วย radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัดดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.74
2) ภาคเกษตร	5.00
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.82
4) ภาคบริการ	4.27
5) รายได้การท่องเที่ยว	5.00

ที่มา: จากการคำนวณของทีปปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 13.50 และ 10.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.74 4.82 และ 4.27 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม และภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 10.0 7.5 3.0 และ 10.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุม กลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3
ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.05
2) ภาคเกษตร	4.45
3) ภาคอุตสาหกรรม	3.91
4) ภาคบริการ	3.78
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.26

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.05 4.45 และ 4.26 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมมีค่าเท่ากับร้อยละ 10.0 อัตราการเติบโตของภาคเกษตรและรายได้การท่องเที่ยว 13.5 และ 10.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.91 และ 3.78 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 6.5 และ 2.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4

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

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ขยายตัวร้อยละ 10.0 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 13.5, 7.5, 3.0 และ 10.0 ตามลำดับ

1.4) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

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

(1) เศรษฐกิจภาพรวมและภาคเกษตร ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **มากกว่า**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคอุตสาหกรรมถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตใกล้เคียงกับภาคบริการ โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 2.0 - 6.5 ในขณะที่ภาคเกษตรมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยสูงกว่าทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ โดยถึงมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 13.5

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 10.0

1.5) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

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

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	10.0
2) ภาคเกษตร	13.5
3) ภาคอุตสาหกรรม	6.5
4) ภาคบริการ	2.5
5) รายได้การท่องเที่ยว	10.0

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม มีค่าเท่ากับร้อยละ 10.0 13.5 และ 6.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับรายได้การท่องเที่ยวการข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 10.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้ท่องเที่ยวจะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถ “พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัยและยั่งยืนยกระดับสู่สากล” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

1.6) การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

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

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

จุดแข็ง (Strength: S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

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

- **S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน** พิจารณาโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ ระบบคมนาคมการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่างๆ

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

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

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

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

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

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

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

โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** 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 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์ Covid 19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์
- **T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า** พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า
- **T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging

Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร

- T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ พิจารณากิจกรรมทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี มีโครงข่ายโลจิสติกส์หรือระบบขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำและทางราง โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ การเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และการเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

เป็นจุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการระหว่างภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักเชื่อมโยง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำที่ยังไม่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด และพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำเสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัย

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว นโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน กรอบแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

การเปิดเสรีการค้าในกรอบความตกลงต่าง ๆ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เขตการค้าเสรี (FTA) ฯลฯ รวมถึงภัยธรรมชาติ ภาวะความแห้งแล้ง และอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัด กำแพงเพชร นครสวรรค์ - จุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการระหว่าง ภาคเหนือภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาค ตะวันออก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - กลุ่มจังหวัดตั้งอยู่ภาคเหนือตอนล่างมีโครงข่ายเชื่อมโยง จากกรุงเทพและปริมณฑล และเชื่อมต่อกับภาคเหนือ ตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และโครงข่ายเชื่อมโยง การเดินทางในพื้นที่ เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบ น้ำหนักและจุดพักรถ - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผน มอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟ ทางคู่ - การขนส่งทางอากาศ (ท่าอากาศยานตาก (กองทัพอากาศ) สนามบินนครสวรรค์ (กรมฝนหลวงและ การบินเกษตร)) - การขนส่งทางน้ำในหลายสาย ปากน้ำโพธิ์เป็นจุดบรรจบ ของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน เป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำ เจ้าพระยา S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความ ต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด นครสวรรค์ (เครื่องปั้นดินเผา บ้านมอญ ข้าวหอมใบเตยนครสวรรค์) กำแพงเพชร (กล้วยไข่กำแพงเพชร) พิจิตร (ส้มโอท่าข่อยเมืองพิจิตร ข้าวขาวกอเดียวพิจิตร) อุทัยธานี (ปลาแรดลุ่มน้ำสะแก กรังอุทัยธานี) - พื้นที่ชลประทานมากเป็นอันดับต้นของประเทศ - ผลผลิตภาคเกษตรหลากหลาย มีนํ้าสำหรับ อ้อย ที่ สามารถแปรรูปเป็นทั้งพืชอาหารและพืชพลังงาน (กำแพงเพชรปลูกมันสำปะหลังสามารถผลิตได้มากเป็น อันดับที่ 2 ของประเทศ) - พื้นที่เหมาะสมต่อการเกษตร ประมง และปศุสัตว์ (อุทัยธานีมีตลาดนัดโคและกระบือขนาดใหญ่ กระบือ เป็นอันดับสองของประเทศ) - ศักยภาพด้านการผลิตพลังงานทดแทน มีโรงไฟฟ้าที่ผลิต จากก๊าซธรรมชาติ ก๊าซชีวภาพ พลังงานแสงอาทิตย์ ชีว	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ ระบบขนส่งสาธารณะ - กำแพงเพชรขาดโครงข่ายทางการเชื่อมโยงกับพื้นที่ ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาด การพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของ ประชาชนและนักท่องเที่ยว - นครสวรรค์และอุทัยธานีการบริหารจัดการโครงสร้าง พื้นฐานด้านการท่องเที่ยว และระบบขนส่งมวลชนที่ ตอบสนองต่อการเดินทางและการท่องเที่ยวยังไม่ เพียงพอ - พิจิตรมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมชำรุด ขาดการบำรุงรักษา อย่างต่อเนื่อง และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มี ประสิทธิภาพรองรับประชาชนและนักท่องเที่ยว - การทำการตลาดเชิงรุกด้านการท่องเที่ยวยังอยู่ใน ขอบเขตจำกัด - ทัศนคติ ค่านิยม พฤติกรรมของเกษตรกรที่ยังไม่ ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลง - ผู้ประกอบการค้าส่วนใหญ่ ขาดทักษะการใช้ ภาษาต่างประเทศ ขาดการจัดการสมัยใหม่ และขาด ระบบการจัดการข้อมูลข่าวสารที่ทันต่อการค้าของโลก - เกษตรกรส่วนใหญ่ไม่นำทักษะ/ความรู้เทคโนโลยีมาใช้ ในการผลิตพัฒนาผลิตภัณฑ์ - ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมยังไม่หลากหลาย อุตสาหกรรมการแปรรูปการเกษตรไม่หลากหลาย W2 อุบัติเหตุทางถนน - นครสวรรค์มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 28 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - กำแพงเพชรมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 32 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - อุทัยธานีมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 33 คนต่อ ประชากร 1 แสนคน - พิจิตรมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 23 คนต่อ ประชากร 1 แสนคน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
มวล และโรงงานผลิตเชื้อเพลิงจากเอทานอล ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรมาก ผู้ประกอบการลานมัน พื้นที่ลานตาก โรงงานผลิตแป้งมัน โรงงานแปรรูปมันบดหลายแห่ง (ในจังหวัดกำแพงเพชร) - ศักยภาพการผลิตแปรรูปสมุนไพร ด้วยแนวทางนวัตกรรมเกษตรสมัยใหม่ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (บึงสีไฟ หุบดอกกระเจียว ห้วยขาแข้ง) เมืองไม้ซี้ด การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา(วัดท่าหลวง วัดโพธิ์ประทับช้าง วัดบางคลาน) วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ผ้าทอ) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร อุทยานเมืองเก่า) - กำแพงเพชรเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 5.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,679 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 27.2% - นครสวรรค์เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 25.9% รายได้ท่องเที่ยวปี66 มี 6,075 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 46.7% - พิจิตรเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 0.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 9.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,437 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 31.9% - อุทัยธานีเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี66 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี66 10.1% รายได้ท่องเที่ยวปี66 มี 1,673 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี66 31.2% S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ ที่ยังคงรักษาประเพณีดั้งเดิมไว้ สามารถส่งเสริม สนับสนุนต่อยอดสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ - ที่จังหวัดอุทัยธานีมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม การเกษตร วิถีชุมชนและสุขภาพ และสินค้าผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว เช่น ภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านผ้าทอ	- ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ปัญหาการบริหารจัดการชายฝั่งไม่มีประสิทธิภาพ - ปัญหายาเสพติด - การท่องเที่ยวยังขาดการประชาสัมพันธ์ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว โปรแกรมการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก ขาดมัคคุเทศก์ ขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชน - เกษตรขาดแหล่งน้ำที่เพียงพอ ขาดการรวบรวมพันธุ์พืชที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - นครสวรรค์เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.12) - กำแพงเพชรเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.28) - อุทัยธานีเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.21) - พิจิตรจังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.55) - ประชากรขาดความมั่นคงด้านอาชีพ และรายได้ นำไปสู่การย้ายถิ่นของวัยแรงงาน (รายได้ไม่พอเลี้ยงชีพ)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- บุคลากร องค์กรชุมชน และสถาบันการศึกษาที่มีคุณภาพ มีเครือข่ายการศึกษาที่มีความพร้อมที่สนับสนุนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัด - การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม พัฒนาศักยภาพแรงงานเพื่อเพิ่มผลผลิต - ความพร้อมด้านสาธารณสุข สถานบริการสาธารณสุข และอัตราแพทย์ต่อประชากรในระดับมาตรฐานมีศักยภาพครอบคลุม ทุกอำเภอ แพทย์แผนปัจจุบัน และแพทย์ทางเลือก	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - กำแพงเพชร อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม (ตาก กำแพงเพชร สุโขทัย พิษณุโลก) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองนำเที่ยว - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เกษตรกรรม วัฒนธรรมประเพณี ประวัติศาสตร์ สุขภาพ - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะกลุ่ม GMS O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน - พื้นที่อยู่ในแนวพัฒนาคมนาคมที่สำคัญตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) โดยเฉพาะ MR1 และ MR5 การจัดทำโครงข่ายถนนเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษ และระบบราง การพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางราง (นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - แม่สอด ตาก และนครสวรรค์ - บ้านไผ่) แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก - นโยบายการส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) โดยกำหนดให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคริสต์อูตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Hub) ซึ่งมีการลงทุนอุตสาหกรรมชีวภาพ และ BCG ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ - กรอบแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) - การส่งเสริมการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) - นโยบายการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคม เช่น การสร้างรถไฟระบบรางคู่ ช่วยสร้างโอกาสในการขนส่ง นักท่องเที่ยว ผู้เดินทาง พัสตูลิงของ และการค้าแก่จังหวัดพิจิตร	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - การเกิดสาธารณภัย เช่น ภัยแล้ง ฝนทิ้งช่วง และอุทกภัย - สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID - 19 ทำให้ดำเนินชีวิตด้วย วิธีปกติใหม่ (New Normal) T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความมั่นคงและเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ - เทคโนโลยีดิจิทัลเปลี่ยนแปลงฉับพลัน คนบางกลุ่มไม่สามารถปรับตัวทัน - ความไม่แน่นอนของราคาพืชผลทางการเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเคลื่อนย้ายแรงงานที่เข้ามาอย่างเสรีซึ่งส่งผลกระทบต่อแรงงานไทย นอกจากนี้ การหลั่งไหลเข้ามาของแรงงานส่งผลให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด และปัญหาด้านสาธารณสุข - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - การบริหารจัดการของจังหวัดและการกระจายรายได้ที่ยังไม่ทั่วถึง - หนี้สินครัวเรือนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - อิทธิพลของ social media และการไม่รู้เท่าทันสื่อ (Media Literacy) ที่มีต่อการพฤติกรรมบริโภค การใช้ชีวิตและทางเพศ - ภาวะคุกคามจาก Social Network ที่มุ่งทำลายความเชื่อมั่นขององค์กร การ Hack ข้อมูลข่าวสาร และ Fake news

โอกาส	อุปสรรค
- ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E-commerce มากขึ้น - กลไกการบริหารงานเชิงพื้นที่แบบบูรณาการเน้นการวางแผนพัฒนาโครงการด้วยการสร้างคุณค่าจากต้นทางสู่ปลายทาง (Value Chain) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - การบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - นโยบายและแผนงานการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ - นโยบายส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตร (Zoning) เกษตรปลอดภัย การยกระดับผู้ประกอบการ และสร้าง Smart Farmer - กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมการใช้สมุนไพร และภูมิปัญญาท้องถิ่น	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครสวรรค์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (NSEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - โครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อเป็นประตูสู่ภาคเหนือ ทั้งทางบกและทางราง ถนนสายประธานหมายเลข 1 และสายหลักหมายเลข 11 117 225 และ 3004 เชื่อมโยงอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง - ทางอากาศ (ท่าอากาศยานตากสิน (กองทัพอากาศ) สนามบินนครสวรรค์ (กรมฝนหลวงและการบินเกษตร)) เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 4 แห่ง - จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) และขนส่งทางน้ำหลายสาย ปากน้ำโพธิ์เป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน เป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยา	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวและระบบขนส่งมวลชนที่ตอบสนองต่อการเดินทางและการท่องเที่ยวอย่างไม่เพียงพอ W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวอย่างไม่เพียงพอ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ ข้าวหอมใบเตยนครสวรรค์ - พื้นที่เหมาะสำหรับการเกษตร พืชเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ ข้าว มัน อ้อย - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 4.4 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ) - พื้นที่มีแหล่งน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ ได้แก่ บึงบอระเพ็ด และมีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม - พื้นที่มีแหล่งทรัพยากรแร่ธาตุยิปซัม แหล่งผลิตฐานอุตสาหกรรม BIO HUB การแปรรูปอุตสาหกรรมเกษตร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 153.1% และ ปี 66 25.9% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 6,075 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 229.0% และ ปี 66 46.7% - แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติมีความหลากหลาย S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - บุคลากรและสถาบันการศึกษามีคุณภาพ - ความพร้อมด้านสาธารณสุข อัตราแพทย์ต่อประชากรในระดับมาตรฐานและมีศูนย์บริการทางการแพทย์ระดับทุติยภูมิ	W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.12) - ขาดแคลนกำลังแรงงานภาคอุตสาหกรรมและการเกษตร เนื่องจากเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ - ทักษะฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ ด้านขนส่งทางรางและด้านชีวภาพมีจำนวนไม่เพียงพอ - พฤติกรรมการใช้ชีวิตมีความเสี่ยงต่อการเป็นโรคที่ไม่ติดต่อเรื้อรัง โรคหัวใจเบาหวาน หลอดเลือดสมอง ความดันโลหิตสูงและมะเร็ง

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - แนวโน้มการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้น O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ในแนวพัฒนามาตรฐานที่สำคัญตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) โดยเฉพาะ MR1 และ MR5 การจัดทำโครงข่ายถนนเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษ และระบบราง การพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางราง (นครสวรรค์ – กำแพงเพชร – แม่สอด ตาก และนครสวรรค์ – บ้านไผ่) แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 ต่อแนวโน้มการค้าและการท่องเที่ยว - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็น การดำเนินชีวิตวิถีปกติใหม่ (New Normal) T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความไม่แน่นอนของราคาพืชผลทางการเกษตร - ความมั่นคงและเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ - ผลกระทบของความขัดแย้งระหว่างประเทศส่งผลถึงความผันผวนของราคาล้างาน ปุ๋ย และอื่นๆ

โอกาส	อุปสรรค
- แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 มุ่งเป้าหมาย "พลิกโฉมประเทศไทย สู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่าสังคมก้าวหน้าอย่างยั่งยืน" - นโยบายและโครงการภาครัฐพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ - นโยบายการส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) โดยกำหนดให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคริสต์อรรถาหารกรรมชีวภาพ (Bio Hub) ซึ่งมีการลงทุนอุตสาหกรรมชีวภาพ และ BCG ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ - การส่งเสริมการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - นโยบายส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตร (Zoning) เกษตรปลอดภัย การยกระดับผู้ประกอบการ และสร้าง Smart Farmer - ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสารและอินเทอร์เน็ต	T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การมีช่องว่างของกำลังแรงงานระหว่างวัยแรงงานและผู้สูงอายุ - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - เทคโนโลยีดิจิทัลเปลี่ยนแปลงฉับพลัน บางกลุ่มไม่สามารถปรับตัวทัน - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกำแพงเพชร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียนเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (NSEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 1 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด หมายเลข 101 115 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 3 แห่ง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ กล้วยไข่กำแพงเพชร	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 32 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580 ตามลำดับ)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยเฉพาะมันสำปะหลังสามารถผลิตได้มากเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ - แม่น้ำปิงรับน้ำต้นทุนจากเขื่อนภูมิพลส่งผลให้พื้นที่ฝั่งตะวันออกมีน้ำเพื่อการเกษตรที่เพียงพอ - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 3.3 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ) - ศักยภาพด้านการผลิตพลังงานทดแทน มีโรงไฟฟ้าที่ผลิตจากก๊าซธรรมชาติ ก๊าซชีวภาพ พลังงานแสงอาทิตย์ ชีวมวล และโรงงานผลิตเชื้อเพลิงจากเอทานอล ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - โรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรมาก ผู้ประกอบการลานมัน พื้นที่ลานตาก โรงงานผลิตแป้งมัน โรงงานแปรรูปมันบดหลายแห่ง - ผลิตภาพแรงงานอยู่ในเกณฑ์ที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศและให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีในการผลิต S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านเกี่ยวกับการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 181.9% และ ปี 66 5.4% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,679 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 177.3% และปี 66 27.2% - แหล่งท่องเที่ยวมีความหลากหลาย ได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ที่เป็นมรดกโลก S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม พัฒนาศักยภาพแรงงานเพื่อเพิ่มผลผลิต	W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ปัญหาการบริหารจัดการชายฝั่งไม่มีประสิทธิภาพ - ปัญหาเสียดิต W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.28) - ขาดแคลนบุคลากรทางการศึกษาที่มีคุณภาพ ค่าเฉลี่ยคะแนน O-net ม.3 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ และจำนวนปีการศึกษาเฉลี่ยของประชากรอายุ 15-59 ปี ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - ค่าดัชนีความก้าวหน้าด้านสุขภาพค่อนข้างต่ำลงมากเป็นอันดับที่ 75 ของประเทศ สัดส่วนแพทย์ต่อประชากรน้อย สถานพยาบาลที่ได้รับการรับรองคุณภาพ HA ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและเกษตรกรรม O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - ความต้องการของผลิตภัณฑ์เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ภาวะโลกร้อน T2 ปัญหารัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า

โอกาส	อุปสรรค
- ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E-commerce มากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตร (Zoning) การส่งเสริมความรู้แก่เกษตรกร และการวางแผนบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ	- การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนส่งผลให้สินค้าเกษตรของประเทศอื่นในกลุ่มสมาชิกที่นำเข้ามีราคาตลาดลง การแข่งขันทางการค้าสูงขึ้น - นโยบายรัฐขาดความต่อเนื่อง ขาดเสถียรภาพทางการเมือง - การส่งออกผลผลิตทางการเกษตรประสบปัญหาจากการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTB) เป็นเครื่องมือในการปกป้องการนำเข้าสินค้ามากขึ้น โดยเฉพาะมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Standard: SPS) T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเคลื่อนย้ายแรงงานที่เข้ามาอย่างเสรีซึ่งส่งผลกระทบต่อแรงงานไทย นอกจากนี้ การหลั่งไหลเข้ามาของแรงงาน ส่งผลให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด และปัญหาด้านสาธารณสุข - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพิจิตร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ที่ตั้งอยู่ใกล้จังหวัดนครสวรรค์ที่เป็นประตูสู่ภาคเหนือและใกล้แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่ผ่านจังหวัดกำแพงเพชรและนครสวรรค์ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - โครงข่ายคมนาคมสายหลักเชื่อมต่อภาคเหนือกับภาคกลาง จังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดกำแพงเพชร) และจังหวัดใกล้เคียง ทางหลวงหมายเลข 11 และ 117 เชื่อมโยงภาคเหนือสู่ภาคกลาง ทางหลวงหมายเลข 32 113 115 1067 และ 1069 S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวขาวกอเดียว และส้มโอท่าช่อ - พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน มะม่วง ส้มโอ มะยงชิด เมล่อน ที่เชื่อมโยงไปสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการสร้างมูลค่าเพิ่ม	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมชำรุด ขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพรองรับประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - มลพิษทางอากาศจากการเผาในที่ทางการเกษตร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- แหล่งน้ำธรรมชาติ 3 สายหลัก 3 ได้แก่ แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม แม่น้ำพิจิตร และมีระบบชลประทานครอบคลุมพื้นที่เกษตร และบึงสีไฟเป็นแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ขนาดใหญ่ 5 ของประเทศ เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติ และมีความหลากหลายของระบบนิเวศ - นิคมอุตสาหกรรมพิจิตร (ขนาด 2,088 ไร่) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 144.7% และ ปี 66 9.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,437 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 144.7% และ ปี 66 31.9% - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ได้แก่ บึงสีไฟ หุ่นดอกกระเจียว ป่าเขาโล้น แหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน ย่านพาณิชย์กรรมเก่าบ้านวังกรด สวนเกษตรวังทับไทร ชุมชนคุณธรรมบ้านดงกลาง และท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมประเพณี ศาสนา อุทยานเมืองเก่า วัดท่าหลวง งานประเพณีแข่งเรือยาว ศูนย์มิตรภาพไทย-เวียดนาม วัดโพธิ์ประทับช้าง วัดบางคลาน ฯลฯ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ ที่ยังคงรักษาประเพณีดั้งเดิมไว้ สามารถส่งเสริม สนับสนุนต่อยอดสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ - สถานบริการสาธารณสุขของภาครัฐและเอกชน มีศักยภาพครอบคลุม ทุกอำเภอ แพทย์แผนปัจจุบัน และแพทย์ทางเลือก	- แม่น้ำสายหลัก แหล่งน้ำธรรมชาติมีสภาพตื้นเขิน ไม่สามารถเก็บกักน้ำเพื่อใช้ในการอุปโภคและบริโภค - ขาดการประชาสัมพันธ์ ด้านการท่องเที่ยว/จุดแลนด์มาร์ค ในสถานที่ท่องเที่ยวไม่โดดเด่น - ขาดการบูรณาการด้านการท่องเที่ยว - บุคลากรขาดทักษะด้านภาษาต่างประเทศ - ขาดการใช้นวัตกรรมในการผลิตและแปรรูป - การส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย/เกษตรอินทรีย์ขาดความต่อเนื่อง และมีการใช้สารเคมีทางการเกษตร - เกษตรกรขาดความรู้ด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาด W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.55) - แรงงานออกไปทำงานนอกพื้นที่ - คุณภาพการศึกษาอยู่ในระดับที่ต้องพัฒนา ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักเรียนชั้นพื้นฐาน (O-NET) ในภาพรวมมีค่าเฉลี่ยต่ำ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจหลังสถานการณ์ โควิด- 19 O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - ความต้องการผลผลิตเกษตรอินทรีย์ - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่มีเป้าหมายหลักเพื่อพลิกโฉมประเทศไทยไปสู่ “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” โดยใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม - นโยบายการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคม เช่น การสร้างรถไฟระบบรางฯ ช่วยสร้างโอกาสในการขนส่งนักท่องเที่ยว ผู้เดินทาง พัสตูลังของ และการค้าแก่จังหวัดพิจิตร	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่จะส่งผลให้ภัยพิบัติทางธรรมชาติเกิดขึ้นบ่อยครั้งและรุนแรงมากยิ่งขึ้น แต่การรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติและสาธารณภัยมีข้อจำกัด - พื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการทำการเกษตรมีจำนวนลดน้อยลง - เกษตรกรจำนวนมากเป็นผู้สูงอายุ - ภาวะคุกคามด้านสุขภาพของเกษตรกรจากการใช้สารเคมี โรคติดต่อ

โอกาส	อุปสรรค
O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายสนับสนุนการเกษตรอินทรีย์ และการจัดโซนนิ่ง (Zoning) - การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม ในด้านการผลิตและการค้า - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ชุมชนให้ความสำคัญกับสภาพอากาศและการเพิ่มพื้นที่สีเขียว - ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาจังหวัด ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ - นโยบายนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ด้านสังคม โดยเน้นการสร้างเสริมความเข้มแข็งให้กับครอบครัว ชุมชนและสังคม การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นประโยชน์ในการประสานการปฏิบัติงานเชิงพื้นที่ในการแก้ปัญหาของจังหวัด	T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ราคาผลผลิตทางการเกษตรตกต่ำ - นโยบายการเปิดการค้าเสรี อาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรทั้งการบริโภคในจังหวัด และการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาด้านความมั่นคง การแพร่ระบาดของยาเสพติด และการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าว การดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและการบริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเป็นไปด้วยความล่าช้า - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากอิทธิพลของ Disruptive Technologies ที่เปลี่ยนผันกลไกเศรษฐกิจโลกแบบเดิม โดยอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ อาทิ เทคโนโลยีดิจิทัล มือถือ ทุนยนต์ ยานยนต์ พลังงานทดแทนและที่จัดเก็บพลังงานสมัยใหม่ Internet of Things, Big data, Blockchain ฯลฯ ความก้าวหน้าในการติดต่อสื่อสาร การขยายตัวของเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ ส่งผลให้มีทั้งโอกาสและความเสี่ยงต่อวิถีชีวิต ทัศนคติ และความเชื่อในสังคม ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล กระบวนการเรียนรู้ และพฤติกรรมทางบริโภค - ภาวะคุกคามจาก Social Network ที่มุ่งทำลายความเชื่อมั่นขององค์กร การ Hack ข้อมูลข่าวสาร และ Fake news - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุทัยธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ที่ตั้งอยู่ภาคเหนือตอนล่างไม่ไกลจากกรุงเทพและปริมณฑล สะดวกต่อการเดินทาง S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และสายหลักหมายเลข 32 333 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรังอุทัยธานี - ผลผลิตด้านสัตว์ที่มีชื่อเสียงเป็นพันธุ์สัตว์ท้องถิ่น - ตลาดนัดโคและกระบือขนาดใหญ่ กระบือเป็นอันดับสองของประเทศ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 203.1% และ ปี 66 10.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,673 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 202.1% และ ปี 66 31.2% - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติมีความหลากหลายทางชีวภาพสูง และทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์ พื้นที่ป่าไม้ห้วยขาแข้ง ที่เป็นมรดกโลกทางธรรมชาติ ครอบคลุมพื้นที่ป่ากว่าร้อยละ 50 ของจังหวัด - แหล่งการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม เกษตร การสุขภาพ วิถีชุมชน และสินค้าผลิตภัณฑ์ เช่น ผ้าทอ อาหารคาวหวาน ที่เป็นเอกลักษณ์ - พื้นที่เชื่อมต่อกับเขตภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลาง ตอนบน เอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - องค์กรชุมชนมีความเข้มแข็ง - ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม การเกษตร วิถีชุมชนและสุขภาพ และสินค้าผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว เช่น ภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านผ้าทอ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่ประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 33 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การท่องเที่ยวยังขาดการประชาสัมพันธ์ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว โปรแกรมการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก ขาดมัคคุเทศก์ ขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชน - เกษตรขาดแหล่งน้ำที่เพียงพอ ขาดการรวบรวมพันธุ์พืชที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.21) - ประชากรขาดความมั่นคงด้านอาชีพ และรายได้ นำไปสู่การย้ายถิ่นของวัยแรงงาน (รายได้ไม่พอเลี้ยงชีพ)

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนพัฒนาภาค มีการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและภาค	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความแปรปรวนสภาพอากาศ (Climate Change) เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มี

โอกาส	อุปสรรค
เกษตรกรรม ได้แก่ Bio Economy เกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และเกษตรแปรรูป O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมการใช้สมุนไพร และภูมิปัญญาท้องถิ่น - กลไกการบริหารงานเชิงพื้นที่แบบบูรณาการเน้นการวางแผนพัฒนาโครงการด้วยการสร้างคุณค่าจากต้นทางสู่ปลายทาง (Value Chain) - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มุ่งให้ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง - ทิศทางการพัฒนาของโลกที่มุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goal)	ผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว การปรับวิถีชีวิตแบบใหม่ (New Normal) ทั้งด้านอาหาร สุขอนามัย การสื่อสาร การทำธุรกิจ T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนและความไม่มีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ เช่น ราคาพืชผลทางการเกษตร ต้นทุนการผลิตสินค้า และค่ารับซื้อสินค้าภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม - การแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจมากขึ้นส่งผลต่อการปรับตัวทั้งภาคเอกชนและธุรกิจในการเคลื่อนย้ายแรงงาน - นโยบายและพระราชบัญญัติผังเมืองไม่เอื้อต่อการลงทุน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การบริหารจัดการของจังหวัดและการกระจายรายได้ที่ยังไม่ทั่วถึง - หนี้สินครัวเรือนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - อิทธิพลของ social media และการไม่รู้เท่าทันสื่อ (Media Literacy) ที่มีต่อการพฤติกรรมผู้บริโภค การใช้ชีวิต และทางเพศ - การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่ส่งผลต่อการปรับตัวทั้งภาคเอกชนและธุรกิจในการเคลื่อนย้ายแรงงาน - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

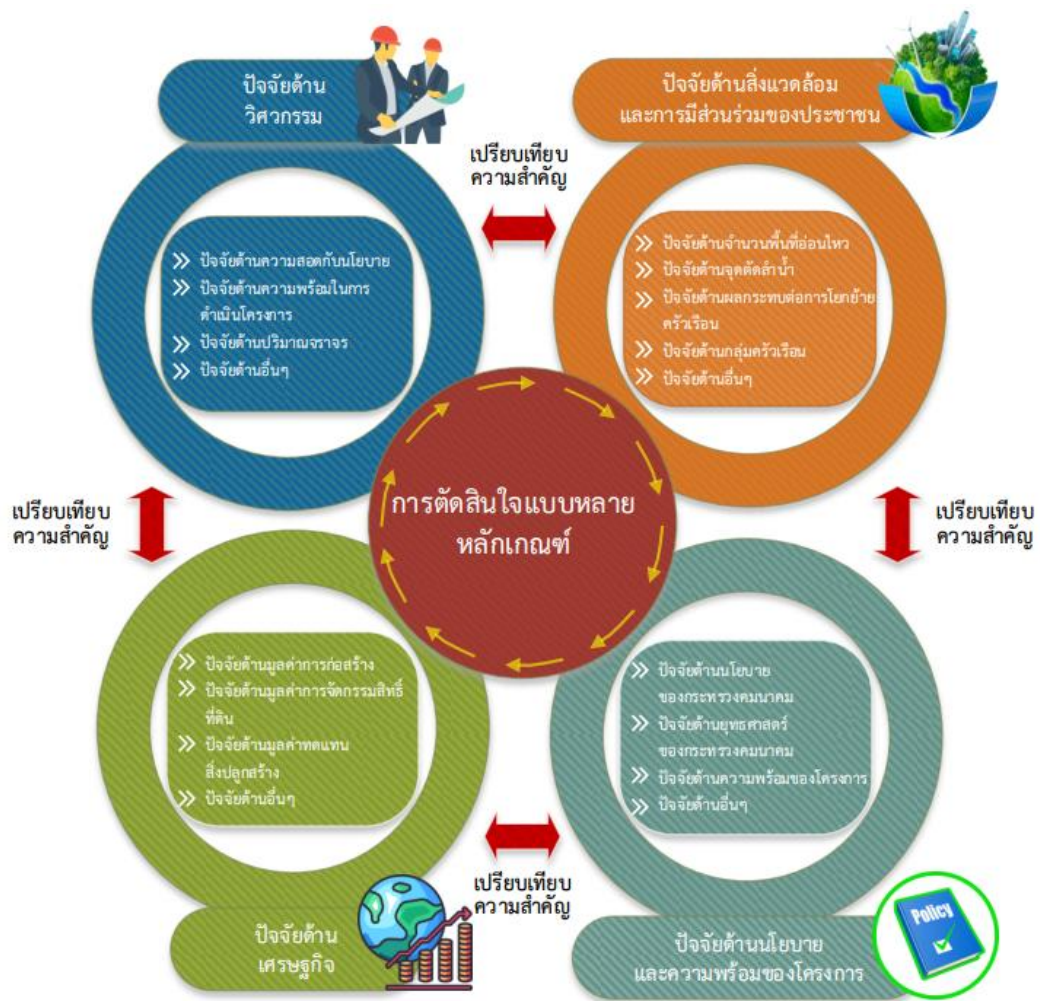
6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

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 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่ง และจราจร ของ สนข. คค.ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้อง ด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบันโดยกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการ ดังนี้

ตารางที่ 6.1-1 กลุ่มปัจจัยและประเด็นในการพิจารณาในแต่ละปัจจัยย่อย

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

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	สูง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป
		มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก
		มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง
	3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ
		มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง
		มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง
		มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
		มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณมาก/มีความครอบคลุมในวงกว้าง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง/มีความครอบคลุมปานกลาง
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณน้อย/มีความครอบคลุมน้อย
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง
		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 สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

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

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

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

ตารางที่ 6.1-3 การให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ

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

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

6.2 โครงการเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ผลจากการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ที่ผ่านมาในพื้นที่
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร
และอุทัยธานี ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
NSN-28	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-29	2	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-27	3	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-30	4	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-8	5	โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NSN-26	6	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน จ.นครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
NSN-1	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างระบบรางกับโครงข่ายถนน เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-7	8	โครงการศึกษาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดพักรถ (Rest Area) เพื่อความสะดวก และปลอดภัยสำหรับผู้ใช้บริการ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-10	9	โครงการศึกษาการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) ระหว่างเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NSN-5	10	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.3329 ตอน ตาคลี - หองหลวง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-6	11	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงและจุดเสี่ยงอันตรายทางหลวงหมายเลข 117 ตอน นครสวรรค์ - พิษณุโลก	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-12	12	โครงการซ่อมแซมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบนทางหลวงหมายเลข 1 (สะพานเดชาติวงศ์)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-20	13	โครงการทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-21	14	โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.โกรกพระ จ.นครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-22	15	โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.ลาดยาว จ.นครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-13	16	โครงการสะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ บ.ยางตาล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-9	17	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย นครสวรรค์ - นครราชสีมา	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-15	18	โครงการจุดตัดทางรถไฟ สายแยกทางหลวงหมายเลข 1 - สถานีหัวหวาย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-16	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมงคล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-17	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์-อ.ชุมแสง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-18	21	โครงการทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3522 (แยกทุ่งผักเบี้ย)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-19	22	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองข้าว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-23	23	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
NSN-24	24	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR1-7 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-25	25	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-4	26	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.3327 ตอน เนินมะกอก - โค้งวิจารณ์	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-11	27	โครงการบูรณะและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองปลั่งด่านใต้	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-2	28	โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนวงแหวนรอบที่ 2 จังหวัดนครสวรรค์	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-3	29	โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายถนนเส้นทางการท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-14	30	โครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 3008	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-2 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดนครสวรรค์

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NSN-31	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-36	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-32	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-33	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-35	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-34	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-39	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-37	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-38	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ก.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-3 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดนครสวรรค์

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	24
	ขนส่งทางราง	4
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		39

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
KPT-4	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-9	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างจ.กำแพงเพชรและสถานีรถไฟนครสวรรค์	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-12	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างจ.กำแพงเพชรและสนามบินพิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-14	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard :CY) จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
KPT-22	5	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KPT-3	6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงภายในจังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-13	7	โครงการส่งเสริมการขนส่งสินค้าภายในประเทศเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า	กระทรวงพาณิชย์	ขนส่งทางถนน
KPT-2	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 ช่วง กำแพงเพชร - สี่แยกปลวกสูง ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-8	9	โครงการศึกษาการปรับปรุงจุดกลับรถบนทางหลวงจังหวัดกำแพงเพชรเพื่อรองรับรถขนาดใหญ่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
KPT-11	10	โครงการศึกษาการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางราง จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
KPT-5	11	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 112 (ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-6	12	โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนวงแหวนรอบที่ 2 จังหวัดกำแพงเพชร	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
KPT-1	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง กำแพงเพชร - สุโขทัย ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-15	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง ในเมือง - หนองปลิง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-16	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 112 ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-17	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 ช่วง กำแพงเพชร - พิจิตร ตอน บ.ทุ่งรวงทอง - บึงบัว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-18	17	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.ปากดง - ต.นครชุม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-19	18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1084 ช่วง หาดชะอม - กำแพงเพชร ตอน ต.ท่ามะเขือ - ต.คณทิ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-20	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.โค้งไผ่ - ต.คลองขลุง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-21	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1112 ช่วง สลกบาตร - วังปลาอ้าว ตอน บ่อถ้ำ - บ.ปางมะค่า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-10	21	โครงการศึกษาการก่อสร้างขยายช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดกำแพงเพชร	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KPT-23	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-24	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-25	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-28	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-27	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-26	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-31	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KPT-29	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-30	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดกำแพงเพชร	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 จังหวัดกำแพงเพชร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	14
	ขนส่งทางราง	3
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	4
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		30

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PCT-26	1	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PCT-27	2	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PCT-2	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมือง จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PCT-4	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะ เส้นทางตะพานหิน - เมืองพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PCT-17	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PCT-5	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1115 ช่วง สากเหล็ก - น้อยชุมซีเหล็ก (กม.ที่ 0+000 - 11+761)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-9	7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 ตอน คลองพลึงด้านใต้ - หนองนา (กม.ที่ 38+628 - 101+550)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-10	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 สายกำแพงเพชร - สากเหล็ก ตอน คลองโนน - เนินสมอ (กม.90+750 ถึง กม.92+300)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-12	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 สายกำแพงเพชร - สากเหล็ก ตอน เนินสมอ - สี่แยกสากเหล็ก (กม.95+950 ถึง กม.106+950)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-13	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1070 สาย ตะพานหิน - ดงเสือเหลือง (กม.0+000 ถึง กม.33+451)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-14	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง ดงขุย - ตะพานหิน (กม.54+253 ถึง กม.77+500)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-6	12	โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟพิจิตร	กรมโยธาธิการและผังเมือง	ขนส่งทางถนน
PCT-23	13	โครงการทางเลี่ยงเมืองพิจิตร (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-18	14	โครงการบูรณะทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วชิรบุรี	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-8	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 111 (ทางเลี่ยงเมืองพิจิตร)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-15	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1068 ตอน คลองกระเชนทร์ - ไฟท่าโพ (กม.0+000 ถึง กม.25+178)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-16	17	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข พท.4014 ช่วง แยกทางหลวงหมายเลข 1068 (กม.ที่ 8+100) - บ้านบึงสีไฟ	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
PCT-20	18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง เขาทราย - ทับคล้อ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-21	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1067 ช่วง อ.บางมูลนาก - บ.โพทะเล	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-22	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง บ.เขาทราย - แยกตะพานหิน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-7	21	โครงการศึกษาออกแบบการก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานข้ามแม่น้ำยมและแม่น้ำน่าน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-11	22	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานชั้นทาง ทางเข้าสถานีรถไฟพิจิตร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-24	23	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับบรราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PCT-25	24	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63)	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PCT-3	25	โครงการศึกษาการปรับปรุงระบบระบายน้ำบริเวณบึงสีไฟเพื่อป้องกันน้ำท่วม	จังหวัดพิจิตร	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PCT-28	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-29	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-30	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-33	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-32	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-31	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-36	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-34	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-35	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดพิจิตร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-1	10	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวบึงสีไฟ จังหวัดพิจิตร	จังหวัดพิจิตร	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 จังหวัดพิจิตร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	20
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		35

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
UTI-1	1	โครงการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (Hub) จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
UTI-5	2	โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UTI-8	3	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3456 ตอน คลองกระดี่ - บึงกระเชอร์ (กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 67+334)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-14	4	โครงการทางเลี่ยงเมืองอุทัยธานี (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-7	5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3438 ตอน หนองฉาง – ไผ่จาม (กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 55+725)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-9	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3282 ตอน บ้านไร่ - แยกนิคมทับเสา (กม.ที่ 0+000 – กม.ที่ 53+639)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-11	7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3221 สาย อุทัยธานี - อ.ทัพทัน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-12	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ – อ.หนองฉางตอน ต.เมืองการุ้ง - ต.หนองสรวง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-13	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ – อ.หนองฉางตอน ตอน บ้านไร่ - เมืองการุ้ง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-2	10	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 3265 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แยกโคกหม้อ - ท่าซุง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-10	11	โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานตามแนวทางหลวงหมายเลข 333 และ ทางหลวงหมายเลข 3438 เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-4	12	โครงการศึกษาการติดตั้งป้ายนำทางเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดอุทัยธานี	จังหวัดอุทัยธานี	ขนส่งทางถนน
UTI-3	13	โครงการปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณหน้าวัดท่าซุง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	จังหวัดอุทัยธานี	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UTI-15	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-20	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-16	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-17	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-19	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-18	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-23	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-21	8	โครงการอบรมให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุทัยธานี	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-22	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุทัยธานี	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 จังหวัดอุทัยธานี

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	12
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		22

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับผลการเสนอแนะการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
NSN-28	1	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด	78.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-29	2	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่	78.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-27	3	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-30	4	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NSN-8	5	โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดนครสวรรค์	75	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NSN-26	6	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน จ.นครสวรรค์	74.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
NSN-1	7	โครงการศึกษาความเหมาะสมการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างระบบรางกับโครงข่ายถนน เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว	71.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-7	8	โครงการศึกษาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดพักรถ (Rest Area) เพื่อความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้บริการ	71	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-10	9	โครงการศึกษาการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) ระหว่างเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	69.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NSN-5	10	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางขึ้น 1 ทล.3329 ตอน ตาคี - หนองหลวง	65	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-6	11	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงและจุดเสี่ยงอันตรายทางหลวงหมายเลข 117 ตอน นครสวรรค์ - พิษณุโลก	65	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-12	12	โครงการซ่อมแซมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบนทางหลวงหมายเลข 1 (สะพานเดชาติวงศ์)	65	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-20	13	โครงการทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-21	14	โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.โกรกพระ จ.นครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-22	15	โครงการทางเลี่ยงเมือง อ.ลาดยาว จ.นครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-13	16	โครงการสะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ บ.ยางตาล	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-9	17	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย นครสวรรค์ - นครราชสีมา	60	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-15	18	โครงการจุดตัดทางรถไฟ สายแยกทางหลวงหมายเลข 1 - สถานีหัวหวาย	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-16	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมงคล	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-17	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์-อ.ชุมแสง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
NSN-18	21	โครงการทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3522 (แยกทุ่งผักเป็ด)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-19	22	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขั่ว	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-23	23	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-24	24	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงสุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR1-7 หรือ M5)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-25	25	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR5 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี ช่วงนครสวรรค์-นครราชสีมา (MR5-1 หรือ M62)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-4	26	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.3327 ตอน เนินมะกอก - โค้งวิจารณ์	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-11	27	โครงการบูรณะและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองปลั่งด้านใต้	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NSN-2	28	โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนวงแหวนรอบที่ 2 จังหวัดนครสวรรค์	56	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-3	29	โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายถนนเส้นทางการท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	55.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
NSN-14	30	โครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 3008	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NSN-31	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดนครสวรรค์	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-36	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดนครสวรรค์	71.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-32	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนครสวรรค์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-33	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครสวรรค์	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-35	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดนครสวรรค์	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-34	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครสวรรค์	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NSN-39	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับซิ่งรถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดนครสวรรค์	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-37	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดนครสวรรค์	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NSN-38	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดนครสวรรค์	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	24
	ขนส่งทางราง	4
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	2
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		39

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
KPT-4	1	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด	75	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-9	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างจ.กำแพงเพชรและสถานีรถไฟนครสวรรค์	75	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-12	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างจ.กำแพงเพชรและสนามบินพิษณุโลก	75	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-14	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard :CY) จังหวัดกำแพงเพชร	74.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
KPT-22	5	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	74.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
KPT-3	6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาถนนระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงภายในจังหวัดกำแพงเพชร	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
KPT-13	7	โครงการส่งเสริมการขนส่งสินค้าภายในประเทศเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า	71	กระทรวงพาณิชย์	ขนส่งทางถนน
KPT-2	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 ช่วง กำแพงเพชร - สี่แยกปลวกสูง ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-8	9	โครงการศึกษาการปรับปรุงจุดกลับรถบนทางหลวงจังหวัดกำแพงเพชรเพื่อรองรับรถขนาดใหญ่	66.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-11	10	โครงการศึกษาการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางราง จังหวัดกำแพงเพชร	64.5	กรมการขนส่งทางราง	ขนส่งทางราง
KPT-5	11	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 112 (ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	61	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-6	12	โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนวงแหวนรอบที่ 2 จังหวัดกำแพงเพชร	60	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
KPT-1	13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง กำแพงเพชร - สุโขทัย ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-15	14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง ในเมือง - หนองปลิง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-16	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 112 ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-17	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 ช่วง กำแพงเพชร - พิจิตร ตอน บ.ทุ่งรวงทอง - บึงบัว	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-18	17	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.ปากดง - ต.นครชุม	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-19	18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1084 ช่วง หาดชะมอ - กำแพงเพชร ตอน ต.ท่ามะเขือ - ต.คณทิ	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-20	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.โค้งไผ่ - ต.คลองขลุ	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-21	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 112 ช่วง สลกบาตร - วังปลาอ้าว ตอน บ่อถ้ำ - บ.ปางมะค่า	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
KPT-10	21	โครงการศึกษาการก่อสร้างขยายช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชร	54.5	กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
KPT-23	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดกำแพงเพชร	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-24	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดกำแพงเพชร	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-25	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกำแพงเพชร	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-28	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดกำแพงเพชร	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-27	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดกำแพงเพชร	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-26	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดกำแพงเพชร	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-31	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดกำแพงเพชร	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-29	8	โครงการอบรมให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
KPT-30	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดกำแพงเพชร	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจ

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	14
	ขนส่งทางราง	3
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	4
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		30

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PCT-26	1	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PCT-27	2	โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	76.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
PCT-2	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมือง จังหวัดพิจิตร	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PCT-4	4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะ เส้นทางตะพานหิน - เมืองพิจิตร	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PCT-17	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
PCT-5	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1115 ช่วง สากเหล็ก - น้อยชุมซีเหล็ก (กม.ที่ 0+000 - 11+761)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-9	7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 ตอน คลองปลั่งด่านใต้ - หอนางา (กม.ที่ 38+628 - 101+550)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-10	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 สายกำแพงเพชร - สากเหล็ก ตอน คลองโนน - เนินสมอ (กม.90+750 ถึง กม.92+300)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-12	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 สายกำแพงเพชร - สากเหล็ก ตอน เนินสมอ - สี่แยกสากเหล็ก (กม.95+950 ถึง กม.106+950)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-13	10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1070 สาย ตะพานหิน - ดงเสือเหลือง (กม.0+000 ถึง กม.33+451)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-14	11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง ดงขุย - ตะพานหิน (กม.54+253 ถึง กม.77+500)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-6	12	โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟพิจิตร	66.5	กรมโยธาธิการและผังเมือง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
PCT-23	13	โครงการทางเลี่ยงเมืองพิจิตร (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-18	14	โครงการบูรณะทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วชิรบุรี	65	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-8	15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 111 (ทางเลี่ยงเมืองพิจิตร)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-15	16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1068 ตอน คลองกระเซนท์ - ฝายท่าโพ (กม.0+000 ถึง กม.25+178)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-16	17	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข พจ.4014 ช่วง แยกทางหลวงหมายเลข 1068 (กม.ที่ 8+100) - บ้านบึงสีไฟ	59.5	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
PCT-20	18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง เขาทราย - ทับคล้อ	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-21	19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1067 ช่วง อ.บางมูลนาก - บ.โพทะเล	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-22	20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง บ.เขาทราย - แยกตะพานหิน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-7	21	โครงการศึกษาออกแบบการก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานข้ามแม่น้ำยมและแม่น้ำน่าน	59	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-11	22	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานเส้นทาง ทางเข้าสถานีรถไฟพิจิตร	58.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
PCT-24	23	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก (MR1-6 หรือ M5)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PCT-25	24	โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส ช่วงพิษณุโลก-เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63)	58.5	กรมทางหลวง/ กระทรวงคมนาคม	ขนส่งทางถนน
PCT-3	25	โครงการศึกษาการปรับปรุงระบบระบายน้ำบริเวณบึงสีไฟเพื่อป้องกันน้ำท่วม	50.5	จังหวัดพิจิตร	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PCT-28	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดพิจิตร	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-29	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดพิจิตร	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-30	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิจิตร	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-33	4	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิจิตร	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-32	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดพิจิตร	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
PCT-31	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมกรมการขนส่งที่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดพิจิตร	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-36	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดพิจิตร	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-34	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดพิจิตร	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-35	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดพิจิตร	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
PCT-1	10	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวบึงสีไฟ จังหวัดพิจิตร	55	จังหวัดพิจิตร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจ

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-9 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดพิจิตร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	20
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	10
รวม		35

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

หมายเหตุ: โครงการ MR-Map จัดอยู่ในทั้งกลุ่มขนส่งทางถนนและขนส่งทางราง

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รูปแบบการขนส่ง
UTI-1	1	โครงการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (Hub) จังหวัดอุทัยธานี	76.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
UTI-5	2	โครงการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดอุทัยธานี	71	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
UTI-8	3	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3456 ตอน คลองกระดี่ - ปู่กระเซอ (กม.ที่ 0+000 - กม.ที่ 67+334)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-14	4	โครงการทางเลี่ยงเมืองอุทัยธานี (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค)	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-7	5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3438 ตอน หนองฉาง - ไผ่งาม (กม.ที่ 0+000 - กม.ที่ 55+725)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-9	6	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3282 ตอน บ้านไร่ - แยกนิคมทับเสลา (กม.ที่ 0+000 - กม.ที่ 53+639)	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-11	7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3221 สาย อุทัยธานี - อ.ทัพทัน	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-12	8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ - อ.หนองฉางตอน ต.เมืองการุ้ง - ต.หนองสรวง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-13	9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ - อ.หนองฉางตอน ตอน บ้านไร่ - เมืองการุ้ง	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-2	10	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 3265 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แยกโคกหม้อ - ท่าซุง	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-10	11	โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานตามแนวทางหลวงหมายเลข 333 และ ทางหลวงหมายเลข 3438 เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	57	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
UTI-4	12	โครงการศึกษาการติดตั้งป้ายนำทางเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดอุทัยธานี	54.5	จังหวัดอุทัยธานี	ขนส่งทางถนน
UTI-3	13	โครงการปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณหน้าวัดท่าซุง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	53	จังหวัดอุทัยธานี	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
UTI-15	1	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดอุทัยธานี	73	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-20	2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุทัยธานี	71.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-16	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดอุทัยธานี	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-17	4	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุทัยธานี	67.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-19	5	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดอุทัยธานี	65	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-18	6	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดอุทัยธานี	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-23	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดอุทัยธานี	58.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-21	8	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดอุทัยธานี	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
UTI-22	9	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดอุทัยธานี	56.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

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

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	12
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	1
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		22

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

7. การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

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

8. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

1.1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมภูสกลแกรนด์ โรงแรมสกลแกรนด์พาเลซ อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 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 เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

2) เพื่อรวบรวมข้อมูล ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของพื้นที่ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

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

พื้นที่ดำเนินการ

ดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใน 9 พื้นที่ ดังนี้

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

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

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

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

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

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

7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน)
ในวันที่ 14 มกราคม 2568 ณ 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

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจ
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