

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จังหวัดเชียงราย

ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



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

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

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

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

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



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

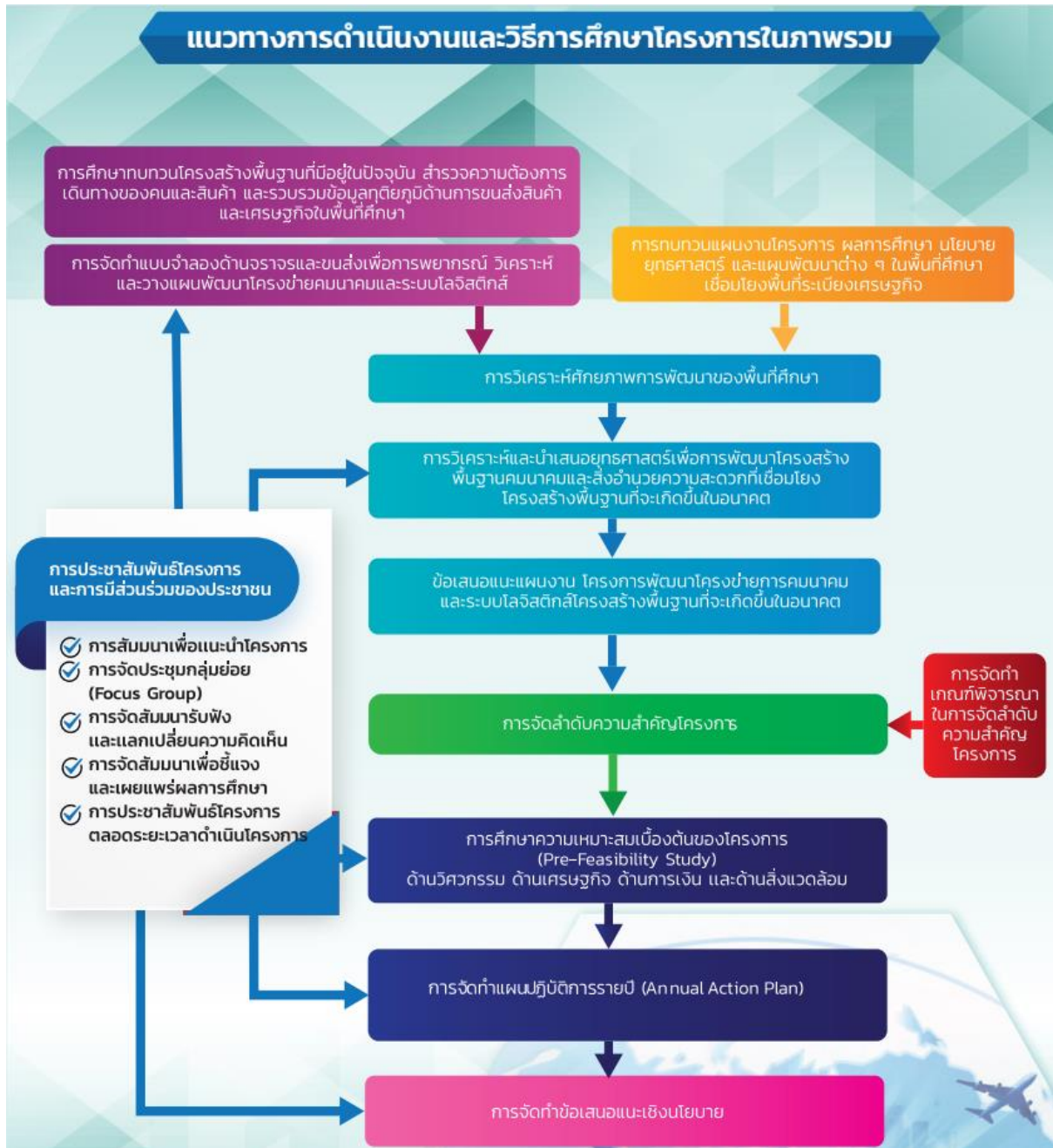
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแผนปฏิบัติการที่เป็นแผนระดับ 3 ตามแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดเชียงราย

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จากการศึกษาด้านตำนานพื้นเมืองต่าง ๆ นักวิชาการท้องถิ่นของเชียงรายกล่าวว่าเรื่องราวเกี่ยวกับเรื่องการจัดอาณาจักรต่าง ๆ ที่เป็นดินแดนของจังหวัดเชียงรายในปัจจุบันนั้นได้ปรากฏในพงศาวดารเหนือ เป็นหนังสือคัมภีร์โบราณตัวหนังสืออักษรธรรมล้านนา ตำนานเมืองโยนกนครไชยบุรีศรีช้างแสน บางแห่งเรียกว่า ตำนานโยนกนครราชธานี ไชยบุรีศรีช้างแสน เช่น ตำนานสิงหนวัติ เป็นต้น แต่ละเล่มเป็นเรื่องราวเกี่ยวกับเมืองโยนกทั้งสิ้น จึงถูกเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าพงศาวดารโยนก อีกประการหนึ่งจะเกี่ยวพันกับอาณาจักรโบราณต่าง ๆ อันเป็นที่ตั้งของจังหวัดเชียงรายในปัจจุบัน

ตามแนวความคิดเกี่ยวกับถิ่นกำเนิดของชนชาติไทยในหลายความคิด ได้มีความเชื่อว่า ถิ่นกำเนิดของชนชาติไทยนั้น น่าจะอยู่ทางประเทศจีนมาก่อน ในยุคที่ชนชาติไทยเรากำลังหนีจีนมาตั้งนครหลวงอยู่ที่แคว้นเมาะและหนองแสนนั้น ถิ่นที่เป็นที่ตั้งของจังหวัดเชียงรายนี้น่าจะเป็นที่อยู่ของชาวป่าชาวเขาพวกหนึ่งเรียกว่า “ลัวะ” (หรือลัวะ หรือละว้า) และชาวป่าพวกอื่นอาศัยอยู่

ครั้งนั้น ราว พ.ศ. 50 ไทยเผ่าหนึ่งเรียกว่า อ้ายลาว ตั้งอาณาจักรอยู่ที่นครปา ถูกจีนรุกรานหนักเข้าจึงอพยพมาตั้งอยู่บริเวณเมืองเล็ม เชียงรุ่ง เชียงลาว ริมแม่น้ำสาย ตั้งราชวงศ์ขึ้นปกครองสืบต่อกันมาจนถึงสมัย ลวจักราช จึงได้ลงมาตั้งเมืองที่ตำบลยางเสี้ยวใกล้ดอยตุง เรียกว่า เชียงลาว

ราวพุทธศตวรรษที่ 5 มีพวกไทยถอยร่นจากจีนตอนใต้ มาสมทบไทยที่เมืองเชียงลาวมากขึ้นทุกทีจึงได้ขยายเมืองให้กว้างขวางขึ้นอีก เรียกว่า แคว้นยูนชาง หรือยวนเชียง มีอาณาเขตแผ่ไปถึงหลายเมือง เช่น เวียงกาหลง (อำเภอเวียงป่าเป้าในปัจจุบันนี้) เวียงฮ่อ ดงเวียง เวียงวัง แจ่ม เชียงแสน ทั้งนี้ภายหลัง พ.ศ. 590 เป็นต้นมา

ต่อมาราวพุทธศตวรรษที่ 11 ขอมมีอำนาจถึงอาณาจักรโครตบุรณ์ จึงยกเข้ามาตีแคว้นยวนเชียงขับไล่ชาวไทย แล้วตั้งเมืองขึ้นที่เชียงแสน เรียกว่า สุวรรณโคมคำ บริเวณที่เคยเป็นเมืองเชียงลาว ใกล้ฝั่งน้ำโขง และได้สร้างเมือง อุมงคลเสลา ที่เมืองฝาง ต้นลำน้ำกก อาณาเขตสุวรรณโคมคำของขอมครั้งนั้น ทิศเหนือจดถึงเมืองหนองแส ทิศใต้จดฝายนาค (ลีผี) ตะวันออกถึงแม่น้ำแตก (แม่น้ำแท้) ทิศตะวันตกถึงแม่น้ำตู แต่ขอมปกครองไทยอย่างป่าเถื่อนและทารุณจนไทยเราอพยพจากเมืองสุวรรณโคมคำกระจัดกระจายไปอีก ขอมจึงย้ายไปตั้งเมืองอุมงคลเสลา (เมืองฝางในปัจจุบัน) ทำให้เมืองสุวรรณโคมคำร้างไว้

เจ้าสิงหนวัติกุมาร โอรสพระเจ้าเทวกาล กษัตริย์เมืองหนองแส เป็นชั้นหลานปู่ของขุนบรม ได้อพยพคนไทยประมาณแสนครัวจากหนองแส (ตาลีฟู) ลงมาสร้างเมืองขึ้นใหม่อีกให้มั่นคงถาวรยิ่งขึ้น แล้วขนานนามว่า เมืองนาคพันธุสิงหนวัตินคร ภายหลังเรียกสั้น ๆ ว่า นาคพันนคร, นาคบุรี, โยนกนาคนคร และโยนกนครหลวง เป็นต้น (คือเมืองเชียงแสนในปัจจุบัน) พระเจ้าสิงหนวัติครองราชย์สมบัติในโยนกนครหลวงได้ 52 ปี สวรรคตเมื่อ พ.ศ. 1367 มีกษัตริย์ปกครองสืบต่อกันมาอีกหลายองค์ องค์ที่สำคัญ ๆ เช่น รัชกาลที่ 3 พระเจ้าอชุตราช ผู้สร้างมหาสถูปดอยตุง ปูชนียสถานที่สำคัญแห่งหนึ่งของเชียงรายและล้านนาไทย รัชกาลที่ 4 พระเจ้ามังรายราช (โอรสพระเจ้าอชุตราช) พระองค์มีโอรส 2 พระองค์ องค์ใหญ่มีพระนามว่า พระองค์เชียงองค์เล็กมีพระนามว่า ไชยনারายณ์ รัชกาลที่ 5 พระองค์เชียง (ราชโอรสพระเจ้ามังรายราช ครองเมืองโยนกนครหลวงต่อมา) ส่วนโอรสองค์ที่ 2 ของพระเจ้ามังรายราช มีพระนามว่า พระองค์ไชยনারายณ์ ซึ่งเป็นพระองค์น้อง ได้ไปสร้างเมืองใหม่ที่ตำบลคอนมูล ริมแม่น้ำลาว (น้ำกาหลง) เรียกว่าเมืองไชยনারายณ์ พระองค์ไชยনারายณ์ ได้ครองเมืองไชยনারายณ์ และมีกษัตริย์สืบสันตติวงศ์ต่อมาอีกหลายพระองค์ จนถึงองค์ที่ 27 มีพระนามว่า พระองค์พังคราช ขาดไทยได้อ่อนกำลังลง ขอมซึ่งตั้งมั่นอยู่ที่เมืองอุมงคลเสลา ได้ยกทัพเข้าตีเมืองโยนกนาคนคร พระองค์พังคราชหนีไปอยู่เวียงสัททว แต่ขึ้นมาไทยก็เป็นเมืองขึ้นของขอมเรื่อยมา ใน พ.ศ. 1461 พระมหาลีก็ได้ประสูติพระโอรส มีพระนามว่า เจ้าทุกขิตกุมาร และต่อมา พ.ศ. 1436 พระมหาลีก็ประสูติเจ้าพรหม กุมารอีกพระองค์หนึ่ง ครั้นเจ้าพรหมกุมารมีพระชนมายุ 17 พรรษา ทรงแก้ลัวะในการรบพุ่งอย่างยิ่ง ได้ขับไล่ขอมจนสำเร็จ เมื่อ พ.ศ. 1479 แล้วเชิญพระราชบิดาไปครองเมืองโยนกนาคนครต่อไป เจ้าพรหมกุมารได้เมืองอุมงคลเสลา ซึ่งมีอำนาจรวม 500 ปีแตก ขับไล่ขอมจนถึงเมืองหริภุญไชย และเมืองกำแพงเพชรจนหมดสิ้นเชื้อชาติขอมในอาณาจักรโยนก พระองค์สร้างเมืองอุมงคลเสลาขึ้นใหม่ ขนานนามว่า เมืองไชยปราการ ในปี พ.ศ. 1479 นั้นเอง อนึ่ง เมืองโยนกนาคนครก็เปลี่ยนนามใหม่ว่า เวียงไชยบุรี เพื่อระลึกถึงชัยชนะของพระองค์ พระเจ้าพรหมนครครองเมืองไชยปราการต่อมา เสด็จสวรรคต พ.ศ. 1582 ก็ได้เสียเมืองให้แก่ขุนเสือขวัญฟ้า (บางฉบับก็ว่าพระยาสุธรรมวดี) แม้กษัตริย์ที่เมืองนครไชยบุรีและนครไชยনারายณ์จะยกทัพมาช่วยก็สู้เข้าศึกไม่ได้ พระเจ้าไชยศิริจึงรับสั่งให้เผาเมือง แล้วอพยพผู้คนพลเมืองหนีมาทางใต้ ไปตั้งอยู่ที่เมืองอุทองเพื่อตั้งตัวต่อไป

ยังมีกษัตริย์ไทยอีกพระองค์หนึ่ง พระนามว่า ลาวจก หรือลาวจง ปฐมกษัตริย์ในราชวงศ์จักรราช (คำว่า ลว เป็นชื่อราชวงศ์ ไม่ใช่ลัวะหรือละว้าซึ่งเป็นชื่อชาวป่าชาวเขา) ซึ่งครองเมืองเชียงลาว (แคว้นจก) ได้ขยายอำนาจมาจนถึงเมืองเงินยาง จนรวบรวมบ้านเมืองเป็นปึกแผ่นแล้วได้ขนานนามเมืองว่า หิรัญนครเงินยาง และมีกษัตริย์ปกครองสืบต่อกันมาอีกหลายพระองค์ที่ได้กล่าวมานี้ เป็นสังเขปประวัติความเป็นมา ก่อนสร้างเมืองเชียงราย นับเป็นประวัติความเป็นมาของชาติไทยในดินแดนภาคเหนือ อันมีนครโยนกเป็นราชธานีตามการศึกษาจากตำนานพื้นเมือง

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดเชียงรายตั้งอยู่ตอนเหนือสุดของประเทศไทย อยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 19 องศาเหนือ ถึง 20 องศา 30 ลิปดาเหนือ และเส้นแวงที่ 99 องศา 15 ลิปดา ถึง 100 องศา 45 ลิปดาตะวันออก

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดเมืองสาตและจังหวัดท่าชีเหล็กของรัฐบาล ประเทศพม่า และ
แขวงบ่อแก้ว ประเทศลาว
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ แขวงบ่อแก้ว และแขวงไชยบุรี ประเทศลาว
- ทิศใต้ ติดต่อกับ อำเภอกู่ซาง อำเภอเชียงคำ อำเภอจุน อำเภอดอกคำใต้ อำเภอภูพานยาว
อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา อำเภอเมืองปาน อำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง และ
อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอพร้าว อำเภอไชยปราการ อำเภอฝาง และ
อำเภอแม่อาย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดเมืองสาต รัฐบาล ประเทศพม่า

จังหวัดเชียงรายมีชายแดนติดกับประเทศพม่าประมาณ 130 กิโลเมตร และมีชายแดนติดต่อกับ
ประเทศลาวประมาณ 180 กิโลเมตร เป็นเพียงหนึ่งในสองจังหวัดของประเทศไทยที่มีอาณาเขตชายแดนติดต่อ
กับประเทศเพื่อนบ้านด้วยกันถึงสองประเทศในจังหวัดเดียว

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดเชียงราย มีพื้นที่ 11,678.369 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7,290,000 ไร่ มีภูมิประเทศ
เป็นเทือกเขาสูงในทวีปตอนเหนือ (North Continental Highland) มีพื้นที่ราบสูงเป็นหย่อม ๆ ในเขตอำเภอ
แม่สรวย อำเภอเวียงป่าเป้า และอำเภอเชียงของ บริเวณเทือกเขาจะมีความสูงประมาณ 1,500-2,000 เมตร
จากระดับน้ำทะเล โดยมีดอยลังกาหลวง เป็นยอดเขาที่สูงที่สุดในจังหวัด มีความสูง 2,031 เมตร[15]บริเวณ
ส่วนที่ราบตามลุ่มแม่น้ำสำคัญในตอนกลางของพื้นที่ ได้แก่ อำเภอพาน อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอแม่จัน
อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ มีความสูงประมาณ 410-580 เมตร จากระดับน้ำทะเล
ลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูง มีป่าไม้ปกคลุม บริเวณเทือกเขามีชั้นความสูง 1,500-2,000 เมตร
จากระดับน้ำทะเล มีที่ราบเป็นหย่อม ๆ ในระหว่างหุบเขา และตามลุ่มน้ำสำคัญ จังหวัดเชียงรายมีภูเขา
ล้อมรอบโดยเฉพาะทางทิศตะวันตกเป็นแนวเทือกเขาผีปันน้ำ ติดต่อกันไปเป็นพืดตลอดเขตจังหวัด

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ฤดูร้อน ประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ - กลางเดือนพฤษภาคม มีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด 30.6 องศา
เซลเซียส อุณหภูมิสูงสุด 35.4 องศาเซลเซียส

ฤดูฝน ประมาณกลางเดือนพฤษภาคม - กลางเดือนตุลาคม มีฝนตกทั้งปี 145 วันปริมาณฝนรวม
ตลอดทั้งปี 2,042.6 มิลลิเมตร

ฤดูหนาว อยู่ในช่วงกลางเดือนตุลาคม - กลางเดือนกุมภาพันธ์ อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 15.1 องศา
เซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุด 10.2 องศาเซลเซียส

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

การปกครองส่วนภูมิภาค แบ่งออกเป็นระดับอำเภอ จำนวน 18 อำเภอ ระดับตำบล จำนวน 124 ตำบล และระดับหมู่บ้าน จำนวน 1,753 หมู่บ้าน

การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดเชียงราย รวมทั้งสิ้น 144 แห่ง ประกอบด้วย 1 เทศบาลนคร 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลตำบล และองค์การบริหารส่วนตำบล จำแนกตามอำเภอ

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

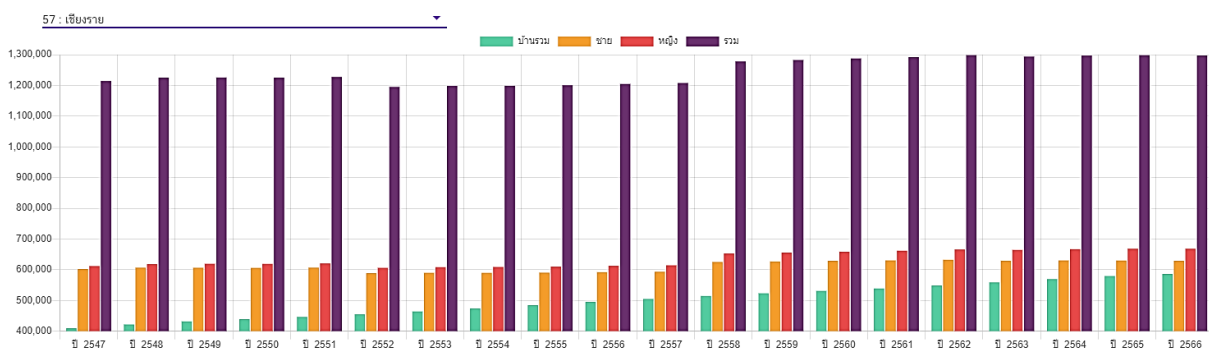
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเชียงรายมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 1,298,977 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.810 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 629,917 คน และเป็นประชากรหญิง 669,060 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดเชียงราย ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: ล้านคน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
1.208	1.278	1.283	1.288	1.292	1.298	1.295	1.298	1.3	1.299	0.810%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดเชียงราย

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเชียงรายมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 586,117 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.669 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดเชียงราย ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: พันครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
505	515	523	531	539	549	559	569	579	586	1.669%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดเชียงรายมีขนาดครัวเรือน 2.22 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 0.835 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดเชียงราย ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: คน/ครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2.39	2.48	2.45	2.43	2.4	2.37	2.32	2.28	2.24	2.22	-0.835%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดเชียงราย มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 103,000 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปีพ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.001 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

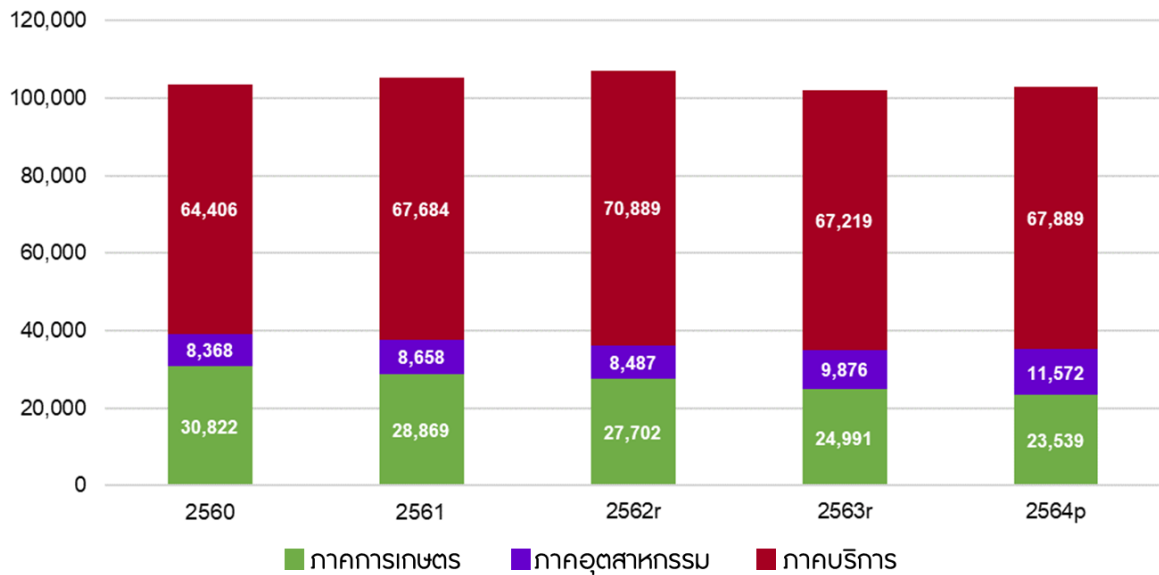
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดเชียงราย ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
2560	2561	2562	2563	2564	
103,596	105,211	107,078	102,086	103,000	-0.001

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

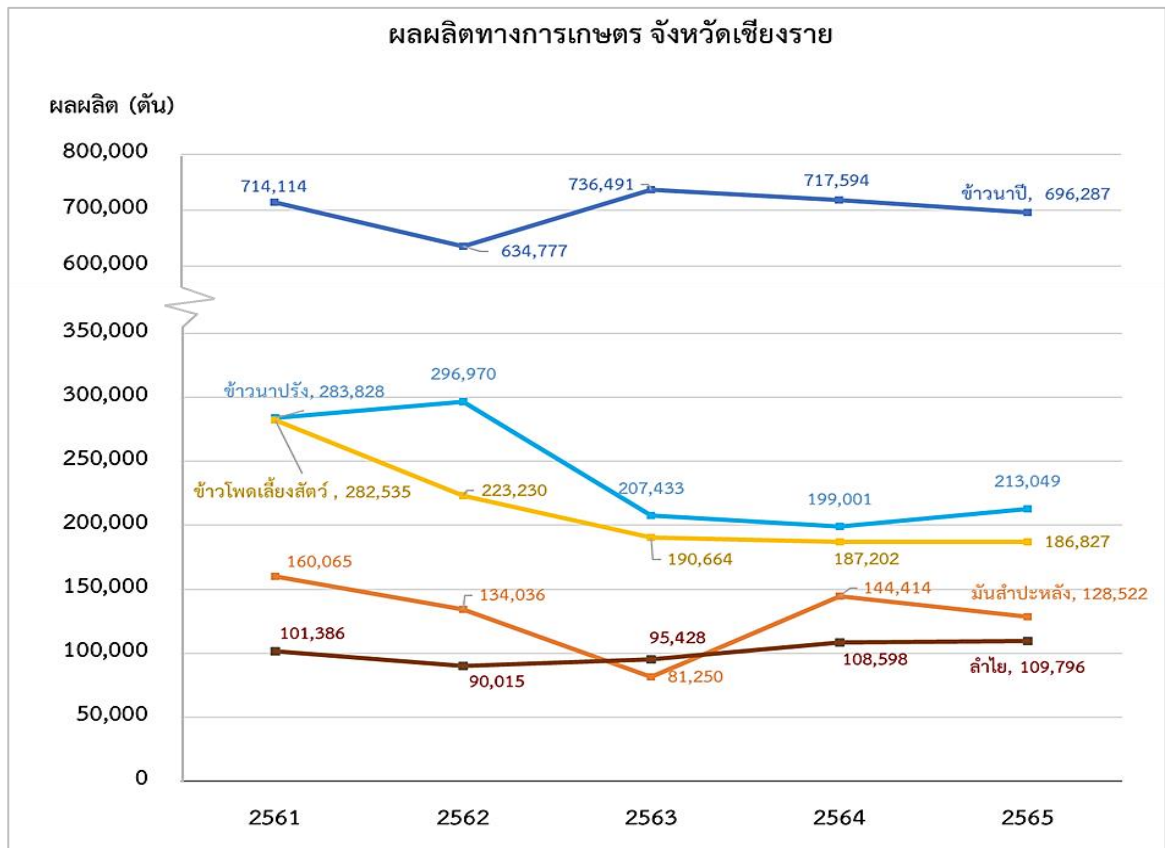


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

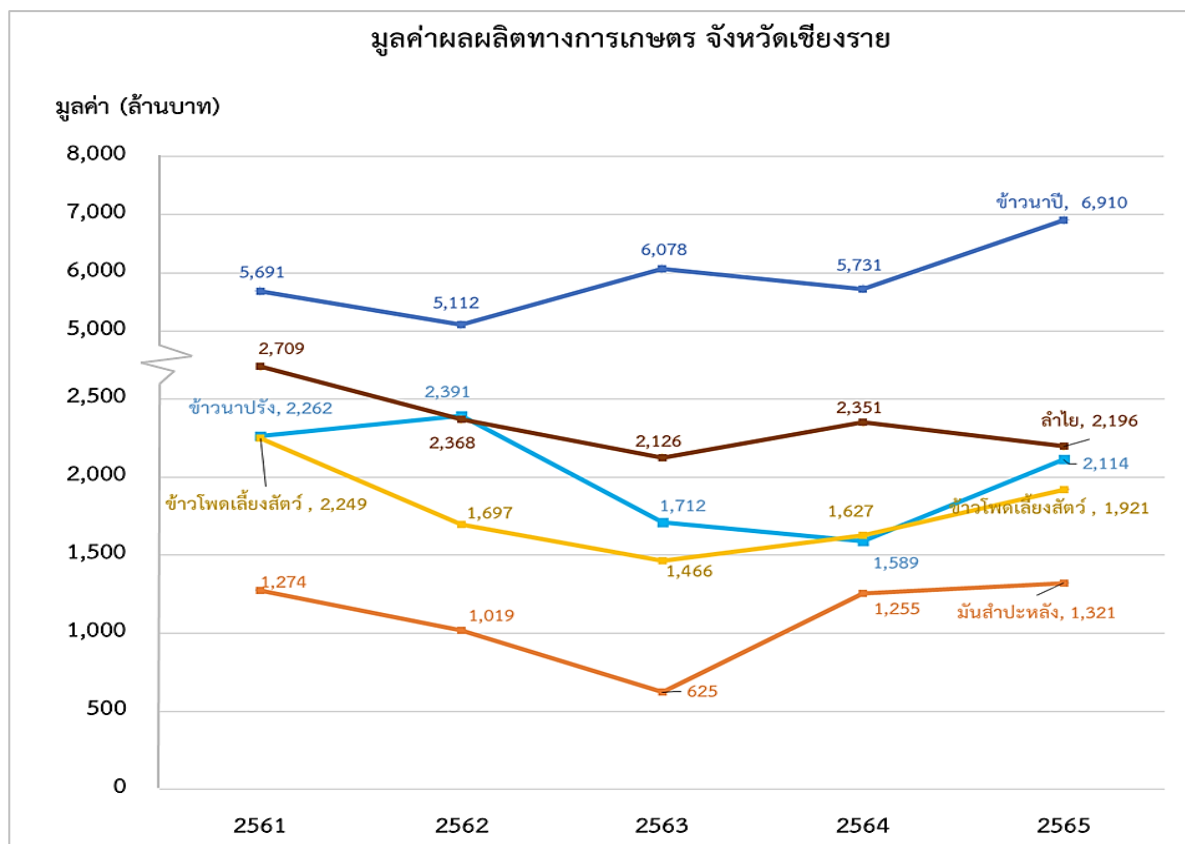
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตทั้งหมดรวมของจังหวัดเชียงราย แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดเชียงราย มีลักษณะภูมิประเทศอยู่ทางเหนือสุดของประเทศ ทำเลที่ตั้งติดกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีพื้นที่ทางการเกษตร 3.75 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 51.37 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลักประกอบด้วย ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ สับปะรด ลำไย มันสำปะหลัง ชา โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดเชียงรายสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561 - 2565 คือ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง และลำไย แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี 2562 พบว่า ภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 19.7 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 ของมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ อุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน พึ่งพาทรัพยากรในพื้นที่ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร แร่ดินขาว ไม้แปรรูป และอาศัยแรงงานเป็นหลัก อุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีสัดส่วนสูงที่สุดและขยายตัวต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 64.9 ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ และการผลิตสิ่งทอ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดเชียงราย พบว่ามีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมอื่น ๆ และอุตสาหกรรมอโลหะ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

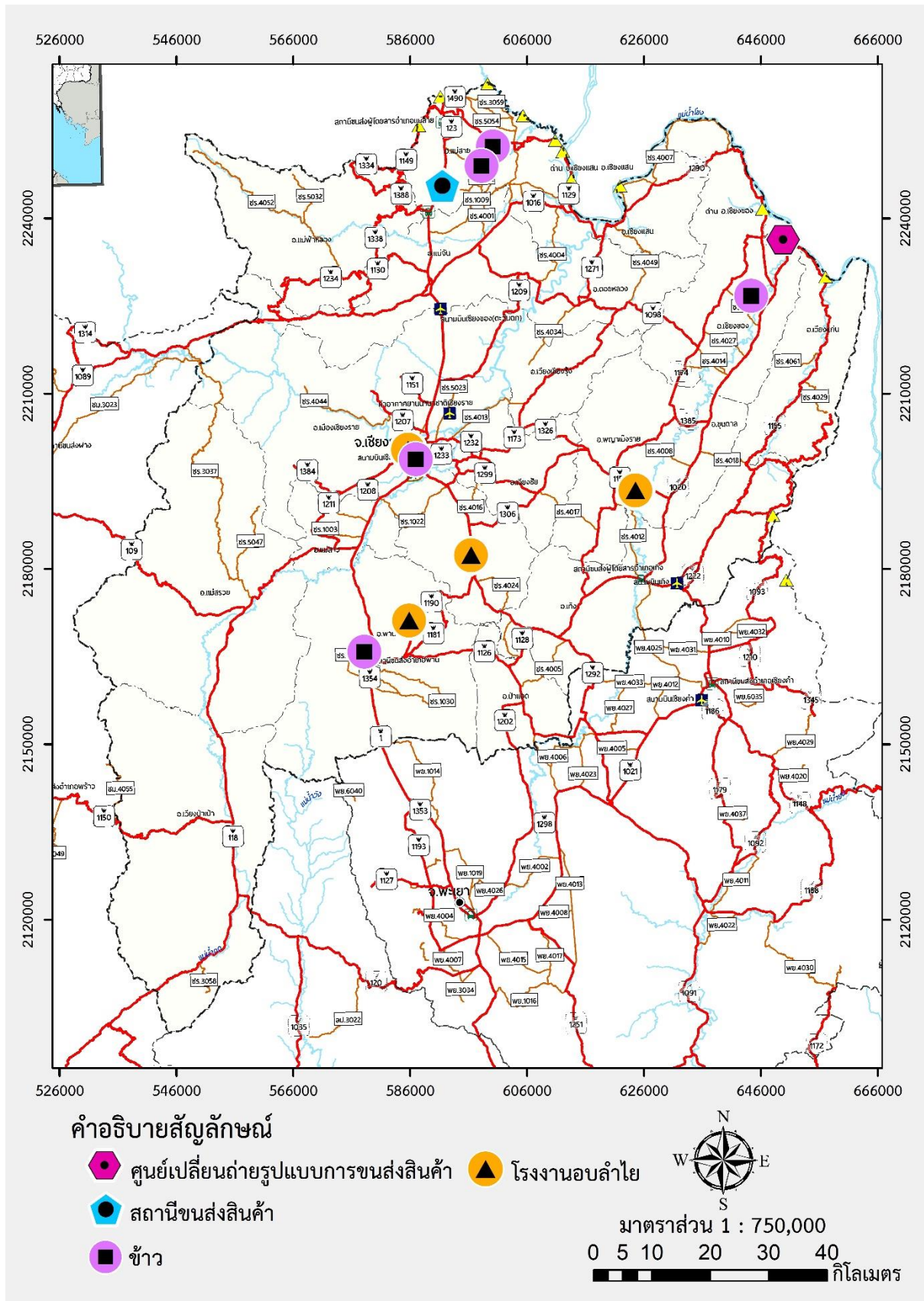
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมเกษตร	5,921.04	2,490	161
2	อุตสาหกรรมอื่น ๆ ประกอบด้วยกิจการ ห้องเย็น กิจการเกี่ยวกับหิน กรวด ดิน หรือ ทรายที่ใช้ในการก่อสร้าง	3,312.93	1,341	154
3	อุตสาหกรรมอโลหะ ประกอบด้วย กิจการ เกี่ยวกับการทำอิฐ ท่อ กิจการเกี่ยวกับซีเมนต์ คอนกรีตผสมเสร็จ	1,828.63	1,285	120

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดเชียงรายและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	321,418	180,045
ข้าวโพด	147,425	109,521
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	29,468	10,442



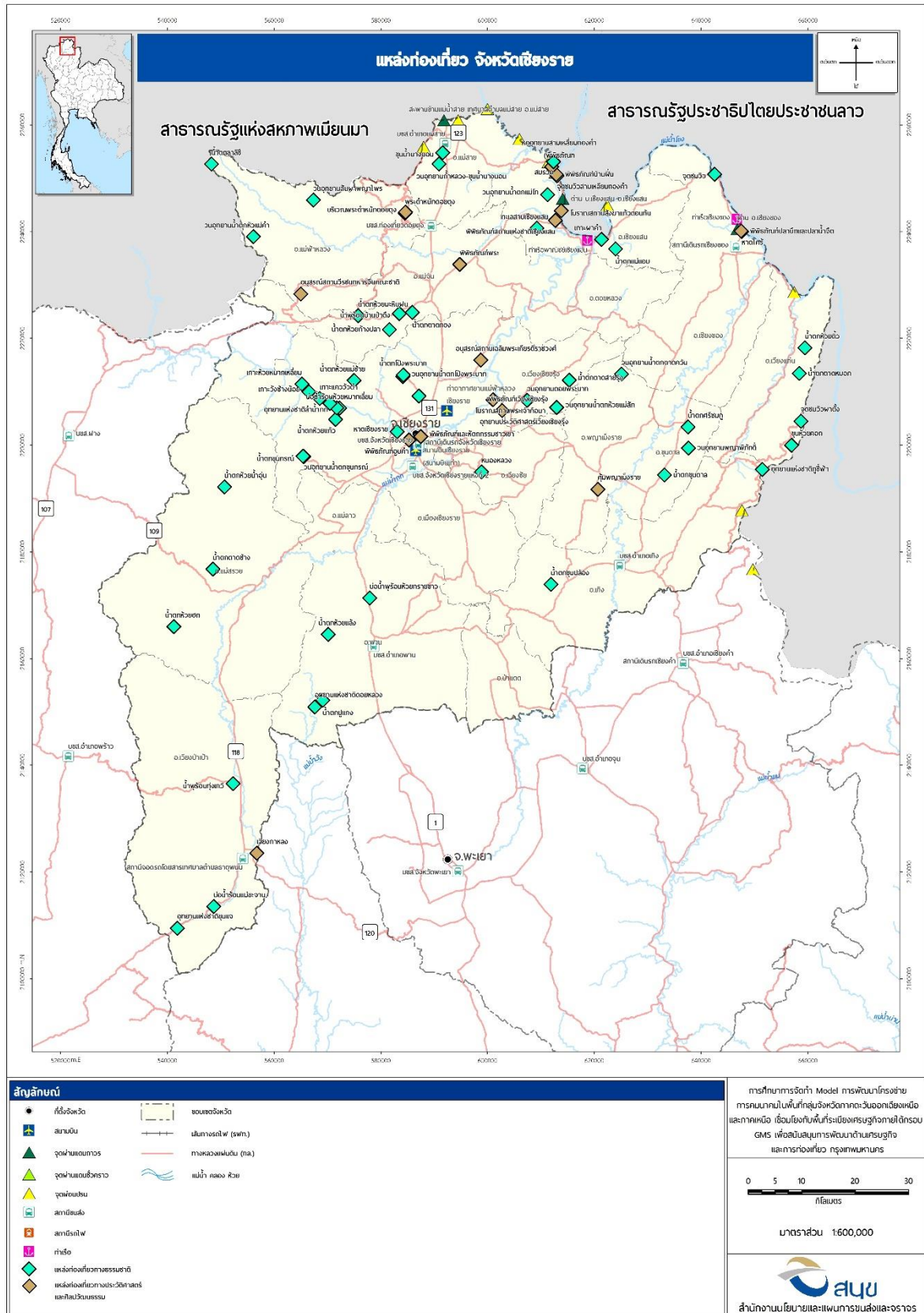
รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดเชียงรายและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดเชียงรายซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมล้ำนาและงานศิลปหัตถกรรมที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดเชียงรายจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้ำนาและศิลปหัตถกรรมสร้างสรรค์ และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดเชียงรายเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ ได้แก่ เทศบาลนครเชียงราย ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติโดยเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว
- กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ พื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน โดยมีเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ เทศบาลตำบลแม่สาย เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน เทศบาลตำบลเวียงเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- เมืองท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Wellness Tourism City) ต้นแบบในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงราย และอำเภอแม่จัน (มีโรงพยาบาลมาตรฐาน JCI โรงพยาบาลแพทย์แผนไทย แหล่งน้ำพุร้อน ศูนย์วิปัสสนาานาชาติ ธุรกิจบริการอาหารและสินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม เฮลตี้โฮมสเตย์ และสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนแพทย์แผนไทย (มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง) และเป็นเมืองสมุนไพรกลุ่มท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและความงาม)
- กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตรปราณีตและเกษตรอินทรีย์โดยเฉพาะพืชเมืองหนาวที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง
- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านที่มีศักยภาพ ซึ่งเป็นแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สำคัญของประเทศ
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ ได้แก่ เมืองโบราณเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย
- แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ได้แก่ ขุนน้ำนางนอน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
- MICE City เมืองประชุมสัมมนา



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,186,182 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 1,913,733 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 272,449 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.43 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 3,020.67 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 3,069.27 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 2,188.92 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 14,901.13 ล้านบาท จำนวนห้อง 17,177 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 20.21 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 1,885,952 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า ในปี 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 40.44

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ปี 2563

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	3,676,497	3,729,148	2,186,182	1.43%	-41.38%
ชาวไทย	3,057,968	3,091,201	2,070,061	1.09%	-33.03%
ชาวต่างประเทศ	618,529	637,947	116,121	3.14%	-81.80%
จำนวนนักท่องเที่ยว	3,206,550	3,239,010	1,913,733	1.01%	-40.92%
ชาวไทย	2,673,521	2,690,760	1,821,897	0.64%	-32.29%
ชาวต่างประเทศ	533,029	548,250	91,836	2.86%	-83.25%
จำนวนนักท่องเที่ยว	469,947	490,138	272,449	4.30%	-44.41%
ชาวไทย	384,447	400,441	248,164	4.16%	-38.03%
ชาวต่างประเทศ	85,500	89,697	24,285	4.91%	-72.93%
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.54	2.51	2.43	-1.18%	-3.19%
ชาวไทย	2.45	2.42	2.42	-1.22%	0.00%
ชาวต่างประเทศ	2.98	2.91	2.74	-2.35%	-5.84%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	3,324.36	3,407.14	3,020.67	2.49%	-11.34%
ชาวไทย	3,171.82	3,251.44	2,995.83	2.51%	-7.86%
ชาวต่างประเทศ	3,956.30	4,045.72	3,439.74	2.26%	-14.98%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	3,386.44	3,474.67	3,069.27	2.61%	-11.67%
ชาวไทย	3,226.84	3,311.76	3,040.83	2.63%	-8.18%
ชาวต่างประเทศ	4,044.52	4,139.62	3,567.81	2.35%	-13.81%
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	2,249.36	2,289.93	2,188.92	1.80%	-4.41%
ชาวไทย	2,234.28	2,270.66	2,196.38	1.63%	-3.27%

รายการ	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562	พ.ศ.2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2562	พ.ศ.2563
ชาวต่างประเทศ	2,317.18	2,375.89	2,112.82	2.53%	-11.07%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	28,617.71	29,291.71	14,901.13	2.36%	-49.13%
ชาวไทย	21,995.16	22,474.22	13,952.05	2.18%	-37.92%
ชาวต่างประเทศ	6,622.55	6,817.49	949.08	2.94%	-86.08%
จำนวนห้อง	17,003	17,053	17,177	0.29%	0.73%
อัตราการเข้าพัก	54.96	54.92	35.12	-0.07%	-36.05%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	3,142,005	3,166,462	1,885,952	0.78%	-40.44%
ชาวไทย	2,628,486	2,640,617	1,796,708	0.46%	-31.96%
ชาวต่างประเทศ	513,519	525,845	89,244	2.40%	-83.03%

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 6,147,860 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 21.70 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 46,773.91 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 35.92 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 20.21 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 70.17 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 4,109,606 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 3,625,742 คน คิดเป็นร้อยละ 13.35

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ปี 2566

รายการ	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ.2565	พ.ศ.2566
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,457,177	5,051,642	6,147,860	246.67%	21.70%
ชาวไทย	1,449,445	4,772,759	5,391,039	229.28%	12.95%
ชาวต่างประเทศ	7,732	278,883	756,821	3506.87%	171.38%
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	9,022.57	34,413.27	46,773.91	281.41%	35.92%
ชาวไทย	8,971.72	31,345.56	37,680.03	249.38%	20.21%
ชาวต่างประเทศ	50.85	3,067.71	9,093.88	5932.86%	196.44%
อัตราการเข้าพัก	21.66	67.74	20.21	212.74%	-70.17%
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	1,143,976	3,625,742	4,109,606	216.94%	13.35%

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

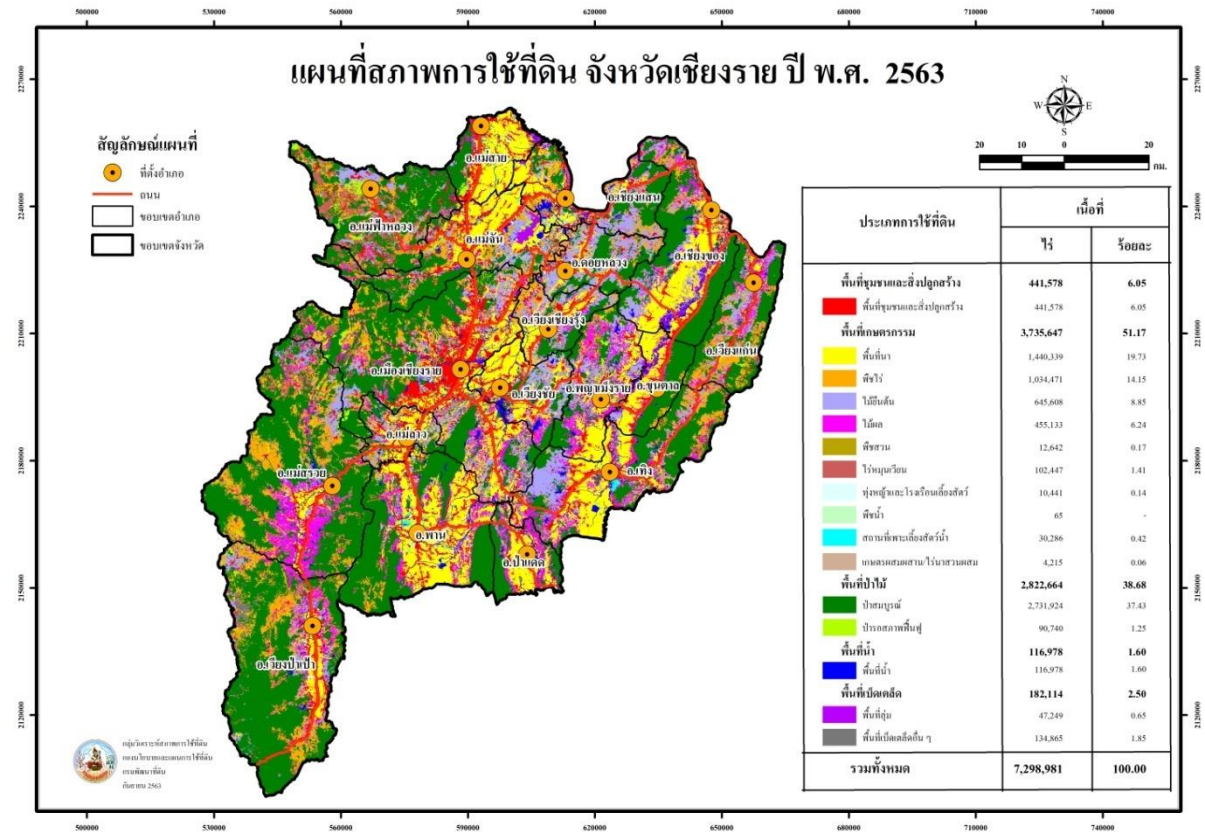
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดินกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดเชียงรายมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม 3,735,647 ไร่ ร้อยละ 51.17 จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่นา 1,440,339 ไร่ ร้อยละ 19.73 พืชไร่ 1,034,471 ไร่ ร้อยละ 14.15 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1 และ รูปที่ 3.1

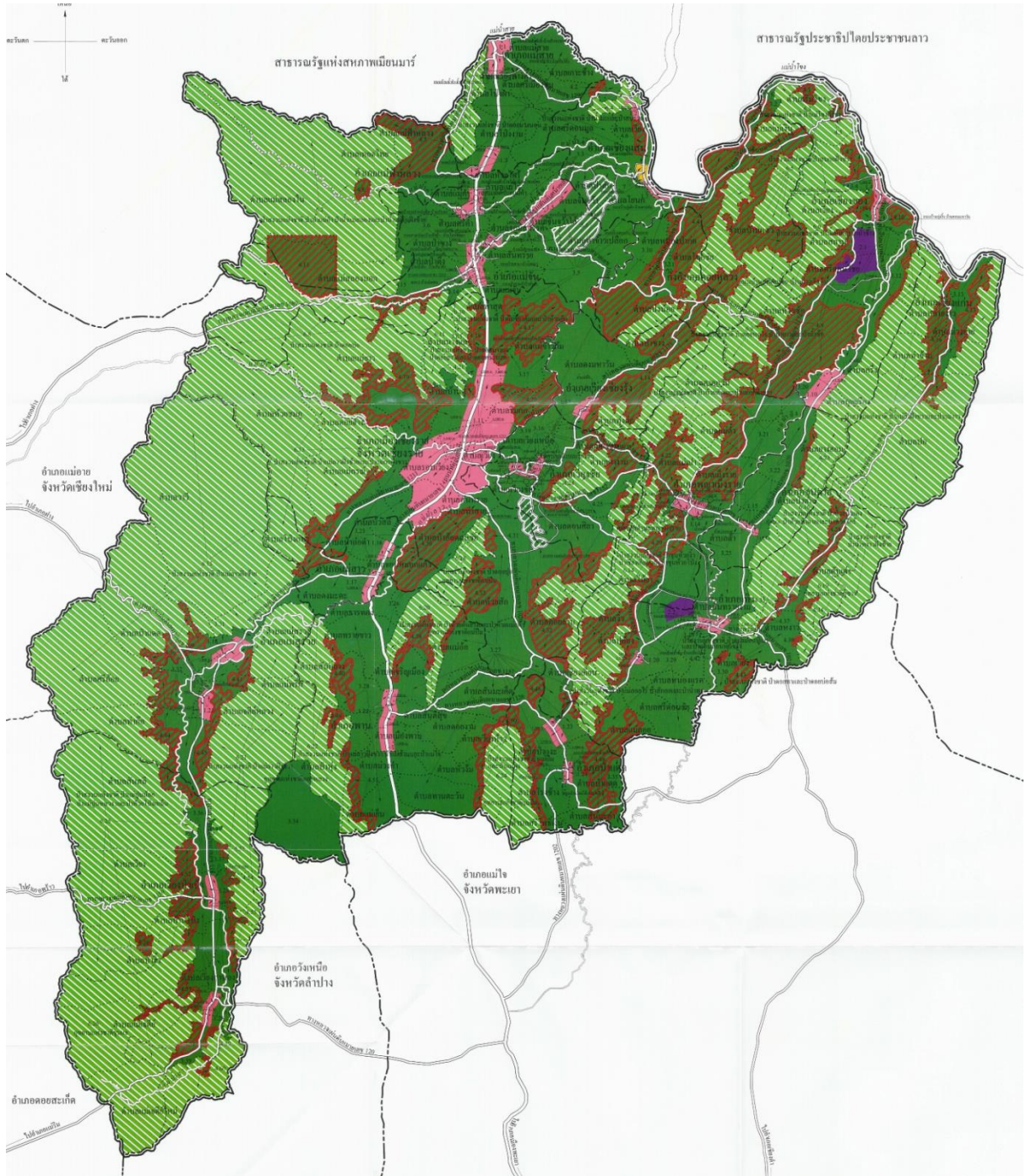
ตารางที่ 3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดเชียงราย พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	441,578	6.05
พื้นที่เกษตรกรรม	3,735,647	51.17
พื้นที่นา	1,440,339	19.73
พืชไร่	1,034,471	14.15
ไม้ยืนต้น	645,608	8.85
ไม้ผล	455,133	6.24
พืชสวน	12,642	0.1
ไร่มวนเวียน	102,447	1.41
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	10,441	0.14
พืชน้ำ	65	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	30,286	0.42
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	4,215	0.06
พื้นที่ป่าไม้	2,822,664	38.68
พื้นที่แหล่งน้ำ	116,978	1.60
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	182,114	2.50
รวม	7,298,981	100.00

ที่มา: http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/CRI2563.htm



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดเชียงราย ปี 2563



รูปที่ 3.1-2 ผังเมืองรวมจังหวัดเชียงราย

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

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

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดเชียงรายอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 789 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดเชียงราย และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

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



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ โดยทางหลวงสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในพื้นที่ใกล้เคียงกับจังหวัดเชียงรายคือ **ทางหลวงหมายเลข 1** ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดพะเยาและจังหวัดลำปาง รวมถึงเชื่อมต่อไปยังด่านชายแดนแม่สายแห่งที่ 1 เพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศพม่าได้ และนอกจากนี้ยังมี**ทางหลวงหมายเลข 118** และ**ทางหลวงหมายเลข 1020** ที่เป็นทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดเชียงรายที่สำคัญในการเดินทางสู่จังหวัดลำปาง เชียงราย และต่อเนื่องไปสู่จังหวัดเชียงใหม่ได้ แสดงรายละเอียดดังนี้

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



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118

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



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020

1.3) **ถนนสายรอง** คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดเชียงรายที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดเชียงรายที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
107	204	ล้องอ้อ - เมืองงาม	66.128
107	300	เมืองงาม - แม่จัน	35.180
109	100	แม่สรวย - ห้วยป่าไร่	31.425
109	200	ห้วยป่าไร่ - ผาง	29.708
120	200	ปากบ่อ - แม่เหียว	35.750
120	300	แม่เหียว - แม่ชะจาน	4.591
123	100	ทางเลียบเมืองเชียงราย	18.412
1016	100	แม่จัน - กิ่วพร้าว	10.000
1016	200	กิ่วพร้าว - เชียงแสน	20.434
1021	200	สะแล้ง - เเทิง	12.619
1089	100	ผาเตือ - ห้วยหินฝน	11.916
1093	100	สบง - ขุนห้วยไคร้	40.427

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1093	200	ขุนห้วยไคร้ - ผาตั้ง	49.340
1098	101	กิวพร้าว - ท่าข้าวเปลือก	10.780
1098	102	ท่าข้าวเปลือก - แก่นใต้	44.183
1126	100	พาน - บ้านวัง	45.795
1126	200	บ้านวัง - ห้วยจั่ว	16.759
1128	100	เชียงเคี่ยน - ป่าแงะ	9.157
1129	100	ทางเข้าเชียงแสน	0.201
1129	100	ทางเข้าเชียงแสน	0.726
1130	100	ป่าซาง - กิวสะโต	50.553
1149	100	ห้วยไคร้ - ห้วยน้ำริน	43.322
1150	200	ขุนแจ้ - เวียงป่าเป้า	29.043
1152	100	ห้วยดอย - บ้านดอน	19.000
1152	201	บ้านดอน - พญาเม็งราย	4.842
1152	201	บ้านดอน - พญาเม็งราย	7.610
1152	202	พญาเม็งราย - ต้าตลาด	9.927
1155	101	บ้านปี่ - ทรายกาด	13.000
1155	102	ทรายกาด - บ้านลุง	77.606
1173	100	ศรีเวียง - แม่เลียบ	47.133
1174	101	ป่ามีน - แม่ต๋ำน้อย	26.628
1174	101	ป่ามีน - แม่ต๋ำน้อย	16.876
1174	102	แม่ต๋ำน้อย - พุ่งจั่ว	40.678
1181	100	แม่แก้วเหนือ - ใหม่ใน	14.365
1190	100	จำบอน - เหมืองง่า	23.175
1202	100	พะเยา - สันตันแหน	33.922
1202	200	สันตันแหน - ป่าแดด	11.540
1208	100	ร้องขุ่น - สวนดอก	4.767
1209	100	บ้านเด่น - ท่าข้าวเปลือก	29.322
1211	101	หนองเหียง - สวนดอก	13.200
1211	102	สวนดอก - ดงมะตะ	16.509
1222	100	บ้านหวาง - บ้านเหล่า	6.189
1232	100	อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย - เวียงชัย	12.467
1233	100	ศรีทรายมูล - บ้านด้าย	6.300
1234	100	ทางเข้าพระบรมธาตุเจดีย์ศรีนครินทรา	3.835
1271	100	ปงน้อย - สันทราย	14.452
1290	101	แม่สาย - กิวกาญจน์	70.400
1290	102	กิวกาญจน์ - เชียงของ	18.860

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
1292	200	พวงพยอม - แม่ลอยไร่	20.485
1299	100	เวียงชัย - บ้านปาง	5.100
1306	100	ห้วยสัก - บ้านดอน	15.579
1326	100	ร่องบัวทอง - สบเปา	13.896
1334	100	ผาบือ - ดอยช้างมูบ	33.247
1338	100	ขาเหย้ง - ป่าเมี่ยง	19.440
1354	100	ทางเข้าพาน	2.480
1356	100	ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ	5.220
1378	100	สามัคคีใหม่ - ห้วยปู	12.925
1384	100	บ้านใหม่ - น้ำตกขุนกรณ์	11.350
1385	100	แม่ต๋ำน้อย - ขมภู	6.892
1387	100	ห้วยไคร้ - ห้วยน้ำขุ่น	2.943
1388	100	ห้วยน้ำขุ่น - พระตำหนักดอยตุง	8.444
1389	100	สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าดอยตุง - วัดพระธาตุดอยตุง	2.662
1390	100	ทางเข้าพระธาตุดอยตุง	2.368
1409	100	ทางเข้าสะพานมิตรภาพแม่สายแห่งที่2(ไทย/พม่า)	5.000
1410	100	ไชยเจริญ - บ้านด้าย	2.617
1417	100	ทางเข้าห้วยคั่นก้อม	0.616
1418	100	ทางเข้าท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย	2.600
1421	100	ห้วยดอย - ป่าบง	19.000
1421	201	ป่าบง - บ้านเหล่า	15.400
1421	202	บ้านเหล่า - บ้านใหม่พัฒนา	13.790
1425	100	ถนนรอบด้านสะพานมิตรภาพ4ที่เชียงของ	2.212
1425	100	ถนนรอบด้านสะพานมิตรภาพ4ที่เชียงของ	2.197
1428	100	แม่เมะ - เวียงแก้ว	3.610
1429	100	เวียงแก้ว - วังลาว	1.857
1430	100	สบกก - เกาะผาคำ	1.331

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1016



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 109



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1421

รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดเชียงรายที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดเชียงรายยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดเชียงรายที่สำคัญ แสดงดังตารางที่

3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดเชียงรายที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ชร.1003	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 808+700) - บ้านห้วยส้านพลับพลา	แม่ลาว	9.144
2	ชร.1022	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 817+950) - บ้านหัวดอย	เมือง	19.593
3	ชร.1030	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 782+500) - บ้านร่องหลอด	พาน	31.980
4	ชร.1046	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 811+450) - บ้านป่าซางใต้	แม่ลาว	8.275
5	ชร.1056	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 788+020) - บ้านเก่า	พาน	12.400
6	ชร.1057	แยกทางหลวงหมายเลข 1 (กม.ที่ 782+200) - บ้านบวกลอน	พาน	6.000
7	ชร.3037	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 134+050) - บ้านใหม่หมอกจ้าม	แม่สรวย,เมือง, แม่ยาว	69.870

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
8	ชร.3058	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 63+500) - โครงการหลวงห้วยน้ำริน	เวียงป่าเป้า	12.150
9	ชร.4002	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 34+400) - บ้านหนองสองห้อง	เทิง, ป่าแดด	9.143
10	ชร.4005	แยกทางหลวงหมายเลข 1126 (กม.ที่ 29+800) - บ้านแม่ลอยไร่	ป่าแดด, เติ้ง	12.939
11	ชร.4008	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 87+200) - บ้านศรีสะเกษ	ขุนตาล, พญาเม็งราย	9.689
12	ชร.4011	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 118+070) - บ้านม่วงเจ็ดต้น	เชียงของ	10.150
13	ชร.4012	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 62+950) - บ้านหนองเสา	เทิง, พญาเม็ง ราย	16.312
14	ชร.4013	แยกทางหลวงหมายเลข 1173 (กม.ที่ 20+600) - บ้านป่ายางมน (ฮ้องฮี้)	เวียงเชียงรุ้ง, เวียงชัย, เมือง	16.125
15	ชร.4014	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 104+600) - บ้านแก่นใต้	เชียงของ	8.254
16	ชร.4016	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 12+300) - บ้านปางหลวง	เมือง, เวียงชัย	9.060
17	ชร.4017	แยกทางหลวงหมายเลข 1152 (กม.ที่ 19+500) - บ้านห้วยก้างราษฎร์	เวียงชัย, พญาเม็งราย	13.972
18	ชร.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 90+200) - บ้านเนิน 878 (พญาพิภักดิ์)	ขุนตาล	10.769
19	ชร.4024	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 24+600) - บ้านโป่งช้าง	เมือง, เติ้ง	11.300
20	ชร.4027	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 109+200) - บ้านเกียงเหนือ	เชียงของ	10.125
21	ชร.4029	แยกทางหลวงหมายเลข 1155 (กม.ที่ 51+975) - บ้านผาตั้ง	เวียงแก่น	13.260
22	ชร.4034	แยกทางหลวงหมายเลข 1098 (กม.ที่ 27+050) - บ้านดงมหาวัน	ดอยหลวง, เวียงเชียงรุ้ง	14.800
23	ชร.4044	แยกทางหลวงหมายเลข 1207 (กม.ที่ 7+800) - บ้านรวมมิตร	แม่สาย	17.050
24	ชร.4061	แยกทางหลวงหมายเลข 1155 (กม.ที่ 57+900) - โครงการหลวงห้วยแล้ง	เวียงแก่น	9.300
25	ชร.4064	แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 12+200) - บ้านห้วยสัก	เมือง	13.645
26	ชร.5031	แยกทางหลวงชนบท ชร.4014 (กม.ที่ 0+700) - บ้านซ้อใต้	เชียงของ	7.250
27	ชร.5047	แยกทางหลวงชนบท ชร.3037 (กม.ที่ 5+300) - เกษตรที่สูงวารี	แม่สรวย, แม่ ลาว	25.785
28	ชร.7065	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 64+100) - โครงการหลวงห้วยโป่ง	เวียงป่าเป้า	6.284
29	ชร.7066	แยกทางหลวงหมายเลข 118 (กม.ที่ 110+800) - โครงการหลวงห้วย น้ำซุ่น	แม่สรวย	17.043
30	ชร.7067	แยกทางหลวงชนบท ชร.7066 (กม.ที่ 8+187) - บ้านดอยงาม	แม่สรวย	17.895

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

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

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 1 (ท่ารถเก่า หรือ บขส.เก่า) ตั้งอยู่ที่ถนน ประสพสุข ตำบลเวียง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย เป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยว หรือประชาชนทั่วไป สามารถหารถประจำทางสาธารณะ เพื่อเดินทางไปอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงราย หรือบางพื้นที่ในจังหวัดใกล้เคียง จังหวัดเชียงราย อาคารสถานีมีที่จอดรถส่วนบุคคล ห้องน้ำ ส่วนงานประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยวของเทศบาล และจังหวัด และยังมีการเขียนผนังให้ชมความสวยงามของสถานที่ต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงรายอีกด้วย



รูปที่ 3.2-5 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 1

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2 (ท่ารถใหม่ หรือ บขส.ใหม่) ตั้งอยู่ที่ถนน พหลโยธิน ตำบลสันทราย อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ซึ่งห่างจากตัวเมือง ประมาณ 7 กิโลเมตร เพื่อความสะดวกและหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด มีสถานที่ที่กว้างขวางและสะอาด สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัด เชียงราย แห่งที่ 2 นี้เปิดเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2552 และหลังจากนั้นก็กลายเป็นศูนย์กลางของทุกเส้นทาง รถวิโอพี รถปรับอากาศชั้น 1 รถปรับอากาศชั้น 2 ของบริษัทต่าง ๆ ทุกบริษัทจะมีป้ายบอกรายละเอียดที่ ค่อนข้างจะชัดเจน ซึ่งง่ายต่อการอ่านและเข้าใจ



รูปที่ 3.2-6 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดเชียงราย มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รองรับ อาทิ รถสามล้อปั่น รถตุ๊ก ๆ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดเชียงรายยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-7 รถสามล้อปั่นและรถตุ๊กตุ๊กในจังหวัดเชียงราย

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดเชียงรายมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองเชียงราย หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดเชียงราย - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดเชียงราย และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงราย โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด 1)

จังหวัดเชียงรายในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองเชียงราย จำนวน 5 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองเชียงราย (หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	รอบเวียง	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
2	สถานีขนส่ง - บ้านสันทราย	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
3	สถานีขนส่ง - มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
4	รอบเมือง - สนามบิน	ไม่มีผู้ประกอบการ
5	สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 - ท่าอากาศยานเชียงราย	ไม่มีผู้ประกอบการ

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดเชียงราย

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดเชียงราย - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดเชียงรายมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองเชียงราย แบ่งออกเป็น 5 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดเชียงราย - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
90	กรุงเทพ - เชียงราย (ก)	บริษัท นครชัยแอร์, สมบัติทัวร์, อินทราทัวร์
909	กรุงเทพ - เชียงราย (ข)	บริษัท บขส. จำกัด, สมบัติทัวร์, เชิดชัยทัวร์, บางกอกบัสไลน์
962	กรุงเทพ - เชียงของ	บริษัท บขส. จำกัด, สมบัติทัวร์, บางกอกบัสไลน์
957	กรุงเทพ - แม่สาย	บริษัท บขส. จำกัด, สมบัติทัวร์, เชิดชัยทัวร์, บางกอกบัสไลน์, บุษราคัมทัวร์
3	กรุงเทพ-เชียงใหม่	บริษัท บขส. จำกัด, สมบัติทัวร์

ที่มา: wikipedia



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดเชียงราย

● รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองเชียงราย – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองเชียงรายเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 21 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารระหว่างเมืองเชียงราย – จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
148	เชียงใหม่-เชียงราย (รถพัดลม)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
149	เชียงใหม่-แม่สาย (รถพัดลม)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
671	เชียงใหม่-เชียงของ (รถปรับอากาศ)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
166-1	เชียงใหม่-เชียงราย-เชียงของ (รถปรับอากาศ)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
166-2	เชียงใหม่-เชียงราย (รถปรับอากาศ)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
166	เชียงใหม่-เชียงราย-สามเหลี่ยมทองคำ (รถปรับอากาศ)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
150	เชียงใหม่-สามเหลี่ยมทองคำ (รถปรับอากาศ ข)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
144	เชียงราย-เด่นชัย (รถปรับอากาศ)	บริษัท แพร่ยานยนต์ขนส่ง (หนานคำท้าว) จำกัด
673	แม่สาย-เชียงราย-แม่สอ (รถปรับอากาศ)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
661	เชียงราย-นครพนม	บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด
651	นครราชสีมา-แม่สาย	บริษัท นครชัยทัวร์ จำกัด
633	ขอนแก่น-เชียงราย	บริษัท สมบัติทัวร์ และอีสานทัวร์
587	อุบลราชธานี-เชียงราย	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
841	แม่สาย-บึงกาฬ	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
660	ระยอง-เชียงราย-แม่สาย	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
660	ระยอง-เชียงราย-แม่สาย (รถด่วนพิเศษ VIP)	บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
622	พิษณุโลก-เชียงราย-แม่สาย	บริษัท สุโขทัยวินทัวร์ จำกัด
624	พิษณุโลก-เชียงของ	บริษัท สุโขทัยวินทัวร์ จำกัด
663	นครสวรรค์-เชียงราย	บริษัท นครสวรรค์ยานยนต์ (ถาวรฟาร์มทัวร์) จำกัด
780	ภูเก็ต-เชียงราย	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด

สาย	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
877	หาดใหญ่-เชียงใหม่-แม่สาย	บริษัท ปิยะชัยพัฒนา จำกัด

ที่มา: wikipedia



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดเชียงราย

- รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงราย (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 19 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงราย โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงราย (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1241	เชียงราย - แม่สาย	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
1243	เชียงราย - ศูนย์พักพิงทหารอาสาสมัครไทย (บ้านแม่สลอง)	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
1244	เชียงราย - พาน	บริษัท พะเยาขนส่ง จำกัด
1245	เชียงราย - เชียงของ	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
1246	เชียงราย - แม่จัน	บริษัท พะเยาขนส่ง จำกัด
2127	เชียงราย - เชียงของ-เชียงแสน	บริษัท ไชยณรงค์ขนส่ง จำกัด
2224	เชียงราย - บ้านกิวพร้าว	บริษัท ไชยณรงค์ขนส่ง จำกัด
2243	เชียงราย - สันติสุข-เชียงของ	บริษัท ไชยณรงค์ขนส่ง จำกัด
2290	เชียงราย - จำบอน-พาน	บริษัท ก. สหกิจเดินรถ จำกัด
2322	เชียงราย - เวียงแก่น	บริษัท ไชยณรงค์ขนส่ง จำกัด
2350	เชียงราย - แม่ลาว-ป่าซางใต้	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
2402	เชียงราย - บ้านร่มฟ้าทอง	บริษัท ก. สหกิจเดินรถ จำกัด
2432	เชียงราย - แม่บง - เชียงของ	บริษัท ไชยณรงค์ขนส่ง จำกัด
2433	เชียงราย - บ้านเวียงเดิม	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
2438	เชียงราย - บ้านป่ายาง	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
2441	เชียงราย - บ้านหนองแก้วห้อง	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
2444	เชียงราย - บ้านห้วยขม	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
2597	เชียงราย - บ้านพนาสวรรค์	สหกรณ์เดินรถเชียงราย จำกัด
2598	เชียงราย - ดอยหลวง	บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดเชียงราย

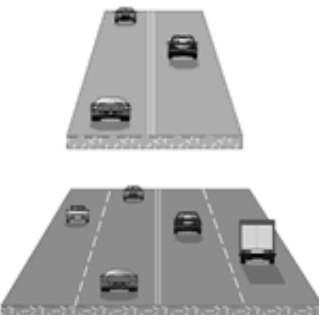
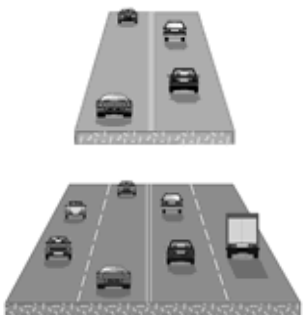
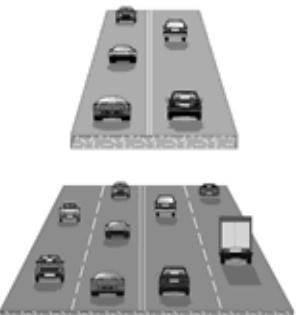
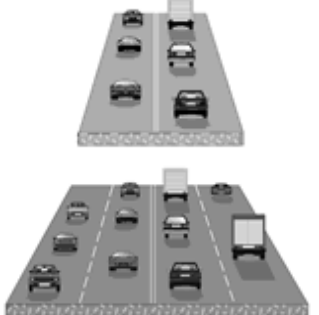
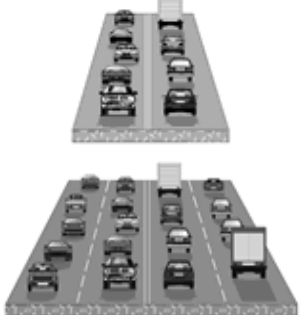
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดเชียงรายมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดเชียงราย ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7 และรูปที่ 3.2-12 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-7 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

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

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

		
LOS A	LOS B	LOS C
		
LOS D	LOS E	LOS F

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

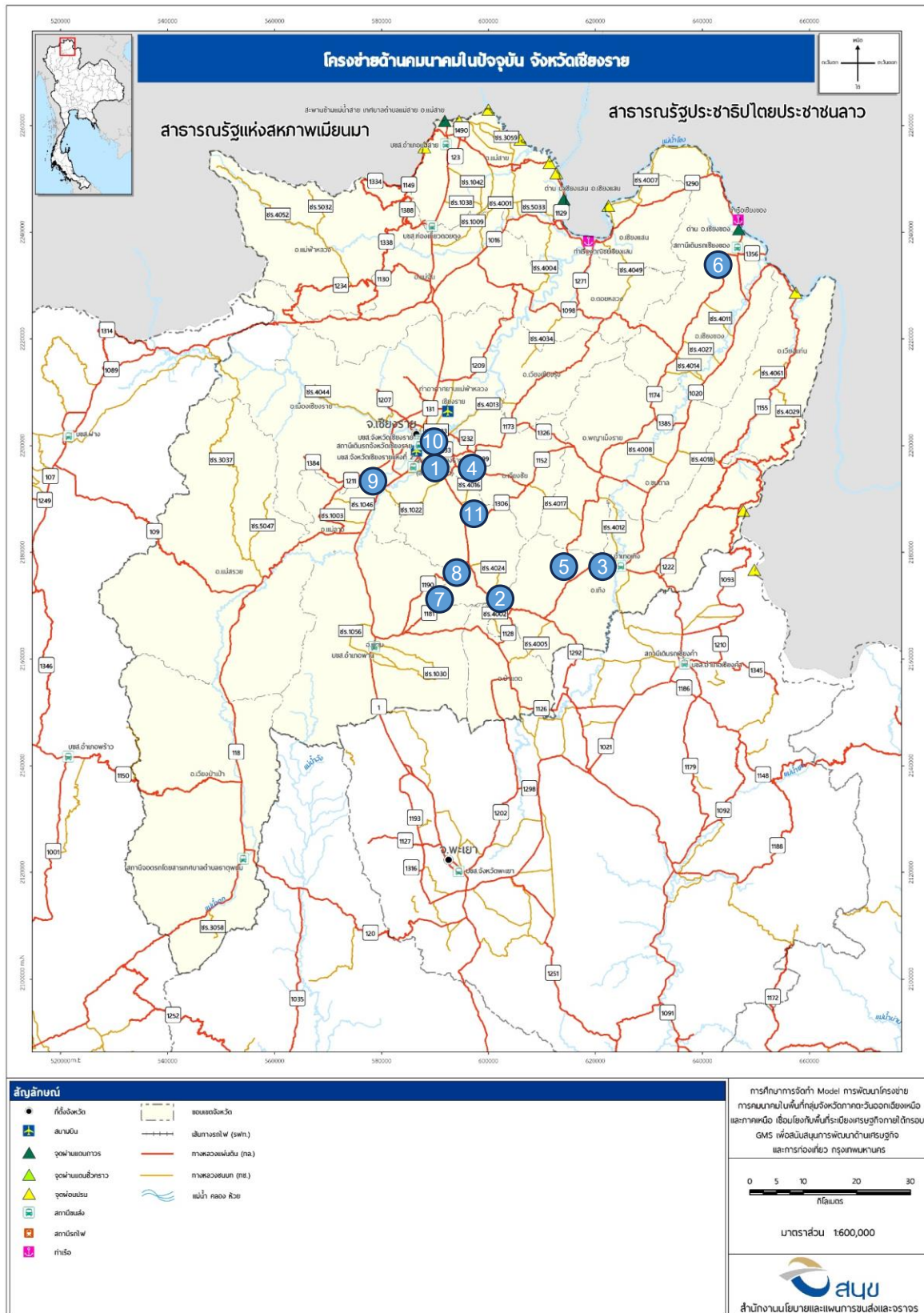
รูปที่ 3.2-12 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่าง ๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่าขนส่งดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดเชียงรายส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจร
ได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 8 สายทาง ที่มีระดับการ
ให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	1020	6+000	เชียงราย - โป่งเกลือ	ท่าทราย, เมือง	LOS = D
2	1020	36+000	โป่งเกลือ - บ้านปล้อง	เชียงเคี่ยน, เทิง	LOS = E
3	1020	60+000	บ้านปล้อง - ชมภู	เวียง, เทิง	LOS = E
4	1152	9+000	หัวดอย - บ้านดอน	เวียงชัย, เวียงชัย	LOS = F
5	1174	1+000	ป่ามีน - แม่ต๋าน้อย	ปล้อง, เทิง	LOS = F
6	1174	80+182	แม่ต๋าน้อย - พุ่งจั่ว	สถาน, เชียงของ	LOS = F
7	1181	1+100	แม่แก้วเหนือ - ไหมโน	แม่ฮ้อ, พาน	LOS = F
8	1190	2+600	จำบอน - หม้อง่า	ดอยลาน, เมือง	LOS = F
9	1208	0+100	ร่องขุน - สวนดอก	ป่าอ้อดอนชัย, เมือง	LOS = F
10	1233	2+000	ศรีทรายมูล - บ้านด้าย	รอบเวียง, เมือง	LOS = F
11	1306	1+000	ห้วยสัก - บ้านดอน	ห้วยสัก, เมือง	LOS = F

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2565)



รูปที่ 3.2-13 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

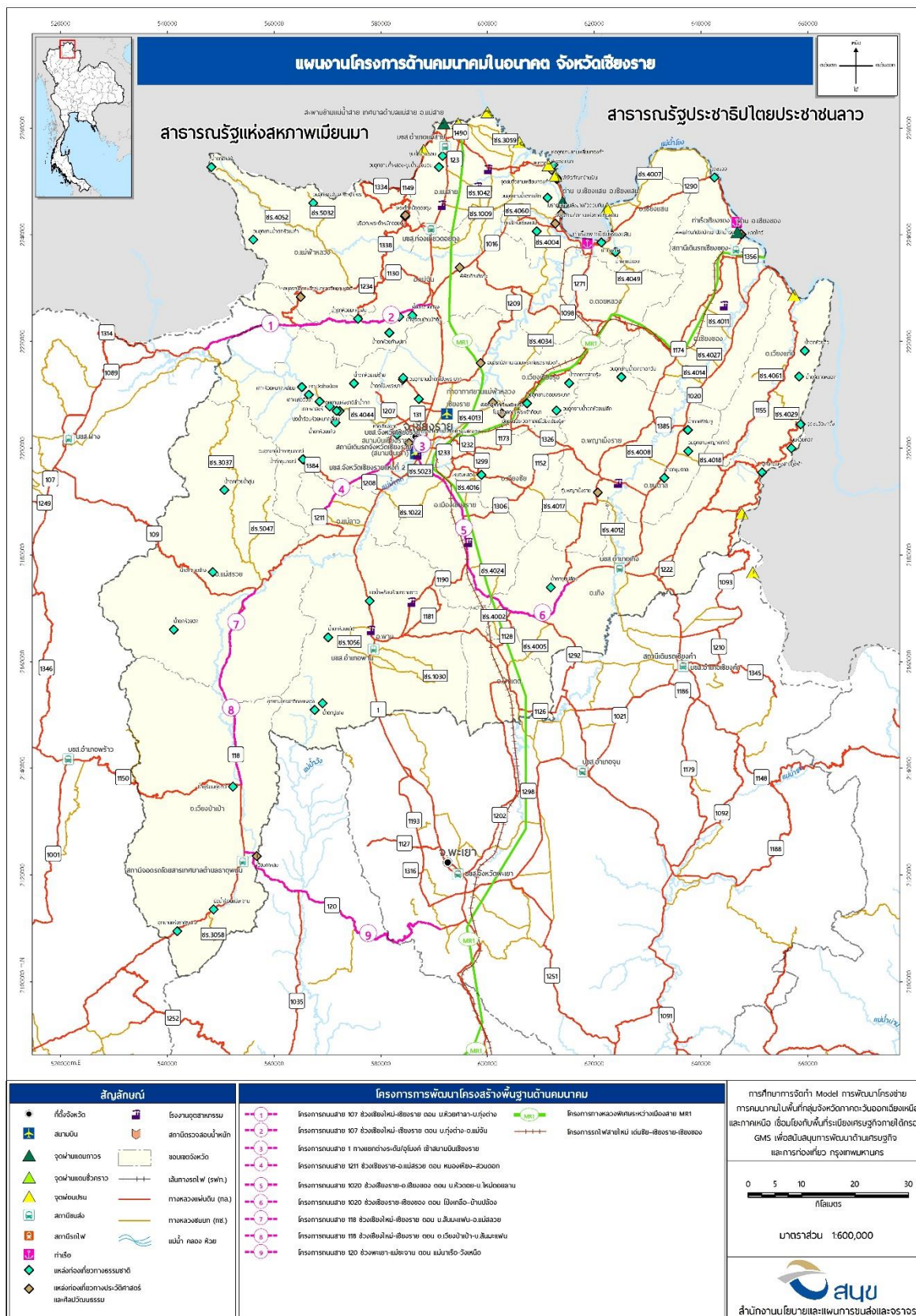
■ งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง และงานปรับปรุงทางหลวงรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย

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

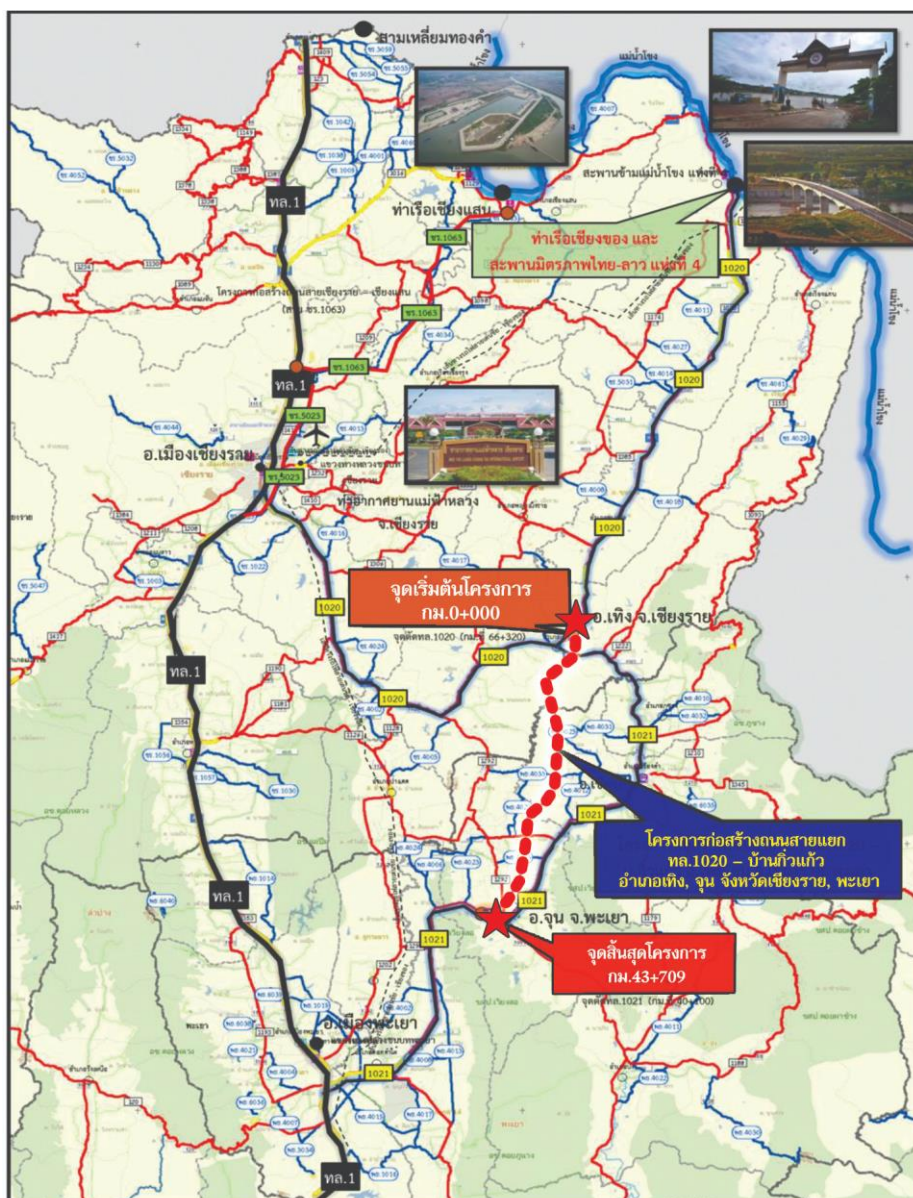
ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคเหนือ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง



รูปที่ 3.2-14 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย

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

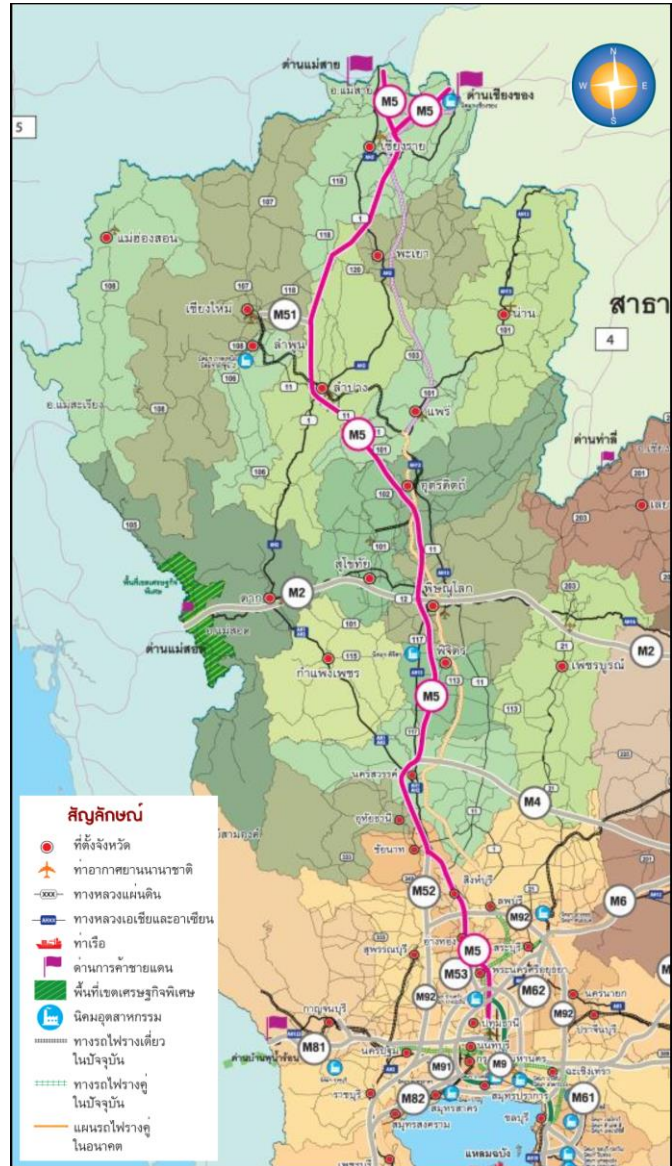
มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางลัดโดยไม่ต้องผ่านกิ่งอำเภอภูซาง อำเภอเชียงคำ และอำเภอจุน รองรับการเดินทางของประชาชนที่จะใช้เส้นทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) การก่อสร้างถนน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) การปรับปรุงขยายถนนเดิม ระยะทาง 8.57 กม. และ (2) การก่อสร้างถนนใหม่ ระยะทาง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



รูปที่ 3.2-15 โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ. เชียงราย จ.พะเยา

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

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



ทั้งนี้ แนวเส้นทางช่วงที่พาดผ่านจังหวัดเชียงราย คือ ช่วงลำปาง-เชียงราย ช่วงเชียงราย-ด่านเชียงของ และช่วงเชียงราย-ด่านแม่สาย ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก (ปีที่ 6 - 10)

■ งานพัฒนาทางหลวงชนบท

จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมทางหลวงชนบท พบว่า ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดเชียงรายยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดเชียงราย ปี พ.ศ.2566

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

16	-	สะพานข้ามแม่น้ำลาว อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	0.03	พัฒนาสะพานขนาดกลาง
17	-	สะพานข้ามคลองเหมืองลิก อ.เวียงป่าเป้า จ.เชียงราย	0.03	พัฒนาสะพานขนาดกลาง

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

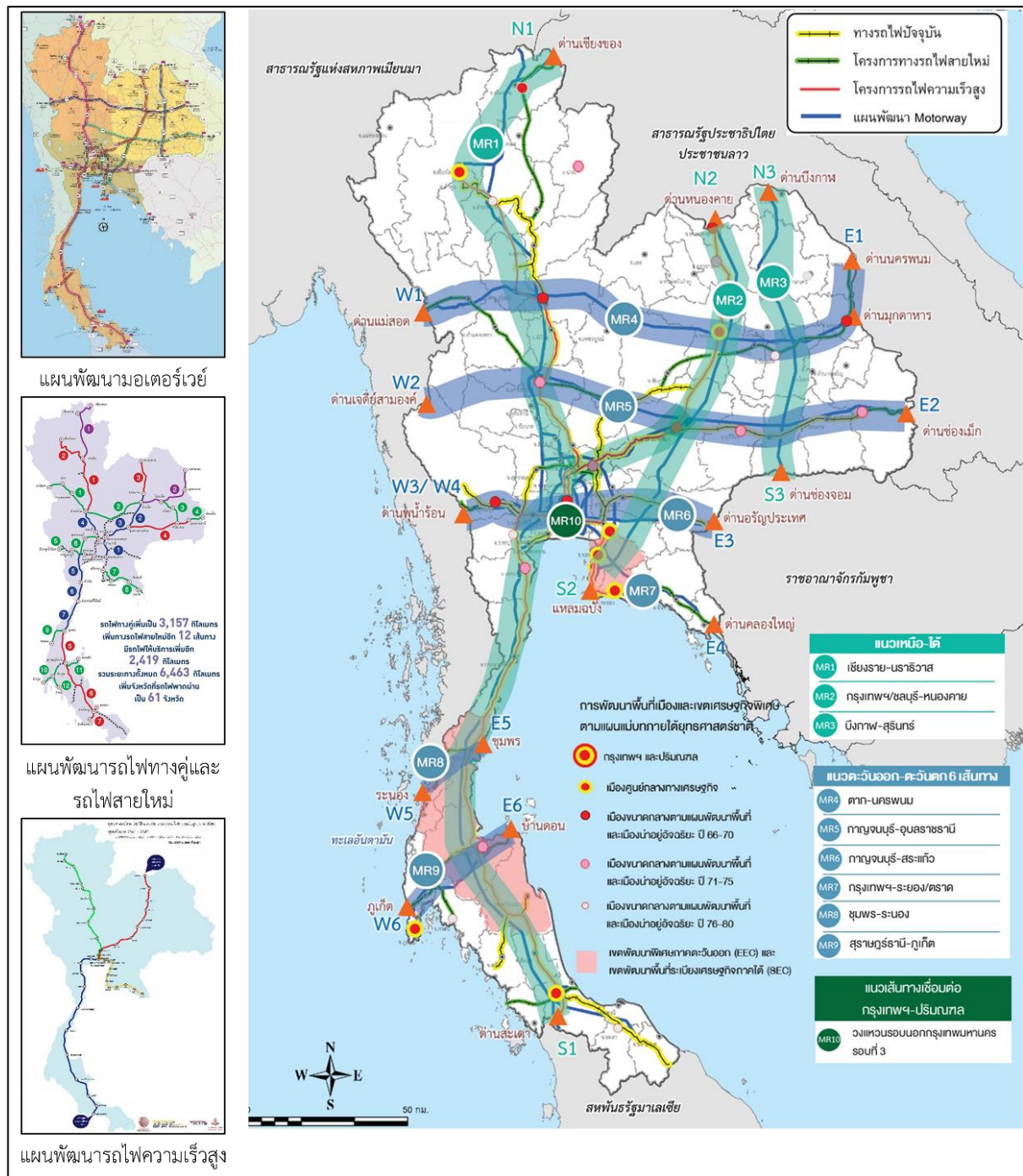
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดเชียงรายมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR1 เชียงราย-นราธิวาส เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุดของแนวเส้นทางตามนโยบายการบูรณาการโครงข่ายฯ MR-MAP โดยแนวเส้นทางวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นในจังหวัดเชียงราย จากด้านเชียงของ ชายแดนไทย-ลาว และด้านแม่สาย ชายแดนไทย-เมียนมา ผ่านภาคเหนือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่ด่านสะเดา/ปาดังเบซาร์ ชายแดนไทย-มาเลเซียในจังหวัดสงขลา และด่านสุโขทัย-โก-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 โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบราง

ตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 1,204 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทาง MR1 แบ่งช่วงเส้นทางออกเป็น 14 ช่วง ได้แก่

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



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

รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

ทั้งนี้ ช่วงที่พาดผ่านจังหวัดเชียงราย คือ

- ช่วงเชียงราย-เชียงของ (MR1-1 หรือ M53) ระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร แนวเส้นทางตั้งอยู่บนพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ มีอาณาเขตติดต่อกับสปป.ลาว สามารถเชื่อมโยงไปยังจีนตอนใต้ผ่านทางหลวงเอเชียเส้นทาง R3A แนวเส้นทางจะไปถึงสุดบริเวณใกล้กับด่านศุลกากรเชียงของ เพื่อเชื่อมโยงด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทราย เพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่ตัวเมืองเชียงรายได้สะดวกรวดเร็วและมีระยะทางสั้น มีความคดเคี้ยวน้อยกว่าโครงข่ายถนนเดิมในปัจจุบันโดยพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดทั้งแนว พาดผ่าน 1 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย
- ช่วงเชียงราย-แม่สาย (MR1-2 หรือ M5) ระยะทางประมาณ 65 กิโลเมตร แนวเส้นทางตั้งอยู่บนพื้นที่ชายแดนมีอาณาเขตติดต่อกับด่านพรมแดนท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ประเทศเมียนมา ซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศ สามารถเชื่อมโยงไปยังจีนตอนใต้ผ่านทางหลวงเอเชียเส้นทาง R3B ในเมียนมา พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) ตลอดทั้งแนว พาดผ่าน 1 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย
- ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย (MR1-3 หรือ M5+M52) ระยะทางรวมประมาณ 215 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักของภาคเหนือ คือ เชียงใหม่ และ เชียงราย และเป็นการเชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัดตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) เส้นทางช่วยลดระยะทาง และเพิ่มความสะดวกในการเดินทางระหว่างทั้งสองจังหวัด ช่วงเชียงใหม่-พะเยา พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระบบเดียว (ไม่ใช่เขตทางร่วมกับระบบราง) ช่วงพะเยา-เชียงราย พัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ โดยใช้เขตทางของโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ เชียงราย-เด่นชัย-เชียงของ



รูปที่ 3.2-17 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

แนวเส้นทาง MR1 เชียงราย-นราธิวาส

■ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ จังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ในท้องที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด่านพรมแดนเชียงของ โดยมีทางเข้า-ออกหลักบริเวณ ถนนทางหลวงหมายเลข 1356 และมีเส้นทางเชื่อมต่อโดยตรง (Direct Access/ เข้าโครงการ เพื่อรองรับการขนส่งและการตรวจปล่อยสินค้าเข้าจากบริเวณจุดสลับทิศทางจราจรของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) มีขนาดเนื้อที่ประมาณ 335 ไร่ 1 งาน 10.6 ตารางวา ซึ่งโครงการจะรองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3E หรือ R3A เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ผังตะวันตก (นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน) และยังรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ากับระบบรางผ่านแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันโครงการก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จสมบูรณ์แล้วและได้เปิดให้บริการพื้นที่บางส่วนเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564 ที่ผ่านมา ทั้งนี้ สามารถแสดงแผนผังและองค์ประกอบของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ได้ดังนี้



รูปที่ 3.2-18 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย



รูปที่ 3.2-19 แผนผังศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงราย จังหวัดเชียงราย

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

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

เนื่องจากภูมิศาสตร์ของจังหวัดเชียงรายมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ไม่มาก และเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาวและพม่า ดังนั้นการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายในปัจจุบันจึงมีเส้นทางที่จำกัด ไม่มีทางรถไฟ การเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดเชียงรายจึงจำเป็นต้องลงที่สถานีรถไฟในจังหวัดใกล้เคียงและเดินทางไปจังหวัดเชียงรายโดยการเดินทางทางถนนต่อ

(1) สถานีรถไฟ

จังหวัดเชียงรายไม่มีสถานีรถไฟเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟผ่าน แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ แล้วเดินทางด้วยถนนระยะทางประมาณ 174 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 มายังตัวจังหวัดเชียงรายได้

(2) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- **ระยะเร่งด่วน** เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564)
- **ระยะกลาง** เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569)
- **ระยะยาว** เป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-11 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร

(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตรัง ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเภา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร

3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่

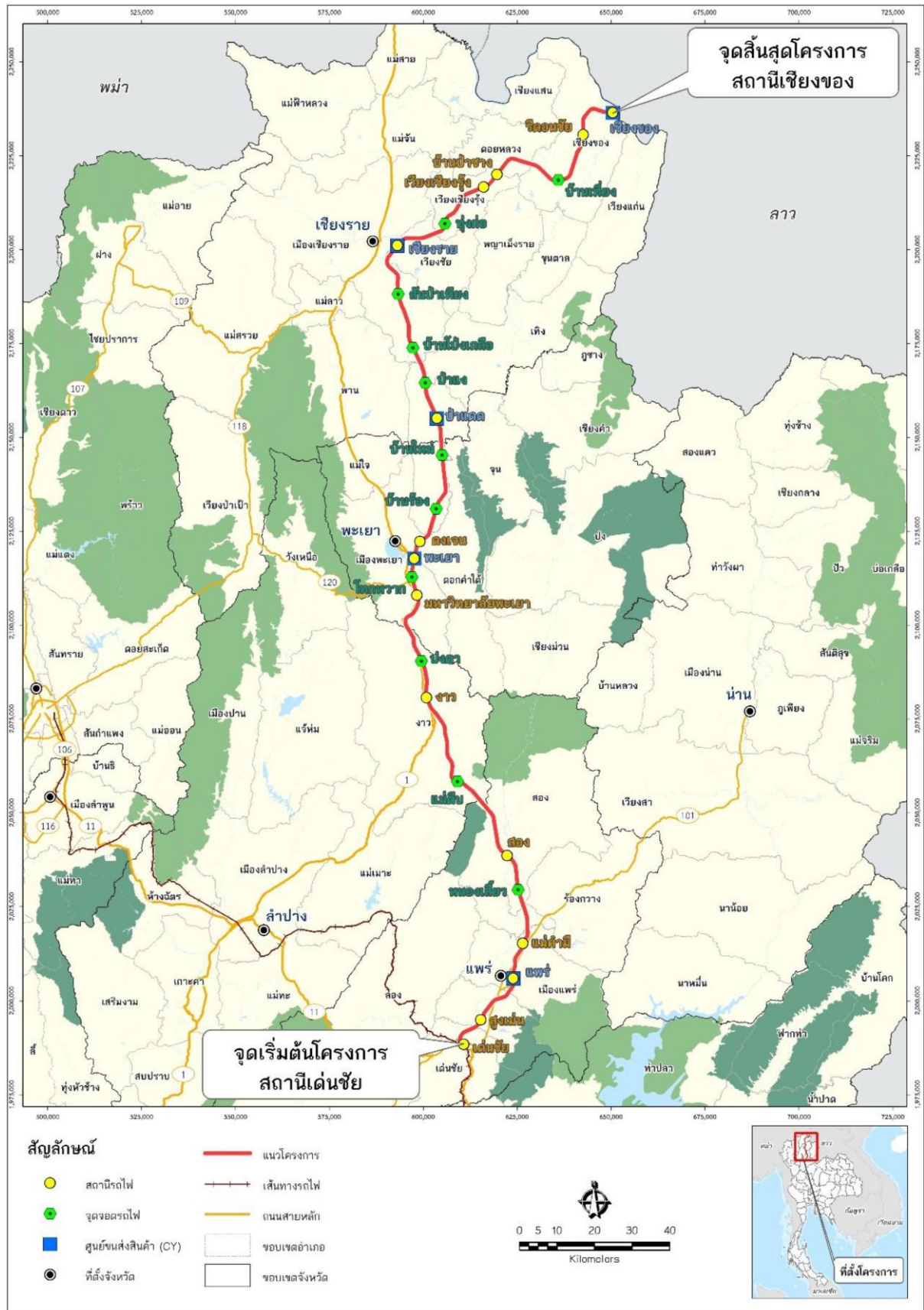
- (1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
- (2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

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

- **โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ**

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



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 3.2-20 แนวเส้นทางโครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงของ

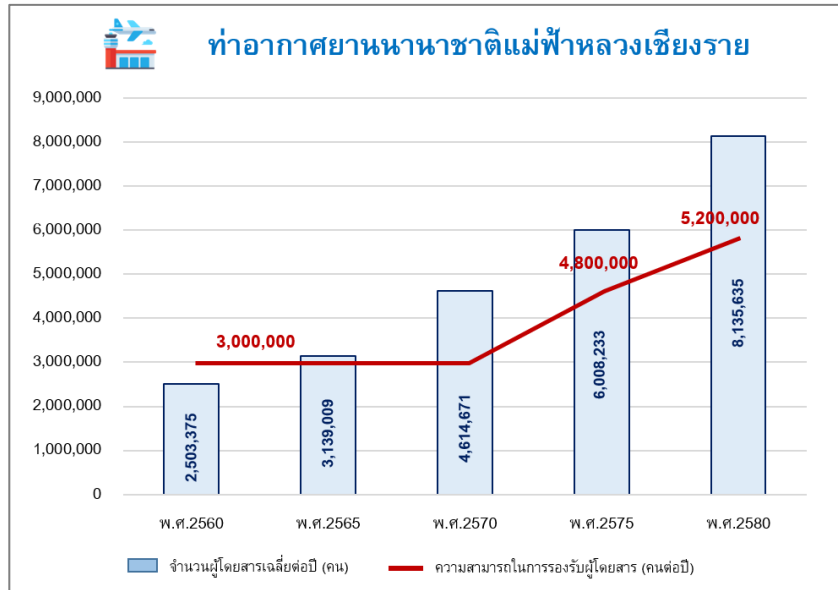
3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

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



รูปที่ 3.2-21 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย หรือ สนามบินเชียงราย

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงในอนาคตของงานการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ. 2560 ถึง ปี พ.ศ. 2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่า ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงมีความต้องการเดินทางเกินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารแล้วในปัจจุบัน และในอนาคต



รูปที่ 3.2-22 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงในอนาคต

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

- **แผนพัฒนาระยะที่หนึ่ง ปี พ.ศ. 2564-2568** ประกอบด้วย การสร้างทางขับคู่ขนานทาง ทิศเหนือ ปรับปรุง RESA ก่อสร้างอาคารดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร ห้องน้ำ สิ่งอำนวยความสะดวก ฯลฯ ก่อสร้างอาคาร VIP ก่อสร้างอาคารสำนักงาน (ย้ายสำนักงานออกนอกอาคารผู้โดยสาร เพิ่มพื้นที่ให้ผู้โดยสาร)
- **แผนพัฒนาระยะที่สอง ปี พ.ศ. 2568-2571** ประกอบด้วย ทางขับขนานด้านทางทิศใต้ เพิ่มลานจอดอากาศยานด้านทิศใต้ และระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ สร้างอาคารผู้โดยสาร ภายในประเทศ ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ สร้างอาคาร จอดรถยนต์ สร้างอาคารศูนย์ซ่อมแซมอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้น สร้างลานจอดอุปกรณ์สนับสนุน ภาคพื้น Ground Support Equipment
- **แผนพัฒนาระยะที่สาม ปี พ.ศ. 2576-2578** ประกอบด้วย เพิ่มลานจอดอากาศยานด้านทิศใต้ และระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ ปรับปรุงและต่อเติมอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และ

ต่างประเทศ (โครงการต่อเนื่อง) รองรับเที่ยวบินได้ 30 เที่ยวบิน/ชั่วโมง หลุมจอดอากาศยาน 13
หลุมจอด งานปรับปรุงอาคารจอดรถ งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

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

(1) การขนส่งทางน้ำในจังหวัดเชียงราย

• ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

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



รูปที่ 3.2-23 ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1



รูปที่ 3.2-24 ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2

- ท่าเรือเชียงของ

ท่าเรือเชียงของ ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2546 เป็นต้นมา ตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 โดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า - ส่งออกสินค้าและ ส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง 4 ประเทศ ตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาชนลาว ไทย (ทั้งนี้เบื้องต้นจะเน้นการให้บริการนำเข้า - ส่งออกระหว่างไทย กับ สปป. ลาว) ท่าเรือเชียงของตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยท่า เทียบเรือขนาดกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตร ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอ เชียงของ



รูปที่ 3.2-25 ท่าเรือเชียงของ

ปัจจุบันท่าเรือเชียงแสนมีขีดความสามารถในการรับเรือสินค้าที่ขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงได้ ประมาณวันละ 12 - 14 ลำ ท่าเทียบเรือมีความยาว 250 เมตร มีปั้นจั่นหน้าท่าขนาด 50 ตัน จำนวน 1 คัน และ 10 ตัน จำนวน 1 คัน พร้อมมีสายพานลำเลียง 1 ชุด สำหรับ ท่าเรือเชียงของมีขีดความสามารถในการรับเรือขนาด 80 - 100 ตัน ได้ประมาณวันละ 3 - 5 ลำ ซึ่งท่าเรือเชียงแสนและ ท่าเรือเรือเชียงของมี

รายได้หลักจากค่าภาระการใช้ท่าและค่าธรรมเนียมการยกขนสินค้า สำหรับสินค้าผ่านท่าขาเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ผักสด กระเทียม เมล็ดทานตะวัน ผ้าทอ และไฮทคาร์บอนแมงกานีส ส่วนสินค้าผ่านท่าขาออก ได้แก่ น้ำมัน ปาล์ม ยางเครฟ ผงชูรส ยางแผ่นรมควัน และน้ำมันพืช ประมาณการรายได้ในช่วง 5 ปี มีรายได้เพิ่มขึ้นเท่ากับ 10.31 ล้านบาท ในปี 2550 เนื่องจากปริมาณเรือและปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการของแต่ละท่าเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งผลการดำเนินงานในช่วง 2 ปีแรก มีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน เนื่องจากมีปริมาณเรือ และปริมาณสินค้าผ่านท่าที่มีจำนวนไม่มาก และตั้งแต่ปีที่ 3 เป็นต้นมาท่าเรือเชียงแสนเริ่มมีผลกำไรจากการดำเนินงาน

เป้าหมายหลักของการท่าเรือฯ ในการเข้าบริหารจัดการท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของนั้น คือ การสนับสนุนการค้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตามนโยบายของประเทศเป็นสำคัญ และให้มีรายได้พอเพียงกับค่าใช้จ่าย มิได้มุ่งเน้นที่กำไรสูงสุด ซึ่งจากรยะเวลาที่ผ่านมา การค้าในภูมิภาคนี้ได้ปรับเปลี่ยนเป็นสากลมากขึ้น ถือว่าประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ยังได้ปรับปรุงประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น โดยได้วางระบบเทคโนโลยีสารสนเทศระหว่างท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และนำระบบเชื่อมโยงแบบโลจิสติกส์มาสนับสนุนการค้า เป็นการใช้ทรัพยากรในการบริหารร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้สามารถรองรับการค้าระหว่างกลุ่มประเทศในภูมิภาคอินโดจีน เช่น ประเทศจีนตอนใต้ เป็นการตอบสนองโครงสร้างธุรกิจแบบใหม่ของการท่าเรือฯ อีกทางหนึ่งด้วย

(2) กิจกรรมนันทนาการทางน้ำในจังหวัดเชียงราย

สำหรับกิจกรรมนันทนาการทางน้ำในจังหวัดเชียงรายนั้น พบว่า มีกิจกรรมนันทนาการทางน้ำเชิงการท่องเที่ยว เช่น การล่องเรือชมวิวน้ำตก ล่องแพไม้ไผ่ เป็นต้น เนื่องจากแม่น้ำกกเป็นแม่น้ำที่ไหลมาจากบ้านท่าตอนผ่านตัวเมืองเชียงราย มีความยาวรวมทั้งสิ้น 130 กิโลเมตร นักท่องเที่ยวสามารถเช่าเรือจากท่าเรือริมแม่น้ำในตัวเมือง (ท่าเรือสีอาร์) เพื่อเที่ยวชมทัศนียภาพของแม่น้ำกก สองฟากฝั่งเป็นป่าเขาที่สวยงามตามธรรมชาติ นอกจากนี้ระหว่างทางยังสามารถแวะชมหมู่บ้านชาวเขาเผ่าต่าง ๆ เช่น อีเก้อ ลีซอ หรือจะแวะบ้านกะเหรี่ยงรวมมิตรเพื่อนั่งช้างเที่ยวป่ารอบบริเวณนั้นก็ได้



รูปที่ 3.2-26 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำในจังหวัดเชียงราย

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดเชียงรายในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 3.2-12

ตารางที่ 3.2-12 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงราย	เชียงราย	แม่สาย	-
2	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย	เชียงราย	เชียงของ	-

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดเชียงราย

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เชียงรายเมืองท่องเที่ยวสร้างสรรค์ สะอาด ปลอดภัย น่ายล

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

1. จำนวนแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เพิ่มขึ้น 15 แหล่ง
2. จำนวนของสถานประกอบการด้านการท่องเที่ยวได้รับมาตรฐาน SHA เพิ่มขึ้น 80 แห่ง
3. จำนวนนวัตกรรมสินค้าเกษตรเชิงสร้างสรรค์เพิ่มขึ้น 15
4. จำนวนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญและส่งเสริมการค้าการลงทุนได้รับการพัฒนา 50 แห่ง
5. จำนวนกิจกรรมที่สนับสนุนการกระตุ้นเศรษฐกิจในมิติการค้าการลงทุน อย่างน้อยปีละ 4 กิจกรรม
6. จำนวนพื้นที่สีเขียวที่ได้รับการฟื้นฟูและสร้างใหม่ 1,500 ไร่
7. ร้อยละการเกิดจุดความร้อนลดลงจากปีที่ผ่านมา (Hotspots) ร้อยละ 15
8. จำนวนแหล่งน้ำที่ได้รับการพัฒนาและฟื้นฟูเพื่อป้องกันการกัดเซาะตลิ่ง 15 แหล่ง
9. จำนวนประชาชนที่ได้รับการส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต 2,500 คน
10. จำนวนแกนนำประชาชนได้รับการพัฒนาศักยภาพในการสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 5,000 คน
11. จำนวนประชาชนที่มีปัญหาทางสังคม ได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิต 5,000 คน

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยดำรงฐานวัฒนธรรมล้านนา

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การส่งเสริมการผลิตและพัฒนานวัตกรรมเพื่อยกระดับสินค้าเกษตรเชิง
สร้างสรรค์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการค้า การลงทุน การบริการ และโลจิสติกส์

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ดำรงความสมบูรณ์และยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การพัฒนาคุณภาพชีวิต ทรัพยากรมนุษย์และความมั่นคงเพื่อส่งเสริม
สังคม สร้างสรรค์

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยดำรงฐาน วัฒนธรรมล้านนา	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มจำนวนแหล่งท่องเที่ยวชุมชนเชิงสร้างสรรค์ โดยดำรงฐานวัฒนธรรมล้านนา แผนงานที่ 2 เพิ่มคุณภาพมาตรฐาน และส่งเสริมการตลาด การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการท่องเที่ยว 2. พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ ด้าน การท่องเที่ยว 3. พัฒนาระบบบริหารจัดการการท่องเที่ยว 4. พัฒนาศักยภาพมัคคุเทศก์ และบุคลากรด้านการ ท่องเที่ยว 5. พัฒนาธุรกิจบริการการท่องเที่ยว และกิจกรรมการ ท่องเที่ยว 6. พัฒนาการตลาดและการประชาสัมพันธ์	1. จำนวนแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เพิ่มขึ้น 15 แห่ง 2. จำนวนของสถานประกอบการด้านการท่องเที่ยวได้รับ มาตรฐาน SHA เพิ่มขึ้น 80 แห่ง 3. จำนวนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อเข้าสู่แหล่ง ท่องเที่ยวสำคัญได้รับการพัฒนา 25 แห่ง

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การส่งเสริมการผลิตและพัฒนานวัตกรรมเพื่อยกระดับสินค้า เกษตรเชิง สร้างสรรค์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 ส่งเสริมและยกระดับผลิตภัณฑ์ทางการ เกษตรสู่เกษตรมูลค่าสูงเชิงสร้างสรรค์ แผนงานที่ 2 เพิ่มสัดส่วนสินค้าเกษตรที่ได้คุณภาพ มาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาการผลิต พัฒนาเกษตรกร 2. การแปรรูปและสร้างมูลค่าเพิ่ม 3. ประชาสัมพันธ์ และการตลาด	1. การเพิ่มสัดส่วนสินค้าเกษตรที่ได้คุณภาพ มาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 30 2. จำนวนนวัตกรรมสินค้าเกษตรเชิงสร้างสรรค์เพิ่มขึ้น 15

	3. การส่งเสริมและยกระดับผลิตภัณฑ์ชา กาแฟและสมุนไพร สู่เกษตรกรมูลค่าสูงเชิงสร้างสรรค์ อย่างน้อย 15 กลุ่ม
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการค้า การลงทุน การบริการ และโลจิสติกส์	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการค้า การลงทุน การบริการ และ โลจิสติกส์
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. โครงการพื้นฐานทางการค้า การลงทุน 2. การพัฒนานวัตกรรมระบบบริหารจัดการ การพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากร 3. พัฒนาด้านการตลาด และช่องทางการจัดจำหน่าย	1. การส่งเสริมการเพิ่มจำนวนผู้ประกอบการ/SME เศรษฐกิจสร้างสรรค์ อย่างน้อย 100 ราย 2. จำนวนกิจกรรมที่สนับสนุนการกระตุ้นเศรษฐกิจในมิติการค้า การลงทุน อย่างน้อยปีละ 4 3. จำนวนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่รองรับด้านการค้า การลงทุน การบริการที่ได้รับการพัฒนา 25 แห่ง

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ดำรงความสมบูรณ์และยั่งยืน	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พื้พื้นที่สีเขียว การบริหารจัดการน้ำ และแก้ไขปัญหา การบุกรุกที่ดินของรัฐ แผนงานที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาไฟป่าและหมอกควันและส่งเสริมเชิงรายเมืองสะอาด
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ป้องกัน อนุรักษ์ ป่าไม้ 2. พัฒนาศักยภาพ บริหารจัดการ 3. อยู่ร่วมกับธรรมชาติ และติดตามประเมินผล	1. จำนวนพื้นที่สีเขียวที่ได้รับการฟื้นฟูและสร้างใหม่ 1,500 ไร่ 2. ร้อยละการเกิดจุดความร้อนลดลงจากปีที่ผ่านมา (Hotspots) ร้อยละ 15 3. จำนวนแหล่งน้ำที่ได้รับการพัฒนาและฟื้นฟูเพื่อป้องกันการกัดเซาะตลิ่ง 3 แหล่ง

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การพัฒนาคุณภาพชีวิต ทรัพยากรมนุษย์และความมั่นคง เพื่อส่งเสริมสังคม สร้างสรรค์	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มศักยภาพคนทุกกลุ่มวัยและยกระดับคุณภาพชีวิตเชิงสร้างสรรค์ แผนงานที่ 2 ส่งเสริมความมั่นคง ความปลอดภัยในชีวิตและรับมือกับภัยด้านสุขภาพจากโรคอุบัติใหม่และโรคอุบัติซ้ำ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาปัจจัยพื้นฐานทางสังคม และมั่นคง	1. จำนวนประชาชนที่ได้รับการส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต

2. ป้องกัน แก้ไขปัญหาและการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคง	2. จำนวนแกนนำประชาชนได้รับการพัฒนาศักยภาพในการสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. สร้างโอกาสการเรียนรู้และพัฒนาสังคม	3. จำนวนประชาชนที่มีปัญหาทางสังคม ได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิต
4. ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและสร้างความมั่นคงเพื่อสังคมสร้างสรรค์	

4.4 เป้าประสงค์

1. การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ : เพื่อสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงคุณค่าและยั่งยืน การค้า การลงทุนและบริการโลจิสติกส์เชิงสร้างสรรค์ และการส่งเสริมนวัตกรรมสินค้าเกษตรมูลค่าสูงโดยดำรงฐานวัฒนธรรมล้านนาและสมดุลของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2. การพัฒนาสิ่งแวดล้อมสร้างสรรค์ : เพื่อสร้างสมดุลของระบบนิเวศและสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสร้างสรรค์เพื่อรับรองการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3. การพัฒนาสังคมสร้างสรรค์ : เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต ลดความเหลื่อมล้ำในสังคม ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิตสำหรับคนทุกช่วงวัย และเสริมสร้างความปลอดภัยและความมั่นคงในชีวิตทรัพย์สินของประชาชนเพื่อนำไปสู่สังคมสร้างสรรค์ จากเป้าหมายการพัฒนาของจังหวัดที่กำหนดขึ้น สามารถแบ่งประเด็น

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยดำรงฐานวัฒนธรรมล้านนา		
1.1	โครงการปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเชิงนิเวศ และเชิงสุขภาพให้มีคุณภาพ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	4,989,520,300.00
1.2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรเครือข่ายการ ท่องเที่ยว	444,000,000.00
1.3	โครงการพัฒนากิจกรรรมและการตลาดการ ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์	1,316,620,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การส่งเสริมการผลิตและพัฒนานวัตกรรมเพื่อยกระดับสินค้าเกษตรเชิง สร้างสรรค์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน		
2.1	โครงการสร้างเสริมการใช้นวัตกรรมเพื่อผลิตทางการเกษตรเชิงสร้างสรรค์	158,344,420.00
2.2	โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตและสร้างเครือข่ายการผลิตสินค้าเกษตรคุณภาพ อาหารปลอดภัยจังหวัด เชียงราย	54,235,200.00
2.3	โครงการเชียงรายเมืองเกษตรมูลค่าสูง (ชา กาแฟ และสมุนไพร)	1,267,661,035.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม 2566-2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการค้า การลงทุน การบริการ และโลจิสติกส์		
3.1	โครงการเพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการและการพัฒนาตลาดเชิงสร้างสรรค์	86,500,000.00
3.2	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชายแดนเศรษฐกิจข้ามแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษ	72,250,000.00
3.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาระบบ Logistic เพื่อเชื่อมโยงการค้าการลงทุน	802,640,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ดำรงความสมบูรณ์และยั่งยืน		
4.1	โครงการเขียงรายเมืองสีเขียว	398,143,500.00
4.2	โครงการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำแบบบูรณาการ	36,328,012,000.00
4.3	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาไฟป่าหมอกควันและฝุ่นละอองแบบบูรณาการของจังหวัดเขียงราย	249,193,460.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การพัฒนาคุณภาพชีวิต ทรัพยากรมนุษย์และความมั่นคงเพื่อส่งเสริมสังคม สร้างสรรค์		
5.1	โครงการพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตเชิงสร้างสรรค์	576,393,400.00
5.2	โครงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพ และศักยภาพแรงงาน	162,792,615.00
5.3	โครงการส่งเสริมเขียงรายด้านความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	425,242,100.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง(Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 จุดภูมิศาสตร์ ท่าเล ที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศ GMS มีเส้นทางคมนาคมสะดวก ทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ
- S2 มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สามารถพัฒนาเป็นการท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มประเภท MICE การท่องเที่ยวกีฬาและผจญภัย การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ และการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวของจังหวัด
- S3 ทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ส่งผลให้เกิดความหลากหลายทางชีวภาพของชนิดพันธุ์พืช และสัตว์ป่า เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว
- S4 พื้นที่การเกษตรที่อุดมสมบูรณ์ สามารถผลิตอาหารและสินค้าเกษตรที่สำคัญ อาทิ ข้าวหอมมะลิ กาแฟ ชา ลิ้นจี่ สับปะรดภูแล สับปะรดนางแล ปลานิล ส้มโอเวียงแก่น ข้าวเหนียวเขียว และโคขุน
- S5 สินค้าเกษตรของจังหวัดเขียงรายมีอัตลักษณ์ มีลักษณะบ่งชี้เฉพาะทางภูมิศาสตร์หลากหลายชนิด

- S6 มีกลุ่ม Young Smart Farmer เกษตรกรรุ่นใหม่ให้มีขีดความสามารถด้านการเกษตร สามารถทดแทนเกษตรกรผู้สูงอายุ และสร้างแรงจูงใจให้คนรุ่นใหม่หันมาประกอบอาชีพ
- S7 ที่ตั้ง มีภูมิประเทศและภูมิภาคน้ำน้อย มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียง รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เชิงวัฒนธรรม เชิงนิเวศน์ สามารถเชื่อมโยงไปยังกลุ่มท่องเที่ยว GMS และกลุ่ม ASEAN +3, +6
- S8 มีสถาบันการศึกษาและบุคลากรทางการศึกษาภาครัฐและเอกชนทุกระดับทำให้ประชากรได้รับโอกาสทางการศึกษาที่ทั่วถึง สถาบันการศึกษามีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาของจังหวัด
- S9 มีศิลปินที่มีชื่อเสียง และปราชญ์ชาวบ้านและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่หลากหลายสามารถใช้เป็นต้นแบบและสามารถถ่ายทอดความรู้ได้
- S10 สถานบริการด้านสุขภาพที่ได้มาตรฐาน มีโรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลเอกชนสถานบริการในระดับอำเภอ และระดับตำบลครอบคลุมทุกพื้นที่ ตลอดจนภูมิปัญญาและการแพทย์ทางเลือก
- S11 ต้นทุนด้านศิลปวัฒนธรรมล้านนาและชาติพันธุ์ เป็นอัตลักษณ์ที่โดดเด่น มีความหลากหลายด้านภูมิปัญญาทางศิลปะ เป็นเมืองศิลปิน
- S12 สินค้าผลิตภัณฑ์ OTOP สินค้าวิสาหกิจชุมชนที่มีคุณภาพและเป็นเอกลักษณ์ ที่มีศักยภาพและเป็นโอกาสในการสนับสนุนเศรษฐกิจชุมชน
- S13 ภาคประชาสังคมและประชาชนมีการรวมกลุ่มและการมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านสังคม ศิลปวัฒนธรรม ศาสนาและประเพณีท้องถิ่นร่วมกันทำให้ประชาชนอยู่เย็นเป็นสุข
- S14 มีหน่วยงานด้านความมั่นคงที่มีความเข้มแข็ง สามารถบูรณาการการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- S15 ลักษณะของคนในพื้นที่ที่ลักษณะเป็นมิตร และยิ้มแย้มแจ่มใส มีเอกลักษณ์ด้านภาษาและการแต่งกาย ซึ่งเป็นเสน่ห์ให้กับการท่องเที่ยว
- S16 มีลักษณะภูมิอากาศที่เย็นสบายเหมาะกับการเป็นเมืองน่าอยู่ และเป็นเมืองสำหรับการท่องเที่ยว

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 มีพื้นที่ชลประทานน้อย ในขณะที่ต้นทุนการผลิตแหล่งน้ำมีมูลค่าสูง ทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่ขาดแคลนน้ำในฤดูแล้ง
- W2 ทรัพยากรดินเริ่มเสื่อมโทรมจากการใช้สารเคมีจากระบบการเกษตรบนพื้นที่สูงที่ไม่ถูกต้อง การเผาไหม้และหลังการเก็บเกี่ยว ส่งผลต่อปัญหาหมอกควัน ปัญหาการปนเปื้อนสารเคมี
- W3 เกษตรกรขาดเอกสารสิทธิ์ที่ดินทำกินรายได้เฉลี่ยต่อคนต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของประเทศ ทำการเกษตรแบบขาดการบริหารจัดการด้านการผลิต
- W4 ผู้ประกอบ SME มีศักยภาพไม่เพียงพอในการเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

- W5 แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติมีข้อจำกัดไม่สามารถเที่ยวได้ตลอดปี (Low Season) ทำให้ท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่อง
- W6 ประชาชนทุกภาคส่วนขาดการเตรียมความพร้อมที่รับมือต่อการเปลี่ยนแปลงในบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปส่งผลให้เกิดการปรับตัวการดำเนินธุรกิจ และการดำเนินชีวิตในช่วงภาวะวิกฤตสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)
- W7 ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมือง เช่น ปัญหาขยะ ปัญหาน้ำเสีย และ มลพิษทางอากาศ
- W8 สภาพภูมิศาสตร์มีแนวชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำเป็นอุปสรรคต่อการป้องกันปัญหาด้านความมั่นคง
- W9 ความเหลื่อมล้ำทางสังคมของกลุ่มชาติพันธุ์ยังได้รับการช่วยเหลือดูแลน้อย
- W10 ความเจริญของเมืองทำให้เกิดประชากรแฝง ทำให้เกิดปัญหาทางสังคม
- W11 มีปัญหาหมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็กเกินมาตรฐาน ซึ่งเป็นผลมาจาก การเผาป่า การเผาในที่โล่ง และการเผาวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ภาวะเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- W12 คุณภาพสินค้าทางการเกษตรยังไม่มีคุณภาพตรงกับมาตรฐานการผลิต
- W13 ขาดการจัด Zoning การสร้างผลผลิตทางการเกษตรให้อยู่ในพื้นที่เดียวกัน ในการกำหนดการผลิตทางการเกษตรออกเป็นกลุ่ม โดยใช้เกณฑ์แบ่งเขตจากชนิดของดิน น้ำฝน อุณหภูมิ พืชเศรษฐกิจ เพื่อใช้ในการวางแผนการเกษตรระยะยาว
- W14 ขาดการวางแผนด้านการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ และไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวมาใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

โอกาส (Opportunity)

- O1 เป็นพื้นที่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ ตามกรอบความร่วมมือ GMS ส่งผลต่อการพัฒนาจังหวัดเพื่อการเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ
- O2 การพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย เพื่อรองรับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสาร จำนวนสายการบิน และปริมาณการบินที่เพิ่มขึ้น
- O3 รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนด้านการค้าและการลงทุน โดยให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย ส่งผลให้เกิดมูลค่าทางการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวในจำนวนมากขึ้น
- O4 มีการพัฒนารถไฟรางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มีความชัดเจนมากขึ้นทำให้ต่อไปเป็นเมืองสถานีขนส่งระบบราง
- O5 รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ทำให้ภาคเกษตรและบริการสามารถมีช่องทางในการเพิ่มมูลค่า
- O6 ภาครัฐและเอกชนสนับสนุนการจัดการศึกษาระดับนานาชาติ ส่งผลให้จังหวัดมีนักลงทุนทางการศึกษามาลงทุนและประชาชนในจังหวัดได้เรียนระดับนานาชาติ

- 07 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมด้านสังคมโดยได้สนับสนุนสร้างค่านิยมในคนไทยปลูกจิตสำนึก และภูมิใจด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมท้องถิ่น ฯลฯ
- 08 รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน ได้แก่ ประยุกต์ใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และนโยบายประชารัฐ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (โซนนิ่งการเกษตรกรรม)
- 09 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน เพื่อลดภาวะการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- 10 กระแสนิยมของผู้บริโภค เน้นอาหารเพื่อสุขภาพ อีกทั้งจากเหตุการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลให้ประชาชนยิ่งหันมาใส่ใจสุขภาพมากขึ้น ทำให้จังหวัดมุ่งไปสู่เมืองเกษตรปลอดภัย เมืองอาหารปลอดภัย
- 11 รัฐบาลมีนโยบายด้านความมั่นคงบริเวณพื้นที่ชายแดนเน้นหนักในด้านการป้องกันและปราบปรามแก้ไขปัญหายาเสพติด ปัญหาการค้ามนุษย์ ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง และการจัดระเบียบสังคม
- 12 จากมาตรการการจำกัดการเดินทางในช่วงเดินทาง และมาตรการระยะห่างทางสังคม ส่งผลให้ทรัพยากรธรรมชาติได้รับการฟื้นฟูด้วยตนเอง ส่งผลให้แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์มีความอุดมสมบูรณ์และมีความสวยงาม
- 13 การเป็นพื้นที่ชายแดน ส่งผลต่อการสร้างงานสร้างรายได้แก่คนในพื้นที่เป็นการเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่ทำงานใกล้บ้าน
- 14 ท่าเรือของประเทศไทยมีนโยบายพัฒนาแนวทางความร่วมมือกับแนวแม่น้ำโขงส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้า การค้าข้ามชายแดน
- 15 นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายจากหน่วยงานภายนอก อาทิ อพท. ที่ส่งเสริมให้เชียงรายเป็นเมืองสร้างสรรค์ยูเนสโก

อุปสรรค (Threat)

- T1 สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลให้เศรษฐกิจหยุดชะงักไปทั่วโลกและทั่วประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงกับจังหวัดเชียงรายในทุก ๆ มิติ
- T2 การนำสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการท้องถิ่น โดยเฉพาะพืชผักผลไม้เมืองหนาว เป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการแข่งขันของจังหวัด
- T3 กฎระเบียบทางค้า การขนส่งในประเทศ GMS มีข้อจำกัดบางประการทำให้เสียดุลการค้า
- T4 การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรและอาหาร และการกำหนดมาตรการ เพื่อเฝ้าระวังโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลให้เกิดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี
- T5 เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรีตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าเคลื่อนย้าย เข้า - ออก ภายในประเทศ

- T6 ปัญหาด้านสังคมและความมั่นคงที่เกิดจากประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหายาเสพติดการค้ามนุษย์ แรงงานต่างด้าวอาชญากรรมข้ามชาติ และการลักลอบเข้าเมืองของคนไร้รัฐ ปัญหาคนขอทาน/คนไร้ที่พึ่ง
- T7 ภาครัฐมีเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายการรักษาพยาบาลชาวต่างด้าวเพิ่มขึ้น เกิดโรคอุบัติใหม่ และโรคอุบัติซ้ำ ความไม่ปลอดภัยด้านอาหารและผลิตภัณฑ์สุขภาพ
- T8. ปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อม ปัญหาภาวะโลกร้อน ส่งผลให้เกิดภัยธรรมชาติ เช่น แผ่นดินไหว อุทกภัย ดินถล่ม ภัยหนาว หมอกควันไฟป่า
- T9 ผลกระทบจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ไม่สามารถควบคุมปัญหามลพิษได้ เช่น ปัญหาหมอกควันข้ามแดน ขยะอิเล็กทรอนิกส์ สารเคมีอันตราย สารเคมีทางการเกษตร บรรจุภัณฑ์สินค้าเกษตรจากจีน
- T10 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยธรรมชาติ ปัญหาภัยแล้ง/ความแห้งแล้งเกิดขึ้นต่อเนื่อง และมีแนวโน้มรุนแรงและบ่อยขึ้น ส่งผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความเสียหาย ปริมาณน้ำต้นทุนที่เข้าระบบชลประทานลดลง
- T11 ปัญหาการเผาป่าของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้เพิ่มปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่จังหวัดเชียงราย
- T12 ระบบการขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสินค้าทางการเกษตรส่งผลกระทบต่อมูลค่าของสินค้าลดลง
- T13 ความไม่สามารถดึงดูดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการสูญเสียโอกาสต่อการเป็นเมืองชายแดน และระบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ
- T14 ระเบียบราชการที่ซ้ำซ้อน และการขาดระบบการบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จส่งผลให้สูญเสียโอกาสในการเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- T15 จากการมุ่งเน้นการเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่าความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม ส่งผลทำให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกิดความเสื่อมโทรม

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พิชณุโลก และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของ จังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทาง เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ
- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของ โครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการ สัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนมกราคม 2568

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

เนื่องจากคุณลักษณะและอัตลักษณ์ของกลุ่มพื้นที่จังหวัด ในแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต รูปแบบและราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
- 2) เพื่อศึกษากิจกรรมการค้าการลงทุน และการเดินทางเพื่อดำเนินกิจกรรมดังกล่าว
- 3) เพื่อศึกษาปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง และพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพักและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว
- 4) เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานรัฐและเอกชน ในกิจการการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด
- 5) เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดจากกิจกรรมในข้อ 1 - 3 รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่นๆ

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เป็นต้น
- 2) ผู้บริหาร ผู้แทนภาคเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น
- 3) ผู้บริหาร ผู้แทนกลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ เช่น ผู้ประกอบการด้านเกษตรกรรม ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการโรงแรม และผู้ประกอบการท่องเที่ยว ข้อมูลสรุปแสดงดังตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

หน่วยงาน 16 กลุ่มเป้าหมายหลัก	
1. ผู้ว่าราชการจังหวัด	2. สำนักงานจังหวัด
3. พาณิชย์จังหวัด	4. พลังงานจังหวัด
5. อุตสาหกรรมจังหวัด	6. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
7. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	8. เกษตรจังหวัด
9. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด	10. สภาเกษตรกร
11. สภาอุตสาหกรรม	12. สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
13. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว	14. หอการค้าจังหวัด
15. YEC จังหวัด	16. นายด่านศุลกากร
หน่วยงานภาคเอกชน กลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ	
1. ด้านเกษตรกรรม	2. ด้านอุตสาหกรรม
3. ด้านขนส่งและโลจิสติกส์	4. ด้านการท่องเที่ยว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบภาพรวมโครงการ ขอบเขตการศึกษา กรอบแนวคิดการพัฒนาของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ และแนวคิดทิศทางการพัฒนาโครงการ ในพื้นที่ต่าง ๆ
- 3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและแนวคิด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป
- 4) สามารถสรุปข้อมูลประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณ และช่วงเวลาผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด
- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนา ด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิด การเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้ มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่าย คมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานใน การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้ สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการ วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการ เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ วิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและ ความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉลากทัศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญ ของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับ จุดต้นทาง - ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทาง รางในอนาคต

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com/> ดังตัวอย่างในรูปที่ 5.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 5.3-2



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

โทรศัพท์: 0-2215-1515 ต่อ 3041, 3042, 3045

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th