

การพัฒนาเมืองเชียงรายได้เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ



นาย เกริก กิตติคุณ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาผังเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2545

ISBN 974-17-2011-4

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE URBAN DEVELOPMENT RELATING THE TRAIN TRANSPORTATION OF CHIANG RAI TOWN



KIRK KITTIKUL

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning in urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2002

ISBN 974-17-2011-4



เกริก กิตติคุณ : การพัฒนาเมืองเชียงใหม่เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ. (THE URBAN DEVELOPMENT RELATING THE TRAIN TRANSPORTATION OF CHIANG RAI TOWN) อ.ที่ปรึกษา : ผศ.ดร.นพพันธ์ ตาปนานนท์, 143 หน้า. ISBN 974-17-2011-4.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาปัจจัยและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมือง เชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2552 และเสนอแนะแนว ทางในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

การดำเนินการศึกษาประกอบด้วยการใช้ข้อมูลทุติยภูมิทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร ของเมืองเชียงใหม่ และข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจภาคสนาม เพื่อให้ทราบสภาพพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงใหม่ ประกอบกับรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครง การสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ที่คาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า ทางรถไฟ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัจจัยและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่อันเนื่องจาก จากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ พร้อมกับเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ในอนาคต

ผลการศึกษา พบว่า แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ จะเกิดกิจกรรมทางการค้าและ การบริการ ในบริเวณสถานีรถไฟ ที่เกิดจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารท้องถิ่น และกิจ กรรมคลังสินค้าในบริเวณเส้นทางรถไฟที่เกิดจากจากขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในบริเวณสถานีรถไฟเกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ส่วนการใช้ ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมคลังสินค้า ที่เป็นโกดังเก็บสินค้า จำพวกสินค้าอุปโภคและบริโภค ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ปูนซีเมนต์ และคลัง น้ำมันเชื้อเพลิง เมื่อพิจารณาปัจจัยและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่ จึงได้เสนอแนะ แนวทางการพัฒนาเพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางรถไฟสอดคล้องและสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเชียงใหม่อย่างเหมาะสม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง..... ลายมือชื่อนิสิต .....  
สาขาวิชา การวางผังเมือง..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา .....  
ปีการศึกษา 2545..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม .....

# #4474118125 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEY WORD : URBAN DEVELOPMENT / TRAIN / CHIANG RAI

KIRK KITTIKUL : THE URBAN DEVELOPMENT RELATING THE TRAIN  
TRANSPORTATION OF CHIANG RAI TOWN. THESIS ADVISOR : ASST.  
PROF.NOPANANT TAPANANONT, Ph.D. ,143 pp. ISBN 974-17-2011-4.

The purpose of this research is to study factors and changes of Chiang Rai town in relating to the train transportation in 2009, and to recommend guidelines for the town's development.

The study process comprises the secondary data obtained from physical, economic, social and population of Chiang Rai town and collect primary data from field survey on existing conditions, land use and the feasibility study of Den Chai to Chiang Rai railway project which estimated passengers and freight forecasts. Those data have been analyzed the factors and changes which related to the train transportation. Finally, the development guidelines for Chiang Rai town is presented.

The thesis found that the economic changes to activities of trade and services in railway station area are from commuters including tourists and local passengers , and activities of container deport in surrounding areas are from freight transportation. The land use around the station area will be changed to commercial use, while land use in surrounding areas will be changed to industrial use and warehouses storing goods, agricultural products, cement and petroleum container. The considering factors and changes of Chiang Rai town are used to recommend guidelines to land use and infrastructure development relating to the train transportation of Chiang Rai town.

Department Urban and Regional Planning... Student's signature ..... *Kirk Kittikul*  
Field of study Urban Planning..... Advisor's signature ..... *Nopasant Tapananont*  
Academic year ..2002..... Co-advisor's signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ การพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะสำเร็จไม่ได้ ถ้าไม่ได้รับความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายท่าน ดังนี้

อันดับแรกขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.พนันท์ ตาปนานนท์ ที่กรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาในการทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ และขอขอบคุณอาจารย์ในภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่านที่อบรมชี้แนะทางวิชาการ ตลอดระยะเวลาที่ได้เล่าเรียน รวมทั้งคณะกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ที่ให้แนวทางเพื่อทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จสมบูรณ์

ขอขอบคุณ คุณณรงค์ สาธุคุณ ผังเมืองจังหวัดเชียงราย คุณณัฐยาณี จงคำ และเจ้าหน้าที่ผังเมืองจังหวัดเชียงราย ที่เอื้อเฟื้อข้อมูลเกี่ยวกับจังหวัดเชียงราย และขอขอบคุณ คุณภิญโญ หัวหน้าฝ่ายวางแผนและพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย คุณบุศรา อินทรเชียรศิริ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเดินรถและการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

ขอขอบคุณเพื่อนๆ และน้องๆ ผังเมืองรุ่นที่ 26 ทุกท่านที่ร่วมสร้างเสริมทางการศึกษา ตลอดหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองของสถาบันอันทรงเกียรติ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รวมทั้งคำแนะนำจากพี่ปริญญาเอกและอีกหลายท่านที่ไม่ได้ออกนามในที่นี้

สุดท้ายขอกราบขอบคุณคุณพ่อราณี คุณแม่สมศรี ที่สนับสนุนด้านกำลังใจและกำลังทรัพย์เพื่อให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และที่ลืมไม่ได้ น้องนิตยา ที่สร้างสรรตัวอักษรและสร้างพลังในการพากเพียรเสมอมา ทำยสุดนี้ขอมอบความภาคภูมิใจในความสำเร็จให้กับพี่ชายที่ได้เสียชีวิตไปที่เคยบอกเสมอว่า “ตั้งใจจะเรียนให้จบ”

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฐ
สารบัญแผนที่.....	ฑ
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา.....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.4 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
<b>บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	
2.1 รูปแบบการเติบโตของเมืองกับการคมนาคมขนส่ง.....	5
2.2 การใช้ที่ดินกับการคมนาคมขนส่ง.....	7
2.3 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟกับเมือง.....	9
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	11
<b>บทที่ 3 สภาพทั่วไปของจังหวัด และเมืองเชียงราย</b>	
3.1 นโยบาย และบทบาทของจังหวัดเชียงราย.....	17
3.2 สภาพทั่วไปของจังหวัดเชียงราย.....	18
3.2.1 ที่ตั้ง และเขตการปกครอง.....	18
3.2.2 โครงข่ายคมนาคมขนส่ง.....	21
3.2.3 โครงสร้างทางเศรษฐกิจ.....	24

## สารบัญ (ต่อ)

๗

หน้า

3.2.4	การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน.....	27
3.2.5	ลักษณะทางประชากร และสังคม.....	31
3.3	ประวัติความเป็นมาเมืองเชียงราย.....	35
3.4	การตั้งถิ่นฐานของเมืองเชียงราย.....	36
3.5	ลักษณะทางประชากรของเมืองเชียงราย.....	37
3.5.1	โครงสร้างประชากร.....	37
3.5.2	ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงของประชากร.....	37
3.5.3	การคาดประมาณประชากร.....	39
3.6	ลักษณะทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงราย.....	40
3.6.1	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ.....	40
3.6.2	สถานประกอบการ.....	41
3.7	การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเชียงราย.....	42
3.7.1	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	43
3.7.2	แนวโน้ม และทิศทางการขยายตัว.....	45
3.8	การคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย.....	47
3.8.1	โครงข่ายคมนาคมขนส่ง.....	47
3.8.2	ระบบขนส่งสาธารณะ.....	49
3.9	สาธารณูปโภค และสาธารณูปการของเมืองเชียงราย.....	53
3.9.1	สาธารณูปโภค.....	53
3.9.2	สาธารณูปการ.....	55
3.10	ศักยภาพ และข้อจำกัดของเมืองเชียงราย.....	56
3.10.1	ศักยภาพการพัฒนา.....	56
3.10.2	ปัญหาอุปสรรคที่เป็นข้อจำกัดการพัฒนา.....	58

### บทที่ 4 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย

4.1	ประวัติเส้นทางรถไฟสายเหนือ.....	60
4.2	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย.....	61



4.3 การศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย..	64
4.3.1 การศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม.....	65
4.3.2 การวิเคราะห์สินค้า และผลผลิตของภาคเหนือ.....	69
4.3.3 การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน และทางเศรษฐกิจ.....	71
4.3.4 การศึกษาผลกระทบจากสิ่งแวดล้อม.....	72
4.3.5 การคาดการณ์ผู้โดยสาร และความต้องการขนส่งสินค้า.....	74

**บทที่ 5 การพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**

5.1 การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงราย.....	77
5.1.1 กิจกรรมที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่น.....	78
5.1.2 กิจกรรมที่เกิดจากการเดินทางของนักท่องเที่ยว.....	79
5.1.3 กิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ.....	82
5.2 การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย.....	83
5.2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงราย.....	85
5.2.2 แนวโน้มทิศทางการขยายตัวของเมืองเชียงราย.....	86
5.3 การเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ของเมืองเชียงราย โดยการคมนาคม ขนส่งทางรถไฟ.....	88
5.3.1 บริเวณสถานีรถไฟเชียงราย.....	88
5.3.2 เส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนเมืองเชียงราย.....	91
5.4 การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ และ เส้นทางรถไฟในเมืองเชียงราย.....	93
5.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย.....	93
5.4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเส้นทางรถไฟในเมืองเชียงราย.....	95
5.5 การเปลี่ยนแปลงทางรูปแบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย.....	98
5.5.1 การคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร.....	98
5.5.2 การคมนาคมขนส่งสินค้า.....	100
5.5.3 การขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย.....	102
5.5.4 โครงข่ายคมนาคมขนส่งในอนาคตของเมืองเชียงราย.....	103

## สารบัญ (ต่อ)

ญ

หน้า

5.6 การเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงราย.....	105
5.6.1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย.....	105
5.6.2 สภาพแวดล้อมบริเวณชุมชนเมืองเชียงราย.....	107
5.7 แนวทางการพัฒนาเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ	
5.7.1 การสร้างเสริมบทบาทการขนส่งทางรถไฟ กับการท่องเที่ยว และการค้าชายแดน.....	108
5.7.2 การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง เชียงราย.....	111
5.7.3 การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย.....	113
5.7.4 การพัฒนาสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงราย ตามสาธรรณูปโภค และ สาธรรณูปการของเมืองเชียงราย.....	116

## บทที่ 6 สรุปผลการศึกษา

6.1 สรุปปัจจัย และแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลง โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ.....	120
6.2 สรุปแนวทางการพัฒนาเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจาก การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ.....	130
รายการอ้างอิง.....	136
ภาคผนวก.....	140
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	143

## สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 3.1 จำนวนเทศบาล ตำบล และหมู่บ้าน จำแนกตามเขตการปกครอง ของจังหวัดเชียงราย ปีพ.ศ. 2544.....	20
ตารางที่ 3.2 การเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเชียงราย กับผลิตภัณฑ์ มวลรวมของจังหวัดในภาคเหนือ และประเทศ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2533 – 2542.....	25
ตารางที่ 3.3 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเชียงราย รายสาขา ปี พ.ศ. 2540 – 2542.....	26
ตารางที่ 3.4 จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงราย ปีพ.ศ. 2540 – 2544.....	27
ตารางที่ 3.5 จำนวนผู้เยี่ยมเยือน จำแนกตามพาหนะการเดินทาง และประเภทที่พัก.....	28
ตารางที่ 3.6 การค้าชายแดนจังหวัดเชียงราย ระหว่างไทย กับสาธารณรัฐสังคมนิยม แห่งสหภาพเวียดนามาร์ ปีพ.ศ. 2544.....	29
ตารางที่ 3.7 การค้าชายแดนจังหวัดเชียงราย ระหว่างไทย กับสาธารณรัฐประชาชน จีนตอนใต้ ปีพ.ศ. 2544.....	30
ตารางที่ 3.8 การค้าชายแดนจังหวัดเชียงราย ระหว่างไทย กับสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว ปีพ.ศ. 2544.....	30
ตารางที่ 3.9 ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงของประชากรจังหวัดเชียงราย จำแนกตามเขตการปกครอง ปีพ.ศ. 2540 – 2544.....	33
ตารางที่ 3.10 ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงของประชากรเมืองเชียงราย จำแนกตามเขตการปกครอง ปีพ.ศ. 2540 – 2544.....	38
ตารางที่ 3.11 จำนวนโรงงาน และแรงงาน จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม ของเมืองเชียงราย ปีพ.ศ. 2544.....	42
ตารางที่ 3.12 การเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2533 กับปี พ.ศ. 2544.....	45
ตารางที่ 3.13 เส้นทางเดินรถโดยสาร จำนวนรถประจำทาง และค่าโดยสาร ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ปีพ.ศ. 2544.....	51
ตารางที่ 3.14 การคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางอากาศ ที่ทำอากาศยานเชียงราย ปี พ.ศ. 2540 – 2544.....	53

## สารบัญตาราง ( ต่อ )

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 4.1	แผนงานดำเนินการโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย..... 63
ตารางที่ 4.2	การคาดประมาณผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในพื้นที่โครงการ ที่เป็นสินค้าขาล่อง ปี พ.ศ. 2552 – 2572..... 70
ตารางที่ 4.3	การคาดประมาณผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในพื้นที่โครงการ ที่เป็นสินค้าขาขึ้น ปี พ.ศ. 2552 – 2572..... 70
ตารางที่ 4.4	ผลกระทบของสภาพทางสิ่งแวดล้อม จากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ..... 72
ตารางที่ 4.5	การคาดประมาณการเดินทางของผู้โดยสาร และจำนวนขบวนรถไฟที่ให้บริการ..... 74
ตารางที่ 4.6	การเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ ที่สถานีรถไฟเชียงราย ปี พ.ศ. 2552 – 2572..... 76
ตารางที่ 4.7	การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น และขาล่อง ที่สถานีรถไฟเชียงราย ปี พ.ศ. 2552 – 2572 ..... 76
ตารางที่ 5.1	การคาดประมาณการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่นของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572..... 78
ตารางที่ 5.2	การคาดประมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยวของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572..... 80
ตารางที่ 5.3	การคาดประมาณการขนส่งสินค้าในประเภทสินค้าขาขึ้น และขาล่อง ทางรถไฟ และความต้องการขนส่งสินค้าชายแดน ปีพ.ศ. 2552 – 2572..... 84
ตารางที่ 5.4	ความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า จากการคมนาคมขนส่งสินค้า ในประเภทสินค้าขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ..... 97

## สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิ	หน้า
แผนภูมิที่ 3.1	แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเหนือ ในปี พ.ศ. 2542..... 25
แผนภูมิที่ 3.2	มูลค่าการค้าชายแดน ของจังหวัดเชียงราย กับประเทศเพื่อนบ้าน ปี พ.ศ. 2544..... 29
แผนภูมิที่ 3.3	การคาดประมาณจำนวนประชากร ของจังหวัดเชียงราย จำแนกตามเขตการปกครอง ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2544 – 2564..... 34
แผนภูมิที่ 3.4	โครงสร้างประชากร ของชุมชนเมืองเชียงราย จำแนกตามหมวดอายุ และเพศ ปี พ.ศ. 2544..... 38
แผนภูมิที่ 3.5	การคาดประมาณจำนวนประชากร ของเมืองเชียงราย จำแนกตามเขตการปกครอง ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2544 – 2564..... 40

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแผนที่

แผนที่	หน้า
แผนที่ 3.1	แสดงที่ตั้ง ขอบเขตจังหวัด และอำเภอ ในจังหวัดเชียงราย..... 19
แผนที่ 3.2	โครงข่ายคมนาคมขนส่ง ของจังหวัดเชียงราย..... 22
แผนที่ 3.3	การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2544..... 44
แผนที่ 3.4	แนวโน้ม และทิศทางการขยายตัว ของเมืองเชียงราย..... 46
แผนที่ 3.5	โครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2544..... 48
แผนที่ 4.1	แสดงเส้นทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย..... 67
แผนที่ 4.2	ผังที่ตั้ง และสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟเชียงราย..... 68
แผนที่ 5.1	แสดงการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในอนาคตของเมืองเชียงราย..... 87
แผนที่ 5.2	แสดงการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟเชียงราย..... 90
แผนที่ 5.3	แสดงการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ บริเวณเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านชุมชนเมืองเชียงราย..... 92
แผนที่ 5.4	แสดงการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย..... 94
แผนที่ 5.5	แสดงการเปลี่ยนแปลงทางโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ในอนาคตของเมืองเชียงราย..... 104
แผนที่ 5.6	แสดงการเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงราย..... 108
แผนที่ 5.7	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต ของเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ..... 112
แผนที่ 5.8	รูปแบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ของเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ..... 115
แผนที่ 5.9	ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ของเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ..... 117

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ. 2507 ได้ให้กระทรวงคมนาคม ศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างทางรถไฟสู่จังหวัดเชียงราย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการสำรวจขั้นต้นในเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย และทำการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม โดยได้รับความช่วยเหลือจาก บริษัท Pauling plc. ประเทศอังกฤษ ซึ่งผลการศึกษาในครั้งนั้นให้ผลตอบแทนทางด้านการลงทุน และทางเศรษฐกิจอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ ทำให้โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้จึงต้องชลอโครงการไว้ก่อน ต่อมาเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2530 - 2533 เป็นไปอย่างรวดเร็ว ประกอบกับมีโครงการความร่วมมือในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย รื้อฟื้นโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ขึ้นมาใหม่ โดยให้บริษัท เอเซอร์ ฟรีแมน ฟอกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (Acer Freeman Fox Consultant co.) ทำการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ และทางวิศวกรรมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย เมื่อปี พ.ศ. 2538 ซึ่งผลการศึกษาได้คาดประมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในผลิตภัณฑ์สินค้าขาขึ้นและขาล่อง ที่สถานีรถไฟเชียงราย โดยการเดินทางต่อวันโดยเฉลี่ยของผู้โดยสารทั้งขาขึ้น และขาล่อง ประมาณ 2,000 คน ต่อเที่ยว และคาดประมาณความต้องการขนส่งสินค้าในผลิตภัณฑ์สินค้าขาขึ้น ประมาณ 484,300 ตันต่อปี และในผลิตภัณฑ์สินค้าขาล่อง ประมาณ 147,400 ตันต่อปี เมื่อพิจารณาการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจให้ผลตอบแทนสูงพอที่จะสนับสนุนให้มีโครงการนี้ได้ ดังนั้นคณะรัฐมนตรี จึงมีมติเมื่อปี พ.ศ. 2541 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดแนวทางดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย และได้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟสาย เด่นชัย - เชียงราย พ.ศ. 2544 โดยการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ และพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ จะแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2552

จากการกำหนดเขตที่ดินบริเวณที่ที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟ และกำหนดเขตบริเวณเพื่อก่อสร้างสถานีรถไฟเชียงรายได้ทางด้านทิศตะวันออกของเมืองเชียงรายได้ ที่บ้านร่องปลาคล้าว ตำบลรอบเวียง ซึ่งจากการเกิดขึ้นของการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในเมืองเชียงรายได้ จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่จะส่งผลต่อชุมชน ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากร ของเมืองเชียงรายได้ เมื่อพิจารณาจากผลการศึกษาด้านการคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร และความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมทั้งศักยภาพของเมืองเชียงรายได้ที่มีบทบาททางการท่องเที่ยว และการค้าชายแดน โดยเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้สภาพการเปลี่ยนแปลงทางด้านต่างๆที่จะเกิดขึ้นกับเมืองเชียงรายได้ โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เช่น กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสาร และความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ซึ่งจะส่งผลต่อแนวโน้มทิศทางการเติบโตของเมืองในอนาคต ดังนั้นการศึกษาเพื่อการวางแผนรองรับการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงรายได้ อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะทำให้แนวทางการพัฒนาเมืองเชียงรายได้มีความสอดคล้อง และสัมพันธ์กับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟให้เป็นไปอย่างเหมาะสม

## 1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. ศึกษาโครงสร้าง องค์ประกอบ และพัฒนาการของเมืองเชียงรายได้
2. ศึกษาปัจจัยการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงรายได้โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ
3. ศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงรายได้ อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ
4. เสนอแนะแนวทางพัฒนาเมืองเชียงรายได้ เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

### ก. ขอบเขตเชิงพื้นที่

เป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับเมืองเชียงรายได้ อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ตามเขตผังเมืองรวมเชียงรายได้ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง คือ เขตเทศบาลเมืองเชียงรายได้ ตำบลรอบเวียง ตำบลริมกก ตำบลบ้านดู่ ตำบลแม่ข้าวต้ม ตำบลนางแล ตำบลท่าสาย ตำบลสันทราย และบางส่วนของตำบลเวียงเหนือ และตำบลเวียงชัย อำเภอเวียงชัย จังหวัดเชียงรายได้



## ข. ขอบเขตเชิงเนื้อหา

1. ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะโครงสร้างพื้นฐาน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและประชากร ของเมืองเชียงราย
2. ศึกษาปัจจัยการเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เพื่อคาดประมาณผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับเมืองเชียงรายในระยะแรก อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ที่สถานีรถไฟเชียงราย
3. กำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อการวางแผนที่จะรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

### 1.4 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา

1. ศึกษาสภาพทั่วไปทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร ของเมืองเชียงราย
2. การสำรวจพื้นที่ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐานในเมืองเชียงราย
3. นำผลการศึกษาสภาพทั่วไปของเมืองเชียงราย มาประกอบกับการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ( Feasibility Study ) ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย และคาดประมาณแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงราย โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ
4. เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ
5. สรุปผลการศึกษาในการพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. การศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อท้องถิ่นเมืองเชียงรายในการที่จะใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจสำหรับท้องถิ่นเพื่อกำหนดแนวทางการวางแผนรองรับโครงข่ายคมนาคมขนส่งแบบรางที่จะเกิดขึ้นกับเมืองเชียงราย
2. ผลการศึกษาจะเป็นประโยชน์สำหรับการค้นคว้าหาข้อมูลเพื่อใช้ศึกษาและกำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

## บทที่ 2

### ทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการศึกษา การพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ได้ ประสานทฤษฎี และแนวความคิดที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง ที่มีความสัมพันธ์กับสภาพทาง กายภาพ ลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของเมือง เพื่อใช้ประกอบในการศึกษา และการ วิเคราะห์ปัจจัย และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่ง ทางรถไฟ รวมทั้งเสนอแนวทางการพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่ง ทางรถไฟให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในเมือง โดยใช้พื้น ฐานของทฤษฎีและแนวความคิด ได้แก่ รูปแบบการเติบโตของเมืองกับโครงข่ายคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินกับการคมนาคมขนส่ง และแนวความคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟกับเมือง ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ โดยได้พิจารณานิยามความหมาย ของการพัฒนา และการคมนาคมขนส่ง ที่ใช้เป็นกรอบของแนวทางการศึกษา ดังนี้

นิยามความหมายของการพัฒนา ( development ) หมายถึง กระบวนการที่ก่อให้เกิด การเปลี่ยนแปลงอย่างสร้างสรรค์ ในวัตถุประสงค์ที่วางไว้ โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือ การปรับ ปรุงคุณภาพชีวิตของประชากรทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตทาง เศรษฐกิจและเพิ่มพูนขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมให้มีประสิทธิภาพและเป็น ไปอย่างทั่วถึง ( Jacobs : 1971 )

ส่วนความหมายของการคมนาคมขนส่ง ( Transportation ) หมายถึง การบริการ หรือ การอำนวยความสะดวกที่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ทางด้านเวลา และสถานที่ อันเนื่องมาจากการ เคลื่อนย้าย บุคคล และสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยการคมนาคมขนส่งมีส่วน สำคัญในการส่งเสริมให้กระบวนการทางเศรษฐกิจดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในขั้นตอนการ ผลิต ( Product ) การกระจาย ( Distribution ) การแลกเปลี่ยน ( Exchange ) และ การ บริโภค ( Consumption ) ส่วนในแง่ของสังคม การคมนาคมขนส่งช่วยให้สังคมได้มีโอกาสแลกเปลี่ยน แนวความคิด ขนบธรรมเนียม ประเพณีและวัฒนธรรม ซึ่งกันและกัน รวมทั้งสร้างความเป็น อันหนึ่งอันเดียวกันทั้งด้านการเมืองและการปกครอง ( Frank H. Mossman and Newton Morton :1975 )

## 2.1 รูปแบบการเติบโตของเมือง กับโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวของเมือง Colby ( 1933 ) ได้กล่าวถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ โครงสร้างและบทบาทหน้าที่ของเมือง ที่ทำให้กิจกรรมบางอย่างรวมตัวกันอยู่ ณ ที่ใดที่หนึ่ง เช่น บริเวณศูนย์กลางของเมือง หรือทำให้กิจกรรมบางอย่างกระจายตัวออกไปยังที่อื่นๆ เช่น ในเขต ชานเมือง โดยแต่ละปัจจัยมีแรงดึงดูด และแรงผลัก ที่ทำให้เมืองเกิดการเติบโต ได้แก่

### - แรงสู่ศูนย์กลาง ( Centripetal forces )

หมายถึง แรงหรือปัจจัยที่ทำให้กิจกรรมบางประเภท กระจุกตัวอยู่ใกล้ใจกลางเมือง คือ ความเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง ที่มีความสะดวกสบายในการเข้าถึง ทั้งการคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ประกอบกับมีแหล่งทำเลที่ตั้งที่ดึงดูดใจในบริเวณที่มีลูกค้าอยู่จำนวนมาก และมีกิจกรรมการค้าอื่นๆ สนับสนุนอยู่โดยรอบ ซึ่งกิจกรรมประเภทที่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง ได้แก่ อาคารสำนักงาน ร้านค้าปลีก ธุรกิจด้านโรงแรม สถาบันการเงิน การธนาคาร ธุรกิจบันเทิง และ อุตสาหกรรมเบา เป็นต้น

### - แรงหนีศูนย์กลาง ( Centrifugal forces )

หมายถึง แรงหรือปัจจัยที่ผลักดันให้กิจกรรมบางประเภทเคลื่อนย้ายออกจากใจกลางเมือง บริเวณย่านพาณิชยกรรมหลัก ออกไปสู่พื้นที่รอบนอกในบริเวณชานเมือง ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากการคมนาคมขนส่ง เช่น การจราจรติดขัด และพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ รวมทั้งพื้นที่สำหรับขยายกิจกรรมมีน้อย และมีราคาที่ดินแพง ทำให้กิจกรรมบางประเภทเคลื่อนย้ายออกไปสู่พื้นที่รอบนอกเมือง ที่มีลักษณะของโครงข่ายการคมนาคมที่การจราจรไม่ติดขัด มีพื้นที่กว้าง และราคาที่ดินไม่แพง กิจกรรมที่เคลื่อนย้ายออกจากใจกลางเมืองเหล่านี้ได้แก่ อุตสาหกรรมหนัก สถานศึกษา สถานที่อยู่อาศัย และศูนย์การค้าขนาดใหญ่ เป็นต้น

Stringer Group ( 1963 ) ได้กล่าวถึงในหลักการพื้นฐานของการคมนาคมขนส่งต่อพื้นที่เมือง ว่าการคมนาคมขนส่งเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ที่เกิดขึ้นในเมือง เช่น การขนส่ง วัตถุประสงค์ที่เป็นอาหาร การเดินทางของผู้โดยสาร การบริการเคลื่อนที่ทางด้านต่างๆ และการกระจายสินค้า ที่เกิดจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมือง โดยถ้าปราศจากเส้นทางที่เป็นโครงข่ายการคมนาคมขนส่งแล้ว ก็จะไม่ทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในเมืองได้ และเมืองก็ไม่

สามารถดำรงอยู่ได้ แสดงว่าเส้นทางโครงข่ายการคมนาคมขนส่งมีอิทธิพลต่อพื้นที่เมืองทั้งในรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน รูปแบบการขนส่ง และรูปแบบการเติบโตของเมือง

Murphy ( 1968 ) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบที่สำคัญที่สุด ที่ชี้ให้เห็นถึงลักษณะและระดับของความเป็นเมือง คือ โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง โดยในบริเวณพื้นที่เมือง ( Urban Area ) จะเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งหนาแน่นที่สุด และถ้าปราศจากเส้นทางคมนาคมขนส่งแล้ว การหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ เช่น การขนส่งสินค้าทางวัตถุดิบ และแรงงานก็จะไม่เกิดขึ้น ทำให้เมืองจึงไม่สามารถดำรงอยู่ได้ ภาพรวมของการคมนาคมขนส่งของเมืองก็จะแสดงออกในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการของเมือง ซึ่งเริ่มจากการที่จุดศูนย์กลางของเมืองที่พัฒนามาจากการเลือกที่ตั้งในบริเวณที่อยู่อาศัยใกล้ หรือริมเส้นทางคมนาคม และการเกิดรูปแบบใหม่ๆ ของการคมนาคมขนส่งก็จะทำให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่เมือง โดยการเติบโตของเมืองจะทำให้การขยายขนาดของเมืองออกไปจนถึงเขตชานเมือง ซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของคนทำงานในเขตใจกลางเมือง ที่เป็นย่านธุรกิจของเมืองได้เดินทางอย่างสะดวกยิ่งขึ้นด้วยระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทางด้านความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมขนส่ง กับการเติบโตของเมือง ซึ่งการคมนาคมขนส่ง ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการลงทุนในด้านการคมนาคมขนส่งอาจส่งผลกระทบต่อ การขยายตัวทางเศรษฐกิจ คือ ผลกระทบทางบวกโดยตรงต่อการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากความสะดวกที่เกิดจากการเข้าถึงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง และผลกระทบทางลบที่ก่อให้เกิดการชะงักงันของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเกิดจากการขาดแคลนทรัพยากร เนื่องจากการลงทุนในการก่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งมากเกินไป

Leibbrand ( 1970 ) ได้กล่าวถึง อิทธิพลของการคมนาคมขนส่งต่อพื้นที่เมืองว่า เมืองและการคมนาคมขนส่งเป็นสิ่งที่คู่กัน ถ้ามีสิ่งหนึ่งก็ต้องมีอีกสิ่งหนึ่งเสมอ จึงไม่มีเมืองใดในโลกที่ไม่มีเส้นทางคมนาคมขนส่ง ซึ่งโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกที่ตั้งของเมือง และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ รูปแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจะเป็นตัวกำหนด และจำกัดรูปแบบการเติบโตของเมือง โดยในช่วงแรกๆ จะเป็นการตั้งถิ่นฐานในบริเวณสองข้างเส้นทางคมนาคม และตามจุดเปลี่ยนของเส้นทาง ทำให้การตั้งถิ่นฐานมักจะเป็นไปอย่างไม่มีรูปแบบที่แน่นอน ขาดความเป็นระเบียบและการวางแผน เมื่อกาลเวลาผ่านไป มนุษย์มีการประดิษฐ์คิดค้นและพัฒนาทางด้านการคมนาคมขนส่ง โดยสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว และระบบการคมนาคมขนส่งมีประสิทธิภาพ ทำให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็วและสะดวก ในการเข้าถึงมากยิ่งขึ้น การเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบไปสู่โรงงาน และจากโรงงานไปสู่ตลาดผู้บริโภคได้อย่างสะดวก เมื่อเขตอิทธิพลของการคมนาคมขนส่งในเมืองขยายตัวกว้างขึ้น ทำ

ให้เมืองจึงมีขนาดใหญ่ขึ้นตามไปด้วย และเกิดโครงข่ายทางการคมนาคมขนส่งติดต่อระหว่างส่วนต่างๆของเมืองมากขึ้น

## 2.2 การใช้ที่ดิน กับการคมนาคมขนส่ง

การใช้ที่ดิน กับการคมนาคมขนส่งนั้นมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน Needham ( 1977 ) ได้กล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และการจราจร ว่า ระบบการคมนาคมขนส่ง และการจราจร เป็นผลมาจากการใช้ที่ดิน โดยการคมนาคมขนส่งทำให้ ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ในเมืองได้อย่างสะดวกขึ้น และพื้นที่ที่ การคมนาคมขนส่งเข้าถึงทำให้การใช้ที่ดินในบริเวณนั้นๆเกิดการเปลี่ยนแปลง เมื่อการใช้ที่ดิน เปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะการคมนาคมขนส่ง และการเดินทางของประชาชนจากจุดต้นทาง และปลายทาง รวมทั้งชนิดของยานพาหนะที่ประชาชนใช้เดินทาง ย่อมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง การใช้ที่ดินในเมือง ส่วนในทางกลับกันถ้ามีการเปลี่ยนแปลงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง จะทำให้การใช้ที่ดินในบริเวณนั้นมีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ดังนั้นจึงสามารถคาดประมาณ การเดินทางของประชาชนจากการใช้ที่ดิน หรือคาดคะเนการใช้ที่ดินจากระบบโครงข่ายการ คมนาคมขนส่งได้

Pederson ( 1980 ) ได้แบ่งการใช้ที่ดินในเขตเมืองเป็น 2 เขตใหญ่ๆ ได้แก่ เขตศูนย์ กลางเศรษฐกิจทางธุรกิจ ( Central Business District ) และเขตนอกศูนย์กลางทางธุรกิจ ซึ่งมีการ ใช้ที่ดินในลักษณะเพื่อการอุตสาหกรรม และการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย แต่การใช้ที่ดินทั้ง เขตศูนย์ กลางเศรษฐกิจทางธุรกิจ และเขตนอกศูนย์กลางทางธุรกิจ สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา โดยมีเส้นทางการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญ ที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ ประโยชน์ที่ดินของเมือง กล่าวคือ เมื่อมีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านพื้นที่ใด การใช้ที่ดินบริเวณนั้น ย่อมเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม แหล่งที่อยู่อาศัย หรือเพื่อการอุตสาหกรรม โดยการคมนาคมขนส่งภายในเมืองว่า การคมนาคมขนส่ง นอกจากอำนวยความสะดวกในเรื่อง การเคลื่อนที่ของผู้คนและสินค้าแล้ว ยังช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน และช่วยให้เกิดการ แลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน โดยทำให้บริเวณต่างๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิดแปลกแตกต่างกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นตัวกลางที่ทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆ ของ ประชากรในเมืองเข้าด้วยกัน

John W. Dicky ( 1988 ) กล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดิน กับการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมือง ในระยะสั้นการใช้ที่ดินจะเป็นตัวกำหนดความต้องการทางด้านคมนาคมขนส่ง โดยเห็นได้จากการก่อสร้างถนน และทางด่วน ล้วนแล้วเกิดจากการเติบโตของเมืองทางพาณิชยกรรม อันทำให้เมืองเกิดการจราจรคับคั่ง และติดขัด ผนวกกับแรงกดดันทางด้านการเมือง ให้จัดการกับสถานการณ์ ผลก็คือ การจัดหา และการก่อสร้างเพื่อตัดถนน ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ที่ดินในเมือง โดยเห็นชัดจากระบบทางด่วนระหว่างเมืองที่ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนไหวของยวดยานจากศูนย์กลางทางพาณิชยกรรมหลักของเมืองหนึ่ง ไปยังอีกเมืองหนึ่ง และส่งผลต่อรูปแบบการเจริญเติบโตของพื้นที่ชุมชนเมือง นอกจากนี้ระบบการคมนาคมขนส่งยังทำให้เกิดความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าของกิจการอุตสาหกรรมอีกด้วย ดังนั้นการวางแผนการคมนาคมขนส่งและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ควรจะดำเนินการไปพร้อมกันไม่ว่าระดับใดก็ตาม โดยคำนึงถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะที่ประสานกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมือง

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร ( 2527 ) ได้อธิบายถึงความสำคัญของระบบการคมนาคมขนส่งว่า หากปราศจากการคมนาคมขนส่ง ลักษณะการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ คงจะไม่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพราะการคมนาคมขนส่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของคนและสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน เป็นแหล่งที่ช่วยเกิดการแลกเปลี่ยนสินค้า และทำให้บริเวณต่างๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิติดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางการคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่างๆ เข้าด้วยกัน นอกจากนี้ระบบคมนาคมขนส่งยังมีความสำคัญ คือ หากปราศจากการคมนาคมขนส่ง ลักษณะการใช้ที่ดินในประเภทต่างๆ คงจะไม่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพราะการคมนาคมขนส่ง ช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของคนและสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน เป็นแหล่งที่ช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้ากัน และทำให้บริเวณต่างๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิติดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางการคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่างๆ เข้าด้วยกัน ดังนั้นการคมนาคมภายในเมืองจึงเกิดขึ้น เพราะความจำเป็นทางด้านกาารพึ่งพาซึ่งกันและกันระหว่างแหล่งผลิตและผู้บริโภค และการขนถ่ายย้ายแหล่ง โดยมีเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมจุดเริ่มต้นและปลายทาง และยานพาหนะสำหรับเคลื่อนที่ ทั้งนี้การคมนาคมขนส่งทำให้เกิดการเคลื่อนที่ตามความต้องการเดินทางของประชากร โดยแบ่งลักษณะการเคลื่อนที่ออกเป็น 4 แบบ คือ

1. จุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ภายในเมือง ( internal - internal )
2. จุดเริ่มต้นอยู่ภายในเมือง แต่ปลายทางอยู่นอกเมือง ( internal - external )
3. จุดเริ่มต้นอยู่นอกเมือง แต่ปลายทางอยู่ภายในเมือง ( external - internal )
4. การเคลื่อนที่เพียงผ่านตัวเมืองเท่านั้น ( external - external )

จากแนวความคิดดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า การใช้ที่ดิน กับการคมนาคมขนส่งทำให้เกิดการเดินทางทั้งประชากร และสินค้า ซึ่งก่อให้เกิดกิจกรรมต่างๆ ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ขึ้นในตัวเมือง ดังนั้นการคมนาคมขนส่งจึงมีผลต่ออิทธิพลต่อพื้นที่เมืองในการตั้งถิ่นฐาน การขยายตัวของเมือง ราคาที่ดิน รวมทั้งการใช้ที่ดิน และอาคาร อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่ และการคมนาคมขนส่งที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่เมือง

### 2.3 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟกับเมือง

Eric C.Freund (1968) กล่าวถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละเมืองของประเทศสหรัฐอเมริกา โครงการพัฒนาของเมืองประมาณร้อยละ 5 จะเกิดจากการพัฒนา อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม ที่เป็นกาให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เดินทางจากพื้นที่ต่างๆเข้าสู่สถานีรถไฟ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟจะเป็นกิจการร้านค้า สถานที่พัก และร้านอาหารที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนบริเวณที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟออกไปยังพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ ( Public Open Space ) ของเมือง เพื่อใช้เป็นสวนสาธารณะ และแหล่งพักผ่อนหย่อนใจในเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย ส่วนใหญ่มักจะอยู่ใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟมากกว่าจะอยู่ตามเส้นทางรถไฟที่วิ่งผ่านในบริเวณสองฟากของเขตทางรถไฟ โดยความต้องการครอบครองที่ดินเพื่อการพักอาศัยจะอยู่ห่างจากแนวรางรถไฟพอสมควร เนื่องจากเสียงและความสั่นสะเทือนที่รถไฟวิ่งผ่าน โดยเฉพาะรถไฟดีเซล ที่ก่อให้เกิดไอน้ำมัน ( oil exhaust fumes ) ที่จะส่งผลกระทบต่อมลภาวะทางอากาศ และสิ่งแวดล้อม แต่ตรงกันข้ามกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ที่มักจะอยู่ใกล้กับเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้า และนำเข้าวัตถุดิบจากที่อื่นเข้าสู่คลังสินค้า รวมทั้งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟทำให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้การขนส่งวัตถุดิบ และสินค้าทางรถไฟไปสู่พื้นที่อื่น โดยมักจะเลือกแหล่งที่ตั้งที่กระจายตัวอยู่ตามเส้นทางรถไฟ และมีพื้นที่กว้างพอ เพื่อให้เหมาะแก่การประกอบกิจการอุตสาหกรรมในแต่ละประเภท ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าที่มีน้ำหนักมาก หรือจัดเก็บสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ถือว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ต้องอาศัยความสะดวกทางด้าน การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต และการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีขนาดบรรทุกมากเพื่อขนถ่ายสินค้าในการขนส่งทางรถไฟเข้าสู่แหล่งตลาดต่างๆ นอกจากนี้แหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมมักจะอยู่ในบริเวณที่มีการสัญจร และการคมนาคมขนส่งที่สะดวก โดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟที่มาบรรจบกันที่เป็นจุดเปลี่ยนของเส้นทางรถไฟ เพื่อไปยังพื้นที่อื่นๆ หรือบริเวณที่เส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนที่มีการเข้าถึงได้อย่างสะดวก รวมทั้งการอยู่ใกล้กับแรงงานที่ใช้ในการอุตสาหกรรม สิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือ

การมีจำนวนแรงงานอย่างเพียงพอ และสามารถจ้างงานได้ในอัตราที่เหมาะสม และการจัดหาทางด้านที่พักของแรงงานเพื่อเดินทางมายังแหล่งงานในบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมได้

เส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านเมือง จะทำให้เกิดจุดตัดกับโครงข่ายคมนาคมทางถนนภายในเมือง ( Grade Separations ) ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าที่จะต้องลดความเร็ว และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่นำผู้โดยสารเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยผ่านพื้นที่ชั้นในของเมืองเข้าออกจากสถานีรถไฟที่อยู่ใจกลางของเมือง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจร บริเวณจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนน และกระจายออกเป็นปัญหาการจราจรติดขัดในโครงข่ายคมนาคมต่อเนื่องกันไป นอกจากนี้บริเวณสถานีรถไฟที่มีการเดินทางของผู้ใช้บริการมาก ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงจากบริเวณแหล่งที่พักอาศัย เป็นย่านธุรกิจ และพาณิชย์กรรม สถาบันการศึกษา และแหล่งที่อยู่อาศัยของแรงงานที่อยู่ใกล้กับโรงงานอุตสาหกรรม แม้ว่าจุดมุ่งหมายหลักของการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ คือ การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าเพื่อมายังใจกลางเมือง โดยใช้สถานีรถไฟเป็นจุดเปลี่ยน และขนถ่ายผู้โดยสารและสินค้าเข้ามาในเมือง แต่การคมนาคมขนส่งทางรถไฟยังคงมีบทบาทสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมอื่นๆ ที่มีความสัมพันธ์กับรูปแบบการเดินทางภายในเมือง

Cadwallador ( 1985 ) กล่าวถึง การคมนาคมขนส่งทางรถไฟภายในเมืองว่า การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ นอกจากอำนวยความสะดวกในเรื่องการเคลื่อนที่ของผู้คน และสินค้าแล้ว ยังช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน ในพื้นที่อุตสาหกรรมใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟ และช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนขนถ่ายสินค้า จากคลังสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ กับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน ทำให้บริเวณสถานีรถไฟ และบริเวณโดยรอบต่างๆ ภายในเมืองมีรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่เป็นไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นตัวกลางเพื่อเชื่อมโยงเรื่องกิจกรรมต่างๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน ลักษณะการให้บริการของการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ มีลักษณะการดำเนินการแบบ ( Multiple product operation ) คือ การบริการหลายๆ อย่างในเวลาเดียวกัน โดยมีประเภทของการให้บริการรับส่งสินค้า 2 ประเภท ได้แก่ สินค้าเหมาล้ง ( Carload ) คือ การขนส่งสินค้าโดยที่ลูกค้าเหมาขบวนรถไฟ เพื่อบรรจุสินค้าไปยังสถานีปลายทาง และการให้บริการรับส่งสินค้าประเภทหีบห่อวัสดุสินค้า ( Less than Carload ) คือ การขนส่งสินค้าตามความต้องการของลูกค้าในขบวนรถตู้สินค้าไปยังสถานีต่างๆ แต่ละวัน การคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีข้อเสียเปรียบการขนส่งทางถนน คือ การไม่สามารถเข้าถึงได้ทุกจุด ( door to door ) จึงต้องอาศัยการส่งป้อน ( feeder ) โดยอาศัยสถานีรถไฟเป็นศูนย์กลางการเดินทางของผู้โดยสาร และจัดเก็บรวบรวมสินค้า เพื่อกระจายสินค้าส่งต่อไปยังโครงข่ายการบรรทุกสินค้าทางถนน



Tom Worsley ( 1995 ) ได้กล่าวถึงการพัฒนาพื้นที่เมืองในบริเวณสถานีรถไฟ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ( Urban Rail Development and the measurement of impacts ) ของเมือง South Yorkshire โดยพบว่าการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในเมือง ช่วยลดปัญหาทางการจราจร และสิ่งแวดล้อมได้ พร้อมกับการพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟให้เป็นแหล่งธุรกิจการค้า และการจ้างงาน ให้เกิดขึ้นกับเมือง โดยเป็นการพัฒนาการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟในพื้นที่เมือง เพื่อลดการจราจรติดขัดที่เกิดจากรถยนต์ส่วนบุคคล โดยสร้างทางเลือกให้ประชาชนหันมาเดินทางโดยรถไฟ จากพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่บริเวณใจกลางเมืองและพัฒนาปรับปรุงสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟให้สอดคล้องกับเมือง โดยเตรียมใช้มาตรการเพื่อรองรับผลกระทบต่างๆ ที่ทำให้เมืองเกิดการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เช่น การคำนึงถึงรูปลักษณะของเมือง การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับทิศทางการขยายตัวของเมือง และการส่งเสริมเพื่อพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณพื้นที่ของสถานีรถไฟที่อยู่ในใจกลางเมืองให้เกิดเป็นอาคารสำนักงาน ธุรกิจ แหล่งที่พักและศูนย์การค้า เพื่อรองรับความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มมากขึ้นในบริเวณใจกลางเมือง และควบคุมการขยายตัวของเมืองไปในพื้นที่รอบนอกเขตชานเมือง

จากแนวความคิดดังกล่าว สรุปได้ว่า โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรถไฟกับเมือง เป็นการขนส่งคนหรือมวลชน มากกว่าการคมนาคมขนส่งสินค้า ซึ่งในเมืองใหญ่จะมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งหลายแบบที่เชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนในเมืองเล็กอาจจะมีเพียงไม่กี่ระบบ ทั้งนี้การคมนาคมขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับกิจการของภาครัฐ หรือการจัดบริการการขนส่งร่วมกับภาครัฐ โครงข่ายของการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในพื้นที่เมือง เป็นการพัฒนามาจากการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างเมือง เข้าสู่ศูนย์กลางเมืองที่สถานีรถไฟ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความต้องการของการเดินทางของผู้โดยสารไปยังสถานที่ต่างๆ เช่น การเดินทางในบริเวณแหล่งที่อยู่อาศัยชานเมืองกับย่านศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง

## 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Japan Railway Technical Service ( 1995 ) ได้ศึกษาแผนการปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ( The Study on an Improvement Plan for Railway Transport in and around the Bangkok Metropolis in Consideration of Urban Development ) โดยศึกษาเป็นแผนแม่บทเพื่อปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานครให้ดีขึ้น พร้อมกับการพัฒนาเส้นทางรถไฟ และการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณรถไฟให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่เมืองอย่างสอดคล้อง และเหมาะสม

ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด อันเนื่องมาจากโครงข่ายคมนาคมทางถนน และการแก้ปัญหาด้วยการตัดถนนเพิ่มขึ้นทำให้พื้นที่เมืองในเขตกรุงเทพมหานครเกิดการขยายตัวเป็นไปอย่างรวดเร็วทางมากขึ้น นอกจากนี้การเดินทางของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครที่จะเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก และการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ รวมทั้งยังไม่เป็นระบบโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารที่ต่อเนื่องกัน เมื่อได้พิจารณาการคาดการณ์ประชากรในอนาคตของกรุงเทพมหานครในปี ค.ศ.2010 จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 40 โดยจะทำให้เมืองเกิดปัญหาการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มมากขึ้น ผลการศึกษาให้ความสำคัญของการรวมการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ กับการพัฒนาเมืองเข้าด้วยกัน เนื่องจากเห็นว่า การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ที่มีเส้นทางจากพื้นที่ชานเมืองที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยเข้าสู่พื้นที่ชั้นในที่เป็นแหล่งงานย่านธุรกิจพาณิชยกรรม และการคมนาคมขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก โดยใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าการเดินทางโดยรถยนต์

อย่างไรก็ตามการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ประสบปัญหาภาวะขาดทุนในแต่ละปี ต้องพร้อมที่จะปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในเส้นทางต่างๆของภูมิภาคให้สอดคล้อง และเอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานครที่เชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารในพื้นที่อื่นๆ พร้อมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณรถไฟที่มีอยู่จำนวนมากให้เกิดประโยชน์ เพื่อสร้างผลตอบแทนในการลงทุนของโครงการพัฒนาอื่นๆ โดยให้เอกชนเข้าใช้พื้นที่ในการประกอบธุรกิจ และพัฒนาพื้นที่ให้รองรับการเดินทางของผู้โดยสารในบริเวณสถานีรถไฟต่างๆได้เช่นเดียวกัน รวมทั้งการเร่งปรับปรุงรูปแบบการเดินทางในเส้นทางรถไฟเขตชานเมือง เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยใช้ข้อได้เปรียบของการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เพื่อการปรับปรุงให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เมืองในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนี้คือ

#### 1. ตำแหน่งที่ตั้ง (Location)

เส้นทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นเส้นทางที่วิ่งเข้าออกเขตพื้นที่ชั้นในบริเวณใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ที่สถานีรถไฟหัวลำโพง ไปยังสถานีรถไฟบางซื่อ และสถานีรถไฟมักกะสัน โดยเฉพาะสถานีรถไฟหัวลำโพง ที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางไปสู่ภูมิภาคต่างๆ การเดินทางของผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟยังเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานคร ตามสถานีรถไฟต่างๆที่อยู่ภายในเขตพื้นที่เมือง และมีขนาดพื้นที่กว้างขวางโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟในแต่ละแห่ง รวมทั้งสถานีรถไฟในเขตพื้นที่ชานเมือง ที่มีอยู่มากในเขตกรุงเทพมหานคร สามารถรองรับการเดินทางของผู้คนจำนวนมากในพื้นที่รอบนอกเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงเพื่อ

เดินทางเข้ามายังเขตพื้นที่ชั้นในได้ ทำให้เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟครอบคลุมความต้องการเดินทางในแต่ละพื้นที่ของกรุงเทพมหานครได้

## 2. หน้าที่การให้บริการ ( Functional )

ระบบการคมนาคมขนส่งทางรถไฟสามารถให้บริการในรูปแบบการเดินทางทั้งของผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และเพื่อการท่องเที่ยว โดยการให้บริการของรถไฟแห่งประเทศไทย ในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นการเดินทางของผู้โดยสาร ในประเภทขบวนรถด่วน ขบวนรถไฟชั้นธรรมดา และรถไฟชานเมือง เพื่อตอบสนองต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ทั้งในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนในเช้า และเย็น ที่วิ่งผ่านพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร จำนวนไม่น้อยกว่า 15 ขบวน และมีความจุผู้โดยสารจำนวน 200 – 500 คนต่อขบวน ตามแผนการปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร จะเพิ่มขบวนรถไฟชานเมือง ให้ครอบคลุมพื้นที่ ทั้งในเส้นทางรถไฟสายเหนือที่สถานีรถไฟดอนเมือง เส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่สถานีรถไฟลาดกระบัง และเส้นทางรถไฟสายใต้ที่สถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อเข้าสู่พื้นที่เมืองที่สถานีรถไฟหัวลำโพง และสถานีรถไฟมักกะสัน เพื่อที่จะขนถ่ายผู้โดยสารจากแหล่งที่พักอาศัยในเขตชานเมืองของกรุงเทพมหานคร เข้าสู่แหล่งทำงานในเขตพื้นที่ชั้นใน

## 3. การพัฒนาพื้นที่ ( Urban Development )

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟที่มีพื้นที่กว้างอยู่จำนวนมากของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งพื้นที่สถานีรถไฟในเขตพื้นที่เมือง และพื้นที่สถานีรถไฟในเขตชานเมือง โดยเฉพาะศูนย์ซ่อมที่สถานีรถไฟมักกะสัน และสถานีรถไฟสามเสน ที่อยู่ในเขตพื้นที่เมือง สามารถสร้างผลตอบแทนในการลงทุนของโครงการพัฒนาอื่นๆ โดยให้เอกชนเข้าใช้พื้นที่ในการประกอบธุรกิจ และพัฒนาพื้นที่ให้รองรับการเดินทางของผู้โดยสารในบริเวณสถานีกับพื้นที่เมืองได้ ส่วนพื้นที่สถานีรถไฟในเขตชานเมือง ที่สถานีรถไฟหัวตะเข้ สามารถพัฒนาให้เป็นจุดรวมของการเดินทางของผู้โดยสารสายตะวันออก ที่มีจำนวนผู้โดยสารจำนวนมากที่ใช้บริการในเส้นทางรถไฟ โดยมีแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับพื้นที่เมือง และเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟลาดกระบัง ที่อยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟที่มีขนาดพื้นที่กว้างให้เกิดประโยชน์ ทั้งนี้จะเป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟให้เป็นแหล่งการค้าและบริการ ศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ รวมทั้งอาคารสำนักงาน และที่อยู่อาศัย โดยการพัฒนาพื้นที่เมืองในบริเวณสถานีรถไฟจะให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงที่ตามมาในอนาคต เพื่อการรองรับการเติบโตของเมืองที่ความเป็นพลวัตสูง ทั้งยังเอื้อประโยชน์ต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยในการพัฒนาพื้นที่ที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพ ดังนั้น การปรับปรุงพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองอย่างมีระบบ ทำให้

การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลกำไรที่มากขึ้น และยังเป็น การเพิ่มจำนวนของผู้โดยสารที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

Wilbur Smith , Lyon Association ( 1970 ) ได้ทำการศึกษาระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ได้สรุปว่า การคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความสัมพันธ์กับการคมนาคมขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งนี้การคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะบรรทุกสินค้าเพื่อขนถ่ายให้กับการคมนาคมขนส่งทางถนนในบริเวณสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟที่เป็นแหล่งที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมที่เส้นทางคมนาคมทางถนนเข้าถึง โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟสามารถบรรทุกสินค้าได้มาก เมื่อเปรียบเทียบกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งสินค้าทางอากาศ มักเป็นการบรรทุกสินค้าเฉพาะอย่าง และไม่ได้เกี่ยวเนื่องกับบทบาทของการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟมากนัก ดังนั้นจึงควรการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนให้ความเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่ช่วยให้การเข้าถึง ( Accessibility ) ได้อย่างเป็นระบบ และมีความสัมพันธ์กับการเติบโตทางกายภาพ และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

Perth Urban Rail Development ( 2001 ) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงของเมืองที่เกิดจากเส้นทางรถไฟสายตะวันตกเฉียงใต้ ( The South West Metropolitan Railway ) ของประเทศออสเตรเลีย ที่เส้นทางรถไฟตัดผ่านใจกลางของเมือง Perth และทำให้การใช้ที่ดินในเมืองเกิดการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาพื้นที่เมืองให้สัมพันธ์กับเส้นทางรถไฟ โดยพบว่า เส้นทางรถไฟสายตะวันตกเฉียงใต้ ที่เข้าไปบริเวณย่านศูนย์กลางธุรกิจของเมือง ( CBD. ) มีความสำคัญต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ที่เดินทางเข้าสู่เมืองใหญ่ เพื่อไปยังแหล่งงาน โดยการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ในบริเวณสถานีรถไฟ เกิดการเปลี่ยนแปลงให้เกิดการพัฒนาต่างๆมากขึ้น คือ เป็นแหล่งที่พักแห่งใหม่ของผู้อยู่อาศัยในเมือง และศูนย์กลางค้าขนาดใหญ่ที่ให้บริการกับประชาชนที่เดินทางเข้าออกในบริเวณสถานีรถไฟ โดยทำการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของการเดินทางในเมือง ( Mass Transit ) ที่เชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูง ( High speed train ) และรถโดยสารประจำทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางจากนอกเมืองเข้าสู่ใจกลางเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

การพัฒนาพื้นที่เมืองเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ได้เตรียมการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งหมดของเมือง ให้สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาเมืองสำหรับอนาคต ในการวางผังเมืองรวม ( Master Plan ) โดยเชื่อมโยงการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เมืองเข้ากับโครงการพัฒนาทางโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต ( Public transport and infrastructure project ) และจัดหารูปแบบการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เพื่อรองรับ

การเดินทางของประชาชนในพื้นที่เมือง จากแหล่งที่พักอาศัยในเขตชานเมือง เดินทางเข้าสู่เมือง โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายสาธารณะให้สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยยิ่งขึ้น และสามารถเข้าถึงได้ง่าย จากพื้นที่แหล่งที่พักอาศัยโดยรอบบริเวณชานเมือง ในระยะทาง 71 กิโลเมตร จากเมือง Mandurah เข้าสู่เมือง Perth ในบริเวณย่านศูนย์กลางธุรกิจของเมือง พร้อมกับพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟใจกลางเมืองให้เป็นย่านธุรกิจ แหล่งที่พักอาศัย และห้างสรรพสินค้า ที่สัมพันธ์กับระบบการขนส่งมวลชนในเมือง และการเดินทางของผู้โดยสารจากพื้นที่เมืองออกสู่พื้นที่รอบนอกเขตเมือง

เมษยา ชนวรรณ์ ( 2536 ) ได้ศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟ ในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง โดยกล่าวถึงปัจจัยที่ทำให้การคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟเกิดการขยายตัวในเขตกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากความต้องการใช้รถไฟ ในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยชานเมือง เข้าสู่แหล่งงานใจกลางเมือง ความต้องการเดินทาง โดยรถไฟในช่วงวันทำงานจะเพิ่มสูงขึ้นในช่วงโมงเร่งด่วน ช่วงเช้า และเย็น โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดรูปแบบของความต้องการการเดินทางโดยรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ได้สรุป ดังนี้ คือ

### 1. ปัจจัยทางกายภาพ

ได้แก่ การเติบโตของเมือง โดยขาดการวางแผนทางการใช้ที่ดินและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการขยายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยและบ้านจัดสรรขนาดใหญ่ ในเขตชานเมือง ทำให้ความต้องการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยชานเมือง เข้าสู่แหล่งงานบริเวณใจกลางเมืองมากขึ้น โดยทำให้เกิดปริมาณการจราจรติดขัด เมื่อเข้าสู่พื้นที่เมืองชั้นใน

### 2. ปัจจัยทางสังคม

ได้แก่ การเพิ่มของประชากร อันเกิดจากการย้ายถิ่นเข้ามาหางานทำในเขตกรุงเทพมหานครและปัญหาทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางถนน เช่น ปัญหามลพิษทางอากาศ โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีผลกระทบต่อสภาพทางสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนน้อยกว่าการเดินทางโดยการคมนาคมขนส่งทางถนน

### 3. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

ได้แก่ ความต้องการเดินทางเพื่อเข้าสู่พื้นที่เมืองชั้น เพื่อไปแหล่งงาน และสถาบันทางการศึกษา โดยการให้บริการของการขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ และไม่ต่อเนื่องกันเป็นระบบที่ชัดเจน จึงเป็นการเพิ่มขึ้นของความต้องการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้นและทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน ส่วนการเดินทางโดยรถไฟจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่มีความสะดวก และประหยัด

ซึ่งผลกระทบของการเดินทางโดยรถไฟที่มีผลต่อการจราจรในส่วนใหญ่นั้นเกิดขึ้นในบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเท่านั้น

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ( 2540 ) ได้ศึกษาทางด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการปล่อยก๊าซอันตรายเป็นที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งในประเภทต่างๆ โดยอ้างอิงจาก US. Federation railroad Administration พบว่า การคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีส่วนการปล่อยของเสียจากเครื่องยนต์น้อยกว่าการขนส่งทางถนน ที่จุดวัดการทดสอบคุณภาพอากาศ ถึง 16 เท่า โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะสามารถประหยัดน้ำมันในรูปแบบของตันต่อไมล์ต่อแกลลอน ประมาณ 4.5 เท่า ของการขนส่งด้วยรถยนต์บรรทุก เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการคมนาคมขนส่งทางรถไฟกับการคมนาคมขนส่งทางถนน พบว่า การคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะพอแข่งขันกับทางรถยนต์ได้ในช่วงตั้งแต่ 200 - 300 กิโลเมตรขึ้นไป และจะได้เปรียบโดยเด็ดขาดในระยะทางที่ไกลกว่า 350 กิโลเมตร โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะสามารถประหยัดน้ำมันในรูปแบบการบรรทุกสินค้าจำนวน ตันต่อไมล์ ประมาณ 4.5 เท่า ของการขนส่งโดยทางรถยนต์บรรทุก และเมื่อเปรียบเทียบทางด้านความปลอดภัย จะเห็นว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการคมนาคมขนส่งทางถนน มีมากกว่าร้อยละ 90 ส่วนที่เหลือในจำนวนนี้ประมาณ ร้อยละ 2.5 เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางรถไฟเท่านั้น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 3

### สภาพทั่วไปของจังหวัด และเมืองเชียงราย

#### 3.1 นโยบาย และบทบาทของจังหวัดเชียงราย

แนวทางการพัฒนาจังหวัดในอนุภาคเหนือตอนบน ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ( พ.ศ. 2545 – 2549 ) โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดให้จังหวัดเชียงรายเป็นเขตพัฒนาพิเศษด้านการค้า และการท่องเที่ยว โดยกำหนดแนวนโยบายของภาคเหนือตอนบนให้จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร รวมทั้งการพัฒนาด้านการค้าชายแดน จึงมีโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของจังหวัดเชียงราย เพื่อส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว การลงทุนผ่านแดน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

แผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย 5 ปี ( พ.ศ. 2545 – 2549 ) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ของจังหวัดเชียงราย คือ ให้จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และการพาณิชย์ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้ความร่วมมือในโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจและเป็นศูนย์กลางการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรด้านพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาว โดยมีบทบาทหน้าที่ของจังหวัดเชียงรายในโครงการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน อันประกอบด้วย

- โครงการหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ ( Greater Mekong Sub-Regional , GMS. )

การพัฒนาความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงใน 6 ประเทศ คือ ประเทศไทย ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเวียดนามมาร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐประชาชนจีน กัมพูชาประชาธิปไตย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยได้แบ่งความร่วมมือเป็น 7 สาขาใหญ่ ได้แก่ สาขาการคมนาคม สาขาการพลังงาน สาขาสื่อสารโทรคมนาคม สาขาการท่องเที่ยว สาขาการค้า สาขาทรัพยากรมนุษย์ และสาขาสิ่งแวดล้อม เพื่อการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งจังหวัดเชียงรายเป็น 1 ใน 9 จังหวัดภาคเหนือซึ่งอยู่ในโครงการดังกล่าว

- โครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ( Quad Angle Economics Co-Operation )

การพัฒนาความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน 4 ประเทศ คือ ประเทศไทย สาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ โดยเป็นโครงการที่สืบเนื่องจากโครงการหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยได้กำหนดให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอินโดจีน และได้กำหนดให้จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือตอนบนร่วมกับจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดลำปาง เนื่องจากจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพทางด้านที่ตั้ง การค้า การลงทุน การคมนาคม และการท่องเที่ยว

ส่วนบทบาท และหน้าที่ในระดับเมืองของชุมชนเมืองเชียงราย ได้กำหนดไว้ในแผนพัฒนาของเทศบาลเมืองเชียงราย 5 ปี ( พ.ศ. 2545 – 2549 ) โดยมีทิศทาง และเป้าหมายการพัฒนา คือ กำหนดให้เมืองเชียงรายเป็นชุมชนศูนย์กลางที่สำคัญของจังหวัดเชียงราย โดยมีบทบาทและหน้าที่หลักของชุมชน คือ เป็นชุมชนศูนย์กลางระดับจังหวัด และระดับอำเภอ โดยเน้นการให้บริการด้านต่างๆแก่ชุมชนโดยรอบ ทั้งทางพาณิชยกรรม การบริการทางการเงิน การบริหารการปกครอง การศึกษา การบริการท่องเที่ยว และการคมนาคมขนส่ง

### 3.2 สภาพทั่วไปจังหวัดเชียงราย

#### 3.2.1 ที่ตั้ง และเขตการปกครอง

ที่ตั้งและอาณาเขต ของจังหวัดเชียงรายตั้งอยู่เหนือสุดของประเทศ อยู่ระหว่างเส้นรุ้ง (Latitude) ที่ 19 องศา 15 ลิปดา ถึง 20 องศา 18 ลิปดาเหนือ และเส้นแวง (Longitude) ที่ 99 องศา 15 ลิปดา ถึง 100 องศา 31 ลิปดาตะวันออก มีพื้นที่ทั้งหมด 7,046,850 ไร่ หรือ ประมาณ 11,678.369 ตารางกิโลเมตร ( แผนที่ 3.1 )

ทิศเหนือ	ติด สาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ทิศใต้	ติด จังหวัดลำปาง และจังหวัดพะเยา
ทิศตะวันออก	ติด สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ทิศตะวันตก	ติด จังหวัดเชียงใหม่ และสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์





<p><b>การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ</b>  <b>The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiangrai Town</b></p>		<p>แผนที่</p> <p><b>3.1</b></p>
<p>สัญลักษณ์</p> <p>  เขตประเทศ   เขตจังหวัด   เขตอำเภอ                 </p> <p>  อำเภอ   อำเภอเมือง                 </p> <p>ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง</p>		<p>ที่ตั้งขอบเขตการปกครองของจังหวัดเชียงราย</p> <p> </p> <p>มาตราส่วน</p> <p>0 20 40 กิโลเมตร</p>

ตารางที่ 3.1 จำนวนเทศบาล ตำบล และหมู่บ้าน จำแนกตามเขตการปกครองของจังหวัดเชียงราย ปีพ.ศ. 2544

อำเภอ	เนื้อที่ ( ตร. กม. )	จำนวนเทศบาล	จำนวนตำบล	จำนวนหมู่บ้าน	จำนวนบ้าน
เมืองเชียงราย	1,283.67	1	16	194	72,507
ในเขตเทศบาลเมือง	60.85	1	4	34	27,996
นอกเขตเทศบาล	1,222.82	-	12	160	44,511
ขุนตาล	234.00	1	3	47	9,109
เชียงของ	836.00	2	7	80	19,442
เชียงแสน	554.00	1	6	63	16,156
เทิง	821.00	2	10	117	23,071
ป่าแดด	333.30	2	5	56	7,226
พญาเม็งราย	620.00	1	5	58	11,269
พาน	1,023.00	1	15	185	39,663
แม่จัน	754.97	4	11	130	34,391
แม่ฟ้าหลวง	641.40	-	4	54	13,110
แม่ลาว	338.41	2	5	58	9,738
แม่สรวย	1,428.61	2	7	105	19,782
แม่สาย	285.00	2	8	86	31,666
เวียงแก่น	526.00	-	4	41	7,591
เวียงชัย	347.69	1	5	60	13,313
เวียงป่าเป้า	1,217.00	2	7	79	19,948
กิ่งอำเภอดอยหลวง	259.00	-	3	27	6,585
กิ่งอำเภอเวียงเชียงรุ้ง	174.41	1	3	40	6,942
รวม	11,678.37	25	124	1,674	361,545

ที่มา : ที่ทำการปกครองจังหวัดเชียงราย

\* หมายเหตุ

การปกครองส่วนภูมิภาค = 16 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ 124 ตำบล และ 1,674 หมู่บ้าน

การปกครองส่วนท้องถิ่น = 1 อบจ. 1 เทศบาลเมือง 24 เทศบาลตำบล 120 อบต. และ 1 สภาตำบล

ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดเชียงราย จัดอยู่ในประเภทเทือกเขาสูงในทวีปตอนเหนือ ( North continental high land ) ส่วนใหญ่มีพื้นที่เป็นที่ราบสูงในเขตอำเภอแม่สรวย อำเภอเวียงป่าเป้า และอำเภอเชียงของ บริเวณเทือกเขามีชั้นความสูงประมาณ 1,500 – 2,000 เมตร จากระดับน้ำทะเล ส่วนบริเวณที่ราบที่มีระดับต่ำสุด คือที่ราบลุ่มแม่น้ำอิง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของอำเภอเชียงของ เฉลี่ยระดับความสูงในพื้นที่ราบ ประมาณ 394 เมตร จากระดับน้ำทะเล

สภาพภูมิอากาศ เนื่องจากจังหวัดเชียงรายตั้งอยู่เหนือสุดของประเทศ จึงทำให้ได้รับอิทธิพลจากน้ำทะเลค่อนข้างน้อย ประกอบกับภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเทือกเขาสูงและป่าไม้ ทำให้ระดับอุณหภูมิในแต่ละฤดูแตกต่างกันมาก ในปี พ.ศ. 2544 อุณหภูมิอากาศเฉลี่ยของจังหวัดเชียงราย มีอุณหภูมิสูงสุด 38.8 องศาเซลเซียสในเดือน เมษายน และอุณหภูมิต่ำสุด 8.0 องศาเซลเซียสในเดือนมกราคม

เขตการปกครองของจังหวัดเชียงราย แบ่งเขตการปกครองในส่วนการบริหารราชการส่วนภูมิภาค โดยแบ่งการปกครองออกเป็น 16 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ 124 ตำบล และ 1,674 หมู่บ้าน การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 1 แห่ง เทศบาลตำบล 24 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 120 แห่ง และสภาตำบล 1 แห่ง ( ตารางที่ 3.1 )

### 3.2.2 โครงข่ายคมนาคมขนส่ง

จังหวัดเชียงรายมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สะดวกแก่การเข้าถึง ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ ( แผนที่ 3.2 )

#### ทางบก

ประกอบด้วยการคมนาคมขนส่งทางถนนในเส้นทางคมนาคมสายหลัก คือ

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของจังหวัดเชียงราย ตัดผ่านบริเวณตอนกลางของจังหวัดในแนวทิศเหนือถึงใต้ และเชื่อมผ่านเส้นทางระหว่างจังหวัดพะเยา ถึงจังหวัดเชียงราย
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 เป็นเส้นทางที่ต่อจากทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 โดยตัดผ่านชุมชนเมืองเชียงรายไปทางทิศเหนือ ถึงอำเภอแม่จัน และอำเภอแม่สาย
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 แยกไปยังอำเภอแม่สรวย อำเภอเวียงป่าเป้า ถึงจังหวัดเชียงใหม่



สถาบันวิจัยบริการ

<p><b>การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ</b>  <b>The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town</b></p>	<p>แผนที่ <b>3.2</b></p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>  พายุดวงแผ่นดิน   พายุดวงจังหวัด   เส้นทาง   สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย   ท่าอากาศยาน         </p> <p><small>ที่มา: สถาบันการศึกษาคิดเมือง</small></p>	<p>โครงการพัฒนาระบบขนส่งทาง          ของจังหวัดเชียงราย</p> <p> </p> <p> </p>

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1016 จากอำเภอแม่จัน ไปอำเภอเชียงแสน
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปอำเภอเทิง
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1126 จากอำเภอพาน ไป อำเภอป่าแดด
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1129 จากอำเภอเชียงแสน ไป อำเภอเชียงของ
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1155 จากอำเภอเทิง ไป อำเภอเวียงแก่น
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1173 จากอำเภอเวียงชัย ไป กิ่งอำเภอเวียงเชียงรุ้ง
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1174 จากอำเภอเทิง ไป อำเภอเชียงของ
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปอำเภอเวียงชัย
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1234 จากอำเภอแม่จัน ไป อำเภอแม่ฟ้าหลวง
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1290 จากอำเภอแม่สาย ไป อำเภอเชียงแสน

### ทางอากาศ

จังหวัดเชียงรายมีสนามบิน 2 แห่ง คือ สนามบินที่ใช้ในราชการกองทัพอากาศ ตั้งอยู่ที่ถนนพหลโยธิน อำเภอเมืองเชียงราย และท่าอากาศยานสากลจังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่บริเวณตำบลบ้านดู่ และตำบลริมกก อำเภอเมืองเชียงราย ในพื้นที่ 3,275 ไร่ ท่าอากาศยานแห่งนี้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ที่บินระหว่างประเทศได้ ปัจจุบันมีเครื่องบินของสายการบินไทย จาก เชียงราย ถึงกรุงเทพฯ ไปกลับทุกวัน จำนวน 4 เที่ยวบิน และมีเครื่องบินของสายการบินแอร์ อันดามัน จากเชียงราย ถึงจังหวัดเชียงใหม่ ไป และกลับทุกวัน จำนวน 2 เที่ยวบิน

### ทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำในจังหวัดเชียงราย ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำโดยใช้เส้นทางแม่น้ำกก จากบริเวณท่าเรือเชียงราย เชียงสะพานแม่ฟ้าหลวง อำเภอเมืองเชียงราย ถึงท่าตอน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ยังมีการคมนาคมทางน้ำที่แม่น้ำโขง โดยความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ว่าด้วยข้อตกลงทางการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าทางน้ำ จากท่าเทียบเรือชื่อเหมา มณฑลยูนนาน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ไป ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งเมียนมาร์ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จนถึงท่าเทียบเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยในปี พ.ศ. 2544 มีเรือสินค้าเทียบที่ท่าเรือเชียงแสนกว่า 1,600 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือขนส่งสินค้าจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งการเดินทางคมนาคมทางน้ำโขงใช้ได้ตลอดปี แต่ในช่วงหน้าแล้งระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม แม่น้ำโขงมีระดับน้ำลึก ประมาณ 1.50 เมตร ต้องใช้เรือเล็กขนาดต่ำกว่า 50 ตัน ส่วนในฤดูน้ำมากจะใช้เรือขนาด 150 - 180 ตันเพื่อ

บรรทุกสินค้า นอกจากนี้ยังมีเรือเร็วขนส่งผู้โดยสารขนาด 40 ที่นั่ง โดยใช้เวลาเดินทางจากเมืองจิงหนิง ในแคว้นสิบสองปันนา ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีน ถึงท่าเทียบเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง แต่หากกลับเป็นการเดินทางทวนกระแสน้ำ ใช้เวลาเดินทาง 12 ชั่วโมง

### 3.2.3 โครงสร้างทางเศรษฐกิจ

สภาพทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงรายในปี พ.ศ. 2544 มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นทั้งการขยายตัวของการผลิตภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร ในภาคเกษตรกรรม พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ถั่วลิสง ลำไย มีผลผลิตที่เพิ่มขึ้น ส่วนการผลิตนอกภาคเกษตรส่วนใหญ่มีขยายตัวเพิ่มขึ้น เว้นแต่ในภาคเหมืองแร่ที่ การผลิตหินปูน และบอลเคลย์มีปริมาณลดลงตามภาวะความต้องการวัตถุดิบเพื่อการผลิตปูนซีเมนต์ และการผลิตเซรามิกที่ลดลง ในภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดเชียงราย มีจำนวนสถานประกอบการลดลงจาก 3,400 แห่งในปี พ.ศ. 2539 เหลือ 1,671 แห่งในปี พ.ศ. 2544 อย่างไรก็ตามจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 มีมากเป็นอันดับ 3 ของจำนวนโรงงานในจังหวัดภาคเหนือตอนบน โดยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจต่อปี คิดเป็นร้อยละ 6.62 ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 28,629 บาทต่อปี คิดเป็นลำดับที่ 13 ของภาคเหนือ และเป็นอันดับที่ 55 ของประเทศ โดยจังหวัดมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 31,893 ล้านบาท และมีอัตราการเติบโตที่ลดลงจากปี พ.ศ. 2541 ร้อยละ 2.57 เมื่อเทียบสัดส่วนกับผลิตภัณฑ์มวลรวมของภาคเหนือ และผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ในปี พ.ศ. 2542 คิดเป็นร้อยละ 7.50 และร้อยละ 0.88 ตามลำดับ ( ตารางที่ 3.2 และแผนภูมิที่ 3.1 )

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดของจังหวัดเชียงรายในปี 2542 รายได้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับสาขาการเกษตรกรรม สาขาการค้าปลีกค้าส่ง และสาขาการบริการ โดยมีมูลค่าในการผลิตสาขาการเกษตรกรรม จำนวน 6,827 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.41 สาขาการค้าปลีกค้าส่ง และสาขาการบริการ จำนวน 6,719 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.43 และ 6,385 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.07 ตามลำดับ ส่วนการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม มีมูลค่าในการผลิต จำนวน 1,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.50 ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมประเภทแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร เช่น โรงสีข้าว จำนวน 1,176 โรง มีเงินลงทุน 499.67 ล้านบาท รองลงมา คือ อุตสาหกรรมประเภทเซรามิก และแก้ว จำนวน 150 แห่ง มีเงินลงทุน 576 ล้านบาท และร้านอาหารและเครื่องดื่ม มีจำนวนโรงงาน 91 แห่ง มีเงินลงทุน 974 ล้านบาท ตามลำดับ ( ตารางที่ 3.3 )

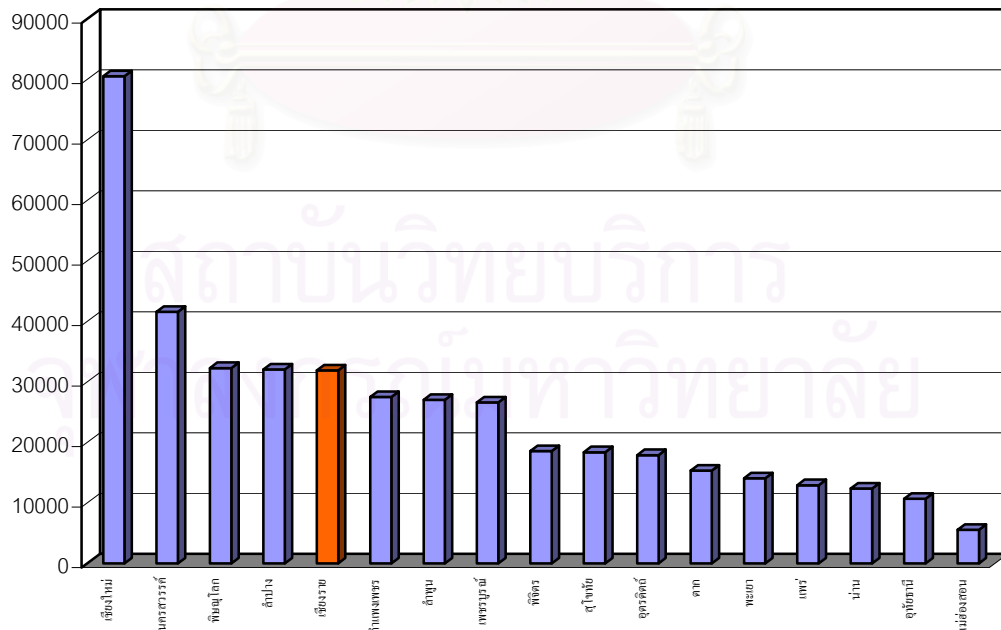
ตารางที่ 3.2 การเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเชียงรายกับภาคเหนือและประเทศ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2533-2542

ปี พ.ศ.	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเชียงราย				ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเหนือ ( ล้านบาท )	ผลิตภัณฑ์มวลรวม ประชาชาติ ( ล้านบาท )
	มูลค่า ( ล้านบาท )	อัตราการเพิ่ม ( % )	สัดส่วน เทียบกับภาค	สัดส่วน เทียบกับประเทศ		
2533	18,343	-	8.34	11.31	219,929	1,945,372
2534	20,716	12.93	8.38	11.71	247,294	2,111,862
2535	22,627	9.22	8.03	12.34	281,749	2,282,572
2536	25,657	13.38	8.68	1.04	295,530	2,473,937
2537	27,700	7.96	8.24	1.03	335,993	2,695,053
2538	31,516	13.77	8.29	1.07	379,922	2,933,169
2539	33,294	5.64	7.88	1.08	422,299	3,095,041
2540	32,947	-1.04	7.60	1.08	433,370	3,054,901
2541	32,733	-0.65	7.44	0.98	440,243	3,330,247
2542	31,893	-2.57	7.50	0.88	425,468	3,615,313

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนภูมิที่ 3.1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเหนือ ปี พ.ศ. 2542

มูลค่า ( ล้านบาท )



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 3.3 แสดงการเปรียบเทียบมูลค่าสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเชียงราย รายสาขา ตั้งแต่ปีพ. ศ. 2540 - 2542

สาขาการผลิต	ปีพ.ศ. 2540		ปีพ.ศ. 2541		ปีพ.ศ. 2542	
	( ล้านบาท )	%	( ล้านบาท )	%	( ล้านบาท )	%
เกษตรกรรม	6,930	21.25	7,297	22.29	6,827	21.41
กลีกรวม	5,129	74.01	5,591	76.62	4,720	69.14
ปศุสัตว์	856	12.35	803	11.00	994	14.56
ประมง	106	1.52	128	1.75	175	2.56
ป่าไม้	22	0.31	11	0.15	23	0.34
บริการทางการเกษตร	212	3.05	232	3.18	232	3.40
การแปรรูปทางการเกษตรอย่างง่าย	605	8.73	532	7.29	683	10.00
เหมืองแร่และการย่อยหิน	163	0.50	117	0.36	140	0.44
อุตสาหกรรม	1,311	4.02	1,400	4.28	1,435	4.50
การก่อสร้าง	2,162	6.63	1,681	5.14	1,546	4.85
การไฟฟ้าและการประปา	546	1.67	596	1.82	631	1.98
การคมนาคมและการขนส่ง	2,547	7.81	2,270	6.93	2,176	6.82
การค้าส่งและการค้าปลีก	6,847	21.00	6,657	20.34	6,719	21.07
การธนาคาร ประกันภัยและธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	2,148	6.59	2,395	7.32	1,396	4.38
ที่อยู่อาศัย	1,916	5.88	2,046	6.25	2,206	6.92
การบริหารและการป้องกันประเทศ	2,170	6.65	2,304	7.04	2,433	7.63
การบริการ	5,843	17.92	5,970	18.24	6,835	21.43
รวม	32,610	100.00	32,733	100.00	31,893	100.00

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



### 3.2.4 การท่องเที่ยว และการค้าชายแดน

จังหวัดเชียงรายมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และทางวัฒนธรรมที่เหมาะสมแก่การท่องเที่ยว ในปี พ.ศ.2544 มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงราย ทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ จำนวน 1,084,870 คน คิดเป็นชาวไทย ร้อยละ 65 และชาวต่างประเทศ ร้อยละ 35 จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงรายได้ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2543 จำนวน 37,663 คน เมื่อพิจารณาจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยวชาวไทย ลดลงจากปี พ.ศ. 2540 เป็นจำนวน 12,325 คน ในขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยวต่างประเทศ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2540 เป็นจำนวน 124,019 คน ( ตารางที่ 3.4 )

ตารางที่ 3.4 จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงราย ปี พ.ศ. 2540 - 2544

ผู้มาเยี่ยมเยือน	พ.ศ. 2540	พ.ศ. 2541	พ.ศ. 2542	พ.ศ. 2543	พ.ศ. 2544
นักท่องเที่ยวชาวไทย	666,299	323,198	640,232	744,585	654,351
นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ	245,822	153,121	342,830	377,948	363,401
รวมนักท่องเที่ยว	912,121	476,319	983,062	1,122,533	1,017,752
นักท่องเที่ยวชาวไทย	50,500	24,928	53,913	688,995	501,23
นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ	10,555	4,826	15,622	361,843	16,995
รวมนักท่องเที่ยว	61,055	29,754	69,535	1,050,838	67,118
รวมผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด	973,176	506,073	1,052,597	2,173,371	1,084,870

ที่มา : สำนักงานการท่องเที่ยว จังหวัดเชียงราย

จากการสำรวจสถานการณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2544 โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย ร้อยละ 43.6 เดินทางมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 31.2 เดินทางมาจากกรุงเทพฯ และร้อยละ 25.2 เดินทางมาจากภาคอื่นๆ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเดินทางมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 60.4 และเดินทางมาจากกรุงเทพฯ ร้อยละ 32.15 พาหนะที่ผู้เยี่ยมเยือนใช้เดินทางมากที่สุด คือ รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 44.20 รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 31.73 และการเดินทางโดยเครื่องบิน ร้อยละ 23.82 ตามลำดับ สถานที่พักของนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นที่พักประเภทโรงแรมมากที่สุด ร้อยละ 61 บังกะโลและเกสต์เฮาส์ ร้อยละ 29 ประเภทบ้านญาติ และอื่นๆ ร้อยละ 10 โดยมีระยะเวลาในการพำนักเฉลี่ย 3.07 วัน แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว คือ ชายแดนท่า

ตารางที่ 3.5 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง และที่พัก ในปี พ.ศ. 2544

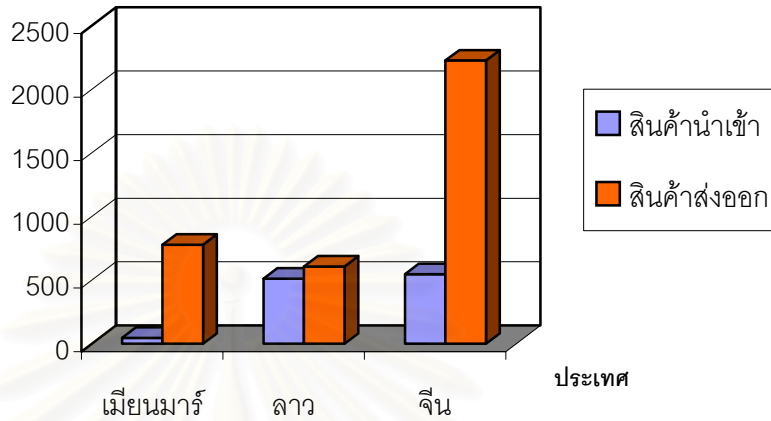
ประเภท	ผู้เยี่ยมเยือน ปี พ.ศ. 2544		
	ชาวไทย	ชาวต่างประเทศ	รวม
1. จำนวนผู้เยี่ยมเยือน	704,474	380,396	1,084,870
- นักท่องเที่ยว	654,351	363,401	1,017,752
- นักทัศนอาจร	50,123	16,995	67,118
2. พาหนะการเดินทาง	704,474	380,396	1,084,870
- เครื่องบิน	124,381	133,998	258,379
- รถโดยสาร	247,002	97,179	344,181
- รถส่วนตัว	331,995	147,545	479,540
- อื่นๆ	1,096	1,674	2,770
3. ประเภทที่พัก	654,351	363,401	1,017,752
- โรงแรม	339,586	250,053	589,639
- เกสต์เฮาส์	22,498	65,376	87,874
- บังกะโล และรีสอร์ท	25,877	14,344	40,221
- บ้านญาติ หรือคนรู้จัก	246,376	14,217	260,593
- ที่พักในอุทยานฯ	12,773	17,280	30,053
- บ้านรับรองฯ	7,241	2,131	9,372
4. ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยต่อวัน	3.09	3.03	3.07
5. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน	2,555	3,055	2,730
6. รายได้จากการท่องเที่ยว ( ล้านบาท )	5,357	3,446	8,803

ที่มา : สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

แผนภูมิที่ 3.2 มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดเชียงรายกับ

ประเทศเพื่อนบ้าน ปี พ.ศ. 2544

มูลค่า ( ล้านบาท )



ตารางที่ 3.6 การค้าชายแดนระหว่างไทย กับ สาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ ปีพ.ศ. 2544

ลำดับที่	ประเภทสินค้านำเข้า	มูลค่า (บาท)	ประเภทสินค้าส่งออก	มูลค่า (บาท)
1	สินค้าเบ็ดเตล็ด	29,179,951	น้ำมันเชื้อเพลิง	233,744,047
2	อุปกรณ์-เครื่องใช้	7,997,316	สินค้าเบ็ดเตล็ด	139,582,909
3	รถแทรกเตอร์	2,400,000	ปูนซีเมนต์	80,492,691
4	ดอกไม้สด	2,052,277	ยางรถ	71,951,251
5	ผ้าทอ, ผ้าฝ้าย	1,290,841	เหล็กเส้นใช้ในการก่อสร้าง	68,478,934
6	พริกชี้ฟ้าแห้ง	1,246,400	กระเบื้องใช้ในการก่อสร้าง	49,802,226
7	เปลือกไม้	1,080,334	เครื่องจักร-อุปกรณ์ไฟฟ้า	43,716,639
8	เห็ดหอมแห้ง	690,000	เส้นด้าย	14,612,074
9	โปสเตอร์	377,500	น้ำมันพืช	11,298,214
10	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	375,800	รถยนต์	10,341,816

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย

ตารางที่ 3.7 การค้าชายแดน ระหว่างไทย กับ สาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ ปี พ.ศ. 2544

ลำดับที่	ประเภทสินค้านำเข้า	มูลค่า (บาท)	ประเภทสินค้าส่งออก	มูลค่า (บาท)
1	แอปเปิ้ลสด	260,907,914	ลำไยอบแห้ง	1,055,744,709
2	ไปตัสเทียมคลอเรต	35,430,844	ยางรถ (ยางนอก,ยางใน,ยางรอง)	482,072,988
3	อะไหล่ไฟแช็ค	34,576,797	ชิ้นส่วนของไก่แช่แข็ง	128,569,712
4	เครื่องเล่น วี.ซี.ดี. และอุปกรณ์	31,960,225	ผงชูรส	95,356,130
5	เมล็ดทานตะวัน	31,867,586	เงาะในน้ำเชื่อมบรรจุกระป๋อง	48,967,587
6	สาเล่สด	27,106,389	น้ำมันพืช	41,296,357
7	เห็ดหอมแห้ง	12,858,877	ตะพาน้ำ	30,751,420
8	ไม้แปรรูป	9,242,996	ยารักษาโรค	28,210,533
9	พริกชี้ฟ้า	7,777,500	น้ำมันปาล์ม	27,610,186
10	เมล็ดแตงโม	6,603,000	ข้าวโพดในน้ำเกลือ	27,073,462

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย

ตารางที่ 3.8 การค้าชายแดน ระหว่างไทย กับ สาธารณรัฐประชาชนลาว ปี พ.ศ. 2544

ลำดับที่	ประเภทสินค้านำเข้า	มูลค่า (บาท)	ประเภทสินค้าส่งออก	มูลค่า (บาท)
1	โคและกระบือมีชีวิต	190,487,000	อาหารและเครื่องดื่ม	161,792,856
2	รถแทรกเตอร์	111,140,385	วัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้าง	127,671,098
3	ถ่านหินลิกไนท์	76,001,230	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	83,463,964
4	ไม้แปรรูป	61,059,862	น้ำมันเบนซิน	32,684,487
5	ไม้สักแปรรูป	23,733,409	สิริค้ำอุปโภคบริโภค	24,323,301
6	วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง	16,708,160	ปูนซีเมนต์	20,323,301
7	เครื่องชุดเจาะพร้อมอุปกรณ์	9,846,800	อุปกรณ์ อะไหล่ยานพาหนะ	13,784,728
8	ลูกตำลึง	3,553,178	รถไถนา	13,730,886
9	เบ็ดเตล็ด	3,409,176	ยานพาหนะ	12,947,000
10	เครื่องกล-อุปกรณ์	3,358,767	รถจักรยานยนต์	12,721,190

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย

ซีเหล็ก ไนท์บาร์ซาร์ พระตำหนักดอยตุง และภูชี้ฟ้า ตามลำดับ โดยทำให้เกิดรายได้หมุนเวียนจากการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย จำนวน 8,803 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยที่ผู้เยี่ยมเยือนใช้จ่ายต่อบุคคล เท่ากับ 2,730.17 บาท ต่อวัน ( ตารางที่ 3.5 )

การค้าชายแดนของจังหวัดเชียงรายกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ โดยการค้าชายแดนผ่านทางด่านศุลกากรอำเภอแม่สาย ศุลกากรอำเภอเชียงแสนและศุลกากรอำเภอเชียงของ ในจุดผ่านแดนจำนวน 13 แห่งในปี พ.ศ. 2544 มีมูลค่าการนำเข้า รวม 1,107.18 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออก รวม 3,612.43 ล้านบาท โดยการนำเข้ามีมูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2540 ร้อยละ 12.02 และการส่งออกมีมูลค่าที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 87.98 เมื่อเปรียบเทียบมูลค่ารวมการนำเข้าและการส่งออกในปี พ.ศ. 2544 พบว่า การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านได้เปรียบดุลการค้า โดยประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกสินค้าสูงสุด โดยมีมูลค่าการนำเข้าสินค้าจำนวน 547 ล้านบาท และ มูลค่าการส่งออกสินค้าจำนวน 2,225 ล้านบาท ( แผนภูมิที่ 3.2 )

ประเภทสินค้าในมูลค่าการค้าชายแดนกับประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งประเทศไทย เมียนมาร์ ในปีพ.ศ. 2544 พบว่า สินค้าที่ไทยนำเข้ามากที่สุด คือ สินค้าเบ็ดเตล็ด มีมูลค่า 29.18 ล้านบาท ส่วนสินค้าที่ไทยส่งออกมากที่สุด คือ น้ำมันเชื้อเพลิง มีมูลค่า 233.74 ล้านบาท ประเภทสินค้าในการค้าชายแดนกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พบว่า สินค้าที่ไทยนำเข้ามากที่สุด คือ โคและกระบือมีชีวิต มีมูลค่า 190.48 ล้านบาท ส่วนสินค้าที่ไทยส่งออกมากที่สุด คือ อาหารและเครื่องดื่ม มีมูลค่า 161.79 ล้านบาท ส่วนสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ ประเภทสินค้าในการค้าชายแดนที่ไทยนำเข้ามากที่สุด คือ แอปเปิ้ลสด มีมูลค่า 260.90 ล้านบาท ส่วนสินค้าที่ไทยส่งออกมากที่สุด คือ ลำไยอบแห้ง มีมูลค่า 1,055.74 ล้านบาท ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบมูลค่าประเภทสินค้าการนำเข้า และส่งออกในปี พ.ศ. 2544 ประเภทสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด คือ แอปเปิ้ลสด โคและกระบือมีชีวิต และรถแทรกเตอร์ ตามลำดับ ส่วนประเภทสินค้าส่งออก ที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด คือ ลำไยอบแห้ง ยางรถยนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง ตามลำดับ ( ตารางที่ 3.6 – ตารางที่ 3.8 )

### 3.2.5 ลักษณะประชากร และสังคม

จังหวัดเชียงรายมีประชากรในปี พ.ศ. 2544 รวมทั้งหมด 1,263,051 คน เมื่อพิจารณาลักษณะการกระจายตัวของประชากรจังหวัดเชียงราย ร่วมกับสภาพทางภูมิประเทศ พบว่าพื้นที่ราบระหว่างเทือกเขาบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำ คือ อำเภอเมือง อำเภอเวียงชัย อำเภอแม่ลาว อำเภอ

แม่จัน อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ เป็นพื้นที่เหมาะแก่การตั้งถิ่นฐานของประชากรและมีจำนวนประชากรมากกว่าบริเวณส่วนอื่น บริเวณที่มีจำนวนประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด คือ อำเภอเมือง มีจำนวนประชากร 224,651 คน เนื่องจากเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัด เมื่อพิจารณาความหนาแน่นของประชากรในระดับจังหวัดของปี พ.ศ. 2544 พบว่า ความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 108 คน ต่อตารางกิโลเมตร อำเภอที่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุด คือ อำเภอเมือง มีความหนาแน่นประชากรเท่ากับ 151 คน ต่อตารางกิโลเมตร จากการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของจังหวัดเชียงราย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2540 – 2544 จำนวนประชากรเพิ่มขึ้น จาก 1,191,481 คน ในปี พ.ศ. 2540 เป็น 1,263,051 คนในปี พ.ศ. 2544 ( ตารางที่ 3.9 )

การคาดประมาณประชากรจากในช่วง 20 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 – 2564 ของจังหวัดเชียงราย พบว่า ประชากรในอนาคตของจังหวัดเชียงราย มีการเพิ่มขึ้น จากจำนวน 1,263,169 คน ในปี พ.ศ. 2544 เป็นจำนวน 1,524,985 คน ในปี พ.ศ. 2564 อำเภอเมืองมีการเพิ่มขึ้นของประชากรมากที่สุด คือ จากจำนวน 158,420 คน ในปี พ.ศ. 2544 เป็นจำนวน 216,241 คน ในปี พ.ศ. 2564 รองลงมา คือ อำเภอพาน จากจำนวน 129,870 คน ในปี พ.ศ. 2544 เป็นจำนวน 138,996 คน ในปี พ.ศ. 2564 และ อำเภอแม่จัน จากจำนวน 120,896 คน ในปี พ.ศ. 2544 เป็นจำนวน 135,062 คน ในปี พ.ศ. 2564 ตามลำดับ ( แผนภูมิที่ 3.3 )

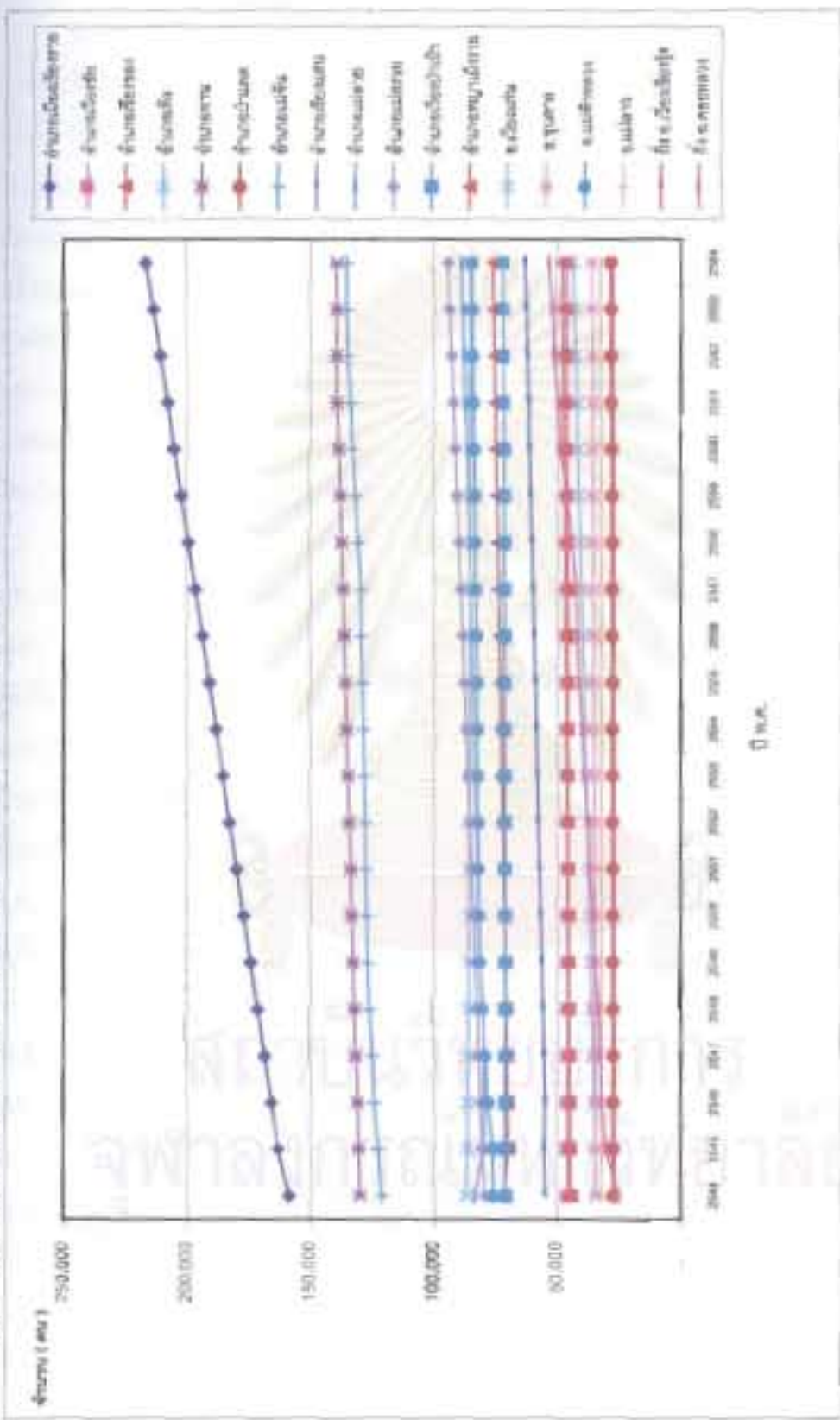
ลักษณะทางสังคมของจังหวัดเชียงราย ในส่วนของการบริการทางการศึกษา ในปี พ.ศ. 2544 มีสถานศึกษาที่เปิดสอนในระดับอนุบาลถึงระดับปริญญาโท จำนวน 770 แห่ง อำเภอที่มีจำนวนสถานศึกษามากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมือง มีจำนวน 122 แห่ง เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของจังหวัดและมีระดับการศึกษาที่หลากหลายตั้งแต่ระดับก่อนวัยเรียน ถึงระดับอุดมศึกษา ทั้งของรัฐบาลและเอกชน ทำให้นักศึกษาจากอำเภอต่าง ๆ เดินทางเข้ามาศึกษาเป็นอันมาก โดยมีสถาบันที่เปิดสอนในระดับอุดมศึกษา 2 แห่ง คือ สถาบันราชภัฏเชียงราย และมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง เปิดสอนในระดับปริญญาตรี และปริญญาโท เมื่อพิจารณาจำนวนครูของจังหวัดเชียงรายในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 10,187 คน และจำนวนนักศึกษารวม 217,593 คน ซึ่งอัตราส่วนครูต่อนักเรียน คิดเป็น 1 : 21 ซึ่งเป็นอัตราภาวะรับผิตชอบของครูที่ไม่มากนัก ส่วนการบริการทางสาธารณสุขของจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวนโรงพยาบาลจำนวน 21 แห่ง แยกเป็นโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง โรงพยาบาลของรัฐ 17 แห่ง และโรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง นอกนั้นเป็นสถานเอนามัยประจำอยู่ในตำบลต่างๆ รวม 213 แห่ง โดยมีจำนวนเตียงรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน จำนวน 2,076 เตียง ส่วนบุคลากรทางสาธารณสุข มีจำนวนแพทย์ 176 คน จำนวนพยาบาล 943 คน อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร เท่ากับ 1 : 7,176 ซึ่งบุคลากรทางการแพทย์ในจังหวัดเชียงรายมีภาวะดูแลประชากรของจังหวัดในอัตราที่สูง

ตารางที่ 3.9 แสดงความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงของประชากรจังหวัดเชียงราย จำแนกตามเขตการปกครอง ปี พ.ศ. 2540 - 2544

เขตการปกครอง	พื้นที่ ( ตารางกิโลเมตร )	ปี พ.ศ. 2540		ปี พ.ศ. 2544		ปี พ.ศ. 2540 - 2544			
		ประชากร	ความหนาแน่น	ประชากร	ความหนาแน่น	อัตราการเปลี่ยนแปลง	อัตราการเพิ่ม		
อำเภอเมืองเชียงราย	1,489	217,784	146	224,651	151	0.02	0.01		
อำเภอเวียงชัย	350	47,303	135	46,728	134	-	0.57	-	0.46
อำเภอเชียงของ	837	67,895	81	69,016	82	0.80	0.63		
อำเภอเทิง	796	86,849	109	86,963	109	-	0.08	-	0.06
อำเภอพาน	1,019	141,226	139	138,472	136	-	0.78	-	0.64
อำเภอป่าแดด	233	27,064	116	27,489	118	-	0.16	-	0.13
อำเภอแม่จัน	551	161,559	293	119,883	218	-	0.97	-	0.79
อำเภอเชียงแสน	442	54,527	123	55,096	125	-	0.20	-	0.16
อำเภอแม่สาย	285	79,133	278	82,001	288	0.35	0.28		
อำเภอแม่สรวย	1,483	73,731	50	77,477	52	0.55	0.44		
อำเภอเวียงป่าเป้า	1,217	69,863	57	70,907	58	-	0.11	-	0.09
อำเภอพญาเม็งราย	514	44,145	86	44,811	87	-	0.17	-	0.14
อ.เวียงแก่น	526	31,181	59	33,103	63	0.70	0.55		
อ.ขุนตาล	256	34,162	134	34,375	135	0.06	0.05		
อ.แม่ฟ้าหลวง	641	21,613	34	68,896	107	3.27	2.46		
อ.แม่ลาว	220	33,446	152	32,853	149	-	0.62	-	0.50
กิ่ง อ.เวียงเชียงรุ้ง	206	26935	130.56	26,935	131	-	0.09	-	0.07
กิ่ง อ.ดอยหลวง	311	23395	75.23	23,395	75	-	0.16	-	0.13
รวม	11,678	1,241,811	106	1,263,051	108	0.12	1.71		

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ภาพที่ 3.3 แสดงการคำนวณต้นทุนรวมของโครงการของจังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2544 - 2564



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ



### 3.3 ประวัติ ความเป็นมาของเมืองเชียงราย

จังหวัดเชียงราย เดิมเป็นดินแดนที่อุดมสมบูรณ์ สันนิษฐานว่าบริเวณที่ราบลุ่มของแม่น้ำกก เคยเป็นศูนย์กลางที่สำคัญของอารยธรรมไทย โดยปรากฏร่องรอยของอารยธรรมดั้งเดิม ได้แก่ ซากเมืองโบราณที่ขุดค้นพบอยู่บนสองฝั่งแม่น้ำกก ตั้งแต่อำเภอฝางซึ่งเป็นต้นแม่น้ำกก จนถึงเมืองเชียงแสนที่เป็นปลายแม่น้ำกกไหลออกสู่ม่าน้ำโขง ในตำนานสิงหนวัติได้จดบันทึกไว้ว่า ราชวงศ์กษัตริย์ไทเมือง ชื่อสิงหนวัติกุมาร อพยพคนไทยจากนครไทเทคในแคว้นสิบสองปันนา ลงมาตั้งอาณาจักรโยนกนาคนาคพันธุ์ บริเวณละว้านที่ ที่แม่น้ำสาย และแม่น้ำโขง โดยสร้างเมืองใหม่ชื่อว่า เมืองนาคนาคพันธุ์ สิงหนวัตินคร ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น โยนกนครไชยบุรี ราชธานีศรีช้างแสน ต่อมาในพุทธศตวรรษที่ 18 หลังจากอาณาจักรโยนกนาคนาคพันธุ์ได้ล่มสลายไปแล้ว ในตำนานเงินยางเชียงแสน ได้กล่าวถึงปู่เจ้าลาวจก ได้รวบรวมเมืองขึ้นเป็นปึกแผ่น ขนานนามเมืองใหม่ว่า หิริญนครเงินยาง มีเมืองเชียงแสนเป็นเมืองสำคัญ

ต้นพุทธศตวรรษที่ 19 พญามังราย เสด็จขึ้นครองราชสมบัติที่เมืองหิริญนครเงินยาง ในปี พ.ศ. 1802 และได้ทรงย้ายราชธานีจากเมืองหิริญนครเงินยาง มาสร้างราชธานีแห่งใหม่ที่ริมฝั่งแม่น้ำกก ในปี พ.ศ. 1805 เนื่องจากทรงเห็นว่าภูมิประเทศเป็นชัยภูมิที่ดี และได้ขนานนามราชธานีแห่งนี้ว่า เชียงราย ซึ่งมีความหมายว่า เมืองของพญามังราย ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 1839 พระองค์ได้ขยายอำนาจสู่ดินแดนลุ่มแม่น้ำปิง และทรงย้ายราชธานีโดยสร้างเมือง นพบุรีศรีนครพิงค์เชียงใหม่เป็นราชธานีของอาณาจักรล้านนา และครองราชย์อยู่ที่เชียงใหม่ โดยให้ขุนครามราชโอรสไปครองเมืองเชียงรายแทน ทำให้เมืองเชียงรายจึงกลายเป็นเมืองบริวารของเชียงใหม่ ภายหลังเมื่อปี พ.ศ. 2101 อาณาจักรล้านนาเสียเอกราชให้แก่พระเจ้าบุเรงนอง กษัตริย์พม่า เมืองเชียงรายจึงตกอยู่ใต้อำนาจการปกครองของพม่า

ต่อมาในพุทธศตวรรษที่ 24 บรรดาผู้นำของคนไทยทางตอนเหนือ เช่น พญากาวิละ ได้ต่อสู้เพื่อขับไล่พม่าออกไปจากล้านนาไทยแต่ยังไม่สำเร็จ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงเห็นความสำคัญของอาณาจักรล้านนาไทยจึงทรงสนับสนุนส่งทัพมาช่วยและโปรดเกล้าสถาปนาเชียงใหม่ขึ้นเป็นประเทศราช และทรงแต่งตั้งให้พญากาวิละ ครองเมืองเชียงใหม่ และได้ทรงยกทัพไปตีเมืองเชียงรายและกวาดต้อนผู้คนออกไปทั้งหมดทำให้เมืองเชียงรายกลายเป็นเมืองร้าง ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมืองเชียงรายได้รับการฟื้นฟูบูรณะขึ้นอีกครั้งให้มีฐานะเป็นเมืองบริวารของเชียงใหม่ โดยมีเจ้าหลวงธรรมลังกาเป็นเจ้าเมืององค์แรก ในปี พ.ศ. 2453 มีประกาศกระทรวงมหาดไทย ยกเมืองเชียงรายเป็นเมืองจัตวา รวมอยู่ในมณฑลพายัพ ทำให้อาณาจักรล้านนาเป็นส่วนหนึ่งของราชอาณาจักรไทยอย่างแท้จริง จนถึง

ในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้มีการยกเลิกการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาล ทำให้เชียงรายจึงมีฐานะเป็นจังหวัดหนึ่งของภาคเหนือ และมีเมืองเชียงรายเป็นศูนย์กลางการปกครองของจังหวัด

### 3.4 ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของเมืองเชียงราย

จากสภาพภูมิประเทศที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ จึงเหมาะแก่การตั้งถิ่นฐานของชุมชนดั้งเดิม โดยมีแม่น้ำกกไหลผ่านกลางเมืองในแนวทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานอยู่สองฝั่งของแม่น้ำกก ซึ่งแต่เดิมใช้การคมนาคมทางน้ำในการติดต่อและขนส่งเป็นหลัก ต่อมาได้มีการพัฒนาด้านการคมนาคมทางถนนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นการคมนาคมขนส่งทางบก ซึ่งส่งผลให้การตั้งถิ่นฐานของประชากรเปลี่ยนแปลงไป โดยมีการตั้งบ้านเรือนเกาะกลุ่มตามเส้นทางคมนาคมสายหลักและสายรองในเมือง โดยเฉพาะทางด้านทิศเหนือของชุมชนจากย่านการค้าเก่า บริเวณถนนสิงห์ไคล ถนนอุตรกิจ และถนนธนาลัย ขยายตัวไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 ส่วนทางด้านทิศใต้จากบริเวณถนนบรรพปราการ ขยายตัวไปตามถนนพหลโยธิน จนถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ลักษณะการตั้งถิ่นฐานจากบริเวณโดยรอบย่านการค้าและบริการเดิม บริเวณถนนสิงห์ไคล ถนนอุตรกิจ ถนนธนาลัย และถนนบรรพปราการ มีการขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก คือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 ที่ไปทางทิศเหนือของชุมชน และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่ไปทางทิศใต้ของชุมชนเมืองเชียงราย ทำให้การตั้งถิ่นฐานบริเวณจุดตัดของถนนที่บริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ที่มีถนนอุตรกิจ ถนนสิงห์ไคล ถนนบรรพปราการ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นโดยรอบบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย เนื่องจากเป็นประตูเข้าสู่เมืองเชียงราย ประกอบกับเป็นที่ตั้งของธุรกิจการค้าและบริการต่างๆ เช่น ตลาด โรงเรียน ธนาคาร และสถาบันการเงิน รวมทั้งเป็นย่านที่พักอาศัยของชุมชนเดิมที่อยู่บริเวณถนนสหมิตร และถนนสนามกีฬา นอกจากนี้ยังมีชุมชนใหม่ที่เป็นหมู่บ้านจัดสรรประเภททาวน์เฮาส์กระจายอยู่โดยรอบชุมชนเดิม

ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน จากย่านธุรกิจการค้า และบริการที่เกาะกลุ่มตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก และสายรอง บริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย โดยมีการขยายตัวขึ้นไปทางทิศเหนือของชุมชนมากขึ้น เนื่องจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 ขยายถนนเป็นขนาด 6 ช่องทางจราจร และสร้างสะพานคู่ขนานข้ามแม่น้ำกก รวมทั้งทางทิศเหนือของชุมชนบริเวณตลาดบ้านดู่เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองที่ให้บริการแก่ชุมชนโดยรอบ สถาบันราชภัฏเชียงราย และทางทิศใต้ของชุมชน มีการขยายตัวไปตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เป็นแหล่งธุรกิจการค้าและบริการ โดยเป็นที่ตั้งของโรงแรมอินคำ และห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ส่วนทางทิศตะวันออกของชุมชน

บริเวณหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 มีการตัดถนนของกรมโยธาธิการเพื่อเชื่อมกับถนนแคหวาย จนถึงสะพานกาญจนาภิเษกที่สร้างขึ้นเพื่อไปยังศูนย์ราชการแห่งใหม่ที่บ้านป่าแดง ตำบลริมกก และถนนทางเข้าท่าอากาศยานสากลเชียงราย ทำให้การตั้งถิ่นฐานบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย จนถึงสนามกีฬากลางจังหวัดเชียงราย เป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่น บริเวณชุมชนกักโขง ชุมชนหนองบัว และชุมชนร่องปลาคว้าว นอกจากนี้ยังมีหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ ในบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232

### 3.5 ลักษณะทางประชากรของเมืองเชียงราย

#### 3.5.1 โครงสร้างประชากร

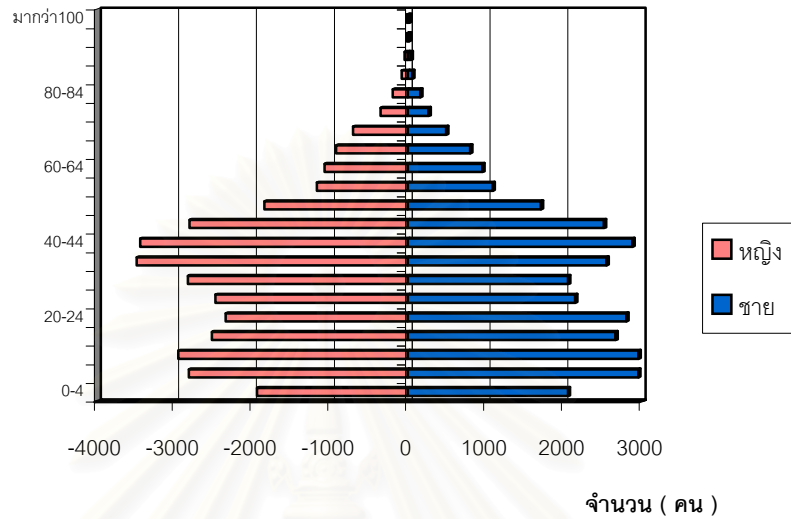
ในปี พ.ศ. 2544 จำนวนประชากรในเมืองเชียงราย มีจำนวน 105,581 คน ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 61.71 อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย นอกนั้นอีกร้อยละ 38.29 อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล คือ ตำบลรอบเวียง ตำบลริมกก ตำบลบ้านดู่ ตำบลนางแล ตำบลสันทราย ตำบลท่าสาย บางส่วนของตำบลเวียงชัย และตำบลเวียงเหนือ อำเภอเวียงชัย เมื่อจำแนกประชากรตามหมวดอายุของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 พบว่ามีประชากรวัยพึ่งพา ( ประชากรอายุต่ำกว่า 15 ปี และอายุ 65 ปีขึ้นไป ) จำนวน 43,694 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.86 ส่วนวัยทำงาน ( ประชากรอายุ 14 ปี ถึง 64ปี ) จำนวน 93,439 คิดเป็นร้อยละ 68.14 ดังนั้นเมื่อนำมาพิจารณาอัตราภาวะการเลี้ยงดู ( วัยพึ่งพา ต่อ วัยทำงาน ) มีอัตราส่วนเท่ากับ 1 : 2.1 ซึ่งแสดงถึงประชากรวัยทำงานมีหน้าที่ดูแลประชากรวัยพึ่งพิงในอัตราไม่สูงมากนัก จากแผนภูมิที่ 3.3 แสดงลักษณะปิรามิดของประชากรจำแนกตามหมวดอายุ ในปี พ.ศ. 2544 พบว่าประชากรวัยพึ่งพาที่เป็นวัยชรา มีจำนวนน้อย แต่ประชากรวัยพึ่งพาที่เป็นวัยเด็กมีช่วงฐานที่กว้าง ทำให้ประชากรวัยทำงานมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนของอายุ ( แผนภูมิที่ 3.4 )

#### 3.5.2 ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงของประชากร

ประชากร ของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 105,581 คน โดยมีพื้นที่เมืองตามขอบเขตของผังเมืองรวม จำนวน 95,832 ไร่ หรือ 153.33 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นอัตราความหนาแน่นของประชากร ต่อพื้นที่เมืองเชียงราย เท่ากับ 688.51 คนต่อตารางกิโลเมตร เมื่อจำแนกความหนาแน่นของประชากรตามเขตการปกครองของเมืองเชียงราย พบว่า ประชากรอยู่อาศัยมาก

แผนภูมิที่ 3.4 โครงสร้างประชากร จำแนกตามหมวดอายุและเพศ  
ของชุมชนเมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2544

กลุ่มอายุ ( ปี )



ตารางที่ 3.10 ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลง จำแนกตามเขตการปกครองของเมืองเชียงราย ปีพ.ศ. 2540 - 2544

เขตการปกครอง	พื้นที่ ( ตร.กม. )	ปี พ.ศ. 2540		ปี พ.ศ. 2544		ปี พ.ศ. 2540-2544	
		ประชากร ( คน )	ความหนาแน่น ( คน / ตร.กม. )	ประชากร ( คน )	ความหนาแน่น ( คน / ตร.กม. )	อัตราการเปลี่ยนแปลง ( ร้อยละ )	อัตราการเพิ่ม ( ร้อยละ )
เทศบาลเมืองเชียงราย	60.85	45,477	747.36	69,056	1,134.86	12.96	8.35
ต.รอบเวียง	14.70	2,838	193.06	5,311	361.29	21.78	12.53
ต.บ้านดู่	22.50	8,850	393.33	10,181	452.49	3.76	2.80
ต.นางแล	10.60	3,850	363.21	4,567	430.85	4.66	3.42
ต.ริมกก	11.50	4,786	416.17	4,802	417.57	0.08	0.07
ต.ท่าสาย	8.50	2,141	251.88	3,137	369.06	11.63	7.64
ต.สันทราย	6.38	3,067	480.72	4,064	636.99	8.13	5.63
ต.เวียงชัย	11.50	1,233	107.22	2,556	222.26	26.82	14.58
ต.เวียงเหนือ	6.80	1,712	251.76	1,907	280.44	2.85	2.16
รวม	153.33	73,954	482.32	105,581	688.59	10.69	7.12

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

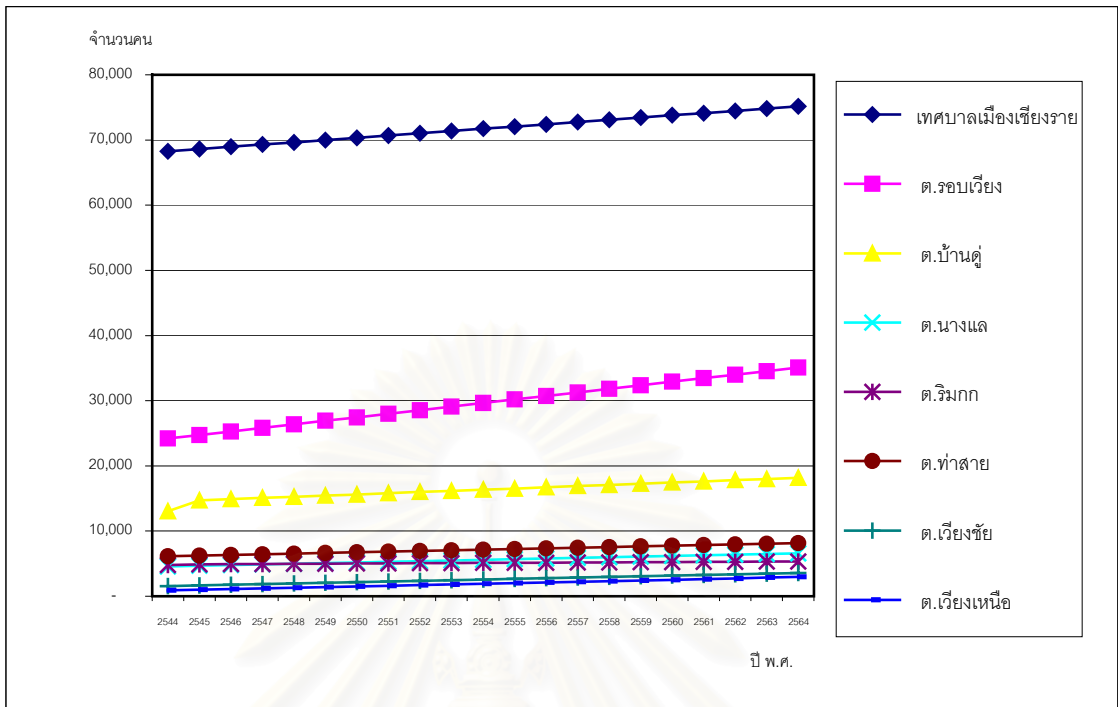
ที่สุดในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย จำนวน 69,059 คน คิดเป็นความหนาแน่นของประชากร 1,134.86 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ ประชากรในตำบลบ้านดู่ ที่เป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมรอง มีจำนวน 10,181 คน คิดเป็นความหนาแน่นของประชากร 452.49 คนต่อตารางกิโลเมตร และประชากรในตำบลรอบเวียง จำนวน 5,311 คน คิดเป็นความหนาแน่นของประชากร 361.29 คนต่อตารางกิโลเมตร เมื่อพิจารณาการย้ายถิ่นของประชากรในปี พ.ศ. 2544 ของเมืองเชียงราย พบว่า ในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย มีจำนวนการแจ้งย้ายเข้า 6,213 คน และจำนวนการแจ้งย้ายออก 8,366 คน จำนวนการเกิด 4,401 คน และจำนวนการตาย 432 คน โดยการแจ้งการย้ายเข้าในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่เพื่อย้ายกลับภูมิลำเนา และการย้ายเข้ามาทำงาน คิดเป็นสัดส่วนการย้ายเข้าจากภาคเหนือ ร้อยละ 40 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 35 และภาคอื่นๆ ร้อยละ 25 ส่วนการแจ้งย้ายออก ส่วนใหญ่เพื่อไปหางานทำในต่างถิ่น คิดเป็นสัดส่วนการย้ายออกเพื่อไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 30 ภาคใต้ ร้อยละ 25 กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 20 และภาคอื่นๆ ร้อยละ 25 ( ตารางที่ 3.10 )

### 3.5.3 การคาดประมาณประชากร

จากการเปรียบเทียบจำนวนประชากรของชุมชนเมืองเชียงราย โดยจำแนกจำนวนประชากรตามเขตการปกครองของเมืองเชียงราย คือ ประชากรเขตเทศบาลเมืองเชียงราย ประชากรในเขตตำบลรอบเวียง ตำบลบ้านดู่ ตำบลนางแล ตำบลริมกก ตำบลท่าสาย และบางส่วนของตำบลเวียงชัย และตำบลเวียงเหนือ อำเภอเวียงชัย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 – 2544 ขนาดของประชากรมีการเติบโตเพิ่มขึ้น จาก 73,954 คน ในปี พ.ศ. 2540 เป็น 99,977 คน ในปี พ.ศ. 2542 และประชากรของเมืองเชียงรายมีการเพิ่มขึ้นจากจำนวน 104,675 คน ในปี พ.ศ. 2543 เป็นจำนวน 105,581 คน ในปี พ.ศ. 2544

การคาดประมาณจำนวนประชากรในอนาคตของจังหวัดเชียงราย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2544 – 2564 พบว่า ประชากรของเมืองเชียงรายในปี พ.ศ. 2544 มีการเพิ่มขึ้นจากจำนวน 105,581 คน เป็นจำนวน 159,124 คน ในปี พ.ศ. 2564 โดยประชากรในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย มีการเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ จากจำนวน 68,269 คน ในปี พ.ศ. 2544 เป็นจำนวน 75,169 คน ในปี พ.ศ. 2564 รองลงมา คือ ตำบลรอบเวียง จำนวน 24,192 คน ในปี พ.ศ. 2544 เป็นจำนวน 35,092 คน ในปี พ.ศ. 2564 และตำบลบ้านดู่ จำนวน 13,095 คน ในปี พ.ศ. 2544 เป็นจำนวน 18,176 คน ในปี พ.ศ. 2564 ตามลำดับ ( แผนภูมิที่ 3.5 )

แผนภูมิที่ 3.5 การคาดประมาณประชากร จำแนกตามเขตการปกครองของเมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2544 - 2564



ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง

### 3.6 ลักษณะทางเศรษฐกิจ ของเมืองเชียงราย

#### 3.6.1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงราย ในสาขาหลักขึ้นอยู่กับการค้าส่ง และการค้าปลีกเป็นสำคัญ รองลงมาเป็นสาขาบริการ และสาขาเกษตรกรรม โดยมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 10.30 ในปี พ.ศ. 2544 จำนวนร้านค้าและบริการในเมืองเชียงราย มีจำนวนรวม 5,238 แห่ง ในจำนวนนี้แบ่งเป็นประเภทของกิจการค้าทั่วไป จำนวน 2,951 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 56.34 และกิจการประเภทบริการ เช่น ธนาคาร ธุรกิจประกันภัย โรงแรม ร้านอาหาร และร้านเสริมสวย จำนวน 2,287 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 43.66 ส่วนในสาขาอุตสาหกรรมของเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมบริการขนาดเล็ก รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมโลหะและอโลหะ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากไม้ ตามลำดับ ส่วนใหญ่อุตสาหกรรมที่อยู่นอกเมืองเชียงราย เป็นโรงงานขนาดเล็ก จำพวก โรงสีข้าว อุตสาหกรรมก่อสร้าง และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้

กิจกรรมทางเศรษฐกิจในสาขาการค้าส่งและค้าปลีก ส่วนใหญ่เป็นประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค ที่อยู่บริเวณย่านพาณิชย์กรรมหลัก คือ ถนนสิงห์ไคโล ถนนอุตรกิจ ถนนธนาลัย และถนนบรรพปราการ โดยมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจในสาขาการค้าส่งและค้าปลีก คิดเป็นมูลค่าการค้าส่งและค้าปลีกเพิ่มจากปี พ.ศ.2543 จากมูลค่าการค้ารวม 3,985 ล้านบาท เป็น 4,156 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2544 หรือคิดเป็นร้อยละ 4.29 ส่วนสาขาการบริการ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2543 จากมูลค่าการค้ารวม 5,057 ล้านบาท เป็น 5,303 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2544 หรือคิดเป็นร้อยละ 4.63 สาขาอุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กกระจายตัวอยู่ในเมือง เพิ่มจากปี พ.ศ.2543 คิดเป็นร้อยละ 6.79 และการคมนาคมขนส่ง ในส่วนของรายได้จากการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า เพิ่มจากปี พ.ศ. 2543 คิดเป็นร้อยละ 4.32

### 3.6.2 สถานประกอบการ

จากข้อมูลการสำรวจกิจการร้านค้า และการบริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2544 ของผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า จำนวนสถานประกอบการทางการค้าและบริการ มีจำนวน 5,238 แห่ง ในจำนวนนี้แบ่งเป็นประเภทของกิจการค้าทั่วไป จำนวน 2,951 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 56.34 และกิจการประเภทบริการ เช่น ธนาคาร ธุรกิจประกันภัย โรงแรม ร้านอาหาร และร้านเสริมสวย จำนวน 2,287 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 43.66 และจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของเมืองเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 339 แห่ง จำนวนเงินลงทุนประมาณ 1,013 ล้านบาท มีแรงงานในภาคอุตสาหกรรมรวม 3,311 คน แยกเป็นแรงงานชาย 2,385 คน และแรงงานหญิง 926 คน ( ตารางที่ 3.11 )

สถานประกอบการทางการค้าและบริการ ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวหนาแน่นในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบตลาดสดเทศบาล และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เช่น ร้านค้า จำนวน 2,951 แห่ง ธนาคาร จำนวน 16 แห่ง สถาบันการเงินและหลักทรัพย์ จำนวน 6 แห่ง บริษัทประกันภัย จำนวน 19 แห่ง โรงแรม และเกสต์เฮาส์ จำนวน 52 แห่ง ร้านอาหารและสถานประกอบการบริการอื่นๆ จำนวน 2,858 แห่ง ส่วนโรงงานอุตสาหกรรมในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ ส่วนใหญ่เป็น อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม เช่น โรงงานทำน้ำแข็ง และขวดน้ำดื่ม โรงงานทำเส้นก๋วยเตี๋ยว โรงงานไอศกรีม โรงงานทำลูกชิ้น และหมุยอบ ส่วนอุตสาหกรรมที่อยู่นอกเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ประเภทโรงสีข้าว

อุตสาหกรรมโลหะและอโลหะ เช่น กิจการก่อสร้างคอนกรีต โรงงานทำอิฐดินเผา และเครื่องปั้นดินเผา และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากไม้ เช่น โรงงานทำเครื่องเรือน ผลิตภัณฑ์ของตกแต่งจากไม้

ตารางที่ 3.11 แสดงจำนวนโรงงาน และแรงงาน ตามประเภทอุตสาหกรรมของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544

ประเภทอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน ( แห่ง )	เงินลงทุน ( ล้านบาท )	จำนวนแรงงาน ( คน )
อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร	280	443	1,391
- โรงสีข้าว	276	421	1,250
- โรงงานผลิตมันเส้น	1	6	61
- โรงงานเส้นเกี่ยวกับแป้ง	3	16	80
อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม	46	294	1,018
- โรงงานอาหารจากพืชผักและผลไม้	28	214	852
- โรงงานอาหารจากเนื้อสัตว์	12	55	88
- ผลิตน้ำและเครื่องดื่ม	6	25	78
อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม	2	76	420
อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากไม้	4	84	326
อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ	2	44	103
อุตสาหกรรมกระดาษและสิ่งพิมพ์	5	72	53
รวม	339	1,013	3,311

ที่มา : อุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย

### 3.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย

สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 มีพื้นที่เมืองตามขอบเขตของผังเมืองรวม จำนวน 95,832 ไร่ หรือ 153.33 ตารางกิโลเมตร การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก ที่เป็นย่านธุรกิจการค้าและบริการ โดยขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก คือ ทางทิศเหนือ จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 จนถึงศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง บริเวณตลาดบ้านดู่ ที่เป็นชุมชนโดยรอบสถาบัน

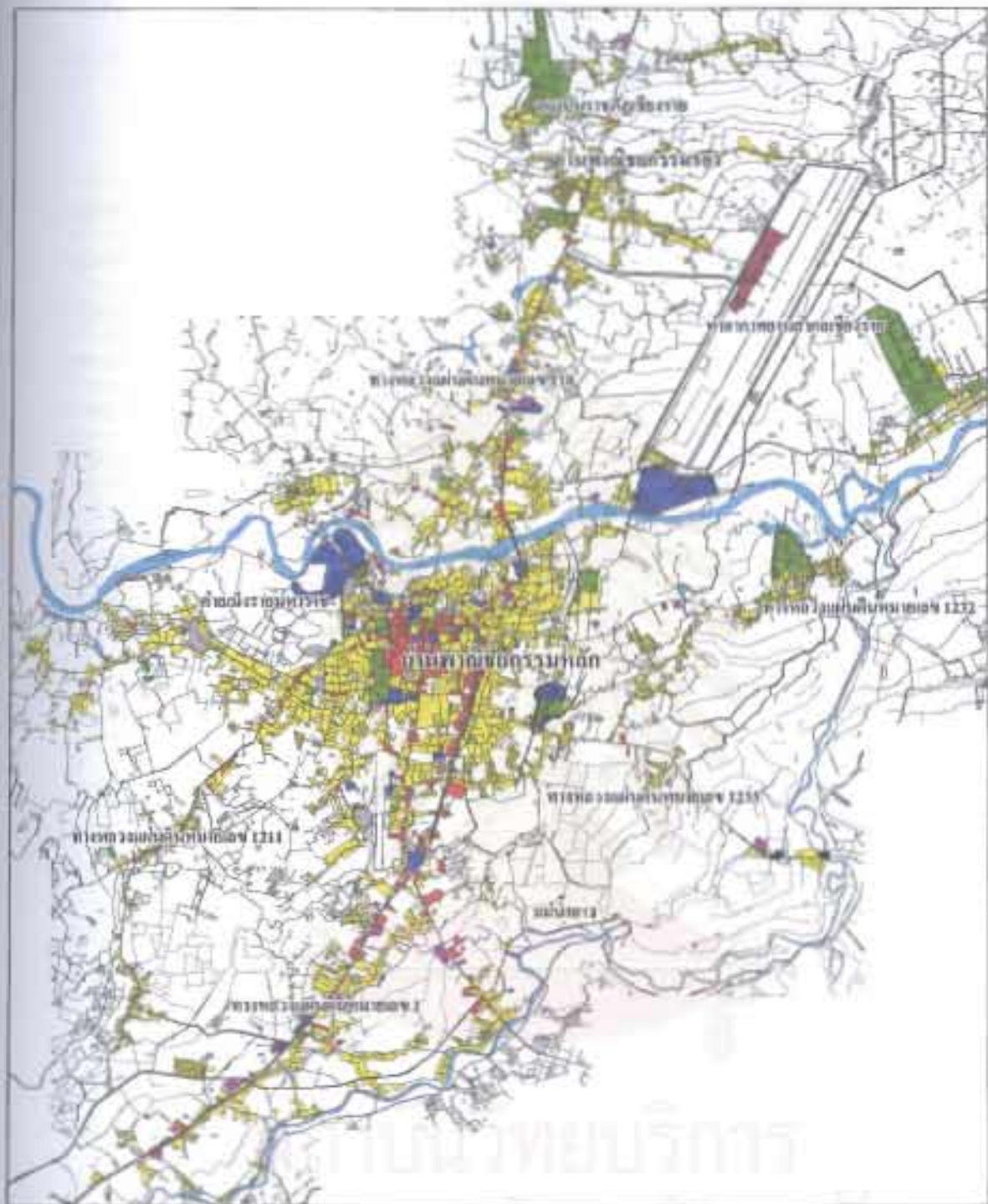


ราชภัฏเชียงราย ส่วนทางทิศตะวันออก ขยายตัวไปตามบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และ 1233 ซึ่งเป็นที่ตั้งของแหล่งที่อยู่อาศัยประเภทหมู่บ้านจัดสรรกระจายตัวอยู่จำนวนมาก

### 3.7.1 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ประกอบกันเป็น ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักและศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง โดยศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักจะรวมตัวอยู่หนาแน่นโดยรอบบริเวณตลาดสดเทศบาลเมืองเชียงราย ซึ่งเป็นย่านการค้าและบริการที่ให้บริการแก่ชุมชนในเมือง และศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง ที่บริเวณตลาดบ้านดู่ ที่ให้บริการชุมชนโดยรอบสถาบันราชภัฏเชียงราย ส่วนการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง จะกระจายตัวอยู่โดยรอบศูนย์กลางพาณิชยกรรม โดยเฉพาะบริเวณถนนพหลโยธิน ถนนราชโยธา และถนนสันโค้งน้อย การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่จะอยู่ทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงราย บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยชุมชน และมีโครงการหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่หลายแห่ง สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินในประเภทอุตสาหกรรม และคลังสินค้า มีการใช้ประโยชน์ที่ดินน้อยมากเมื่อเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมบริการขนาดเล็กที่กระจายตัวอยู่ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 (แผนที่ 3.3)

จากการเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ.2533 และปี พ.ศ. 2544 พบว่า พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพิ่มขึ้นจาก 95,325.37 ไร่ ในปี พ.ศ.2533 เป็น 95,832.8 ไร่ ในปี พ.ศ.2544 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีพื้นที่เพิ่มขึ้นจาก 27,159.96 ไร่ ในปี พ.ศ.2533 เป็น 28,257.54 ไร่ ในปี พ.ศ. 2544 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและพาณิชยกรรม มีพื้นที่เพิ่มขึ้นจาก 4,398.54 ไร่ และ 1,180.02 ไร่ ในปี พ.ศ. 2533 เป็น 5,694.81 ไร่ และ 2,260.72 ไร่ ในปี พ.ศ. 2544 ตามลำดับ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเขตป่าตามมติคณะรัฐมนตรี และเขตป่าสงวนแห่งชาติ มีพื้นที่ลดลงจาก 19,319.01 ไร่ ในปี พ.ศ.2533 เป็น 9,276.35 ไร่ ในปี พ.ศ.2544 เนื่องจากการปฏิรูปที่ดิน ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม มีพื้นที่เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2533 เป็น 39,128.78 ไร่ ในปี พ.ศ.2544 ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม และคลังสินค้าลดลง 522 ไร่ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเภทต่างๆ ของเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่มีพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มมากขึ้นจากปี พ.ศ. 2533 คิดเป็นจำนวน 507.43 ไร่ (ตารางที่ 3.12)



การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ  
The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiangrai Town

แผนที่

3.3

สัญลักษณ์

- |                                  |                               |
|----------------------------------|-------------------------------|
| บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่น        | บริเวณที่จัดเป็นเขตสวนสาธารณะ |
| บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง | เขตสวนสาธารณะ                 |
| บริเวณที่มีอาคารพาณิชย์          | บริเวณสถานีขนส่ง              |
| บริเวณศูนย์ราชการ                | บริเวณสถานีรถไฟ               |
| บริเวณสวนสาธารณะ                 |                               |

การวิจัยนโยบายที่ดิน  
ปี พ.ศ. 2544 ของกรมที่ดิน



มาตราส่วน



คำ: ดร.โยชิโกะอูเอะ

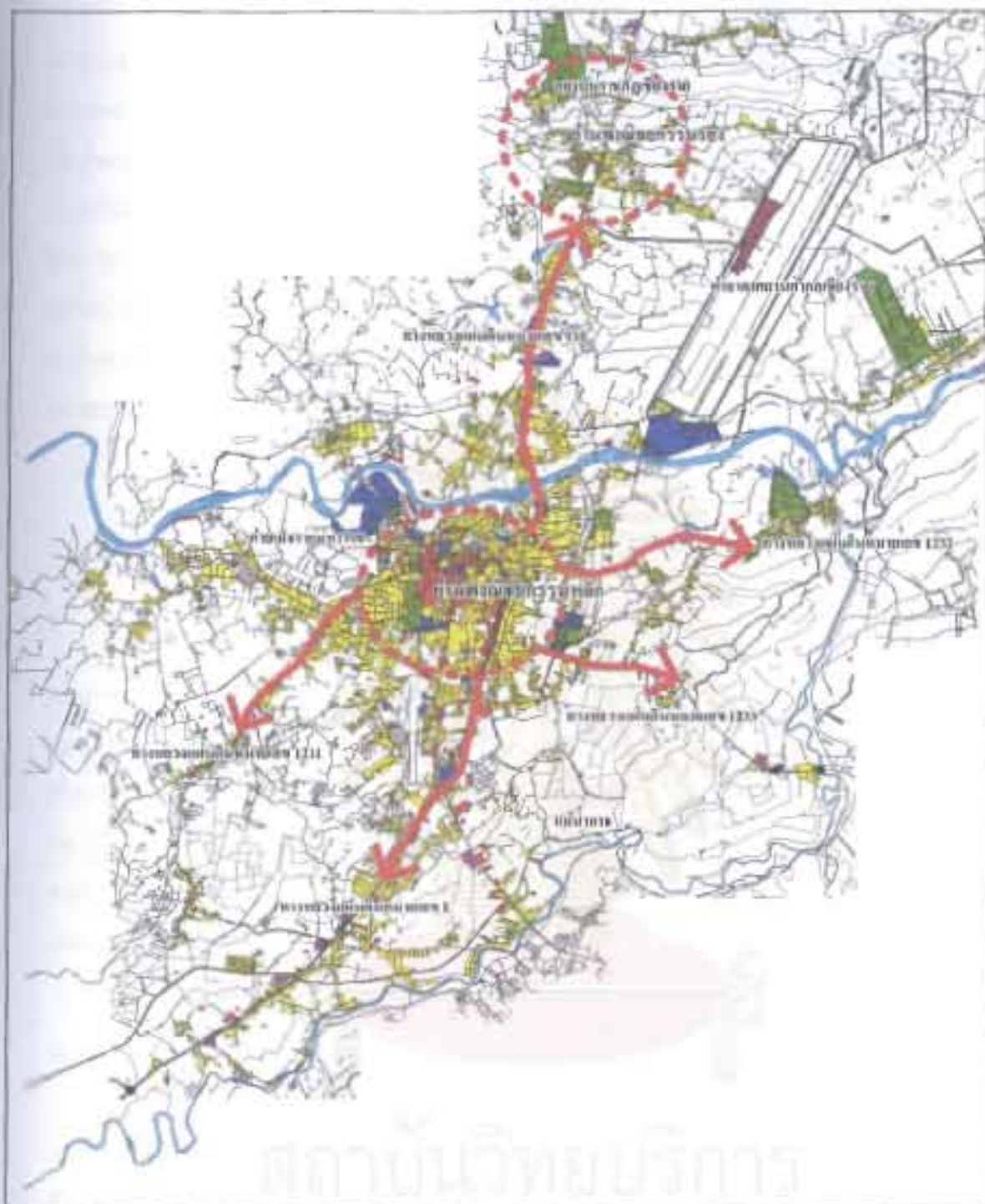
ตารางที่ 3.12 การเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2533 และ 2544

การใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภท	ปี พ.ศ.2533		ปี พ.ศ.2544	
	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	27,159.96	28.49	28,257.54	29.49
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	4,398.54	4.61	5,694.81	5.94
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและพาณิชยกรรม	1,180.02	1.24	2,260.72	2.36
อุตสาหกรรม และคลังสินค้า	824.60	0.87	302.54	0.32
เกษตรกรรม และชนบท	32,063.00	33.64	39,128.78	40.83
สถาบันการศึกษา	623.18	0.65	1,314.51	1.37
สถาบันศาสนา	475.26	0.50	862.27	0.90
สถาบันราชการ	6,845.81	7.18	4,061.06	4.24
ที่โล่งเพื่อนันทนาการ	898.99	0.94	1,378.73	1.44
เขตป่า , แหล่งน้ำ	19,319.01	20.27	9,276.35	9.68
ถนน และซอย	1,537.00	1.61	3,295.49	3.44
รวม	95,325.37	100.00	95,832.80	100.00

ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง

### 3.7.2 แนวโน้ม และทิศทางการขยายตัว

แนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงราย จากการศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2544 พบว่าส่วนใหญ่ชุมชนตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณเียบริเวณศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงรายและขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก ทางทิศเหนือจะขยายตัวไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข110 จนถึงชุมชนบ้านดู่ ที่เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง เนื่องจากมีสถานศึกษา คือสถาบันราชภัฏเชียงราย และมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ทางทิศใต้จะขยายตัวจากถนนพหลโยธิน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข1 จนถึงชุมชนบ้านสันทราย ทางทิศตะวันตกจะขยายตัวจากแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง บริเวณถนนราชโยธา และถนนสันโค้ง ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1211 จนถึงชุมชนบ้านหัวฝาย และทางทิศตะวันออกจะขยายตัวจากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข1232 จนถึงสนามกีฬากลางเชียงราย และจากทางหลวงหมายเลข 1 ขยายตัวไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข1233 จนถึงชุมชนบ้านสันร่อง โดยมีข้อจำกัดทางการขยายตัวของเมืองเชียงรายในทางทิศตะวันตกเฉียง



การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ  
 The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town

แผนที่

3.4

สัญลักษณ์

→ บริเวณการพัฒนา

บริเวณสถานีและทิศทาง  
 ขนส่งมวลชนเมืองเชียงราย



ขนาด 1:10,000



เหนือ และทิศตะวันออกเฉียงใต้ ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ของทหาร คือค่ายเม็งรายมหาราช และเขตป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นที่ลุ่มแม่น้ำ คือ แม่น้ำลาว เมื่อน้ำหลากในฤดูฝนจะเอ่อล้นเข้าท่วมบริเวณดังกล่าว ดังนั้นทิศทางการเติบโตของเมืองเชียงรายได้มีแนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตไปทางทิศเหนือ และทิศตะวันออกของเมือง ทางทิศเหนือจะขยายตัวจากย่านพาณิชย์กรรมหลักไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 ถึงย่านพาณิชย์กรรมรองที่ตลาดบ้านดู่ ส่วนทางทิศตะวันออกจะขยายตัวจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลักที่ไปอำเภอเวียงชัย คือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 (แผนที่ 3.4)

### 3.8 การคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในเมืองเชียงราย ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางอากาศ และการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในเส้นทางคมนาคมทางถนนเป็นหลัก ที่มีการเข้าถึงและสะดวกต่อการเดินทางไปยังจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง โดยมีการเดินทางโดยรถประจำทาง ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย การเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่ท่าอากาศยานสากลเชียงราย ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวตามแม่น้ำกก จึงไม่ส่งผลต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งโดยรวมในเมืองเชียงรายนมากนัก

#### 3.8.1 โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

เส้นทางคมนาคมที่สำคัญในเมืองเชียงราย ในถนนสายหลักที่เป็นถนนเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆ ของเมืองเชียงราย ได้แก่

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่เป็นถนนสายประธาน จากเมืองเชียงรายไปทางทิศใต้ ผ่านอำเภอแม่ลาว อำเภอพาน เข้าสู่จังหวัดพะเยา มีขนาดทาง 30 เมตร จำนวน 4 ช่องการจราจร
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 ที่เป็นถนนสายประธาน จากเมืองเชียงรายไปทางทิศเหนือ ผ่านอำเภอแม่จัน อำเภอเชียงแสน ถึงชายแดนท่าขี้เหล็ก อำเภอแม่สาย มีขนาดทาง 30 เมตร จำนวน 4 ช่องการจราจร
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปอำเภอเทิง มีขนาดทางในช่วงแรก 30 เมตร และช่วงหลัง 20 เมตร

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1211 จากถนนราชโยธา ไปคงมะตะ อำเภอแม่ลาว ถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 ไปจังหวัดเชียงใหม่ มีขนาดทาง 20 เมตร

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และ 1233 จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปยังอำเภอเวียงชัย มีขนาดทาง 20 เมตร

- เส้นทางคมนาคมโดยรอบย่านพาณิชยกรรมหลัก คือ ถนนธนาลัย ถนนอุตรกิจ ถนนบรรพปราการ และถนนพหลโยธิน มีความกว้างของเขตทาง 20 เมตร

เส้นทางคมนาคมในถนนสายรอง ที่เป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลัก และแหล่งที่พักอาศัยของชุมชน เข้าสู่ถนนสายหลักเพื่อไปยังเขตพื้นที่ชั้นใน บริเวณย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย ได้แก่ ถนนราชโยธา ถนนสันโค้ง ถนนค่ายทหาร ถนนริมกก และถนนหนองบัว ซึ่งเป็นถนนสายรอง ในบริเวณแหล่งที่พักอาศัยของเมือง ที่เชื่อมกับถนนสายหลัก และเป็นถนนภายในชุมชน โดยมีความกว้างของเขตทาง ประมาณ 16 เมตร โดยปริมาณการจราจร ในปีพ.ศ. 2544 บริเวณถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยตลอดวันประมาณ 27,000 คัน และ 25,000 คัน ตามลำดับ รองลงมา คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และ 1233 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยตลอดวันประมาณ 23,000 คัน และ 21,000 คัน ตามลำดับ ส่วนถนนสายรอง คือ ถนนราชโยธา ถนนสันโค้ง และถนนหนองบัว มีปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยตลอดวันประมาณ 18,000 – 20,000 คัน (แผนที่ 3.5)

### 3.8.2 ระบบขนส่งสาธารณะ

การคมนาคมขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย การบริการขนส่งรถโดยสารขนาดเล็กรอบเมือง และการบริการขนส่งรถเช่า รวมทั้งการบริการแบบรถรับจ้าง เช่น รถสามล้อถีบ รถยนต์สามล้อเครื่อง และ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง การคมนาคมขนส่งทางอากาศ ที่ท่าอากาศยานสากลเชียงราย เป็นการบริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางอากาศ ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวตามแม่น้ำกก

#### การขนส่งผู้โดยสาร และการบริการขนส่งรถโดยสารขนาดเล็กรอบเมือง

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ตั้งบริเวณถนนประเสริฐสุข สามารถรองรับผู้โดยสารไปสู่ชุมชนใกล้เคียงและจังหวัดอื่นๆ โดยมีเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ดังนี้



การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ  
The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town

ฉบับที่

3.5

สัญลักษณ์

- ถนนขนาดความกว้าง 30 เมตร
- ถนนขนาดความกว้าง 16 - 20 เมตร
- ถนนขนาดความกว้าง 12 - 14 เมตร
- เส้นทางคมนาคมขนส่งสาธารณะ

- สถานีขนส่งผู้โดยสารทางเมือง
- สถานีขนส่งสาธารณะท้องถิ่น
- สถานีขนส่งสาธารณะ
- ท่าอากาศยานนานาชาติ

โครงการพัฒนาชุมชนเมือง  
เมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2544



ขนาด 1:1000



ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง

- หมวดที่ 1 รถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งในเขตเทศบาล จำนวน 4 เส้นทาง
- หมวดที่ 2 รถโดยสารที่วิ่งจากจังหวัดเชียงรายไปกรุงเทพฯ จำนวน 5 เส้นทาง
- หมวดที่ 3 รถโดยสารที่วิ่งจากจังหวัดเชียงรายไปจังหวัดอื่น จำนวน 21 เส้นทาง
- หมวดที่ 4 รถโดยสารที่วิ่งภายในจังหวัดเชียงราย จำนวน 15 เส้นทาง

เส้นทางโดยสารรถประจำทางที่วิ่งผ่าน หรือเป็นจุดต้นทางและปลายทาง จากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงรายไปที่อื่น มีเส้นทางรวมทั้งสิ้น 45 เส้นทาง โดยเส้นทางรถโดยสารในหมวดที่ 3 มีจำนวนเที่ยวการเดินทางมากที่สุด โดยเฉพาะเส้นทางที่ไปจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนในหมวดที่ 3 มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมากที่สุด เนื่องจากการเดินทางไปกรุงเทพฯ โดยมีผู้ประกอบการทั้งบริษัทขนส่ง และรถร่วมบริการของบริษัทเอกชน จำนวน 7 แห่ง ( ตารางที่ 3.13 )

#### การขนส่งสินค้าทางถนน

การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นของผู้ประกอบการเอกชน และการขนส่งของรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม คือ รสพ. การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการเอกชนในเมืองเชียงราย มีจำนวน 15 บริษัท ที่ให้บริการขนส่งโดยรถบรรทุกขนาด 18 - 21 ตัน คิดอัตราขนส่งตามระยะทาง และขนส่งแบบเหมาคัน เพื่อรับส่งสินค้าถึงที่หมาย ในอัตราประมาณ 10,000 บาทต่อคัน ในขณะที่การดำเนินการขนส่งของ รสพ. คิดในอัตรา 60 สตางค์ต่อ 1 กิโลเมตร และคิดอัตราแบบเหมาคันประมาณ 9,000 บาท แต่จำนวนรถมีน้อย และใช้เวลาขนส่งนาน สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งเป็นสินค้านำเข้าจากกรุงเทพมหานคร ประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค เพื่อขายส่งในชุมชน ส่วนการบรรทุกสินค้าออกส่วนใหญ่เป็นการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์เครื่องใช้ไปยังสถานที่ต่างๆ และมีบางบริษัทเอกชนรับส่งสินค้าชายแดนจากท่าเทียบเรือเชียงแสน ประเภทแอปเปิ้ล สาลี และเห็ดหอมแห้ง บรรทุกในตู้คอนเทนเนอร์ ขนส่งไปกรุงเทพฯ รวมทั้งการขนส่งสินค้าทางเกษตรกรรมในจังหวัด ประเภทข้าว และข้าวโพด ส่วนการขนส่งประเภทปูนซีเมนต์ และน้ำมัน ส่วนใหญ่เป็นของผู้ประกอบการเอกชนในแต่ละบริษัท ที่รับส่งปูนซีเมนต์ และน้ำมัน จากโกดังเก็บสินค้า และคลังน้ำมัน ที่จังหวัดลำปาง และจังหวัดเชียงใหม่ เข้าสู่จังหวัดเชียงราย

#### การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานสากลจังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่บริเวณตำบลบ้านดู่ และตำบลริมกก ในพื้นที่ 3,225 ไร่ สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ระหว่างประเทศได้ ปัจจุบันมีเที่ยวบินให้



ตารางที่ 3.13 เส้นทางเดินรถโดยสาร จำนวนรถ และค่าโดยสาร ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ปีพ.ศ. 2544

หมวดที่	สายที่	เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนเที่ยว ไป - กลับ	จำนวนรถ ( คัน )	ค่าโดยสาร (บาท )
หมวด 1	1	รอบเวียง	7	42	35	5-10
	2	สถานีขนส่ง - สันทราย	9	25	8	15
	3	สถานีขนส่ง - สถาบันราชภัฏ	13	31	15	15
	4	รอบเมือง - สนามบิน	23	25	6	20
หมวด 2	90	กรุงเทพฯ - เชียงราย	844	2	2	358
	909	กรุงเทพฯ - เชียงราย ( สายใหม่ )	805	4	4	525
	957	กรุงเทพฯ - แม่สาย	856	6	6	565
	962	กรุงเทพฯ - เชียงของ	877	2	2	700
	3	กรุงเทพฯ - เชียงแสน	914	2	2	730
หมวด 3	114	เด่นชัย - เชียงราย	276	6	6	94
	146	ลำปาง - เชียงราย	234	4	4	59
	148	เชียงใหม่ - เชียงราย	337	4	4	111
	149	เชียงใหม่ - แม่สาย	399	16	16	130
	150	เชียงใหม่ - เชียงแสน	398	4	4	130
	166	เชียงใหม่ - สามเหลี่ยมทองคำ	265	10	8	130
	167	เชียงราย - ลำปาง	229	8	13	58
	611	เชียงราย - น่าน	271	2	2	127
	621	เชียงราย - พะเยา	93	4	4	26
	619	เชียงใหม่ - แม่สาย	256	8	7	127
	620	เชียงราย - ปง	91	8	2	41
	622	เชียงราย - พิชณุโลก	384	6	6	250
	637	เชียงราย - ขอนแก่น	668	4	6	407
	651	แม่สาย - นครราชสีมา	747	2	4	542
	660	แม่สาย - พัทยา	963	4	2	674
	661	เชียงราย - นครพนม	951	2	4	442
	662	เชียงราย - พิชณุโลก	337	2	2	187
663	เชียงราย - นครสวรรค์	467	2	2	241	

หมวดที่	สายที่	เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนเที่ยว ไป - กลับ	จำนวนรถ (คัน)	ค่าโดยสาร (บาท)
หมวด 4	671	เชียงใหม่ - เชียงของ	937	4	4	194
	672	แม่สาย - แม่สอด	649	2	2	394
	677	เชียงราย - ภูชี้ฟ้า	167	2	2	64
	679	เชียงราย - จุน	85	6	4	27
	686	เชียงราย - เชียงคำ	91	2	2	26
	1241	เชียงราย - แม่สาย	64	38	19	25
	1243	เชียงราย - ห้วยหินฝน	64	16	24	25
	1244	เชียงราย - พาน	47	8	4	16
	1245	เชียงราย - เชียงแสน	116	50	18	43
	1246	เชียงราย - แม่ชะจวน	107	24	10	30
	2127	เชียงราย - เชียงแสน	201	25	25	62
	2243	เชียงราย - เชียงของ	113	8	10	42
	2290	เชียงราย - จำบอน	58	8	3	19
	2127	เชียงราย - เชียงของ - เชียงแสน	201	25	25	62
	2224	เชียงราย - กิวพร้าว	92	20	10	30
	2350	เชียงราย - แม่ลาว	28	70	20	9
	50003	เชียงราย - บ้านฟาร์มสัมพันธกิจ	17	20	16	10
	50006	เชียงราย - แม่กรณ์	12	16	8	13
	50010	เชียงราย - ห้วยขม	18	8	6	18
	50011	เชียงราย - บ้านเวียงเดิม	18	12	6	8

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย

บริการทุกวัน ของสายการบินไทย จากกรุงเทพฯถึงเชียงราย จำนวน 10 เที่ยวบินไปและกลับ ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 20 นาที และสายการบินแอร์อันดามัน จากจังหวัดเชียงใหม่ถึงจังหวัดเชียงราย จำนวน 4 เที่ยวบิน ไปและกลับ ใช้เวลาเดินทาง 35 นาที โดยในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวนเที่ยวบิน ทั้งหมด 4,712 เที่ยวบิน มีจำนวนผู้โดยสาร รวม 534,361 คน ลดลงจาก ปี พ.ศ.2539 คิดเป็นร้อยละ 1.02 และจำนวน การขนส่งสินค้าทางอากาศ รวม 4,273,637 กิโลกรัม เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ.2539 คิดเป็นร้อยละ 47.49 ( ตารางที่ 3.14 )

ตารางที่ 3.14 การคมนาคมขนส่งทางอากาศ ที่ท่าอากาศยานสากลจังหวัดเชียงราย

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน ( เที่ยวบิน )	จำนวนผู้โดยสาร ( คน )			การขนส่งสินค้า ( กิโลกรัม )		
		ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2540	4,260	272,896	290,014	562,910	2,262,030	880,443	3,142,473
2544	4,712	262,558	271,803	534,361	2,472,689	1,800,978	4,273,667

ที่มา : กรมการพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

### การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวที่แม่น้ำกก จากท่าตอน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงใหม่ ถึง ท่าเรือเชียงราย บริเวณเชิงสะพานแม่ฟ้าหลวง โดยใช้เรือหางยาวขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 8 – 10 คน และใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง มีทั้งการเดินทางตามตารางเวลา วันละ 2 เที่ยว คือ เวลา 10.30 น. และ 12.30 น. ในอัตราค่าโดยสาร 120 บาทต่อคน และการเดินทางโดยเรือหางยาวแบบเหมาลำ นักท่องเที่ยวสามารถแวะจุดท่องเที่ยวตามหมู่บ้านชาวเขา โดยคิดอัตรา ลำละ 1,500 บาท ต่อวัน

### 3.9 สาธารณูปโภค และสาธารณูปการของเมืองเชียงราย

ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเชียงราย ให้บริการครอบคลุมทุกพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย และพื้นที่ใกล้เคียง ประกอบด้วย สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ดังนี้

#### การไฟฟ้า

สำนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ที่ ถนนวินิจชัยกุล โดยรับกำลังไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิต ที่สถานีไฟฟ้าแรงสูง ตำบลท่าสาย อำเภอเมืองเชียงราย มีจำนวน

กระแสไฟฟ้าที่จ่ายเฉลี่ยเดือนละ 1 ล้านกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ให้บริการไฟฟ้าแก่ชุมชนครอบคลุมได้  
ทั่วถึงในเขตเมืองเชียงราย

### การประปา

สำนักงานการประปาจังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ที่ถนนไกรสรสิทธิ์ อำเภอเมืองเชียงราย มีพื้นที่  
ที่ 56 ไร่ ในบริเวณมีอาคารโรงกรองน้ำ ที่สูบน้ำจากแม่น้ำกก มีกำลังการผลิตน้ำประปาได้วันละ  
13,000 ลูกบาศก์เมตร โดยให้บริการน้ำประปาแก่ผู้ใช้น้ำในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ.  
2544 จำนวน 23,126 ราย

### การสื่อสารและโทรคมนาคม

การบริการด้านโทรศัพท์ให้บริการทางด้านชุมสายโทรศัพท์ และโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งเป็น  
การให้บริการด้านการสื่อสารทุกประเภท โดยให้บริการเต็มพื้นที่ในเขตเมืองเชียงราย จากจำนวน  
หมายเลขโทรศัพท์ทั้งหมด ในปี พ.ศ. 2544 จำนวน 29,952 เลขหมาย และจำนวนหมายเลขที่มี  
ผู้เช่าจำนวน 20,393 เลขหมาย การให้บริการด้านไปรษณีย์โทรเลขของเมืองเชียงราย มีที่ทำการ  
ไปรษณีย์ 2 แห่ง ได้แก่ ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขเชียงราย ตั้งอยู่ที่ ถนนอุตรกิจ และที่ทำการ  
ไปรษณีย์โทรเลขลานนา ตั้งอยู่ที่ถนนพหลโยธิน ตำบลเวียง อำเภอเมืองเชียงราย ส่วนที่ทำการ  
โทรคมนาคม 1 แห่ง ตั้งอยู่ที่ ถนนงำเมือง ตำบลเวียง อำเภอเมืองเชียงราย

### การระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย

แต่เดิมสภาพการระบายน้ำในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย จะปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำ  
สาธารณะโดยตรง ทำให้เกิดปัญหาทางสภาพแวดล้อม ในปี พ.ศ.2542 กรมโยธาธิการจึงดำเนินการ  
การก่อสร้างระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสีย ในพื้นที่ 80 ไร่ บริเวณหนองร่องปลาข้าว และคาดว่า  
จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2547 เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แม่น้ำกก โดยสามารถรองรับน้ำเสีย  
ในอนาคต ถึง 32,6000 ลูกบาศก์เมตร ต่อวัน และดำเนินการก่อสร้างทางระบายน้ำในเขตเทศบาล  
เมืองเชียงราย เพื่อระบายน้ำเสียจากชุมชนลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย

### การกำจัดขยะมูลฝอย

ปริมาณขยะในเขตเทศบาลเมืองเชียงรายของปี พ.ศ. 2544 มีจำนวนปริมาณขยะเฉลี่ยวัน  
ละ 75 - 80 ตันต่อวัน และถูกขนถ่ายโดยรถขยะเทศบาล จำนวน 18 คัน และการดำเนินการจ้าง  
เหมาของเอกชนในพื้นที่รอบนอก อีก 6 คัน เพื่อนำขยะไปยังบ่อกำจัดขยะของเทศบาลเมือง  
เชียงราย ที่บ้านดงป่าเหมี้ยง ตำบลห้วยสัก อำเภอเมืองเชียงราย ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของ

เมืองเชียงราย มีพื้นที่ 123 ไร่ โดยสร้างบ่อกำจัดขยะ จำนวน 5 บ่อ และได้ใช้งานไปแล้ว 3 บ่อ โดยได้เตรียมซื้อพื้นที่รองรับการกำจัดขยะที่เพิ่มขึ้นในอนาคต อีก 232 ไร่ ในบริเวณใกล้เคียง

#### สวนสาธารณะ และสนามกีฬา

ในบริเวณเมืองเชียงราย มีสวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และสนามกีฬารวมพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 580 ไร่ คือ สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ บริเวณหาดเชียงรายริมแม่น้ำกก มีพื้นที่ประมาณ 80 ไร่ สวนสาธารณะหนองบึง ตั้งอยู่ที่ตำบลเวียง มีพื้นที่ประมาณ 80 ไร่ และสวนสาธารณะเทิดพระเกียรติครองราชย์ 50 ปี บริเวณเชิงสะพานแม่ฟ้าหลวง มีพื้นที่ประมาณ 10 ไร่ รวมทั้งสนามกีฬากลางจังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ตำบลรอบเวียง มีพื้นที่ประมาณ 400 ไร่

#### ศาสนสถาน

อาคารสถาบันศาสนา ส่วนใหญ่เป็นวัดทางพุทธศาสนา 38 แห่ง ฌาปนสถาน 4 แห่ง โบสถ์คริสต์จักร 2 แห่ง มัสยิด 2 แห่ง สุสานคริสต์ 2 แห่ง และสุสานจีน 2 แห่ง มีพื้นที่ที่ใช้ในกิจการศาสนา รวมทั้งสิ้นประมาณ 617 ไร่ โดยมีจำนวนพระภิกษุ และสามเณร ในพุทธศาสนารวม 393 รูป

#### สถาบันการศึกษา

ในเขตเมืองเชียงรายมีสถาบันการศึกษาให้บริการตั้งแต่วัยเรียนจนถึงระดับอุดมศึกษา จำนวน 40 แห่ง มีจำนวนนักศึกษา 28,907 คน จำนวนอาจารย์ 896 คน สถาบันการศึกษาส่วนใหญ่ตั้งกระจุกตัวในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย ประกอบด้วยโรงเรียนประจำจังหวัดในระดับประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษา วิทยาลัยเทคนิคเชียงราย วิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงราย และโรงเรียนเอกชนต่างๆ สำหรับบริเวณรอบนอกเขตเทศบาลเมืองเชียงรายส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาในระดับประถมศึกษาที่ให้บริการแก่ชุมชนโดยรอบ และในระดับอุดมศึกษาคือสถาบันราชภัฏเชียงราย ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 ที่ตำบลบ้านดู่

#### สถานบริการทางสาธารณสุข

จำนวนสถานบริการทางสาธารณสุข มีจำนวนทั้งหมด 106 แห่ง คือ โรงพยาบาลของรัฐ 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ ที่เป็นโรงพยาบาลศูนย์มีขนาด 756 เตียง และโรงพยาบาลค่ายเม็งรายมหาราช ขนาด 30 เตียง ส่วนโรงพยาบาลของเอกชนจำนวน 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลโอเวอร์บรีค ขนาด 172 เตียง และโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ศรีบุรินทร์ ขนาด

195 เตียง รวมทั้งสถานอนามัย จำนวน 7 แห่ง และคลินิกแพทย์ ที่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย จำนวน 57 แห่ง และสถานผดุงครรภ์ 30 แห่ง สถานบริการทางสาธารณสุข ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองเชียงรายประมาณ 73 แห่ง และกระจายอยู่นอกเขตเทศบาลเมืองเชียงราย 33 แห่ง

### 3.10 ศักยภาพ และข้อจำกัดของเมืองเชียงราย

#### 3.10.1 ศักยภาพการพัฒนา

จังหวัดเชียงรายมีศักยภาพทางด้านที่ตั้งที่เหมาะสม คือ เป็นศูนย์กลางทางการค้าชายแดน การท่องเที่ยว และการคมนาคมขนส่ง ที่มีความสะดวกในการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน ประกอบกับแนวทางการพัฒนาของจังหวัดเชียงราย ได้กำหนดให้จังหวัดเชียงรายเป็นเขตพัฒนาพิเศษด้านการค้าชายแดน โดยกำหนดให้เมืองเชียงรายเป็นชุมชนศูนย์กลางที่สำคัญของจังหวัดเชียงราย เมื่อพิจารณาศักยภาพที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อการพัฒนา และเอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาเมืองเชียงรายในอนาคต ดังนี้

#### นโยบาย และบทบาทของจังหวัดเชียงราย

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ( พ.ศ. 2545 – 2549 ) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาของภาคเหนือตอนบนให้จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และเป็นเขตพัฒนาพิเศษด้านการค้าชายแดน สอดคล้องกับโครงการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านใน โครงการทหเหลี่ยมเศรษฐกิจ ( GMS.) และโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ( Quad angle economics co-operation ) ที่กำหนดให้จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางด้านการค้าชายแดน และการท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร และการศึกษาในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน ตลอดจนพัฒนาเมืองเชียงรายให้เป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์กรรมของจังหวัด และการให้บริการนักท่องเที่ยว เนื่องจากเมืองเชียงรายมีศักยภาพทางด้านที่ตั้งทาง การค้า การลงทุน และการคมนาคมขนส่ง

## กิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงใหม่

สภาพทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเชียงใหม่ ในปี พ.ศ.2542 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 31,893 ล้านบาท ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 28,629 บาทต่อปี คิดเป็นลำดับที่ 13 ของภาคเหนือ และเป็นอันดับที่ 55 ของประเทศ ในภาคบริการจำนวนนักท่องเที่ยวมีเพิ่มมากขึ้น โดยมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 8,802.71 ล้านบาท ส่วนทางด้านการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมูลค่าการค้าเกินดุล รวม 29,556 ล้านบาท และในภาคอุตสาหกรรม มีโรงงานอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2544 จำนวน 1,797 แห่ง โดยมากเป็นอันดับ 3 ของจำนวนโรงงานในภาคเหนือ กิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงใหม่ ในสาขาหลักขึ้นอยู่กับภาคการค้า และบริการ เป็นสำคัญ โดยในปี พ.ศ. 2542 มีมูลค่าการค้าส่งและค้าปลีก รวม 4,156 ล้านบาท ส่วนสาขาการบริการ มีมูลค่าการค้ารวม 5,303 ล้านบาท

## ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน

โครงข่ายคมนาคมทางถนนในเมืองเชียงใหม่ มีความสะดวกแก่การเข้าถึง และเชื่อมโยงติดต่อกับพื้นที่โดยรอบ ประกอบด้วยถนนสายหลัก และถนนสายรอง ที่มีขนาดทาง และความกว้างของผิวจราจรได้มาตรฐาน การบริการไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ให้บริการครอบคลุมในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ และพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งการดำเนินการก่อสร้างระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสีย ในพื้นที่ 80 ไร่ บริเวณหนองร่องปลาข้าว ซึ่งจะแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2547 โดยสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียในอนาคต ถึง 32,600 ลูกบาศก์เมตร ต่อวัน ส่วนการกำจัดขยะ ทางเทศบาลเมืองเชียงใหม่ได้ซื้อพื้นที่เพิ่มจากเดิม 123 ไร่ เป็น 232 ไร่ ที่บ้านดงป่าเหมี้ยง ตำบลห้วยสัก เพื่อรองรับการกำจัดขยะที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทางด้านสาธารณูปการ ในเขตเมืองเชียงใหม่มีสถานการศึกษาให้บริการตั้งแต่ระดับก่อนวัยเรียนจนถึงระดับอุดมศึกษา โดยมีสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษา 2 แห่ง คือ สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ที่เปิดสอนในระดับปริญญาตรี และปริญญาโท โดยมีสถาบันที่เปิดสอนในระดับอุดมศึกษา 2 แห่ง คือ สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง เปิดสอนในระดับปริญญาตรี และปริญญาโท ส่วนการบริการทางสาธารณสุขของจังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวนโรงพยาบาลจำนวน 21 แห่ง แยกเป็นโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง โรงพยาบาลของรัฐ 17 แห่ง และโรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง โดยมีโรงพยาบาลศูนย์ ขนาด 756 เตียง คือ โรงพยาบาลเชียงใหม่ประชานุเคราะห์ ที่ให้บริการทางสาธารณสุข แก่ชุมชนเมืองเชียงใหม่ และชุมชนในพื้นที่รอบนอก

### 3.10.2 ปัญหาอุปสรรคที่เป็นข้อจำกัดการพัฒนา

สภาพปัญหาอุปสรรคที่เป็นข้อจำกัดในการพัฒนา คือ การขยายตัวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่มีระเบียบแบบแผน จนทำให้เกิดปัญหาต่างๆตามมา เช่น ปัญหาทางสิ่งแวดล้อม แหล่งเสื่อมโทรม รวมทั้งปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการคมนาคมขนส่ง เช่น ปัญหาจราจร ปัญหามลพิษ และปัญหาทางสังคมอื่นๆ อันส่งผลต่อชุมชนเมืองเชียงรายได้ ดังนี้

#### ปัญหาทางสภาพแวดล้อม

ส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่เกิดจากการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไร้ทิศทาง อันเป็นอุปสรรคต่อการควบคุมให้เป็นไปตามผังเมือง เช่น การบุกรุกพื้นที่สาธารณะบริเวณริมแม่น้ำกก เพื่อสร้างที่อยู่อาศัย จนเป็นแหล่งเสื่อมโทรมในบริเวณชุมชนเกาะลอย และชุมชนดอยทอง รวมทั้งการปลูกสร้างตึกแถว และอาคารขนาดใหญ่ ใกล้กับสถานที่สำคัญของเมือง เช่น บริเวณอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย และวัดพระแก้ว จนเกิดเป็นปัญหาทางมลพิษ และการอนุรักษ์โบราณสถานในเขตเมืองเก่า รวมทั้งการเกิดขึ้นของหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และ 1233 และการเพิ่มขึ้นของศูนย์การค้า และโรงแรม หลายแห่ง บริเวณหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทำให้เป็นการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะ และปริมาณน้ำเสีย ที่ส่งผลต่อสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงรายได้

#### ปัญหาการจราจร

ถนนสายหลักที่เป็นสายประธานในแนวเหนือ-ใต้ คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 โดยมีปริมาณการจราจรตลอดวันอยู่ในช่วง 23,000 - 27,000 คัน ส่วนถนนสายหลักในแนวตะวันออก-ตะวันตก ที่อยู่บริเวณโดยรอบย่านพาณิชยกรรมหลัก คือ ถนนสิงห์ไคล ถนนอุตรกิจ ถนนธนาลัย และถนนบรรพปราการ มีปริมาณการจราจรตลอดวันอยู่ในช่วง 25,000 - 36,000 คัน ทำให้ลักษณะการจราจรภายในเมืองเชียงรายได้มีการจราจรที่ติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในเวลาเช้า และเย็น เนื่องจากการกระจุกตัวของธุรกิจการค้าบริการ และสถานศึกษาในบริเวณย่านพาณิชยกรรม โดยการจราจรติดขัดมากที่สุดบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ที่เป็นจุดตัดของถนน ก่อนเข้าสู่บริเวณย่านพาณิชยกรรมหลัก และการมีถนนสายรองไม่เพียงพอที่จะเชื่อมติดต่อถึงกัน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในถนนสายหลัก รวมทั้งการกำหนดถนนสายประธาน คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ใกล้เมืองมากเกินไปโดยไม่มีถนนเลี้ยวเมืองรอบ



นอกจากกลายเป็นถนนในเมืองที่มีจุดตัดถนนมาก และมีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุตลอดเส้นทาง ทำให้รถยนต์ที่ผ่านเมืองใช้ความเร็วสูงจนเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง

### ปัญหาทางสังคมอื่นๆ

จากสภาพทางเศรษฐกิจในเมืองเชียงใหม่ที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการอพยพแรงงานจากต่างถิ่น เข้ามาหางานทำ และแรงงานต่างด้าวที่ลักลอบเข้าประเทศ เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่พรมแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ง่ายต่อการเพิ่มจำนวนแรงงานต่างด้าวในจังหวัดเชียงใหม่ จากการกวาดล้างจับกุมดำเนินคดีแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2544 พบว่า มีการจับกุมแรงงานต่างด้าวที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียน รวม 2,380 คน โดยแรงงานต่างด้าวที่อพยพเข้ามาทำงานจะส่งผลกระทบต่อแรงงานท้องถิ่นในเมืองเชียงใหม่ และการก่อคดีอาชญากรรมความรุนแรงต่างๆ รวมทั้งปัญหาการลักลอบขนยาเสพติดจากชายแดนเข้าประเทศ โดยเป็นเส้นทางผ่านของยาเสพติด ทำให้การระบาดของยาเสพติดในชุมชนเมืองเชียงใหม่มีเพิ่มมากขึ้น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 4

### การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ สายเด่นชัย – เชียงราย

#### 4.1 ประวัติเส้นทางรถไฟสายเหนือ

ในปี พ.ศ.2400 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยามนตรีสุริยวงศ์ เป็นราชทูตพร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ติดตามเดินทางไปจำเริญพระราชไมตรีกับประเทศอังกฤษ ซึ่งในระหว่างที่คณะทูตอยู่ในอังกฤษได้มีโอกาสเดินทางโดยรถไฟเพื่อไปเยี่ยมชมสถานที่ต่างๆหลายแห่ง และได้เห็นกิจการเดินรถไฟในระบบรางคู่ การใช้เครื่องโทรเลขสื่อสาร การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าโดยรถไฟ จึงเห็นถึงคุณประโยชน์ของรถไฟที่เป็นยานพาหนะที่ช่วยส่งเสริมการอุตสาหกรรม และการพาณิชย์กรรมของประเทศอังกฤษ ให้เจริญรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว ต่อมาเมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระองค์ได้เสด็จประพาสสิงคโปร์และชวาในปี พ.ศ. 2413 ได้ทรงทอดพระเนตรการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในชวาและทรงสนพระทัยอย่างมาก ต่อมาเมื่ออังกฤษตั้งสถานกงสุลที่เชียงใหม่ และได้ส่งวิศวกรเข้ามาเจรจากับรัฐบาลไทยเมื่อปี พ.ศ. 2428 ขอสร้างทางรถไฟระหว่างพม่าต่อกับประเทศจีนผ่านทางภาคเหนือของไทยทางจังหวัดตาก แต่ทางรัฐบาลไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ผลประโยชน์ที่ฝ่ายไทยจะได้รับมีน้อย เพราะเส้นทางไม่ผ่านกรุงเทพฯ และจะเป็นการแบ่งประเทศไทยออกเป็น 2 ส่วน จึงไม่อนุมัติสัมปทาน

ในปี พ.ศ. 2429 รัฐบาลไทยได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กสร้างทางรถไฟสายแรกในประเทศไทย ระหว่างกรุงเทพฯถึงสมุทรปราการ รวมระยะทาง 21 กิโลเมตร เพราะได้มองเห็นว่าเมื่อทางรถไฟสายนี้เสร็จ การเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ระหว่างเมืองหลวงกับปากอ่าวซึ่งเป็นทางติดต่อกับประเทศภายนอกย่อมทำได้สะดวกและยังใช้เป็นเส้นทางขนส่งกำลังทหารไปรักษาป้องกันปากอ่าวได้ทันกับความต้องการในยามฉุกเฉิน ต่อมาเมื่อฝรั่งเศสและอังกฤษแผ่ขยายอิทธิพลมาทางภาคเหนือและพยายามที่จะผนวกดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงของไทย ทำให้ผู้บริหารประเทศในสมัยนั้นเล็งเห็นว่าควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศติดต่อกับมณฑลชานแดนเหล่านี้เสียก่อนเพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจตราป้องกันการรุกราน และเป็นการเปิดพื้นที่กว้างว่างเปล่าให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2430 จึงโปรดเกล้าฯ ให้เซอร์แอนดรู คลาร์ก ( Sir Andrew Clark ) และบริษัท บินชาร์ด แมก แทกการ์ด โลเธอร์

( Messrs PUNCHARD MAX TAGGART LOWTHER & CO. ) ทำการสำรวจเพื่อก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรีถึงเมืองนครราชสีมาอีกสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ถึงตำบลท่าเดือริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่งและจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเมืองเชียงรายถึงเชียงแสนอีกสายหนึ่ง รัฐบาลได้เลือกสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมามาก่อน เพราะต้องการเชื่อมหัวเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือโดยเฉพาะที่นครราชสีมา ดังนั้นในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพิธีเปิดการเดินทางรถต่อจากสถานีอยุธยาถึงแก่งคอย ระยะทาง 53 กิโลเมตร ในการสร้างรถไฟสายนี้ ทำให้เกิดกรรมรถไฟขึ้น อยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 หลังจากนั้นได้มีการสร้างทางรถไฟสายอื่นๆ อีกคือ ต่อทางรถไฟสายเหนือจากนครราชสีมาที่ตำบลภาชีไปลพบุรี ปากน้ำโพ อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ได้มีการปรับปรุงกิจการรถไฟ โดยมีการออกพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช 2464 เปลี่ยนความกว้างการรถไฟสายฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด จากความกว้าง 1.435 เมตร เป็นทางขนาดทาง 1 เมตร รวมจนถึงเส้นทางรถไฟสายเหนือ ทั้งหมด

## 4.2 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย

### 4.2.1 ความเป็นมาของโครงการ

ปี พ.ศ. 2503 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีโครงการขยายทางรถไฟจากอำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ไปจังหวัดเชียงรายและเริ่มงานสำรวจเส้นทางรถไฟสายเด่นชัยถึงเชียงราย ต่อมาคณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อปี พ.ศ. 2507 ให้กระทรวงคมนาคม ศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างทางรถไฟสู่จังหวัดเชียงราย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการสำรวจขั้นต้นในเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย โดยมีเส้นทางแยกจากสถานีรถไฟเด่นชัย ไปยังจังหวัดแพร่ จังหวัดพะเยา จนถึงจังหวัดเชียงราย รวมระยะทาง 246 กิโลเมตร ประมาณค่าก่อสร้างในขั้นต้นเป็นเงิน 1,036 ล้านบาท เนื่องจากเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนสูง ประกอบกับมีโครงการพัฒนาประเทศที่เร่งด่วน และสำคัญว่า ทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงให้ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโดยละเอียดเสียก่อน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมของการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย ในปี พ.ศ.2528 โดยได้รับความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจากบริษัทที่ปรึกษา Pauling plc. จากประเทศอังกฤษ ทำการศึกษาคือความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม ( Feasibility Study ) ของการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ซึ่งผลการศึกษาสรุปว่า มีผลตอบแทนการลงทุนอยู่

ในเกณฑ์ต่ำ ต่อมาปี พ.ศ. 2538 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา บริษัท เอเซอร์ ฟรีแมน ฟอกซ์ คอนซัลแทนส์ จำกัด (Acer Freeman Fox Consultant co.) เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม (Feasibility Study Update) ของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย อีกครั้งหนึ่ง โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. 2538 ซึ่งผลการศึกษาสรุปว่า มีผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจที่สูงพอที่จะสร้างทางรถไฟจากแยกสถานีรถไฟเด่นชัย จังหวัดแพร่ ไปจังหวัดพะเยา จนถึงจังหวัดเชียงราย รวมระยะทางทั้งหมด 246 กิโลเมตร ดังนั้นคณะรัฐมนตรี จึงมีมติเมื่อปี พ.ศ. 2541 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อสำรวจเส้นทาง และกำหนดแนวทางดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม โดยได้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย พ. ศ. 2544

#### 4.2.2 วัตถุประสงค์โครงการ

เพื่อขยายเส้นทางรถไฟ และการให้บริการการคมนาคมขนส่งทางรถไฟไปสู่ภาคเหนือตอนบนด้านจังหวัดเชียงราย และจังหวัดพะเยา อันเป็นการตอบสนองของความต้องการด้านการคมนาคมขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งเพื่อการรองรับ และสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต

#### 4.2.3 แผนงานการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย

กลุ่มบริษัท Hyder ดำเนินการสำรวจ และออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2540 และงานสำรวจออกแบบได้แล้วเสร็จเมื่อเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2541 การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการ ขออนอกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ในบริเวณที่ที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย ซึ่งร่างพระราชกฤษฎีกาได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2544 และประกาศใช้บังคับในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2544 โดยมีผลบังคับใช้ใน 4 ปี ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. 2545 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการปักหมุด วางแนวศูนย์กลางทาง และกำหนดระยะทางรถไฟพร้อมเขตทาง จนถึงขณะนี้อยู่ในระหว่างการขอขออนุญาตใช้จ่ายเพื่อดำเนินการของฝ่ายก่อสร้างตาม ปิงบประมาณ พ.ศ. 2546 เพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าเวนคืนที่ดินฯ โดยมีแผนงานการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ และสถานีรถไฟ รวมทั้งการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณจนแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2552 ( ตารางที่ 4.1 )

ตารางที่ 4.1 แผนการดำเนินงานโครงการสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย

แผนการดำเนินการ	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
การสำรวจออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม	ตค.40	-มีย. 41											
ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน ฯ					ตค. 44								
การเวนคืนที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์								ตค.45	-ตค.49				
คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาโครงการฯ เพื่อจัดการประกวดราคา และลงนามสัญญาว่าจ้าง								ตค.46	- กย.47				
การดำเนินการก่อสร้างเส้นทาง สถานีรถไฟ และการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ											ตค.47	-กย.52	

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

#### 4.2.4 แนวทางการลงทุนในโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย เป็นหนึ่งในกลุ่มงานเป้าหมายของโครงการพัฒนาตามแผนงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีรวมทั้งสิ้น 8 โครงการที่มีความสำคัญ แต่เนื่องจากโครงการตามแผนงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องใช้เงินลงทุนสูง จึงเป็นไปได้ยากที่รัฐบาลจะผลักดันให้ดำเนินการโครงการทั้งหมดทุกโครงการในคราวเดียวกัน คณะกรรมการแผนงานฯ จึงได้พิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยแบ่งระยะการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ ซึ่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ได้รับการคัดเลือกเป็นโครงการสำคัญลำดับแรก และมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะนำมาพิจารณาจัดหาเงินลงทุนในระยะแรก โดยจะใช้เงินกู้ต่างประเทศที่มีเงื่อนไขผ่อนปรนและมีอัตราดอกเบี้ยต่ำ ( Soft Loan ) มาดำเนินการ เนื่องจากผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอยู่ในเกณฑ์ดี

ต่อมาเมื่อวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ. 2541 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแนวทางการลงทุนโครงการนี้โดยให้เอกชนร่วมลงทุน ( Concession ) โดยรัฐบาลให้การสนับสนุนเงินดอกเบี้ยบางส่วนที่สนับสนุนได้ รวมทั้งการเวนคืนที่ดิน และในปี 2544 บริษัท Chaina Railway Communication ได้เสนอแหล่งลงทุนของโครงการโดยวิธี Countertrade จากสินค้าผลิตภัณฑ์ภายในประเทศ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เห็นชอบแนวทางการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ โดยวิธีการให้เอกชนดำเนินการก่อสร้างให้ก่อน ( Turnkey ) และรัฐบาลไทยจ่ายค่าก่อสร้าง โดยจ่ายเป็นค่าก่อสร้างคืนด้วยวิธี Countertrade จากสินค้าผลิตภัณฑ์ภายในประเทศแลกเปลี่ยนแทน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงรายงานให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี ขออนุมัติดำเนิน

การโครงการภายใต้เงินลงทุนที่ปรับใหม่จำนวน 24,161 ล้านบาท โดยมีทางเลือกในการลงทุน 2 ลักษณะได้แก่ ให้เอกชนดำเนินการก่อสร้างให้ก่อนและรัฐบาลไทยจ่ายค่าก่อสร้างคืน หรือให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ( Concession ) โดยรัฐบาลไทยให้การสนับสนุนในเรื่องนโยบายประการ รวมทั้งการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ 9 ตุลาคม ปี พ.ศ. 2544 รับทราบรายงานความก้าวหน้าของโครงการสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงาน

#### 4.2.5 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ จะสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายและระบบการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งเป็นการขนส่งมวลชน ( Mass Transportation ) ตามแนวนโยบายของกระทรวงคมนาคม ที่กำหนดไว้ในแผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 - 2549 ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม ดังนี้

1. ทำให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีทางเลือกที่จะใช้บริการขนส่งได้เพิ่มขึ้น
2. ช่วยลดต้นทุนการขนส่งทั้งด้านพลังงาน ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และต้นทุนทางด้านสิ่งแวดล้อม
3. สนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ ผ่านประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งประเทศไทยเมียนมาร์ หรือสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ซึ่งจะเปิดโอกาสให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของระบบคมนาคมขนส่งในภูมิภาคนี้
4. สนับสนุนให้เกิดการพัฒนา และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น

#### 4.3 การศึกษาความเหมาะสม ของโครงการสร้างทางรถไฟเด่นชัย - เชียงราย

บริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้รับมอบหมายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 ให้ทำการทบทวนแก้ไข ปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ( Feasibility Study Update ) ในรายงานครั้งสุดท้าย ( Final Report ) เพื่อเสนอการรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อ เดือนมีนาคม พ.ศ. 2538 โดยมีผลสรุป ดังนี้

#### 4.3.1 การศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม

ในปี พ.ศ.2539 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ทำการสำรวจออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรม จากผลการสำรวจออกแบบฯ บริษัทที่ปรึกษาได้ประมาณราคาค่าก่อสร้างและเวนคืนที่ดินเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 21,106 ล้านบาท ซึ่งมีปริมาณงานก่อสร้างในรายการที่สำคัญๆ ดังนี้

- ทางรถไฟ	รวมระยะทาง	246 กิโลเมตร
- เขตทาง	ขนาด	40+40 รวม 80 เมตร
- ขนาดทาง	ขนาด	1,000 มิลลิเมตร
- รางและเครื่องยึดเหนี่ยว	ชนิด	BS.80 A คอร์เกิน
- สะพานรถไฟ	จำนวน	72 แห่ง
- สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ	จำนวน	46 แห่ง
- รางรถไฟ	น้ำหนักรวม	30,000 ตัน
- อุโมงค์	จำนวน	6 แห่ง

(รวมความยาวประมาณ 7 กิโลเมตร)

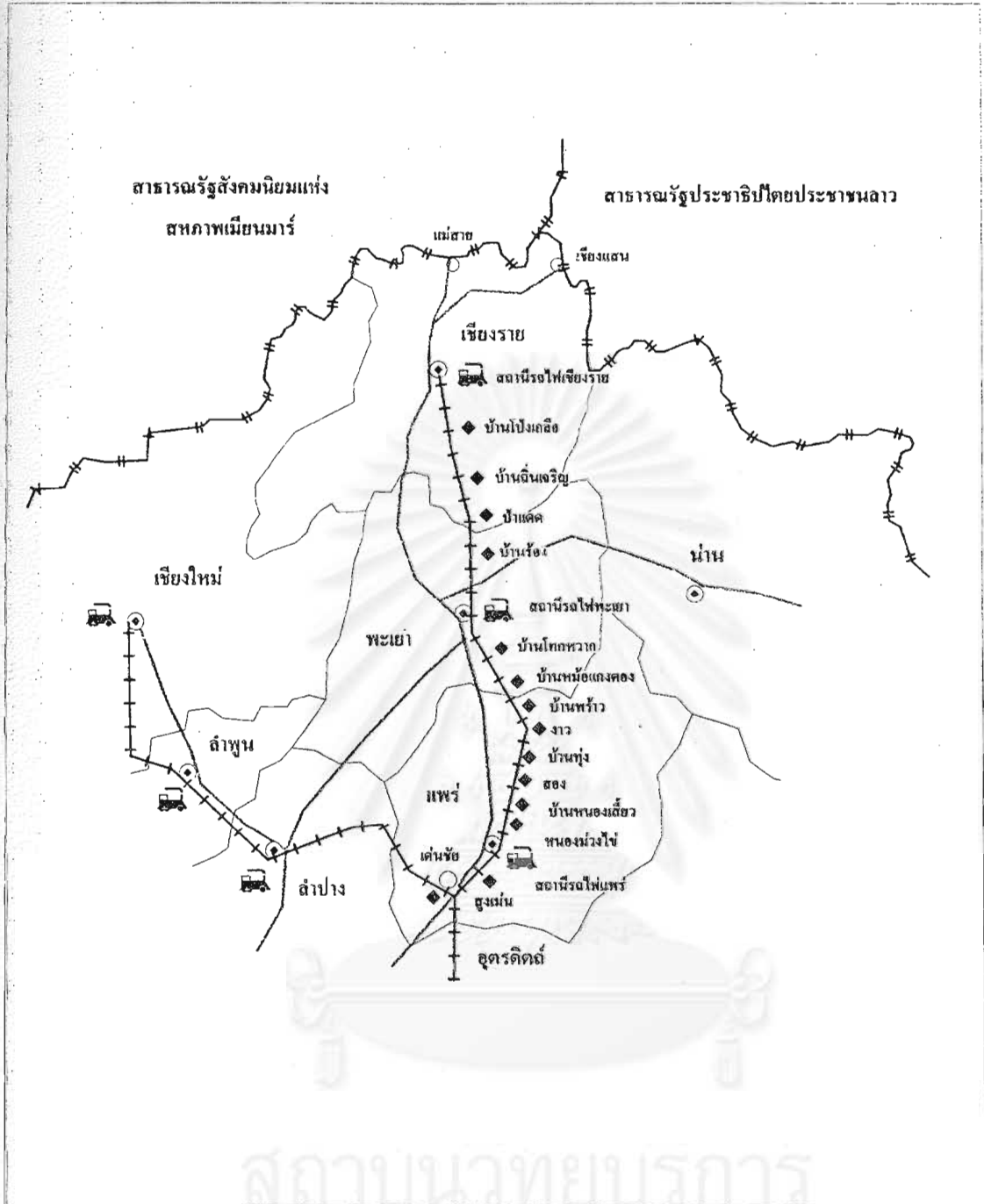
พื้นที่โครงการอยู่ในภาคเหนือของประเทศไทย ประกอบด้วยจังหวัดแพร่ พะเยา เชียงราย จำนวนประชากรในพื้นที่มีเกินกว่า 2.5 ล้านคน พื้นที่โครงการติดต่อกับพื้นที่ภาคกลาง และกรุงเทพมหานคร โดยมีเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัด ปทุมธานี อัญญา สระบุรี ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ ลำปาง ลำพูน และสถานีปลายทางที่จังหวัดเชียงใหม่ รวมระยะทาง 982 กิโลเมตร โดยเส้นทางรถไฟในโครงการฯ จะแยกจากสถานีรถไฟเด่นชัย จังหวัดแพร่ (กม.534) ไปยังสถานีรถไฟสูงเม่น สถานีรถไฟแพร่ สถานีรถไฟหนองม่วงไข่ สถานีรถไฟบ้านหนองเสี้ยว สถานีรถไฟสอง สถานีรถไฟบ้านทุ่ง สถานีรถไฟงาว สถานีรถไฟบ้านพร้าว สถานีรถไฟบ้านหม้อแกงตอง สถานีรถไฟบ้านโศกหาว สถานีรถไฟจังหวัดพะเยา สถานีรถไฟบ้านร่อง สถานีรถไฟป่าแดด สถานีรถไฟบ้านถิ่นเจริญ สถานีรถไฟบ้านโป่งเกลือ และสถานีปลายทางที่สถานีรถไฟเชียงรายได้ รวมทั้งสิ้น 16 สถานี ดังนี้

ลำดับที่	กิโลเมตรที่	ชื่อสถานี	ระยะห่างสถานี ( กิโลเมตร )
0	534.3	เด่นชัย	-
1	547.5	สูงเม่น	13.2

2	555.8	แพร่	8.3
3	580.2	หนองม่วงไข่	14.4
4	597.8	บ้านหนองเสี้ยน	13.6
5	610.5	สอง	17.6
6	622.5	บ้านทุ่ง	12.7
7	639.2	งาว	16.7
8	649.0	บ้านพร้าว	19.8
9	670.8	บ้านหม้อแกงตอง	10.3
10	680.0	บ้านโทกหวาก	14.2
11	688.0	พะเยา	17.9
12	711.0	บ้านร้อง	23.0
13	731.0	ป่าแดด	20.0
14	744.5	บ้านถิ่นเจริญ	16.5
15	750.0	บ้านโป่งเกลือ	19.0
16	780.0	เชียงราย	30.0

การคาดประมาณจำนวนขบวนรถที่ต้องการต่อวันระหว่างทางรถไฟสายเด่นชัยถึง เชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 คาดว่าจะเป็นรถโดยสาร 15 ขบวน และรถสินค้า 3 ขบวน ต่อวันในแต่ละทิศทาง และเพิ่มความจุของทางให้มีขนาดความจุสูงสุดของทางที่คำนวณได้ 26 ขบวน สำหรับรถโดยสาร หรือ 20 ขบวนสำหรับรถสินค้าในแต่ละทิศทาง โดยให้เวลาที่ใช้ในแต่ละตอน ประมาณ 11 - 12 นาที ต่อตอน หรือ 3.5 ชั่วโมงสำหรับโดยสารที่เร็วที่สุด หรือใช้เวลา 19 - 20 นาทีต่อตอน หรือ 6 ชั่วโมงสำหรับรถสินค้าที่ช้าที่สุด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่ดินสำหรับเส้นทางรถไฟ มีเขตทาง 50 เมตร ได้กำหนดไว้เพียงพอสำหรับทางคู่ในอนาคต โดยไม่ต้องหาที่ดินเพิ่มอีก ส่วนขนาดทางรถไฟเป็นทางขนาด 1 เมตร รางรถไฟขนาด 100 ปอนด์ต่อหลา หมอนคอนกรีตอัดแรงแบบโมโนบล็อก และให้รางนอกสูงกว่ารางในไม่เกิน 60 มิลลิเมตร ความลาดชันไม่เกินร้อยละ 12 จากแนวทางผ่านพื้นที่ภูเขาตอนใต้ไปตามหุบเขาเรียบแม่น้ำยมและแม่น้ำงาว สร้างอุโมงค์ยาวประมาณ 2.2 กิโลเมตร แต่หลังจากผ่านอำเภองาวเข้าสู่พื้นที่ภูเขาตอนเหนือเป็นทางลาดชันถึงจุดสูงสุดของเส้นที่ระดับ 493 เมตรเหนือระดับน้ำทะเล ลาดลงสู่จังหวัดพะเยาถึงเชียงรายเส้นทางในพื้นที่ไม่มีอุปสรรค โดยให้ทุกสถานีจัดให้มีทางหลัก และมีสิ่งอำนวยความสะดวกตามสถานีหลักที่มีผู้โดยสารหนาแน่นได้แก่ สถานีรถไฟจังหวัดแพร่ สถานีรถไฟจังหวัดพะเยา และสถานีปลายทางที่จังหวัดเชียงราย (แผนที่ 4.1)





**การพัฒนาเมืองเชียงรายได้รองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่  
**4.1**

สัญลักษณ์

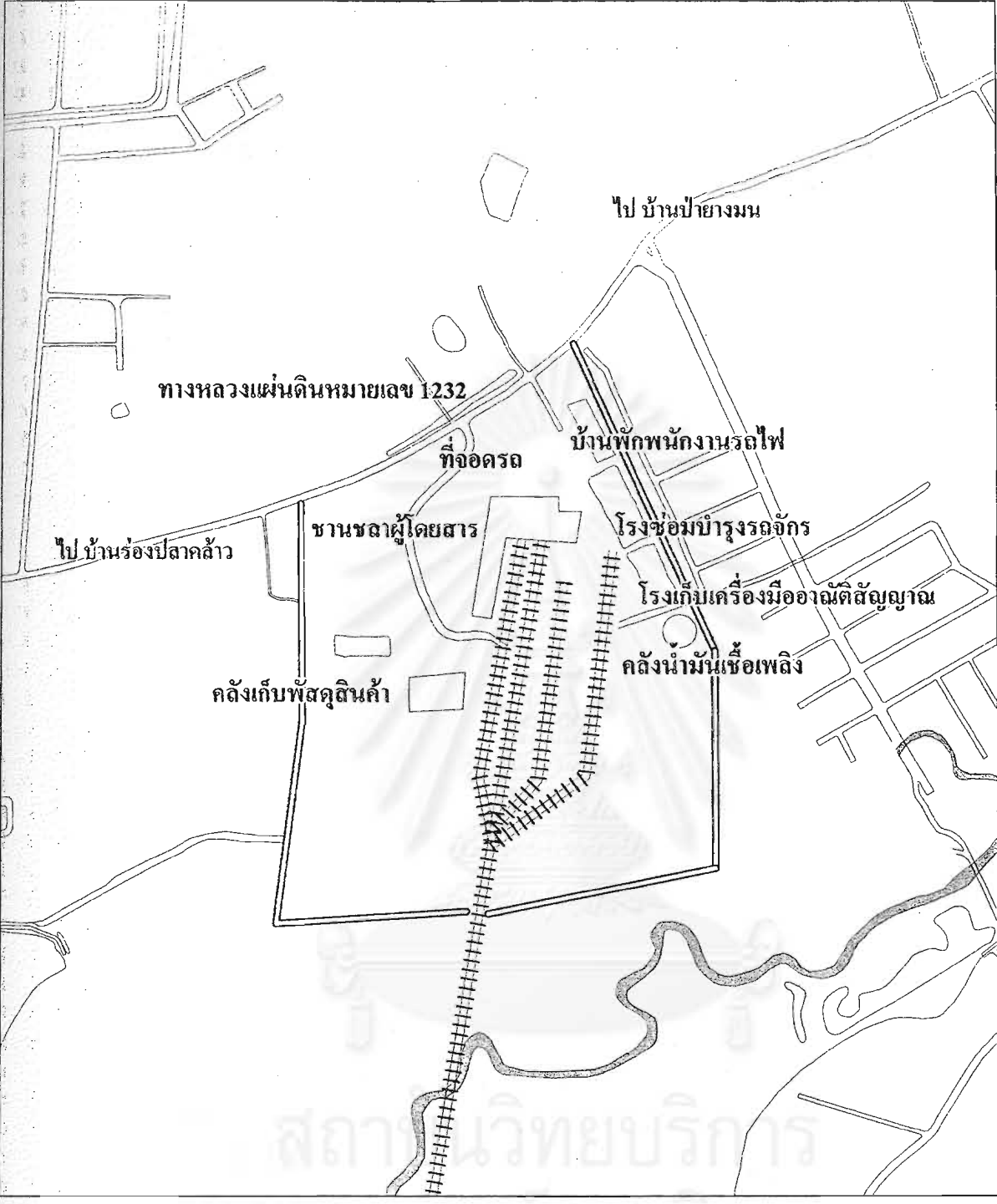
\_\_\_\_\_ ขอบเขตจังหวัด  
 \_\_\_\_\_ เส้นทางคมนาคมทางถนน  
 - - - - - เส้นทางรถไฟ

🚂 สถานีรถไฟระดับจังหวัด  
 ◆ สถานีรถไฟระดับท้องถิ่น

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

แสดงเส้นทางรถไฟสาย  
 เส้นชัย - เชียงราย

N  
 0 50 100  
 กิโลเมตร

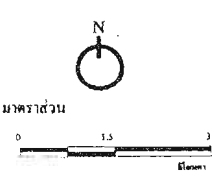


**การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่  
**4.2**

- สัญลักษณ์
- ที่นีสถานีรถไฟเชียงราย
  - เส้นทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย

ผังที่ตั้งสภาพพื้นที่บริเวณ  
 สถานีรถไฟเชียงราย



การคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่จะเกิดขึ้นในเมืองเชียงใหม่ตามโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย ถึง เชียงรายของการรถไฟแห่งประเทศไทย แผนงานการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ และสถานีรถไฟจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2552 โดยกำหนดบริเวณสถานีรถไฟ ทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงใหม่ ตั้งอยู่ที่บ้านร่องปลาคว่ำ ตำบลรอบเวียง อำเภอเมืองเชียงใหม่ บนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ที่หลักกิโลเมตรที่ 2 ซึ่งเป็นเส้นทางที่แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปอำเภอเวียงชัย และอยู่ห่างจากใจกลางเมือง ประมาณ 3 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ของสถานีรถไฟ 142,400 ตารางเมตร หรือประมาณ 89 ไร่ ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือ และสถานีรถไฟเชียงใหม่ จัดเป็นประเภทสถานีรถไฟชั้น 1 ตามลำดับชั้นของการรถไฟแห่งประเทศไทย ใน 3 ระดับ โดยมีพนักงานของการรถไฟ ประกอบด้วย นายสถานี ผู้ช่วยนายสถานี หัวหน้าหน่วยบริการ ผู้ช่วยหน่วยบริการ พนักงานเดินรถ พนักงานสับเปลี่ยน พนักงานพ่วงรถ พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ พนักงานบริการทำความสะอาด พนักงานคุมประจำเครื่องอาณัติสัญญาณ และพนักงานกั้นถนน รวมทั้งสิ้น 57 คน ในส่วนการดำเนินการออกแบบวางผังบริเวณสถานีรถไฟ ในส่วนของสถานีรถไฟ และชานชลาที่พักของผู้โดยสาร มีพื้นที่ 260 ตารางเมตร เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว รวมทั้ง พื้นที่เพื่อการขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าที่เป็นโกดังสินค้า และคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟ รวมทั้งบ้านพักของพนักงานรถไฟ สถานีซ่อมบำรุงหัวรถจักร และโรงเก็บอุปกรณ์อาณัติสัญญาณต่างๆ โดยสถานีรถไฟที่อยู่ถัดจากสถานีรถไฟเชียงใหม่ คือ สถานีรถไฟบ้านโป่งเกลือ ตำบลดอยลาน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟเชียงใหม่เป็นระยะทาง 30 กิโลเมตร (แผนที่ 4.2)

#### 4.3.2 การวิเคราะห์ผลผลิต และสินค้าของจังหวัดในพื้นที่โครงการ

ผลผลิตทางภาคเกษตรกรรมยังเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของเศรษฐกิจในประเทศ และพื้นที่ในภาคเหนือมีส่วนเกี่ยวกับการเกษตรกรรมเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะข้าวเป็นผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญของประเทศ โดยการเป็นผู้ส่งออกข้าวเป็นสินค้าหลัก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลผลิตที่มาจากภาคเหนือ เมื่อพิจารณาด้านจังหวัดในโครงการสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย ผลผลิตด้านการเกษตรกรรม ของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้าว ประมาณร้อยละ 30 ของผลผลิตทางการเกษตร รองลงมาประมาณร้อยละ 20 เป็นรายได้จากการค้าขาย เนื่องจากมีชายแดนติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งมีส่วนที่ช่วยในการเพิ่มผลผลิตในอนาคต ส่วนจังหวัดพะเยา และจังหวัดแพร่ ลักษณะทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ขึ้นกับด้านเกษตรกรรม ร้อยละ 31 และร้อยละ 24 ของผลผลิต

ตารางที่ 4.2 การคาดประมาณผลผลิตภัณฑ์ของจังหวัดในพื้นที่โครงการที่เป็นสินค้าชาล่อง

ประเภทผลิตภัณฑ์ สินค้าชาล่อง ( พันตัน )	ผลผลิตในจังหวัด			การคาดประมาณผลผลิตในจังหวัด								
	ปี พ.ศ. 2538			ปี พ.ศ. 2552			ปี พ.ศ. 2562			ปี พ.ศ. 2572		
	เชียงราย	พะเยา	แพร่	เชียงราย	พะเยา	แพร่	เชียงราย	พะเยา	แพร่	เชียงราย	พะเยา	แพร่
ข้าวสาร	337	135	21	347	138	35	349	136	33	352	134	32
ข้าวโพด	104	29	50	136	34	61	152	35	62	166	39	65
มันสำปะหลัง	45	-	-	45	-	-	48	-	-	52	-	-
ผลิตผลการเกษตรอื่นๆ	31	9	8	47	13	12	51	16	14	56	19	16
ไม้ และผลิตภัณฑ์จากไม้	5	2	10	3	1	10	2	1	10	1	1	9
สินแร่และทรัพยากรธรณี	6	-	15	-	-	15	-	-	14	-	-	14
รวม	528	175	104	578	186	133	602	188	133	627	193	136

ที่มา : จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ โดยบริษัท เอชเซอร์ พรีเมียม ฟู้ดส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 4.3 การคาดประมาณผลผลิตภัณฑ์ของจังหวัดในพื้นที่โครงการที่เป็นสินค้าขาขึ้น

ประเภทผลิตภัณฑ์ ( พันตัน )	ความต้องการสินค้านำเข้า			การคาดประมาณความต้องการสินค้านำเข้า								
	ปี พ.ศ. 2538			ปี พ.ศ. 2552			ปี พ.ศ. 2562			ปี พ.ศ. 2572		
	เชียงราย	พะเยา	แพร่	เชียงราย	พะเยา	แพร่	เชียงราย	พะเยา	แพร่	เชียงราย	พะเยา	แพร่
น้ำมันเชื้อเพลิง	150	109	128	171	110	135	201	143	176	274	192	211
ปูนซีเมนต์	154	81	94	203	92	127	228	124	178	254	263	197
ผลิตภัณฑ์จากเหล็ก	15	5	8	26	9	14	41	16	23	65	29	40
เคมีภัณฑ์ทางการเกษตร	25	8	9	34	13	17	35	14	17	37	15	19
สินค้าอุปโภค และบริโภค	113	41	61	152	72	92	211	115	124	239	150	168
รวม	457	244	300	586	296	385	716	412	518	869	649	635

ที่มา : จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ โดยบริษัท เอชเซอร์ พรีเมียม ฟู้ดส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

มวลรวมของจังหวัด ( GPP. ) ตามลำดับ ข้าวเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ แต่ละจังหวัดการค้าขาย จะมีผลผลิตลดลงไปประมาณร้อยละ 20 ส่วนด้านบริการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12 และ ร้อยละ 17 ตามลำดับ

จากการพยากรณ์ยึดถือพื้นฐานของผลผลิตทางด้านเกษตรกรรมของจังหวัดในพื้นที่โครงการ และความต้องการขนส่งสินค้า ในปี พ.ศ. 2538 โดยการคาดประมาณความต้องการสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาออก ที่ขนส่งสินค้าโดยรถไฟ ในเส้นทางรถไฟสายเหนือ ในปี พ.ศ. 2552 - 2572 พบว่า ผลผลิตทางการเกษตรที่ต้องการส่งออกที่เพิ่มสูงขึ้น คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง ทางด้านความต้องการสินค้าในประเภทขาขึ้น คือ ประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซแอลพีจี และน้ำมันเครื่อง โดยมีกราฟขยายตัวเพิ่มขึ้นและเป็นไปอย่างต่อเนื่อง การขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับชนิดสินค้า ที่จะเป็นตัวกำหนดในการเลือกชนิดของการขนส่งสำหรับเส้นทางของโครงการสายนี้ โดยมีประเภทสินค้าที่เป็นสินค้าขาขึ้นที่สำคัญ คือ ผลิตภัณฑ์น้ำมันปิโตรเลียม และปูนซีเมนต์ ซึ่งมีประมาณร้อยละ 70 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด ส่วนที่เหลือคือ ผลิตภัณฑ์จากเหล็ก และเคมีภัณฑ์ทางการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ ( ตารางที่ 4.2 และตารางที่ 4.3 )

#### 4.3.3 การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน และทางเศรษฐกิจ

ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ ( EIRR. ) และค่าปัจจุบันสุทธิ ( NPV. ) ของค่าใช้จ่ายและผลกำไรเทียบกับฐานในปี พ.ศ. 2538 โดยผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ ( EIRR. ) มีค่า 10.1% ถึง 4.5% ในขณะที่ค่าปัจจุบันสุทธิ ( NPV. ) ที่อัตรา 8% มีค่าจาก 2.80 ถึง 3.96 ล้านบาท ส่วนเมื่อพิจารณาในกรณีพื้นฐาน ( Base Case ) จะให้ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ ( EIRR. ) มีค่า 10% ซึ่งเป็นค่าที่สูงพอสำหรับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสาย เด่นชัย - เชียงราย ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางสายใหม่นี้ต่อเชื่อมกับเส้นทางรถไฟสายเหนือในปัจจุบัน ผลประโยชน์ส่วนมากได้จากการเปลี่ยนจากการเดินทางโดยถนนเป็นการเดินทางโดยรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย

เมื่อวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินและทางเศรษฐกิจ จากการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ที่ให้ผลตอบแทนด้านการเงิน ( FIRR. ) +5.5 % และผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ ( EIRR. ) +10.1 % ประกอบกับการพิจารณาการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างอนุภูมิภาคในโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยมีเชียงรายเป็นศูนย์กลาง ยิ่งทำให้ผลตอบแทนด้านการเงิน และเศรษฐกิจมีความเป็นไปได้มากขึ้น ดังนั้นการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย จะมีผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจสูงพอที่จะสนับสนุนให้มีการศึกษารายละเอียดต่อไปได้

#### 4.3.4 การศึกษาผลกระทบจากสิ่งแวดล้อม

การคาดประมาณสภาพทางสิ่งแวดล้อมในโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ พรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า การคมนาคมทางรถไฟที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2552 ที่มีขบวนรถไฟดีเซลวิ่งผ่านบริเวณสถานีรถไฟ และเส้นทางทางรถไฟที่มีชุมชนตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้ อาจทำให้เกิดปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน โดยขบวนรถไฟที่ผ่านชุมชนในเขตเมืองเชียงราย เข้าสู่สถานีรถไฟ มีจำนวน 16 ขบวนต่อวัน ทำให้เกิดปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ และทำให้เกิดปริมาณก๊าซพิษที่วัดได้ในขณะที่ขบวนรถไฟวิ่งผ่าน รวมทั้งกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟ ทำให้เกิดปัญหาทางสิ่งแวดล้อมที่จะส่งผลกระทบต่อเมืองเชียงราย โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟ ที่มีความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น รวมทั้ง การขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าที่เป็นโกดังสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะทำให้ปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้นจากการเดินทางโดยรถไฟ ประมาณ 2.3 ตันต่อวัน และปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ ประมาณ 205 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน มีค่า BOD. ที่วัดได้ 8 มิลลิกรัมต่อลิตร ( ตารางที่ 4.4 )

ตารางที่ 4.4 ผลกระทบของสภาพทางสิ่งแวดล้อมจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

สภาพทางสิ่งแวดล้อม	การคาดประมาณสภาพทางสิ่งแวดล้อมจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ
การกำจัดขยะ และสิ่งปฏิกูล	ปริมาณขยะที่เกิดจากการเดินทางโดยเฉลี่ย 2.3 ตันต่อวัน
การระบายน้ำ และการบำบัดน้ำเสีย	ปริมาณน้ำเสียบริเวณสถานีรถไฟเฉลี่ย 205 ลบ.เมตรต่อวัน ค่า BOD. ที่วัดได้ 8 mg./l.
มลพิษทางอากาศ	ปริมาณก๊าซพิษที่เกิดจากรถไฟ ที่บริเวณสถานีรถไฟ Carbon monoxide 0.06 mg. / l. Lead 0.00022 mg. / l. Nitrogen dioxide 0.024 mg. / l.
ความดังของเสียง และความสั่นสะเทือน	ค่าความดังของเสียง และความสั่นสะเทือน รถไฟที่ความเร็ว 60 กม. / ชม. = 70 - 79.2 dB.
การจราจร และอุบัติเหตุ	เส้นทางรถไฟผ่านถนนที่มีปริมาณการจราจรสูง รวม 6 สาย อุบัติเหตุที่เกิดทางรถไฟ ร้อยละ 3.10

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

- เสียง และความสั่นสะเทือน

ค่ามาตรฐานของระดับความดังเสียง และความสั่นสะเทือน ของสำนักงานแผน นโยบาย และสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ ที่ระดับความดังของเสียง มีขนาดไม่เกิน 70 เดซิเบล ( dB. ) ส่วนระดับเสียงดังที่ไม่ก่อให้เกิดความรำคาญ ที่ไม่เกิน 3 เดซิเบล ( dB. ) โดยผลการศึกษาเปรียบเทียบกับผลการสำรวจความดังของเสียง และความสั่นสะเทือน ที่บริเวณสถานีรถไฟในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร มีค่าปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่ง โดยเปรียบเทียบระดับเสียงจากค่ามาตรฐานที่กำหนด คือ 70 เดซิเบล ระหว่างรถยนต์บรรทุก รถยนต์ส่วนบุคคล และรถไฟ ที่ความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในระยะ 10 เมตร จากเส้นทางคมนาคม พบว่า ระดับเสียงของรถไฟมีค่าความดังและความสั่นสะเทือนที่ 70 – 79.2 เดซิเบล ส่วนรถบรรทุกมีค่าความดังที่ 80 – 85 เดซิเบล

- คุณภาพอากาศ

ขนาดมาตรฐานของคุณภาพอากาศ ที่กำหนดโดย กรมควบคุมมลพิษ ได้กำหนดให้ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนไดออกไซด์ ที่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ สารตะกั่ว ไม่เกิน 0.010 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ ที่ไม่เกิน 0.320 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร โดยผลการศึกษาเปรียบเทียบกับผลการสำรวจคุณภาพอากาศ ที่บริเวณสถานีรถไฟในเขตลาดกระบัง มีปริมาณก๊าซพิษที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จากการเปรียบเทียบกับรถยนต์ โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีปริมาณก๊าซพิษที่วัดได้ในขณะที่ขบวนรถไฟวิ่งผ่าน ที่ความเร็ว 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่า Carbon monoxide Lead ( Pb. ) Nitrogen dioxide (  $NO_2$  ) คือ 0.06 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 0.00022 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ 0.024 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ส่วนค่ามาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษกำหนดไว้ คือ 50 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 0.01 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ 0.32 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

- ผลกระทบต่อระบบนิเวศน์

เมื่อพิจารณาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ที่จะตัดผ่านไปตามทุ่งนา ภูเขา และป่าไม้ โดยในประเภทของป่าไม้ที่เส้นทางรถไฟจะต้องผ่าน จะมีผลกระทบต่อพืชพันธุ์ไม้และสัตว์ป่าในพื้นที่ป่า ชั้น 1 เอ ของกรมป่าไม้ ส่วนการก่อสร้างทางรถไฟจะมีผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่นในบริเวณที่ก่อสร้างบ้าง ซึ่งผลกระทบเหล่านี้สามารถบรรเทาได้ด้วยวิธีการออกแบบอย่างรอบคอบทั้งด้านการก่อสร้างและการดำเนินการซึ่งจะทำให้ผลกระทบลดน้อยลง โดยใช้มาตรการในการลดผลกระทบจะต้องจำกัดพื้นที่ทำงานสองข้างทางให้น้อยลง เพื่อ

ลดปริมาณการตัดทางถมที่ให้น้อยลง เพื่อให้มีการเจริญงอกงามใหม่ของพืชพันธุ์ไม้ในพื้นที่ตามไหล่ทาง และมีการเกิดใหม่ของพืชพันธุ์ไม้และสัตว์ป่าที่หายาก

#### 4.3.5 การคาดการณ์ผู้โดยสาร และความต้องการขนส่งสินค้า

จากการคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร และความต้องการขนส่งสินค้า ในเส้นทางสาย เด่นชัย – เชียงราย พบว่า ปริมาณผู้โดยสาร 2,190,100 คน ต่อเที่ยวต่อปี เฉลี่ยคนโดยสารทั้งขาขึ้น และขาล่องในแต่ละเที่ยว จำนวน 2,000 คนต่อวัน โดยมีจำนวนขบวนรถไฟโดยสารที่สถานีรถไฟเชียงรายในเส้นทาง 12 ขบวน ในเส้นทางจากกรุงเทพฯ – เชียงราย มีขบวนรถไฟ 7 ขบวน และในเส้นทางจากเชียงใหม่ – เชียงราย มีขบวนรถไฟ 5 ขบวน ซึ่งในขบวนรถด่วนพิเศษ หรือรถสปรินเตอร์ จากกรุงเทพฯ - เชียงราย มีจำนวน 2 ขบวน รองรับผู้โดยสาร จำนวน 150 คนต่อขบวน แยกเป็นประเภทเตียงนอน ชั้น 1 และนั่งปรับอากาศ ชั้น 2 และขบวนรถเร็ว จำนวน 4 ขบวน ในเส้นทางจากกรุงเทพฯ - เชียงราย และเส้นทางจากเชียงใหม่ – เชียงราย โดยรองรับผู้โดยสาร จำนวน 180 คนต่อขบวน แยกเป็นประเภทเตียงนอนพัดลม ชั้น 1 และที่นั่งพัดลม ชั้น 2 ส่วนขบวนรถไฟธรรมดา จำนวน 6 ขบวน ทั้งเส้นทางจากกรุงเทพฯ - เชียงราย และเส้นทางจากเชียงใหม่ – เชียงราย รองรับผู้โดยสาร จำนวน 200 คนต่อขบวน เป็นประเภทที่นั่งพัดลม ชั้น 3 ( ตารางที่ 4.5 )

ตารางที่ 4.5 การคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร และจำนวนขบวนรถไฟ

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่สถานีรถไฟเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552	
การเดินทางของผู้โดยสาร	จำนวน
ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเฉลี่ย ปีละ	2,190,100 คน
ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเฉลี่ย วันละ	2,000 คน
ขบวนรถไฟโดยสารต่อวัน	จำนวน
ขบวนรถไฟประเภทรถด่วน	2 ขบวน
ขบวนรถไฟประเภทรถเร็ว	4 ขบวน
ขบวนรถไฟประเภทธรรมดา	6 ขบวน
ขบวนรถไฟบรรทุกสินค้าต่อวัน	จำนวน
ขบวนรถพ่วงสินค้า ขนาด 60 โบกี้	1 ขบวน
ขบวนรถพ่วงสินค้า ขนาด 30 โบกี้	2 ขบวน

ที่มา : การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ฯ ของบริษัทเอชเซอร์ วีแมน พ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



การคาดประมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 พบว่า การคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 จำนวน 2,190,100 คน และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟเพิ่มขึ้นเป็น จำนวน 3,530,100 คน ในปี พ.ศ. 2572 โดยขบวนรถไฟของผู้โดยสารที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวนขบวนรถไฟในเส้นทาง 12 ขบวน ซึ่งเป็นขบวนรถโดยสารประเภท รถด่วนโดยสาร จำนวน 2 ขบวน ที่มีความจุผู้โดยสารได้ 150 คนต่อเที่ยว โดยใช้เวลาเดินทางใน เส้นทางโครงการเฉลี่ยทั้งเที่ยวขึ้น และเที่ยวลง ประมาณ 3 ชั่วโมง 41 นาที และขบวนรถโดยสาร ประเภทรถเร็วดีเซลราง จำนวน 4 ขบวน ที่มีความจุผู้โดยสารได้ 180 คนต่อเที่ยว โดยใช้เวลาเดินทางในเส้นทางโครงการเฉลี่ยทั้งเที่ยวขึ้น และเที่ยวลง ประมาณ 5 ชั่วโมง 48 นาที ส่วนขบวนรถโดยสารประเภทธรรมดา ในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวน 6 ขบวน ที่มีความจุผู้โดยสารได้ 200 คนต่อเที่ยว โดยใช้เวลาเดินทางในเส้นทางโครงการเฉลี่ยทั้งเที่ยวขึ้น และเที่ยวลง ประมาณ 4 ชั่วโมง 48 นาที ( ตารางที่ 4.6 )

ส่วนการคาดประมาณความต้องการการขนส่งสินค้าในผลิตภัณฑ์ ประเภทสินค้าขาขึ้น และผลิตภัณฑ์ ประเภทสินค้าขาล่อง ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 พบว่า การขนส่งสินค้าในผลิตภัณฑ์ ประเภทสินค้าขาล่องในปี พ.ศ. 2552 คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง โดยส่วนใหญ่ เป็นสินค้าทางการเกษตรประเภทข้าวสารในสินค้าขาล่อง เป็นจำนวน 70,700 ตัน ส่วนความต้องการข้าวโพด และมันสำปะหลัง ในประเภทสินค้าขาล่อง เป็นจำนวน 24,700 ตัน และ 52,000 ตัน ตามลำดับ การขนส่งสินค้าทางรถไฟประเภทขาล่อง ในปี พ.ศ. 2552 รวมจำนวน 147,400 ตัน ความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เป็นผลผลิตทางการเกษตร ในปี พ.ศ. 2572 คือ ข้าวสาร เป็นจำนวน 77,735 ตัน ส่วนความต้องการข้าวโพด และมันสำปะหลัง ในประเภทสินค้าขาล่อง เป็นจำนวน 27,158 ตัน และ 57,175 ตัน รวมเป็นการขนส่งสินค้าทางรถไฟประเภทขาล่อง ในปี พ.ศ. 2575 จำนวน 162,068 ตัน ทางด้านความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทสินค้าอุปโภค บริโภค ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยมีความต้องการประเภทสินค้าขาขึ้น ในปี พ.ศ. 2552 เป็นจำนวน 10,800 ตัน 185,000 ตัน และ 136,642,857 ลิตร ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2572 ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน ข้าวสาร เป็นจำนวน 204,205 ตัน และ 150,828,147 ลิตร ตามลำดับ ส่วนความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทสินค้าอุปโภค เป็นจำนวน 21,341 ตัน โดยในปี พ.ศ. 2552 มีขบวนรถไฟสินค้าพ่วงขนาด 60 โบกี้ วันละ 1 ขบวน และขบวนรถไฟสินค้าพ่วงขนาด 30 โบกี้วันละ 2 ขบวน รวมขบวนรถไฟสินค้าทั้งเที่ยวขึ้น และเที่ยวลง จำนวน 3 ขบวนต่อวัน ในปี พ.ศ. 2572 มีขบวนรถไฟสินค้าเพิ่มขึ้น เป็นจำนวน 8 ขบวนต่อวัน ตามปริมาณความต้องการขนส่ง สินค้าทางรถไฟประเภทขาขึ้น และขาล่อง ( ตารางที่ 4.7 )

ตารางที่ 4.6 การเดินทางของผู้โดยสาร และขบวนรถไฟที่ให้บริการ ในปีพ.ศ. 2552 - 2572

การคาดประมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ					
จำนวน ( คน )	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572
ผู้โดยสารเฉลี่ย ปีละ	2,190,100	2,525,100	2,860,100	3,195,100	3,530,100
ผู้โดยสารเฉลี่ย วันละ	2,000	2,400	2,600	3,000	3,500
ขบวนรถไฟผู้โดยสารต่อวัน	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572
รถไฟประเภทรถด่วน	2 ขบวน	2 ขบวน	3 ขบวน	4 ขบวน	4 ขบวน
รถไฟประเภทรถเร็ว	4 ขบวน	4 ขบวน	6 ขบวน	6 ขบวน	8 ขบวน
รถไฟประเภทธรรมดา	6 ขบวน	6 ขบวน	8 ขบวน	8 ขบวน	8 ขบวน
รวมขบวนรถไฟผู้โดยสารต่อวัน	12 ขบวน	12 ขบวน	17 ขบวน	18 ขบวน	20 ขบวน

ที่มา : จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ โดยบริษัท เอชเซอร์ ฟรีเมน ฟોકซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 4.7 การขนส่งทางรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น และขาล่อง ในปี พ.ศ. 2552 - 2572

การคาดประมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟประเภทสินค้าขาขึ้น					
จำนวน ( ตัน )	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572
ข้าวสาร	70,700	72,397	74,134	75,914	77,735
ข้าวโพด	24,700	25,293	25,900	26,521	27,158
มันสำปะหลัง	52,000	53,248	54,526	55,835	57,175
รวม	147,400	150,938	154,560	158,270	162,068
การคาดประมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟประเภทสินค้าขาขึ้น					
จำนวน	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572
สินค้าอุปโภคบริโภค ( ตัน )	108,000	110,700	113,468	116,304	119,212
ปูนซีเมนต์ ( ตัน )	185,000	196,083	200,985	206,009	211,159
น้ำมันเชื้อเพลิง ( ลิตร )	136,642,857	140,058,928	143,560,402	147,149,411	150,828,147
ขบวนรถไฟบรรทุกสินค้าต่อวัน	3 ขบวน	4 ขบวน	5 ขบวน	6 ขบวน	8 ขบวน

ที่มา : จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ โดยบริษัท เอชเซอร์ ฟรีเมน ฟોકซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

## บทที่ 5

### การพัฒนาเมืองเชียงราย เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่จะเกิดขึ้นในเมืองเชียงรายตามโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย ถึง เชียงรายของทางรถไฟแห่งประเทศไทย แผนงานการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ และสถานีรถไฟจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2552 โดยกำหนดบริเวณสถานีรถไฟ ทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงราย ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือ และอยู่ห่างจากใจกลางเมืองที่เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก ประมาณ 3 กิโลเมตร จากการศึกษาโครงสร้างองค์ประกอบของเมืองเชียงราย และการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ( Feasibility Study ) ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ทั้งจากการคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร และความต้องการขนส่งสินค้า ได้นำมาประกอบการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัย และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับเมืองเชียงราย โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการพัฒนาเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

#### 5.1 การเปลี่ยนแปลงทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงราย

จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในส่วนการคาดการณ์การขนส่งในประเภทสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาล่อง และความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 โดยการเปลี่ยนแปลงทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้เกิดกิจกรรมคลังสินค้า ในบริเวณสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟ ส่วนกิจกรรมที่เกิดจากการเดินทางของนักท่องเที่ยว และผู้โดยสารท้องถิ่น ทำให้ความต้องการด้านที่พัก และเป็นการเพิ่มขึ้นทางกิจกรรมพาณิชยกรรมที่เป็นการค้าและบริการต่างๆ ของเมืองเชียงราย

### 5.1.1 กิจกรรมที่เกิดจากผู้โดยสารท้องถิ่น

การคาดประมาณการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารทางรถไฟ ทั้งขาขึ้นและขาล่อง ของ บริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในปี พ.ศ. 2552 - 2572 พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 จำนวน 2,190,100 คน และจากการคาดประมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดยทางรถไฟ ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2552 จำนวน 153,306 คน เมื่อคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารท้องถิ่นที่เดินทางโดยรถไฟ มีจำนวน 2,036,794 คน ในปี พ.ศ. 2552 และจำนวนผู้โดยสารท้องถิ่นที่เดินทางโดยรถไฟเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 2,462,574 คน ในปี พ.ศ. 2562 และเพิ่มเป็นจำนวน 2,826,062 คน ในปี พ.ศ. 2572 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2552 ทำให้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ทั้งการเดินทางของนักท่องเที่ยว และการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่นในเมืองเชียงราย จากจำนวน 2,190,100 คน ในปี พ.ศ. 2552 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3,530,100 คน ในปี พ.ศ. 2572 จากการคาดประมาณการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารท้องถิ่นทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 -2572 จำนวนผู้โดยสารท้องถิ่นที่เดินทางโดยรถไฟจะเพิ่มขึ้นตามความต้องการเดินทางจากสถานีรถไฟเข้าสู่ย่านพาณิชย์กรรม และจากพื้นที่รอบนอกเมืองเชียงรายเข้าสู่สถานีรถไฟ ( ตารางที่ 5.1 )

ตารางที่ 5.1 การคาดประมาณการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่นของเมืองเชียงราย ในปีพ.ศ. 2552 – 2572

การคาดประมาณการเดินทางโดยรถไฟ	ปี พ.ศ.				
	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572
จำนวน ( คน )					
การเดินทางของนักท่องเที่ยวทางรถไฟ	153,306	271,933	397,526	558,228	704,038
การเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่นทางรถไฟ	2,036,794	2,253,167	2,462,574	2,636,872	2,826,062
รวมการเดินทางของผู้โดยสาร	2,190,100	2,525,100	2,860,100	3,195,100	3,530,100

ที่มา : การคาดประมาณนักท่องเที่ยวทางรถไฟ ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การคาดประมาณผู้โดยสารทางรถไฟ ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

การเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่น ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในเมืองเชียงราย และผู้ที่เดินทางจากชุมชนรอบนอกเมืองเชียงรายที่เส้นทางรถไฟตัดผ่าน โดยการเดินทางจากสถานีรถไฟในพื้นที่รอบนอก เข้ามาที่สถานีรถไฟเชียงราย คือ สถานีรถไฟป่าแดด อำเภอป่า

แดด สถานีรถไฟบ้านถิ่นเจริญ อำเภอเทิง และสถานีรถไฟโป่งเกลือ อำเภอเมือง โดยเป็นการเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองเชียงราย และเข้าศึกษาตามสถานศึกษาในเมืองเชียงราย ส่วนการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่น ที่เป็นการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางจากบริเวณย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย ที่เป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางพาณิชยกรรม และในบริเวณโดยรอบที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชนในเมืองเชียงราย โดยอยู่ห่างจากสถานีรถไฟประมาณ 3 กิโลเมตร

ผู้โดยสารท้องถิ่นที่เดินทางโดยรถไฟ ส่วนใหญ่จะเดินทางเข้าไปในย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงรายและมีบางส่วนเดินทางเพื่อต่อไปสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ถนนประเสริฐ ซึ่งเป็นความต้องการเดินทางไปต่างอำเภอ และต่างจังหวัดในเส้นทางรถไฟที่ไม่มีให้บริการ โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่นเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย จะเกิดกิจกรรมทางพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ซึ่งเป็นที่ตั้งของ โรงแรม และอาคารสำนักงานต่าง ๆ โดยมีแนวโน้มขยายตัวทางกิจกรรมพาณิชยกรรมที่เป็นการค้าและบริการต่าง ๆ เข้าสู่บริเวณสถานีรถไฟ เช่น ร้านค้า ร้านอาหารต่าง ๆ ทางบริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟ ตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1232 เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และผู้โดยสารท้องถิ่นที่เดินทางที่บริเวณสถานีรถไฟ รวมทั้งบริเวณแหล่งที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีรถไฟ จะเป็นแหล่งที่พักอาศัยแห่งใหม่ที่ใกล้เคียงกับย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย ตั้งแต่ชุมชนกกไถ่ จนถึงชุมชนร่องปลาควัวในบริเวณสถานีรถไฟ และชุมชนดอยสะเก็มที่เป็นชุมชนขนาดใหญ่ ใกล้กับสถานีรถไฟเชียงราย จะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของแรงงานที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ โดยการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่นในบริเวณสถานีรถไฟเข้าสู่ย่านพาณิชยกรรมหลัก และการเดินทางจากย่านพาณิชยกรรมหลัก ไปยังแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ทำให้เกิดกิจกรรมทางพาณิชยกรรม ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย และกิจกรรมทางพาณิชยกรรม ประเภทการบริการต่างๆ ในบริเวณแหล่งที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ โดยรอบสถานีรถไฟเชียงราย

#### 5.1.2 กิจกรรมที่เกิดจากนักท่องเที่ยว

การคาดประมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประกอบกับการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด จากการคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสารจำแนกตามประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายในปี

ตารางที่ 5.2 แสดงการคาดการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยว และจำนวนที่พักของเมืองเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2552 - 2572

การคาดการณ์การเดินทาง ( Traffic forecasts )	พ.ศ. 2544		พ.ศ. 2552		พ.ศ. 2557		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2567		พ.ศ. 2572	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
นักท่องเที่ยวทางรถไฟ	-	-	153,306	11	271,933	16	397,526	20	538,228	24	704,038	28
นักท่องเที่ยวทางเครื่องบิน	258,379	24	274,381	19	327,741	19	356,531	18	395,178	18	444,073	18
นักท่องเที่ยวทางรถโดยสารประจำทาง	344,181	32	549,179	38	647,336	37	690,273	35	731,106	33	787,433	31
นักท่องเที่ยวทางรถส่วนบุคคล	482,310	44	476,664	33	486,152	28	509,088	26	559,162	25	568,385	23
รวมจำนวนนักท่องเที่ยว	1,084,870	100	1,453,530	100	1,733,163	100	1,953,418	100	2,223,674	100	2,503,928	100
การคาดการณ์ จำนวนที่พักในเมืองเชียงใหม่	พ.ศ. 2544		พ.ศ. 2552		พ.ศ. 2557		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2567		พ.ศ. 2572	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
-โรงแรม และรีสอร์ท 100 ห้องขึ้นไป	13	5	13	5	13	5	14	4	14	4	14	4
-โรงแรม และรีสอร์ทน้อยกว่า 100 ห้อง	39	15	41	16	49	17	55	18	60	18	63	18
-เกสต์เฮาส์	204	80	210	80	225	78	241	78	257	78	268	78
รวม	256	100	264	100	287	100	310	100	331	100	345	100

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

พ.ศ. 2552 เป็นจำนวน 1,453,530 คน เมื่อแยกประเภทตามพาหนะของการเดินทางมาจังหวัด เชียงรายตามจำนวนนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2552 คือ การเดินทางโดยเครื่องบิน ที่ท่าอากาศยาน สากลเชียงราย จำนวน 274,381 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 19 การเดินทางรถโดยสารประจำทาง ที่ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 549,179 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 38 การเดินทางของนักท่องเที่ยว ทางรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 476,664 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 33 และคาดประมาณนักท่องเที่ยว ที่เดินทางโดยทางรถไฟ เป็นจำนวน 153,306 คน หรือคาดประมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดย รถไฟ คิดเป็นร้อยละ 11 และนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถไฟ เพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2572 เป็นจำนวน 708,034 คน หรือคิดเป็น ร้อยละ 28 ของประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาจังหวัด เชียงราย ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเครื่องบิน ในปี พ.ศ. 2572 จำนวน 444,073 คน หรือคิด เป็นร้อยละ 18 การเดินทางของนักท่องเที่ยวโดยรถประจำทาง และการเดินทางของนักท่องเที่ยว ทางรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นจำนวน 787,443 คน และ 568,385 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 30 และ ร้อยละ 24 ตามลำดับ ( ตารางที่ 5.2 )

จากการคาดประมาณจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถไฟ ที่สถานีรถไฟเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นจากนักท่องเที่ยวที่เลือกใช้บริการการเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งทำให้เกิดกิจกรรมพาณิชยกรรมที่เป็นการค้าและบริการในบริเวณสถานีรถไฟ และโดยรอบ บริเวณสถานีรถไฟ ทั้งกิจกรรมทางพาณิชยกรรม แหล่งที่อยู่อาศัย โดยกิจกรรมทางพาณิชยกรรม จะอยู่บริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟ ตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 โดยจะมีธุรกิจ การค้าและบริการต่างๆ สำหรับผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว เช่น ร้านค้า ร้านอาหารต่างๆ ร้าน ขายของที่ระลึก รวมถึงสถานที่พักของนักท่องเที่ยว ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเดินทางเข้ามาพัก ในเมืองเชียงราย โดยทำให้จำนวนที่พักของนักท่องเที่ยวในเมืองเชียงรายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากใน ปีพ.ศ. 2544 สถานที่พักในเมืองเชียงราย มีจำนวน 253 แห่ง เพิ่มเป็นจำนวน 264 แห่ง ในปี พ.ศ. 2552 โดยแยกเป็น ประเภทโรงแรม และรีสอร์ท ตามจำนวนที่พักมากกว่า 100 ห้อง จำนวน 13 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 5 ประเภทโรงแรม และรีสอร์ท ตามจำนวนที่พักน้อยกว่า 100 ห้อง มี 41 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 15 ส่วนที่พักประเภทเกสต์เฮาส์ จำนวน 210 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 80 โดยในปี พ.ศ. 2572 มีจำนวนที่พักในเมืองเชียงรายที่เพิ่มขึ้นเป็น 345 แห่ง โดยเฉพาะที่พัก ประเภทเกสต์เฮาส์ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 จำนวน 58 แห่ง เป็นจำนวน 268 แห่งในปี พ.ศ. 2572 และมีแนวโน้มโอกาสเติบโตสูงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ที่เดินทางมาพักใน เมืองเชียงราย ส่วนที่พักประเภทโรงแรม และรีสอร์ท ตามจำนวนที่พักมากกว่า 100 ห้อง ในปี พ.ศ. 2572 มีจำนวน 14 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ประเภทโรงแรม และรีสอร์ท ตามจำนวนที่พักน้อย กว่า 100 ห้อง มี 63 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 18 ซึ่งนักท่องเที่ยวใช้เวลาพำนักตามสถานที่พักมาก

ขึ้น และทำให้ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันที่เกิดจากนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตามระยะเวลาการพำนักในเมืองเชียงใหม่ และมีเงินหมุนเวียนที่เป็นรายได้จากการบริการนักท่องเที่ยวมากขึ้น

### 5.1.3 กิจกรรมที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

จากการคาดการณ์ความต้องการสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาออก ที่ขนส่งสินค้าทางรถไฟของบริษัท เอชเชอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในปี พ.ศ. 2552 - 2572 พบว่า ผลผลิตที่เป็นสินค้าส่งออกของจังหวัดเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2552 คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง โดยความต้องการขนส่งสินค้าประเภทข้าวสารในสินค้าขาออก เป็นจำนวน 70,700 ตัน ส่วนความต้องการขนส่ง ข้าวโพด และมันสำปะหลัง เป็นจำนวน 24,700 ตัน และ 52,000 ตัน ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2552 การขนส่งสินค้าทางรถไฟประเภทขาออก รวมจำนวน 147,400 ตัน และความต้องการขนส่งสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. 2572 คือ ข้าวสาร เป็นจำนวน 77,735 ตัน ข้าวโพด และมันสำปะหลัง เป็นจำนวน 27,158 ตัน และ 57,175 ตัน รวมเป็นการขนส่งสินค้าทางรถไฟประเภทขาออก ในปี พ.ศ. 2572 จำนวน 162,068 ตัน ทางด้านความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค ปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง โดยในปี พ.ศ. 2552 มีความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นจำนวน 185,000 ตัน ความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นจำนวน 10,800 ตัน และ 136,642,857 ลิตร ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2572 ความต้องการขนส่งสินค้าขาขึ้นทางรถไฟที่มีต้องการที่เพิ่มสูง คือ ปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นจำนวน 204,205 ตัน และ 150,828,147 ลิตร ตามลำดับ ส่วนความต้องการขนส่งสินค้าขาขึ้น ประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นจำนวน 21,341 ตัน

บทบาทการค้าชายแดนของจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยได้เปรียบดุลการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากการส่งออกมีมากขึ้น และความต้องการขนส่งสินค้าชายแดนที่เป็นสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูง คือ น้ำมันเชื้อเพลิง และสินค้าวัสดุก่อสร้างประเภทปูนซีเมนต์ โดยประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีความต้องการในสินค้าส่งออกประเภทนี้สูง โดยการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 จะเพิ่มบทบาทการขนส่งในความต้องการขนส่งสินค้าชายแดน ในประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง และปูนซีเมนต์ การคาดการณ์ความต้องการสินค้าส่งออกทางการค้าชายแดน ในปี พ.ศ. 2552 - 2572 ในรายงานการศึกษาโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดเชียงใหม่ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ความต้องการสินค้าในประเภทสินค้าที่ส่งออกสูง ในปี พ.ศ. 2552 คือ น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นจำนวน 17,149,000 ลิตร และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจากการส่งออก ในปี พ.ศ. 2572 จำนวน 113,524,000 ลิตร ส่วนสิน



ค่าวัสดุก่อสร้างประเภทปูนซีเมนต์ มีความต้องการส่งออกในปี พ.ศ. 2552 จำนวน 185,000 ตัน และเพิ่มขึ้น เป็น 204,205 ตัน ในปี พ.ศ. 2572

กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 จะทำให้กิจกรรมคลังสินค้าที่จะเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟ จากการคาดประมาณความต้องการสินค้าทางรถไฟ ในสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร ที่เป็นสินค้าขาล่อง คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง ในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวน 147,400 ตัน คิดเป็นความต้องการเก็บสินค้าโดยเฉลี่ยต่อปี เพื่อรองรับจำนวนสินค้าที่จะขนส่งทางรถไฟ ประมาณ 12,283 ตัน และเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2572 จำนวน 13,506 ตัน โดยจะเป็นโรงเก็บสินค้า และโกดังเก็บผลผลิตทางการเกษตรเพื่อการบรรทุกขนส่งทางรถไฟ ส่วนสินค้าขาขึ้น ที่เป็นสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งความต้องการสินค้าชายแดน ประเภทปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง ที่มีความต้องการสูงในการส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะขนถ่ายปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง มาเก็บที่ โรงเก็บสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ และคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง การขนส่งสินค้าขาขึ้นประเภทปูนซีเมนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภค มีจำนวนรวม 323,301 ตัน ในปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นความต้องการเก็บสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ โดยเฉลี่ยต่อปี จำนวน 11,184 ตัน และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2572 จำนวน 1,782,054 ตัน คิดเป็นความต้องการเก็บสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ โดยเฉลี่ยต่อปี จำนวน 59,856 ตัน ส่วนความต้องการสินค้าขาขึ้นประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง มีจำนวนรวม 153,891,757 ลิตร ในปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นความต้องการเก็บสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉลี่ยต่อปี จำนวน 3,203,997 ลิตร และเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2572 จำนวน 264,152,747 ลิตร คิดเป็นความต้องการคลังเก็บสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ยต่อปี จำนวน 5,507,336 ลิตร ในปี พ.ศ. 2572 ( ตารางที่ 5.3 )

## 5.2 การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ของเมืองเชียงราย

จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น โดยการคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสาย เด่นชัย - เชียงราย ของ บริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในการคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร และความต้องการขนส่งสินค้าโดยรถไฟ ทำให้สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ตามกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าในบริเวณสถานีรถไฟ เชียงราย และบริเวณเส้นทางรถไฟ โดยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม การใช้

ตารางที่ 5.3 แสดงการคาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเภทขาขึ้น และขาล่อง และความต้องการขนส่งสินค้าชายแดน ในปี พ.ศ. 2552 - 2572

การคาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ( Freight forecasts )	จำนวน ( ตัน )				
	ปี พ.ศ. 2552	ปี พ.ศ. 2557	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2567	ปี พ.ศ. 2572
ประเภทสินค้าขาล่อง					
ข้าวสาร	70,700	72,397	74,134	75,914	77,735
ข้าวโพด	24,700	25,293	25,900	26,521	27,158
มันสำปะหลัง	52,000	53,248	54,526	55,835	57,175
รวมสินค้าขาล่อง	147,400	150,938	154,560	158,270	162,068
ความต้องการเก็บสินค้าเฉลี่ยต่อปี ( ตัน )	12,283	12,578	12,880	13,189	13,506
ประเภทสินค้าขาขึ้น					
สินค้าอุปโภคบริโภค ( ตัน )	10,800	12,965	15,687	18,931	21,341
ปูนซีเมนต์ ( ตัน )	185,000	189,625	194,366	199,225	204,205
น้ำมันเชื้อเพลิง ( ลิตร )	136,642,857	140,058,928	143,560,402	147,149,411	150,828,147
ประเภทสินค้าส่งออกชายแดน					
ปูนซีเมนต์ ( ตัน )	127,501	283,777	497,168	943,117	1,556,508
น้ำมันเชื้อเพลิง ( ลิตร )	17,149,000	27,678,000	48,896,000	92,306,000	113,524,000
รวมสินค้าขาขึ้นประเภทปูนซีเมนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภค ( ตัน )	323,301	486,367	707,221	1,161,273	1,782,054
ความต้องการเก็บสินค้าขาขึ้นเฉลี่ยต่อปี ( ตัน )	11,184	16,632	24,064	39,152	59,856
รวมสินค้าขาขึ้น ประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง ( ลิตร )	153,791,857	167,736,928	192,456,402	239,455,411	264,352,147
ความต้องการคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยต่อปี ( ลิตร )	3,203,997	3,494,519	4,009,508	4,988,654	5,507,336

ที่มา : จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ โดยบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ

รายงานการศึกษาโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดเชียงราย ของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย และได้คาดประมาณการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสถานีรถไฟ ที่จะส่งผลถึงแนวโน้มทิศทางการเติบโตทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงรายในอนาคต ดังนี้

#### 5.2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงราย

จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตามความต้องการขนส่งสินค้า และการเดินทางของนักท่องเที่ยวทางรถไฟ ที่เป็นกิจกรรมทางพาณิชยกรรม ในบริเวณสถานีรถไฟ และกิจกรรมการขนถ่ายสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมทางพาณิชยกรรม ในบริเวณสถานีรถไฟ และกิจกรรมคลังสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 โดยความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ และกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้เกิดกิจกรรมทางพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ที่เป็นการค้า และบริการในบริเวณพื้นที่ของสถานีรถไฟ และกิจกรรมคลังสินค้า ในบริเวณเส้นทางรถไฟที่ผ่านเมืองเชียงราย โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของในอนาคตเมืองเชียงราย ทั้งในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และในพื้นที่เส้นทางรถไฟ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากความต้องการพื้นที่เก็บสินค้าในการขนส่งสินค้าขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ

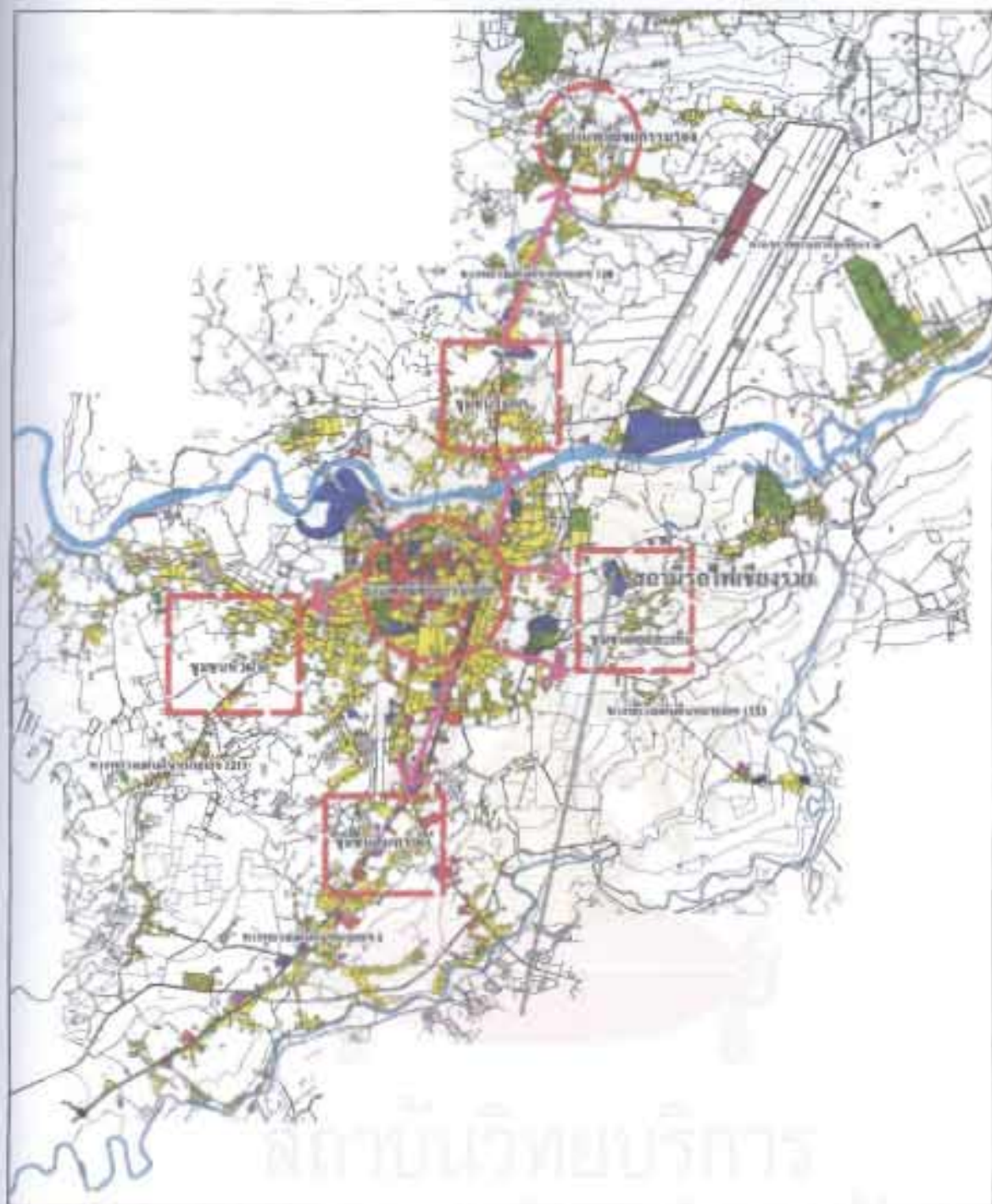
การคาดประมาณกิจกรรมทางการขนส่งสินค้า และความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟที่เพิ่มขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟ ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย และทิศทางการเติบโตของเมืองเชียงรายมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงในอนาคต จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย บริเวณสถานีรถไฟ มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงเป็น การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบทมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เป็นการขนถ่ายสินค้า ในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟ การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย เนื่องจากกิจกรรมพาณิชยกรรมของเมืองเชียงรายที่เพิ่มขึ้นจากความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวทางรถไฟ และกิจกรรมทางพาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ โดยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง จากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงราย จนถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ในบริเวณสถานีรถไฟ และจากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายขึ้นไปทางทิศเหนือ จนถึงศูนย์กลางพาณิชยกรรม

รอง ที่ตลาดบ้านดู่ ที่เป็นชุมชนโดยรอบสถาบันราชภัฏเชียงใหม่ และทางทิศใต้ จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ไปถึงบริเวณสี่แยกแม่กรณ์

## 5.2.2 แนวโน้มทิศทางการเติบโตของเมืองเชียงใหม่

จากการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงใหม่ อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ที่สถานีรถไฟ และการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ที่เกิดจากความต้องการพื้นที่เก็บสินค้าเพื่อการขนส่งสินค้าในประเภทขาขึ้นและขาลงทางรถไฟ ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ในบริเวณเส้นทางรถไฟที่ผ่านเมืองเชียงใหม่ ทำให้แนวโน้มทิศทางการเติบโตของเมืองเชียงใหม่ ตามการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมือง มีทิศทางการขยายตัวจากบริเวณโดยรอบย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงใหม่ ขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลักไปยังชุมชนในพื้นที่โดยรอบ คือทางทิศเหนือจะขยายตัวไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย จนถึงชุมชนริมกก และมีแนวโน้มขยายตัวเพื่อเชื่อมโยงกับศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง ที่ชุมชนบ้านดู่ เนื่องจากบริเวณโดยรอบของชุมชนเป็นที่ตั้งของสถานศึกษา คือสถาบันราชภัฏเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ส่วนทางทิศใต้จะขยายตัวจากถนนพหลโยธิน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 จนถึงบริเวณสี่แยกแม่กรณ์ ที่ชุมชนสันทราย และทางทิศตะวันตกจะขยายตัวจากแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง บริเวณถนนราชโยธา และถนนสันโค้ง ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1211 จนถึงชุมชนบ้านหัวฝาย ส่วนทางทิศตะวันออกจะขยายตัวจากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงบริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่ และจากทางหลวงหมายเลข 1 ขยายตัวไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 จนถึงชุมชนดอยสะเก็น (แผนที่ 5.1)

ทิศทางการเติบโตในอนาคต ของเมืองเชียงใหม่ จากการคาดประมาณแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเชียงใหม่ ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ทำให้แนวโน้มทิศทางการขยายตัวในอนาคตของเมืองเชียงใหม่ จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ในบริเวณย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงใหม่ และบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมีแนวโน้มจะขยายตัวไปทางทิศเหนือ และทางทิศตะวันออก จากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปทางทิศเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 จนถึงศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองที่ชุมชนบ้านดู่ ส่วนทางทิศตะวันออก จากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงบริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟเชียงใหม่ เป็นการให้ประโยชน์ที่ดิน








การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ  
The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town

แผนที่

5.1

สัญลักษณ์

-  การเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟความเร็วสูง
-  เส้นทางคมนาคมสายหลัก
-  บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
-  บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
-  บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง

-  บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง
-  บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
-  บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
-  บริเวณพาณิชยกรรม
-  บริเวณสาธารณะ

ที่มา: สถาบันวิจัยบริการ

รถไฟความเร็วสูง  
โยนมาพัฒนาเมืองเชียงราย

เมตร



ประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปาน โดยเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ของชุมชนที่อยู่ใกล้กับศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักของเมือง และมีแนวโน้มทิศทางการขยายตัวทางทิศตะวันออก จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 จนถึงชุมชนดอยสะเก็ม ที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟทำให้ทิศทางการขยายตัวของเมืองเชียงรายมีแนวโน้มการการเติบโตในอนาคตไปทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงรายมากขึ้น

### 5.3 การเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟเชียงราย และเส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนในเมืองเชียงราย

สถานีรถไฟเชียงราย ตั้งอยู่ที่บ้านร่องปลาคล้าย ตำบลรอบเวียง อำเภอเมืองเชียงราย บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ที่หลักกิโลเมตรที่ 2 โดยเส้นทางรถไฟตัดผ่านชุมชนในเขตเมืองเชียงราย คือ ชุมชนบ้านไชยเจริญ อำเภอเวียงชัย ชุมชนบ้านสันร่อง และชุมชนบ้านดอยสะเก็ม ตำบลรอบเวียง อำเภอเมือง จนถึงสถานีรถไฟเชียงราย รวมระยะทางเส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนเมืองเชียงราย 11.5 กิโลเมตร จากการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ และสถานีรถไฟเชียงราย ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2552 จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ ในบริเวณสถานีรถไฟ และเส้นทางรถไฟในเมืองเชียงราย ดังนี้

#### 5.3.1 บริเวณสถานีรถไฟเชียงราย

ลักษณะสภาพพื้นที่ และบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ส่วนใหญ่เป็นทุ่งนา และมีการตั้งถิ่นฐานของบ้านเรือนไม่มากนัก แต่ทางทิศตะวันออกของสถานีรถไฟ ติดกับโครงการหมู่บ้านจัดสรรกรีนวิลล์ ที่มีจำนวนผู้พักอาศัยประมาณ 60 หลังคาเรือน และทางทิศใต้ มีสภาพภูมิประเทศเป็นเนินเขา และแม่น้ำภรณ์ไหลผ่าน ส่วนทางทิศเหนือ และทิศตะวันออก เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชนกักไถ้ ชุมชนหนองบัว และชุมชนร่องปลาคล้าย รวมทั้งมีหมู่บ้านจัดสรรหลายแห่ง โดยมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน ในการเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟในเส้นทางสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ซึ่งเป็นย่านธุรกิจการค้าและบริการ ไปถึงที่ตั้งของสถานีรถไฟเชียงราย และในเส้นทางสายรอง คือ ถนนหนองบัว ที่แยกจากหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ไปตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่ไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ถนนประเสริฐ ส่วนทางด้านทิศเหนือของสถานีรถไฟ คือ ถนนหลัง

สนามกีฬาากลาง จากสถานีรถไฟเชียงใหม่ ข้ามสะพานกาญจนาภิเษก ไปตามถนน รพช. 3034 จน ถึงบริเวณท่าอากาศยานสากลเชียงใหม่ และพื้นที่บริเวณศูนย์ราชการแห่งใหม่ ไปตามถนนทางเข้า สนามบิน ซึ่งตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 ที่ไปยังย่านพาณิชยกรรมรอง ที่ตลาดบ้านดู่ และไปอำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงแสน

จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสาย เด่นชัย - เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เมื่อพิจารณาร่วมกับภาพถ่ายทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2544 เพื่อคาดการณ์แนวโน้มการเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ ในบริเวณสถานีรถไฟ ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2552 พบว่า สถานีรถไฟเชียงใหม่ มีพื้นที่ของสถานีรถไฟรวม 142,400 ตาราง เมตร หรือประมาณ 89 ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่อาคารของสถานีรถไฟ และชานชาลาพักผู้โดยสาร โรงซ่อมบำรุงหัวรถจักร และโรงเก็บอุปกรณ์เครื่องมือ รวมทั้งบ้านพักของพนักงานรถไฟ การคมนาคมขนส่งรถไฟที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2552 จะทำให้สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ที่เป็นทุ่งนาจะ เปลี่ยนเป็นพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟ และจะทำให้ชุมชนที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟ คือ ชุมชนร่องปลา คล้าว ทางทิศตะวันตก ชุมชนดอยสะเก็น ที่อยู่ทางทิศใต้ และหมู่บ้านจัดสรรกรีนวิลล์ ที่ติดกับ สถานีรถไฟทางทิศตะวันออก มีแนวโน้มเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ที่เกิดจากความ ต้องการขนส่งสินค้า และการเดินทางของผู้โดยสารที่สถานีรถไฟ โดยบริเวณชุมชนบ้านร่องปลา คล้าว จากพื้นที่ที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของชุมชนจะมีแนวโน้มเกิดอาคารร้านค้ามากขึ้น โดยเฉพาะ พื้นที่บริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟ ที่ติดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จะเกิดกิจกรรม ทางพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย บริเวณทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 ซึ่งเป็นที่ตั้งของ โรงแรม และอาคารสำนักงานต่าง ๆ โดยมีแนวโน้มขยายตัวทางกิจ กรรมพาณิชยกรรมที่เป็นการค้าและบริการ ต่าง ๆ เข้าสู่บริเวณสถานีรถไฟ ตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1232 เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และผู้โดยสารที่เดินทางในบริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งแหล่งที่ อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ จะเป็นแหล่งที่พักอาศัยขนาดใหญ่ ตั้งแต่ชุมชนกกไถ่ จนถึง ชุมชนร่องปลาคล้าว และหมู่บ้านจัดสรรกรีนวิลล์ ที่ติดกับสถานีรถไฟทางทิศตะวันออก ส่วนทาง ทิศใต้ของสถานีรถไฟบริเวณชุมชนดอยสะเก็นมีสภาพพื้นที่เอื้ออำนวยต่อกิจกรรมการขนส่งสินค้า ที่เกิดจากความต้องการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้า จากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประเภทสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาล่อง เนื่องจาก มีพื้นที่กว้างโดยรอบ และสภาพพื้นที่ติดกับชุมชนขนาดใหญ่ที่ สามารถเป็นแหล่งที่พักของแรงงานที่ใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟ โดยมีเส้นทางคมนาคมทางถนนที่ สะดวกในการเข้าถึงได้หลายทาง คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 และถนนดอยสะเก็น ที่ เชื่อมระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233

( แผนที่ 5.2 )



1

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ



2

ทางหลวงหมายเลข 1232



3

จุดขบวนรถไฟเก่า



4

หมู่บ้านรถไฟ

การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ  
The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiangrai Town

แผนที่

5.2

สัญลักษณ์

 พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ

 การเข้าถึงพื้นที่

สภาพพื้นที่บริเวณ  
สถานีรถไฟเชียงราย



มาตราส่วน





### 5.3.2 เส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนเมืองเชียงรายน

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟในเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย จากสถานีรถไฟบ้านโป่งเกลือ ที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟเชียงรายน ประมาณ 30 กิโลเมตร เข้าสู่เขตชุมชนเมืองเชียงรายน ที่บ้านไชยเจริญ อำเภอเวียงชัย ชุมชนบ้านสันร่อง และชุมชนบ้านดอยสะเก็น ตำบลรอบเวียง อำเภอเมือง จนถึงสถานีรถไฟเชียงรายน ที่บ้านร่องปลาเค้า ตำบลรอบเวียง ในระยะเส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนเมืองเชียงรายนรวม 11.5 กิโลเมตร โดยบริเวณที่เส้นทางรถไฟตัดผ่านเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เป็นส่วนใหญ่ เช่น พื้นที่เพาะปลูกข้าว และมีบ้านเรือนตั้งกระจายตามเส้นทางทั้งสองฝั่งเขตทางรถไฟ โดยเส้นทางรถไฟตัดผ่านแม่น้ำลาว ที่ชุมชนบ้านไชยเจริญ และแม่น้ำภรณ์ ที่ชุมชนบ้านดอยสะเก็น และตัดผ่านเส้นทางคมนาคมสายหลัก 2 สาย คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ที่ชุมชนบ้านสันร่อง และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 ที่ชุมชนบ้านไชยเจริญ โดยเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนและซอย เข้าสู่หมู่บ้านต่างๆ คือ ถนนและซอยในชุมชนดอยสะเก็น ชุมชนบ้านสันร่องและชุมชนบ้านไชยเจริญ รวม 6 สาย และถนนของกรมโยธาธิการอีก 5 สาย คือ ถนนบ้านหนองหล่ม – ฝ่ายสมบัติ ถนนบ้านสันทรายบวกรขอนแก่น หมู่ 11 ถนนบ้านไชยเจริญ ช่วง 2 ถึงช่วง 4 รวมเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านโครงข่ายทางถนนทั้งสิ้น 13 สาย

เมื่อพิจารณาจากภาพถ่ายทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2544 เพื่อคาดประมาณแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ ในเส้นทางรถไฟที่ผ่านเมืองเชียงรายน พบว่า เส้นทางรถไฟตัดผ่านชุมชนในเขตเมืองเชียงรายน 3 แห่ง คือ ชุมชนดอยสะเก็น ชุมชนบ้านสันร่อง และชุมชนบ้านไชยเจริญ โดยชุมชนดอยสะเก็น ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ ห่างจากสถานีรถไฟประมาณ 2.5 กิโลเมตร และเป็นชุมชนขนาดใหญ่ 1,409 หลังคาเรือน ที่มีการเข้าถึงโดยโครงข่ายคมนาคมทางถนนได้หลายทาง และเส้นทางรถไฟตัดผ่านตามแนวเขตทางตามการออกพระราชกฤษฎีกาเพื่อการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟในระยะ 1 กิโลเมตร ในพื้นที่ของเอกชน ที่เพาะปลูกทางเกษตรกรรม เช่น นาข้าว ซึ่งส่วนใหญ่มีสภาพพื้นที่กว้าง โดยเป็นพื้นที่ ซึ่งเหมาะแก่การพัฒนาให้เป็นพื้นที่สถานีขนถ่ายสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ โดยมีเส้นทางคมนาคมทางถนนที่สะดวกแก่การเข้าถึง ในเส้นทางคมนาคมทางถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ที่ไปยังย่านพาณิชยกรรมหลักของเมือง และเส้นทางคมนาคมทางถนนสายรอง คือ ถนนดอยสะเก็น ที่แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 เข้าสู่ชุมชนดอยสะเก็น และไปตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ในบริเวณสถานีรถไฟเชียงรายน ซึ่งการที่พื้นที่คลังสินค้า อยู่ใกล้ชุมชนดอยสะเก็น ทำให้เป็นแหล่งที่พักอาศัยของแรงงานที่ทำงานในกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าที่จะเกิดขึ้นจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เส้นทางรถไฟตัดผ่านชุมชนบ้านสันร่อง ขนาด 1,065 หลังคาเรือน ที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟประมาณ 6 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นชุมชนในโครงการหมู่บ้าน



จุดขนส่งสาธารณะ



พื้นที่คลังสินค้า



จุดขนถ่ายสินค้า



จุดขนถ่ายของเสีย

**การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiangrai Town**

แผนที่  
**5.3**

สัญลักษณ์

สถานที่ที่สาธารณูปโภคเป็นสถานีขนส่งสินค้า

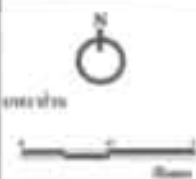
การเข้าถึงโดยโครงข่ายคมนาคมสาธารณะ

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟเชียง ร

เส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่ชุมชน

เส้นทางรถไฟสายเชียงใหม่

สภาพพื้นที่บริเวณเส้นทาง  
 รถไฟในเมืองเชียงราย



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พ.ศ. 2544 ของกรมแผนที่ทหาร

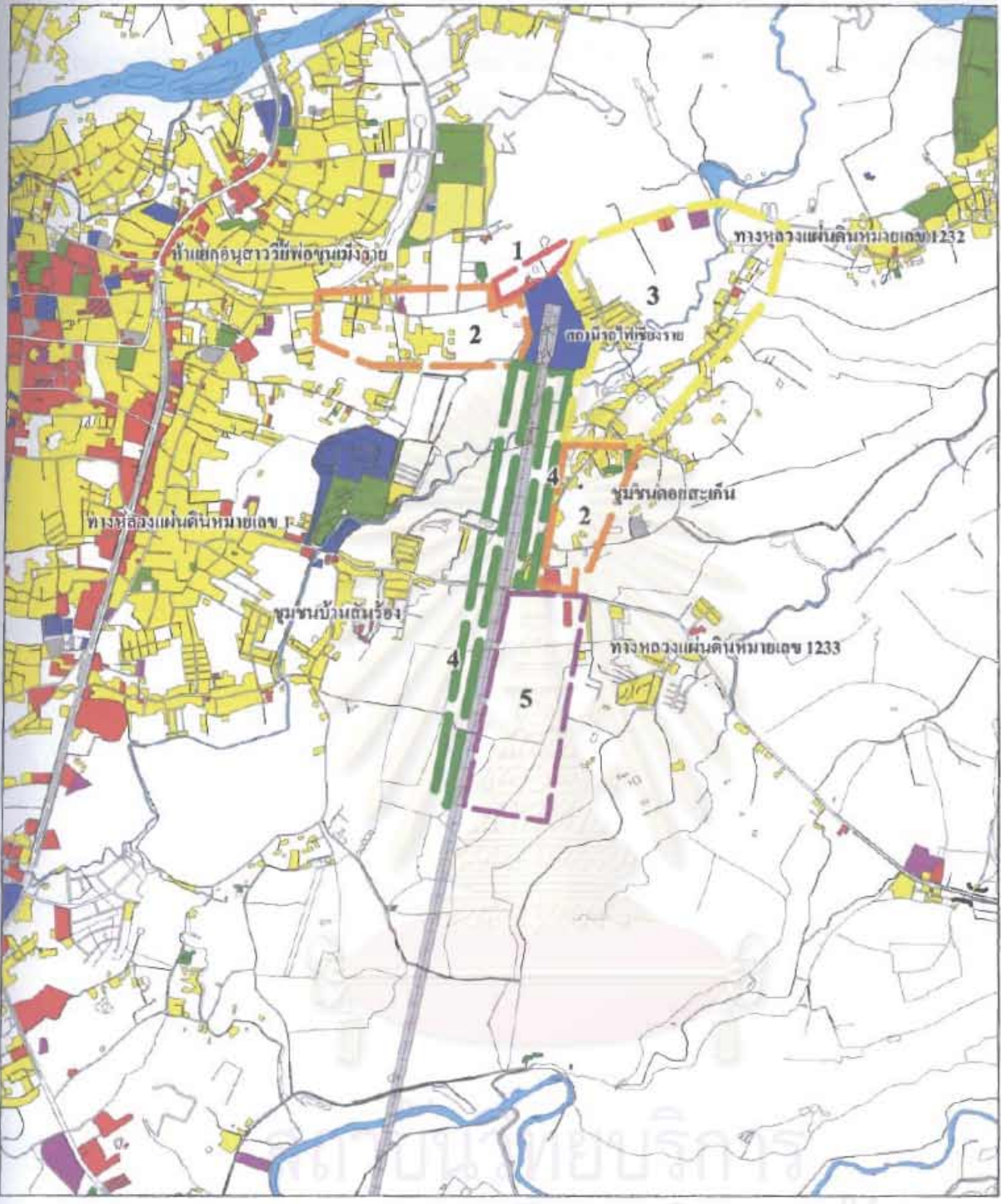
บ้านจัดสรร ที่กระจายตัวอยู่ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ซึ่งในบริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ทำให้ปริมาณการใช้เส้นทางจากแหล่งที่พักอาศัยของหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่หลายแห่งในพื้นที่ชุมชนบ้านสันร่อง เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เพื่อไปยังแหล่งงาน และธุรกิจการค้าบริการในใจกลางเมือง มีปริมาณการจราจรมากก่อนเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ส่วนเส้นทางรถไฟตัดผ่านชุมชนบ้านไชยเจริญ ที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟ 8.5 กิโลเมตร โดยเป็นชุมชนขนาด 559 หลังคาเรือน ส่วนใหญ่มีสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่เพาะปลูกข้าว และเป็นชุมชนขนาดเล็ก โดยเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านชุมชนบ้านไชยเจริญ จะยังไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนามากนัก (แผนที่ 5.3)

#### 5.4 การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ และเส้นทางรถไฟในเมืองเชียงราย

จากปัจจัยการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ และการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟ และเส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนในเมืองเชียงราย เพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ และการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณเส้นทางรถไฟในเมืองเชียงราย ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่จะเกิดขึ้นใน ปี พ.ศ. 2552 จะเป็นปัจจัยที่ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสาร เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาปานกลาง ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณเส้นทางรถไฟ มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากความต้องการพื้นที่เก็บสินค้าจากการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ

##### 5.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย

สภาพพื้นที่ของบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่จะเกิดขึ้นใน ปี พ.ศ. 2552 จะทำให้พื้นที่ของบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย เป็นการี่ใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ ในส่วนของที่ตั้งของพื้นที่สถานีรถไฟเชียงราย จำนวน 89 ไร่ และเปลี่ยนแปลงจากการใช้

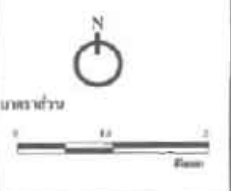


**การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่ 5.4

- สัญลักษณ์
- 1 การเปลี่ยนแปลงเป็นประเภทพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
  - 2 การเปลี่ยนแปลงเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
  - 3 การเปลี่ยนแปลงเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
  - 4 การเปลี่ยนแปลงเป็นประเภทเกษตรกรรมและชนบท
  - 5 การเปลี่ยนแปลงเป็นประเภทที่ดินดำ

การใช้ประโยชน์ที่ดิน  
 บริเวณสถานีรถไฟเชียงราย



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ในบริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ซึ่งเกิดจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นโดยรอบสถานีรถไฟ เช่น อาคารพาณิชย์ ร้านค้า ร้านอาหาร และที่พักอาศัย ในบริเวณชุมชนบ้านร่องปลาคล้า และเกาะกลุ่มตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ส่วนบริเวณทางทิศตะวันออกของสถานีรถไฟเชียงใหม่จะยังคงเป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย จากหมู่บ้านจัดสรรกรีนวิลล์ ไปตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงชุมชนบ้านปายางมน ที่เป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่โดยรอบโรงเรียนจุฬารัตน์ราชวิทยาลัย โดยจะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยในอนาคต ที่อยู่ใกล้กับย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองเชียงใหม่

การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเชียงใหม่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพาะปลูกทางการเกษตรกรรม ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ของสถานีรถไฟ ใกล้กับแม่น้ำภรณ์ โดยมีชุมชนดอยสะเก็น ซึ่งเป็นชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานหนาแน่นในบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 โดยจะเป็นการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท เป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น โดยมีการเข้าถึงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน และความพร้อมของสาธารณูปโภค ที่จะรองรับพื้นที่ตามกิจกรรมการขนส่งสินค้าในประเภทขาขึ้น และขาออก และความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้าที่เกิดขึ้นจะสามารถพัฒนาให้เป็นสถานีขนถ่ายสินค้าของเมืองเชียงใหม่ได้ในอนาคต การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ในบริเวณชุมชนดอยสะเก็น ซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชนขนาดใหญ่ ใกล้กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 จะเปลี่ยนแปลงเป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง เพื่อรองรับแหล่งที่พักของแรงงานที่อยู่ใกล้กับพื้นที่คลังสินค้า ส่วนบริเวณที่อยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในการพัฒนา และเป็นแนวเขตเพื่อป้องกันการตั้งถิ่นฐานของแหล่งที่พักอาศัยตามแนวเส้นทางรถไฟ ส่วนพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ของสถานีรถไฟ ใกล้กับแม่น้ำภรณ์ ยังคงเป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท (แผนที่ 5.4)

#### 5.4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเส้นทางรถไฟในเมืองเชียงใหม่

สภาพพื้นที่ของบริเวณเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านเมืองเชียงใหม่ ส่วนใหญ่เป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมและชนบท และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากการขน

ส่งสินค้าทางรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น และขาล่อง คือ ผลผลิตทางการเกษตร ปูนซีเมนต์ และ น้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะเกิดความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า ที่จะเป็นคลังสินค้า โกดังเก็บสินค้า และ คลังน้ำมันเชื้อเพลิง ในพื้นที่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทคลังสินค้า ตามเส้นทางรถไฟที่ผ่านเมืองเชียงราย โดยจะทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดิน เปลี่ยนแปลง จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทคลังสินค้า จากการคาดประมาณกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น ตามการคาดการณ์ความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการเดินทางของผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เมื่อนำมาวิเคราะห์ความต้องการพื้นที่อุตสาหกรรม และคลังสินค้า จากความต้องการพื้นที่เก็บสินค้าที่เป็นสินค้าขาล่องทางรถไฟ ในประเภทผลผลิตทางการเกษตรและสินค้าขาขึ้นทางรถไฟ ที่เป็นสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค และน้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะเกิดโกดังสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร โรงเก็บปูนซีเมนต์ และคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ที่อยู่บริเวณเส้นทางรถไฟในเมืองเชียงราย โดยความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า โดยเฉลี่ยในกิจกรรมการขนถ่ายสินค้า เป็นการคิดพื้นที่เก็บสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาล่อง ในประเภทโกดังเก็บสินค้า จากการพิจารณาตามลักษณะพื้นที่อาคาร และสภาพแวดล้อมของโรงงาน จำพวก ที่ 1 และโรงงานจำพวกที่ 2 ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เมื่อนำมาคาดประมาณพื้นที่ของโกดังเก็บสินค้า ขนาด 10,000 กิโลกรัม ที่ใช้เนื้อที่ประมาณ 0.125 ไร่ ส่วนการคิดพื้นที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง จากการพิจารณาตามประกาศกรมโยธาธิการ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2534 เรื่อง มาตรฐานของลักษณะพื้นที่อาคาร และความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง เมื่อนำมาคาดประมาณพื้นที่ของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ขนาด 25,000 ลิตร ที่ใช้เนื้อที่ประมาณ 1.25 ไร่

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า เมื่อนำมาคิดพื้นที่ ตามสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณเส้นทางรถไฟ ในปี พ.ศ.2552 – 2564 พบว่า ความต้องการพื้นที่โกดังสินค้า เพื่อเก็บสินค้าในการขนส่งสินค้าขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า จำนวน 13.98 ไร่ และเพิ่มขึ้นเป็น 74.82 ไร่ ในปี พ.ศ. 2572 เมื่อคิดพื้นที่ของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ตามสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ในบริเวณเส้นทางรถไฟที่ผ่านเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ซึ่งคาดประมาณตามความต้องการพื้นที่ของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงในการขนส่งสินค้าขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นความต้องการพื้นที่คลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 160.20 ไร่ และเพิ่มขึ้นเป็น 275.37 ไร่ ในปี พ.ศ. 2572 ซึ่ง ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 174.18 ไร่ และเพิ่มเป็น 350.19 ไร่ ในปี พ.ศ. 2572 (ตารางที่ 5.4)

ตารางที่ 5.4 ความต้องการพื้นที่เก็บสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 - 2572

ความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า ทางการขนส่งโดยรถไฟ	ปี พ.ศ.				
	ปี พ.ศ. 2552	ปี พ.ศ. 2557	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2567	ปี พ.ศ. 2572
ความต้องการเก็บสินค้าขาล่องเฉลี่ยต่อปี ( ตัน )	12,283	12,578	12,880	13,189	13,506
ความต้องการเก็บสินค้าขาขึ้นเฉลี่ยต่อปี ( ตัน )	323,301	486,367	707,221	1,161,273	1,782,054
ความต้องการคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยต่อปี ( ลิตร )	3,203,997	3,494,519	4,009,508	4,988,654	5,507,336
รวมความต้องการเก็บสินค้าขาขึ้น และขาล่องเฉลี่ยต่อปี ( ตัน )	11,184	16,632	24,064	39,152	59,856
พื้นที่เก็บสินค้าประเภทโกดังเก็บสินค้าขาขึ้น และขาล่อง ( ไร่ )	13.98	20.79	30.08	48.94	74.82
พื้นที่เก็บสินค้าประเภทคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ( ไร่ )	160.20	174.73	200.48	249.43	275.37
รวมพื้นที่เก็บสินค้าทางการขนส่งโดยรถไฟ ( ไร่ )	174.18	195.52	230.56	298.37	350.19

\* หมายเหตุ

การคิดพื้นที่ ตามประกาศกรมโยธาธิการ เรื่องมาตรฐาน แผนผัง รูปแบบ ลักษณะ และความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง

พื้นที่คลังน้ำมันเชื้อเพลิง ตามลักษณะอาคาร และความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ขนาด 25,000 ลิตร ใช้เนื้อที่ประมาณ 1.25 ไร่

พื้นที่เก็บสินค้าขาขึ้น และขาล่อง ตามลักษณะอาคาร และสภาพแวดล้อมของโรงงานเก็บสินค้า ขนาด 10,000 กิโลกรัม ใช้เนื้อที่ประมาณ 0.125 ไร่

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อจัดเก็บสินค้าตามโกดังสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ที่อยู่ในบริเวณชุมชนโดยสะเก็น ซึ่งมีพื้นที่กว้างเหมาะแก่กิจกรรมการขนถ่ายสินค้า โดยมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่สะดวกแก่การเข้า คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 และถนนโดยสะเก็น ความต้องการพื้นที่ของอุตสาหกรรม และคลังสินค้าในบริเวณเส้นทางรถไฟ จะเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ส่วนในเส้นทางรถไฟที่ผ่านพื้นที่นอกชุมชน ยังคงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท เนื่องจากเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านไม่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณเส้นทางรถไฟ และแนวเขตเส้นทางรถไฟยังเป็นอุปสรรคที่เป็นข้อจำกัดต่อการขยายตัวของเมืองในการทำประโยชน์ของภาคเอกชน

## 5.5 การเปลี่ยนแปลงทางรูปแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย

โครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย ประกอบด้วยการเดินทางในเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทั้งการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก และการคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารเชียงราย รวมทั้งการคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางอากาศ ที่ท่าอากาศยานสากลเชียงราย ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวตามแม่น้ำกก จึงไม่ส่งผลต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งโดยรวมในเมืองเชียงรายมากนัก ในปี พ.ศ. 2552 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะเพิ่มบทบาททางการคมนาคมขนส่งในเมืองเชียงราย โดยรูปแบบโครงข่ายคมนาคมในอนาคต จะเกิดขึ้นตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และการเดินทางของนักท่องเที่ยว ที่มีความเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทาง และการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย รวมทั้งความต้องการขนส่งสินค้าจากพื้นที่คลังสินค้า เพื่อขนถ่ายสินค้าในเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนน และการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

### 5.5.1 การคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร

การคมนาคมขนส่งผู้โดยสารของเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล และการเดินทางรถโดยสารประจำทาง ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย จากการคาดประมาณการเดินทางของผู้โดยสารในโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ของบริษัท เอชเชอร์ ฟรีแมน พ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า การคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่สถานีรถไฟ



เชียงราย มีจำนวนขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร ที่สถานีรถไฟเชียงรายจำนวน 12 ขบวน ในปีพ.ศ. 2552 โดยคาดประมาณผู้โดยสาร ในปีพ.ศ. 2552 โดยเฉลี่ย 2,000 คนต่อวัน และเพิ่มขึ้นตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ จากการคาดประมาณจำนวนผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2572 ที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 3,500 คนต่อวัน โดยจะมีจำนวนขบวนรถไฟขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 20 ขบวน ในปีพ.ศ. 2572 และคาดประมาณการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารทางรถไฟ ทั้งขาขึ้นและขาล่อง ในปี พ.ศ. 2552 - 2572 พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 จำนวน 2,190,100 คน และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟเพิ่มขึ้นเป็น จำนวน 2,860,100 คน ในปี พ.ศ. 2562 และในปี พ.ศ. 2572 เป็นจำนวน 3,530,100 คน

การคาดประมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ โดยส่วนใหญ่ผู้โดยสารที่เป็นผู้โดยสารท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว จะเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง บริเวณย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองเชียงราย ซึ่งผู้โดยสารท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว จะเดินทางจากสถานีรถไฟเชียงราย เข้าสู่สถานที่พักในเมืองเชียงราย และเดินทางต่อไปที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย โดยคิดเป็นผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่เมืองเชียงราย ร้อยละ 65 และผู้โดยสารที่เดินทางต่อไปที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อเดินทางต่อไปยังต่างอำเภอ และในพื้นที่รอบนอกเมืองเชียงราย คิดเป็นร้อยละ 35 โดยการเดินทางโดยรถประจำทาง ส่วนใหญ่จะเดินทางในเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 3 และรถสองแถวประจำทาง หมวดที่ 4 เพื่อไปอำเภอแม่สาย ที่ชายแดนท่าลี่เหล็ก ในจำนวนรถโดยสารที่รองรับ 55 คันต่อวัน รองลงมา คือ การเดินทางไปอำเภอเชียงแสน ในจำนวนรถโดยสารที่รองรับ 42 คันต่อวัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เลือกเดินทางต่อเนื่อง เพื่อไปยังสถานที่พักในอำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงแสน ทำให้การเดินทางจากสถานีรถไฟของผู้โดยสาร โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวเพื่อไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ในการเดินทางโดยทางรถประจำทาง ทำให้การเดินทางจากสถานีรถไฟของผู้โดยสาร มีความเชื่อมโยงกันกับความต้องการเดินทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ในเส้นทางที่รถไฟไม่ได้เข้าถึง

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากรูปแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ส่วนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล จะมีแนวโน้มของการเลือกใช้บริการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลง เนื่องจากในเส้นทางรถไฟที่ให้บริการจาก กรุงเทพฯ – เชียงราย และ เชียงใหม่ – เชียงราย ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะเพิ่มบทบาทการเดินทางมากขึ้น โดยมีราคาถูกในระยะทางที่ไกล และมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางในเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนน เมื่อพิจารณาการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทั้งทางถนน และทางอากาศ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟที่จะเกิดขึ้นในเมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2552 พบว่า จากการเปรียบเทียบการคมนาคมขนส่งทางถนน และ

การเดินทางโดยรถไฟ โดยแยกพิจารณาเป็นการเดินทางของผู้โดยสาร ระยะเวลาในการเดินทาง และราคาของการเดินทางในส่วนของเส้นทางการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ - เชียงราย และเส้นทาง เชียงใหม่ - เชียงราย การคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย และการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน ที่ท่าอากาศยานสากลจังหวัดเชียงราย ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2522 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีข้อได้เปรียบกว่าการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางถนน และทางอากาศ คือ สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากกว่า และมีความปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งราคาค่าโดยสาร ถูกกว่าในระยะทางที่ไกลขึ้น และการเดินทางในเส้นทางระยะใกล้ แม้ว่าจะใช้เวลาในการเดินทางมากกว่าการเดินทางโดยรถประจำทาง แต่การเดินทางโดยรถไฟมีค่าโดยสารถูกกว่ามาก ส่วนการเดินทางโดยเครื่องบิน มีเพียงเส้นทางเฉพาะ กรุงเทพฯ ถึง เชียงราย และเชียงใหม่ ถึง เชียงราย เท่านั้น การคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะมีบทบาทมากขึ้นในการเดินทางของผู้โดยสารในจังหวัด เชียงราย เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในช่วงเทศกาล และวันหยุดต่างๆ ที่รถโดยสารประจำทางมีจำนวนรถให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสาร

#### 5.5.2 การคมนาคมขนส่งสินค้า

จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของบริษัท เอชเชอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในการคาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร ที่เป็นสินค้าขาล่อง คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง จากแหล่งผลิตในพื้นที่เกษตรกรรม ของจังหวัดเชียงราย จะขนถ่ายผลผลิตโดยพ่อค้าคนกลาง ที่ขนส่งสินค้าที่เป็นผลผลิตทางการเกษตรโดยทางรถบรรทุกเพื่อนำไปเก็บพักไว้ในโกดังเก็บสินค้าที่อยู่ในบริเวณเมืองเชียงราย ก่อนขนถ่ายบรรทุกสินค้าในประเภทผลผลิตทางการเกษตรไปยังกรุงเทพมหานคร โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่จะเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2552 จะรองรับจำนวนสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตรที่จะขนส่งทางรถไฟ โดยเกิดเป็นโรงเก็บสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร เพื่อสะดวกในการเคลื่อนย้ายในบริเวณที่ใกล้กับสถานีรถไฟ ในการขนส่งสินค้าขาล่องทางรถไฟในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงราย โดยมีขบวนรถสินค้าพ่วงขนาด 60 โบกี้ วันละ 1 ขบวน และขบวนรถสินค้าพ่วงขนาด 30 โบกี้วันละ 2 ขบวน รวมขบวนรถสินค้าทั้งหมดขึ้น และเที่ยวล่อง จำนวน 3 ขบวนต่อวัน และสามารถบรรทุกสินค้าประมาณ 21 ตันต่อโบกี้ รวมน้ำหนักที่บรรทุกต่อขบวน 625 ตัน ต่อเที่ยว และยังต่อพ่วงเพิ่มกับขบวนรถไฟที่ขนส่งผู้โดยสาร หรือ ขบวนรถไฟที่ขนส่งสินค้าในประเภทอื่นๆ ได้ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุก ที่บรรทุกต่อเที่ยวเพียง 18 - 21 ตัน และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูงกว่า

การคมนาคมขนส่งสินค้าขาขึ้นทางรถไฟในประเภทปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง จะขนถ่ายปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง มาเก็บที่ โกดังเก็บสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ และเก็บที่คลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ส่วนใหญ่การขนส่งปูนซีเมนต์โดยรถไฟจะเป็นการขนส่งปูนซีเมนต์ผง โดยจะรับปูนซีเมนต์ผงจากโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ที่ จังหวัดสระบุรี ที่สถานีส่งบ้านช่องใต้ สถานีส่งท่าหลวง และสถานีส่งมากระเบา จังหวัดสระบุรี และรับปูนซีเมนต์ผงจากโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ที่ อำเภอดาเคอ จังหวัดนครสวรรค์ ส่วนการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของภาคเหนือโดยทางรถไฟ ส่วนใหญ่จะรับจากคลังน้ำมันสระบุรี ที่สถานีบ้านปึกเบิก โดยรับน้ำมันทางท่อขนส่งน้ำมัน จากโรงกลั่นน้ำมันบริษัทไทยออยล์ และบริษัทเอสโซ่ การขนส่งน้ำมันน้ำมันโดยรถไฟเมื่อถึงสถานีปลายทางจะเก็บที่คลังน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทผู้ประกอบการน้ำมัน ที่ตั้งกระจายตัวตามเส้นทางรถไฟที่มีโครงข่ายการคมนาคมทางถนนเข้าถึง โดยความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง มีจำนวนรวม 153,891,757 ลิตร ในปี พ.ศ. 2552 และเพิ่มขึ้น จำนวน 264,152,747 ลิตร ในปี พ.ศ. 2572 การขนส่งปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำให้เกิดกิจกรรมทางการขนถ่ายสินค้าประเภท โรงเก็บสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะจุดตัดของเส้นทางรถไฟ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233

การบรรทุกสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค และปูนซีเมนต์ในการขนส่งสินค้าโดยรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น ซึ่งแต่เดิมเป็นการขนส่งสินค้าโดยทางรถบรรทุกของผู้ประกอบการเอกชน ในเมืองเชียงราย และรถขนส่งน้ำมันของบริษัทค้าน้ำมัน ที่รับจากคลังน้ำมันเชื้อเพลิงที่จังหวัดลำปาง ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง จะมีการเปลี่ยนแปลงจากการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกน้ำมัน จากการขนส่งน้ำมันที่ผู้ประกอบการค้าส่งน้ำมันรับจากคลังน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลำปาง เพื่อขนส่งทางรถบรรทุกน้ำมันมายังจังหวัดเชียงราย โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่เกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2552 จะขนส่งน้ำมันมาเก็บที่คลังน้ำมันเชื้อเพลิงที่เชียงรายแทน ซึ่งบริษัทค้าส่งน้ำมันเชื้อเพลิงหลายบริษัทมีแนวโน้มดำเนินกิจการสร้างคลังบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟในบริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ซึ่งความต้องการนำเข้าสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงโดยทางรถไฟ มีแนวโน้มความต้องการสูงทั้งในจังหวัดเชียงราย และการส่งออกทางการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ที่การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะบรรทุกสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง และปูนซีเมนต์ ตามความต้องการส่งออกทางการค้าชายแดน เพื่อขนถ่ายทางรถบรรทุกไปยังอำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงแสน ผ่านด่านศุลกากร เพื่อไปยังประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่มีความต้องการสูงในสินค้าส่งออกประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง และปูนซีเมนต์

### 5.5.3 การขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย

ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่อยู่ในโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน ในเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของเมืองเชียงราย บริเวณถนนสายหลักโดยรอบย่านพาณิชย์กรรมหลัก คือ ถนนอุตรกิจ ถนนธนาลัย ถนนบรรพปราการ และถนนสายหลักที่เชื่อมโยงกับชุมชนต่างพื้นที่ คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 โดยระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย ประกอบด้วย การขนส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่เป็นการเดินทางของผู้โดยสารที่จะไปยังอำเภอต่างๆ และชุมชนโดยรอบเมืองเชียงราย ส่วนการบริการขนส่งรถโดยสารขนาดเล็กครอบคลุมเป็นรถรับจ้างสองแถวประจำทาง และไม่ประจำทาง โดยมีเส้นทางเดินรถสองแถวโดยสารประจำทางสาธารณะ คือ หมวดที่ 1 เป็นรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งในเขตเทศบาล จำนวน 4 เส้นทาง และหมวดที่ 4 ที่เป็นรถโดยสารสองแถวที่วิ่งภายในจังหวัดเชียงรายเพื่อไปยังต่างอำเภอ จำนวน 15 เส้นทาง รวมทั้งรถบริการแบบรับจ้างในชุมชนเมืองเชียงราย เช่น รถสามล้อถีบ รถยนต์สามล้อเครื่อง และ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ที่ให้บริการตามอัตราค่าจ้างในเขตเมืองเชียงราย

การคมนาคมขนส่งสาธารณะบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 จะรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว ที่เดินทางโดยรถไฟในขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสารจำนวน 12 เที่ยว ต่อวัน เมื่อคาดประมาณจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่สถานีรถไฟเชียงราย จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวน 2,190,100 คน หรือเฉลี่ยต่อวัน ประมาณ 2,000 คน และเพิ่มขึ้นตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ จากการคาดประมาณจำนวนผู้โดยสาร ในปีพ.ศ. 2572 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟเพิ่มขึ้นเป็น จำนวน 3,530,100 คน หรือจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน ประมาณ 3,500 คนต่อวัน ทำให้เกิดการเดินทางเข้าออกในบริเวณสถานีรถไฟไปย่านพาณิชย์กรรมหลัก ที่เป็นศูนย์กลางการบริการ และแหล่งที่พักของนักท่องเที่ยว รวมทั้งการเดินทางต่อไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงรายที่เป็นการเดินทางของผู้โดยสารที่จะไปยังอำเภอต่างๆ และชุมชนโดยรอบเมืองเชียงราย ทำให้การให้บริการรถโดยสารสาธารณะในบริเวณสถานีรถไฟเกิดขึ้น ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารขนาดเล็กสองแถวรอบเมือง และรถบริการแบบรับจ้างทั่วไป ที่เดินทางจากสถานีรถไฟ ไปยังย่านพาณิชย์กรรมหลัก และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย เพื่อเดินทางต่อไปยังที่อื่นๆ ดังนั้นการเดินทางของผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว ที่ใช้บริการในการขนส่งสาธารณะบริเวณสถานีรถไฟ จะมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า ที่สถานีรถไฟ

#### 5.5.4 รูปแบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในอนาคตของเมืองเชียงราย

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ที่ไปย่านพาณิชย์กรรมหลัก และในเส้นทางสายรอง คือ ถนนหนองบัว ที่ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ถนนประสพสุข เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากสถานีรถไฟ ไปสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย เพื่อเดินทางต่อไปยังต่างอำเภอ และชุมชนรอบนอกเมืองเชียงราย ส่วนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากพื้นที่คลังสินค้า จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ไปทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงราย ไปถึงอำเภอเวียงชัย และอำเภอเชียงของ ส่วนทางทิศเหนือ จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ผ่านถนนหลังสนามกีฬากลาง ของกรมโยธาธิการ ข้ามสะพานกาญจนาภิเษก ไปตัดกับถนนทางเข้าสนามบิน จนถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 เพื่อไปอำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงแสน ส่วนทางทิศใต้จากบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรม และคลังสินค้าบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปจังหวัดเชียงใหม่ และกรุงเทพมหานคร การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทางถนนสายหลัก กับถนนสายรอง จะช่วยลดปริมาณการจราจรในเส้นทางสายหลักก่อนเข้าสู่ใจกลางเมืองคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 กับถนนหนองบัว และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 กับถนนดอยสะเก็น ซึ่งถนนหนองบัวจะช่วยในการเดินทางของผู้โดยสารจากสถานีรถไฟ ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 เพื่อไปยังย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมือง ส่วนถนนดอยสะเก็น จะช่วยลดการเดินทางของรถบรรทุกสินค้าจากบริเวณพื้นที่คลังสินค้าที่ชุมชนดอยสะเก็น ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ที่ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (แผนที่ 5.5)

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในอนาคต ของเมืองเชียงราย จะเกิดขึ้นจากความต้องการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่น และการเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งการขนส่งโดยรถยนต์ส่วนบุคคล การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสาธารณะในเมือง รวมทั้งความต้องการขนส่งสินค้าตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมือง ส่วนปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง คือ การค้าชายแดนที่มีแนวโน้มความต้องการสินค้าส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะเพิ่มบทบาททางการเดินทางของนักท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยเฉพาะการบรรทุกสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง และปูนซีเมนต์ ที่มีความต้องการสูงในประเทศเพื่อนบ้าน โดยรูปแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในอนาคต ของเมืองเชียงราย จะทำให้การขนส่งสินค้าทั้งในเขตเมือง และบริเวณรอบนอกเมืองมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายคมนาคมทางถนนสายหลัก



**การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่

5.5

สัญลักษณ์

- |  |                           |  |                                      |
|--|---------------------------|--|--------------------------------------|
|  | ถนนสายหลัก                |  | สายพัฒนาเมืองสู่เขตเมือง             |
|  | ถนนสายรอง                 |  | การเชื่อมโยงเขตพัฒนาเมืองกับเขตเมือง |
|  | ถนน ขนส่งผู้โดยสาร        |  | สถานีขนส่งผู้โดยสารเมือง             |
|  | เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟ |  | สถานีรถไฟเชียงใหม่                   |

โครงการพัฒนาพื้นที่  
ของเมืองเชียงราย

ขนาด 1:10,000



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

## 5.6 การเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงราย

ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 เกิดจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสถานีรถไฟ ที่มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยน้อย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟ เช่น ร้านค้า ร้านอาหารต่างๆ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า เช่น โกดังเก็บสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งโครงการหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ ที่อยู่ใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟ โดยจะทำให้ปริมาณขยะ และปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดจากการเดินทาง และการขนส่งสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชนในเมืองเชียงราย ซึ่งทำให้ความต้องการในส่วนองระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเพิ่มมากขึ้น

### 5.6.1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย

จากการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ทำให้เกิดความต้องการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มขึ้น รวมทั้ง การขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าบริเวณโกดังสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟเชียงราย จากการคาดการณ์ทางสิ่งแวดล้อมในโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์พรีแมน พ๊อกรี คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า จากการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟในปี พ.ศ.2552 เฉลี่ยประมาณ 2,000 คน ต่อวัน เมื่อคิดเป็นปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟ ของปี พ.ศ.2552 คิดเป็นปริมาณขยะที่เกิดขึ้น ประมาณ 2.3 ตัน ต่อวัน ส่วนปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ ใน ปี พ.ศ. 2552 ประมาณ 205 ลูกบาศก์เมตร ต่อวัน โดยมีค่า BOD. ที่วัดได้ 8 มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟเชียงรายอยู่ในเขตพื้นที่ของเทศบาลเมืองเชียงราย ที่รับผิดชอบการจัดเก็บ และการขนถ่ายเพื่อการกำจัดขยะ ส่วนปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ อยู่ในแนวเขตบริเวณระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย โดยจะสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่อยู่บริเวณรอบนอกเขตเทศบาลเมืองเชียงราย ในบริเวณพื้นที่คลังสินค้า ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข

เลข 1233 ไม่ได้อยู่ในแนวเขตการก่อสร้างระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสียของเมืองเชียงราย ที่จะแล้วเสร็จตามโครงการในปี พ.ศ. 2547 ของกรมโยธาธิการ ทำให้ในบริเวณพื้นที่คลังสินค้า โดยเฉพาะ โกดังเก็บสินค้าทางการเกษตรกรรม และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ที่อยู่ใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น และแม่น้ำภรณ์ ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ

การคมนาคมทางรถไฟที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2552 โดยมีขบวนรถไฟดีเซลวิ่งผ่านในเส้นทางทางรถไฟที่ชุมชนตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้กับเขตทางรถไฟ คือ บริเวณชุมชนดอนสะเก็น และชุมชนบ้านสันร่อง ที่เป็นชุมชนขนาดใหญ่ อาจทำให้เกิดปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ที่เกิดจากขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนในเขตเมืองเชียงรายเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย เมื่อเปรียบเทียบกับระดับเสียงจากค่ามาตรฐานที่กำหนด คือ 70 เดซิเบล ที่ความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในระยะ 10 เมตร จากเส้นทางคมนาคม พบว่า ระดับเสียงของรถไฟมีค่าความดังและความสั่นสะเทือนที่ 70 – 79.2 เดซิเบล ซึ่งเป็นปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือนที่เกิดจากรถไฟที่วิ่งผ่านที่สูงกว่าระดับเสียงจากค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ส่วนปริมาณก๊าซพิษที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ มีปริมาณก๊าซพิษที่วัดได้ในขณะที่ขบวนรถไฟวิ่งผ่านที่ความเร็ว 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่า Carbon monoxide , Lead ( Pb. ) , Nitrogen dioxide ( ND<sub>2</sub> ) คือ 0.06 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 0.00022 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ 0.024 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ซึ่งค่าปริมาณก๊าซพิษที่วัดได้ในขณะที่ขบวนรถไฟวิ่งผ่านมีค่าน้อยมาก เมื่อเทียบกับค่ามาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษกำหนดไว้ คือ 50 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 0.01 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ 0.32 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

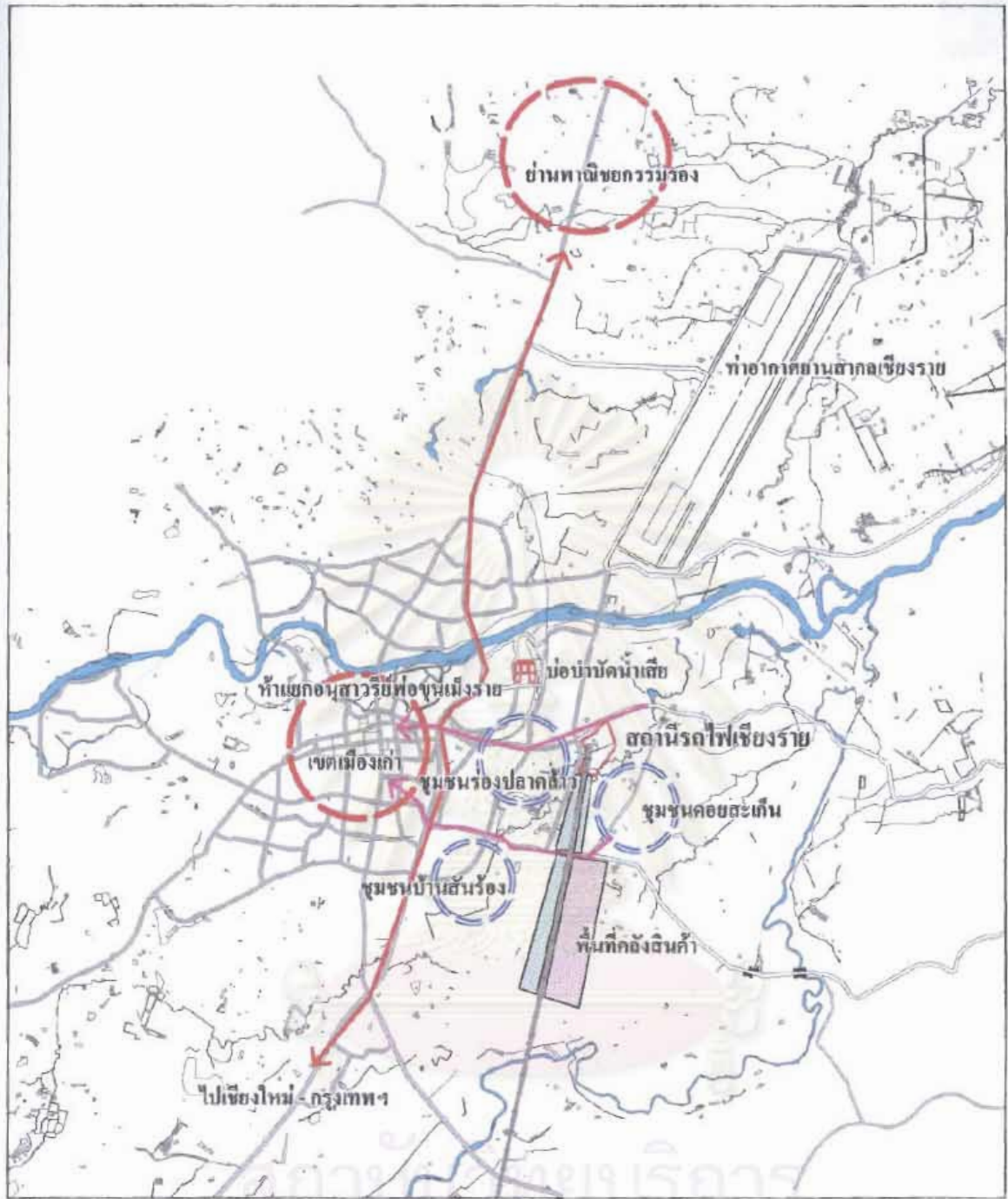
การตรวจบริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟ คือ ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1233 ที่มีหมู่บ้านพักอาศัยจำนวนมาก จะเกิดการจราจรมากขึ้นก่อนเข้าสู่บริเวณใจกลางเมืองที่ย่านพาณิชย์กรรมหลัก โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมสายหลักที่ผ่านเมืองในแนวแกนเหนือ – ใต้ คือ ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 มีปริมาณการจราจรมากตลอดวันในเส้นทาง ซึ่งขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านเฉลี่ย 12 เที่ยวต่อวัน และในปี พ.ศ. 2572 เพิ่มขึ้นเป็น 28 เที่ยวต่อวัน โดยเฉพาะในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน คาดว่าจะมีประมาณ 10 - 15 เที่ยวต่อวัน ทำให้จากบริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟ ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น ไปจนถึง จุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ก่อนเข้าสู่ใจกลางเมือง มีปริมาณการจราจรสะสม และส่งผลต่อปริมาณการจราจรในย่านพาณิชย์กรรมหลักเมืองเชียงราย คือ ถนนพหลโยธิน ถนนสิงห์ไคล ถนนอุตรกิจ ถนนธนาลัย และถนนบรรพปราการ และทำให้ลักษณะการจราจรภายในเมืองเชียงราย มีการจราจรที่ติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในเวลาเช้า และเย็น เนื่องจากการกระจุกตัวของธุรกิจการค้าบริการ และสถานศึกษาในบริเวณย่านพาณิชย์กรรม ดังนั้นจึงควรปรับเปลี่ยนการจัดตารางเวลาให้ ขบวนรถไฟขนส่งสินค้า



วิ่งในช่วงเวลากลางคืน หรือกลางวัน ที่ไม่ใช่ช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมทางถนนสายรอง เช่น ถนนหนองบัวที่เชื่อมโยงสถานีรถไฟ กับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ช่วยระบายการจราจรบนถนนสายหลัก จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นในบริเวณจุดตัดของถนนสายหลักต่างๆ ก่อนเข้าสู่บริเวณใจกลางเมืองที่ย่านพาณิชย์กรรมหลัก

## 5.6.2 สภาพแวดล้อมบริเวณชุมชนเมืองเชียงราย

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ทำให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และจำนวนนักท่องเที่ยวมีมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะ ปริมาณการใช้น้ำ และอัตราการเกิดน้ำเสียที่เพิ่มขึ้นตามโรงแรม ร้านอาหาร และสถานที่พักอาศัยต่างๆ ที่อยู่ในบริเวณเมืองเชียงราย รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการจัดเก็บสินค้าบริเวณโกดังสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟ และจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชนในเมืองเชียงราย โดยเฉพาะบริเวณย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองเชียงราย จากการประเมินสถานการณ์ทางสิ่งแวดล้อมในแผนการปฏิบัติการแก้ไขปัญหาสีสิ่งแวดล้อมของจังหวัดเชียงราย ของ บริษัทที่ม คอนซัลแทนต์ จำกัด และการคาดการณ์ทางสิ่งแวดล้อมในโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ พรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแทนต์ จำกัด พบว่า แนวโน้มของปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2552 จะมีปริมาณขยะในเขตเมืองเชียงราย รวม 102 ตันต่อวัน ซึ่งการรับมือ ขอบการจำกัด และการกำจัดขยะของเทศบาลเมืองเชียงราย ตามแผนงานโครงการของเทศบาลเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2545 - 2550 เตรียมการจัดซื้อรถบรรทุกขยะ ขนาด 10 - 15 ตัน ในจำนวน 18 คัน และการดำเนินการจ้างเหมาของเอกชนในพื้นที่รอบนอก อีก 6 คัน เพื่อสามารถรองรับการกำจัดขยะได้ 110 ตันต่อวัน เพื่อนำขยะไปยังบ่อกำจัดขยะของเทศบาลเมืองเชียงราย ที่บ้านดงป่าเหมี้ยง ตำบลห้วยสัก อำเภอเมืองเชียงราย ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงราย ในพื้นที่ 123 ไร่ โดยเตรียมพื้นที่รองรับการกำจัดขยะที่เพิ่มขึ้นเป็น 250 ไร่ สามารถรองรับปริมาณขยะในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย ที่เพิ่มขึ้นตามการคาดการณ์ถึง ปี พ.ศ. 2565 การคาดการณ์ปริมาณปริมาณน้ำเสียในบริเวณย่านพาณิชย์กรรมของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2542 - 2562 ประมาณ 9,600 - 25,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน จากการดำเนินการก่อสร้างระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลของกรมโยธาธิการ ที่จะแล้วเสร็จตามโครงการในปี พ.ศ. 2547 โดยจะรองรับปริมาณน้ำเสียในบริเวณเขตเทศบาลเชียงราย รวมทั้งในบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ซึ่ง



**การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่ 5.6

สัญลักษณ์

- การกำหนดพื้นที่สีเขียวกับชุมชน
- บริเวณย่านพาณิชยกรรมของเมือง
- เส้นทางสายหลักที่มีปริมาณจราจรมาก
- ชุมชนที่อยู่ใกล้กับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ
- เส้นทางจากแหล่งที่พักอาศัยเข้าสู่ใจกลางเมือง
- แนวเส้นทางรถไฟที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางเสียง

สภาพแวดล้อมบริเวณชุมชนเมืองเชียงราย



มาตราส่วน



ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง

โรงบำบัดน้ำเสีย ตั้งอยู่บริเวณหนองร่องปลาข้าว ในพื้นที่ 80 ไร่ โดยสามารถรองรับ ปริมาณน้ำเสียในอนาคต รวม 32,600 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

เส้นทางทางรถไฟที่ผ่านชุมชนใกล้กับเขตทางรถไฟ คือ บริเวณชุมชนดอนสะเก็น และชุมชนบ้านสันร่อง ที่เป็นชุมชนขนาดใหญ่ อาจทำให้เกิดปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ที่เกิดจากขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนในเขตเมือง เชียงรายเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น ได้รับผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน ดังนั้นตามแนวเขตเส้นทางรถไฟที่อยู่ใกล้กับบริเวณชุมชนดอยสะเก็น และชุมชนบ้านสันร่อง ในระยะ 80 เมตรห่างจากแนวเส้นทางรถไฟ ให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท ตามแนวเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อป้องกันการบุกรุกเพื่อทำที่พักอาศัย หรือ การให้เช่าสัมปทานที่ดินเพื่อทำประโยชน์ของภาคเอกชน และลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน ที่เกิดจากปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ของขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย สภาพแวดล้อมที่เกิดจากเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จากด้านหน้าของสถานีรถไฟ จนถึงห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ควรคำนึงสภาพแวดล้อมโดยรอบ โดยการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นให้กลมกลืนกันกับสภาพพื้นที่ในบริเวณเขตเมืองเก่าของเมืองเชียงราย และในบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 จนถึงท่าอากาศยานสากลเชียงราย รวมทั้งบริเวณเส้นทางที่ไปยัง สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย เพื่อเป็นการต้อนรับนักท่องเที่ยว และผู้มาเยี่ยมเยือนที่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย ( แผนที่ 5.6 )

## 5.7 แนวทางการพัฒนาเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

### 5.7.1 การสร้างเสริมบทบาทการขนส่งทางรถไฟ กับการท่องเที่ยว และการค้าชายแดน

การพัฒนาจังหวัดในอนุภาคเหนือตอนบน ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 ได้กำหนดแนวนโยบายให้จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และด้านการค้าชายแดน จึงมีโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย เพื่อส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว การลงทุนผ่านแดน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในปี พ.ศ. 2552 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะเป็นการเพิ่มบทบาททางการท่องเที่ยว และการค้าชายแดน จากความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยว และความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในประเภทสินค้านำเข้า และส่งออก

ของการค้าชายแดน และทำให้มีแนวโน้มของจำนวนที่พักของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น รวมทั้งระยะเวลาในการเข้าพักตามโรงแรม และสถานที่พักในเมืองเชียงรายนานขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายต่อวันที่เกิดจากนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามระยะเวลาการพำนักในเมืองเชียงราย ส่วนบทบาททางการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน การคมนาคมขนส่งทางรถไฟทำให้ความต้องการสินค้าในประเภทสินค้าที่ส่งออกสูง คือ น้ำมันเชื้อเพลิง และสินค้าวัสดุก่อสร้างประเภทปูนซีเมนต์ ที่มีความต้องการสูงในประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะช่วยให้การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และการขนส่งปูนซีเมนต์ จากบริเวณสถานีรถไฟ ที่เป็นคลังเก็บสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง เข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

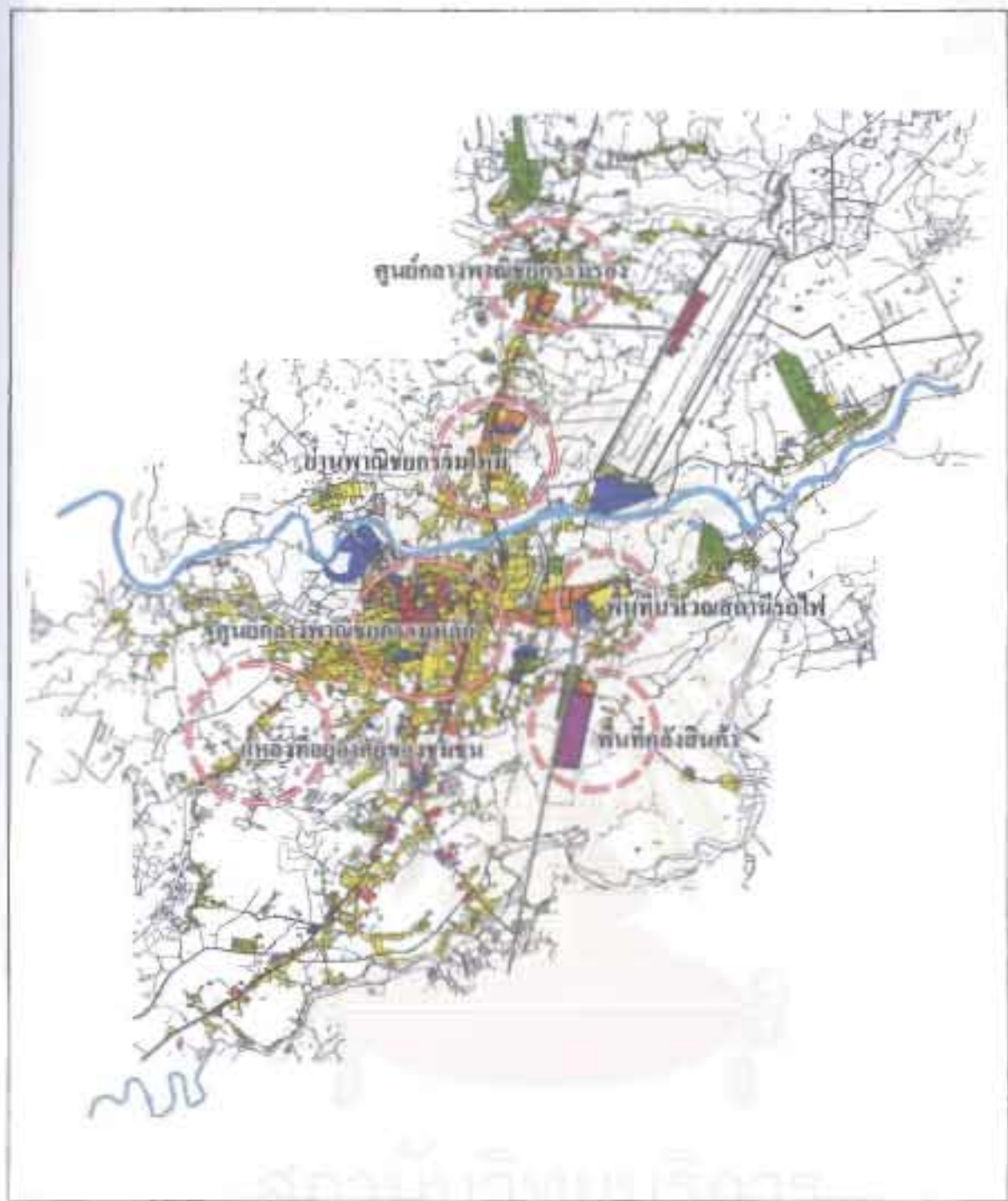
เมื่อพิจารณาศักยภาพทางการท่องเที่ยว มีแนวโน้มของนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและนอกประเทศ ที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต จากการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องของจังหวัดเชียงราย จากการคาดการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นทางรถไฟ โดยเป็นการสร้างโอกาสทางเลือกในการเดินทางที่รองรับนักท่องเที่ยวจากที่อื่นๆ ซึ่งการส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงรายให้มากขึ้น โดยการกำหนดทิศทางการพัฒนาของแผนงานโครงการพัฒนาต่างๆ ในส่วนของท้องถิ่น คือ เทศบาลเมืองเชียงราย และหน่วยงานราชการ ในการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในบริเวณสถานีรถไฟ และการจัดสภาพทางภูมิทัศน์ตลอดสองฝั่งเส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1232 จนถึงบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย เพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยวจากสถานีรถไฟ รวมทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวในการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้นักท่องเที่ยวเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยวตามจังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือตอนบน ให้มีความเชื่อมโยงกันกับเส้นทางรถไฟที่ผ่านพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟต่างๆ ตลอดเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงใหม่ และเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย

การสร้างเสริมบทบาททางการค้าชายแดน จากปัจจัยในอนาคตที่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทำให้การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเกิดการขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากปัจจัยต่างๆ โดยเฉพาะการปรับปรุงด้านกฎระเบียบการค้าชายแดนที่ดีขึ้น และมีประสิทธิภาพประโยชน์มากขึ้น ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวก และรวดเร็วขึ้น โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะช่วยให้ขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากคลังสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ เพื่อบรรทุกสินค้าทางรถบรรทุก เพื่อไปด่านชายแดน ที่ท่าขี้เหล็ก อำเภอแม่สาย เพื่อไปประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ และการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือเชียงของ และท่าเทียบเรือเชียงแสน เพื่อไปประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ โดยควรพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสร้างโครงข่ายการ

คมนาคมทางถนนที่สะดวกในการขนส่งสินค้า ทั้งเส้นทางการขนส่งทางถนน จากเมืองสิบสองปันนา เข้าประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งประเทศไทยที่เมืองเชียงตุง ถึงชายแดนท่าขี้เหล็กในประเทศไทย ที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร และเส้นทางการขนส่งที่ผ่านประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จากเมืองสิบสองปันนา ผ่านบ่อหานถึงหลวงน้ำทา เข้าประเทศไทย ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะประมาณ 254 กิโลเมตร ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำโขง ควรวางแผนขุดลอกแม่น้ำโขง ให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าขนาด 300 ตัน ได้ตลอดทั้งปี เพื่อเดินทางขนส่งสินค้าจากท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเทียบเรือเชียงรุ่งในประเทศจีน ระยะทางประมาณ 380 กิโลเมตร และควรกำหนดนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์การค้าผ่านแดน เพื่อพัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุน และการตรวจคนเข้าเมืองกับประเทศเพื่อนบ้าน และเร่งพัฒนาการขนส่งสินค้าของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านผ่านทางชายแดนทั้งทางบกและทางน้ำ รวมทั้งการศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางการคมนาคมขนส่งไปถึงชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาความร่วมมือทางการคมนาคมขนส่งกับประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ ที่มีเส้นทางรถไฟอยู่แล้ว

#### 5.7.2 การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองเชียงราย

สภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมและชนบท เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า การพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย โดยการใช้มาตรการทางผังเมือง เพื่อควบคุมความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่และควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเตรียมวางแผนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานของเมือง โดยพัฒนาความเป็นศูนย์กลางทางพาณิชยกรรมแห่งใหม่ จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปทางเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 จนถึงชุมชนริมกก เพื่อเชื่อมโยงกับศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง ที่ตลาดบ้านดู่ ส่วนแนวแกนทางตะวันออก - ตะวันตก พัฒนาให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของเมืองเชียงราย จากย่านพาณิชยกรรมหลัก ไปทางตะวันออก จนถึงบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ที่ชุมชนบ้านร่องปลาเค้า และจากย่านพาณิชยกรรมหลัก ไปทางทิศตะวันตก จนถึงชุมชนบ้านหัวฝาย ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะช่วยเสริมบทบาทความเป็นศูนย์กลางทาง



ศูนย์บริการ

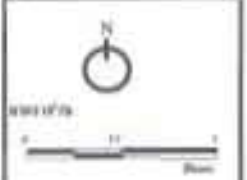
**การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่ 5.7

- สัญลักษณ์
- บริเวณเขตพัฒนาเมืองที่มีแผนผัง
  - บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่น
  - บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
  - บริเวณที่อยู่อาศัยเบาบาง
  - บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นพิเศษ

- บริเวณพาณิชยกรรม
- บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นพิเศษ
- บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นพิเศษ
- บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นพิเศษ
- บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นพิเศษ

การพัฒนาตามใช้ประโยชน์ที่ดิน  
 ในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย



ที่มา: ศูนย์บริการ

พาณิชยกรรมของเมืองเชียงราย ตามความต้องการขนส่งสินค้า และการเดินทางของนักท่องเที่ยว (แผนที่ 5.7)

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมคลังสินค้า ในบริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ให้สัมพันธ์กับบริเวณชุมชนดอยสะเก็น โดยกำหนดให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท ตามแนวเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในระยะ 80 เมตร เพื่อป้องกันการบุกรุกเพื่อทำที่พักอาศัย หรือ การให้เช่าสัมปทานที่ดินเพื่อทำประโยชน์ของภาคเอกชน และลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน ที่เกิดจากปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ของขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย ส่วนในบริเวณชุมชนดอยสะเก็น ให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางในอนาคต และจัดเตรียมไว้เพื่อรองรับเป็นแหล่งที่พักอาศัยของแรงงาน ตามการเพิ่มขึ้นของการจ้างงานในพื้นที่ของคลังสินค้า ที่เพิ่มมากขึ้น โดยพัฒนาการเข้าถึงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน และความพร้อมของสาธารณูปโภค ที่จะรองรับการการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้าที่เกิดขึ้น โดยการส่งเสริมให้เป็นสถานีขนถ่ายสินค้าของเมืองเชียงรายในอนาคต

การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของเมืองเชียงราย ทางทิศตะวันออกของเมืองในบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จากสถานีรถไฟเชียงราย จนถึงชุมชนบ้านป่าข่างมน ที่เป็นชุมชนโดยรอบโรงเรียนจุฬาลงกรณ์วิทยาลัย ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของเมืองเชียงรายทางทิศตะวันตก จากชุมชนบ้านสันโค้งที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยใกล้กับใจกลางเมือง จนถึงชุมชนบ้านหัวฝายบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1211 โดยมีหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่หลายแห่ง เนื่องจากอยู่ใกล้กับย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย เป็นการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนพื้นที่รอบนอก และบริเวณใกล้กับแม่น้ำกก ทางตอนเหนือ และแม่น้ำลาว ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองเชียงราย เป็นการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทเกษตรกรรม และชนบท

### 5.7.3 การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ที่ไปย่านพาณิชยกรรมหลัก ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจการค้า และบริการของเมือง และถนนหนองบัว ที่ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปยังสถานีขนส่งผู้

โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ถนนประสพสุข เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากสถานีรถไฟ ไปสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย เพื่อเดินทางต่อไปยังต่างอำเภอ และชุมชนรอบนอกเมือง เชียงราย ส่วนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากคลังสินค้าในบริเวณ สถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟ โดยโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน ที่เชื่อมโยง คือ ทาง หลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และ 1233 ไปทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงราย ที่ไปอำเภอ เวียง ชัย จนถึงอำเภอเชียงของ ส่วนทางทิศเหนือของสถานีรถไฟ จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ผ่านถนนหลังสนามกีฬาากลาง ของกรมโยธาธิการ ข้ามสะพานกาญจนาภิเษก ตัดกับถนนทางเข้า สนามบิน จนถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 เพื่อไปอำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงแสน ส่วน ทางทิศใต้ จากคลังสินค้าบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปจังหวัดเชียงใหม่ และกรุงเทพมหานคร

การพัฒนาความเชื่อมโยงทางโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย โดยโครงข่าย คมนาคมทางถนนที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟ คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ที่รองรับการ เดินทางของผู้โดยสาร และปริมาณการจราจรที่เกิดจากการเดินทางที่เพิ่มขึ้น จากสถานีรถไฟ เข้าสู่ พื้นที่ชั้นในของเมืองเชียงราย ควรพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนสายรองควบคู่กับถนนสาย หลัก รวมทั้งปรับปรุง และขยายเขตทาง เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในการเดินทางของผู้โดยสาร จากสถานีรถไฟเชียงราย เพื่อไปย่านพาณิชยกรรมหลัก และสถานีขนส่งผู้โดยสารของจังหวัด เชียงราย รวมทั้งการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเมืองเชียงราย การตัดถนนเพิ่ม ที่ เป็นถนนเลียบเมือง เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ในบริเวณสถานีรถไฟ และรองรับ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกจากบริเวณพื้นที่คลังสินค้า โดยการตัดถนนเลียบเมือง จาก ถนนหลังสนามกีฬาากลาง ของกรมโยธาธิการ ในบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ลงมาทางทิศใต้เพื่อ เชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020

โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน จากการตัดถนนเลียบเมืองยังสามารถรองรับปริมาณ การขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก จากบริเวณพื้นที่คลังสินค้า ขึ้นไปทางทิศเหนือถึงทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 110 ไปบริเวณย่านพาณิชยกรรมรอง และทางทิศใต้ ที่ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 และบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เพื่อรองรับการจราจรสำหรับรถบรรทุกสินค้า ไม่ให้เข้าสู่ใจกลางเมือง ส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ถนนประสพสุข ในพื้นที่ 3 ไร่ และจากการคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสารทางรถประจำทาง มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น และจำนวนรถโดยสารที่มากขึ้น ทำให้ไม่มีพื้นที่จอดรถในชานชาลาที่พิกัดผู้โดยสาร จึงควหาพื้นที่ เพื่อการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ถนนประสพสุข ไปในพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่เพื่อ รองรับผู้โดยสารจำนวนมาก และสะดวกแก่การเข้าถึง โดยไม่ทำให้การจราจรติดขัดก่อนเข้าสู่เมือง เชียงราย และเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟ ในการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟกับ





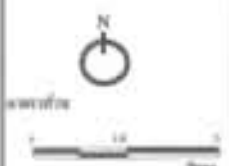
**การพัฒนาเมืองเชียงรายเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่  
**5.8**

สัญลักษณ์

- |                           |                             |
|---------------------------|-----------------------------|
| ถนนสายหลัก                | ถนนพิเศษเมือง               |
| ถนนสายรอง                 | สถานีและทางรถไฟโดยรอบสถานี  |
| ถนน พหลโยธิน              | สถานีขนส่งผู้โดยสารเชียงราย |
| เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟ | สถานีรถไฟเชียงราย           |

รูปเล่มโครงการพัฒนา  
 ในอนาคตของเมืองเชียงราย



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

การเดินทางของผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย โดยบริเวณที่เหมาะสม คือ พื้นที่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 ซึ่งมีการเข้าถึงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนได้หลายทาง และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 ยังเชื่อมโยงกับถนนเลียยมือง โดยไม่ต้องผ่านใจกลางเมืองเชียงราย (แผนที่ 5.8)

#### 5.7.4 การพัฒนาสภาพแวดล้อมตามสาธาณูปโภค และสาธาณูปการของเมืองเชียงราย

การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงราย โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟ ที่มีความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น รวมทั้ง การขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าที่เป็นโกดังสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะทำให้ปริมาณขยะและปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดจากการเดินทาง และการขนส่งสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพิ่มมากขึ้น และส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชนในเมืองเชียงราย การวางแผนทางสิ่งแวดล้อม และการใช้มาตรการทางผังเมือง เพื่อเตรียมความพร้อมทางระบบสาธาณูปโภค และสาธาณูปการ ให้รองรับกับทิศทางการเติบโตในอนาคตของเมืองเชียงรายให้เป็นอย่างดีเหมาะสม

การพัฒนาสภาพแวดล้อมตามระบบสาธาณูปโภคของเมืองเชียงรายในอนาคต ทางด้านการให้บริการไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ จะให้บริการแก่ชุมชนได้ครอบคลุมทั่วถึงในเขตเมืองเชียงราย ส่วนทางด้านกรกำจัดปริมาณขยะ และการจัดเก็บขยะของเทศบาลเมืองเชียงรายที่อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟ และพื้นที่คลังสินค้า จะถูกขนถ่ายโดยรถขยะเทศบาล และการดำเนินการจ้างเหมาของเอกชน เพื่อนำขยะไปยังบ่อกำจัดขยะ ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงรายที่บ้านดงป่าเหมี้ยง ตำบลห้วยสัก การระบายน้ำและการบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย จากการก่อสร้างระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสีย ของกรมโยธาธิการ บริเวณหนองร่องปลาเค้า เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แม่น้ำกก ส่วนบริเวณคลังสินค้า จัดให้มีระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสียตามมาตรฐานโรงงาน อุตสาหกรรม เพื่อให้มีการบำบัดก่อนปล่อยลงสู่ทางน้ำสาธาณณะ จากการสร้างระบบรวบรวมน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสีย ในเมืองเชียงราย ที่การก่อสร้างระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลของกรมโยธาธิการ ในปี พ.ศ. 2547 จะรองรับปริมาณน้ำเสียบริเวณเขตเทศบาลเมืองเชียงรายในอนาคต และการปรับปรุงวางระบบระบายน้ำเสีย ที่มีการรวบรวมน้ำทิ้งจากบ้านเรือน และสถานประกอบการต่างๆ ไปสู่ระบบบำบัดน้ำเสียก่อนที่จะระบายลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง ซึ่งจะมีผลดีต่อคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำ และจะช่วยลดปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณต่างๆ โดยระบบบำบัดน้ำเสีย จะเป็นการควบคุมคุณภาพน้ำเสียให้ได้มาตรฐาน ก่อนที่จะระบายลงสู่แหล่งน้ำที่แม่น้ำกก



**การพัฒนาเมืองเชียงใหม่ที่รองรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ**  
**The Urban Development Relating The Train Transportation of Chiang Rai Town**

แผนที่ 5.9

- สัญลักษณ์
- สถานีหัวขบวนรถ
  - สถานีขบวนย่อย
  - พื้นที่กำลังขยายและเริ่มมีผู้ใช้
  - บ่อท่าอากาศยาน
  - โรงพยาบาล
  - สถานีบริการพิเศษที่มีผู้ใช้
  - สถานีบริการพิเศษที่เริ่มมีผู้ใช้
- ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง

กรมโยธาธิการและผังเมือง  
 กระทรวงมหาดไทย



การพัฒนาสภาพแวดล้อมตามระบบสาธารณสุขการของเมืองเชียงราย สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และนันทนาการของชุมชนในบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ คือ สนามกีฬาากลางจังหวัดเชียงราย มีพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์ออกกำลังกาย และนันทนาการเพื่อการพักผ่อน ของประชากรที่เพิ่มขึ้นในบริเวณแหล่งที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ทางทิศตะวันออก ของเมืองเชียงราย และพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในบริเวณที่ติดกับแม่น้ำภรณ์ ให้เป็นสวนสาธารณะแห่งใหม่ของเมืองเชียงรายได้ เพื่อรองรับแหล่งที่อยู่อาศัยที่เป็นหมู่บ้านจัดสรรหลายแห่ง ใกล้กับชุมชนปายางมน และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ของแรงงานที่ทำงานในกิจการคลังสินค้า บริเวณชุมชนดอยสะเก็น ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินจากประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นการเปลี่ยนที่ดินจากประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ส่วนการให้บริการทางการศึกษา และทางการสาธารณสุขในเขตเมืองเชียงราย โดยสถาบันการศึกษาของภาครัฐ และเอกชนจะให้บริการตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับมัธยมศึกษาแก่ชุมชนโดยรอบในเขตเมือง และครอบคลุมแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางในบริเวณสถานีรถไฟ ที่ชุมชนร่องปลาเค้า และชุมชนดอยสะเก็น โดยมีสถานศึกษาที่อยู่ใกล้ คือ โรงเรียนจุฬารัตน์ราชวิทยาลัย และโรงเรียนเมืองเชียงราย ส่วนในพื้นที่รอบนอกเมืองจะให้บริการในระดับอุดมศึกษา คือ สถาบันราชภัฏเชียงราย และมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ส่วนการให้บริการทางสาธารณสุข ประกอบด้วย สถานบริการทั้งโรงพยาบาลของรัฐ และเอกชน โดยมีโรงพยาบาลที่รองรับการให้บริการทางสาธารณสุข ของประชากรที่เพิ่มขึ้น ในบริเวณย่านพาณิชย์กรรมรอง ที่ชุมชนบ้านดู่ ส่วนในย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองเชียงราย มีโรงพยาบาลศูนย์ คือ โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ ที่ให้บริการในเขตชุมชนเมืองเชียงราย และชุมชนในพื้นที่รอบนอก (แผนที่ 5.9)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 6

### สรุปผลการศึกษา

#### 6.1 สรุปปัจจัย และแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลง โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

##### 6.1.1 การเปลี่ยนแปลงทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงราย

จากการคาดการณ์ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ และการขนส่งในประเภทสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาล่องทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด โดยการเปลี่ยนแปลงทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้เกิดคลังสินค้า ส่วนกิจกรรมที่เกิดจากการเดินทางของนักท่องเที่ยว และผู้โดยสารท้องถิ่น ทำให้เกิดกิจกรรมทางพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟ และส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงรายในอนาคต การเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่น ที่สถานีรถไฟเชียงราย ส่วนใหญ่จะเดินทางเข้าไปในย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย และมีบางส่วนเดินทางเพื่อต่อไปสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นความต้องการเดินทางไปยังอำเภอ และต่างจังหวัดในเส้นทางรถไฟที่ไม่มีให้บริการ โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่นเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย จะเกิดกิจกรรมทางพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ ในบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย และมีแนวโน้มขยายตัวทางกิจกรรมพาณิชยกรรมที่เป็นการค้าและบริการต่าง ๆ เข้าสู่พื้นที่บริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟเชียงราย รวมทั้งที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ จะเป็นแหล่งที่พักอาศัยแห่งใหม่ที่อยู่ใกล้กับย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย ตั้งแต่ชุมชนกกไถ่ จนถึงชุมชนร่องปลาคว่ำในบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย

กิจกรรมที่เกิดจากนักท่องเที่ยว จากการคาดประมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย จำแนกตามประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยทางรถไฟ เป็นจำนวน 153,306 คน หรือคาดประมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถไฟ คิดเป็นร้อยละ

11 ของประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาจังหวัดเชียงราย และเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 708,034 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 28 ในปี พ.ศ. 2572 โดยจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถไฟที่สถานีรถไฟเชียงราย มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นจากนักท่องเที่ยวที่เลือกใช้บริการการเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งทำให้เกิดกิจกรรมพาณิชย์กรรมที่เป็นการค้าและบริการ ในบริเวณสถานีรถไฟ และจำนวนที่พักของนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากในปีพ.ศ. 2544 สถานที่พักในเมืองเชียงราย มีจำนวน 253 แห่ง เพิ่มเป็นจำนวน 264 แห่ง ในปี พ.ศ. 2552 และในปี พ.ศ. 2572 มีจำนวนที่พักที่เพิ่มขึ้นเป็น 345 แห่ง โดยเฉพาะที่พักประเภทเกสต์เฮาส์ เพิ่มขึ้นจากในปี พ.ศ. 2552 จำนวน 58 แห่ง ซึ่งนักท่องเที่ยวใช้เวลาพำนักตามสถานที่พักมากขึ้น และทำให้ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันที่เกิดจากนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตามระยะเวลาการพำนักในเมืองเชียงราย

กิจกรรมที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากการคาดการณ์ความต้องการสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาล่อง ที่ขนส่งสินค้าโดยรถไฟ ของบริษัท เอชเชอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในปี พ.ศ. 2552 - 2572 พบว่า ผลผลิตที่เป็นสินค้าส่งออกของจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง ทางด้านความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 จะทำให้กิจกรรมคลังสินค้าที่จะเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟ จากการคาดการณ์ความต้องการสินค้าทางรถไฟ ในสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร ที่เป็นสินค้าขาล่อง คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง ในปี พ.ศ. 2552 เมื่อคิดเป็นความต้องการเก็บสินค้าโดยเฉลี่ยต่อปี เพื่อรองรับจำนวนสินค้าที่จะขนส่งทางรถไฟ ประมาณ 12,283 ตัน รวมทั้งความต้องการสินค้าชายแดน ประเภทปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง ที่มีความต้องการสูงในการส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะขนถ่ายปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง มาเก็บที่ โรงเก็บสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ และคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นความต้องการเก็บสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ โดยเฉลี่ยต่อปี จำนวน 11,184 ตัน ส่วนความต้องการสินค้าขาขึ้นประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นความต้องการเก็บสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉลี่ยต่อปี จำนวน 3,203,997 ลิตร ในปี พ.ศ. 2552

#### 6.1.2 การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ของเมืองเชียงราย

จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น โดยการคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย มีพื้นที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น ตามกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าในบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย และบริเวณเส้นทาง

รถไฟ โดยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ซึ่งจะส่งผลถึงแนวโน้มทิศทางการเติบโตทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย

การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงราย จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตามความต้องการขนส่งสินค้า และการเดินทางของนักท่องเที่ยวทางรถไฟ ที่เป็นกิจกรรมทางพาณิชยกรรม ในบริเวณสถานีรถไฟ และกิจกรรมคลังสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ พบว่า ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ และกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้เกิดกิจกรรมทางพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ที่เป็นการค้า และบริการในบริเวณพื้นที่ของสถานีรถไฟ และกิจกรรมประเภทคลังสินค้า ในบริเวณเส้นทางรถไฟที่ผ่านเมือง โดยทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินของในอนาคตเมืองเชียงราย ทั้งในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และในพื้นที่เส้นทางรถไฟ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากความต้องการพื้นที่เก็บสินค้าในการขนส่งสินค้าขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ

แนวโน้มทิศทางการเติบโตของเมืองเชียงราย จากการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ทำให้แนวโน้มทิศทางการเติบโตของเมืองเชียงราย มีการขยายตัวจากบริเวณโดยรอบย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย ขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลักไปยังชุมชนในพื้นที่โดยรอบ คือ จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ในบริเวณย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย และบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมีแนวโน้มจะขยายตัวไปทางทิศเหนือ และทางทิศตะวันออก จากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปทางทิศเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 จนถึงศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง ที่ชุมชนบ้านดู่ ส่วนทางทิศตะวันออก จากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงบริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟเชียงราย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปาน โดยเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ของชุมชนที่อยู่ใกล้กับศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักของเมือง และมีแนวโน้มทิศทางการขยายตัวทางทิศตะวันออก จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 จนถึงชุมชนดอยสะเก็น ที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ทำให้ทิศทางการขยายตัวของเมืองเชียงรายมีแนวโน้มการการเติบโตในอนาคตไปทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงรายมากขึ้น

### 6.1.3 การเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟเชียงราย และเส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนในเมืองเชียงราย

จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสาย เด่นชัย - เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ ฟรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เมื่อพิจารณาพร้อมกับภาพถ่ายทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2544 เพื่อคาดการณ์แนวโน้มการเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ ในบริเวณสถานีรถไฟ ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2552 พบว่า สถานีรถไฟเชียงราย มีพื้นที่ของสถานีรถไฟรวม 142,400 ตารางเมตร หรือประมาณ 89 ไร่ การคมนาคมขนส่งรถไฟที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2552 จะทำให้สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ที่เป็นทุ่งนาจะเปลี่ยนเป็นพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟ และจะทำให้ชุมชนที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟ คือ ชุมชนร่องปลาคล้าว ทางทิศตะวันตก ชุมชนดอยสะเก็น ที่อยู่ทางทิศใต้ และหมู่บ้านจัดสรรกรีนวิลล์ ที่ติดกับสถานีรถไฟทางทิศตะวันออก มีแนวโน้มเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ที่เกิดจากความต้องการขนส่งสินค้า และการเดินทางของผู้โดยสารที่สถานีรถไฟ โดยบริเวณชุมชนบ้านร่องปลาคล้าว จากพื้นที่ที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของชุมชนจะมีแนวโน้มเกิดการอาคารร้านค้ามากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟ ที่ติดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จะเกิดกิจกรรมทางพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ซึ่งเป็นที่ตั้งของ โรงแรม และอาคารสำนักงานต่าง ๆ โดยมีแนวโน้มขยายตัวทางกิจกรรมพาณิชยกรรมที่เป็นการค้าและบริการ ต่าง ๆ เข้าสู่บริเวณสถานีรถไฟ ตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1232 เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และผู้โดยสารที่เดินทางในบริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ จะเป็นแหล่งที่พักอาศัยขนาดใหญ่ ตั้งแต่ชุมชนกกไถ่ จนถึงชุมชนร่องปลาคล้าว และหมู่บ้านจัดสรรกรีนวิลล์ ที่ติดกับสถานีรถไฟทางทิศตะวันออก

เส้นทางรถไฟที่ผ่านชุมชนเมืองเชียงราย คือ ชุมชนดอยสะเก็น ชุมชนบ้านสันร่อง และชุมชนบ้านไชยเจริญ โดยชุมชนดอยสะเก็น ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ ห่างจากสถานีรถไฟ ประมาณ 2.5 กิโลเมตร และเป็นชุมชนขนาดใหญ่ ที่มีการเข้าถึงโดยโครงข่ายคมนาคมทางถนนได้หลายทาง และเส้นทางรถไฟตัดผ่านตามแนวเขตทางตามการออกพระราชกฤษฎีกาเพื่อการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟในระยะ 1 กิโลเมตร ในพื้นที่ของเอกชน ที่เพาะปลูกทางเกษตรกรรม เช่น นาข้าว ซึ่งส่วนใหญ่มีสภาพพื้นที่กว้าง โดยเป็นพื้นที่ ซึ่งเหมาะแก่การพัฒนาให้เป็นพื้นที่สถานีขนส่งสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ โดยมีเส้นทางคมนาคมทางถนนที่สะดวกแก่การเข้าถึง ในเส้นทางคมนาคมทางถนนสายหลัก และเส้นทางคมนาคมทางถนนสายรอง ซึ่งการที่พื้นที่คลังสินค้า อยู่ใกล้ชุมชนดอยสะเก็น ทำให้เป็นแหล่งที่พักอาศัยของแรงงานที่ทำงานในกิจกรรมคลังสินค้าที่จะเกิดขึ้นจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เส้นทางรถไฟตัดผ่านชุมชนบ้านสัน



ร่อง ที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟประมาณ 6 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นชุมชนในโครงการหมู่บ้านจัดสรร ที่กระจายตัวอยู่ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 และเส้นทางรถไฟตัดผ่านชุมชนบ้านไชยเจริญ ที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟ 8.5 กิโลเมตร ส่วนใหญ่มีสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่เพาะปลูกข้าว และเป็นชุมชนขนาดเล็ก โดยเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านชุมชนบ้านไชยเจริญ จะยังไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทางสภาพพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนามากนัก

#### 6.1.4 การเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ และเส้นทางรถไฟในเมือง เชียงราย

สภาพพื้นที่ของบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2552 จะทำให้พื้นที่ของบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ ในส่วนของที่ตั้งของพื้นที่สถานีรถไฟเชียงราย จำนวน 89 ไร่ และเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ในบริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟ ซึ่งเกิดจากกิจกรรมพาณิชยกรรม ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 และแหล่งที่พักอาศัยในบริเวณชุมชนบ้านร่องปลาคล้าว ส่วนบริเวณทางทิศตะวันออกของสถานีรถไฟเชียงราย จะยังคงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย จากหมู่บ้านจัดสรรกรีนวิลล์ ไปตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงชุมชนบ้านป่าขาม การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเชียงราย ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพาะปลูกทางการเกษตรกรรม โดยเป็นการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น โดยมีการเข้าถึงของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน และความพร้อมของสาธารณูปโภค ที่จะรองรับพื้นที่ตามกิจกรรมการขนส่งสินค้าในประเภทขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ และความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

สภาพพื้นที่ของบริเวณเส้นทางรถไฟในเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2544 เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะทำให้พื้นที่ของบริเวณเส้นทางรถไฟ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น และขาล่อง โดยจะเกิดความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า ที่จะเป็นคลังสินค้า โกดังเก็บสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ในพื้นที่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 โดยจะทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประเภทเกษตรกรรม และชนบท เปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า เมื่อวิเคราะห์ความต้องการพื้นที่คลังสินค้า จากความต้องการพื้นที่เก็บสินค้าเป็นสินค้าขาล่องทางรถไฟ ในประเภทผลผลิตทางการเกษตร และสินค้าขาขึ้นทางรถไฟ โดยเป็นการคิดพื้นที่เก็บสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาล่อง ในการพิจารณาตามลักษณะพื้นที่อาคาร และสภาพแวดล้อมของโรงงานจำพวกที่ 1 และโรงงานจำพวกที่ 2 ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เพื่อนำมาคาดประมาณพื้นที่ของโกดังเก็บสินค้า ขนาด 10,000 กิโลกรัม ที่ใช้เนื้อที่ประมาณ 0.125 ไร่ ส่วนการคิดพื้นที่คลังน้ำมันเชื้อเพลิง ตามประกาศกรมโยธาธิการ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2534 เรื่อง มาตรฐานของลักษณะพื้นที่อาคาร และความปลอดภัยของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำมาคาดประมาณพื้นที่ของสถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ขนาด 25,000 ลิตร ที่ใช้เนื้อที่ประมาณ 1.25 ไร่

การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสถานีรถไฟ ในปี พ.ศ.2552 – 2572 พบว่า ความต้องการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าในการขนส่งสินค้าขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 โดยความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า จำนวน 13.98 ไร่ และเพิ่มขึ้นเป็น 74.82 ไร่ ในปี พ.ศ. 2572 เมื่อนำมาคิดพื้นที่ตามสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ในบริเวณเส้นทางรถไฟที่ผ่านเมืองเชียงรายได้ ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ซึ่งคาดประมาณความต้องการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าในการขนส่งสินค้าขาขึ้น และขาล่องทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 โดยความต้องการพื้นที่เก็บสินค้า จำนวน 160.20 ไร่ และเพิ่มขึ้นเป็น 275.37 ไร่ ในปี พ.ศ. 2572 ซึ่ง ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 174.18 ไร่ และเพิ่มเป็น 350.19 ไร่ ในปีพ.ศ. 2572 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า จะเกิดขึ้นตามความต้องการพื้นที่คลังเก็บสินค้าในบริเวณเส้นทางรถไฟ ส่วนในเส้นทางรถไฟที่ผ่านพื้นที่นอกชุมชน ยังคงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท เนื่องจากเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านไม่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณเส้นทางรถไฟมากนัก และแนวเขตเส้นทางรถไฟยังเป็นอุปสรรคที่เป็นข้อจำกัดต่อการขยายตัวของเมืองในการทำประโยชน์ของภาคเอกชน

#### 6.1.5 การเปลี่ยนแปลงทางโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย

การคมนาคมขนส่งผู้โดยสารของเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถโดยสารประจำทาง ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย จากการคาดประมาณการเดินทางของผู้โดยสารในโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์พรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า การคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่สถานีรถไฟเชียงราย มีจำนวนขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร ที่สถานีรถไฟเชียงรายจำนวน 12 ขบวนต่อวัน ในปีพ.ศ.

2552 โดยคาดประมาณผู้โดยสาร ในปีพ.ศ. 2552 โดยเฉลี่ย 2,000 คนต่อวัน และเพิ่มขึ้นตามความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ ซึ่งคาดประมาณจำนวนผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2572 จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 3,500 คนต่อวัน โดยจะมีขบวนรถไฟขนส่งผู้โดยสารจำนวน 20 ขบวนต่อวัน ในปี พ.ศ. 2572 จากการคาดประมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 – 2572 ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ จะเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง บริเวณย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองเชียงราย ซึ่งผู้โดยสารท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว จะเดินทางจากสถานีรถไฟเชียงราย เข้าสู่สถานที่พักในเมืองเชียงราย และเดินทางต่อไปที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย โดยคิดเป็นผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่เมืองเชียงราย ร้อยละ 65 และผู้โดยสารที่เดินทางต่อไปที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อเดินทางต่อไปยังต่างอำเภอ และในพื้นที่รอบนอกเมืองเชียงราย คิดเป็นร้อยละ 35 ซึ่งการเดินทางโดยรถประจำทาง ส่วนใหญ่จะเดินทางในเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง เพื่อไปอำเภอแม่สาย ที่ชายแดนท่าขี้เหล็ก รองลงมา คือ การเดินทางไปอำเภอเชียงแสน ทำให้การเดินทางของผู้โดยสาร จากสถานีรถไฟ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวเพื่อไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ในการเดินทางโดยรถประจำทาง ทำให้การเดินทางของผู้โดยสาร ที่สถานีรถไฟ มีความความเชื่อมโยงกันกับความต้องการเดินทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ในเส้นทางที่รถไฟไม่ได้เข้าถึง

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากรูปแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล จะมีแนวโน้มในการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลง เนื่องจากในเส้นทางรถไฟที่ให้บริการจาก กรุงเทพฯ – เชียงราย และ เชียงใหม่ – เชียงราย ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะเพิ่มบทบาทการเดินทางมากขึ้น โดยมีราคาถูกในระยะทางที่ไกล และมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางในเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนน เมื่อพิจารณาการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทั้งทางถนน และทางอากาศ รวมทั้งการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟที่จะเกิดขึ้นในเมืองเชียงราย ปี พ.ศ. 2552 พบว่า จากการเปรียบเทียบการคมนาคมขนส่งทางถนน และการเดินทางโดยรถไฟ โดยแยกพิจารณาเป็นการเดินทางของผู้โดยสาร ระยะเวลาในการเดินทาง และราคาของการเดินทางในส่วนของการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ - เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่ – เชียงราย การคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีข้อได้เปรียบว่าการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางถนน และทางอากาศ คือ สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากกว่า และมีความปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งราคาค่าโดยสารถูกกว่าในระยะทางที่ไกลขึ้น และการเดินทางในเส้นทางระยะใกล้ แม้ว่าจะใช้เวลาในการเดินทางมากกว่าการเดินทางโดยรถประจำทาง แต่การเดินทางโดยรถไฟมีค่าโดยสารถูกกว่ามาก และการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะมีบทบาทมากขึ้นในการเดินทางของผู้โดยสารในจังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในช่วงเทศกาล และวันหยุดต่างๆ ที่รถโดยสารประจำทางมีจำนวนรถให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสาร

การคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ จากการศึกษาค้นคว้าความเหมาะสมของโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ พรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในการคาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร ที่เป็นสินค้าชาล่อง คือ ข้าวสาร ข้าวโพด และมันสำปะหลัง จากแหล่งผลิตในพื้นที่เกษตรกรรม ของจังหวัดเชียงราย จะขนถ่ายผลผลิตโดยพ่อค้าคนกลาง ที่ขนส่งสินค้าที่เป็นผลผลิตทางการเกษตรโดยทางรถบรรทุกเพื่อนำไปเก็บพักไว้ในโกดังเก็บสินค้าที่อยู่ในบริเวณเมืองเชียงราย ก่อนขนถ่ายบรรทุกสินค้าในประเภทผลผลิตทางการเกษตร ไปยังกรุงเทพมหานคร โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่เกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2552 จะรองรับจำนวนสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตรที่จะขนส่งทางรถไฟ โดยเกิดเป็นโรงเก็บสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร เพื่อสะดวกในการเคลื่อนย้ายในบริเวณที่ใกล้กับสถานีรถไฟ ในการขนส่งสินค้าชาล่องทางรถไฟในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงราย โดยมีขบวนรถสินค้าฟองขนาด 60 โบกี้ วันละ 1 ขบวน และขบวนรถสินค้าฟองขนาด 30 โบกี้วันละ 2 ขบวน รวมขบวนรถสินค้าทั้งเที่ยวขึ้น และเที่ยวลง จำนวน 3 ขบวนต่อวัน และสามารถบรรทุกสินค้าประมาณ 21 ตันต่อโบกี้ รวมน้ำหนักที่บรรทุกต่อขบวน 625 ตัน ต่อเที่ยว

การคมนาคมขนส่งสินค้าขาขึ้นทางรถไฟในประเภทปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง จะขนถ่ายปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง มาเก็บที่ โกดังเก็บสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ และเก็บที่คลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ส่วนใหญ่การขนส่งปูนซีเมนต์โดยรถไฟจะเป็นการขนส่งปูนซีเมนต์ผง โดยจะรับปูนซีเมนต์ผงจากโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ที่ จังหวัดสระบุรี ที่สถานีส่งบ้านช่องใต้ สถานีส่งท่าหลวง และสถานีส่งมากระเบา จังหวัดสระบุรี และรับปูนซีเมนต์ผงจากโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ที่ อำเภอตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ ส่วนการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของภาคเหนือโดยทางรถไฟ ส่วนใหญ่จะรับจากคลังน้ำมันสระบุรี ที่สถานีบ้านปึกเบิก โดยรับน้ำมันทางท่อขนส่งน้ำมัน จากโรงกลั่นน้ำมันบริษัทไทยออยล์ และบริษัทเอสโซ่ การขนส่งน้ำมันน้ำมันโดยรถไฟเมื่อถึงสถานีปลายทางจะเก็บที่คลังน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทผู้ประกอบการน้ำมัน ที่ตั้งกระจายตัวตามเส้นทางรถไฟที่มีโครงข่ายการคมนาคมทางถนนเข้าถึง โดยความต้องการสินค้าขาขึ้น ประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง มีจำนวนรวม 153,891,757 ลิตร ในปี พ.ศ. 2552 และเพิ่มขึ้น จำนวน 264,152,747 ลิตร ในปี พ.ศ. 2572 การขนส่งปูนซีเมนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำให้เกิดสถานีขนถ่ายสินค้าประเภท โรงเก็บสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะจุดตัดของเส้นทางรถไฟ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233

การบรรทุกสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค และปูนซีเมนต์ในการขนส่งสินค้าโดยรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น ซึ่งแต่เดิมเป็นการขนส่งสินค้าโดยทางรถบรรทุกของผู้ประกอบการเอกชน ในเมืองเชียงราย และรถขนส่งน้ำมันของบริษัทค้าน้ำมัน ที่รับจากคลังน้ำมันที่

จังหวัดลำปาง ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเภทสินค้าขาขึ้น โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง จะมีการเปลี่ยนแปลงจากการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกน้ำมัน จากการขนส่งน้ำมันที่ผู้ประกอบการค้าส่งน้ำมันรับจากคลังน้ำมันลำปาง เพื่อขนส่งทางรถบรรทุกมายังเชียงราย โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะขนส่งน้ำมันมาเก็บที่คลังน้ำมันเชียงรายแทน ซึ่งบริษัทค้าส่งน้ำมันเชื้อเพลิงหลายบริษัทมีแนวโน้มดำเนินกิจการสร้างคลังบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ และตามเส้นทางรถไฟในบริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ซึ่งความต้องการนำเข้าสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงโดยทางรถไฟ มีแนวโน้มความต้องการสูงทั้งในจังหวัดเชียงราย และการส่งออกทางการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

การขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย ส่วนใหญ่อยู่ในโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน ในเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของเมืองเชียงราย การคมนาคมขนส่งสาธารณะบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย ในปี พ.ศ. 2552 จะรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว ที่เกิดการเดินทางเข้าออกในบริเวณสถานีรถไฟ ไปย่านพาณิชยกรรมหลัก ที่เป็นศูนย์กลางการบริการ และแหล่งที่พักของนักท่องเที่ยว รวมทั้งการเดินทางต่อไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงรายที่เป็นการเดินทางของผู้โดยสารที่จะไปยังอำเภอต่างๆ และชุมชนโดยรอบเมืองเชียงราย ทำให้การให้บริการรถโดยสารสาธารณะในบริเวณสถานีรถไฟเกิดขึ้น ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารขนาดเล็กสองแถวรอบเมือง และรถบริการแบบรับจ้างทั่วไป ที่เดินทางจากสถานีรถไฟไปยังย่านพาณิชยกรรมหลัก และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย เพื่อเดินทางต่อไปยังที่อื่นๆ

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในอนาคต ของเมืองเชียงราย จะเกิดขึ้นจากความต้องการเดินทางของผู้โดยสารท้องถิ่น และการเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งการคมนาคมขนส่งโดยรถยนต์ส่วนบุคคล การคมนาคมขนส่งผู้โดยสาร และการคมนาคมขนส่งสาธารณะในเมือง รวมทั้งความต้องการขนส่งสินค้าตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมือง ที่เป็นการค้าและบริการ ส่วนปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง คือ การค้าชายแดน ที่มีแนวโน้มความต้องการสินค้าส่งออกประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะเพิ่มบทบาททางการเดินทางของนักท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยเฉพาะการบรรทุกสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง และปูนซีเมนต์ ที่มีความต้องการสูงในประเทศเพื่อนบ้าน โดยรูปแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในอนาคต ของเมืองเชียงราย จะทำให้การคมนาคมขนส่งทั้งในเขตเมือง และบริเวณรอบนอกเมืองมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายคมนาคมทางถนนสายหลัก และเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ ที่สถานีรถไฟเชียงราย และการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในประเภทสินค้าขาขึ้น และสินค้าขาล่อง เพื่อขนถ่ายสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง และจัดเก็บสินค้า ที่บริเวณพื้นที่คลังสินค้า

### 6.1.6 การเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงราย

ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2552 เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ทำให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น รวมทั้ง การขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้าบริเวณโกดังสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย จากการคาดประมาณทางสิ่งแวดล้อมในโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ของบริษัท เอช เซอร์ พรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟของปี พ.ศ.2552 คิดเป็นปริมาณขยะที่เกิดขึ้น ประมาณ 2.3 ตัน ต่อวัน ส่วนปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ ใน ปี พ.ศ. 2552 ประมาณ 205 ลูกบาศก์เมตร ต่อวัน ซึ่งปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟเชียงรายอยู่ในเขตพื้นที่ของเทศบาลเมืองเชียงราย ที่รับผิดชอบการจัดเก็บ และการขนถ่ายเพื่อการกำจัดขยะ ส่วนปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดจากการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ อยู่ในแนวเขตบริเวณระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย แต่ในบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ไม่ได้อยู่ในแนวเขตการก่อสร้างระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสียของเมืองเชียงราย ที่จะแล้วเสร็จตามโครงการในปี พ.ศ. 2547 ของกรมโยธาธิการ ทำให้ในบริเวณพื้นที่คลังสินค้า โดยเฉพาะ โกดังเก็บสินค้าทางการเกษตรกรรม และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ที่อยู่ใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น และแม่น้ำภรณ์ ได้รับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟ

การคมนาคมทางรถไฟที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2552 โดยมีขบวนรถไฟดีเซลวิ่งผ่านในเส้นทางทางรถไฟที่ชุมชนตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้กับเขตทางรถไฟ คือ บริเวณชุมชนดอนสะเก็น และชุมชนบ้านสันร่อง ที่เป็นชุมชนขนาดใหญ่ อาจทำให้เกิดปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ที่เกิดจากขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนในเขตเมืองเชียงรายเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย พบว่า ระดับเสียงของรถไฟมีค่าความดังและความสั่นสะเทือนที่ 70 – 79.2 เดซิเบล ซึ่งเป็นปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือนที่เกิดจากรถไฟที่วิ่งผ่านที่สูงกว่าระดับเสียงจากค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ส่วนปริมาณก๊าซพิษที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ มีค่าปริมาณก๊าซพิษที่วัดได้ในขณะที่ขบวนรถไฟวิ่งผ่านมีค่าน้อยมาก เมื่อเทียบกับค่ามาตรฐานที่กรมควบคุมมลพิษกำหนดไว้ การตรวจบริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟ คือ ทาง

หลวงแผ่นดิน หมายเลข 1233 ที่มีหมู่บ้านพักอาศัยจำนวนมาก จะเกิดการจราจรมากขึ้นก่อนเข้าสู่บริเวณใจกลางเมืองที่ย่านพาณิชยกรรมหลัก โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมสายหลักที่ผ่านเมืองในแนวแกนเหนือ – ใต้ คือ ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 มีปริมาณการจราจรมากตลอดวันในเส้นทาง ซึ่งขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านเฉลี่ย 12 เที่ยวต่อวัน และในปี พ.ศ. 2572 เพิ่มขึ้นเป็น 28 เที่ยวต่อวัน โดยเฉพาะในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน คาดว่าจะมีประมาณ 10 - 15 เที่ยวต่อวัน ทำให้จากบริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟ ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น ไปจนถึง จุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ก่อนเข้าสู่ใจกลางเมือง มีปริมาณการจราจรสะสม และส่งผลต่อปริมาณการจราจรในย่านพาณิชยกรรมหลักเมืองเชียงราย

จากความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะ ปริมาณการใช้น้ำ และอัตราการเกิดน้ำเสียที่เพิ่มขึ้นตามโรงแรม ร้านอาหาร และสถานที่พักอาศัยต่างๆ ที่อยู่ในบริเวณเมืองเชียงราย รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการจัดเก็บสินค้าบริเวณโกดังสินค้า และคลังน้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟ และจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชนในเมืองเชียงราย โดยเฉพาะบริเวณย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองเชียงราย จากการประเมินสถานการณ์ทางสิ่งแวดล้อมในแผนการปฏิบัติการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมของจังหวัดเชียงราย ของ บริษัททีเอ็ม คอนซัลแทนท์ จำกัด และการคาดประมาณทางสิ่งแวดล้อมในโครงการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย ของบริษัท เอชเซอร์ พรีแมน ฟ็อกซ์ คอนซัลแทนท์ จำกัด พบว่า แนวโน้มของปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2552 จะมีปริมาณขยะในเขตเมืองเชียงราย รวม 102 ตันต่อวัน ซึ่งการรับผิดชอบการจัดเก็บ และการกำจัดขยะของเทศบาลเมืองเชียงราย ตามแผนงานโครงการของเทศบาลเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2545 - 2550 เตรียมการจัดซื้อรถบรรทุกขยะ และการดำเนินการจ้างเหมาของเอกชนในพื้นที่รอบนอก เพื่อสามารถรองรับการจัดเก็บขยะได้ 110 ตันต่อวัน ส่วนการคาดประมาณปริมาณน้ำเสียในบริเวณย่านพาณิชยกรรมของเมืองเชียงราย ในปี พ.ศ. 2542 - 2562 ประมาณ 9,600 – 25,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน จากการดำเนินการก่อสร้างระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลของกรมโยธาธิการ จะรองรับปริมาณน้ำเสียในอนาคต บริเวณเขตเทศบาลเชียงราย รวมทั้งในบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย รวม 32,600 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

เส้นทางทางรถไฟที่ผ่านชุมชนใกล้กับเขตทางรถไฟ คือ บริเวณชุมชนดอนสะเก็น และชุมชนบ้านสันร่อง ที่เป็นชุมชนขนาดใหญ่ อาจทำให้เกิดปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือนที่เกิดจากขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนในเขตเมืองเชียงราย เข้าสู่สถานีรถไฟเชียงราย โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านใกล้กับชุมชนดอยสะเก็น ได้รับผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน ดังนั้นตามแนวเขตเส้นทางรถไฟที่อยู่ใกล้กับบริเวณชุมชน

ดอยสะเก็ด และชุมชนบ้านสันร่อง ในระยะ 80 เมตรห่างจากแนวเส้นทางรถไฟ ให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท ตามแนวเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อป้องกันการบุกรุกเพื่อทำที่พักอาศัย หรือ การให้เช่าสัมปทานที่ดินเพื่อทำประโยชน์ของภาคเอกชน และลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน ที่เกิดจากปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ของขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนเข้าสู่สถานีรถไฟ เชียงราย สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จากด้านหน้าของสถานีรถไฟ จนถึงห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ควรคำนึงแวดล้อมโดยรอบ โดยการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นให้กลมกลืนกันกับสภาพพื้นที่ในบริเวณเขตเมืองเก่าของเมืองเชียงราย

## 6.2 สรุปแนวทางการพัฒนาเมืองเชียงราย อันเนื่องมาจากคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

### 6.2.1 การสร้างเสริมบทบาททางการขนส่งทางรถไฟ กับการท่องเที่ยว และการค้าชายแดน

จากการกำหนดแนวนโยบายให้จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และด้านการค้าชายแดน จึงมีโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย เพื่อส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว การลงทุนผ่านแดน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในปี พ.ศ. 2552 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ จะเป็นการเพิ่มบทบาททางการท่องเที่ยว และการค้าชายแดน เมื่อพิจารณาศักยภาพทางการท่องเที่ยว มีแนวโน้มของนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและนอกประเทศ ที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต จากการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องของจังหวัดเชียงราย ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และจากการคาดการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นโดยทางรถไฟ ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสทางเลือกในการเดินทางที่รองรับนักท่องเที่ยวจากที่อื่นๆ การส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงรายให้มากขึ้น โดยการกำหนดทิศทางการพัฒนาของแผนงานโครงการพัฒนาต่างๆในส่วนของท้องถิ่น คือ เทศบาลเมืองเชียงราย และหน่วยงานราชการ ในการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในบริเวณสถานีรถไฟ รวมทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวในการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้นักท่องเที่ยวเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยวตามจังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือตอนบน ให้มีความเชื่อมโยงกันกับเส้นทางรถไฟที่ผ่านพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟต่างๆ ตลอดเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงใหม่ และเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย



ส่วนการสร้างเสริมบทบาททางการค้าชายแดน จากปัจจัยในอนาคตที่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทำให้การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเกิดการขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากปัจจัยต่างๆ โดยเฉพาะการปรับปรุงด้านกฎระเบียบการค้าชายแดนที่ดีขึ้น และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวก และรวดเร็วขึ้น โดยการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะช่วยให้ขนส่งสินค้าได้มากขึ้น จากคลังสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ เพื่อบรรทุกสินค้าทางรถบรรทุก เพื่อไปด่านชายแดน ที่ท่าขี้เหล็ก อำเภอแม่สาย เพื่อไปประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งประเทศไทย และทำการขนส่งสินค้าที่ทำเรือเชียงของ และท่าเทียบเรือเชียงแสน เพื่อไปประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ โดยควรพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมทางถนนที่สะดวกในการขนส่งสินค้า และควรกำหนดนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์การค้าผ่านแดน เพื่อพัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุน และการตรวจคนเข้าเมืองกับประเทศเพื่อนบ้าน และเร่งพัฒนาการขนส่งสินค้าของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านผ่านทางชายแดนทั้งทางบกและทางน้ำ รวมทั้งการศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางรถไฟไปถึงชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาความร่วมมือทางการคมนาคมขนส่งกับประเทศในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

#### 6.2.2 การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองเชียงราย

การพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงราย โดยการใช้มาตรการทางผังเมือง และเตรียมวางแผนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานของเมือง จากการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสถานีรถไฟ เพื่อกำหนดทิศทางการเติบโตของเมืองเชียงรายในอนาคต ที่มีแนวโน้มการขยายตัวไปทางทิศตะวันออก จากบริเวณห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จนถึงพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ ที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมแห่งใหม่ ให้เกิดการขยายตัวทางพาณิชยกรรม จากห้าแยกอนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายไปทางเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 110 จนถึงชุมชนริมกก เพื่อเชื่อมโยงกับศูนย์กลางพาณิชยกรรมรอง ที่ตลาดบ้านดู่ ส่วนแนวแกนทางตะวันออก - ตะวันตก พัฒนาให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของเมืองเชียงราย จากย่านพาณิชยกรรมหลัก ไปทางตะวันออก จนถึงบริเวณสถานีรถไฟเชียงราย และจากย่านพาณิชยกรรมหลัก ไปทางทิศตะวันตก จนถึง ชุมชน

บ้านหัวฝาย ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะช่วยเสริมบทบาทความเป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์กรรม ตามความต้องการขนส่งสินค้า และการเดินทางของนักท่องเที่ยวทางรถไฟ

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า ในบริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 ให้สัมพันธ์กับบริเวณชุมชนโดยสะเก็น โดยกำหนดให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และชนบท ตามแนวเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อป้องกันการบุกรุกเพื่อทำที่พักอาศัย หรือ การให้เช่าสัมปทานที่ดินเพื่อทำประโยชน์ของภาคเอกชน และลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน ที่เกิดจากปริมาณความดังของเสียงและความสั่นสะเทือน ของขบวนรถไฟที่บรรทุกผู้โดยสาร และรถไฟที่บรรทุกสินค้าผ่านชุมชนเข้าสู่สถานีรถไฟ เชียงราย ส่วนในบริเวณชุมชนโดยสะเก็น ให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางในอนาคต และจัดเตรียมไว้เพื่อรองรับเป็นแหล่งที่พักอาศัยของแรงงาน ตามการเพิ่มขึ้นของการจ้างงานในพื้นที่ของคลังสินค้า การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของเมืองเชียงราย ทางทิศตะวันออกของเมืองในบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 จากสถานีรถไฟเชียงราย จนถึงชุมชนบ้านป่าวางมน ส่วนทางทิศตะวันตก จากชุมชนบ้านสันโค้งที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยใกล้กับใจกลางเมือง จนถึง ชุมชนบ้านหัวฝาย บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1211 เนื่องจากอยู่ใกล้กับย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองเชียงราย และแหล่งที่อยู่อาศัยทางตอนใต้ของเมืองเชียงราย จากสี่แยกแม่กรณ์ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 จนถึง ชุมชนสันทราย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนพื้นที่รอบนอก และบริเวณใกล้กับแม่น้ำกก ทางตอนเหนือ และแม่น้ำลาว ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองเชียงราย เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทเกษตรกรรม และชนบท

### 6.2.3 การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย

การพัฒนาความเชื่อมโยงทางโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองเชียงราย โดยโครงข่ายคมนาคมทางถนนที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟ คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1232 ที่รองรับการเดินทางของผู้โดยสาร และปริมาณการจราจรที่เกิดจากการเดินทางที่เพิ่มขึ้น จากสถานีรถไฟ เข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเมืองเชียงราย ควรพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนสายรองควบคู่กับถนนสายหลัก รวมทั้งปรับปรุง และขยายเขตทาง เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เกิดจากการเดินทาง และการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเมืองเชียงราย การตัดถนนเพิ่ม ที่เป็นถนนเลียบเมือง เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ในบริเวณสถานีรถไฟ และรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกจากบริเวณพื้นที่คลังสินค้า โดยตัดถนนเลียบเมือง จากถนนหลังสนามกีฬากลาง

ของกรมโยธาธิการ ในบริเวณสถานีรถไฟเชียงรายได้เพื่อเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1233 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 ในการเดินทางของผู้โดยสารจากสถานีรถไฟ เพื่อไปย่านพาณิชยกรรมหลัก และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย ที่ถนนประเสริฐสุข ตามการคาดการณ์การเดินทางของผู้โดยสารทางรถประจำทาง มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น และจำนวนรถโดยสารที่มากขึ้น ทำให้ไม่มีพื้นที่จอดรถในชานชาลาที่พักรถผู้โดยสาร จึงควรรหาพื้นที่เหมาะสมในการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสาร ไปในพื้นที่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 ที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อรองรับผู้โดยสารจำนวนมาก และสะดวกแก่การเข้าถึง โดยไม่ทำให้การจราจรติดขัดก่อนเข้าสู่เมืองเชียงราย และเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟ ในการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ กับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย

#### 6.2.4 การพัฒนาสภาพแวดล้อมตามมาตรฐานปโภค และมาตรฐานการของเมืองเชียงราย

การพัฒนาสภาพแวดล้อมตามระบบมาตรฐานปโภคของเมืองเชียงรายในอนาคต ทางด้านการให้บริการไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ จะให้บริการแก่ชุมชนได้ครอบคลุมทั่วถึงในเขตเมืองเชียงราย ส่วนทางด้านกรก้าจัดขยะ และการจัดเก็บขยะของเทศบาลเมืองเชียงราย ที่อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟ และพื้นที่คลังสินค้า จะถูกขนถ่ายโดยรถขยะเทศบาล และการดำเนินการจ้างเหมาของเอกชน เพื่อนำขยะไปยังบ่อก้าจัดขยะ ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงราย ที่บ้านดงป่าเหมี้ยง ตำบลห้วยสัก โดยเตรียมพื้นที่รองรับการก้าจัดขยะที่เพิ่มขึ้น เป็น 250 ไร่ การระบายน้ำและการบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย จากการก่อสร้างระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสีย ของกรมโยธาธิการ ในพื้นที่ 80 ไร่ บริเวณหนองร่องปลาเค้า เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แม่น้ำกก โดยสามารถรองรับน้ำเสียได้ จำนวน 32,6000 ลูกบาศก์เมตร ต่อวัน ส่วนบริเวณคลังสินค้า จัดให้มีระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสียตามมาตรฐานโรงงาน อุตสาหกรรม เพื่อให้มีการบำบัดก่อนปล่อยลงสู่ทางน้ำสาธารณะ

การพัฒนาสภาพแวดล้อมตามระบบมาตรฐานการของเมืองเชียงราย โดยสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และนันทนาการของชุมชนในบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ คือ สนามกีฬาากลางจังหวัดเชียงราย มีพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์ออกกำลังกาย และนันทนาการเพื่อการพักผ่อน ของประชากรที่เพิ่มขึ้นในบริเวณแหล่งที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ทางทิศตะวันออก ของเมืองเชียงราย และพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในบริเวณที่ติดกับแม่น้ำก้า ให้เป็นสวนสาธารณะแห่งใหม่ของเมืองเชียงรายได้ เพื่อรองรับแหล่งที่อยู่อาศัยที่เป็นหมู่บ้านจัดสรรหลายแห่ง

ใกล้กับชุมชนปายางมน และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ของแรงงานที่ทำงานในกิจการคลังสินค้า บริเวณชุมชนดอยสะเก็น ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินจากประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นการให้ประโยชน์ที่ดินจากประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ส่วนการให้บริการทางการศึกษา โดยสถาบันการศึกษาของภาครัฐ และเอกชนจะให้บริการตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับมัธยมศึกษาแก่ชุมชนโดยรอบในเขตเมือง และครอบคลุมแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางในบริเวณสถานีรถไฟ ที่ชุมชนร่องปลาคล้าว และชุมชนดอยสะเก็น โดยมีสถานศึกษาที่อยู่ใกล้ คือ โรงเรียนจุฬารัตน์ราชวิทยาลัย และโรงเรียนเมืองเชียงราย ส่วนการให้บริการทางสาธารณสุข ประกอบด้วย สถานบริการทั้งโรงพยาบาลของรัฐ และเอกชน โดยมีโรงพยาบาลที่รองรับการให้บริการทางสาธารณสุขตามประชากรที่เพิ่มขึ้น ในบริเวณย่านพาณิชยกรรมรอง และโรงพยาบาลศูนย์ คือ โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ ที่ให้บริการทางสาธารณสุขแก่ชุมชนในเมืองเชียงราย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2535 ออกความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535. ราชกิจจานุเบกษา 109 ( 16 ตุลาคม 2535 )

กฎกระทรวง ฉบับที่ 256 พ.ศ. 2539 ผังเมืองรวมเชียงราย ออกความในพระราชกฤษฎีกาผังเมือง พ.ศ. 2518. ราชกิจจานุเบกษา 113 ( 26 เมษายน 2539 )

กฤษฎีกา เพิ่มทัศนคติ. ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับกระบวนการเกิดเป็นเมือง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ครีเอทีฟ พลัสลิซซิ่ง, 2536.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. การประเมินสถานการณ์การท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย. กรุงเทพมหานคร, 2540.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี, 2540.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การศึกษาโครงการศึกษาการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดเชียงราย. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี, 2544.

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. หลักการขนส่ง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527.

ดวงจันทร์ เจริญเมือง. บทบาทเมืองขนาดกลางในการพัฒนาภูมิภาค กรณีศึกษาเมืองเชียงราย. เชียงใหม่ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2535.

ธรรมนูญ ลัดพลี. เศรษฐกิจการขนส่ง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรศาสตร์, 2506.

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง จำกัด. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการและจัดลำดับความสำคัญของ การลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาของสิ่งแวดล้อม จังหวัดเชียงราย. กรุงเทพมหานคร, 2539.

บริษัท พอล คอนซัลแตนท์ จำกัด. เอกสารประกอบการประชุมพิเศษ โครงการการศึกษาการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดเชียงราย. เชียงราย, 2543.

ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐาน แผนผัง รูปแบบ ความปลอดภัย ของสถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ( ฉบับที่ 5 ) พ.ศ. 2530 . ราชกิจจานุเบกษา 115 ( 16 กันยายน 2541 )

ประชด ไกรเนตร. การขนส่งเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์บำรุงนุกุลกิจ, 2521.

พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย พ.ศ. 2544. ราชกิจจานุเบกษา 118 ( 28 กันยายน 2544 )

ราชนัน ลิมประเสริฐ. อุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2525.

วันชัย ริมวิทยากร. เศรษฐศาสตร์การขนส่ง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2525.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาว. กรุงเทพมหานคร, 2540.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2540 – 2544. กรุงเทพมหานคร, 2540.

เมษยา ชนะวรรณ. การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2536.

โยธาธิการ,กรม. โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการป้องกันน้ำท่วมพื้นที่ชุมชนภาคเหนือ. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย และบริษัทพอล คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2541.

#### ภาษาอังกฤษ

Acer Freeman Fox. Feasibility Study Update of Danchai – Chiangrai Railway Project. Excutive report, 1995.

Alexander John W. Economic Geography. New Jersey : Prentice Hall ,1963.

Brunn, S. Cities of The World Regional Urban Development. New York : Harper collins, 1983.

Chapman , Keith. People and Process an Introduction to Human Geography. London : Haisped Press, 1980.

Eric c. Freund. “Transportation planning” in Principles and Practice of Urban planning. Washington : international City Mangaers Association : 1968.

Frank H. Mossman and Newton Morton. Principle of Transportation. New York : The Ronald Press company , 1970.

Garrison & Marison E.marts. Influence of Highway Improvement on Urban Land. Washington University of Washington : A Graphic summary, 1958.

Hagget. Peter and Richard Chorley. Network Analysis in Geography. New York : St. Martin's Press, 1969.

Hugh S. Norton. Modern Transportation Economic 2 nd. Columbus : Ohio Merrill Publishing co., 1971.

Jacobs Norman. Modernization without Development Thailand an Asian case study. New York : Praeger Publishing, 1971.

Japan Railway technical Service (JARTS) . The Study on an Improvement Plan for Railway Transport in and around the Bangkok Metropolis in Consideration of Urban Development in the Kingdom of Thailand. Bangkok, 1995.

John W. Divkey. Metropolitan Transportation Planning. New York : Mcgraw – Hill Book, 1993.

Kurt Leirand. Transportation and Town Planning. Massachusettes : MIT Press, 1970.

Matin T. Cadwallador. Spatial Patterns and Theories Analytical Urban Geography. New jersey : Prentice – Hall, 1985.

Murphy E. Raymond. The American City and Urban Geography. New York : Mcgraw – Hill Book, 1968.

Needham. How cities Work An Introduction. Oxford : Pregamon Press, 1977.

Pederson.E.O. Transportation in Cities , London : Pergamon press, 1980.

Perth Transportation. Perth Urban rail development [ Online ] Available from : [http://www. Purd.trans.perth.wa.gov.av](http://www.Purd.trans.perth.wa.gov.av).



Steering Group. Traffic in Town. London : Waterion and son, 1963.

Stuart Daggett. Principle of Inland Transportation. New York : Harper and Brothers  
Publisher, 1955.

Tom Worsley. Transportation and Urban Development. London : Imprint of Chapman  
Hall, 1995.

Whittick , A . Encyclopedia of Urban planning. London : Megraw Hill Book company,  
1974.

Wilbur Smith and Lyon Association. Thailand Transportation co - ordination study  
volum1,2. Report to Ministry of Communications,1970.



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ภาคผนวก

หน้า ๖

เล่ม ๑๑๘ ตอนที่ ๘๖ ก

ราชกิจจานุเบกษา

๒๘ กันยายน ๒๕๔๔



## พระราชกฤษฎีกา

กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน  
เพื่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย

พ.ศ. ๒๕๔๔

## ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๔  
เป็นปีที่ ๕๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้  
ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย –  
เชียงใหม่ รวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง ในท้องที่อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่  
อำเภอหนองม่วงไข่ อำเภอสอง จังหวัดแพร่ อำเภอองาร จังหวัดลำปาง อำเภอเมืองพะเยา อำเภอ  
ดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา และอำเภอป่าแดด อำเภอเทิง อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอพาน อำเภอ  
เวียงชัย จังหวัดเชียงราย

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๒๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และ

มาตรา ๓๗ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๙ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๐ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ประกอบกับมาตรา ๕ วรรคสาม และมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๓๐ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๕ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๙ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย พ.ศ. ๒๕๔๔”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสี่ปี

มาตรา ๔ ให้ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้

มาตรา ๕ เขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ อยู่ในท้องที่อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนองม่วงไข่ อำเภอสอง จังหวัดแพร่ อำเภอแกว จังหวัดลำปาง อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา และอำเภอป่าแดด อำเภอเทิง อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอพาน อำเภอเวียงชัย จังหวัดเชียงราย มีส่วนกว้างหนึ่งพันเมตร ทั้งนี้ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานี้

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาย เกริก กิตติคุณ เกิดเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2513 ที่จังหวัดเชียงราย จบการศึกษาระดับปริญญาบัณฑิตทางสถาปัตยกรรมศาสตร์ (สถ.บ.) สาขาสถาปัตยกรรมภายใน จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯ เจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง ต่อมาทำงานตำแหน่งอาจารย์พิเศษและหัวหน้าภาควิชาสถาปัตยกรรมของวิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกเชียงราย และเข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต ตามหลักสูตรการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ ปีพ.ศ. 2544



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย