



ข้อมูลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ของกระทรวงคมนาคมในจังหวัดเชียงใหม่

ประกอบ

การประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่

ณ จังหวัดเชียงใหม่

วันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(สนข.)

สารบัญ

	หน้า
๑. ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดเชียงใหม่	๑
๑.๑ อาณาเขต	๑
๑.๒ ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ	๒
๑.๓ ขอบเขตการปกครองและจำนวนประชากร	๒
๑.๔ การคมนาคมขนส่ง	๓
๑.๕ ด้านการท่องเที่ยว	๘
๒. แผนการพัฒนาโครงข่ายและการแก้ไขปัญหาจราจรในจังหวัดเชียงใหม่	๑๐
๒.๑ สำนักทางหลวงที่ ๑ กรมทางหลวง	๑๐
๒.๒ สำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่) กรมทางหลวงชนบท	๑๑
๒.๓ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	๑๒
๓. การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่	๑๓
๓.๑ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ กรมการขนส่งทางบก	๑๔
๓.๒ สถานีรถไฟจังหวัดเชียงใหม่ การรถไฟแห่งประเทศไทย	๑๖
๔. การดำเนินการตามนโยบายและข้อสั่งการในการแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานเชียงใหม่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม	๑๗
๔.๑ ข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	๑๗
๔.๒ ข้อสั่งการของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม	๑๙
๕. การพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดเชียงใหม่	๒๒
๕.๑ โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๒ พิษณุโลก-เชียงใหม่	๒๒
๕.๒ โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	๒๕
๕.๓ ความร่วมมือด้านรถไฟ ระหว่างไทย-ญี่ปุ่น	๒๖
๖. ความต้องการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่	๒๘
๗. เส้นทางจักรยานในจังหวัดเชียงใหม่	๓๐
ภาคผนวก	๓๑
ภาคผนวก ก	
ภาคผนวก ข	
ภาคผนวก ค	
ภาคผนวก จ	

๑.๒ ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ

๑.๒.๑ ภูมิประเทศ

จังหวัดเชียงใหม่มีพื้นที่ ๒๐,๑๐๗.๐๕๗ ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ ๑๒,๕๖๖,๙๑๑ ไร่ มีพื้นที่กว้างใหญ่เป็นอันดับที่ ๑ ของภาคเหนือ และเป็นอันดับ ๒ ของประเทศ ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปมีสภาพพื้นที่เป็นภูเขาและป่าละเมาะ มีที่ราบอยู่ตอนกลางตามสองฟากฝั่งแม่น้ำปิง มีภูเขาที่สูงที่สุดในประเทศไทยคือ ดอยอินทนนท์ สูงประมาณ ๒,๕๖๕ เมตร อยู่ในเขตอำเภอจอมทอง นอกจากนี้ยังมีดอยอื่นที่มีความสูงรองลงมาอีกหลายแห่ง เช่น ดอยผ้าห่มปก (อำเภอฝาง) สูง ๒,๒๘๕ เมตร ดอยหลวงเชียงดาว (อำเภอเชียงดาว) สูง ๒,๑๗๐ เมตร ดอยสุเทพ (อำเภอเมืองเชียงใหม่) สูง ๑,๖๐๑ เมตร สภาพพื้นที่แบ่งออกได้เป็น ๒ ลักษณะคือ

(๑) พื้นที่ภูเขา คิดเป็นพื้นที่ประมาณร้อยละ ๘๐ ของจังหวัด ประกอบด้วยทิวเขาอินทนนท์ (หรือถนนธงชัยตะวันออก) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของจังหวัด พาดยาวจากทิศเหนือจรดใต้ ตามแนวรอยต่อกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน ทิวเขาแดนลาว ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของจังหวัด ตามเขตรอยต่อกับรัฐฉาน ประเทศพม่า และทิวเขาขุนตาน ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของจังหวัด พาดผ่านในทิศเหนือ-ใต้ พื้นที่ภูเขาส່ว่นใหญ่เป็นป่าต้นน้ำลำธาร ไม่เหมาะสมต่อการเพาะปลูก ส่วนบางพื้นที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยของชาวเขาชาติพันธุ์ต่าง ๆ

(๒) พื้นที่ราบลุ่มน้ำและที่ราบเชิงเขา กระจายอยู่ทั่วไประหว่างหุบเขาทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ที่ราบลุ่มน้ำปิง ลุ่มน้ำฝาง ลุ่มน้ำแม่งัด เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมต่อการเกษตร

๑.๒.๒ ภูมิอากาศ

จังหวัดเชียงใหม่มีสภาพอากาศค่อนข้างเย็นเกือบตลอดทั้งปี มีอุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี ๒๕.๔ องศาเซลเซียส โดยมีค่าอุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย ๓๑.๘ องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย ๒๐.๑ องศาเซลเซียส มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย ๑,๑๐๐-๑,๒๐๐ มิลลิเมตร สภาพภูมิอากาศจังหวัดเชียงใหม่อยู่ภายใต้อิทธิพลมรสุม ๒ ชนิด คือ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ แบ่งภูมิอากาศออกได้เป็น ๓ ฤดู คือ ฤดูร้อน ฤดูฝน และฤดูหนาว

๑.๓ ขอบเขตการปกครองและจำนวนประชากร

จังหวัดเชียงใหม่แบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๒๕ อำเภอ ๒๐๔ ตำบล ๒,๐๖๖ หมู่บ้าน ซึ่งอำเภอทั้ง ๒๕ อำเภอ ดังนี้

ตารางที่ ๑ แสดงอำเภอ ประชากร ของจังหวัดเชียงใหม่

ลำดับที่	อำเภอ	ประชากร (พ.ศ. ๒๕๕๗)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)
๑	อำเภอเมืองเชียงใหม่	๒๓๔,๒๔๔	๑๕๒.๓๖	๑,๕๓๗
๒	อำเภอจอมทอง	๖๖,๕๓๑	๗๑๒.๓๐	๙๓
๓	อำเภอแม่แจ่ม	๕๘,๖๙๘	๒,๖๘๖.๕๗	๒๒
๔	อำเภอเชียงดาว	๘๓,๓๙๙	๑,๘๘๒.๐๘	๔๔

ลำดับที่	อำเภอ	ประชากร (พ.ศ. ๒๕๕๗)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)
๕	อำเภอดอยสะเก็ด	๗๐,๒๑๕	๖๗๑.๒๘	๑๐๕
๖	อำเภอแม่แตง	๗๕,๐๔๔	๑,๓๖๒.๗๘	๕๕
๗	อำเภอแม่ริม	๘๘,๘๓๕	๔๔๓.๖๓	๒๐๐
๘	อำเภอสะเมิง	๒๓,๓๘๖	๘๘๘.๐๒	๒๖
๙	อำเภอฝาง	๑๑๒,๘๔๗	๘๘๘.๑๖	๑๒๗
๑๐	อำเภอแม่สาย	๗๓,๕๓๗	๗๓๖.๗๐	๑๐๐
๑๑	อำเภอพร้าว	๔๙,๓๒๔	๑,๑๔๘.๑๙	๔๓
๑๒	อำเภอสันป่าตอง	๗๕,๓๙๐	๑๗๘.๑๙	๔๒๓
๑๓	อำเภอสันกำแพง	๘๑,๑๔๔	๑๙๗.๘๓	๔๑๐
๑๔	อำเภอสันทราย	๑๒๗,๐๖๒	๒๘๕.๐๒	๔๔๖
๑๕	อำเภอหางดง	๘๓,๓๑๐	๒๗๗.๑๔	๓๐๑
๑๖	อำเภอฮอด	๔๓,๘๐๙	๑,๔๓๐.๓๘	๓๑
๑๗	อำเภอดอยเต่า	๒๗,๔๐๖	๘๐๓.๙๒	๓๔
๑๘	อำเภออมก๋อย	๖๑,๐๗๖	๒,๐๙๓.๘๓	๒๙
๑๙	อำเภอสารภี	๗๙,๙๙๖	๙๗.๔๖	๘๒๑
๒๐	อำเภอเวียงแหง	๒๗,๕๒๗	๖๗๒.๑๗	๔๑
๒๑	อำเภอไชยปราการ	๔๔,๗๖๐	๕๑๐.๘๕	๘๘
๒๒	อำเภอแม่วาง	๓๑,๔๗๒	๖๐๑.๒๒	๕๒
๒๓	อำเภอแม่ออน	๒๑,๒๘๑	๔๔๒.๒๖	๔๘
๒๔	อำเภอดอยหล่อ	๒๖,๐๘๓	๒๖๐.๑๓	๑๐๐
๒๕	อำเภอภักดีชุมพล	๑๑,๙๐๘	๖๗๔.๕๘	๑๘
รวม		๑,๖๗๘,๒๘๔	๒๐,๑๐๗.๐๕	๘๓

๑.๔ การคมนาคมขนส่ง

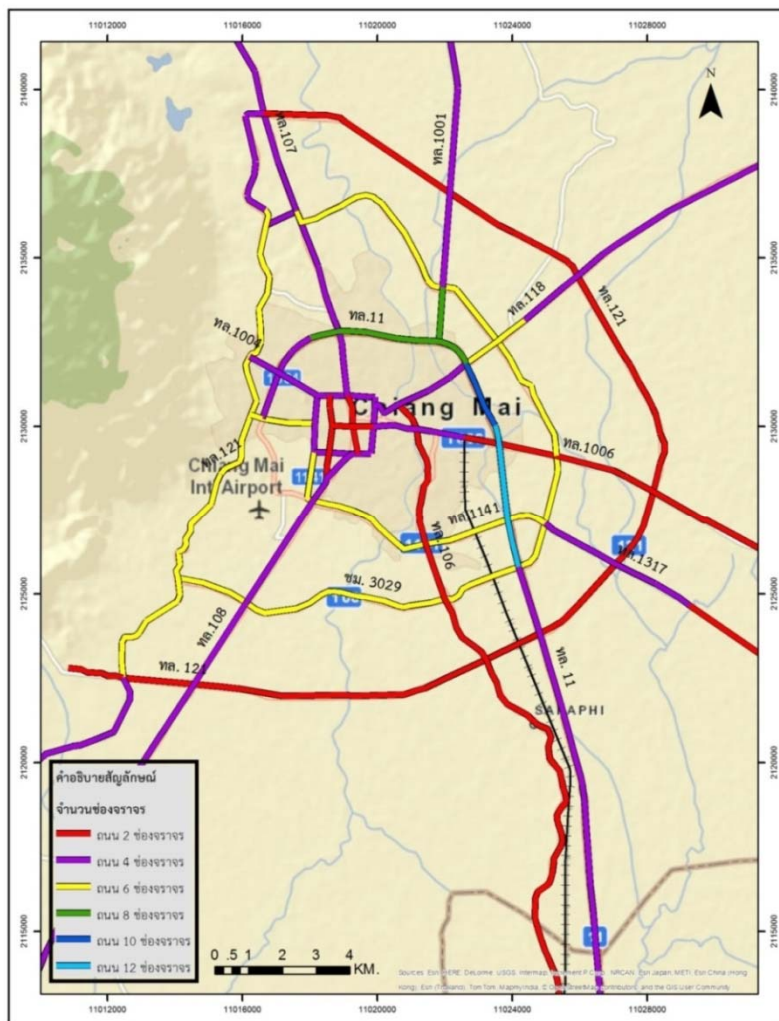
๑.๔.๑ ลักษณะโครงข่ายถนนและระบบจราจร

ภายในผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่มีโครงข่ายถนน ๒ รูปแบบคือ รูปแบบตาราง (Grid Network) ได้แก่ ถนนในเขตเมืองเก่า และรูปแบบรัศมี-วงแหวน (Radial-ring) ซึ่งประกอบด้วยถนนรัศมี ๑๐ เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๑๐๗, ๑๐๐๑, ๑๑๘, ๑๐๐๖, ๑๓๑๗, ๑๑, ๑๐๖, ๑๐๘, ๑๐๐๕ และ

๑๐๐๑ และทางหลวงลักษณะวงแหวน คือ ทางหลวงหมายเลข ๑๑ (อ้อมเมือง) รวมทั้งถนนวงแหวนรอบกลางและรอบนอก ในพื้นที่ภายในเขตวงแหวนรอบใน เส้นทางหลายเส้นถูกจัดให้มีระบบการเดินแบบทิศทางเดียว (One-way) และใช้งานในลักษณะดังกล่าวมานานเกินกว่า ๑๐ ปี โดยมีถนนรอบคูเมืองเป็นเส้นทางหลักในการกระจายการจราจรในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน



รูปที่ ๒ แบบตาราง (Grid Network)



รูปที่ ๓ แบบรัศมี-วงแหวน (Radial-ring)

จังหวัดเชียงใหม่มีการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ระหว่างอำเภอ สถานที่ท่องเที่ยว และ จังหวัดต่าง ๆ มีความสะดวก เพราะมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมติดต่อกัน มีรายละเอียดดังนี้

(๑) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๗: ถนนเชียงใหม่ - ผางเป็นทางหลวงในจังหวัด เชียงใหม่ มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ มุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่าน อำเภอแมริม อำเภอแม่ แดง อำเภอเชียงดาว แล้วเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเล็กน้อย ตัดเข้าอำเภอไชยปราการ อำเภอฝาง เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

(๒) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๑: ถนนเชียงใหม่ -พร้าว มีจุดเริ่มต้นที่แยกจาก ทางหลวงหมายเลข ๑๑มุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่าน อำเภอสันทราย และอำเภอพร้าว เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

(๓) ทางหลวงหมายเลข ๑๑๘: เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ กับ จังหวัดเชียงราย ทางหลวงสายนี้ผ่านอำเภอเมือง อำเภอสันทราย อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ อำเภอเวียงป่าเป้า อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวทาง ๔ แบบคอนกรีต และแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

(๔) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๖: เป็นทางหลวงสายรองแยกจากทางหลวงหมายเลข ๑๑ จากสี่แยกหนองประทีป เชื่อมระหว่างอำเภอเมือง กับ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นถนนขนาด ๒ ช่องจราจร ผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

(๕) ทางหลวงหมายเลข ๑๓๑๗: เป็นทางหลวงสายรองแยกจากทางแยกต่างระดับ ดอนจัน เชื่อมระหว่าง อำเภอเมือง และบ้านห้วยแก้ว อำเภอแม่อน จังหวัดเชียงใหม่ เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต และในบางช่วงกำลังขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร

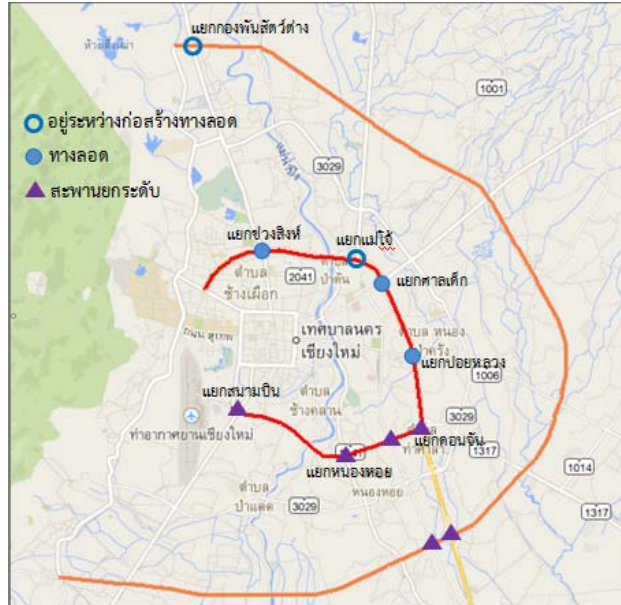
(๖) ทางหลวงหมายเลข ๑๑: เป็นทางหลวงสายหลักเชื่อมระหว่างภาคกลาง กับ ภาคเหนือ สิ้นสุดถนนที่แยกกรีนคำ ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวทางแบบคอนกรีต และแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

(๗) ทางหลวงหมายเลข ๑๐๖: ถนนจากแยกทางหลวงหมายเลข ๑ (เถิน) - ต่อเขต เทศบาลนครเชียงใหม่ มีแนวเส้นทางเริ่มจากทางแยกถนนทางหลวงหมายเลข ๑ อำเภอเถิน จังหวัดลำปาง ผ่านอำเภอลี้ อำเภอบ้านโฮ่ง อำเภอเวียงหนองล่อง อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน และตัดเข้าตัวเมืองเชียงใหม่ สิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นถนนขนาด ๒ ช่องจราจรผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

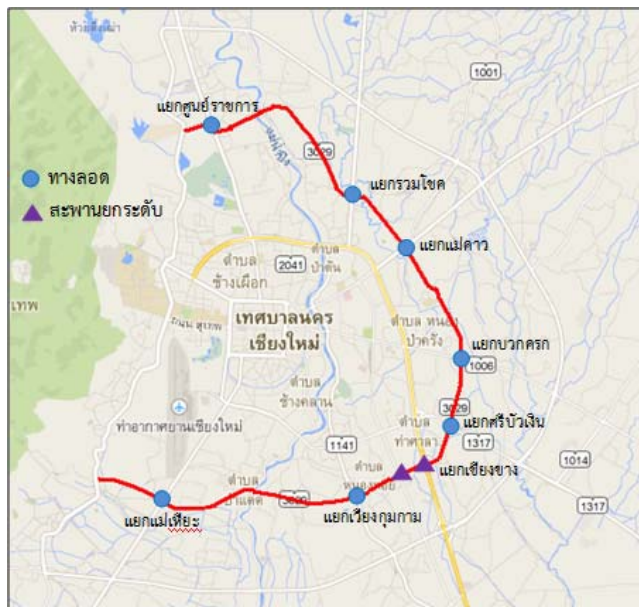
(๘) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๘: ถนนเชียงใหม่ -หางดง เป็นทางหลวง สายหลักที่ใช้สำหรับเดินทางเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน เชื่อมต่อระหว่างเขตอำเภอเมือง อำเภอหางดง อำเภอ สันป่าตอง อำเภอจอมทองอำเภอฮอด และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชนและ สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจรผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

(๙) ทางหลวงชนบทหมายเลข ชม.๓๐๒๙: เป็นถนนวงแหวนรอบกลางของจังหวัด เชียงใหม่ เชื่อมระหว่าง อำเภอแมริม อำเภอสันทราย อำเภอ สันกำแพง และอำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นถนนขนาด ๖ ช่องจราจร ผิวทางแบบคอนกรีต

(๑๐) ทางหลวงหมายเลข ๑๒๑: เป็นถนนวงแหวนรอบนอกของจังหวัดเชียงใหม่ ทำหน้าที่เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่ โดยเชื่อมการเดินทางระหว่างอำเภอเมือง อำเภอแมริม อำเภอสันทราย อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอสันกำแพง อำเภอสารภี และ อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นถนนขนาด ๒ ช่องจราจร ผิวทางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต



รูปที่ ๔ แผนที่แสดงทางลัดและทางยกระดับบนถนนวงแหวนรอบในและรอบนอกของกรมทางหลวง



รูปที่ ๕ แผนที่แสดงทางลัดและทางยกระดับบนถนนวงแหวนรอบกลางของกรมทางหลวงชนบท

๑.๔.๒ ทางรถไฟ

การคมนาคมทางรถไฟ ปัจจุบันมีรถไฟสายเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ โดยผ่าน จังหวัด พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง และ ลำพูน เปิดการเดินทางรถไฟทุกวันๆ ละ ๑๔ ขบวน (ไปจำนวน ๗ ขบวน กลับ จำนวน ๗ ขบวน) นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังเปิด การเดินทางรถไฟสายเชียงใหม่ - นครสวรรค์ จำนวน ๒ ขบวน (ไป-กลับ)

สถานีรถไฟเชียงใหม่ มีระยะทางห่างจาก กรุงเทพฯ ๗๕๑ กิโลเมตร มีผู้โดยสารเฉลี่ย เดินทางทั้งเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง วันละ ประมาณ ๑,๕๐๐ คน ในด้านการบริการสังคม มีขบวนรถไฟโดยสาร พิธิตามนโยบาย รัฐบาล เพื่อบริการประชาชนเฉพาะชาวไทย คือ รถเร็วขบวนที่ ๑๐๙/๑๐๒ วิ่งระหว่าง

กรุงเทพฯ -เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ และ รถดีเซลรางธรรมดา ขบวนที่ ๔๐๗/๔๐๘ วิ่งระหว่างนครสวรรค์ - เชียงใหม่ -นครสวรรค์

ตารางที่ ๒ แสดงประเภทและขบวนรถไฟที่ให้บริการในจังหวัดเชียงใหม่

ลำดับที่	ประเภทรถไฟ	ขบวน	สถานีต้นทาง	เวลาออก	สถานีปลายทาง	เวลาถึง
๑	รถเร็ว	๑๐๙	กรุงเทพฯ	๑๒.๒๕ น.	เชียงใหม่	๐๔.๑๕ น.
๒	รถเร็ว	๑๐๒	เชียงใหม่	๐๕.๔๕ น.	กรุงเทพฯ	๒๑.๑๐ น.
๓	รถด่วนพิเศษ	๑๓	กรุงเทพฯ	๑๙.๓๕ น.	เชียงใหม่	๐๙.๕๕ น.
๔	รถด่วนพิเศษ	๑๔	เชียงใหม่	๑๖.๐๐ น.	กรุงเทพฯ	๐๖.๓๐ น.
๕	รถด่วนพิเศษนครพิงค์	๒	เชียงใหม่	๑๗.๐๐ น.	กรุงเทพฯ	๐๖.๕๐ น.
๖	รถด่วนพิเศษนครพิงค์	๑	กรุงเทพฯ	๑๘.๑๐ น.	เชียงใหม่	๐๘.๑๕ น.
๗	รถดีเซลรางปรับอากาศ	๑๑	กรุงเทพฯ	๑๘.๐๐ น.	เชียงใหม่	๐๖.๒๐ น.
๘	รถดีเซลรางปรับอากาศ	๙	กรุงเทพฯ	๐๘.๓๐ น.	เชียงใหม่	๒๐.๓๐ น.
๙	รถดีเซลรางปรับอากาศ	๑๐	เชียงใหม่	๒๑.๐๐ น.	กรุงเทพฯ	๐๙.๑๐ น.
๑๐	รถดีเซลรางปรับอากาศ	๑๒	เชียงใหม่	๐๘.๕๐ น.	กรุงเทพฯ	๒๐.๒๕ น.
๑๑	รถดีเซลรางธรรมดา	๔๐๘	เชียงใหม่	๐๙.๓๐ น.	นครสวรรค์	๑๙.๐๐ น.
๑๒	รถดีเซลรางธรรมดา	๔๐๗	นครสวรรค์	๐๕.๐๐ น.	เชียงใหม่	๑๔.๓๐ น.

๑.๔.๓ ทางอากาศ

การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดเชียงใหม่มีท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับต้น รองจากท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีเส้นทางบินไป - กลับวันละหลายเที่ยวบิน ทั้งสายการบินภายในประเทศ และสายการบินระหว่างประเทศโดยสายการบินระหว่างประเทศ มีสายการบินจากเชียงใหม่ ไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศในแถบเอเชีย มีเที่ยวบินตรงจากเชียงใหม่ ไปยังหลายประเทศ เช่น ประเทศจีน ลาว พม่า ใต้หวัน เกาหลีใต้ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น เป็นต้น

ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ มีจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีสายการบินประจำภายในประเทศจำนวน ๗ สายการบิน ทำการบิน ๑๔ เส้นทาง และสายการบินระหว่างประเทศจำนวน ๒๐ สายการบิน ท้าการบิน ๑๘ เส้นทาง มีเที่ยวบินเฉลี่ย ๑๘๐ เที่ยวบิน/วัน การเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินดังกล่าวมาจากสายการบินต้นทุนต่ำทยอยเปิดตัวเข้ามาในธุรกิจการบิน ทำให้ประชาชนหันมาเดินทางทางอากาศมากขึ้น นอกจากนั้นยังมีนักท่องเที่ยวชาวจีนให้ความนิยมในการเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดเชียงใหม่เพิ่มสูงขึ้นมาก ด้วยเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ปี ๒๕๕๗ มีเที่ยวบิน ขึ้น-ลง จำนวน ๔๙,๖๗๙ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๖ ร้อยละ ๒๐ ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น ๖,๒๑๓,๔๑๕ คน เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๖ ร้อยละ ๒๐ มีรถยนต์หมุนเวียนเข้ามาใช้บริการมากกว่าวันละ ๑๐,๐๐๐ คัน

๑.๕ ด้านการท่องเที่ยว

จากการศึกษาด้านการท่องเที่ยว โดยกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาปี พ.ศ. ๒๕๕๖ พบว่า จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมชมเยือนทั้งหมด ๗,๐๘๙,๗๙๒ คน แบ่งเป็น คนไทย ๔,๗๔๗,๘๘๗ คน ชาวต่างประเทศ ๒,๓๔๑,๙๐๕ คนดังแสดงใน รูปที่ ก.๒-๑๒ สร้างรายได้รวม ๕๘,๕๕๐.๕ ล้านบาทและจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวย้อนหลัง พบว่า มีอัตราการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวจาก ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ร้อยละ ๗.๙๐ ต่อปี โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอัตราการเพิ่ม ร้อยละ ๖.๘๒ ต่อปี และนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราการเพิ่ม ร้อยละ ๘.๔๔ ต่อปี มีสถานที่ท่องเที่ยวประเภทนี้ ได้แก่

๑.๕.๑ ประเภทศิลปกรรม โบราณสถาน สถานที่ท่องเที่ยวประเภทนี้ ได้แก่

(๑) วัดเชียงมั่น อยู่ถนนราษาคินัย อำเภอเมือง เป็นวัดที่เก่าแก่ที่สุดในตัวเมืองเชียงใหม่ เมื่อ พ.ศ.๑๘๓๙ วัดนี้เป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปสำคัญ คือ “พระเสด็จกมณี” หรือ “พระแก้วขาว” สถาปัตยกรรมสำคัญ ได้แก่ พระอุโบสถ หอไตร และที่สำคัญ คือ เจดีย์ทรงระฆังฐานสี่เหลี่ยมและมีซ่างล้อมที่ฐานหมายความว่าค้ำจุนพระพุทธศาสนาไว้

(๒) วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร อยู่ถนนสามล้าน ตำบลพระสิงห์ อำเภอเมือง พญาผายู กษัตริย์องค์ที่ ๕ ในราชวงศ์มังรายโปรดเกล้าฯ ให้สร้างวัดนี้ขึ้น ในปี พ.ศ.๑๘๘๘ พร้อมทั้งสร้างเจดีย์สูง ๒๔ ศอกองค์หนึ่ง เพื่อใช้เป็นที่ยกธรรมาภิบาลของพญาคำฟู มีพระพุทธรูปที่สำคัญคือพระพุทธรูปสี่องค์

(๓) วัดพุกหงษ์ ตั้งอยู่ถนนสามล้าน (ในซอยตรงข้ามกับซอยสามล้าน ๗) ตำบลพระสิงห์ อำเภอเมือง สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ.๒๐๓๐ สมัยพระเจ้ายอดเชียงราย สิ่งที่น่าสนใจ คือ วัดนี้มีเจดีย์โบราณซึ่งพบว่ามีเพียงสามวัดในเชียงใหม่ คือ วัดพุกหงษ์ วัดรำเปิง และวัดเจดีย์ปล่อง มีลักษณะเป็นทรงกลมก่ออิฐถือปูนฐานเป็นสี่เหลี่ยมหนึ่งชั้น เหนือขึ้นไปเป็นฐานทรงกลมสามชั้น และมีองค์เจดีย์เป็นทรงกลมซ้อนกัน ๗ ชั้น โดยรอบเป็นซุ้มพระพุทธรูปรวม ๕๒ ซุ้ม

(๔) วัดปราสาท ตั้งอยู่บนถนนอินทวิโรส ซอย ๓ อำเภอเมือง ใกล้กับวัดพระสิงห์ จุดเด่นคือ วิหารซึ่งมีลักษณะสถาปัตยกรรมแบบล้านนาดั้งเดิม ที่หน้าบันวิหารมีลวดลายปูนปั้นประดับกระจกสี และไม้แกะสลักรูปสิงห์ฝีมือประณีต ซุ้มปราสาทที่ประดิษฐานพระประธานเป็นศิลปะล้านนาโบราณที่หลงเหลืออยู่ไม่กี่แห่ง

(๕) วัดเจดีย์หลวงวรวิหาร อยู่ที่ถนนพระปกเกล้า วัดนี้ตั้งอยู่ใจกลางเมืองเชียงใหม่พอดี ประดิษฐานเจดีย์ใหญ่ที่สุดในจังหวัดเชียงใหม่ สร้างขึ้นในรัชกาลพระเจ้าแสนเมืองมากษัตริย์องค์ที่ ๗ แห่ง ราชวงศ์มังราย (พ.ศ.๑๙๑๓-๑๙๕๔)

(๖) หอศิลปวัฒนธรรมเชียงใหม่หรือ อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ ตั้งอยู่ที่ถนนพระปกเกล้า ต.ศรีภูมิ (ใกล้กับวัดพระสิงห์) บริเวณที่ตั้งเคยเป็นสะดือเมือง ตั้งแต่สมัยพระยาเม็งราย เป็นที่ตั้งของเสาอินทขิล หรือเสาหลักเมือง ก่อนที่พระเจ้าติโลกราชจะโปรดให้ย้ายเสาอินทขิลไปไว้ที่วัดเจดีย์หลวง

๑.๕.๒ ประเภทสถานที่ท่องเที่ยวตามธรรมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวประเภทนี้ ได้แก่

(๑) สวนรุกขชาติห้วยแก้ว เป็นที่รวบรวมพันธุ์ไม้นานาชนิดไว้ศึกษาเป็นสถานที่ร่มรื่น เหมาะสำหรับเป็นที่พักผ่อนและยังมีสวนสุขภาพสำหรับออกกำลังกาย ตั้งอยู่ถัดจากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทางขึ้นดอยสุเทพ

(๒) สวนสัตว์เชียงใหม่ ตั้งอยู่ที่ถนนห้วยแก้ว ใกล้กับสวนรุกขชาติ เป็นสวนสัตว์ขนาดใหญ่ได้รับการจัดสภาพอย่างดี บริเวณกว้างขวาง มีบรรยากาศร่มรื่น และมีสัตว์อยู่มากกว่า ๒,๐๐๐ ชนิด

(๓) เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี ตั้งอยู่ในตำบลแม่เหียะ ตำบลสุเทพ และ ตำบลหนองควาย เป็นสวนเป็นสวนสัตว์กลางคืนแห่งแรกในประเทศไทย และถือเป็นสวนสัตว์กลางคืนที่ใหญ่ที่สุดในโลก ด้วยขนาดพื้นที่ประมาณ ๑.๓ ตารางกิโลเมตร หรือ ๘๑๙ ไร่ ปัจจุบันเชียงใหม่ไนท์ซาฟารีสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งวัน ทั้งในเวลากลางวัน และในเวลากลางคืน

(๔) อุทยานแห่งชาติดอยสุเทพ-ปุย มีพื้นที่ประมาณ ๒๖๓ ตารางกิโลเมตร หรือ ๑๖๓,๑๖๓ ไร่ ครอบคลุมพื้นที่อำเภอแมริม อำเภอหางดง และอำเภอเมือง

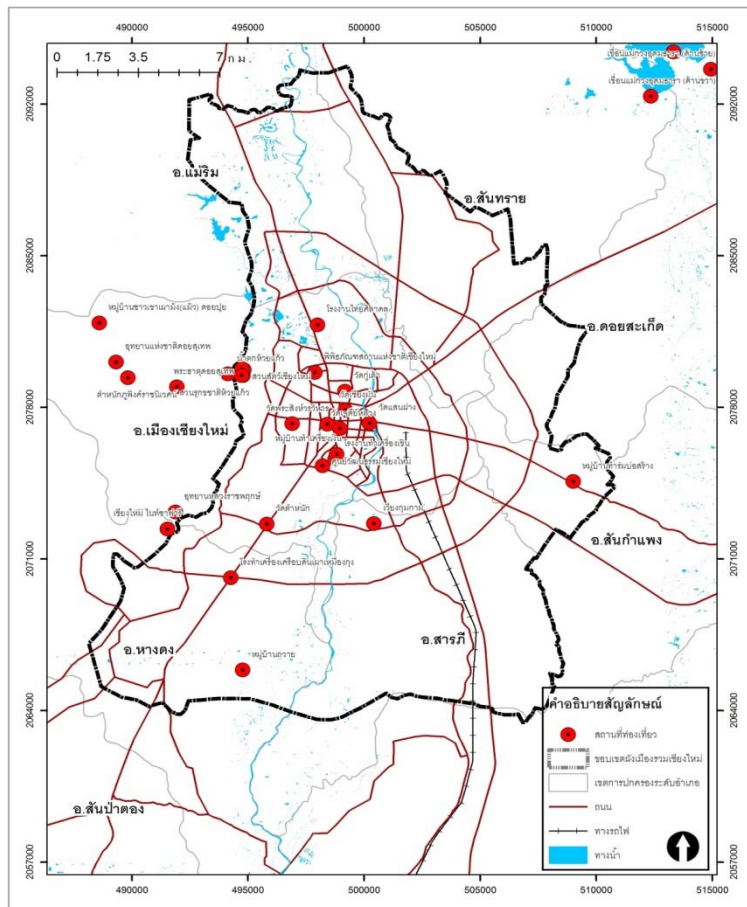
(๕) พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์ จากวัดพระธาตุดอยสุเทพไปยังพระตำหนักฯ ระยะทางประมาณ ๔ กิโลเมตร เป็นพระตำหนักประทับแปรพระราชฐานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ สร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ.๒๕๐๕

(๖) อุทยานแห่งชาติออบขาน มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ ๔๘๔ ตารางกิโลเมตร หรือ ๓๐๒,๕๐๐ ไร่ ครอบคลุมพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ สะเมิง หางดง แม่วาง และสันป่าตอง

(๗) ศูนย์วิจัยเกษตรหลวงเชียงใหม่ (ขุนวาง) เป็นที่ตั้งของศูนย์วิจัยเกษตรหลวงเชียงใหม่ ซึ่งอยู่ในวงล้อมของแนวเทือกเขาอินทนนท์

(๘) อุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ แต่เดิมดอยอินทนนท์มีชื่อว่า “ดอยหลวง” หรือ “ดอยอ่างกา” ดอยหลวง หมายถึงภูเขาที่มีขนาดใหญ่

(๙) อุทยานหลวงราชพฤกษ์เป็นสวนพฤกษศาสตร์ขนาดใหญ่และเป็นสถานที่ที่ใช้จัดงาน มหกรรมพืชสวนโลกเฉลิมพระเกียรติฯ ราชพฤกษ์ ตั้งอยู่ ณ ศูนย์วิจัยเกษตรหลวงเชียงใหม่ ตำบลแม่เหียะอำเภอเมือง มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ ๔๗๐ ไร่



รูปที่ ๖ แผนที่แสดงที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในเมืองเชียงใหม่

๒. แผนการพัฒนาโครงข่ายและการแก้ไขปัญหาจราจรในจังหวัดเชียงใหม่

จากนโยบายที่ส่งเสริมให้มีการกระจายโอกาสด้านเศรษฐกิจ การศึกษา สาธารณสุข และความเจริญไปยังภูมิภาคต่างๆ ของภาครัฐที่ผ่านมา ส่งผลให้เกิดการเติบโตอย่างรวดเร็วของเมืองหลักในภูมิภาคหลายเมืองเช่น เมืองภูเก็ต เมืองสุราษฎร์ธานี เมืองหาดใหญ่ เมืองเชียงใหม่ เมืองพัทยา ฯลฯ ซึ่งเมืองต่างๆ เหล่านี้ได้กลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การศึกษา และการท่องเที่ยวของภูมิภาคอย่างรวดเร็ว ซึ่งการเติบโตอย่างรวดเร็วกระโดดในลักษณะดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและขนส่งโดยเฉพาะปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจราจรทางบกเพิ่มขึ้นตามมา

กระทรวงคมนาคมจึงได้มีนโยบายในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองหลักในภูมิภาคจำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครราชสีมา ขอนแก่น สงขลา และภูเก็ต ซึ่งเห็นว่า เมืองเชียงใหม่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และเป็นพื้นที่เชิงยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับค่านิยมทั้งจากชาวไทยและชาวต่างประเทศเป็นเสมือนเมืองหลวงทางการศึกษาและการพัฒนาของพื้นที่ภาคเหนือ รวมไปถึงเป็นศูนย์กลางในการเดินทางที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่ในภูมิภาคภาคเหนือตอนบนและประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้เมืองเชียงใหม่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรที่แออัดคับคั่ง และความไม่สะดวกในการเดินทางของประชาชนเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาและพัฒนาศักยภาพของเมืองเชียงใหม่ ดังนั้น หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้มีแผนการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง ดังนี้

๒.๑ สำนักทางหลวงที่ ๑ กรมทางหลวง

มีโครงการพัฒนาโครงข่ายและการแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองเชียงใหม่ทั้งหมด ๗ โครงการ ดังนี้

๒.๑.๑ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการจำนวน ๓ โครงการ

(๑) โครงการก่อสร้างทางลอดแยกกองพันสัตว์ต่าง ทล. ๑๐๗ ตัด ทล. ๑๒๑ งบประมาณ ๕๘๘.๖๔๕ ล้านบาท

(๒) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสารภี ระยะที่ ๒ ทล. ๑๑ ตัด ทล. ๑๒๑ งบประมาณ ๓๔๓.๙๒๗ ล้านบาท

(๓) โครงการก่อสร้างทางลอดแยกแม่ใจร่วมสะพานข้ามแม่น้ำปิง ทล. ๑๑ ตัด ทล. ๑๐๐๑ งบประมาณ ๑,๑๗๒.๗๗๑ ล้านบาท

๒.๑.๒ โครงการที่เสนอแผนขอรับงบประมาณ จำนวน ๒ โครงการ

(๑) โครงการขยายทางหลวงเป็น ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ กม. ๐+๐๐๐ - กม.๑๓+๐๐๐ งบประมาณ ๖๐๐ ล้านบาท

(๒) โครงการขยายทางหลวงเป็น ๖-๘ ช่องจราจร พร้อมสะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ กม.๕๒๘+๐๐๐ - กม.๕๕๒+๐๐๐ งบประมาณ ๑,๒๐๐ ล้านบาท

๒.๑.๓ โครงการที่รอการเห็นชอบ จำนวน ๒ โครงการ

(๑) โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกรินคำ - ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดเชียงใหม่ งบประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท

(๒) โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ทางเลี่ยงเมืองอำเภอแม่ริม งบประมาณ ๗๐๐ ล้านบาท

๒.๒ สำนักทางหลวงชนบทที่ ๑๐ (เชียงใหม่) กรมทางหลวงชนบท

มีโครงการเพื่อพัฒนาโครงข่ายในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ดังนี้

๒.๒.๑ โครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองสันป่าตอง-หางดง แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ คือ

ระยะที่ ๑ ปรับปรุงทางเดิมเลียบบคลองชลประทาน (ฝั่งซ้าย) ขนาด ๒ ช่องจราจร ผิวจราจร Asphalt concrete กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร โดยใช้เขตทางเดิมของคลองส่งน้ำชลประทานโครงการแม่แตง ระยะทาง ๑๔.๐๓๕ กิโลเมตร พร้อมทางเชื่อมสู่ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ ระยะทาง ๖.๘๐๐ กิโลเมตร งบประมาณ ๑๕๐ ล้านบาท ก่อสร้างเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๓

ระยะที่ ๒ ก่อสร้างถนนผิวจราจร Asphalt concrete ขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร เกาะกลางกว้าง ๔.๒๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร ระยะทาง ๑๓.๗๕๗ กิโลเมตร พร้อมทางลอด ๑ แห่ง งบประมาณ ๙๘๘ ล้านบาท ปัจจุบันดำเนินการประมาณร้อยละ ๙๗

ระยะที่ ๓ ก่อสร้างถนนผิวจราจร Asphalt concrete ตามแนวคลองชลประทานแม่แตง ขนาด ๒ ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร ระยะทาง ๑๔.๐๓๕ กิโลเมตร งบประมาณค่าก่อสร้าง ๙๗๐ ล้านบาท อยู่ระหว่างของงบประมาณและรอการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

๒.๒.๒ โครงการปรับปรุงถนนในพื้นที่โครงการหลวงตามพระราชดำริ

ในปี ๒๕๕๑ มูลนิธิโครงการหลวงขอให้ คค. พิจารณาสับสนุนการปรับปรุงซ่อมแซมถนนในพื้นที่โครงการหลวง และ คค. ได้มอบหมายให้ ทช. รับผิดชอบดำเนินการ ซึ่ง ทช. ได้กำหนดแผนงานปรับปรุงถนนในพื้นที่ศูนย์พัฒนาโครงการหลวง เป็น ๒ ระยะ คือ

ระยะที่ ๑ แผนงานปรับปรุงถนนในพื้นที่ศูนย์พัฒนาโครงการหลวง ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๔ ผลการดำเนินงานแล้วเสร็จเป็นระยะทาง ๔๙ กิโลเมตร งบประมาณ ๒๔๔ ล้านบาท

ระยะที่ ๒ แผนงานปรับปรุงถนนในพื้นที่ศูนย์พัฒนาโครงการหลวง ปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ผลการดำเนินงานแล้วเสร็จเป็นระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร งบประมาณ ๑,๒๖๗ ล้านบาท

ซึ่งในภาพรวมการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยยังเหลือระยะทางที่ต้องดำเนินการประมาณ ๔๐๐ กิโลเมตร ทั้งนี้ ทช. คาดว่าคงต้องมีการทบทวนแผนหรือขยายแผนออกไป

๒.๒.๓ โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตร ยกกระดับถนนลูกรังเป็นถนนลาดยาง ดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ระยะทาง ๑.๖๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๙.๙๐ ล้านบาท จำนวน ๑๓ โครงการ ประกอบด้วย

- (๑) ถนนสายแยก ทล.๑๐๗ - บ.รินหลวง
- (๒) ถนนสายแยก ทล.๑๓๔๙ - บ.ห้วยเกี๋ยง
- (๓) ถนนสายแยก ทล.๑๐๙๖ - บ.แม่สาบ
- (๔) ถนนสายแยก ทล.๑๐๗ - บ.แม่สลัก
- (๕) ถนนสายแยก ทล.๑๐๗ - บ.หนองขวาง
- (๖) ถนนสายแยก ทล.๑๑๘ - บ.ศรีบัวบาน (ตอนเชียงใหม่)
- (๗) ถนนสายแยก ทล.๑๐๗ - บ.แม่มะกู่
- (๘) ถนนสายแยก ทล.๑๓๑๗ - บ.แม่เตาดิน
- (๙) ถนนสายแยก ทล.๑๑๐๓ - บ.แพะดินแดง
- (๑๐) ถนนสายแยก ทล.๑๒๐๗ - บ.ทุ่งหญ้า

(๑๑)ถนนสายแยก ทล.๑๐๐๑ - บ.ป่าสักงาม

(๑๒)ถนนสายแยก ทล.๑๐๐๑ - บ.ต้นกอก

(๑๓)ถนนสายแยก ทล.๑๑๐๓ - บ.กองวะ

๒.๓ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

มีการแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนี้

๒.๓.๑ การแก้ไขปัญหาจราจรผ่านการประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ สนข. ได้มีการประชุมร่วมกับจังหวัดเชียงใหม่แล้ว จำนวน ๕ ครั้ง มีปัญหาจราจรที่ได้รับการแก้ไข ดังนี้

(๑) การจราจรติดขัดบริเวณแยกสันทรายน้อย

(๒) การจัดระเบียบการจอดรถบริเวณถนนสุเทพ

(๓) การจัดระเบียบการจราจรบนถนนนิมานเหมินท์

(๔) การจัดจังหวะการจัดสัญญาณไฟจราจรแบบทวนเข็มนาฬิกา ซึ่งไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถในแต่ละเส้นทาง ให้ปรับจังหวะสัญญาณไฟจราจรใหม่เป็นแบบสวนทางกัน จำนวน ๔ แยก ได้แก่ แยกศาลเด็ก แยกหนองประทีป แยกรวมโชค และแยกแม่คาว

๒.๓.๒ โครงการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในเมืองเชียงใหม่

สนข. ได้จัดสรรงบประมาณจำนวน ๒.๓ ล้านบาท ให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในเมืองเชียงใหม่ โดยเริ่มดำเนินการศึกษาตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๘ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ รวมระยะเวลาดำเนินการสำรวจ ๖ เดือน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

(๑) วัตถุประสงค์

เพื่อสำรวจข้อมูลด้านการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่ และวิเคราะห์สภาพปัญหาการขนส่งและจราจรของเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันและอนาคต เพื่อทำการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร ในพื้นที่เกิดปัญหาบริเวณจุดวิกฤติ จุดขัดแย้งที่มีปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร และเพื่อศึกษา วิเคราะห์ และนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและการจัดการจราจร ระยะเร่งด่วนแบบเบ็ดเสร็จ รวมทั้งแนวทางแก้ปัญหายั่งยืนในระยะยาว โดยแนวทางแก้ไขปัญหามุ่งเน้นพื้นที่ที่มีความเร่งด่วน ต้องมีความเป็นไปได้ในด้านการจัดการภายใต้หน่วยงานท้องถิ่นเอง

(๒) ขอบเขตการศึกษา

การดำเนินงานแบ่งงานเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย งานที่ ๑ งานสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร งานที่ ๒ งานศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจร และงานที่ ๓ งานประชุมสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น

(๓) สถานะปัจจุบัน

ที่ปรึกษาฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำรายงานความก้าวหน้า และได้นำเสนอพื้นที่แก้ไขปัญหาจำนวน ๕ พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่แยกลิขิตชิววัน พื้นที่สี่แยกศาลเด็ก พื้นที่ถนนนิมานเหมินท์ พื้นที่แยกแสงตะวัน และพื้นที่หน้าคอมพาซ่า

๓. การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

รถสี่ล้อแดงหรือรถแดง คือรถโดยสารรับจ้าง ในรูปแบบของรถสองแถวขนาดเล็กในตัวอำเภอเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากตัวรถมีสี่แดง จึงเรียกว่า "รถแดง" หรือ ชาวเชียงใหม่เรียกว่า "รถสี่ล้อ" ลักษณะการวิ่งของรถจะไม่ประจำทาง โดยจะวิ่งในเส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการคล้ายกับแท็กซี่แต่จะรับผู้โดยสารเพิ่มเติมตลอดทาง และเปลี่ยนเส้นทางตามผู้โดยสาร รถสี่ล้อแดงจะรวมกลุ่มกันเป็นสหกรณ์ ชื่อว่า สหกรณ์นครลานนาเดินรถ มีผู้ประกอบการสี่ล้อแดงเป็นสมาชิกประมาณ ๒,๘๐๐ คน เป็นสหกรณ์ประเภท "สหกรณ์บริการ" ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย มีเงินหมุนเวียนประมาณปีละ ๑๐ ล้านบาท สมาชิกทุกคนต้องเสียเงินบำรุงสหกรณ์ ๒๐๐ บาท/เดือน ภารกิจของสหกรณ์ ได้แก่ ควบคุมดูแลสมาชิกรถสองแถว จัดหาน้ำมัน น้ำมันเครื่อง และอะไหล่รถราคาถูกให้กับสมาชิก เมื่อเกิดข้อพิพาทสหกรณ์จะเข้าไปให้ความช่วยเหลือ และให้สมาชิกกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ถูก



รูปที่ ๗ รถสี่ล้อแดง

การให้บริการของรถสี่ล้อแดงมีปัญหามากมายทำให้มีประสิทธิภาพต่ำลง และได้รับความนิยมลดลง โดยมีปัญหาต่างๆ เช่น อัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพงและไม่แน่นอน การให้บริการเป็นแบบ Share Taxi ผู้ประกอบการจะรับคนที่จุดหมายปลายทางใกล้ๆ กัน หรือเป็นเส้นทางที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่ผ่านทำให้เวลาเดินทางเพิ่มขึ้นเพราะรถต้องวนไปส่งผู้โดยสารให้ครบทุกคนและบางครั้งก็ให้ผู้โดยสารลงรถกลางคันเมื่อได้ผู้โดยสารที่ดีกว่า เส้นทางที่ไม่เหมาะสม ทำให้ผู้ประกอบการไม่สนใจที่จะวิ่งตามเส้นทางที่กำหนดไว้ เพราะเส้นทางที่ได้จัดทะเบียนไว้เป็นเวลานานมาก ปัจจุบันได้มีการจัดระบบการเดินรถใหม่ทำให้เส้นทางเดิมไม่เหมาะสมกับการเดินรถ อีกทั้งบางเส้นทางมีปริมาณผู้โดยสารน้อย และมาตรฐานการบริการที่ยังไม่ดีพอสภาพรถเก่า และผิดกฎจราจรบ่อยครั้ง โดยการหยุดรับผู้โดยสารในที่ห้ามจอดและจอดในบริเวณที่การจราจรหนาแน่นทำให้เกิดขวางการจราจร

๓.๑ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ กรมการขนส่งทางบก

มีโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองเชียงใหม่ ประกอบด้วย

๓.๑.๑ การจัดระเบียบการขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ (รถสี่ล้อแดง)

ในการประชุมคณะกรรมการอำนวยการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีพลตรีศรายุทธ รั้งสี ผู้บัญชาการกองกำลังรักษาความสงบ มณฑลทหารบกที่ ๓๓ (มทบ.๓๓) เป็นประธาน และนายสุริยะ ประสาทบัณฑิตย์ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่เป็นรองประธาน มีมติให้วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗ เป็นวันเริ่มให้บริการจัดระเบียบการขนส่งสาธารณะรูปแบบใหม่ของเมืองเชียงใหม่ โดยกำหนดให้รถโดยสารที่วิ่งมาจากอำเภอต่างๆ มีจุดจอดที่สถานีขนส่งช้างเผือกเพียงแห่งเดียว และให้สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด และเทศบาลนครเชียงใหม่ จัดรถโดยสารรับช่วงต่อในเขตเมือง โดยให้ พันเอกโกศล ประทุมชาติ รอง ผบ.มทบ.๓๓ เป็นประธาน และขนส่งจังหวัดเชียงใหม่เป็นรองประธาน ในคณะกรรมการอำนวยการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีหน่วยงานต่างๆ เป็นอนุกรรมการ อาทิเช่น สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสองแถว เป็นต้น เพื่อร่วมกันกำหนดเส้นทางให้มีความเหมาะสมกับการใช้บริการของประชาชน ดังนี้

(๑) รถสองแถวแดง สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด จัดเดินรถจำนวน ๑๑ เส้นทางๆ ละ ๕๐ คัน ระหว่างเวลา ๐๕.๐๐-๒๐.๐๐ น. มีรถออกทุกๆ ๒๐ นาที (ขาไป และขากลับ) ค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดสาย สำหรับพระภิกษุ สามเณร นักเรียน/ นักศึกษา ในเครื่องบิน ๑๐ บาทตลอดสาย โดยมีเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- (๑.๑) เส้นทาง สาย ๑ หลัง มช.-กาดสามแยกสันทราย
- (๑.๒) เส้นทาง สาย ๒ ห้วยแก้ว-ขนส่งอาเขต
- (๑.๓) เส้นทาง สาย ๓ ขนส่งช้างเผือก-ประตูท่าแพ-สนามบิน
- (๑.๔) เส้นทาง สาย ๔ ขนส่งช้างเผือก-นิมมาน-สนามบิน
- (๑.๕) เส้นทาง สาย ๕ ขนส่งช้างเผือก-วนขวา-เซนทรัลเฟสติวัล
- (๑.๖) เส้นทาง สาย ๖ ขนส่งช้างเผือก-กาดหลวง-เทศบาลหนองควาย
- (๑.๗) เส้นทาง สาย ๗ ขนส่งช้างเผือก-ยุพราช-กาดสามแยกสันทราย
- (๑.๘) เส้นทาง สาย ๘ ขนส่งช้างเผือก-ศูนย์ราชการ-โรงพยาบาลนครพิงค์
- (๑.๙) เส้นทาง สาย ๙ ขนส่งช้างเผือก-หนองสี่แจ่งสารภี
- (๑.๑๐) เส้นทาง สาย ๑๐ ขนส่งช้างเผือก-บ้านบวกครก
- (๑.๑๑) เส้นทาง สาย ๑๑ ขนส่งช้างเผือก-ยุพราช-มงฟอร์ตประถม

(๒) รถบัสปรับอากาศ เทศบาลนครเชียงใหม่ จัดเดินรถจำนวน ๒ เส้นทางๆ ละ ๓ คัน ระหว่างเวลา ๑๖.๐๐-๒๐.๐๐ น. มีรถออกทุก ๒๐ นาที ค่าโดยสาร ๑๕ บาทตลอดสาย พระภิกษุ สามเณร นักเรียน ในเครื่องบิน ๑๐ บาท ดังนี้

- (๒.๑) เส้นทาง สายขนส่งอาเขตสนามบิน (วนซ้าย)
- (๒.๒) เส้นทาง สายขนส่งอาเขตสนามบิน (วนขวา)

(๓) รถสองแถวแดงเสริมพิเศษ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด นักเรียน/ นักศึกษา ในเครื่องบิน จำนวน ๓ เส้นทาง โดยกำหนดช่วงเวลาเดินรถ ช่วงเช้าระหว่างเวลา ๐๖.๐๐-๐๙.๐๐ น. และช่วงเย็นระหว่างเวลา ๑๕.๐๐-๑๘.๐๐ น. ค่าโดยสาร ๑๐ บาทตลอดสาย ดังนี้

(๓.๑) สายที่ ๑ พ. ขนส่งช้างเผือก-มหาวิทยาลัยเชียงใหม่-มหาวิทยาลัยราช
มงคลล้านนา

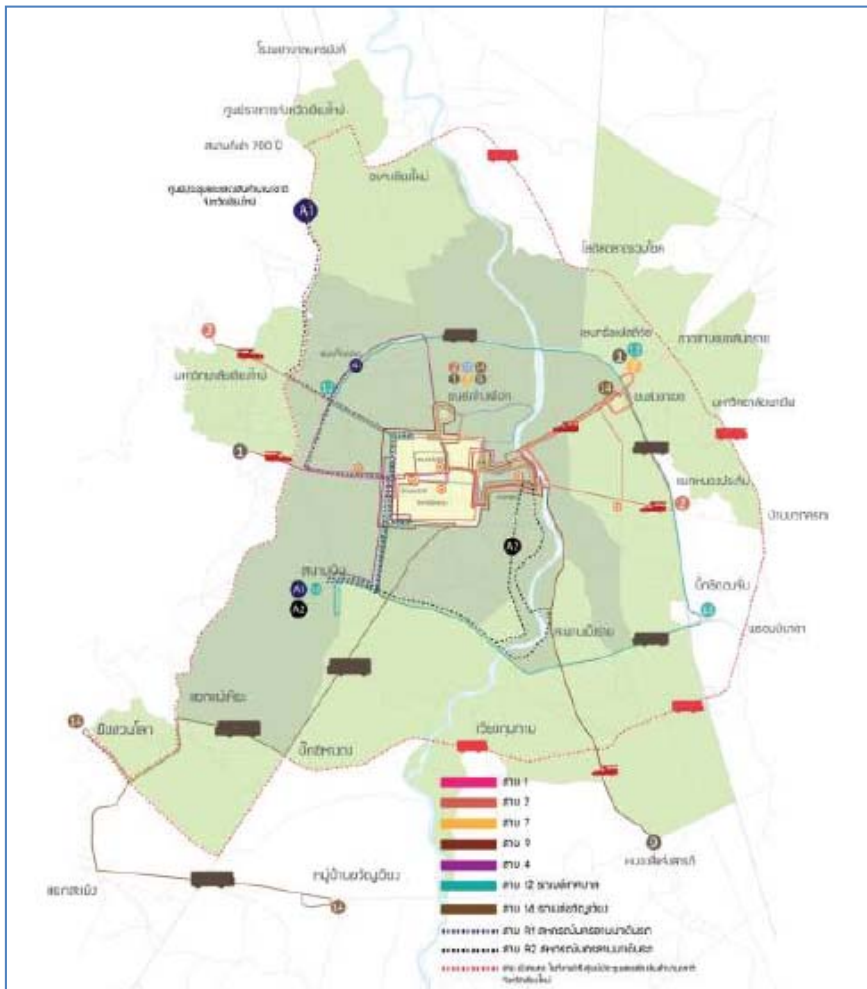
(๓.๒) สายที่ ๒ พ. ขนส่งช้างเผือก-โรงเรียนปรั้นสร้อยส์-โรงเรียนดาราวิทยาลัย

(๓.๓) สายที่ ๓ พ. ขนส่งช้างเผือก-โรงเรียนยุพราช-โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ

สำหรับระยะที่ ๒ จะมีการเพิ่มเส้นทางเดินรถเชื่อมโยงในสถานที่สำคัญต่างๆ อาทิเช่น
ไนท์ซาฟารี ฟิชสวนโลก ศูนย์ประชุมนานาชาติฯ สนามกีฬา ๗๐๐ ปี เป็นต้น

ต่อมาเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗ ได้เพิ่มเส้นทางเดินรถจาก ๑๑ เส้นทาง เป็น ๑๔
เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทาง สาย ๑๒ ขนส่งอาเขต-สนามบิน เส้นทาง สาย ๑๓ ขนส่งช้างเผือก-กาดหลวง
และ เส้นทาง สาย ๑๔ ขวัญเวียง

จากการจัดระเบียบการขนส่งรถสาธารณะเมืองเชียงใหม่ (รถสีล้อแดง) ปรากฏว่า
ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร จังหวัดเชียงใหม่จึงได้ดำเนินการศึกษาและสาธิตระบบรถประจำทางในเขตเมือง
เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ โดยทดลองเดินรถในสายที่ ๗ (สถานีขนส่งช้างเผือก –เซ็นทรัลเฟสติวัล-
โรงเรียนยุพราช) และต่อมาได้ทดลองเดินรถเพิ่มอีก ๔ เส้นทาง ได้แก่ สายที่ ๑ (หลัง มช.-กาดสามแยกสันทราย)
สายที่ ๒ (ห้วยแก้ว-ขนส่งอาเขต) สายที่ ๔ (ขนส่งช้างเผือก-นิมมาน-สนามบิน) และสายที่ ๕ (ขนส่งช้างเผือก-
หนองสีแจ่งสารภี)



รูปที่ ๘ แผนที่แสดงเส้นทางกรวิ่งให้บริการของรถสีล้อแดง

๓.๑.๒ การจดทะเบียนรถยนต์บริการ (รถป้ายเขียว) สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ได้พิจารณาเห็นชอบการจดทะเบียนรถยนต์บริการ (รถป้ายเขียว) แล้ว จำนวน ๑๔ ราย รวมรถยนต์บริการที่จดทะเบียน ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งสิ้น ๑๐๒ คัน

๓.๒ สถานีรถไฟจังหวัดเชียงใหม่ การรถไฟแห่งประเทศไทย

มีการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเดินรถไฟและจุดอุบัติเหตุ ดังนี้

๓.๒.๑ การเดินรถไฟในช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ โดย รฟท. ได้มีการซ่อมทางให้มีความปลอดภัยและให้มีความสมบูรณ์เพิ่มมากขึ้น คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๘ ซึ่งจะทำให้การเดินรถไฟมีความเร็วเพิ่มมากขึ้น

๓.๒.๒ การเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนกับรถประชาชน ในเขตรับผิดชอบนั้น เกิดจากพื้นที่ดังกล่าว ไม่มีเครื่องกั้น ซึ่งทาง รฟท. จะดำเนินการของบประมาณเพื่อติดตั้งโดยเร็ว

๔. การดำเนินการตามนโยบายและข้อสั่งการในการแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานเชียงใหม่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานเชียงใหม่มีการขยายตัวสูงขึ้นมากทั้งการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทำให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เกิดความแออัดทั้งบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน และบริเวณภายในท่าอากาศยาน ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความแออัดและพัฒนาศักยภาพเมืองเชียงใหม่ ในคราวตรวจราชการพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ของของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘ และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๑๑-๑๒ เมษายน ๒๕๕๗ จึงได้สั่งการให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมดำเนินการในประเด็นดังต่อไปนี้

๔.๑ ข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

๔.๑.๑ การดำเนินการตามแผนงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่

เพื่อแก้ไขปัญหาในช่วง Peak Period (ระหว่าง ๑๑.๐๐- ๑๓.๐๐ น. และ ๑๖.๐๐- ๑๘.๐๐ น.) และในระยะยาว ขอให้พิจารณาการเพิ่มพื้นที่เชื่อมต่อ พื้นที่ใช้สอย และการบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งควรหารือร่วมกับจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ในเรื่องเส้นทางเข้า – ออก เพื่อให้เกิดบูรณาการร่วมกันในการแก้ไขปัญหา

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้จัดระบบการจราจรภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่ ปัจจุบันสามารถเข้า-ออก ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้ ๒ จุด คือ

(๑) จุดที่ ๑ บริเวณ ถนนมหาราช เป็นเส้นทางเข้า-ออก หลักของท่าอากาศยานเชียงใหม่ และเป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกันระหว่างท่าอากาศยานเชียงใหม่ กับกองบิน ๔๑ สภาพถนนเป็น ๔ ช่องจราจร (เข้า ๒ ช่องจราจร ออก ๒ ช่องจราจร)

(๒) จุดที่ ๒ บริเวณ ถนนภาษี (ตรงข้างห้าง Lotus) เป็นเส้นทางที่เข้ามาจากถนนเชียงใหม่-ฮอด (ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘) โดยวิ่งขนานกับทางวิ่ง และมาเชื่อมต่อกับทางเข้าจุดที่ ๑ บริเวณอาคารคลังสินค้า สภาพถนนเป็น ๒ ช่องจราจร (เข้า ๑ ช่องจราจร ออก ๑ ช่องจราจร) เส้นทางนี้เป็นเส้นทางลัดที่ประชาชนใช้เดินทางจากหางดง ลัดไปสู่ถนนมหาราช ผ่านไปยังกองบิน ๔๑ เพื่อออกสู่ถนนสุเทพ (บริเวณตลาดต้นพะยอม)

ต่อมาจังหวัดเชียงใหม่ได้ปรับเส้นทางจราจรบริเวณภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้เดินทางเดียว คือ ให้เดินทางเฉพาะเส้นทางจากถนนมหาราชไปออกยังถนนเชียงใหม่-หางดง เพียงทางเดียว ทำให้ประชาชนไม่สามารถใช้เส้นทางเข้าจุดที่ ๒ เพื่อลัดเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้

ท่าอากาศยานเชียงใหม่จึงมีแผนจะปรับปรุงระบบถนนเส้นทางเข้า-ออก โดยให้แยกเส้นทางระหว่างประชาชนที่อาศัยเป็นเส้นทางลัดผ่าน กับเส้นทางที่ผู้โดยสารมาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยเส้นทางลัดผ่านจะก่อสร้างถนนคร่อมลำรางสาธารณะ ผ่านพื้นที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และพื้นที่บ้านพักพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยเป็นทางลัดผ่านจากถนนเชียงใหม่-ฮอด ไปยังถนนมหาราช และจากถนนมหาราช ไปยังถนนเชียงใหม่-ฮอด เพื่อลดปริมาณจราจรตรงแยกจราจรทั้ง ๒ แยก ทั้งนี้เส้นทางลัดดังกล่าวสอดคล้องกับแนวเส้นทางที่กรมทางหลวงจะตัดถนนผ่านพื้นที่กองบิน ๔๑ เพื่อเชื่อมไปยังถนนนิมมานเหมินท์

อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนในระยะเร่งด่วน ในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาและแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ได้มอบหมายให้ท่าอากาศยาน

เชียงใหม่พิจารณาปรับปรุงถนนพื้นที่ทางเข้าให้เป็น ๓ เลน เพื่อให้รถสามารถสวนได้ ๑ เลน และขอให้กองบิน ๔๑ พิจารณาขยายเวลาผ่านเข้าออกกองบิน ๔๑ จาก ๒๐.๐๐ น. เป็น ๒๒.๐๐ น.

๔.๑.๒ โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่สาย แยกกรีนคำ-ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

ขอให้กรมทางหลวงเร่งรัดติดตามการแก้ไขปัญหากรณีการขอใช้พื้นที่จากกองทัพอากาศ ให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว และให้พิจารณาการนำแนวทางการก่อสร้างในลักษณะ Cross Over/Cross Under มาใช้

กรมทางหลวงได้ดำเนินการออกแบบโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกกรีนคำ-ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ระยะทาง ๔.๐๒๗ กิโลเมตร วงเงินงบประมาณ ๒๐๐ ล้านบาทแล้วเสร็จ แต่ยังไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ เนื่องจากติดปัญหาการขอใช้พื้นที่จากกองทัพอากาศ ซึ่งมีระยะทาง ประมาณ ๒.๓๒๓ กิโลเมตรอยู่ในเขตพื้นที่กองบิน ๔๑ กรมทางหลวงจึงได้แบ่งการดำเนินโครงการดังกล่าว ออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

(๑) ระยะที่ ๑ เริ่มตั้งแต่ บริเวณถนนนิมมานเหมินท์ แยกบรรจบ ทล. ๑๒๑ - กองบินที่ ๔๑ ระยะทาง ๑.๐๔๖ กิโลเมตร กรมทางหลวงได้ดำเนินการเวนคืนที่ดินแล้วเป็นเงิน ๑๙๗ ล้านบาท และในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ได้รับการจัดสรรงบประมาณจำนวน ๓๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการ ๑๘๐ วัน

(๒) ระยะที่ ๒ พื้นที่กองบิน ๔๑ ระยะทาง ๒.๓๒๓ กิโลเมตร กรมทางหลวงได้หารือ จังหวัดและกองทัพอากาศแล้ว กองทัพอากาศยังคงยืนยันไม่อนุญาตใช้พื้นที่ดังกล่าวเนื่องจากเป็นเรื่องของความมั่นคง แต่หากจะดำเนินการก่อสร้างเป็นอุโมงค์ทางลอด กองทัพอากาศยินดีให้ใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าว ซึ่ง กรมทางหลวงได้ประมาณราคาก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแล้วเป็นวงเงิน ๔,๖๐๐ ล้านบาท

ในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาและแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน พิจารณา แล้วเห็นว่า โครงการดังกล่าวมีวงเงินก่อสร้างสูงมาก และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้าท่าอากาศยาน เชียงใหม่ เนื่องจากปริมาณกระแสการจราจรจะเพิ่มมากขึ้น จึงได้มอบหมายให้กรมทางหลวงศึกษาสำรวจและ ออกแบบทางต่างระดับหรือทางลอด ตั้งแต่บริเวณหน้าประตูทางเข้าออกท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามเส้นทาง ถนนมหิตลออกไปยังจังหวัดลำปาง (ทางหลวงหมายเลข ๑๑๔๑) และอำเภอหางดง (ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘) แทน เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดใช้เส้นทางถนนภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่

๔.๑.๓ การก่อสร้างหอวิทยุการบินแห่งใหม่ ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ขอให้พิจารณาพื้นที่ใช้สอยในลักษณะของ Multi Purposes และการเป็นจุดเด่นในเชิงการให้บริการ สามารถเยี่ยมชม ศึกษา และท่องเที่ยวได้ด้วย

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับใบอนุญาตบริการโทรคมนาคม การบิน วิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ และการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แทนกรมการบินพลเรือน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๑ โดยมีการโอนสถานที่ปฏิบัติงาน ประกอบด้วย อาคาร สำนักงานและอาคารหอบังคับการบิน ซึ่งอาคารดังกล่าวมีการก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๑ จนกระทั่งถึง รวมอายุการใช้งานแล้วเป็นเวลา ๔๗ ปี สภาพของอาคารและหอบังคับการบินเป็นลักษณะต่อเชื่อมกัน หากเกิดผลกระทบจากแผ่นดินไหวจะมีความเสี่ยงต่อโครงสร้างอาคารและการทำงาน ประกอบกับในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ประเทศไทยจะเปิดเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเต็มรูปแบบ ดังนั้น เพื่อเป็นการรองรับ การดำเนินงานในปัจจุบันและการขยายงานในอนาคต รวมทั้งลดความเสี่ยงจากการเกิดแผ่นดินไหวที่รุนแรง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัดจึงมีแผนดำเนินการก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคาร
หอบังคับการบินแห่งใหม่ในปี ๒๕๕๘-๒๕๖๑

สำหรับพื้นที่ที่เหมาะสมจะดำเนินโครงการดังกล่าว เป็นพื้นที่บริเวณลานจอดรถยนต์หน้า
อาคารศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ซึ่งเป็นของกองทัพอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงได้มี
หนังสือเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ขอให้กองทัพอากาศพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างอาคาร
สำนักงานและหอบังคับการบินแห่งใหม่ พร้อมทั้งได้ส่งผังบริเวณแสดงตำแหน่งที่ตั้งโครงการประมาณ ๓.๐๔
ไร่ ซึ่งจากการหารืออย่างไม่เป็นทางการทราบว่า กองทัพอากาศได้อนุญาตให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย
จำกัด ใช้พื้นที่ได้บางส่วนในการก่อสร้างหอบังคับการบินแห่งใหม่ ขณะนี้อยู่ระหว่างกองทัพอากาศทำ
หนังสือตอบบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๔.๑.๔ การจัดระเบียบรถขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

กรณีรถสองแถวแดง ซึ่งเป็นอัตลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ ขอให้กรมการขนส่งทางบก
ร่วมกับหน่วยงานจังหวัดและท้องถิ่น ร่วมกันพิจารณาจัดระเบียบ ยึดหลักการให้บริการให้เพียงพอ และสามารถ
เชื่อมการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยเฉพาะจากท่าอากาศยานไปยังโรงแรมและเป็น Feeder ให้คนในเมือง

กรมการขนส่งทางบก ได้ร่วมกับจังหวัดและสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด จัดให้มี
บริการรถสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางรองรับผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยใช้รถตู้โดยสาร
ปรับอากาศไม่ประจำทางของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด จำนวน ๒๐ คัน วิ่งให้บริการ ๒ เส้นทางๆ ละ ๑๐ คัน
คิดค่าโดยสารคนละ ๔๐ บาท เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘ ซึ่งมีจุดจอดบริเวณทางด้านทิศใต้ของ
อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่ ดังนี้

เส้นทางที่ ๑ (A๑) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โรงแรมแคนทารีฮิลล์ โรงแรมอิสตินตัน
โรงแรมภูคำ โรงแรมไอบิสสไตล์เชียงใหม่ โรงแรมกรีนเลค รีสอร์ทเชียงใหม่ โรงแรมคุ้มภูคำ โรงแรมฮอลิเดย์
การ์เด้นแอนด์รีสอร์ท โรงแรมธาริน โรงแรมเชียงใหม่แกรนด์วิว โรงแรมปางสวนแก้ว โรงแรมบ้านดิงกี้
โรงแรมเชียงใหม่ฮอ์คิด ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่

เส้นทางที่ ๒ (A๒) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โรงแรมนครพิงค์พาลเลซ โรงแรมเชอราตัน
เชียงใหม่ โรงแรมฮอลิเดย์อินน์เชียงใหม่ เชียงใหม่ไนท์บาร์ซ่า โรงแรมเลอเมอริเดียน โรงแรมรอยัลปรีนเซส
เชียงใหม่ โรงแรมแซงกรี-ลาเชียงใหม่ โรงแรมดิเอ็มเพรส โรงแรมลานนาพาลเลซ โรงแรมรติลานนา ริเวอร์ไซด์
สปาร์รีสอร์ท ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่

๔.๒ ข้อสั่งการของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

๔.๒.๑ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ต้องจัดระบบอาคารผู้โดยสารให้เพียงพอต่อปริมาณ
ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอาคารผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีพื้นที่จำกัด ทั้งนี้ บริษัท ท่า
อากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนที่จะดำเนินการอยู่แล้ว จึงขอให้เร่งรัดดำเนินการตามแผนต่อไป

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนจะพัฒนาขีดความสามารถของท่า
อากาศยานเชียงใหม่ให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินในอนาคต โดยได้
จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งแบ่งการพัฒนาออกเป็น ๒ ระยะ คือ

(๑) การพัฒนาระยะสั้น (ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๑) ประกอบด้วย

- งานปรับปรุงห้องโถงผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน มีนาคม ๒๕๕๙
- งานปรับปรุงห้องโถงผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน มีนาคม ๒๕๕๙
- งานจ้างสำรวจออกแบบและก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ (รองรับได้ถึง ๒,๕๐๐ คัน) อาคารสำนักงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ และระบบผลิตน้ำประปา และถนนทางเข้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑

(๒) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๓) เพื่อเพิ่มขีด

ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากเดิม ๘ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๕ ล้านคนต่อปี คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ และสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารได้จนถึงปี ๒๕๖๘ ประกอบด้วย

- งานออกแบบและปรับปรุง และก่อสร้างลานจอดอากาศยาน ให้สามารถรองรับอากาศยานได้ ๒๕ ลำ
- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศใหม่ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๕ ล้านคนต่อปี
- งานออกแบบและปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมให้เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๑๐ ล้านคนต่อปี
- งานออกแบบและก่อสร้างสถานีดับเพลิงกู้ภัยอากาศยานแห่งใหม่ ทดแทนที่เดิม ซึ่งใช้ก่อสร้างเป็นลานจอดอากาศยาน
- งานออกแบบและก่อสร้างพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอุปกรณ์ภาคพื้น (GSE)
- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารคลังสินค้า
- งานออกแบบและปรับปรุงระบบถนนเส้นทางเข้าออกท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อใช้รองรับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่
- งานออกแบบและก่อสร้างปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค ท่าอากาศยานเชียงใหม่

๔.๒.๒ ปัญหาสิ่งรบกวนการบิน โดยเฉพาะโคลมลอยในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ถือเป็นปัญหา

สำคัญที่กระทบต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศจำเป็นต้องมีการดำเนินการป้องกันและแก้ไขอย่างจริงจัง

การปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟจะมีผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยของอากาศยาน รวมถึงชีวิต ทรัพย์สินและภาพลักษณ์ของประเทศในกรณีหากอากาศยานเกิดประสบภัยจากกรณีการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟ เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายใดใช้บังคับควบคุมโดยตรง ส่วนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินงาน ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันและลดผลกระทบด้านลบจากปัญหาการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการเล่นบั้งไฟ อันเป็นต้นเหตุให้เกิดเพลิงไหม้ ปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่ออากาศยาน รวมทั้งชีวิตและทรัพย์สินโดยรวม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยง

อันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคมลอย/ โคมควันและการจุดบั้งไฟ ซึ่งได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือดังกล่าว เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ณ ห้องประชุมชั้น ๓ อาคารสโมสร คค. โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

จังหวัดเชียงใหม่ได้มีการออกประกาศ เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดทำและการปล่อยโคมควัน โคมลอย (โคมไฟ) คือ ห้ามผู้ใดปล่อยโคมควันและโคมลอย (โคมไฟ) ในพื้นที่แนวเขตพื้นที่เฝ้าระวังพิเศษระดับ ๑ ของศูนย์ควบคุมการบินจังหวัดเชียงใหม่ ในพื้นที่อำเภอเมือง อำเภอหางดง อำเภอสารภี อำเภอแมริม และอำเภอสันทราย เว้นแต่เป็นการปล่อยตามประเพณีลอยกระทง และเทศกาลสงกรานต์ปีเก่าต้อนรับปีใหม่ นอกจากนี้ ห้ามจำหน่ายโคมควันและโคมลอย (โคมไฟ) ในพื้นที่สาธารณะหรือทางสาธารณะ การจัดทำ การจำหน่าย การปล่อยโคมลอย (โคมไฟ) ต้องเป็นผลิตภัณฑ์ที่ตรงตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์ชุมชน โคมลอย (โคมไฟ) (มผช.๘๐๘/๒๕๕๒) ที่มีความปลอดภัยต่อสาธารณะ มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกินกว่า ๙๐ เซนติเมตร สูงไม่เกิน ๑๔๐ เซนติเมตร น้ำหนักเชื้อเพลิง ไม่เกิน ๕๕ กรัม และระยะเวลาการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงไม่เกิน ๘ นาที โดยผลิตภัณฑ์จะต้องแสดงถึงชื่อผู้ผลิต และสถานที่การผลิตอย่างชัดเจน เพื่อทราบถึงแหล่งที่มา หากผู้ใดฝ่าฝืนประกาศจังหวัดฉบับนี้ จะมีโทษตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือ ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ และ/หรือ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๔๙ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือน หรือ ปรับไม่เกิน ๖,๐๐๐ บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

๔.๒.๓ ปัญหาความแออัดของที่จอดรถท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นปัญหาที่ต้องมีการวางแผนแก้ไขอย่างเป็นระบบ เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เร่งศึกษาการแก้ไข **ปัญหาที่จอดรถให้แล้วเสร็จโดยเร็ว** ทั้งนี้ ในระยะเร่งด่วน ต้องวางแผนจัดระบบพื้นที่จอดรถรับ-ส่งวีไอพี เพื่อไม่ให้กีดขวางระบบการจราจร และ**ควรมีการปรับอัตราค่าบริการที่จอดรถให้เหมาะสม**เพื่อป้องกันการใช้ที่จอดรถเกินความจำเป็น ส่วนระยะยาว อาจมีความจำเป็นต้องพิจารณา**เรื่องการจัดสร้างอาคารจอดรถอย่างเป็นระบบ** โดยอาจพิจารณาใช้พื้นที่อาคารสำนักงาน หรือจัดทำอาคารจอดรถใต้ดินเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนระยะสั้น โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จะดำเนินการก่อสร้างลานจอดรถยนต์จำนวน ๘๘ คัน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๕๘ และมีแผนระยะกลาง (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙- ๒๕๖๓) จะก่อสร้างอาคารที่จอดรถ ๘ ชั้น พร้อมอาคารสำนักงาน ๔ ชั้น ซึ่งอาคารจอดรถยนต์สามารถรองรับรถยนต์ได้ไม่น้อยกว่า ๒,๕๐๐ คัน

๔.๒.๔ แนวคิดการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ ในระยะสั้นอาจไม่มีความจำเป็น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้คาดการณ์เบื้องต้นว่า ปริมาณผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ท่าอากาศยานเชียงใหม่จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้อีกประมาณ ๕ ปี จึงจะเต็มขีดความสามารถ ประกอบกับท่าอากาศยานเชียงใหม่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ซึ่งไม่สามารถขยายได้ เพื่อรองรับการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการสนามบินได้ในอนาคต ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ (ท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒) เพื่อรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคต สำหรับพื้นที่ที่มีความเหมาะสมควรเป็นพื้นที่ราบขนาดใหญ่ ที่มีขนาดตั้งแต่ ๓,๐๐๐ ไร่ขึ้นไป รวมทั้งไม่อยู่ใกล้ชุมชนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม ขณะนี้อยู่ระหว่างรอความชัดเจนเชิงนโยบายของรัฐบาล

๕. การพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทั้งในด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการคมนาคมขนส่ง รวมถึงเป็นเมืองขนาดใหญ่รองจากกรุงเทพมหานคร ทำให้การพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความสนใจจากทุกรัฐบาล และได้มีแผนงาน/โครงการ ขนาดใหญ่เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงดังกล่าว ดังนี้

๕.๑ โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๒ พิชณโลก-เชียงใหม่

จากนโยบายของรัฐบาล โดย นายกรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๔ มุ่งมั่นที่จะเดินหน้าพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริการจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบทพื้นที่เมือง และระหว่างประเทศพร้อมผลักดันรถไฟความเร็วสูง เพื่อพี่น้องประชาชนให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และส่งเสริมระบบเศรษฐกิจโดยรวมของชาติให้เข้มแข็งเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

กระทรวงคมนาคมได้สานต่อโดยดำเนินการศึกษา โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ระยะที่ ๒ พิชณโลก – เชียงใหม่ โดยได้มอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินงานดังกล่าว ซึ่งเส้นทางสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่เป็นหนึ่งในเส้นทางพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคมเพื่อยกระดับคุณภาพการเดินทางและขนส่งสู่มาตรฐานสากล เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ อีกทั้งให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาค

๕.๑.๑ วัตถุประสงค์

ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูง โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ และออกแบบและจัดทำเอกสารประกวดราคา

๕.๑.๒ ขอบเขตของงานการศึกษา ประกอบด้วย

(๑) งานส่วนที่ ๑: สำรวจ รวบรวมข้อมูล ผลการศึกษาและการดำเนินงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) งานส่วนที่ ๒: วิเคราะห์ ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุน

(๓) งานส่วนที่ ๓: ออกแบบกรอบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา

(๔) งานส่วนที่ ๔: จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และ การมีส่วนร่วมของประชาชน

๕.๑.๓ ผลการศึกษา

(๑) แนวเส้นทาง มีระยะทางทั้งสิ้น ๒๘๘ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๕ สถานี ได้แก่ สถานีสุโขทัย ศรีสัชนาลัย ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ มีศูนย์ซ่อมบำรุงที่อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ และ

มีหน่วยซ่อมบำรุงทาง ๓ แห่ง ที่ อำเภอสรีสัชชาลัย จังหวัดสุโขทัย อำเภอลอง จังหวัดแพร่ และอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง



รูปที่ ๙ แผนที่แสดงแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

(๒) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ดังนี้

รายการ	มูลค่าทางการเงิน (ล้านบาท)
ค่าก่อสร้างระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	568.28
ค่างานโยธา	120,452.46
ค่าก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง (งานระบบ)	1,744.16
ค่างานราง	23,101.81
ค่างานระบบไฟฟ้ากำลัง	19,958.15
ค่างานเครื่องกลและไฟฟ้า (ระบบราง)	14,919.85
ค่าขบวนรถ (ระยะแรก 15 ขบวน เริ่มในปี 2567)	18,706.28
ค่างานเผื่อเหลือเผื่อขาด (Provisional Sum)	12,305.00
ค่าความคุมงาน	3,129.69
รวมค่าก่อสร้างระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	214,885.68

ค่าก่อสร้างระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่	
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	834.72
ค่างานโยธา	117,095.12
ค่าก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง (งานระบบ)	2,333.35
ค่างานราง	27,553.30
ค่างานระบบไฟฟ้ากำลัง	19,810.58
ค่างานเครื่องกลและไฟฟ้า (ระบบราง)	16,518.68
ค่าขบวนรถ (เพิ่มเติม 25 ขบวน เริ่มในปี 2569)	31,177.13
ค่างานเผื่อเหลือเผื่อขาด (Provisional Sum)	13,589.00
ค่าควบคุมงาน	3,500.00
รวมค่าก่อสร้างระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่	232,411.88
รวมค่าลงทุนโครงการระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2	447,297.56
ค่าดำเนินการและบำรุงรักษา	537,120.55
ค่าตรวจสอบติดตามสิ่งแวดล้อม	399.70
ค่าขบวนรถและงานระบบเพิ่มเติม	32,666.27
รวมทั้งหมด	1,017,484.08

(๓) การวิเคราะห์ความเหมาะสม

ตัวชี้วัด	ผลลัพธ์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)	19,063.16 ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit/Cost Ratio : B/C Ratio)	1.15
อัตราส่วนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR)	13.19%

๕.๑.๔ สถานะปัจจุบัน

สนข. ได้จัดส่งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ (คชก.) ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๘ มีมติให้ปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA โดย สนข. อยู่ระหว่างปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA ก่อนส่ง สผ. เพื่อนำเสนอ คชก. พิจารณาต่อไป

๕.๒ โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนการดำเนินงานโครงสร้างการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีเส้นทางรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ รวมอยู่ในแผนดำเนินการระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ รับทราบแผนงานดังกล่าว และมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

๕.๒.๑ วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการเดินทาง การขนส่งสินค้า เพิ่มความจุทางลดระยะเวลา เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศตามแหล่งสถานที่ที่สำคัญในเขตภาคเหนือ และช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ภาคการขนส่งของประเทศ ลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสาธารณะทั้งพื้นที่ชนบทและเมือง

๕.๒.๒ ขอบเขตของงาน ประกอบด้วย

(๑) งานสำรวจ รวบรวมข้อมูล ผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) งานวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม

(๓) งานออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคา

(๔) งานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

๕.๒.๓ ผลการดำเนินงาน

(๑) สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกับผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘ วงเงินค่าจ้างที่ต่อรองราคาได้ ๑๑๗.๒๐ ล้านบาท

(๒) กำหนดให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงาน ภายในวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ และสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๙ (ระยะเวลาในการดำเนินงาน ๑๔ เดือน)

(๓) คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ มีมติเห็นชอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report)

(๔) คณะกรรมการกำกับการศึกษา ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๘ มีมติเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)

๕.๒.๔ สถานะปัจจุบัน

ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจและออกแบบ รวมทั้งจัดทำรายงานฉบับกลาง (Interim Report) และรายงานกำหนดแนวทางการออกแบบ (Conceptual Design Report) ภายในกรกฎาคม ๒๕๕๘



รูปที่ ๑๐ แผนที่แสดงแนวเส้นทางรถไฟทางคู่

๕.๓ ความร่วมมือด้านรถไฟ ระหว่างไทย-ญี่ปุ่น

๕.๓.๑ ผลการหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวญี่ปุ่น

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประชุมหารือร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยว (นายอะคิชิโระ โอตะ) เกี่ยวกับความร่วมมือในการพัฒนา ระบบรางของไทย ตามแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ ต่อเนื่อง ภายหลังจากที่ทั้งสองกระทรวงได้ลงนามในบันทึกแสดงเจตจำนงว่าด้วยความร่วมมือระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เมื่อคราวที่นายกรัฐมนตรีเดินทางเยือนประเทศญี่ปุ่นอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) การก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันในการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยใช้เทคโนโลยีชินคันเซ็นของญี่ปุ่น ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) ระยะทาง ๖๗๒ กิโลเมตร ความเร็วมากกว่า ๒๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยไทยและญี่ปุ่นร่วมกันก่อสร้าง ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก และขนส่งสินค้าเป็นรอง

(๒) โครงการรถไฟฟ้าในเขตเมือง

ฝ่ายญี่ปุ่นจะเร่งดำเนินการส่งมอบขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) ๓ ขบวนแรก ในปลายเดือนกันยายน ๒๕๕๘ และจะส่งมอบครบทั้ง ๒๑ ขบวนภายในปีนี้ โดยจะเริ่มทดสอบระบบและทดลองการเดินรถ ก่อนเปิดให้บริการประชาชนได้ในกลางปี ๒๕๕๙

๕.๓.๒ การลงนามบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น

รัฐมนตรีทั้งสองได้ร่วมลงนามบันทึกความร่วมมือด้านระบบราง ตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ โดยทั้งสองกระทรวงจะร่วมกันพัฒนารถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และการพัฒนาและ/หรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในเส้นทางแนวเศรษฐกิจด้านใต้ (กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) รวมทั้งจะหารือร่วมกันเกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบรถไฟในเส้นทาง แม่สอด-มุกดาหาร ตามแนวเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตลอดจนการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรางของไทย และศึกษาความเหมาะสมเส้นทาง กรุงเทพฯ-ระยอง ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะจัดตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมระดับรัฐมนตรี เพื่อกำกับการดำเนินงานตามบันทึกความร่วมมือฉบับนี้ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวญี่ปุ่น จะเป็นประธานร่วม และจะจัดตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินงานร่วมกัน ประกอบด้วย

(๑) คณะทำงานโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

(๒) คณะทำงาน เส้นทาง กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง

(๓) คณะทำงานด้านการเงินและรูปแบบการลงทุน

๕.๓.๓ การเร่งรัดดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น

กระทรวงคมนาคมจะเร่งดำเนินการแต่งตั้งคณะทำงานทั้งสามคณะ เพื่อร่วมกับฝ่ายญี่ปุ่นในการกำหนดกรอบเวลาในการดำเนินงานและแผนการทำงานของโครงการพัฒนาระบบรถไฟข้างต้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนของความร่วมมือภายในปี ๒๕๕๘

๖. ความต้องการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่เตรียมการที่จะนำเสนอแผนงาน/โครงการ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม ต่อคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ (ครม.สัญจร เชียงใหม่ – พิษณุโลก) ระหว่างวันจันทร์ที่ ๒๙ – วันอังคาร ที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ ดังนี้

ลำดับที่	โครงการสำคัญ	เจ้าภาพหลัก	หมายเหตุ
๑	ด้านเศรษฐกิจ		
	๑.๑ โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่		
	๑.๑.๑ ศึกษาและออกแบบระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง (กรุงเทพ –เชียงใหม่) และเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งในภูมิภาค ๘ จังหวัดภาคเหนือตอนบน	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม	- ข้อเสนอ กรอ.จังหวัด - ใช้ผลการศึกษาของจังหวัดเชียงใหม่โดยสำนักงานพัฒนาพลังงานนคร (องค์การมหาชน) เป็นแนวทางในการออกแบบ
	๑.๒ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมและขนส่งในภูมิภาค		
	๑.๒.๑ ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑๘ เชียงใหม่ - เวียงป่าเป้า - เชียงราย ขยาย ๔ ช่องทางจราจร ระยะทางประมาณ ๑๗๐ กม.	กระทรวงคมนาคม	
	๑.๒.๒ ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑ ส่วนต่อขยายจากแยกรินคำ - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะทาง ๔.๓๐ กม. (วงเงิน ๑๒๗ ล้านบาท)	กระทรวงคมนาคม	- แนวโครงการผ่านที่ดินของกองทัพอากาศ
	๑.๒.๓ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ แนวใหม่ ส่วนต่อขยายจากสนามกีฬา ๗๐๐ ปี - อำเภอแมริม ก่อสร้าง ๔ ช่องจราจร ระยะทาง ๑๐.๕๑๐ กม. (วงเงิน ๕๑๕ ล้านบาท)	กระทรวงคมนาคม	- แนวโครงการผ่านที่ดินของกองทัพบก
	๑.๒.๔ โครงการปรับปรุงถนนคอนกรีตเสริมเหล็กเส้นทางยอดดอยปุ๋ย-อ่างเก็บน้ำห้วยตึงเฒ่า (งบประมาณ ๕๐,๒๒๐,๐๐๐ บาท)	กระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ ๑๖)	
	๑.๓ โครงการศึกษาวิจัยเพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดเชียงใหม่แห่งที่ ๒	กระทรวงคมนาคม	- ข้อเสนอ กรอ.จังหวัด

ลำดับที่	โครงการสำคัญ	เจ้าภาพหลัก	หมายเหตุ
	๑.๔ โครงการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงการค้าในพื้นที่ชายแดน (จุดผ่อนปรนหลักแต่ง อ.เวียงแหง – จุดผ่อนปรนก๊วยมาวอก อ.เชียงดาว – ช่องทางสันติ์ต้นดู๋ อ.แม่ฮาด)		- ข้อเสนอ กรอ.จังหวัด
	๑.๔.๑ โครงการก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ชายแดน (หลักแต่ง, ก๊วยมาวอก, สันติ์ต้นดู๋)	กระทรวงคมนาคม กองบัญชาการ กองทัพไทย	
	๑.๔.๒ โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาและการวางแผนผังเมืองเฉพาะเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดน (หลักแต่ง- ก๊วยมาวอก-สันติ์ต้นดู๋)	กรมโยธาธิการและ ผังเมือง สำนักงาน ปลัดกระทรวง มหาดไทย	
	๑.๔.๓ ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ (เชียงใหม่ – แม่สะเรียง – แม่ฮ่องสอน) – ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ (เชียงใหม่ – ปาย – แม่ฮ่องสอน) เพื่อเชื่อมโยงด้านการค้าชายแดนห้วยต้นนุ่น อ.ขุนยวม จ.แม่ฮ่องสอน	กระทรวงคมนาคม	

๗. เส้นทางจักรยานในจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่มีเส้นทางจักรยานที่จะจัดทำอยู่ ๔ เส้นทาง ประกอบด้วย ๑) เส้นทางแรรกรอบคูเมืองเชียงใหม่ รวมระยะทาง ๑๓.๕ กิโลเมตร ใช้งบประมาณ ๘ ล้านบาท ๒) เส้นทางที่สองเวียงกุมกาม อ.สารภี ระยะทาง ๙.๗ กิโลเมตร งบประมาณ ๓.๗ ล้านบาท ซึ่งสองเส้นทางแรกเป็นเส้นทางในประเภทเขตเมืองและชุมชน ส่วนเส้นทางที่สาม ๓) เส้นทางประเภทเส้นทางสาธารณะและท่องเที่ยว คือ เส้นทางสายพืชสวนโลก-พระธาตุดอยคำ-ไนท์ซาฟารี ระยะทางประมาณ ๑๘ กิโลเมตรเศษ งบประมาณ ๗.๔ ล้านบาท และ ๔) เส้นทางจากห้วยตึงเฒ่า-ศูนย์ประชุมและจัดแสดงสินค้านานาชาติ เฉลิมพระเกียรติ ๗ รอบพระชนมพรรษา ระยะทาง ๔.๕ กิโลเมตร งบประมาณ ๒๐ ล้านบาท

โดยสามเส้นทางแรกอยู่ระหว่างรอการจัดสรรงบประมาณจากกรมพลศึกษา ส่วนเส้นทางที่สี่จากห้วยตึงเฒ่า-ศูนย์ประชุมนานาชาติ กรมทางหลวงได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๕๘ ถือเป็นเส้นทางเพื่อจักรยานโดยเฉพาะ และเป็นเส้นทางที่เหมาะสมอย่างยิ่งแก่การท่องเที่ยว

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
สรุปผลการประชุม ครม. สัญจรจังหวัดเชียงใหม่
เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๕

ภาคผนวก ข
ผลการตรวจราชการของ รวค. ณ จังหวัดเชียงใหม่

ภาคผนวก ค
รายงานตรวจราชการของ รชค. ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ภาคผนวก ง
การศึกษาและออกแบบบรรดไฟความเร็วสูง
สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๒ พิษณุโลก-เชียงใหม่

ภาคผนวก จ
โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่
ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่