



ความร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยว

การที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะพัฒนาขึ้นได้ โดยทั่วไปแล้วมักขึ้นอยู่กับปัจจัย ๒ ประการคือ ศักยภาพของทรัพยากรการท่องเที่ยวในพื้นที่นั้น และโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่นั้น โครงสร้างพื้นฐานในที่นี้หมายถึง ระบบการคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค และบริการสาธารณะที่อำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว เช่น ที่พัก ร้านอาหาร และสถานเริงรมย์ต่าง ๆ เป็นต้น ทรัพยากรการท่องเที่ยวเป็นสิ่งที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวมายังพื้นที่ ส่วนโครงสร้างพื้นฐานนั้น ในแง่หนึ่งจะเป็นสิ่งบ่งชี้ถึงความพร้อมในการพัฒนาการท่องเที่ยว และในอีกแง่หนึ่งก็เป็นปัจจัยดึงดูดนักท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน ดังนั้น โครงสร้างพื้นฐานจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะละเลยเสียมิได้ในการพัฒนาการท่องเที่ยว

๓.๑ การคมนาคม

การเดินทางสู่ภาคเหนือมีข้อมชายของการคมนาคมที่สะดวกสบายและทันสมัยมากที่สุด นับตั้งแต่ทางรถไฟที่สุกทางที่เชียงใหม่ ทางหลวงสายหลัก และทางสายเอเชียหลายสาย อาทิ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ หมายเลข ๑๑ หมายเลข ๑๒ หมายเลข ๑๐๑ หมายเลข ๑๐๒ หมายเลข ๑๐๓ และหมายเลข ๑๐๔ เป็นต้น ทางเครื่องบินนั้น มีสนามบินพาณิชย์กระจายอยู่ทั่วไปในจังหวัดภาคเหนือ อาทิ พินนุโลก แพร่ น่าน ลำปาง เชียงราย และแม่ฮ่องสอน โดยเฉพาะที่เชียงใหม่นี้ ได้ขยายและปรับปรุงสนามบินให้เป็นที่สนามบินนานาชาติที่ได้มาตรฐานที่สุด รวมทั้งยังมีข้อมชายการคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือถึงภาคใต้โดยเส้นทางการบินระหว่างเชียงใหม่ - หาดใหญ่ - ภูเก็ต อีกด้วย เชียงรายและพะเยา เป็นจังหวัดที่มีความสำคัญรองลงมาจากเชียงใหม่ แม้จะตั้งอยู่ในส่วนเหนือสุดของภาค การคมนาคมโดยส่วนรวมก็นับว่าดีมาก เมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ การพิจารณารูปแบบการคมนาคมของจังหวัดเชียงราย และพะเยาแบ่งออกเป็น ๔ หัวข้อใหญ่ ๆ ด้วยกัน คือ การคมนาคมมายังกรุงเทพมหานคร

การคมนาคมทางบก การคมนาคมทางน้ำ และการคมนาคมทางอากาศ

๓.๑.๑ การคมนาคมมายังกรุงเทพมหานคร : จังหวัดพะเยาอยู่ห่างจาก กรุงเทพมหานครประมาณ ๘๕๑ กิโลเมตร ส่วนจังหวัดเชียงรายอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ ๘๒๓ กิโลเมตร ถ้าเดินทางโดยรถยนต์ ทางหลวงสายหลักที่จะนำไปสู่ จังหวัดเชียงรายและพะเยาคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (พหลโยธิน) หรือทางสาย เอเซีย A - ๒ จากกรุงเทพฯ ตามเส้นทางหลวงหมายเลข ๓๒ ผ่านบางปะอิน อยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี นครสวรรค์ แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข ๑ (พหลโยธิน) ผ่าน กำแพงเพชร ตาก ลำปาง ไปทางอำเภองาว เข้าเขตจังหวัดพะเยาและเชียงราย ตาม ลำดับ หรือจะใช้เส้นทางหนึ่งก็ได้ คือเมื่อถึงลำปางแล้วแยกเข้าทางหลวงหมายเลข ๑๑ ผ่านลำพูน เข้าสู่จังหวัดเชียงใหม่ จากเชียงใหม่แยกเข้าทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๔ ผ่าน อ.สันทราย อ.คอยสะเก็ด เข้าสู่ อ.แม่สรวย จังหวัดเชียงราย แล้วจึงย้อนลงมาจังหวัด พะเยา วิธีนี้ทำให้ได้หยุดพักผ่อนเตรียมตัวที่จังหวัดเชียงใหม่อันเป็นเมืองหลักของภาค เหนือ ส่วนวิธีแรกอาจหยุดพักผ่อนได้ที่จังหวัดลำปาง

หากเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง จะมีรถโดยสารประจำ ทางออกจากสถานีขนส่งสายเหนือ ตลาดหมอชิต กรุงเทพฯ ๑ ทุกวัน สำหรับจังหวัดพะเยา มีรถโดยสารประจำทางของบริษัทขนส่ง จำกัด วิ่งไป-กลับ ระหว่างสถานีขนส่งสายเหนือ กรุงเทพฯ ๑ และสถานีขนส่งจังหวัดพะเยา รถธรรมดาวันละ ๔ เที่ยว รถปรับอากาศวัน ละ ๒ เที่ยว ส่วนจังหวัดเชียงรายมีรถโดยสารประจำทางของบริษัทขนส่ง จำกัด วิ่ง ไป-กลับ ระหว่างสถานีขนส่งสายเหนือกรุงเทพฯ ๑ และสถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย รถ ธรรมดาวันละ ๑๘ เที่ยว รถปรับอากาศวันละ ๔ เที่ยว นอกจากนั้นยังมีรถโดยสารปรับ บัอากาศของเอกชนซึ่งวิ่งไป-กลับเป็นประจำระหว่างจังหวัดทั้งสองอีกหลายสายวันละ ๒ เที่ยว ซึ่งจะไ้กล่าวรายละเอียดอีกครั้งหนึ่งในหัวข้อการคมนาคมทางบก

การเดินทางโดยรถไฟ มีรถออกจากสถานีรถไฟหัวลำโพง กรุงเทพฯ ไปสุดทางที่สถานีรถไฟจังหวัดเชียงใหม่ทุกวัน วันละ ๒ เที่ยว จากเชียงใหม่จะต้องเดินทาง โดยรถยนต์หรือรถประจำทาง เข้าสู่จังหวัดเชียงรายและพะเยาอีกต่อหนึ่ง

นอกจากนี้ บริษัทเดินอากาศไทย ยังมีเครื่องบินโดยสารออกจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ ไปยังเชียงใหม่ทุกวัน และจากเชียงใหม่จะมีเที่ยวบินไป-กลับ เชียงใหม่ - เชียงราย วันละ ๒ เที่ยวบิน

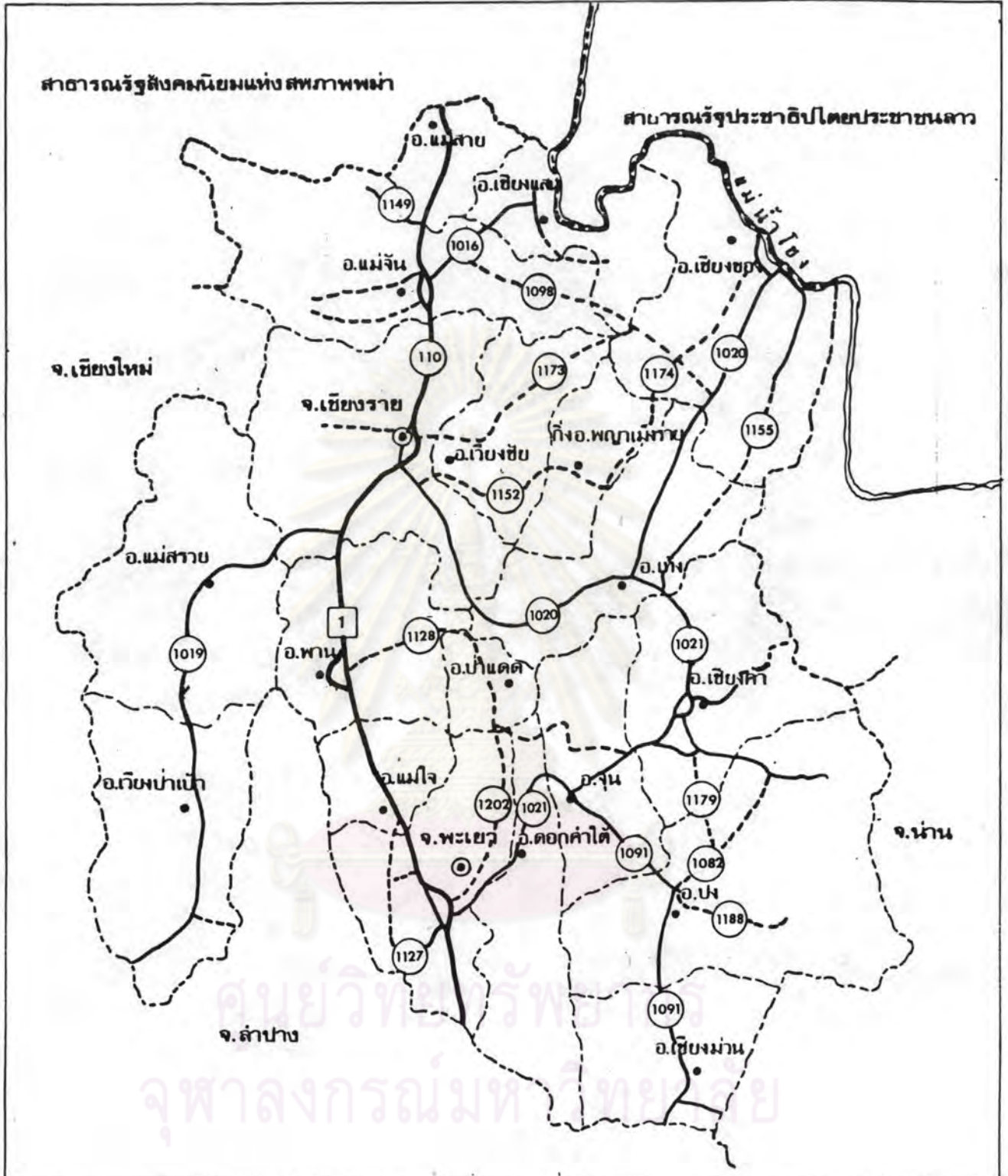
๓.๑.๒ การคมนาคมทางบก

ก. ระบบถนน






ระบบถนนของจังหวัดเชียงรายและพะเยาเมื่อพิจารณาในระดับมหภาค (MACRO SCALE) แล้วจะเห็นว่ามีความสะดวกพอสมควร มีโครงข่ายของถนนที่ติดต่อกับจังหวัดข้างเคียงได้ทุกจังหวัด เช่น เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน แพร่ และน่าน เรียกว่าเกือบจะทุกจังหวัดในกลุ่มลานนาไทย ยกเว้นจังหวัดแม่ฮ่องสอนจังหวัดเดียวเท่านั้นที่การคมนาคมยังไม่สะดวก นอกจากนั้น บางส่วนยังสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนของประเทศเพื่อนบ้านคือ สาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่า ได้อีกด้วย ถนนสายหลักของจังหวัดเชียงรายและพะเยา ซึ่งใช้ทั้งในการติดต่อกับจังหวัดข้างเคียงและภายในจังหวัดมีอยู่ ๔ สาย เรียงตามลำดับปริมาณการจราจรซึ่งสำรวจโดยสำนักงานวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง และสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท ได้ดังนี้

- ทางหลวงหมายเลข ๑๑๐ (จาก อ.เมือง ถึง อ.แม่สาย จังหวัดเชียงราย) ปริมาณการจราจร ๔,๕๐๐ คัน (C.P.U.) ต่อวัน
- ทางหลวงหมายเลข ๑ (ลำปาง - พะเยา - เชียงราย) ปริมาณการจราจร ๓,๐๐๐ คัน (C.P.U.) ต่อวัน
- ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๔ (เชียงใหม่ - เวียงป่าเป้า - แม่สรวย - เชียงราย) ปริมาณการจราจร ๑,๐๐๐ คัน (C.P.U.) ต่อวัน
- ทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๐ (เชียงใหม่ - เทิง - ป่าแดด - เชียงราย) ปริมาณการจราจร ๑,๐๐๐ คัน (C.P.U.) ต่อวัน

คุณภาพของถนนสายหลักเหล่านี้ ร้อยละ ๕๐ เป็นถนนลาดยางมาตรฐานของกรมทางหลวง มีสภาพดี ทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดสะดวกสบาย เป็นผลให้สินค้าก้นเกษตรโดยเฉพาะสินค้าสดประเภทผักผลไม้ มีโอกาสออกสู่ตลาดผู้บริโภคในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดข้างเคียง และกรุงเทพมหานคร สะดวกพอสมควร โดยตลาด



การศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัด เชียงราย - พะเยา
 การศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัด เชียงราย - พะเยา
 การศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัด เชียงราย - พะเยา

<p>แผนที่ที่ ๓.</p> <p>0 5 10 15 20 กม.</p> <p>เหนือ</p> 	<p>แสดง เส้นทางคมนาคม</p> <ul style="list-style-type: none">  ทางหลวงแผ่นดิน  ทางหลวงจังหวัด  ถนนลาดยาง  ถนนลูกรัง ทางดิน
--	---

รับซื้อที่เชียงใหม่จะรับสินค้าสดและกระจายออกสู่ที่ต่าง ๆ อีกครั้งหนึ่ง นอกจากนั้นยังมีผลดีต่อการท่องเที่ยวอีกด้วย ทางหลวงหมายเลข ๑๑๐ เป็นถนนที่ต่อตรงจากทางหลวงหมายเลข ๑ จาก อ. เมือง จังหวัดเชียงราย มุ่งสู่ อ. แม่สายไปจรดแม่น้ำรวก ซึ่งเป็นเส้นกั้นพรมแดนระหว่างไทยกับพม่า นับเป็นถนนที่อยู่เหนือสุดของประเทศไทย และเป็นถนนสายเดียวของเชียงรายที่เชื่อมกับสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่า ที่ อ. แม่สายมีสะพานข้ามแม่น้ำสายเข้าสู่ท่าซี้เหล็กในเขตพม่า จากท่าซี้เหล็กนี้มีถนนลูกรังติดต่อกับส่วนต่าง ๆ ของพม่าได้ ซึ่งเป็นทางหนึ่งซึ่งสินค้าเข้า-ออกของไทยและพม่าผ่านทางค่านี้นี้ จึงเป็นจุดที่น่าสนใจมากของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศ ระหว่างเส้นทางของทางหลวงหมายเลข ๑๑๐ มีทางแยกเข้าสู่อำเภอ ทุมมาน และสถานที่ที่น่าสนใจหลายแห่ง เช่น น้ำตกขุนกรณ์ อำเภอแม่จัน อำเภอเชียงแสน คอยแม่สลอง พระธาตุคอกยุง และพระธาตุคอกยเว ที่อำเภอแม่สาย เป็นต้น ทางหลวงหมายเลข ๑ เป็นถนนหลักที่เชื่อมภาคกลางกับภาคเหนือ มุ่งตรงจากตากผ่านลำปาง เข้าสู่จังหวัดพะเยา และเชียงรายตามลำดับ ระหว่างทางมีทางแยกต่าง ๆ เช่น เข้าสู่เขื่อนกิ่วลม เขื่อนลิกไนท์ แม่เมาะ ที่ อ. งาว มีทางแยกไปจังหวัดแพร่และน่าน จากจังหวัดพะเยามีทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๑ แยกไป อ. คอกคำใต้ อ. จุน อ. เชียงคำ และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๐ ที่ อ. เติง จาก อ. เติงตามทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๐ สามารถไปยัง อ. พาน อ. ป่าแดด และ อ. เวียงชัย รวมทั้ง อ. เมืองจังหวัดเชียงรายได้ หากขึ้นเหนือจาก อ. เติงตามทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๐ ขึ้นไป จะติดต่อกับ อ. เชียงของ และ อ. เชียงแสน นอกจากนี้ถนนสายสำคัญอีกสายหนึ่งซึ่งเป็นที่นิยมแม่จะขึ้นลงเขาและคคเคี้ยว แต่มีสภาพถนนดี ทิวทัศน์งดงาม ก็คือทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๔ ซึ่งเริ่มต้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ผ่าน อ. สันทราย อ. คอยสะเก็ด อ. เวียงป่าเป้า เข้าสู่ อ. แม่สรวย จังหวัดเชียงราย ทางสายนี้มีรถโดยสารประจำทางทั้งใหญ่และเล็ก รถบรรทุกเล็ก รวมทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลใช้วิ่งเป็นประจำ

นอกจากสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่าแล้ว จังหวัดเชียงรายยังมีพรมแดนติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอีกด้วย พรมแดนระหว่างไทยกับลาวในช่วงของเชียงราย มีแม่น้ำโขงกั้นอยู่เกือบตลอดชายแดน การติดต่อมีอยู่บ้างในอดีต โดยเฉพาะที่ อ. เชียงของจังหวัดเชียงราย ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับบ้านห้วยทรายแขวงไชยบุรีของฝั่งลาว มีการขนถ่ายสินค้าระหว่าง ๒ เมืองนี้ข้ามแม่น้ำโขง แต่

เนื่องจากปัจจุบันมีการปิดพรมแดนระหว่างประเทศ การขนส่งข้ามแม่น้ำโขงที่นี้และการค้าระหว่างประเทศจึงได้หยุดชะงักลง การติดต่อขนส่งระหว่างไทยและลาวในปัจจุบันนี้จึงใช้การขนส่งทางบกโดยการเดินเท้า และบรรทุกมาทางหรือลาทาง ใช้เส้นทางป่าซึ่งคดเคี้ยวไปตามภูเขาและลำธาร สินค้าที่ขนถ่ายมักเป็นอาหาร ยารักษาโรค อาวุธ และยาเสพติดอื่น ๆ เส้นทางเหล่านี้ไม่มีการควบคุมที่ทั่วถึงและบางเส้นทางยังอยู่ในความอารักขาของชนเผ่าต่าง ๆ ที่ครอบครองบริเวณเหล่านั้นอีกด้วย ของผิดกฎหมายทั้งหลายจึงผ่านเข้า-ออกตามทางติดต่อข้ามประเทศได้โดยวิธีนี้

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงระบบถนนในระดับจุลภาค (MICRO SCALE) หรือภายในพื้นที่ของจังหวัดทั้งสองแล้ว ถนนสายหลักของจังหวัดเชียงรายและพะเยาขึ้นอยู่กับเส้นทางติดต่อทางบก ๔ ประเภท มีมาตรฐานต่าง ๆ กันคือ

- ทางหลวงแผ่นดิน มีผิวถนนส่วนใหญ่เป็นยางแอสฟัลท์ และบางส่วนเป็นลูกรัง
- ทางหลวงจังหวัด มีผิวถนนต่าง ๆ กันคือ ลาดยาง แอสฟัลท์ ลูกรัง และลงกรวดหิน
- ทาง ร.พ.ช.มาตรฐาน มีผิวถนนกว้าง ๕ เมตรและ ๖ เมตร เป็นลูกรัง

- ทางเกวียนและทางเท้าเชื่อมหมู่บ้าน มีผิวเป็นถนนดิน ถนน ๓ ประเภทแรกนั้นมีไม่พอเพียง และยังขาดการเชื่อมต่อที่เป็นระบบ จากแผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย ๒๕๒๕ - ๒๕๒๙ ระบุว่า จังหวัดเชียงรายมีความยาวของถนนต่ำกว่ามาตรฐานนานาชาติ กล่าวคือ จังหวัดเชียงรายมีถนนยาว ๐.๔ กิโลเมตรต่อพื้นที่ ๑ ตารางกิโลเมตร เท่านั้น ในขณะที่มาตรฐานนานาชาติจะต้องมีถนน ๑ กิโลเมตรต่อพื้นที่ ๑ ตารางกิโลเมตร ซึ่งทั้งนี้อาจเป็นเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดเชียงรายและพะเยาเป็นป่าและภูเขาสูง ประกอบกับหมู่บ้านกระจัดกระจายมาก ทำให้การก่อสร้างทางที่มีมาตรฐานเป็นไปได้ยากลำบากและต้องลงทุนสูง ซึ่งยอมไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ส่วนในพื้นที่ราบลุ่มก็จะประสบปัญหาเรื่องสภาพของถนน หากเป็นถนนดินและถนนลูกรัง ถนนเหล่านี้ร้อยละ ๔๕ ใช้ไค้ตลอดปี นอกนั้นใช้ไค้

บางฤดูกาล อุปสรรคที่มีมากก็คือ สะพานชำรุด น้ำท่วม วิศวกรรมเสียใช้ไม่ได้ เนื่องจากความขาดแคลนถนนและปัญหาสภาพของถนน ความจำเป็นจึงบังคับให้ชาวบ้านต้องอาศัยทางเกวียนและทางเท้าซึ่งเชื่อมหมู่บ้านในการติดต่อกัน นอกเหนือไปจากถนนหลวง ทางสัญจรเหล่านี้บางสายก็ได้พัฒนาตนเองขึ้นเป็นถนนดิน แต่ก็ยังมีขนาดเล็กและคดเคี้ยวไปตามภูมิประเทศ ซึ่งรถบรรทุกขนาดเล็กจะวิ่งเข้าไปได้ในฤดูแล้งเท่านั้น

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าระบบถนนของจังหวัดเชียงราย และพะเยาในระดับจังหวัดยังไม่ดีพอ เนื่องจากสภาพของถนนและขาดการเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์กับโครงข่ายหลักในระดับมหภาค (MACRO SCALE) ขาดถนนสายรองที่เชื่อมระหว่างอำเภอบางอำเภอและหมู่บ้านกับหมู่บ้าน ทำให้การคมนาคมขนส่งต้องลงทุนสูงเพราะต้องหันมาใช้ทางหลวง ซึ่งแม้จะอ้อมก็มีสภาพถนนดีกว่า หรือใช้ทางเกวียนขนาดเล็ก ซึ่งรถขนาดใหญ่เข้าไม่ได้ และต้องมีการขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสารหลายครั้ง หากแก้ปัญหาเหล่านี้ได้ ค่าใช้จ่ายในการคมนาคมขนส่งก็จะถูกลงมาก เป็นผลดีต่อทางเศรษฐกิจของจังหวัดและยังจะอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวในแง่ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวอีกด้วย เพราะระบบเส้นทางคมนาคมนั้นเป็นปัจจัยหลักอย่างหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยว

ข. รถโดยสารประจำทาง

รถโดยสารประจำทางที่วิ่งบริการทั้งภายในจังหวัดเชียงราย - พะเยา และระหว่างจังหวัดเชียงราย - พะเยา กับจังหวัดข้างเคียงนี้มีมากพอสมควร รถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - พะเยา - เชียงราย มีทั้งสิ้น ๑๒ สาย รวมวิ่งไปกลับวันละ ๔๔ เที่ยว เป็นเส้นทางกรุงเทพฯ - พะเยา วันละ ๑๔ เที่ยว โดยเป็นของบริษัทขนส่งจำกัด ๒ สาย วันละ ๖ เที่ยว และเป็นของบริษัทเอกชน ๔ สาย วันละ ๘ เที่ยว (ตารางที่ ๓.๑) ส่วนเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงรายนั้น มีรถโดยสารประจำทางวิ่งวันละ ๓๐ เที่ยว โดยเป็นของบริษัทขนส่งจำกัด ๒ สาย วันละ ๒๒ เที่ยว และของบริษัทเอกชนอีก ๔ สาย วันละ ๘ เที่ยว (ตารางที่ ๓.๒) มีทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ รถโดยสารประจำทางเหล่านี้ส่วนใหญ่มีบริการตั้งแต่ประมาณ ๖.๓๐ นาฬิกา ถึง ๒๑.๓๐ นาฬิกาทุกวัน นอกจากนั้นหากมีอุปสรรคทำให้ต้องพลากรถโดยสารประจำทางสายตรงที่กล่าวมาแล้ว ก็อาจใช้รถโดยสารประจำทางสายเหนือที่วิ่งระหว่าง

กรุงเทพฯ ฯ และจังหวัดภาคเหนืออื่น ๆ อีกหลายสาย เช่น กรุงเทพฯ ฯ - เชียงใหม่
 กรุงเทพฯ ฯ - ลำปาง ฯลฯ แล้วจึงต่อรถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างจังหวัดเข้าตัว
 จังหวัดที่ต้องการอีกทอดหนึ่งก็ได้ ฉะนั้น ในความเป็นจริงแล้ว การเดินทางโดยรถโดยสาร
 ประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ ฯ กับจังหวัดเชียงราย - พะเยา สามารถทำได้สะดวก
 ตลอดทั้งวัน

การติดต่อระหว่างจังหวัดเชียงรายและพะเยากับจังหวัดใกล้เคียงโดยรถโดยสารประจำทาง ก็มีว่าคล่องตัวมาก เพราะมีรถโดยสารประจำทางที่
 วิ่งระหว่างจังหวัดคือจังหวัดมากมายหลายสาย เฉพาะสายที่มีต้นทางหรือปลายทางอยู่ที่
 จังหวัดเชียงรายและพะเยามี ๑๐ สาย วิ่งไป-กลับ ไม่น้อยกว่าวันละ ๒ เที่ยว (ตาราง
 ที่ ๓.๓) สายที่มีเที่ยววิ่งต่อวันมากที่สุดได้แก่ สายเชียงใหม่ - เชียงราย (วันละ ๓๒
 เที่ยว) รองลงมาได้แก่ เคนฮัย (แพร์) - เชียงราย (วันละ ๓๐ เที่ยว) ส่วนที่น้อยที่
 สุดคือสาย เชียงราย - พินธุโลก กับ เชียงใหม่ - แม่สาย (วันละ ๒ เที่ยว) รถโดยสาร
 ประจำวันที่กล่าวมานี้แทบทุกสายจะผ่านจังหวัดพะเยาค่ายเสมอ ยกเว้นเพียง ๒ สาย
 คือ สายเชียงใหม่ - เชียงราย (ข) และสายเชียงใหม่ - แม่สาย

ส่วนการติดต่อภายในตัวจังหวัด เช่น ระหว่างอำเภอต่ออำเภอ
 หรือชุมชนใหญ่มีรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนวิ่งบริการอยู่หลายสาย รถเหล่านี้มี
 ลักษณะเป็นรถโดยสารประจำทางขนาดเล็กและรถบรรทุกสองแถว ที่เรียกว่า รถสี่ล้อ
 นอกจากนั้นยังมีรถสามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์เก๋งรับจ้างที่ให้บริการอยู่ตามชุมชน
 ใหญ่ ๆ อีกด้วย รถชนิดหลังนี้คิดค่าบริการไม่ได้กำหนดแน่นอน ขึ้นอยู่กับระยะทางและ
 การต่อรองระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับขี่

ตารางที่ ๓.๑ : แสดงข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทาง เส้นทาง กรุงเทพฯ - พะเยา

ชื่อบริษัท	สถานีต้นทาง (กรุงเทพฯ)	สถานีปลายทาง (พะเยา)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาเดินทาง (ช.ม./เที่ยว)		จำนวนเที่ยว ไปกลับ ต่อวัน
				ช.ม.	นาที	
บ.ช.ส.(ธรรมคา)	สถานีขนส่งสายเหนือ	สถานีขนส่งจ.พะเยา	๗๕๑	๑๑	๕๘	๔
บ.ช.ส.(ปรับอากาศ)	สถานีขนส่งสายเหนือ	สถานีขนส่งจ.พะเยา	๗๕๑	๑๑	๕๘	๒
คฤหาสน์ทัวร์	ข้างโรงแรมอินทรา	หน้าโรงแรมเฉลิมศักดิ์	๗๕๑	๑๑	๕๘	๒
บักซ์ไต้ทัวร์	ตรงข้ามโรงภาพยนตร์ เฉลิมไทย	โรงแรมดาว	๗๕๑	๑๑	๕๘	๒
ชัชชัยทัวร์	ถนนวิภาวดีรังสิต	โรงแรมธารทอง	๗๕๑	๑๑	๕๘	๒
แม่สายทัวร์	ตรงข้ามหัวลำโพง	หน้าตลาดสดพะเยา	๗๕๑	๑๑	๕๘	๒
รวม						๑๔

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ๓.๒ : แสดงข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทาง เส้นทาง กรุงเทพฯ - เชียงราย

ชื่อบริษัท	สถานีต้นทาง (กรุงเทพฯ)	สถานีปลายทาง (เชียงใหม่)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาเดินทาง (ชม. / นาที)		จำนวนเที่ยว ไปกลับ ต่อวัน
				ชม.	นาที	
บ.ช.ส. (ธรรมคา)	สถานีขนส่งสายเหนือ	สถานีขนส่ง จ. เชียงราย	๔๔๔	๑๒	๓๕	๑๔
บ.ช.ส. (ปรับอากาศ)	สถานีขนส่งสายเหนือ	สถานีขนส่ง จ. เชียงราย	๔๔๔	๑๒	๓๕	๔
คฤหาสน์ทัวร์	ข้างโรงแรมอินทรา	ถนนชนาลัย	๔๔๔	๑๒	๓๕	๒
ปักษีไต้ทัวร์	ตรงข้ามโรงภาพยนตร์ เฉลิมไทย	เชียงใหม่วิทยาคม	๔๔๔	๑๒	๓๕	๒
ชวิชัยทัวร์	ถนนวิภาวดีรังสิต	โรงแรมอารีประจักษ์ราษฎร์	๔๔๔	๑๒	๓๕	๒
แม่สายทัวร์	ตรงข้ามหัวลำโพง	ตรงข้ามเชียงใหม่ราม	๔๔๔	๑๒	๓๕	๒
รวม						๓๐

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๓.๓ : แสดงข้อมูลเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางที่ติดต่อกัน
ระหว่างเชียงใหม่-พะเยา และจังหวัดใกล้เคียง

ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาเดินทาง (ชม. / นาที)		จำนวนเที่ยวต่อวัน (ไป - กลับ)
		ชม.	นาที	
เด่นชัย (แพร่)-เชียงใหม่	๒๔๕	๔	๓๓	๓๐
เชียงใหม่ - เชียงราย	๓๒๔	๗	๓๕	๓๒
เชียงใหม่ - เชียงราย(ช)	๑๘๔	๓	๑๘	๒๖
ลำปาง - เชียงราย(ช)	๒๒๐	๖	๓๕	๑๖
เชียงใหม่ - พิชณุโลก	๔๖๘	๖	๓๓	๒
เชียงใหม่ - แม่สาย	๒๔๖	๔	๓๘	๒
ลำปาง - เชียงแสน	๒๘๗	๖	๓๘	๑๒
ลำปาง - แม่สาย	๒๘๘	๖	๓๑	๒๘
ลำปาง - พะเยา	๑๔๐	๒	๓๒	๑๔
พะเยา - นาน	๑๘๕	๔	๔๑	๒๘
รวม				๑๕๐

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

เมื่อนำจำนวนเที่ยวรถโดยสารประจำทางที่วิ่งผ่านจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งมีต้นทางหรือปลายทางอยู่ที่จังหวัดเชียงใหม่และพะเยามาพิจารณาแล้ว จะพบว่าจังหวัดพะเยาเป็นจังหวัดที่มีรถโดยสารประจำทางวิ่งผ่านมากที่สุด คือวันละ ๒๐๖ เที่ยว รองลงไปได้แก่ เชียงราย ๑๓๘ เที่ยว ลำปาง ๑๔๖ เที่ยว เชียงใหม่ ๖๐ เที่ยว สุโขทัยและพิษณุโลกน้อยที่สุด คือวันละ ๒ เที่ยว การที่จังหวัดพะเยาซึ่งเป็นจังหวัดเล็กแถมยังมีรถโดยสารประจำทางผ่านมากกว่าจังหวัดที่ใหญ่กว่าเช่นเชียงใหม่และเชียงใหม่นั้น อาจเนื่องมาจากจังหวัดพะเยานั้นมีท่าเลที่ตั้งอยู่ที่จุดเปลี่ยนของเส้นทาง เพราะจากลำปางหากจะเดินทาง

ไปพะเยา เชียงราย แพร่ หรือน่าน ย่อมต้องผ่านพะเยาทั้งสิ้น เนื่องจากเชียงรายตั้ง
 อยู่เหนือสุด ไม่ใช่ทางผ่านและแม้ว่าเชียงใหม่จะเป็นจังหวัดที่มีรถโดยสารประจำทาง
 ผ่านมากที่สุดเมื่อพิจารณาในระดับภาคก็ตาม แต่ในกรณีนี้จังหวัดที่ใช้พิจารณาเป็นเส้นทาง
 และปลายทางคือเชียงราย - พะเยา ทำให้มีรถโดยสารประจำทางไปเชียงใหม่เพียง
 ๓ เส้นทางเท่านั้น เพราะเชียงใหม่ก็มีเส้นทางผ่านเช่นเดียวกับเชียงราย พะเยาซึ่งเป็น
 ทั้งจังหวัดต้นทางหรือปลายทาง และในขณะเดียวกันยังเป็นทางผ่านไปยังจังหวัดอื่น ๆ จึง
 มีรถโดยสารประจำทางผ่านมากที่สุด ในลักษณะที่ใกล้เคียงกันกับพะเยา จังหวัดลำปางก็
 เป็นจุดเปลี่ยนของเส้นทางจุดหนึ่งที่สำคัญในระดับภาค แม้ในกรณีนี้จะมีจุดต้นหรือปลาย
 ทางก็ตาม แต่จังหวัดลำปางก็มีรถโดยสารประจำทางผ่านจำนวนไม่น้อย จากที่กล่าวมา
 แสดงให้เห็นว่า ในลักษณะทางการคมนาคมด้วยรถโดยสารประจำทางแล้ว จังหวัดเชียง-
 ราย - พะเยา มีความผูกพันช้อยู่กับจังหวัดลำปางและเชียงใหม่มากกว่ากับจังหวัดแพร่
 น่าน สุโขทัย และพิษณุโลก ส่วนจังหวัดลำพูนนั้น ในกรณีนี้อาจรวมไว้กับจังหวัดเชียงใหม่
 เนื่องจากอยู่ใกล้กันมาก แต่ก็ไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับจังหวัดเชียงรายและพะเยา
 เช่นกัน

ศูนย์วิทยพัธพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๓.๔ : แสดงจำนวนเที่ยวรถโดยสารประจำทางที่ผ่านจังหวัดต่าง ๆ
โดยมีต้นทางหรือปลายทางอยู่ที่จังหวัดเชียงรายและพะเยา
ต่อ ๑ วัน

เส้นทาง	ลำปาง	ลำพูน	เชียงใหม่	เชียงราย	พะเยา	แพร่	น่าน	สุโขทัย	พิษณุโลก
บขส. กรุงเทพฯ-เชียงราย (ธรรมดา)	๑๘	-	-	๑๘	๑๘	-	-	-	-
บขส. กรุงเทพฯ-เชียงราย (ปรับอากาศ)	๔	-	-	๔	๔	-	-	-	-
คณาสน์ทัวร์ กรุงเทพฯ - เชียงราย	๒	-	-	๒	๒	-	-	-	-
บักซ์ไค้ทัวร์ " "	๒	-	-	๒	๒	-	-	-	-
ชวชัยทัวร์ " "	๒	-	-	๒	๒	-	-	-	-
แม่สายทัวร์ " "	๒	-	-	๒	๒	-	-	-	-
บขส. กรุงเทพฯ-พะเยา (ธรรมดา)	๔	-	-	-	๔	-	-	-	-
บขส. กรุงเทพฯ-พะเยา (ปรับอากาศ)	๒	-	-	-	๒	-	-	-	-
คณาสน์ทัวร์ กรุงเทพฯ - พะเยา	๒	-	-	-	๒	-	-	-	-
บักซ์ไค้ทัวร์ " "	๒	-	-	-	๒	-	-	-	-
ชวชัยทัวร์ " "	๒	-	-	-	๒	-	-	-	-
แม่สายทัวร์ " "	๒	-	-	-	๒	-	-	-	-
บขส. แคนชัย-เชียงราย	-	-	-	๓๐	๓๐	๓๐	-	-	-
บขส. เชียงใหม่-เชียงราย	๓๒	๓๒	๓๒	๓๒	๓๒	-	-	-	-
บขส. เชียงใหม่-เชียงราย(ช)	-	-	๒๖	๒๖	-	-	-	-	-
บขส. ลำปาง-เชียงราย(ช)	๑๖	-	-	๑๖	๑๖	-	-	-	-

ตารางที่ ๓.๔ : แสดงจำนวนเที่ยวรถโดยสารประจำทางที่ผ่านจังหวัดต่าง ๆ โดยมีต้นทางหรือปลายทางอยู่ที่จังหวัดเชียงรายและพะเยา ต่อ ๑ วัน (ต่อ)

เส้นทาง	ลำปาง	ลำพูน	เชียงใหม่	เชียงราย	พะเยา	แพร่	น่าน	สุโขทัย	พิษณุโลก
บขส. เชียงราย-พิษณุโลก	-	-	-	๒	๒	๒	-	๒	๒
บขส. เชียงใหม่-แม่สาย	-	-	๒	๒	-	-	-	-	-
บขส. ลำปาง - เชียงแสน	๑๒	-	-	๑๒	๑๒	-	-	-	-
บขส. ลำปาง - แม่สาย	๒๔	-	-	๒๔	๒๔	-	-	-	-
บขส. ลำปาง - พะเยา	๑๔	-	-	-	๑๔	-	-	-	-
บขส. พะเยา - น่าน	-	-	-	-	๒๔	-	๒๔	-	-
รวม	๑๔๖	๓๒	๒๐	๑๓๔	๒๐๖	๓๒	๒๔	๒	๒

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ค. รถไฟ

การเดินทางไปจังหวัดเชียงรายและพะเยาค้วยรถไฟไม่สะดวกนัก ทั้งนี้เพราะทางรถไฟสายเหนือไปสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้น หากจะเดินทางโดยรถไฟ วิธีที่สะดวกที่สุดก็คือ โดยสารรถไฟไปลงที่จังหวัดเชียงใหม่หรือลำปาง แล้วต่อรถโดยสารประจำทางเข้าสู่จังหวัดเชียงรายและพะเยาอีกทอดหนึ่ง

ขบวนรถจากกรุงเทพฯ ๑ ไปเชียงใหม่โดยตรงมีวันละ ๒ ขบวน และจากเชียงใหม่เข้ากรุงเทพฯ ๑ มีวันละ ๒ ขบวนเช่นกัน คือ

เที่ยวขึ้น :

- ขบวนรถเร็วที่ ๓๗ กรุงเทพฯ ๑ - เชียงใหม่ ออกจากกรุงเทพฯ ๑ ๑๕.๐๐ น. ถึงลำปาง ๐๒.๕๗ น. และถึงเชียงใหม่ ๐๕.๒๐ น.

- ขบวนรถด่วนที่ ๗ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ออกจากกรุงเทพฯ ๑๔.๐๐ น. ถึงลำปาง ๐๕.๑๔ น. และถึงเชียงใหม่ ๐๗.๓๕ น.

เที่ยวล่อง :

- ขบวนรถเร็วที่ ๓๔ เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ ออกจากเชียงใหม่ ๑๕.๐๐ น. ถึงลำปาง ๑๗.๑๕ น. และถึงกรุงเทพฯ ๐๕.๓๕ น.
- ขบวนรถด่วนที่ ๘ เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ ออกจากเชียงใหม่ ๑๗.๑๕ น. ถึงลำปาง ๑๙.๒๕ น. และถึงกรุงเทพฯ ๐๖.๓๐ น.

นอกจากนี้ยังมีขบวนรถไฟสายเหนืออีกหลายสายที่สามารถไปเชียงใหม่ได้แต่จะต้องต่ออีกทอดหนึ่ง เช่น ขบวนรถธรรมดาที่ ๕๑ กรุงเทพฯ - พิษณุโลก ซึ่งออกจากกรุงเทพฯ ๐๙.๓๐ น. ถึงพิษณุโลก ๑๔.๐๐ น. จากพิษณุโลกต่อขบวนรถธรรมดาที่ ๕๕ พิษณุโลก - เชียงใหม่ ออกจากพิษณุโลก ๑๙.๓๐ น. ถึงลำปาง ๐๑.๔๕ น. และถึงเชียงใหม่ ๐๔.๓๐ น. หรือขบวนรถธรรมดาที่ ๕๓ กรุงเทพฯ - พิษณุโลก ออกจากกรุงเทพฯ ๒๐.๐๐ น. ถึงพิษณุโลก ๐๔.๓๕ น. จากพิษณุโลกต่อขบวนรถธรรมดาที่ ๕๕ พิษณุโลก - เชียงใหม่ ออกจากพิษณุโลก ๐๖.๐๐ น. ถึงลำปาง ๑๒.๒๕ น. และถึงเชียงใหม่ ๑๕.๒๐ น. เป็นต้น ส่วนเที่ยวล่องจากเชียงใหม่สู่กรุงเทพฯ ก็ต้องต่อ ๒ ทอดในท่านองเดียวกัน

เนื่องจากความลำบากหลายประการดังที่กล่าวมาแล้ว การเดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่และพะเยาโดยรถไฟจึงไม่เป็นที่นิยมในปัจจุบัน แต่จากแผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย ๒๕๒๕ - ๒๕๒๙ ได้จัดโครงการศึกษาการจัดทำทางรถไฟไว้เป็นหัวข้อหนึ่งในแผนงานโครงการคมนาคมขนส่ง โดยจะจัดทำการศึกษาเบื้องต้นถึงสภาพความเป็นไปได้ที่จะทำทางรถไฟต่อจากลำปางผ่านพะเยาเข้าสู่เชียงราย แล้วไปสิ้นสุดที่แม่สาย หากโครงการนี้เป็นไปได้และได้จัดทำขึ้นจริง การเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดเชียงใหม่และพะเยาก็จะสะดวกสบายมากขึ้น และอาจเป็นที่นิยมไม่น้อยไปกว่าการเดินทางโดยรถยนต์และรถโดยสารประจำทาง

๓.๑.๓ การคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำของจังหวัดเชียงรายและพะเยามีน้อยมาก ถึงแม้ว่าจังหวัดทั้งสองจะมีแม่น้ำลำคลองหลายสายก็ตาม การสัญจรทางน้ำที่พอจะมีอยู่เป็นประจำก็คือ ในกว๊านพะเยา แต่ก็เป็นไปในลักษณะของการประมงหรือการพักผ่อนหย่อนใจ เสียมากกว่าจะใช้คมนาคมจริง ๆ และการคมนาคมในแม่น้ำกก ซึ่งมีเรือโดยสารประเภท เรือหางยาวประมาณวันละ ๑ เที่ยว จากอำเภอเมืองเชียงรายไปท่าคอน อ.ฝาง จังหวัด เชียงใหม่ และจากท่าคอนมาอำเภอเมืองเชียงราย วันละ ๑ เที่ยว นอกจากนั้นจะมีการ บรรทุกสินค้าที่ผลิตได้จากตำบลเกษตรของสองฝั่งแม่น้ำกก มาที่อำเภอเมืองเชียงราย หรือ ไปที่ท่าคอน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับฤดูกาลของการผลิต มีเรือหางยาววิ่งอยู่ในแม่น้ำนี้ประมาณ ๒๐๐ ลำ

การคมนาคมในแม่น้ำโขงนั้นในอดีตเคยมีบ้างที่ อ. เชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นการขนส่งสินค้าข้ามฟากกับบ้านห้วยทรายแขวงไชยบุรี ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แต่ปัจจุบันเนื่องจากปัญหาทางชายแดนระหว่างไทยกับลาว และเพราะจำนวนชุมชนที่อยู่ติดกับฝั่งแม่น้ำโขงมีน้อยไม่หนาแน่น ประกอบกับทางบกมีถนน ลูกรังพอที่จะเชื่อมหมู่บ้านต่าง ๆ กับเมือง จึงมีผู้นำรถยนต์บรรทุกเล็กมาบริการขนส่งสินค้า และคนโดยสาร ซึ่งรถบรรทุกเล็กจะใช้งานได้หลายหน้าที่มากกว่าเรือ การคมนาคมทางน้ำ ในแม่น้ำโขงจึงไม่มี

เกาะแก่งในแม่น้ำ ความไหลเชี่ยวของแม่น้ำในฤดูกาลต่าง ๆ และความนิยมของประชาชน เป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ นอกจากนี้ จะไม่มีทางคมนาคมขนส่งทางบก ประชาชนจึงจะพัฒนาการขนส่งทางน้ำ เช่นในบริเวณแม่น้ำกก เป็นต้น ฉะนั้น การนำเอาการท่องเที่ยวชมธรรมชาติตามริมแม่น้ำและการล่องแก่ง เข้ามาผสมจึงจะทำให้การพัฒนาการขนส่งทางน้ำเป็นไปได้มากขึ้น

๓.๑.๔ การคมนาคมทางอากาศ

ภาคเหนือมีสนามบินพาณิชย์อยู่ ๗ แห่ง ตั้งอยู่ที่จังหวัดพิษณุโลก แพร่ น่าน ลำปาง เชียงใหม่ เชียงราย และแม่ฮ่องสอน การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงราย จะต้องเปลี่ยนเครื่องบินที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยโดยสารเครื่องบินของบริษัท

เดินอากาศไทย ไปจังหวัดเชียงใหม่ และจากจังหวัดเชียงใหม่จะมีเที่ยวบินไป - กลับ ระหว่างจังหวัดเชียงใหม่และเชียงใหม่ทุกวัน วันละ ๒ เที่ยวบิน เที่ยวบินออกจากเชียงใหม่ เวลา ๑๐.๕๐ น. ถึงเชียงใหม่เวลา ๑๑.๓๐ น. และเที่ยวกลับออกจากเชียงใหม่เวลา ๑๓.๕๕ น. ถึงเชียงใหม่เวลา ๑๔.๓๕ น. นอกจากนี้ยังมีเที่ยวบินติดต่อระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ที่มีสนามบินตั้งที่กล่าวมาแล้วด้วย ส่วนจังหวัดพะเยานั้นไม่มีสนามบินจึงไม่สามารถติดต่อทางเครื่องบินได้

การใช้บริการทางเครื่องบินระหว่างเชียงใหม่กับเชียงรายนี้นั้นมีผู้ใช้น้อยมาก ทั้งนี้เพราะเครื่องบินออกและเข้าไม่เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ กล่าวคือ ปกติผู้ใช้บริการทางเครื่องบินจะเป็นนักธุรกิจ และข้าราชการเป็นส่วนใหญ่ ส่วนนักท่องเที่ยวมีน้อยมาก ฉะนั้น เวลาที่สามารถติดต่อธุรกิจต่าง ๆ ได้จะเริ่มตั้งแต่เช้าถึงเย็น การเข้าออกของเครื่องบินมีในคอนสายและบายของวัน ซึ่งทำให้มีเวลาติดต่อธุรกิจได้น้อย ประกอบกับนักธุรกิจและข้าราชการส่วนใหญ่จะมาจากกรุงเทพฯ และกลับกรุงเทพฯ ดังนั้น ถ้าผู้ใช้บริการสามารถออกจากกรุงเทพฯ ในตอนเช้า และมาถึงเชียงใหม่ได้ในคอนสายประมาณ ๘.๓๐ น. เป็นอย่างช้า ก็จะช่วยให้ออกมาติดต่อธุรกิจได้มาก ส่วนในตอนเย็นถ้าสามารถออกจากเชียงใหม่ได้ทันเที่ยวบินสุดท้ายจากเชียงใหม่เข้ากรุงเทพฯ ก็จะทำให้มีผู้ใช้บริการทางเครื่องบินของเดินอากาศไทยอีกมาก

เนื่องจากเวลาของเที่ยวบินไม่เหมาะสม จึงทำให้นักธุรกิจนิยมใช้บริการรถโดยสารระหว่างเชียงใหม่ - เชียงราย แทนเป็นจำนวนมาก และจะพักค้างคืนที่เชียงใหม่มากกว่าเชียงใหม่

กล่าวโดยส่วนรวมแล้วจังหวัดเชียงใหม่และพะเยา มีระบบของการคมนาคมที่พอใช้ มีการใช้สื่อในการเดินทางแทบทุกประเภท เช่น รถยนต์ รถไฟ รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และเครื่องบิน ระบบโครงข่ายของถนนในระดับภาค สะดวกพอสมควร เมื่อคำนึงถึงข้อจำกัดของภูมิประเทศ ปัจจุบันการคมนาคมหลักคือ รถยนต์ และรถโดยสารประจำทาง อย่างไรก็ตาม การคมนาคมทางรถไฟ เรือโดยสาร และเครื่องบิน ก็มีโอกาสที่จะได้รับการพัฒนาเพื่อเสริมให้ระบบของการคมนาคมคล่องตัวมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ โดยปรับปรุงด้านการบริการ เส้นทาง และเวลาให้เหมาะสมกับสภาพ

ของผู้ให้บริการ ทั้งนี้อาจใช้การท่องเที่ยวเข้ามาผสมด้วย เพื่อเพิ่มจำนวนและประเภทของผู้โดยสารที่มีอยู่เดิม นับเป็นการส่งเสริมกันและกันระหว่างการพัฒนากระบวนการคมนาคม และการเพิ่มบริการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว นอกจากนั้น การเพิ่มจำนวนและปรับปรุงสภาพของถนนสายรอง รวมทั้งถนนชนบทที่เชื่อมระหว่างชุมชน เท่าที่สภาพภูมิประเทศจะอำนวยให้เป็นไปได้ ก็จะเป็นการเพิ่มความสมบูรณ์ให้แก่โครงข่ายของระบบถนน และเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด รวมทั้งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งในระดับจังหวัดและระดับภาคอีกด้วย

๓.๒ สาธารณูปโภคและบริการสาธารณะ

๓.๒.๑ การไฟฟ้า

การบริการกระแสไฟฟ้าในจังหวัดเชียงรายและพะเยา ดำเนินการโดยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งรับช่วงกระแสไฟฟ้าต่อมาจากสายส่งหรือสถานีย่อยของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตของประเทศไทย หน่วยงานที่รับผิดชอบมี ๓ หน่วย คือ

- ก. การไฟฟ้าจังหวัดเชียงราย
- ข. การไฟฟ้าอำเภอแม่สาย (จังหวัดเชียงราย)
- ค. การไฟฟ้าจังหวัดพะเยา

ซึ่งแต่ละหน่วยมีหน่วยการไฟฟ้าหลักและหน่วยการไฟฟ้าย่อยใน

สังกัดดังนี้

ย่อย ๑๘ หน่วย คือ

- นยก. ทุ่งกอ
- นยก. เวียงชัย
- นยก. แม่ลาว
- นยก. ห้วยสัก
- นยก. นางแล
- นยก. เวียงป่าเป้า
- นยก. แม่สรวย

นกย. ศรีถ้อย
 นกย. แม่เจ็ท
 นกย. บัวสลี
 นกย. คอยลาน
นกล. พาน
 นกย. ป่าแวง
 นกย. ทรายขาว
 นกย. แม่เย็น
นกล. เทิง
 นกย. บุญเรือง
 นกย. เชียงของ
 นกย. ไม่น่า
 นกย. คำ
 นกย. ศรีคอนชัย

ข. การไฟฟ้าอำเภอแม่สาย อยู่ในเขตจังหวัดเชียงรายเช่นกัน
 มีหน่วยย่อย ๔ หน่วย คือ

นกย. แม่จัน
 นกย. เชียงแสน
 นกย. ห้วยไคร้
 นกย. ป่าสักหลวง

ค. การไฟฟ้าจังหวัดพะเยา มีหน่วยย่อย ๕ หน่วย คือ

นกย. ปง
 นกย. เชียงม่วน
 นกย. เชียงคำ
 นกย. แม่ใจ
 นกย. ดอกคำใต้
 นกย. จุน

นกย. งาว

นกย. ห้วยลาน

นกย. ปงเตา

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ การไฟฟ้าจังหวัดเชียงรายและการไฟฟ้าอำเภอแม่สาย สามารถจ่ายพลังงานไฟฟ้าสูงสุดได้ ๑๗.๖๖ เมกกะวัตต์ คิดเป็นพลังงานไฟฟ้า ๔๖.๐๒ ล้านหน่วย ส่วนการไฟฟ้าจังหวัดพะเยา สามารถจ่ายพลังงานไฟฟ้าสูงสุดได้ ๔.๗๐ เมกกะวัตต์ คิดเป็นพลังงานไฟฟ้า ๒๖.๔๕ ล้านหน่วย โดยใช้ระบบแรงดัน ๓๓ เควี.

การบริการด้านกระแสไฟฟ้าของจังหวัดเชียงรายและพะเยา เมื่อพิจารณาโดยส่วนรวมแล้วนับว่าดีมาก กล่าวคือ ในจังหวัดเชียงรายสามารถจ่ายไฟฟ้าได้ถึง ๗๐ ตำบล ในจำนวนทั้งหมด ๘๐ ตำบล หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๗.๕ ส่วนในจังหวัดพะเยาสามารถจ่ายไฟฟ้าได้ถึง ๔๐ ตำบล ในจำนวนทั้งหมด ๕๐ ตำบล หรือร้อยละ ๘๐.๐๐ ใน พ.ศ. ๒๕๒๕ (ตารางที่ ๓.๕) แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียดก็จะพบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่ที่ได้บริการเหล่านั้นมักจะเป็นชุมชนใหญ่ ๆ คือในเขตตัวเมืองของอำเภอต่าง ๆ และตำบลที่อยู่ใกล้ตัวเมือง หรือชุมชนที่สายไฟฟ้าพาดผ่านเท่านั้น ส่วนหมู่บ้านที่อยู่ห่างไกลออกไปยังไม่มีกระแสไฟฟ้าใช้ ปัญหานี้เป็นปัญหาที่พบโดยทั่วไปเช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ ส่วนใหญ่ของประเทศไทย ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๒๕) มีผู้ใช้กระแสไฟฟ้าในจังหวัดเชียงราย ๗๐,๔๕๔ ราย (การไฟฟ้าจังหวัดเชียงราย ๕๔,๓๐๓ ราย การไฟฟ้าอำเภอแม่สาย ๑๖,๕๕๕ ราย) และในจังหวัดพะเยา ๓๗,๒๐๔ ราย รวมทั้งสองจังหวัด ๑๐๗,๖๖๒ ราย ส่วนใหญ่เป็นการใช้ไฟฟ้าเพื่ออยู่อาศัยและประกอบธุรกิจ นอกจากนั้นเป็นการใช้ไฟฟ้าเพื่อประกอบอุตสาหกรรมและอื่น ๆ (ตารางที่ ๓.๖)

ปริมาณการจ่ายกระแสไฟฟ้าง่าดังกล่าวนี้เห็นว่าพอเหมาะสมกับความต้องการของประชากรในจังหวัด อย่างไรก็ตาม ตามโครงการของแผนงานเร่งรัดพัฒนาไฟฟ้าชนบททั่วประเทศ (ปี ๒๕๒๔ - ๒๕๒๘) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคก็จะดำเนินการขยายปริมาณการจ่ายกระแสไฟฟ้าแก่หมู่บ้านต่าง ๆ และขยายโครงข่ายของหน่วยงานในพื้นที่จังหวัดเชียงรายและพะเยาอีก คาดว่าในปี ๒๕๒๘ จังหวัดเชียงรายจะมีไฟฟ้าใช้เพิ่มขึ้น ๕๒๖ หมู่บ้าน ส่วนจังหวัดพะเยาจะมีไฟฟ้าใช้เพิ่มขึ้น ๒๕๐ หมู่บ้าน จึงคาดว่ากรไฟฟ้าในจังหวัดทั้งสอง

จะสามารถสนองความต้องการที่อาจจะเพิ่มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากการขยายตัวด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้ในอนาคต

ตารางที่ ๓.๕ : แสดงจำนวนตำบลและหมู่บ้านที่มีไฟฟ้าใช้แล้วในจังหวัด
เชียงราย - พะเยา พ.ศ. ๒๕๒๕

ชื่ออำเภอ	จำนวนตำบล			จำนวนหมู่บ้าน		
	ทั้งหมด	มีไฟฟ้าใช้แล้ว	%	ทั้งหมด	มีไฟฟ้าใช้แล้ว	%
จังหวัดเชียงราย	๕๐	๓๐	๓๓.๓๓	๑,๐๕๕	๕๓๓	๕๐.๕๒
อ. เมือง	๑๔	๑๓	๙๒.๘๖	๒๐๓	๑๓๖	๖๖.๙๙
อ. เทิง	๑๒	๑๐	๘๓.๓๓	๑๑๓	๓๑	๒๗.๔๓
อ. เชียงทอง	๔	๕	๑๒๕.๐๐	๓๐	๒๑	๓๐.๐๐
อ. เวียงชัย	๖	๓	๕๐.๐๐	๖๓	๒๒	๓๔.๙๒
อ. ป่าแดด	๓	๒	๖๖.๖๗	๒๕	๑๐	๔๐.๐๐
อ. พาน	๑๓	๑๑	๘๔.๖๒	๑๓๕	๓๔	๒๕.๑๑
อ. แม่สรวย	๖	๔	๖๖.๖๗	๖๘	๒๔	๓๕.๒๙
อ. เวียงป่าเป้า	๗	๗	๑๐๐	๕๖	๒๓	๔๑.๐๗
อ. แม่สาย	๕	๕	๑๐๐	๖๖	๕๓	๘๐.๓๐
อ. แม่จัน	๙	๖	๖๖.๖๗	๑๔๔	๓๐	๒๐.๘๓
อ. เชียงแสน	๕	๓	๖๐.๐๐	๕๕	๑๕	๒๗.๒๗
กิ่ง อ. พญาเม็งราย	๓	๑	๓๓.๓๓	๒๓	๖	๒๖.๐๙

ตารางที่ ๓.๕ : แสดงจำนวนตำบลและหมู่บ้านที่มีไฟฟ้าใช้แล้วในจังหวัด
 เชียงราย - พะเยา พ.ศ. ๒๕๒๕ (ต่อ)

ชื่ออำเภอ	จำนวนตำบล			จำนวนหมู่บ้าน		
	ทั้งหมด	มีไฟฟ้าใช้แล้ว	%	ทั้งหมด	มีไฟฟ้าใช้แล้ว	%
จังหวัดพะเยา	๕๐	๕๐	๑๐๐.๐๐	๕๔๓	๒๓๘	๕๑.๒๐
อ. เมือง	๑๔	๑๓	๙๒.๘๖	๑๔๖	๕๘	๖๓.๖๓
อ. แม่ใจ	๔	๔	๑๐๐	๔๘	๓๒	๖๖.๖๗
อ. เชียงคำ	๑๒	๗	๕๘.๓๓	๑๓๕	๕๓	๓๙.๘๕
อ. ปง	๖	๕	๘๓.๓๓	๖๘	๑๕	๒๒.๐๖
อ. จุน	๕	๓	๖๐.๐๐	๕๕	๒๒	๕๐.๐๐
อ. เชียงม่วน	๓	๓	๑๐๐	๒๕	๓	๑๒.๐๐
อ. คอกคำใต้	๖	๕	๘๓.๓๓	๗๗	๕๓	๖๘.๐๓

ที่มา : การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๓.๖ : แสดงจำนวนผู้ใช้ไฟและหน่วยจำหน่ายกระแสไฟฟ้าใน
จังหวัดเชียงราย - พะเยา พ.ศ. ๒๕๒๕

ก. การไฟฟ้าจังหวัดเชียงราย

ประเภทผู้ใช้ไฟ	จำนวนผู้ใช้ไฟ (ราย)	จำนวนหน่วย (ล้านหน่วย)
ที่อยู่อาศัย	๕๓,๗๓๘	๒๑.๖๘
ธุรกิจขนาดเล็ก	๔๗๓	๕.๘๖
ธุรกิจขนาดใหญ่	๒๒	๔.๕๕
อุตสาหกรรมขนาดเล็ก	๑๐	๑.๘๔
สูบน้ำเพื่อการเกษตร/สาธารณะ	๑	๐.๐๕
ไฟถนนและสาธารณะ	๔๗	๐.๕๑
ไฟชั่วคราว	๑๒	๐.๐๖
รวม	๕๔,๓๐๓	๓๔.๖๗

ข. การไฟฟ้าอำเภอแม่สาย

ประเภทผู้ใช้ไฟ	จำนวนผู้ใช้ไฟ (ราย)	จำนวนหน่วย (ล้านหน่วย)
ที่อยู่อาศัย	๑๖,๓๕๖	๗.๑๑
ธุรกิจขนาดเล็ก	๑๘๓	๑.๐๕
ธุรกิจขนาดใหญ่	๒	๐.๖๐
อุตสาหกรรมขนาดเล็ก	๘	๑.๐๒
สูบน้ำเพื่อการเกษตร/สาธารณะ	-	-
ไฟถนนและสาธารณะ	-	-
ไฟชั่วคราว	๖	๐.๐๒
รวม	๑๖,๕๕๕	๑๐.๗๙

ค. การไฟฟ้าจังหวัดพะเยา

ประเภทผู้ใช้ไฟ	จำนวนผู้ใช้ไฟ (ราย)	จำนวนหน่วย (ล้านหน่วย)
ที่อยู่อาศัย	๓๖,๘๒๖	๑๓.๘๓
ธุรกิจขนาดเล็ก	๓๓๖	๓.๘๓
ธุรกิจขนาดใหญ่	๓	๑.๕๘
อุตสาหกรรมขนาดเล็ก	๑๐	๒.๑๕
สูบน้ำเพื่อการเกษตร/สาธารณะ	-	-
ไฟถนนและสาธารณะ	๓	๐.๐๐
ไฟชั่วคราว	๒๒	๐.๐๖
รวม	๓๗,๒๐๘	๒๑.๑๓

ที่มา : การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

๓.๒.๒ การประปา

ระบบน้ำประปาของจังหวัดเชียงราย อยู่ภายใต้การดำเนินงานของการประปาส่วนภูมิภาค เขต ๔ (ที่ทำการเขตอยู่ที่จังหวัดเชียงใหม่) ส่วนจังหวัดพะเยา อยู่ภายใต้การดำเนินงานของการประปาส่วนภูมิภาค เขต ๕ (ที่ทำการเขตอยู่ที่จังหวัดลำปาง) หน่วยงานที่รับผิดชอบมี ๖ หน่วย อยู่ในจังหวัดเชียงราย ๔ หน่วย คือ การประปาเชียงราย การประปาแม่สาย การประปาพาน และการประปาแม่จัน ส่วนในจังหวัดพะเยามี ๒ หน่วย คือ การประปาพะเยา และการประปาจุน หน่วยงานเหล่านี้ผลิตน้ำประปาได้ทั้งสิ้นวันละ ๑๘,๘๘๐ ลูกบาศก์เมตร สามารถบริการผู้ใช้ได้ ๕,๘๐๑ ราย หรือคิดเป็นจำนวนประชากรในเขตได้ ๑๕๕,๐๐๐ คน ซึ่งแยกรายละเอียดของแต่ละการประปาได้ดังนี้

ก. การประปาเชียงราย จำหน่ายน้ำในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย ซึ่งมีพื้นที่ ๑๐.๖๕ ตารางกิโลเมตร สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้ได้ ๓,๘๘๕ ราย หรือ ๘๒,๘๐๐ คน มีกำลังผลิตวันละ ๕,๒๘๐ ลูกบาศก์เมตร หรือ ๒,๒๕๑,๖๖๖

ลูกบาศก์เมตร คอปี โดยอาศัยแหล่งน้ำคืบจากแม่น้ำกก

ข. การประปาแม่สาย จำหน่ายน้ำในเขตสุขาภิบาลแม่สาย ซึ่งมีพื้นที่ ๑.๘๖ ตารางกิโลเมตร สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้น้ำได้ ๘๙๗ ราย หรือ ๑๙,๖๐๐ คน มีกำลังผลิตวันละ ๘๖๐ ลูกบาศก์เมตร หรือ ๓๖๓,๓๘๕ ลูกบาศก์เมตร คอปี โดยอาศัยแหล่งน้ำคืบจากแม่น้ำสาย

ค. การประปาพาน จำหน่ายน้ำในเขตสุขาภิบาลเมืองพาน ซึ่งมีพื้นที่ ๒.๓๘ ตารางกิโลเมตร สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้น้ำได้ ๗๒๔ ราย หรือ ๑๘,๐๐๐ คน มีกำลังผลิตวันละ ๘๖๐ ลูกบาศก์เมตร หรือ ๒๒๑,๘๐๒ ลูกบาศก์เมตร คอปี โดยอาศัยแหล่งน้ำคืบจากคลองส่งน้ำชลประทานซอย ๔ โครงการแม่ลาว

ง. การประปาแม่จัน จำหน่ายน้ำในเขตสุขาภิบาลแม่จัน ซึ่งมีพื้นที่ ๙.๒๐ ตารางกิโลเมตร สามารถให้บริการแก่ประชาชนได้ ๔,๔๕๐ คน มีกำลังผลิตวันละ ๑,๒๐๐ ลูกบาศก์เมตร โดยอาศัยแหล่งน้ำคืบจากลำน้ำแม่จัน

จ. การประปาพะเยา จำหน่ายน้ำในเขตเทศบาลเมืองพะเยา และสุขาภิบาลคอกคว่ำไต้ คิดเป็นพื้นที่รวม ๑๓.๕๐ ตารางกิโลเมตร สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้น้ำได้ ๔,๐๑๒ ราย หรือ ๔๙,๐๐๐ คน มีกำลังผลิตวันละ ๙,๖๕๐ ลูกบาศก์เมตร หรือ ๑,๖๓๒,๖๙๕ ลูกบาศก์เมตร คอปี โดยอาศัยแหล่งน้ำคืบจากกว๊านพะเยา

ฉ. การประปาจุน จำหน่ายน้ำในเขตสุขาภิบาลห้วยข้าวกล้า อำเภोजุน ซึ่งมีพื้นที่ ๒.๐ ตารางกิโลเมตร สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้น้ำได้ ๒๐๓ ราย หรือ ๘,๕๖๐ คน มีกำลังผลิตวันละ ๒,๔๐๐ ลูกบาศก์เมตร หรือ ๖๑,๕๐๐ ลูกบาศก์เมตร คอปี โดยอาศัยแหล่งน้ำคืบจากลำน้ำจุน

การประปาในจังหวัดเชียงรายและพะเยา แม้จะเพียงพอแก่ความต้องการของประชากรในเขตที่มีบริการ แต่เมื่อเทียบสัดส่วนการกระจายตัวแล้วก็นับว่าไม่เพียงพอแก่ผู้บริโภครวมทุก เพราะสามารถให้บริการได้แต่ในชุมชนใหญ่ ๆ บางแห่งเท่านั้น ประชาชนส่วนใหญ่ยังต้องคืบน้ำจากบ่อน้ำตื้น บ่อบาดาล และแหล่งน้ำธรรมชาติอื่น ๆ ซึ่งไม่ถูกสุขลักษณะและไม่เพียงพอกับความต้องการ โดยเฉพาะในฤดูแล้งจะเกิดปัญหาขาดแคลนน้ำ

โดยทั่วไป เนื่องจากน้ำตามแหล่งน้ำต่าง ๆ ล้นน้อยลง ทางราชการได้แก้ปัญหาโดยจัด
พาหนะขนส่งบรรทุกน้ำไปบริการแก่ประชาชนในท้องที่ที่ขาดแคลน ทั้งนี้ หากจะมีการ
พัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งจะทำให้มีความต้องการใช้น้ำประปาเพิ่มสูงขึ้นแล้ว จังหวัดเชียง-
รายและพะเยาจะต้องขยายการบริการและกำลังผลิตให้มากขึ้นอย่างทั่วถึงกัน

ตารางที่ ๓.๗ : แสดงข้อมูลการประปาในจังหวัดเชียงราย - พะเยา
ปี ๒๕๒๕

ชื่อการประปา	เขตจำหน่ายน้ำ	พื้นที่ (ตร. กม.)	จำนวนผู้ใช้น้ำ (ราย)	ประชากร (คน)	กำลังผลิต * (ลบม. ต่อวัน)
เชียงราย	เทศบาลเมือง - เชียงราย	๑๐.๖๕	๓,๔๘๕	๕๒,๕๐๐	๕,๒๘๐
แม่สาย	สุขาภิบาลแม่สาย	๑.๘๖	๕๗๗	๑๗,๖๐๐	๕๖๐
พาน	สุขาภิบาลเมืองพาน	๒.๓๘	๗๒๔	๑๘,๐๐๐	๕๖๐
แม่จัน**	สุขาภิบาลแม่จัน	๗.๒๐	-	๕,๔๕๐	๑,๒๐๐
พะเยา	เทศบาลเมืองพะเยา และสุขาภิบาลคอกคำใต้	๑๓.๕๐	๔,๐๑๒	๕๗,๐๐๐	๗,๖๘๐
จุน	สุขาภิบาลห้วยข้าวกล้า	๒.๐๐	๒๐๓	๕,๕๖๐	๒,๕๐๐
รวม	-	๓๗.๗๒	๘,๘๐๑	๑๕๕,๐๐๐	๑๘,๕๘๐

* กำลังผลิตตามที่กำหนด และใช้งานจริงต่อวันเท่ากันทุกแห่ง

** การประปาแม่จัน เปิดดำเนินการเมื่อ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๒๕

ที่มา : การประปาส่วนภูมิภาค

๓.๒.๓ การกำจัดขยะและการระบายน้ำ

การกำจัดขยะในเขตชุมชนเมือง จังหวัดเชียงรายและพะเยา เป็นหน้าที่ของเทศบาลและสุขาภิบาลที่จะต้องดูแลความสะอาดเรียบร้อย ในเขตเทศบาลเมืองเชียงราย มีปริมาณขยะประมาณวันละ ๔๘.๓ ตูณาศกัเมตร (๑๘,๐๑๐ ตูณาศกัเมตร ต่อปี) เทศบาลเมืองเชียงรายสามารถเก็บและกำจัดได้หมดทุกวันโดยใช้รถเก็บขยะ ๔ คัน มีพนักงานขับประจำคันละ ๑ คน พนักงานเก็บขยะประจำรถรวม ๑๓ คน เก็บประมาณวันละ ๒ เที่ยว เมื่อเก็บแล้วจะนำไปกำจัดโดยหมักเป็นปุ๋ยหมัก บริเวณพื้นที่นอกเขตเทศบาล ห่างจากชุมชนประมาณ ๑๐ กิโลเมตร และนอกจากนั้นยังมีพนักงานเก็บกวาดสถานที่สาธารณะอีก ๒๔ คน

ส่วนในเขตเทศบาลเมืองพะเยานั้น เทศบาลก็สามารถเก็บและกำจัดขยะได้หมดทุกวันเช่นกัน โดยใช้รถเก็บขยะ ๑ คัน มีพนักงานขับผลัดกัน ๒ คน พนักงานประจำรถรวม ๔ คน เก็บประมาณวันละ ๒ เที่ยว แล้วนำไปกำจัดโดยใช้วิธีฝังดินในบริเวณนอกเมืองห่างจากชุมชนประมาณ ๕ กิโลเมตร และยังมีพนักงานเก็บกวาดสถานที่สาธารณะอีก ๑๖ คน

ในเขตสุขาภิบาลต่าง ๆ นั้น สุขาภิบาลแต่ละแห่งจะมีหน้าที่รับผิดชอบ เนื่องจากประชากรในเขตเทศบาลและสุขาภิบาลของจังหวัดเชียงราย-พะเยา ยังไม่สูงมากนัก การกำจัดขยะและการรักษาความสะอาดจึงยังไม่มีปัญหา นอกจากเรื่องซากแคลนงบประมาณ รถยนต์ และสถานที่กำจัด เท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๒๖ จังหวัดเชียงรายคาดว่าจะเพิ่มบุคลากรค่านนี้ขึ้นจากเดิมเป็น ๕๖ คน ส่วนจังหวัดพะเยา คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๓๑ คน เพื่อเตรียมรับการขยายตัวของชุมชนเมืองในอนาคต

การระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสียในเขตเมืองของจังหวัดเชียงรายและพะเยานั้นยังคงขาดระบบที่ดี แต่ตามสภาพในปัจจุบันก็ยังไม่ปัญหาเช่นกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะจำนวนประชากรในเขตชุมชนเมืองต่าง ๆ ยังไม่มากเกินไป และพื้นที่ส่วนใหญ่ในเขตเมืองก็ยังไม่ประสบกับปัญหารุนแรง จึงทำให้ยังไม่มีกรนำระบบการระบายน้ำและกำจัดน้ำเสียที่ได้มาตรฐานมาใช้อย่างจริงจัง แต่หากมีการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้ผลก็จะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ชุมชนเมืองขยายตัวอย่างรวดเร็ว และซับซ้อนยิ่งขึ้น

ปัญหาเรื่องน้ำท่วมและน้ำเสียที่ย่อมตามมาอย่างแน่นอนไม่มากนักยั้ง ดังนั้น จึงควรเตรียม
 ทิววางแผนงานด้านการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสียให้มีระบบตามมาตรฐานและออกกฎ
 ระเบียบข้อบังคับให้รัดกุมขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ตารางที่ ๓.๔ : แสดงข้อมูลเกี่ยวกับการเก็บและกำจัดขยะของเทศบาลเมือง
 เชียงรายและเทศบาลเมืองพะเยา

รายละเอียด	เทศบาลเมืองเชียงราย	เทศบาลเมืองพะเยา
พื้นที่รับผิดชอบ (ตารางกิโลเมตร)	๑๐.๖๔	๕.๐๐
จำนวนครัวเรือน	๖,๔๕๔	๔,๖๗๑
ปริมาณขยะต่อปี (ลูกบาศก์เมตร)	๑๘,๐๑๐	ไม่มีข้อมูล
จำนวนรถเก็บขยะ (คัน)	๔	๑
จำนวนเที่ยวเก็บต่อวัน	๒.๔	๒
บุคลากรทั้งหมดในการกำจัดขยะปัจจุบัน	๔๔	๒๗
- เจ้าหน้าที่บริหาร	๓	๑
- พนักงานขับรถ	๔	๒
- พนักงานเก็บขยะประจำรถ	๑๓	๔
- พนักงานเก็บกวาดที่สาธารณะ	๒๔	๑๖
บุคลากรทั้งหมดที่คาดว่าจะมีในปี ๒๕๒๖	๕๖	๓๑
จำนวนขยะที่เก็บได้ต่อวัน (%)	๑๐๐	๑๐๐
ระยะทางของที่กำจัดขยะจากชุมชน(กม.)	๑๐	๕
วิธีกำจัดขยะ	ทำปุ๋ยหมัก	ฝังดิน

ที่มา : กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
 แห่งชาติ

๓.๒.๔ การโทรคมนาคม

การโทรคมนาคมเป็นปัจจัยพื้นฐานอย่างหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว เพราะเป็นสื่อที่จะใช้ในการติดต่อสื่อสารทั้งระหว่างผู้ที่ประกอบธุรกิจการท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยวเอง หน่วยงานที่ให้บริการค่านนี้ในจังหวัดเชียงรายและพะเยามี ๒ หน่วยด้วยกัน คือ

ก. องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย

การบริการค่านโทรศัพท์ขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยในปัจจุบัน สามารถให้บริการแก่พื้นที่ทุกอำเภอในจังหวัดเชียงรายและพะเยา แต่ส่วนใหญ่แล้วจะมีผู้ใช้บริการเฉพาะในอำเภอเมือง ทั้งนี้เนื่องจากเพราะความต้องการของประชาชนในพื้นที่เองแล้ว ยังขึ้นอยู่กับความพร้อมและความคุ้มขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยเองด้วย ในจังหวัดเชียงรายมีชุมสายโทรศัพท์อยู่ทุกอำเภอและยังมีชุมสายพิเศษในเขตสุขาภิบาลที่มีขนาดใหญ่ เช่น สุขาภิบาลบ้านคำ อ.เทิง หรือ สุขาภิบาลจันจว้า อ.แม่จัน เป็นต้น ในจังหวัดพะเยาก็มีชุมสายอยู่ทุกอำเภอเช่นกัน จากข้อมูลของสำนักวางแผนโครงการ องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย (สถิติถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๒๖) ชุมสายเชียงรายสามารถให้บริการได้ถึง ๓,๓๒๔ เลขหมาย ปัจจุบันติดตั้งได้ ๔๐๐ เลขหมาย และยังมีอยู่ในระหว่างรอการติดตั้งอีก ๒,๒๔๒ เลขหมาย ส่วนชุมสายพะเยาสามารถให้บริการได้ถึง ๑,๕๓๖ เลขหมาย ปัจจุบันติดตั้งได้ ๔๐๐ เลขหมาย และยังมีอยู่ในระหว่างรอการติดตั้งอีก ๔๔๖ เลขหมาย ส่วนในชุมสายอื่น ๆ ยังไม่มีผู้มาขอติดตั้ง นอกจากจะติดตั้งเองภายในจังหวัดแล้ว ประชาชนในจังหวัดเชียงรายและพะเยายังสามารถใช้บริการโทรศัพท์ทางไกลอัตโนมัติติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ทั่วประเทศได้อีกด้วย โดยหมุนรหัสทางไกลก่อน เช่น กรุงเทพมหานคร - ๐๒ เชียงราย พะเยา ลำปางและแพร่ - ๐๕๔ เชียงใหม่ ลำพูน และแม่ฮ่องสอน - ๐๕๓ หรือน่าน - ๐๕๕ เป็นต้น บริการนี้สามารถใช้ติดต่อกันได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ในอำเภออื่น ๆ นอกจากอำเภอเมือง เนื่องจากยังไม่มีผู้มาขอติดตั้งโทรศัพท์ องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยจึงได้จัดบริการโทรศัพท์ทางไกลสาธารณะชนบทไว้ตามอำเภอที่มีชุมชนขนาดใหญ่ แห่งละ ๓ - ๑๑ เลขหมาย คือ ในจังหวัดเชียงรายมีชุมสายเวียงป่าเป้า ๔ เลขหมาย ชุมสายเวียงชัย ๓ เลขหมาย ชุมสายเชียงแสน ๓ เลขหมาย ชุมสายแม่สรวย ๓ เลขหมาย ชุมสายป่า-

แคะ ๓ เลขหมาย ชุมสายเชียงของ ๕ เลขหมาย ชุมสายเทิง ๓ เลขหมาย ชุมสาย
แม่จัน ๕ เลขหมาย และชุมสายพาน ๑๑ เลขหมาย ส่วนในจังหวัดพะเยามีชุมสายจุน
๕ เลขหมาย ชุมสายเชียงม่วน ๓ เลขหมาย ชุมสายแม่ใจ ๔ เลขหมาย ชุมสายคอกคำใต้
๔ เลขหมาย ชุมสายเชียงคำ ๕ เลขหมาย และชุมสายปง ๔ เลขหมาย

จะเห็นได้ว่าบริการโทรศัพท์ของจังหวัดเชียงรายและพะเยานั้นมีบริการอย่าง
พอเพียงทั้งในปัจจุบันและอนาคต จึงไม่มีปัญหาสำหรับความต้องการที่อาจเพิ่มขึ้นหากมี
การเติบโตของชุมชนอันเนื่องมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยว แต่ปัญหาที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน
นั้นเป็นปัญหาค้านเทคนิคการติดตั้งซึ่งล่าช้า ทำให้ผู้ที่ต้องการขอติดตั้งโทรศัพท์ต้องรอคอย
เป็นเวลานานมากกรายกัยกัน จึงทำให้ดูเหมือนว่าบริการค่านโทรศัพท์ไม่พอเพียง ดังนั้น
หากแก้ไขปัญหาค้านเทคนิคการติดตั้งได้ การติดต่อทางโทรศัพท์ของจังหวัดเชียงรายและ
พะเยาก็จะสะดวกสบายยิ่งขึ้น และจะเป็นผลดีต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดทั้งสอง
ในอนาคต

ศูนย์วิทยพัรพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๓.๕ : แสดงการใช้บริการโทรศัพท์ของจังหวัดเชียงราย-พะเยา
(พฤษภาคม ๒๕๒๖)

ชุมสาย	เลขหมายทั้งหมด	เลขหมาย ที่ติดตั้งแล้ว	รอกการติดตั้ง	จำนวนเลขหมาย ทางไกลสาธารณะชนบท
เชียงราย	๓,๓๒๘	๘๐๐	๒,๒๔๒	-
พาน	๕๑๒	-	-	๑๑
เวียงป่าเป้า	๕๑๒	-	-	๔
เวียงชัย	๑๒๘	-	-	๑
เชียงแสน	๑๒๘	-	-	๑
แม่สรวย	๑๒๘	-	-	๑
ป่าแดด	๑๒๘	-	-	๑
เชียงของ	๕๑๒	-	-	๕
เทิง	๒๕๖	-	-	๑
แม่จัน	๑,๐๒๔	-	-	๕
แม่สาย	๒,๐๔๘	-	-	-
ส.บ้านคำ(อ.เทิง)	๑๒๘	-	-	-
ส.แม่ชะจาน (อ.เวียงป่าเป้า)	๕๑๒	-	-	-
ส.จันจว้า(อ.แม่จัน)	๑๒๘	-	-	-
ส.แม่คำ (อ.แม่จัน)	๑๒๘	-	-	-
แม่ลาว (อ.เมือง)	๑๒๘	-	-	-
พญาเม็งราย	๑๒๘	-	-	-

ตารางที่ ๓.๔ : แสดงการใช้บริการโทรศัพท์ของจังหวัดเชียงราย-พะเยา
(พฤษภาคม ๒๕๒๖) (ต่อ)

ชุมสาย	เลขหมายทั้งหมด	เลขหมาย ที่ติดตั้งแล้ว	รอกการติดตั้ง	จำนวนเลขหมาย ทางไกลสาธารณะชนบท
พะเยา	๑,๕๓๖	๕๐๐	๕๔๖	-
จุน	๕๑๒	-	-	๕
เชียงม่วน	๑๒๘	-	-	๓
แม่ใจ	๒๕๖	-	-	๔
คอกคำใต้	๕๑๒	-	-	๔
เชียงคำ	๑,๐๒๔	-	-	๕
ปง	๒๕๖	-	-	๔

ที่มา : สำนักวางแผนโครงการ องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย

ข. การสื่อสารแห่งประเทศไทย

การไปรษณีย์และโทรเลขนับว่าเป็นบริการสื่อสารโทรคมนาคมที่เก่าแก่ที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุดในปัจจุบัน เพราะสามารถให้บริการอย่างทั่วถึงแทบทุกท้องที่ ในจังหวัดเชียงรายและพะเยา มีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขอยู่ในทุก ๆ อำเภอ ซึ่งสามารถให้บริการรับฝากไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุไปรษณีย์ ให้บริการโทรเลข การส่งจ่ายเงิน และบริการตู้ไปรษณีย์เช่า ส่วนในตำบลและหมู่บ้านที่ห่างไกล กำนันและผู้ใหญ่บ้านจะเป็นผู้ส่งต่อให้แก่ผู้รับ นอกจากนี้ในจังหวัดเชียงราย ที่สถานีวิทยุโทรคมนาคมของจังหวัดยังเปิดบริการติดต่อวิทยุโทรศัพท์ให้แก่ประชาชนและหน่วยราชการใช้ได้ มีข่ายการติดต่อ ๒ จุดด้วยกันคือ กรุงเทพฯ ฯ และเชียงใหม่ โดยให้บริการทุกวันยกเว้นวันอาทิตย์

๓.๒.๕ การรักษาพยาบาล

จังหวัดเชียงรายและพะเยายังไม่สามารถให้บริการด้านการรักษาพยาบาลครอบคลุมประชาชนได้อย่างทั่วถึง แม้ว่าจะมีการจัดสร้างโรงพยาบาล สถานีอนามัย และมีการเพิ่มบุคลากรทางสาธารณสุขไปบ้างแล้วก็ตาม การให้บริการก็ยังอยู่ในวงจำกัด คือเฉพาะแต่ในเมืองหรือชุมชนขนาดใหญ่เท่านั้น จังหวัดเชียงรายมีโรงพยาบาลประจำจังหวัด ๑ แห่งคือ โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ มีโรงพยาบาลประจำอำเภอ ๙ แห่ง ประจำอยู่ในแต่ละอำเภอยกเว้น อ.ป่าแดด อ.แม่สรวย อ.เวียงชัย และกิ่ง อ.พญาเม็งราย ที่ยังไม่มีโรงพยาบาล สถานีอนามัยมี ๙๔ แห่ง ประจำอยู่ทุกอำเภอ อำเภอละไม่น้อยกว่า ๒ แห่ง มีสำนักงานตึกครุภักดิ์ ๑๓ แห่ง ในบางอำเภอ และมีโรงพยาบาลเอกชน ๓ แห่ง อยู่ในเขต อ.เมือง ๑ แห่ง คือ โรงพยาบาลโอเวอร์บรุค ส่วนอีก ๒ แห่งอยู่ในอำเภอพานและแม่จัน ในจังหวัดพะเยามีโรงพยาบาลประจำจังหวัด ๑ แห่ง และโรงพยาบาลประจำอำเภอ ๔ แห่ง ยังขาดอีก ๒ อำเภอที่ยังไม่มีโรงพยาบาลประจำอำเภอ นอกจากนั้นยังมีสถานีอนามัยอีก ๔๑ แห่ง และสำนักงานตึกครุภักดิ์อีก ๑๔ แห่ง

การบริการด้านการรักษาพยาบาลและสาธารณสุขของจังหวัดเชียงรายและพะเยายังต้องได้รับการปรับปรุงอีกมาก เช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ ส่วนใหญ่ในประเทศไทย ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ปัญหาหนึ่งของประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ในแง่ของการท่องเที่ยวซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีทัศนคติบริการสิ่งอำนวยความสะดวกในชุมชนเมืองแล้ว การรักษาพยาบาลในจังหวัดเชียงรายและพะเยาก็ยังจำกัดอยู่ในขั้นดีพอสมควร และมีความพร้อมที่จะรับการพัฒนาการท่องเที่ยวได้ในอนาคต

๓.๒.๖ ที่พักและร้านอาหาร

ก. ที่พักในจังหวัดเชียงราย - พะเยามี ๓ ลักษณะคือ โรงแรม บังกาโล และบ้านเอกชนซึ่งปรับปรุงหรือแบ่งให้เช่าเรียกกันว่า GUEST HOUSE ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่จะเป็นโรงแรมซึ่งในเชียงรายมี ๒๒ แห่ง ในพะเยามี ๕ แห่ง นอกจากนั้นเป็นบังกาโลและ GUEST HOUSE ที่พักที่เป็นโรงแรมและบังกาโลมีจำนวนห้องพักรวมกันทั้งสิ้นประมาณ ๑,๒๖๐ ห้อง อยู่ในเชียงราย ๔๔๕ ห้อง และพะเยา ๓๓๑ ห้อง ส่วน GUEST HOUSE นั้นเป็นการยากที่จะแจกแจงเป็นจำนวนห้อง เพราะใช้วิถีคิดค่าที่พักเป็น

รายบุคคล บางแห่งมีห้องพักเป็นส่วนตัว บางแห่งต้องพักรวม ๆ กัน ที่พักรู้นี้ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในเขต อ.เมือง และอำเภอสำคัญ ๆ ของจังหวัด

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและคณะอนุกรรมการพิจารณามาตรฐานโรงแรมเพื่อการท่องเที่ยว ได้พยายามหาหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจำแนกระดับของโรงแรมต่าง ๆ ในประเทศไทย เช่น ใช้จ่ายจำนวนและขนาดห้องพัก สถานที่ตั้ง การบำรุงรักษา สถานที่จอดรถ พื้นที่สวนหรือสนาม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ รวมทั้งบริการอื่น ๆ เช่น การติดตั้งเครื่องปรับอากาศ การตกแต่งห้องพัก หรือระบบรักษาความปลอดภัย เป็นต้น มาเป็นเกณฑ์ในการจัดระดับของโรงแรม แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังไม่สามารถกำหนดเจาะจงลงไปได้อย่างแน่ชัด เพราะจากผลการประชุมคณะอนุกรรมการ ฯ ครั้งที่ ๓ เมื่อ ๑๕ มีนาคม ๒๕๒๖ ได้มีโรงแรมกรอกแบบขอรับการพิจารณาและส่งคืนมาเพียง ๑๕๖ แห่ง จาก ๕๐๐ แห่งทั่วประเทศ ส่วนโรงแรมที่ไม่สมัครใจเข้าขอรับการพิจารณา ก็ยังมีอีกเป็นจำนวนมาก ประกอบกับเกณฑ์ที่ใช้ในนี้ใกล้เคียงกับมาตรฐานนานาชาติ ดังนั้นการที่จะใช้เกณฑ์เหล่านี้มากำหนดระดับของโรงแรมในส่วนภูมิภาคของประเทศไทยในปัจจุบัน จึงอาจทำให้มองภาพผิดไปจากความเป็นจริงได้มาก โดยเฉพาะในจังหวัดเชียงราย - พะเยา แล้ว หากพิจารณาโดยใช้เกณฑ์เหล่านี้แล้ว แม้โรงแรมที่ดีที่สุดจังหวัดก็จะถูกจัดอยู่ในอันดับที่ต่ำมาก ซึ่งเป็นการศึกษาให้ต่ำกว่าสภาพจริงเกินไป การพิจารณาระดับของโรงแรมในจังหวัดเชียงราย - พะเยา ต่อไปนี้จึงเป็นการแบ่งโดยใช้หลักเกณฑ์มาตรฐานแบบผสมผสานมาตรฐานสากลกับมาตรฐานภายในประเทศ และเป็นการแบ่งอย่างกว้าง ๆ ไม่ตายตัวนัก ดังต่อไปนี้

(๑) ที่พักชั้นหนึ่ง : ได้แก่ที่พักที่จัดได้มาตรฐานสากลในหลายด้าน เช่น เป็นห้องปรับอากาศทั้งหมด ในห้องและพื้นที่ต่อเนื่องส่วนรวมพื้นปูพรมหรือวัสดุที่มีคุณภาพดีระดับเดียวกัน ภายในบริเวณมีการบริการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ที่จอดรถ ห้องพักผ่อน ห้องอาหาร ห้องเรีงรมย์ การบริการโทรคมนาคม และการแลกเปลี่ยนเงินตรา เป็นต้น ที่พักระดับนี้มักมีอัตราค่าเช่าพักรวันละประมาณ ๓๐๐ - ๑,๐๐๐ บาทขึ้นไป

(๒) ที่พักชั้นสอง : ได้แก่ที่พักที่จัดได้มาตรฐานดีพอสมควร มีทั้งปรับอากาศและไม่ปรับอากาศ ภายในบริเวณมีการบริการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บ้าง

แต่อาจไม่มากเท่าที่พักรักษาหนึ่ง การตกแต่งและความสะดวกสบายจะมีไม่มากเท่าที่พักรักษาหนึ่ง ที่พักระดับนี้จะมีอัตราค่าเข้าพักวันละประมาณ ๒๐๐ - ๔๐๐ บาทขึ้นไป

(๓) ที่พักรักษาสาม : ใค้แก่ที่พักรักษาที่ไม่ปรับอากาศ มีแต่ห้องพักธรรมดาที่พักคลุมเป็นส่วนใหญ่ การบริการต่าง ๆ และความสะดวกสบายมีน้อยที่สุด ที่พักรักษานี้มีอัตราค่าเข้าพักวันละประมาณ ๒๐๐ บาทลงมา

เมื่อพิจารณาด้วยเกณฑ์ดังกล่าวนี้ จังหวัดเชียงรายจะมีที่พักรักษาหนึ่ง ๑ แห่ง ที่พักรักษาสอง ๒ แห่ง นอกนั้นอีก ๑๙ แห่ง เป็นที่พักรักษาสาม ทั้งหมดตั้งอยู่ในเขต อ.เมือง และอำเภอสำคัญ ๆ อีก ๕ อำเภอ ส่วนในจังหวัดพะเยานั้นเป็นที่พักรักษาสามทั้งสิ้นจำนวน ๑๖ แห่ง (ที่ที่ที่สุดอยู่ใน อ.เมือง ๑ แห่ง) ๑๑ แห่งอยู่ในอ.เมือง อีก ๕ แห่งอยู่ที่ อ.ดอกคำใต้ อ.เชียงคำ และ อ.ปง นอกจากนี้ในจังหวัดเชียงรายยังมีที่พักรักษาประเภทเกสต์เฮาส์อีกหลายแห่ง ทั้งในเขตอ.เมือง และที่สรวก อ.เชียงแสน อัตราค่าที่พักต่าง ๆ กัน

ตารางที่ ๓.๑๐ : แสดงข้อมูลค่านที่พักในจังหวัดเชียงราย ปี ๒๕๒๕

ชื่อโรงแรม	ที่ตั้ง	จำนวนห้องพัก	ระดับชั้น
เวียงอินทร์	อ.เมือง	๑๕๔	๑
รามาร	อ.เมือง	๔๓	๒
สุขนิรันดร์	อ.เมือง	๑๐๕	๒
กรุงทอง	อ.เมือง	๑๑๐	๓
เรืองนคร	อ.เมือง	๖๑	๓
สยาม	อ.เมือง	๕๒	๓
เชียงราย	อ.เมือง	๒๔	๓
เนาว์วัฒนาสุชารมย์	อ.เมือง	๔๒	๓
ศิริวัฒนา	อ.เมือง	๓๖	๓
อารีประชาราษฎร์	อ.เมือง	๑๕	๓

ตารางที่ ๓.๑๐ : แสดงข้อมูลค่านที่พักในจังหวัดเชียงราย ปี ๒๕๒๕ (ต่อ)

ชื่อโรงแรม	ที่ตั้ง	จำนวนห้องพัก	ระดับชั้น	
แม็กกวิลล่า	อ.เมือง	๓๒	๒	
แมจันสุขเกษม	อ.แม่สาย	๔	๓	
ทอปรนอร์ท	อ.แม่สาย	๑๔	๓	
สินวัฒนา	อ.แม่สาย	๒๒	๓	
แมสสาย	อ.แม่สาย	๒๕	๓	
พุดสุข	อ.เชียงแสน	๑๐	๓	
ผิงโขง	อ.เชียงของ	๑๖	๓	
วัฒนาโฮเต็ล	อ.เชียงของ	๑๒	๓	
คำรงกมลพุดสุข	อ.เชียงของ	๔	๓	
โหลงอัน	อ.พาน	๑๖	๓	
ชัยวาถหิ	อ.เวียงป่าเป้า	๑๕	๓	
ไทยยากรณ์	อ.เวียงป่าเป้า	๑๕	๓	
รวม	๒๒	-	๔๘๕	-

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และการสำรวจภาคสนาม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๓.๑๑ : แสดงข้อมูลค่านที่พักในจังหวัดพะเยา ปี ๒๕๒๕

ชื่อโรงแรม	ที่ตั้ง	จำนวนห้องพัก	ระดับชั้น
ธารทอง	อ.เมือง	๕๖	๓
วัฒนา	อ.เมือง	๓๒	๓
ชายกวาน	อ.เมือง	๔	๓
ศรีพะเยา	อ.เมือง	๑๖	๓
ไทยดาวร	อ.เมือง	๑๓	๓
เฉลิมศักดิ์	อ.เมือง	๒๓	๓
พูนลาภ	อ.เมือง	๑๕	๓
ไพบลูย์	อ.เมือง	๑๖	๓
พรสวรรค์	อ.เมือง	๒๐	๓
บังกาโลศิริพันธ์ุ	อ.เมือง	๒๐	๓
บังกาโลสวนสน	อ.เมือง	๑๕	๓
บังกาโลคอกคำใต้	อ.คอกคำใต้	๒๑	๓
เชียงคำไฮเท็ค	อ.เชียงคำ	๓๕	๓
มิตรประชา	อ.เชียงคำ	๑๕	๓
เรือนเจริญ	อ.ปง	๔	๓
สมานมิตร	อ.ปง	๑๕	๓
รวม ๑๖	-	๓๗๑	-

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และการสำรวจภาคสนาม

จะเห็นว่าที่พักในจังหวัดเชียงราย - พะเยา ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใน อ.เมือง มีเพียงจำนวนน้อยที่กระจายอยู่ตามอำเภออื่น ๆ ซึ่งก็เป็นที่พักชั้นสาม การกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในจังหวัดเชียงรายมักอยู่แถบ อ.เมือง อ.แม่สาย

อ.แม่จัน อ.เชียงใหม่ และอ.พวน ซึ่งอำเภอเหล่านี้ล้วนอยู่ในรัศมีที่จะไป - กลับ
 อ.เมืองได้ภายในวันเดียว ดังนั้น การที่ที่พักระดับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายจะ
 กระจุกตัวอยู่ในเฉพาะ อ.เมือง จึงไม่เป็นอุปสรรคแต่อย่างใด นอกจากนั้นตามแหล่ง
 ท่องเที่ยวต่าง ๆ นอก อ.เมืองที่นักท่องเที่ยวจะค้างคืน เช่น สบรวก อ.เชียงใหม่
 หรือแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติประเภทน้ำตก เช่น น้ำตกป๋วยแกง ก็มีที่พักประเภท
 เกสต์เฮาส์ หรือบ้านพักของกรมป่าไม้ไว้บริการนักท่องเที่ยวตามความจำเป็น ในจังหวัด
 พะเยา แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่แถบ อ.เมือง อ.เชียงคำ และคอกคำใต้
 เป็นส่วนใหญ่ ขณะที่พักในจังหวัดส่วนใหญ่ก็อยู่ใน อ.เมือง อ.เชียงคำ และคอกคำใต้
 ดังนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างการกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยวและการกระจายตัวของ
 ที่พักของจังหวัดเชียงรายและพะเยาจึงมีลักษณะที่ใกล้เคียงกัน คือแม้จะมีการกระจายตัว
 ที่ไม่คึกคัก แต่ก็ไม่มีปัญหาในด้านจำนวนในปัจจุบัน เนื่องจากสอดคล้องกันกับการกระจายตัว
 ของแหล่งท่องเที่ยว ปัญหาที่สำคัญของที่พักก็คือคุณภาพ ที่พักในจังหวัดเชียงรายนั้น
 เป็นที่พักชั้นหนึ่งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอเพียง ๑ แห่ง ที่พักชั้นสองเพียง ๒ แห่ง
 นอกนั้นเป็นที่พักชั้นสามทั้งสิ้น ส่วนในจังหวัดพะเยานั้นเป็นที่พักชั้นสามทั้งสิ้น ทั้งนี้อาจมี
 เหตุผลมาจากจำนวนผู้เข้าพักโรงแรมและลักษณะการเข้าพักก็เป็นได้ เพราะพิจารณาจาก
 สถิติผู้เข้าพักโรงแรมจังหวัดเชียงรายนปี ๒๕๒๔ จะพบว่าจากผู้เข้าพักทั้งสิ้นตลอดปี ๔๔,๑๑๐
 คน ในแต่ละเดือนจะมีผู้เข้าพักค่อนข้างสม่ำเสมอ คือประมาณเดือนละ ๔% ของผู้เข้าพัก
 ทั้งหมด อัตราการพักเฉลี่ย ๔๖.๑๓% ส่วนในจังหวัดพะเยาจากผู้เข้าพักทั้งสิ้นตลอดปี
 ๒๕๒๔ จำนวน ๔๖,๕๒๑ คน สถิติผู้เข้าพักในแต่ละเดือนจะไม่สม่ำเสมอตั้งแต่เดือนละ ๖%
 ๗%, ๘%, ๙% จนถึง ๑๐% อัตราการพักเฉลี่ย ๖๑.๗๗% จังหวัดเชียงรายนั้นแม้อัตรา
 การเข้าพักจะน้อยกว่า แต่มีผู้เข้าพักสม่ำเสมอ และนอกจากข้าราชการและนักธุรกิจแล้ว
 ยังมีนักท่องเที่ยวบางพอสมควร ส่วนในจังหวัดพะเยา อัตราการเข้าพักสูงกว่าและมีผู้เข้า
 พักไม่สม่ำเสมอ และส่วนใหญ่จะเป็นข้าราชการและนักธุรกิจประเภทตัวแทนขายสินค้า
 ดังนั้น คุณภาพของที่พักในปัจจุบันจึงเป็นไปได้เพื่อข้าราชการและนักธุรกิจ ไม่คำนึงถึงนัก
 ท่องเที่ยว หากจะมีการพัฒนาจังหวัดเชียงรายและพะเยาขึ้นเป็นเมืองท่องเที่ยวในอนาคต
 แล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงคุณภาพของที่พักโดยเฉพาะในจังหวัดพะเยา รวมทั้ง
 เพิ่มจำนวนห้องพักของทั้งสองจังหวัดขึ้นตามความต้องการในอนาคต

ตารางที่ ๓.๑๒ : แสดงจำนวนผู้เข้าพักโรงแรมจังหวัดเชียงราย ปี ๒๕๒๔

เดือน	จำนวนคน	ร้อยละของทั้งหมด
มกราคม	๘,๖๕๒	๘.๗๓
กุมภาพันธ์	๘,๖๕๒	๘.๗๓
มีนาคม	๘,๕๑๔	๘.๕๙
เมษายน	๘,๕๕๐	๘.๖๒
พฤษภาคม	๗,๘๑๐	๗.๘๘
มิถุนายน	๖,๖๐๐	๖.๖๖
กรกฎาคม	๘,๒๑๖	๘.๒๙
สิงหาคม	๘,๐๗๗	๘.๑๔
กันยายน	๗,๕๕๘	๗.๖๓
ตุลาคม	๘,๑๗๗	๘.๒๖
พฤศจิกายน	๘,๒๓๑	๘.๓๐
ธันวาคม	๘,๓๕๓	๘.๔๔
รวม	๙๙,๑๑๐	๑๐๐.๐๐
อัตราการพักเฉลี่ย	๔๖.๑๓ %	

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ๓.๑๓ : แสดงจำนวนผู้เข้าพักโรงแรมจังหวัดพะเยา ปี ๒๕๒๔

เดือน	จำนวนคน	ร้อยละของทั้งหมด
มกราคม	๓,๒๗๕	๓.๐๕
กุมภาพันธ์	๒,๕๘๗	๒.๕๒
มีนาคม	๓,๐๘๕	๒.๖๕
เมษายน	๓,๒๓๘	๒.๕๖
พฤษภาคม	๕,๐๗๑	๔.๗๕
มิถุนายน	๕,๕๐๓	๕.๒๘
กรกฎาคม	๓,๗๐๓	๓.๕๖
สิงหาคม	๕,๖๘๐	๕.๔๖
กันยายน	๕,๑๗๒	๔.๙๗
ตุลาคม	๕,๑๐๓	๔.๘๖
พฤศจิกายน	๕,๑๗๘	๔.๙๘
ธันวาคม	๕,๕๒๒	๕.๓๒
รวม	๕๖,๕๒๑	๑๐๐.๐๐
อัตราการพักเฉลี่ย	๖๑.๗๗ %	

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ข. ร้านอาหาร ในจังหวัดเชียงราย - พะเยา เท่าที่งานวารสารภาษาไทย กองวารสารการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทำการสำรวจไว้เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๒๓ และจากการสำรวจภาคสนามที่มีคุณภาพพอสมควร มีทั้งสิ้น ๓๑ แห่ง อยู่ในเชียงราย ๑๕ แห่ง และพะเยา ๑๖ แห่ง ทั้งหมดแม้จะไม่อยู่ในระดับนานาชาติ แต่ก็ให้บริการที่ดีพอสมควร

ตารางที่ ๓.๑๔ : แสดงรายการร้านอาหารในจังหวัดเชียงราย-พะเยา

ชื่อ	ที่ตั้ง	บริการอาหาร
<u>จ. เชียงราย</u>		
เวียงอินทร์คอฟฟี่ช็อป	ในโรงแรมเวียงอินทร์	ไทย - จีน - ฝรั่งเศส
หอนาฬิกา	๔๐๒/๑-๒ ถ.บรรพปราการ	ไทย - จีน - อาหารป่า
สยามภัตตาคาร	๓๓๓/๓-๔ ถ.พหลโยธิน	ไทย - จีน - อาหารทะเล
กรุงทองโภชนา	ในโรงแรมกรุงทองและ ๔๑๒ สนามบิน	ไทย - จีน - ฝรั่งเศส
ศรีลานนา	๔๔๙ ถ.พหลโยธิน	ไทย - อาหารป่า
สุขนิรันดร์	ในโรงแรมสุขนิรันดร์	ไทย - จีน
ชาวเขา	ในโรงแรมราม่า	ไทย - จีน - ฝรั่งเศส
เสริมมิตรโภชนา	๑๔๒ ถ.ชนาลัย	ไทย - จีน - ฝรั่งเศส
เลิศรส	๒๐๒/๑-๒ ถ.ชนาลัย	ไทย - จีน
ไถ่อบเชียงราย	ห้าแยกเชียงรายข้าง อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย	ไถ่อบมีชื่อ
เมืองทองโภชนา	๒๔๔/๕-๑๐ ถ.สุขสถิตย์	ไทย - จีน - ฝรั่งเศส
ศรีสว่าง	๔๒๔/๑๐ ถ.ปราบปราการ	ไทย - จีน
ส. นิมิตร	ถ.ง่าเมือง	ไทย - จีน
อึ้งโภชนา	๒๓๐/๔ ถ.ชนาลัย	ไทย - จีน
อุคมนิมิตร	๑๔๓ ถ.ชนาลัย	ไทย - จีน
<u>จ. พะเยา</u>		
บาร์เบิ่ง	ถ.ชายกว๋านริมกว๋านพะเยา	อาหารพื้นเมือง
แสงจันทร์	๑๗/๔ ถ.ชายกว๋าน	ไทย - จีน - พื้นเมือง
ชายกว๋าน	๑๕/๒ ถ.ชายกว๋าน	ไทย - จีน - พื้นเมือง
คุณเป้า	๖๐-๖๒ หน้าโรงพยาบาล พะเยา	ไทย - จีน - พื้นเมือง

ตารางที่ ๓.๑๔ : แสดงรายการร้านอาหารในจังหวัดเชียงราย-พะเยา
(ต่อ)

ชื่อ	ที่ตั้ง	บริการอาหาร
พรรณี	ในบังกาโลศิริพันธ์ุ	ไทย - จีน
ซารทอง	ในโรงแรมซารทอง	จีน
ป่าแดง	ริมถนนซูเปอร์ไฮเวย์	ไทย - จีน
คางคำ	ริมถนนซูเปอร์ไฮเวย์	ไทย - จีน
เอื้องเหนือ	ถ.แม่คำสายใน	อาหารพื้นเมือง
พีแดง	ถ.ซูเปอร์ไฮเวย์	อาหารพื้นเมือง
ศรีสกุล	ถ.พหลโยธิน	ไทย - พื้นเมือง
ศรีมรรุม	ถ.ปราสาท	ไอศกรีม - ไทย
เลิศรสบริการ	๒๓๐ ถ.พหลโยธิน	ไทย - จีน
สายเกษม	๔๔/๓๔ ถ.ประเทศอุครทิศ	ไทย - จีน
อารี	๕๗๒ ถ.พหลโยธิน	ไทย - จีน
ฮั่วหลี่โกชนา	๕๕๒ ถ.พหลโยธิน	ไทย - จีน

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และการสำรวจภาคสนาม

๓.๓ สรุป

โครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเชียงรายและพะเยา เมื่อพิจารณาโดยส่วนรวมแล้วนับว่ามีความพร้อมพอสมควรในการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในบริเวณอำเภอเมืองและอำเภอใหญ่ ๆ ซึ่งค่อนข้างสอดคล้องกับการกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยว บริเวณเหล่านี้มีระบบการคมนาคมที่สะดวกพอสมควร สาธารณูปโภค โทรคมนาคม การรักษาพยาบาล โรงแรม ที่พักร้านอาหารและร้านค้าต่าง ๆ มีพร้อมเพียงที่จะรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวหากมีการเปิดตลาดการท่องเที่ยวในพื้นที่นี้ แต่ทั้งนี้จะต้องได้รับการปรับปรุงในด้านการบริการ รวมทั้งอาจต้องเพิ่มจำนวนขึ้นตามความต้องการของ

นักท่องเที่ยว

ในด้านการคมนาคม การคมนาคมทางบกที่พร้อมที่สุดคือ รถโดยสารประจำทาง รองลงไปได้แก่รถยนต์ ส่วนรถไฟนั้นจะต้องได้รับการปรับปรุงทั้งในด้านโครงข่าย และการบริการ เช่น เกี่ยวกับการคมนาคมทางอากาศและทางน้ำ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยว โครงข่ายของถนนในระดับมหภาคนั้นดีพอสมควร แต่ปัญหาที่จะต้องได้รับการแก้ไขก็คือ ความขาดแคลนถนนสายรองที่เชื่อมระหว่างอำเภอ ตำบล หรือหมู่บ้านต่าง ๆ และปัญหาสภาพผิวรวมทั้งคุณภาพของถนนสายรองที่มีอยู่ในปัจจุบัน ปัญหา ๒ ประการนี้เป็นอุปสรรคสำคัญที่มีต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว เพราะทำให้การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ เป็นไปได้ยาก และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงโดยไม่จำเป็น

ด้านการสาธารณสุขและโทรคมนาคมรวมทั้งการรักษาพยาบาลนั้น นับว่าพร้อมและยังไม่มีปัญหา แต่มีการกระจายตัวอย่างไม่ทั่วถึง คือจะกระจุกตัวอยู่ในอ. เมือง หรือชุมชนใหญ่ ๆ ส่วนชุมชนที่ห่างไกลนั้นยังขาดแคลนอยู่มาก แต่เมื่อพิจารณาถึงโครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้วก็จะเห็นว่าทุกหน่วยต่างก็ได้เตรียมตัวขยายโครงข่ายของงานอยู่แล้วเพื่อรับการเติบโตของเมือง จึงมีแนวโน้มที่จะแก้ปัญหานี้ได้ไม่ยากนัก นอกจากอุปสรรคในค่านางบประมาณซึ่งกลายเป็นปัญหาพื้นฐานที่ต้องยอมรับกันทั่วไปอยู่แล้วในหมู่ประเทศที่กำลังพัฒนา

ส่วนที่พัก ร้านอาหาร และบริการด้านการท่องเที่ยวอื่น ๆ นั้นจะต้องปรับปรุงในด้านการคุณภาพ และเพิ่มจำนวนเพื่อเตรียมรับนักท่องเที่ยว รวมทั้งจะต้องมีการสร้างกิจกรรมเพื่อสนับสนุนตลาดการท่องเที่ยวด้วย เช่น ร้านขายของที่ระลึกในระดับต่าง ๆ ศูนย์วัฒนธรรมพื้นบ้าน สถานเริงรมย์ และบริการนำเที่ยว เป็นต้น เพราะคามสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันยังขาดสิ่งดึงดูดใจเหล่านี้มาก บริการสิ่งอำนวยความสะดวกและดึงดูดใจนักท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมเป็นเพียงหาคำความต้องการในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเท่านั้น มิได้คำนึงถึงการเปิดตลาดในอนาคต.