

บทที่ 9

แนวคิดด้านแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร จังหวัดแพร่

บทที่ 9

แนวคิดด้านแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร จังหวัดแพร่

แผนงาน/โครงการ ด้านการขนส่งและจราจรในแผนแม่บท ควรจะมีความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การพัฒนาของจังหวัด ส่งเสริมโครงการพัฒนาเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญตาม นโยบายของจังหวัด และเสริมรับโครงการในแผนงานของหน่วยงานด้านการพัฒนาระบบคมนาคม ขนส่งที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานดังกล่าวประกอบด้วย หน่วยงานระดับกรม คือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานระดับภาค/จังหวัด ซึ่งประกอบด้วย สำนักงานทางหลวง ที่ 2 แขวงทางหลวงจังหวัดแพร่ ทางหลวงชนบทจังหวัดแพร่ และโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดแพร่ หน่วยงานระดับท้องถิ่นประกอบด้วย เทศบาล และองค์การบริหารส่วนจังหวัด

9.1 แผนงานด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดแพร่

จากรูปแบบการพัฒนาเมือง/วิสัยทัศน์เป้าหมาย และการวิเคราะห์กลยุทธ์เพื่อบรรลุผลตาม เป้าหมาย ดังแสดงในตารางที่ 8.5 สามารถนำเสนอแผนงาน (กลุ่มของโครงการที่คาดว่าจะส่งผลลัพธ์ ในทิศทางเดียวกัน) ในแต่ละด้านจำนวน 11 แผนงานดังนี้

- 1.) แผนงานพัฒนาโครงข่าย พื้นที่ชนบทเป้าหมาย ให้เชื่อมต่อโครงข่ายหลักอย่างทั่วถึง
- 2.) แผนงานปรับปรุงเส้นทางขนส่งหลัก ภายในจังหวัด
- 3.) แผนงาน ต่อเชื่อมเส้นทางขนส่งหลักของจังหวัดและของประเทศ
- 4.) แผนงานพัฒนาสถานีขนส่งให้ต่อเชื่อมระหว่างระบบต่างๆ และพัฒนาศักยภาพการเป็น ศูนย์กลางขนส่งสินค้า
- 5.) แผนงานปรับปรุงเส้นทางท่องเที่ยวและโครงข่ายเสริมสร้างเส้นทางท่องเที่ยว
- 6.) แผนงานลดจำนวนยานพาหนะในเขตเมืองและส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์
- 7.) แผนงานจัดระเบียบการจราจร
- 8.) แผนงานปรับปรุงโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพ
- 9.) แผนงานพัฒนาเส้นทางขนส่ง/ช่องทางขนส่งเฉพาะ โดยแยก การจราจรในพื้นที่และผ่าน พื้นที่ออกจากกัน

- 10.) แผนงานปรับปรุงระบบควบคุมการจราจร
- 11.) แผนงานแก้ไขจุดอันตรายเชิงวิศวกรรม

โดยแต่ละแผนงานจะมีความสำคัญและมีความคาดผลสัมฤทธิ์ดังรายละเอียดต่อไปนี้

9.1.1 แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ชนบท

- หลักการและเหตุผล

จากยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันแก้ไขปัญหาความยากจนและกระจายรายได้ และการกำหนดกลยุทธ์ที่สอดคล้องของจังหวัดแพร่โดยเน้นการสร้างฐานเศรษฐกิจใหม่จากชุมชน จากการพัฒนา OTOP, SME และการขยายฐานเศรษฐกิจเดิม (พัฒนาการเกษตรปลอดภัยและอุตสาหกรรมเกษตร) และส่งเสริมวัฒนธรรมนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการเดินทาง/ขนส่งภายในพื้นที่ และการเดินทางต่อเชื่อมกับระบบคมนาคมหลักที่ดี มีความรวดเร็ว ใช้ได้ทุกฤดูกาล มีความปลอดภัย และประหยัด

เพื่อให้บรรลุผลดังกล่าวข้างต้นจำเป็นต้องพัฒนาเส้นทางเดิมโดยยกระดับมาตรฐานทางและ/หรือสร้างเส้นทางเสริม เชื่อมต่อพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพการพัฒนาตามกลยุทธ์ที่กำหนด และเชื่อมต่อโครงข่ายของพื้นที่กับโครงข่ายคมนาคมหลักระดับจังหวัดและภูมิภาค

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

กระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมท้องถิ่น (OTOP และ SME) ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งวัตถุดิบ และผลิตภัณฑ์ ซึ่งจะมีผลต่อรายได้ที่เพิ่มขึ้นและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นทั้งทางด้านเศรษฐกิจและด้านสังคมของชุมชนชนบท

9.1.2 แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมหลักภายในจังหวัดและแผนงานต่อเชื่อมกับโครงข่ายของประเทศ

- หลักการและเหตุผล

จังหวัดแพร่ถือเป็นประตูเข้า-ออกของกลุ่มล้านนา เป็นชุมทางการเดินทาง เชื่อมต่อระหว่างประเทศจีนตอนใต้ – สหภาพพม่า - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ด้านจังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน และ สปป.ลาว ทางด้านห้วยโก๋น และตอนกลางของประเทศไทย จากตำแหน่งที่ตั้ง คาดไว้ในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาความร่วมมือทางการค้าและบรรลู่ข้อตกลง Free Trade Area (FTA) แล้วปริมาณการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักท่องเที่ยว/นักลงทุนผ่านพื้นที่จังหวัดแพร่จะมีเพิ่มขึ้นในระดับสูง ในขณะที่ปัจจุบันเส้นทางสายหลักภายในจังหวัดแพร่และที่เชื่อมต่อจังหวัดแพร่และจังหวัดข้างเคียงยังเป็นทางหลวง 2 ช่องทางจราจรเป็นส่วนมาก และมีสภาพและแนวเส้นทางคับแคบ ลาดชัน ใช้เวลาการเดินทางสูงและมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาก (อุบัติเหตุทางหลวงสายหลักในปี 2548 เท่ากับ 105 ครั้ง และมีอัตราเพิ่มประมาณ 14% ต่อปี) จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงขยายช่องทางจราจรและปรับแก้แนวเส้นทางที่เป็นอันตราย เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางในอนาคต

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

เสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการเติบโตทางสังคมและเศรษฐกิจ มีรายได้เพิ่มจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

9.1.3 แผนงานพัฒนาสถานีขนส่งให้ต่อเชื่อมระหว่างระบบและพัฒนาศักยภาพการเป็น ศูนย์กลางการขนส่งสินค้า (ICD)

- หลักการและเหตุผล

การบริหารจัดการทางโลจิสติก ถือเป็นนโยบายเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญของ ประเทศ ระบบโลจิสติกด้านการขนส่ง จะช่วยให้การขนส่งเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและประหยัด องค์ประกอบทางโลจิสติกด้านการขนส่งที่สำคัญคือ การจัดให้มีทางเลือกระบบการเดินทางได้ หลากหลาย และมีการต่อเชื่อมระหว่างระบบต่างๆ (Multi-modal Linkage) อย่างสะดวก

ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้านอกเขตท่าเรือ (Inland Container Depot, ICD) ถือเป็นสถานบริการที่สำคัญของระบบโลจิสติกการขนส่งสินค้า ช่วยให้การขนส่งสินค้าขาเข้า และขาออกมีความรวดเร็วและสะดวกมากขึ้น มีผลต่อการลดต้นทุนของผู้ประกอบการ ICD ให้บริการแก่การส่งออกและนำเข้าสินค้าเช่นเดียวกับคลังสินค้า (Container Depot) ที่ท่าเรือ ให้บริการรวบรวมสินค้าจากแหล่งย่อยเพื่อขนส่งรวมเป็นปริมาณมาก (Freight Consolidation) และนำเข้าสินค้าเพื่อกระจายไปยังแหล่งรายย่อย (Break Bulk) ภายในสถานี มีบริการคลังสินค้า (Depot) เพื่อเก็บพักสินค้าชั่วคราว และมีขบวนการพิธีศุลกากรสำหรับ ตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก ICD ทำหน้าที่เป็น Outlet ของคลังสินค้า ณ ท่าเรือ ลด เวลาในการตรวจสอบเพื่อการนำเข้าและส่งออก ช่วยให้ผู้ประกอบการมีความสะดวก และ ประหยัดค่าใช้จ่าย

อำเภอเด่นชัยจังหวัดแพร่เป็นจุดชุมทางการเดินทางเข้าสู่กลุ่มจังหวัดล้านนา สู่จีน ตอนใต้ – ลาว – พม่า ผ่านจังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย และเป็นประตูสู่ลาว ณ ด่าน ห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ศักยภาพที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือเป็นจุดที่มีการต่อเชื่อมของการ ขนส่งโดยทางหลวงและทางราง มีผลต่อความยืดหยุ่นของระบบขนส่งเชิงโลจิสติก ในขณะที่ การเดินทางภายในจังหวัดก็ต้องมีการต่อเชื่อมการเดินทางทั้งของคน และการขนส่งสินค้า ระหว่างระบบการขนส่งที่มีอยู่ ซึ่งประกอบด้วย การต่อเชื่อมระหว่างรถโดยสารสาธารณะเขต นอกเมือง และรถโดยสารสาธารณะในเขตเมือง การต่อเชื่อมระหว่างท่าผู้โดยสารทางอากาศ กับทางราง และทางรถยนต์ และการต่อเชื่อมการขนส่งสินค้าระหว่างระบบทางหลวงกับระบบ ราง จะทำให้การเดินทางของทั้งคนและสินค้า มีความคล่องตัวมากขึ้น

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

จังหวัดมีรายได้มากขึ้นจากงานบริการด้านโลจิสติก มีสถานประกอบการด้านโลจิสติกเกิดขึ้น ส่งผลต่อการจ้างงาน การเพิ่มรายได้ และการกระจายรายได้ประชากร และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรมในด้านต่างๆ กระตุ้นให้เกิดความนิยมในการใช้รถโดยสารสาธารณะมากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีด้านการประหยัดพลังงาน และส่งผลถึงการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่รวดเร็ว ปละประหยัดค่าใช้จ่าย รวมทั้งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการรวบรวมและกระจายสินค้า และศูนย์กลางการเดินทางของจังหวัดแพร่

9.1.4 แผนงานพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและโครงข่ายเสริมสร้างเส้นทางท่องเที่ยว

- หลักการและเหตุผล

การท่องเที่ยวถือเป็นธุรกิจที่ทำรายได้ให้แก่จังหวัดและประเทศที่สำคัญ จังหวัดแพร่ เป็นจังหวัดที่มีจุดเด่นทางโบราณสถาน วัดที่สวยงาม และวัฒนธรรมที่น่าสนใจ ปัจจุบันพบว่า มีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนน้อย เมื่อเทียบกับจังหวัดท่องเที่ยวอื่นๆ โดยทั่วไป จังหวัดแพร่ สำหรับนักท่องเที่ยวถือเป็นจังหวัดเดินทางผ่านไปท่องเที่ยว ณ จังหวัดอื่นๆ เช่น จังหวัดน่าน เป็นต้น

จังหวัดแพร่โดยลักษณะของตัวเองมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ดังนั้นการพัฒนาเส้นทาง (โครงสร้างทางคมนาคม) เชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อความสะดวกในการเยี่ยมชมเยือนของนักท่องเที่ยว คาดว่า จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นได้

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

กระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัด ประชาชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดด้านการแก้ไขปัญหาความยากจนและกระจายรายได้

9.1.5 แผนงานลดจำนวนยานพาหนะในเขตเมืองและส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์

- หลักการและเหตุผล

สภาพเมืองน่าอยู่ถือเป็นคุณลักษณะของเมืองที่มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนซึ่งถือเป็นเป้าหมายที่สำคัญของการพัฒนาในทุก ๆ ด้าน สภาพเมืองน่าอยู่ในบริบทของการวางแผนการขนส่งและจราจร เกี่ยวข้องกับการวางแผนและจัดการด้านการเดินทางและขนส่งในเขตเมือง ให้มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ เป็นที่ยอมรับกันว่าผลกระทบด้านการจราจรและขนส่งด้านลบมีสาเหตุมาจาก ปริมาณยานพาหนะในพื้นที่มีมากเกินไป สภาพแวดล้อมหรือความจุทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Capacity) ที่จะรองรับได้ สภาพเมืองที่น่าอยู่ส่งผลดีต่อผู้พักอาศัยในพื้นที่ (Residential Population) และผู้ใช้พื้นที่ทำกิจกรรมประจำวัน (Day-Time Population) และส่งผลดีต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม การวางแผนและการจัดการด้านการขนส่งและจราจรที่ดีจำเป็นจะต้องให้มีความสอดคล้อง และส่งเสริมสภาพเมืองที่น่าอยู่ เช่น การพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะที่เป็นมาตรฐาน การจัดระเบียบการจอดรถ การพัฒนาระบบควบคุมการจราจรให้การเดินทางมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น การจัดระเบียบการจราจร การส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized Transport)

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

การบริหารจัดการเพื่อลดจำนวนยานพาหนะในเขตเมืองจะส่งเสริมเมืองน่าอยู่จะช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ดึงดูดการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน มีผลต่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของชุมชน

9.1.6 แผนงานจัดระเบียบการจราจรและแผนงานปรับปรุงระบบควบคุมการจราจร

- หลักการและเหตุผล

ประสิทธิภาพของระบบการจราจร นอกเหนือจากสภาพโครงข่ายแล้วยังขึ้นอยู่กับการใช้พื้นที่ผิวจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรโดยเฉพาะบริเวณทางแยก การบริหารจัดการการจราจรและการควบคุมจราจรเป็นการจัดระเบียบที่ลดยานพาหนะ การทาสี ตีเส้น แบ่งช่องจราจรให้ชัดเจน การรณรงค์วินัยจราจร และการบังคับใช้กฎจราจร การปรับแต่งการควบคุมจราจรบริเวณทางแยก เป็นวิธีการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ทำได้ง่ายและมีค่าใช้จ่ายต่ำ การจัดระเบียบการจราจรและควบคุมจราจรที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยเพิ่มความคล่องตัวของการสัญจร เพิ่มความจุของโครงข่ายและช่วยลดอุบัติเหตุ

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

ทำให้พื้นที่ในเขตเมืองแพร่ มีการจราจรที่เป็นระเบียบ มีความคล่องตัวของการสัญจร ลดอุบัติเหตุและเสริมสร้างสภาพเมืองน่าอยู่

9.1.7 แผนงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเชิงวิศวกรรม

- หลักการและเหตุผล

จังหวัดแพร่ถือเป็นจังหวัดที่มีอุบัติเหตุเกิดสูงจังหวัดหนึ่ง จากข้อมูลอุบัติเหตุรวบรวมโดยสำนักปลดภัย กรมทางหลวง 5 ปีหลัง (ปี พ.ศ.2545 – 2548) พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินกรมทางหลวง มีจำนวน 434 ครั้งหรือประมาณ 80 ครั้งต่อปี โดยมีอัตราการเพิ่มประมาณ 14.5% ต่อปี และพบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในเดือนเทศกาล โดยมีจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (มากกว่า 2 ครั้งใน 5 ปี) รวม 54 จุด ส่วนมากอยู่บนถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางความเร็วสูงและเส้นทางบนภูเขา เชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมหลักของประเทศ และจังหวัดข้างเคียง ความปลอดภัยของการเดินทางและขนส่งถือว่ามีความสำคัญสูงต่อการเลือกใช้เส้นทางของผู้เดินทาง โดยเฉพาะจังหวัดแพร่ ซึ่งกำหนดนโยบายยุทธศาสตร์การพัฒนาโดยผลักดันให้จังหวัดเป็นศูนย์หลวงรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) การกำหนดแผนงานแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางหลวงจึงมีความสำคัญในลำดับสูง

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

เส้นทางคมนาคมหลักของจังหวัดแพร่จะดึงดูดการใช้ในการเดินทางและขนส่งมากยิ่งขึ้น มีผลต่อการพัฒนาศักยภาพจังหวัดด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และการเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

9.1.8 แผนพัฒนาเส้นทางขนส่ง/ช่องทางขนส่งเฉพาะโดยแยกการจราจรในพื้นที่และผ่านพื้นที่ออกจากกัน

- หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันถนนเลียงเมืองหมายเลข 101 จากแยกบ้านฝ้ายถึงแยกกอเปาองรับการเดินทางทั้งผ่านเมือง (Through Traffic) และการจราจรเข้าสู่พื้นที่เขตเมือง (Local Traffic) ซึ่งกระแสดจราจรทั้ง 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันทั้งความเร็วและชนิดของยานพาหนะ อีกทั้งมีปัญหของการจราจรเข้า-ออกเมืองที่ใช้ถนนเลียงเมืองซึ่งเป็นถนนความเร็วสูง ได้มีการควบคุมการเข้า-ออก ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและสร้างสภาพสิ่งกีดขวางการขยายพื้นที่เมือง การก่อสร้างช่องทางเฉพาะสำหรับ Local Traffic โดยสร้างทางคู่ขนาน จะเป็นการควบคุมการเข้า-ออกและการใช้เส้นทางของการจราจร เข้า-ออกเมืองได้

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

ช่วยเพิ่มความคล่องตัวของการสัญจรทั้งกรณีการเดินทางผ่านเมืองและการเดินทางในพื้นที่ ลดอุบัติเหตุ และเสริมสร้างสภาพเมืองน่าอยู่

9.1.9 แผนงานปรับปรุงโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพ

- หลักการและเหตุผล

เมืองแพร่เป็นเมืองเก่าลักษณะโครงข่ายถนนในเขตเมืองเป็นแบบตาราง โดยมีถนนแนวรัศมี (Radial Road) มาเชื่อมต่อ การเดินทางระหว่าง 2 ฝั่งของเมืองจำเป็นต้องผ่านพื้นที่เมืองถึงแม้ในปัจจุบันจะมีถนนเลียงเมืองด้านตะวันออก แก้ปัญหาบางส่วน แต่การเดินทางผ่านเมืองในบางทิศทางยังจำเป็นต้องเข้าสู่เขตเมือง ซึ่งสร้างปัญหา (เพิ่ม) การจราจร การปรับปรุงโครงข่าย ให้มีการเชื่อมต่อที่ดี นอกจากจะช่วยเลี่ยงการจราจรผ่านเมืองแล้วยังมีผลต่อการพัฒนา (เปิด)พื้นที่เพื่อการพัฒนา

- ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

มีเส้นทางเลี่ยงการจราจรผ่านเมืองโดยรอบ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการติดขัดของการจราจรในเมือง ลดอุบัติเหตุและเสริมสร้างให้เขตเมืองมีสภาพแวดล้อมทางจราจรที่ดี

9.2 โครงการที่กำหนดในแผนของหน่วยงาน

(1) กรมทางหลวง

กรมทางหลวงซึ่งมีทิศทางการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงไทยในอนาคตโดยรวมคือ มุ่งส่งเสริมให้การคมนาคมมีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย รวมทั้งสามารถลดต้นทุนการผลิตและการขนส่ง และสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนาเมือง และกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งพัฒนาระบบโครงข่ายเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงการที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดแพร่ คือ โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจรระยะที่ 2 (2 โครงการ) ดังรายละเอียดความก้าวหน้าโครงการ :

(www.doh.go.th)

ประเภททางหลวง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง	ค่าก่อสร้าง	ความก้าวหน้าโครงการ
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 103	ร้องกวาง - งาว	65	750	อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบ ค.ร.ม. มีมติเห็นชอบ เมื่อ 28 ก.ย.47
ทางหลวงสายประธาน หมายเลข 11	อุตรดิตถ์ - เด่นชัย	39	700	อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบ ค.ร.ม. มีมติเห็นชอบ เมื่อ 28 ก.ย.47

(2) กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบทมีพันธกิจ (www.dor.go.th) เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท สนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว เชื่อมต่อโครงข่ายให้สมบูรณ์ โดยการเชื่อมทาง ก่อสร้างทางเลี้ยว และทางลัด โดยมีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้าง ดังนี้

- โครงการสนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistics
- โครงการสนับสนุนยุทธศาสตร์ การท่องเที่ยว
- โครงการสนับสนุนยุทธศาสตร์ ชายแดน
- พัฒนากอนน ผังเมือง
- พัฒนาสะพาน
- ยกระดับมาตรฐานทาง
- พัฒนา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

ในส่วนของแผนพัฒนาระดับกรม ระยะยาวนั้นไม่มีการกำหนดไว้

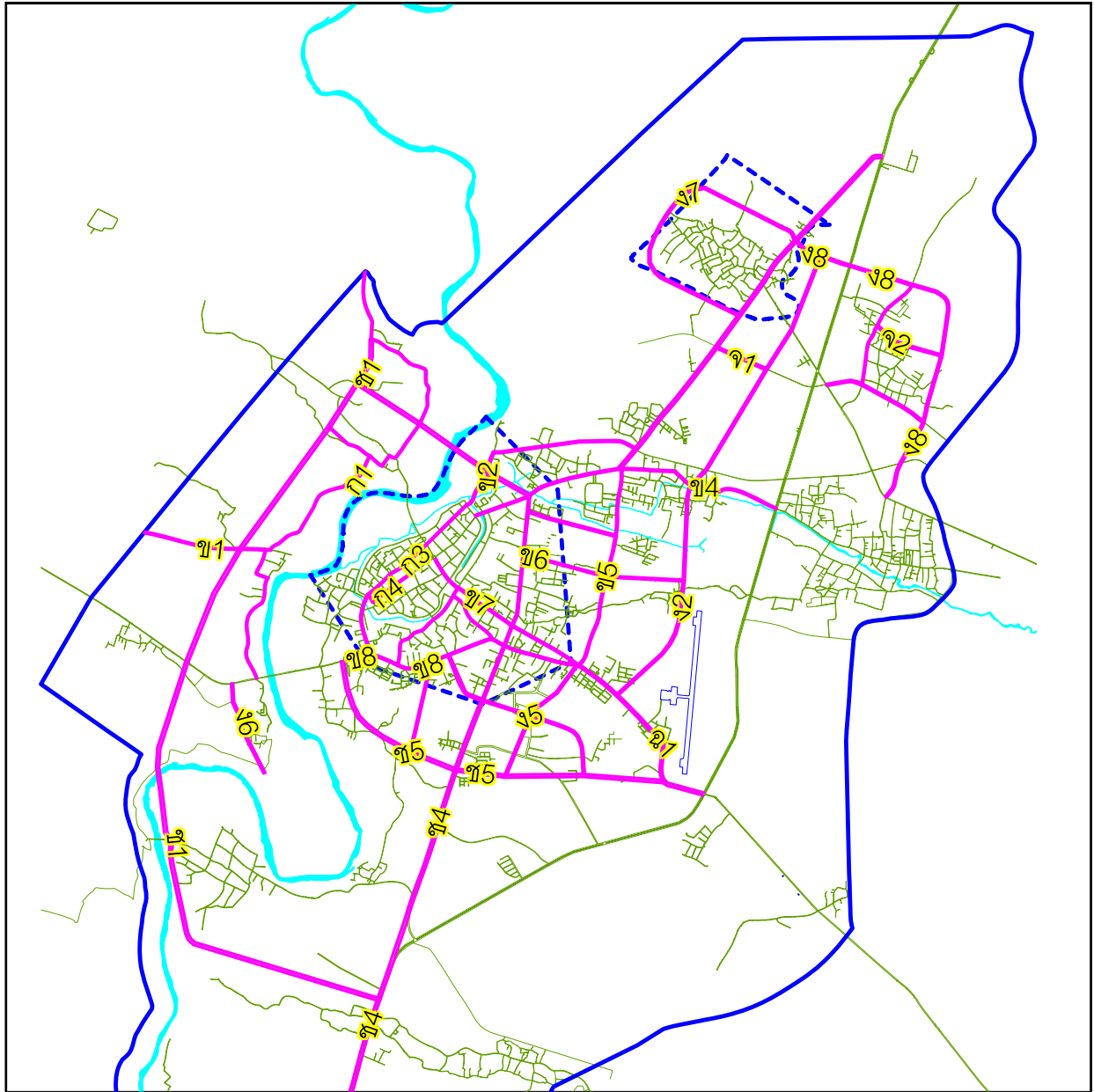
เนื่องจากข้อกำหนดของการปรับปรุงโครงสร้างส่วนราชการที่กำหนดให้ กรมทางหลวงชนบท

หลอมรวมกับหน่วยงานอื่นภายใน 5 ปี (นับจากปี พ.ศ.2546) แผน/โครงการพัฒนาที่ดำเนินการทั้งหมด จะเป็นแผน/โครงการ ที่พิจารณาเป็นรายปี

(3) กรมโยธาธิการและผังเมือง และโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด

กรมโยธาธิการและผังเมืองและสำนักงานระดับจังหวัดมีพันธกิจหลักในการกำหนดควบคุมการใช้พื้นที่และนำเสนอโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตชุมชนเป็นหลัก

สำหรับจังหวัดแพร่ กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้เสนอปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมในเขตผังเมืองรวมแพร่ จากผลการศึกษาการวางและจัดทำผังเมืองรวมแพร่ พ.ศ.2547 ดังแสดงในรูปที่ 9.1



รูปที่ 9.1 แสดงแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในเขตผังเมืองรวมแพร่

(4) สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่) และแขวงทางทางแพร่

สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่) ได้ผลักดันโครงการขยายทางหลวงสายหลัก (ทางหลวงสายประธานและสายรองประธาน) ในพื้นที่จังหวัดแพร่ เป็นขนาด 4 เลน เพิ่มเติมจากโครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 เลน เดิม โดยมีโครงการที่เสนอเพิ่ม จำนวน 2 โครงการ ดังรายละเอียดความก้าวหน้าโครงการดังนี้ :

ประเภททางหลวง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง	ค่าก่อสร้าง	ความก้าวหน้าโครงการ
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 101	ร้องกวาง - น่าน	85	1935	อยู่ระหว่างการเสนอโครงการ
ทางหลวงสายประธาน หมายเลข 11	เด่นชัย - ลำปาง	51	1025	อยู่ระหว่างการเสนอโครงการ

ในส่วนแผนงานของแขวงทางทางแพร่ ทั้งหมดเป็นงานซ่อมบำรุงผิวทางหรือทางระบายน้ำหรืองานปรับปรุงขนาดเล็ก เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะจุด หรือช่วงของเส้นทาง ซึ่งจากข้อมูลแผน 3 ปี (2549 – 2551) นั้น สรุปได้ ดังนี้

- ปี 2549 จำนวนโครงการปรับปรุง 24 โครงการ ความยาวเส้นทางปรับปรุงรวม 145.753 กิโลเมตร งบประมาณ 203.73 ล้านบาท
- ปี 2550 จำนวนโครงการปรับปรุง 20 โครงการ ความยาวเส้นทางปรับปรุงรวม 79.655 กิโลเมตร งบประมาณ 158.53 ล้านบาท
- ปี 2551 จำนวนโครงการปรับปรุง 16 โครงการ ความยาวเส้นทางปรับปรุงรวม 63.887 กิโลเมตร งบประมาณ 143.76 ล้านบาท

(5) สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดแพร่

สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดแพร่ ได้กำหนดแผนพัฒนาทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดแพร่ ระหว่างปี 2550 – 2552 ประกอบด้วย แผนงานยกระดับมาตรฐานจำนวน 11 โครงการ และแผนงานสนับสนุนยุทธศาสตร์ การท่องเที่ยว จำนวน 2 โครงการ ดังรายละเอียดดังนี้

(*) แผนงานยกระดับมาตรฐานทาง

ปี พ.ศ.	ลำดับ ที่	ชื่อสายทาง	ประเภททาง	พื้นที่โครงการ (ตำบล)	ความยาว (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)
2550	1	พร.5024 สายเลียบบ คันคลองชลประทาน สายใหญ่ฝั่งซ้าย	ลาดยาง	ร่องฟอง,บ้านเหล่า, หัวฝาย	10	32.0
	2	พร.4009 แยกทางหลวง หมายเลข 1023 (กม.24 +200)บ้าน วังหลวง	ลาดยาง	ผามจก, เวียงต้า, ทุ่งแก้ว , วังหลวง	10	32.0
	3	พร.3023 สายเลียบบ คันคลองชลประทาน สายใหญ่ฝั่งขวา	ลาดยาง	ห้วยหม้าย , ปงป่าหวาย	10	32.0
2551	1	พร.5024 สายเลียบบ คันคลองชลประทาน สายใหญ่ฝั่งซ้าย	ลาดยาง	ร่องฟอง,บ้านเหล่า, เด่นชัย	13.30	42.56
	2	พร.4009 แยกทางหลวง หมายเลข 1023 (กม.24 +200)บ้าน วังหลวง	ลาดยาง	ผาจก, เวียงต้า, ทุ่งแก้ว , วังหลวง	15.70	50.24
	3	พร.3023 สายเลียบบ คันคลองชลประทาน สายใหญ่ฝั่งขวา	ลาดยาง	ห้วยหม้าย , ปงป่าหวาย	10	32.0
	4	พร.4026 แพะเมืองผี บ้านถิ่น หมู่ 5	ลาดยาง	น้ำชำ บ้านถิ่น	6.0	19.20
2552	1	พร.3023 สายเลียบบ คันคลองชลประทาน สายใหญ่ฝั่งขวา	ลาดยาง	ห้วยหม้าย , ปงป่าหวาย	8.30	26.56
	2	พร.4028 บ้านไร่หลวง บ้านแม่สูง-บ้านนาพูน พัฒนา	ลาดยาง	นาพูน	10.5	33.60
	3	พร.5027 บ้านแม่ทะ บ้านเด่นนาฟ่อน	ลาดยาง	หัวเมือง แดนชุมพล	6.0	19.20
	4	พร.4029 บ้านใหม่- บ้านหาดผาคัน	ลาดยาง	วังชิ้น ทุ่งแล้ง	20.2	64.64

(*) แผนงานสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว

ปี พ.ศ.	ลำดับ ที่	ชื่อสายทาง	ประเภททาง	พื้นที่โครงการ (ตำบล)	ความยาว (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)
2550	1	บ้านแม่ลัว	ถนน คสล.	ป่าแดง	1.30	2.60
2551	1	บ้านแม่พริ้ว หมู่ 9	ถนนลูกรัง พร้อมสะพาน คสล.	สะเอียน	0.80	18.0

(6) เทศบาลเมืองแพร่

เทศบาลเมืองแพร่ ได้บรรจุโครงการในแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งจราจร ในแผนพัฒนา 3 ปี (พ.ศ.2549 ถึง 2551) ดังนี้

- แผนงานก่อสร้างปรับปรุงบำรุงรักษาถนน สะพาน ทางเท้า และท่อระบายน้ำ

โครงการก่อสร้าง ปรับปรุง บำรุงรักษาถนน สะพาน ทางเท้า ท่อระบาย ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองแพร่ ถูกบรรจุไว้ในแผนพัฒนา 3 ปีของเทศบาลเมืองแพร่ ประกอบด้วยโครงการย่อยต่างๆ เช่น การลาดยางผิวถนนใหม่ การบำรุงซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุด ก่อสร้างสะพานเพิ่มเติม การก่อสร้างท่อระบาย วางระบายน้ำในพื้นที่เสี่ยงภัย จัดทำช่องทางสำหรับจักรยานที่จอด และทางเดินเท้าบนถนนที่ยังไม่มี รวมโครงการย่อยทั้งสิ้น 65 โครงการ งบประมาณ 3 ปี 521 ล้านบาท

- แผนงานพัฒนาระบบการจราจรในเขตเทศบาล

ประกอบด้วยโครงการย่อยต่างๆ ได้แก่ การติดตั้งสัญญาณไฟเพิ่มเติม ทั้งในเมืองและชุมชนต่างๆ การปรับปรุงซ่อมแซมส่วนที่เสียหายให้ใช้ได้ และการติดตั้งเครื่องหมายบังคับจราจร รวม 5 โครงการ งบประมาณ 3 ปี 6.34 ล้านบาท

9.3 โครงการที่ผลักดันโดยจังหวัดแพร่

เพื่อกระตุ้นให้เกิดการประกอบกิจกรรมที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการบริการทางจังหวัดแพร่ ได้ผลักดันโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญ ประกอบด้วย

- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย (ในกรอบของยุทธศาสตร์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดล้านนา) ระยะทาง 245.700 กม. จาก เด่นชัย กม. ที่ 534 + 100 ถึง เชียงราย กม. ที่ 779 + 800 ราคาค่าก่อสร้างประเมินเท่ากับ 24,161 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าเวนคืนที่ดิน 1804 ล้านบาท ค่าก่อสร้างและอื่น ๆ 22,357 ล้านบาท
- โครงการสนับสนุนการปรับปรุงท่าอากาศยาน แพร่ ให้เป็นมาตรฐานและสนับสนุนให้สายการบินมาทำการบินในพื้นที่
- โครงการพัฒนาศูนย์กลางขนส่งสินค้า (Inland Container Depot, ICD)

9.4 โครงการที่เสนอในการประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 (27 มิถุนายน 2549) ณ โรงแรมแม่ยมพาเลส จังหวัดแพร่

ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 แผนงาน/โครงการ คมนาคมขนส่ง จากประชาชนและตัวแทนหน่วยงานราชการจังหวัดแพร่ ได้มีข้อเสนอแนะโครงการ โดยแบ่งเป็น ข้อเสนอแนะโครงการสำหรับพื้นที่เขตนอกเมือง และพื้นที่เขตเมือง ดังนี้

• พื้นที่เขตนอกเมือง

- (1) ควรขยายทางหลวงเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดแพร่ และจังหวัดข้างเคียง เป็น 4 เลน
- (2) ปรับปรุงถนนเลียบริมฝั่งขวาแม่น้ำยมจากสามแยกบ้านฝ้ายถึงบ้านแม่ หล่าย
- (3) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางแยกบนเส้นทางหลัก โดยก่อสร้างสะพานลอยหรือทางลอด
- (4) พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวให้สวยงาม
- (5) พัฒนาระบบขนส่งมวลชน เชื่อมต่อเขตเมืองและเขตอำเภอรอบนอก
- (6) พัฒนาศูนย์กระจายสินค้า ที่เด่นชัน (ICD)

• พื้นที่เขตเมือง

- (1) จัดระบบเดินรถทางเดียวในพื้นที่เขตเมืองเก่า และควบคุมรถบรรทุก
- (2) จัดทำเส้นทางเฉพาะรถจักรยาน
- (3) ปรับปรุงป้ายบนสถานที่และเส้นทาง
- (4) ปรับปรุงภูมิทัศน์ ถนนสายสำคัญในเขตเมือง
- (5) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมพื้นที่เมืองและเป็นมาตรฐาน
- (6) แก้ปัญหาการติดขัดของการสัญจรบริเวณโรงเรียนย่านชุมชนและบริเวณตลาด
- (7) จัดระบบเดินรถทางเดียว บริเวณเส้นทางติดขัดการจราจร
- (8) ปรับปรุงโครงข่ายถนน โดยก่อสร้างเส้นทางขาดหาย (Missing Link)
- (9) รณรงค์และเข้มงวดการปฏิบัติตามกฎจราจร
- (10) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางแยก