

“โครงการสะพานไทย” มูลค่าการลงทุน 9.9 แสนล้านบาท เป็นอีกโครงการใหญ่ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) จะผลักดันเพื่อเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) กับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (เอสอีซี)

เบื้องต้นกำหนดทางเลือกไว้ 2 เส้นทางคือระหว่างแหลมฉบัง-เพชรบุรี กับแหลมฉบัง-ประจวบคีรีขันธ์

ลักษณะโครงการจะเป็นทางรถยนต์ 4 ช่องจราจร รุ่งผ่านทางเข้า-ออกโดยลอดผ่านอุโมงค์ใต้ทะเลฝั่งตะวันออก จ.ชลบุรี ไปโผล่ที่เกาะเทียมกลางทะเลอ่าวไทย ซึ่งจะสร้างเป็นจุดพักรถและสถานที่ท่องเที่ยว จากนั้นจะเข้าสู่เส้นทางสะพานก่อนเข้าสู่เกาะเทียมและลอดอุโมงค์ลงใต้ทะเลอีกครั้งเพื่อโผล่ขึ้นทางเข้า-ออกฝั่ง จ.เพชรบุรี ระยะทางประมาณ 86 กม. แต่ถ้าวางฝั่งที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 110 กม.

ลองไปตามความเห็นนักธุรกิจในพื้นที่จะว่าอย่างไรกับโครงการยักษ์นี้

ประเดิมด้วย “นิพนธ์ สุวรรณาวา” ประธานที่ปรึกษาภาคใต้ภาคใต้ สภาหอการค้าและสภาอุตสาหกรรม จ.ประจวบคีรีขันธ์ ออกตัวทันทีว่าเห็นด้วยเพราะจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว ระหว่างภาคใต้กับภาคตะวันออก เชื่อมโยงไปภาคอีสานและประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งลาว กัมพูชาและเวียดนาม สำหรับเส้นทางควรเชื่อมระหว่าง จ.ชลบุรี กับ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จะเหมาะสมกว่าการเชื่อมกับ จ.เพชรบุรี เนื่องจากเพชรบุรีอยู่ใกล้กรุงเทพฯ

“เชื่อว่าคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจในระยะยาว ส่วนการท่องเที่ยวทั้งชะอำ หัวหิน และพัทลุงจะได้รับอานิสงส์อย่างเต็มที่ ขณะที่หลายประเทศทั่วโลกที่มีลักษณะภูมิประเทศแบบนี้ก็จะใช้เส้นทางลัดแบบนี้แทบทั้งหมด อย่างไรก็ตามรัฐบาลควรทำประชาพิจารณ์รับฟังความเห็นจากทุกฝ่าย แต่เชื่อว่าหลายภาคส่วนน่าจะเห็นประโยชน์มากกว่ากังวลกับผลกระทบที่มีน้อยมาก” นิพนธ์ให้ความเห็นสนับสนุน



เสียง'หนูน-ค่าน' โครงการสะพานไทย เชื่อม'ใต้-ตะวันออก'



ด้าน “สุนทร ธัญญวัฒน์กุล” ประธานหอการค้าจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออก (อีอีซี) ก็ยืนยันว่า โครงการสะพานไทย ผมสนับสนุนเต็มที่ แม้จะใช้งบประมาณจำนวนมากก็ตาม แต่ผลที่ตามมาถือว่าคุ้มค่ามากที่สุด เพราะย่นระยะทางระหว่างภาคตะวันออกกับภาคใต้ได้มาก ที่สำคัญยังลดอุบัติเหตุจากการใช้ทางหลวงปกติอย่างมากอีกด้วย

นอกจากนี้ถือว่าเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกทางหนึ่งด้วย เพราะหากนักท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นคนไทยหรือคนต่างชาติ ก็คิดว่าครั้งหนึ่งในชีวิตจะต้องใช้เส้นทางสะพานเลียบทะเลในการเดินทาง

“หากโครงการสะพานไทยเชื่อมโยงภาคตะวันออกกับภาคใต้เกิดขึ้นจริง จะช่วยย่นระยะทางขนส่ง รวมทั้งระบายการจราจรในเส้นทางปกติอีกด้วย โดยเฉพาะ จ.ชลบุรี มีโรงงานอุตสาหกรรม และท่าเทียบเรือแหลมฉบัง



บุญเลิศ น้อมศิลป์



สุนทร ธัญญวัฒน์กุล

ซึ่งมีสินค้าจะต้องกระจายไปตามพื้นที่ต่างๆ โดยเฉพาะภาคใต้ จะเกิดผลดีอย่างมากมายที่สำคัญจะทำให้ จ.ชลบุรี ได้รับอานิสงส์อย่างมาก จะเกิดการพัฒนาดังกล่าวที่สำคัญไม่ต้องกังวลเรื่องการเวนคืนที่ดิน ดังนั้นโครงการนี้ผมเองสนับสนุนอย่างเต็มที่เพราะเห็นว่าคุ้มค่า” ประธานหอการค้าอีอีซีเป็นอีกเสียงที่สนับสนุน

มติชน

Matchon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 2 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15576

หน้า: 1 (ล่างขวา), 8

Col.Inch: 89.56 Ad Value: 138,818

PRValue (x3): 416,454

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เสียง'หนูน-ค่าน' โครงการสะพานไทย เชื่อม'ใต้-ตะวันออก'

“บุญเลิศ น้อมศิลป์” ประธานที่ปรึกษา นายกเทศมนตรีนครแหลมฉบัง ให้ความเห็นว่า ในอดีตหมพยายามสนับสนุนการสร้างท่าเรือเฟอร์รี่ เพราะต้องการระบายรถขนส่งสินค้า จากภาคตะวันออกไปภาคใต้ เพื่อย่นระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้งลดอุบัติเหตุบนท้องถนนอีกด้วย แต่โครงการดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ เมื่อมีการเสนอให้สร้างสะพานไทยเชื่อมโยงระหว่างแหลมฉบัง-เพชรบุรี หรือแหลมฉบัง-ประจวบคีรีขันธ์ ผมจึงสนับสนุน เพราะจะเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกและภาคใต้ ส่งผลดีในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกไปทางภาคใต้ ทำให้ลดเวลา ลดอุบัติเหตุ

“ต้องยอมรับว่าถนนไปภาคใต้ลำบากมาก และพบว่าเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หากเดินทางผ่านทะเลจะทำให้คลองตัวมากกว่า จะเกิดผลดีในระยะยาว เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว เพียงแต่ยังกังวลเรื่องงบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นเพราะใช้เงินจำนวนมาก” บุญเลิศก็สนับสนุนเช่นกัน

ขณะที่ “สุพจน์ เพชรภักดิ์” ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดเพชรบุรี และนักธุรกิจ ใน จ.เพชรบุรี และ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ให้ความเห็นว่า โครงการนี้เป็นเมกะโปรเจกต์ระดับโลก ใช้เงินลงทุนเกือบ 1 ล้านล้านบาท แม้จะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน แต่คาดว่าไม่คุ้ม และอาจเกิดผลกระทบหลายด้าน ทั้งสิ่งแวดล้อมระบบนิเวศทางทะเล ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กระทบเป็นลูกโซ่ถึงวิถีชีวิต อาชีพที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับทะเลจะได้รับความเดือดร้อน และเป็นปัญหาระยะยาวที่ไม่สามารถแก้ไขได้

หากมองภาพในส่วนของการท่องเที่ยว ภาคตะวันตกและภาคตะวันออก ต่อเนื่องไปถึงภาคใต้ ระยะทางไม่น่าจะเป็นปัญหาหลัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวมักนิยมแวะเที่ยวรายทาง ซึ่งเป็นการช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน การย่นระยะทางของโครงการนี้จึงมุ่งเน้นเพื่อการขนส่งสินค้าเป็นหลัก แต่หากค่าผ่านทางแพง ก็จะเป็นการเพิ่มขึ้นของต้นทุน อาจทำให้ผู้ใช้เส้นทางน้อยลง

“ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรหันมาปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่ง

ทางบกให้ดียิ่งขึ้นกว่า เช่น พัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเดิม อาทิ ถนนพระราม 2 ถนนเพชรเกษม และเสริมเส้นทางพิเศษเพิ่มเติม เช่นมอเตอร์เวย์ ซึ่งใช้งบประมาณน้อยกว่า และเศรษฐกิจชุมชนในเส้นทางที่ผ่านได้ รับการกระตุ้นหมุนเวียนด้วย” สุพจน์เป็นหนึ่งในเสียงที่ค้าน

ด้าน น.ส.สมล สุตะวิริยะวัฒน์ อดีตสมาชิกวุฒิสภาจังหวัดเพชรบุรี และประธานชมรมอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพชรบุรี ยืนยันว่า ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้อย่างยิ่ง สมัยนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในสมัยรัฐบาลนายทักษิณ ชินวัตร ก็เคยมีโครงการสร้างสะพานเชื่อมกลางทะเลอ่าวไทยตรงบริเวณหัว ก.ไก่ ตัดจาก จ.สมุทรสาคร ไปขึ้นที่แหลมผักเบี้ย อ.บ้านแหลม จ.เพชรบุรี ต้องใช้เงินหลายแสนล้านบาท หากเดินทางโครงการจะส่งผลกระทบต่อมลภาวะและนิเวศทางทะเลเป็นอย่างมาก เนื่องจากต้องปักเสา ลงในทะเลตลอดแนวเส้นทาง ทำให้มีนักอนุรักษ์และประชาชนออกมาคัดค้านจำนวนมาก จนโครงการต้องล้มเลิกไป

“โครงการสะพานไทยนี้เช่นกัน มีการสำรวจหรือยังว่าจะมีผู้ใช้บริการมากน้อยแค่ไหน เนื่องจากระยะทางจาก จ.ชลบุรี มา จ.เพชรบุรี หรือ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ในทางปกติใช้เวลาไม่มาก อีกทั้งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการแวะชมสถานที่ต่างๆ ตามรายทาง เช่น ตลาดน้ำอัมพวา จ.สมุทรสงคราม สวนผึ้ง จ.ราชบุรี หากถนนพระราม 2 แล้วเสร็จ หรือโครงการรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูงเสร็จตามเป้าหมาย ก็จะมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น เศรษฐกิจขยายตัวดีขึ้น การจะทุ่มเงินเกือบ 1 ล้านล้านบาท ถือเป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า ได้ไม่คุ้มเสีย” อีกเสียงที่ค้านจาก น.ส.สมล

มีทั้งเสียงหนุนและค้าน บนเวทีย่อยๆ นี้ ต้องรอดูว่าภาครัฐจะเดินหน้าอย่างไรต่อกับโครงการยักษ์ “สะพานไทย”