

ฝ่าแผนคมนาคมอัดฉีด3.06แสนล้านบาท พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมทางด่วน-รถไฟฟ้า ขยายถนน-สนามบิน-กระตุ้นศก.พื้นที่องเทีย อันดามัน

3



ฝ่าแผนคมนาคมอัดฉีด3.06แสนล้านบาท พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมทางด่วน-รถไฟฟ้า ขยายถนน-สนามบิน-กระตุ้นศก.พื้นที่องเทียอันดามัน

ระบบคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย เป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจากการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2563 จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 3 พ.ย. 2563 กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนโครงการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ ตรัง พังงา ระนอง สตูล ครอบคลุม 6 จังหวัด เพื่อแก้ปัญหาจราจร เพื่อความสะดวก รวดเร็วประหยัดเวลาในการเดินทาง ขนส่งและท่องเที่ยว โดยมีมูลค่าการลงทุนประมาณ 306,242 ล้านบาท

● เปิดเอกชนร่วมลงทุน ทางด่วน-รถไฟฟ้า แก้งราจร “ภูเก็ต”

โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่ง นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าฯ กทพ. กล่าวว่า เริ่มแรกปี 2552 ทางด่วนสายนี้ริเริ่มโดยเทศบาลเมืองป่าตอง การศึกษาพบว่ามีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ แต่มูลค่าการลงทุนสูงทางเทศบาลป่าตองไม่สามารถดำเนินการเองได้ ต่อมาในปี 2555 ในการประชุม ครม.สัญจรที่จังหวัดภูเก็ต ครม.ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมโดย กทพ. ดำเนินการ โดยได้มีการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ

รายละเอียดโครงการและจัดทำรายงานการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน Public Private Partnership (PPP) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เห็นชอบรายงาน EIA แล้วเมื่อปี 2561

ขณะนี้ได้ทำหนังสือขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ ซึ่งล่าสุดกรมป่าไม้จะเร่งรัดการประสานงานกับสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) คาดว่าจะขออนุญาตการใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างโครงการอย่างช้าไม่เกินเดือนม.ค. 2564

ตามแผนงานกทพ.คาดว่าจะเสนอโครงการฯ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เห็นชอบในเดือน ม.ค. 2564 และ ครม.อนุมัติหลักการของโครงการในเดือน พ.ค. 2564 และดำเนินการคัดเลือกผู้รับสัมปทานให้ได้ภายในเดือน มิ.ย. 2564 หากเป็นไปได้ตามแผนคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2570

ทางด่วนสายกะทู้-ป่าตองมีระยะทาง 3.98 กม. มูลค่า 14,177 ล้านบาท เป็นโครงการแรกของ กทพ. ที่ดำเนินโครงการในต่างจังหวัด มีลักษณะพิเศษ ที่จะมีการเจาะอุโมงค์ทะลุภูเขาความยาว 1.85 กม.และจะเป็นทางด่วนที่อนุญาตให้รถจักรยานยนต์ขึ้นใช้ได้สายแรก ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมากทั้งกับประชาชนในพื้นที่รวมถึงนักท่องเที่ยว เพราะปัจจุบันการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังชายหาดป่าตองต้องใช้เส้นทางข้ามภูเขาเกิดเส้นทางมีความคดเคี้ยว ลาดชันทำให้ที่ผ่านมามีอุบัติเหตุและเกิดความสูญเสียบ่อยครั้ง

ส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ศึกษาเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (แทรมป์) ระยะทาง 60 กม. แบ่งดำเนินการ 2 ระยะ โดย ระยะที่ 1 ช่วงสนามบินภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะที่ 2 ช่วงท่าอากาศยาน-เมืองใหม่ ซึ่งขณะนี้ รฟม.ได้ศึกษาจัดทำ PPP ช่วงสนามบินภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทาง 41.7 กม. วงเงินลงทุน 35,201 ล้านบาท อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลนำเสนอกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) คาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติได้ในเดือน ต.ค. 2564 เปิดประมูล ในช่วงต้นปี 2565 ก่อสร้างปี 2566 เปิดให้บริการปี 2569

แทรมป์ภูเก็ตจะใช้รูปแบบ PPP Net Cost โดยรัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและเอกชนลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา งานระบบ และขบวนรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาเป็นระยะเวลา 30 ปี รวมทั้งเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงด้านรายได้ค่าโดยสาร โดยรัฐจะสนับสนุนเอกชนในส่วนของค่าก่อสร้างงานโยธา

● เกือบ 4.8 หมื่นล้านบาท พัฒนากัน 6 จังหวัด เชื่อมเส้นทางขนส่ง-ท่องเที่ยว

สำหรับการพัฒนากันใน 6 จังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันนั้น กรมทางหลวงมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยอยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 9 โครงการ ระยะทางรวม 122.532 กม. งบประมาณ 5,435.29 ล้านบาท

เช่นการพัฒนาโครงข่าย ทล.4027 สนามบินภูเก็ต-ท่าเรืออ่าวปอ ตอนบ้านป่าคลอก-บ.พารา (กม.5+900-กม.14+000) ระยะทาง 8.10 กม. ค่าก่อสร้าง 384.16 ล้านบาท โครงการขยายช่องจราจร ทล.404ช่วงตรัง-บ้านนา ระยะทาง 21.131 กม. ค่าก่อสร้าง 1,060 ล้านบาท

โครงการขยาย 4 ช่องจราจร ทล.4 อ.ตะกั่วป่า-อ.ท้ายเหมือง ตอนบางลึก-บ.เขาหลัก (กม.780+906- กม.797+062) ระยะทาง 20.32 กม. ค่าก่อสร้าง 744.42 ล้านบาท โครงการขยาย 4 ช่องจราจร ทล.4 ชุมพร-ระนอง ตอน 4 ระยะทาง 32.45 กม. ค่าก่อสร้าง 1,310 ล้านบาท

ส่วนแผนพัฒนาโครงข่ายในปี 64 และอนาคต มีจำนวน 34 โครงการ ระยะทาง 652.358 กม. งบประมาณ 48,200 ล้านบาท เช่นจะมีการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ สายเมืองใหม่-เกาะแก้ว จ.ภูเก็ต ระยะทาง 22.40 กม. ค่าก่อสร้าง 11,570 ล้านบาท, ทล.4027 สนามบินภูเก็ต-ท่าเรืออ่าวปอ ตอนบ้านพารา-บ้านเมืองใหม่ ระยะทาง 8 กม. ค่าก่อสร้าง 1,000 ล้านบาท

ขยาย 6 ช่องจราจร ทล.4 สามแยกปลาลัง-เหนือคลอง 14.44 กม. ค่าก่อสร้าง 1,300 ล้านบาท, ขยาย 4 ช่องจราจร ทล.4156 เขાખનમ-ทุ่งใหญ่ ระยะทาง 40.48 กม. ค่าก่อสร้าง 1,200 ล้านบาท, ก่อสร้างถนนสายใหม่ บ.วังจา-บ.นาเหนือ (อ.ปลายพระยา-อ.ทับปุด) ระยะทาง 26.04 กม. ค่าก่อสร้าง 1,900 ล้านบาท, ทางเลี่ยงเมืองกระบี่ ระยะทาง 29 กม. ค่าก่อสร้าง 7,100 ล้านบาท เป็นต้น

● รถไฟฟ้าสายใหม่ 3 เส้นทาง เชื่อมแลนด์บริดจ์ ลดต้นทุนโลจิสติกส์

สำหรับโครงการรถไฟนั้น อยู่ในแผนระยะกลาง (2565-2569) 3 โครงการ คือ เส้นทางชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 167กม. ค่าลงทุน 23,285 ล้านบาท เส้นทาง สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 339 กม. ค่าลงทุน 51,823 ล้านบาท และเส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง48 กม. ค่าลงทุน 7,942 ล้านบาท อยู่ระหว่างพิจารณา EIA และเตรียมเสนอกรม.

อยู่ในแผนระยะยาว (2570-2579) 4 โครงการ คือ เส้นทางชุมพร-ระนอง ระยะทาง 109 กม. ค่าลงทุน 29,222.66 ล้านบาท ขณะนี้ออกแบบเสร็จแล้ว, รถไฟสายใหม่ เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ท่าปูน (พังงา) ระยะทาง 163 กม. ค่าลงทุน 44,218.80 ล้านบาท, รถไฟสายใหม่ เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก ระยะทาง 79 กม. ค่าลงทุน 18,102 ล้านบาท เป็นเส้นทางเชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ปัจจุบัน สนช.ศึกษาออกแบบเสร็จแล้วอยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน EIA, รถไฟสายใหม่ เส้นทางทับปุด-กระบี่ระยะทาง 68 กม. ค่าลงทุน 15,223 ล้านบาท อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงาน EIA

● เร่งขยายสนามบิน กระบี่ ,ตรัง เพิ่มศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยว

กรมท่าอากาศยาน (ทย.) เร่งพัฒนาสนามบินกระบี่ วงเงิน 5,136.80 ล้านบาท เพื่อขยายขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 3,000 คนต่อชั่วโมง หรือ 8 ล้านคนต่อปีประกอบด้วย 4 งาน คือ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3, ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหลัง 1, 2 พร้อมอาคารจอดรถยนต์ 2,000 คัน วงเงิน 2,923.40 ล้านบาท, ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน ขนาด 135 x 1,080 เมตร สามารถจอดเครื่องบินขนาด B737 ได้ 40 ลำ วงเงิน 863.40 ล้านบาท ผลงานประมาณ 93% ,ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบินรองรับเครื่องบิน 25 ลำต่อชั่วโมง วงเงิน 1,350.40 ล้านบาท

โครงการมีปัญหาและอุปสรรค เช่นความล่าช้าในการส่งมอบพื้นที่ ขั้นตอนการอนุมัติกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) การก่อสร้างในพื้นที่ที่ยังให้บริการ การเบิกจ่ายล่าช้า จากปัญหาการอุทธรณ์ของผู้เสนอราคา ทำให้งานยังมีความล่าช้า ประกอบกับ สถานการณ์โควิด-19 ทำให้การขนย้ายแรงงานและวัสดุก่อสร้างเป็นไปได้ยาก

ส่วนการพัฒนาสนามบินตรัง มีวงเงิน 1,800 ล้านบาท จะมีการก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง(รันเวย์) พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ดำเนินการปี 2564-2567 ขณะนี้ปัจจุบัน มีการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ งบประมาณ 1,070 ล้านบาทเพื่อรองรับผู้โดยสารเป็น 1,200 คน/ชั่วโมง (3.40 ล้านคน/ปี)

● เดินหน้าศึกษาสนามบินภูเก็ตแห่งที่ 2 (พังงา)

ในการพัฒนาระบบคมนาคมทางอากาศ กพท.ได้มีแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ พบว่า สนามบินภูเก็ต มีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ทำให้ไม่สามารถขยายขีดความสามารถได้ทันกับความต้องการ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า บริเวณ ต.โคกกลอย อ.ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา มีความเหมาะสม ในการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ ซึ่งกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.รับผิดชอบดำเนินศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการก่อสร้างสนามบินพังงา

ฝ่าแผนคมนาคมอัดฉีด 3.06 แสนล.

<p>แผนพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่ง 6 จังหวัด ภาคใต้ฝั่งอันดามัน</p>	<p>ทางด่วน สายกะทู้-ป่าตอง วงเงิน 14,177 ล้านบาท</p>	<p>รถไฟฟ้า รางเบาภูเก็ต วงเงิน 35,201 ล้านบาท</p>
<p>พัฒนาโครงข่ายถนน อยู่ระหว่างก่อสร้าง 9 โครงการ วงเงินรวม 5,435.29 ล้านบาท</p>	<p>พัฒนาโครงข่ายถนน แผนอนาคต 34 โครงการ วงเงินรวม 48,200 ล้านบาท</p>	<p>รถไฟฟ้าทางคู่ระยะ 2 จำนวน 3 โครงการ วงเงินรวม 83,050 ล้านบาท</p>
<p>รถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ 4 โครงการ วงเงินรวม 106,766.46 ล้านบาท</p>	<p>พัฒนา/ปรับปรุงท่าเรือ/ กำแพงป้องกันกีด กัดเซาะชายฝั่ง วงเงินรวม 6,475.54 ล้านบาท</p>	<p>พัฒนาสนามบิน กระบี่/ตรัง วงเงินรวม 6,936.80 ล้านบาท</p>

mgronline.com

โดยแผนงานเบื้องต้นในการพัฒนาสนามบินภูเก็ตแห่งที่ 2 (พังงา) มีพื้นที่รวม 6.7 ตร.กม. รั้วกว้าง 45 เมตร ยาว 3,800 เมตร รองรับ 56 เที่ยวบิน/ ชั่วโมง ลานจอดอากาศยาน มีพื้นที่ 860,000 ตร.ม. พื้นที่สำหรับผู้โดยสาร 47,729 ตร.ม. รองรับได้ 9,526 คน/ชั่วโมง พื้นที่จอดรถ 3,500 ตร.ม.

● **พัฒนากำแพงระนองเสร็จปี 69 เปิดประตูการค้ารองรับเขต
ศก.พิเศษภาคใต้**

โครงการพัฒนากำแพงระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักฝั่งทะเลอันดามัน มีเป้าหมายเป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC ได้แก่ บังกลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย เมียนมา नेपाल ภูฏาน และไทยและจีน เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) งบประมาณ 5,037.70 ล้านบาท ปรับปรุงท่าเทียบเรือที่ 1-2 ให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับเรือสินค้าขนาด 12,000 DWT นอกจากนี้ จะมีการก่อสร้างลานวางตู้สินค้า จัดหาเครื่องมือทุ่นแรง และก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 ซึ่งปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) อยู่ระหว่างปรับปรุง TOR จ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบและศึกษาEIA

นอกจากนี้กรมเจ้าท่า ยังมีโครงการก่อสร้าง/ปรับปรุงท่าเรือท่องเที่ยวและสินค้า เช่น ท่าเรือปากเมง จ.ตรัง, ท่าเรือท่าศาลาและหาดรีน จ.สุราษฎร์ธานี, ท่าเรือสินค้าปัตตานี, ท่าเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย, ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบ้านทุ่งใหญ่ จ.สงขลา, ชายฝั่ง ต.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี เป็นต้น

นายกิตติสยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่าจังหวัดภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญ แต่มีปัญหาคาจรจราจรอย่างมาก โครงการทางด่วนสายกะทู้-ป่าตอง และระบบขนส่งมวลชนหรือรถไฟฟ้ารางเบาจะส่งผลดีต่อประชาชนและ



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

นักท่องเที่ยวอย่างมาก

โดยปัจจุบัน การเดินทางจากกะทู้-ป่าตอง เส้นทางถนนจะคดเคี้ยวไปตามเขา และต้องใช้ระยะเวลาเดินทาง 45 นาที-1 ชั่วโมง มีปริมาณรถ 70,000 คัน/วัน แต่หากโครงการทางด่วนสายกะทู้-ป่าตอง แล้วเสร็จการเดินทางระหว่าง 2 แหล่งท่องเที่ยว จะใช้ระยะเวลาเพียงแค่ ประมาณ 10 นาทีเท่านั้น เชื่อว่าจะได้เริ่มก่อสร้างในปี 2564 และโครงการจะเสร็จปี 2570

ส่วนรถไฟฟ้ารางเบาหรือ รถแถมมปีนั้น จะช่วยให้การเดินทางในจังหวัดภูเก็ตมีความสะดวกรวดเร็ว โดยเฉพาะการเดินทางไปยังสนามบิน จะสะดวกมาก ขึ้น ซึ่งได้มอบนโยบายให้คำนึงถึงการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ในการก่อสร้างรถไฟฟ้า และการกำหนดรูปแบบเช่น แทรมบีล้อย่าง ซึ่งจะทำให้ค่าก่อสร้างถูกลงและก่อสร้างได้เร็ว และเมื่อโครงการมีต้นทุนลดลง จะทำให้สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารถูกลง เป็นประโยชน์กับประชาชน

ที่ผ่านมาต้องยอมรับว่าจังหวัดแถบทะเลอันดามันนั้น มีแหล่งท่องเที่ยวสวยงามสร้างรายได้ ทำให้เศรษฐกิจประเทศเติบโตอย่างมาก แต่เมื่อเกิดสถานการณ์ โควิด-19 ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวลดลง วันนี้นัรัฐบาลมุ่งเยียวยาและฟื้นฟูการท่องเที่ยว

โดยเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติชุดแรกด้วยการออกวีซ่าพิเศษที่เรียกว่า Special Tourist VISA (STV) สำหรับผู้ที่มาพำนักระยะยาว (long stay) และ “ภูเก็ต” คือเป้าหมาย แม้ยังไม่รู้ว่าเมื่อไหร่ “โควิด” จะยุติ การเดินทาง ท่องเที่ยวจะกลับมาคึกคักเหมือนเดิมเมื่อใด

ซึ่งรัฐบาลยืนยันจะเดินหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งต่อไป เพื่อรองรับจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และเพิ่มขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ ของไทย ด้วยหวังว่า การก่อสร้างโครงการต่างๆ คือสูตรสำเร็จที่ ทำให้เกิดการสร้างงาน กระจายรายได้ และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจได้...