

# ภูเก็ต อ่วมรถติด

## บิ๊กโปรเจกต์ 8.3 หมื่นล้าน ล่าช้า

### ไม่ทันเมืองขยายตัว



เกิดเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก ก่อนโควิด-19 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 14.5 ล้านคน สร้างรายได้ 4.22 แสนล้านบาท

สูงเป็นอันดับ 2 รองจากกรุงเทพฯ ทั้งยังมีมูลค่าเศรษฐกิจของจังหวัดภูเก็ต หรือ GDP ถึง 2.51 แสนล้านบาท และคาดว่าในปีนี้น่าจะได้จากการท่องเที่ยวของภูเก็ตจะกลับมาเท่ากับก่อนโควิดแล้ว

แต่ภูเก็ตรุ่นนี้กลับต้องเผชิญกับปัญหาจราจรอย่างหนัก โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 402 เพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่จังหวัดภูเก็ต และความไม่สะดวกสบายในการเดินทางเมื่อเมืองมีการขยายตัว ทั้งจากการเข้าไปลงทุนโครงการอสังหาริมทรัพย์มากมาย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และปริมาณการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น

ทั้งที่รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมมีแผนจะพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบรางในเมืองภูเก็ต มูลค่าการลงทุนรวมไม่ต่ำกว่า 8.3 หมื่นล้านบาท ใน 7 โครงการ เพื่อยกระดับและส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต แต่กลับพบว่า การพัฒนาโครงข่ายดังกล่าวมีความล่าช้าเป็นอย่างมาก ไม่ทันกับการขยายตัวของเมืองและการท่องเที่ยว

โดยใน 7 โครงการที่พอจะเห็นแสงอยู่บ้างจะเป็น “โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ช่วงบ้านเมืองใหม่-สามแยกเข้าสนามบินภูเก็ต” 4 ช่วงจราจร รวมทางแยกต่างระดับ เชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว ระยะทาง 1.95 กม. งบประมาณการก่อสร้างราว 1,300 ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในเดือนพ.ย.นี้ ตั้งใจจะแล้วเสร็จในปี 2570

#### “โครงการทางลอดสี่แยกท่าเรือ”

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางหลวงหมายเลข 4027 (แยกท่าเรือ) วงเงิน 2,380 ล้านบาท ซึ่งทางแฉวงกำลังเร่งรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค อาทิ ไฟฟ้า-ประปา เพื่อเคลียร์พื้นที่รองรับการก่อสร้าง รวมทั้งขยายไหล่ทางถนน คู่ขนานกับที่กรมทางหลวงกำลังประกวดราคา (ประมูล) หาผู้รับเหมาก่อสร้าง

ส่วนโครงการอื่นๆคงต้องร้องเพียงรออีกนานโข และยิ่งการปรับเปลี่ยนกรม.ใหม่ ก็ทำให้โครงการต่างๆ มีแนวโน้มจะยิ่งล่าช้าไปกว่าเดิม ไม่ว่าจะเป็น “โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต” ระยะที่ 1 ช่วงกะทู้-ป่าตอง ซึ่งก่อนหน้านี้การทางพิเศษฯได้เปิดให้เอกชนยื่นซองประมูลร่วมลงทุน แต่ปรากฏว่าไม่ผู้สนใจร่วมลงทุน การทางพิเศษจึงได้ปรับแผน การลงทุนใหม่

โดยการทางพิเศษจะเป็นผู้ลงทุนในส่วนของงานด้านโยธาเอง

โดยโครงการทางพิเศษเมืองใหม่-เกาะแก้วกะทู้-ป่าตอง มีแนวคิดในการปรับรูปแบบอุโมงค์ของโครงการปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เดิมคาดว่าจะนำเสนอ ครม.อนุมัติได้ในเดือนธ.ค. 2568 ลงนามในสัญญาปี 2569 เปิดให้บริการปี 2573 ส่วนระยะที่ 2 ช่วงเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณารายงาน EIA คาดว่าจะได้ตัวผู้รับจ้างและลงนามสัญญาได้ปลายปี 2569 เปิดให้บริการปี 2573

#### ขณะที่ โครงการ “แทรมภูเก็ต”

ซึ่งเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ก็รัฐและเอกชนไม่จบทั้งที่โครงการนี้ ครม.มีมติให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการมาตั้งแต่ปี 2555 ต่อมาในยุคนายตักดีสยาม จิตชอบ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ก็จะเปลี่ยนระบบแทรมเป็นรถรางล้อยาง และเปลี่ยนมาเป็นรถเมล์อีวี แต่ยังไม่ทำถูกสั่งพักการปฏิบัติหน้าที่ไปเมื่อปี 2566 มาถึงพรรคเพื่อไทย “สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ” เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ก็สั่งให้การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างรถไฟฟ้ามหานคร

## เปิดแผนพัฒนาโครงข่ายถนน และระบบรางในเมืองภูเก็ต



ฐาน INFO GRAPHIC

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

โดยเปรียบเทียบระหว่างระบบรถรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) ระบบรถรางไฟฟ้าล้อยาง (Rubber-Tyred Tram) และระบบรถรางล้อแบบไม่มี Guide Rail (Automated Rapid Transit: ART)

โครงการนี้เดิมวางไว้ในช่วงเดือน ต.ค. 2568-มี.ย. 2569 จะปรับปรุงรายงานผลการศึกษาร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ช่วงเดือน ก.ค. 2569-ก.พ. 2570 จะเสนอโครงการให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.),

คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ จีนตอนอีกยาวนาน เพลอญี่ปุ่น 2571 ก็ยังไม่รู้ว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ตามแผนเดิมหรือไม่

รวมไปถึงยังมีโครงการสะพานสารสินแห่งใหม่ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงศึกษาออกแบบเพื่อก่อสร้างสะพานแห่งใหม่เพื่อส่งเสริมด้านขนส่งและการท่องเที่ยว โดยจังหวัดภูเก็ตมีจำนวนเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น แต่พบ

ว่าเส้นทางเดินเรือดังกล่าวจะต้องผ่านสะพานสารสิน ซึ่งเป็นสะพานที่เชื่อมระหว่างจังหวัดพังงากับภูเก็ต แต่เรือสำราญขนาดใหญ่ลอดผ่านไม่ได้ ทำให้เรือต้องเดินเรืออ้อมใช้เวลาเดินทางนาน การมีสะพานสารสินแห่งใหม่ที่จะมีการออกแบบให้มีความสูงให้เรือขนาดใหญ่ลอดผ่านได้ ก็จะต้องตอบโจทย์ แต่โครงการนี้ก็ยังเป็นเพียงการเตรียมตั้งงบศึกษาโครงการเท่านั้น ●