



ถึงเวลาแก้“รถติด”ปัญหาใหญ่ของภูเก็ต ผู้ว่าฯเสนอนำ“โมโนเรล”มาใช้-ทางหลวงผุดโครงข่ายคมนาคม

ศูนย์ข่าวภูเก็ต - “ภูเก็ต” รถติดส่งผลกระทบต่อเสียเวลาเดินทาง ขณะกรมทางหลวงผุดโครงข่ายคมนาคม เชื้อเสร็จแก้ได้ ส่วนระบบขนส่งมวลชนแบบแถมยังเงียบ กลับไปศึกษาใหม่ ด้านผู้ว่าฯ จับมือเอกชน เสนอทางเลือกศึกษาระบบโมโนเรล

นายโสภณ สุวรรณรัตน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต กล่าวถึงการแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาหลักของจังหวัด ที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว เนื่องจากปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในถนนเส้นต่างๆ ซึ่งในการแก้ไขปัญหา ที่ผ่านมามีการวางโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่หลายโครงการ มีทั้งที่ดำเนินการไปแล้ว และยังไม่ได้นำมาดำเนินการ อยู่ระหว่างการพิจารณา และอื่นๆ

ทำให้การแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ไม่เป็นไปตามที่ใจของคนภูเก็ตต้องการ ซึ่งเรื่องนั้นตนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคเอกชน โดยเฉพาะหอการค้าจังหวัดภูเก็ต จะขึ้นไปหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะปัญหาการจราจร ปัจจุบันปัญหาการจราจรส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก จึงอยากเสนอในเรื่องของการเร่งรัดดำเนินโครงการแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ทั้งเรื่องของการสร้างโครงข่ายถนน ทั้งเรื่องของการนำระบบ AI มาใช้ในการควบคุมไฟจราจร ซึ่งขณะนี้ ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว แต่ยังไม่ได้นำมาดำเนินการ

อีกเรื่อง คือ การนำระบบขนส่งมวลชนทางรางในภูมิภาค (รถไฟฟ้ามหานคร หรือ แทรม) จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทางประมาณ 41.7 กิโลเมตร (กม.) นั้นคิดว่าน่าจะใช้ระยะเวลาอีกนาน ซึ่งขณะนี้ยังเงียบอยู่ และคิดว่าเป็นเรื่องที่ยากมาก ประกอบกับการใช้รถไฟฟ้ามหานครยังเป็นเรื่องของการนำรถไฟฟ้ามหานคร หรือ แทรม มาใช้บนถนนร่วมกับรถทั่วไป ทำให้ไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรของภูเก็ตได้

“ในความเห็นส่วนตัวของตนคิดว่า จังหวัดภูเก็ต เหมาะกับการนำรถโมโนเรลมาใช้ น่าจะเหมาะ เพราะเป็นระบบไม่ต้องใช้ผิวจราจรร่วมกับรถที่มีอยู่ ซึ่งโครงการนี้อาจจะให้เอกชนดำเนินการ หรือกระทรวงเป็นผู้ดำเนินการก็ได้ ซึ่งตอนนี้จะเอาระบบไหนมาใช้ก็ได้ เพื่อให้โครงการเกิดขึ้นโดยเร็วที่สุด เพื่อแก้ปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ตให้เห็นผลโดยเร็ว”

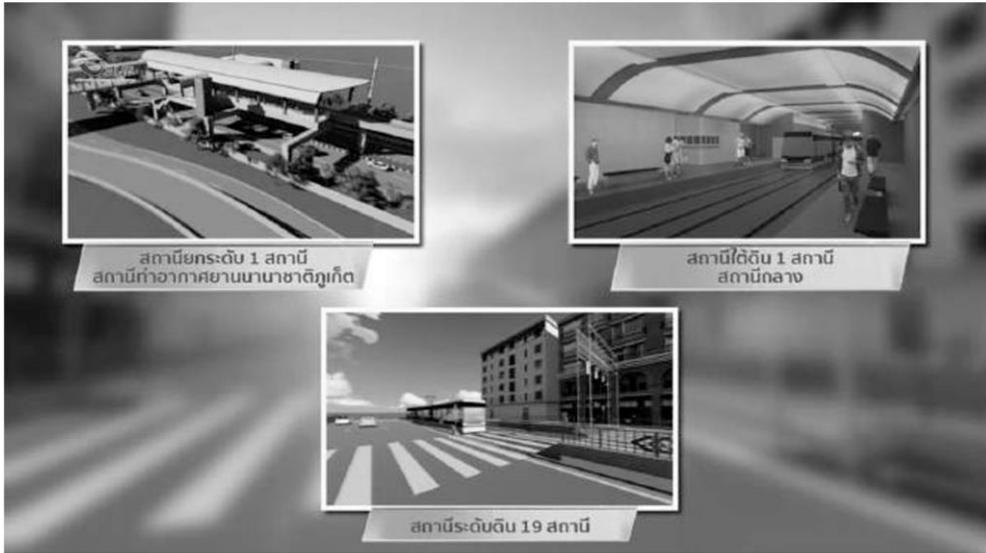
สำหรับระบบโมโนเรล เป็นระบบที่ไม่ใช้ผิวจราจรร่วมกับรถที่มีอยู่ เพราะนำขึ้นเสากลาง รวมทั้งไม่ต้องเวนคืนที่ดิน เชื่อว่าถ้าเป็นระบบนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรของภูเก็ตได้ และจะส่งผลดีต่อการท่องเที่ยวของภูเก็ต สามารถกำหนดระยะเวลาการเดินทางได้อย่างชัดเจนเพราะไม่ต้องเสียเวลาไปเบียดกับรถที่วิ่งบนผิวจราจร ซึ่งเรื่องนี้อยากให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของการนำระบบนี้มาใช้ในภูเก็ต

ส่วนกรณีที่ผ่านมาไม่เคยมีการนำเสนอเรื่องรถโมโนเรลมาแล้ว แต่มีหลายภาคส่วนไม่เห็นด้วย มองว่าการนำโมโนเรลมาใช้จะทำให้ทัศนียภาพไม่สวยงาม นายโสภณ กล่าวว่า ถ้าตัดปัญหาเรื่องนี้ก็ไม่สามารถที่จะพัฒนาได้ ภูเก็ตไม่ได้ไปต่อ และไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาการจราจรได้ แต่อย่างไรก็ตาม ตนคิดว่าถ้ามีการศึกษา นำมาเปรียบเทียบกัน อะไรที่เหมาะสม และแก้ปัญหาการจราจรของภูเก็ตได้ดีที่สุดก็ต้องเร่งตัดสินใจดำเนินการ กับภูเก็ต เพราะเรื่องนี้รอกันมาเป็นเวลานานแล้ว แต่จนถึงขณะนี้ยังไม่เกิดขึ้น แนวโน้มปัญหาการจราจรจะเพิ่มขึ้นด้วย

นายโสภณ กล่าวว่า สำหรับความคืบหน้าโครงข่ายคมนาคม ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ ในส่วนของกรมทางหลวง เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่ภูเก็ต มี 5 โครงการ ประกอบด้วย 1.โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ที่จุดตัด ทางหลวง 402 กับ ทางหลวง 4027 และทางหลวง 4025 หรือโครงการทางลัดท่าเรือ ซึ่งเป็นทางสายหลักในการคมนาคมของจังหวัดภูเก็ต เพื่อใช้เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่สำคัญและแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งทางแยกดังกล่าวมีปริมาณการจราจรสูง การจราจรติดขัด โดยได้รับงบประมาณปี 67 ค่าก่อสร้าง 2,380 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้โครงการดังกล่าวอยู่ในระหว่างการพิจารณาหาบทวนโครงการเพื่อให้การใช้จ่ายงบประมาณสูงสุดต่อคน

2.โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรทางหลวง ช่วงบ้านพารา-บ้านเมืองใหม่ โดยขยายเป็น 4 ช่องจราจร ได้รับงบประมาณในปี 2567 ใช้งบประมาณก่อสร้าง 650 ล้านบาท ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นโครงข่ายทางหลวง เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่สำคัญของจังหวัดภูเก็ต ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง

3.โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ช่วงบ้านเมืองใหม่-สามแยกสนามบินภูเก็ต เป็นทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่สำคัญของจังหวัดภูเก็ต ปัจจุบันเส้นทางเชื่อมต่อทางหลวง 402 บ้านเมืองใหม่ เป็นชุมชนมีเขตทางไม่



เพียงพอต่อการพัฒนา การเชื่อมต่อของโครงข่ายความสมบูรณ์ การพัฒนาเส้นทางแนวใหม่พร้อมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (แยกสนามบิน) จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น แบ่งเบาปริมาณการจราจรบนทางหลวง 402 ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง ปัจจุบันออกแบบรายละเอียดเสร็จแล้ว และได้รับงบประมาณก่อสร้างปี 2568 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมโครงการ

4.โครงการศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างสะพานสารสินแห่งใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สนามบิน และโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ โดยสะพานจะเป็นจุดแลนด์มาร์ก (Landmark) ท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดภูเก็ต เพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่จังหวัดภูเก็ต ลดปัญหาการจราจรติดขัด อำนวยความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางสู่เมืองภูเก็ต เชื่อมต่อระบบขนส่ง และสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจสังคมของพื้นที่ วงเงินศึกษา 80 ล้านบาท ได้รับงบประมาณ ออกแบบปี 2568 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการ

5.การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแนวใหม่ สายบ้านป่าคลอก-บ้านบางคู จ.ภูเก็ต เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง ปัจจุบันการเดินทางต้องใช้ทางหลวงหมายเลข 402 ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะช่วงแยกท่าเรือ ถึงแยกบางคู การสร้างทางหลวงแนวใหม่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางจาก 4027 สู่อำเภอเมืองภูเก็ต โดยไม่จำเป็นต้องผ่านแยกท่าเรือ แยกเกาะแก้ว และแยกบางคู รวมถึงเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ให้มีลักษณะเป็นโครงข่ายเลี้ยงเมือง โดยได้รับงบประมาณศึกษาปี 2567 วงเงิน 20 ล้าน ลงนามในสัญญาแล้วเมื่อ 18 มิ.ย.67 ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาค่าความเหมาะสม

ส่วนโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ เป็นโครงการก่อสร้างถนนคู่ขนานกับถนนสาย 402 (ถนนเทพกระษัตรี ซึ่งเป็นถนนสายหลักของภูเก็ต) เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน 402 และสร้างทางเลือก

ในการเดินทางของประชาชนชาวภูเก็ตและนักท่องเที่ยว และบูรณาการโครงการนี้เข้ากับโครงการทางพิเศษกะทู้-ป่าตอง (อุโมงค์ป่าตอง) ขณะนี้โครงการดังกล่าวทางทางพิเศษย่นยืน โครงการนี้เกิดขึ้นอย่างแน่นอน ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในขั้นตอนการเวนคืน หากโครงการทั้งหมดดำเนินการแล้วเสร็จ จะสามารถแก้ปัญหาการจราจรของภูเก็ตได้ในระดับหนึ่ง

ขณะนี้ความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในภูมิภาค (รถไฟฟ้ารางเบา หรือแตรม) จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทางประมาณ 41.7 กิโลเมตร (กม.) ขณะนี้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างการศึกษาขบวน และปรับรูปแบบการดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่มีช่องจราจรแคบ รวมถึงแนวเส้นทางโครงการที่เป็นจุดตัดระหว่างการจราจรบนทางหลวงกับระบบขนส่งมวลชนทางราง

ทั้งนี้ รฟม. จะใช้ระยะเวลาในการศึกษา 6 เดือน โดยตามเป้าหมายมีแผนจะเสนอไปยังคณะทำงาน และคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. ในช่วงเดือนตุลาคม 2568-มิถุนายน 2569 ก่อนจะเสนอมายังกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) คณะกรรมการร่วมทุนรัฐและเอกชน (PPP) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ตามลำดับในช่วงเดือนกรกฎาคม 2569-กุมภาพันธ์ 2570 จากนั้นจะเข้าสู่กระบวนการคัดเลือกเอกชนช่วงเดือนมีนาคม 2570-สิงหาคม 2571

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้วางเป้าหมายจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนกันยายน 2571 คาดว่า จะแล้วเสร็จพร้อมให้บริการในช่วงเดือนธันวาคม 2574

การเริ่มก่อสร้างโครงการแตรม จังหวัดภูเก็ตนั้น ได้วางแผนให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการขยายถนนทางหลวงหมายเลข 402 (ทล.402) และ ทล.4027 ของกรมทางหลวง (ทล.) ให้แล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในระหว่างการก่อสร้าง

อย่างไรก็ตาม ยืนยันว่าโครงการแตรม จังหวัดภูเก็ต จะสามารถอนุมัติโครงการในยุคที่ตนดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และเป็นไปตามเป้าหมายข้างต้นอย่างแน่นอน รวมทั้งมีการปรับรูปแบบในบางช่วง จาก

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200

Section: First Section/เมืองไทย 360

วันที่: พุธ 15 มกราคม 2568

ปีที่: 17

ฉบับที่: 4389

Col.Inch: 111.72 Ad Value: 134,064

หน้า: 11(บน)

PRValue (x3): 402,192

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ถึงเวลาแก้"รถติด"ปัญหาใหญ่ของภูเก็ต

เดิมมีการออกแบบให้แรมวิ่งชนานบนพื้นผิวจราจร แต่ด้วยในบางจุดมีความแออัด และมีช่องจราจรไม่มากนัก ซึ่งจะกระทบต่อการสัญจรบนถนนทางหลวงของประชาชน ดังนั้น ในเบื้องต้นจึงได้มีการออกแบบการดำเนินงานบางส่วนในลักษณะคลองแห้ง (ทางลอด) โดยตัดผ่านแยกต่างๆ บนถนน ทล.402 รอบนอกตัวเมืองภูเก็ต เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและส่งผลกระทบต่อจราจรบนทางหลวงให้น้อยที่สุด.