



ส่ง...โครงการขายคมนาคมภูเก็ต วันนี้ อยู่แค่บนกระดาษ หรือฝันเป็นจริง

ศูนย์ข่าวภูเก็ต - ส่ง...โครงการขายคมนาคมภูเก็ตเพื่อแก้ปัญหาจราจรรับมือท่องเที่ยวยังไม่ถึงไหน หลังเดินหน้าผลักดันกันมายาวนาน รถไฟฟ้ารางเบาล่าสุดส่งกลับศึกษาใหม่ ถนนยังติด EIA ส่วนอุโมงค์ป่าตองอยู่ในขั้นตอนขออนุญาตใช้พื้นที่ป่า ถ้าทุกอย่างผ่านเตรียมเสนอกรม.อนุมัติต่อไป

จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาภูเก็ตปีละกว่า 13 ล้านคนและมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นในทุกๆ ปี ทำให้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ไม่เพียงพอ และสอดคล้องกับการเติบโตของเมืองในหลายๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านคมนาคมขนส่งนักท่องเที่ยว ระบบขนส่งมวลชน ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ชยะ น้เสีย ปัญหาการขาดแคลนน้ำอุปโภคบริโภคในช่วงหน้าแล้งของทุกๆ ปี และอีกหลายๆ ปัญหาที่ตามมา โดยเฉพาะโครงการขายด้านคมนาคม และระบบขนส่งมวลชน ทำให้ภูเก็ตต้องประสบปัญหาการจราจรติดขัด และขาดระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัยและได้มาตรฐานระดับโลกในการรองรับนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้พยายามในการแก้ปัญหา ด้วยการผลักดันโครงการต่างๆ ให้เกิดขึ้นในภูเก็ต เพื่อแก้ปัญหาและรองรับการเติบโตทางการท่องเที่ยวและเมืองภูเก็ต ในหลายๆ โครงการ ไม่ว่าจะเป็นโครงการไฟฟ้ารางเบา จากสนามบินภูเก็ตมายังห้าแยกฉลอง โครงการอุโมงค์หรือทางลอดป่าตอง โครงการถนนสายคู่ขนานถนนเทพกระษัตรี โครงการถนนสายวัดหลวงปู่สุภา-ป่าตอง และ

อื่นๆ ซึ่งแต่ละโครงการมีการผลักดันกันมาอย่างยาวนานก่อนหน้านี้ แต่ยังไม่มีการใดเกิดขึ้นจริงในภูเก็ต ยังคงเป็นแค่โครงการที่เกิดขึ้นบนกระดาษเท่านั้น

วันนี้เรามาส่งดูความคืบหน้าของแต่ละโครงการต่างๆ กันว่ามีความคืบหน้าไปถึงไหนอย่างไรกันแล้วบ้าง

โครงการรถไฟฟ้ารางเบาเปิดประมูลได้ปี 2563

เริ่มจากโครงการรถไฟฟ้ารางเบา เป็นโครงการที่หลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชนพยายามผลักดันมาไม่ต่ำกว่า 10 ปี ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาความเป็นไปได้หนึ่งครั้งไม่ถ้วน จากงบประมาณในการก่อสร้างจนตอนหนึ่งงบประมาณปาเข้าไปกว่า 3 หมื่นล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการที่พยายามผลักดันให้เกิดขึ้นเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ที่นับวันเริ่มมีรถจราจรติดขึ้น เพราะความเติบโตของเมืองที่โตขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการเดินทางผลักดันโครงการดังกล่าวถือว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง เมื่อกระทรวงคมนาคม มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินโครงการ

หลังได้รับมอบหมาย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เข้าหารือจังหวัดภูเก็ต เพื่อเร่งศึกษา PPP ร่วมทุนโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ตามแผนเดิมจะสามารถลงนามสัญญาได้ประมาณกลางปี 2563



และมีแผนจะเริ่มก่อสร้างในปีเดียวกัน โดยใช้เวลาในการก่อสร้าง 3.5 ปี สามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 66 โดยให้ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี

แต่ล่าสุดฝันต้องสะดุดอีกครั้ง เมื่อบอร์ด รฟม. และเซบราโปรดักต์ดังกล่าว โดยขอศึกษาใหม่ในประเด็นปริมาณผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยวใช้บริการ เรื่องนี้ นายสรวิชญ์ ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง เปิดเผยในฐานประธานกรรมการการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ว่าที่ประชุมคณะกรรมการ รฟม. วันที่ 11 ธันวาคม ที่ผ่านมา มีมติให้ รฟม. นำผลการศึกษาโครงการระบบขนส่งมวลชนหรือ แทรนโมเดิร์น กลับไปศึกษาให้รอบด้านซึ่งประเด็นสำคัญที่ต้องทบทวน เช่น ปริมาณผู้โดยสารที่ประเมินไว้ อาจสูงเกินความเป็นจริง ประกอบกับต้องศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของคนในพื้นที่ เทียบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น และประมาณการผู้โดยสารต่างชาติที่จะเข้ามาใช้บริการด้วย

“แนวโน้มตอนนี้ยังมีการลงทุนโครงการนี้ต่อ แต่บอร์ดมีข้อสังเกต เพื่อให้มีความมั่นใจในการลงทุนมากขึ้น ทำให้การศึกษาครบทุกมิติ ซึ่งขอให้ฝ่ายบริหารกลับไปทำข้อมูลเพิ่มเติมและกลับมาเสนอในการประชุมบอร์ดครั้งหน้า ส่วนประเด็นข้อถกแถลงด้านการใช้พื้นที่โครงการระหว่าง รฟม. และ ทล. ตอนนี้ได้ข้อยุติแล้ว โครงการนี้จะมีแนวเส้นทางรวม 42 กิโลเมตร (กม.) เป็นทางระดับดิน 30.2 กิโลเมตร ทางยกระดับ 2.7 กิโลเมตร และเป็นระบบใต้ดินอีก 9.1 กิโลเมตร”

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาต ผู้ว่าการ รฟม. กล่าวว่าสถานะโครงการแทรนโมเดิร์น ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ควบคู่กับการศึกษารูปแบบการลงทุน รวมทั้งจะพิจารณาข้อสังเกตของบอร์ดที่ได้สั่งการมาเพิ่มเติม คาดว่าจะเสนอให้ที่ประชุมบอร์ดรับทราบในการประชุมครั้งหน้า หากบอร์ดเห็นชอบก็จะเข้าสู่ขั้นตอนเสนอขออนุมัติจากกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดยยังมีแนวโน้มว่าโครงการแทรนโมเดิร์น จะสามารถเปิดประมูลได้ภายในปี 2563

สำหรับรูปแบบการลงทุน จะจัดทำในลักษณะเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรัฐ (พีพีพี) โดยโครงการจะจัดใช้งบประมาณราว 3.45 หมื่นล้านบาท แบ่งออกเป็น งบก่อสร้างงานโยธา 2.6 หมื่นล้านบาท งบเวนคืนที่ดิน 1.5 พันล้านบาท และงบงานระบบรถไฟฟ้า 7 พันล้านบาท โครงการจะก่อสร้างแนวเส้นทางช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทาง 42 กิโลเมตร รวม 21 สถานี ซึ่งขั้นตอนอีไอเอ กับขั้นตอนเสนอขออนุมัติโครงการจาก ครม. สามารถทำควบคู่กันไปได้ ซึ่งตอนนี้ รฟม. ก็ดำเนินการอยู่ คาดว่าปีหน้าจะเริ่มประมูลโครงการได้”

โครงการชุดอุโมงค์ป่าต้องเริ่มได้ในปี 2564

อีกโครงการที่จะต้องตามไปคือ โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต หรือโครงการชุดอุโมงค์ป่าตอง ที่มีการผลักดันมายาวนานกว่า 10 ปี เช่นเดียวกัน โครงการนี้มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอกะทู้ ไปยังหาดป่าตองเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนคนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวรวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต และแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029

ในส่วนของรูปแบบการก่อสร้างกำหนดแนวเส้นทางของโครงการฯ เป็นทางพิเศษขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (รถยนต์ 2 ช่องจราจรและรถจักรยานยนต์ 2 ช่องจราจร) ทั้งนี้จุดเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการฯ จะเริ่มที่ตำบลป่าตอง บริเวณถนนพระเมตตา เป็นทางยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณีย์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.9 กม. จากนั้นเป็นอุโมงค์ ระยะทาง 1.85 กม. ต่อด้วยทางยกระดับ ระยะทาง 1.23 กม. และไปสิ้นสุดโครงการที่ตำบลกะทู้ ณ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 รวมระยะทางทั้งหมด 3.98 กม.

ขณะนี้โครงการดังกล่าว ถูกบรรจุอยู่ในแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2558-2562 โดยคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการ

ของรัฐ ได้มีมติเห็นชอบแผนดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 และได้นำเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558 สำหรับมูลค่าการลงทุนโครงการฯ รวม 14,177 ล้านบาท ได้แก่ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 5,792 ล้านบาท ซึ่งมีบ้านเรือนประชาชนที่จะต้องเวนคืน ประมาณ 200 ราย และค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน 8,385 ล้านบาท

การดำเนินโครงการที่ผ่านมา การทางพิเศษฯ ได้จัดส่งรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐประกาศกำหนดของโครงการทางพิเศษสาย กะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ 2562 และ สคร. ได้เชิญการทางพิเศษฯ เข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงรายละเอียดในรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ โดยที่ประชุมได้มีมติเห็นสมควรให้การทางพิเศษฯ จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมของโครงการให้ สคร. เรื่องการดำเนินการขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐต่อไป

สำหรับความคืบหน้าล่าสุด การทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้เพื่อดำเนินการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต โดยได้ยื่นคำขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ต่อสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 12 สาขากระบี่ ประกอบด้วย พื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเหืองเขานาคเกิด พื้นที่เขตป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี, พื้นที่ป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้พุทธศักราช 2484, รวม 109 ไร่ และที่เพิ่มเติมจากเดิม คือ พื้นที่ป่าในเขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม หรือ ส.ป.ก. ซึ่งขณะนี้ได้มีการตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้พร้อมกันทุกหน่วยงาน และนำเสนอข้อมูลเห็นหลักฐานในรายงานสรุปการขอใช้พื้นที่ป่าล่าสุด ขั้นตอนอยู่ระหว่างสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต รวบรวมข้อมูล จัดทำรายงานผลการตรวจสภาพป่า พร้อมทั้งให้ความเห็นประกอบการตรวจสภาพป่า เตรียมเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ให้ความเห็นชอบก่อนที่จะเสนอคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ต่อไป

นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กล่าวว่า มาติดตามงานดูสภาพความพร้อมพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อนำเสนอ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งได้รับความร่วมมือจากผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ตเป็นอย่างดีและภายหลังการได้ข้อมูลเรียบร้อยแล้วจะนำเสนอ สคร. เพื่ออนุมัติและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป คาดว่ากลางปี 2563 น่าจะได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี และเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2564 ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนภาครัฐเอกชน (PPP) จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อคัดเลือกผู้รับสัมปทาน คาดว่าใช้ระยะเวลา 1 ปี และกลางปี 2564 จะได้เริ่มก่อสร้าง โดยการให้ พ.ร.บ.ร่วมทุน

และหากเป็นไปได้ตามระยะเวลาที่กำหนด คาดว่าปี 2569 สามารถเปิดใช้เส้นทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ได้

นอกจากนี้ยังมีโครงการ "ถนนเส้นสาธุ-เกาะแก้ว" เชื่อมต่อเส้นทางสายพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง ระยะทาง 22 กม. ซึ่งงบประมาณ 50,000 ล้านบาท เสนอโครงการมาตั้งแต่ปี 2555 แต่ติดขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากติดสวนป่าบางขุน ซึ่งเป็นพื้นที่ป่าไม้สงวน จนถึงขณะนี้ยังไม่อนุมัติ

โครงการนี้ กรมทางหลวงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษารูปแบบโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่ สายบ้านสาธุ-บ้านเกาะแก้ว เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ขณะนี้ทางกรมทางหลวงได้ดำเนินสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทาง และรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จ เป็นถนน 6 ช่องจราจร พร้อมทางขนานอีก 4 ช่องจราจร และเลนจักรยาน 2 เลน กว้าง 80 เมตร ระยะทาง 22.7 กิโลเมตร เริ่มต้นเส้นทางที่บริเวณใกล้ๆ กับวิทยาลัยเทคนิคถลาง ผ่านสวนป่าบางขุน จุดตัดอำเภอถลาง จุดตัดอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรีท้าวศรีสุนทรและสิ้นสุดโครงการที่บ้านเกาะแก้ว ห่างจากทางลอดแยกบางคูประมาณ 700 เมตร ซึ่งคาดว่าจะต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างรวมทั้งทางยกระดับบริเวณจุดตัดอีก 5 จุด ไม่ต่ำกว่า 5,500 ล้านบาท ซึ่งตามแผนงานที่วางไว้ การศึกษาออกแบบจะแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2560 และก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2565 นี้

ถนนเส้นหลวงปู่สุภา-ป่าตองรอสฟ.อนุญาต

อีกโครงการที่จะต้องตามไปส่อง คือ โครงการถนนเส้นหลวงปู่สุภา-ป่าตอง (สายคลอง-ป่าตอง) เป็นอีกโครงการหนึ่ง ที่จังหวัดภูเก็ตได้เล็งเห็นความสำคัญที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางหลัก เนื่องจากเส้นทางเดิมสภาพผิวจราจรลูกรังที่ผ่านการใช้งานมากกว่า 20 ปี ในอดีตเป็นเส้นทางลำเลียงผลผลิตทางการเกษตรของประชาชนในพื้นที่อำเภอกะทู้และเมืองภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ตจึงได้วางแผนพัฒนาเส้นทางคลอง-ป่าตอง เพื่อเชื่อมโยงให้เป็นเครือข่ายของการคมนาคม จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบประมาณราคาโครงการฯ เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมของแหล่งท่องเที่ยวคลอง-ป่าตอง สำหรับโครงการดังกล่าวขณะนี้ยังติดอยู่ระหว่างทำ EIA ที่ยังติดปัญหาพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 เอ ล่าสุดได้สำรวจพบว่า ลุ่มน้ำนี้เป็นป่าทั้งหมดแล้ว ที่ผ่านมาสักสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณาปัญหาถนนเส้นนี้มา 2 ครั้งแล้ว และกำลังจะเข้าครั้งที่ 3 หาก สผ.อนุญาตสามารถดำเนินการได้เลย

สรุปจนถึงขณะนี้ โครงการต่างๆ ที่มีความพยายามในการผลักดันกันมายาวนานของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ยังไม่เห็นเป็นรูปธรรม แม้ว่าที่ผ่านมาจะมีแผนงานโครงการที่ชัดเจน มีหน่วยงานที่รับผิดชอบทุกโครงการ แต่ก็ยังไม่เดินต่อไปไม่ได้เนื่องจากติดปัญหาหลายอย่าง ทั้งเรื่องของผลกระทบสิ่งแวดล้อม เรื่องป่าไม้ รวมทั้งเรื่องของงบประมาณในการก่อสร้างที่ติดตัวสูงขึ้นมาตราสาร