

กระทู้ถามที่ ๗๔๓ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๓ กันยายน ๒๕๖๗

เรื่อง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดภูเก็ต

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถามนายกรัฐมนตรี้ ดังต่อไปนี้

ด้วยปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคใต้และของประเทศไทย เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง สิ่งสำคัญก็คือจังหวัดภูเก็ตเป็นพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยวที่สามารถทำรายได้เป็นอันดับที่ ๒ ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลและ วันหยุดสุดสัปดาห์จะมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ รวมทั้งนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซีย เดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก ทำให้จากเดิมที่การจราจรติดขัดอยู่แล้ว ยิ่งทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น จนเกินขีดความสามารถในการรองรับและก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้การเดินทางจาก สนามบินไปสู่แหล่งท่องเที่ยวรวมถึงเมืองภูเก็ตต้องใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างนาน ซึ่งทำให้ผู้ใช้ทางบางส่วน เลี่ยงไปใช้โครงข่ายทางหลวงสายรองที่มีสภาพคดเคี้ยวและผ่านแหล่งชุมชนหนาแน่น จนเป็นเหตุให้เกิด อุบัติเหตุบนเส้นทางอยู่บ่อยครั้ง ประกอบกับจังหวัดภูเก็ตมีข้อจำกัดเรื่องเส้นทางในการเดินทางเข้าพื้นที่ ซึ่งมีทางหลักทางเดียว จึงทำให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้แนวเส้นทางดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ประชาชนชาวภูเก็ตส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้ขยายสนามบินแต่ต้องการให้รัฐจัดการระบบการขนส่ง ภายในตัวจังหวัด เช่น การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในเรื่องระบบขนส่ง การจัดระบบให้สถานีขนส่ง รถโดยสารสาธารณะย้ายออกไปอยู่รอบนอกเมือง และการใช้ระบบรถรางหรือรถไฟฟ้าขนาดเล็ก สถานที่ภายในตัวเมืองจังหวัดภูเก็ตนั้นขยายถนนลำบากเพราะถนนแคบ ราคาที่ดินสูง อีกทั้ง อาคารรุ่นเก่า ในตัวเมืองภูเก็ตทั้งบ้านเรือน ร้านค้า สถานที่ราชการ ธนาคาร ฯลฯ อาคารเหล่านี้ส่วนใหญ่สร้างขึ้น สมัยเกือบร้อยปี ลักษณะของตัวอาคารเป็นการผสมผสานสถาปัตยกรรมแบบจีนและแบบยุโรป เรียกว่า สถาปัตยกรรมแบบชิโน - โปรตุเกีส (Chino Portuguese) โดยบางอาคารได้รับการขึ้นทะเบียนจาก กรมศิลปากร ดังนั้น การรื้อถอนหรือทำลายนั้นทำได้ยาก แม้กรมทางหลวงจะดำเนินการสำรวจและ ออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่และโครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยก ๓ แห่ง และเปิดให้ประชาชนสัญจรผ่านได้แล้ว แต่การจราจรของจังหวัดภูเก็ตติดขัดยังคงไม่บรรเทาเท่าที่ควร จากเหตุผลข้างต้น จึงขอเรียนถามว่า

๑. รัฐบาลมีนโยบายที่จะเร่งดำเนินการแผนพัฒนาสาธารณสุขภูมิภาคพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของจังหวัดภูเก็ตในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวอย่างไร เพื่อเป็นการลดปัญหาและช่วยบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดขึ้นให้กับประชาชน ขอทราบรายละเอียด

๒. รัฐบาลมีมาตรการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศให้มีประสิทธิภาพ โดยขยายโครงข่ายการคมนาคมในจังหวัดภูเก็ต และพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อลดปัญหาการจราจรและเพิ่มความสะดวกในการเดินทางที่เชื่อมโยงการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งในทุกมิติอย่างไร ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

สฤกษ์พงษ์ เกี่ยวข้อง

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคภูมิใจไทย

จังหวัดกระบี่

คำตอบกระทู้ถามที่ ๗๔๓ ร.

ของ นายสฤกษ์พงษ์ เกี่ยวข้อง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคภูมิใจไทย จังหวัดกระบี่
เรื่อง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดภูเก็ต

ข้าพเจ้า นางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ขอตอบกระทู้ถาม เรื่อง การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดภูเก็ต ของท่านสมาชิกผู้มีความเกี่ยวข้องที่ได้รับรายงาน
จากกระทรวงคมนาคม ดังนี้

คำตอบข้อที่ ๑ และข้อที่ ๒

จากรายงานของกระทรวงคมนาคม ทราบว่า รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
และสาธารณูปโภคด้านคมนาคมในจังหวัดภูเก็ต เพื่อสนับสนุนระบบเศรษฐกิจการท่องเที่ยวของพื้นที่
และประเทศไทย ซึ่งได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ
การคมนาคมในพื้นที่ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ
มีความปลอดภัยและมีโครงข่ายที่ครอบคลุม กระทรวงคมนาคมได้มีโครงการสำคัญในทุกมิติการเดินทาง
ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเริ่มตั้งแต่ประตูสู่จังหวัดภูเก็ตและภาคใต้ฝั่งอันดามัน
ในการพัฒนาท่าอากาศยาน และการเดินทางจากท่าอากาศยานเข้าสู่ตัวเมืองภูเก็ตและแหล่งท่องเที่ยว
โดยการพัฒนาโครงข่ายการเดินทางทางถนน และทางราง รวมไปถึงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยว
ทางทะเลด้วยการพัฒนาท่าเรือโดยสาร ดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ ช่วงบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่ ของกรมทางหลวง
ถนน ทล.๔๐๒๗ เป็นเส้นทางในแนวเหนือ - ใต้ ที่สามารถใช้เลี่ยงการจราจรบนถนนสายหลัก ทล.๔๐๒
(ถนนเทพกระษัตรี) ในช่วงตัวเมืองกลาง โดย ทล.๔๐๒๗ มีระยะทางประมาณ ๑๘.๘๕ กิโลเมตร
ได้ก่อสร้างขยายช่องจราจรจากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร แล้วเสร็จบางส่วน คือ
ช่วงบ้านท่าเรือ - บ้านพารา ระยะทาง ๑๔.๓๐ กิโลเมตร และอยู่ระหว่างดำเนินการ ช่วงบ้านพารา -
บ้านเมืองใหม่ ระยะทาง ๔.๕๕ กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้างช่วงบ้านพารา - บ้านเมืองใหม่
จำนวน ๖๕๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการหาตัวผู้รับจ้างดำเนินงาน คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ
เปิดให้บริการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๙

๒. โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๗ - ทล.๔๐๒๕
(แยกท่าเรือ) ของกรมทางหลวง เป็นโครงการก่อสร้างทางลอดในแนว ทล.๔๐๒ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด
อำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองภูเก็ต ซึ่งโครงการได้รับความเห็นชอบจาก
คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (คชก.) เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๖
และได้รับงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐ วงเงินก่อสร้าง
๒,๓๘๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการหาตัวผู้รับจ้างดำเนินการ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ
เปิดให้บริการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๙

๓. โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ช่วงบ้านเมืองใหม่ - สามแยกสนามบินภูเก็ต ของกรมทางหลวง เป็นแนวเส้นทางที่ต่อจากส่วนปลายของโครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ โดยเป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่และทางต่างระดับข้าม ทล.๔๐๒ เพื่อเชื่อมต่อ ทล.๔๐๒๖ เข้าสู่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต โดยไม่มีการตัดกระแสจราจรบน ทล.๔๐๒ ระยะทางโครงการ ๑.๙๕ กิโลเมตร สถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดแนวเขตที่จะเวนคืนเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ผูกพันงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐ วงเงินค่าก่อสร้าง ๑,๓๐๐ ล้านบาท โดยกรมทางหลวงจะเร่งรัดการดำเนินการให้แล้วเสร็จสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๖๙

๔. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร มูลค่าโครงการ ๑๖,๔๙๔ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และอยู่ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอความเห็นต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อประกอบการขออนุมัติดำเนินโครงการต่อคณะรัฐมนตรี คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๗๑

๕. โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นโครงการที่มีแนวเส้นทางแนวเหนือ - ใต้ เช่นเดียวกับ ทล.๔๐๒ ซึ่งจะสามารถแบ่งเบาการจราจรบน ทล.๔๐๒ ระยะทางโครงการประมาณ ๓๐.๖๒ กิโลเมตร มูลค่าโครงการ ๔๕,๖๕๑ ล้านบาท ปัจจุบันคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนโครงการทางพิเศษทั้ง ๒ โครงการในจังหวัดภูเก็ต ในการให้เอกชนร่วมลงทุนงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างโครงการในเดือนตุลาคม ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม ๒๕๗๒

๖. โครงการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบถนนสายเชื่อมฉลอง - ป่าตอง ของกรมทางหลวงชนบท เป็นเส้นทางในแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมโยงระหว่างตำบลฉลอง อำเภอเมืองภูเก็ต กับตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดภูเก็ตระยะทาง ๘ กิโลเมตร วงเงินค่าศึกษา ๑๙.๐๐ ล้านบาท

๗. โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล รองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว เพื่อแยกจากการขนส่งสินค้าและการเดินทางหลัก ทำให้เกิดการส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ พื้นที่ศึกษาครอบคลุม ๖ จังหวัด ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล ระยะทางโครงการไม่น้อยกว่า ๖๐๐ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบเบื้องต้นเส้นทางโครงการก่อนเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป

๘. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แบ่งการพัฒนาเป็น ๒ ระยะ ระยะทางรวมประมาณ ๕๘.๕ กิโลเมตร ได้แก่ ระยะที่ ๑ ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ระยะทางประมาณ ๔๑.๗ กิโลเมตร และระยะที่ ๒ ส่วนต่อขยายจากจุดตัดระหว่าง ทล. ๔๐๒ กับ ทล.๔๐๒๖ - จุดสิ้นสุดโครงการทางรถไฟสายใหม่ สุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าขุน ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ระยะทางประมาณ ๑๖.๕ กิโลเมตร โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตมีแนวเส้นทางส่วนใหญ่ตามแนวถนน ทล.๔๐๒ ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักในแนวเหนือ - ใต้ ของจังหวัดภูเก็ต ปัจจุบันมีปัญหาปริมาณการจราจรแออัด จึงจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างทางเลี่ยงถนน ทล.๔๐๒ เช่น การขยายช่องจราจร ทล.๔๐๒๗ และการก่อสร้างทางบริการ (Service Road) ของโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ให้แล้วเสร็จก่อน เพื่อลดปัญหาการจราจรแออัดในระหว่างการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างโครงการในปี ๒๕๗๑ และเปิดให้บริการได้ในเดือนธันวาคม ๒๕๗๔

๙. โครงการพัฒนาท่าเรือวงแหวนอันดามัน ของกรมเจ้าท่า เป็นแนวความคิดการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่ สำหรับขนส่งรถยนต์และผู้โดยสาร เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่ โดยในส่วนของจังหวัดภูเก็ตจะพัฒนาท่าเรือบริเวณอ่าวปอ สามารถลดระยะเวลาการเดินทางทางบกจากจังหวัดกระบี่ - จังหวัดภูเก็ต ลงได้ประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที ปัจจุบันอยู่ระหว่างกรมเจ้าท่า ดำเนินการศึกษาโครงการดังกล่าว

๑๐. โครงการพัฒนาท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ของกรมเจ้าท่า แนวความคิดปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ปัจจุบันอยู่ระหว่างกรมเจ้าท่าเร่งรัดการศึกษารูปแบบการลงทุนให้แล้วเสร็จ ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณาสั่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างได้ในปี ๒๕๗๓ - ๒๕๗๖ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๖

๑๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ระยะที่ ๒ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินลงทุน ๖,๒๑๑ ล้านบาท ประกอบด้วย งานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ งานก่อสร้างลานจอดอากาศยาน และงานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค ให้สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น ๑๘ ล้านคนต่อปี (จากเดิม ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนรายละเอียดการวิเคราะห์โครงการ และการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๗๒

๑๒. โครงการท่าอากาศยานอันดามัน (ท่าอากาศยานพังงา หรือท่าอากาศยานภูเก็ตแห่งที่ ๒) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้น (Preliminary

Feasibility Study) โครงการทำอากาศยานอเนกประสงค์บริเวณตำบลโคกกลอย และตำบลหล่ออยู่ อำเภอดงหลวง จังหวัดพิจิตร วงเงินลงทุน ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย งานเขตการบิน งานอาคารผู้โดยสาร งานสนับสนุน และสาธารณูปโภคและการสำรองราคาและภาษี โดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๒๒.๕ ล้านคนต่อปี