โครงการศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบ เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2

หน้าหลัก
เกี่ยวกับโครงการ
>>ความเป็นมา
>>ที่ตั้งโครงการ
>>วัตถุประสงค์
>>ขอบเขตการดำเนินงาน
>>แผนการศึกษาและดำเนินงาน
ความก้าวหน้า
สอบถามโครงการ (web board)
สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ
ถาม - ตอบ
ติดต่อโครงการ
Download

ทำไมต้องมีท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางเรือ เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการเสริมสร้างศักยภาพเพื่อการแข่งขันและการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นระบบการขนส่งที่ช่วยสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้าไปสู่ขบวนการผลิต และการออกสู่ตลาดได้คราวละมากๆ และมีการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และความเสียหายต่อสินค้า และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทางทางถนนลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการจราจรที่แออัด ลดปัญหามลพิษ ด้านสิ่งแวดล้อม และลดการขาดดุลการค้าและบริการกับต่างประเทศลงได้อีกด้วย ประกอบกับโดยสภาพทางกายภาพประเทศไทยมีความได้เปรียบในการที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับภูมิภาค

รัฐบาลจึงมีนโยบายในการเสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนา ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการพัฒนาทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสามารถก้าวทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจโลกที่เจริญเติบโตและเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว และได้กำหนดให้มีแผนรองรับการขยายตัวของท่าเรือน้ำลึกสงขลา และเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างของประเทศ

ท่าเรือน้ำลึกสงขลา เป็นท่าเรือหลักและเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ ที่อยู่ทางด้านชายฝั่งอ่าวไทยภาคใต้ตอนล่าง ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2531 และเปิดดำเนินการตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา โดยท่าเรือน้ำลึกสงขลาสามารถรองรับเรือขนาด 9,000-20,000 เดทเวทตัน ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 2 ท่า และท่าเทียบเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ 1 ท่า สามารถรองรับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ 140,000 ตู้ต่อปี ซึ่งต่อมาท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลามีการขยายตัวอย่างมาก ปี พ.ศ. 2540 กรมเจ้าท่าจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลา โดยผลการศึกษาแสดงว่าควรขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลาเพิ่มอีก 1 ท่า สำหรับรองรับเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ และเสนอให้ปรับปรุงพื้นที่หลังท่าเรือเดิม ให้รองรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปได้มากขึ้น ตลอดจนได้เสนอให้จัดระบบการกองตู้สินค้าใหม่ พร้อมทั้งติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าเพิ่มเติม ทั้งในส่วนหน้าท่าและในส่วนลานกองตู้สินค้า

กรมเจ้าท่าได้นำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขยายท่าเรือสงขลา ดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา แต่มีประเด็นปัญหาสำคัญที่ยังไม่ได้รับความเห็นชอบ เนื่องจากพื้นที่บริเวณท่าเรือน้ำลึกสงขลาปัจจุบันมีแนวคูเมืองเก่าและมีโบราณสถานใต้น้ำอยู่ใกล้เคียง ซึ่งถือเป็นเขตโบราณสถานที่ไม่สามารถก่อสร้างอาคารต่างๆ ได้สูงเกิน 6 เมตร และมีปัญหาเรื่องการอพยพโยกย้ายราษฎรในพื้นที่เวนคืน

ปี พ.ศ.2549 กรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างที่ปรึกษา ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้าง
ท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง สำหรับรองรับการขยายตัวของท่าเรือน้ำลึกสงขลา และเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างของประเทศ ให้สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้า เรือขนส่งสินค้าสามารถเข้าจอดเทียบท่าเพื่อขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ประหยัดเวลา และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศทั้งชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (ท่าเรือแหลมฉบัง) ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย และชายฝั่งทะเลอันดามัน (ท่าเรือปากบารา) รวมถึงเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศคู่ค้าสำคัญๆ

ผลการศึกษา (พ.ศ. 2552) สรุปว่าพื้นที่บริเวณตำบลนาทับ อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา

มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 (แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ)

กระทรวงคมนาคม

กรมเจ้าท่า

จังหวัดสงขลา

อำเภอจะนะ

เทศบาลตำบลนาทับ

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการออกแบบเบื้องต้นท่าเทียบเรือเขื่อนกันคลื่น ร่องน้ำทางเดินเรือ ถนนทางเข้า อาคารประกอบ และระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ มูลค่าการก่อสร้างรวมทั้งสิ้นประมาณ 11,000 ล้านบาท

หน้าหลัก | เกี่ยวกับโครงการ | ความก้าวหน้า | สอบถามโครงการ (web board) | สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ | ถาม - ตอบ | ติดต่อโครงการ