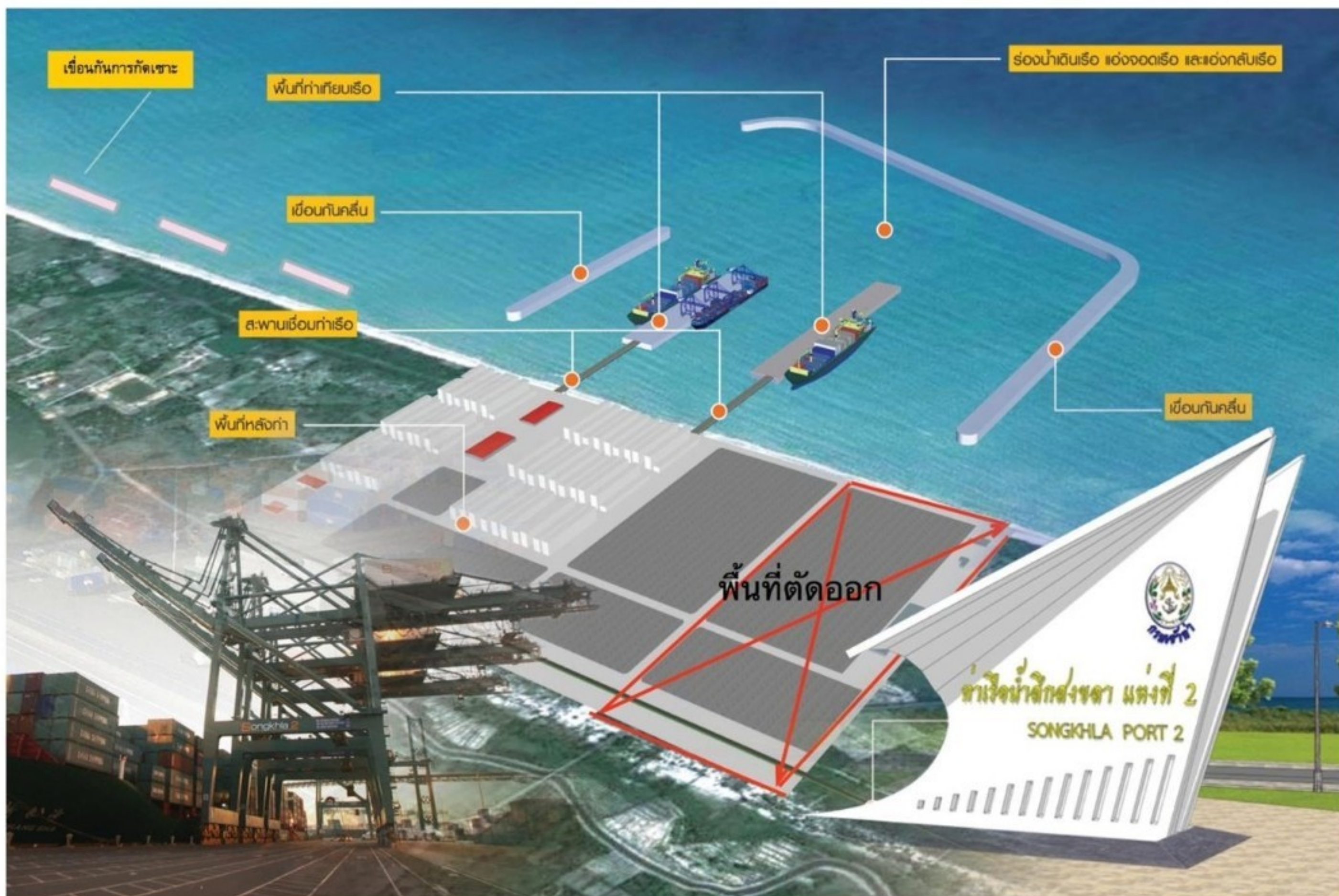


เกาะติด
เมกะโปรเจกต์



ท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2

บันไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค



หมื่นล้านบาท

กรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างศึกษา ทบทวน และสำรวจ ออกแบบรายละเอียด พร้อมกันกับรับฟังความคิดเห็นของ ประชาชนอย่างต่อเนื่อง แม้ จะหนีบเอาตำรวจและทหารเข้า พื้นที่ไปชี้แจงประชาชนในพื้นที่ แต่ก็ยังคงได้รับการต่อต้านทุก ครั้งจนส่งผลให้งบประมาณดำเนิน โครงการดังกล่าวจากช่วงแรกค่า ก่อสร้างเป็นหลักพันล้านบาท ล่าสุดบานแล้วกว่า 1.5 หมื่นล้าน บาท ซึ่งหากได้รับการอนุมัติ ก่อสร้างในปี 2562 คาดว่าบ ประมาณน่าจะเพิ่มเป็นเกือบ 2

โครงการท่าเรือน้ำลึก สงขลาแห่งที่ 2 นับเป็นการพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่งทางเรือ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพด้านการ แข่งขันและการพัฒนาระบบ เศรษฐกิจของประเทศเนื่องจาก ประเทศไทยมีความได้เปรียบใน การที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลาง ทางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับ ภูมิภาค

โดยท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 จัดให้เป็นท่าเรือหลัก และเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ ให้สามารถรองรับเรือขนาด 9,000- 2 หมื่นเตตเวตตันสามารถรองรับ

ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ 1.4 แสน ตู้ต่อปีเริ่มดำเนินการศึกษามา ตั้งแต่ปี 2540 จัดเป็นการพัฒนา ท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ตอนล่างและเพิ่มขีดความสามารถ ของท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าว ไทยตอนล่างของประเทศให้ สามารถรองรับความต้องการใน การขนส่งสินค้า เรือขนส่งสามารถ จอดเทียบท่าได้อย่างรวดเร็ว ประหยัดเวลา สะดวก ปลอดภัย และยังเชื่อมโยงการขนส่งใน ประเทศและระหว่างประเทศ รวม ถึงการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง สินค้าไปยังกลุ่มประเทศคู่ค้า

ให้เป็นท่าเรือหลักและเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ

สำคัญ

ทั้งนี้ตามผลการศึกษาในปี 2560 สรุปว่าพื้นที่บริเวณตำบลนาทับ อำเภอนะสังขละ มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ มูลค่าการก่อสร้างรวมทั้งสิ้นประมาณ 1.5 หมื่นล้านบาท โดยใช้งบประมาณดำเนินการศึกษา ทบทวน สำรวจออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ(อีเอชไอเอ) วงเงิน 69 ล้านบาท

แม้ขณะนี้จะมีกลุ่มเอ็นจีโอกลุ่มรักทะเลออกมาต่อต้านโครงการแต่กรมเจ้าท่าก็ยังเร่งผลักดันตามแผนต่อไปโดยได้ชี้แจงข้อเท็จจริงให้กับชาวหมู่บ้านสวนกงที่ได้รับผลกระทบและได้รับการตอบรับที่ดีเข้าใจ 80% ต่อการเร่งผลักดันของรัฐบาล

ล่าสุดอยู่ระหว่างการเจาะตรวจสอบชั้นดินเนื่องจากช่วงมรสุมจะทำงานได้ลำบาก ประกอบ

กับโครงการนี้มีความจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อยกระดับการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ อีกประการหนึ่งเพื่อลดความแออัดในการเดินทางด้วยรถบรรทุกที่ด้านสะเดาเพื่อหันมาใช้ในการขนส่งทางเรือผ่านเส้นทางนี้โดยจะก่อสร้างท่าเรือยื่นเข้าไปในทะเลประมาณ 300 เมตร มีตัวท่าเรือยื่นเป็นสะพานออกไปในทะเลยาวประมาณ 500 เมตรความกว้างประมาณ 100 เมตร ก่อสร้างรูปแบบตอกเข็ม ไม่มีการถมทะเลแต่อย่างใด

ทั้งนี้เมื่อกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการเจาะสำรวจดินแล้วเสร็จจะเร่งออกแบบตัวอาคาร พร้อมกับเร่งวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์อีกครั้งเบื้องต้นนั้นพบว่ามีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 12% พร้อมกับเร่งสรุปผลการศึกษานำเสนอกรมเจ้าท่าเร่งผลักดันให้แล้วเสร็จภายในปีนี้หลังจากนั้นเร่งเสนอกระทรวงคมนาคมนำเสนองานพิจารณาโครงการในปี 2562 ต่อไป ■