

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๑๑๘



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๙ เมษายน ๒๕๕๔

เรื่อง โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๗๗๕๐ ลงวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกรมเจ้าท่า ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๓๑๔/๑๓๕๗ ลงวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลังแล้ว มีความเห็นว่า ในหลักการไม่ขัดข้องในการดำเนินโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ตามที่กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลังเสนอ เนื่องจากการเพิ่มศักยภาพของท่าเรือสงขลาให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย ลดความสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจและสามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกในภาคใต้ รวมทั้งรองรับเรือคอนเทนเนอร์ให้เข้าจอดรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย (ท่าเรือสงขลา) กับประเทศจีนและญี่ปุ่นได้โดยตรง ซึ่งจะทำให้ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือ โดยกระทรวงคมนาคมมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑. กรมเจ้าท่าได้เคยเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) และออกแบบรายละเอียดเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลาแล้วเมื่อปี ๒๕๔๒ แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากพื้นที่บริเวณท่าเรือมีแนวคูเมืองเก่าและมีโบราณสถานใต้น้ำ ซึ่งถือเป็นเขตโบราณสถาน ที่ไม่สามารถก่อสร้างอาคารต่างๆ ได้สูงเกิน ๖ เมตร โดยต้องกำหนดบริเวณโบราณสถานใต้น้ำเพื่อมิให้มีผลกระทบ รวมทั้งปัญหาเรื่องการอพยพโยกย้ายราษฎรที่อยู่ในบริเวณพื้นที่หลังท่าเรือ ดังนั้น การดำเนินโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา จึงต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก่อนดำเนินการต่อไป

๒. สภาพทางกายภาพของพื้นที่ในบริเวณร่องน้ำสงขลาและท่าเรือมีการตกตะกอนสูงชันอย่างรวดเร็ว ไม่สามารถรักษาระดับความลึกไว้ที่ ๙ เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุดได้ด้วยการขุดลอกโดยเรือชุด กรมเจ้าท่าจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนรองรับกั้นกระแสน้ำในแนวร่องน้ำความยาวประมาณ ๑๕๐ เมตร ที่บริเวณด้านใต้ของท่าเรือ เพื่อเบี่ยงเบนทิศทางของกระแสน้ำที่ไหลตัดมุมกับแนวร่องน้ำ รวมทั้งลดปริมาณตะกอนที่เข้าไปตกในร่องน้ำและช่วยให้การเข้าเทียบท่ามีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ตลอดจนได้ขยายความยาวเขื่อนกันคลื่นจากเดิมอีก ๔๕๐ เมตร เพื่อลดความเร็วของกระแสน้ำ แต่ได้รับการคัดค้านจากประชาชน จึงต้องยกเลิกการก่อสร้างไปในปี ๒๕๔๕ อย่างไรก็ตาม หากคณะกรรมการมีมติเห็นชอบให้กรมเจ้าท่าดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำให้ลึก ๙ เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุดตลอดเวลา ก็เห็นสมควรให้คณะกรรมการมีมติเห็นชอบให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณในแต่ละปีเพื่อการขุดลอกและบำรุงรักษาเฉพาะร่องน้ำนี้เพิ่มเติมขึ้นจากงบประมาณที่ได้รับจัดสรรสำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลในแต่ละปี เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำอื่นทั่วประเทศ

/๓. สำหรับกรณี...

๓. สำหรับกรณีที่มีการถมทะเลลงเหนือที่ ๔ ไร่ เพื่อย้ายที่ตั้งด้านท่าเรือและปรับปรุงระบบการจราจรของท่าเรือสงขลา ซึ่งศาลมีคำพิพากษาโดยบริษัทได้ชำระค่าปรับแล้วนั้น จำเป็นต้องได้รับการอนุญาตจากกรมเจ้าท่าให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยจะต้องจัดทำรายงานผลการศึกษาลผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบก่อนกรมเจ้าท่าดำเนินการอนุญาตตามขั้นตอนต่อไป

๔. การพัฒนาขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันได้มีการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง โดยมีการต่อเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่มากขึ้น ประมาณ ๕๐,๐๐๐ - ๗๐,๐๐๐ เดทเวทตันที่ระดับน้ำลึก ๑๔ เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุด ในขณะที่ศักยภาพของท่าเรือน้ำลึกสงขลาสามารถรองรับสินค้าได้เพียง ๒๐,๐๐๐ เดทเวทตัน ณ ระดับน้ำลึก ๙ เมตรจากน้ำลงต่ำสุด ซึ่งเป็นการให้บริการในลักษณะท่าเรือสนับสนุน (Feeder Port) ขนส่งสินค้าไปเปลี่ยนถ่ายลงเรือแม่ กรมเจ้าท่าจึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒) ให้สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น โดยกรมเจ้าท่าได้นำเสนอรายงานผลการศึกษาลผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาเมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๓ แล้ว แต่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยังมีมติไม่เห็นชอบ ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขรายงานดังกล่าว ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่สอดคล้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าเรือปากบาราในอนาคต ตามแผนแม่บทการขับเคลื่อนการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) และยุทธศาสตร์คมนาคมขนส่งเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ระหว่างท่าเรือสงขลากับการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาคในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙)

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณานำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอบคุนยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายไสลเกษ ชาญชัย)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐-๒๒๑๕-๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐-๒๒๑๕-๒๕๘๕