

สภาพัฒนเบรค เทอร์มินอล2สุวรรณภูมิ

สภาพัฒนเบรค เทอร์มินอล2สุวรรณภูมิ

ผู้จัดการรายวัน360 – “สภาพัฒน” ร่อนหนังสือถึง “ปลัดคมนาคม” เบรค ทอท.สร้างเทอร์มินอล 2 สุวรรณภูมิ ซึ่ผิตผังแม่บท (Master Plan) เดิม ไ่กลับขยายอาคารทิศตะวันออกตามเดิมก่อน พร้อมแนะใช้กลไกสัญญาสาปปัญหาพื้นที่เชิงพาณิชย์แก้แออัด ซึ่ผังแม่บทปี 2561 ปัญหาเพียบ ล้งแก้ไขดูความเหมาะสมปริมาณผู้โดยสาร คำนึงถึงบริบทการพัฒนาประเทศเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง 20 ปี “เทอร์มินอลดวงฤทธิ์” ล่อหัวไปด้วย

อ่านต่อหน้า | 11

วานนี้ (24 ม.ค.) ม.ล.ชัยนิมิตร นวรัตน์ สถาปนิกอาวุโส ได้โพสต์ข้อความผ่านเฟซบุ๊ก M.L. Chainimit Navarat พร้อมระบุข้อความว่า “ชาวดีของผมที่ได้รับเข้านี้ครับ เป็นการปิดภารกิจอย่างสมบูรณ์” ประกอบกับภาพสำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ลงวันที่ 16 ม.ค.62 ถึง ปลัดกระทรวงคมนาคม เรื่อง ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของรายการงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (East Expansion) เป็นงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันตก (West Expansion) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปีงบประมาณ พ.ศ.2554-2560 และโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นทางที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

โดยสาระสำคัญของหนังสือฉบับดังกล่าว

เป็นการแจ้งมติคณะกรรมการ สศช. ที่พิจารณาเรื่องการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดตามที่ระบุข้างต้นตามที่กระทรวงคมนาคมได้สอบถามทาง สศช.ไป โดย สศช.แจ้งว่า คณะกรรมการ สศช. มีมติเห็นควรให้ ทอท. เร่งดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 24 ส.ค.2553 ไปก่อน เนื่องจากมีความพร้อมที่จะดำเนินงานเพื่อบรรเทาปัญหาความแออัดของอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้กลไกของสัญญาในการแก้ไขปัญหาพื้นที่เชิงพาณิชย์ในพื้นที่ก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกเพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ตามเป้าหมายของแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2546 เพราะหากจะดำเนินการงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ตามที่เสนอ

จะทำให้ ทอท.ต้องใช้เวลาในการจัดทำรายการ การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติตามขั้นตอน ซึ่งอาจทำให้แผนการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันตกล่าช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้

นอกจากนี้ สศช. ยังมีความเห็นว่า สำหรับแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับ ก.ย. 2561 ที่นำเสนอมาครั้งนี้ เพิ่มเป้าหมายการพัฒนาเพื่อรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดจาก 120 ล้านคนต่อปี เป็น 150 ล้านคนต่อปี ในปี 2578 ทำให้มีการกำหนดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าอากาศยานเพิ่มเติม คือ อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (เทอร์มินอล 2) ขณะที่แผนแม่บทปี 2561 คาดว่าในปี 2578 จะมีปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 120.6 ล้านคนซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานฯ ตามแผนแม่บทฯ ฉบับ ก.ย.2561 นอกจากนี้ แผนแม่บทฯ ดังกล่าว ยังไม่ได้มีความเชื่อมโยงกับแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในระยะ 20 ปี อาทิ โครงการรถไฟความเร็วสูง รวมถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม ด้วย สศช. จึงเห็นควรให้ทอท. ดำเนินการประสานกระทรวงคมนาคม เพื่อร่วมกันพิจารณาบททวนความเหมาะสมของปริมาณผู้โดยสาร โดยคำนึงถึงบริบทการพัฒนาประเทศในอนาคต เพื่อใช้ในการกำหนดกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะช่วยให้การลงทุนภายใต้แผนแม่บทเป็นไปอย่างคุ้มค่า และสามารถรักษาระดับการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวให้เป็น

ไปตามมาตรฐานสากลด้วย

ส่วนงานโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้น สศช. เห็นชอบในหลักการที่ตามกระทรวงคมนาคมเสนอ แต่เห็นควรปรับลดวงเงินค่างานก่อสร้างสวนต่อขยาย Taxiway B2 วงเงิน 622.311 บาท ทำให้วงเงินลงทุนของโครงการ ปรับลดเป็น 21,795.941 ล้านบาท แต่ทอท. จะสามารถลงนามผูกพันในสัญญาก่อสร้างโครงการฯ ได้ เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

วันเดียวกัน นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีต รองผู้ว่าฯ กทม.ได้โพสต์ข้อความผ่านเฟซบุ๊กส่วนตัวในกรณีเดียวกัน โดยสรุปสาระสำคัญของหนังสือ สศช.ในหัวข้อ “เทอร์มินอล 2 จอด? สภาพัฒนไม่เอาด้วย” ระบุว่า อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 หรือเทอร์มินอล 2 ในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง ทอท.พยายามที่จะก่อสร้างบนตำแหน่งที่ผิดแผนแม่บท โดยไม่ฟังเสียงทักท้วงจากนักวิชาการ และองค์กรวิชาชีพหลายองค์กรที่เป็นห่วงว่าการก่อสร้างเทอร์มินอล 2 ที่ผิดแผนแม่บทจะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ นานาตามมา ทอท.ได้ชี้แจงข้อห่วงใยจากผู้ทักท้วงดังกล่าวโดยอ้างความเห็นจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอเคโอ) ทำให้ประชาชนผู้สนใจเข้าใจคลาดเคลื่อนว่า ไอเคโอเห็นชอบกับ ทอท.ที่จะก่อสร้างเทอร์มินอล 2 ซึ่งผิดแผนแม่บท แต่ผมได้โพสต์บทความเรื่อง “เทอร์มินอล 2 ยังมีปัญหา ทำ ทอท.โชว์หนังสือตอบจากไอเคโอ” เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2562 โดยได้ชี้ให้เห็นว่า หนังสือตอบของไอเคโอไม่มีข้อความใดๆ ทั้งสิ้น ที่แสดงให้เห็นว่า ไอเคโอเห็นชอบกับการก่อสร้างเทอร์มินอล 2 ที่ผิด

แผนแม่บท ด้วยเหตุนี้ การอ้างความเห็นของ ไอเคโอคงไม่ใช่ทางออกที่ดีของ ทอท.

หนทางที่จะก่อสร้างเทอร์มินอล 2 ดูจะมีดรามามากยิ่งขึ้นเมื่อ สศช. หรือสภาพัฒนได้มีหนังสือด่วนที่สุด เลขที่ นร 1115/268 ลงวันที่ 16 ม.ค.62 ถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ขอให้กำกับการดำเนินงานของ ทอท.ตามลำดับดังนี้ 1. เร่งขยายเทอร์มินอล 1 ด้านทิศตะวันออก ซึ่งออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ที่สำคัญ คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแล้วเมื่อวันที่ 24 ส.ค.2553 2. เตรียมโครงการขยายเทอร์มินอล 1 ด้านทิศตะวันตก 3. เร่งก่อสร้างเทอร์มินอล 2 ตามแผนแม่บท ซึ่งจะอยู่ทางทิศใต้ของเทอร์มินอล 1 บนฝั่งถนนบางนา-ตราด ไม่ใช่บนตำแหน่งที่ผิดแผนแม่บทซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเทอร์มินอล 1 บนฝั่งมอเตอร์เวย์

“ถึงเวลานี้ ทอท.คงไม่สามารถเดินหน้าก่อสร้างเทอร์มินอล 2 ที่ผิดแผนแม่บทต่อไปได้อีกแล้ว” นายสามารถ ระบุ

รายงานข่าวแจ้งว่า โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 สนามบินสุวรรณภูมิ หรือเทอร์มินอล 2 มูลค่ากว่า 4.2 หมื่นล้านบาท ได้ถูกคัดค้านในวงกว้างโดยเฉพาะข้อคัดค้านจาก 12 องค์กรวิชาชีพที่นำโดย สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ (ASA) ที่มองว่าโครงการดังกล่าวมีข้อพิพาทในหลายประเด็น โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนผังแม่บท ที่เพิ่มปริมาณรองรับผู้โดยสารถึง 150 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะกระทบต่อคุณภาพการให้บริการของ ทอท. ตลอดจนไม่สอดคล้องกับมาตรฐานทางการบิน รวมไปถึงกรณีความไม่ชอบมาพากลของผลการคัดเลือกเอกชนออกแบบโครงการเทอร์มินอล 2 มูลค่า 329 ล้านบาท ที่กลุ่มของ นายดวงฤทธิ์ บุนนาคชนะ ทั้งที่ได้คะแนนมาในอันดับที่ 2 ด้วย.