



ทางเลือกสุวรรณภูมิเฟส 3

การขยายสนามบินสุวรรณภูมิเฟส 3 เป็นปัญหาคาราคาซังที่ยืดเยื้อมานาน

จนวันนี้ยังมีข้อถกเถียงกันอยู่ว่า ควรขยายต่อเติมอาคารผู้โดยสารออกไปจากด้านข้างของอาคารผู้โดยสาร 1 (Terminal 1) คือด้านทิศตะวันออก และทิศตะวันตก

หรือจะไปสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ ในที่ดินสำรองที่เป็นพื้นที่ว่างเปล่าบริเวณด้านทิศเหนือของอาคารเทียบเครื่องบิน A ซึ่งเป็นของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) อยู่แล้ว

ทั้งนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการวางแผนแม่บทมาตั้งแต่ปี 2536 ประกอบไปด้วยอาคารผู้โดยสาร (terminal) 2 อาคาร ทางวิ่ง (Runway) 4 ช่องทาง เป้าหมายคือรองรับผู้โดยสาร 100 ล้านคนต่อปี และมีการปรับแผนแม่บทมาเป็นระยะๆ ตั้งแต่ปี 2546 มาจนถึงปี 2559-2561 ยังคงให้มีทางวิ่ง 4 ทาง แต่เพิ่มอาคารผู้โดยสารเป็น 3 อาคาร ตั้งเป้าให้รองรับผู้โดยสารได้ถึง 150 ล้านคนต่อปี

การปรับปรุงแผนแม่บทควรทำทุกระยะ 5 ปี หรือตามความจำเป็น ให้รองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยอยู่บนพื้นฐาน 3 ประการ คือ

1.เป็นไปตามกฎระเบียบและคู่มือขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ(ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI)

2.ความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารและสายการบิน

3.ประสิทธิภาพของการใช้พื้นที่ และการปฏิบัติการ

มีความเห็นที่น่าสนใจจากคุณสิงห์ชัย พุ่งทอง กรรมการสถานাপนิค อดีต ส.ว.อุทัยธานี ซึ่งเคยเป็นรองประธานคณะกรรมการการทอ่งเที่ยววุฒิสภามาหลายปี ที่มองเห็นความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิมานาน ดังนั้นควรรีบดำเนินการโครงการนี้ให้เสร็จโดยเร็ว

ไหนๆจะต้องลงทุนแล้ว ก็ควรทำให้ดีไปเลยเพราะถือเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าเพิ่ม

และตามคำแนะนำของ ICAO ตามมาตรฐานการออกแบบสนามบิน ไม่แนะนำให้ต่อเติมอาคารผู้โดยสารที่ถูกใช้งานเต็มความสามารถ โดยแนะนำให้ใช้ที่ดินสำรองที่เป็นพื้นที่ว่างเปล่ามาสร้างเป็นอาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse) อาคารผู้โดยสาร (Terminal)

ถึงแม้ว่าการต่อเติมอาคารผู้โดยสารเดิม (ซึ่งมาตรฐานการออกแบบสนามบินไม่แนะนำเนื่องจากอาคารเดิมมีการใช้งานเต็มประสิทธิภาพแล้ว) จะลงทุนน้อยกว่า คือประมาณ 13,560 ล้านบาท แต่ได้พื้นที่ใช้สอย 132,000 ตารางเมตร

ขณะที่การสร้างบริเวณพื้นที่สำรองตามคำแนะนำของ ICAO จะลงทุนประมาณ 42,000 ล้านบาท แต่ได้พื้นที่ 348,000 ตารางเมตร

สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้มากกว่าหลายเท่าตัว และเหมาะสมในการลงทุนมากกว่า

ขณะที่ผู้คัดค้านอาจมองว่าเป็นการใช้งินลงทุนที่สูงอาจมีเรื่องของ “หัวคิว-ใต้โต๊ะ” และเอื้อกลุ่มทุนบางส่วน ตรงนี้ก็เป็นหน้าที่ขององค์กรฝ่ายตรวจสอบ รวมถึงภาคประชาชนที่จะต้องร่วมกันจับตามอง ให้ AOT ดำเนินการด้วยความโปร่งใส รัศกุม และเป็นไปตามระเบียบราชการ

เราไม่ควรปล่อยโอกาสของประเทศทิ้งไปเปล่าๆ.

เพลิงสุริยะ