

## กวนน้ำให้ใส 5



รัฐมนตรีคมนาคม

คงไม่นิยม 'ผักชีโรยหน้า'?



## รัฐมนตรีคมนาคม คงไม่นิยม 'ผักชีโรยหน้า'?

ขณะนี้ สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง กำลังตีฆ้องร้องป่าวถึงปัญหาความแออัด

ซึ่งเป็นปัญหาจริงๆ และคาดหมายได้ล่วงหน้าอยู่แล้ว

แต่สมควรจะต้องแก้ไขอย่าง "มันคง มั่งคั่ง ยั่งยืน"

โดยเฉพาะกรณีสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินนานาชาติหลักใหญ่ของประเทศไทย ไม่สมควรที่ใครจะอาศัยสถานการณ์นี้ "จับยัด" โครงการอะไรก็ได้ ที่อาจทำลายการพัฒนาตามแผนแม่บทของสนามบินในระยะยาว

1. ในแฟนเพจ AOT Official รายงานว่า นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เดินทางมาตรวจติดตามความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562 "...รัฐมนตรีได้เดินทางไปยัง ทสภ.เพื่อติดตามความคืบหน้าพื้นที่ VISA ON ARRIVAL ตลอดจนช่องทาง Fast Track ทั้งในส่วนผู้โดยสารขาเข้าและขาออก และระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System : APPS)..."

2. เฉพาะกรณีสนามบินสุวรรณภูมิ

คำถาม ที่รัฐมนตรีคมนาคมสมควรจะถามกับผู้บริหารสนามบินสุวรรณภูมิ คือ เหตุใดไม่เดินหน้าทำตามแผนแม่บทสนามบินที่มีการศึกษาและดำเนินการมาโดยตลอด เพื่อพัฒนาต่อยอดให้สนามบินสุวรรณภูมิกลายเป็นสนามบินระดับแนวหน้าของโลกให้ได้

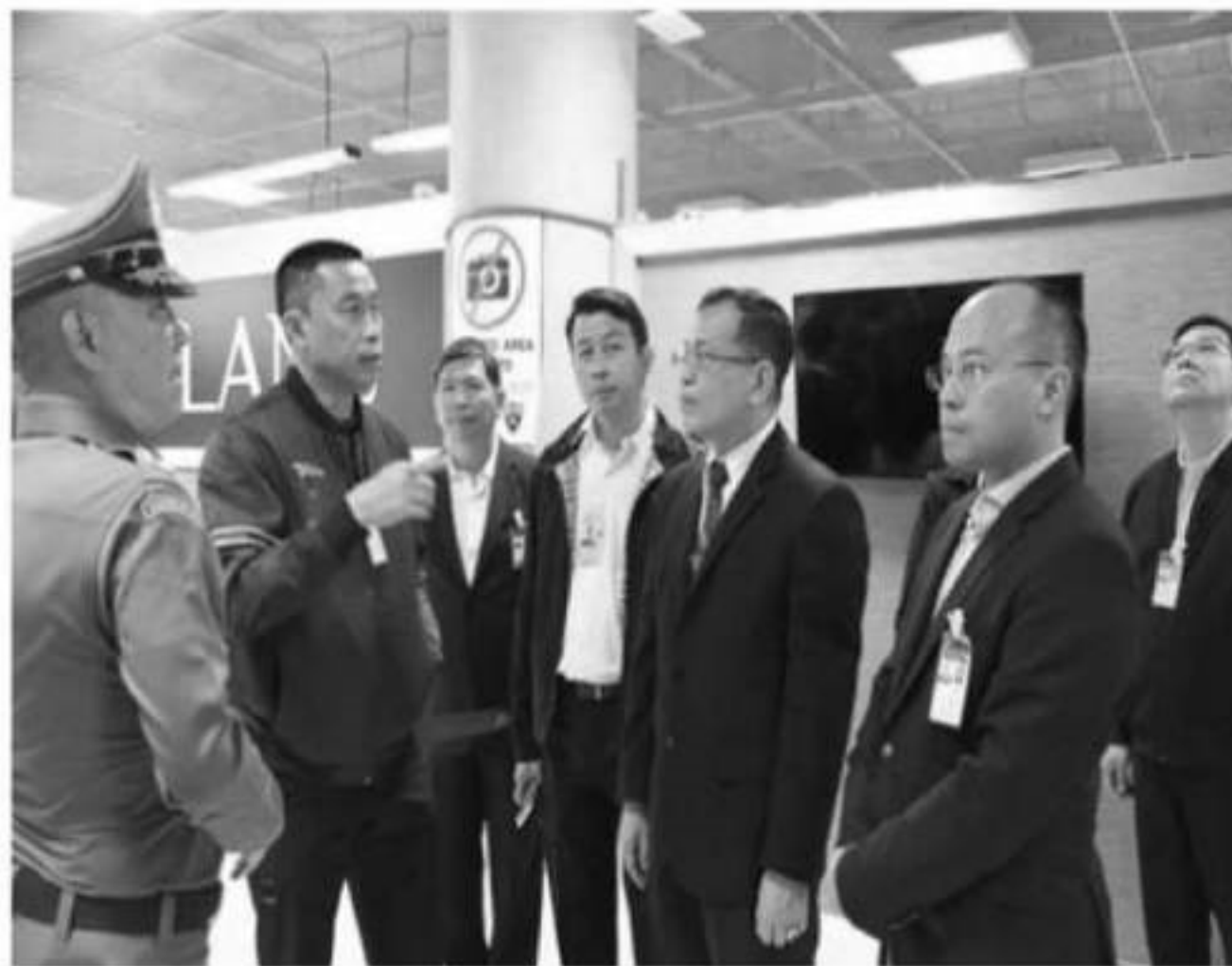
ข้ออ้างว่า ดิฉันปัญหาสารพัน โหน่น นี้ นั้น มันจริงแท้ หรือไม่?

3. ข้อเขียนที่รัฐมนตรีว่าการคมนาคม, รองนายกฯ ที่เกี่ยวข้อง, รัฐมนตรีคลังในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของสนามบินสุวรรณภูมิ และที่สำคัญที่สุด นายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา สมควรพิจารณาประกอบการตัดสินใจในเรื่องนี้ คือ ข้อมูลและข้อเสนอแนะจาก ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ซึ่งได้ตีแผ่อยู่ในแฟนเพจ Dr.Samart Ratchapolsitte

เรื่อง “สุวรรณภูมิแออัด ใครรับผิดชอบ?” ใจความสำคัญ ดังนี้

“เวลานี้ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นประตูสำคัญของประเทศไทยมีผู้โดยสารแน่นแออัด สร้างความไม่สะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร รวมทั้งทำให้ผู้โดยสารล่าช้า เสียเวลา เป็นผลให้คุณภาพการให้บริการของสนามบินสุวรรณภูมิลดลง ด้วยเหตุนี้ Skytrax ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านธุรกิจการบินและจัดอันดับสนามบินดีเด่นของโลกเป็นประจำทุกปี โดยในปีนี้ได้จัดให้สนามบินสุวรรณภูมิอยู่ในอันดับที่ 46 ร่วงลงมาจากอันดับที่ 36 ในปี พ.ศ.2561

ในปี พ.ศ.2561 สนามบินสุวรรณภูมิมีผู้โดยสาร 62.8 ล้านคน ในขณะที่มีความจุ



45 ล้านคนต่อปี นั่นหมายความว่า มีปริมาณผู้โดยสารมากกว่าความจุของสนามบินถึง 17.8 ล้านคน จึงทำให้สนามบินแน่นแออัด ทำไมจึงเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นมาได้ และทำไมบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หรือ ทอท.จึงไม่เร่งขยายสนามบินให้ทันกับการเพิ่มของปริมาณผู้โดยสาร ปล่อยให้ผู้โดยสารแน่นแออัดได้อย่างไร ใครจะต้องรับผิดชอบ? เป็นคำถามที่ผู้สนใจต้องการคำตอบ

ผมได้ร่วมจัดทำแผนแม่บทสนามบินสุวรรณภูมิ และได้ทำเสร็จในปี พ.ศ.2536 ในฐานะวิศวกรของบริษัท หลุยส์ เบร์เจอร์ อินเตอร์เนชันแนล อิงค์ ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาชื่อดังของอเมริกา แผนแม่บทนี้ประกอบด้วยองค์ประกอบหลักดังนี้ (1) อาคารผู้โดยสารหรือเทอร์มินัล 2 หลัง ประกอบด้วยเทอร์มินัล 1 อยู่ทางทิศเหนือด้านมอเตอร์เวย์ และเทอร์มินัล 2 อยู่ทางทิศใต้ด้านถนนบางนา-ตราด (2) อาคารเทียบเครื่องบินรอง (สำหรับให้ผู้โดยสารนั่งรอขึ้นเครื่องบิน) 2 หลัง ตั้งอยู่ระหว่างเทอร์มินัล 1 และเทอร์มินัล 2 (3) รถไฟฟ้าไร้คนขับ (Automated People Mover หรือ APM) วิ่งใต้ดินเชื่อมระหว่างเทอร์มินัล 1 กับเทอร์มินัล 2 และ (4) รันเวย์ 4 เส้น ตั้งอยู่ด้านตะวันตก 2 เส้น และด้านตะวันออก 2 เส้น องค์ประกอบเหล่านี้จะทำให้สนามบินสุวรรณภูมิมีความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 120 ล้านคนต่อปี

แผนแม่บทดังกล่าวมีการวางแผนการก่อสร้างเป็นระยะๆ ดังนี้

ระยะที่ 1 สร้างเทอร์มินัล 1 สร้างรันเวย์ 1 และรันเวย์ 2 แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2549 ทำให้สนามบินมีความจุ 45 ล้านคนต่อปี ซึ่งขณะนี้สนามบินก็ยังคงมีความจุเท่าเดิมคือ 45 ล้านคนต่อปี

ระยะที่ 2 ขยายเทอร์มินัล 1 ด้านตะวันออก สร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และรถไฟฟ้าไร้คนขับช่วงที่ 1 หรือ APM1 เชื่อมระหว่างเทอร์มินัล 1 กับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 สนามบินจะมีความจุเพิ่มขึ้น 15 ล้านคนต่อปี รวมเป็น 60 ล้านคนต่อปี (45+15)

ระยะที่ 3 ขยายเทอร์มินัล 1 ด้านตะวันตก สร้างรันเวย์ 3 จะทำให้สนามบินมีความจุเพิ่มขึ้น 15 ล้านคนต่อปี รวมเป็น 75 ล้านคนต่อปี (60+15)

ระยะที่ 4 สร้างเทอร์มินัล 2 ด้านทิศใต้ สร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2 สร้างรันเวย์ 4 และรถไฟฟ้าไร้คนขับช่วงที่ 2 หรือ APM2 เชื่อมระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 กับหลังที่ 2 รวมทั้งเชื่อมกับเทอร์มินัล 2 จะทำให้สนามบินจะมีความจุเพิ่มขึ้น 45 ล้านคนต่อปี รวมเป็น 120 ล้านคนต่อปี (75+45)

แผนแม่บทดังกล่าว มีการปรับเปลี่ยนระยะเวลาการก่อสร้าง และเนื้องานที่ระบุไว้



ในช่วงเวลาของการก่อสร้างบ้างเป็นระยะๆ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสาร แต่ไม่มีการเพิ่มหรือลดองค์ประกอบหลักของสนามบิน เช่น เทอร์มินัล เป็นต้น

ถึงเวลานี้ การก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิยังอยู่ในระยะที่ 2 ซึ่งคณะรัฐมนตรี (กรม.) ได้อนุมัติให้ก่อสร้างในปี พ.ศ.2553 และให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2560 แต่จนถึงขณะนี้ (สิงหาคม 2562) การก่อสร้างระยะที่ 2 ก็ยังไม่แล้วเสร็จ ที่น่าเป็นห่วงอย่างมากก็คือ ทอท.ยังไม่เริ่มขยายเทอร์มินัล 1 ด้านตะวันออก ทั้งๆ ที่ได้ออกแบบเสร็จแล้ว และได้รับอนุมัติผลการศึกษาค่าผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรืออีไอเอแล้ว แต่ ทอท.เปลี่ยนใจจะไปขยายเทอร์มินัล 1 ด้านตะวันตกแทน ทั้งๆ ที่ยังไม่ได้ออกแบบ และยังไม่ได้ศึกษาอีไอเอ ที่สำคัญ กรม.ก็ยังไม่ได้อนุมัติ

อะไรเป็นเหตุให้ ทอท.ไม่ยอมขยายเทอร์มินัล 1 ด้านตะวันออก? ผู้สนใจลองหาคำตอบได้ไม่ยาก

ในขณะที่ไม่ยอมขยายเทอร์มินัล 1 ด้านตะวันออก แต่ ทอท.กลับมุ่งมั่นที่จะสร้างเทอร์มินัล 2 ซึ่งผิดแผนแม่บทหรือที่เรียกกันว่า “เทอร์มินัล 2 ตัดแปะ” ที่ไม่เคยมีอยู่ในแผนแม่บทมาก่อน แต่เสมือนถูกตัดมาแปะไว้ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเทอร์มินัล 1 ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ มากมายดังที่ผมได้กล่าวไว้ในหลายบทความที่ผ่านมา เช่น (1) ไม่ทำให้สนามบินมีความจุเพิ่มขึ้น เพราะ ทอท.ไม่สามารถก่อสร้างหลุมจอดเครื่องบินเพิ่มเติมได้ (2) ผู้โดยสาร ไม่ได้รับความสะดวกสบาย เพราะจะต้องใช้ APM ถึง 3 สาย ประกอบด้วย APM ลอยฟ้า 2 สาย และ APM ใต้ดิน 1 สาย ทำให้เหนื่อย สับสนวุ่นวายก่อนจะได้ขึ้นเครื่อง และ (3) ทำให้เพิ่มปัญหาจราจรติดบนมอเตอร์เวย์ เนื่องจากเทอร์มินัล 2 ตัดแปะจะตั้งอยู่ด้านมอเตอร์เวย์ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จึงเลือกใช้มอเตอร์เวย์เข้า-ออกสนามบิน เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้ถูกคัดค้านจากองค์กรวิชาชีพถึง 12 องค์กร และผู้หวังดีหลากหลายกลุ่ม

อนึ่ง ทอท.มักอ้างว่า เหตุที่จะก่อสร้างเทอร์มินัล 2 ตัดแปะ ก็เพราะว่าองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอเคโอ) ได้แนะนำให้ทำเช่นนั้น แต่ในความเป็นจริง ไอเคโอได้แนะนำไว้เมื่อปี พ.ศ.2554 ในกรณี ทอท.ใช้เฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิเท่านั้น เลิกใช้สนามบินดอนเมือง ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารทั้งหมดมารวมอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้มีความจำเป็นต้องมีเทอร์มินัล 2 ตัดแปะ อย่างไรก็ตาม ล่าสุด ไอเคโอได้มีหนังสือตอบ ทอท.ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 สรุปได้ว่า ไม่ยืนยันที่จะสนับสนุนให้ ทอท.ก่อสร้างเทอร์มินัล 2 ตัดแปะ เนื่องจากไอเคโอได้แนะนำไว้นานแล้ว แต่ ทอท.ไม่ได้ทำตามคำแนะนำ ที่สำคัญ คงเป็นเพราะ ทอท.ไม่สามารถแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมาจากการก่อสร้างเทอร์มินัล 2 ตัดแปะ

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: อังคาร 3 กันยายน 2562

ปีที่: 40

ฉบับที่: 14008

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 5

Col.Inch: 109.09 Ad Value: 163,635

PRValue (x3): 490,905

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: รัฐมนตรีคมนาคม คงไม่นิยม 'ผักชีโรยหน้า'?

การก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งล่าช้าอยู่แล้ว ยิ่งล่าช้าเพิ่มขึ้นอีกเนื่องจากการไม่ทำตามแผนแม่บท เป็นผลให้สนามบินสุวรรณภูมิแน่นแออัด หาก ทอท.เร่งก่อสร้างระยะที่ 2 ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2560 ตามที่กำหนดไว้หลังจาก ครม.อนุมัติในปี พ.ศ.2553 ก็จะทำให้สนามบินมีความจุ 60 ล้านคนต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2560 ไม่ใช่มีความจุเพียงแค่ 45 ล้านคนต่อปี สนามบินก็จะไม่แน่นแออัดดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และที่สำคัญ สนามบินสุวรรณภูมิคงได้รับการจัดอันดับสนามบินดีเด่นของโลกให้อยู่ในอันดับที่ดีกว่านี้ ไม่ใช่อันดับที่ 46

น่าเสียดายที่ ทอท.ไม่เร่งก่อสร้างสนามบินระยะที่ 2 ตั้งแต่ ครม.อนุมัติในปี พ.ศ.2553 ซึ่งในขณะนั้น มีผู้โดยสาร 42.5 ล้านคน น้อยกว่าความจุของสนามบิน น่าเสียดายที่สนามบินสุวรรณภูมิไม่ได้รับการจัดอันดับให้เป็นสนามบินที่ดีที่สุดในโลก ดังเช่นสนามบินชางงี ของสิงคโปร์ ซึ่งครองแชมป์ติดต่อกันมานานหลายปีแล้ว ถ้าทอท.เดินตามแผนแม่บทมาอย่างต่อเนื่อง สนามบินสุวรรณภูมิคงมีโอกาสได้เป็นสนามบินที่ดีที่สุดในโลก ดังเช่น สนามบินชางงีอย่างแน่นอน  
ที่เป็นเช่นนี้ ทอท.จะโทษคนอื่นไม่ได้ นอกจากตัวเอง!"

สารสัมพันธ์