



จากสนามบินจีน ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ

ประเทศจีนเพิ่งจะเปิดสนามบินแห่งใหม่ไปหมดๆ อยู่ทางใต้ของกรุงปักกิ่ง ห่างไปราว 40 กิโลเมตร

นั่นคือ ท่าอากาศยานนานาชาติเป่ย์จิง ด้าซิง หรือ สนามบินด้าซิง

ประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง กล่าวชื่นชมสนามบินแห่งใหม่ระหว่างพิธีเปิดว่า “สนามบินแห่งนี้ จะเป็นแหล่งทรงพลังแห่งใหม่ของการพัฒนาประเทศ”

1. สนามบินด้าซิง มีขนาดพื้นที่ 700,000 ตารางเมตร ใช้เวลาก่อสร้างไม่ถึง 5 ปี

งบประมาณ 120,000 ล้านหยวน (514,334 ล้านบาท)

แต่ถ้ารวมการก่อสร้างทางรถไฟและถนนเชื่อมต่อสู่ตัวเมือง โครงการทั้งหมดจะมีมูลค่า 400,000 ล้านหยวน (1,714,450 ล้านบาท) โดยได้ตัวอาคารสนามบินมีสถานีรถไฟบนดินและใต้ดิน เชื่อมต่อเข้าสู่กรุงปักกิ่ง

กลุ่มตัวอาคารสนามบินด้าซิง ออกแบบโดยสถาปนิกชื่อดังชาวอังกฤษ เชื้อสายอิรัก ซาฮา ฮาดิด

เฟสแรก มี 4 รันเวย์ ตั้งเป้าภายในปี 2568 จะรองรับผู้โดยสาร 72 ล้านคนต่อปี

และจะขยายเป็น 8 รันเวย์ เพื่อรองรับผู้โดยสารปีละประมาณ 100 ล้านคนภายในปี 2580

แน่นอนว่า การดำเนินการหลังจากนี้ ก็จะเป็นไปตามแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินที่มีการวางแผนไว้อย่างเป็นขั้นเป็นตอน ไม่มีการแตกแถว (หรือตัดแปะตามอำเภอใจของผู้บริหารสนามบิน) เช่นเดียวกับการพัฒนาประเทศจีน ซึ่งมีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ทำให้มีความต่อเนื่องในการดำเนินการและเกิดประสิทธิผลที่จับต้องได้

2. ย้อนกลับมาดูสนามบินสุวรรณภูมิตั้งบ้านเรา

ปัญหาความพยายามที่จะผลักดันก่อสร้างอาคารผู้โดยสารที่อยู่นอกแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ ยังคงไม่ลดละ ทั้งๆ ที่ ถูกคัดค้านอย่างชัดเจนด้วยเหตุผลชัดเจน จากสภาพภูมิประเทศและภาคีเครือข่ายสภาวิชาชีพหลายสถาบัน

พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ควรจะตระหนักในประเด็นเหล่านี้และไม่ควรยอมให้ ทอท.ผลักดันโครงการอาคารผู้โดยสารตัดแปะนั้นอีกต่อไป เพราะเสียเวลาการเดินทางพัฒนาตามแผนแม่บทมามากเกินไปแล้ว

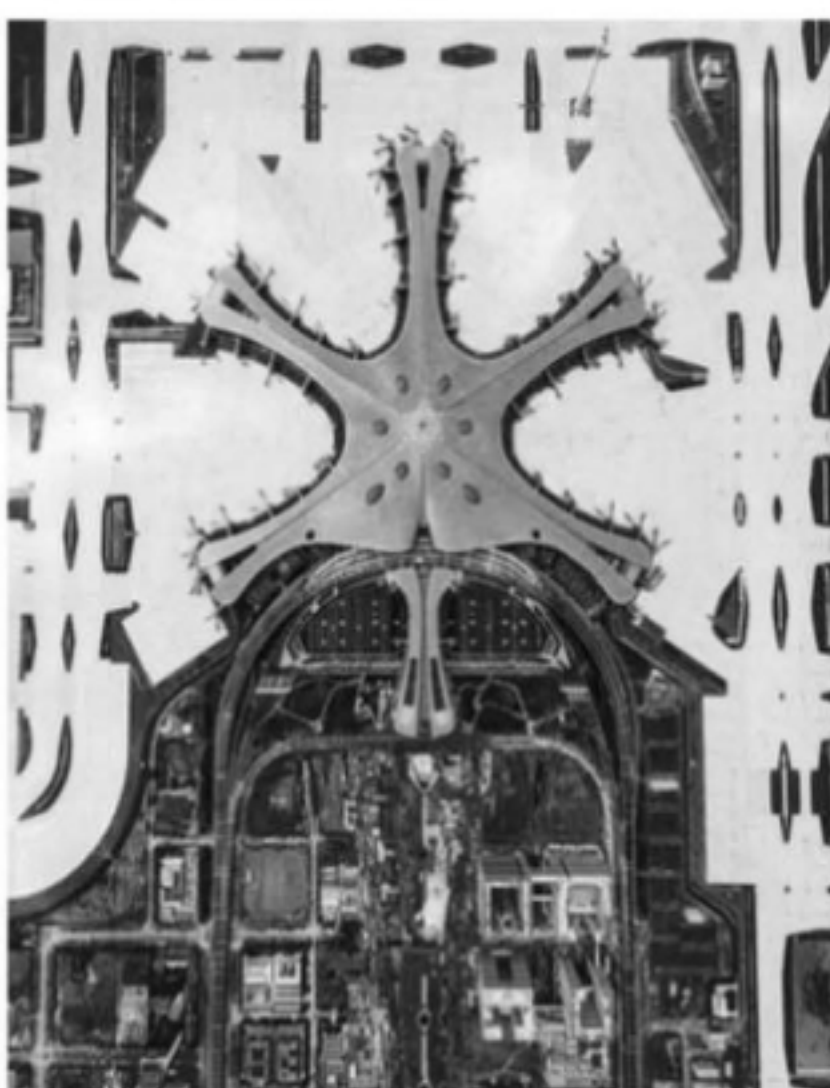
ควรแสดงความเด็ดขาดของภาวะผู้นำได้แล้ว อย่ายอมหลงต่อกลุ่มผลประโยชน์

3. ล่าสุด เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2562 สมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์ ในนาม 12 องค์กรวิชาชีพ ส่งหนังสือเปิดผนึกถึงนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (สำเนาเรียนนายกรัฐมนตรี) เพื่อให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตอบคำถามในประเด็นที่องค์กรทางด้านวิชาชีพต่างตั้งข้อสงสัยในเรื่องการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ผิดแผนแม่บท ปี พ.ศ. 2546

ซึ่งประเด็นสำคัญ คือ การคำนวณเพื่อเอาตัวเลขมาเคลมว่า อาคารผู้โดยสารตัดแปะแบบที่พยายามผลักดันนั้น รองรับผู้โดยสารได้เท่านั้นเท่านั้น อยู่บนฐานการคำนวณอย่างไร ข้อมูลรองรับเป็นอย่างไร หาก ทอท.ตอบไม่ได้ ข้อมูลไม่สอดคล้องก็จะเห็นกันจะจะว่า ใครมั่วตัวเลข ใครดำน้า

หนังสือนี้ ยังได้แนบแถลงการณ์ เรื่อง “หยุดแผน ทอท. ป่วนสุวรรณภูมิ” ไปด้วย

สาระสำคัญในแถลงการณ์นี้เอง ที่มีเนื้อหาสาระทำให้เข้าใจประเด็นปัญหาได้อย่างชัดเจน เช่น



“ตามที่ ได้มีมติคณะรัฐมนตรี (พ.ศ. 2553) อนุมัติให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยออกแบบก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารหลักด้านทิศตะวันออก ตามแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการขยายสนามบินเพื่อรองรับการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น แต่จนกระทั่งปัจจุบัน ทอท. ยังไม่ได้ดำเนินการ แต่กลับเบี่ยงเบนโดยมีข้อเสนอให้ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ในตำแหน่งใหม่ปลาย Concourse A นอกพิคัดแผนแม่บทฯ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าสร้างความเสียหายให้กับประเทศชาติ...

2. ความเสียหายของชาติที่เกิดจากการไม่ดำเนินการตามแผน

2.1 ความแออัดที่เพิ่มขึ้น (Congestion)

2.2 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น (Cost Increase)

จากความล่าช้าในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามมติ ครม. ที่ ทอท. เสนอเป็นต้นเรื่อง ทำให้สนามบินเกิดความแออัด ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นได้ในขณะนี้ และทำให้งบประมาณในการขยายสนามบินเพิ่มขึ้นอย่างมาก อีกทั้งความพยายามเบี่ยงเบนเพื่อก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ในตำแหน่งใหม่ปลาย Concourse A นอกพิคัดแผนแม่บทฯ ที่ ทอท. พยายามจะเสนอรัฐบาลนั้น ใช้งบประมาณที่สูงถึง 42,000 ล้านบาท เพราะพื้นที่อาคารมีขนาดใหญ่และเน้นพื้นที่เชิงพาณิชย์ ขณะที่ประโยชน์ใช้สอยหลักของอาคารจะไม่เกิดประโยชน์ต่อกิจการด้านการเดินทางของผู้โดยสาร การบริหารจัดการจะมีความยุ่งยากเพราะต้องใช้ระบบรถไฟฟ้าไร้คนขับ (APM) ถึง 3 สาย นอกจากนี้ เมื่อพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเต็มศักยภาพแล้วจะทำให้เกิดความแออัดของการจราจรในพื้นที่ของถนนมอเตอร์เวย์ด้านทิศเหนือของสนามบิน

3. ทอท. เบี่ยงเบนให้ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ในตำแหน่งใหม่ปลาย Concourse A นอกพิคัดแผนแม่บทฯ เป็นการเบี่ยงเบนด้วยข้อมูลอันเป็นเท็จ

3.1 ข้อเท็จจริง

3.1.1 ผลกระทบพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) ส่งผลกระทบต่อผู้ที่จะเดินทางมายังอาคารผู้โดยสาร ต้องใช้ถนนมอเตอร์เวย์ ทำให้การจราจรติดขัดไม่เกิดการกระจายตัวที่ดี

3.1.2 ผลกระทบพื้นที่ในเขตการบิน (Airside) พื้นที่หลังอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ตามข้อเสนอของทอท. กั้นแคบ ทำให้เครื่องบินวิ่งเข้า-ออกหลุมจอดอย่างยากลำบากและสิ้นเปลืองพลังงานเพราะเนื่องจากอาคารอยู่ไกลจากทางวิ่ง (Runway 1st - 3rd)

3.1.3 การบริหารจัดการ (Operation) อาคารผู้โดยสารใหม่ตามแบบทอท. นั้น เปลี่ยนจากหลุมจอดระยะไกล (Remote Gate) 14 หลุม เป็นหลุมจอดประชิดอาคาร (Contact Gate) 14 หลุม ซึ่งไม่สามารถทำหลุมจอดเพิ่มเติมได้ ทำให้อาคารไม่สามารถรองรับผู้โดยสารตามเป้าหมายที่วางไว้ได้ เกิดความยุ่งยากในการเดินทางของผู้โดยสารเพราะเนื่องจากการสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ตามที่ทอท.เสนอนั้นจะต้องก่อสร้างรถไฟฟ้าไร้คนขับ (APM) ถึง 3 สาย เพิ่มความซับซ้อนต่อการเดินทางอีกทั้งยังเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณโดยใช้เหตุ ทั้งนี้หากทอท.ดำเนินการตามแผนแม่บท ปี 2546 นั้นจะใช้ APM เพียงสายเดียวเท่านั้น

มีข้อเท็จจริงว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีการวางผังแม่บทครั้งแรกในปีพ.ศ. 2536 ประกอบด้วย รันเวย์ 4 เส้น, อาคารผู้โดยสารหลัก 2 อาคาร (ด้านทิศเหนือและทิศใต้), อาคารเทียบเครื่องบินรอง 2 อาคาร (Satellite Buildings), อาคารจอดรถ 8 หลัง, รถไฟฟ้าไร้คนขับ (APM) 2 สาย ที่ใช้เชื่อมระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินรองกับอาคารผู้โดยสารหลักทั้ง 2 อาคาร ซึ่งขณะนั้นสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้ 100 ล้านคนต่อปี

ต่อมาในปี พ.ศ. 2546 ได้มีการปรับปรุงแผนแม่บทโดยปรับรูปแบบของอาคารเทียบเครื่องบินรอง 2 อาคาร (Satellite Buildings) จากกากบาทเป็นเส้นตรงและปรับระบบรถไฟฟ้าไร้คนขับเหลือ 1 สาย อีกทั้งปรับปรุงแบบอาคารผู้โดยสารหลักให้รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น ทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 120 ล้านคนต่อปี ซึ่งจวบจนปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นยังคงพัฒนาตามแผนแม่บทปี พ.ศ. 2546 มาอย่างต่อเนื่อง

โดยในปี พ.ศ. 2553 คณะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณออกแบบก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารหลัก (Ter-1) ด้านทิศตะวันออกวงเงิน 6,780 ล้านบาท ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 15 ล้านคนต่อปี ทำให้อาคารผู้โดยสารปัจจุบันจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่ต่ำกว่า 60 ล้านคนต่อปี ซึ่ง ทอท. ได้ดำเนินการออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้วแต่ไม่ยอมดำเนินการก่อสร้าง กลับขอเสนอให้สร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ในตำแหน่งใหม่ปลาย Concourse A โดยอ้างเหตุผลว่าการก่อสร้างส่วนต่อขยายนั้นจะมีความยุ่งยากในด้านเทคนิคและดำเนินการได้ยาก ซึ่งองค์กรวิชาชีพด้านสถาปัตยกรรมและวิศวกรรมได้ให้ความเห็นว่าเป็นการเบี่ยงเบนและแสดงข้อมูลอันเป็นเท็จเป็นการส่อทุจริต และปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะเพิ่มงบประมาณขึ้นจาก 38,000 ล้านบาท เป็น 42,000 ล้านบาท

ดังนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่บ้านเมือง สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ ในนาม 12 องค์กรวิชาชีพและสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: ศุกร์ 27 กันยายน 2562

ปีที่: 40

ฉบับที่: 14032

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 111.95 Ad Value: 139,937.50

PRValue (x3): 419,812.50

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: จากสนามบินจีนถึงสนามบินสุวรรณภูมิ

เห็นควรเสนอให้ ๑พณฯ นายกรัฐมนตรี โปรดพิจารณาสั่งการให้กระทรวงคมนาคม เร่งรัดให้ ทอท.ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2553 และแผนแม่บท ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเดิม ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และให้ บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แสดงความรับผิดชอบที่ดำเนินการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ล่าช้า ทำให้เกิดความเสียหายแก่ประเทศชาติต่อไป”

สารสัมพันธ์