

จับพิร์ธ 'เทอร์มินัล 2' สถาปนิกสยาม ปูดงบบาน...ส่อทุจริต

รายงาน REPORT 5

อนุวัฒน์ โพธิ์ทอง

ส่องผลกระทบ เทอร์มินัล 2 นอกแผนแม่บท



- ปัญหาการจราจร ถนนมอเตอร์เวย์ ทนไม่ไหวขึ้น
- กระบพื้นที่ในเขตการบิน คับแคบทำให้เครื่องบินวิ่งเข้า-ออก หลุมจอดอย่างยากลำบาก
- อาคารผู้โดยสารหลังใหม่อยู่ไกล สลับเปลี่ยนงาน
- เปลี่ยนจากหลุมจอดระยะไกล 14 หลุม เป็นหลุมจอดประชิดอาคาร ไม่สามารถเพิ่มหลุมจอดได้
- การก่อสร้างรถไฟฟ้าไร้คนขับ (APM) 3 สาย เพิ่มความสะดวกต่อการเดินทาง และปรับเปลี่ยนงบประมาณ



ยังไม่นี้บ้รวม ผลกระทบต่างๆ ที่คุ้ตุมมา รวมทั้ง บั้ยแ่่งในการ จั้ตการพื้นที่เซ้ง พาณั้ชย์ที่เกัน ความจำเป็นกว่า การอ้านวยความ สะดวกในการ โดยสาร



เหมือนว่าในช่วงนี้ ทอท.หรือ บริษัท ทำ อากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะสอดคล้องต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่กรณีที่มีข้อพิพาทกับทางเซ็นทรัล แต่ยังมีกรณีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ซึ่งในวันที่ 26 ส.ค.62 ที่ผ่านมา ทางสมาคมสถาปนิกสยาม พร้อมด้วยวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยได้ตั้งโต๊ะแถลงการณ์ “หยุด ทอท. แผนป่วนสุวรรณภูมิ” ต่อเรื่องนี้สมาคม ไม่เห็นด้วย กับทำที่ทอท.ดึงดันเดินหน้าก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 หรือ Terminal 2 สนามบินสุวรรณภูมิบริเวณปลาย Concourse A โดยให้เหตุผลว่าเป็นการสร้างที่ผิดไปจากแผนแม่บทเดิม ทั้งนี้หากทาง ทอท.ยังคงเดินหน้าสร้างอาคารหลังดังกล่าวบริเวณนี้ จะต้องมีการสร้างมอเตอร์เวย์ 2 ชั้นมูลค่า 3.75 หมื่นล้านบาทเข้ามาเชื่อมด้วย ซึ่งจะยิ่งเพิ่มภาระการจราจรให้กับถนนมอเตอร์เวย์โดยใช้เหตุต่างๆ ที่แผนแม่บทเดิมถูกออกแบบให้อาคารแห่งนี้ไปอยู่ทางทิศใต้บริเวณ ถ.บางนา-ตราด อยู่แล้ว ทั้งนี้ยังไม่นับรวมผลกระทบต่างๆ ที่จะตามมา รวมทั้งยังแฝงในการจัดการพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่เกินความจำเป็นกว่าการอำนวยความสะดวกในการโดยสาร

จากกรณีดังกล่าว มีช่วงลำดับเหตุการณ์ที่สำคัญ ดังนี้ 16 ต.ค. 61 สมาคมสถาปนิกสยามฯ เปิดเวทีสาธารณะ “กะเทาะเปลือกสนามบินสุวรรณภูมิ” โดยเชิญ บริษัท ทำ อากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พร้อมทั้งองค์กรวิชาชีพและสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าสู่กระบวนการรับฟังสาธารณะ ซึ่งได้ข้อสรุปว่า ไม่เห็นด้วยกับการ

จัดวางอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ในตำแหน่งใหม่ที่จะส่งผลกระทบต่อฝั่งแม่บท และไม่เป็นไปตามคำแนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

ต่อมา 29 ต.ค. 61 ทาง 12 องค์กรวิชาชีพ ยื่นหนังสือถึง นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีช่วย เพื่อพิจารณาให้ยุติแผนการออกแบบก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ณ ตำแหน่งใหม่ นอกพิกัดแผนแม่บท (Master Plan) ที่ส่อว่าจะส่งผลความเสียหายต่อประเทศชาติ จากนั้น 19 ธ.ค. 61 บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แถลงว่าการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร (Ter-2) บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารเทียบเครื่องบิน A (Concourse A) เป็นไปตามข้อแนะนำของ ICAO ปี 2554 โดย ทอท.อ้างว่าได้สอบถาม ICAO และได้รับหนังสือตอบกลับว่าโครงการดังกล่าวเป็นไปตามคำแนะนำของ ICAO แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าคำแนะนำของ ICAO ไม่ตรงกับแถลงการณ์ของทอท. ถัดมา 16 ม.ค. 62 ทางสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติให้ ทอท. ดำเนินการพัฒนา

อาคารผู้โดยสารตามแผนแม่บท ปี 2546 ด้วยการขยายอาคารผู้

โดยสารหลังที่ 1 ทั้งด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตก และก่อสร้างอาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ ฝั่งบางนา-ตราด ตามลำดับ สมาคมจึงได้ทำหนังสือขอขอบคุณและให้การสนับสนุนมติของสภาพัฒน์ดัง

กล่าว ต่อมา 20 ก.พ. 2562 ทอท. ประกาศยกเลิกแบบที่ชนะประกวด พร้อมทั้งประกาศเดินหน้าออกแบบอาคาร Ter-2 ด้วยตนเอง ณ ตำแหน่งเดิมที่ได้จัดประกวดแบบไป เพื่อเร่งดำเนินการเสนอให้กระทรวงคมนาคมอนุมัติ

ต่อมา 10 ก.ค. 62 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ ได้เข้าดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแทน นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ ที่หมดวาระลง พร้อมประกาศเร่งดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ตามข้อเสนอของ ทอท.ในวงเงิน 42,000 ล้านบาท และล่าสุด 13 ส.ค. 62 สมาคมสถาปนิกสยามฯ ได้เรียกประชุม 12 องค์กรวิชาชีพและผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อร่วมประเมินผลกรณี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะเดินหน้าโครงการต่อหรือออกแถลงการณ์ในวานนี้เพื่อตัดด้านการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร 2

จากนี้คงต้องจับตามองว่าโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 สนามบินสุวรรณภูมิวงเงิน 42,000 ล้านบาท ที่ ทอท.ได้เสนอกระทรวงคมนาคมไปแล้วนั้น จะได้รับการพิจารณาอย่างไร ผลกระทบที่เกิดขึ้นตามแถลงการณ์ จะก่อให้เกิดปัญหาในระยะยาวหรือไม่ ที่สำคัญแนวโน้มที่เพิ่มงบประมาณจาก 38,000 ล้านบาทเป็น 42,000 ล้านบาท ส่อทุจริตหรือไม่ คงต้องติดตามอย่างใกล้ชิด ■