



แผนการเปลี่ยน
แปลงผังแม่บท
สนามบิน ที่ทำให้



อาคารผู้โดยสารตัดแปะ

การทำอากาศยานสุวรรณภูมิคิดว่า อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 การจะก่อสร้างในบริเวณนี้ก็ถือ การประเมินว่าจำนวนผู้โดยสารที่จะใช้ผ่านสนามบินสุวรรณภูมิจะได้ถึงปีละ 150 ล้านคนในอนาคต เมื่อเทียบกับวางแผนผังแม่บทเดิมกำหนดไว้ 100 ล้านคนต่อปี

แต่ประสิทธิภาพที่ดีที่สุดที่จะกระทำได้ของสนามบินขนาดใหญ่ในโลกปัจจุบันก็คือการรองรับผู้โดยสารไม่เกิน 120 ล้านคนต่อปี

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงผังแม่บทเพื่อความหวังจะมีผู้โดยสารผ่านสนามบินถึง 150 ล้านคน จึงเป็นการคาดการณ์ที่เกินขีดจำกัดของสนามบินเอง โดยเฉพาะก็การจะสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (ขอเรียกว่าอาคารผู้โดยสารตัดแปะ)

1. ไม่มีการเพิ่มหลุมจอดเครื่องบินเพื่อรองรับจำนวนเครื่องบินที่ขึ้นลงจากการที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มผู้โดยสารจากการขยายอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เป็น 90 ล้านคน (เพราะพื้นที่บริเวณนี้เดิมเป็นพื้นที่หลุมจอดของสายการบินในประเทศและภูมิภาค)

2. ระบบการเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางภายนอกสนามบินเข้าสู่ตัวอาคารผู้โดยสารที่ยังใช้เส้นทางเดิมคือ ทางเข้าสู่สนามบินกับถนนมอเตอร์เวย์บางนา-ตราด ปัจจุบันมีความแออัดรถติด การเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่จะเข้าสนามบินในโครงการผู้โดยสารหลังที่ 2 ที่การทำอากาศยานยืนยันว่าจะรับคนได้ถึง

30 ล้านคนต่อปีนั้น คือจะมียานพาหนะรถยนต์เข้าสนามบินวันละ 82,191 คัน ถ้าทั่วไปใช้รถไฟฟ้าได้เต็มพิกัดรถไฟฟ้าคือ 40,000 คนต่อวัน ก็จะไม่เหลือผู้โดยสารที่จะเข้าสนามบินทางรถยนต์อีก 40,000 คน หรือวันละไม่ต่ำกว่า 10,000 คน สรุปไปไม่รอด ความล่าช้าของการเดินทางก็เพิ่มมากขึ้น

3. ระบบการเชื่อมต่อของการสัญจร การไม่ได้เพิ่มจำนวนหลุมจอดของเครื่องบิน จะเพิ่มความแออัดในบริเวณนี้ยิ่งสูงขึ้น ความล่าช้าก็เพิ่มขึ้น ทำให้ประสิทธิภาพในการให้บริการลดลง

4. ความล่าช้าในการขยายสนามบิน รวมทั้งทางวิ่งที่กักงัดดำเนินการอยู่ ไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพการให้บริการตามมาตรฐานการบินของโลก

5. ค่าก่อสร้างอาคารผู้โดยสารตัดแปะสูงกว่า 42,000 ล้านบาท แล้วใช้ประโยชน์ได้ไม่เท่าการขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 ไปทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของอาคาร วงเงินงบประมาณ 21,000 ล้านบาท

6. คนที่ไปสนามบินเพื่อเดินทาง ไม่ได้อยากไป Shopping การเลิกคิดว่า สนามบินน่าจะมีรายได้จากบริการทางการค้าให้สูงถึง 30% ของรายได้ให้เท่ากับสนามบินอื่นชอน ดังนั้นความคาดหมายที่เชื่อว่าอาคารสนามบินจะมีรายได้จากบริการการขายสินค้า ยกเว้นภาษีจากผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 30 ล้านคนนั้น ไม่มีทางเป็นไปได้ เพราะเมื่อการให้บริการและปัญหาจากภายนอกยอมทำให้ประสิทธิภาพการเดินทางลดลง เวลาที่จะอยู่ในสนามบินของผู้โดยสารมากขึ้น บริการของสนามบินก็จะไปลดจำนวนผู้โดยสารลง โดยอัตโนมัติ

เมื่อรู้แล้วว่าจะมีปัญหาและข้อขัดข้องอย่างนี้ จะยืนยันทำตามความเห็นที่ผิดพลาด กลาดเคลื่อนกันไปทำไม

นายช่าง