



“เทอร์มินัล 2 ตัดแปะ”

1. สนามบินไม่มีความจุเพิ่มขึ้น เพราะ ทอท.ไม่สามารถก่อสร้างหลุมจอดเครื่องบินเพิ่มเติม
2. ตัดแปะคืบแคบ ทำให้เครื่องบินวิ่งเข้า-ออกหลุมจอดลำบาก
3. ผู้โดยสารต้องไปขึ้นเครื่องบินที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 อยู่ห่างออกไปประมาณ 2.2 กิโลเมตร ต้องใช้รถไฟฟ้าไร้คนขับถึง 3 สาย
4. ปัญหากริดคืบบนมอเตอร์เวย์ เสียค่าก่อสร้างมอเตอร์เวย์ชั้นที่ 2 เทียบ 37,500 ล้านบาท

ดร.สมเจตน์ ฤทธิพงษ์

‘เทอร์มินัล 2’

เพื่อกร่อน ในมือ ‘ศักดิ์สยาม’

? ในวันที่ 20 พฤศจิกายน ในการประชุมของ “บอร์ด ทอท.” มีวาระพิจารณาแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ เทอร์มินัล 2 วงเงินลงทุน 27,000 ล้านบาท กลายเป็นเผือกร้อนที่สังคมให้ความสนใจ โครงการร้อนในมือ

ของ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจแห่งนี้โดยตรง

ในรายการ NEWSROOM ห้องข่าวเศรษฐกิจ ซึ่งออกอากาศทุกวันจันทร์-ศุกร์ ตั้งแต่เวลา 10.45-11.50 น. ทางเนชั่นทีวี ช่อง 22 ที่ออกอากาศเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน พาไปเกาะติดปมร้อนเรื่องนี้

โดยนายบักบัน บุญเลิศ

ผู้ดำเนินรายการ หยิบยกข้อสังเกตและความคิดเห็นเกี่ยวกับแผนการก่อสร้างเทอร์มินัล 2 ในครั้งนี้ว่า เป็นโครงการหนึ่งที่มีเสียงคัดค้านจากหลายภาคส่วน เนื่องจากผิดไปจากแผนแม่บทของการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเดิม และมีเสียงคัดค้านวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักโดยเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายนที่ผ่านมา หน่วยงานเสวนาวิชาการซึ่งจัดขึ้นโดยวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย

ไทยในพระบรมราชูปถัมภ์(วสท.) ในหัวข้อ “เทอร์มินัล 2 ตัดแปะ... หายนะสุวรรณภูมิ?” ซึ่งได้ผู้เชี่ยวชาญมาร่วมแลกเปลี่ยนสะท้อนความเห็น และตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับแผนงานของทอท. ต่างเห็นพ้องกันว่า หากดำเนินการต่อไปจะเกิดปัญหาใหญ่ตามมาหลายเรื่อง ในขณะที่มีกระแสข่าวว่า ได้มีหนังสือเชิญตัวแทนจากทอท.ให้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในครั้งนี้อย่างไร แต่ไม่ได้ส่งตัวแทน

เข้าร่วมแต่อย่างใด

ดร.สมเจตน์ ทิณพงษ์

อดีตรองกรรมการผู้จัดการ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด หนึ่งในผู้เข้าร่วมงานให้เหตุผลของการตัดแผนโครงการฉบับตัดแปะนี้ว่า มี 4 ประการคือ 1. สนามบินไม่มีความจุเพิ่มขึ้น เพราะทอท.ไม่สามารถก่อสร้าง

หลุมจอดเครื่องบินเพิ่มเติม
2. ตัดแปะดับแคบ ทำให้เครื่องบินวิ่งเข้า-ออกหลุมจอดลำบาก 3. ผู้โดยสารต้องไปขึ้นเครื่องบินที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 อยู่ห่างออกไปประมาณ 2.2 กิโลเมตร ต้องใช้รถไฟฟ้าไรด์นั้บถึง 3 สาย และ 4. เกิดปัญหาการติดบนมอเตอร์เวย์เสียค่าก่อสร้างมอเตอร์เวย์ขั้นที่ 2 อีก 37,500 ล้านบาท

ด้าน ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ซึ่งได้หยิบยกข้อมูลจากรายงานการศึกษาเมื่อปี 2554 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO ซึ่งใช้เวลาศึกษาเพียง 3 เดือนจึงมีเงื่อนไขและรายละเอียดที่จะทำการศึกษาอีกมาก ที่สำคัญรัฐบาลยุคนั้นก็มุ่งใช้สนามบินสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว แต่ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนดำเนินการโครงการเชื่อม 3 สนามบิน โดยเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2562 สภาพัฒน์ มีหนังสือทักท้วงถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ระบุว่าควรเร่งขยายเทอร์มินัล 1 ด้านทิศตะวันออก และเตรียมโครงการขยายเทอร์มินัล 1 ด้านตะวันตก

อย่างไรก็ดี ในวันรุ่งขึ้น



(15 พฤศจิกายน) นายนิพนธ์ ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ตั้งโต๊ะเปิดเผยเรื่องนี้ พร้อมชี้แจงประเด็นต่างๆ ที่ถูกตั้งข้อสังเกตจากเวทีข้างต้นใจความว่า

ตามที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม ได้สั่งการให้ ทอท. ดำเนินการรวบรวมข้อคิดเห็นและตอบข้อซักถามกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนรอบด้าน ประกอบการตัดสินใจในโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ทอท. ได้ดำเนินการรวบรวมความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ การซักถามจากผู้เกี่ยวข้องในประเด็นต่างๆ เน้นย้ำว่า

ไม่ใช่โครงการตัดแปะ, เป็นโครงการที่อยู่ในแผนแม่บท ถูกต้องตามหลักวิชาการและได้มาตรฐานระดับโลก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุน ทั้งยังตบท้ายว่า ใครก็ตามที่ทำให้เสียหายจะใช้สิทธิทางกฎหมาย ทั้งยังเน้นย้ำด้วยว่า “ทอท. ขอยืนยันว่า ในอุตสาหกรรมทางการบิน จำเป็นต้องไม่ยึดติดกับแผนแม่บทที่อาจไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง โดยองค์การระหว่างประเทศแนะนำให้ต้องปรับปรุงแผนแม่บทให้ทันสมัยทุก 5 ปี เพื่อสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานที่เปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ในอุตสาหกรรมการบินอย่างแท้จริง”

ส่วนกรณีที่ ทอท. ไม่ปฏิบัติตามแผนแม่บทเดิมนั้น นายนิพนธ์ ชี้แจงว่า ในการปฏิบัติตามแผนแม่บทจำเป็นต้องมีการปรับปรุงทุก 5 ปีตามหลักเกณฑ์มาตรฐานสากล ซึ่งที่ผ่านมา ทอท. ได้ดำเนินการปรับปรุงไปแล้วหลายๆ ด้าน อย่างไรก็ตาม จากข้อเสนอเดิมให้ขยายอาคารที่ปลายทางฝั่งเทอร์มินัลตะวันออกและฝั่งตะวันตกนั้น จะยากมากสำหรับการดำเนินการ เมื่ออาคารยังถูกใช้งานเต็มขีดความสามารถ ดังนั้นวิธีการแก้ปัญหา คือ ย้ายกระบวนการผู้โดยสารในประเทศไปยังบริเวณอื่นและปรับบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ

แทน ซึ่งจะกระทบกับบริการ
น้อยมาก

ทั้งที่ยืนยันว่า การสร้าง
สนามบินส่วนต่อขยายทางทิศ
เหนือ นั้น จะสามารถบรรเทา
ปัญหาที่มีอยู่เดิม เช่น การมีหลุม
จอดด้านทิศตะวันออก ซึ่งเป็น
จุดที่มีการต่อขยาย แต่อากาศยาน
ต้องไปขึ้นทางทิศตะวันตกซึ่งเดิม
ต้องนำรถบัสไปส่งผู้โดยสาร และ
เกิดการตัดของการจราจรทาง

ด้านตะวันออก เมื่อมีส่วนต่อ
ขยายทางทิศเหนือก็จะสามารถ
แก้ปัญหา ลดปัญหาเดิมกรณีนี้
จะต้องนำรถบัสไปส่งผู้โดยสารได้

“...แต่ผู้โดยสารก็ยังคง
ขึ้นรถบัสเพื่อไปขึ้นเครื่องเหมือน
เดิม ใช่หรือไม่” นายบากบั่น ตั้ง
คำถาม พร้อมตั้งข้อสังเกตเกี่ยว
กับโครงการนี้ว่า จากข้อมูลตาม
แผนงานเดิมของ ทอท.ที่จะขยาย
เทอร์มินัลทางฝั่งตะวันตกและ
ตะวันออกนั้น ระบุว่า ใช้งบเงิน
ลงทุนประมาณ 12,000 ล้านบาท
รองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคน
ต่อปี ขณะที่ เทอร์มินัล 2 ฉบับ
ตัดแปะนี้ใช้งบลงทุนกว่า 42,000
ล้านบาท แต่สามารถจุผู้โดยสาร
ได้ 30 ล้านคนเท่ากัน!!

“อย่างไรก็ดี ผู้ที่จะตัดสินใจ
เรื่องนี้ได้ ไม่ใช่ผม อยู่ที่ บอร์ด
ทอท. และผู้ที่จะผลักดันเรื่องนี้
ให้เข้าสู่การตัดสินใจของ ครม.
ซึ่งก็คือ นายศักดิ์สยาม รวมา.
คมนาคม ผู้ดูแลกำกับในเรื่องนี้
ครับ” นายบากบั่น ระบุ ■