

พับแผนBA ชงกรม.เคาะ สนามบินพังงา ชง2แนวทางสนามบิน รัฐทำ-เอกชนร่วมทุน

พับแผน “บางกอกแอร์เวย์ส” สร้างสนามบินบริเวณป่าสงวนแห่งชาติห้วยเหมืองพังงา กพท.ดันโดกกลอย ต.ตะกั่วทุ่ง เหมาะกว่า เล็งเสนอกรม.เคาะ 2 ทาง “รัฐสร้าง-เอกชนร่วมทุน”

ต่อหน้า 02

ข่าวต่อ **พับแผนBA**

แผนการสร้างสนามบินพังงาเชิงพาณิชย์ ของบริษัท การบินกรุงเทพจำกัด (มหาชน) หรือ BA เจ้าของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ที่ต้องการขอเช่าพื้นที่ราว 2,000 ไร่ บริเวณป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองทุ่งมะพร้าว อ.ห้วยเหมือง จ.พังงา มีอันต้องล้มเลิกไป เมื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวไม่เหมาะสมที่จะสร้าง



△ **พื้นที่สร้างสนามบิน** : สภาพพื้นที่บริเวณ ต.โดกกลอย อ.ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา ที่จะผลักดันให้สร้างสนามบินพังงา เพราะมีความเหมาะสม

สนามบินแห่งใหม่ แต่เห็นว่าควรจัดสร้างที่บริเวณ ต.โดกกลอย จ.พังงา ซึ่งจะเหมาะสมกว่า ส่วนรัฐจะลงทุนสร้างเอง หรือเปิดให้เอกชนเข้ามาดำเนินการ ต้องขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐบาล ที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี(ครม.) พิจารณาต่อไป

นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือ กพท. เปิดเผยว่า สำนักงานการบินพลเรือนฯ ได้ทำแผนแม่บทพัฒนาสนามบินทั่วประเทศ 20 ปีข้างหน้า เพื่อเสนอคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาภายในเดือนพฤศจิกายนนี้ ก่อนเสนอ ครม.พิจารณา

จะแบ่งสนามบินเป็น 4 ประเภท คือ 1.สนามบินศูนย์กลาง มีสนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง 2.สนามบินระดับรองที่มีสายการบินระดับประเทศบินตรง คือ สนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต 3.สนามบินระดับภาค ในภาคเหนือ ที่เชียงราย ภาคอีสาน ที่ขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี ภาคใต้ ที่กระบี่ นครศรีธรรมราช

สุราษฎร์ธานี และ 4.สนามบินระดับจังหวัด

จากแผน 20 ปี ส่วนใหญ่เป็นเรื่องการขยายสนามบิน และสร้างใหม่ 2 แห่ง โดยสนามบินที่จะขยาย เช่น สนามบินสุวรรณภูมิจะสร้างรันเวย์เพิ่มเพื่อรองรับการเจริญเติบโต ส่วนสนามบินที่ไม่ได้กล่าวถึง จะเพิ่มหลุมจอด เพิ่มอาคารผู้โดยสารเพิ่มรันเวย์ ตามรอบระยะเวลา ฉะนั้นในแผนแม่บทก็จะมองในภาพใหญ่เพื่อรองรับปริมาณที่จะเจริญเติบโตในประเทศ 20 ปีข้างหน้า

ส่วนที่จะสร้างสนามบินใหม่ 2 แห่ง เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น คือ ภูเก็ต และเชียงใหม่ แต่สนามบินเดิมไม่สามารถขยายด้วยข้อจำกัดเรื่องสิ่งแวดล้อม มีประชาชนเข้าไปอยู่ใกล้สนามบิน จึงต้องหาพื้นที่ในการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ 2 โดยที่เชียงใหม่ได้พื้นที่ อ.บ้านธิ จ.ลำพูน ส่วนภูเก็ต ได้ที่ ต.โดกกลอย อ.ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา ข้ามสะพานสารสินไป เพราะสนามบินภูเก็ต ติดทะเล หากขยายไปก็ต้องมีการถมทะเลในเชิงสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องที่ยาก ซึ่งจากการสำรวจได้ที่ ต.โดกกลอย เป็นพื้นที่ที่เหมาะสม รวมทั้งสภาพจะไม่ตัดกระแสการจราจรกับจ.ภูเก็ต ที่สามารถให้บริการคู่กันทั้ง 2 สนามบินได้ แต่ก็ต้องมีการศึกษาพื้นที่จริงอีกครั้ง ที่จะมีทั้งศึกษาการลงทุน การออกแบบ และต้องสำรวจระยะทาง ถือเป็นจุดเริ่มในการดำเนินการต่อไป

“หากบางกอกแอร์เวย์ส จะขอไปสร้างตรง อ.ห้วยเหมือง จากการพิจารณา และ กพท.ได้ไปสำรวจดูไซต์ ในเชิงความเหมาะสมในระยะยาว คิดว่าที่ได้เสนอคือ ต.โดกกลอย น่าจะไปได้ดีกว่า โดยจะใช้พื้นที่ใกล้เคียงกัน ประมาณ 2,000 ไร่ เนื่องจากตรง

นั้นจะเป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ไม่มีชุมชน ป่าไม้สามารถบูรณะได้ และไม่ได้มีการใช้ประโยชน์แล้ว แต่ประชาชนอาจจะได้รับผลกระทบบ้างในการทำถนนเข้าออกกับสนามบินและตามกฎหมายก็ต้องไปเคลียร์อีกครั้ง โดยทั่วไปการใช้ที่เป็นพื้นที่สาธารณะรัฐเท่านั้นที่จะไปดำเนินการเอามาใช้ได้ เอกชนอาจจะยากไปนิดหนึ่ง”

ส่วนรูปแบบการลงทุนต้องหารือระดับนโยบาย โดยถ้าให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. รับผิดชอบลงทุนสนามบินแห่งใหม่ที่พังงา และลำพูน อาจต้องดูเงินทุนหมุนเวียนของ ทอท. เพราะทอท.มีแผนจะขยายสนามบินสุวรรณภูมิเฟส 2 และสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ขณะที่การให้บริการสนามบินปัจจุบัน มีผลตอบแทนดี อาจจะพิจารณาใช้วิธีการร่วมลงทุนกับเอกชน หรือ PPP โดยรัฐรับผิดชอบหาที่ดิน สำหรับการศึกษาค่าความเป็นไปได้ของโครงการจะมีทั้งผลทางเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้หากเอกชน(บางกอกแอร์เวย์ส) ยังดึงดันที่จะสร้างสนามบินบริเวณ อ.ห้วยเหมือง ผู้อำนวยการ กพท. ระบุว่าในการสร้างสนามบิน คนที่จะดำเนินการสร้างต้องมาขออนุญาตจาก กพท. ก่อน ซึ่งจนถึงวันนี้ยังไม่มี การขอมมาแต่อย่างใด สำหรับการขอสร้างสนามบิน หากอยู่ในหลักเกณฑ์ ก็สามารถพิจารณาให้ เพราะในเชิงการปฏิบัติ กพท.ไม่ห้ามใคร ■