

บทที่ 3

ประวัติความเป็นมา และพัฒนาการของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

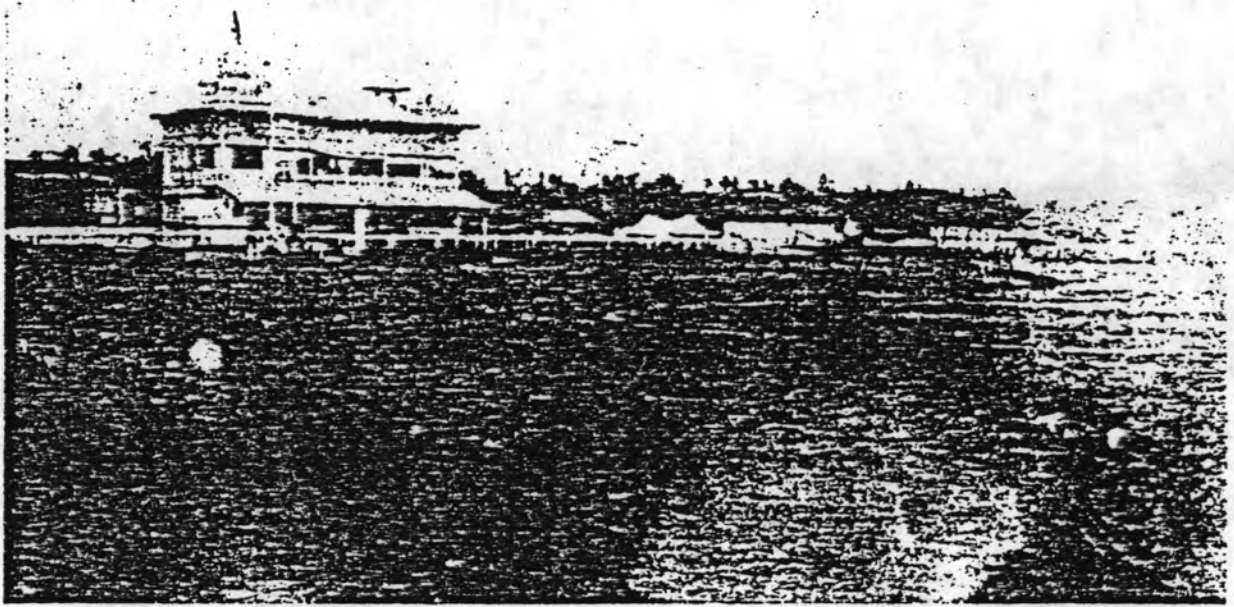
พัฒนาการของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ มีมากกว่า 76 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2454 ซึ่งเริ่มมีการทำเครื่องบินเครื่องแรกมาลงที่สนามม้าสระปทุม จนถึงปี พ.ศ. 2528 ซึ่งมีมติคณะรัฐมนตรีให้ศึกษาความเป็นไปได้ของการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ที่ดอนเมือง โดยให้ข้ามไปทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต ส่วนรายละเอียดของพัฒนาการสามารถสรุปได้จากตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยานและช่วงเวลานี้มีการปรับปรุงครั้งสำคัญๆ ได้ดังนี้ (การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ฉบับพิเศษ คล้ายวันสถาปนา, 2524 : 14-16)

3.1 สนามบินสระปทุมวัน

ในปี พ.ศ. 2454 มีชาวต่างประเทศนำเครื่องบินมาแสดงการบินให้ประชาชนชาวไทยชมที่บริเวณสนามม้าสระปทุม ซึ่งเป็นสนามม้าของราชกรีฑาสโมสรในปัจจุบัน เป็นเที่ยวบินเที่ยวแรกที่ลงในประเทศไทย ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 กระทรวงกลาโหมได้จัดตั้งแผนกการบินขึ้น ในวันที่ 29 ธันวาคม 2456 โดยให้อยู่ในบังคับบัญชาของทหารช่าง คือ พลโทพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน และได้สร้างโรงเก็บเครื่องบินชั่วคราวกับสนามบินขึ้นที่บริเวณนี้ที่สนามม้าราชกรีฑาสโมสรในปัจจุบันรวมเรียกว่าสนามบินสระปทุม นับได้ว่าเป็นสนามบินแห่งแรกของประเทศไทย (รูปที่ 3.1)

3.2 สนามบินดอนเมือง

สนามบินดอนเมือง หรือในปัจจุบันใช้ชื่อว่า ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เริ่มต้นจากเมื่อกิจการบินได้เจริญขึ้น โดยได้มีการพัฒนาขนาดของสนามบินให้ใหญ่ขึ้น ทำให้พื้นที่บริเวณสนามบินสระปทุมคับแคบ ประกอบกับพื้นที่เป็นที่ลุ่มต่ำ มีน้ำท่วมในฤดูฝน ไม่เหมาะที่พัฒนาให้เป็นสนามบินขนาดใหญ่ต่อไปได้อีก กระทรวงกลาโหมจึงมีคำสั่งให้ พันโทหลวงศักดิ์ศัลยาวัตร เป็นเจ้าหน้าที่พิจารณาเสาะแสวงหาพื้นที่ตั้งสนามบินแห่งใหม่ เพื่อจะได้เป็นสนามบินถาวรต่อไปซึ่งพันโทหลวงศักดิ์ศัลยาวัตร ได้เลือกที่ดอนน้ำท่วมไม่ถึงตลอดทั้งปี บริเวณเหนือบางเขน ชื่อ "ดอนเมือง" ซึ่งอยู่ไม่ห่างไกลจากพระนครเท่าใดนัก สามารถใช้เป็นสนามบินได้ตลอดทั้งปีและเป็นพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นสนามบินขนาดใหญ่ต่อไปได้ในอนาคต กระทรวงกลาโหมจึงมีคำสั่งให้ กรมเกียกกายทหารบก ดำ



เมื่อ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๔๕๔ นายวันเคล เบอริช ชาวฝรั่งเศส ได้นำเครื่องบินแบบ ออริลล์ ไรท์ ปีก ๒ ชั้น มาแสดงการบินเป็นครั้งแรกในประเทศไทย ที่สนามม้าสระปทุม

รูปที่ 3.1 แสดงบริเวณสนามบินสระปทุม

ที่มา : หนังสือ 72 ปี กองทัพอากาศ

เนในการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่ตอนเมืองและจัดสร้างอาคารต่าง ๆ ที่จำเป็นจนเสร็จเรียบร้อย ในต้นปี 2457 ซึ่งกรมเกียกกายได้มอบอาคารและสนามบินแห่งใหม่ให้ พันโทหลวงศักดิ์ศัลยาวัธ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2457 เพื่อดำเนินกิจการสนามบินต่อไป ดังนั้นแผนกการบิน ที่สนามบิน สระปทุมวันจึงได้ย้ายมาอยู่ที่ตอนเมือง เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2457 โดยมีนโยบายเพื่อตั้งเป็นฐานบินทางทหารและเพื่อใช้ในการพาณิชย์ด้วย แต่อย่างไรก็ตาม สภาพสนามบินตอนเมืองในขณะนั้นมีสภาพเหมาะสมสำหรับบริการเครื่องบินขนาดเล็ก มีน้ำหนักน้อยเท่านั้น ทางวิ่งจึงเป็นพื้นหญ้าปรับเรียบ ส่วนเครื่องอำนวยความสะดวกมีเครื่องหมายเป็นรูปตัวที (T) เครื่องบอกทิศทางลมเป็นชนิดอุโมงรูปทรงกระบอก มีธงสัญญาณสีเขียว - แดง และพื้นขาว เพื่อใช้บอกสัญญาณสำหรับการบินในตอนกลางคืน ต่อๆ มาได้พัฒนาทางวิ่งให้ดีขึ้น โดยสร้างทางวิ่งซึ่งเป็นพื้นผิวยางแอสฟัลต์ สามารถรับเครื่องบินที่มีน้ำหนักได้ 40 ตัน (คณะทำงาน กระทรวงคมนาคม, 2526 : 5) ตลอดจนลานจอดเครื่องบินและโรงเก็บเครื่องบินขึ้นใช้งาน ท่าอากาศยานกรุงเทพที่ตอนเมืองนี้มีพัฒนาการมาเป็นลำดับ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2475 ที่แรกย้ายมาจนถึงปี พ.ศ. 2530 ซึ่งพอที่จะกำหนดในรายละเอียดของช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงได้ดังนี้

3.2.1 ช่วงแรก (พ.ศ. 2457 - 2490)

เริ่มตั้งแต่หลังจากย้ายมาอยู่ที่ตอนเมืองเมื่อ 1 พฤษภาคม 2457 ต่อมาเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2457 ได้มีประกาศกระทรวงกลาโหมยกฐานะแผนกการบินขึ้นเป็นกองบินกองบินทหารบก โดยมี พันโทพระเฉลิมอากาศ เป็นผู้บังคับกองบินทหารบก (เดิมชื่อหลวงศักดิ์ศัลยาวัธ รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น พระเฉลิมอากาศ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2457)

หลังจากที่ประเทศไทยได้จัดส่งทหารอาสาไปร่วมรบกับฝ่ายสัมพันธมิตรที่ยุโรป ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อ พ.ศ. 2460 แล้ว ทางราชการได้เห็นความสำคัญของการบินมากขึ้น จึงได้จัดซื้อเครื่องบินเหลือใช้ในสงครามโลกครั้งที่ 1 มาเพิ่มเติมเป็นจำนวนมาก ทำให้กิจการบินของประเทศไทย ขยายตัวกว้างขวางยิ่งขึ้น จึงได้ยกฐานะกองบินทหารบกขึ้นเป็นกรมอากาศยานขึ้นตรงต่อเสนาธิการทหารบก ในปี พ.ศ. 2461 และย้ายสังกัดขึ้นตรงต่อเสนาบดีกระทรวงกลาโหมในปี พ.ศ. 2469

สำหรับกิจการบินพลเรือนระยะเริ่มแรกในประเทศไทยได้เริ่มเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2462 ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วย ข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศ ซึ่งได้ลงนามกันที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2462 และประเทศไทยได้รับอนุมัติให้เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม 2464 โดยให้กระทรวงกลาโหมซึ่งเป็นต้นสังกัดของกรมอากาศยานทหารบก ขณะนั้นเป็นเจ้าหน้าที่ดูแลการเดินอากาศ และมีพระบรมราชโองการประกาศให้พระ

ราช ัญญัติว่าด้วย การเดินอากาศฉบับแรก เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2465 โดยให้กระทรวง
กลาโหมเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

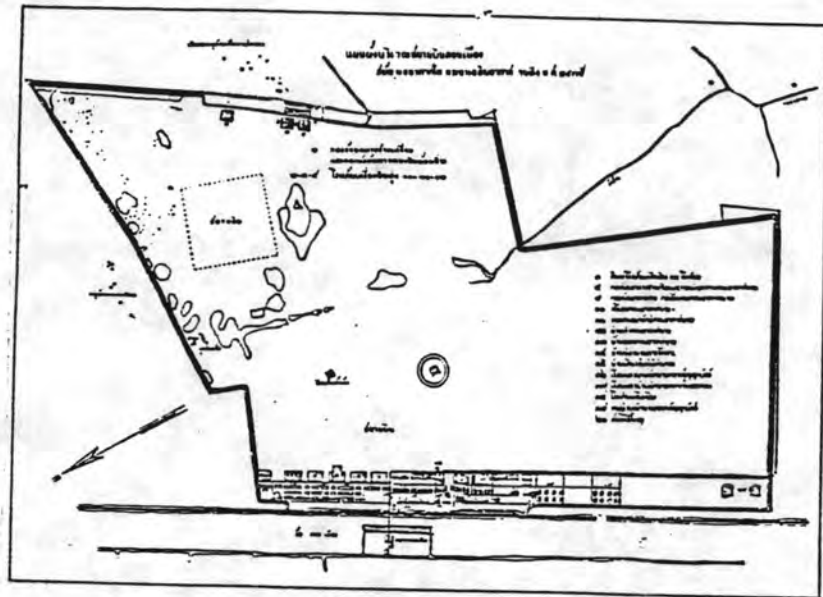
การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศในประเทศไทย ครั้งแรกได้ทำการทดลองวันที่ 23
มิถุนายน 2463 โดยได้นำไปรษณีย์ภัณฑ์จากกรุงเทพฯ ไปส่งที่จังหวัดนครราชสีมา ใช้เวลานาน 1
ชั่วโมง 25 นาที ทำให้ย่นย่อเวลาขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นอันมาก ซึ่งต่อมาเมื่อเดือนมิถุนายน
2465 ทางราชการโดยกรมอากาศยานทหารบก ได้เปิดบริการขนส่งทางอากาศเป็นประจำใน
เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ร้อยเอ็ด และอุบลราชธานี

ในปี พ.ศ. 2467 สายการบิน เค.แอล.เอ็ม. ของประเทศเนเธอร์แลนด์ ซึ่งมีชาย
การบินพาณิชย์ในยุโรป ได้ทดลองบินสำรวจเส้นทางไปประเทศอินโดนีเซีย โดยมีเครื่องบินแบบ
ฟอร์เกอร์ ขอมมาแวะลงที่สนามบินดอนเมือง นับเป็นสายการบินพาณิชย์นานาชาติสายแรกที่เข้า
มายังประเทศไทย บริษัทสายการบิน เค.แอล.เอ็ม. ได้ตกลงเปิดสายการบินเส้นทาง ยุโรปติด
ต่อตะวันออกไกล โดยกำหนดเส้นทาง อัมสเตอร์ดัม - กรุงเทพมหานคร - จาการ์ตา เปิดทำ
การบินเป็นประจำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2472 เป็นต้นมา

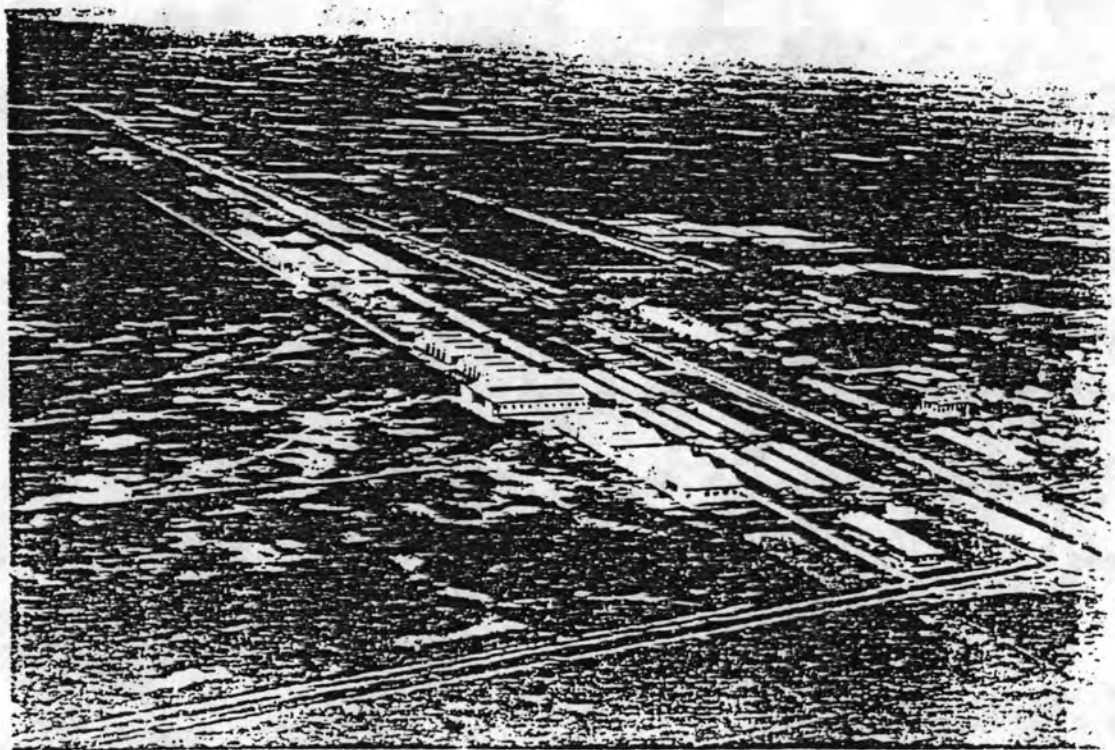
ในปี พ.ศ. 2473 ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงพาณิชย์ และ
กระทรวงคมนาคม รับหน้าที่บางอย่างตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศแทนกระทรวงกลาโหม
ส่วนกระทรวงกลาโหมเป็นผู้ให้ความสะดวกและการบินขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ ทางภาคตะวันออกเฉียง
เหนือ กระทรวงกลาโหมโดยกรมอากาศยานทหารบกยังคงดำเนินการต่อไป (รูปที่ 3.2)

ในเดือนสิงหาคม 2478 กรมทหารอากาศ (เดิมคือกรมอากาศยาน) ได้เลิกกิจการ
ขนส่งพาณิชย์ เพราะได้มีการจัดตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด ขึ้น ดำเนินการแทน บริษัทได้ทำการ
บินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อน ต่อมาจึงได้ขยายกิจการไปทั่วประเทศและในปี พ.ศ. 2474
นี้เอง ได้มีมติคณะรัฐมนตรี และข้อตกลงของกระทรวงเศรษฐกิจกับกระทรวงกลาโหม ให้กระ
ทรวงเศรษฐกิจดำเนินนโยบายและดูแลกิจการบินพาณิชย์ส่วนกระทรวงกลาโหมยังคงเป็นหน่วย
ควบคุมและรักษาพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศต่อไป

ในปี พ.ศ. 2480 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480
กองทัพอากาศมีหน้าที่ปฏิบัติด้านควบคุมกิจการการบินพลเรือน ตามพระราชบัญญัตินี้ และยังทำหน้าที่
ที่อย่างอื่นควบคู่ไปด้วยคือ นิธิการตรวจคนเข้าเมือง และนิธิการศุลกากร เพราะยังไม่มีเจ้าหน้าที่
ที่จากส่วนราชการดังกล่าวมาประจำทำงานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ส่วนเครื่องอำนวยความสะดวก
สะดวกด้านการบินยังคงเหมือนในอดีต เช่น ยังใช้ไฟตะเกียงบอกตำแหน่งทางวิ่งในเวลาค่ำคืน

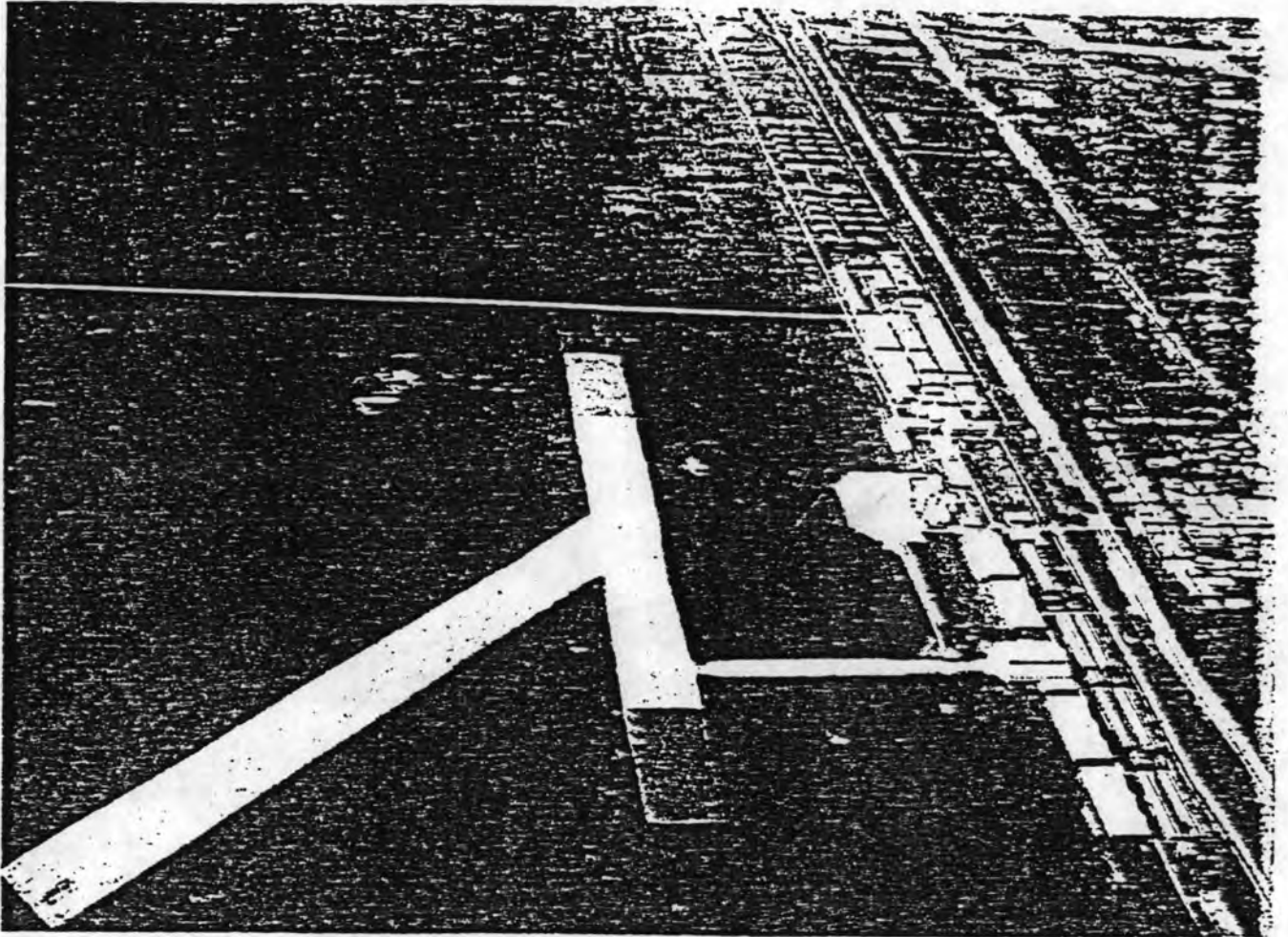


รูปที่ 3.2 แสดงผังบริเวณสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2475



กรมอากาศยานที่ดอนเมือง ปี ๒๔๗๓ อยู่ทางมีตะวันตกของสนามบินหรือทางคานทางรถไฟ ภาพนี้ถ่ายจากทางตอนเหนือออกไป ใ้ปัจจุบันบริเวณนี้รื้อลงพัฒนาเป็นการทำอากาศยานแล้ว จะมองเห็นโบสถ์วัดดอนเมืองใต้การจราจรในภาพ

รูปที่ 3.3 แสดงบริเวณที่ตั้งและสภาพแวดล้อมของสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2473
ที่มา : หนังสือ 72 ปี กองทัพอากาศ



กองทัพอากาศและทางวิ่ง (Runway) ประมาณต้นปี ๒๔๘๑ จะสังเกตเห็นถนนตัดกลางสนามบินตอนเมือง เชื่อมฝั่งตะวันออก และตะวันตก

รูปที่ 3.4 แสดงบริเวณที่ตั้งและสภาพแวดล้อมของสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2481
ที่มา : หนังสือ 72 ปี กองทัพอากาศ

เพราะขณะนั้นยังไม่มีไฟฟ้าใช้ในบริเวณสนามบิน ในปี พ.ศ. 2484 ได้มีการพัฒนาโดยสร้างอาคารที่ทำการกองการบินพลเรือนและอาคารผู้โดยสารเป็นตึกแถว 2 ชั้น ติดกับโรงเก็บเครื่องบินพาณิชย์และกิจการบินพาณิชย์ต้องหยุดชะงักไปเมื่อสงครามมหาเอเซียบูรพาได้อุบัติขึ้นเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2484

ต่อมาในวันที่ 16 เมษายน 2489 หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง กิจการบินพลเรือนก็เริ่มขึ้นใหม่และได้รับความช่วยเหลือจากกองทัพอากาศอังกฤษ ด้านห้องบังคับการบิน โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ ควบคุมจราจรทางอากาศและเจ้าหน้าที่ตรวจเอกสารการบิน

3.2.2 ช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2491 - 2512)

เมื่อปี พ.ศ. 2491 หลังจากได้จัดตั้งกรมการบินพลเรือนแล้วได้มีการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองครั้งใหญ่ครั้งแรกเพื่อให้เป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ให้ทันกับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกิจการบินพาณิชย์ในยุคนั้น โดยในช่วงปี 2491-2495 ได้พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองดังต่อไปนี้

- ปี พ.ศ. 2491 เริ่มสร้างทางวิ่งถาวรด้านตะวันตก ความยาว 2,650 เมตร งานนี้เสร็จในปี พ.ศ. 2495
- ปี พ.ศ. 2491 สร้างทางขับขนานทางวิ่งจากหน้าตึก กรมการบินพลเรือน ถึงด้านใต้สุดของทางวิ่ง สร้างทางขับเชื่อมจากลานจอดเครื่องบิน และทางขับเข้าทางวิ่งเส้นขนานกับทางวิ่ง จำนวน 5 สาย งานนี้เสร็จในปี พ.ศ. 2495
- ปี พ.ศ. 2494 เสริมลานคอนกรีตจากหน้าตึกกรมการบินพลเรือน ถึงหน้าตึกกองบัญชาการกองทัพอากาศ

นอกจากนั้นในช่วงปี พ.ศ. 2491-2495 ยังได้สร้างส่วนประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกิจการบินพาณิชย์ต่างๆ ดังนี้คือ

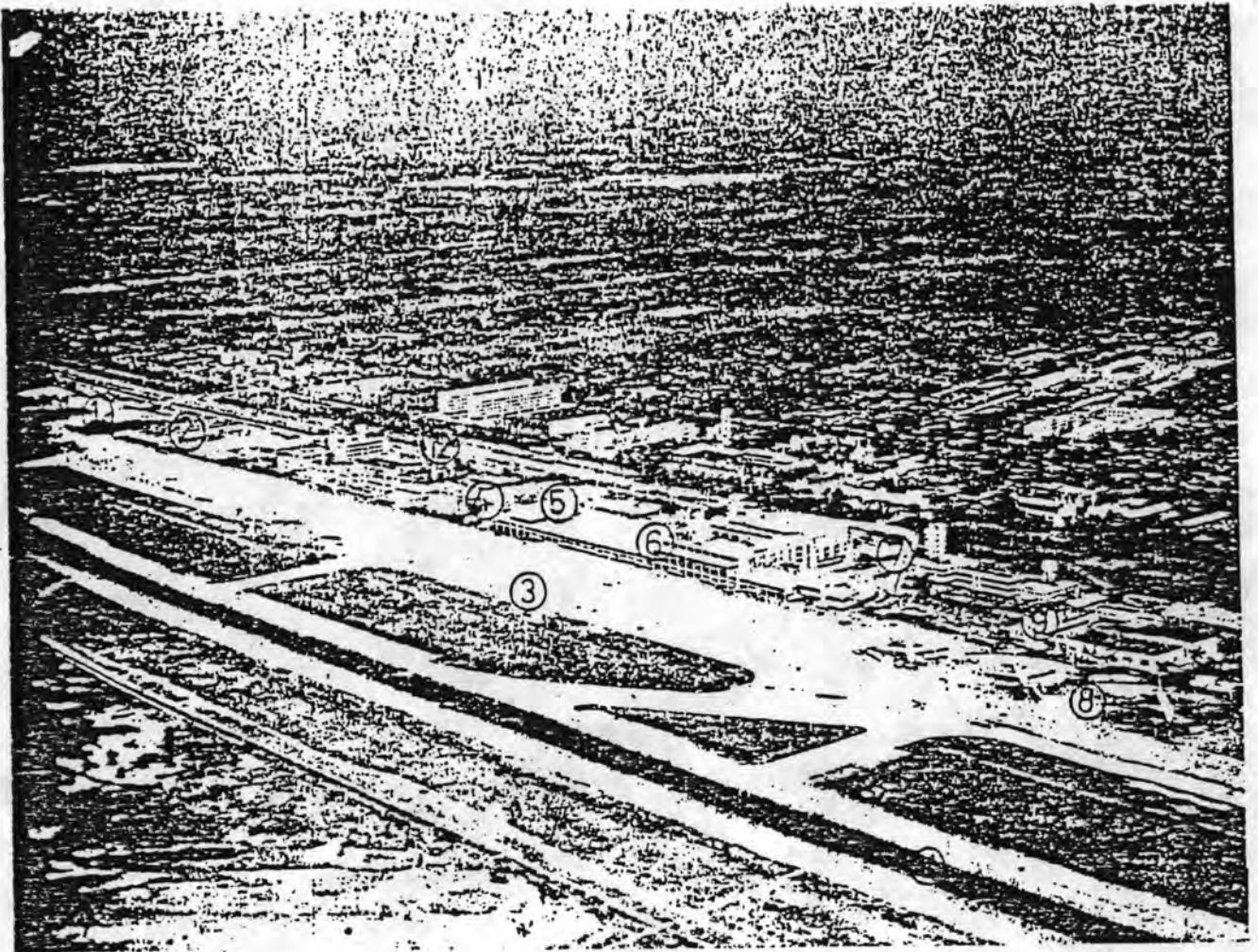
1. ตึกศุลกากร
2. ตึกภัตตาคาร
3. อาคารผู้โดยสารขาเข้า-ออก และผู้โดยสารผ่าน
4. ตึกนัสดุ

5. โรงไฟฟ้า
6. โรงรถ
7. โรงเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง
8. ที่ทำการบริษัทการบินต่างๆ
9. ห้องสุชา 3 แห่ง
10. กองรักษาการณ์
11. ลานจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสาร
12. ดิگที่ทำการกวดตาดคารราชธานี
13. หอบังคับการบิน
14. โรงรถดับเพลิง
15. เตาเผาขยะ
16. บริเวณเก็บและจ่ายเชื้อเพลิงอากาศยาน
17. เรือนต้นไม้

ในขณะที่เดียวกันทางการเห็นว่านาอาคารระยะประเทศนิยมเรียกชื่อท่าอากาศยานกันตามชื่อเมือง ประกอบกับชาวต่างประเทศออกเสียงคำว่า ดอนเมืองไม่ได้ จึงเปลี่ยนชื่อท่าอากาศยานดอนเมือง เป็น "ท่าอากาศยานกรุงเทพ" เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2498 และใช้เรียกกันมาจนถึงทุกวันนี้

3.2.3 ช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2513 - 2522)

เริ่มต้นจากการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานกรุงเทพ ตามโครงการปี พ.ศ. 2513 - 2516 เนื่องจากปริมาณอากาศยาน ผู้โดยสารและสินค้าที่ใช้บริการ และผ่านท่าอากาศยานกรุงเทพ ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับการพัฒนาอากาศยานให้มีขนาดใหญ่ขึ้น และมีความเร็วมากขึ้น ท่าอากาศยานกรุงเทพ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงและขยายให้เพียงพอบริการกิจการบินพาณิชย์ ที่กรุงเทพ เป็นศูนย์กลางการบินแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2513 จึงได้เริ่มโครงการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยได้ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารขาออก เป็นอาคารขนาด 4 ชั้น มีที่จอดรถ กวดตาดคาร ที่ทำการบริษัทการบินพร้อมติดตั้งเครื่องขนส่งกระเป๋า ระบบสายพาน สำหรับผู้โดยสารขาเข้า โดยมีสะพานขึ้นลง เครื่องบิน 4 ชุด และที่ทำการกรมการบินพลเรือน สร้างลานจอดรถเพิ่มเติม สร้างลานจอดเครื่องบินชนิดลำตัวกว้างสามารถจอดได้ 4 เครื่อง สร้างคลังสินค้าอีก 1 แห่ง เสริมทางวิ่งด้านตะวันตก ขยายลานจอดเครื่องบินและสร้างสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดีรังสิต เข้าสู่อาคารผู้โดยสารขาออก (รูปที่ 3.5)



- 1 ที่จอดรถตามฉบับโยธา-๗๘๗ ทางทิศใต้ของสนามบินดอนเมืองฝั่งตะวันตกมีจำนวน ๓ ที่
- 2 อาคารสินค้า
- 3 ที่จอดรถขนานแนวอาคารเก่าทำอากาศยานสากลกรุงเทพฯ
- 4 โรงเก็บอากาศยานขนาดแม่ตัวที่ถาวรบนตงเรือ
- 5 หอแจ้งกำกับการบิน
- 6 อาคารห้องทำอากาศยานสากลกรุงเทพฯ
- 7 สะพานลอยสำหรับขนถ่ายของลงบนรถเข็นในเขตทำอากาศยานสากลกรุงเทพฯ
- 8 ที่จอดรถอากาศยานเจ็ทโบอิง-๗๐๗ ทางทิศเหนือของสนามบินดอนเมืองฝั่งตะวันตกมีจำนวน ๓ ที่
- 9 ที่ทำการควบคุมจราจรทางอากาศ กรมศุลกากร
- 10 อาคารสินค้า
- 11 ทางวิ่ง 21 R-03 L
- 12 ถนนหลวงสายกรุงเทพฯนคร - สระบุรี

รูปที่ 3.5 แสดงบริเวณที่ตั้งและสภาพแวดล้อมของสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2517

ที่มา : รายงานประจำปี พ.ศ. 2517 ของกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ

3.2.4 ช่วงที่ 4 (พ.ศ. 2523 - 2530)

เนื่องจากกิจการบินพาณิชย์ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วจึงจัดทำโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ตามวาระปี พ.ศ. 2523 - 2530 เพื่อให้ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ มีขีดความสามารถรองรับความต้องการและความปลอดภัยทั้งการคมนาคมทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อรักษาความเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทางอากาศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไว้โดยให้ความสำคัญสนองความต้องการของการคมนาคมทางอากาศได้ถึง ปี 2540 มีรายละเอียดในการปรับปรุงดังนี้ (คณะทำงานกระทรวงคมนาคม, 2526 : 7-8) (รูปที่ 3.6)

1) โครงสร้างทางวิ่งทางขับเส้นใหม่ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบิน

สร้างทางวิ่งทางขับใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบิน โดยทางวิ่งมีขนาดกว้าง 60 เมตร ยาว 3,700 เมตร ทางขับใหม่ 12 เส้น พร้อมทางขับขนาดความเร็วสูง ขณะเดียวกันก็มีการติดตั้งระบบไฟสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่นๆเกี่ยวกับการบินให้มีระดับมาตรฐานประเภทสอง ตามกฎขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

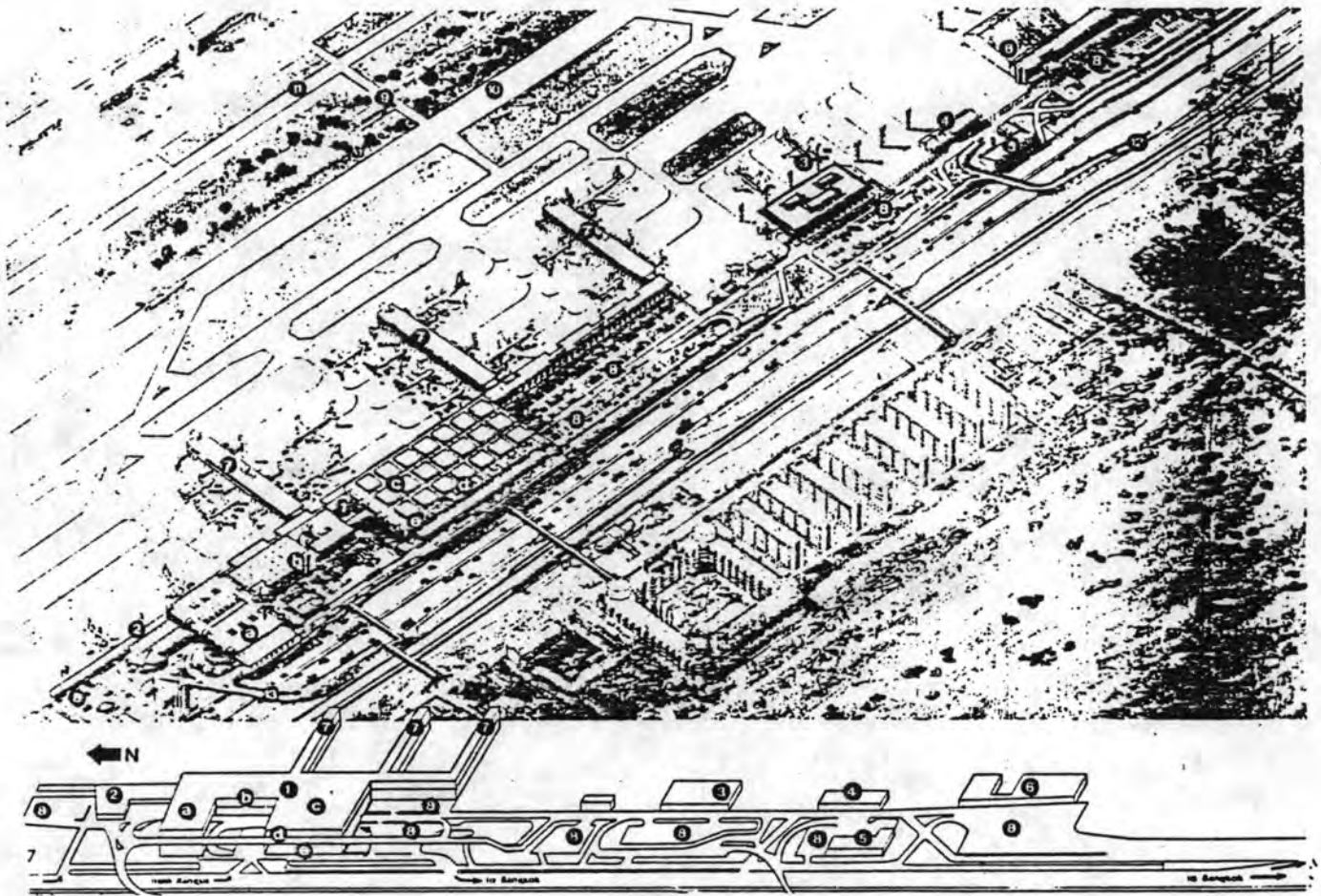
2) โครงการก่อสร้าง

2.1) สร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศแห่งใหม่ ซึ่งอยู่ในบริเวณที่ตั้งกองบัญชาการกองทัพอากาศเดิม ให้มีสมรรถภาพรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่งได้ 4,270 คน และผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่งได้ 3,240 คน โดยมีพื้นที่อาคารทั้งหมดประมาณ 84,600 ตรม. อาคารนี้เป็นอาคาร 4 ชั้น มีชั้นใต้ดินสำหรับใช้จอดรถใช้จอดรถยนต์ได้ประมาณ 630 คัน

2.2) สร้างอาคารสำหรับผู้โดยสารผ่าน สามารถรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ 4,370 คน เป็นอาคาร 5 ชั้น มีพื้นที่อาคารรวม 29,600 ตรม.

2.3) สร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศแห่งใหม่พร้อมสายพานรับส่งกระเป๋า จำนวน 6 สายพาน สามารถรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ 430 คน เป็นอาคาร 2 ชั้น มีชั้นใต้ดินบางส่วน รวมพื้นที่อาคาร 8,750 ตรม.

2.4) สร้างคลังสินค้าให้สามารถรับสินค้าได้ปีละ 225,000 เมตริกตัน อาคารนี้มีพื้นที่ทั้งหมด 57,000 ตรม.



- | | |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1. ขนชาลาสำหรับผู้โดยสารนานาชาติ | 6. ขนชาลาสำหรับวางสินค้า |
| a. ขนชาลาที่มีอยู่ก่อนแล้วด้านเหนือ | 7. ท่าขึ้น-ลงเครื่องบินของผู้โดยสาร |
| b. ขนชาลาส่วนกลาง | 8. ที่จอดรถ |
| c. ขนชาลาด้านใต้ (อยู่เหนือที่จอดรถ) | 9. สถานีดับเพลิงสำหรับเครื่องบิน |
| d. ขนชาลาสำหรับผู้โดยสารขาออก (ผู้ที่จะเดินทางไปต่างประเทศ) | 10. รันเวย์สำหรับเครื่องบินพลเรือน |
| e. ขนชาลาสำหรับผู้โดยสารเข้าประเทศ | 11. รันเวย์สำหรับเครื่องบินใช้ในราชการทหาร |
| 2. อาคารสำหรับต้อนรับบุคคลสำคัญ | 12. ถนนยกระดับเข้าท่าอากาศยาน หมายเลข 1 |
| 3. ขนชาลาสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศ | 13. ถนนยกระดับเข้าท่าอากาศยาน หมายเลข 2 |
| 4. สถานีดับเพลิงภาคพื้นดิน | |
| 5. อาคารสำหรับเอเย่นต์สินค้า | |

รูปที่ 3.6 แสดงบริเวณที่ตั้งและสภาพแวดล้อมของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ปี พ.ศ. 2530

2.5) สร้างและซ่อมแซมลานจอดเครื่องบินให้สามารถจอดเครื่องบินได้ 47 เครื่อง ในเวลาเดียวกัน พื้นที่ก่อสร้างลานจอดรถเพิ่มเติม 565,000 ตรม. และงานซ่อมแซมลานจอดเดิมประมาณ 65,000 ตรม.

2.6) ติดตั้งระบบไฟฟ้าบริเวณลานจอดเครื่องบินทั้งหมด

2.7) สร้างลานจอดรถยนต์ ให้สามารถจอดรถยนต์ได้ 2,285 คัน โดยที่จอดรถยนต์ประมาณ 630 คัน อยู่ชั้นใต้ดินของอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศแห่งใหม่

2.8) สร้างคลังน้ำมันเชื้อเพลิงและระบบจ่ายน้ำมัน โดยคลังนี้สามารถเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงได้ 251,620 บาเรล (หรือ 40,000 กิโลลิตร)

2.9) สร้างอาคารสถานีดับเพลิงแห่งที่หนึ่ง (Airside fire station) เป็นอาคารชั้นเดียว จอดรถดับเพลิงได้ 10 คัน มีพื้นที่อาคาร 1,500 ตรม.

2.10) สร้างอาคารสถานีดับเพลิงแห่งที่สอง (Landside fire station) เพื่อทดแทนสถานีดับเพลิงซึ่งจะรื้อถอนออกไป อาคารดังกล่าวเป็นอาคาร 2 ชั้น จอดรถดับเพลิงได้ 10 คัน พื้นที่อาคารรวม 2,800 ตรม.

2.11) ติดตั้งและซุดบ่อน้ำประปาให้สามารถสนองความต้องการเพิ่มเติมอีก 5,000 ลบม. / วัน (ปัจจุบันผลิตได้ 6,000ลบม. / วัน)

2.12) สร้างและขยายโรงกำจัดของเสียและท่อโสโครกให้สามารถกำจัดของเสียได้วันละ 2,000 ลบม.

2.13) ดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าต่าง ๆ

2.14) ติดตั้งและขยายระบบสื่อสาร เพื่อใช้ในการสื่อสารสำหรับหน่วยงานราชการ บริษัทการบิน และผู้ใช้บริการอื่น ๆ

2.15) สร้างถนนภายในสนามบิน ขนาดกว้าง 5-8 เมตร ยาว 7,000 เมตร เพื่อเชื่อมอาคารส่วนต่าง ๆ และสร้างรั้วเพื่อความปลอดภัย



2.16) สร้างสะพานเชื่อม (Piers) จำนวน 3 สะพานเพื่อเชื่อมจากอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศเข้าไปในลานจอดอากาศยานมีความยาว 240 เมตร

2.17) ก่อสร้างลานจอดเพิ่มอีก 125,000 ตารางเมตร และทางขับเสริมใหม่ยาว 2,900 เมตร กว้าง 30 เมตร

3) โครงการปรับปรุงอาคาร

3.1) ปรับปรุงอาคารสถานีผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศไทยในปัจจุบันให้เป็นอาคารสถานีผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศแต่เพียงอย่างเดียวเพื่อให้สามารถรับผู้โดยสารได้มากขึ้น

3.2) ปรับปรุงห้องผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศปัจจุบันให้สามารถรับผู้โดยสารได้มากขึ้นเป็นการชั่วคราว จนกว่าจะสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศแห่งใหม่แล้วเสร็จ

3.3) ปรับปรุงห้องผู้โดยสารภายในประเทศในปัจจุบันเป็นห้อง VIP

4) โครงการรื้อถอนอาคาร

เพื่อจะได้ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงอาคารส่วนต่าง ๆ ตามโครงการข้างต้น จะมีบางส่วนของห้องผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน กองบัญชาการกองทัพอากาศ คลังสินค้าที่หนึ่ง และสอง และอาคารอื่น ๆ บางส่วน ต้องถูกทำการรื้อถอนออกไป

สำหรับพื้นที่ของกองทัพอากาศที่ต้องโยกย้ายมีรายการสำคัญ ๆ ดังนี้

ก) กองบัญชาการกองทัพอากาศและที่ทำการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องย้ายไปสร้างที่ใหม่ทางฝั่งตะวันออกของทางวิ่งและย้ายไปลงในพื้นที่บางส่วนของกองทัพอากาศบริเวณทุ่งสีกัน ส่วนพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกกำหนดให้เป็นเขตที่พักอาศัยของกองทัพอากาศ

ข) ย้ายกรมอากาศยานโยธา (อຍ. พัน 2) ไปสร้างใหม่ในพื้นที่กองทัพอากาศบริเวณลาดเป็ด ตำบลคูคต จังหวัดปทุมธานี

3.2.5 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

จากการที่กรมการบินพาณิชย์ได้ศึกษา (กรมการบินพาณิชย์ 20 ปี, 2526 : 92) และติดตามสถิติปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ตลอดจน และได้เปรียบเทียบกับผลการพยากรณ์การจราจรทางอากาศที่ได้จัดทำโดยหน่วยงานต่าง ๆ เช่นของ ICAO, IATA และของบริษัท TAMS ซึ่งกรมการบินพาณิชย์ได้ว่าจ้างให้ศึกษา เมื่อปี พ.ศ. 2520 พบว่าในช่วงระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมานี้ มีจำนวนสายการบินประจำเข้ามายังท่าอากาศยานกรุงเทพฯ 38 สายการบิน จำนวนเที่ยวบินต่อปีมีปริมาณต่ำกว่าที่พยากรณ์ไว้เล็กน้อย แต่จำนวนผู้โดยสารมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 11 ต่อปี สำหรับจำนวนเที่ยวบินนั้นในปี พ.ศ. 2520 มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยประมาณ 2%

จากผลของการพยากรณ์การจราจรทางอากาศและสถิติตามที่กล่าวมาแล้ว มีแนวโน้มว่าในช่วงระยะเวลา 15-20 ปีข้างหน้านับจากปี พ.ศ. 2520 ท่าอากาศยานดอนเมือง จำเป็นที่จะต้องหาเนื้อที่เพิ่มเติม สำหรับใช้ก่อสร้างทางวิ่งขนานอีกหนึ่งเส้น รวมทั้งการขยายอาคาร และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่น ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตให้ได้

ในปี พ.ศ. 2523 กรมการบินพาณิชย์กระทรวงคมนาคมได้เสนอรายงานความเหมาะสมในการก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์กรุงเทพฯ สำหรับอนาคตไปยังคณะรัฐมนตรี โดยได้เปรียบเทียบจุดก่อสร้างสำหรับใช้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์ สาขาลงกรุงเทพฯ ในอนาคตรวม 3 แห่ง คือ อุตะเภ่า ดอนเมืองและที่อำเภอบางพลี (หนองงูเห่า) ซึ่งสรุปได้ว่าสนามบินอุตะเภานั้นไม่เหมาะสมที่จะก่อสร้างปรับปรุงให้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์สากล เพราะมีระยะทางห่างจากกรุงเทพฯ ถึง 178 กม. นับว่าไกลเกินไปและภูมิประเทศก็ไม่อำนวยให้ขยายท่าอากาศยานออกไปได้ง่ายนัก จึงเห็นว่าควรจะพิจารณาการขยายพื้นที่ของทางอากาศยานดอนเมืองออกไปทางทิศตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตและทางรถไฟหรือไม่ก็ไปก่อสร้างที่บริเวณหนองงูเห่า ซึ่งได้มีการริเริ่มโครงการนี้มานานแล้ว โดยได้จัดหาที่ดินไว้เสร็จเรียบร้อยแล้ว 19,000 ไร่ แต่ถ้าจะขยายท่าอากาศยานดอนเมืองออกไปก็ควรรีบดำเนินการออก พรบ. เวรคืนที่ดินขยายเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อจำกัดสิ่งก่อสร้างในบริเวณรอบ ๆ ท่าอากาศ เสียแต่เนิ่น ๆ ฉะนั้นบริเวณพื้นที่ ๆ ต้องการอาจจะมีชุมชนอาคารบ้านเรือนและสิ่งก่อสร้างอื่นๆ เกิดขึ้นอีกมาก จะก่อให้เกิดปัญหาในการจัดหาที่ดินและการรื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกไปอีก

นอกจากนี้การที่จะกำหนดจุดก่อสร้างและวางแผนของท่าอากาศยานพาณิชย์สากล กรุงเทพฯ ให้แน่นอนลงไปไว้ในขณะนี้ก็จะช่วยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องสาธารณูปโภคต่างๆ

เช่น ถนนรถไฟ ปรุป่า ไทโรคันท์ ฯลฯ รวมไปถึงการควบคุมสภาวะแวดล้อมและการลงทุนของภาคเอกชน เช่น โรงแรมและกิจการอุตสาหกรรมอื่นๆ สามารถวางโครงการให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานในอนาคตได้

ตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2523 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้มีการสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่า ส่วนการลงทุนจะดำเนินการ ในรูปแบบอย่างไรมอบให้กระทรวงคมนาคมซึ่งดูแลรับผิดชอบอยู่รับไปพิจารณาต่อไป

แต่อย่างไรก็ตาม หลังจากที่ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของคณะรัฐบาลทำให้ คณะรัฐมนตรีของรัฐบาลใหม่ ได้เสนอให้ยกเลิกมติของคณะรัฐมนตรีเดิม เรื่องการให้สร้างท่าอากาศยานที่หนองงูเห่า โดยให้ยึดถือมติคณะรัฐมนตรีใหม่ที่มี เมื่อ 18 มีนาคม พ.ศ. 2528 คือให้ความเห็นชอบในการลงทุนขยายท่าอากาศยานที่ดอนเมือง เพื่อใช้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯต่อไป โดยให้สำรวจบริเวณพื้นที่ดอนเมืองฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อกำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่ต้องการใช้ในการขยายท่าอากาศยานต่อไป สำหรับความจำเป็นและรายละเอียดของโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปทางฝั่งตะวันตก มีสาระโดยสรุปดังนี้

1) โครงการขยายท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต

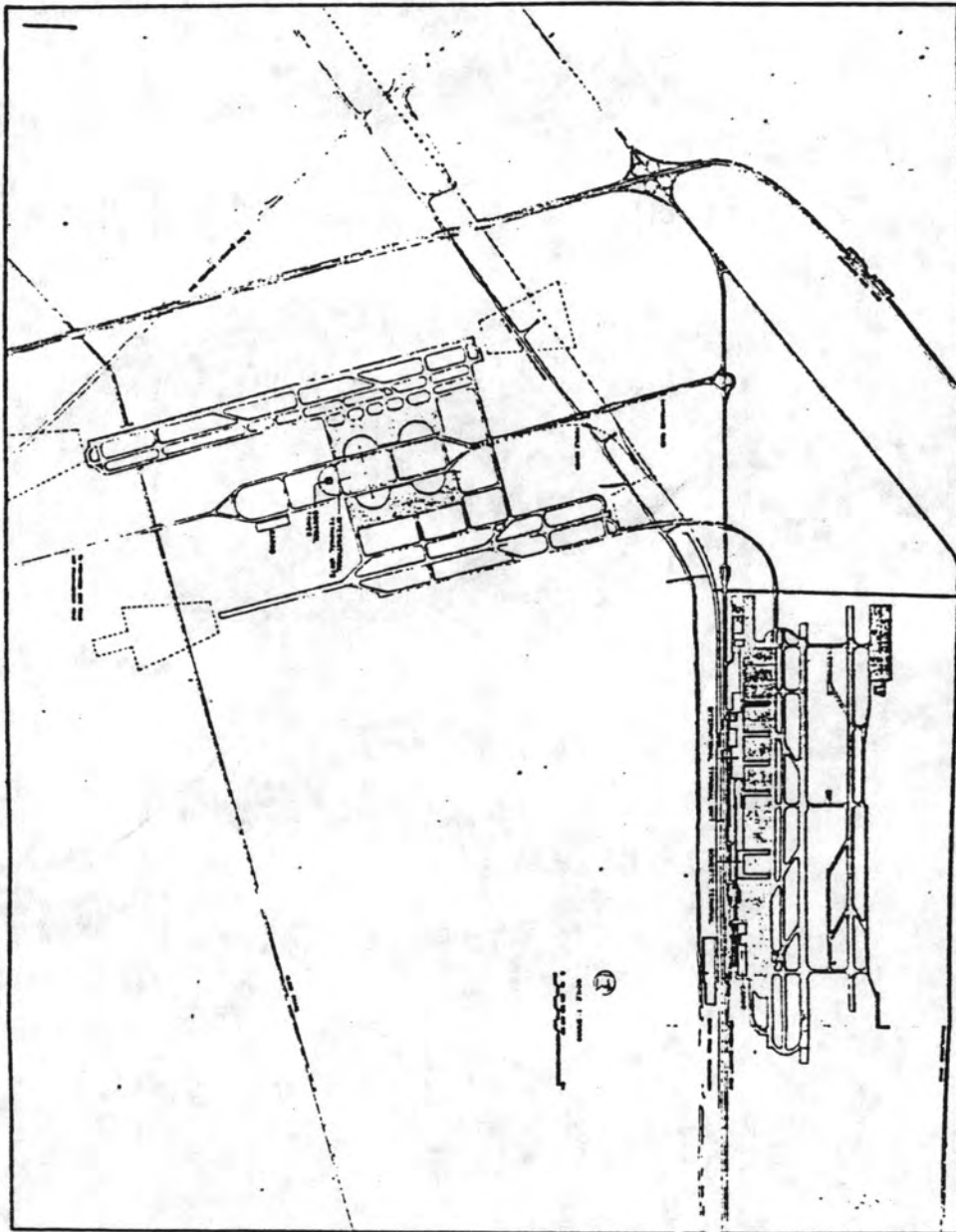
โครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ไปทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตนี้ ทางกระทรวงคมนาคมได้ให้บริษัทที่ปรึกษาสองบริษัททำการศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายท่าอากาศยานฯ ที่ดอนเมือง คือ บริษัท T.A.M.S (TIPPETTS ABBETT MCCARTHY STRATION) กับบริษัท A.D.P (AEROPORT DE PARIS) ซึ่งผลออกมาได้เมื่อปี พ.ศ. 2528 เป็นทางเลือก 2 แนวทางใหญ่ ดังนี้คือ

1.1) แนวทางแรกของบริษัท T.A.M.S (TIPPETTS ABBETT MCCARTHY STRATION) กำหนดให้ใช้พื้นที่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของสนามบินปัจจุบันทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ โดยใช้พื้นที่ประมาณ 7,000 ไร่ โดยมีเส้นทางเข้าออกทางด้านถนนวิภาวดีรังสิต และทางหลวงหมายเลข (3,100) และมีทางข้ามสำหรับเครื่องบินจากทางวิ่งฝั่งตะวันตกมายังฝั่งตะวันออกด้วย (แผนที่ 3.1)

1.2) แนวทางที่สองของบริษัท A.D.P (AEROPORT DE PARIS) กำหนดให้การพัฒนาขยายท่าอากาศยานไปทางทิศตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ เช่นกัน แต่ใช้พื้นที่

บริเวณฝั่งตรงข้ามทางทิศตะวันตกของท่าอากาศยานในปัจจุบัน โดยใช้พื้นที่ประมาณ 3,000 ไร่ และมีทางเข้าออกทางถนนวิภาวดีรังสิตเป็นเส้นทางหลัก และปรับปรุงเส้นทางเดิมที่ใช้อยู่ในพื้นที่ปัจจุบันใหม่ นอกจากนี้ยังมีสะพานสำหรับเครื่องบินจากทางวิ่งฝั่งตะวันตกมายังฝั่งตะวันออก เช่นเดียวกัน (แผนที่ 3.2 , รูปที่ 3.7)

สำหรับการศึกษาในที่นี้ จะศึกษาถึงผลกระทบของการขยายท่าอากาศยานมาทางฝั่งตะวันตก ตามแนวทางเลือกแบบที่ 2 ซึ่งเป็นแนวทางที่ทางคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ใช้เป็นแนวทางเพื่อทำการศึกษาในรายละเอียด จึงนำมาศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ เพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป

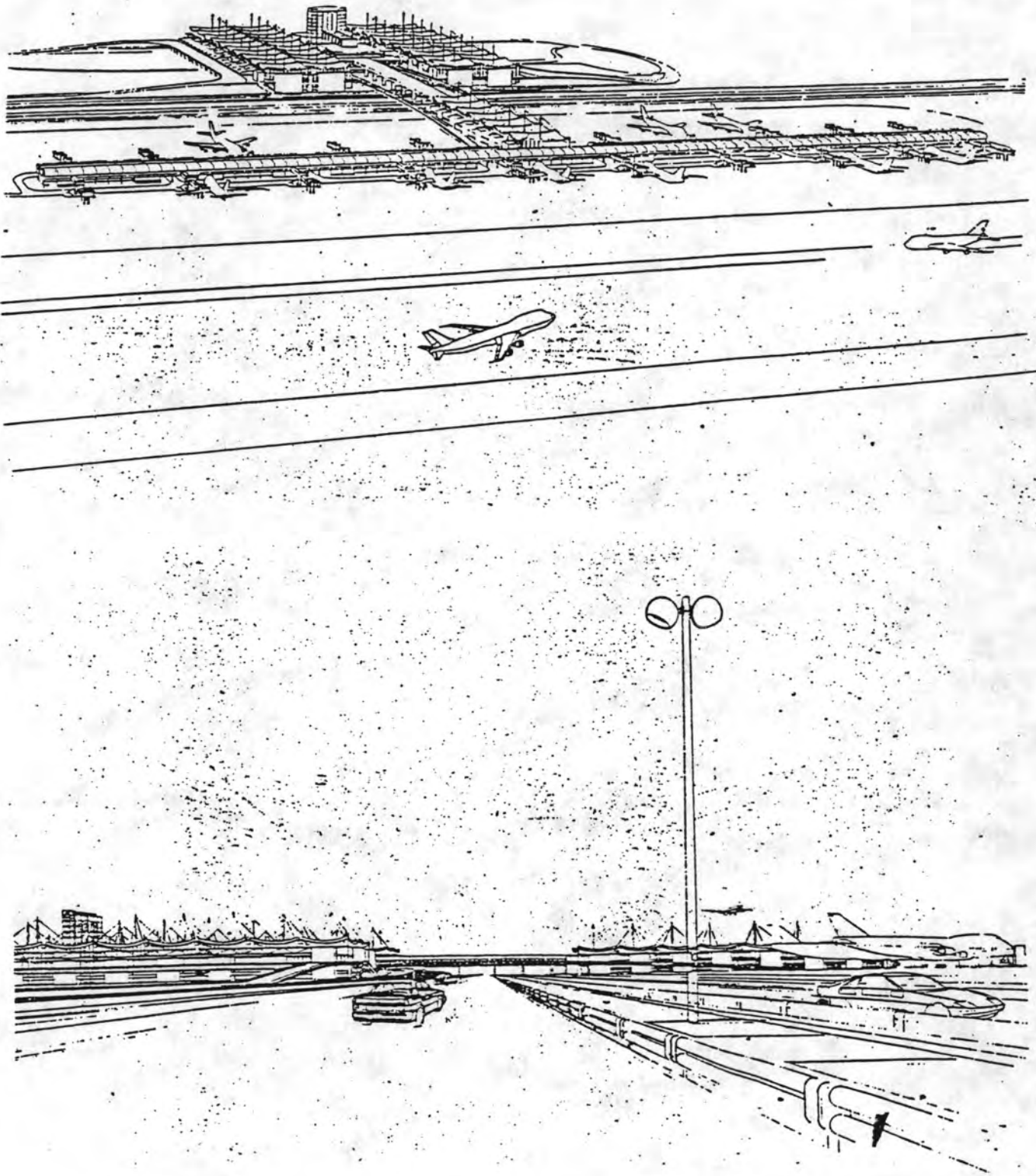


แผนที่ 3.1 แสดงแนวทางโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ แบบที่ 1
ที่มา : T.A.M.S, 2528



แผนที่ 3.2 แสดงแนวทางโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพ แบบที่ 2

ที่มา : ข้อมูลจาก A.D.P, 2528



รูปที่ 3.7,3.8 แบบร่างทัศนียภาพของโครงการขยายท่าอากาศยานฯ แบบที่ 2 บริเวณภายนอกของ
สถานีผู้โดยสาร (T₁)

ที่มา : A.D.P, 2528