

## ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผมได้รับหนังสือจากประธานคณะกรรมการจัดทำหนังสือที่ระลึกวันคล้ายวันสถาปนา กรมการบินพาณิชย์ (เดิม) ปัจจุบัน คือ กรมการขนส่งทางอากาศที่จะมีอายุครบรอบ 40 ปี ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2546 ขอให้ผมช่วยเขียนเรื่องเกี่ยวกับการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อจะเก็บรวบรวมไว้เป็นการอ้างอิงในอนาคต ด้วยเห็นว่าโครงการสนามบินสุวรรณภูมินี้ได้เริ่มต้นมาตั้งแต่ยังอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน ซึ่งครั้งนั้นยังเป็นสำนักงานการบินพลเรือน ผมเต็มใจและยินดีรับการขอร้องครั้งนี้โดยมิได้ลังเลใจเลย ผมเคยรับผิดชอบในการจัดทำหนังสือที่ระลึกเมื่อครั้งที่กรมการบินพาณิชย์มีอายุครบ 20 ปี แสดงว่า เวลาผ่านไป 20 ปีแล้วรวดเร็วเหมือนเล่นิทาย น่าดีใจที่บัดนี้คลื่นลูกใหม่ได้มาแทนที่คลื่นลูกเก่าแล้ว

การบินได้เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1903) นับตั้งแต่สองพี่น้องตระกูล Wright ได้นำเครื่องบินที่เขาประดิษฐ์ บินขึ้นที่เมือง Kitty Hawk รัฐ North Carolina ทำระยะทางบินได้เพียง 120 ฟุต

11 ปี หลังจากที่ “Wright” ได้ทำการบินครั้งแรกของโลก ประเทศไทยได้จัดซื้อเครื่องบินไว้ใช้ในราชการทหาร 7 ลำ (กรมอากาศยานทหารบก) ในปี พ.ศ. 2457 (ค.ศ. 1914)

57 ปี หลังจากที่ “Wright” ได้ทำการบินครั้งแรก ประเทศไทยได้คิดที่จะสร้างสนามบินสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2503 (ค.ศ. 1960)

ปี พ.ศ. 2546 นี้เป็นปีที่ 10 หลังจากที่ “Wright” ได้ทำการบินครั้งแรกของโลก เป็นปีที่ 43 ที่ประเทศไทยคิดที่จะสร้างสนามบินสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 นับว่าเป็นโครงการที่ใช้เวลาก่อสร้างเกือบครึ่งหนึ่งของประวัติศาสตร์การบิน

เป็นที่ทราบกันทั่วไปว่า โครงการสนามบินหนองงูเห่า หรือทำอากาศยานสุวรรณภูมินี้ เริ่มกันมา 40 กว่าปีแล้ว ตรงนี้ผมขอทำความเข้าใจสักนิดหนึ่ง บางท่านกล่าวว่า โครงการนี้เริ่มต้นตั้งแต่ปี 2502 บางท่านก็กล่าวว่าเริ่มตั้งแต่ปี 2503 ผู้ที่ไม่ทราบอาจจะสงสัยว่าโครงการนี้เริ่มต้นในปีใดแน่

ปี 2502 รัฐบาลไทยได้จ้างบริษัท Litchfield Whiting Boune and Associates ทำการศึกษาและวางแผนผังเมืองสำหรับกรุงเทพฯ ในปี 2533 (Greater Bangkok Plan 2533) ซึ่งแสดงถึงวิสัยทัศน์ที่ยาวไกลของรัฐบาลสมัยนั้น ที่ต้องการเห็นภาพของกรุงเทพฯ ในอนาคตอีก 30 ปี

ปี 2503 เป็นปีที่บริษัท Litchfield เขียนรายงานผลการศึกษาซึ่งมีส่วนหนึ่งระบุว่า กรุงเทพฯ ควรจะมีสนามบินแห่งใหม่ เพื่อแยกเครื่องบินทหารกับเครื่องบินพลเรือนออกจากกัน และเพื่อให้สอดคล้องกับความเจริญเติบโตของตัวเมืองกรุงเทพฯ

สำหรับตำแหน่งของสนามบินได้เสนอแนะว่าควรเป็นทางทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ บริเวณ ตำบลหนองคอกไม้ และตำบลหนองบอน ซึ่งก็คือพื้นที่บริเวณระหว่างถนนศรีนครินทร์กับถนนวงแหวนรอบนอกนั่นเอง

ดังนั้น ถ้าจะถือว่าโครงการนี้เริ่มตั้งแต่ปี 2502 หรือ 2503 ก็คงได้ทั้งนั้น เหมือนกับการนับอายุคน ถ้าจะนับแบบไทยหรือทั่ว ๆ ไป จะเริ่มต้นนับจากวันที่เกิด แต่คนจีนจะเริ่มนับตั้งแต่ตอนที่ปฏิสนธิ คือเด็กยังอยู่ในท้องแม่ ดังนั้น ไม่ต้องสับสนว่าใครถูกใครผิดกันแน่ แต่ผมเป็นคนไทย จึงเลือกที่จะถือว่าโครงการนี้เริ่มจากปี 2503 ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาการวางผังเมืองสำหรับกรุงเทพฯ รายงานการศึกษา Greater Bangkok Plan 2533 นี้ สอดคล้องกับรายงานการบริหารการบินพลเรือนแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (FAA.) ซึ่งได้ทำการศึกษาในเรื่อง Air System Requirement Plan and Survey for the Kingdom of Thailand ในปี พ.ศ. 2533 เช่นเดียวกัน ซึ่งได้รายงานไว้ว่ากรุงเทพฯ จำเป็นต้องมีสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 2 ให้ทันปี พ.ศ. 2513 เพื่อแยกเครื่องบินไอพ่นขนาดใหญ่ที่จะใช้กับการบินพลเรือนออกจากเครื่องบินทหารตามความเจริญเติบโตของการบินพลเรือนและควรสร้างทางวิ่งไม่น้อยกว่า 2 เส้นเพื่อรับความเจริญของการบินพาณิชย์ต่อไป

การศึกษาของ FAA. นี้เป็นการศึกษาจากความช่วยเหลือ (ฟรี) จากสหรัฐอเมริกาและผลพวงจากรายงานการศึกษานี้ สหรัฐฯ ได้ให้ความช่วยเหลืออย่างมากมากับการพัฒนาการบินพลเรือนของไทย ไม่ว่าจะเป็นอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ทั้งที่ประจำสนามบิน และใช้ในเส้นทางบิน (en-route) ทนส่งเจ้าหน้าที่ไปฝึกอบรมที่ FAA. การปรับปรุงสนามบิน สิ่งก่อสร้างต่าง ๆ แม้กระทั่งการส่งผู้เชี่ยวชาญมาร่วมทำงานที่กรุงเทพฯ หลายสาขา หลายคนและหลายปี

ต่อมาในปี พ.ศ. 2504 รัฐบาลในสมัยนั้น ซึ่งมีจอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ให้ความสนใจในสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 2 นี้เป็นอย่างมาก จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมศึกษาเกี่ยวกับสถานที่ใหม่ว่าจะเป็นที่ใด เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดผังเมืองกระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้ “สำนักงานการบินพลเรือน” (กรมการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน) ทำการสำรวจหาจุดที่ตั้ง

การสำรวจได้ใช้เฮลิคอปเตอร์สำรวจพื้นที่ และสรุปเห็นว่า จุดที่สมควรใช้เป็นท่าก่อสร้างนั้นอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่บริษัทลิซฟีลด์กำหนดไว้ในผังเมือง แต่ห่างออกไปทางตะวันออกอีกประมาณ 7 กิโลเมตร คือ ที่ดินบริเวณคลองลาดกระบัง คลองประเวศ และคลองหนองงูเห่า อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

สาเหตุที่เลื่อนจุดที่ตั้งห่างออกไปจากจุดที่บริษัทลิซฟีลด์เสนอไว้ นั่น เพราะขณะสำรวจศึกษาถึงพื้นที่ในอากาศ (Air Space) ด้วย และเห็นว่าระยะห่างระหว่างสนามบินดอนเมืองและสนามบินแห่งใหม่ตามที่บริษัทลิซฟีลด์กำหนดไว้เดิมนั้น มีระยะไม่พอตามมาตรฐานสากล จึงได้เลื่อนระยะออกไปอีก และได้

ประเมินค่าก่อสร้างในขณะนั้นว่าเป็นประมาณ 565 ล้านบาท พร้อมกับรายงานให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา หากเห็นชอบก็ควรขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศมาสำรวจวางผังเพื่อประโยชน์ในการเจรจาขอกู้เงิน จากต่างประเทศต่อไป

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในสมัยนั้น รับผิดชอบไปพิจารณาขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการสำรวจวางผังต่อไป

สำนักงานสภาพัฒนาฯ จึงได้ดำเนินการติดต่อขอความช่วยเหลือจาก USOM และระหว่างที่รอการพิจารณาของ USOM ในปลายปีเดียวกันนั้น บริษัทอิตัลไทยอินดัสเตรียล จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทซีตรา (ประเทศฝรั่งเศส) ได้มีหนังสือถึง นายกรัฐมนตรี ขอรับสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ ซึ่ง นายกรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องให้กระทรวงคมนาคมและกองทัพอากาศรับไปพิจารณา ต่อมาบริษัทอิตัลไทยฯ ได้ทำเรื่องเสนอมาใหม่ โดยจะขอทำการสำรวจโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย (ภายหลังคณะรัฐมนตรีมีมติให้ทำได้โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และไม่มีข้อผูกพันใด ๆ กับทางรัฐบาล)

ต้นปี พ.ศ. 2505 กองทัพอากาศได้รายงานกลับไปยังสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีโดยสรุปว่า ควรสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ให้แล้วเสร็จภายในปี 2513 และสำหรับสนามบินดอนเมืองนั้น ควรปรับปรุงทางวิ่งตะวันออกให้แล้วเสร็จในปี 2508 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2505 ตามรายงานของกองทัพอากาศ และได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมทราบ

กระทรวงคมนาคมได้สอบถามสภาพัฒนาฯ ถึงผลการพิจารณาขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการสำรวจวางผังตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2505 (ซึ่งสำนักงานสภาพัฒนาฯ ได้ขอความช่วยเหลือผ่าน USOM ไปยังสหรัฐอเมริกา) และได้มีหนังสือกราบเรียนนายกรัฐมนตรีนายกรัฐมนตรีว่า การที่บริษัทฯ (อิตัลไทยฯ และบริษัทซีตรา) สำรวจพื้นที่ที่สร้างสนามบิน โดยไม่คิดมูลค่าใด ๆ และโดยไม่มีเงื่อนไขผูกพันก็สมควรให้ทำได้

ในเดือนมีนาคม 2505 USOM ได้มีหนังสือถึงสำนักงานสภาพัฒนาฯ แจ้งว่า ตามที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ขอความช่วยเหลือในการสำรวจและวางผังสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 2 นั้นเป็นที่เข้าใจกันตลอดมาว่า USOM ได้ให้ความช่วยเหลือที่ทำอากาศยานดอนเมืองในฐานะเป็นสนามบินพลเรือน และการช่วยเหลือก็ยังไม่ทันจะแล้วเสร็จ รัฐบาลก็ได้ขอความช่วยเหลือใหม่ เพื่อที่จะย้ายสนามบินไปอยู่ที่อื่น ดังนั้นความช่วยเหลือใหม่ที่ขอไปนี้ย่อมฟังไม่ขึ้น แต่ถ้าจะขอเป็นการช่วยเหลือสำรวจทางเศรษฐกิจก็พอจะช่วยเหลือได้ ซึ่งเรื่องนี้คณะกรรมการบริหารฯ ได้ประชุมพิจารณาแล้วเห็นว่าการสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 2 นี้เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงมีมติให้ขอความช่วยเหลือจาก USOM ต่อไป และถ้า USOM เห็นว่าจำเป็นจะต้องมีการสำรวจทางเศรษฐกิจก่อน ก็ขอให้ USOM ดำเนินการสำรวจให้เสร็จสิ้นก่อนภายใน 1 ปี

สำนักงานสภาพัฒนาฯ ซึ่งดูเหมือนจะไม่ค่อยเห็นด้วยเท่าไรนักกับข้อเสนอของบริษัทอิตัลไทยฯ ที่จะทำการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างสนามบินโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายและไม่มียื่นไขผูกพันใด ๆ จึงได้ทำบันทึกถึงสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี แจ้งว่าตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้สำนักงานสภาพัฒนาฯ ขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการสำรวจสนามบินแห่งที่ 2 นั้น ขณะที่ USOM กำลังพิจารณา และขอให้คณะรัฐมนตรีระงับการเจรจากับบริษัทอิตัลไทยฯ จนกว่าจะทราบผลการขอความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา

อย่างไรก็ตาม คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ บริษัท อิตัลไทย จำกัด ทำการสำรวจโดยไม่คิดมูลค่า และไม่มีข้อผูกพันใด ๆ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2505

กรกฎาคม 2505 บริษัทอิตัลไทย จำกัด ได้รายงานผลการสำรวจว่า สถานที่ที่จะก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นั้นไม่รบกวนกับสนามบินดอนเมือง

สิงหาคม 2505 คณะรัฐมนตรีได้ตัดสินใจที่จะก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ และรับหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะต้องเวนคืนเพื่อก่อสร้างสนามบิน

7 กันยายน 2505 รัฐบาลได้ออกพระราชกฤษฎีกา เรียกว่า “ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลบางโจลง ตำบลราชทาเวช ตำบลหนองปรือ และตำบลศรีษะจรเข้ในอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2505” เพื่อประโยชน์ของรัฐในการจัดสร้างสนามบินพาณิชย์

จากการที่รัฐบาลได้ตัดสินใจที่จะดินหน้าสร้างสนามบินแห่งที่ 2 นั้น ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทั้งหลายก็ขานรับนโยบายเป็นทอด ๆ ไป สำนักงบประมาณซึ่งเป็นส่วนงานที่จะต้องจัดสรรงบประมาณได้ทำหนังสือถึงสำนักนายกรัฐมนตรี ให้ขอคิดเห็นว่า ควรเร่งรัดเรื่องขอความช่วยเหลือจาก USOM เพื่อการสำรวจและออกแบบโดยเร็ว ถ้า USOM ไม่ให้ความช่วยเหลือก็ควรตั้งงบประมาณทำการสำรวจและออกแบบโดยจ้างบริษัทที่มีชื่อเสียง แล้วเปิดประมูลทำการก่อสร้างต่อไป ส่วนในการก่อสร้างนั้นอาจตั้งงบประมาณเป็นปี ๆ ประมาณ 6 – 7 ปี ๆ ละ 100 – 200 ล้านบาท ซึ่งไม่เป็นภาระมากเกินไป หรือจะขอกู้จากสถาบันต่างประเทศที่ดอกเบี้ยต่ำ ผ่อนชำระในระยะยาว หรือให้บริษัทใดบริษัทหนึ่งลงทุนก่อสร้างให้ก่อนแล้วผ่อนชำระในระยะยาวก็ได้แล้วแต่ความเหมาะสม

จากความคิดเห็นของสำนักงบประมาณนี้ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติให้ตั้งงบประมาณสำหรับการสำรวจและออกแบบก่อน ส่วนการก่อสร้างนั้นให้รอการพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ช่วงระยะเวลาใกล้ ๆ กัน บริษัทอิตัลไทยฯ ซึ่งได้ส่งผลสำรวจสนามบินขั้นต้นให้กับรัฐบาลได้เสนอโครงการก่อสร้างสนามบินพลเรือนต่อรัฐบาล ซึ่งในที่สุดได้แจ้งต่อบริษัทอิตัลไทยฯ ว่ารัฐบาลมีความสนใจ และให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการต่อไป

เนื่องจากการสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ต้องใช้เงินจำนวนมากและเป็นโครงการใหญ่ กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอคณะรัฐมนตรีให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อพิจารณาข้อเสนอของบริษัทต่าง ๆ ที่เสนอมา ทั้งด้านเทคนิคและการประเมินราคาค่าก่อสร้างคณะกรรมการชุดนี้ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (เป็นประธาน) ปลัดกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมโยธาเทศบาล (ในสมัยนั้น) เลขานุการสภาพัฒนาฯ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ รองอธิบดีกรมทางหลวง หัวหน้ากองเทคนิคสำนักงานการบินพลเรือน (กรมการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน) เป็นกรรมการ และผู้ช่วยผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือน เป็นกรรมการและเลขานุการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจึงได้ประกาศแจ้งบริษัทต่าง ๆ ที่สนใจในโครงการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ให้มาจดทะเบียนแจ้งคุณสมบัติ ภายในวันที่ 31 ตุลาคม 2505

ปลายเดือนตุลาคม 2505 USOM ได้มีหนังสือถึงสภาพัฒนาฯ ว่า รัฐบาลอเมริกันตกลงจะทำการสำรวจสนามบินแห่งที่ 2 ให้ (ตามที่รัฐบาลไทยได้ขอความช่วยเหลือไป) โดยมีเงื่อนไขว่า รัฐบาลไทยจะไม่ดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ 2 ของกรุงเทพฯ ในระยะการสำรวจนี้ รวมทั้งการจัดซื้อที่ดินเพื่อการก่อสร้างด้วย และการช่วยเหลือนี้จะสมมุติว่ากองทัพอากาศจะยังคงใช้สนามบินดอนเมืองเป็นฐานทัพต่อไป นอกจากนี้ จะศึกษาข้อเท็จจริงเรื่องการจราจรทางอากาศที่กรุงเทพฯ ว่าในแต่ละปีจะมีเท่าใด ในช่วงระยะเวลา 10 ปี และจะหาทางแก้ไขอันตรายที่เนื่องจากการบินร่วมกันระหว่างทหารกับพลเรือนที่ดอนเมือง ทั้งจะประเมินค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวว่าจะเป็นจำนวนเงินเท่าใดด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายในการสร้างสนามบินแห่งที่ 2 นั้นจะไม่เป็นการผูกพันให้สหรัฐต้องทำการก่อสร้างให้ด้วย

หลักเกณฑ์ของสหรัฐฯ ที่กล่าวมานี้ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เงื่อนไขที่สหรัฐฯ เสนอมานั้นไม่อาจปฏิบัติได้ เพราะรัฐบาลมีเจตนาที่จะสร้างสนามบินใหม่เป็นการด่วน และได้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเวนคืนไปแล้ว

จากการที่กระทรวงคมนาคมได้ประกาศเชิญบริษัทต่าง ๆ ที่สนใจในโครงการสำรวจออกแบบและก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ มี 10 บริษัทที่สนใจและได้ยื่นคุณสมบัติและข้อเสนอต่าง ๆ ดังนี้

1. Sverdrup & Parcel Overseas Inc.
2. Pacific Architects and Engineers Inc.
3. Bangkok International Trading Co., Ltd.
4. Kinoshita (Thailand) Co., Ltd.
5. Beian Colguthoun & Partners
6. Development Associates International

7. Alcan Pacific
8. Yip In Soi & Co., Ltd.
9. Italthai Industrial Co., Ltd.
10. Fristan Engineering Co., Ltd.

บริษัทที่ 1 ถึงที่ 5 เสนอขอทำการสำรวจ ออกแบบ และควบคุมงานก่อสร้าง บริษัทที่ 6 ถึงที่ 10 เสนอขอทำการสำรวจ ออกแบบ ทำการก่อสร้าง ควบคุมงานก่อสร้าง และทำการลงทุนให้ด้วย

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่านโยบายของรัฐบาลต้องการให้รับทำการก่อสร้าง สนามบิน โดยเร่งด่วน ดังนั้นจึงควรเลือกบริษัทที่มีคุณสมบัติที่ขอรับทำการสำรวจ ออกแบบ และลงทุนก่อสร้างด้วยโดยตลอด ซึ่งได้แก่บริษัทอิตัลไทยฯ

เนื่องจากการเสนอโครงการของบริษัทอิตัลไทยฯ นั้นเป็นการเสนอร่วมกับบริษัทในประเทศ ฝรั่งเศส คณะกรรมการฯ จึงมีความเห็นว่า

- การติดต่อให้ทำการติดต่อกับบริษัทอิตัลไทยฯ ในฐานะตัวแทน
- การทำสัญญานั้นคู่สัญญาให้ทำกับบริษัท Comanie Industrielle De paris
- การเจรจาควรแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนคือ สำรวจและออกแบบ ขั้นที่หนึ่งและการก่อสร้างอีกขั้นหนึ่ง
- การเจรจา หากติดขัดอย่างไร ให้เสนอรัฐบาลชี้ขาด

ข้อคิดเห็นของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ เพื่อดำเนินการเจรจายละเอียดต่อรองราคา และจัดทำสัญญา ซึ่งคณะรัฐมนตรีเห็นชอบและอนุมัติให้ดำเนินการต่อไป

การเจรจาต่อรองได้ทำการหลายครั้ง จนในที่สุดได้ข้อยุติ และนำเสนอคณะรัฐมนตรี ในส่วนของการจัดทำสัญญานั้น กระทรวงคมนาคมได้เสนอให้ตั้งคณะกรรมการขึ้นซึ่งประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคม (เป็นประธาน) ปลัดกระทรวงการคลัง ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณอธิบดีกรมโยธาธิการ รองอธิบดีกรมทางหลวง รองอธิบดีกรมอัยการ ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน นายช่างเอกสำนักงานการบินพลเรือน เป็นกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีลงมติให้แต่งตั้งคณะกรรมการ ดังกล่าวได้ เมื่อเดือนกันยายน 2506

การร่างสัญญาได้ดำเนินการจนแล้วเสร็จ เพียงแต่รอการอนุมัติ และลงนามในสัญญาเท่านั้น นายกรัฐมนตรี จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้ถึงแก่สัญชาติกรรมเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2506 ทำให้แรงผลักดัน ในการสร้างสนามบินแห่งที่ 2 เป็นอันต้องหมดไปด้วย

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้ทำหนังสือถึงนายกรัฐมนตรีให้ทราบถึงปัญหาในด้านประมาณการรายรับรายจ่าย ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2507 - 2509) โครงการก่อสร้างสนามบินจะต้องใช้เงินถึง 1,200 ล้านบาท ข้อเสนอของบริษัทฯ เป็นการสำรวจออกแบบก่อสร้าง และควบคุมงานเองทั้งสิ้น อาจทำให้รัฐบาลเสียเปรียบมาก ทั้งในด้านการชำระเงินก็เป็นลักษณะของ Supplier's Credit ซึ่งเป็นวิธีที่ควรหลีกเลี่ยง แม้ว่าการก่อสร้างสนามบินแห่งนี้ 2 นี้จะมีความจำเป็นอย่างมากก็จริง แต่ไม่เคยได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการบริหารฯ โดยตรงมาก่อน จึงขอให้ส่งโครงการนี้มาให้คณะกรรมการบริหารฯ พิจารณาเสนอความเห็นก่อนที่จะดำเนินการต่อไป

30 ธันวาคม 2506 คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาแล้ว ลงมติให้กระทรวงคมนาคมระงับการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ไว้ก่อน ส่วนค่าที่ดินที่เวนคืนไปแล้ว ให้จ่ายให้เจ้าของที่ดินได้ และส่งโครงการสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ให้คณะกรรมการบริหารฯ พิจารณาร่วมกับกระทรวงคมนาคม และกระทรวงกลาโหมต่อไป

กระทรวงคมนาคมได้ส่งโครงการและเอกสารให้กับสภาพัฒนาฯ และได้มีการประชุมร่วมกันในที่สุดได้ขอความช่วยเหลือใหม่จาก USOM โดยกรมวิเทศสหการ

ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง กันยายน 2507 ผู้เชี่ยวชาญ USOM ได้ทำการสำรวจและเสนอรายงานสรุปได้ว่า ควรปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้ใช้งานได้จนถึงปี 2523 ส่วนการก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพฯ แห่งใหม่จัดทำเป็นโครงการระยะยาว

กุมภาพันธ์ 2509 คณะรัฐมนตรีได้ประชุมเกี่ยวกับโครงการสนามบินแห่งที่ 2 นี้ แล้วลงมติให้กรมวิเทศสหการติดต่อขอความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา เพื่อทำการสำรวจก่อน และถ้าไม่ได้รับความช่วยเหลือก็ให้ขอความช่วยเหลือจากประเทศอื่น ๆ ต่อไป

การขอความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริการั้งนี้ ได้มีการติดต่อกันเรื่อยมา จนในที่สุดได้รับคำตอบจากสหรัฐอเมริกาเมื่อ ธันวาคม 2510 ว่าไม่อาจให้ความช่วยเหลือในการสำรวจและออกแบบได้ ทั้งในรูปแบบให้เปล่าและในรูปแบบเงินกู้

จากนั้น ระหว่างปี 2511 ถึง 2513 ได้มีการติดต่อขอความช่วยเหลือจากแคนาดา เยอรมัน ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ และญี่ปุ่น แต่ก็ไม่เป็นผลสำเร็จ

มิถุนายน 2514 บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด ซึ่งประกอบด้วยคนไทยกลุ่มหนึ่ง ร่วมกับบริษัท นอร์ธโรป แอร์พอร์ต ดิวคโลปเม้นท์ คอร์ปอเรชั่น ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลที่จะจัดหาเงินทุนมาดำเนินการและควบคุมการวางแผนออกแบบ คำนวณรายการทางวิศวกรรม ก่อสร้าง และดำเนินกิจการท่าอากาศยานสากลสำหรับกรุงเทพฯ แห่งใหม่บนที่ดินหนองจุกเห่า ในลักษณะที่ขอเป็นสัมปทานเป็นระยะเวลา 20 ปี โครงการทั้งหมดจะดำเนินการโดยไม่ต้องใช้เงินงบประมาณจากรัฐบาลเลย และเมื่อครบ

กำหนดระยะเวลา 20 ปีแล้ว รัฐบาลจะได้รับเงินทรัพย์สินทั้งหมดของท่าอากาศยานมาเป็นของรัฐ โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายแต่ประการใด

การพิจารณาได้ทำกันต่อเนื่อง จนมีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ จนถึงเดือนพฤษภาคม 2515 สภการบริหารคณะปฏิวัติได้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์สากลแห่งที่สอง ณ หนองงูเห่าขึ้นมาเจรจากับบริษัทนอร์ธโรป ซึ่งได้ผลสรุปโดยย่อว่า

1. บริษัทฯ จะต้องประกันรายได้ให้กับรัฐบาลเป็นจำนวนเงิน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (1,000 ล้านบาทในสมัยนั้น) ในระยะเวลา 20 ปี โดยให้จ่ายเป็นรายปี (ไม่มีการหักลบกลบหนี้ระหว่างปีต่าง ๆ )
2. ถ้ารายได้สุทธิตามความเป็นจริงเกินกว่าระดับหนึ่ง ให้แบ่งให้รัฐบาลอีกจำนวนหนึ่งของส่วนที่เกิน
3. หลังจากสนามบินสร้างเสร็จแล้ว รัฐบาลมีสิทธิซื้อสัมปทานการดำเนินการด้านการค้าสินค้าเพื่อดำเนินการเองได้ทุกเรื่อง

นอกจากนี้ยังกำหนดว่า ค่าก่อสร้างสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้องไม่ต่ำกว่า 2,000 ล้านบาท และไม่เกิน 3,000 ล้านบาท ทั้งนี้เพื่อให้ได้สนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามมาตรฐานสากล

ส่วนทางด้านรายได้นั้น บริษัทฯ ประมาณว่าจะสามารถทำรายได้ในระยะเวลา 20 ปีหลังจากเปิดใช้งานแล้ว เป็นเงินประมาณ 978.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งหลังจากหักค่าใช้จ่ายทั้งหมดหนี้สิน ดอกเบี้ย และภาษีรายได้ (แต่ไม่หักค่าเสื่อมราคา) ด้วยแล้ว จะมีกำไรสะสมประมาณ 290 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

สภการบริหารคณะปฏิวัติได้พิจารณาผลการพิจารณาของคณะกรรมการฯ แล้วมีมติรับหลักการเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2515 และให้คณะกรรมการฯ ไปร่างสัญญาเพื่อเสนอสภการบริหารคณะปฏิวัติพิจารณาต่อไป

คณะกรรมการฯ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ เพื่อจัดทำร่างสัญญา ประกอบด้วย นาวาอากาศโท สนั่น สังขจันทร์ (อธิบดีกรมการบินพาณิชย์คนแรก) เป็นประธาน และมีอธิบดีกรมอัยการ เลขานุการ คณะกรรมการกฤษฎีกา อธิบดีกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย ฯลฯ เป็นกรรมการ

ในที่สุดกระทรวงคมนาคม ได้ลงนามในสัญญากับบริษัทนอร์ธโรป แอร์พอร์ต เวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2516



หลังจากเหตุสับสนวนวายทางการเมือง เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2516 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์สากลที่หนองงูเห่า ที่กระทรวงคมนาคมได้ทำสัญญาไปแล้วกับบริษัทนอร์ธอร์ป ได้ถูกโจมตีจากหลายฝ่าย จนในที่สุดกระทรวงคมนาคมได้บอกยกเลิกสัญญากับบริษัทฯ

ต่อมาในปี 2520 กระทรวงคมนาคมได้ว่าจ้างบริษัท TAMS ศึกษาก่อนลงทุนเรื่องท่าอากาศยานพาณิชย์สากล โดยพิจารณาเลือกพื้นที่ที่จะสร้างสนามบินแห่งที่ 2 พร้อมทั้งจัดทำผังแม่บทสำหรับตั้งท่าอากาศยาน

TAMS ได้พิจารณาพื้นที่ทั้งหมด 15 แห่ง ที่อยู่โดยรอบตัวเมืองกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งแต่ชายทะเลปากอ่าวไทย ขึ้นไปทางด้านเหนือกรุงเทพฯ จรดอยุธยา ทางด้านตะวันออกตั้งแต่ชายเขตจังหวัดนครนายกและฉะเชิงเทรา ไปจนถึงทางด้านตะวันตก เขตจังหวัดนครปฐม

การคัดเลือก ได้พิจารณากันอย่างรอบคอบในแง่มุมต่าง ๆ แล้ว เห็นว่าพื้นที่ที่เหมาะสมน่าจะเป็น 3 แห่งด้วยกันคือ พื้นที่บริเวณอำเภอทรายน้อย พื้นที่หนองงูเห่า และตัวสนามบินดอนเมือง

จากพื้นที่ 3 แห่งนี้ ได้พิจารณาข้อได้เปรียบเสียเปรียบอีกครั้งหนึ่ง ปรากฏว่าสนามบินดอนเมืองได้เป็นอันดับหนึ่ง ตามด้วยหนองงูเห่าและทรายน้อย ด้วยคะแนน 74, 72 และ 55 คะแนนตามลำดับ ซึ่ง TAMS เองมีความเห็นว่าพื้นที่ที่เหมาะสมนั้นควรจะเป็นสนามบินดอนเมือง หรือหนองงูเห่าก็ได้ เพราะมีคะแนนต่างกันไม่มากนัก สมัยนั้นกระทรวงคมนาคมจึงได้ตัดสินใจเลือกเอาที่หนองงูเห่า และได้รายงานผลการศึกษาและข้อคิดเห็นไปยังคณะรัฐมนตรีซึ่งคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาปัญหาต่าง ๆ แล้วมีมติให้ปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมือง ให้ใช้งานต่อไปอีก 10 ปี ภายในวงเงิน 4,000 ล้านบาท ให้กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบการขยายถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพหลโยธิน ตามที่ได้รับงบประมาณไปแล้วให้เสร็จโดยด่วน ให้มีการศึกษาเกี่ยวกับท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯ เพิ่มเติมอีกต่อไป

เดือน มิถุนายน 2523 กรมการบินพาณิชย์ได้จัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมในการสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯ ในการศึกษาครั้งนี้ได้พิจารณาความเหมาะสม เฉพาะที่ 3 แห่ง ที่จะเลือกเป็นสนามบินแห่งที่ 2 ของกรุงเทพฯ คือ สนามบินดอนเมือง พื้นที่หนองงูเห่า (เพราะในการศึกษาของ TAMS พื้นที่ทั้ง 2 แห่งนี้มีความได้เปรียบเสียเปรียบใกล้เคียงกันมาก จึงได้พิจารณาในรายละเอียดลงไปอีก) และสนามบินอู่ตะเภา ทั้งนี้ เพราะหลังจากที่สหรัฐฯ ได้ยกมอบสนามบินอู่ตะเภาให้กับรัฐบาลไทยแล้ว รัฐบาลได้มีความเห็นว่าน่าจะนำมาใช้ทางด้านการบินพลเรือนด้วย

การศึกษาได้มีการพิจารณาร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมและสำนักผังเมืองด้วย ซึ่งได้ข้อสรุปถึงขีดความสามารถของท่าอากาศยานดอนเมือง การเปรียบเทียบข้อดีข้อเสีย และค่าใช้จ่ายในการลงทุนทั้งที่ดอนเมือง และหนองงูเห่า ซึ่งสรุปแล้ว กรมการบินพาณิชย์ยังคงมี

ความเห็นว่าควรเลือกหนองงูเห่าเป็นจุดก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพฯ แห่งใหม่ เช่นเดียวกับผลการศึกษาในครั้งก่อน ๆ

9 ตุลาคม 2523 กระทรวงคมนาคมได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความเหมาะสมในหลักการ (ตามรายงานการศึกษาของกรมการบินพาณิชย์) เพื่อให้กระทรวงคมนาคม เริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯ ที่หนองงูเห่าต่อไป ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2523 รับหลักการให้มีการสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่าส่วนการลงทุนสร้างจะดำเนินการในรูปแบบอย่างไร มอบให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณารูปแบบการลงทุนร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2524 โดยมีความเห็นว่า ควรแยกการดำเนินโครงการเงินเป็น 2 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนการศึกษาและเตรียมงาน กับขั้นการออกแบบรายละเอียดและการก่อสร้าง โดย :

ขั้นการศึกษาและเตรียมงาน ควรใช้งบประมาณ ซึ่งประกอบด้วย การชดเชยพืชผลและสิ่งก่อสร้าง รื้อย้ายอาคาร วัด และดำเนินเรื่องภาคีกรรมเวนคืน ประมาณ 50 ล้านบาท

ขั้นการออกแบบรายละเอียด เป็นเงินประมาณ 60 ล้านบาท เป็นการสำรวจรายละเอียดสภาพดินและออกแบบวิธีการปรับปรุงสภาพดิน การปรับปรุงการพยากรณ์การจราจรทางอากาศ และแผนแม่บทของท่าอากาศยาน การประมาณราคาก่อสร้างและศึกษาทางเศรษฐกิจ เพื่อกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมสำหรับการลงมือก่อสร้างและเปิดใช้งาน

ส่วนขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างนั้น การลงทุนจากงบประมาณแผ่นดินคงเป็นไปได้ยาก ดังนั้น จึงน่าจะกระทำโดยรัฐบาลกู้เงินมาดำเนินการเอง หรือให้เอกชนก่อสร้างและเป็นผู้ดำเนินกิจการท่าอากาศยานเมื่อแล้วเสร็จ โดยรัฐมีรายได้จากการเก็บค่าเช่าและควบคุมด้านการวางระเบียบวิธีดำเนินงานให้ถูกต้องรัดกุมต่อไป อย่างไรก็ตามการดำเนินการในขั้นนี้ ควรรอผลการดำเนินงานในขั้นแรกให้แล้วเสร็จก่อน จึงค่อยพิจารณาในเรื่องรูปแบบการลงทุนก่อสร้างต่อไป

3 กุมภาพันธ์ 2524 คณะรัฐมนตรีได้ลงมติอนุมัติในหลักการให้ดำเนินการสำรวจชดเชยพืชผลสิ่งก่อสร้าง และดำเนินการเรื่องภาคีกรรมเวนคืนต่อไป โดยให้ทำความเข้าใจกับสำนักงานประมาณ เพื่อตั้งงบประมาณในปี 2525 และปี 2526 ต่อไปสำหรับการศึกษาและออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างนั้น ให้กระทรวงคมนาคมกลับไปทบทวนอีกครั้งหนึ่ง

อย่างไรก็ตามกระทรวงคมนาคมได้ขอให้คณะรัฐมนตรีทบทวนมติเกี่ยวกับการศึกษาและออกแบบใหม่ เพื่อขออนุมัติในหลักการ ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อกำหนดขั้นตอน

การก่อสร้าง โดยขอใช้เงินจ่ายจากงบประมาณปี 2524 ส่วนหนึ่ง ส่วนปี 2525 และ 2526 จะเจียดจ่ายจากงบประมาณที่กระทรวงคมนาคมได้รับ

คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2524 4 กุมภาพันธ์ 2525 กรมการบินพาณิชย์ได้จัดสัมมนาว่าด้วยการก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับลานจอดของท่าอากาศยานบนดินอ่อน ซึ่งมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากส่วนต่าง ๆ มากมาย เช่น คมนาคม กรมการบินพาณิชย์ กรมทางหลวง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัทวิศวกร ที่ปรึกษาต่าง ๆ และวิศวกรอาวุโส เช่น ดร. สิทธิลักษณ์ จันทรางศุ ศาสตราจารย์ ดร. ชัย มุกตะพันธ์ นายสกลจิตต์ พนมวัน ณ อยุธยา และศาสตราจารย์ อรุณ ชัยเสรี

ผลการสัมมนาสรุปว่า

1. การก่อสร้างท่าอากาศยานบนดินอ่อนไม่ใช่ของใหม่ มีการก่อสร้างมาแล้วทั่วโลก และไม่มีปัญหา
2. อาคารต่าง ๆ ในท่าอากาศยานจะออกแบบโดยใช้เสาเข็ม
3. การก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด จะต้องทำการปรับปรุงคุณภาพดินก่อน โดยให้ดินเดิมทรุดตัวตามต้องการในระดับหนึ่ง
4. การปรับปรุงสภาพดิน มีหลายวิธีที่เชื่อถือได้ เพราะได้มีการพัฒนามานานแล้ว
5. การวางแผนเกี่ยวกับการปรับปรุงคุณภาพดิน เพื่อให้ดินทรุดตัว ต้องใช้เวลา จึงไม่ควรเร่งเกินไปจนทำให้ดินเคลื่อนตัวออกด้านข้าง แทนที่จะเป็นการทรุดเนื่องจากการไล่น้ำออกจากดิน
6. ท่าอากาศยานหนองงูเห่าจะต้องได้รับการปรับปรุงคุณภาพดินก่อน ซึ่งตรงกับความเห็นของกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น
7. การปรับปรุงคุณภาพดินของสนามบินนั้น มิได้ทำในพื้นที่ทั้งหมด 20,000 ไร่ แต่จะทำเฉพาะที่เป็นลานจอด ทางวิ่ง ทางขับ และที่จอดรถ เป็นต้น
8. การคันคว่ำเรื่องกรวดดิน จะมีประโยชน์เกี่ยวกับการลดน้ำหนักสิ่งก่อสร้างที่เป็น Pavement
9. ได้ประจักษ์ตามข้อเท็จจริงแล้วว่า การก่อสร้างทางหลวงบนดินอ่อนในปัจจุบัน (ขณะนั้น) นั้น มิได้ทำการปรับปรุงคุณภาพดินก่อน หรือทำแต่ยังไม่ถึงระดับที่จะนำมาพิจารณาเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานได้ เนื่องจากไม่เหมาะสมในแง่ของการสร้างถนน ดังนั้นภาพของการทรุดตัวของถนนบนดินอ่อนย่อมจะนำมาเป็นภาพพจน์ของการก่อสร้างท่าอากาศยานบนดินอ่อนไม่ได้

ต่อมากรมการบินพาณิชย์ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 2 ว่าด้วยการออกแบบก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ 2 โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากส่วนงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐบาลและเอกชน ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการบินพาณิชย์ สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บริษัทการบินไทย จำกัด บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และสมาคมนายช่างเหมาไทย การสัมมนาครั้งนี้ครอบคลุมถึงความสามารถของผู้รับเหมาไทย การใช้ประโยชน์ทำอากาศยานคอนกรีตเมื่อทำอากาศยานกรุงเทพแห่งที่สองสร้างเสร็จ และแนวทางการลงทุนก่อสร้างทำอากาศยานกรุงเทพแห่งที่สอง ซึ่งได้ผลสรุปดังนี้

1. ผู้รับเหมาไทยมีขีดความสามารถในการก่อสร้างที่จะมีข้อเสียเปรียบบริษัทต่างประเทศ ก็เฉพาะในเรื่องของเงินทุนเท่านั้นเอง

2. เมื่อสร้างสนามบินหนองงูเห่าเสร็จแล้ว คอนกรีตก็ยังสามารถใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง เช่น ใช้ในด้านการบินภายในประเทศ และกิจการบินเอกชน เช่น air-taxi หรือ สโมสรการบิน ตลอดจนใช้เป็นสนามบินสำรอง ใช้เป็นสนามบินสำหรับฝึกบินของสายการบิน และใช้เป็นที่สำหรับศูนย์ฝึกการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (สถาบันการบินพลเรือน ในปัจจุบัน) ที่สำคัญคือเป็นศูนย์ซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้าง

3. รูปแบบของการลงทุน แยกออกได้เป็น 3 รูปแบบใหญ่ คือ

- ให้เอกชนลงทุน โดยขอรับสัมปทาน
- รัฐบาลลงทุนร่วมกับเอกชน
- รัฐบาลลงทุนเองทั้งหมด

5 เมษายน 2526 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ว่าจ้าง บริษัท NACO ทำการศึกษา และออกแบบขั้นต้นทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

พฤศจิกายน 2527 NACO ได้จัดส่งรายงานผลการศึกษา อันประกอบด้วย ผังแม่บทและวิธีการปรับปรุงคุณภาพดิน ซึ่งในสมัยนั้นใช้วิธี Sand Drain

18 มีนาคม 2529 คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบการลงทุนที่ทำอากาศยานกรุงเทพ โดยการขยายการใช้พื้นที่ทางด้านตะวันตก และให้กระทรวงคมนาคมทำการศึกษาพื้นที่บริเวณหนองงูเห่าเพื่อประโยชน์ในทางอื่นที่เหมาะสม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบต่อไป

27 พฤษภาคม 2529 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติหลักการให้ใช้พื้นที่บริเวณหนองงูเห่าเป็นที่ตั้งโครงการเมืองเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในมหามงคลสมัยพระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 5 รอบ และ พระราชพิธีรัชมังคลาภิเษก

10 มิถุนายน 2529 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติในหลักการให้กระทรวงอุตสาหกรรมใช้พื้นที่ บริเวณหนองงูเห่าเพื่อสร้างอ่างเก็บน้ำตามโครงการจัดหาน้ำเพื่อการอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการ และให้กระทรวงอุตสาหกรรมประสานงานกับคณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติต่อไป

เนื่องจากเหตุผลในการเวนคืนที่ดินบริเวณหนองงูเห่า นั้น เป็นการเวนคืนเพื่อการจัดสร้าง สนามบินพาณิชย์ จะนำไปใช้ในทางอื่นไม่ได้ ดังนั้น ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2530 มีการอนุมัติในหลักการ ให้คณะกรรมการฝ่ายดำเนินการจัดสร้างเมืองเฉลิมพระเกียรติจัดหาที่ดินแห่งใหม่ในการก่อสร้างแทน การใช้ที่ดินบริเวณหนองงูเห่าตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อ 27 พฤษภาคม 2529 และได้มอบให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาการใช้ประโยชน์จากที่ดินบริเวณหนองงูเห่า รวมทั้งการแก้ไขกฎหมายที่จะทำให้ นโยบายการใช้ที่ดินแห่งนี้บรรลุผลสำเร็จ เสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

จากแนวความคิดที่จะใช้พื้นที่หนองงูเห่าเป็นโครงการเมืองเฉลิมพระเกียรติและแนวความคิดที่จะใช้เป็นอ่างเก็บน้ำเพื่อการอุตสาหกรรมนั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้ขอยกเลิกการใช้เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2530 และอนุมัติให้กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศเชิญชวนเอกชนมาลงทุนในโครงการดังกล่าว รวมทั้งให้กระทรวงอุตสาหกรรมประสานกับกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการใช้ที่ดินบริเวณหนองงูเห่า ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2530

1 ธันวาคม 2533 สมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีการนำโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 มาพิจารณาใหม่ โดยในครั้งนี้นี้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้การสนับสนุนในโครงการ

หลังจากนั้นไม่นานได้มีการปรับเปลี่ยนคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีการเปลี่ยนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีการเสนอพื้นที่ 2 แห่ง เพื่อพิจารณาก่อสร้างแทนพื้นที่หนองงูเห่า คือ อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม และพื้นที่บริเวณอำเภอบางขุนเทียน แต่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีหนังสือแจ้งว่าควรรอผลการศึกษาที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษามาจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศไทย (ASMP: Airport System Master Plan Study May 1991) ก่อนแล้วจะนำผลการศึกษาในส่วนของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 มากำหนดแนวทางในการดำเนินโครงการต่อไป

7 พฤษภาคม 2534 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ณ บริเวณพื้นที่ตำบลบางโจลง ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ และให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างที่กำลังดำเนินอยู่ในปัจจุบัน

29 กันยายน 2543 และ 9 กุมภาพันธ์ 2545 สำนักราชเลขาธิการได้มีหนังสือแจ้งว่า ได้ทรงกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 นี้ว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น

ภาษาอังกฤษว่า SUVARNABHUMI AIRPORT ซึ่งความหมายของคำ สุวรรณภูมิคือ แผ่นดินทอง แปลเป็น  
ภาษาอังกฤษว่า Golden Land

จนถึงปัจจุบัน ยังมีปัญหาต่าง ๆ ที่ถูกถามซ้ำแล้วซ้ำอีกหลายคำถามเนื่องจากผู้ที่ถามหรือสงสัย  
หรือไม่เข้าใจและไม่ทราบถึงเหตุผลเบื้องต้นเมื่อ 40 กว่าปีที่ผ่านมา หรือบางทีอาจได้รับการชี้แจงที่ไม่  
ชัดเจนที่จะทำให้เกิดความเข้าใจได้

ทำไมถึงต้องมีสนามบินใหม่ เป็นคำถามที่ถูกถามอยู่บ่อย ๆ เพราะคนที่ถามคิดว่า สนามบินดอน  
เมืองยังมีการลงทุนขยายอยู่อย่างต่อเนื่อง และเป็นการลงทุนที่ใช้งบประมาณมาก จึงน่าจะใช้ต่อไปให้คุ้ม  
กับการลงทุน ถ้าแออัดก็ขยายต่อไปเรื่อย ๆ ย้ายกองทัพอากาศออกไปทั้งหมด เพื่อใช้ดอนเมืองสำหรับการ  
บินพลเรือนอย่างเดียว เหตุผลเดิมเมื่อ 40 ปีกว่าที่ผ่านมาก็คือ เพื่อแยกกิจการบินทหารออกจากการบินพล  
เรือน เพื่อความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล และรองรับความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ดังที่ได้กล่าว  
มาแล้วในตอนต้น เหตุผลแรกยังคงเป็นจริงอยู่ในปัจจุบัน ถึงแม้กองทัพอากาศจะได้ย้ายส่วนงานบางส่วน  
ออกไปจากพื้นที่สนามบินดอนเมืองแล้วก็ตาม แต่ไม่มีวันที่เที่ยวบินภารกิจทางทหารจะหมดไปจาก  
กรุงเทพฯ หรือดอนเมือง เหตุผลที่สอง เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ นั้น เปลี่ยนแปลงไป  
เล็กน้อย เพราะในตอนเริ่มต้นของโครงการนี้นั้น พุศกันถึงความเติบโตของกรุงเทพฯ ในปี 2533 ซึ่งบัดนี้ได้  
ล่วงเลยมาจนถึงปี 2546 แล้ว ดังนั้นตอนนี้จึงเป็นเหตุผลเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศ  
ไม่ว่าจะเป็นจำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบิน หรือสินค้าโดยเฉพาะผู้โดยสาร เพราะรัฐบาลยังหวังรายได้หลักของ  
ประเทศจากธุรกิจ การท่องเที่ยว และประเทศไทยมีทรัพยากรและศักยภาพมากพอที่จะดึงดูดผู้ใช้บริการ  
จากต่างประเทศได้ดี

ถ้าหากมองย้อนหลังไปดูสถิติการเติบโตของการขนส่งทางอากาศของไทย (ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ)  
ในรอบ 20 ปีที่ผ่านมา การเติบโตโดยเฉลี่ยของการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น  
สูงกว่าการเติบโตโดยเฉลี่ยของทั่วโลก และประเทศไทยมีการเติบโตที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาคเอเชีย  
ตะวันออกเฉียงใต้ แสดงว่าเรามีโอกาสและศักยภาพสูงมาก

ในรอบ 20 กว่าปีที่ผ่านเราโชคดีที่มีเหตุการณ์ต่าง ๆ เกิดขึ้นทั้งในและนอกประเทศที่มีผล  
ในทางลบต่อการเติบโตของการขนส่งทางอากาศของเรา เช่น เหตุการณ์ 9/11 สงครามในตะวันออกกลาง  
เหตุก่อการร้ายถล่มตึกเวิลด์เทรด เมื่อ 11 กันยายน 2544 และล่าสุดการแพร่ระบาดของโรค SARS ประกอบ  
กับการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองและสุวรรณภูมิลำช้า ไม่ทันตามกำหนด หากไม่มีเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่  
กล่าวมานี้เกิดขึ้น การให้บริการที่สนามบินดอนเมืองจะมีสภาพที่ไม่ต้องการให้เป็น นับว่าเรามีความโชคดี  
ที่โชคดี ส่วนบางคนมีแนวความคิดว่า เพียงย้ายกองทัพอากาศที่ใช้พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของสนามบิน  
ไปแล้วพัฒนาเพื่อกิจการบินพลเรือนก็เพียงพอ ไม่จำเป็นต้องสร้างสนามบินใหม่นั้น ต้องขอเรียนให้ทราบ

ว่าการพัฒนาขยายท่าอากาศยานนั้น ต้องดูให้ครบทั้งระบบที่ภาษาสมัยใหม่เรียกว่า เป็นบูรณาการ ถ้าจะขยายท่าอากาศยานนั้น ต้องดูตั้งแต่พื้นที่อาคารผู้โดยสาร จำนวนหลุมจอดอากาศยาน และขีดความสามารถของระบบทางวิ่งทางขับว่าจะสามารถรับจำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบิน และขนาดของเครื่องบินได้หรือไม่ สนามบินดอนเมืองนั้น ถึงแม้จะย้ายหน่วยงานกองทัพอากาศที่อยู่ทางฝั่งตะวันออกไปทั้งหมดนั้น ก็ไม่สามารถก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ได้ ซึ่งหมายความว่า สนามบินดอนเมืองมีทางวิ่งมากที่สุดได้เพียง 2 ทางวิ่งเท่านั้น และทางวิ่ง 2 เส้นนั้น ยังไม่สามารถให้เครื่องบินขึ้น-ลงพร้อมกันอย่างเป็นอิสระได้ ทำให้มีขีดจำกัดที่ทำให้ทางวิ่งของสนามบินดอนเมืองสามารถรับผู้โดยสารได้เพียงปีละประมาณ 60 ล้านคนเท่านั้น (ถ้าต้องการที่จะรักษาคุณภาพของการให้บริการตามมาตรฐานสากล) หรือมิฉะนั้นจะต้อง ย้ายหน่วยงาน และเวนคืนที่ดินทางฝั่งตะวันออกของถนนพหลโยธินออกไปอีก ซึ่งก็จะมีปัญหาอื่น ๆ ตามมาอีกไม่น้อย ยังคงมีคำถามและรายละเอียดอีกมากมายเช่นกัน ที่จะต้องอธิบาย แต่ผมยังคงเห็นว่ากรุงเทพฯ จำเป็นต้องมีสนามบินแห่งใหม่

ทำไมต้องสร้างที่หนองงูเห่า ทำไมไม่ใช้สนามบินกำแพงแสน ทำไมไม่ใช้สนามบินอู่ตะเภา เป็นพื้นที่อื่น ไม่ได้หรือ เป็นคำถามที่หลายคนสงสัยและถามกันมากเช่นกัน ปัญหานี้ได้มีการศึกษากันในปี 2520 อย่างละเอียดและครอบคลุม พื้นที่โดยรอบปริมณฑลของกรุงเทพฯ โดยบริษัทที่ปรึกษา TAMS TAMS ได้พิจารณาพื้นที่ทั้งหมด 15 แห่ง ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกรุงเทพฯ ที่น่าจะก่อสร้างสนามบินสำหรับกรุงเทพฯ ได้ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา 5 แห่ง และอยู่บนฝั่งตะวันออก 10 แห่ง คือ

1. พื้นที่ตอนบนของทางหลวงหมายเลข 311 (ถนนปทุมธานี-เสนา) บริเวณอำเภอลาดหลุมแก้ว กับอำเภอลาดบัวหลวง
2. พื้นที่ตอนใต้ของทางหลวงหมายเลข 311 (ถนนปทุมธานี-เสนา) บริเวณอำเภอบางบัวทอง อำเภอปทุมธานี และอำเภอลาดหลุมแก้ว
3. พื้นที่ด้านเหนือของเส้นทางรถไฟสายใต้ บริเวณใกล้แม่น้ำนครชัยศรี และทิศใต้ของอำเภอไทรน้อย
4. พื้นที่ด้านใต้ของเส้นทางรถไฟสายใต้ และด้านตะวันตกเฉียงใต้ของอำเภอภาษีเจริญ
5. พื้นที่ด้านใต้ของทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และด้านเหนือของเส้นทางรถไฟแม่กลอง และทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนธนบุรี-ปากท่อ) ซึ่งอยู่ระหว่างอำเภอกระทุ่มแบน และอำเภอหนองแขม
6. พื้นที่ทางด้านเหนือของทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) ระหว่างอำเภอคลองหลวงกับอำเภอหนองเสือ

7. พื้นที่ทางด้านเหนือของทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) ทางทิศตะวันออกของอำเภอหนองเสือ
8. ท่าอากาศยานดอนเมือง
9. พื้นที่ทางด้านใต้ของทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) ระหว่างอำเภอชัยบุรีและอำเภอลำลูกกา
10. พื้นที่ทางด้านใต้ของทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) ประมาณ กม.ที่ 12 ด้านทิศตะวันออก กับ กม. ที่ 8 ด้านเหนือของอำเภอลำลูกกา
11. พื้นที่ทางด้านเหนือของทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนสุวินทวงศ์) กับทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของอำเภอลำลูกกา
12. พื้นที่ทางด้านเหนือของทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนสุวินทวงศ์) กับทางด้านเหนือของอำเภอหนองจอก
13. พื้นที่ทางด้านใต้ของเส้นทางรถไฟสายตะวันออก กับทางด้านใต้ของอำเภอลาดกระบัง (รวมพื้นที่หนองงูเห่าด้วย)
14. พื้นที่ทางด้านใต้ของเส้นทางรถไฟสายตะวันออก และด้านเหนือของอำเภอบางบ่อ
15. พื้นที่ทางด้านใต้ของทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) กับทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ของอำเภอบางพลี

จากพื้นที่ 15 แห่งนี้ ในขั้นแรก ถูกลดลงเหลือ 7 แห่ง โดย 2 แห่งอยู่ด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา และอีก 5 แห่ง อยู่ทางตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งรวมท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ด้วย (พื้นที่หมายเลข 1, 3, 8, 12, 13, 14 และ 15) ที่ถูกตัดออกไป 8 แห่ง (พื้นที่หมายเลข 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10 และ 11) เพราะอยู่ในแนวความปลอดภัยในการบินขึ้น-ลง ของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแถบแนวกว้าง 30 NM. (Airspace corridor: 30 NM.)

ขั้นต่อไป TAMS ได้เปรียบเทียบพื้นที่ตอนบนของทางหลวงหมายเลข 311 บริเวณอำเภอลาดหลุมแก้ว และอำเภอลาดบัวหลวง (หมายเลข 1) กับพื้นที่ด้านเหนือของเส้นทางรถไฟสายใต้บริเวณใกล้แม่น้ำนครชัยศรี และทิศใต้ของอำเภอไทรน้อย (หมายเลข 3) เห็นว่าพื้นที่หมายเลข 3 มีความได้เปรียบกว่า เพราะอยู่ใกล้ตัวเมืองกรุงเทพฯ มากกว่า ดังนั้น พื้นที่หมายเลข 1 จึงถูกตัดออกไป การเปรียบเทียบพื้นที่ด้านเหนือของทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนสุวินทวงศ์) กับด้านเหนือของอำเภอหนองจอก (พื้นที่หมายเลข 12) กับพื้นที่ด้านใต้ของเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ดับด้านใต้ของอำเภอลาดกระบัง (พื้นที่หมายเลข 13) พื้นที่หมายเลข 13 มีความเหมาะสมกว่า เพราะมี Airspace ที่เหมาะสมกว่า ไม่ต้องแก้ไขมาก มีเส้นทางรถไฟ



และถนนบางนา-ตราด รองรับอยู่แล้วการเปรียบเทียบพื้นที่หมายเลข 13 (พื้นที่ด้านใต้ของอำเภอ ลาดกระบัง) กับพื้นที่ด้านใต้ของทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) กับด้านตะวันออกเฉียงใต้ของอำเภอบางพลี (พื้นที่หมายเลข 15) พื้นที่ทางด้านใต้ของอำเภอลาดกระบัง (พื้นที่หมายเลข 13) มีความเหมาะสมมากกว่า เพราะพื้นที่หมายเลข 15 จะต้องมีการโยกย้ายราษฎรมากกว่า และปัญหาคุณภาพน้ำ เนื่องจากอยู่ใกล้ทะเลมากกว่า สำหรับพื้นที่ด้านใต้ของเส้นทางรถไฟสายตะวันออกกับด้านเหนือของอำเภอบางป้อม (พื้นที่หมายเลข 14) ถูกตัดออกไป เพราะในขณะนั้นการเคหะแห่งชาติมีโครงการที่จะสร้างที่พักอาศัยให้กับประชาชนบนพื้นที่นั้นถึง 4,400 ไร่ เป็นอันว่า พื้นที่ทั้งหมด 15 แห่ง ในเขตปริมณฑลของ กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งแต่ชายทะเลปากอ่าวไทย คือสมุทรปราการและสมุทรสาคร ขึ้นไปจนถึงเขต จังหวัดอยุธยา ด้านเหนือของกรุงด้านเหนือของกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกถึงจังหวัดนครปฐม ส่วนทางด้านตะวันออกถึงใกล้ชายเขตจังหวัดนครนายกและฉะเชิงเทรา พื้นที่ทั้งหมดนี้ได้ถูกคัดเลือกเพื่อการศึกษา เปรียบเทียบในรายละเอียด 3 แห่งคือ พื้นที่ของสนามบินดอนเมือง (พื้นที่หมายเลข 8) พื้นที่อำเภอไทรน้อย (พื้นที่หมายเลข 3) และพื้นที่ของสนามบินหนองงูเห่า (พื้นที่หมายเลข 13)

#### *รายละเอียดของการศึกษาคัดเลือกขั้นสุดท้ายนี้ ประกอบด้วย*

การคมนาคมระหว่างตัวเมืองกรุงเทพฯ กับสนามบินแห่งใหม่ในแง่ของระยะทาง ค่าก่อสร้าง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ผลกระทบจากการจัดหาพื้นที่ เช่น ระยะเวลาในการจัดหา/เวนคืน การโยกย้ายชุมชน และสวัสดิการสังคมในพื้นที่ การสูญเสียโอกาสการใช้พื้นที่ การจัดเส้นทางจราจร ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ในเรื่องเสียง ระบบน้ำใช้ คุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ ของเสียและระบบนิเวศวิทยา ความปลอดภัยด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ การจัดเส้นทางบิน ข้อจำกัดในการทำการบิน ภาระการทำงานของกรมควบคุมจราจรทางอากาศระบบสาธารณสุข โภคและ สิ่งอำนวยความสะดวก โอกาสในการขยายรองรับความเติบโตในอนาคต การยอมรับของประชาชน

พื้นที่ของอำเภอไทรน้อยถูกตัดออกไปเพราะการศึกษาในรายละเอียด มีข้อดีน้อยกว่าพื้นที่อีก 2 แห่งมาก รวมทั้งอยู่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ มากด้วย ส่วนพื้นที่ที่เหลือ 2 แห่งคือ สนามบินดอนเมือง และพื้นที่หนองงูเห่า นั้น มีข้อดีข้อเสียใกล้เคียงกันถือว่าเป็นตัวเลือกเอาที่ใดก็ได้ ซึ่งรัฐบาลสมัยนั้นได้ตัดสินใจเลือกเอาพื้นที่หนองงูเห่า เป็นที่ก่อสร้างสนามบินใหม่ นอกจากนี้ ก่อนที่จะเริ่มโครงการก่อสร้างสนามบิน สุวรรณภูมิในปี 2534 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้าง Louis Berger International, INC. ให้ศึกษาถึงพื้นที่ก่อสร้างสนามบินใหม่อีกครั้งว่า ยังคงมีความเหมาะสมที่จะเป็นสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่หรือไม่ การศึกษาก็ยังคงอยู่ในประเด็นใกล้เคียงกับที่เคยศึกษาไว้แล้ว คือความปลอดภัยในการทำการบิน ความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง งบประมาณของการก่อสร้าง เส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับตัว สนามบิน ในแง่ของระยะเวลาเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และความปลอดภัยของเส้นทาง ข้อ

ได้เปรียบและเสียเปรียบของพื้นที่ต่าง ๆ โดยเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่หนองงูเห่า พื้นที่ทางทิศตะวันตก และพื้นที่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

ผลการศึกษารูปได้ว่า หนองงูเห่า ยังคงมีความเหมาะสมที่สุดซึ่งจะให้ งบประมาณค่าก่อสร้างต่ำที่สุดที่มีตำแหน่งเหมาะสมที่สุด และใช้ระยะเวลาการก่อสร้างน้อยที่สุด

ข้อสงสัยที่บุคคลทั่วไปที่ไม่ทราบข้อมูลทางเทคนิค ซึ่งทำให้เกิดความกังวลและไม่แน่ใจว่าพื้นที่ที่หนองงูเห่าจะเหมาะสมกับการก่อสร้างสนามบิน ก็คือ สภาพดินที่อ่อนและทรุดตัวมาก และพื้นที่เป็นลุ่มต่ำ อยู่ในบริเวณน้ำหลากท่วมทุกปี ในเรื่องปัญหาของดินอ่อนนั้น ได้มีการสัมมนาทางวิชาการเกี่ยวกับปัญหานี้หลายครั้ง นอกจากนี้ยังได้มีการศึกษาวิจัยหลายครั้ง ทั้งในรับมหาวิทยาลัยและการศึกษาและทดลองอย่างเต็มรูปแบบโดยวิศวกรที่ปรึกษา โดยใช้เทคนิคและวิธีการต่าง ๆ กัน ซึ่งได้ผลสรุปว่า วิศวกรมีเทคนิคและวิธีการที่สามารถทำให้สภาพของดินที่มีปัญหานั้นดีขึ้น และมีสภาพใกล้เคียงเหมือนกับดินทั่วไปได้ สภาพดินของพื้นที่หนองงูเห่าที่ว่าเป็นปัญหานั้น คือ มีปริมาณน้ำในเนื้อดินลดลง จึงเกิดการทรุดตัวของดินมาก อีกปัญหาหนึ่งก็คือ เนื้อดินมีความบริสุทธิ์มาก ไม่มีหินหรือทรายเจือปน เมื่อแห้งและแตกจะละเอียดคล้ายผงแป้ง จะสามารถรับน้ำหนักได้หรือไม่ วิธีการปัญหานี้ วิศวกรมีแนวคิดที่สามารถพิสูจน์ได้ การแก้ปัญหาการทรุดตัวของดินก็คือ ทำให้ดินทรุดตัวลงก่อนการก่อสร้าง การที่จะทำให้ดินทรุดตัวลงสามารถทำได้โดยทำให้น้ำที่ปนอยู่ในเนื้อดินแยกออกดิน ซึ่งมีหลายวิธีการที่พัฒนามาจากภูมิปัญญาชาวบ้านที่ว่าพัฒนามาจากภูมิปัญญาชาวบ้าน ก็เพราะว่าหลักการคล้ายกับเราทำแป้ง ทำขนม ซึ่งเริ่มจากการไม่ข้าว เราจะแป้งที่ผสมกับน้ำมากจนจับตัวแป้งไม่ได้ เราก็เอาน้ำแป้งนั้นมาใส่ผ้าผูกให้น้ำซึมผ่านผ้าออกไป ที่เหลือก็จะได้น้ำแป้ง นำไปทำขนมต่อไปได้ หากจะรอให้น้ำซึมผ่านไปเลย ๆ ก็ต้องใช้เวลาานมาก ดังนั้น จึงเร่งให้น้ำออกจากแป้งให้เร็วโดยเอาน้ำหนักไปกดดูแป้ง วิธีการที่ให้น้ำออกจากดินก็เช่นเดียวกัน ก็ใช้น้ำหนักไม่ว่าจะเป็นหินหรือทรายถมทับพื้นที่ที่ต้องการให้ดินทรุดตัว และทำทางให้น้ำออกจากเนื้อดิน เมื่อปี 2526 กรมการบินพาณิชย์ได้ว่าจ้างให้บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา NACO ทำการศึกษาโดยใช้ทรายเป็นตัวนำน้ำออกจากดิน ที่เรียกว่า Sand Drain ที่ใช้ทรายเป็นวัสดุนำน้ำออกจากดิน เพราะในขณะนั้น ทรายเป็นวัสดุราคาถูกที่สุด โดยเจาะดินลงไปลึกประมาณสิบเมตร แล้วใส่ทรายลงไปให้เต็ม แล้วถมทับด้วยทรายบนผิวดินด้านบน น้ำหนักของทรายที่กดลงบนผิวดินด้านบนนี้ ทำให้น้ำที่อยู่ในเนื้อดินจะออกมารวมในแท่งทราย แล้วไหลขึ้นมาบนผิวดินทำให้ดินทรุดตัว และผลการศึกษารูปว่าใช้ได้ และได้ผลตามความคาดหมาย

ล่าสุด เมื่อปี 2537 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างสถาบัน AIT (Asian Institute of Technology) ศึกษาโดยใช้วัสดุ PVD. (Pre – fabricated Verticle Drain) เป็นตัวนำน้ำออกจากดินแทนแท่งทรายในการศึกษานี้ ด้วยเห็นว่า PVD. เป็นวัสดุที่ราคาถูกว่าการใช้แท่งทราย และมีการใช้งานในที่ต่าง ๆ

ได้ผลดีมากแล้ว การศึกษาได้มีการทดลองสภาพเหมือนกับการใช้งานจริง มีการวิเคราะห์ถึงระยะเวลา การใช้น้ำหนักกด ช่วงระยะห่างของการปักฝั ง PVD. ความลึกในการฝังผลการทรุดตัวของดิน และคุณภาพดิน หลังการทรุดตัว ซึ่งผลการศึกษาและการทดลองเสมือนจริงก็เป็นไปตามความคาดหมายของวิศวกร และ ข้อมูลที่ได้จากการทดลองก็เป็นประโยชน์ในการออกแบบ ความกลัวว่าน้ำจะท่วมสนามบินสุวรรณภูมิ เพราะเป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ อยู่ในทางน้ำหลาก ก็ยังเป็นข้อติติงในการก่อสร้างตามโครงการนี้ แม้กระทั่งในขณะนี้

ในโครงการนี้ ได้มีการก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วม ซึ่งเกิดจากน้ำหลาก และระบบระบายน้ำฝนที่ตกในบริเวณท่าอากาศยาน ไม่ให้ท่วมขังบริเวณพื้นที่ภายใน และปรับปรุงการระบายน้ำภายนอกพื้นที่ให้ระบายน้ำได้สะดวกรวดเร็ว ไม่ไปเอ่อท่วมพื้นที่ภายนอกสนามบินอีกด้วย ระบบระบายน้ำฝนภายในสนามบินประกอบด้วย

1. คลองขนานตามแนวขอบพื้นที่ภายในของสนามบิน ขนาดคลองกว้าง 35 เมตร ลึก 2 เมตร เพื่อรองรับน้ำฝนภายในสนามบิน ระบายออกจากทางวิ่ง ทางขับ ลนจอดเครื่องบิน และพื้นที่ต่าง ๆ ของสนามบิน

2. บ่อกักเก็บน้ำภายในพื้นที่สนามบิน รวมจำนวน 6 บ่อ สามารถเก็บน้ำได้ 3.2 ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งมากกว่าปริมาณน้ำฝนที่ตกติดต่อกัน 5 วัน โดยไม่ต้องสูบออก

3. สถานีสูบน้ำ 2 สถานี แต่ละสถานีสามารถสูบน้ำออกได้ 6 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที โดยมีปั๊มสูบน้ำขนาดใหญ่ 4 ตัว ใช้งานจริง 3 ตัว เป็นปั๊มสำรอง 1 ตัว ใช้ในกรณีตัวใดตัวหนึ่งขัดข้อง ระบบป้องกันน้ำท่วมที่เกิดจากน้ำหลาก สนามบินนี้มีเขื่อนดินโดยรอบพื้นที่ ความกว้างของฐานเขื่อน 70 เมตร สูง 3.5 เมตร เป็นการออกแบบให้สามารถป้องกันน้ำท่วมหลากจากภายนอกสนามบินที่เกิดจากฝนในรอบ 1250 ปีได้ ดังนั้นถ้าสนามบินสุวรรณภูมิถูกน้ำท่วมได้ กรุงเทพฯ ทั้งเมืองก็คงจมอยู่ใต้น้ำแน่นอน

นอกจากนี้ยังได้ร่วมปรับปรุงระบบระบายน้ำนอกพื้นที่สนามบิน โดยการขุดลอกคลองลาดกระบัง คลองหนองจุกเห่า คลองเทวะราชา คลองขวาง และคลองซอยต่าง ๆ อีก 16 คลอง นับเป็นความยาวทั้งหมดประมาณ 100 กิโลเมตร เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำออกสู่คลองสำโรง และคลองชายทะเลได้สะดวกขึ้น เพื่อมิให้เกิดน้ำท่วมเอ่อพื้นที่ภายนอกสนามบิน

ข้อมูลเหล่านี้ หวังว่าคงจะทำความกระจ่างต่อความวิตกกังวลในโครงการได้