

ข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับปัญหาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผังเมือง และธรรมาภิบาลสิ่งแวดล้อม



โดย กรินทร์ กลิ่นขจร
อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมืองถือเป็นประตูของประเทศไทย เป็นสัญลักษณ์ของความเจริญระดับชาตินานาชาติ ก่อนเปิดดำเนินการ มีการประชาสัมพันธ์ด้านความพร้อมและสิ่งอำนวยความสะดวก มีเส้นทางเครื่องบินวิ่งที่ยาวที่สุดในโลก มีหอบังคับการสูงที่สุดในโลก และมีอาคารผู้โดยสารพื้นที่ใหญ่ที่สุดในโลก เป็นต้น เมื่อเปิด



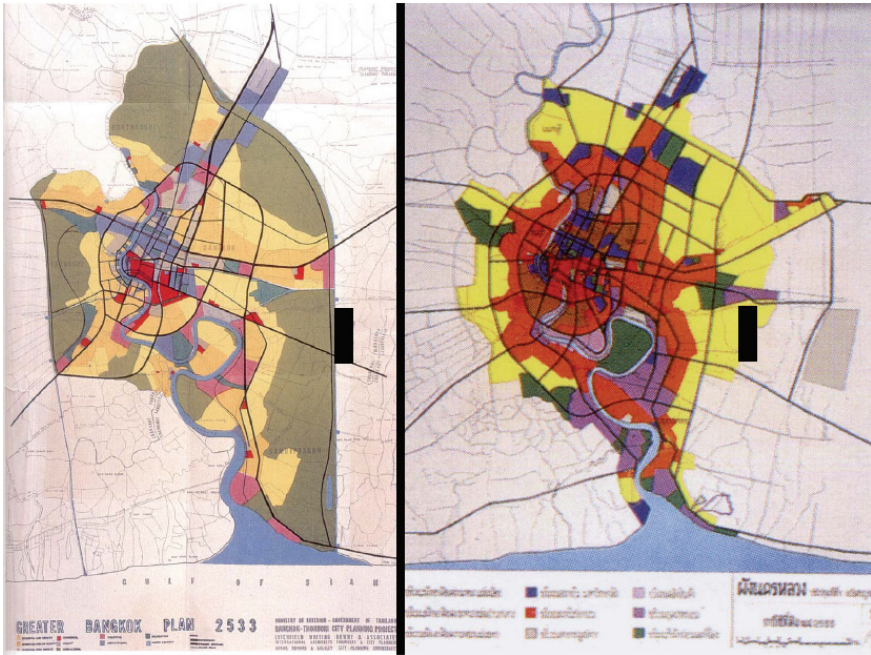
ดำเนินการ ความเดือดร้อนที่เกิดขึ้นเทียบกับดอนเมือง ที่ถูกละเลย และถูกกดดันซึ่งไม่เคยมีใครไปวิจัยเลยว่า จริงๆ แล้วเขาเดือดร้อนขนาดไหน ถูกกดดันภายใต้คำที่ว่ารู้อยู่แล้วและก็ชิน เมื่อดอนเมืองถูกพัฒนาเต็มศักยภาพจึงเกิดการย้ายสนามบินมายังสุวรรณภูมิแทน



พ.ศ. 2503 ในยุคเริ่มต้นการวางแผนพัฒนาครั้งใหญ่ของประเทศ รัฐบาลสฤทธิ ธารณ์รัชต์ โดยกระทรวงมหาดไทยได้ว่าจ้างบริษัทลิซฟีลด์ (Litchfield Whiting Bourne and Associates) จากประเทศสหรัฐอเมริกา ทำการศึกษาและวางผังเมืองล่วงหน้า 30 ปี สำหรับกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องท่าอากาศยานในครั้งนั้นระบุว่า กรุงเทพฯ ควรจะมีสนามบินพาณิชย์ใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อแยกเครื่องบินพลเรือนออกจาก เครื่องบินทหาร กล่าวคือ ในพ.ศ. 2500 นั้น ระบบการบินได้เริ่มเปลี่ยนเป็นระบบ jet engine คือ เครื่องบินขนาดใหญ่ที่มีแอร์โฮสเตสและผู้โดยสารจำนวนมาก เนื่องจากการที่ ได้วางแผนให้กรุงเทพฯ เจริญเติบโตไปทางทิศตะวันออกของเมือง โดยเฉพาะความเจริญ ด้านอุตสาหกรรม บริษัทลิซฟีลด์จึงเสนอแนะให้สถานที่ก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ตั้งอยู่ ห่างจากใจกลางของพระนครออกไปทางทิศตะวันออกประมาณ 17 กิโลเมตร ณ บริเวณ ตำบลหนองดอกไม้และตำบลหนองบอน (ปัจจุบันคือที่ดินระหว่างถนนศรีนครินทร์กับถนน วงแหวนรอบนอก ระหว่างคลองลาดกระบังกับถนนวงแหวนรอบนอก)

พอถึงปีพ.ศ. 2504 รัฐบาลสฤทธิ ธารณ์รัชต์ได้มอบหมายกระทรวงคมนาคม โดย สำนักงานการบินพลเรือน (ซึ่งต่อมาได้ยกระดับเป็น กรมการบินพาณิชย์ และกลายเป็น กรมการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน) ให้ทำการศึกษาและสำรวจเกี่ยวกับสถานที่ก่อสร้าง สนามบินดังกล่าว ซึ่งมีความเห็นว่าที่ตั้งซึ่งเสนอโดยบริษัทลิซฟีลด์นั้นอยู่ใกล้สนามบินดอน เมืองมากเกินไป อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการบินได้ จึงได้สำรวจพื้นที่ใหม่ และสรุปว่า สถานที่ที่สมควรใช้เป็นท้องที่ก่อสร้าง ควรอยู่ถัดไปทางทิศตะวันออกอีกประมาณ 10 กม. คือ พื้นที่หนองงูเห่า ซึ่งเป็นที่ดินลุ่มต่ำ และเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำอันเจียบบสงและอุดมสมบูรณ์ของ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการที่ประกอบไปด้วยบึงน้ำ ทุ่งหญ้า แปลงนา และ เรือกสวน บริเวณคลองลาดกระบัง คลองประเวศ และคลองหนองงูเห่า ชาวบ้านในพื้นที่ยึด อาชีพทำการเกษตรเป็นหลัก ทั้งทำนา ทำสวน และเลี้ยงปลา เป็นต้น โดยมีระยะห่าง ระหว่างสนามบินดอนเมืองและสนามบินแห่งใหม่ ประมาณ 30 กิโลเมตร

ผมถามอาจารย์ที่เคารพท่านหนึ่ง ซึ่งท่านได้บอกว่าตั้งแต่มีการวางผังเมืองใน ประเทศไทยมานั้น ไม่เคยมีผังไหนทำดีกว่าผังเมืองล่วงหน้า 30 ปีสำหรับกรุงเทพมหานครที่ จัดทำโดยบริษัทลิซฟีลด์นี้เลย จะเห็นว่ามี การควบคุมความเจริญเติบโตและมีศูนย์กลางที่ไม่ ใหญ่โต แต่ผังเมืองนี้ไม่ใช่ผังจังหวัด เพราะฉะนั้นเขาทำเฉพาะพระนครกับธนบุรี แต่ไม่ได้ ครอบคลุมทั้งจังหวัดพระนคร

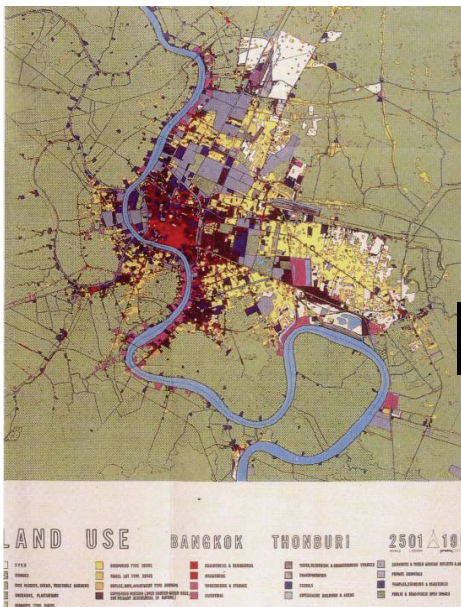


ผังการใช้ที่ดินของบริษัทลิวฟิลด์

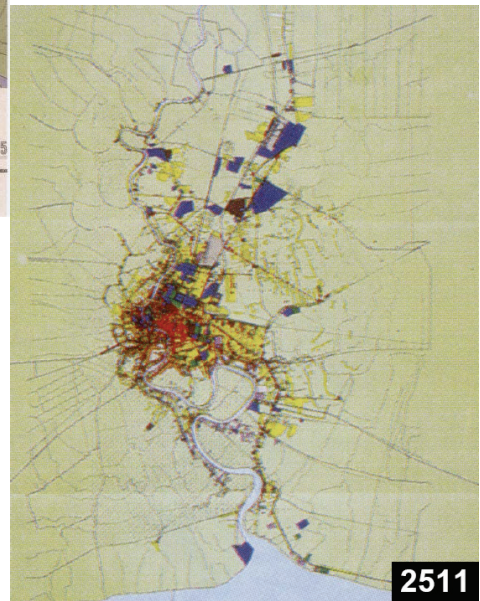
ในปีพ.ศ. 2505 คณะรัฐมนตรีได้ตัดสินใจที่จะก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ และได้ออก "พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลบางโฉลง ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ และตำบลศรีษะจรเข้ชั้นน้อย อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2505" การเวนคืนเพื่อให้การจัดซื้อได้เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว และประหยัด เพื่อประโยชน์ของรัฐในการจัดสร้างสนามบินพาณิชย์

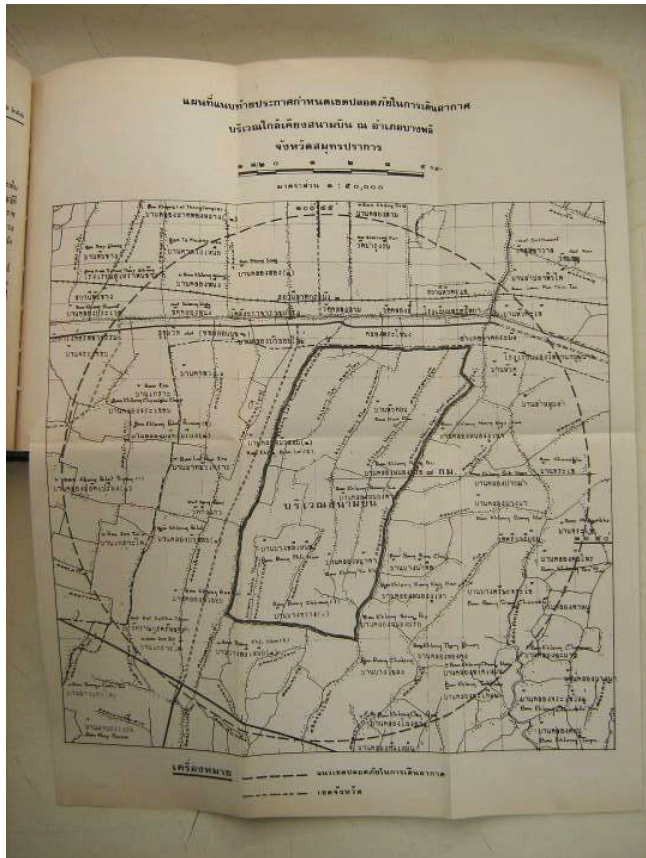
ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อจัดทำร่างสัญญาให้บริษัท อิตาลีไทย จำกัด ซึ่งเสนอร่วมกับบริษัท Compagnie Industrielle De Paris แห่งประเทศฝรั่งเศส เป็นผู้ทำการสำรวจ ออกแบบ และลงทุนก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ โดยมี ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และคณะกรรมการฯ เป็นผู้ดำเนินการจัดทำร่างสัญญาจนแล้วเสร็จ เพียงแต่รอการอนุมัติและลงนามในสัญญา

ในปี พ.ศ. 2506 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติได้แจ้งรัฐบาลให้ทราบถึงปัญหาในด้านประมาณการรายรับ - รายจ่าย ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจระยะที่ 2 (พ.ศ. 2507 - 2509) และระบุว่าโครงการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่จะต้องใช้งบประมาณสูงถึง 1,200 ล้านบาท นอกจากนี้ข้อเสนอของบริษัทฯ ยังอาจทำให้รัฐบาลเสียเปรียบมาก ทั้งยังเป็นโครงการที่ไม่เคยได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการบริหารของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจโดยตรงมาก่อน ซึ่งจะทำให้การเงินของประเทศเกิดปัญหาคณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้กระทรวงคมนาคมระงับการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ไว้ก่อน และมอบหมายให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติรีบไปศึกษา



2501





แผนผังการควบคุมเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

การกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศเป็นครั้งแรก โดยการเอาวงเวียนจิมตรงกลางพื้นที่เวนคืน และทางวงเวียนให้เป็นวงกลมไปไนรัศมี 7 กิโลเมตร และบอกว่านี่คือพื้นที่ปลอดภัยการเดินอากาศ ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

แผนผังการควบคุมเขตปลอดภัยในการเดินอากาศมีข้อห้ามดังนี้ “ไม่ให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอื่น ห้ามปลูกต้นไม้เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ และการอนุญาตตามมาตรานี้พนักงานหรือเจ้าหน้าที่จะกำหนดเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ ตามเห็นสมควรก็ได้”

ในปีพ.ศ. 2513 มีการวางผังนครหลวงขึ้น โดยนำผังของบริษัทลิซฟีลด์มาศึกษา และคาดการณ์ไปจนถึงปีพ.ศ. 2533 ซึ่งผังของบริษัทลิซฟีลด์มีการทำ green belt โดยรอบ และนำสนามบินดอนเมืองไว้บริเวณรอบนอก green belt ผังนครหลวงเสร็จประมาณปี พ.ศ. 2518 และมีการออกพระราชบัญญัติการผังเมืองในปี พ.ศ. 2518 ระบุว่า การผังเมือง หมายความว่า การวาง จัดทำ และดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมือง เฉพาะในบริเวณเมือง และบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมือง หรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่ หรือแทนเมือง หรือส่วนของเมืองที่ได้รับความเสียหาย เพื่อให้มี หรือทำให้ดียิ่งขึ้น

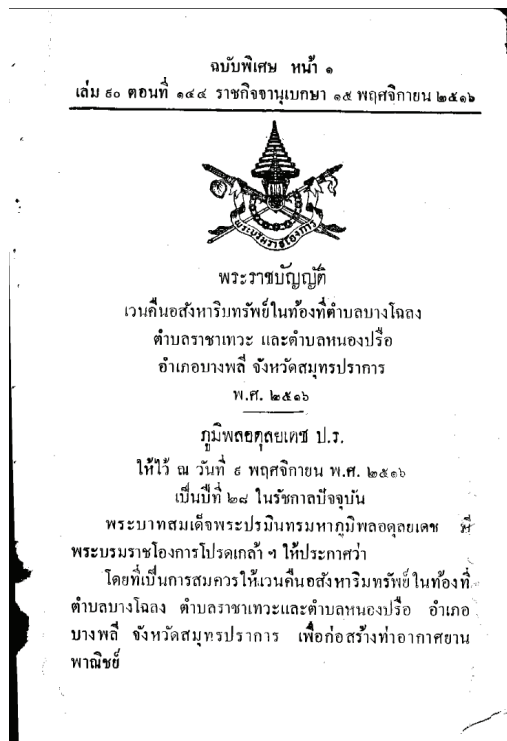
ทำไมไปทำไม คำตอบคือ เพื่อสร้างหรือพัฒนา เนื่องจากผังเมืองสมัยใหม่ในประเทศไทยเกิดในยุคพัฒนาและเผด็จการทหาร การพัฒนาประเทศหรือการสร้างโครงการ ขนาดใหญ่ จะต้องมีคนเสียสละให้ประเทศชาติ ใครไม่เสียสละก็จะโดนประณาม และหาก การที่ใครจะเสียสละเพื่อส่วนรวม เขาก็ไม่ควรที่จะมีชีวิตที่ดีอยู่ไปกว่าเดิม ซึ่งประเด็นนี้ มักถูกละเลยจากสังคมไทย

ต่อมาในปี พ.ศ. 2514 บริษัท นอร์ทรอป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น (Nortrop Airport Development Corporation) จากประเทศ สหรัฐอเมริกา ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลทหารของจอมพลถนอม ขอบเป็นผู้สร้างสนามบินให้ ฟรี แลกกับการขอสัมปทานเป็นระยะเวลา 20 ปี อย่างไรก็ตาม รัฐบาลถนอม กิตติขจร ได้ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2514 ว่า ไทยยังไม่มีจำเป็นต้องสร้าง สนามบินแห่งใหม่

แต่หลังจากที่นายกรัฐมนตรีถนอมได้ประกาศปฎิวัติตัวเอง และตั้งคณะปฎิวัติ ขึ้นมา โดยตนเองเป็นหัวหน้าคณะ เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2515 ระหว่างนั้นเกิดข่าวลือว่า มีเงินทุจริตสารพัด และมีข่าวลือเรื่องนักศึกษาประท้วงมากมาย จนกระทั่งวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2516 กระทรวงคมนาคมได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัท นอร์ทรอป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น ระบุให้กระทรวงคมนาคมต้องส่งมอบที่ดินให้กับ บริษัท นอร์ทรอป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น เพื่อดำเนินการวางผังแม่บท ออกแบบ และก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 บริเวณหนองงูเห่าภายใน 120 วัน นับ แต่วันที่ลงนามในสัญญา แต่เกิดเหตุการณ์ 14 ตุลาคม 2516 ขึ้นเสียก่อน

หลังเหตุการณ์ มีการเปิดโปงเรื่องกรณีทุจริตโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่ง ใหม่อย่างกว้างขวาง คณะรัฐมนตรีในรัฐบาลสัญญา ธรรมศักดิ์ กลับเร่งออกประกาศ

พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานสากล กรุงเทพฯ ในท้องที่ตำบลบางโคลง ตำบลราชاتهเว และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ (ที่ยังเหลืออยู่ทั้งหมด) ในเดือนพฤศจิกายนปีเดียวกัน ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยระบุเหตุผลว่า “เนื่องจากกรมการบินพาณิชย์มีความประสงค์จะดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์เป็นการเร่งด่วน” และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้นยังได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศติดตามมาในเดือนธันวาคมปีเดียวกันอีกด้วย โดยกำหนดอาณาบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ณ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นพื้นที่วงกลมรัศมี 7 กิโลเมตร โดยมีจุดศูนย์กลางของวงกลมอยู่ที่ตำแหน่งศูนย์กลางของบริเวณพื้นที่เวนคืน



ปี พ.ศ. 2517 บริษัท นอร์ทโรป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น ได้ทำหนังสือถึงรัฐบาลขอเลิกสัญญาก่อสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งที่สองที่หนองงูเห่า โดยไม่คิดค่าเสียหายแต่ประการใด เมื่อสัญญาการก่อสร้างโครงการดังกล่าวถูกยกเลิก ประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เวนคืนนั้นจึงมิได้ถูกโยกย้ายออกจากพื้นที่เดิม แต่พอถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2517 คณะรัฐบาลของนายสัญญา ธรรมศักดิ์ ได้ตั้งคณะกรรมการเวนคืนต่อ

หลังจาก บริษัท นอร์ทโรป ได้ถอนตัวไปแล้ว รัฐบาลได้มีการจ้างทำการศึกษากันใหม่อีกในหลายพื้นที่ จนถึงปี พ.ศ. 2529 ได้มีมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 18/03/2529 เรื่อง สถานที่ก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ และคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการการลงทุนที่ตอนเมืองเพื่อใช้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯ ต่อไป และสำหรับบริเวณพื้นที่หนองงูเห่าให้กระทรวงคมนาคมทำการศึกษาเพื่อใช้ประโยชน์บริเวณนี้ในทางอื่นที่เหมาะสมและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นในโอกาสต่อไป และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2529 คณะรัฐมนตรี มีมติอนุมัติหลักการให้ใช้พื้นที่บริเวณหนองงูเห่าเป็นที่ตั้งโครงการเมืองเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในนามมงคลสมัยพระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษา ๕ รอบ และพระราชพิธีมหามงคลปิเชก (หลังปีพ.ศ. 2529 เริ่มมีการสร้างหมู่บ้านจัดสรรขึ้นบริเวณพื้นที่ริมเกล้า)

หลังจากนั้น เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2529 คณะรัฐมนตรี มีมติอนุมัติหลักการให้กระทรวงอุตสาหกรรมใช้พื้นที่หนองงูเห่าเพื่อก่อสร้างอ่างเก็บน้ำตามโครงการจัดหาน้ำเพื่อการอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการ แต่ว่าเมื่อมาถึงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2530 คณะรัฐมนตรีกลับอนุมัติหลักการตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมขอยกเลิกการจะเข้าไปใช้พื้นที่บริเวณหนองงูเห่าตามโครงการจัดหาน้ำเพื่อการอุตสาหกรรม โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศเชิญชวนเอกชนมาลงทุนโครงการนี้แทน พื้นที่หนองงูเห่าจึงทำท่าจะกลายเป็นอ่างเก็บน้ำในที่สุด

หลังจากนั้น วันที่ 1 ธันวาคม 2530 คณะรัฐมนตรี มีมติให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำการศึกษาถึงระยะเวลาที่สนามบินดอนเมืองจะเต็มขีดความสามารถในการรองรับและช่องทางการขยายสนามบินดังกล่าวไปทางตะวันออก โดยย้ายกองทัพอากาศออกไป สำหรับการปรับปรุงเสริมสร้างให้สนามบินอู่ตะเภา (พื้นที่หนองงูเห่า เนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่) เป็นสนามบินแห่งที่ 2 นั้น ให้สงวนไว้ก่อน จนกว่าจะทราบผลการศึกษาของดอนเมือง

ครั้นถึงสมัยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.) ได้ยึดอำนาจจากนายกรัฐมนตรีชาติชาย ชุณหะวัณ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534 แล้ว โครงการก่อสร้างสนามบินหนองงูเห่าที่ดูเหมือนจะปิดฉากลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 จนกระทั่งมาถึงวันที่ 11 เมษายน 2534 สมัยนายอานันท์ ปันยารชุน ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ได้เสนอเรื่อง โครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 อีกครั้ง ตามที่นายบุญล ประจวบเหมาะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในขณะนั้นระบุว่า เพื่อให้ประเทศไทย

เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และให้การขนส่งทางอากาศเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมต่อไป จึงมีความสำคัญและเร่งด่วนที่ประเทศไทยจะต้องมีท่าอากาศยานกรุงเทพฯ แห่งที่สอง ทั้งที่ตลอด 20 ปีที่ผ่านมา ยังไม่เคยมีการอพยพโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่ดังกล่าวเลย

สำหรับผลการศึกษาพื้นที่หนองงูเห่า เพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่สองนั้น มีสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ หนึ่งในที่ตั้งของท่าอากาศยานมีความเหมาะสม กล่าวคือ มีมลภาวะทางเสียงจากเครื่องบินน้อย เพราะการขึ้น/ลงของเครื่องบินอยู่ใกล้ทะเลของอ่าวไทย ซึ่งจริงๆ แล้ว ไม่ใช่ครับ สนามบินไม่ได้อยู่ริมทะเล เครื่องบินจะต้องบินผ่านบางพลีและที่ต่างๆ ก่อน จึงจะออกไปอ่าวไทย สอง เป็นที่ดินซึ่งกรมการบินพาณิชย์ได้จัดซื้อและเวนคืนไว้นานแล้ว เพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งที่สอง และสาม เป็นการสอดคล้องกับการใช้พื้นที่ตามผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพราะพื้นที่นี้ถูกกำหนดไว้เพื่อสร้างสนามบินตั้งแต่อดีต ผังเมืองจึงระบุไว้ว่าเป็นสนามบินมาโดยตลอด

คณะรัฐมนตรีสมัยนายอานันท์ ปันยารชุน จึงมีมติเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2534 อนุมัติโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ และให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) เป็นผู้ดำเนินการ พร้อมกับได้แต่งตั้งคณะกรรมการโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ขึ้น โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้ว่าทอท. เป็นกรรมการ และเลขานุการ ด้วยเหตุนี้ “หนองงูเห่า” จึงกลับมาเป็นสถานที่ก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 อีกครั้งหนึ่ง โดยถือเป็นโครงการเร่งด่วนของรัฐบาล

ต่อมาในปี พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมในสมัยรัฐบาลชวน หลีกภัย ได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 28 กันยายน ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ณ วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2516 และได้กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ณ อำเภอบางพลี ในท้องที่เขตมิวนิบุรี เขตหนองจอก เขตบึงกุ่ม เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีขนาดพื้นที่ครอบคลุมกว้างขวางกว่าในประกาศฯ ฉบับเดิมเป็นอย่างมาก

พอถึงปี พ.ศ. 2538 – 2539 จากการที่โครงการสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ดังกล่าวได้ล้มลุกคลุกคลานมาตลอดเป็นระยะเวลา 40 ปี นโยบายของรัฐบาลที่ให้เริ่มทำ

โครงการ เริ่มแล้วล้ม ล้มแล้วเริ่มใหม่ เริ่มใหม่แล้วก็ล้มใหม่อีก เมื่อพื้นกลับมาดำเนินการอย่างเร่งด่วนได้ส่งผลกระทบประชาชนในพื้นที่เวนคืนและชุมชนโดยรอบอย่างหนักหน่วง แม้กระทั่งมีการใช้ความรุนแรงกับชาวบ้าน ซึ่งหลายครอบครัวมีอาชีพทำนาพอความเจริญต่างๆ เข้ามา เช่น น้ำเน่าจากโรงงานอุตสาหกรรม ชาวบ้านจึงไม่สามารถทำนาได้ และเปลี่ยนมาทำบ่อปลาและทำสวนอยู่หลายปี พอเริ่มจะมีรายได้กลับถูกไล่ทำให้ชาวบ้านแตกกระสานซ่านเซ็นไปคนละทาง บางคนถึงขั้นฆ่าตัวตาย ที่สำคัญบริเวณนี้เดิมเป็นชุมชนมาก่อน เมื่อถูกเวนคืนจึงทำให้เทศบาลไม่มาเหลียวแล เพราะถือว่าเป็นที่ดินของกระทรวงคมนาคม ชาวบ้านต้องทำถนน ขุดลอกคลองด้วยตัวเองทั้งหมด และสุดท้าย ชาวบ้านทั้งหมดต้องย้ายออกไป

ในปี พ.ศ. 2543 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานนาม “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” หมายความว่า “แผ่นดินทอง” เป็นชื่อท่าอากาศยานแห่งใหม่ เมื่อวันที่ 24 กันยายน ในสมัยที่นายชวน หลีกภัย ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีเป็นครั้งที่ 2

ประเด็นสุดท้ายคือ ภายหลังมีการปลูกกระแสแอร์พอร์ตซิตี ซึ่งทางรัฐบาลไทยมีการจ้างศึกษาออกมาในพื้นที่ที่ซ้อนทับกับเขตปลอดภัยการบินอากาศ หลังมีการประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศออกมา หน่วยงานที่รับผิดชอบไม่มีการบังคับใช้กฎหมายควบคุมใดๆ ทั้งสิ้น ซึ่งผมขอฟันธงตรงนี้เลย มีการปล่อยให้เกิดสิ่งปลูกสร้างมากมาย เช่น เทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง ถนนกิ่งแก้ว เป็นต้น

สรุปสิ่งที่ไม่ได้ทำคือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่มีการส่งข้อมูลแผนที่ผลกระทบทางเสียงของดอนเมืองและสุวรรณภูมิ เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้กับกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับพัฒนา แต่จริงๆ ไม่ใช่อย่างนั้น กรมการขนส่งทางอากาศจะต้องรู้ แล้วจะต้องเป็นผู้บอกให้กรมการผังเมืองเอาแผนที่ NEF นี้ ไปประกาศเป็นกฎหมายบังคับใช้ เพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน เพื่อไม่ให้มีคนมาปลูกสร้างในพื้นที่อันตราย สุดท้ายมีการสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นมาโดยที่รัฐบาลขณะนั้นยังไม่มีมีการประกาศกฎหมายควบคุม จากกรณีนี้จะเห็นได้ว่า ผังเมืองมีไว้เพื่อขึ้นนำการพัฒนา ฉะนั้นหากไม่มีการนำผังเมืองไปใช้จะทำให้การควบคุมไม่เข้มแข็งครับ