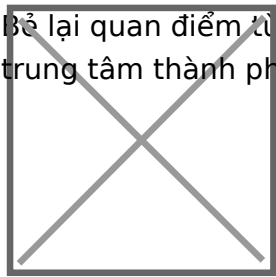


Tiếp bài- Sân bay Tân Sơn Nhất quá tải: Những giải pháp bị lãng quên

23:23 06/09/2016

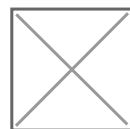
Bỏ lại quan điểm từ phía cơ quan quản lý cho rằng, sân bay Tân Sơn Nhất nằm quá gần trung tâm thành phố gây quá tải



Bài 1: Năng lực ... “ở ẩn”?

Bài 2: Xóa thế “độc đạo”

THCL Bỏ lại quan điểm từ phía cơ quan quản lý cho rằng, sân bay Tân Sơn Nhất nằm quá gần trung tâm thành phố gây quá tải cho hạ tầng trong và ngoài sân bay, PGS. TS. Nguyễn Thiện Tổng lên tiếng: Hiện có đến 29/100 sân bay lớn, đông khách vào bậc nhất thế giới, chỉ nằm cách trung tâm các thành phố lớn từ 10 km trở xuống; cách trung tâm các thành phố lớn từ 15 km trở xuống có 46 sân bay và cách trung tâm khoảng 20 km có 58 sân bay.



Muốn tăng khả năng phục vụ lên mức 56 triệu hành khách/năm, sân bay phải xây dựng thêm khoảng 80 chỗ đậu máy bay

Trong số này, có những sân bay như Hartsfield Jackson (Hoa Kỳ) đã đạt năng suất phục vụ hơn 90 triệu lượt khách/năm; sân bay Schipol đạt trên 52 triệu khách, cách trung tâm Thủ đô Amsterdam (Hà Lan) 9 km; sân bay Ninoy Aquino đạt 33 triệu khách, cách Thủ đô Manila (Philippines) 7 km...

Đề cập đến nguyên nhân gây ra tình trạng quá tải đây chuyển tại sân bay Tân Sơn Nhất từ cách đây 1 năm rưỡi, Kỹ sư hàng không Nguyễn Phụng Tâm đã đưa ra nhận định: Vấn đề nằm ở khâu quản lý khai thác dịch vụ hàng không chưa đạt hiệu quả cao. Điều này dẫn

tới thực trạng không khai thác được toàn bộ công năng của sân bay này. Diện tích sân bay Tân Sơn Nhất lớn với nhiều mặt tiếp giáp như vậy, nhưng lâu nay người ta vẫn chỉ sử dụng một mặt để tiếp cận với sân bay cho tất cả các dịch vụ, từ khai thác hành khách đến hàng hóa, du lịch, bảo dưỡng máy bay...

Ngược lại, các sân bay quốc tế của nước khác đều tận dụng triệt để ít nhất 2 mặt tiếp giáp của sân bay cho các dịch vụ liên quan đến hàng không. Từ đó, giúp kéo giãn mật độ xe cộ, phương tiện vận chuyển hàng hóa, hành khách tập trung về một hướng của sân bay. Vì thế, giải pháp cho sân bay Tân Sơn Nhất, Kỹ sư Nguyễn Phụng Tâm cho rằng nên đổi nhà ga quốc tế hiện có thành ga quốc nội. Đồng thời, cho phát triển thêm mặt phía bắc của sân bay, tận dụng triệt để phần diện tích giáp trực đường Quang Trung - Tân Sơn cho việc xây nhà ga quốc tế mới. Hoặc cũng có thể xây dựng nhà ga quốc tế mới trong khuôn viên của sân bay Tân Sơn Nhất hiện nay dưới dạng nhà ga vệ tinh, kết nối với ga chính bằng hệ thống xe điện ngầm.

Quá trình xây dựng nhà ga mới, cần gắn kết chặt chẽ với lợi ích các hãng hàng không nội địa và quốc tế để chia sẻ vốn đầu tư khi sân bay Tân Sơn Nhất đã có hơn 40 hãng hàng không quốc tế và nội địa hoạt động tại đây.

Bàn về tình trạng tắc nghẽn máy bay trên bầu trời trong ngày diễn ra hội thảo liên quan đến sân bay Tân Sơn Nhất thời điểm đó, Chủ tịch Hội Hascon - TS. Nguyễn Bách Phúc đã đưa ra luận điểm: Thực tế khai thác của hàng trăm sân bay quốc tế khác trên thế giới với số lượng hành khách đã đạt 80 - 100 triệu/năm; tần suất cất - hạ cánh lên đến 60 chuyến/giờ, song họ đều không có khái niệm tắc nghẽn máy bay trên bầu trời.

TS. Nguyễn Bách Phúc đặt vấn đề: Tại sao chỉ có vùng trời khu vực sân bay Tân Sơn Nhất bị tắc nghẽn khi đến năm nay cũng mới chỉ đạt năng suất phục vụ chừng 30 triệu hành khách?

Theo TS. Nguyễn Bách Phúc, năng lực của một sân bay phụ thuộc vào 3 yếu tố chính đó là đường băng, nhà ga, bãi đỗ. Với hạ tầng sẵn có của sân bay Tân Sơn Nhất, hoàn toàn có thể nâng cấp sân bay lên 56 triệu khách/năm mà không cần di dời bất cứ một công trình nào hiện hữu trong phạm vi sân bay.

Có tổng diện tích đạt tới 1.500 ha, trong khi đất dành cho các hoạt động bay dân dụng mới ở mức 850 ha. Do đó, trong sân bay Tân Sơn Nhất ở phía đầu đông - phía bắc đường băng có một bãi đất trống rộng khoảng 38 ha và nhiều khu đất chưa được khai thác khác. Để đạt được lượng hành khách 56 triệu/năm, sân bay Tân Sơn Nhất cần có thêm 3 nhà ga phục vụ hành khách và dành 150 ha để xây thêm bãi đỗ, đường lăn.

TS. Nguyễn Bách Phúc nêu con số cụ thể, hiện năng suất khai thác nhà ga hành khách quốc tế đã đạt hơn 12 triệu khách/năm. Nhưng diện tích sân mới chỉ đạt 3,1 ha, chiều cao

3 tầng và lại còn phải dành ra phần diện tích lớn làm lối đi cho khách ra ống lồng. Khu vực sân đậu mới chỉ có 8 ống lồng, nhưng đã cần phải có bãi đậu diện tích lớn cho máy bay đậu chờ nhận hoặc trả khách.

Theo tính toán của TS. Nguyễn Bách Phúc, tổng diện tích cần thiết cho một nhà ga loại này phải đạt 16 ha. Đến nay, sân bay Tân Sơn Nhất mới chỉ có 51 chỗ đậu, do vậy, muốn tăng khả năng phục vụ lên mức 56 triệu hành khách/năm, sân bay phải xây dựng thêm khoảng 80 chỗ đậu máy bay.

Về vấn đề quá tải, PGS. TS. Nguyễn Thiện Tống cũng đã từng nhìn nhận, nếu việc tắc nghẽn bầu trời là do năng lực hạn chế của đài không lưu thì phải đầu tư nâng cao năng lực của đài điều khiển không lưu. Dưới sự hỗ trợ của rada hiện đại, các sân bay lớn trên thế giới đã có thể điều khiển cho 1.500 - 2.000 chuyến bay cất - hạ cánh hàng ngày. Máy bay đi và đến sân bay theo lịch cất - hạ cánh, chứ không tùy tiện như dưới đường bộ. Để xảy ra chuyện ùn tắc trên trời, máy bay phải bay lòng vòng như vậy thì cần phải xem xét lại năng lực khai thác hạ tầng đường băng, đường lăn, sân đỗ nhà ga và những vấn đề kỹ thuật khác dưới mặt đất.

Hoàng Phương - Việt Dũng