



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี The Secretariat of the Cabinet

ชื่อเรื่อง

ส่วนราชการ เจ้าของเรื่อง

วันที่มีมติ

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุดตะเภา  

นร

29/01/2556

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุดตะเภา และรับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และการดำเนินการของกระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองทัพอากาศ กองทัพเรือ กรมการบินพลเรือน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยในความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ เสนอให้รัฐดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

๑. ทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีต้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริงในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ หลายประการไม่ได้กำหนดไว้ในแผนแม่บทฯ ซึ่งหากยังยึดแผนแม่บทฯ เดิมอยู่จะทำให้การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการในท่าอากาศยานโดยแตกต่างอย่างสิ้นเชิง และอีกประการหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่งคือการประมาณการระยะเวลาสำหรับการก่อสร้างส่วนต่อขยาย เช่น ปัญหาทางวิ่งที่ ๓ ที่ประสบปัญหาการต่อต้านอย่างรุนแรงจากประชาชนรอบข้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากรัฐไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ลุล่วงแล้ว การเพิ่มและพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะล่าช้าและน่าเป็นห่วง

๒. พิจารณานำนโยบายการใช้ท่าอากาศยานระบบ Multiple Airport มาใช้ทดแทนระบบ Single Airport โดยการพัฒนาท่าอากาศยานระบบ Multiple Airport ให้นำท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบันมาทำให้การบริการการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ และคล่องตัวยิ่งขึ้น รวมถึงพิจารณาแนวทางการใช้ท่าอากาศยานอื่น ๆ ภายในประเทศมาบูรณาการเพื่อใช้ประโยชน์สูงสุดอย่างเต็มศักยภาพ

๓. ท่าอากาศยานอุดตะเภา เป็นท่าอากาศยานที่จะมีความสำคัญและมีประโยชน์อย่างสูง แต่จากข้อมูลที่ได้ดำเนินการศึกษาพบว่าท่าอากาศยานอุดตะเภาปัจจุบันอยู่ในพื้นที่และอำนาจการบริหารของกองทัพเรือ และไม่ได้ได้รับความสนใจจากสายการบินต่าง ๆ เท่าที่ควร ดังนั้น รัฐบาลควรเป็นผู้ประสานกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และกองทัพเรือ เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันโดยอาจจะมอบแบบให้ ทอท. เป็นผู้บริหารท่าอากาศยานอุดตะเภา และแบ่งผลประโยชน์ให้กองทัพเรือ หรือนำรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานดอนเมืองมาปรับใช้ เพราะท่าอากาศยานดอนเมืองตั้งอยู่ในพื้นที่ของกองทัพอากาศซึ่งมีความคล้ายคลึงกัน หรือรูปแบบอื่น ๆ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นรูปธรรมขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าวเป็นเรื่องละเอียดอ่อน การดำเนินการใด ๆ จะต้องคำนึงถึงประโยชน์ของชาติเป็นหลัก และความสามัคคีปรองดองกล่าวคือการคำนึงถึงประโยชน์ของกองทัพเรือด้วย

๔. รัฐควรกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับยุทธศาสตร์และนโยบายให้เป็นวาระแห่งชาติ พร้อมกับการปรับปรุงแผนแม่บทแห่งชาติเกี่ยวกับท่าอากาศยานทั่วประเทศ โดยการจัดตั้งองค์กรอิสระที่มีองค์ประกอบ ๓ ส่วน คือ ภาคราชการและรัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจและเอกชน

๕. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รัฐควรเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เหมาะสมกับการเป็นสนามบินหลัก (Main Airport) ในเรื่องการพิจารณาถึงความสำคัญเรื่องการเพิ่มทางวิ่งของเครื่องบิน สาย ๓ (Runway 3) โดยเร่งรัดระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ๖-๑๒ เดือน เพิ่มอาคารเทียบเครื่องบินและอาคารผู้โดยสาร (Terminal) ต้องสร้าง Shuttle Train เพื่อขนส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินซึ่งมีระยะห่างกันมาก ให้เหมือนกับท่าอากาศยานสากลที่ใช้กันอยู่ การเชื่อมต่อท่าอากาศยานระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานดอนเมืองควรจัดให้เป็นเรื่องสำคัญเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการคู่ไปกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งควรกำหนดให้เสร็จในระยะเวลา ๖-๑๒ เดือน โดยจัดให้มี Nonstop express bus lane เพื่อรับส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยาน หรืออาจเป็น Airport shuttle bus วิ่งระหว่างท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยไม่มีการหยุดรับผู้โดยสารระหว่างทางและมีทางวิ่งโดยเฉพาะและมีรั้วตาข่ายกันตลอดเส้นทาง รวมทั้งจัดให้มี Nonstop express shuttle train รถไฟสายนี้ต่อเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดยไม่มีการหยุดรับผู้โดยสารระหว่างทางใช้เวลาเดินทางไม่ควรเกิน ๒๐-๓๐ นาที

๖. ท่าอากาศยานดอนเมือง รัฐควรจัดให้มีการปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นสนามบินรอง (Secondary Airport) โดยดำเนินการให้กลับมามีความพร้อมใช้งานได้ดังเดิมเหมือนก่อนการปิดใช้งานท่าอากาศยาน และควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสาร เช่น ดิคังตังเลื่อน (walkway conveyor) บนพื้นทางเดินเพิ่มขึ้น และปรับปรุงพัฒนาพื้นที่บางส่วนของอาคารผู้โดยสารให้เป็นพื้นที่ให้บริการต้อนรับผู้โดยสาร VIP ระดับ Elite Service และพัฒนาพื้นที่โดยรอบของท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๒๕๕๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๕

มกราคม ๒๕๕๖

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเภา

เรียน เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สศ ๐๐๐๑/๑๕๕๖

ลงวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๘/๓๒ ลงวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเภา
ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณาและผลการดำเนินการร่วมกับหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้อง ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนา
หนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม
ร่วมกับกระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
กองทัพอากาศ กองทัพเรือ กรมการบินพลเรือน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้
กระทรวงคมนาคมทราบด้วยแล้ว และได้เผยแพร่ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพร้อมความเห็นและผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม
ทางเว็บไซต์ของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบ และขอขอบคุณ
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่องดังกล่าว
ต่อคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๒๙ ม.ค. ๒๕๕๖

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔ www.cabinet.thaigov.go.th L53-01-56/ชัยพล

รอง ลคร. C- ๒๕๖๑.๕๖
ผอ.สวค. ๒๕๖๑.๕๖
ผช. ๒๕๖๑.๕๖
ผอ.กลุ่ม ๒๕๖๑.๕๖
นวล. ๒๕๖๑.๕๖
ผู้พิมพ์ ๒๕๖๑.๕๖
11/1/๕๖. ๒๕๖๑.๕๖ (๗)

เรื่อง รายงานผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรี
กรณีสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี
เรื่อง การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเภา

ด้วยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เรื่อง "การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเภา" ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้แจ้งผลการพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วยกระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองทัพอากาศ กองทัพเรือ กรมการบินพลเรือน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเรื่อง "การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเภา" มีผลการพิจารณา ดังนี้

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ด้านนโยบายของรัฐบาล ๑.๑ ให้นำนโยบายการใช้ท่าอากาศยานระบบ Multiple Airport มาใช้ทดแทนระบบ Single Airport โดยนำท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน (ท่าอากาศยานดอนเมือง : ทดม. และ อุตะเภา) รวมถึงพิจารณาแนวทางการใช้ท่าอากาศยานอื่นๆ ภายในประเทศ มาบูรณาการ เพื่อใช้ประโยชน์สูงสุดอย่างเต็มศักยภาพ	๑.๑ ที่ประชุมเห็นด้วยกับความเห็น ของสภาที่ปรึกษาฯ และ คค. ได้ดำเนินการใช้ท่าอากาศยานระบบ Multiple Airport แล้ว โดย ทอท. ได้กำหนดบทบาทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) เป็นท่าอากาศยานหลัก (Hub Airport) รองรับเที่ยวบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) และเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อ (Connecting Flight) เพื่อส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค และท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) เป็นท่าอากาศยานรองรับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers : LCCs) และ/หรือเส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point to Point) บนหลักการของความสมัครใจของสายการบิน เพื่อเป็นการใช้ท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่งให้เกิดประโยชน์สูงสุด

/ซึ่งคณะรัฐมนตรี ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๕ สำหรับทำอากาศยานอู่ตะเภา คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟู และสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๕ สนับสนุนงบประมาณ ๒๓๙.๘๐ ล้านบาท เพื่อเตรียมความพร้อม ของทำอากาศยานอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิด ทสภ. โดยให้กองทัพเรือ (ทร.) ร่วมกับ สศช. ปรับปรุงรายละเอียดและซื้อโครงการก่อน ที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติต่อไป อนึ่ง ทส. และกรมการบินพลเรือน (บพ.) มีความเห็นเพิ่มเติมว่า การพัฒนา ทสภ. โดยการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ตามแผนพัฒนา ทสภ. ประสบปัญหาการคัดค้านจากประชาชน ที่อาศัยอยู่โดยรอบ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเกิดความล่าช้าในการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ สำหรับทำอากาศยานภูมิภาคในความรับผิดชอบ ของ บพ. มีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูง ๖ แห่ง ที่สามารถพัฒนาเพิ่มได้ คือ กระบี่ อุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และ นครศรีธรรมราช จากปัจจุบันมีทั้งหมด ๒๘ แห่ง (เปิดให้บริการ ๒๖ แห่ง ไม่เปิดให้บริการ ๒ แห่ง คือ ตากและปัตตานี)
๑.๒ รัฐควรกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ โดยตรงเกี่ยวกับยุทธศาสตร์และนโยบายให้เป็น วาระแห่งชาติ พร้อมกับการปรับปรุงแผนแม่บทแห่งชาติ เกี่ยวกับท่าอากาศยานทั่วประเทศ โดยจัดตั้งองค์กร อิสระที่มีองค์ประกอบ ๓ ส่วน คือ ภาคราชการ/ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจเอกชน	๑.๒ ที่ประชุมเห็นว่า การจัดตั้งองค์กรอิสระ ประกอบด้วย ภาคราชการ/รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจเอกชน เพื่อรับผิดชอบเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ นโยบาย และการปรับปรุงแผนแม่บทแห่งชาติเกี่ยวกับ ท่าอากาศยานทั่วประเทศ น่าจะเป็นแนวคิด เพื่อดำเนินการในระยะยาวต่อไป เนื่องจาก ในปัจจุบันรัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนา เพื่อเพิ่มศักยภาพและคุณภาพของท่าอากาศยาน ทั่วประเทศ โดยพิจารณาแนวทางการเพิ่มขีด ความสามารถ (Capacity Planning) รวมทั้ง แนวทางการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ของท่าอากาศยานทั่วประเทศ และหากมีการศึกษา

/จัดทำ ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ ควรพิจารณาครอบคลุมถึงการให้บริการ ท่าอากาศยาน บริการการควบคุมจราจร ทางอากาศ บริการสายการบิน และธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เพื่อพัฒนา ระบบขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ในภาพรวมของประเทศให้มีความสอดคล้อง และเชื่อมโยงกัน ทำให้การพัฒนาระบบการขนส่ง ทางอากาศของประเทศมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์คุ้มค่าต่อระบบเศรษฐกิจ รวมทั้งศึกษา รูปแบบโครงสร้างการบริหารจัดการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการบูรณาการทำงาน (Synergy) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ นอกจากนี้ คค. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนา ขีดความสามารถของท่าอากาศยานทั่วประเทศ เพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มความสามารถ และปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ของท่าอากาศยานทั่วประเทศ
๒. ท่าอากาศยานอุตะเกา การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเกา โดยรัฐบาล ควรเป็นผู้ประสานกับ ทอท. และ ทร. เพื่อให้เกิด ประโยชน์ร่วมกัน โดยอาจจะมีการรูปแบบให้ ทอท. เป็นผู้บริหาร และแบ่งผลประโยชน์ให้ ทร. หรือนำรูปแบบการบริหาร ทดม. มาปรับใช้ เพราะ ทดม. ตั้งอยู่ในพื้นที่กองทัพอากาศ ซึ่งมีความคล้ายคลึงกัน หรือรูปแบบอื่นๆ เพื่อให้ การแก้ไขปัญหาเป็นรูปธรรมขึ้น เนื่องจาก ๒.๑ เป็นการเปิดพื้นที่เชิงเศรษฐกิจ และเชิงการท่องเที่ยวของภาคตะวันออก ๒.๒ มีการศึกษาโครงการสร้างสะพานลัด จากอ่าวไทย (แหลมฉบัง-ชะอำ) ๒.๓ เป็นการรองรับนโยบายของภาครัฐที่ได้ทำ MOU ร่วมกับพม่า เรื่อง การพัฒนาที่ครอบคลุม เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็น การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคตะวันออก ที่สมบูรณ์แบบ	๒. ที่ประชุมเห็นด้วยกับความเห็นของสภาที่ปรึกษา ซึ่ง ทร. ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการ กยอ. เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๕ ที่สนับสนุนงบประมาณ ๒๓๙.๘๐ ล้านบาท เพื่อเตรียมความพร้อม ของท่าอากาศยานอุตะเกาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิด ทสภ. โดยให้ ทร. ร่วมกับ สคช. ปรับปรุง รายละเอียดและชื่อโครงการก่อนที่นำเสนอ คณะรัฐมนตรีอนุมัติต่อไปแล้ว และจะได้ดำเนินการ ตามมติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๕ จังหวัดชลบุรี ซึ่งมอบหมายให้ คค. ร่วมกับกระทรวงมหาดไทย (มท.) ทร. และภาคเอกชนศึกษาความเหมาะสมในการเปิดใช้ สนามบินนานาชาติอุตะเกา-พญาในเชิงพาณิชย์ อย่างเต็มรูปแบบต่อไป ๒.๑ ทร. มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ ๒.๑.๑ ท่าอากาศยานอุตะเกา อยู่ภายใต้การดูแลของ ทร. บริหารจัดการในรูปแบบ ของคณะกรรมการบริหารซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงาน

/ด้านความมั่นคง ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ด้านความมั่นคง ส่วนราชการและเอกชนท้องถิ่น ตั้งอยู่บนพื้นที่กว่า ๓,๐๐๐ ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่เชิงพาณิชย์ (๗๕,๐๐๐ ตารางเมตร) พื้นที่ทางการทหาร และที่พักอาศัย ปัจจุบันมีเที่ยวบิน ระหว่างประเทศแบบเช่าเหมาลำ เที่ยวบินของสายการบิน บางกอกแอร์เวย์ โชลาร์แอร์ เที่ยวบินทางการทหาร และเที่ยวบินขนส่งเพื่อมนุษยธรรม รวมทั้ง สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ Airbus 380 ซึ่งสามารถรองรับนักท่องเที่ยว และเที่ยวบินขนส่ง สินค้าทางการเกษตรที่จะเดินทางไปยัง ภาคตะวันออกได้เป็นอย่างดี ๒.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๕ จังหวัดชลบุรี ได้มอบหมายให้ คค. ร่วมกับ มท. ทร. และภาคเอกชน ศึกษาความเหมาะสมในการเปิดใช้ ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภานในเชิงพาณิชย์ อย่างเต็มรูปแบบ ในขณะที่มติคณะกรรมการ กยอ. เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๕ มีมติสนับสนุน งบประมาณ ๒๓๙.๘๐ ล้านบาท เพื่อเตรียมความพร้อม ของท่าอากาศยานอุตะเภาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิด ทสภ. ซึ่งไม่ทราบว่าต้องการให้สถานะ ของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภาเป็นเชิงพาณิชย์ อย่างเต็มรูปแบบ หรือเป็นเพียงท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิด ทสภ. เท่านั้น ๒.๑.๓ สำหรับแนวคิด ให้ ทอท. เป็นผู้บริหารท่าอากาศยานอุตะเภา และแบ่ง ผลประโยชน์ให้ ทร. หรือนำรูปแบบการบริหาร ทดม. มาปรับใช้ เพราะ ทดม. ตั้งอยู่ในพื้นที่ ทอ. ซึ่งมีความคล้ายคลึงกัน ทร. เห็นว่า กรณีของ ทอ. มีความแตกต่างกับ ทร. เนื่องจากเมื่อเปิดใช้ ทดม. แล้ว ทอ. ยังมีพื้นที่อื่นๆ ที่สามารถใช้ในการกิจทางทหาร ของ ทอ. ได้ ส่วน ทร. ไม่มีพื้นที่สำรองอื่น มีเพียงพื้นที่อุตะเภาเท่านั้น จึงเห็นว่าการควบคุม การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน อาทิ Runway Taxi way

/รวมทั้ง ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	รวมทั้งการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic) และ Safety ควรอยู่ในความดูแลของ ทร. อย่างไรก็ตาม ทร. ได้ทำแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ทางการทหาร พื้นที่เชิงพาณิชย์ และพื้นที่สำรองสำหรับการขนส่งเพื่อมนุษยธรรมแล้วเสร็จ ๒.๒ สศช. มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ ๒.๒.๑ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา จะสามารถสร้างรายได้จากการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ จำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งให้เข้าถึงท่าอากาศยานได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ๒.๒.๒ การให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภา รองรับนักท่องเที่ยวและสินค้าภาคตะวันออก ควรมีการศึกษาปริมาณการจราจรทางอากาศที่เป็นไปได้ที่จะมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เพื่อให้สามารถพัฒนาขีดความสามารถและสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการของท่าอากาศยานให้มีความเหมาะสมทั้งประเภทและจำนวนเที่ยวบิน ผู้โดยสารและสินค้า
๓. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ๓.๑ ทบทวนแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. ต้องดำเนินการปรับปรุงข้อมูลสมมติฐานที่ใช้ประกอบแผนแม่บทฯ ได้แก่ ๓.๑.๑ ประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีต้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริงในปัจจุบัน ๓.๑.๒ ประมาณการระยะเวลาในการก่อสร้างส่วนต่อขยาย เช่น ทางวิ่งเส้นที่ ๓	๓.๑ ทอท. รับความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ ไปปรับปรุง ข้อมูล สมมติฐาน ประกอบแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. และที่ผ่านมาแม้จะมีการย้ายปริมาณจราจรบางส่วนจาก ทสภ. มายัง ทดม. ทำให้บรรเทาความแออัดของ ทสภ. ได้มาก แต่การพัฒนา ทสภ. ยังคงต้องดำเนินการต่อไป เพื่อให้สามารถรักษาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา เพื่อให้ไม่สูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางด้านการบินในอนาคต นอกจากนี้ ทอท. ได้ทบทวนสมมติฐานและการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารจากประมาณการผู้โดยสารรวมทั้งปี ในช่วง ๑๐ ปี คืบ ค้าง เพื่อทราบถึงจำนวนและความสะดวกสบายของผู้โดยสาร รวมทั้งอัตราการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งในและนอกประเทศ การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นต้น

/สำหรับ ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	สำหรับโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ทอท. ได้ดำเนินการจัดแผนโครงการและกรอบวงเงินงบประมาณ(การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดขยายผลกระทบด้านเสียง และการก่อสร้างตามโครงการ) เสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะกรรมการ ทอท. พิจารณาเห็นชอบโครงการ โดยจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้เมื่อได้รับความเห็นชอบจากสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) ซึ่งตามแผนการดำเนินการจะพร้อมเปิดให้บริการในปีงบประมาณ ๒๕๖๐
๓.๒ ควรเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านต่างๆ ภายในท่าอากาศยานให้เหมาะสมกับการเป็นสนามบินหลัก (Main Airport) ดังนี้ ๓.๒.๑ เพิ่มทางวิ่งเส้นที่ ๓ โดยเร่งรัดระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ๖-๑๒ เดือน ๓.๒.๒ เพิ่มอาคารเทียบเครื่องบินและอาคารผู้โดยสาร ๓.๒.๓ สร้าง Shuttle Train ระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ซึ่งมีระยะห่างกันมาก ๓.๒.๔ การเชื่อมต่อระหว่าง ทสภ. กับ ทตม. ควรจัดให้เป็นเรื่องสำคัญเร่งด่วน โดย ๓.๒.๔.๑ จั ด ไ้ ห้ มี Nonstop Express Bus Lane หรือ Airport Shuttle Bus โดยไม่มีการหยุดรับผู้โดยสารระหว่างทางและมีทางวิ่งโดยเฉพาะ ๓.๒.๔.๒ จั ด ไ้ ห้ มี Nonstop Express Shuttle Train	๓.๒ ที่ประชุมเห็นด้วยกับความเห็นของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดย ทอท. ได้ดำเนินการแล้ว มีผลการดำเนินงานดังนี้ ๓.๒.๑ ระยะสั้น ทอท. ได้จัดให้บริการรถเวียนฟรีเพื่อเชื่อมต่อระหว่าง ทสภ. กับ ทตม. โดยมีความถี่สอดคล้องกับปริมาณจราจรทางอากาศในแต่ละช่วงเวลาให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเปลี่ยนเที่ยวบินระหว่าง ๒ ท่าอากาศยาน ๓.๒.๒ ระยะยาว ๓.๒.๒.๑ การพัฒนา ทสภ. ระยะที่ ๒ ประกอบด้วย ๔ กลุ่มงาน ดังนี้ (๑) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร (๒) กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (๓) กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค (๔) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (Project Management Consultant; PMC)

/ซึ่งปัจจุบัน ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ซึ่งปัจจุบัน ทอท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัท EPM Consortium เป็นที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (Project Management Consultant; PMC) เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕ และเริ่มงานเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ ระยะเวลาดำเนินงาน ๗๐ เดือน ๓.๒.๒.๒ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะกรรมการ ทอท. พิจารณาเห็นชอบโครงการ ซึ่งจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้เมื่อได้รับความเห็นชอบจากสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) ซึ่งตามแผนการดำเนินการจะพร้อมเปิดให้บริการในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ๓.๒.๒.๓ การเชื่อมต่อระบบรถไฟระหว่าง ทสภ. และ ทดม. โครงการก่อสร้างรถไฟสายสีแดง Airport Rail Link เชื่อมระหว่างสองท่าอากาศยาน โดยได้เปิดให้บริการช่วงสุวรรณภูมิ-มักกะสัน-พญาไท สำหรับช่วงที่เหลือพญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง ได้ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผ่านการพิจารณา EIA จากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมแล้ว อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ คาดว่าจะให้บริการได้ภายในปี ๒๕๕๙ นอกจากนี้ มีรถไฟสายสีแดง (รถไฟชานเมือง) ให้บริการจากเส้นทางภาคเหนือถึงชุมทางบางซื่อและจากบางซื่อเชื่อมต่อสายตะวันออก ซึ่งสามารถไป ทสภ. ได้ และมีแผนจะพัฒนาในเส้นทางดังกล่าวเป็นรถไฟระบบไฟฟ้าต่อไป โดยโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ปัจจุบันอยู่ระหว่างประกวดราคางานโยธา มีแผนเปิดให้บริการในปี ๒๕๕๙ และโครงการช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก รายงาน EIA ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว อยู่ระหว่างการเจรจาต่อรอง โดยจะเปิดให้บริการในปี ๒๕๕๙ สำหรับช่วงอื่นๆ จะแล้วเสร็จทั้งระบบภายในปี ๒๕๖๒

/๓.๒.๒.๔ ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	๓.๒.๒.๔ การเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานอู่ตะเภา ปัจจุบัน รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๕-๒๕๕๖ เพื่อดำเนินการศึกษาและพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง (Airport Rail Link) เชื่อมต่อ ทสภ. ชลบุรีและพัทยา ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค โดยคาดว่าจะลงนามในสัญญาจ้างประมาณเดือนธันวาคม ๒๕๕๕ ระยะเวลาดำเนินการ ๑๔ เดือน ซึ่งในข้อกำหนดขอบเขตของงานได้ขยายการศึกษาถึงจังหวัดระยองด้วย สำหรับการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบทางรถไฟสายใหม่ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด รฟท. อยู่ระหว่างการขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๗ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป อนึ่ง ทส. และ ตช. มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ ๓.๒.๒.๕ การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านต่างๆ ภายใน ทสภ. เช่น การเพิ่มทางวิ่งเส้นที่ ๓ การเพิ่มอาคารเทียบเครื่องบิน อาคารผู้โดยสาร และการสร้าง Shuttle Train จะต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาด ของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปฏิบัติให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๔๘ ซึ่งมีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ทสภ. เพิ่มเติม (การเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ)เพื่อรองรับผู้โดยสาร ๔๕ ล้านคนต่อปี ซึ่งได้กำหนดมาตรการข้อ ๑.๓ ว่า " ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือ มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงให้ สผ. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง"

/๓.๒.๒.๖ ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	๓.๒.๒.๖ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการคาดการณ์พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเมื่อดำเนินการโครงการท่าอากาศยานตามศักยภาพสูงสุด (เช่น ทสภ. สามารถก่อสร้างส่วนต่อขยายได้ ๕ ทางวิ่ง) ตลอดจนการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และครอบคลุมพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบเมื่อดำเนินการโครงการท่าอากาศยานตามศักยภาพสูงสุดเป็นส่วนใหญ่ที่ผู้รับผิดชอบท่าอากาศยานทั้งสามแห่ง ต้องดำเนินการจัดเตรียมให้เกิดความชัดเจนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญเพื่อไม่ให้เกิดข้อจำกัดของการใช้งานท่าอากาศยานตามศักยภาพที่ได้รับ การออกแบบไว้ และเพื่อไม่ให้มีผลต่อโครงการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคตดังที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ๓.๒.๒.๗ การพัฒนาโครงการท่าอากาศยานเพื่อพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศ ควรพิจารณาและตระหนักถึงสิทธิของประชาชนในการดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติและต่อเนื่อง ในสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิการ หรือคุณภาพชีวิต รวมทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแสดงความคิดเห็นต่อนโยบาย การพัฒนาโครงการท่าอากาศยานในพื้นที่ของตนเอง ๓.๒.๒.๘ ตม. ได้ปรับปรุงและอำนวยความสะดวกด้านการตรวจลงตรา โดยเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ในการตรวจร้อยละ ๔๐ ของที่มีในปัจจุบัน รวมทั้งมีการนำเครื่อง Auto Gate มาใช้กับคนไทยในการตรวจลงตรา
๔. ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) รัฐควรจัดให้มีการปรับปรุงและพัฒนา ทดม. เป็นสนามบินรอง (Secondary Airport) โดยดำเนินการให้กลับมา มีความพร้อมใช้งานเหมือนก่อนการปิดใช้งาน และควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารเช่น ๔.๑ ติดตั้งทางเลื่อน (Walkway Conveyor) บนพื้นทางเดินเพิ่มขึ้น	๔. ที่ประชุมเห็นด้วยกับความเห็นของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่ง ทอท. ได้ปรับปรุง ทดม. โดยใช้อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ด้านทิศเหนือให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ และด้านทิศใต้ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ สำหรับการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ทางเลื่อน (Walkway Conveyor) บนพื้นทางเดิน อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อบรรจุในแผนพัฒนา ทดม. ระยะที่ ๒

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็น ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔.๒ ปรับปรุงพัฒนาพื้นที่บางส่วนของอาคารผู้โดยสารให้เป็นพื้นที่ให้บริการต้อนรับผู้โดยสาร VIP ระดับ Elite Service ๔.๓ พัฒนาพื้นที่โดยรอบของ ทดม. ให้เกิดประโยชน์สูงสุด	สำหรับการตรวจคนเข้าเมือง ได้เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ในการตรวจลงตราที่ ทดม. จาก ๔๐ คน เป็น ๓๒๐ คนแล้ว อนึ่ง ทส. มีความเห็นเพิ่มเติมว่า หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดแตกต่างไปจากเดิม ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เคยให้ความเห็นชอบในโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยแล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๕๓ มาตรการข้อ ๑.๔ ว่า “หากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเสนอรายละเอียดการขอเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง” ดังนั้น การพัฒนาและปรับปรุงและพัฒนา ทดม. ตามข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ จะต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดังกล่าวด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองทัพอากาศ กองทัพเรือ กรมการบินพลเรือน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖

(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ของ.ลกร. ... C- ... ๒๙ ม.ค. ๕๖
 ผอ.สวค. ... ๒๙ ม.ค. ๕๖
 ผช. ... ๒๙ ม.ค. ๕๖
 ผอ.กลุ่ม ... ๒๙ ม.ค. ๕๖
 นวค. ... ๒๙ ม.ค. ๕๖
 ผู้พิมพ์ ...