



โครงการพัฒนาทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองจุกเห่า)

สิงหาคม 2537

สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โครงการทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2
(หนองจุกเก่า)

1. โครงการทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเท่า)

1.1 สาระสำคัญ

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2534 ให้ดำเนินการก่อสร้างทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ขึ้น ในบริเวณพื้นที่ ต.บางโหลง ต.ราชาเทวะ ต.หนองปรือ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ มีเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ มีความกว้าง 4 กม. และมีความยาว 8 กม. และได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 พ.ศ. 2535 เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2535 ตลอดจนได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารการพัฒนาทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเท่า) เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2535 เพื่อทำหน้าที่กำกับ ดูแล โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายศุภชัย พานิชภักดิ์) เป็นประธาน และเพื่อให้การพัฒนาโครงการทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 สอดคล้องกับโครงข่ายบริการพื้นฐานเชื่อมต่อกับโครงการ คณะกรรมการบริหารฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นอีก 4 ชุด คือ

- 1) คณะอนุกรรมการพัฒนาทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเท่า) มีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน และผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่หลัก ดูแลงานพัฒนาภายในทำอากาศยาน
- 2) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริการพื้นฐานสำหรับรองรับเชื่อมต่อกับทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 มีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นประธาน และมีรองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่หลักดูแลประสานงานพัฒนาภายนอกทำอากาศยาน
- 3) คณะอนุกรรมการประสานการโยกย้ายราษฎรและกำหนดเขต เวณคั้นที่ดินเพิ่มเติม เพื่อการพัฒนาทำอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเท่า) และโครงข่ายบริการพื้นฐาน มีอธิบดีกรมการบินพาณิชย์ เป็นประธาน และมีผู้อำนวยการกองก่อสร้างและบำรุงรักษา กรมการบินพาณิชย์ เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่หลัก ในการกำหนดแนวทาง และมาตรการโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่โครงการฯ และกำหนดแนวทาง เขตเวณคั้นที่ดินเพิ่มเติม

- 4) คณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์การพัฒนาท่าอากาศยานสาทรกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองจุกท่า) และ โครงข่ายบริการพื้นฐาน มีผู้อำนวยการองค์การสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประธาน และมีผู้อำนวยการกองศึกษาและเผยแพร่การพัฒนา สศช. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่หลัก ในการจัดทำแผนการประชาสัมพันธ์ ผลิตเอกสาร ชำนาญ ความ การสัมภาษณ์ เพื่อเผยแพร่การดำเนินงานของคณะกรรมการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1-2 ความก้าวหน้า

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา GEC (General Engineering Consultants) เพื่อช่วย ทอท. บริหารงานโครงการภายใน สนามบินศึกษากำหนดบทบาทการดำเนินงาน สรรวจสภาพพื้นที่ เพื่อวางแผนสิ่งแวดล้อม ในวงเงิน ประมาณ 914 ล้านบาท โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการ 7 1/2 ปี แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ

- ระยะที่ 1 ดำเนินการปรับปรุงแผนแม่บท ใช้เวลาดำเนินงาน 1 ปี
- ระยะที่ 2 ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม ใช้เวลาดำเนินงาน 2 1/2 ปี
- ระยะที่ 3 ดำเนินการก่อสร้าง ใช้เวลาดำเนินงาน 4 ปี

ปัจจุบันดำเนินงานอยู่ในระยะที่ 2 คือ งานออกแบบรายละเอียดขั้นสุดท้ายของท่าอากาศยาน และคาดว่าจะการดำเนินงานจะแล้วเสร็จตามเป้าหมายสามารถให้บริการในระยะแรก ในปี 2543 ซึ่งรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ประมาณ 30 ล้านคน/ปี เมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์แบบสามารถให้บริการได้ 112 เที่ยวบิน/ชั่วโมง ผู้โดยสาร 100 ล้านคน/ปี ปริมาณสินค้า 6.4 ล้านตัน/ปี

งาน TECHNICAL PROJECT

งานออกแบบและก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วม

ปัจจุบันอยู่ในขั้นจัดทำรายละเอียด Detail Design

งานปรับปรุงคุณภาพดินและงานผิวทางสนามบิน

ทอท. ลงนามว่าจ้างให้สถาบัน AIT เป็นผู้ศึกษา Full Scale Field Test โดยใช้เวลาในการศึกษา 360 วัน

งานออกแบบอาคารผู้โดยสาร

ทอท. ได้ดำเนินการคัดเลือกวิศวกรที่ปรึกษาที่ยื่นข้อเสนอจากที่ยื่นข้อเสนอไว้ประมาณ 20 ราย ดำเนินการคัดเลือกแล้ว 6 ราย อยู่ในระหว่างการดำเนินการคัดเลือกต่อไป

งานวางแผนด้านการบริหารและการเงิน

ทอท. ได้ทำสัญญากับ บริษัท COOPERS AND LYBRAND เป็นผู้ดำเนินงานวางแผนด้านการบริหาร และการเงินภายในสนามบิน เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2537

งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

GEC ได้จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ ทอท. ได้จัดส่งสถาบันสิ่งแวดล้อมแล้ว

2. โครงการศึกษาแผนพัฒนาระบบบริการพื้นฐาน สำหรับรองรับเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสากล กรุงเทพฯ แห่งที่ 2

2.1 สารสำคัญ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหน้าที่ดูแล กำกับการศึกษาของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Norconsult ทำการศึกษาจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบิน แผนการใช้ที่ดิน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และโครงสร้างบริการพื้นฐาน ใช้งบประมาณในการจัดทำการศึกษา 73.3 ล้านบาท โดยใช้ระยะเวลาทำการการศึกษา 18 เดือน แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ

- ระยะที่ 1 การวางแผนแม่บท และ โครงข่ายบริการพื้นฐาน ใช้เวลาทำการการศึกษา 10 เดือน
- ระยะที่ 2 ศึกษาความเหมาะสมของโครงการที่มีความสามารถระดับสูง ใช้เวลาทำการการศึกษา 8 เดือน

2.2 ความก้าวหน้า

วันที่ 18 เมษายน 2537 กลุ่มบริษัท NORCONSULT ได้จัดส่งร่างแผนแม่บทผังการใช้ที่ดิน และแผนงานโครงการบริการพื้นฐานที่สำคัญตามแผนงาน ระยะที่ 1 ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- 1 ร่างแผนแม่บทดังกล่าว แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ
 - 0 รายงานหลักในเรื่องต่างๆ ไป
 - 0 รายงานบริการพื้นฐาน

2 .รายงานหลักในเรื่องทั่วไปที่สำคัญ ได้แก่

2.1 แผนแม่บทและผังการใช้ที่ดิน ซึ่งเสนอให้แบ่งเขตการใช้ที่ดิน เป็น 3 เขต ดังนี้

0 เขตชั้นที่ 1 บริเวณ 5 กม. โดยรอบท่าอากาศยานเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานใหญ่ทั้งภายในและต่างประเทศ คลังสินค้า และธุรกิจเกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานโดยตรง

เขตชั้นที่ 2 บริเวณ 5-15 กม. เป็นที่ตั้งของธุรกิจที่ได้รับสิทธิผลโดยตรงจากท่าอากาศยานฯ ที่อยู่อาศัยของพนักงานท่าอากาศยานฯ

0 เขตชั้นที่ 3 บริเวณ 15-30 กม. เป็นที่ตั้งของธุรกิจที่ได้รับสิทธิผลทางอ้อม จากท่าอากาศยานฯ ที่อยู่อาศัยของพนักงานท่าอากาศยานฯ และพนักงานอื่น

2.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม : ในขั้นนี้เป็นเพียงการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องลักษณะดิน ชั้นดิน การใช้ที่ดินปัจจุบัน และผลกระทบด้านเสียง เพื่อจัดทำรายละเอียดในการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ในระยะที่ 2

2.3 องค์กรและกฎหมาย : เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บทอย่างมีประสิทธิภาพ มีประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม และเกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ควรมีการจัดตั้งองค์กรใหม่เพื่อดูแลการพัฒนา และใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้เกิดผลอย่างจริงจัง

2.4 งบประมาณการลงทุน : เงินลงทุนทั้งสิ้นจนถึงปี ค.ศ. 2010 ประมาณ 124 พันล้านบาท ซึ่งการลงทุนด้านบริการพื้นฐานแล้ว

2.5 การดำเนินงานในระยะที่ 2 ซึ่งเป็นการศึกษาความเหมาะสมของโครงการที่มีความสำคัญลำดับสูงในสาขาต่าง ๆ ดังนี้

- 0 การพัฒนาเมือง
- 0 ระบบป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- 0 ระบบขนส่ง
- 0 ระบบบำบัดน้ำเสีย
- 0 ระบบกำจัดขยะ
- 0 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3 รายงานบริการพื้นฐานสาขาต่างๆ ดังนี้

3.1 ระบบป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ เสนอให้

- 0 ขยายคลองด้านเหนือ-ใต้สนามบิน
- 0 เพิ่มจำนวนเครื่องสูบน้ำ
- 0 จัดหาพื้นที่รับน้ำ
- 0 ป้องกันน้ำท่วมอันเกิดจากคันกันน้ำและฝน

ซึ่งจะได้มีการศึกษาในรายละเอียดต่อไปในระยะที่ 2

3.2 ระบบขนส่ง เสนอให้

- 0 ก่อสร้างทางด่วนจากลาดกระบังไปฉะเชิงเทรา ระยะทาง 29 กม.
- 0 ก่อสร้างถนนสายรองล้อมรอบท่าอากาศยานฯ ระยะทาง 33.5 กม.
- 0 ก่อสร้างถนนเชื่อมเข้าพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่การค้า การอุตสาหกรรม โดยแยกย่อยจากถนนสายหลัก ถนนสายรอง ระยะทาง 370 กม.

- 0 ปรับปรุงขยายถนนเดิมที่มีการลาดยางอยู่แล้ว ได้แก่ ถนนอ่อนนุช ให้ต่อเชื่อมถึงทางหลวงหมายเลข 314 (บางปะกง-ฉะเชิงเทรา) และถนนรัตนโกสินทร์ไปถนน วัดศรีวารีน้อย ระยะทางรวม 36 กม.
- 0 เร่งปรับปรุงทางรถไฟเป็นทางคู่จากกรุงเทพฯ ไป ฉะเชิงเทรา และจะศึกษาเบื้องต้นการต่อเส้นทางรถไฟ เข้าสู่ท่าอากาศยานฯ
- 0 พัฒนาให้มีระบบรถไฟขนส่งมวลชนและรถไฟความเร็วสูง เข้าสู่ท่าอากาศยานฯ

ทั้งนี้ จะได้ทำการศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดด้าน เศรษฐกิจและวิศวกรรมต่อไปในระยะที่ 2

3.3 ระบบกำจัดขยะ เสนอให้ตั้งโรงกำจัดขยะ 3 แห่ง คือ

- 0 ลาดกระบัง บริเวณอ่อนนุช
- 0 สมุทรปราการ บริเวณด้านตะวันออกของสมุทรปราการ
- 0 ฉะเชิงเทรา บริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนกลาง

วิธีการกำจัดขยะที่เหมาะสมจะศึกษาในระยะที่ 2

3.4 ไฟฟ้า เสนอให้

- 0 สร้างสถานีไฟฟ้าย่อย (Terminal Station) ขนาด 230/115 KV 3 สถานี
- 0 สร้างสถานีไฟฟ้าย่อยในระบบจำหน่าย (Distribution Station) จำนวนทั้งสิ้น 19 สถานี
- 0 สร้างระบบส่งไฟใต้ดิน ขนาด 115 KV ภายในท่าอากาศยานฯ

3.5 โทรมนาคม : ได้ประมาณการความต้องการใช้โทรศัพท์
ของที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม และการพาณิชย์ และอื่นๆ ไว้
ดังนี้

0 ปี ค.ศ. 2000 46,323 เลขหมาย

0 ปี ค.ศ. 2000-2010 235,588 เลขหมาย

3.6 ระบบบำบัดน้ำเสีย

0 ให้มีระบบบำบัดน้ำเสียด้านตะวันออกและด้านตะวันตก
ของพื้นที่ศึกษา นอกเหนือจากแผนงาน โครงการที่
กทม. มีอยู่

0 จัดให้สถานที่บำบัดตะกอนอันเกิดจากบ่อบำบัด

วิธีการและรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียจะศึกษาใน
ระยะที่ 2

3.7 น้ำประปา

0 ประมาณความต้องการในพื้นที่ศึกษาสอดคล้องกับแผนงาน
ของ กปภ. และ กปน. ได้จัดเตรียมรองรับไว้

3.8 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

0 รายละเอียดจะศึกษาในระยะที่ 2 โดยใช้มาตรฐานตาม
ที่รัฐบาลกำหนด ทั้งนี้ จะศึกษาในด้านกายภาพ ชีวภาพ
คุณภาพชีวิต และการใช้ทรัพยากร

3. คณะทำงานกำกับการศึกษาฯ ได้พิจารณาร่างแผนแม่บทฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ 27 เมษายน
2537 และได้ให้ข้อคิดเห็นหลายประเด็นแก่บริษัทที่ปรึกษาฯ ปรึปรับปรุงเพื่อเสนอคณะอนุ
กรรมการพัฒนาระบบบริการพื้นฐานฯ และจัดให้มีการประชุมสัมมนาต่อไป นอกจากนั้น คณะ
ทำงานกำกับการศึกษาฯ มีความเห็นว่าในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางด้านเสียงอัน
เกิดจากอากาศยานฯ นั้น มีความจำเป็นต้องจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อกำหนดมาตรการ

แก้ไขตามที่ พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อมฯ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ แต่ในขณะนี้ ยังไม่มีหน่วยงาน
ได้รับผิดชอบจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ฝ่ายเลขานุการฯ จึงเห็นควรนำเสนอคณะ
กรรมการ กทท. พิจารณามอบหมายให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยรับไปดำเนินการ
จัดจ้างผู้เชี่ยวชาญเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวโดยด่วนต่อไป ทั้งนี้เห็นควรให้ ทอท.
หารืออย่างใกล้ชิดกับสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อยกร่างขอบเขตการ
ศึกษาของแผนปฏิบัติการฯ

4. เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2537 คณะกรรมการบริหารการพัฒนาทำอากาศยานสากลกรุงเทพ
แห่งที่ 2 (หนองจุกเห่า) ได้พิจารณาร่างแผนแม่บทดังกล่าว และมีมติรับทราบผลการศึกษา
แผนพัฒนาระบบบริการพื้นฐาน สำหรับรองรับเชื่อมต่อกับทำอากาศยานสากลกรุงเทพ
แห่งที่ 2 และมอบหมายให้ ทอท. รับไปดำเนินการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการ
ในการกำหนดมาตรการแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางด้านเสียงที่เกิดจากอากาศยานฯ
ทั้งนี้ ให้ ทอท. หารือและประสานงานอย่างใกล้ชิดกับสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่ง
ชาติ ในการยกร่างขอบเขตการศึกษาของแผนปฏิบัติการดังกล่าว ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ.
สิ่งแวดล้อมฯ พ.ศ. 2535 ด้วย

3. การโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่เวนคืนที่ดิน ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2

สาระสำคัญ

- 1) คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการประสานการโยกย้ายราษฎร และกำหนดเขตเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เพื่อการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) และโครงสร้างบริการพื้นฐาน ทำหน้าที่พิจารณากำหนดแนวทางและมาตรการโยกย้ายราษฎร รวมทั้งกำหนดแนวเขตเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2

ในการนี้ คณะอนุกรรมการประสานการโยกย้าย ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อการโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่โครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) โดยมีรองผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ เป็นหัวหน้าคณะทำงาน โดยมีผู้แทนจาก กรมการbinพาณิชย์ จังหวัดสมุทรปราการ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เพื่อทำการสำรวจข้อมูล กำหนดแนวทางและแผนอพยพโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่โครงการ และจัดแนวทางการให้ความช่วยเหลือแก่ราษฎรในพื้นที่ให้ชัดเจน โดยให้สอดคล้องกับการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2

- 2) คณะทำงานฯ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ ตามแบบสำรวจทุกหลังคาเรือน ตั้งแต่วันที่ 19 มิถุนายน ถึง 9 กรกฎาคม 2536 ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด และนำเสนอผลการสำรวจต่อคณะอนุกรรมการประสานการโยกย้ายแล้วในคราวประชุมครั้งที่ 2/2536 สรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

มีราษฎรอาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลหนองปรือ ราชำเทวะ และบางโหลง 1,939 หลังคาเรือน หรือ 2,289 ครอบครัว คิดเป็นเงินจำนวนประชากรทั้งหมด 8,042 คน

ขณะนั้นการเคหะแห่งชาติอยู่ในระหว่างการเจรจาทำความตกลงกับราษฎร และผู้เสนอ
ขายที่ดิน โดยมีเงื่อนไขโครงการ

- จัดสรรให้ครอบครัวละ 50 ตารางวา
 - ผู้อยู่อาศัยจ่ายคืนที่ดินในรูปแบบผ่อนชำระระยะยาว
- 3) คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ครั้งที่ 3/2536 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2536 มีมติให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นผู้จัดทำโครงการ และโอนเงินให้การเคหะแห่งชาติ เป็นผู้ดำเนินการจัดซื้อที่ดิน ภายในวงเงิน 1,372.44 ล้านบาท
- 4) การดำเนินการโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่การเคหะแห่งชาติมีแบบการปฏิบัติงาน ที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จ ในปี 2538
- 5) สถานะปัจจุบันรายงานผลการดำเนินงานเพื่อโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่เขต เวณคืนของท่าอากาศยานสาทลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ซึ่งมีการประชุมคณะกรรมการ กทก. ครั้งที่ 3/2537 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2537 สรุปได้ดังนี้
- ราษฎรยินดีจะเข้าไปอาศัยอยู่ในเขตพื้นที่แปลงที่ 1 ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 723 ไร่ อยู่ทางทิศตะวันออกของสนามบินประมาณ 2 กิโลเมตร
 - เจ้าของที่ดินยินดีขายที่ดินให้ในราคาไร่ละ 2.2 ล้านบาท รวมเป็นเงิน ทั้งสิ้น 1,590 ล้านบาท
 - ราษฎรขอรับซื้อที่ดินรายละ 50 ตารางวา ในราคาต้นทุนและผ่อนส่งระยะ ยาว 30 ปี และ ขอให้ทางราชการเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในด้าน การจัดหาสาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้

4. ความเชื่อมโยงระบบขนส่งรอบนอกกับท่าอากาศยาน

การสร้างท่าอากาศยานขนาดใหญ่ เปรียบได้กับการสร้างเมือง ๑ แห่ง ซึ่งต้องมีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการครบครัน เส้นทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน รวมทั้งเส้นทางขนส่งเชื่อมต่อต่าง ๆ เป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่ง

ดังนั้น การพัฒนาทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานที่ได้ปรับแผนหรือขยายเส้นทางเชื่อมโยงให้สอดคล้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 คือ

- โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นระบบทางด่วนที่ประกอบด้วย เส้นทางเหนือ-ใต้ (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) แล้วเสร็จในปี 2536 และเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก (สามเสน-อรุณฯ-หัวหมาก) จะแล้วเสร็จในปี 2538 ทางด่วนขั้นนี้สามารถเชื่อมโยงกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ และกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ซึ่งเป็นถนนที่จะผ่านทางด้านเหนือของท่าอากาศยานฯ
- โครงข่ายถนน
 - 1) ถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ซึ่งผ่านทางด้านเหนือของท่าอากาศยานฯ สามารถก่อสร้างทางแยกประมาณ 2-3 กิโลเมตร เข้าสู่ท่าอากาศยานฯ ทางด้านใต้
 - 2) ถนนวงแหวนรอบนอก ตอนบางปะอิน-บางพลี จะผ่านทางตะวันตกของท่าอากาศยานฯ
 - 3) การก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสากล แห่งที่ 2 จำนวน 6 แห่ง บริเวณรอบนอก ตลอดจนปรับปรุงทางสายลาดกระบัง วัดกึ่งแก้ว-บางพลี
- โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน รถไฟยกระดับจากรังสิต-หัวลำโพง และจากตลิ่งชัน-หัวหมาก ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่สามารถให้บริการผู้โดยสารตอนเมืองกับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ได้ โดยขยายปลายทางจากหัวหมากไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2



สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ