วาระเพื่อ พิจารณาจร ๒
ศลค.๗๐๗๑ เรื่องที่ .....
21 พ.ย. 49

สวล. ๑/๔๑๔.๑
วันที่ 21 พ.ย. 49
เวลา ๑๐.๐๐ น.

ที่ ทส 0306/ 2530

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและและสิ่งแวดล้อม
92 ซอยพหลโยธิน 7 ถนนพหลโยธิน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

20 พฤศจิกายน 2549

เรื่อง การจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

21 พ.ย. 2549
จัดเข้าวาระ .....

1. <u>เรื่องเดิม</u>

1.1 ความเป็นมา

สืบเนื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 และได้ปรากฏเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากเสียงเครื่องบินไปยังหน่วยงานและสื่อต่างๆ

1.2 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

1.2.1 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้รายงานคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบถึงสถานการณ์ การดำเนินงาน และมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549

1.2.2 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย กรมควบคุมมลพิษ และกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตรวจสอบสถานการณ์การบินและระดับเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ รวมทั้งประเมินผลกระทบของมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นเชิงพื้นที่และจัดทำแผนที่ระดับเสียงในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ โดยใช้สถานการณ์การบินเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2549 ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบิน 760 เที่ยว และมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 46 เที่ยว/ชั่วโมง มีผลดังนี้

(1) การเปรียบเทียบมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิระหว่างสถานการณ์การบินที่เกิดขึ้นจริง เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2549 (เที่ยวบินสูงสุด 46 เที่ยว/ชั่วโมง) กับสถานการณ์การบินที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (45 ล้านคน และเที่ยวบินสูงสุด 76 เที่ยว/ชั่วโมง) พบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงในแนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 (เป็นพื้นที่ได้รับผลกระทบจากเสียงอย่างรุนแรง) จากสถานการณ์การบินจริง เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2549 มีเพิ่มขึ้น

มากกว่าที่ .../

มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีสิ่งปลูกสร้างที่ต้องทำการโยกย้ายเพิ่มขึ้นจาก 108 หลัง เป็น 200 หลัง

(2) พื้นที่ในแนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 ในอนาคต จะขยายเพิ่มมากกว่าปัจจุบันขึ้นไปอีก (วันที่ 19 ตุลาคม 2549 ซึ่งมีเที่ยวบินสูงสุด 46 เที่ยว/ชั่วโมง) ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น (ทางวิ่งที่ 1 และ 2 ของสนามบินสุวรรณภูมิสามารถรองรับเที่ยวบินได้สูงสุด 76 เที่ยว/ชั่วโมง) และจะมีสิ่งปลูกสร้างที่ต้องทำการโยกย้ายเพิ่มขึ้นอีก โดยขณะนี้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ในระหว่างการทำการประเมินพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่จะเพิ่มขึ้น เมื่อสนามบินสุวรรณภูมิมีการใช้งานเต็มตามศักยภาพทางวิ่งที่ 1 และ 2 (เที่ยวบินสูงสุด 76 เที่ยว/ชั่วโมง)

1.2.3 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการจ่ายค่าจัดซื้อที่ดินและค่าชดเชยให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงเนื่องจากการดำเนินงานของสนามบินสุวรรณภูมิ มีผลดังนี้

(1) ที่ประชุมมีมติในการประชุมวันที่ 16 ตุลาคม 2549 ให้นำเรื่องการจ่ายค่าจัดซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างซึ่งมีมาก่อนปี พ.ศ.2544 ภายในบริเวณแนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 ตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 108 หลัง และสำรวจเสร็จแล้ว 71 หลัง (เจ้าของสิ่งปลูกสร้างในส่วนที่เหลือไม่ยินยอมให้สำรวจ) โดยจะใช้งบประมาณจัดซื้อ (71 หลัง) 389.8 ล้านบาท เพื่อขออนุมัติการจัดซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจากคณะกรรมการบริหารของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร่งด่วนต่อไป

(2) การประชุมวันที่ 9 พฤศจิกายน 2549 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณค่าใช้จ่ายในการโยกย้ายและชดเชยโดยการใช้สถานการณ์การบินวันที่ 19 ตุลาคม 2549 พบว่าต้องเจรจาซื้อที่ดินและอาคารสิ่งปลูกสร้างก่อนปี พ.ศ.2544 ในแนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 เพิ่มขึ้นจากการคาดการณ์ในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นจำนวนเงิน 1,300 ล้านบาท (อาคารและสิ่งปลูกสร้าง 200 อาคาร ที่ดิน 62.5 ไร่) และงบประมาณในการชดเชยในพื้นที่เส้นเสียง NEF 30-40 (อาคารและสิ่งปลูกสร้างจำนวน 6,138 อาคาร) เป็นเงิน 4,250 ล้านบาท

1.2.4 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย กรมควบคุมมลพิษ ได้จัดประชุมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สมาคมนักบินไทย กรมควบคุมโรค จังหวัดสมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร เพื่อติดตามความก้าวหน้าการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 โดยได้นำเสนอผลการติดตามตรวจสอบสถานการณ์การบินและระดับเสียงภายหลังเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ และเสนอมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ ได้แก่ การจำกัดประเภทของเครื่องบิน การกำหนดวิธีการบิน การโยกย้ายและการ

จ่ายค่า .../

จ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ และมาตรการจัดการอื่นๆ ซึ่งได้รายงานคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบแล้ว เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549

1.2.5 กระทรวงคมนาคม โดย กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ออกประกาศนักบิน (Notice to Airman, NOTAM) ให้ใช้การบินขึ้นและลงที่ลดระดับเสียงที่อาจเกิดกับชุมชนที่อยู่ใกล้กับสนามบินแล้ว เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2549

1.3 ความจำเป็นที่ต้องเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณา

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีความจำเป็นที่ต้องเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาโดยมีเหตุผลความจำเป็นดังนี้

1.3.1 มีประชาชนเป็นจำนวนมากที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ด้านทิศเหนือและทิศใต้ของสนามบินสุวรรณภูมิที่ได้รับความเดือนร้อนและได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบินที่บินขึ้นและบินลงสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีทั้งผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสุขภาพด้านกายภาพและสุขภาพจิตและผลกระทบต่อความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิต ซึ่งจะต้องได้รับการแก้ไขทั้งระยะสั้นและระยะยาวให้เป็นรูปธรรมโดยเร่งด่วน ทั้งนี้ความรุนแรงและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิในสภาพความเป็นจริงมีมากกว่าที่ประมาณการไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3.2 ความรุนแรงและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามจำนวนเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตตามขีดความสามารถของสนามบินสุวรรณภูมิในปัจจุบัน (ทางวิ่งที่ 1 และ 2 ซึ่งสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินสูงสุดได้ 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง และรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน/ปี) และจะทวีความรุนแรงมากขึ้นไปอีก เมื่อมีการขยายขีดความสามารถของสนามบินสุวรรณภูมิในอนาคตเป็น 4 ทางวิ่ง ซึ่งสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 112 เที่ยว/ชั่วโมง และรองรับผู้โดยสารได้ 100 ล้านคน/ปี ซึ่งจะต้องเตรียมการป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้น

1.3.3 ปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้น หากไม่ได้รับการแก้ไข จะทำให้เกิดข้อจำกัดของการใช้งานสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถใช้งานสนามบินสุวรรณภูมิได้อย่างเต็มที่ตามศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิที่ได้รับการออกแบบไว้ในปัจจุบันและที่จะมีการขยายต่อไปในอนาคต ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียของสนามบินสุวรรณภูมิ

2. <u>สาระสำคัญของเรื่องที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา</u>

2.1 ประเด็นสำคัญของปัญหา

2.1.1 เนื่องจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิในสภาพความเป็นจริงมีมากกว่าที่ประมาณการไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาโยกย้ายและจ่ายค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเพิ่มเติมด้วย

2.1.2 ถึงแม้ว่าในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะระบุให้มีการโยกย้ายและจ่ายค่าชดเชย ให้เฉพาะกับสิ่งปลูกสร้างที่สร้างก่อนปี 2544 เท่านั้น เนื่องจากได้เริ่มมีการก่อสร้าง

สนามบิน .../

สนามบินสุวรรณภูมิและได้มีการประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่ทราบกันแล้วว่าจะมีมลพิษทางเสียงเกิดขึ้นในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม ไม่มีการดำเนินการเพื่อควบคุมประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการอนุญาตให้มีการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างที่อาจจะมีความอ่อนไหวต่อมลพิษทางเสียงในพื้นที่ดังกล่าว เช่น บ้านที่พักอาศัย สถานศึกษา และโรงพยาบาล เป็นต้น ดังนั้น จึงควรที่จะพิจารณาโยกย้ายและจ่ายค่าชดเชยให้กับสิ่งปลูกสร้างที่สร้างตั้งแต่ปี 2544 จนถึงปี 2549 ด้วย

2.1.3 เนื่องจากสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่อยู่ในข่ายที่จะได้รับค่าชดเชยตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (แนวเส้นเสียง NEF ระหว่าง 30-40) เพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างให้สามารถลดระดับเสียงที่เกิดขึ้น ในบางกรณี อาจจะมีสภาพที่ไม่เหมาะสมที่จะทำการปรับปรุง และอาจจะเกิดปัญหาด้านอื่น ๆ ขึ้น เช่น สิ่งปลูกสร้างเป็นไม้ หรือหากต้องมีการติดเครื่องปรับอากาศหลังการปรับปรุง ก็จะเกิดภาระค่าใช้จ่ายของกระแสไฟฟ้าที่เกิดขึ้นตามมา เป็นต้น ดังนั้น จึงควรที่จะพิจารณากำหนดให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงสามารถพิจารณาเลือกได้ว่าจะโยกย้ายหรือรับค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงสิ่งก่อสร้าง

2.1.4 เนื่องจากความรุนแรงและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะทำให้พื้นที่บางส่วนที่อยู่ในแนวเส้นเสียง NEF 30-40 (อยู่ในข่ายที่จะได้รับค่าชดเชย) ตามสถานการณ์การบินในปัจจุบัน เปลี่ยนไปเป็นอยู่ในแนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 (อยู่ในข่ายที่จะได้รับการโยกย้าย) ได้ในอนาคต เมื่อมีการใช้สนามบินสุวรรณภูมิเต็มศักยภาพตามที่ออกแบบไว้ในปัจจุบัน (ทางวิ่งที่ 1 และ 2 สามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินสูงสุดได้ 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง และรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน/ปี) ดังนั้น จึงควรพิจารณาทำการประเมินพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงในสถานการณ์ที่สนามบินสุวรรณภูมิมีการใช้งานเต็มศักยภาพที่ออกแบบไว้ในปัจจุบัน และพิจารณาการโยกย้ายและชดเชยตามผลการประเมินที่เกิดขึ้น

2.1.5 เนื่องจากมีแผนงานที่จะทำการขยายศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิในอนาคตให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 100 ล้านคน โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 และคาดว่าจะเปิดใช้งานในปี 2552 ส่วนทางวิ่งที่ 4 จะมีการเปิดใช้งานในปี 2562 ซึ่งจะทำให้ความรุนแรงและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นไปอีก ดังนั้น จึงควรที่จะพิจารณาให้มีการทำการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเร่งด่วน เพื่อทำการประเมินถึงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และดำเนินการออกกฎระเบียบเพื่อควบคุมประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ไม่ให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่ที่มีความอ่อนไหวต่อมลพิษทางเสียงในพื้นที่ดังกล่าว เช่น ที่พักอาศัย สถานศึกษา หรือโรงพยาบาล เป็นต้น

2.2 วัตถุประสงค์ของแนวทางการดำเนินการที่เสนอ

2.2.1 เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเมื่อมีเที่ยวบินขึ้น

และลง .../

และลงสนามบินสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นเต็มตามศักยภาพของทางวิ่งที่ 1 และ 2 (เที่ยวบินสูงสุด 76 เที่ยว/ชั่วโมง) ซึ่งคาดว่าจะเป็นประมาณปี 2555

2.2.2 เพื่อเตรียมการรองรับไม่ให้เกิดปัญหาในทำนองเดียวกันขึ้นอีก ในกรณีที่มีการเพิ่มทางวิ่งที่ 3 ในปี 2552 และทางวิ่งที่ 4 ในปี 2562 ซึ่งจะทำให้มีจำนวนเที่ยวบินขึ้นลงสนามบินสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นไปอีก และมีผลทำให้มีพื้นที่และประชาชนที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงเพิ่มขึ้นด้วย

2.3 ความเร่งด่วนของเรื่อง

เป็นเรื่องเร่งด่วนมากที่จะต้องดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิในปัจจุบันและในอนาคต

2.4 ข้อเท็จจริง/รายละเอียดอื่น ๆ

2.4.1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงและการประเมินผลจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์พบว่ามลพิษทางเสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิ อยู่ในระดับที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ของประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางการขึ้นลงของเครื่องบิน และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมีมากกว่าที่ระบุในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.2 การแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงยังไม่เป็นรูปธรรมเท่าที่ควร

2.4.3 การพิจารณาโยกย้าย ชดเชยอาคาร สิ่งก่อสร้างและที่ดิน ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ตามที่ระบุในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เฉพาะที่ปลูกสร้างก่อนปี พ.ศ.2544

2.4.4 มีการเตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 แล้ว โดยยังไม่มีการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดอม ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการเพิ่มทางวิ่งที่ 3 ในปี พ.ศ.2552 และทางวิ่งที่ 4 ในปี พ.ศ.2562

2.5 กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่งที่เกี่ยวข้อง

จะต้องมีการออกกฎระเบียบเพื่อควบคุมประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ไม่ให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่ที่มีความอ่อนไหวต่อมลพิษทางเสียง เช่น ที่พักอาศัย สถานศึกษา หรือโรงพยาบาล เป็นต้น ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิทั้งในปัจจุบันและในอนาคตเมื่อมีการขยายศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 100 ล้านคน

2.6 สรุปข้อเสนอที่จะให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาแล้วเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

2.6.1 ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้าง หากไม่ประสงค์จะขาย แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่อยู่ในพื้นที่แนวเส้นเสียง NEF 30-40 โดยให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถพิจารณาเลือกได้

2) เจรจา .../

(2) เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้าง หากไม่ประสงค์จะขาย แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่อยู่ในพื้นที่แนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 และที่อยู่ระหว่าง 30-40 ที่สร้างแล้วและได้รับการอนุญาตให้สร้างจนถึงปี 2549

(3) เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้าง หากไม่ประสงค์จะขาย แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่อยู่ในพื้นที่แนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 ที่เกิดจากสถานการณ์การบินที่เกิดขึ้นจริง เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2549 (เที่ยวบินสูงสุด 46 เที่ยว/ชั่วโมง) โดยทันที

(4) ในกรณีที่ผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่ต้องการจะขายที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง แต่ไม่สามารถที่จะหาพื้นที่ที่จะโยกย้ายไปอยู่ใหม่ได้ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติ เพื่อจัดหาพื้นที่ที่จะรองรับการโยกย้าย เช่น เมืองใหม่บางพลี ซึ่งปัจจุบันยังมีที่ว่างเปล่าเพียงพอ

(5) รับผิดชอบดูแลพื้นที่ที่มีการซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไปแล้ว เพื่อไม่ให้มีการย้อนกลับเข้ามาอยู่ใหม่ และไม่ให้มีผู้บุกรุกเข้าไปใช้ประโยชน์โดยไม่ได้รับอนุญาต

(6) ดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในกรณีที่จะมีการเพิ่มทางวิ่งที่ 3 และ 4 โดยเร่งด่วน โดยเฉพาะการประเมินพื้นที่ที่มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ

2.6.2 ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการต่อไปนี้

(1) ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการประเมินผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อมีการใช้ทางวิ่งที่ 1 และ 2 เต็มศักยภาพ (เที่ยวบินสูงสุด 76 เที่ยว/ชั่วโมง) ภายใน 1 สัปดาห์

(2) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการสำรวจสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์การบินที่เกิดขึ้นจริง เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2549 (เที่ยวบินสูงสุด 46 เที่ยว/ชั่วโมง) ภายใน 1 เดือน หลังจากที่ได้รับผลการประเมินจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามข้อ 2.6.2 (1) เพื่อทำการเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้าง หากไม่ประสงค์จะขาย ต่อไป

2.6.3 ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาแนวทางในการออกกฎระเบียบเพื่อควบคุมประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อไม่ให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่ที่มีความอ่อนไหวต่อมลพิษทางเสียงในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิทั้งในปัจจุบันและในอนาคตเมื่อมีการขยายศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 100 ล้านคน และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมา .../

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อ 2.6 เพื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จักได้ดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเกษม สนิทวงศ์ ณ อยุธยา)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมควบคุมมลพิษ
สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
โทรศัพท์ 0 2298 2374-6
โทรสาร 0 2298 2376

อนุมัติ
พลเอก
(สุรยุทธ์ จุลานนท์)
นายกรัฐมนตรี
29 พ.ย. 54

กราบเรียน นรม.ผ่าน ร.น.ม.
เห็นควรอนุมัติให้เสนอ ครม. พิจารณาได้
ในวันที่ 29 พฤศจิกายน เนื่องจากมีความจำเป็นเร่งด่วน ตาม ม.9 แห่ง พรฎ. ว่าด้วยการเสนอเรื่องฯ

(นายรองพล เจริญพันธุ์)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี