

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 – 2559)

1. ความเป็นมาโครงการ

1.1. แนวคิดการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครเปลี่ยนแปลงไป

ในปี 2536 บริษัทที่ปรึกษา The General Engineering Consultant (GEC) ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) โดยใช้แนวคิดระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ 2 แห่ง (Multi - Airport System) คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)

การแบ่งปริมาณจราจรทางอากาศระหว่าง ทสภ. และ ทดม. ตามแนวคิด Multi Airport System ข้างต้น เป็นดังนี้

- **ทสภ.** รองรับปริมาณจราจรทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะการบินเป็น International หรือ Long Haul และเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เป็น Regional Dense Market เช่น กรุงเทพฯ – ฮองกง, กรุงเทพฯ – โตเกียว เป็นต้น และปริมาณจราจรทางอากาศภายในประเทศบางส่วนที่เป็นสายหลัก (Some Domestic Trunk Routes) เช่น กรุงเทพฯ – เชียงใหม่, กรุงเทพฯ – ภูเก็ต เป็นต้น
- **ทดม.** รองรับปริมาณจราจรที่ทำการบินในภูมิภาค และทำการบินแบบ ต้นทาง – ปลายทาง (Regional Origin – Destination) รองรับปริมาณจราจรภายในประเทศที่เหลือทั้งหมด รองรับเที่ยวบินที่ทำการบินแบบไม่ประจำ (Charter Flight) และรองรับการบินทั่วไป (General Aviation)

การคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศในปีที่ ทสภ. เปิดให้บริการ GEC ได้คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครในปีที่ ทสภ. เปิดให้บริการ (2543) ไว้ว่าจะมีจำนวน 38 ล้านคนต่อปี โดยคาดว่าปริมาณผู้โดยสารที่ ทสภ. อยู่ในช่วง 21 – 25 ล้านคนต่อปี และ ทดม. อยู่ในช่วง 17 – 13 ล้านคนต่อปี (GEC ได้จัดทำแผนพัฒนา ทสภ. ระยะต่าง ๆ ไว้แต่ไม่ได้กำหนดปีที่จะดำเนินการของแผนพัฒนาแต่ละระยะ)

ต่อมาพัฒนาการของการเปลี่ยนแนวคิดระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครไปจากที่วางแผนไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **ปี 2536** ระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครยังเป็นแนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน (Dual Airport System) โดย GEC จัดทำแผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 ให้รองรับผู้โดยสารรวมได้ 30 ล้านคนต่อปี
- **ปี 2540** ระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครยังเป็นแนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน (Dual Airport System) แต่เนื่องจากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศในช่วงดังกล่าว จึงมีการปรับการลงทุนแผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 ให้รองรับผู้โดยสารรวมได้เพียง 20 ล้านคนต่อปี

- ปี 2544 รัฐบาลในขณะนั้นตัดสินใจใช้ระบบท่าอากาศยานเดี่ยว (Single Airport System) สำหรับกรุงเทพมหานคร โดยให้ ทสภ. ระยะแรกมีขีดความสามารถ 30 ล้านคนต่อปี
- ปี 2546 รัฐบาลได้ให้ ทอท. เพิ่มขีดความสามารถ ทสภ. ให้รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี เนื่องจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ พบว่าผู้โดยสารจะขยายตัวเกิน 30 ล้านคนต่อปี เมื่อ ทสภ. เปิดให้บริการ

1.2. แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 ทอท. โดย บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ได้ให้กลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Project Management Consultant (PMC) ดำเนินการศึกษาทบทวนการจัดทำแผนแม่บทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้จากแผนพัฒนาตามเอกสาร Updating SBIA Master Layout Plan, Study of Phased Development, December 2003 PMC ได้แบ่งระยะของแผนพัฒนา ทสภ. ออกเป็น 5 ระยะ โดยแต่ละระยะสามารถรองรับเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารตามคาดการณ์ของ ทอท. ที่กำหนดดังนี้

แผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลัก 1 หลัง อาคารเทียบเครื่องบินหลัก อาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) 1 หลัง และอุโมงค์เชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารหลักกับ อาคารเทียบเครื่องบินรอง (ปัจจุบันยังมีได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองแต่มีการปรับปรุง ภายในอาคารผู้โดยสารหลัก) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่าง ประเทศ 33 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี ทางวิ่งจำนวน 2 ทางวิ่งรองรับอากาศยานขึ้น - ลง ได้ชั่วโมงละ 76 เที่ยวบิน หลุมจอดมีจำนวน 120 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 75 หลุมจอด (Inter 63 Dom 12) หลุมจอดระยะไกล 45 หลุมจอด สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็ม ขีดความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2550

แผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ต่อเติมอาคารเทียบเครื่องบินรอง เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 54 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 39 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 15 ล้านคนต่อปี ก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มอีก 1 ทางวิ่ง รวมเป็น 3 ทางวิ่ง รองรับอากาศยานขึ้น - ลง ได้ชั่วโมงละ 91 เที่ยวบิน หลุมจอด มีจำนวน 126 หลุมจอด แบ่งเป็น หลุมจอดประชิดอาคาร 81 หลุมจอด (Inter 69 Dom 12) หลุมจอดระยะไกล 45 หลุมจอด สามารถรองรับผู้โดยสารเต็ม ขีดความสามารถได้ ถึงปี พ.ศ.2553

แผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 3 สร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศทางด้านทิศใต้ พร้อมถนนทางเข้า-ออกสู่ระบบการจราจรภายนอกเขตท่าอากาศยานและก่อสร้างอุโมงค์เพื่อเชื่อมต่อกับอาคารเทียบเครื่องบินรอง และอาคารผู้โดยสารเดิมที่จะปรับปรุงเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 73 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 52 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 21 ล้านคนต่อปี หลุมจอดมีจำนวน 190 หลุมจอด แบ่งเป็น หลุมจอดประชิดอาคาร 111 หลุมจอด (Inter 81 Dom 30) หลุมจอดระยะไกล 79 หลุมจอด จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีด ความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2558

แผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 4 ขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 95 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 67 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 28 ล้านคนต่อปี ก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มอีก 1 ทางวิ่ง รวมเป็น 4 ทางวิ่ง รองรับอากาศยาน ขึ้น-ลงได้ชั่วโมงละ 112 เที่ยวบิน หลุมจอดมีจำนวน 198 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 115 หลุมจอด (Inter 81 Dom 34) หลุมจอดระยะไกล 83 หลุมจอด จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2563

แผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 5 ขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และ ขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่สอง เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 119 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 83 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 36 ล้านคนต่อปี หลุมจอดมีจำนวน 224 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 137 หลุมจอด (Inter 107 Dom 30) หลุมจอดระยะไกล 87 หลุมจอด จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2568

1.3. การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1

จากการก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 ท่าอากาศยานมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

(1) จำนวนทางวิ่งและทางขับ

ทางวิ่งมี 2 เส้น กว้าง 60 เมตร ทางวิ่งด้านตะวันออก มีความยาว 4,000 เมตร และทางวิ่งด้านตะวันตก มีความยาว 3,700 เมตร ทางวิ่งทั้งสองเส้นวางตัวในแนวคู่ขนาน ห่างกัน 2,200 เมตร มีทางขับขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น และทางขับเชื่อม 2 เส้น สามารถรองรับเที่ยวบินขึ้นลงได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เมื่อพัฒนาสมบูรณ์เต็มขีดความสามารถของพื้นที่แล้วจะมีทางวิ่งทั้งหมด 4 เส้น เป็นทางวิ่งด้านทิศตะวันออก 2 เส้น และด้านทิศตะวันตก 2 เส้น พร้อมทางขับขนานทางวิ่งทั้ง 4 เส้นวางตัวในแนวคู่ขนาน

(2) จำนวนหลุมจอดในการพัฒนาระยะที่ 1 (ปัจจุบัน)

- จอดประชิดอาคาร (Contact Gate) 51 หลุมจอด (5 หลุมจอดสามารถให้บริการ A-380 ได้)
- จอดระยะไกล (Remote Gate) 69 หลุมจอด

(3) ขีดความสามารถในการพัฒนาระยะที่ 1 (ปัจจุบัน)

- รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี
- ให้บริการขนส่งสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และสามารถขยายได้สูงสุด 4 ล้านตันต่อปี

(4) อาคารผู้โดยสาร แบ่งเป็น

- อาคารผู้โดยสารหลักและอาคารเทียบเครื่องบิน พื้นที่ใช้สอยรวม 563,000 ตารางเมตร
- อาคารผู้โดยสารหลักเป็นอาคาร 7 ชั้น และชั้นใต้ดิน 2 ชั้น โครงสร้างอาคารเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงสร้างหลังคาเป็นโครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระเบื้องสแตนเลส stainless steel sheets อาคารมีขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 441 เมตร สูง 45 เมตร พื้นที่ใช้สอยรวม 182,000 ตารางเมตร

- อาคารเทียบเครื่องบินพื้นที่ใช้สอย 381,000 ตารางเมตร แบ่งออกเป็น Concourse A, B, C, D, E, F และ G มีหลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด วัสดุผนังหลังคาเป็นกระจกสลับฟ้าใยสังเคราะห์เคลือบ เทฟลอน

(5) อาคารคลังสินค้า

- พื้นที่ 568,000 ตารางเมตร ตั้งอยู่ด้านตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยานรองรับ
สินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี

- มีการให้บริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Custom Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมง

- หลุมจอดอากาศยาน 20 หลุมจอดสำหรับเครื่องบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

(6) หอบังคับการบิน

- อยู่ในเขต Landside หน้าอาคารผู้โดยสาร มีความสูง 132 เมตร

(7) หอควบคุมการจอดอากาศยาน จำนวน 2 แห่ง ทางด้านตะวันตกและตะวันออกของอาคาร

เทียบเครื่องบิน

(8) อาคารจอดรถ Short Term ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร

- เป็นอาคาร 5 ชั้น และชั้นลาดฟ้าอีก 1 ชั้น สามารถจอดรถได้ประมาณ 5,000 คัน
(รวมพื้นที่จอดรถ ชั้นลาดฟ้า)

- สถานจอดรถดับพื้นดินด้านข้างอาคารจอดรถ 2 แห่ง สามารถจอดรถได้ 1,116 คัน

(9) พื้นที่จอดรถ Long Term

- จอดรถได้ 4,300 คัน และรถบัส 78 คัน

1.4. อัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ในแผนแม่บทฯ ทั้งมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการจราจรทางอากาศ

เมื่อ ทสภ. เปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2549 ปริมาณผู้โดยสารรวมขยายตัวเป็น 43 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 46 ล้านคนต่อปี ในปี 2550 ทั้งยังเกิดการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) ในปลายปี 2547 ซึ่งทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศเติบโตอย่างรวดเร็ว ขณะที่การวางแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. เดิมไม่ได้มีการคาดการณ์เรื่อง LCCs ไว้ การเติบโตอย่างรวดเร็วของปริมาณจราจรทางอากาศทำให้ ทสภ. เต็มขีดความสามารถ ในปี 2550 ซึ่งจะเกิดความแออัดมากขึ้นตามการขยายตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ

1.5. โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะต่อไป ดำเนินการไม่ทันรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ

การก่อสร้างใช้เวลาประมาณ 6 ปี ดังนั้น ในช่วงก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะต่อไป ทสภ. จะเผชิญกับความแออัดจากปี 2550 ไปจนการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวจะทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสาร

เที่ยวบินเกิดความล่าช้าสายการบินมีโอกาสที่จะทำการบินไปยังประเทศอื่นในภูมิภาค ซึ่งจะกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

1.6. แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องจากแผนแม่บทการพัฒนา ทสก. ได้เปลี่ยนแปลงไปจากแผนเดิมที่วางไว้ในหลายประการ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแนวคิดจาก Dual Airport เป็น Single Airport โดยการย้ายปริมาณการจราจรทางอากาศเชิงพาณิชย์ที่ทำการบินแบบประจำไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด ประกอบกับอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ใน แผนแม่บทเดิม ทั้งยังมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการจราจรทางอากาศ โดยเกิดการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) เมื่อปลายปี พ.ศ.2547 ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ ทสก. ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี เพิ่มขึ้นขีดความสามารถในปี พ.ศ.2550 ซึ่งมีผู้โดยสารเกิดขึ้นจริง 46 ล้านคนต่อปี ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดความแออัดมากขึ้นตามการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศ

นอกจากนี้โครงการพัฒนา ทสก. ระยะต่อไป ต้องใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 7 ปี ดังนั้นในช่วงก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสก. ระยะต่อไป ทสก. จะเผชิญกับความแออัดจากปี พ.ศ.2550 ไปจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวจะทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อผู้โดยสาร เที่ยวบินเกิดความล่าช้า สายการบินมีโอกาสที่จะทำการบินในประเทศอื่นในภูมิภาคนี้ ซึ่งจะกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ทอท. จึงเสนอแนวทางการบรรเทาความแออัด ณ ทสก. โดยการนำปริมาณจราจรทางอากาศบางส่วน คือสายการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศมาให้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ตามความสมัครใจ ซึ่งจะช่วยให้ ทสก. สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศต่อไปได้ถึงปี พ.ศ. 2552 จึงจะเพิ่มขีดความสามารถ 45 ล้านคนต่อปี ขณะที่ ทอท. ต้องเร่งดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 โดยเร่งด่วน

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติให้ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นสนามบินนานาชาติอีกแห่งหนึ่งควบคู่กับการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เอกสารแนบ 2 ท้ายส่วนที่ 1)

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 ครม. มีมติให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับ เที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทดม. ตามความสมัครใจในระยะแรก และให้ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทดม. เพื่อให้บริการสายการบิน สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป

1.7. การเสนอขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557)

เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2551 ทอท. มีหนังสือที่ ทอท. 6640/2551 เสนอเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ถึงกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 คค. มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค 0805.4/9272 เสนอเรื่องโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณา เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 ในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พิจารณาโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ของทอท. แล้ว มีความเห็น ดังนี้

1. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ดำเนินการในโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ในส่วนของงาน ดังนี้ 1) งานขุดเซพผลกระทบด้านเสียง 2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 3) งานอาคารผู้โดยสาร 4) งานระบบสาธารณูปโภค และ 5) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ ทั้งนี้ ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการ ฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2. สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 (Airfield Pavement) เนื่องจากยังมีปัญหาการยอมรับจากประชาชน จึงเห็นควรให้ ทอท. จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยอมรับ และเร่งรัดจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จ โดยเร็วเพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนแล้วจึงนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

3. เห็นควรอนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2552 เพิ่มเติม จำนวน 124.35 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ PMC (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง ร้อยละ 10 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) สำหรับงบลงทุนประจำปี 2552 ในส่วนของงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 จำนวน 1,355.40 ล้านบาท เห็นควรให้ดำเนินการได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และ คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบดำเนินการก่อสร้างได้

4. เพื่อให้การดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 เป็นไปตามเป้าหมาย และสามารถควบคุมมิให้วงเงินลงทุนและต้นทุนดำเนินการสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ควรให้ ทอท. ดำเนินการ ดังนี้

4.1 เร่งดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 โดยเฉพาะการวางระบบ APM และอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 1 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน

4.2 เร่งแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ ทสก. ระยะที่ 1 ที่ยังค้างอยู่ในขณะนี้ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาค่าการทุจริตตัวของทางวิงทางขับ โดยเร่งพิจารณารายงานผลการศึกษาค่าของความเสี่ยง และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขอย่างถาวร (Investigation and Check Point Report) และเร่งรัดการชดเชยและการรับซื้อสิ่งปลูกสร้างของประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานที่ได้รับผลกระทบทางเสียง

4.3 ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ทั้งในด้านปริมาณการจราจร ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ และด้านการเงิน ที่มีผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจที่จะชะลอตัวลง และผลกระทบจากความมั่นใจอันเกิดจากวิกฤตสุวรรณภูมิ รวมทั้งให้ทบทวนสมมติฐานทางการเงินของโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2

4.4 จัดทำแผนเตรียมพร้อมรับภาวะฉุกเฉิน และแผนการรักษาความปลอดภัยในทุกกรณี เพื่อให้ท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศเป็นท่าอากาศยานที่มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับโลกที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับระดับสากล และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง

4.5 สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมและสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานของ ทอท. เพื่อให้เกิดการยอมรับของชุมชนในระยะยาว

5. เห็นควรให้ คค. เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมการใช้ประโยชน์ ทดตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 รวมทั้งศึกษาเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับขีดความสามารถสูงสุดในการบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ในการเปิดใช้ท่าอากาศยานพร้อมกันทั้ง 2 แห่ง เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาการแบ่งปริมาณการจราจรทางอากาศ ระหว่าง ทสก. และ ทดม. และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ ทดม. ที่ชัดเจนต่อไป

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2551 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือที่ นร 0506/18528 ถึง คค. ขอส่งเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการในขั้นตอนก่อนนำเสนอ ครม. มาเพื่อโปรดพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งนายกรัฐมนตรี ตามประกาศลงวันที่ 17 ธันวาคม 2551 แล้ว โดยเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2551 คค. ได้แจ้งให้ ทอท. เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ทอท. ได้มีหนังสือที่ ทอท. 393/2552 ลงวันที่ 16 มกราคม 2552 ถึง คค. เพื่อยืนยันการเสนอขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) โดยเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2552 คค. ได้ส่งเรื่องให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการต่อไป

เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2552 สนข. ได้รายงาน คค. ดังนี้

- ข้อเท็จจริง โครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ที่ ทอท. เสนอมานี้ได้จัดทำภายใต้สมมติฐานที่จะบริหารสนามบินแบบใช้ 2 สนามบินควบคู่กันไป โดยที่ ทสก. จะให้บริการแก่สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ส่วน ทดม. จะให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศตามความสมัครใจเช่นในปัจจุบัน พร้อมทั้งจะให้บริการแก่สายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศเพื่อแบ่งเบาความแออัดด้วย

ปัจจุบัน คค. มีนโยบายการบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสก. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทคม. จะใช้เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินหรือใช้สำหรับเครื่องเช่าเหมาลำ ซึ่งเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2552 คณะกรรมการคมนาคมวุฒิสภา และคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ได้เชิญผู้แทน คค. ผู้แทน สนข. และผู้แทน ทอท. เพื่อให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับนโยบาย Single Airport โดยที่ประชุมมีข้อสังเกตและข้อคิดเห็นว่า หาก คค.จะนำนโยบาย Single Airport มาใช้ ควรจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจความหมายของคำว่า Single Airport ให้ตรงกัน โดยมีการกำหนดแผนงาน กรอบเวลา ในการนำนโยบาย Single Airport มาใช้ มีแผนการใช้ประโยชน์จาก ทคม. ให้ชัดเจน และมีการเตรียมความพร้อมของ ทสก. เพื่อรองรับนโยบายดังกล่าวรวมทั้งจัดทำแผนฉุกเฉินรองรับเหตุการณ์ปิดสนามบินด้วย

- ความเห็นของ สนข. ด้วยข้อแตกต่างระหว่างนโยบายที่จะบริหารสนามบินแบบ Single Airport และสมมติฐานการจัดทำโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ของ ทอท. ที่จะใช้ ทสก. และ ทคม.ควบคู่กันไป โดยย้ายการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำทั้งหมดมาไว้ที่ ทคม. และเพื่อป้องกันประเด็นข้อโต้แย้งในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงมติ ครม. เกี่ยวกับการใช้ ทคม. เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 (ให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มี การเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทคม. ตามความสมัครใจในระยะแรก และให้ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทคม. เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติและสายการบินต้นทุนต่ำสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป)และการนำเสนอโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ประกอบกับมีข้อสังเกตจากคณะกรรมการการคมนาคมเกี่ยวกับการทำความเข้าใจในความหมายของ Single Airport สนข. จึงพิจารณาเห็นสมควรให้มีการจัดประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เพื่อหาข้อสรุปแนวทางการดำเนินการนโยบาย Single Airport และการดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการต่อไป

เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2552 คค. จัดประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ โดยมี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ซึ่งที่ประชุมมีมติให้ คค. . ส่งคืนเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ให้ ทอท.เพื่อปรับปรุงโครงการ ฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้างต่อไป

ต่อมาเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2552 คค. ได้ส่งการท่ายหนังสือ สนข. ที่ คค0805.4/671 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2552 ให้ ทอท.พิจารณาทบทวนก่อนนำเสนอ คค.เพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

1.8. การทบทวนโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) โดยจัดทำเป็นโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2559)

จากมติที่ประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมี รวค เป็นประธานที่ประชุม มีมติให้ คค. ส่งคืนเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. เพื่อปรับปรุงโครงการ ฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้างต่อไป นั้น

เนื่องจากโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ประกอบด้วยงานก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และชุมชน โดย สศช. มีความเห็นว่า ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการ ฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว จึงทำให้โครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ และปัจจุบัน คค. มีนโยบายการบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสภ. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทดม. จะใช้เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรม การบินหรือใช้สำหรับเครื่องเช่าเหมาลำ ประกอบกับ บกท ได้ย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทดม. มาให้บริการที่ ทสภ. เพียงแห่งเดียว เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นต้นมา ทอท. จึงได้พิจารณาแนวทางการพัฒนา ทสภ. ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง ทั้งในส่วนของสมมติฐานและข้อมูลการจราจร ทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งสถานะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ดังนั้นเพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในระหว่างที่โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะต่อไป ซึ่งใช้ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 7 ปี ทอท. ได้จัดทำโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2556) เพื่อบรรเทาความแออัดของอาคารผู้โดยสารหลัก และเพิ่มขีดความสามารถรวมของ ทสภ. จาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 65 ล้านคนต่อปี โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอ คค. และ สศช. พิจารณาให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

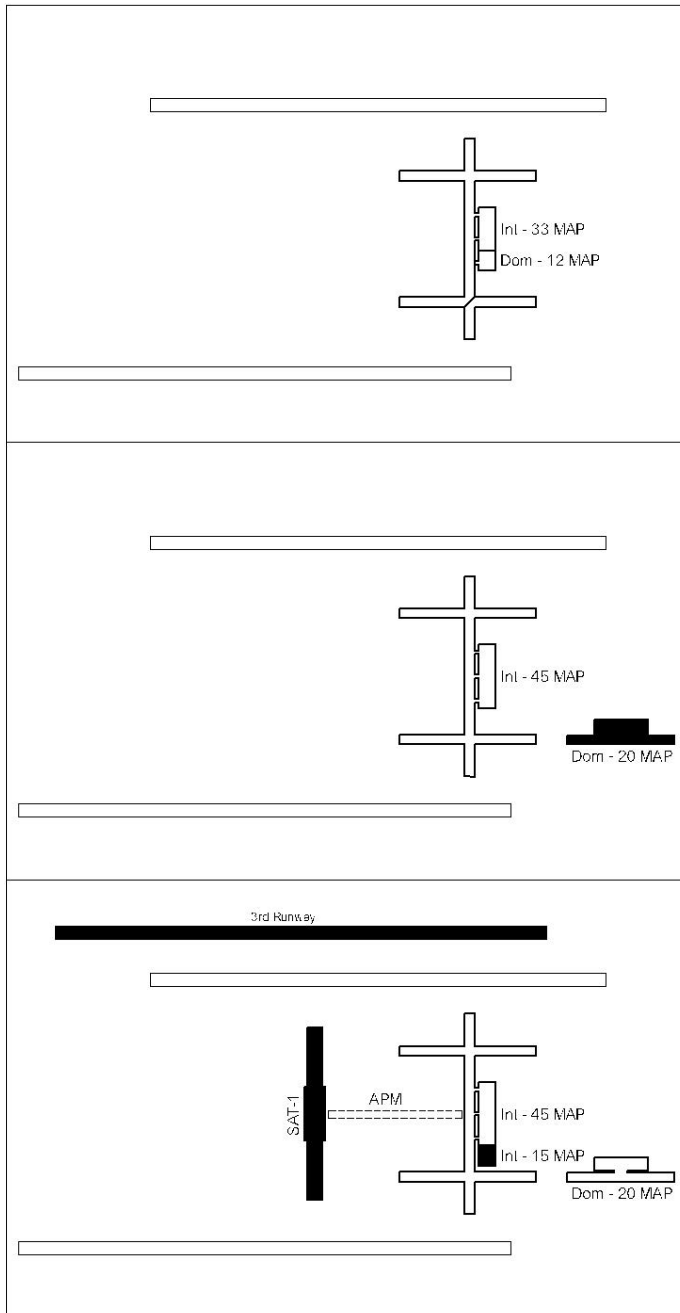
อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2556) สามารถบรรเทาความคับคั่งในการให้บริการผู้โดยสารของ ทสภ. ได้เพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น เนื่องจากคาดว่าในปี พ.ศ.2557 ทสภ. จะมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศถึง 46.24 ล้านคน ซึ่งจะเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศของอาคารผู้โดยสารหลัก และทำให้ ทสภ. เริ่มเกิดความคับคั่งในปี พ.ศ.2557 เป็นต้นไปนั้น

ทอท. ได้ดำเนินการทบทวนโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) ที่ ทอท. ได้เสนอขออนุมัติโครงการ ฯ ต่อ คค. และ สศช. แล้วเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2551 นั้น โดยการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับแนวนโยบาย สภาพปัจจุบัน และแนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ทอท. ได้จัดทำเป็นโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2559) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ทสภ. ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 80 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 60 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 20 ล้านคนต่อปี) ซึ่งเพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารและปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ.2562 โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี วงเงิน

73,739.777 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% ไม่รวมดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง) ประกอบด้วย

1. การชดเชยผลกระทบด้านเสี่ยงจากการดำเนินการพัฒนา ทสภ.
 2. งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3
 3. กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
 - 3.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
 - 3.2 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
 - 3.3 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)
 4. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร
 - 4.1 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
 - 4.2 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก
- (อาคารจอดรถ 1)
5. งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค
 6. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

โดยสามารถแสดงลำดับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มขีดความสามารถจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 80 ล้านคนต่อปี ได้ตามรูปภาพดังนี้



EXISTING (45 MAP)

(Inter 33,Dom12)

2 Runways

Runway Capacity

76 Movements/hour

Int - 33 MAP
Dom - 12 MAP

Capacity 65 MAP

(Inter 45,Dom20)

2 Runways

Runway Capacity

76 Movements/hour

Int - 45 MAP

Dom - 20 MAP

Capacity 80 MAP

(Inter 60,Dom20)

3 Runways

Runway Capacity

90-95 Movements/hour

SAT-1

APM

Int - 45 MAP

Int - 15 MAP

Dom - 20 MAP

รูปภาพแสดงผังโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โดยในคราวประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 14/2552 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2552 ที่ประชุมมีมติ ดังนี้

- 1) เห็นชอบโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) วงเงินลงทุนรวม 76,504.577 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7 และดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 2,764.800 ล้านบาท)
- 2) เห็นชอบงบประมาณลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี 2553 เพิ่มเติม จำนวน 31.045 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7)
- 3) เห็นชอบให้ ทอท. ตั้งงบประมาณลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี 2554-2559 รองรับต่อไป

โดย ทอท. ได้มีหนังสือที่ 10109/2552 ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2552 เสนอโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) (งบประมาณประจำปี 2553 เพิ่มเติม ครั้งที่ 5) ถึง คค. และ สศช. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

1.9. การทบทวนโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) โดยจัดทำเป็นโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559)

เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2553 สศช. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ นร 1115/ว 0551 ถึง คค. เพื่อส่งสำเนาหนังสือที่ สศช. ได้จัดส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และ คค. เพื่อแจ้งความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวพิจารณาโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของ ทอท. เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 ทั้งนี้เพื่อให้ทราบความเห็นของคณะกรรมการ ฯ ดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2553 คณะกรรมการ ทอท. ได้ให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ปรับแผนงานในโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) โดยตัดงานก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 งานชดเชยผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางวิ่งเส้นที่ 3 และปรับราคางานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับงานที่มีการปรับลด โดยให้ ทอท. จัดทำรายละเอียดของโครงการ ฯ ที่ปรับแผนเรียบร้อยแล้วเสนอ คค. พิจารณา และรายงานให้คณะกรรมการ ทอท. ทราบในการประชุมครั้งต่อไป

ทอท. ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการ ทอท. โดยได้ดำเนินการทบทวนโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) ที่ ทอท. ได้เสนอขออนุมัติโครงการ ฯ ต่อ คค. และ สศช. เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2552 แล้วนั้น ซึ่งเป็นการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของ ทอท. โดย ทอท. ได้จัดทำเป็นโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ทสก. ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี) โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก และ เป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารมากขึ้น โดยมีระยะเวลา

ดำเนินการ 6 ปี วงเงิน 60,741.614 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% ไม่รวมดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง)

ต่อมาเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) โดยมีระยะเวลาดำเนินการรวม 70 เดือน เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารจากปัจจุบัน 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 62,503.214 ล้านบาท (รวมสำรองราคา และปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง 1,761.600 ล้านบาท) ประกอบด้วย 4 กลุ่มงาน ดังนี้

1) กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (งบประมาณ 27,864.653 ล้านบาท)
- งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (งบประมาณ 4,907.342 ล้านบาท)
- งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) (งบประมาณ 7,973.072 ล้านบาท)

2) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

- งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (งบประมาณ 6,780.190 ล้านบาท)
- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (งบประมาณ 625.673 ล้านบาท)

3) งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค งบประมาณ 2,693.219 ล้านบาท

4) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC) งบประมาณ 763.000 ล้านบาท

2. งบประมาณโครงการ

งาน	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
1.กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	
1.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	
1.1.1 งานออกแบบ	533.294
1.1.2 งานก่อสร้าง	26,664.740
1.1.3 งานควบคุมงานก่อสร้าง	666.619
รวม-งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 1	27,864.653

งาน	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
1.2 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 1.2.1 งานก่อสร้าง 4,764.410 1.2.2 งานควบคุมงานก่อสร้าง 142.932 รวม-งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 4,907.342	
1.3 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ 1.3.1 งานออกแบบ 166.805 1.3.2 งานก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ 4,718.480 1.3.3งานควบคุมงานก่อสร้าง 117.962 รวม-งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ 7,973.072 รวมกลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 37,775.242	
2 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร 2.1 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก 2.1.1 งานออกแบบ 129.764 2.1.2 งานก่อสร้าง 6,488.220 2.1.3 งานควบคุมงานก่อสร้าง 162.206 รวม-งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก 6,780.190	
2.2 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก 2.2.1 งานออกแบบ 11.975 2.2.2 งานก่อสร้าง 598.730 2.2.3 งานควบคุมงานก่อสร้าง 14.968 รวม-งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก 625.673 รวมกลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร 7,405.863	

งาน	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
3.งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค	
3.1 งานออกแบบและก่อสร้างสาธารณูปโภค	
3.1.1 งานออกแบบ	64.124
3.1.2 งานก่อสร้าง	2,564.970
3.1.3 งานควบคุมงานก่อสร้าง	64.125
รวมงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค	2,693.219
4.งานระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)	
4.1 งานติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)	2,897.390
4.2 งานควบคุมการติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)	72.435
รวมงานติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร	2,969.825
5.งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ	
5.1 งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ(PMC) EPM Consortium	763.000
รวมงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ	763.000
รวมงบลงทุนโครงการ	51,607.149
สำรองราคาเปลี่ยนแปลง	5,160.715
รวมงบลงทุน(ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	56,767.864
ภาษีมูลค่าเพิ่ม (7%)	3,973.750
รวมเงินลงทุน	60,741.614
ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง	1,761.600
รวมงบลงทุนโครงการทั้งสิ้น	62,503.214