

บทที่ 3

ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

3.1 ข้อมูลพื้นฐาน

ข้อมูลพื้นฐานของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ที่จะแสดงในบทนี้ คือ (1) สถานที่ตั้งของท่าอากาศยาน (2) ลักษณะการให้บริการ (3) จำนวนผู้โดยสาร (4) เส้นทางเข้าออกท่าอากาศยาน (5) แผนแม่บทโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน

3.1.1 สถานที่ตั้งของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร แสดงในรูปที่ 3-1 ครอบคลุมพื้นที่ของ 3 ตำบลคือตำบลบางโจรง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยพื้นที่ดังกล่าวอยู่ห่างจากบริเวณใจกลางของกรุงเทพมหานครประมาณ 30 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ มีลักษณะของพื้นที่เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 3-2 โดยมีความกว้างประมาณ 4 กิโลเมตร และความยาวประมาณ 8 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตของพื้นที่ท่าอากาศยานดังต่อไปนี้

ทิศเหนือ ห่างจากถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ประมาณ 800 เมตร

ทิศใต้ ห่างจากถนนบางนา-ตราด ประมาณ 3 กิโลเมตร

ทิศตะวันออก จรดคลองหนองงูเห่า

ทิศตะวันตก จรดคลองลาดกระบัง

จากแผนแม่บทของการก่อสร้างท่าอากาศยาน ได้กำหนดลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานเป็น 2 ส่วนคือ เขตธุรกิจด้านตะวันตกซึ่งครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 9,875 ไร่ ปัจจุบันพื้นที่บางส่วนมีการใช้ประโยชน์ไปแล้วและเขตธุรกิจด้านตะวันออก ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 9,600 ไร่ โดยพื้นที่ส่วนนี้บางส่วนได้กำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัยของการเคหะแห่งชาติและพื้นที่สีเขียว โดยการกำหนดพื้นที่การใช้ที่ดินนี้จะขึ้นกับยุทธศาสตร์การใช้ที่ดิน ที่ได้มีการวางไว้สำหรับปี 2543 2548 และ 2553

3.1.2 ลักษณะของการให้บริการของท่าอากาศยาน

เนื่องจากการกำหนดรูปแบบของการให้บริการผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานสากล กรุงเทพฯ(ดอนเมือง)กับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ของรัฐบาลยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนว่าจะมีการให้บริการในรูปแบบใดเพราะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการให้บริการระหว่าง 2 ท่าอากาศยานอยู่บ่อยครั้ง และเมื่อพิจารณาจาก หนังสือการบินไทย ที่ กบ. 01/0148 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2539 ได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติการบินของบริษัทการบินไทย ดังนี้

- เที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมดรวมทั้งเที่ยวบินหลัก(Trunk Routes) ภายในประเทศ ระหว่างกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยานสากลส่วนภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต จะให้บริการที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

- เที่ยวบินสายรองอื่นๆ(Secondary Routes) ระหว่างกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยานภายในประเทศ จังหวัดอื่นๆจะให้บริการ ที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ(ดอนเมือง)

เมื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการให้บริการดังกล่าวข้างต้น จะพบว่าที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ (ดอนเมือง) จะมีเที่ยวบินมาให้บริการในแต่ละวันมีปริมาณต่ำ เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากปริมาณผู้โดยสารของการเดินทางภายในประเทศ จะพบว่าผู้โดยสารของท่าอากาศยานสากลหลัก 5 แห่งมีสัดส่วนของการเดินทางถึงประมาณร้อยละ 73 ในขณะที่เที่ยวบินที่มาจากท่าอากาศยานอื่นๆใน ส่วนภูมิภาคของประเทศมีผู้ใช้บริการเพียงร้อยละ 27 เท่านั้น ดังนั้นถ้ามีการดำเนินการในรูปแบบดังกล่าวก็จะส่งผลให้เกิดความสิ้นเปลืองในการดำเนินงาน การบำรุงรักษาท่าอากาศยาน ทั้ง 2 แห่งโดยใช่เหตุ อีกทั้งท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ก็มีพื้นที่เพียงพอในการรองรับการให้บริการทั้งหมดได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีเนื้อที่มากกว่าถึง 6 เท่า รวมถึงการควบคุมการเดินทางอากาศที่มีลักษณะการขึ้นลงเหมือนกัน มีบางเส้นทางทับกัน ด้วยเหตุนี้ในการศึกษาครั้งนี้จึงกำหนดให้มีย้ายการปฏิบัติการบินของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ(ดอนเมือง)ทั้งหมด มาที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เพื่อความสะดวกและประหยัดในการดำเนินงาน โดยถือว่าการให้บริการพื้นฐานต่างๆ เหมือนกับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพทุกประการ รวมทั้งจำนวนผู้โดยสารจำนวนพนักงานท่าอากาศยาน จำนวนเที่ยวบินก็จะใช้ข้อมูลที่ได้จากการทำนายของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพเป็นหลัก

3.1.3 จำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยาน

ช่วงแรกของการให้บริการท่าอากาศยานจะให้บริการผู้โดยสารทั้งภายในและระหว่างประเทศประมาณ 30 ล้านคนต่อปีแล้วจึงเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนถึง 100 ล้านคนต่อปี ซึ่งเป็นขีดความ

สามารถสูงสุดของท่าอากาศยาน สำหรับรายละเอียดของจำนวนผู้โดยสารที่คาดการณ์ว่าจะมาใช้บริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่แสดงในตารางที่ 3-1 สำหรับพนักงานที่ทำงานท่าอากาศยานรวมกับพนักงานของสายการบินต่างๆจะมีดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-1 แสดงจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะมาใช้บริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ในแต่ละปี

ปี ค.ศ.	จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ	จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ	ผู้โดยสารรวม	ปริมาณสินค้า (ล้านตัน)
2000	25	5	30	1.5
2010	31	9	40	1.9
2020	43.5	16.5	60	2.6
Ultimate	70	30	100	6.4

หน่วย : ล้านคนต่อปี

ที่มา : General Engineering Consultant (1993)

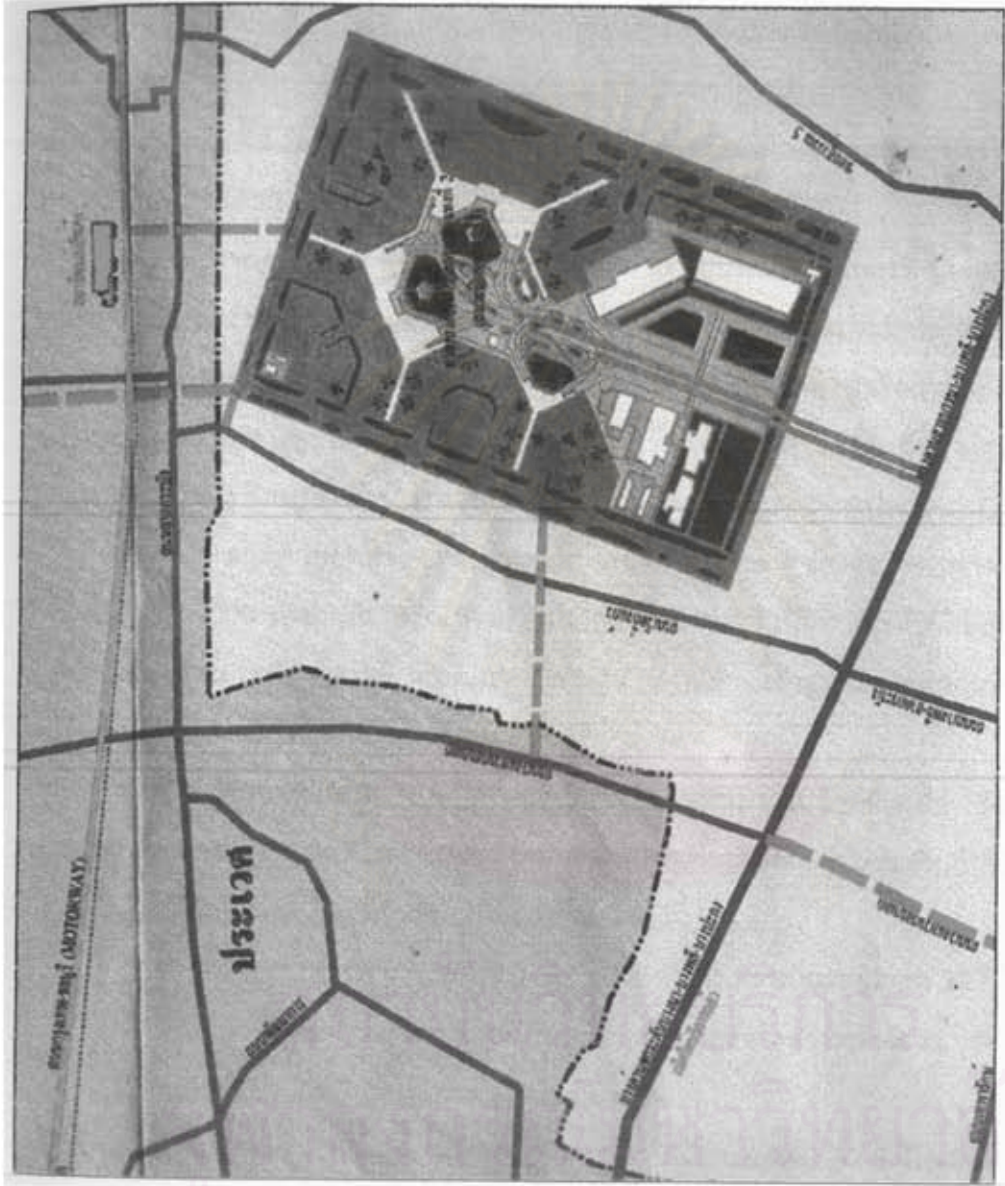
ตารางที่ 3-2 แสดงจำนวนพนักงาน (คาดการณ์)ของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

ปี ค.ศ.	จำนวนผู้โดยสาร(MAP)	จำนวนพนักงาน(คน)
2000	30	32,707
2010	40	41,225
2020	60	54,108
Ultimate	Ultimate	72,143

ที่มา : General Engineering Consultant (1993)

3.1.4 เส้นทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

การจัดเส้นทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ตามแผนแม่บทมีทั้งสิ้น 6 เส้นทางดังแสดงในรูปที่ 3-2 เพื่อรองรับการเดินทางเข้า-ออกของผู้โดยสาร พนักงานของท่าอากาศยานและผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน โดยให้รองรับสภาพการจราจรที่แตกต่างกันไปตามโครงข่ายถนนสายหลักที่มีอยู่ ทิศทางการเดินทาง และสภาพการใช้งานดังนี้



รูปที่ 3-3 โครงการถนนที่เชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 (ปัจจุบัน)

1 ทางเข้า-ออกหลัก บริเวณกิโลเมตรที่ 12+700 บนถนนกรุงเทพ - ชลบุรีสายใหม่ เป็นทางยกระดับคู่ขนาน 8 ช่องจราจร ต่อเนื่องเข้าเชื่อมกับถนนภายในท่าอากาศยาน โดยมีระยะทางประมาณ 1,400 เมตร โดยถนนดังกล่าวมีการออกแบบไว้เผื่อพื้นที่สำหรับระบบขนส่งมวลชนที่จะให้บริการในอนาคตด้วย

2 ทางเข้า-ออก สำหรับรถสินค้า บริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า บนถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ เป็นทางยกระดับ 4 ช่องทางจราจรมีระยะทางประมาณ 1,600 เมตร

3 ทางเข้า-ออก บริเวณถนนอ่อนนุช เป็นทางคู่ระดับพื้นขนาด 4 ช่องทางจราจร ทางนี้ยังสามารถใช้เป็นทางเข้าออกบริเวณย่านที่อยู่อาศัยและบริเวณย่านธุรกิจในท่าอากาศยานในอนาคตได้ด้วย

4 ทางเข้าออก ด้านใต้ของท่าอากาศยาน อยู่บริเวณกิโลเมตรที่ 14+950 บนถนนบางนา-บางปะกง เป็นเส้นทางคู่ขนานขนาด 4 ช่องจราจร มีระยะทางประมาณ 3,200 เมตร

5 ทางเข้าออก บริเวณด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานหรือถนนลาดกระบัง - บางพลี เป็นเส้นทางคู่ขนานขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อให้รถสินค้าใช้เป็นเส้นทางสู่บริเวณถนนบางนา-บางปะกง ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ของท่าอากาศยานได้สะดวก ระยะทางประมาณ 600 เมตร

6 ทางเข้าออกท่าอากาศยานหลัก โดยทางมีขนาด 4 ช่องจราจร แยกจากจุดเชื่อมที่กิโลเมตร 60+000 ของทางสายวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก เป็นทางระดับพื้นแล้วข้ามถนนประชาอุทิศ ลาดกระบัง-บางพลี ที่บริเวณ กิโลเมตร 17+600 เข้าสู่ท่าอากาศยานทางด้านทิศตะวันตก มีระยะทางประมาณ 3,000 เมตร

นอกจากเส้นทางเข้า-ออกท่าอากาศยานที่กล่าวในข้างต้นแล้ว ยังมีโครงการปรับปรุงและก่อสร้างระบบโครงข่ายถนนตามแผนแม่บทเพิ่มเติมอีก เพื่อรองรับกับปริมาณการจราจรที่สูงขึ้นในอนาคต โดยมีการกำหนดการพัฒนา ดังนี้

- ก่อสร้างทางด่วนจากลาดกระบังไปจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นระยะทาง 29 กิโลเมตร
- ขยายการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกเชื่อมระหว่างทางหลวงสาย 34 และทางหลวงสาย 3268 เป็นระยะทาง 4.5 กิโลเมตร
- ก่อสร้างถนนสายรองโดยรอบท่าอากาศยานเป็นระยะทาง 33.5 กิโลเมตร
- ก่อสร้างถนนเชื่อมเข้าพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่การค้าและการอุตสาหกรรม โดยแยกเป็นถนนสายหลักและถนนสายรองระยะทางรวม 370 กิโลเมตร
- ปรับปรุงและขยายถนนเดิมที่มีการลาดยางอยู่แล้ว ได้แก่ถนนอ่อนนุชให้ต่อเชื่อมถึงถนนหลวงหมายเลข 314 (บางปะกง-ฉะเชิงเทรา) และถนนรัตนโกสินทร์ไปถนนวัดศรีวารีน้อยระยะทางรวม 36 กิโลเมตร
- ปรับปรุงถนนเทพารักษ์ บางส่วนของถนนวัดกิ่งแก้ว ถนนร่วมพัฒนา

3.1.5 แผนแม่บทการปรับปรุงโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน

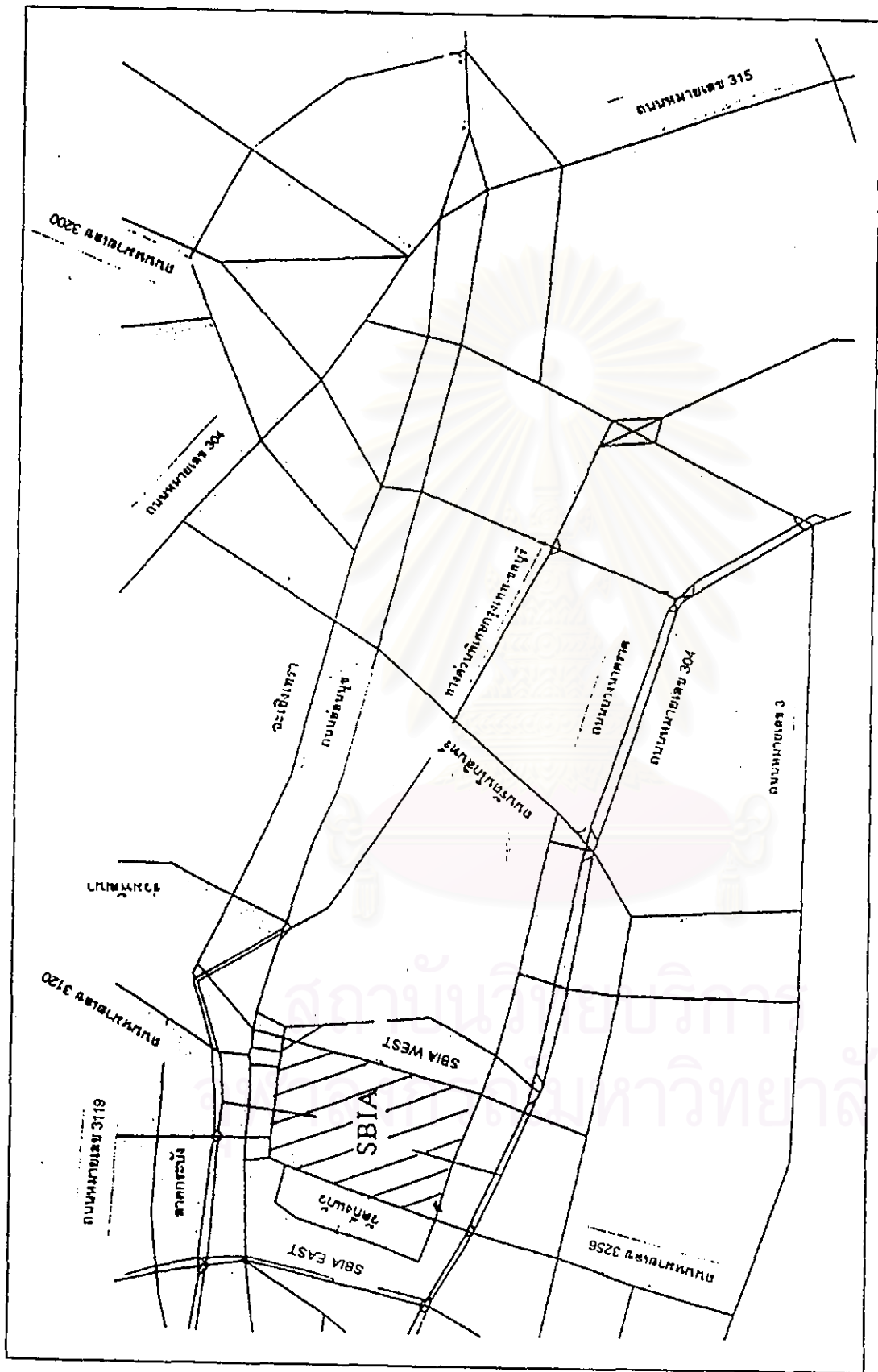
การพิจารณาระบบถนนที่เชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพมหานครแห่งที่ 2 จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ โครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และ ถนนที่จะทำการก่อสร้างในอนาคต โดยแผนแม่บทในการปรับปรุงโครงข่ายถนนรอบท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งที่ 2 ในตารางที่ 3-3 และรูปที่ 3-3 จะแสดงถึงโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันและโครงข่ายถนนที่กำหนดให้มีการก่อสร้างตามแผนแม่บทรอบท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งที่ 2

ตารางที่ 3-3 โครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันรอบท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งที่ 2

ชื่อถนน	จำนวนช่องทาง (ในปัจจุบัน)	ความสามารถในการปรับปรุง (ในอนาคต)
อ่อนนุช	2	4/6 ช่องทาง
หมายเลข 34	10	-
หมายเลข 3256	2	4 ช่องทาง
วัดศรีวารีน้อย	2	2 ช่องทาง(Secondary)
หมายเลข 3119	2	4 ช่องทาง
หมายเลข 3120	2	4 ช่องทาง
ร่วมพัฒนา	2	2 ช่องทาง(Secondary)
รัตนโกสินทร์	2	2 ช่องทาง(Secondary)
หมายเลข 3268	2	4 ช่องทาง
หมายเลข 3344	4	6 ช่องทาง
หมายเลข 3	2/4	6 ช่องทาง
หมายเลข 304	4	6 ช่องทาง
หมายเลข 314	4	6 ช่องทาง
กรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่	4	-
วงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันออก)	4	-

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ

Norconsultant International A.S. (1994)



รูปที่ 3-4 โครงสร้างถนนตามแผนแม่บทที่เชื่อมโยงเข้าสู่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 (อนาคต)

3.2 การสำรวจสภาพถนนรอบท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

ปัจจุบันแม้ว่าท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 จะยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จก็ตาม แต่การพัฒนาและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้ดำเนินการไปแล้วเพื่อให้เรีงทันกับการเปิดให้บริการของท่าอากาศยาน ระบบถนนก็เช่นเดียวกัน จากการศึกษาจากแผนแม่บทของการก่อสร้างท่าอากาศยานพบว่า จะต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุงถนนหลายเส้นทางและเมื่อทำการสำรวจจากสถานที่จริงพบว่า ถนนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานได้มีการปรับปรุงมากที่สุด โดยเฉพาะถนนที่จะเชื่อมต่อกับเส้นทางเข้าออกของท่าอากาศยาน คือ ถนนวัดกิ่งแก้ว ถนนลาดกระบัง ถนนที่เข้าสู่วัดคู่สุวรรณาม และถนนบางนาตราด ดังแสดงเส้นทางเหล่านี้ในรูปที่ 3-4

• ถนนวัดกิ่งแก้ว

ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างใหม่หมดทั้งถนนตั้งแต่บริเวณทางเข้าจากถนนบางนาตราดไปจนกระทั่งสุดถนนที่สามแยกกิ่งแก้ว โดยมีการขยายช่องทางเป็น 4 ช่องจราจร รวมทั้งมีการปรับปรุงพื้นผิวการจราจรใหม่หมด ดังแสดงในรูปที่ 3-5 และ รูปที่ 3-6



รูปที่ 3-5 แสดงบริเวณทางเข้าถนนกิ่งแก้ว จากถนนบางนาตราด ขณะทำการศึกษาสะพานลอยรถข้ามปิดให้บริการเพื่อทำการปรับปรุง



รูปที่ 3-6 แสดงภาพการก่อสร้างเส้นทางวัดกิ่งแก้ว

- ถนนลาดกระบัง

สำหรับถนนลาดกระบังมีการปรับปรุงเส้นทางในบางช่วงเท่านั้น คือทำการปรับปรุงตั้งแต่บริเวณตามแยกกิ่งแก้วไปจนถึงบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนลาดกระบังกับทางด่วนพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ (Motorway) ดังแสดงในรูปที่ 3-7 และรูปที่ 3-8



รูปที่ 3-7 สภาพถนนลาดกระบังขณะที่ทำการปรับปรุง



รูปที่ 3-8 แสดงการปรับปรุงถนนลาดกระบังบริเวณปลายถนนที่จะเชื่อมต่อกับทาง
ด่วนพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่

- ถนนทางเข้าวัดคู่วราราม

ถนนเส้นนี้เป็นถนนที่เชื่อมต่อมาจากถนนลาดกระบัง บริเวณข้างธนาคารกรุงศรี
อยุธยาสาขาลาดกระบัง ปัจจุบันยังไม่มีปรับปรุงแต่จากแผนการก่อสร้างท่าอากาศยานพบว่า
เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานที่สำคัญเส้นทางหนึ่ง



รูปที่ 3-9 บริเวณทางเข้าวัดคู่วราราม ข้างธนาคารกรุงศรีอยุธยาสาขาลาดกระบัง



รูปที่ 3-10 ทางเข้าท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่บริเวณหน้าวัดสุวรรณาราม

- ทางเข้าด้านถนนบางนาตราด



รูปที่ 3-11 ทางเข้าท่าอากาศยานทางด้านถนนบางนา-ตราด

3.3 เส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออก

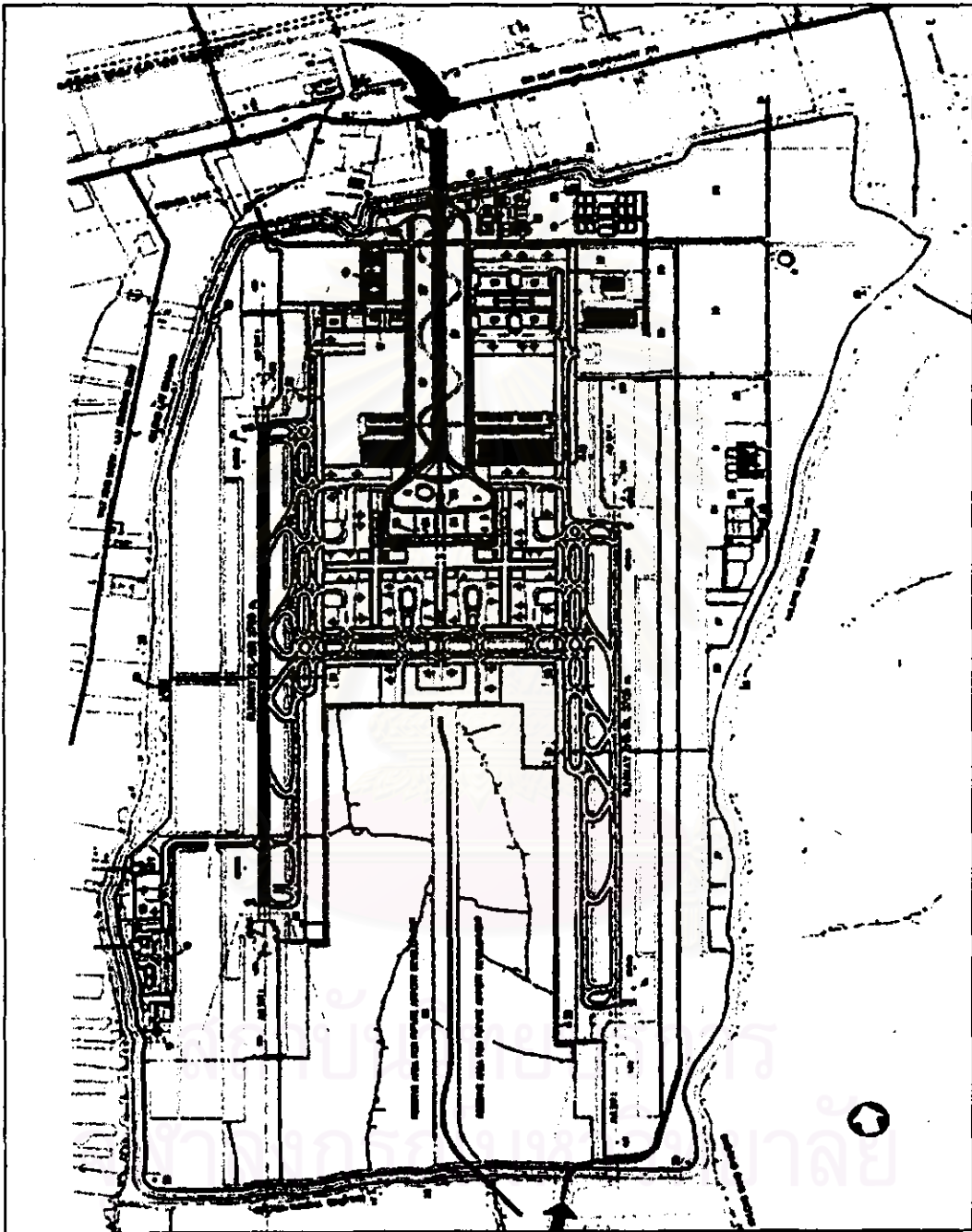
นอกจากท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 จะมีระบบถนนที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานเท่านั้น แต่ยังมีเส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออกที่มีรางผ่านบริเวณที่เป็นสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานด้วย

ทางรถไฟสายภาคตะวันออกมีจุดเริ่มต้นที่สถานีหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร แล้วแยกเป็น 2 เส้นทางที่จังหวัดฉะเชิงเทรา คือ มุ่งไปอรัญประเทศ และมุ่งไปบ้านพลูตาหลวง สำหรับเส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่จะนำมาใช้ในศึกษาในครั้งนี้ จะเริ่มจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปยังสถานีรถไฟหัวตะเข้ ซึ่งเป็นสถานีที่ใกล้กับสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานมากที่สุด โดยจำนวนสถานีรถไฟนับจากหัวลำโพงไปจนถึงสถานีหัวตะเข้รวม 6 สถานีดังแสดงในรูปที่ 3-12 มีระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร



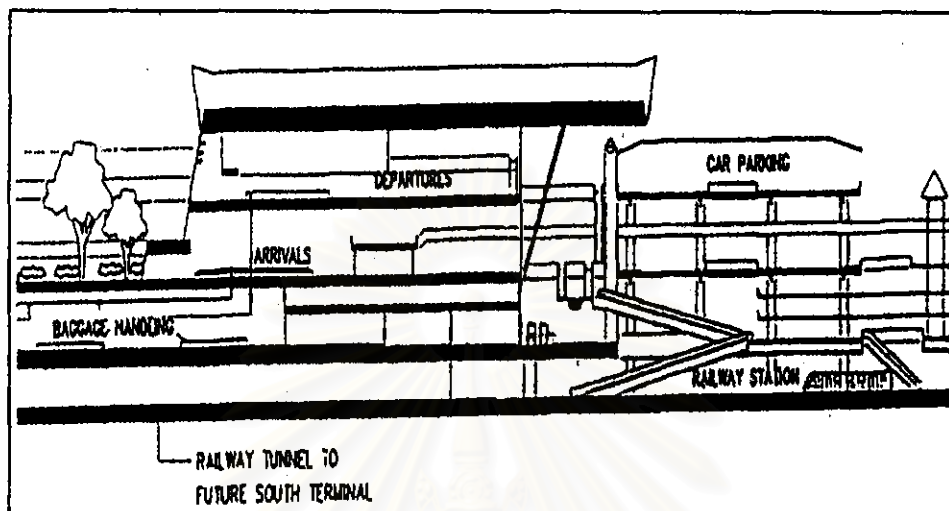
รูปที่ 3-12 รายละเอียดเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

จากแผนแม่บทของการก่อสร้างท่าอากาศยานพบว่า ได้มีการวางแผนที่จะก่อสร้างราง เพื่อเชื่อมต่อระบบรถไฟเข้าสู่ภายในท่าอากาศยานดังแสดงในรูปที่ 3-13



รูปที่ 3-13 : ลักษณะการจัดพื้นที่การให้บริการของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2
ที่มา : General Engineering Consultant (1993)

บริเวณชั้นล่างของอาคารผู้โดยสารได้มีการออกแบบสถานีรถไฟภายในตัวอาคารด้วย ดังแสดงในรูปที่ 3-14 ส่งผลให้การเดินทางของผู้โดยสารมีความสะดวกมากขึ้นเนื่องจากไม่ต้องเดินทางจากสถานีรถไฟเข้าสู่ตัวท่าอากาศยาน



รูปที่ 3-14 แสดงแบบของอาคารท่าอากาศยานที่มีสถานีรถไฟภายในตัวอาคาร
ที่มา : General Engineering Consultant (1993)

3.4 ระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

จากการพิจารณาลักษณะทางกายภาพและสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 พบว่าความเป็นไปได้ของการจัดระบบขนส่งมวลชนเพื่อให้บริการผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานมิได้เพียงระบบขนส่งทางบกเท่านั้น เนื่องจากการขนส่งทางน้ำไม่สามารถกระทำได้ ทั้งนี้เพราะพื้นที่ดังกล่าวไม่มีแม่น้ำหรือคลองที่เหมาะสมที่จะเชื่อมต่อเข้าสู่บริเวณใจกลางของกรุงเทพมหานครได้ และเมื่อพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งมวลชนของท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งมีลักษณะการให้บริการที่ใกล้เคียงกันจึงคาดการณ์ว่าระบบขนส่งมวลชนที่มีความเป็นไปได้ในการนำมาให้บริการมีดังนี้

3.4.1 รถโดยสารประจำทาง

ในปัจจุบันยังไม่มีรถโดยสารประจำทางที่วิ่งโดยตรงจากบริเวณใจกลางกรุงเทพไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ แต่คาดว่าเมื่อท่าอากาศยานเปิดให้บริการจะต้องมีการจัดรถโดยสารประจำทางเพื่อให้บริการผู้โดยสารของท่าอากาศยานอย่างแน่นอน ซึ่งรถโดยสารประจำ

ทางในปัจจุบันให้บริการโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก) สำหรับรถที่ให้บริการมี 3 ประเภทคือ รถโดยสารปรับอากาศ รถไมโครบัส และรถโดยสารธรรมดา

3.4.2 โครงการเดินรถปรับอากาศบริการท่าอากาศยาน (Airport Bus)

โครงการนี้เริ่มให้บริการที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 ดำเนินการโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานเป็นสำคัญ แม้ว่าโครงการนี้จะมีผู้มาใช้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี แต่มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ มีผู้มาใช้บริการเพียงประมาณร้อยละ 5 ของการเดินทางทั้งหมด เป็นเพราะโครงการนี้ยังมีข้อบกพร่องและต้องปรับปรุงอีกหลายประการ เช่น จำนวนรถที่มีไม่เพียงพอ ความสะดวกของการให้บริการ อัตราค่าโดยสาร และสถานที่รอ เป็นต้น

3.4.3 รถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่)

จากการศึกษารูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารท่าอากาศยานสากลกรุงเทพพบว่าการเดินทางโดยรถแท็กซี่ เป็นการเดินทางที่มีผู้นิยมใช้ในการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานรองจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากการเดินทางด้วยวิธีนี้มีลักษณะคล้ายกับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด มีความเป็นส่วนตัวและความสะดวกสบาย ไม่ต้องกังวลปัญหาเรื่องที่จอดรถ เป็นต้น แต่ข้อเสียของการเดินทางด้วยวิธีนี้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง

3.4.4 รถ Limousine

เป็นบริการรถรับส่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน มีลักษณะคล้ายรถแท็กซี่ แต่มีอัตราค่าโดยสารสูงกว่า โดยอัตราค่าโดยสารขึ้นกับระยะทางของการเดินทาง

3.5 โครงการระบบขนส่งมวลชนที่มีโครงการก่อสร้างในอนาคต

จากการศึกษาแผนแม่บทในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานของผู้โดยสารและพนักงานของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ในอนาคตพบว่า มี 3 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง โครงการรถไฟฟ้า Hopewell และโครงการรถไฟฟ้าธนาียง ซึ่งมีรายละเอียดและเส้นทางของแต่ละโครงการดังต่อไปนี้

3.5.1 โครงการรถไฟความเร็วสูง (High Speed Train Project)

โครงการนี้มีการกำหนดไว้ในแผนแม่บทของการก่อสร้างท่าอากาศยาน โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายนี้มีเส้นทางระหว่าง กรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง โดยขณะที่ทำการศึกษาวិทยานิพนธ์พบว่าโครงการนี้ยังไม่มี ความชัดเจนว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อไหร่



รูปที่ 3-15 เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง

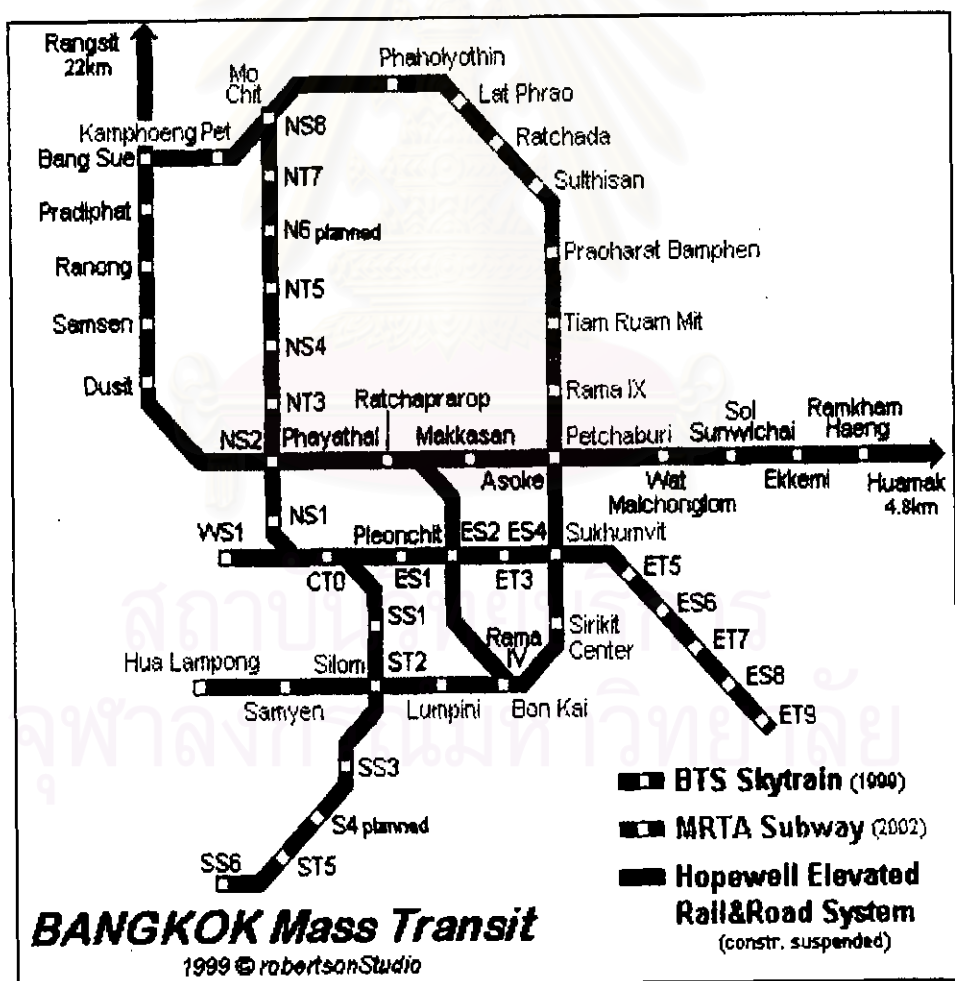
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2539)

โครงการนี้มีรายละเอียดของการให้บริการดังนี้

- ความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ระยะเวลาให้บริการ : 05.00 – 24.00 น. ความยาวของโครงการ 190 กิโลเมตร
- รางรถไฟความเร็วสูงจะใช้ขนาดรางมาตรฐาน 1.435 เมตร ตลอดเส้นทาง
- ความถี่ของการให้บริการ : 10 นาที
- ระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯไปยังท่าอากาศยาน : 15 นาที
- ค่าลงทุนโครงการทั้งระบบ 22,411 ล้านบาท (ราคาประเมินปี 2538)

3.5.2 รถไฟโครงการ Hopewell

เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนอีกโครงการหนึ่งที่มีการวางแผนไว้ในแม่บทของการก่อสร้างท่าอากาศยาน โดยกำหนดว่าจะทำการต่อขยายโครงการนี้จากสถานีหัวหมากเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานทางด้านทิศใต้เพื่อช่วยเสริมกับระบบขนส่งมวลชนแบบอื่นๆ แต่เนื่องจากโครงการดังกล่าวได้ใช้เวลาในการดำเนินการมาถึง 7 ปีแล้วแต่ผลงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนคือ งานก่อสร้างแล้วเสร็จเพียงร้อยละ 14 ของโครงการเท่านั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการตามแผนรองรับเมื่อมีการบอกเลิกสัญญาสัมปทานขึ้น ซึ่งถ้าโครงการนี้ไม่สามารถดำเนินการได้ต่อจะมีผลกระทบต่อแผนแม่บทระบบการขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างแน่นอนเพราะโครงการนี้ถือได้ว่าเป็นโครงการขนส่งมวลชนที่สำคัญโครงการหนึ่งของกรุงเทพดังแสดงในรูปที่ 3-16

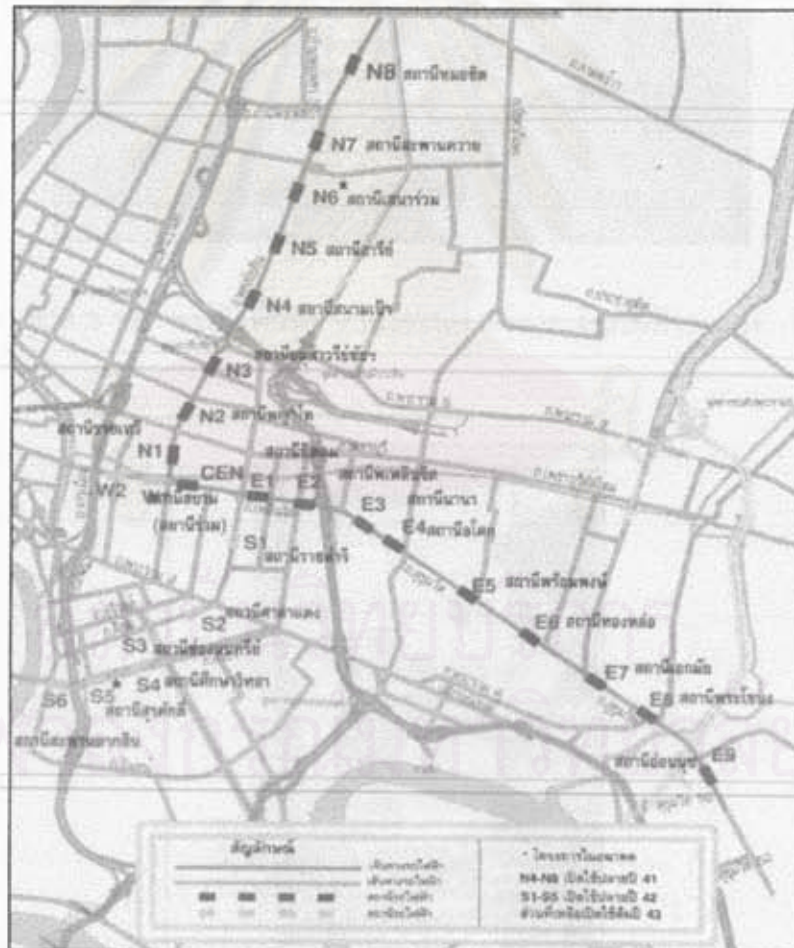


รูปที่ 3-16 แผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร

ขณะที่ทำการศึกษาวិทยานิพนธ์นี้อยู่พบว่าทางรัฐบาลก็มีความพยายามที่จะทำการก่อสร้างโครงการนี้ต่ออย่างต่อเนื่อง โดยทางกรรพไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาว่าจ้างบริษัท Team Consulting Engineering ในวงเงิน 85 ล้านบาท ให้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าระดับ Hopewell ไปยังท่าอากาศยานสาทลกรุงเทพแห่งที่ 2 โดยมีจุดเริ่มต้นของโครงการที่สถานีรถไฟหัวหมาก

3.5.3 โครงการรถไฟฟ้าชานานอง (BTSC)

โครงการรถไฟฟ้าชานานอง ทำการก่อสร้างและดำเนินการโดยบริษัทระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ(BTSC) เรียก โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ในปัจจุบันถือได้ว่าเป็นเพียงโครงการเดียวเท่านั้นที่มีความก้าวหน้าของโครงการตามกำหนดเวลาที่วางไว้



รูปที่ 3-17 เส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานานอง (BTSC)

โดยโครงการนี้สามารถเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 แต่เส้นทางที่จะเปิดให้บริการดังกล่าวก็ยังมีใช้เส้นทางที่จะต่อขยายไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เป็นเพียงเส้นทางในส่วนกรุงเทพชั้นในเท่านั้น คือ เส้นทางจากสุขุมวิทซอย 77 ไปยังสถานีรถโดยสารประจำทางหมอชิตบนถนนพหลโยธินระยะทาง 16.5 กิโลเมตร และเส้นทางจากสะพานสารสินไปยังด้านตะวันออกของถนนบรรทัดทองใกล้สนามกีฬาแห่งชาติ ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร



รูปที่ 3-18 การจัดพื้นที่ภายในโครงสร้างของรางรถไฟฟ้าธนาียง



รูปที่ 3-19 ตู้จ่ายตั๋วอัตโนมัติของโครงการรถไฟฟ้าธนาียง