



บทที่ 1

บทนำ

ในช่วงเวลา 4 ทศวรรษที่ผ่านมาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ(ดอนเมือง) มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จากรายงานการศึกษาของบริษัทลิทช์ฟิลด์ (Litchfield Whiting Boune and Associate) ปี พ.ศ. 2503 จึงเสนอความเห็นที่ว่า กรุงเทพควรมีท่าอากาศยานแห่งใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อแยกเครื่องบินพลเรือนออกจากเครื่องบินทหารและเพื่อให้สอดคล้องกับการเจริญเติบโตของเมืองอีกด้วย โดยท่าอากาศยานแห่งใหม่นี้ควรจะอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากฝั่งเมืองของกรุงเทพมหานครจะเจริญเติบโตไปทางทิศตะวันออก โดยเฉพาะความเจริญทางด้านอุตสาหกรรม รายงานการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับรายงานการศึกษาขององค์การบริหารการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา (FAA) ซึ่งทำการศึกษาเมื่อปี พ.ศ. 2503 ในเรื่อง " Air System Requirement Plan and Survey for the Kingdom of Thailand " โดยระบุว่า กรุงเทพจำเป็นต้องมีท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ 2 เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของกิจการการบินพาณิชย์ในอนาคตต่อไปโดยเร็วที่สุด เพราะในอนาคตท่าอากาศยานสากลกรุงเทพจะไม่สามารถขยายการให้บริการได้ เนื่องจากมีพื้นที่จำกัด

จากการศึกษาดังกล่าว พ.ศ. 2504 กระทรวงคมนาคมจึงได้ทำการศึกษา เพื่อหาสถานที่ก่อสร้างท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ให้มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับการจัดผังเมืองและรูปแบบการขยายตัวของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในที่สุดจึงได้มีมติคัดเลือกตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ที่บริเวณหนองงูเห่า ในพื้นที่ตำบลบางโจลง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยพื้นที่ดังกล่าวอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันออกเฉียงประมาณ 30 กิโลเมตร และมีพื้นที่รวมทั้งสิ้นประมาณ 20,000 ไร่

ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ มีผู้โดยสารจำนวนมากมาใช้บริการในแต่ละวัน และอยู่ห่างจากบริเวณใจกลางเมืองกรุงเทพค่อนข้างมาก จึงจำเป็นต้องมีการจัดสร้างระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นที่ไม่ใช่ระบบถนน ที่สามารถรองรับ

และนำผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้าและออกจากท่าอากาศยานไปยังบริเวณใจกลางเมืองมีความสะดวกสบายและรวดเร็วยิ่งขึ้น จากการพิจารณาพบว่าระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้าจะเป็นระบบที่เหมาะสมอีกระบบหนึ่ง ทั้งนี้เนื่องมาจากการเดินทางโดยรถไฟ ถ้ามีการจัดระบบการให้บริการอย่างเหมาะสมแล้วจะมีความรวดเร็ว ความสะดวกสบายและสามารถกำหนดความถี่ของการให้บริการได้ตามความต้องการ นอกจากนี้ยังพบว่าท่าอากาศยานหลายแห่งของโลกต่างก็มีระบบรถไฟเพื่อให้บริการนอกเหนือจากระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ดังนั้นในการก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพสากลแห่งที่ 2 จึงควรมีการศึกษาเพื่อนำระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟมาให้บริการควบคู่กับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆด้วย

1.1 วัตถุประสงค์การศึกษา

1.1.1 แสดงให้เห็นถึงขีดจำกัดในการใช้รถยนต์เพื่อเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาระบบขนส่งมวลชนประเภทราง เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร พนักงานและผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2

1.1.2 เพื่อศึกษาระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟที่เหมาะสม เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ที่สามารถรองรับกับปริมาณความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการท่าอากาศยานสากลได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

1.1.3 เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการรถไฟของผู้โดยสาร

1.1.4 เพื่อเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการสร้างสถานีรถไฟต้นทาง บริเวณใจกลางกรุงเทพมหานคร

1.2 ขอบเขตการศึกษา

1.2.1 จำนวนผู้โดยสาร พนักงานและผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานกรุงเทพสากลแห่งที่ 2 จะอาศัยการคาดการณ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนและบริหารจัดการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ รวมทั้งนำข้อมูลจากท่าอากาศยานกรุงเทพ(ดอนเมือง)มาใช้ประกอบการพิจารณาด้วย

1.2.2 ศึกษาความสามารถในการให้บริการของระบบการคมนาคมขนส่ง เช่น โครงข่ายถนนภายนอกและภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งรูปแบบการเดินทางแบบต่างๆ ที่ใช้ในการเดินทางมาสู่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถยนต์ส่วนบุคคล รถแท็กซี่ และโครงการ Airport Bus และทำการศึกษาเรื่องความต้องการความยาวของพื้นที่จอดรถบริเวณ

หน้าอาคารผู้โดยสาร (Curb Parking) ของขบวนเหล่านี้ เพื่อนำมาใช้เป็นเหตุผลสนับสนุนถึงความจำเป็นในการนำระบบรถไฟฟ้าให้บริการ

1.2.3 ศึกษาประเภทของรถไฟฟ้าที่จะนำมาให้บริการตลอดจนความถี่ของการให้บริการ ระดับความสามารถของการให้บริการ และตำแหน่งที่ตั้งของสถานี

1.3 สมมติฐานในการศึกษา

1.3.1 จำนวนผู้โดยสาร พนักงานและผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน ได้จากแผนแม่บทของการก่อสร้างท่าอากาศยาน

1.3.2 กำหนดให้มีการย้ายการให้บริการของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ (ดอนเมือง) ทั้งหมดไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เมื่อเริ่มเปิดให้บริการ

1.3.3 กำหนดให้พฤติกรรมการใช้บริการท่าอากาศยานของผู้โดยสารและสายการบินต่างๆที่ใช้บริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เหมือนกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ (ดอนเมือง)

1.3.4 จะศึกษาเฉพาะรถไฟฟ้าที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารเท่านั้น โดยไม่รวมถึงรถไฟฟ้าเพื่อขนส่งสินค้า ซึ่งนอกจากจะพิจารณารถไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ยังนำโครงการรถไฟฟ้าชนิดต่างๆ เช่น โครงการรถไฟฟ้าฟารายาง (BTSC) และโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง (High Speed Train) มาประกอบการพิจารณาด้วย โดยเส้นทางที่ทำการศึกษาคือจะพิจารณาเฉพาะเส้นทางระหว่างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 กับบริเวณใจกลางกรุงเทพมหานคร

1.3.5 การพิจารณาความเหมาะสมในการเลือกสถานีจอดรถไฟฟ้าต้นทางจะคำนึงปัจจัยต่อไปนี้

- ความรวดเร็วและความสะดวกสบายของการเดินทาง
- ระยะเวลาในการเดินทาง
- เป็นแหล่งธุรกิจและมีโรงแรมที่พักเพียงพอต่อความต้องการ
- มีความพร้อมทั้งในด้านเนื้อที่ในการก่อสร้างและมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆเป็นอย่างดี

1.3.6 ข้อมูลของระบบขนส่งมวลชนบางประเภทที่จะรองรับการให้บริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ในอนาคตของบางหน่วยงานยังไม่มี ความชัดเจน ทั้งทางด้านนโยบายและแนวทางปฏิบัติ ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จึงยึดถือรูปแบบและการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้ยังจะนำโครงการ Airport Bus ที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพในปัจจุบันมาพิจารณาด้วย

1.4 ขั้นตอนการศึกษา

ดังที่กล่าวในส่วนของขอบเขตการศึกษาแล้วว่า การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักในการพิจารณาจัดระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้าที่เหมาะสม เข้าสู่ท่าอากาศยานสาทลกรุงเทพแห่งที่ 2 เพื่อรองรับกับปริมาณความต้องการในการเดินทางเข้าออกสนามบินให้มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นรวมทั้งเป็นการช่วยลดความแออัดภายในสนามบินด้วย สามารถแบ่งการศึกษาออกได้เป็น 4 ส่วน คือ

- 1 ศึกษาในส่วนของท่าอากาศยาน
 - ศึกษาสถานที่ตั้งของท่าอากาศยาน
 - กิจกรรมการให้บริการของท่าอากาศยาน
- 2 ศึกษาในส่วนของระบบถนน
 - ศึกษาถนนสายต่างๆที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน
 - ศึกษาระบบการขนส่งมวลชน(ไม่รวมรถไฟ)
- 3 ศึกษาในส่วนของจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร(Curb Parking)
 - การศึกษาในครั้งนี้จะทำการศึกษาในเรื่อง Curb Parking
 - ผลที่เกิดขึ้นต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถ(Parking)เมื่อมีรถไฟให้บริการ
- 4 ศึกษาในส่วนของระบบรถไฟ
 - ศึกษาการให้บริการรถไฟ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าอนาถ (BTSC) และโครงการรถไฟความเร็วสูง (High Speed Train)
 - การวิเคราะห์ระบบรถไฟเข้าสู่ท่าอากาศยาน
 - ประเภทและระบบของรถไฟ
 - ระบบราง
 - ระยะเวลาการเดินทาง
 - ความถี่ของการให้บริการ
 - สถานที่ตั้งสถานีรถไฟปลายทางบริเวณใจกลาง กรุงเทพมหานคร

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 เพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มระบบขนส่งมวลชนเข้าสู่ท่าอากาศยาน โดยการศึกษาในเรื่องนี้หากมีการนำมาใช้ปฏิบัติจริง จะช่วยให้การเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน

ยานสาธารณะทางบกที่ 2 ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนไม่น้อยกว่า 30 ล้านคนต่อปี สามารถเดินทางระหว่างท่าอากาศยานกับบริเวณใจกลางกรุงเทพมหานครได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัยและสะดวกสบายยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งเสริมการท่องเที่ยวและการลงทุนของชาวต่างประเทศในประเทศไทยได้ในระดับหนึ่งด้วย

1.5.2 เป็นการลดปัญหาทางด้านการจราจรภายนอกและภายในบริเวณท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 รวมถึงช่วยลดปัญหาในเรื่องที่จอดรถ (Parking) และจุดจอดรับส่ง (Curb Parking) ไม่เพียงพอ อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ประเภทต่างๆ ของผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน พนักงานและผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานด้วย

1.5.3 เป็นแนวทางในการวางแผนหรือปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้แก่ท่าอากาศยานอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีประสิทธิภาพและไม่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจรและการขนส่งมวลชน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย