



แอร์พอร์ตลิงค์ พญาไท-ดอนเมือง

ควมรวมไฮสปีดเทรนกรุงเทพฯ-ระยอง



เพื่อให้เข้ากับการใช้ความเร็วสูง จึงมีการยกเลิกสถานีบางเขน และหลักสี่ออกไปคงเหลือไว้แต่สถานี บางซื่อและท่าอากาศยานดอนเมือง เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีการปรับ เพิ่มแนวก่อสร้างเส้นทางออกเป็น 2 ชั้นรองรับทั้งแอร์พอร์ตลิงค์ และไฮสปีดเทรน

โดยตามแผนเดิมแอร์ พอร์ตลิงค์จะให้บริการระบรถ ธรรมดา 6 ชั่วโมงต่อวัน จอดให้ บริการทุกสถานี และชั่วโมงเร่ง ด่วน 12 ชั่วโมงต่อวัน จอดรับ-ส่ง เฉพาะสถานีบางซื่อและดอนเมือง เท่านั้น รถด่วนพิเศษให้บริการ

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคม ยังคงเดินหน้ารวมเอา โครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ช่วงพญาไท-บางซื่อ- ดอนเมือง และโครงการรถไฟ ความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยอง เป็นโครงการเดียวกัน มีผู้เดินรถ รายเดียวกัน และเชื่อมต่อเส้น ทางรถไฟความเร็วสูงเข้าสนามบิน อยู่ตะกั่วป่าให้ครบทั้ง 3 สนาม บินอีกด้วย

ล่าสุดยังอยู่ในการเร่งผลักดันของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่ให้ออกแบบเชื่อม 3 สนาม บินดังกล่าว โดยอยู่ระหว่างการ เร่งสรุปผลการศึกษาความเป็น ไปได้ก่อนออกแบบรายละเอียด นำเสนอคณะรัฐมนตรี(ครม.)

อนุมัติให้ดำเนินการต่อไป โดยแอร์พอร์ตลิงค์ช่วง พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมืองใช้ ระบบรางขนาด 1.435 เมตรที่ สามารถรองรับความเร็วสูง ตาม แผนแบ่งออกเป็น 2 ช่วงคือช่วง พญาไท-บางซื่อ ระยะทาง 7.8 กิโลเมตร และช่วงบางซื่อ- ดอนเมือง ระยะทาง 14 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้น 5 สถานี ได้แก่ สถานี ราชวิถี สถานีกลางบางซื่อ สถานี บางเขน สถานีหลักสี่ และสถานี ดอนเมือง

ทั้งนี้ในการออกแบบได้มีการ ปรับปรุงช่วงสถานีกลาง บางซื่อให้พร้อมรองรับและให้ สอดคล้องกับการใช้งานทั้งรถไฟ ความเร็วสูงและแอร์พอร์ตลิงค์ โดยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

เกาะติด เมกะโปรเจกต์



มูลค่าโครงการ
สูงกว่า 1.4 หมื่นล.
เฉพาะช่วงพญาไท-
ดอนเมือง

ทุก 30 นาที ใช้ความเร็วเดินทาง 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดย สถานีพญาไทจะเป็นจุดเชื่อมต่อ สำคัญกับรถไฟฟ้าบีทีเอส โดย ช่วงผ่านสถานีจิตรลดาจะเป็นรูปแบบอุโมงค์หรือเรียกว่ารูปแบบ คลองแห่งที่จะมีรถไฟสาย สีแดงให้บริการร่วมด้วย

หากไม่มีการปรับแผนใดๆ เพิ่มเติมคาดว่าจะสามารถเปิด ประมูลได้ในปลายปีนี้หรือต้นปี หน้าที่จะต้องนำเข้าสู่การ พิจารณาของคณะกรรมการร่วม ลงทุนที่จะพิจารณาเรื่องการ ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการ



ของรัฐพ.ศ. 2556 ทั้งนี้เมื่อ
เริ่มงานก่อสร้างคาดว่ามูลค่า
โครงการจะเพิ่มสูงกว่า 1.4 หมื่น
ล้านบาทเฉพาะช่วงพญาไท-
ดอนเมืองนี้

ดังนั้นจึงยังมีลุ้นกันอีกว่า
เมื่อจะต้องมีการปรับเปลี่ยนรูป
แบบการลงทุนเพื่อแปรสภาพให้
แอร์พอร์ตลิงค์ไปร่วมกับไฮสปีด
เทรน สายกรุงเทพฯ-ระยองเพื่อ
เชื่อม 3 สนามบินก็คงจะต้องมี
การปรับแผนและรายละเอียดกัน
อีกมากมาย ท้ายที่สุดยังเป็นเมกะ
โปรเจกต์อีก 1 โครงการที่ล่าช้า
กว่าแผนปฏิบัติการที่กระทรวง
คมนาคมกำหนดไว้อันเกิดจาก
ปัญหาด้านเทคนิคและความไม่
ชัดเจนในการขับเคลื่อนโครงการ
ของรัฐบาลว่าท้ายที่สุดแล้วใคร
จะเป็นผู้บริหารจัดการแอร์พอร์ต
ลิงค์และไฮสปีดเทรนกันแน่
ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย
(ร.ฟ.ท.) หรือจะประเคนให้เอกชน
รับไปดำเนินการแทน ■