



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

ข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการ (Technical Paper) รายงานแนวคิดการปรับปรุงการเชื่อมต่อ บริเวณสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ



โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม

เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอซีเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. บทนำ	1
2. สนามบินดอนเมือง	3
2.1 การรวบรวมข้อมูล และข้อมูลการสำรวจของสนามบินดอนเมือง	3
2.1.1 ที่ตั้งสนามบินดอนเมือง	3
2.1.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินดอนเมือง	4
2.1.3 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์	10
2.1.4 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	19
2.2 การทบทวนแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับสนามบินดอนเมือง	23
2.2.1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	23
2.2.2 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	25
2.2.3 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายเหนือ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)	26
2.2.4 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพ - หนองคาย)	27
2.3 สถิติและการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารสนามบินดอนเมือง	29
2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ระบุว่าที่ดิน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายคมนาคมและชุมชนโดยรอบสนามบินดอนเมือง	32
2.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยรอบสนามบินดอนเมือง	33
2.4.2 ระบุว่าที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินดอนเมือง	35
2.4.3 ถนนโครงการตามผังเมืองรวม โดยรอบสนามบินดอนเมือง	36
2.5 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ของสนามบินดอนเมือง	38
2.5.1 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและแท็กซี่ เข้าสู่สนามบินดอนเมือง	39
2.5.2 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง เข้าสู่สนามบินดอนเมือง	40

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
2.5.3 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ เข้าสู่สนามบินดอนเมือง	41
2.6 สรุปและข้อเสนอแนะ	42
2.6.1 การเสนอการจัดทำทางลาดเพื่อคนทุกกลุ่ม เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง กับสนามบินดอนเมือง	42
2.6.2 การเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินดอนเมือง	45
2.6.3 การเสนอแนวทางการย้ายและเพิ่มตำแหน่งจุดหยุดรถโดยสารประจำทาง	47
2.6.4 การเสนอเพิ่มตำแหน่งทางข้ามพร้อมสัญญาณเตือนทางข้าม	49
2.7 การประชุมหารือหน่วยงาน	50
3. สนามบินสุวรรณภูมิ	51
3.1 การรวบรวมข้อมูล และการสำรวจของสนามบินสุวรรณภูมิ	51
3.1.1 ที่ตั้งสนามบินสุวรรณภูมิ	51
3.1.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินสุวรรณภูมิ	52
3.1.3 การเข้าถึงสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถยนต์	57
3.1.4 การเข้าถึงสนามบินสุวรรณภูมิด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	60
3.1.5 การลงพื้นที่สำรวจสนามบินสุวรรณภูมิ	71
3.2 การทบทวนแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับสนามบินสุวรรณภูมิ	73
3.2.1 แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	73
3.2.2 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	77
3.2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเงิน (สายบางนา-สนามบินสุวรรณภูมิ)	78
3.3 สถิติและการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ	79
3.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ระบายที่ดิน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายคมนาคมและชุมชนโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	82
3.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	83
3.4.2 ระบายที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	85
3.4.3 ถนนโครงการตามผังเมืองรวม โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	86

สารบัญ

เรื่อง		หน้า
3.5	การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ของสนามบินสุวรรณภูมิ	87
3.5.1	การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและแท็กซี่ เข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ	88
3.5.2	การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) เข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ	89
3.5.3	การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ	90
3.6	สรุปและข้อเสนอแนะ	91
3.7	การประชุมหารือหน่วยงาน	96

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 โครงข่ายการเดินทางด้วยระบบรางเชื่อมต่อสนามบินทั้งสองแห่ง	2
รูปที่ 2.1-1 พื้นที่โดยรอบสนามบินดอนเมือง	3
รูปที่ 2.1-2 พื้นที่ภายในสนามบินดอนเมือง	4
รูปที่ 2.1-3 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 1 ชั้นที่ 1	5
รูปที่ 2.1-4 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 1 ชั้นที่ 3	6
รูปที่ 2.1-5 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 1	7
รูปที่ 2.1-6 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 2	7
รูปที่ 2.1-7 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 3	8
รูปที่ 2.1-8 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 4	8
รูปที่ 2.1-9 แผนผังแสดงที่จอดรถผู้โดยสาร สนามบินดอนเมือง	9
รูปที่ 2.1-10 โครงข่ายถนนภายนอกสนามบินดอนเมือง	10
รูปที่ 2.1-11 รายละเอียดโครงข่ายถนนภายนอกสนามบินดอนเมือง	11
รูปที่ 2.1-12 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่ ด้วยทางยกระดับอุดรภิรมุข (โพลล์เวย์)	12
รูปที่ 2.1-13 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่ ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 1)	13
รูปที่ 2.1-14 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่ ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 2)	14
รูปที่ 2.1-15 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่ ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 3)	15
รูปที่ 2.1-16 การเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยรถบัส (เดินทางเป็นหมู่คณะ) ด้วยทางยกระดับอุดรภิรมุข (โพลล์เวย์)	16
รูปที่ 2.1-17 การเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยรถบัส (เดินทางเป็นหมู่คณะ) ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 1)	17
รูปที่ 2.1-18 การเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยรถบัส (เดินทางเป็นหมู่คณะ) ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 2)	18

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1-19 ตำแหน่งที่หยุดรถโดยสารภายในและภายนอกสนามบินดอนเมือง	20
รูปที่ 2.1-20 สถานีรถไฟดอนเมือง	21
รูปที่ 2.1-21 สถานีรถไฟฟาสายสีแดง สถานีดอนเมือง	22
รูปที่ 2.2-1 โครงการพัฒนาสนามบินดอนเมือง ระยะที่ 3	23
รูปที่ 2.2-2 งานพัฒนาด้านทิศใต้ ของสนามบินดอนเมือง	24
รูปที่ 2.2-3 งานพัฒนาด้านทิศเหนือ ของสนามบินดอนเมือง	25
รูปที่ 2.2-4 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	26
รูปที่ 2.2-5 โครงการรถไฟความเร็วสูง สายเหนือ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)	27
รูปที่ 2.2-6 โครงการรถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพ - หนองคาย)	28
รูปที่ 2.3-1 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ สนามบินดอนเมือง	29
รูปที่ 2.3-2 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ สนามบินดอนเมือง	30
รูปที่ 2.3-3 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินรวม สนามบินดอนเมือง	30
รูปที่ 2.3-4 การคาดการณ์ผู้โดยสารสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2561 – 2583	31
รูปที่ 2.4-1 ผังแสดงสถานที่สำคัญโดยรอบสนามบินดอนเมือง	32
รูปที่ 2.4-2 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบสนามบินดอนเมือง	33
รูปที่ 2.4-3 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่อาคาร โดยรอบสนามบินดอนเมือง	34
รูปที่ 2.4-4 รางวางที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินดอนเมือง	35
รูปที่ 2.4-5 แนวถนนโครงการตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	36
รูปที่ 2.4-6 แนวถนนโครงการตามผังเมืองรวม โดยรอบสนามบินดอนเมือง	37
รูปที่ 2.6-1 แนวคิดออกแบบทางเชื่อมระหว่างสถานีดอนเมืองกับสนามบินดอนเมือง	42
รูปที่ 2.6-2 การประชุมหารือแนวทางการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ณ ห้องประชุม 401 สนข.	43
รูปที่ 2.6-3 ข้อเสนอแนะการจัดทำทางลาด บริเวณทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟาสายสีแดง สถานีดอนเมือง และสนามบินดอนเมือง	44
รูปที่ 2.6-4 ข้อจำกัดในการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟฟาสายสีแดง และสนามบินดอนเมือง	45

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.6-5 สภาพปัจจุบันในการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟฟ้า และสนามบินดอนเมือง	45
รูปที่ 2.6-6 ข้อเสนอปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟฟ้า และสนามบินดอนเมือง และพัฒนาพื้นที่โดยรอบ	47
รูปที่ 2.6-7 แสดงตำแหน่งทางการย้ายและเพิ่มตำแหน่งจุดหยุดรถโดยสารประจำทาง	48
รูปที่ 2.6-8 การปรับปรุงการเดินเท้าเชื่อมทางเข้าสนามบินดอนเมืองบริเวณประตู 4 ขาเข้า	49
รูปที่ 2.6-9 การปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมือง ระยะที่สอง	49
รูปที่ 2.6-10 การจัดทำเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips)	50
รูปที่ 2.7 การประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ณ อาคารสำนักงานท่าอากาศยานดอนเมือง	50
รูปที่ 3.1-1 แผนผังรวมสนามบินสุวรรณภูมิ	51
รูปที่ 3.1-2 ผังรวมของอาคารผู้โดยสาร	52
รูปที่ 3.1-3 ขานชาลาอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1	53
รูปที่ 3.1-4 ขานชาลาอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 2	53
รูปที่ 3.1-5 พื้นที่เชิงพาณิชย์ อาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 3	54
รูปที่ 3.1-6 ขานชาลาอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 4	54
รูปที่ 3.1-7 พื้นที่จอดรถยนต์แบ่งตามโซน สนามบินสุวรรณภูมิ	55
รูปที่ 3.1-8 รถไฟฟ้าเชื่อมต่อนานาชาติสุวรรณภูมิ	56
รูปที่ 3.1-9 พื้นที่ภายในศูนย์การขนส่งสาธารณะ	57
รูปที่ 3.1-10 โครงข่ายถนนภายนอกสนามบินสุวรรณภูมิ	58
รูปที่ 3.1-11 ผังแสดงโครงข่ายถนนภายในสนามบินสุวรรณภูมิ	60
รูปที่ 3.1-12 ตำแหน่งศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) และภายในอาคารสถานีโดยสาร	61
รูปที่ 3.1-13 รถโดยสารเชื่อมต่อระหว่างสนามบิน (Airport Shuttle Bus)	63
รูปที่ 3.1-14 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ Express 2, 4	64
รูปที่ 3.1-15 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ A	65
รูปที่ 3.1-16 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ B	66

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 3.1-17 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ C	67
รูปที่ 3.1-18 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ D	68
รูปที่ 3.1-19 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ F	69
รูปที่ 3.1-20 แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)	70
รูปที่ 3.1-21 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)	70
รูปที่ 3.1-22 การลงพื้นที่สำรวจ และรวบรวมข้อมูลสนามบินสุวรรณภูมิ	71
รูปที่ 3.1-23 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ	72
รูปที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ. 2554-2560)	73
รูปที่ 3.2-2 แสดงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ. 2559-2566)	74
รูปที่ 3.2-3 แสดงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 4 (ปี พ.ศ. 2564-2569)	75
รูปที่ 3.2-4 แสดงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 5 (ปี พ.ศ. 2568-2573)	76
รูปที่ 3.2-5 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	77
รูปที่ 3.2-6 แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเงิน	78
รูปที่ 3.3-1 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิ	79
รูปที่ 3.3-2 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิ	80
รูปที่ 3.3-3 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินรวม สนามบินสุวรรณภูมิ	80
รูปที่ 3.3-4 การคาดการณ์ผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2561 – 2583	81
รูปที่ 3.4-1 ผังแสดงสถานที่สำคัญโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	82
รูปที่ 3.4-2 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	83
รูปที่ 3.4-3 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่อาคาร โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	84
รูปที่ 3.4-4 รางวางที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	85
รูปที่ 3.4-5 แนวถนนโครงการตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	86
รูปที่ 3.6-1 แนวคิดการเพิ่มจุดจอดรถโดยสารประจำทาง บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1 ประตู 8	92
รูปที่ 3.6-2 การผลักดันการแก้ปัญหาตามข้อเสนอแนะในปัจจุบัน	92

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 3.6-3 เส้นทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ ด้วยรถโดยสารประจำทาง	93
รูปที่ 3.6-4 เส้นทางออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ ด้วยรถโดยสารประจำทาง	93
รูปที่ 3.6-5 แนวคิดการจัดป้ายรถโดยสาร และพื้นที่พักคอยที่สนามบินช้างจี ประเทศสิงคโปร์	94
รูปที่ 3.6-6 แนวคิดการจัดป้ายรถโดยสาร และพื้นที่พักคอยที่สนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น	95
รูปที่ 3.7-1 การประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	96
รูปที่ 3.7-2 การประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ณ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)	97

สารบัญตาราง

หน้า

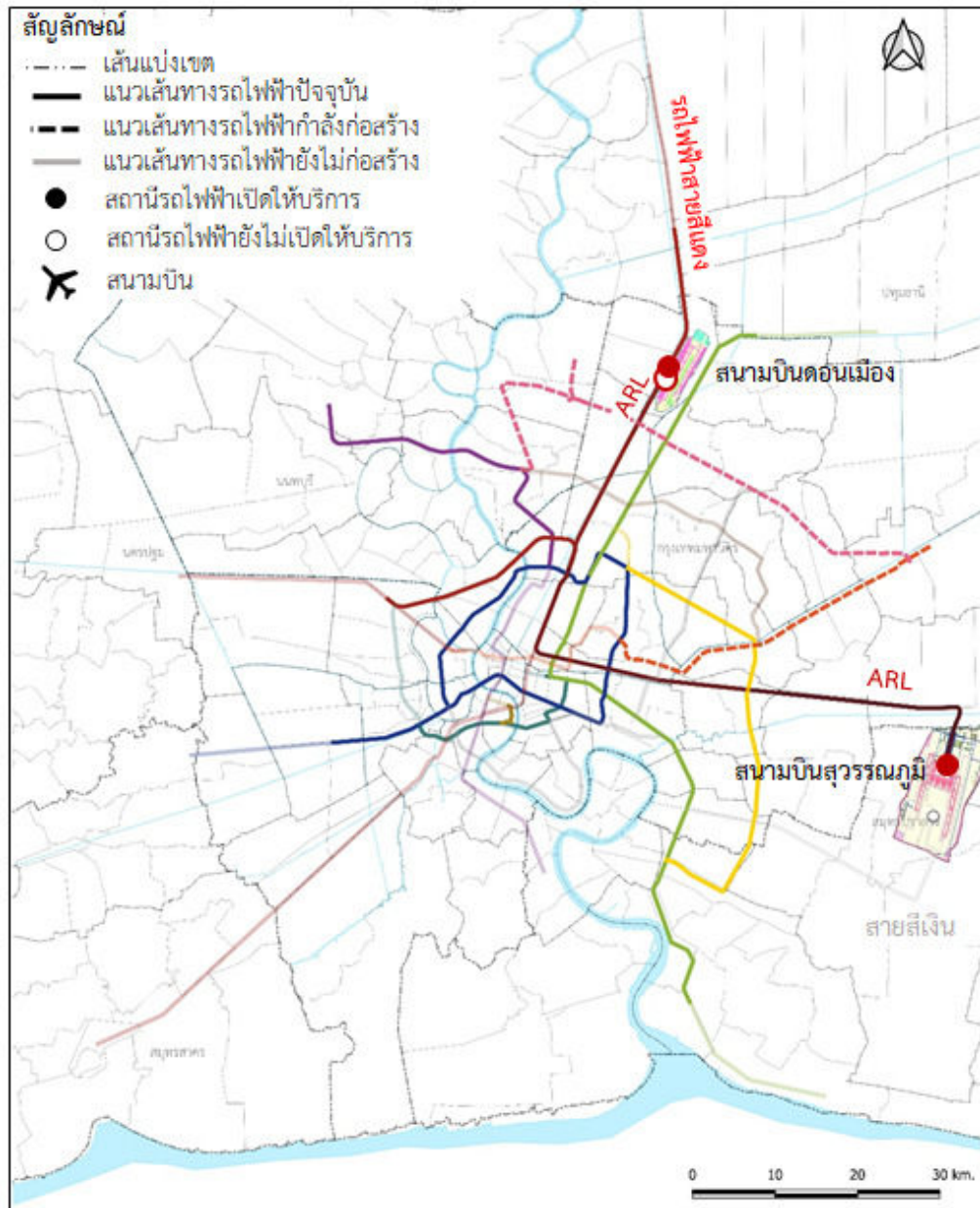
ตารางที่ 2.5-1 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง ของสนามบินดอนเมือง	38
ตารางที่ 2.5-2 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถแท็กซี่ ของสนามบินดอนเมือง	39
ตารางที่ 2.5-3 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง ของสนามบินดอนเมือง	40
ตารางที่ 2.5-4 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถโดยสารสาธารณะ ของสนามบินดอนเมือง	41
ตารางที่ 3.5-1 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง ของสนามบินสุวรรณภูมิ	87
ตารางที่ 3.5-2 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถแท็กซี่ ของสนามบินสุวรรณภูมิ	88
ตารางที่ 3.5-3 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) ของสนามบินสุวรรณภูมิ	89
ตารางที่ 3.5-4 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถโดยสารสาธารณะ ของสนามบินสุวรรณภูมิ	90

แนวคิดการปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ

1. บทนำ

ปัจจุบันในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีสนามบินทั้งหมดสองแห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นสนามบินหลักของประเทศรองรับการเดินทางจากทุกทวีป ทั้งการท่องเที่ยว การขนส่งสินค้า และยังเป็นศูนย์กลางการบินของสายการบินหลายแห่ง และสนามบินดอนเมืองจากเดิมเคยเป็นจุดศูนย์กลางทางการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และยังเป็นสนามบินที่เก่าแก่ที่สุดของประเทศ โดยในปัจจุบันได้พัฒนาเป็นศูนย์กลางการเดินทางภายในประเทศ และยังเป็นสำนักงานของสายการบินหลายแห่ง

โดยตำแหน่งที่ตั้งของสนามบินทั้งสองแห่งตั้งอยู่ทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เมื่อพิจารณาจากโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) นั้นที่ตั้งของสนามบินทั้งสองแห่งวางตัวอยู่บนโครงข่ายระบบขนส่งทางรางดังนี้ สนามบินดอนเมือง สามารถเชื่อมต่อเข้ากับรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมืองได้ และสนามบินสุวรรณภูมิ สามารถเชื่อมต่อเข้ากับสถานีรถไฟฟ้าวอร์ต เรลลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิได้ อีกทั้งในอนาคตยังมีเส้นทางรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) สามารถเชื่อมต่อระหว่างสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เข้าด้วยกัน เพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้รอยต่อ นอกจากนี้สนามบินสุวรรณภูมิยังมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า สายสีเงิน (ช่วงบางนา-สุวรรณภูมิ) อีกด้วย ดังแสดงในรูปที่ 1-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 1-1 โครงข่ายการเดินทางด้วยระบบรางเชื่อมต่อสนามบินทั้งสองแห่ง

2. สนามบินดอนเมือง

2.1 การรวบรวมข้อมูล และข้อมูลการสำรวจของสนามบินดอนเมือง

2.1.1 ที่ตั้งสนามบินดอนเมือง

สนามบินดอนเมือง (DMK) ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกของถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร โดยจากเดิมเคยเป็นจุดศูนย์กลางทางการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมทางอากาศไปยังจุดต่าง ๆ ทั้งภายในภูมิภาคเอเชียด้วยกัน ทวีปยุโรป ทวีปอเมริกา และทวีปออสเตรเลีย ซึ่งสามารถใช้เป็นจุดแวะพักและจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนพัสดุไปรษณียภัณฑ์ไปยังจุดอื่นๆ ได้ โดยสนามบินดอนเมืองเปิดดำเนินการครั้งแรกเมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2457

โดยรอบพื้นที่สนามบินดอนเมืองนั้นประกอบไปด้วยพื้นที่ชุมชน โรงพยาบาลและสถานที่ราชการ เช่น วัดดอนเมือง สำนักงานเขตดอนเมือง กองทัพอากาศ โรงพยาบาลภูมิพล เป็นต้น นอกจากนี้การเชื่อมต่อสนามบินนั้นสามารถเข้าถึงได้หลายรูปแบบการเดินทาง ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ เช่นถนนวิภาวดีรังสิต ทางยกระดับอุตราภิมุข ถนนพหลโยธิน ถนนสร่งประภา รถไฟฟ้าทางไกล สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีรถไฟดอนเมือง รถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีรถไฟฟฟ้าดอนเมือง รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) รถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารขนส่งมวลชนรอง รถโดยสารเชื่อมต่อระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินดอนเมือง รถแท็กซี่ โดยรายละเอียดข้างต้นแสดงดังรูปที่ 2.1-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-1 พื้นที่โดยรอบสนามบินดอนเมือง

2.1.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินดอนเมือง

สนามบินดอนเมืองประกอบไปด้วยกลุ่มอาคารเพื่อรองรับการให้บริการผู้โดยสาร สำนักงาน สายการบิน และกลุ่มอาคารอื่นๆเพื่อสนับสนุนการให้บริการสนามบิน โดยกลุ่มอาคารวางตัวอยู่ชิดกับ ถนนวิภาวดีรังสิต ในด้านทิศตะวันตกของสนามบินเป็นแนวยาว พื้นที่ภายในสนามบินดอนเมือง ประกอบด้วยกลุ่มอาคารดังนี้ และแสดงในรูปที่ 2.1-2

1. อาคารจอดรถระยะยาว
2. อาคารสำนักงานท่าอากาศยานดอนเมือง
3. อาคาร Service Hall
4. อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1
5. อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2
6. อาคารจอดรถ 7 ชั้น
7. อาคารจอดรถ 3 ชั้น



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

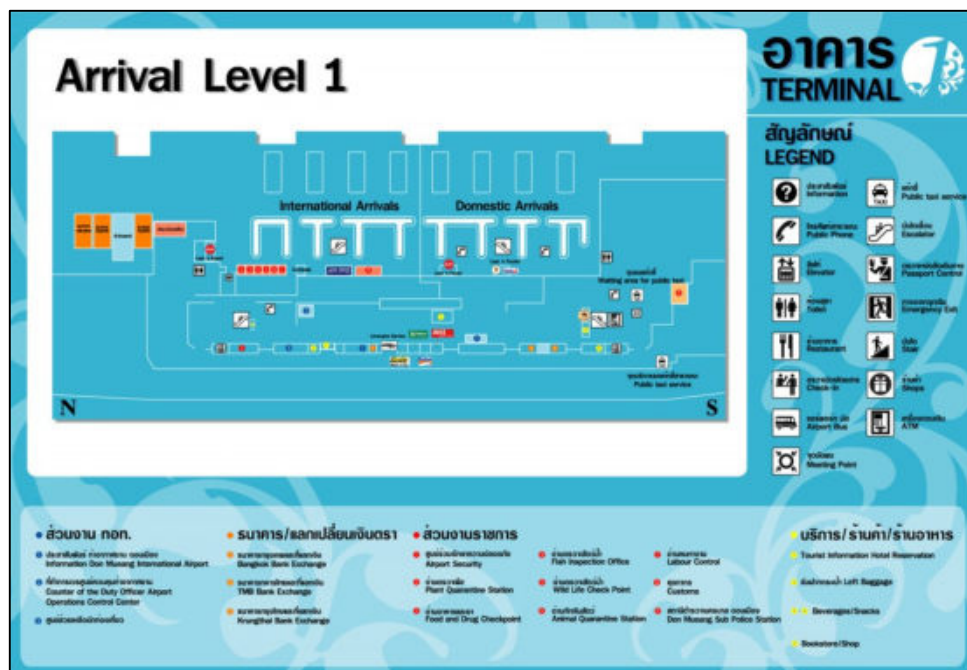
รูปที่ 2.1-2 พื้นที่ภายในสนามบินดอนเมือง

1) อาคารผู้โดยสาร

อาคารผู้โดยสารสนามบินดอนเมืองประกอบไปด้วย 2 อาคาร มีพื้นที่รวมกว่า 200,000 ตารางเมตร ใช้เป็นพื้นที่เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารได้กว่า 30 ล้านคนต่อปี โดยแบ่งเป็นอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 สามารถรองรับการเดินทางระหว่างประเทศได้ 12 ล้านคนต่อปี และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 สามารถรองรับการเดินทางภายในประเทศ 18 ล้านคนต่อปี โดยภายในอาคารนั้นประกอบไปด้วยพื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร พื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม ลานจอดรถ สำนักงานสายการบิน ส่วนราชการ และมีระบบขนานนาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร โดยมีรายละเอียดดังนี้

อาคารผู้โดยสาร 1 (อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ) เป็นอาคารรองรับผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างประเทศ มีพื้นที่ 109,033 ตารางเมตร เป็นอาคาร 4 ชั้น และชั้นใต้ดินอีก 1 ชั้น โดยแบ่งพื้นที่การใช้งานดังนี้

- ชั้นใต้ดิน พื้นที่จอดรถ สามารถรองรับรถยนต์ได้ 542 คัน
- ชั้นที่ 1 พื้นที่ผู้โดยสารขาเข้าประเทศ ประกอบด้วย เคาร์เตอร์บริการติดตามสัมภาระ ด้านศุลกากร ด้านควบคุมโรคติดต่อ ด้านตรวจพืช ด้านกักกันสัตว์ ด้านตรวจสัตว์น้ำ ห้องโถง รับกระเป๋าสัมภาระ ห้องโถงผู้โดยสารขาเข้า จุดนัดพบ จุดให้บริการรถเช่า ร้านอาหาร และร้านค้า มีประตูทางออกอาคาร 8 ประตู ดังแสดงในรูปที่ 2.1-3



ที่มา : ออนไลน์, www.thailandairportshub.com

รูปที่ 2.1-3 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 1 ชั้นที่ 1

- ชั้นที่ 2 พื้นที่โถงทางเดินผู้โดยสารขาเข้าประเทศ และพื้นที่ตรวจคนเข้าเมืองขาเข้า ระหว่างประเทศ
- ชั้นที่ 3 พื้นที่ผู้โดยสารขาออกประเทศ ประกอบด้วย เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมืองขาออก ระหว่างประเทศ ร้านอาหาร ร้านค้า เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของสายการบิน และที่ทำการหน่วยงานราชการ มีประตูทางเข้าอาคาร 8 ประตู ซึ่งเชื่อมต่อจากทางยกระดับหน้าอาคารสำนักงานสนามบินดอนเมือง และสะพานกลับรถบนถนนวิภาวดี - รังสิต (ขาออก) ดังแสดงในรูปที่ 2.1-4



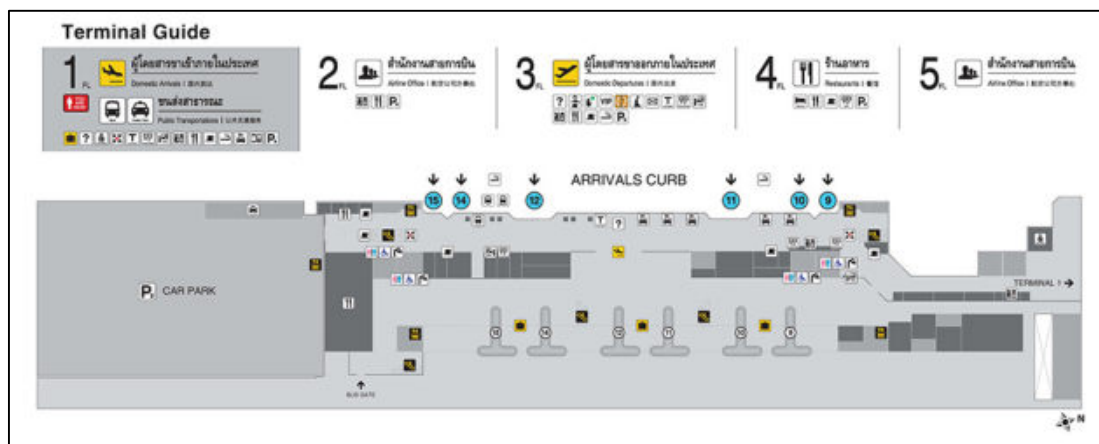
ที่มา : ออนไลน์, www.thailandairportshub.com

รูปที่ 2.1-4 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 1 ชั้นที่ 3

- ชั้นที่ 4 พื้นที่ส่วนของร้านอาหาร ร้านค้า บริเวณคูเครื่องบิน และที่ทำการสายการบิน

อาคารผู้โดยสาร 2 (อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ) เป็นอาคารรองรับผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศ มีพื้นที่ 106,586.50 ตารางเมตร เป็นอาคาร 4 ชั้น โดยแบ่งพื้นที่การใช้งานเป็น 2 ส่วน คือพื้นที่นอกเขตห้ามสำหรับผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป และพื้นที่ในเขตห้าม เฉพาะผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่เท่านั้น โดยแบ่งพื้นที่การใช้งานดังนี้

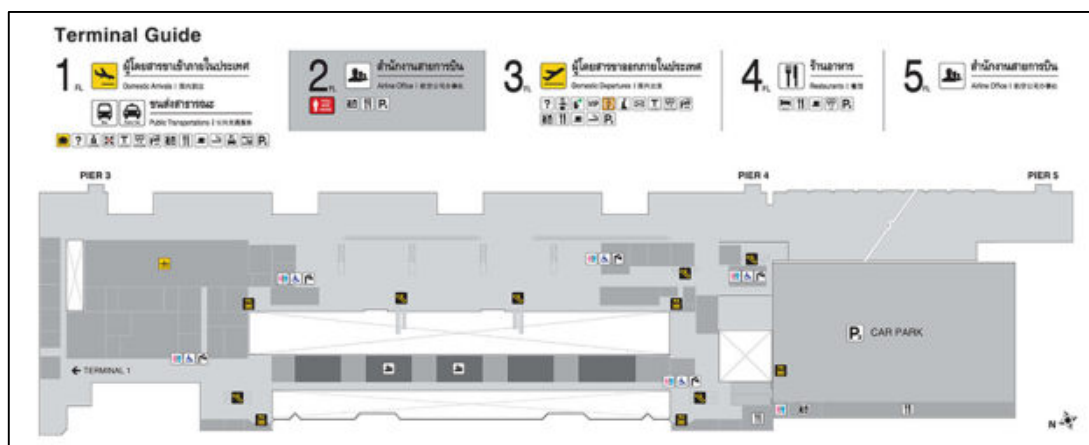
- ชั้นที่ 1 พื้นที่ผู้โดยสารขาเข้า จุดนัดพบ เคาน์เตอร์บริการรถเช่า ร้านอาหาร และร้านค้า มีประตูทางออก 6 ประตู ถนนเชื่อมต่อมาจากขานชาลาสำหรับผู้โดยสารขาเข้าของอาคารผู้โดยสาร 1 ดังแสดงในรูปที่ 2.1-5



ที่มา : ออนไลน์, www.thailandairportshub.com

รูปที่ 2.1-5 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 1

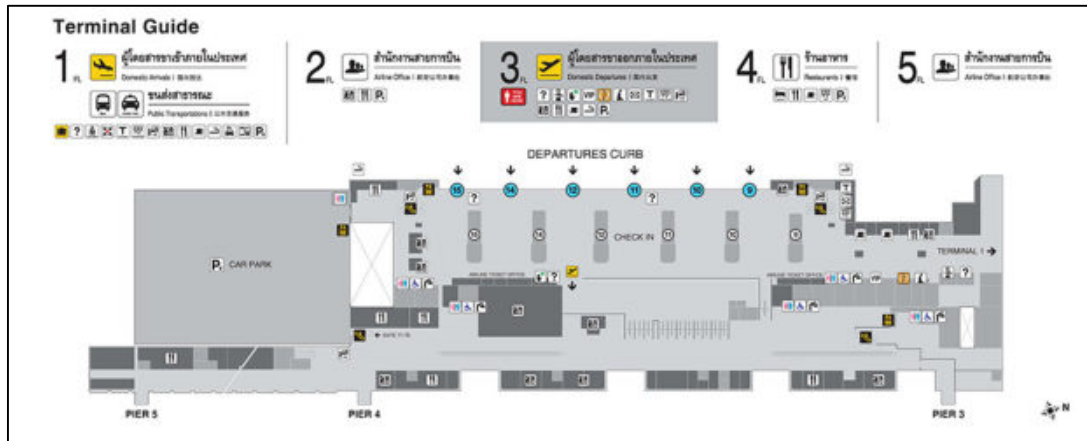
- ชั้นที่ 2 พื้นที่ส่วนของที่ทำการสายการบิน และพื้นที่สำนักงาน ดังแสดงในรูปที่ 2.1-6



ที่มา : ออนไลน์, www.thailandairportshub.com

รูปที่ 2.1-6 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 2

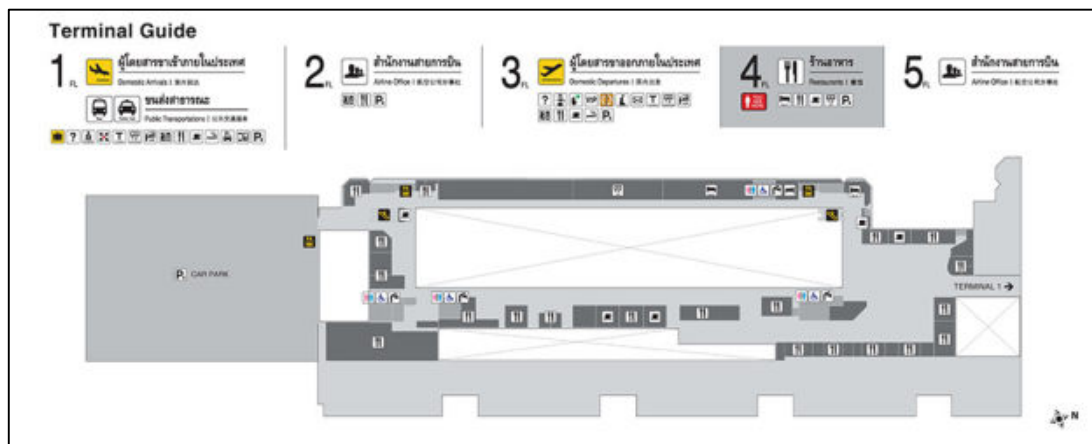
- ชั้นที่ 3 พื้นที่ผู้โดยสารขาออก ประกอบด้วย ประตูทางเข้าอาคาร 6 ประตู โดยถนนหน้าอาคารเป็นถนนยกระดับติดกับอาคารผู้โดยสาร 1 ชั้นที่ 3 ภายในอาคารผู้โดยสารประกอบด้วย ห้องโถงผู้โดยสารขาออก เคาน์เตอร์เช็คอิน เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของสายการบิน จุดตรวจค้นผู้โดยสารขาออก และมีทางเชื่อมไปยังโถงผู้โดยสารอาคาร 1 อยู่บริเวณปลายอาคาร ทางด้านทิศเหนือ และทางเชื่อมไปยังอาคารจอดรถอยู่บริเวณปลายอาคารทางด้านทิศใต้ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-7



ที่มา : ออนไลน์, www.thailandairportshub.com

รูปที่ 2.1-7 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 3

- ชั้นที่ 4 พื้นที่ส่วนของร้านอาหาร ศูนย์อาหาร ร้านค้า และโรงแรมขนาดเล็ก มีทางเชื่อมไปยังโถงผู้โดยสารอาคาร 1 อยู่บริเวณปลายอาคารทางด้านทิศเหนือ และทางเชื่อมไปยังอาคารจอดรถ อยู่บริเวณปลายอาคารทางด้านทิศใต้ดังแสดงในรูปที่ 2.1-8



ที่มา : ออนไลน์, www.thailandairportshub.com

รูปที่ 2.1-8 แผนผังอาคารผู้โดยสาร 2 ชั้นที่ 4

2) พื้นที่จอดรถยนต์

พื้นที่จอดรถยนต์ภายในสนามบินดอนเมือง มีลักษณะวางเรียงขนานไปกับแนวถนนวิภาวดีรังสิต กระจายไปตามส่วนต่างๆ เพื่อรองรับผู้โดยสาร โดยมีความสามารถรองรับปริมาณรถยนต์รวม 2,510 คัน ได้ เปิดให้บริการแก่ผู้โดยสารจำนวน 3 อาคาร ได้แก่ อาคารจอดรถ อาคาร 1 อาคารจอดรถ อาคาร 2 และอาคารจอดรถ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-9



ที่มา : ทอท., 2561

รูปที่ 2.1-9 แผนผังแสดงที่จอดรถผู้โดยสาร สนามบินดอนเมือง

2.1.3 การเข้าถึงสนามบิन्दอนเมืองด้วยรถยนต์

1) โครงข่ายถนนโดยรอบสนามบินดอนเมือง

โครงข่ายถนนภายนอกสนามบินตอนเมือง เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างตัวเมืองกับสนามบิน และการเดินทางจากชุมชน สถานที่ราชการ นั้นประกอบไปด้วยทางหลวงสายหลัก และสายรอง โดยมี แนวเส้นทางถนนหลวงดังแสดงในรูปที่ 2.1-10



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-10 โครงข่ายถนนภายนอกสนามบินดอนเมือง

รายละเอียดโครงการข่วยถนนภายนอกสนามบินดอนเมืองดังแสดงในรูปที่ 2.1-11 และมีรายละเอียดดังนี้

(1) ถนนวิภาวดีรังสิต (ทางหลวงหมายเลข 31) ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมือง แนวถนนในทิศเหนือ - ใต้ มีขนาด 8 ช่องจราจร แบ่งเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทเกาะกลางแบบกึ่งแบ่งกึ่ง

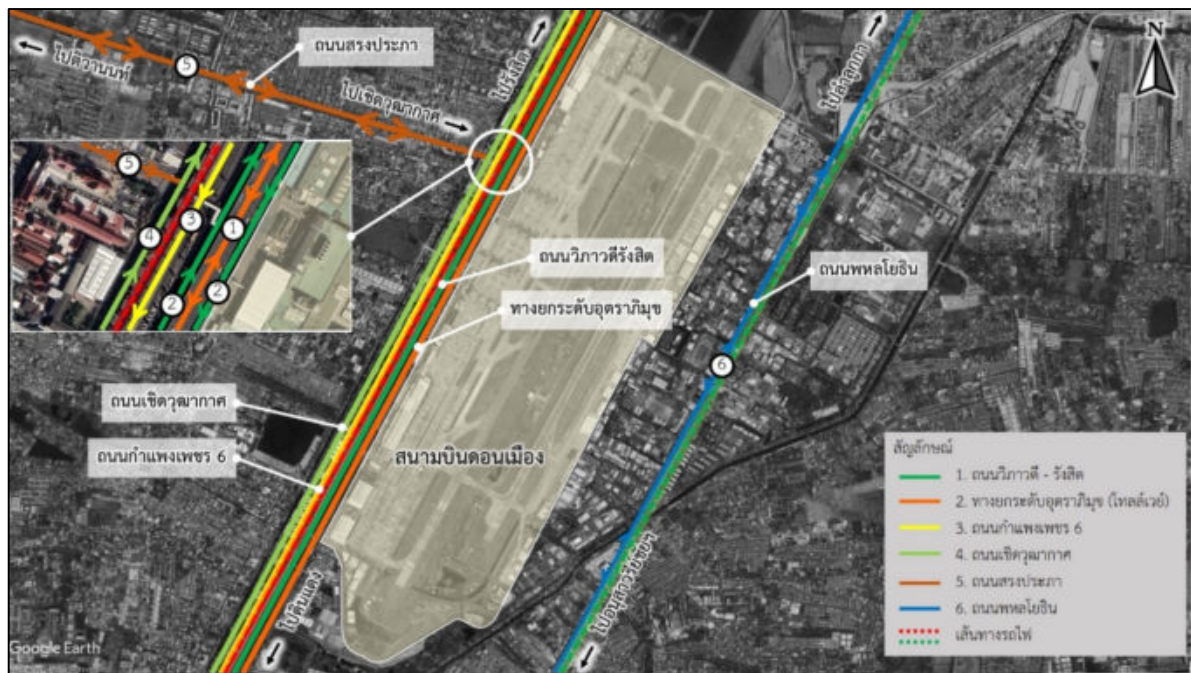
(2) ทางยกระดับอุตสาหกรรม (โทลล์เวย์) ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมือง แนวถนนในทิศเหนือ - ใต้ ขนานไปกับถนนวิภาวดีรังสิต เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร แบ่งเป็น 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทเกาะกลางแบบกำแพงกัน

(3) ถนนกำแพงเพชร 6 ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมือง แนวถนนในทิศเหนือ - ใต้ เป็นถนนเลียบทางรถไฟสายเหนือ ขนานกับถนนวิภาวดีรังสิต มีขนาด 4 ช่องจราจร เดิมรถทิศทางเดียวมุ่งหน้าทิศใต้

(4) ถนนเชิดวุฒากาศ ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมือง แนวถนนในทิศเหนือ - ใต้ เป็นถนนเลียบทางรถไฟสายสีแดง มีขนาด 2 ช่องจราจร เดิมรถทิศทางเดียวมุ่งหน้าทิศเหนือ

(5) ถนนสร่งประภา ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมือง แนวถนนในทิศตะวันออก - ตะวันตก สามารถเชื่อมต่อเข้ากับถนนเชิดวุฒากาศ และถนนกำแพงเพชร 6 มีขนาด 6 ช่องจราจร แบ่งเป็น 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทเกาะกลางแบบยก

(6) ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของสนามบินดอนเมือง แนวถนนในทิศเหนือ - ใต้ สามารถเชื่อมต่อเข้ากับถนนวิภาวดีรังสิต และทางยกระดับอุตราภิมุขด้านทิศเหนือของสนามบินดอนเมือง มีขนาด 6 ช่องจราจร แบ่งเป็น 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทเกาะกลางแบบยก



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-11 รายละเอียดโครงข่ายถนนภายนอกสนามบินดอนเมือง

2) การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่

การเดินทางเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่นั้นสามารถเข้าถึงได้หลายช่องทางโดยมีจุดรับ-ส่งผู้โดยสารหลักจำนวน 3 แห่ง ที่อาคาร Service Hall เพื่อใช้รองรับผู้โดยสารกลุ่มรถบัส นักท่องเที่ยวที่เดินทางเป็นหมู่คณะ อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 โดยมีรายละเอียดเส้นทางเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดังนี้

(1) ทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์)

การเดินทางด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์) ขาออก มุ่งหน้าทิศเหนือ เมื่อถึงป้ายทางออกสนามบินดอนเมือง ให้เบี่ยงซ้ายเพื่อเข้าสู่สนามบินดอนเมือง จากนั้นให้ตรงไปแนวเส้นทางเพื่อลดระดับสู่ระดับพื้นดิน แนวเส้นทางผ่านอาคารจอดรถระยะยาว จากนั้นให้ชิดขวาขึ้นสะพาน ผ่านอาคารสำนักงานสนามบินดอนเมือง ให้ตรงไปตามเส้นทาง และสิ้นสุดเส้นทางที่ลานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และที่ 2 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-12



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-12 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่
ด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์)

(2) ถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 1)

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (ขาออก) เส้นทางที่ 1 มุ่งหน้าทิศเหนือ บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ที่ กม.22+235 ให้เบี่ยงซ้ายขึ้นสู่สะพานกลับรถ จากนั้นให้ชิดซ้ายไปอาคารผู้โดยสาร และตรงไปตามเส้นทาง จากนั้นกลับรถทางด้านทิศเหนือของสนามบิน และให้ตรงไปตามเส้นทาง ผ่านอาคารจอดรถระยะยาว จากนั้นให้ชิดขวาขึ้นสะพาน ผ่านอาคารสำนักงานท่าอากาศยานดอนเมือง ให้ตรงไปตามเส้นทาง และสิ้นสุดเส้นทางที่ลานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และที่ 2 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-13



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-13 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่
ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 1)

(3) ถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 2)

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (ขาออก) เส้นทางที่ 2 มุ่งหน้าทิศเหนือ บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ที่ กม.24+034 ให้เบี่ยงซ้ายขึ้นสู่สะพานเข้าสู่ท่าอากาศยานดอนเมือง และชิดขวาเข้าสู่อาคารผู้โดยสารขาออก ผ่านอาคารสำนักงานสนามบินดอนเมือง ให้ตรงไปตามเส้นทาง และสิ้นสุดเส้นทางที่ลานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และที่ 2 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-14

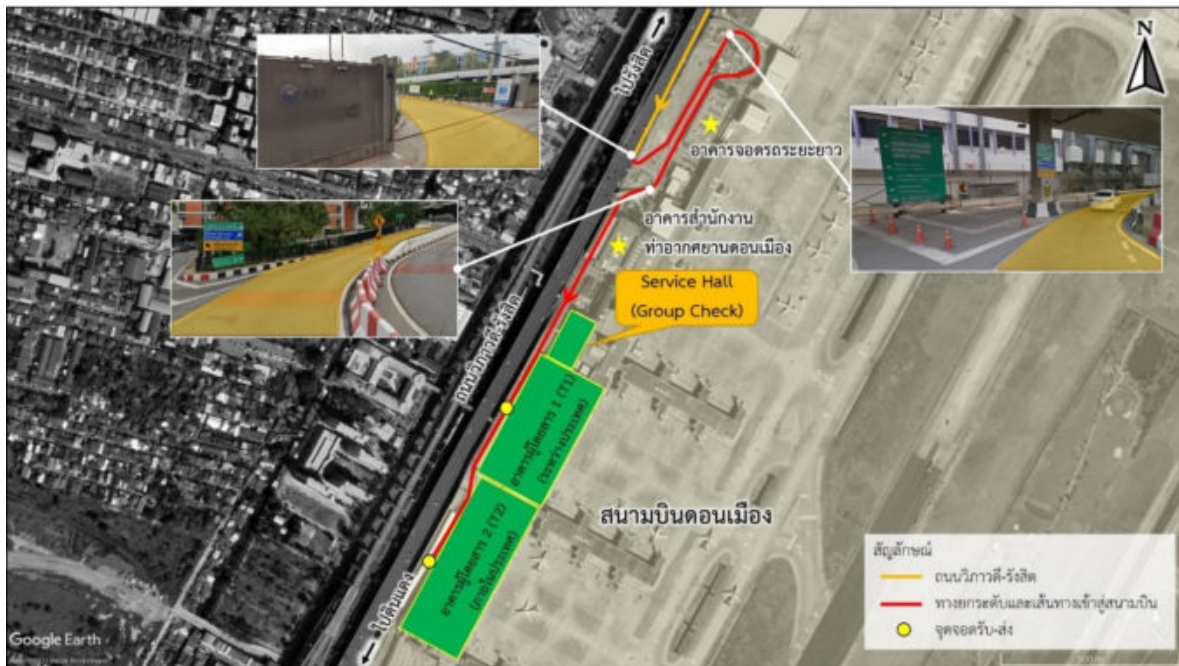


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-14 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่
 ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 2)

(4) ถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 3)

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (ขาเข้า) เส้นทางที่ 3 มุ่งหน้าทิศใต้ บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ที่ กม.24+399 ให้เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ประตู 3 สนามบินดอนเมือง จากนั้นให้ตรงไปตามเส้นทาง จากนั้นให้ชิดขวาทางด้านทิศเหนือของสนามบิน และให้ตรงไปตามแนวเส้นทาง ผ่านอาคารจอดรถระยะยาว จากนั้นให้ชิดขวาขึ้นสะพานยกระดับ ผ่านอาคารสำนักงานสนามบินดอนเมือง ให้ตรงไปตามเส้นทาง และสิ้นสุดเส้นทางที่ขนาบด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และที่ 2 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-15



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-15 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่
ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 3)

3) การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยรถบัส (เดินทางเป็นหมู่คณะ)

(1) ทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์)

การเดินทางด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์) ขาออก มุ่งหน้าทิศเหนือ เมื่อถึงป้ายทางออกสนามบินดอนเมือง ให้เบี่ยงซ้ายเพื่อเข้าสู่สนามบินดอนเมือง จากนั้นให้ตรงไปแนวเส้นทางเพื่อลดระดับสู่ระดับพื้นดิน แนวเส้นทางผ่านอาคารจอดรถระยะยาว จากนั้นให้ชิดซ้าย ลอดใต้อาคารสำนักงานสนามบินดอนเมือง เมื่อถึงทางแยกให้เลี้ยวขวา และเลี้ยวซ้ายไปอาคารผู้โดยสารขาเข้า และสิ้นสุดเส้นทางที่ลานจอดด้านหน้า Service Hall ดังแสดงในรูปที่ 2.1-16



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-16 การเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยรถบัส (เดินทางเป็นหมู่คณะ)
ด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์)

(2) ถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 1)

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (ขาออก) เส้นทางที่ 1 มุ่งหน้าทิศเหนือ บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ที่ กม.24+034 ให้เบี่ยงซ้ายขึ้นสะพานเข้าสู่สนามบินดอนเมือง และเบี่ยงซ้ายตามป้าย ผู้โดยสารขาเข้า และตรงไปตามเส้นทาง ผ่านอาคารจอดรถระยะยาว จากนั้นให้ชิดซ้าย ลอดใต้อาคารสำนักงาน สนามบินดอนเมือง เมื่อถึงทางแยกให้เลี้ยวขวา จากนั้นให้เลี้ยวซ้ายอีกครั้งไปอาคารผู้โดยสารขาเข้า และสิ้นสุดเส้นทางที่ชานชาลาด้านหน้า Service Hall ดังแสดงในรูปที่ 2.1-17



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-17 การเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยรถบัส (เดินทางเป็นหมู่คณะ)
 ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 1)

(3) ถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 2)

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (ขาเข้า) เส้นทางที่ 2 มุ่งหน้าทิศใต้ ให้ชิดซ้ายเข้าสู่ประตู 4 สนามบินดอนเมือง บริเวณถนนวิภาวดีรังสิตที่ กม.24+224 จากนั้นให้ชิดซ้าย และสิ้นสุดเส้นทางที่ลานอาคารด้านหน้าอาคาร Service Hall ดังแสดงในรูปที่ 2.1-18



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-18 การเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยรถบัส (เดินทางเป็นหมู่คณะ)
 ด้วยถนนวิภาวดีรังสิต (เส้นทางที่ 2)

2.1.4 การเข้าถึงสนามบินดอนเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

1) รถโดยสารสาธารณะที่มีจุดจอดรับ-ส่งภายในสนามบินดอนเมือง

รถโดยสารประจำทางที่มีจุดจอดรับ-ส่งภายในสนามบินดอนเมือง นั้นทางสนามบินได้จัดบริเวณพื้นที่จุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารทั้งขาขึ้นและขาลงด้านหน้าอาคารผู้โดยสารขาออก และขาเข้า เพื่อความสะดวกแก่ผู้เดินทางเข้าสู่สนามบินและ เข้าสู่ตัวเมือง โดยมีข้อมูลสายรถโดยสาร และตำแหน่งหยุดรถโดยสาร ดังแสดงในรูปที่ 2.1-19

รถโดยสารประจำทาง

สาย A1 เส้นทางสนามบินดอนเมือง - BTS จตุจักร - สถานีขนส่งหมอชิต 2

สาย A2 เส้นทางสนามบินดอนเมือง - BTS จตุจักร - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

สาย A3 เส้นทางสนามบินดอนเมือง - ประตูน้ำ - ราชประสงค์ - สวนลุมพินี

สาย A4 เส้นทางสนามบินดอนเมือง - อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย-ถนนข้าวสาร-สนามบินหลวง

รถโดยสาร Limobus สาย สนามบินดอนเมือง - ถนนข้าวสาร

รถโดยสาร Airport Shuttle Bus สาย สนามบินดอนเมือง - สนามบินสุวรรณภูมิ

2) รถโดยสารสาธารณะที่มีจุดจอดรับ-ส่งภายนอกสนามบินดอนเมือง

รถโดยสารสาธารณะที่เชื่อมต่อจากภายนอกสนามบินดอนเมือง นั้นสามารถเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินได้จากถนนวิภาวดีรังสิต ถนนกำแพงเพชร 6 และถนนเชิดวุฒากาศ โดยมีข้อมูลสายรถโดยสาร และรายละเอียดป้ายหยุดรถโดยสารดังแสดงในรูปที่ 2.1-19

รถโดยสารประจำทาง ขสมก.

สาย 29 ปอ.29 59 ปอ.59 95ก ปอ.187 ปอ.504 ปอ.510 ปอ.538 ปอ.554 ปอ.554 ปอ.555

รถตู้

สาย ต.39 ต.41 ต.84 ต.95 ต.98 ต.113 ต.114 ต.118 ต.153 ต.154 ต.554

รถสองแถว

สาย 1058 1085 1088 1519



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-19 ตำแหน่งที่หยุดรถโดยสารภายในและภายนอกสนามบินดอนเมือง

3) ระบบขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมือง

• สถานีรถไฟดอนเมือง

สถานีรถไฟดอนเมือง เป็นสถานี 1 ชั้น สำหรับอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ที่เดินทางมาใช้บริการสนามบินดอนเมือง โดยสามารถเชื่อมต่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 ชั้นที่ 2 ของสนามบินดอนเมืองได้จากสะพานลอยจากโรงแรมมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ ได้โดยตรง ดังแสดงในรูปที่ 2.1-19 โดยสถานีรถไฟดอนเมืองจัดเป็นสถานีรถไฟทางไกล รูปแบบทางคู่ระดับดิน บนเส้นทางรถไฟสายเหนือ มีต้นทางมาจากสถานีชุมทางบางซื่อ รูปแบบสถานีแสดงดังรูปที่ 2.1-20



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-20 สถานีรถไฟดอนเมือง

- สถานีรถไฟสายสีแดง (เหนือ-ใต้) สถานีดอนเมือง

สถานีรถไฟสายสีแดง สถานีดอนเมือง เป็นสถานี 4 ชั้น 8 ขานขาลา สำหรับอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ที่มาใช้บริการสนามบินดอนเมือง เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างตัวเมืองไปยังสนามบินดอนเมืองได้ โดยสามารถเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมืองได้ที่ประตู 6 ของสถานีรถไฟ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-19 และมีแนวเส้นทางมีระยะทางรวม 26.3 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง เป็นรูปแบบทางคู่ยกระดับ และช่วงหลักหก-รังสิต เป็นรูปแบบทางคู่ระดับพื้น มีความเร็วสูงสุดที่ 160 กม./ชม. รูปแบบสถานีแสดงดังรูปที่ 2.1-21



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-21 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง

2.2 การทบทวนแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับสนามบินดอนเมือง

2.2.1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3

โครงการพัฒนาสนามบินดอนเมือง ระยะที่ 3 (ปีงบประมาณ 2560-2568) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถเดิมของสนามบินดอนเมือง และพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 40 ล้านคนต่อปี โดยโครงการพัฒนาในระยะที่ 3 จะดำเนินการรื้อถอนอาคารผู้โดยสารภายในประเทศเดิม และก่อสร้างอาคารผู้โดยสารอาคาร 3 เพื่อรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ 18 ล้านคนต่อปี ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร 1 เพื่อรองรับผู้โดยสารภายในประเทศ โดยเมื่อแล้วเสร็จอาคารผู้โดยสารอาคาร 1 และ 2 จะมีความสามารถรองรับผู้โดยสารภายในประเทศประมาณ 22 ล้านคนต่อปี โดยมีรายละเอียดโครงการประกอบไปด้วย 2 กลุ่มงานที่มีการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1

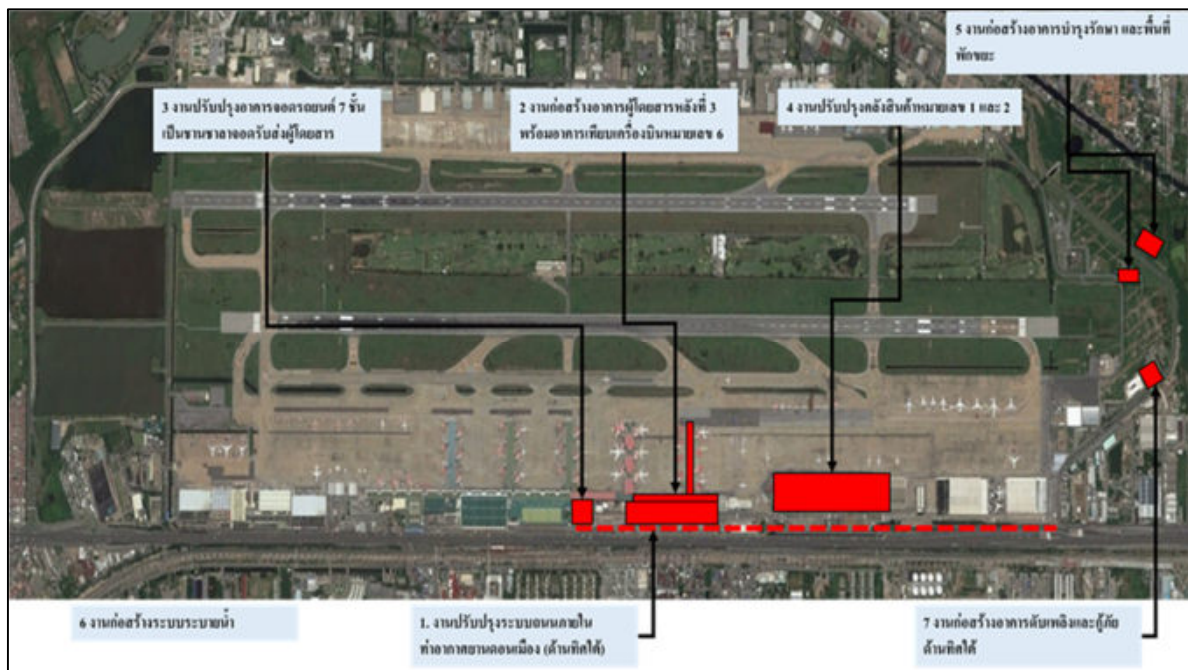


ที่มา : ฐานเศรษฐกิจ, 2563

รูปที่ 2.2-1 โครงการพัฒนาสนามบินดอนเมือง ระยะที่ 3

1) งานพัฒนาด้านทิศใต้

งานพัฒนาสนามบินดอนเมืองด้านทิศใต้ ได้แก่ งานปรับปรุงระบบถนนภายในสนามบินดอนเมืองด้านทิศใต้ เพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และการปรับปรุงอาคารจอดรถยนต์ 7 ชั้นเป็นลานจอดรถรับผู้โดยสาร เพื่อขยายการรองรับการเดินทางภายในประเทศขออาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 นอกจากนี้การเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง โดยรถไฟฟ้าชานเมืองสามารถเข้าถึงได้ทั้ง 2 จุด โดยสามารถเชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง สถานีดอนเมือง ทางออกที่ 6 ของสถานีสามารถเชื่อมต่อกับลานจอดรถรับผู้โดยสารได้ โดยในปัจจุบันมีการเชื่อมกับอาคารจอดรถยนต์ 7 ชั้น เพื่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 และทางออกที่ 5 ของสถานีสามารถเชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ได้โดยตรง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-2



ที่มา : โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3, 2564

รูปที่ 2.2-2 งานพัฒนาด้านทิศใต้ ของสนามบินดอนเมือง

2) งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร อาคาร 1 และอาคารเทียบเครื่องบิน

งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และอาคารเทียบเครื่องบิน เพื่อรองรับผู้โดยสารภายในประเทศ โดยสามารถเชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ที่ชั้น 3 นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง สถานีดอนเมือง โดยเชื่อมต่อผ่านอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ที่ชั้น 3 ได้ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-3

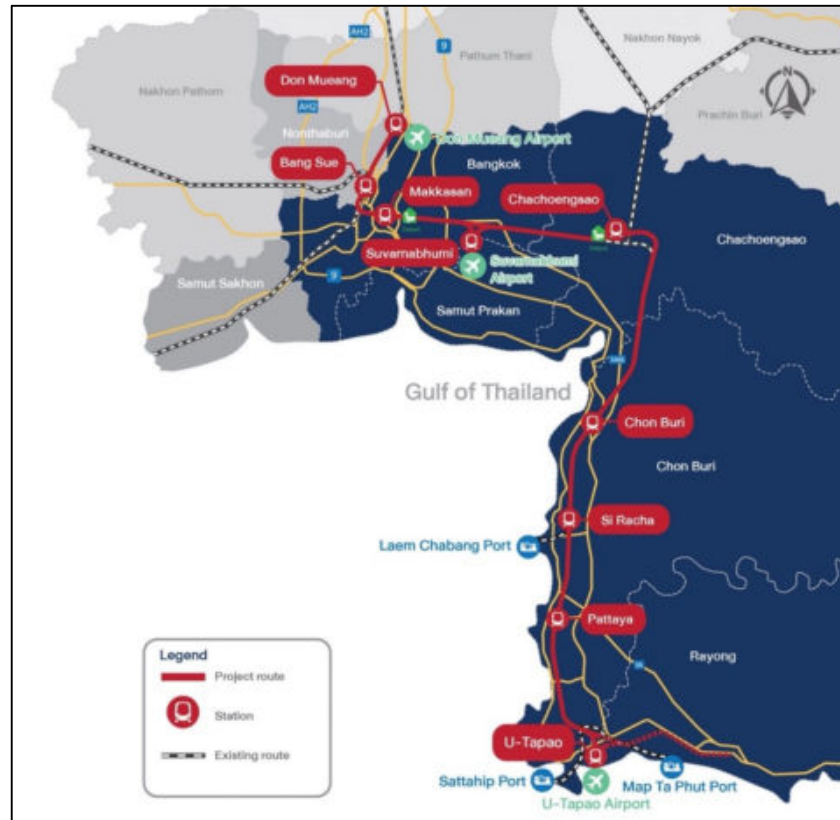


ที่มา : โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3, 2564

รูปที่ 2.2-3 งานพัฒนาด้านทิศเหนือ ของสนามบินดอนเมือง

2.2.2 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน แบบไร้รอยต่อเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ต่อยอดมาจากโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ) ขึ้นมาเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย ดำเนินการโดย บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ภายใต้การร่วมลงทุนกับการรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง (ช่วงคุนหมิง – สิงคโปร์) สาย Eastern Route โดยมีเส้นทางผ่าน 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีจำนวนสถานีทั้งหมด 9 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา โดยที่สถานีดอนเมืองสามารถเชื่อมต่อกับสนามบินดอนเมืองได้ที่ทางออกที่ 5 และ 6 และรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูงสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-4



ที่มา : ออนไลน์, www.hsr3airports.or.th

รูปที่ 2.2-4 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

2.2.3 โครงการรถไฟความเร็วสูง สายเหนือ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายเหนือ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษที่เป็นหนึ่งในสี่เส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นออกจากสถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง และสถานีตามจังหวัดต่างๆในแนวเส้นทาง และสิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่ โดยมีระยะทางรวม 668 กิโลเมตร ภายใต้การร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลญี่ปุ่น ในส่วนของสถานีดอนเมือง จะใช้โครงสร้างร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยสามารถเชื่อมต่อสนามบินดอนเมือง ที่สถานีดอนเมือง ทางออกที่ 5 และ 6 และรูปแบบการเดินทางอื่นๆ โดยมีแนวเส้นทางดังแสดงในรูปที่ 2.2-5



ที่มา : ออนไลน์, www.thelist.group

รูปที่ 2.2-5 โครงการรถไฟความเร็วสูง สายเหนือ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)

2.2.4 โครงการรถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพ - หนองคาย)

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นหนึ่งในสี่เส้นทางระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย โดยเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน เนื่องจากเส้นทางนี้เป็นหนึ่งในเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางรถไฟสายลาว - จีน โดยมีระยะทางรวม 608 กิโลเมตร มีแนวเส้นทางเริ่มจากสถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง และสถานีต่างๆ ตามแนวเส้นทาง โดยที่สถานีดอนเมืองจะใช้โครงสร้างร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และโครงการรถไฟความเร็วสูง สายเหนือ โดยสามารถเชื่อมต่อไปยังสนามบินดอนเมืองได้ที่ ทางออกที่ 5 และ 6 และรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ โดยมีแนวเส้นทางดังแสดงในรูปที่ 2.2-6



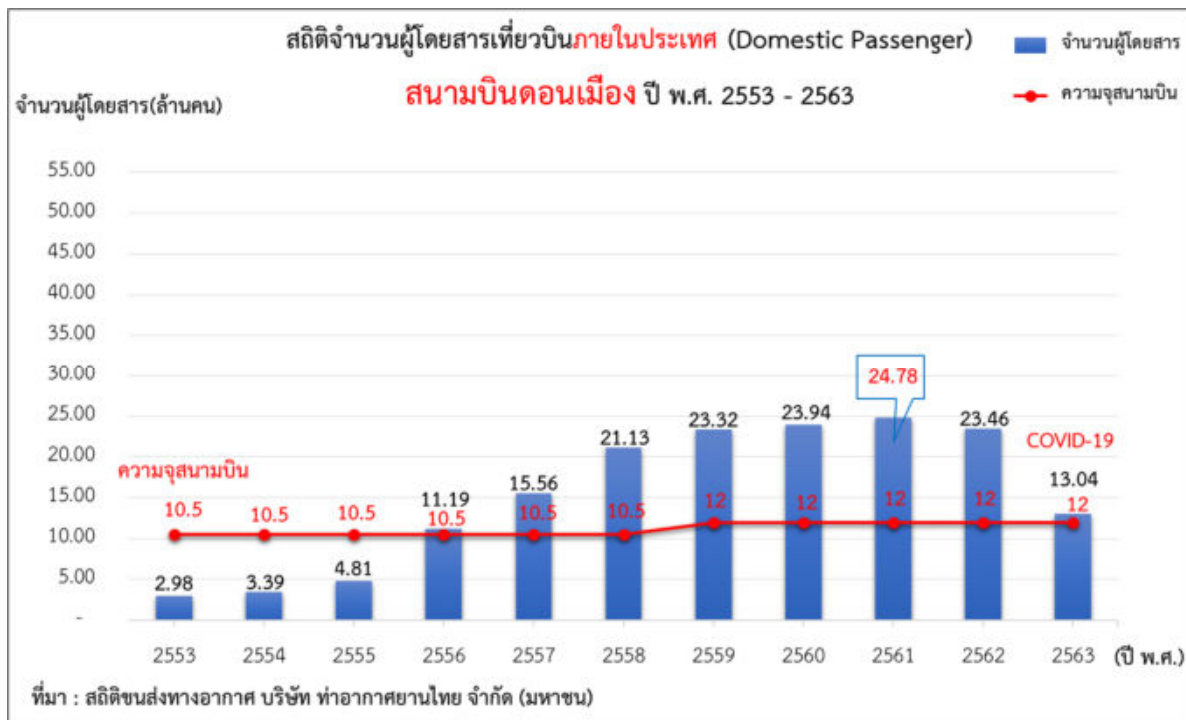
ที่มา : ออนไลน์, www.thelist.group

รูปที่ 2.2-6 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพ - หนองคาย)

2.3 สถิติและการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารสนามบินดอนเมือง

สถิติจำนวนผู้โดยสารของสนามบินดอนเมือง พบว่าจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 13.04 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 44.41 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสาร 23.46 ล้านคน

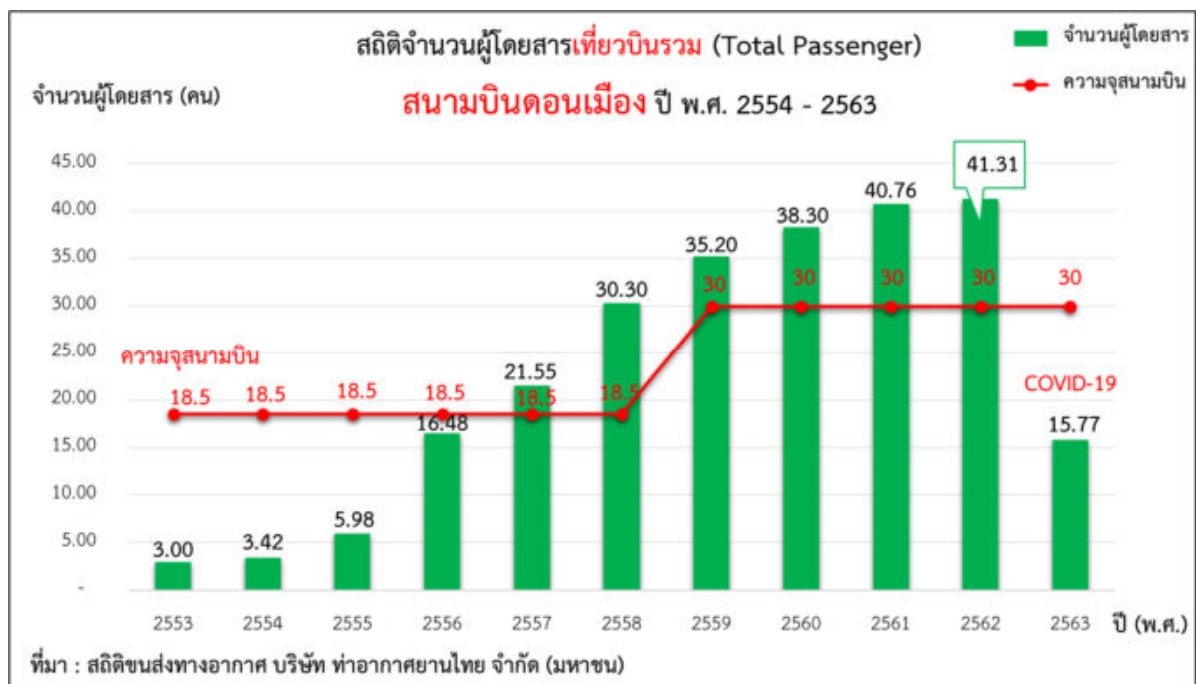
จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศของสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 2.73 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 84.73 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารจำนวน 17.85 ล้านคน และจำนวนผู้โดยสารรวมของสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 15.77 ล้านคน นั้น ลดลงคิดเป็นร้อยละ 61.84 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารรวมของสนามบินดอนเมือง จำนวน 41.31 ล้านคน อันเนื่องมาจากสถานการณ์การวิกฤตโควิด 2019 ทำให้ทางรัฐบาลได้ทำการจำกัดการเดินทางทางอากาศ เพื่อลดอัตราการแพร่เชื้อ ทำให้จำนวนผู้โดยสารรวมของสนามบินดอนเมืองมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2561 เป็นต้นไป โดย ปี พ.ศ. 2563 ยังคงมีอัตราการเดินทางที่ยังลดลงอยู่ ดังแสดงในรูปที่ 2.3-1 ถึงรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-1 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ สนามบินดอนเมือง

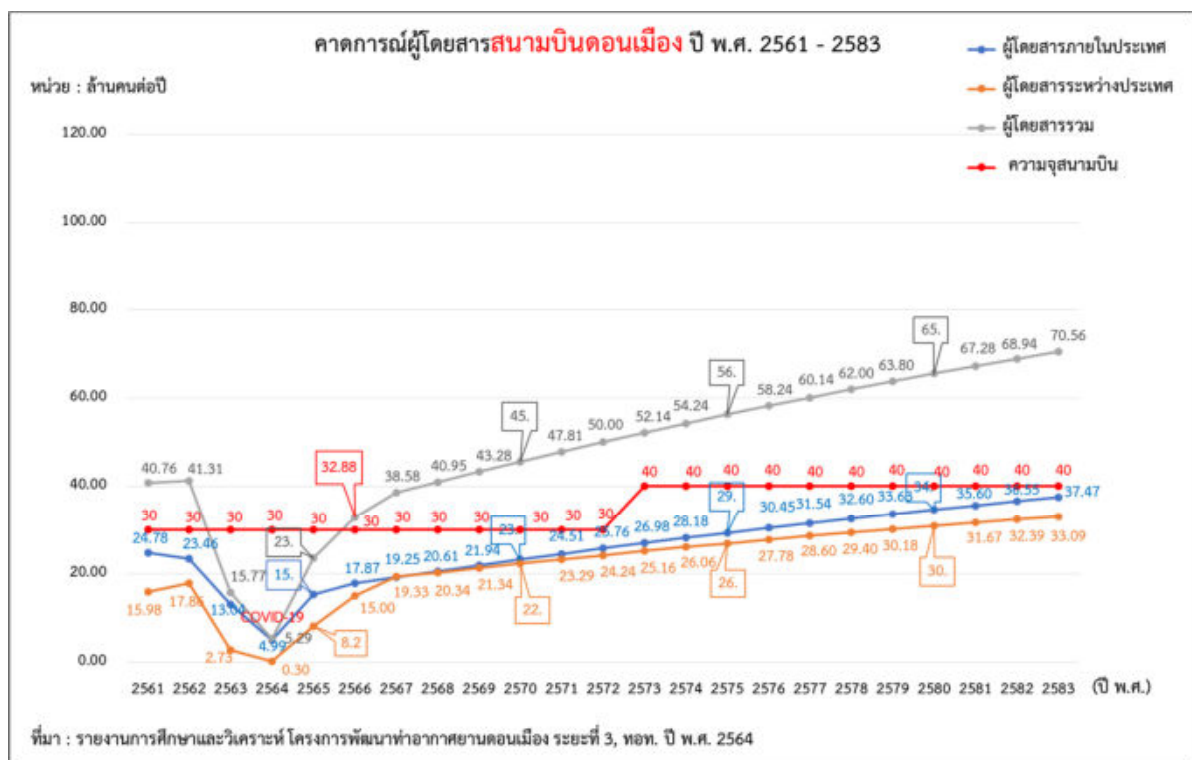


รูปที่ 2.3-2 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ สนามบินดอนเมือง



รูปที่ 2.3-3 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินรวม สนามบินดอนเมือง

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของสนามบินดอนเมืองในอนาคต จากรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 พบว่าในช่วง ปี พ.ศ. 2565 ปริมาณผู้โดยสารของสนามบินมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 หลังจากวิกฤตไวรัสโคโรนา 2019 โดยแนวโน้มจากการฉีดวัคซีนป้องกันไวรัสโคโรนา 2019 ทั้งประเทศ และในต่างประเทศในสัดส่วนที่ครอบคลุมจะช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นของรัฐบาลที่จะเปิดประเทศให้มีการเดินทางระหว่างประเทศ และภายในประเทศได้ รวมทั้งภาคประชาชนและภาคเอกชนที่เริ่มมีความเชื่อมั่นต่อการควบคุมการระบาดต่างๆ และนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการเดินทางทั้งในด้านการท่องเที่ยวและภาคธุรกิจจะส่งผลให้การเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยใน ปี พ.ศ. 2567 ปริมาณผู้โดยสารสนามบินจะปรับตัวกลับมาอยู่ในระดับที่เป็นปกติเมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2562 ก่อนเกิดวิกฤตไวรัสโคโรนา 2019 และมีแนวโน้มสูงขึ้นและอาจส่งผลให้เกินความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารในอนาคตของสนามบินดอนเมืองได้ ดังแสดงในรูปที่ 2.3-4



รูปที่ 2.3-4 การคาดการณ์ผู้โดยสารสนามบินดอนเมือง ปี พ.ศ. 2561 - 2583

2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ระวังที่ดิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายคมนาคมและชุมชนโดยรอบสนามบินดอนเมือง

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมและชุมชนโดยรอบสนามบินดอนเมืองรัศมี 1 กิโลเมตร นั้นมีสถานที่สำคัญต่าง ๆ โดยรอบสนามบินดอนเมือง ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง การขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจ และสังคม โดยประกอบไปด้วยสถานที่สำคัญโดยรอบดังนี้ แสดงดังรูปที่ 2.4-1

- 1) สนามบินดอนเมือง
- 2) วัดดอนเมือง
- 3) โรงเรียนวัดดอนเมือง
- 4) โรงแรม อมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต
- 5) ตลาดใหม่ดอนเมือง
- 6) โรงเรียนบริหารธุรกิจศึกษา
- 7) โรงเรียนดอนเมืองจาตุรจินดา
- 8) สำนักงานเขตดอนเมือง

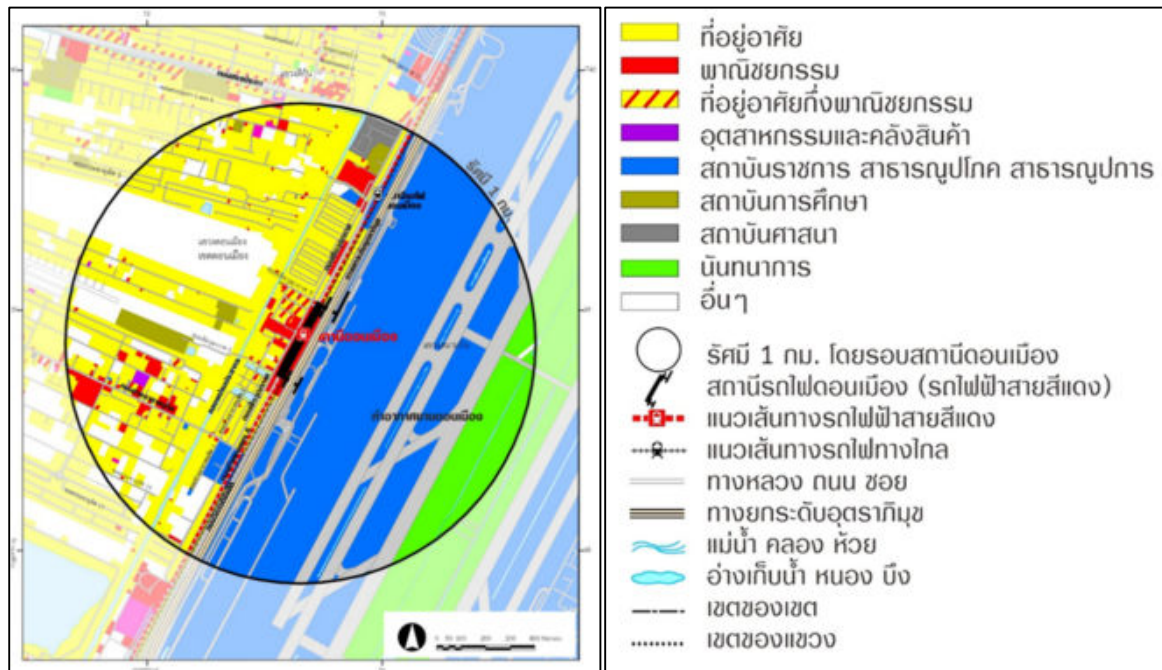


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-1 แสดงสถานที่สำคัญโดยรอบสนามบินดอนเมือง

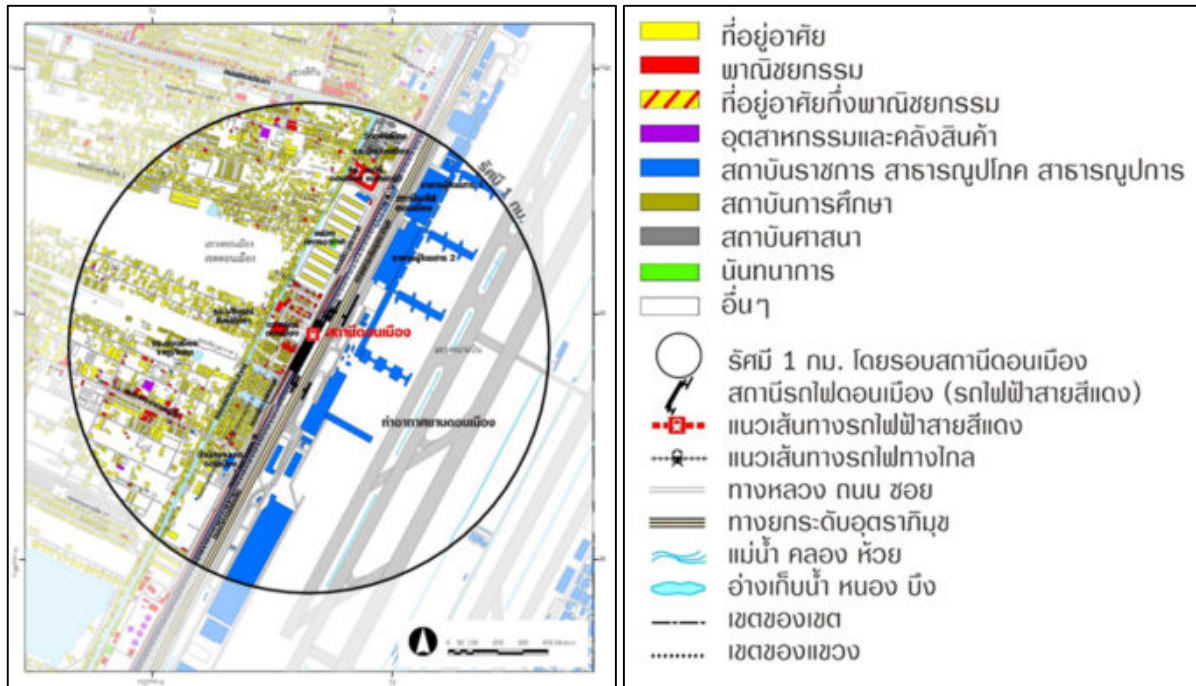
2.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยรอบสนามบินดอนเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยรอบสนามบินดอนเมืองในรัศมี 1 กม. นั้นส่วนใหญ่ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้น อยู่ทางด้านทิศตะวันตก ของสนามบิน วางตัวขนานกับถนนวิภาวดีรังสิต และทางรถไฟสายเหนือ นั้น พื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นรูปแบบพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย และสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ กระจายตัวขนานกับทางรถไฟ โดยมีรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2.4-1 ถึงรูปที่ 2.4-2



ที่มา : กลุ่มบริษัททีพีพี, 2566

รูปที่ 2.4-2 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบสนามบินดอนเมือง

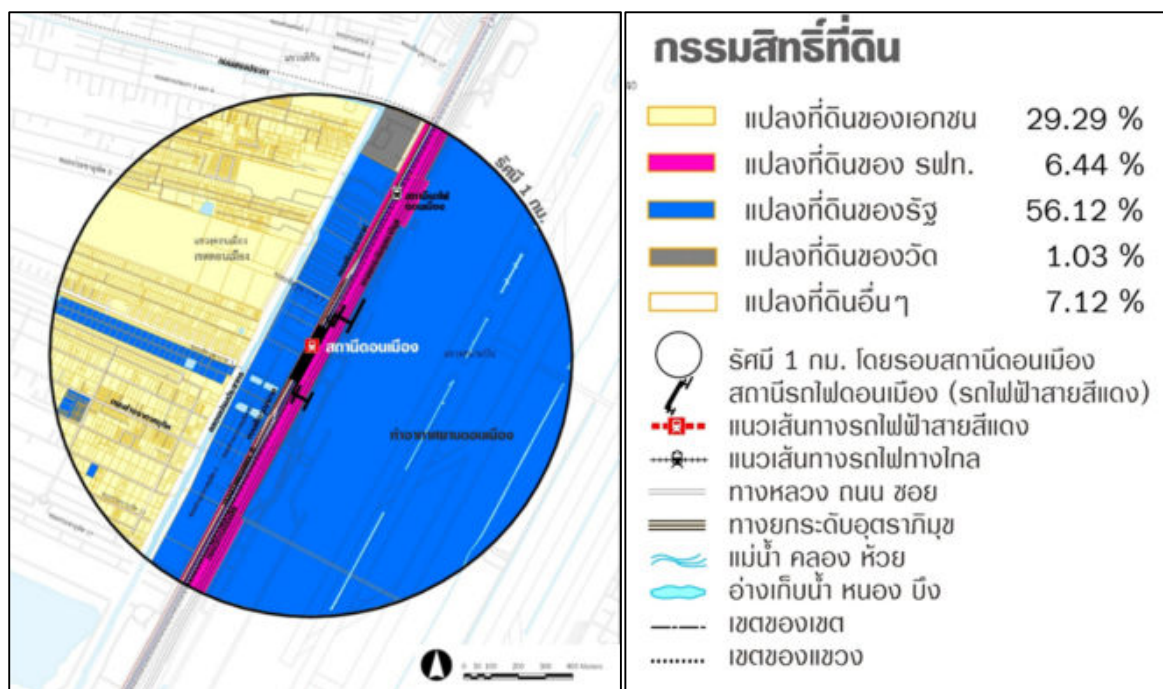


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-3 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่อาคาร โดยรอบสนามบินดอนเมือง

2.4.2 ระวังที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินดอนเมือง

ระวังที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินดอนเมือง สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ กรรมสิทธิ์ที่ดินของรัฐ ครอบคลุมพื้นที่สนามบินดอนเมือง ถนนวิภาวดีรังสิต สถานีราชการ และรวมถึงพื้นที่พาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางรถไฟ ตลอดจนถึงคลองเปรมประชากร และกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นั้นครอบคลุมแนวเส้นทางรถไฟ และรวมถึงถนนกำแพงเพชร 6 นอกจากนี้กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชนนั้นจะกระจายตัวอยู่ทางด้านทิศตะวันตก ของคลองเปรมประชากร ดังแสดงในรูปที่ 2.4-4



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-4 ระวังที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินดอนเมือง

2.4.3 ถนนโครงการตามผังเมืองรวม โดยรอบสนามบินดอนเมือง

โครงข่ายถนนตามโครงการผังเมืองรวมโดยรอบ สนามบินดอนเมือง ที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง ตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งของร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ปี พ.ศ. 2562 ประกอบไปด้วย 2 เส้นทางดังนี้ และแสดงดังรูปที่ 2.4-5 ถึงรูปที่ 2.4-6

- ถนน ข๔ ถนนโครงการตามผังเมืองรวม เขตทางกว้าง 16 เมตร
- ถนน ข๖ ถนนโครงการตามผังเมืองรวม เขตทางกว้าง 16 เมตร
- ถนน ค๑ ถนนโครงการตามผังเมืองรวม เขตทางกว้าง 20 เมตร



ที่มา : กรุงเทพมหานคร, 2566

รูปที่ 2.4-5 แนวถนนโครงการตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-6 แนวถนนโครงการตามผังเมืองรวม โดยรอบสนามบินดอนเมือง

2.5 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ของสนามบินดอนเมือง

การประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงสนามบินดอนเมือง มีการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบราง และการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล โดยพิจารณาจากเกณฑ์ การประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF) มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.5-1

ตารางที่ 2.5-1 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง ของสนามบินดอนเมือง

เกณฑ์	ลำดับ	หัวข้อ	ค่าคะแนน
การเชื่อมต่อการเดินทาง	1	Drop-off / Kiss & Ride	0-1-2
	2	ร่มเงาทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	0-1-2
	3	ที่จอดรถโดยสารประจำทางและพื้นที่พักคอย	0-1-2
	4	ที่จอดรถแท็กซี่	0-1-2
	5	การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ	0-1-2
การให้ข้อมูลการเดินทาง	6	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	0-1-2
	7	แผนที่แสดงย่านสนามบิน	0-1-2
	8	ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	0-1-2
	9	ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลรถโดยสาร	0-1-2
สิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อเพิ่มเติม	10	ที่จอดรถ Park & Ride	0-1-2
	11	จุดกลับรถโดยสารประจำทาง	0-1-2
	12	พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	0-1-2

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

หลักเกณฑ์ในการประเมินคะแนน ITF

- ค่าคะแนน 0 ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก
- 1 มีสิ่งอำนวยความสะดวกชำรุดหรือไม่ครบถ้วน
 - 2 มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนแล้ว

2.5.1 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและแท็กซี่เข้าสู่สนามบินดอนเมือง

จากการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่ สรุปผลการประเมินทำให้ทราบว่า การเข้าถึงสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและแท็กซี่นั้น มีผลการประเมินอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด ซึ่งมีผลการประเมินดังตารางที่ 2.5-2

ตารางที่ 2.5-2 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถแท็กซี่ ของสนามบินดอนเมือง

หัวข้อ	คะแนน ITF	หมายเหตุ
Drop-off / Kiss & Ride	2	
ร่วมทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	2	
ที่จอดรถแท็กซี่	2	
แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	2	
แผนที่แสดงย่านสนามบิน	2	
ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	2	
ที่จอดรถ Park & Ride	2	
พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	2	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

จากตารางที่ 2.5-2 แสดงให้เห็นว่า การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถแท็กซี่นั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนสมบูรณ์ สำหรับผู้ใช้บริการสนามบิน เช่น มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร (Drop-off/Kiss & Ride) มีการจัดพื้นที่จอดรถ Park & Ride พร้อมร่วมทางเดินเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดรถมายังอาคารผู้โดยสาร และพื้นที่สำหรับจอดส่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถแท็กซี่ บริเวณลานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสารเพียงพอต่อการรองรับการเดินทางแล้ว มีการจัดทำพื้นที่จอดรถแท็กซี่ เพื่อรับผู้โดยสารที่ต้องการออกจากสนามบินดอนเมือง

2.5.2 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง เข้าสู่สนามบินดอนเมือง

จากการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง สรุปผลการประเมินทำให้ทราบว่า มีบางหัวข้อที่อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สิ่งอำนวยความสะดวกในหัวข้อนั้นๆ ยังไม่ครบถ้วน ควรปรับปรุงหรือแก้ไข ซึ่งมีผลการประเมิน ดังตารางที่ 2.4-3

ตารางที่ 2.5-3 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง ของสนามบินดอนเมือง

หัวข้อ	คะแนน ITF	หมายเหตุ
ร่มเงาทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	2	
การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ	1	ทางเชื่อมประตู 6 จำเป็นต้องเดินเข้าสู่สนามบินด้วยทางยกระดับ
แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	2	
แผนที่แสดงย่านสนามบิน	2	
ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	1	ป้ายนำทางไปสนามบิน ไม่มีความชัดเจน
ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลรถโดยสาร	2	
พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	1	ทางเชื่อมเข้าสู่สนามบิน ไม่มีทางลาดเพื่อคนทุกกลุ่ม

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

จากตารางที่ 2.5-3 แสดงให้เห็นว่า การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สนามบินดอนเมืองรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมืองนั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกบางหัวข้อที่ควรปรับปรุงหรือแก้ไขดังนี้ในบริเวณพื้นที่ตัวสถานีมีการระบุเส้นทางเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบิน แต่ไม่เด่นชัด ทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการเข้าสู่สนามบินลำบาก และการเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่สนามบิน นั้นตัวอาคารสถานีไม่ได้วางตัวประชิดกับอาคารผู้โดยสาร โดยจะต้องเดินเท้าซึ่งทางออกประตู 6 นั้นมีลักษณะเป็นทางเชื่อมข้ามถนนวิภาวดีรังสิต มิได้ดำเนินการจัดทำทางลาด เพื่ออำนวยความสะดวก แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มไว้ นอกจากนี้ระยะการเดินเท้าจากตัวสถานีไปยังอาคารผู้โดยสารมีระยะทางไกล

2.5.3 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเข้าสู่สนามบินดอนเมือง

จากการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ สรุปผลการประเมินทำให้ทราบว่า สรุปผลการประเมินทำให้ทราบว่า การเข้าถึงสนามบินด้วยรถโดยสารสาธารณะ นั้นมีผลการประเมินอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด ซึ่งมีผลการประเมินดังตารางที่ 2.5-4

ตารางที่ 2.5-4 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถโดยสารสาธารณะ ของสนามบินดอนเมือง

หัวข้อ	คะแนน ITF	หมายเหตุ
ร่มเงาทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	2	
ที่จอดรถโดยสารประจำทางและพื้นที่พักคอย	2	
การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ	2	
แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	2	
แผนที่แสดงย่านสนามบิน	2	
ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	2	
ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลรถโดยสาร	2	
จุดกลับรถโดยสารประจำทาง	2	
พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	2	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

จากตารางที่ 2.5-4 แสดงให้เห็นว่า การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สนามบินดอนเมืองด้วยรถโดยสารสาธารณะนั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนสมบูรณ์ สำหรับผู้ใช้บริการสนามบิน เช่น มีการจัดพื้นที่จอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร พร้อมร่มเงาทางเดิน และป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร พร้อมป้ายแสดงจุดจอดและข้อมูลเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ ครบถ้วนแล้ว

2.6 สรุปและข้อเสนอแนะ

2.6.1 การเสนอการจัดทำทางลาดเพื่อคนทุกกลุ่ม เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง กับสถานีขนส่งผู้โดยสาร

เนื่องด้วยการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง มีความสำคัญยิ่ง เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่สถานีขนส่งผู้โดยสารหลากหลายกลุ่ม ดังนั้นการออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design) นั้นเป็นสิ่งสำคัญในการเดินทางแบบไร้รอยต่อ

จากการลงพื้นที่สำรวจสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง พบว่าทางออก 6 ของสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีขนส่งผู้โดยสารนั้น ไม่ได้จัดทำทางลาดเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม แต่พบว่ามีติดตั้งลิฟท์บันได (Stair Lift) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างทดสอบระบบ ซึ่งไม่สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารสถานีที่มีกระเป๋า สัมภาระได้ จึงขอเสนอการจัดทำทางลาดเชื่อมต่อระหว่างทางเชื่อมสถานีขนส่งผู้โดยสารกับสถานีรถไฟฟ้า บริเวณทางเชื่อมข้ามถนนวิภาวดีรังสิต ด้านทิศตะวันตกของสถานี เพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 2.5-1 จากข้อเสนอแนะเบื้องต้นนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่ดูแลพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-1 แนวคิดออกแบบทางเชื่อมระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารกับสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง

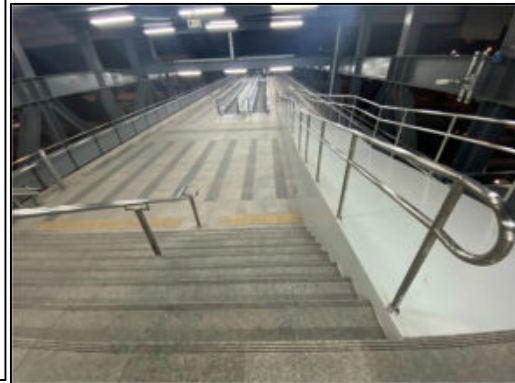
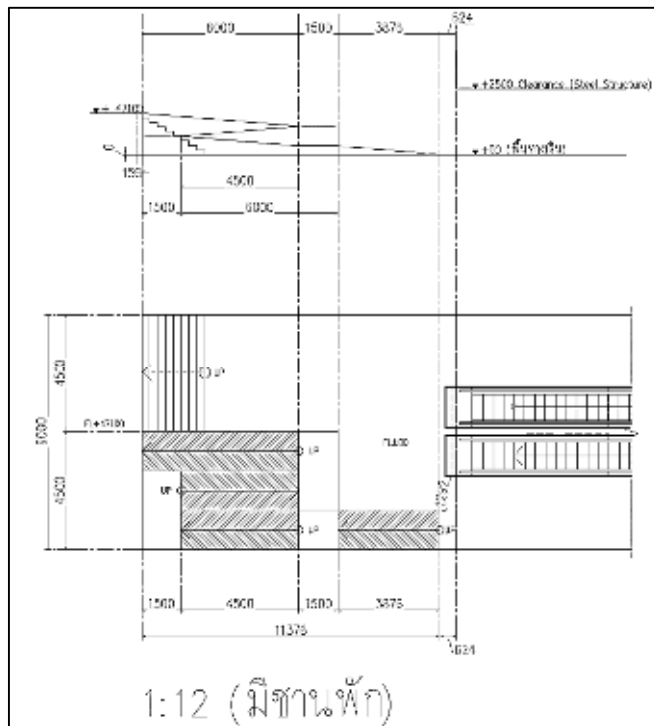
สืบเนื่องจากการประชุมหารือแนวทางการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2564 เวลา 10.00 น. ณ ห้องประชุม 401 อาคารสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร (สนข.) โดย นาย ปัญญา ชูพานิช (ผอ.สนข.) เป็นประธานในที่ประชุม ผลจากการประชุมมอบหมายให้ทางรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมกับที่ปรึกษาโครงการฯ ดำเนินการเสนอรูปแบบทางลาด เพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม โดยให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 และกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 ดังแสดงในรูปที่ 2.6-2



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-2 การประชุมหารือแนวทางการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ณ ห้องประชุม 401 สนข.

ต่อมาที่ปรึกษาโครงการฯ ได้นำเสนอรูปแบบทางลาดที่มีอัตราส่วน 1:12 ให้สอดคล้องตามกฎกระทรวง เพื่อรองรับคนทุกกลุ่ม ต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) แล้ว โดยปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จให้บริการผู้ใช้งานในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าและสนามบิน เสนอดังแสดงในรูปที่ 2.6-3

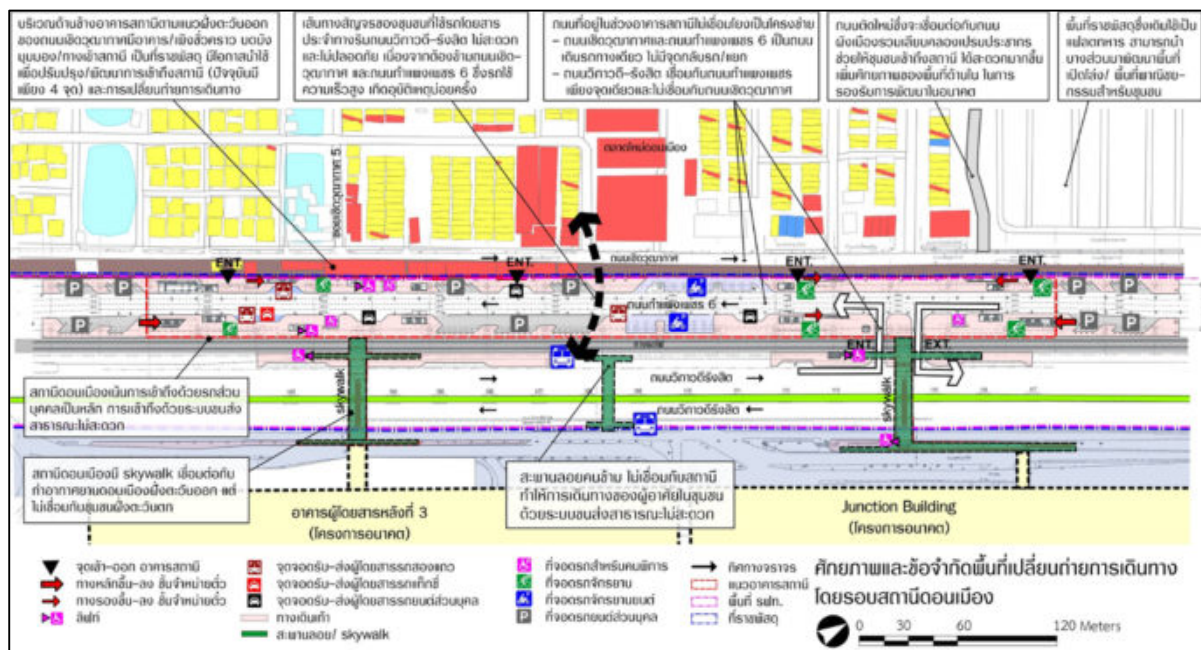


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-3 การจัดทำทางลาด บริเวณทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง
สถานีดอนเมือง และสนามบินดอนเมือง

2.6.2 การเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินดอนเมือง

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินดอนเมือง เพื่อส่งเสริมทั้งด้านเศรษฐกิจ การขนส่ง การเดินทาง และการพัฒนาเมือง จากการลงพื้นที่สำรวจพบว่าพื้นที่ทางด้านทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมืองนั้น มีข้อจำกัดในการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง ในด้านการเดินเท้า ที่ไม่ได้ออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design) และยากต่อการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ บนถนน กำแพงเพชร 6 และถนนเชิดวุฒากาศ ดังแสดงในรูปที่ 2.6-4 ถึงรูปที่ 2.6-5



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

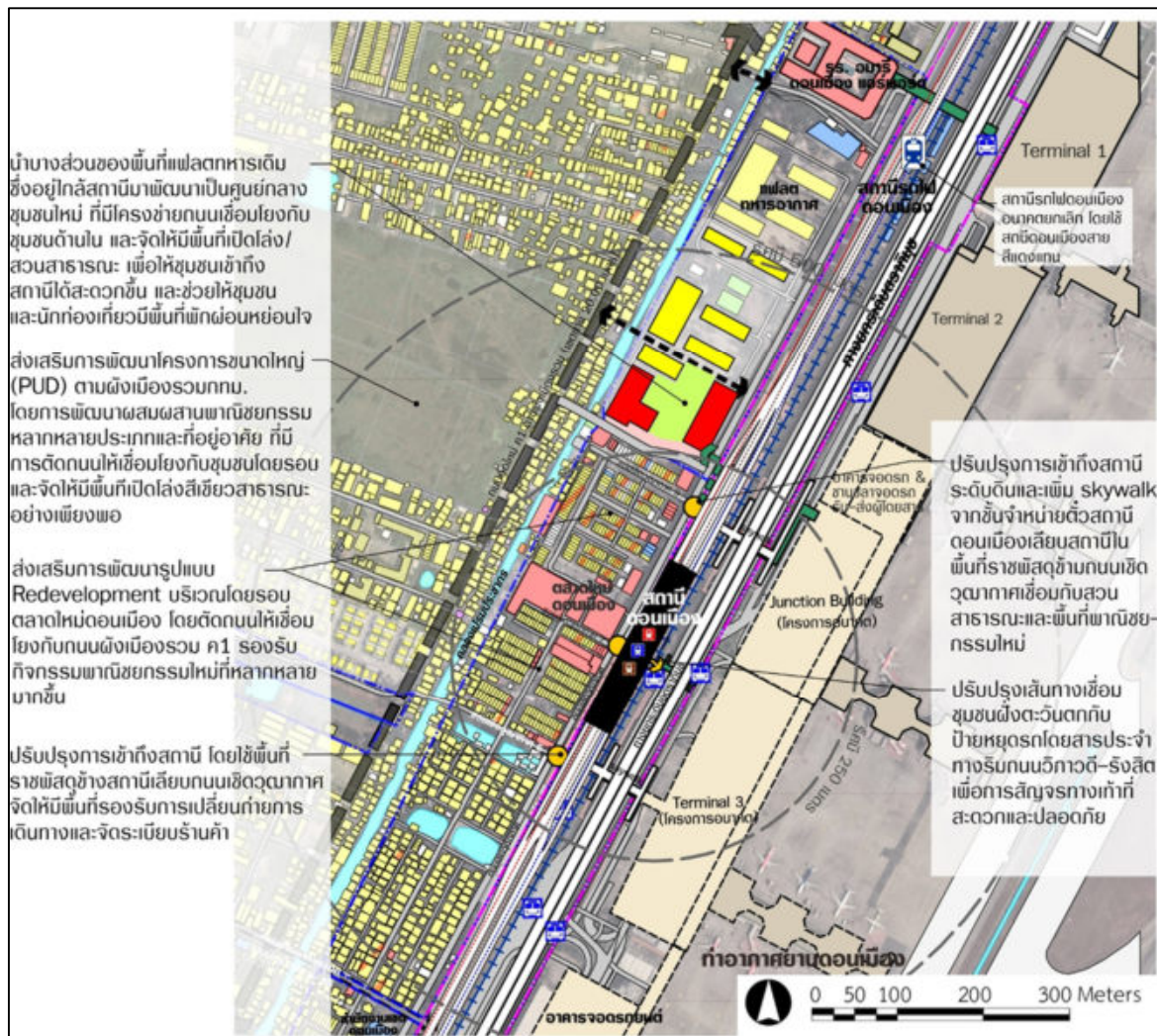
รูปที่ 2.6-4 ข้อจำกัดในการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟฟ้า และสนามบินดอนเมือง

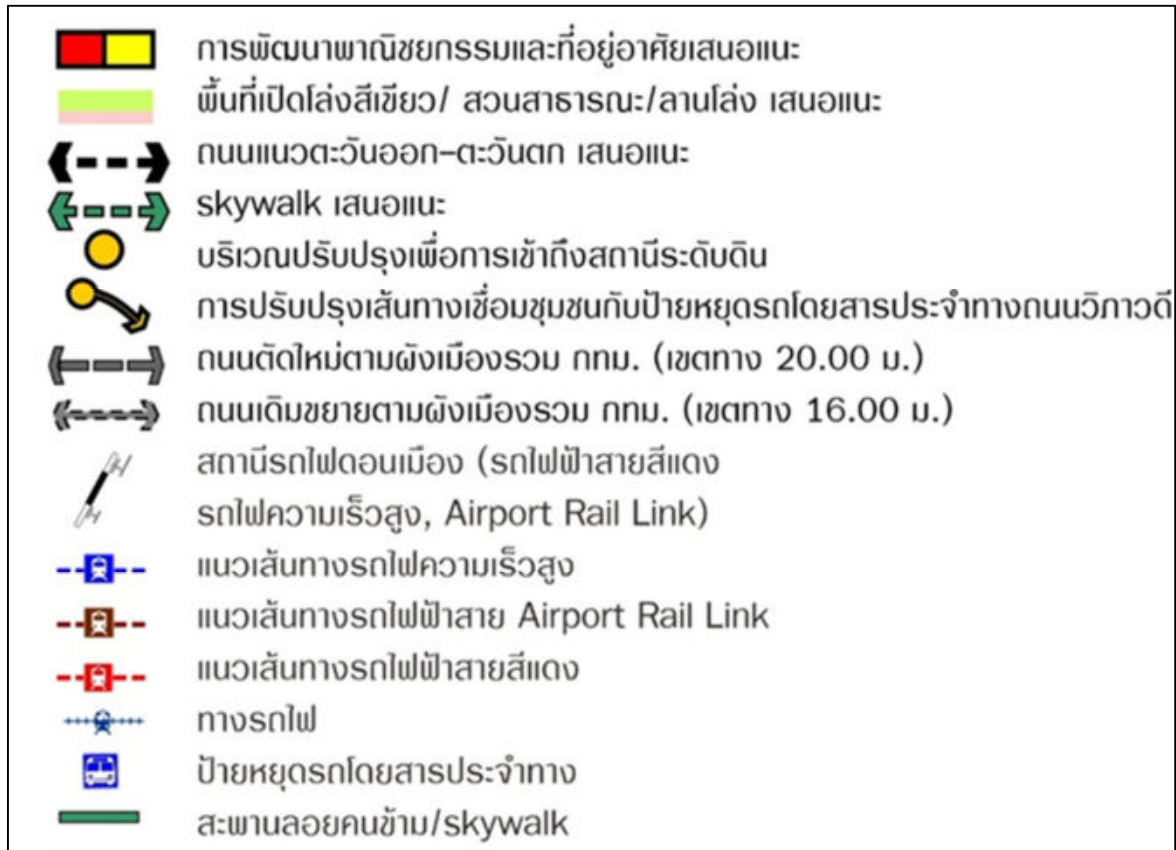


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-5 สภาพปัจจุบันในการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟฟ้า และสนามบินดอนเมือง

จากข้อจำกัดของพื้นที่ และการเชื่อมต่อข้างต้น การศึกษาของโครงการข้อเสนอแนะแนวทางเบื้องต้น โดยการดำเนินปรับปรุงทางเดินเท้า เพื่อส่งเสริมการเดินทางแบบไร้รอยต่อเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟฟ้า และสนามบินเข้าด้วยกัน นอกจากนี้การพิจารณาดำเนินการก่อสร้างถนน เพื่อเชื่อมต่อระหว่าง ถนนเชิดวุฒากาศ กับถนน ค๑ ซึ่งเป็นถนนโครงการตามผังเมืองรวมเข้าด้วยกัน ในการเพิ่มทางเลือก ในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้านอกจากถนนสร่งประภา และในส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินว่างเปล่าที่เป็น แปลงที่ดินของรัฐในการพัฒนาและการเชื่อมต่อการเดินทาง นอกจากนี้การส่งเสริมการปรับปรุงและพัฒนา พื้นที่แปลงที่ดินเอกชนให้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ จะช่วยเพิ่มความสามารถในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 2.6-6





ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-6 ข้อเสนอปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟ และสนามบินดอนเมือง และพัฒนาพื้นที่โดยรอบ

2.6.3 การเสนอแนวทางการย้ายและเพิ่มตำแหน่งจุดหยุดรถโดยสารประจำทาง

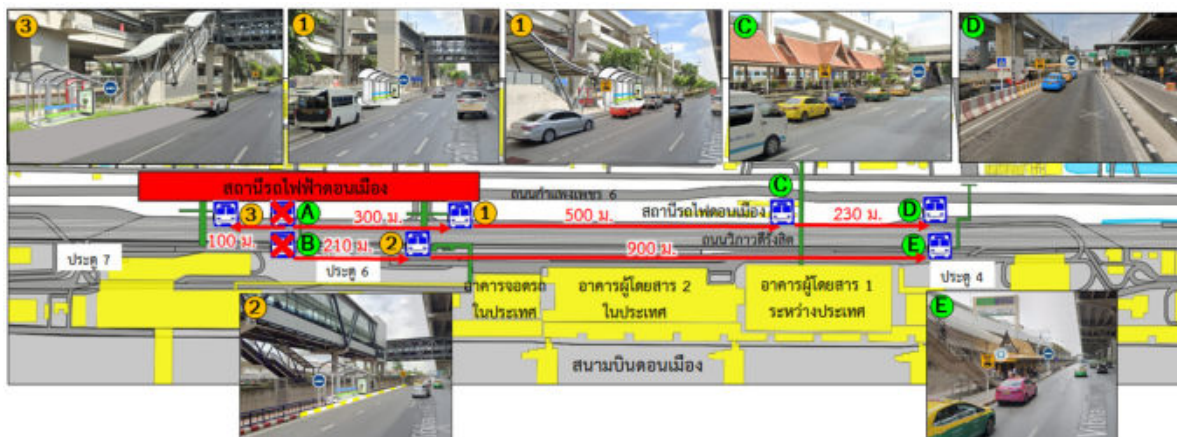
การย้ายและเพิ่มตำแหน่งจุดหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณช่วงด้านหน้าสนามบินดอนเมือง เพื่อปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน สถานีรถไฟ และสนามบินดอนเมืองเข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนโดยรอบสถานีรถไฟ และผู้ที่มาใช้บริการสนามบินดอนเมือง โดยทางที่ปรึกษาเสนอย้ายและเพิ่มจุดหยุดรถโดยสารประจำทาง ดังนี้

1) การปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมือง ระยะแรก ได้แก่

- 1.1) ย้ายจุดหยุดรถโดยสารประจำทางจากตำแหน่ง A ไปยังตำแหน่งหมายเลข 1 ติดตั้งป้ายหยุดรถแท็กซี่แยกไม่ให้อัดปะปนกับรถโดยสารประจำทาง จัดทำหลังคาคลุมร่มเงาทางเดินเชื่อมเข้าสู่สถานีรถไฟ

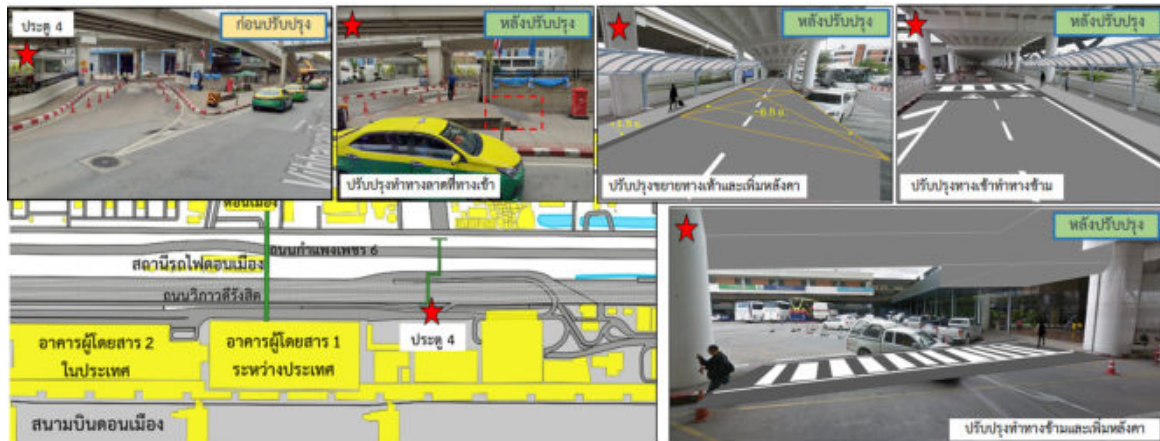
- 1.2) เพิ่มจุดหยุดรถโดยสารประจำทางที่ตำแหน่งหมายเลข 3 ติดตั้งป้ายหยุดรถแท็กซี่แยกไม่ให้จอดปะปนกับรถโดยสารประจำทาง จัดทำหลังคาคลุมร่มเงาทางเดินเชื่อมเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและชุมชนตลาดใหม่ดอนเมือง
- 1.3) ย้ายจุดหยุดรถโดยสารประจำทางจากตำแหน่ง B ไปยังตำแหน่งหมายเลข 2 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่พนักงานสนามบินดอนเมืองที่ใช้รถโดยสารประจำทางให้สามารถเข้าสู่สนามบินได้สะดวกมากขึ้น
- 1.4) ปรับปรุงจุดหยุดรถโดยสารประจำทางตำแหน่ง C D และ E จัดทำหลังคาคลุมร่มเงาทางเดิน และติดตั้งป้ายหยุดรถแท็กซี่แยกไม่ให้จอดปะปนกับรถโดยสารประจำทาง
- 1.5) การปรับปรุงทางเท้าและถนนทางเข้าสนามบินดอนเมืองบริเวณประตู 4 ขาเข้า โดยทำทางลาดบริเวณประตู 4 และลดความกว้างถนนจาก 8 เมตร ให้เหลือ 6.5 เมตร ก็จะได้ทางเท้ากว้างเพิ่มขึ้น 1.5 เมตร และเพิ่มร่มเงาทางเดินเพื่อผู้เดินเท้าที่มีสัมภาระข้ามที่ทางข้ามเดิม แต่ปรับทางข้ามโดยยกผิวถนนให้เสมอทางเท้าที่ตำแหน่งทางข้ามทั้งสองจุด เพื่อคนเดินทางเท้าเดินข้ามเข้าอาคาร อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางที่มีสัมภาระที่ลงรถโดยสารประจำทางบริเวณช่องทางที่ 4 ขาเข้าสามารถเดินเท้าเข้าสู่สนามบินดอนเมืองได้

โดยแสดงรายละเอียดดังรูปที่ 2.6-7 ถึงรูปที่ 2.6-8



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-7 แสดงตำแหน่งทางการย้ายและเพิ่มตำแหน่งจุดหยุดรถโดยสารประจำทาง

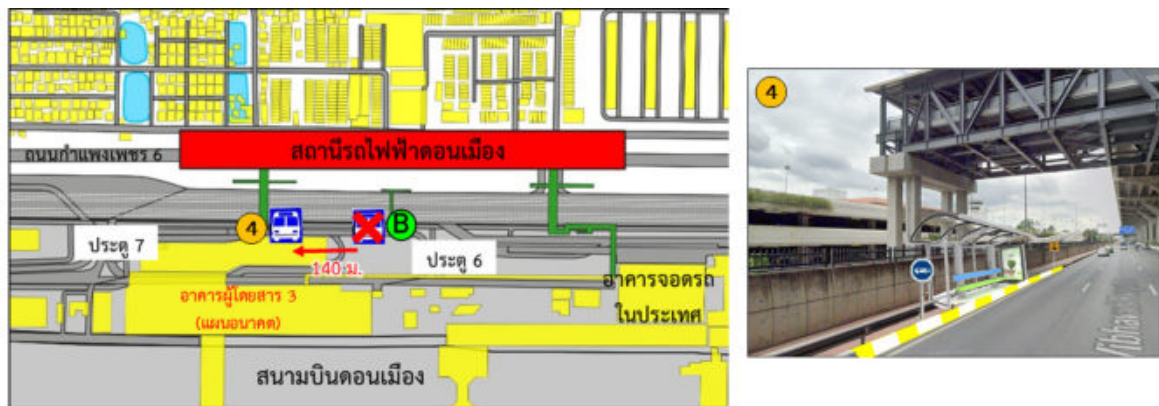


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-8 การปรับปรุงการเดินเท้าเชื่อมทางเข้าสนามบินดอนเมืองบริเวณประตู 4 ขาเข้า

1) การปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมือง ระยะที่สอง ได้แก่

ระยะที่สอง เพิ่มจุดหยุดรถโดยสารประจำทางที่ตำแหน่งหมายเลข 4 เมื่ออาคารผู้โดยสาร 3 ก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ทั้งรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า และสนามบิน โดยแสดงรายละเอียดดังรูปที่ 2.6-9

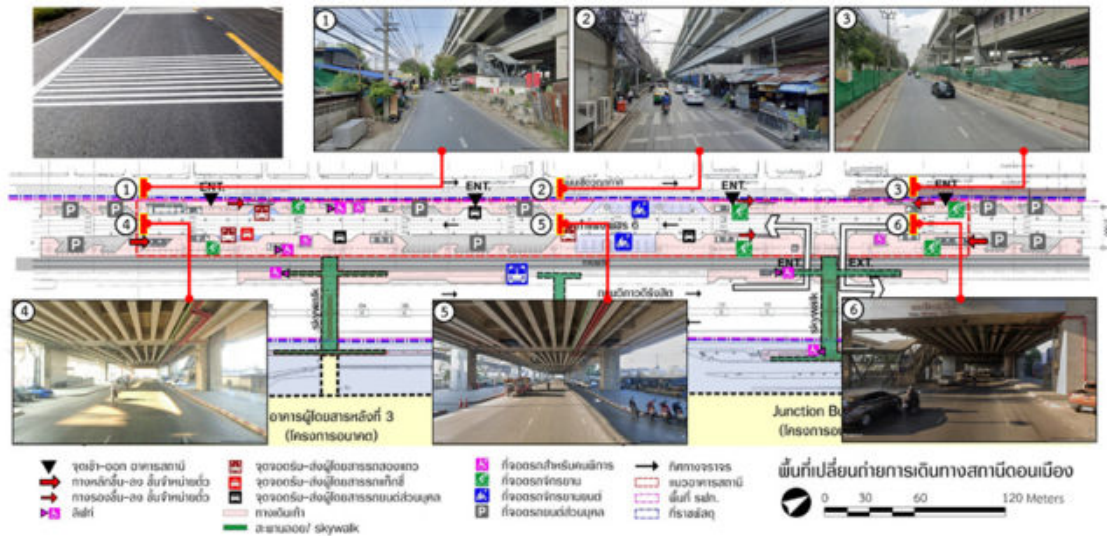


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-9 การปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมือง ระยะที่สอง

2.6.4 การจัดทำเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips)

การเสนอเพิ่มการจัดทำเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips) ช่วยให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วของยานพาหนะที่สัญจรบนถนนกำแพงเพชร 6 และถนนเชิดวุฒากาศ ช่วงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าดอนเมือง เนื่องจากช่วงบริเวณสถานีเป็นเส้นทางตรงทำให้ยานพาหนะขับขี่ด้วยความเร็วจึงเสนอจัดเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่างๆ ให้ความปลอดภัย เพื่อคนทุกกลุ่ม รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2.6-10



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.6-10 การจัดทำเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips)

2.7 การประชุมหารือหน่วยงาน

สืบเนื่องจากการประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2565 เวลา 09.00 น. ณ ห้องประชุมฝ่ายรักษาความปลอดภัย ชั้น 2 อาคารสำนักงานสนามบินดอนเมือง โดยนาย นกมล เรืองศรี ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัยเป็นประธานในที่ประชุม พร้อมทั้งผู้อำนวยการส่วนแผนพัฒนาสนามบินดอนเมือง โดยนาย ภาณุพงษ์ ปราณีโชติรส คณะทำงาน และที่ปรึกษา ผลการประชุมเห็นชอบแนวคิดและมอบหมายให้ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปปรับปรุงรายงานแนวคิดการปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมในวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2565 โดย ดร.กীরติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นประธานในที่ประชุมต่อไป แสดงดังรูปที่ 2.7-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 2.7-1 การประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค ณ อาคารสำนักงานสนามบินดอนเมือง

3. สนามบินสุวรรณภูมิ

3.1 การรวบรวมข้อมูล และการสำรวจของสนามบินสุวรรณภูมิ

3.1.1 ที่ตั้งสนามบินสุวรรณภูมิ

สนามบินสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่พื้นที่ตำบลหนองปรือ และตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ อยู่ระหว่างถนนเทพรัตน ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ห่างจากใจกลางกรุงเทพมหานครประมาณ 25 กิโลเมตร เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เต็มรูปแบบอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 รัฐบาลได้กำหนดให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินหลักของประเทศไทยแทนสนามบินดอนเมือง และตั้งเป้าให้เป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชีย อีกทั้งการเน้นพัฒนาคุณภาพการให้บริการของสนามบินให้ได้รับการจัดอันดับ 1 ใน 10 สนามบินที่มีคุณภาพการบริการดีที่สุดในโลกในปี พ.ศ. 2553

พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และสถานศึกษาต่าง ๆ เช่น สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โรงเรียนราชวินิตสุวรรณภูมิ โรงเรียนกิงแก้ว เป็นต้น สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิ และสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่สนามบินได้โดยศูนย์การขนส่งสาธารณะของสนามบินสุวรรณภูมิ (Bus Terminal) ที่มีการบริการรถโดยสารทั้งภายในพื้นที่สนามบินระหว่างอาคารต่าง ๆ และเชื่อมต่อการเดินทางภายนอกสนามบิน ด้วยรถโดยสารทั้งเข้าตัวเมือง และรถโดยสารทางไกลไปยังสถานที่สำคัญ และแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-1 แผนผังรวมสนามบินสุวรรณภูมิ

3.1.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินสุวรรณภูมิ

1) อาคารผู้โดยสาร

อาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิเป็นอาคารหลังใหญ่ รองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศและผู้โดยสารภายในประเทศ มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 563,000 ตารางเมตร ซึ่งภายในอาคารนั้นประกอบไปด้วยพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารเป็นหลัก ทั้งขาเข้าและขาออก โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนประกอบไปด้วย พื้นที่เขตการบิน (Airside) มีอาคารเทียบเครื่องบินจำนวน 7 หลัง ซึ่งเรียกว่า Concourse A, B, C ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออก Concourse D อยู่ตรงกลาง และ Concourse E, F และ G ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตก โดยมีหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 51 หลุมจอด แสดงในรูปที่ 3.1-2 พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) มีระบบขนถ่ายด้านหน้าอาคารผู้โดยสารจำนวน 3 ชั้น โดยมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา : ทอท., 2564

รูปที่ 3.1-2 ผังรวมของอาคารผู้โดยสาร

ชั้นที่ 1 ขนถ่ายด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร (ขาเข้า) โดยบริเวณดังกล่าวสามารถเชื่อมต่อรถ Shuttle Bus รถแท็กซี่ รถรับจ้างเอกชน (Limousine) รถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour) และรถโดยสารสาธารณะ สาย S1 (สนามบินสุวรรณภูมิ – ข้าวสาร) จอดที่จุดจอดรถ Shuttle Bus ที่จัดไว้บริเวณหน้าประตู 7 โดยบริเวณนี้เป็นพื้นที่ควบคุมไม่อนุญาตให้รถยนต์ส่วนบุคคลผ่าน ภาพภาพหน้าอาคารผู้โดยสารชั้นที่ 1 ดังแสดงใน รูปที่ 3.1-3



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-3 ขนขาลาอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1

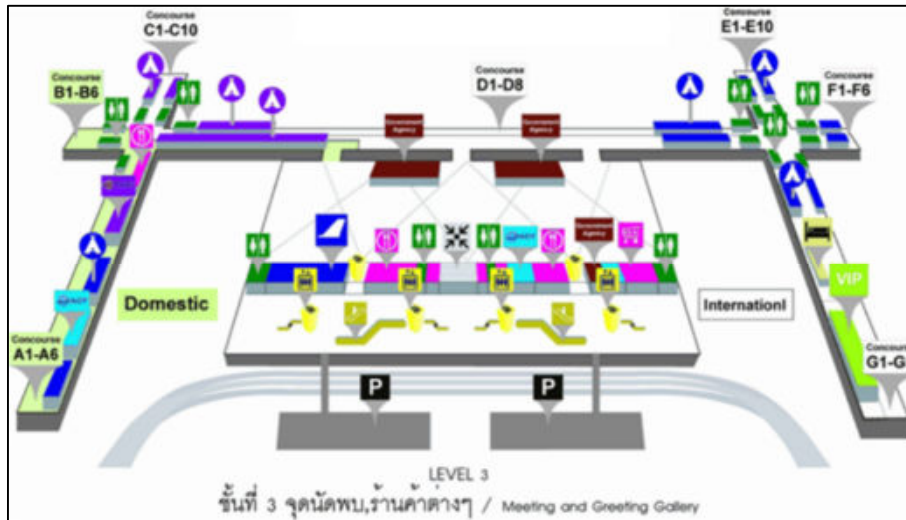
ชั้นที่ 2 ถนนหน้าอาคารผู้โดยสาร (ขาเข้า) เป็นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารขาเข้า อนุญาตให้รถยนต์ส่วนบุคคล และรถรับจ้างเอกซัน (Limousine) จอดรับผู้โดยสารแบบ Kiss and Ride ได้ในบริเวณที่จัดไว้ และเชื่อมต่อกับรถ Shuttle Bus สายด่วน 4,2 (ให้บริการเฉพาะชั้นที่ 2 และชั้นที่ 4) โดยมีจุดจอดอยู่ที่ ประตู 5 ภาพหน้าอาคารผู้โดยสารชั้นที่ 2 ดังแสดงในรูปที่ 3.1-4



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-4 ขนขาลาอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 2

ชั้นที่ 3 เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ ได้แก่ ร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อ ร้านค้าปลอดภาษี ธนาคาร พื้นที่พักผ่อน จุดนัดพบ และสามารถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถโซน 2 และ 3 แผนผังอาคารผู้โดยสารชั้นที่ 3 ดังแสดงในรูปที่ 3.1-5



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-5 พื้นที่เชิงพาณิชย์ อาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 3

ชั้นที่ 4 อาคารผู้โดยสาร (ขาออก) เป็นพื้นที่สำหรับผู้โดยสาร ประกอบไปด้วย 2 ซานชาลา โดยแต่ละซานชาลา มีความยาว 430 เมตร รวมความยาว 860 เมตร โดยมีช่องจราจรจำนวน 4 ช่องจราจรต่อซานชาลา และมีทางเข้าทั้งหมด 10 ช่องทาง โดยมีรูปแบบการจัดจุดจอดส่งผู้โดยสารแบบ Kiss and Ride จุดส่งผู้โดยสารรถ Shuttle Bus สายด่วน 4,2 (ให้บริการเฉพาะชั้นที่ 2 และชั้นที่ 4 เท่านั้น) ตั้งอยู่ที่ประตู 5 โดยซานชาลาสามารถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถโซน 3 ที่ประตู 8 ได้โดยตรง ภาพภาพหน้าอาคารผู้โดยสารชั้นที่ 4 ดังแสดงในรูปที่ 3.1-6



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-6 ซานชาลาอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 4

2) พื้นที่จอดรถยนต์

พื้นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิภายในสนามบินสุวรรณภูมิ มีลักษณะวางตัวประชิดกับอาคารผู้โดยสาร และมีการกระจายไปยังพื้นที่ต่างๆโดยรอบเพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรที่เดินทางเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร เพื่อรองรับผู้โดยสาร พนักงาน สายการบิน และส่วนราชการสนามบินสุวรรณภูมิ โดยในปัจจุบันมีความสามารถรองรับปริมาณรถยนต์รวม 11,214 คัน

ในปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิ มีพื้นที่จอดรถยนต์ ทั้งในรูปแบบพื้นที่จอดรถระดับดินและอาคารจอดรถ โดยอาคารจอดรถยนต์ มี 2 อาคารอยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร เป็นอาคาร 6 ชั้นเป็นอาคารจอดรถ โชน 2 และ 3 สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้ 4,442 คัน ลานจอดรถกลางแจ้งจำนวน 6 โชน แบ่งเป็นลานจอดรถ โชน 1, และ 4 ถึง 8 สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้ 2,610 คัน และลานจอดรถระยะยาวตั้งอยู่ใกล้กับศูนย์การขนส่งสาธารณะ สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้ 4,062 คัน แสดงดังรูปที่ 3.1-7

 ขีดความสามารถจอดรถยนต์ของ ทสภ.		
	Zone No.	จำนวนที่จอดรถยนต์ (คัน)
Short Term	Zone 1	558
	Zone 2 (Building)	2,514
	Zone 3 (Building)	2,028
	Zone 4	558
	Zone 5	452
	Zone 6	404
	Zone 7	378
	Zone 8	260
	Total	7,152
Long Term	Zone A	480
	Zone B	718
	Zone C	718
	Zone D	718
	Zone E	714
	Zone F	714
	Total	4,062
Grand Total		11,214

ที่มา : ทอท., 2565

รูปที่ 3.1-7 พื้นที่จอดรถยนต์แบ่งตามโซน สนามบินสุวรรณภูมิ

3) รถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL)

รถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ หรือ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นระบบขนส่งทางรางสำหรับอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ที่เดินทางมาใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างเมืองหลวงไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ มีระยะทาง 28.6 กิโลเมตร โดยเป็นระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานแบบทางคู่ยกระดับขนานไปตามเส้นทางรถไฟสายตะวันออก มีความเร็วสูงสุดที่ 160 กม./ชม. โดยมีรูปแบบการให้บริการแก่ผู้โดยสารเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้ และแสดงในรูปที่ 3.1-8

(1) รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Express Line)

เป็นขบวนรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่าง สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพฯ (BCAT) หรือ สถานีมีนกะสัน ถึงสนามบินสุวรรณภูมิใน 15 นาที โดยจอดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีมีนกะสัน และสถานีสุวรรณภูมิ เท่านั้น โดยปัจจุบันยุติการให้บริการแล้ว

(2) รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (City Line)

เป็นขบวนรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่าง สถานีพญาไท ถึง สถานีสุวรรณภูมิ โดยจอดรับผู้โดยสารทุกสถานีตามแนวสายทาง โดยปัจจุบันเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 น. – 24.00 น. ของทุกวัน

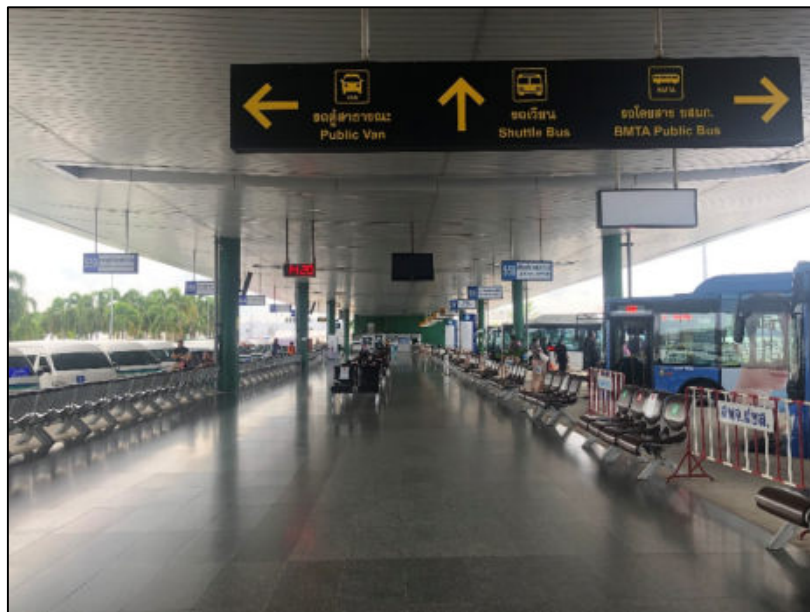


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-8 รถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ

4) ศูนย์การขนส่งสาธารณะ

ศูนย์การขนส่งสาธารณะ มีพื้นที่ประมาณ 42,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 26 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่จอดพักคอยรถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถรับจ้างเอกชน (Limousine) และรถเช่า นอกจากนี้อาคารสถานีโดยสาร (Bus Terminal) ทำหน้าที่เป็นสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารโดยรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถ Shuttle Bus ภายในสนามบิน รถโดยสาร ขสมก. รถตู้ และบขส. เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองหลวง ต่างจังหวัด เข้ากับสนามบินสุวรรณภูมิ แบบไร้รอยต่อ โดยภายในศูนย์การขนส่งมีสถานีบริการน้ำมันและร้านค้าให้บริการ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-9



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-9 พื้นที่ภายในศูนย์การขนส่งสาธารณะ

3.1.3 การเข้าถึงสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถยนต์

1) โครงข่ายถนนโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

(1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์ สาย 7) ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ แนวถนนในทิศตะวันออก – ตะวันตก มีขนาด 8 ช่องจราจร แบ่งเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทเกาะกลางแบบกำแพงกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.1-10

(2) ถนนเทพรัตน (บางนา – ตราด) ตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของสนามบินสุวรรณภูมิ แนวถนนในทิศตะวันออก – ตะวันตก มีขนาด 8 ช่องจราจร แบ่งเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทเกาะกลางแบบกำแพงกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.1-10

(3) ทางพิเศษบูรพาวิถี ตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของสนามบินสุวรรณภูมิ แนวถนนในทิศเหนือ - ใต้ เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร แบ่งเป็น 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทดัดโค้งแบบกำแพงกัน แนวเส้นทางขนานไปกับถนนเทพรัตน แนวถนนในทิศตะวันออก - ตะวันตก ดังแสดงในรูปที่ 3.1-10

(4) ถนนลาดกระบัง เดิมมีชื่อเรียกว่าซอยสุขุมวิท 77 (ถนนอ่อนนุช) ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ แนวถนนในทิศตะวันออก - ตะวันตก มีขนาด 8 ช่องจราจร แบ่งเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทดัดโค้งแบบยก ดังแสดงในรูปที่ 3.1-10

(5) ถนนกาญจนาภิเษก หรือถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งระยะทางส่วนใหญ่เป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของสนามบินสุวรรณภูมิ แนวถนนในทิศเหนือ - ใต้ มีขนาด 8 ช่องจราจร แบ่งเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทดัดโค้งแบบกำแพงกัน โดยสามารถเชื่อมเข้ากับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ทางยกระดับบูรพาวิถี ถนนเทพรัตน และถนนลาดกระบัง เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิได้ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-10

(6) ถนนกิ่งแก้ว ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกของสนามบินสุวรรณภูมิ แนวถนนในทิศเหนือ-ใต้ วางตัวขนานไปกับสนามบินสุวรรณภูมิ มีขนาด 8 ช่องจราจร แบ่งเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง ประเภทดัดโค้งแบบกำแพงกัน โดยสามารถเชื่อมต่อเข้ากับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ถนนลาดกระบัง และถนนสุวรรณภูมิ 1 ได้ทางด้านทิศเหนือของถนนกิ่งแก้ว และสามารถเชื่อมต่อเข้ากับถนนเทพรัตน และทางยกระดับบูรพาวิถีได้ทางด้านทิศใต้ของถนนกิ่งแก้ว เพื่อเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิได้เช่นกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.1-10



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-10 โครงข่ายถนนภายนอกสนามบินสุวรรณภูมิ

2) โครงข่ายถนนภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

โครงข่ายถนนภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ในปัจจุบันใช้เป็นเส้นทางเพื่อรองรับการเดินทางทั้งภายในและการเดินทางจากภายนอก โดยสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนทางหลวงสายหลักในทิศเหนือ-ใต้ของสนามบินได้ ดังนี้ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์ สาย 7) ถนนลาดกระบัง ถนนกิ่งแก้ว และถนนเทพรัตนได้ โดยเส้นทางภายในสนามบินนั้นใช้ เพื่อการเดินทางเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร โรงแรม สำนักงาน สายการบิน และคลังสินค้า เป็นต้น โดยมีรายละเอียดแนวโครงข่ายถนน ดังแสดงในรูปที่ 3.1-11

(1) ถนนสุวรรณภูมิ 1 แนวถนนในทิศเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นเส้นทางหลักในการเข้าถึงอาคารผู้โดยสาร รองรับการเดินทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์ สาย 7) และถนนลาดกระบัง เป็นโครงข่ายภายนอกสนามบินสุวรรณภูมิ และถนนสุวรรณภูมิ 2 โดยเส้นทางนี้ผ่านอาคารจอดรถ อาคารสำนักงานสนามบิน โรงแรมโนโวเทล แอร์พอร์ต และอาคารผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 4 (ขาออก) ชั้นที่ 2 (ขาเข้า) และเชื่อมต่อกับถนนสุวรรณภูมิ 5

(2) ถนนสุวรรณภูมิ 2 รองรับการเดินทางจากถนนกิ่งแก้ว ถนนสุวรรณภูมิ 1 ถนนสุวรรณภูมิ 3 ถนนสุวรรณภูมิ 4 และถนนสุวรรณภูมิ 5 เชื่อมต่อถนนสุวรรณภูมิ 1 และถนนสุวรรณภูมิ 5 เพื่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแนวเส้นทางผ่านศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ลานจอดรถระยะยาว (Long-term Parking) อาคารสำนักงานสนามบิน และสำนักงานสายการบินต่าง ๆ เส้นทางของถนนสุวรรณภูมิ 2

(3) ถนนสุวรรณภูมิ 3 รองรับการเดินทางจากถนนเทพรัตน (บางนา – ตราด) ทางพิเศษบูรพาวิถี ถนนลาดกระบัง และถนนสุวรรณภูมิ 2 เชื่อมต่อถนนสุวรรณภูมิ 1 และถนนสุวรรณภูมิ 5 เพื่อเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแนวเส้นทางผ่านลานจอดรถระยะยาว (Long-term Parking) ศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal)

(4) ถนนสุวรรณภูมิ 4 รองรับการเดินทางจากถนนลาดกระบัง และถนนสุวรรณภูมิ 2 แนวเส้นทางผ่าน อาคารสำนักงานสนามบิน และสำนักอุตุนิยมวิทยา เส้นทางของถนนสุวรรณภูมิ 4

(5) ถนนสุวรรณภูมิ 5 เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนสุวรรณภูมิ 1 และถนนสุวรรณภูมิ 2 แนวเส้นทางผ่านอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1 โรงแรมโนโวเทล แอร์พอร์ต สำนักงานการสนามบิน สำนักงานสายการบิน และเขตปลอดอากร (Free zone)



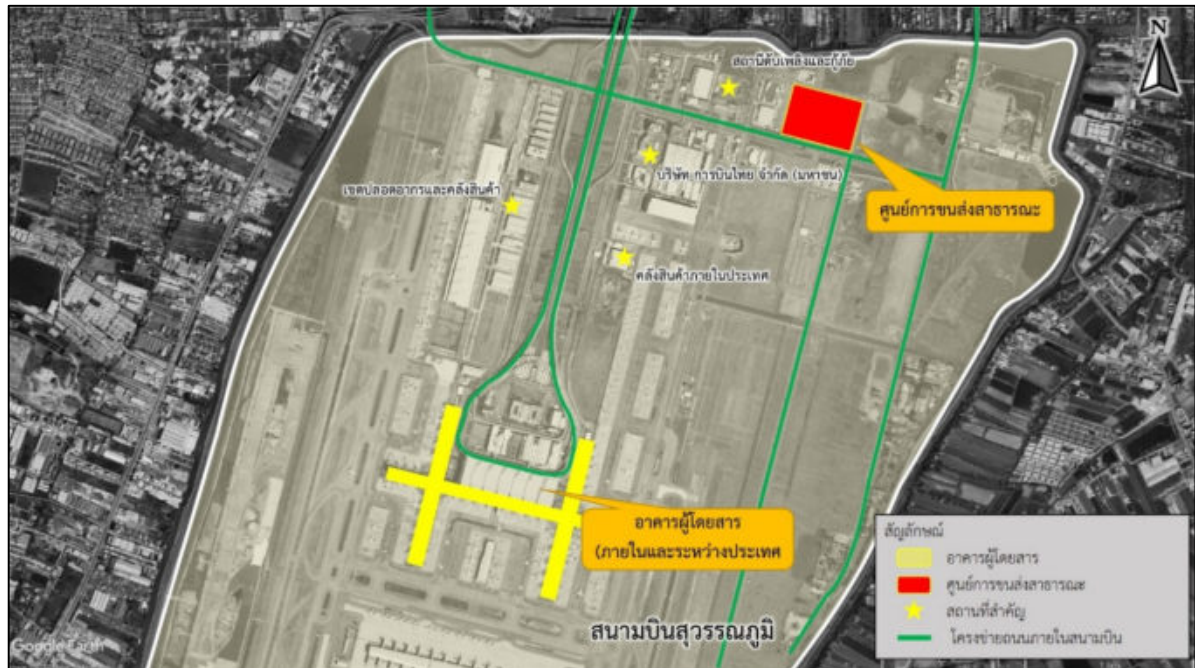
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-11 ผังแสดงโครงข่ายถนนภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

3.1.4 การเข้าถึงสนามบินสุวรรณภูมิด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

1) รถโดยสารสาธารณะ

การเดินทางเข้าอาคารผู้โดยสารด้วยรถโดยสารสาธารณะ ผู้โดยสารจะต้องเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ อาคารสถานีโดยสาร (Bus Terminal) ทำหน้าที่รวบรวม และกระจายการเดินทางระหว่างอาคารผู้โดยสาร และศูนย์การขนส่งสาธารณะ ด้วยรถเวียน (Shuttle Bus) ช่วยลดปริมาณจราจรที่คับคั่งบริเวณหน้าลานจอดรถของอาคารผู้โดยสารได้ โดยศูนย์การขนส่งสาธารณะ ตั้งอยู่บนถนนสุวรรณภูมิ 2 บริเวณทางแยกระหว่างถนนสุวรรณภูมิ 2 ตัดกับถนนสุวรรณภูมิ 3 ดังแสดงในรูปที่ 3.1-12



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-12 ตำแหน่งศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) และภายในอาคารสถานีโดยสาร

รถโดยสารสาธารณะที่เดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีต้นทางหรือปลายทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะที่อาคารสถานีโดยสาร (Bus Terminal) ซึ่งตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ มีรายละเอียดดังนี้

รถโดยสารสาธารณะ ขสมก. และร่วม ขสมก. ให้บริการจำนวน 4 เส้นทางดังนี้

- (1) สาย S1 อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 ประตู 7 - สนามหลวง
- (2) สาย 555 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - รังสิต (ทางด่วนพระราม 9)
- (3) สาย 554 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - รังสิต (ถนนรามอินทรา)
- (4) สาย 558 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - เซ็นทรัลพระราม 2

รถตู้ร่วมโดยสารสาธารณะ ให้บริการจำนวน 5 เส้นทางดังนี้

- (1) สาย 549 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - มีนบุรี
- (2) สาย 552 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช
- (3) สาย 552A ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - ปากน้ำ
- (4) สาย 555 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - ดอนเมือง
- (5) สาย 559 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

รถโดยสาร บขส. ให้บริการจำนวน 8 เส้นทาง ดังนี้

- (1) สาย 825 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - หนองคาย
- (2) สาย 825 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - อุดรธานี
- (3) สาย 917 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - แหล่มอบ
- (4) สาย 9907 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - จันทบุรี
- (5) สาย 9908 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - ตราด
- (6) สาย 9909 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. - ศรีราชา
- (7) สาย 389 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. /อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 ประตู 8 - พัทยา
- (8) สาย 789 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. /อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 ประตู 8 - หัวหิน

2) รถเวียนสนามบินสุวรรณภูมิ (Shuttle Bus)

(1) รถโดยสารเชื่อมต่อระหว่างสนามบิน (Airport Shuttle Bus)

โดยเส้นทางรถเวียนระหว่างสนามบิน (Airport Shuttle Bus) นั้นประกอบไปด้วย 1 เส้นทางเพื่อรองรับการเดินทางเฉพาะกลุ่มผู้โดยสารที่ต้องเดินทางเที่ยวบินระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองเท่านั้น โดยที่ผู้โดยสารจะต้องแสดงบัตรโดยสาร (Boarding pass) ของเที่ยวบินต่อไปเท่านั้น กับเจ้าหน้าที่ก่อนขึ้นรถ โดยมีจุดรับ-ส่ง บริเวณลานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 ประตู 3 ของสนามบิน ดังแสดงในรูปที่ 3.1-13



ที่มา : ทอท., 2559

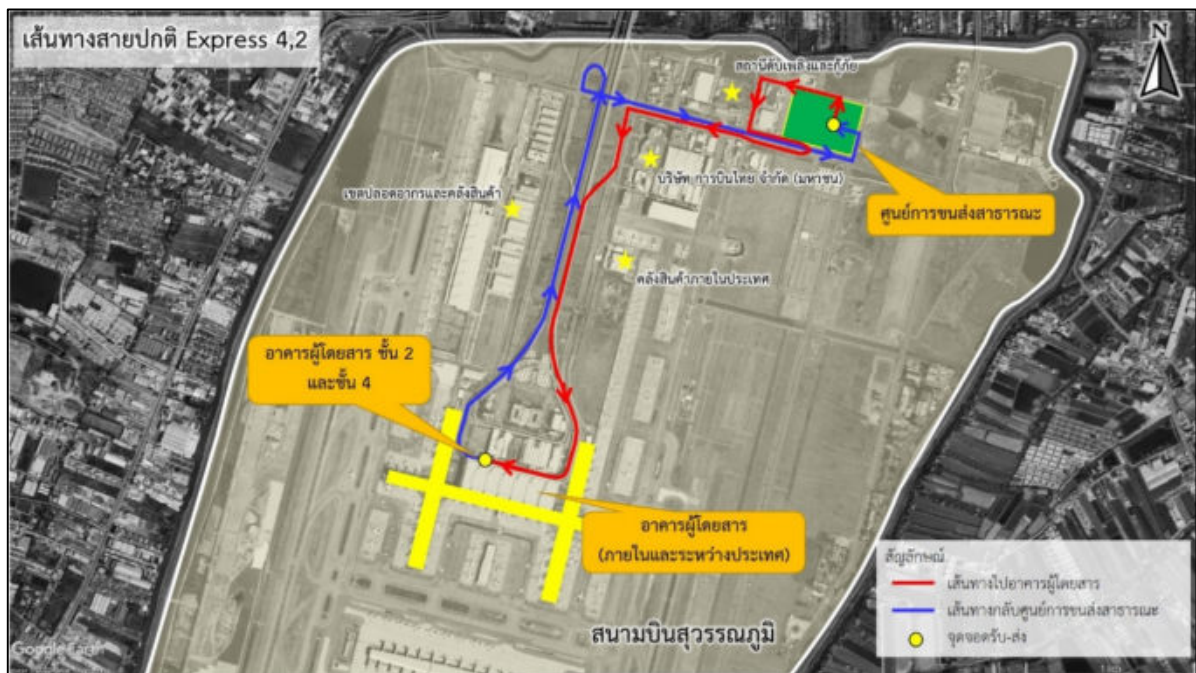
รูปที่ 3.1-13 รถโดยสารเชื่อมต่อระหว่างสนามบิน (Airport Shuttle Bus)

(2) รถเวียนภายในสนามบินสุวรรณภูมิ (Shuttle Bus)

โดยเส้นทางการเดินรถเวียนสนามบินสุวรรณภูมิ (Shuttle Bus) นั้นมีจำนวน 7 เส้นทาง เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบิน พนักงาน เจ้าหน้าที่สายการบิน ส่วนราชการในการเดินทางภายในบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถ ดังนี้

- สาย Express 2 และ 4 (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – อาคารผู้โดยสาร)

เส้นทางเริ่มจากศูนย์การขนส่งสาธารณะ ผ่านอาคารพักแรมฝ่ายรักษาความปลอดภัย อาคารครัวการบินกรุงเทพ เมื่อสิ้นสุดเส้นทางที่แยกเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 และชิดซ้ายขึ้นสะพานกลับรถผ่านอาคารภาคพื้นบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน เลี้ยวซ้ายขึ้นสู่ทางยกระดับถนนสุวรรณภูมิ 1 เข้าสู่อาคารผู้โดยสารชั้นที่ 4 ผู้โดยสารขาเข้า เข้าสู่อาคารผู้โดยสารชั้นที่ 2 เมื่อออกจากอาคารผู้โดยสารชั้นที่ 4 กลับสู่ถนนมุ่งหน้าอาคารผู้โดยสารขาออก และเบี่ยงซ้ายกลับสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 มุ่งหน้าทิศตะวันออกจากกลับ ออกจากอาคารผู้โดยสารมุ่งหน้าและสิ้นสุดเส้นทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ระยะทางประมาณ 12.1 กิโลเมตร เส้นทางของรถเวียน (Shuttle Bus) สายนี้แสดงในรูปที่ 3.1-14

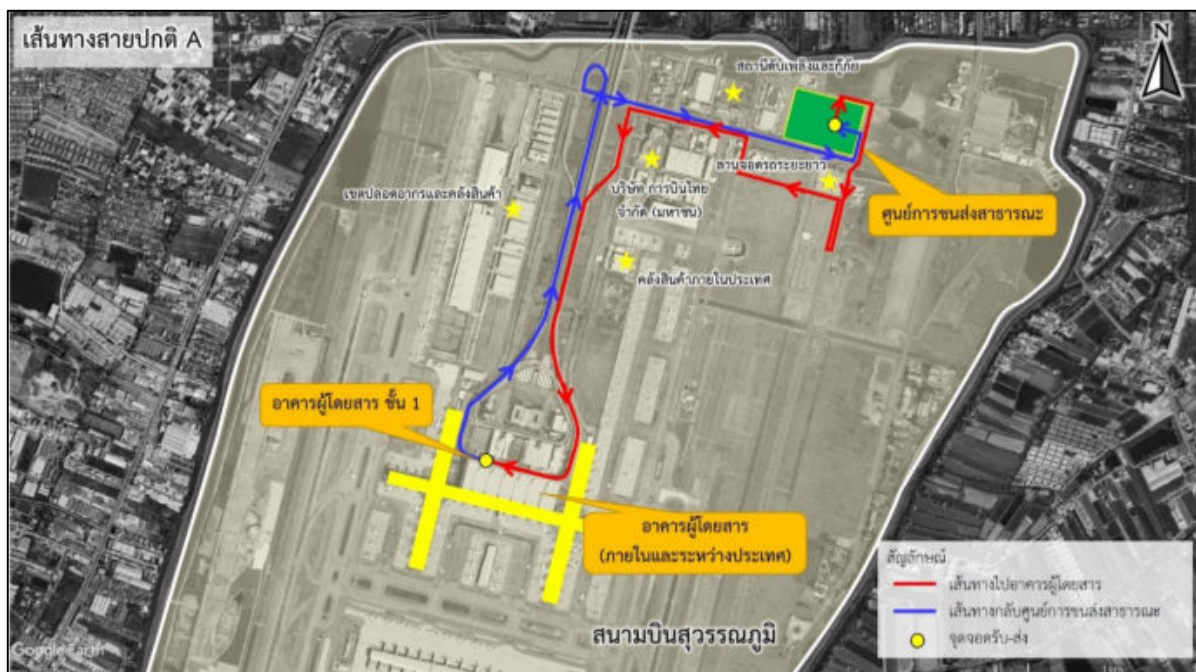


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-14 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ Express 2, 4

- สายปกติ A (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – อาคารผู้โดยสาร)

เส้นทางเริ่มจากศูนย์การขนส่งสาธารณะออกสู่แยกสุวรรณภูมิ 2-3 ไปตามถนนสุวรรณภูมิ 3 ในทิศมุ่งใต้ กลับรถและใช้เส้นทางถนนสุวรรณภูมิ 3 ผ่านลานจอดรถระยะยาวโซน A และลานจอดรถระยะยาวโซน C ผ่านศูนย์บริการภาคพื้นบริษัท บางกอกแอร์เวย์ จำกัด เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 ผ่านบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน และศูนย์ปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 5 ผ่านคลังสินค้าภายในประเทศ ลานจอดรถโซน 6 ลานจอดรถโซน 7 อาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1 ประตู 8 ลานจอดรถโซน 5 เบี่ยงขวาขึ้นสู่ทางยกระดับ ถนนสุวรรณภูมิ 1 ซิดซ้ายไปตามเส้นทาง กลับเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 ผ่านอาคารสถานีดับเพลิง และอาคารกักขัง เลี้ยวซ้ายที่แยกสุวรรณภูมิ 2-3 กลับสู่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ระยะทางประมาณ 10.3 กิโลเมตร เส้นทางของรถเวียน (Shuttle Bus) สายนี้แสดงในรูปที่ 3.1-15

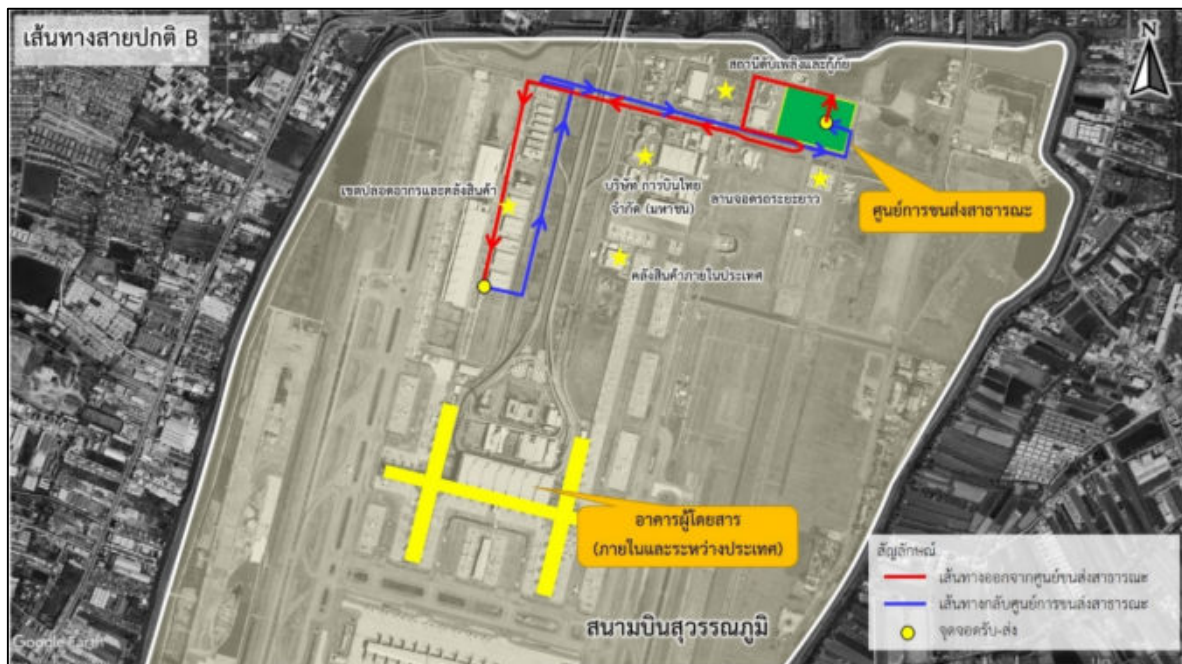


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-15 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ A

- สายปกติ B (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – เขตปลอดอากร)

เส้นทางเริ่มจากศูนย์การขนส่งสาธารณะออกสู่ถนนด้านหลังศูนย์ฯ เลี้ยวซ้ายผ่านครัวการบินกรุงเทพ สิ้นสุดเส้นทางเลี้ยวซ้ายออกสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 เบี่ยงซ้ายขึ้นสะพานกลับรถ ตรงไปตามเส้นทางผ่านสะพานลอยหน้าอาคารภาคพื้นบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน เลี้ยวซ้ายเข้าสู่เขตปลอดอากร ประตู 1 ผ่านจุดจอดรถคลังสินค้า 1 จุดจอดรถคลังสินค้า 2 จุดจอดรถคลังสินค้า AQ 1 มุ่งหน้าออกจากประตู 2 เข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 5 ไปตามเส้นทางสุวรรณภูมิ 5 จนสุดเส้นทางเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 กลับรถที่แยกหน้าเขตปลอดอากร ประตู 1 เข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 มุ่งหน้าและเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ระยะทางประมาณ 6.4 กิโลเมตร เส้นทางของรถเวียน (Shuttle Bus) สายนี้ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-16



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-16 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ B

- สายปกติ C (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – สำนักโครงการ)

เส้นทางเริ่มจากศูนย์การขนส่งสาธารณะเลี้ยวซ้ายที่แยกสุวรรณภูมิ 2-3 เข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 ตรงไปตามเส้นทาง สิ้นสุดเส้นทางเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 4 มุ่งหน้าถนนลาดกระบัง เบี่ยงซ้ายกลับรถใต้สะพาน ผ่านสนามปิ่นจักรยานเจริญสุขมงคลจิต บนถนนสุวรรณภูมิ 4 ถึงทางแยกตรงไปมุ่งหน้าทิศใต้ ผ่านศูนย์ซ่อมบำรุง กรมอุตุนิยมวิทยา โรงพยาบาลน้ำเสีย กลับรถจากนั้นให้มุ่งหน้าทิศเหนือ เมื่อถึงทางแยกให้เลี้ยวซ้าย จากนั้นให้ตรงไปมุ่งหน้าทิศตะวันตกผ่านสะพานลอยหน้าฝ่ายบริการภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 5 ผ่านคลังสินค้าภายในประเทศ อาคารผู้โดยสารชั้นที่ 1 ประตู 3 และประตู 8 เบี่ยงขวาตามป้ายอาคารสำนักงาน ผ่านลานจอดรถโซน 6 และโซน 7 ตรงไปตามเส้นทางให้เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 5 ตรงไป สุดเส้นทางเลี้ยวซ้ายกลับสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 กลับรถที่แยกเขตปลอดอากรและคลังสินค้า จากนั้นมุ่งหน้าทิศตะวันออกสู่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร เส้นทางของรถเวียน (Shuttle Bus) สายนี้ดังแสดงในรูปที่ 3.1-17

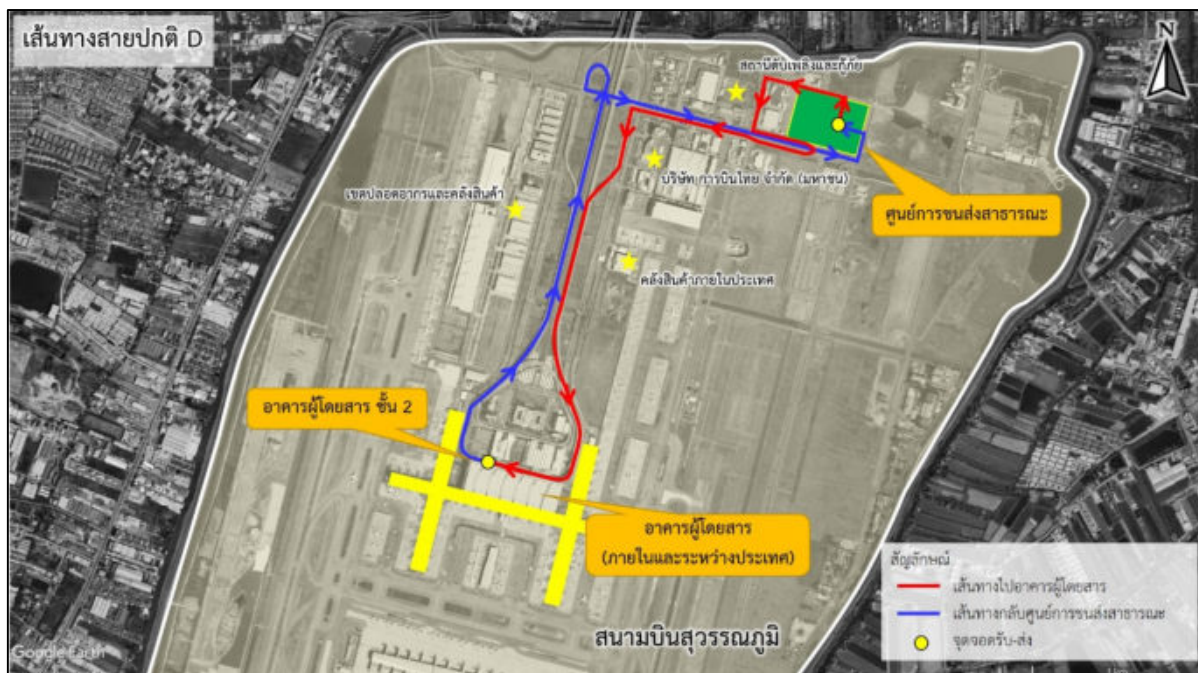


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-17 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ C

- สายปกติ D (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – อาคารจอดรถ – โรงแรม โนวเทล แอร์พอร์ต)

เส้นทางเริ่มจากศูนย์การขนส่งสาธารณะ เลี้ยวซ้ายผ่านอาคารพักแรมฝ่ายรักษาความปลอดภัย ครีวการบินกรุงเทพ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 เบี่ยงซ้ายขึ้นสะพานกลับรถ ผ่านสะพานลอย หน้าฝ่ายบริการภาคพื้นบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน เบี่ยงซ้ายเพื่อขึ้นสู่ทางยกระดับถนนสุวรรณภูมิ 1 ชิดขวา ผ่านอาคารผู้โดยสารชั้นที่ 2 ประตู 5 ไปตามเส้นทางถนนสุวรรณภูมิ 1 ลงที่สะพานยกระดับ มุ่งหน้าเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 ผ่านอาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย กลับสู่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร เส้นทางของรถเวียน (Shuttle Bus) สายนี้ดังแสดงในรูปที่ 3.1-18

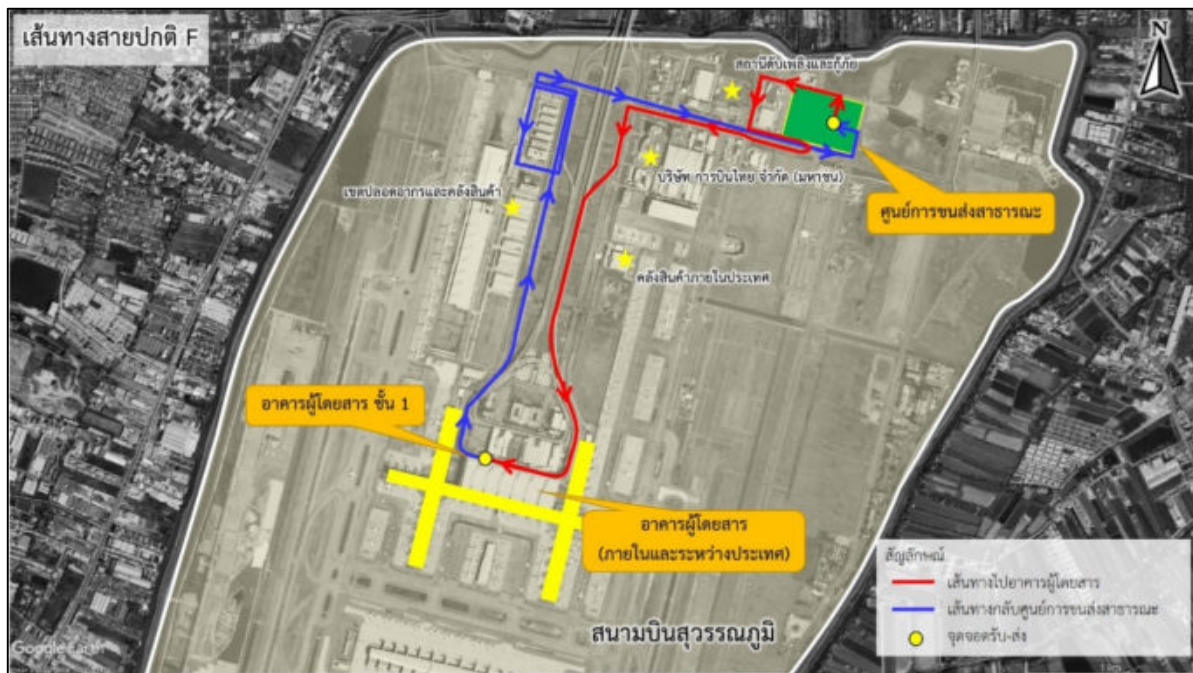


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-18 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ D

- สายปกติ F (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – เขตปลอดอากร)

เส้นทางเริ่มจากศูนย์การขนส่งสาธารณะ เลี้ยวซ้ายผ่านอาคารพักแรมฝ่ายรักษาความปลอดภัย อาคารครีวการบินกรุงเทพ สิ้นสุดเส้นทางที่แยกเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 และชิดซ้ายขึ้นสะพานกลับรถ ผ่านอาคารภาคพื้นบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน เลี้ยวซ้ายที่แยกเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 5 ผ่านอาคารผู้โดยสารชั้นที่ 1 เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 มุ่งหน้าทิศตะวันตก และเลี้ยวซ้ายเข้าเขตปลอดอากร ประตู 1 ผ่านจุดจอดรถคลังสินค้า 1 จุดจอดรถคลังสินค้า 2 ออกจากเขตปลอดอากร ที่ประตู 2 เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 5 สิ้นสุดเส้นทางเลี้ยวซ้าย เข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 2 กลับรถที่ทางแยก หน้าเขตปลอดอากร ประตู 1 กลับสู่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร เส้นทางของรถเวียน (Shuttle Bus) สายนี้แสดงในรูปที่ 3.1-19



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-19 แนวเส้นทางของ Shuttle Bus สายปกติ F

3) ระบบขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

สถานีรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิ เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ชั้นใต้ดิน (B1) โดยเป็นส่วนหนึ่งของอาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นระบบขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ที่เดินทางมาใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิ กับตัวเมือง มีระยะทาง 28.6 กิโลเมตร โดยเป็นระบบรถไฟฟ้าแบบทางคู่ยกระดับขนานไปตามเส้นทางรถไฟสายตะวันออก มีความเร็วสูงสุดที่ 160 กม./ชม. ในปัจจุบันให้บริการระหว่างสถานีพญาไท ถึงสถานีสุวรรณภูมิ โดยจอดรับผู้โดยสารทุกสถานี และเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 น. – 24.00 น. ของทุกวัน มีรายละเอียดแนวสายทางดังแสดงในรูปที่ 3.1-20 และ 3.1-21



ที่มา : รฟท., 2564

รูปที่ 3.1-20 แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-21 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)

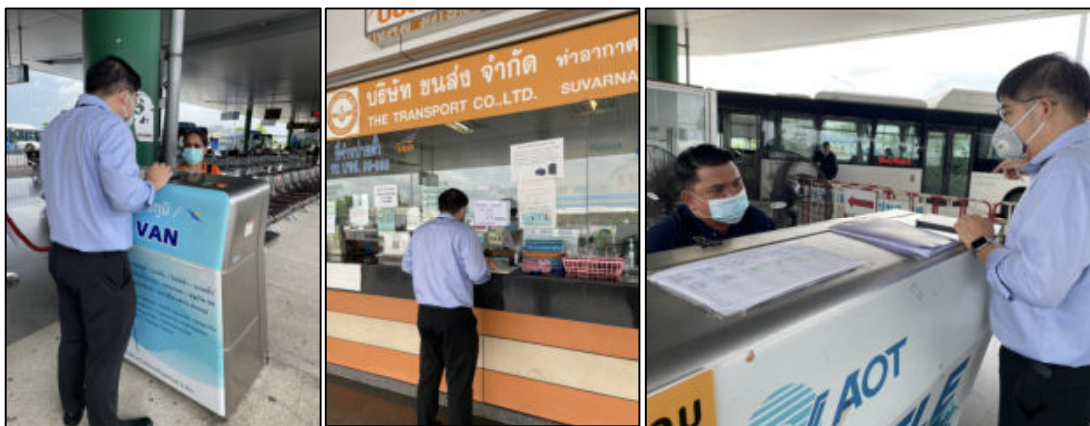
3.1.5 การลงพื้นที่สำรวจสนามบินสุวรรณภูมิ

จากการลงพื้นที่สำรวจสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2564 ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ พบว่า ผู้ใช้บริการที่ศูนย์ฯ แห่งนี้โดยมากเป็นพนักงานที่ทำงานในเขตสนามบินสุวรรณภูมิ มีนักท่องเที่ยวที่มาใช้บริการเป็นส่วนน้อย เนื่องจากนักท่องเที่ยวเดินทางมาสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถแท็กซี่ เป็นหลัก ซึ่งสามารถจอดรับ – ส่งได้ที่หน้าอาคารผู้โดยสาร และมีอาคารจอดรถ ลานจอดรถ รองรับที่บริเวณอาคารผู้โดยสาร ดังแสดงในรูปที่ 3.1-22

ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ขสมก. จากข้อมูล สาย 555 รังสิต (ทางด่วนพระราม9) ดำเนินการโดย ขสมก. สาย 554 รังสิต (ถนนรามอินทรา) และสาย 558 (เซ็นทรัลพระราม 2) ดำเนินการโดยบริษัทสมาร์ทปัส

ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ บขส. จากข้อมูล หลายเส้นทางยุติการให้บริการ และอีกหลายเส้นทาง งดให้บริการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ปัจจุบันมีเพียงเส้นทางเดียวคือ สาย เอกมัย - Bus terminal – แหลมฉบัง

ผู้ให้บริการ Shuttle Bus จากข้อมูล มีเส้นทางที่แตกต่างกันออกไปตามจุดจอด ปัจจุบันให้บริการทั้งหมด 6 เส้นทาง ความถี่ในการให้บริการประมาณ 5 นาทีต่อคัน (เวลาเร่งด่วน) และ 15 นาทีต่อคัน (นอกเวลาเร่งด่วน) ผู้โดยสารหลัก คือ พนักงานภายในสนามบินสุวรรณภูมิ



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

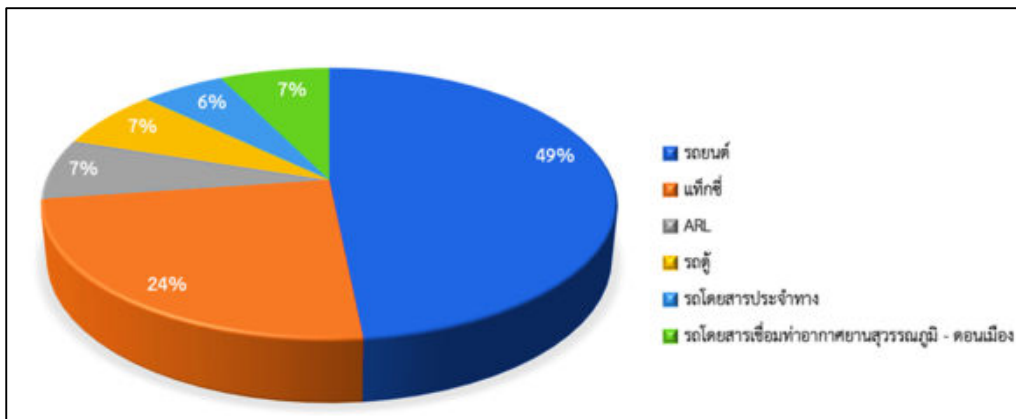
รูปที่ 3.1-22 การลงพื้นที่สำรวจ และรวบรวมข้อมูลสนามบินสุวรรณภูมิ

● การศึกษา การวิจัย ที่เกี่ยวข้องกับสนามบินสุวรรณภูมิ

จากการศึกษาการวิจัยของ ภูวรินทร์ ทรัพย์สิน เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ ได้ศึกษารูปแบบการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยแบ่งยานพาหนะที่เดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิออกเป็น 6 ประเภท ดังนี้

- (1) รถยนต์ส่วนบุคคล
- (2) รถแท็กซี่
- (3) รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)
- (4) รถตู้
- (5) รถโดยสารประจำทาง
- (6) รถโดยสารเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ - ดอนเมือง

จากการศึกษา พบว่า รูปแบบการเดินทางที่ผู้เดินทางส่วนใหญ่เลือก คือ การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48.42 อันดับที่สอง คือ การเดินทางด้วยรถแท็กซี่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.33 อันดับที่สาม คือ การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) และรถโดยสารเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ - ดอนเมือง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.30 อันดับที่สี่ คือ การเดินทางด้วยรถตู้ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.06 และรถโดยสารประจำทาง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.60 รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.1-23



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.1-23 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

3.2 การทบทวนแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับสนามบินสุวรรณภูมิ

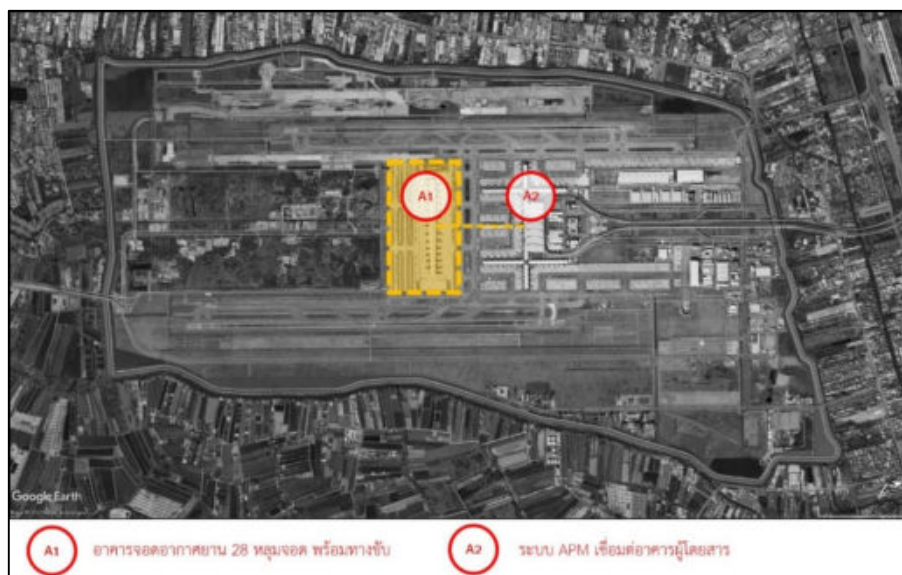
3.2.1 แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการทบทวนแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2562 สามารถลำดับระยะในการพัฒนาสนามบินได้อย่างเป็นสัดส่วน โดยการศึกษาเล่มนี้ได้วางแผนการพัฒนาท่าอากาศยานตามการคาดการณ์เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสาร การเติบโตของเมือง เพื่อขับเคลื่อนการเติบโตของประเทศซึ่งแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานที่มีความสมดุลทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยสร้างความยั่งยืนระยะยาวให้กับประเทศในอนาคต

(1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ.2565 จะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยเพิ่มหลุมจอดอากาศยานเป็น 148 หลุมจอด มีอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ซึ่งทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหลุมจอดประชิดอาคารเพิ่มขึ้นเป็น 79 หลุมจอด โดยเป็นหลุมจอดอากาศยานขนาดใหญ่ Code F ได้พร้อมกัน จำนวน 13 หลุมจอด ดังแสดงในรูปที่ 3.2-1

- รองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี



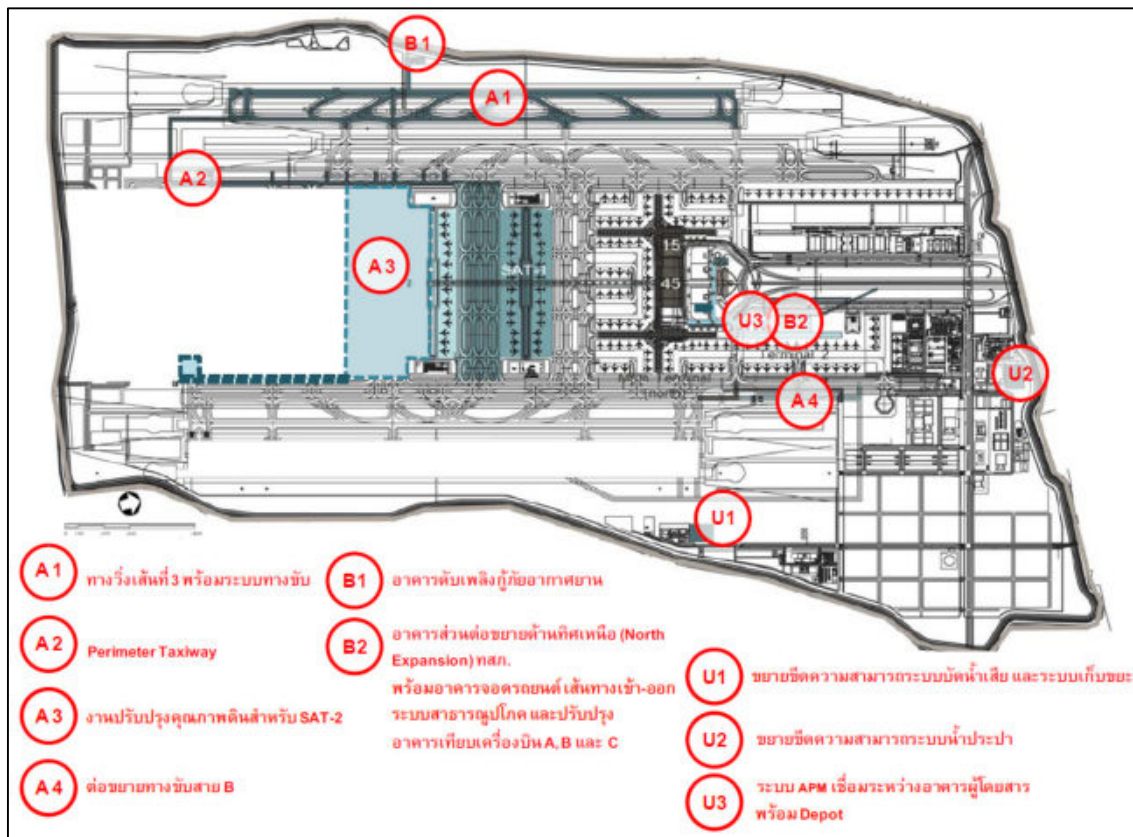
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ. 2554 - 2560)

(2) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3

การดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 เป็นการพัฒนาต่อเนื่องจาก ระยะที่ 2 ตามที่ ทอท. ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. และโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติ ซึ่งทั้งนี้คาดว่าโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั้งหมดจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566 โดยแผนพัฒนา ระยะที่ 3 จะเป็นโครงการที่ดำเนินการควบคู่ขนานไปกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ โดยมีเป้าหมายที่จะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี พ.ศ. 2568 ดังนี้ และรายละเอียดการพัฒนาดังแสดงในรูปที่ 3.2-2

- รองรับปริมาณเที่ยวบินได้ 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
- รองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 90 ล้านคนต่อปี



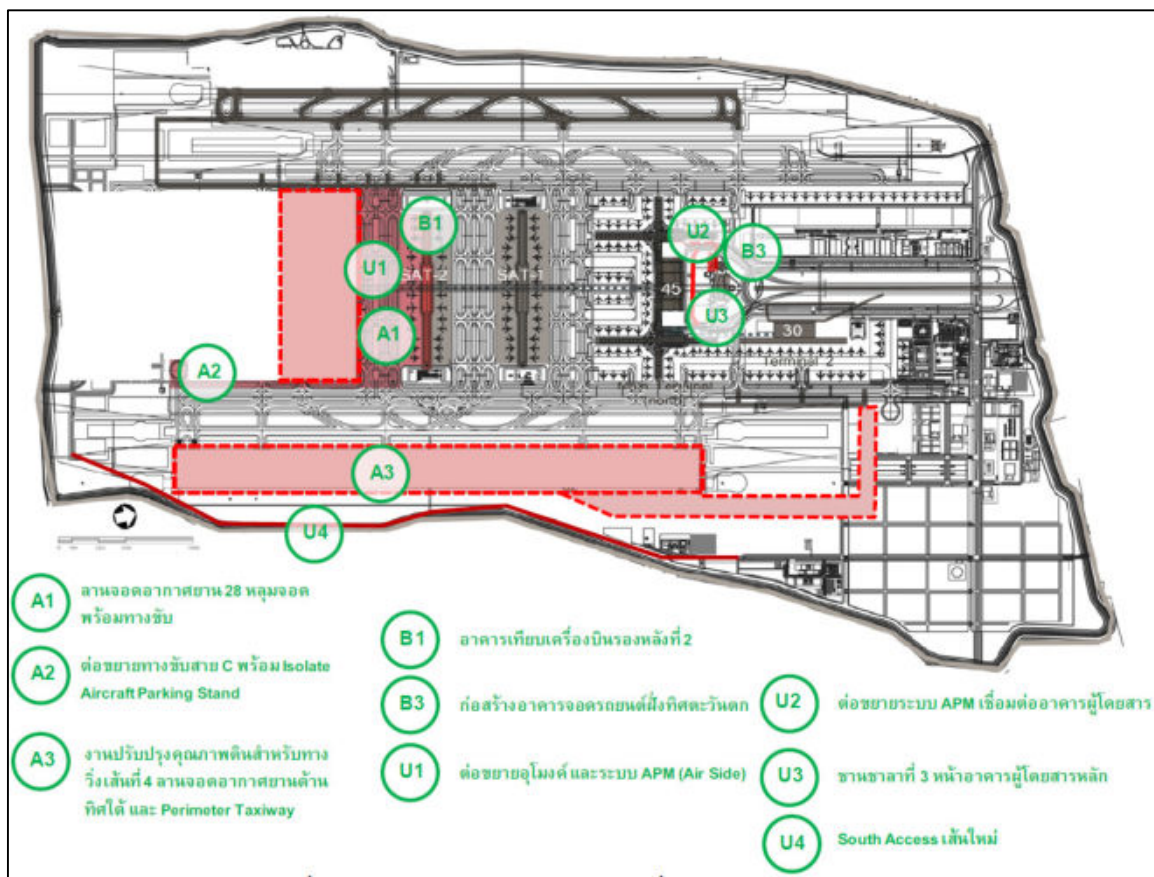
ที่มา : แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2562

รูปที่ 3.2-2 แสดงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ. 2559 - 2566)

(3) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 4

การดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 4 เป็นการพัฒนาต่อเนื่องจากการพัฒนา ระยะที่ 3 ซึ่งทั้งนี้คาดว่าจะสามารถดำเนินโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2569 โดยแผนพัฒนาระยะที่ 4 นั้น มีเป้าประสงค์ที่จะดำเนินการให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพิ่มขีดความสามารถ ในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และปริมาณผู้โดยสารได้จนถึงปี พ.ศ. 2573 ดังนี้ และรายละเอียด การพัฒนาแสดงดังรูปที่ 3.2-3

- รองรับปริมาณเที่ยวบินได้ 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
- รองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 105 ล้านคนต่อปี



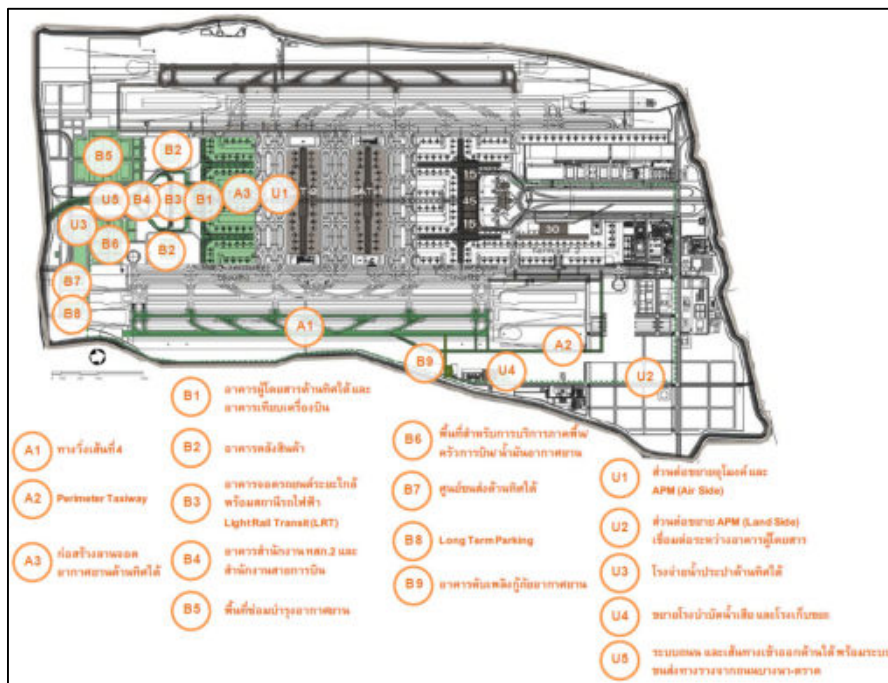
ที่มา : แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2562

รูปที่ 3.2-3 แสดงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 4 (ปี พ.ศ. 2564 - 2569)

(4) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 5

การดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 5 เป็นการพัฒนาระยะต่อเนื่องจากระยะที่ 4 โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีทางวิ่ง (Runway) จำนวน 4 ทางวิ่ง ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่จะมาใช้บริการแล้ว คาดว่าจะมีปริมาณเที่ยวบินสูงสุดที่ 120 เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือคำนวณเป็นปริมาณผู้โดยสารมาใช้บริการได้ 120 ล้านคนต่อปี แต่เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารต่อเที่ยวบินของท่าอากาศยานมีสมมุติฐานที่อ่อนไหว อันเนื่องมาจากพฤติกรรมของผู้โดยสารนั้น มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา จึงทำให้ต้องเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารไม่น้อยกว่า 120 ล้านคนต่อปี การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 5 จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ในการเพิ่มขีดความสามารถการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ให้เต็มศักยภาพของพื้นที่ท่าอากาศยาน จึงกำหนดให้การพัฒนา ระยะที่ 5 ทั้งหมดนี้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2573 โดยแผนระยะยาวมีเป้าหมายให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี พ.ศ. 2578 ดังนั้นและรายละเอียดการพัฒนาแสดงดังรูปที่ 3.2-4

- รองรับปริมาณเที่ยวบินได้ 120 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
- รองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 150 ล้านคนต่อปี



ที่มา : แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2562

รูปที่ 3.2-4 แสดงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 5 (ปี พ.ศ. 2568 - 2573)

3.2.2 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน แบบไร้รอยต่อเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ต่อยอดมาจากโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ) ขึ้นมาเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย ดำเนินการโดย บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ภายใต้การร่วมลงทุนกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง (ช่วงคุนหมิง - สิงคโปร์) สาย Eastern Route โดยมีเส้นทางผ่าน 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีจำนวนสถานีทั้งหมด 9 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมีนบุรี สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา ดังแสดงในรูปที่ 3.2-5



ที่มา : ออนไลน์, www.hsr3airports.or.th

รูปที่ 3.2-5 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

3.2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเงิน (สายบางนา-สนามบินสุวรรณภูมิ)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเงิน ประเภทรถคู่ขนาดเบา เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง มีแนวเส้นทางอยู่บนถนนเทพรัตน (ถนนบางนา-ตราด) โดนเริ่มต้นที่สถานีบางนา โดยสามารถเชื่อมต่อไปยังรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) สถานีบางนาได้ และแนวเส้นทางไปตามถนนเทพรัตนผ่านเซ็นทรัลบางนา เมกาบางนา และเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุวรรณภูมิ 3 ผ่านเซ็นทรัลวิลล์ และสิ้นสุดเส้นทางที่สนามบินสุวรรณภูมิ อาคารผู้โดยสารฝั่งใต้ (ยังไม่ก่อสร้าง) ซึ่งเป็นโครงการในอนาคตของ ทอท. โดยรูปแบบเส้นทางรถไฟฟ้า ยังไม่มีรายละเอียดที่ชัดเจน เนื่องจากโครงการนั้นอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ โดยกรุงเทพมหานคร (กทม.) แนวเส้นทางของโครงการนี้แสดงในรูปที่ 3.2-6



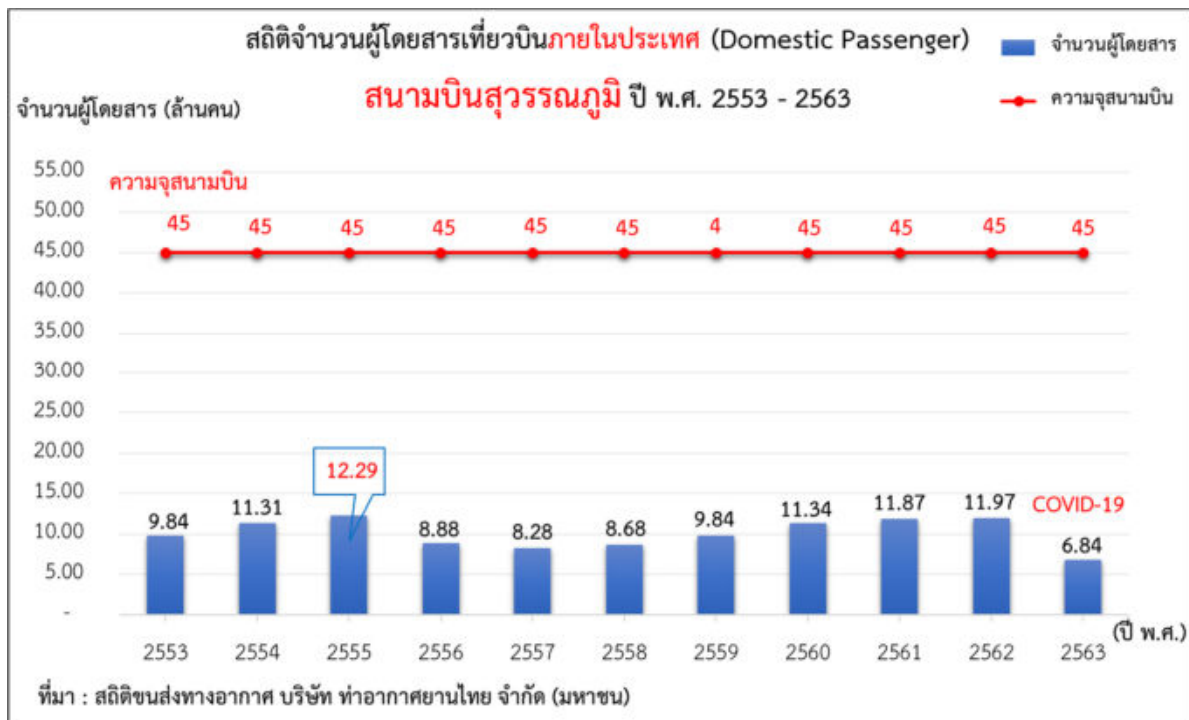
ที่มา : ออนไลน์, www.thelist.group

รูปที่ 3.2-6 แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเงิน

3.3 สถิติและการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ

สถิติจำนวนผู้โดยสารของสนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ถึง 2563 พบว่า จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 6.84 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 42.88 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสาร 11.97 ล้านคน

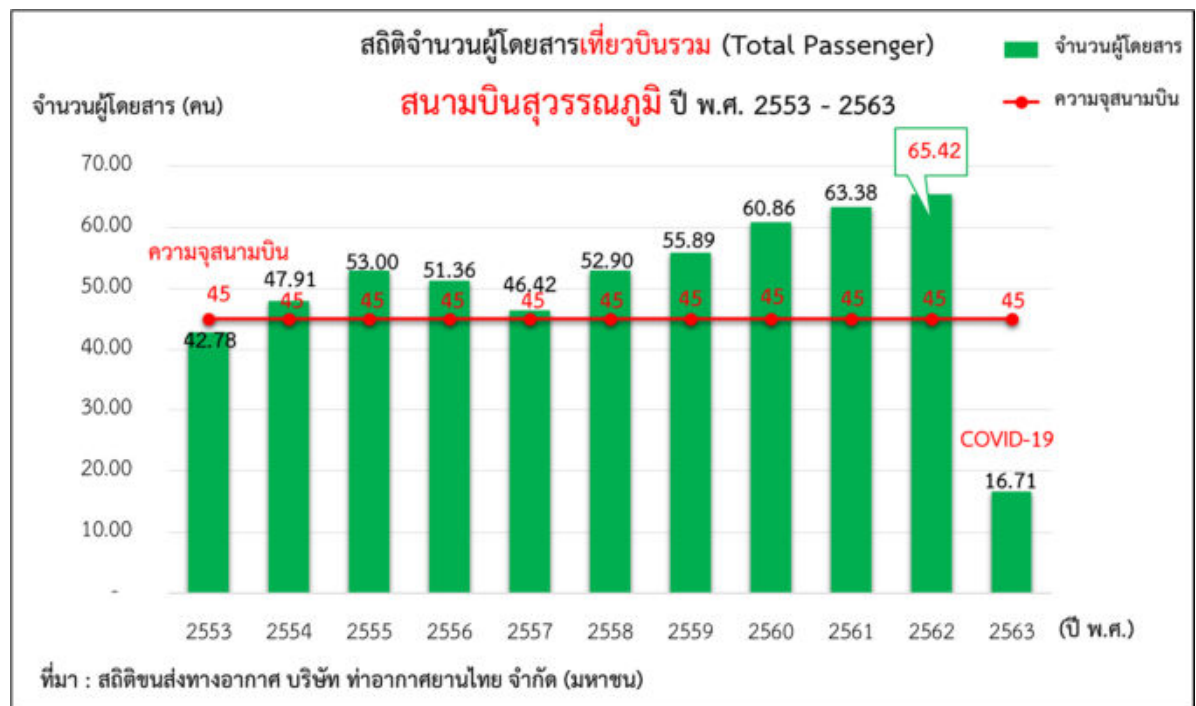
จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศของสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 9.87 ล้านคน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 81.53 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารจำนวน 53.46 ล้านคน และจำนวนผู้โดยสารรวมของสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 16.71 ล้านคน นั้นลดลงคิดเป็นร้อยละ 74.46 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 65.42 ล้านคน อันเนื่องมาจากสถานการณ์การวิกฤตโควิด 2019 ทำให้ทางรัฐบาลได้ทำการจำกัดการเดินทางทางอากาศ เพื่อลดอัตราการแพร่เชื้อ ทำให้จำนวนผู้โดยสารรวมของสนามบินสุวรรณภูมิมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2561 เป็นต้นไป โดย ปี พ.ศ. 2563 ยังคงมีอัตราการเดินทางที่ยังลดลงอยู่ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-1 ถึงรูปที่ 3.3-3



รูปที่ 3.3-1 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิ

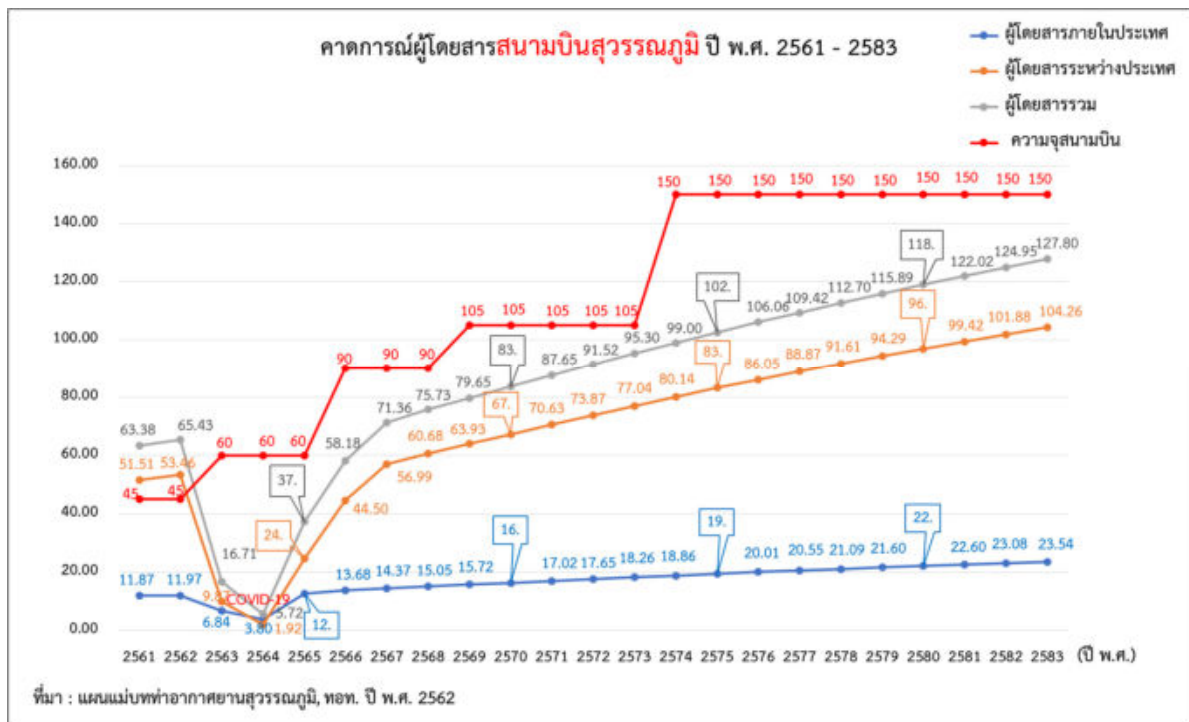


รูปที่ 3.3-2 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิ



รูปที่ 3.3-3 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินรวม สนามบินสุวรรณภูมิ

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของสนามบินสุวรรณภูมิในอนาคต จากแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ในช่วง ปี พ.ศ. 2565 ปริมาณผู้โดยสารของสนามบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 หลังจากวิกฤตไวรัสโคโรนา 2019 โดยแนวโน้มจากการฉีดวัคซีนป้องกันไวรัสโคโรนา 2019 ทั้งประเทศ และในต่างประเทศในสัดส่วนที่ครอบคลุมจะช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นของรัฐบาลที่จะเปิดประเทศให้มีการเดินทางระหว่างประเทศ และภายในประเทศได้ รวมทั้งภาคประชาชน และภาคเอกชนที่เริ่มมีความเชื่อมั่นต่อการควบคุมการระบาดต่างๆ และนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการเดินทางทั้งในด้านการท่องเที่ยวและภาคธุรกิจจะส่งผลให้การเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยในปี พ.ศ. 2567 ปริมาณผู้โดยสารสนามบินจะฟื้นตัวกลับมาอยู่ในระดับที่เป็นปกติเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2562 ก่อนเกิดวิกฤตไวรัสโคโรนา 2019 และมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยหากพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิดำเนินการตามแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะทำให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 150 ล้านคนต่อปี ดังแสดงในรูปที่ 3.3-4



รูปที่ 3.3-4 การคาดการณ์ผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2561 - 2583

3.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ระบุว่าที่ดิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายคมนาคมและชุมชนโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

พื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิรัศมี 1 กิโลเมตร มีสถานที่สำคัญต่าง ๆ ที่มีศักยภาพในการดึงดูดประชากรให้เข้ามาใช้งานพื้นที่โดยรอบและสนามบินสุวรรณภูมิ นำไปสู่การขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ ซึ่งสถานที่สำคัญโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิมีดังนี้ และดังแสดงในรูปที่ 3.4-1

- (1) อาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ
- (2) สำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- (3) รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิ
- (4) โรงแรมโนโวเทล สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต

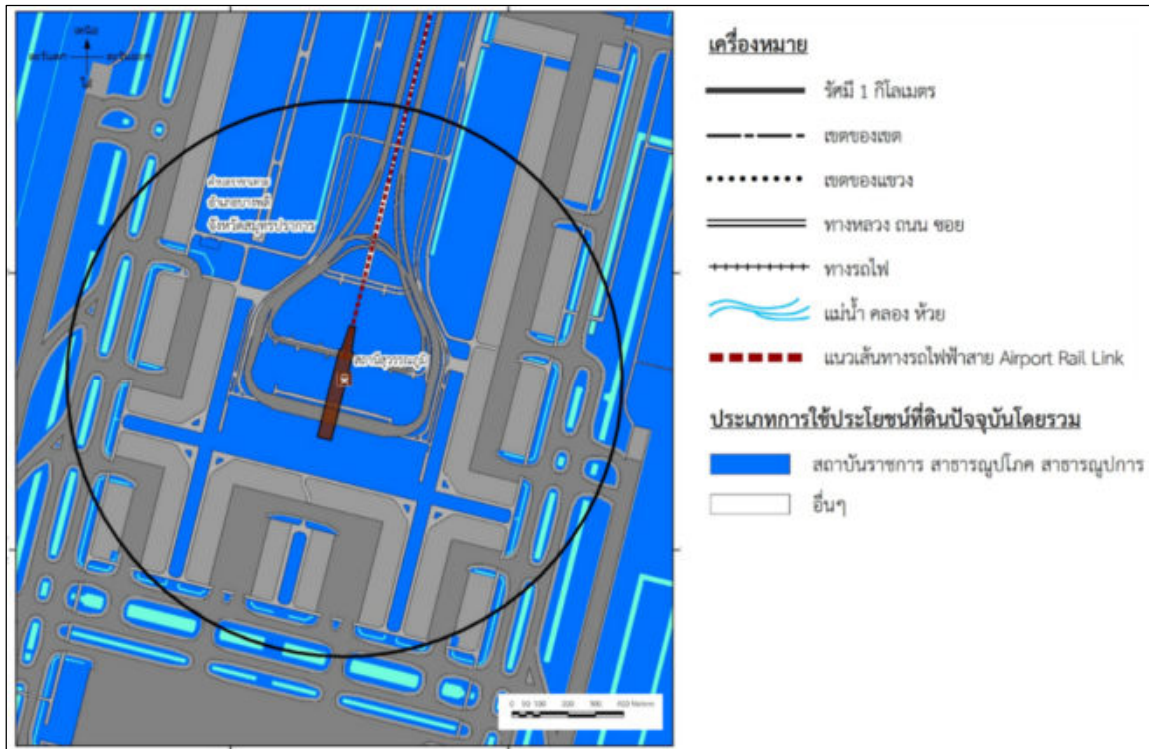


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.4-1 ผังแสดงสถานที่สำคัญโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

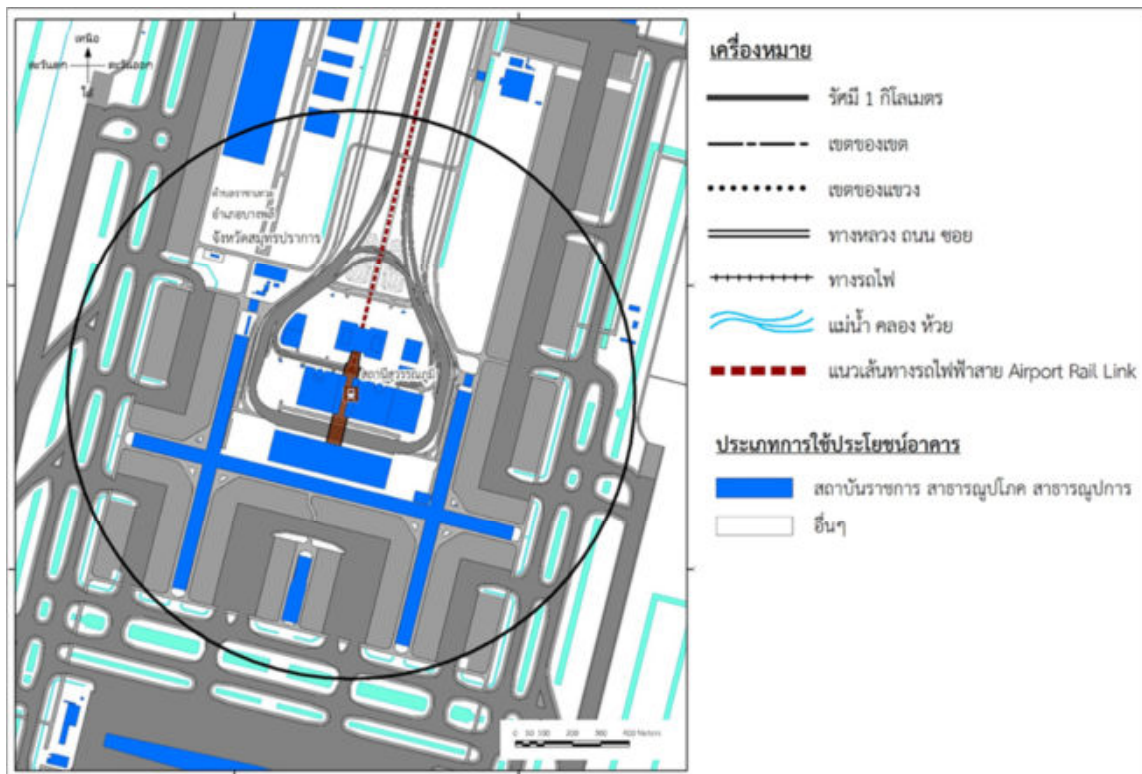
3.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิในรัศมี 1 กิโลเมตร มีทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเป็นประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการทั้งหมด เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ของสนามบินสุวรรณภูมิทั้งหมด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรองรับกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ โดยมีรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3.4-1 ถึงรูปที่ 3.4-2



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.4-2 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

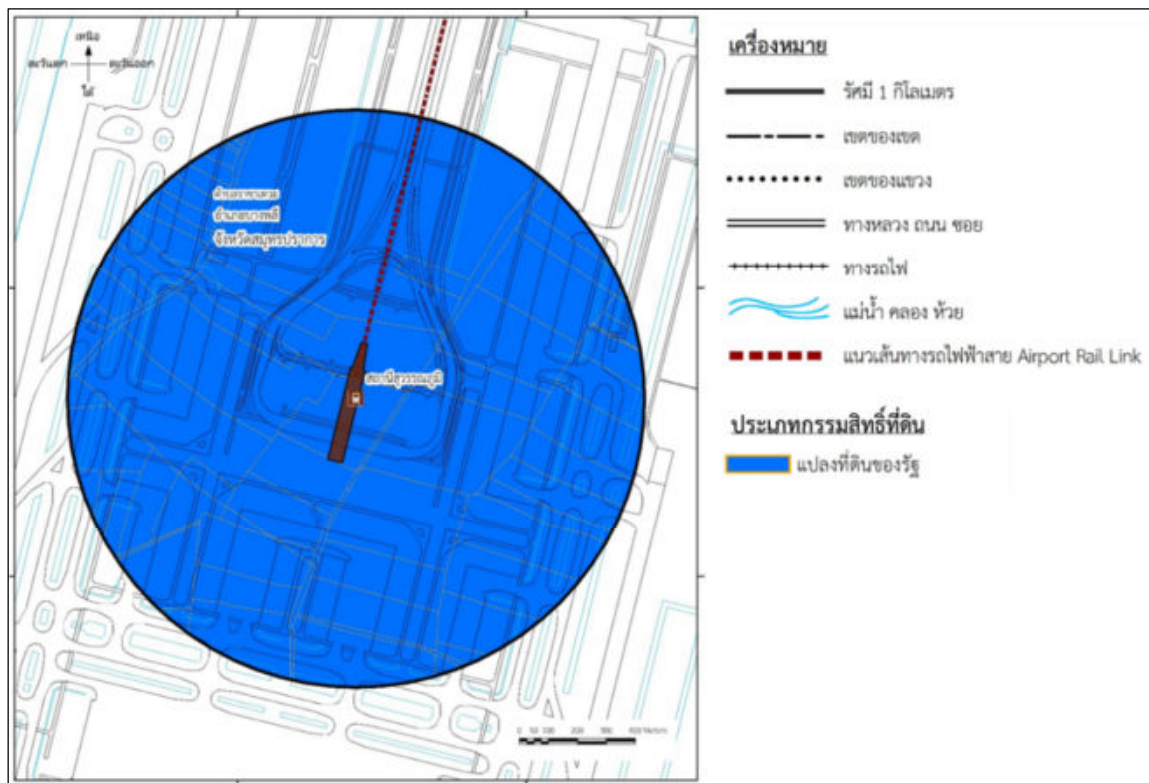


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.4-3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่อาคาร โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

3.4.2 ระวังที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

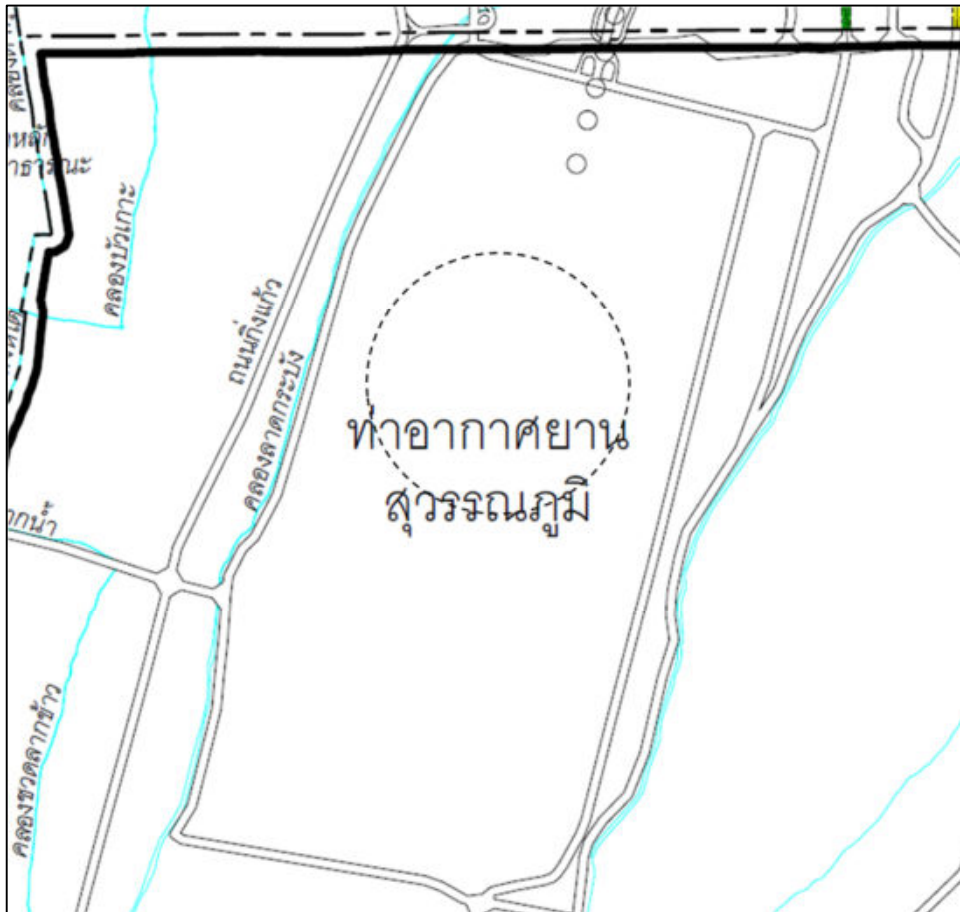
ระวังที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ พบเพียงแต่กรรมสิทธิ์ที่ดินของรัฐครอบคลุมทั่วพื้นที่ในรัศมี 1 กิโลเมตร เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่ภายในพื้นที่ของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยไม่พบกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชน ดังแสดงในรูปที่ 3.4-4



รูปที่ 3.4-4 ระวังที่ดินและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

3.4.3 ถนนโครงการตามผังเมืองรวม โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

โครงข่ายถนนตามโครงการผังเมืองรวมโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิในรัศมี 1 กิโลเมตร นั้นไม่มีถนนผังเมืองอนาคตตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งของร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ปี พ.ศ. 2562 ดังแสดงรูปที่ 3.4-5



ที่มา : กรุงเทพมหานคร, 2562

รูปที่ 3.4-5 แนวถนนโครงการตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

3.5 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ของสนามบินสุวรรณภูมิ

การประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงสนามบินสุวรรณภูมิ มีการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบราง และการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล โดยพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF) มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.5-1

ตารางที่ 3.5-1 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง ของสนามบินสุวรรณภูมิ

เกณฑ์	ลำดับ	หัวข้อ	ค่าคะแนน
การเชื่อมต่อการเดินทาง	1	Drop-off / Kiss & Ride	0-1-2
	2	ร่วมทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	0-1-2
	3	ที่จอดรถโดยสารประจำทางและพื้นที่พักคอย	0-1-2
	4	ที่จอดรถแท็กซี่	0-1-2
	5	การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ	0-1-2
การให้ข้อมูลการเดินทาง	6	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	0-1-2
	7	แผนที่แสดงย่านสนามบิน	0-1-2
	8	ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	0-1-2
	9	ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลรถโดยสาร	0-1-2
สิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อเพิ่มเติม	10	ที่จอดรถ Park & Ride	0-1-2
	11	จุดกลับรถโดยสารประจำทาง	0-1-2
	12	พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	0-1-2

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

หลักเกณฑ์ในการประเมินคะแนน ITF

- ค่าคะแนน 0 ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก
- 1 มีสิ่งอำนวยความสะดวกชำรุดหรือไม่ครบถ้วน
 - 2 มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนแล้ว

3.5.1 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและแท็กซี่เข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

จากการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และรถแท็กซี่ สรุปผลการประเมินทำให้ทราบว่า การเข้าถึงสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและแท็กซี่นั้น มีผลการประเมินอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด ซึ่งมีผลการประเมินดังตารางที่ 3.5-2

ตารางที่ 3.5-2 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถแท็กซี่ ของสนามบินสุวรรณภูมิ

หัวข้อ	คะแนน ITF	หมายเหตุ
Drop-off / Kiss & Ride	2	
ร่มเงาทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	2	
ที่จอดรถแท็กซี่	2	
แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	2	
แผนที่แสดงย่านสนามบิน	2	
ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	2	
ที่จอดรถ Park & Ride	2	
พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	2	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

จากตารางที่ 3.5-2 แสดงให้เห็นว่า การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถแท็กซี่นั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนสมบูรณ์ สำหรับผู้ใช้บริการสนามบิน เช่น มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร (Drop-off/Kiss & Ride) มีการจัดพื้นที่จอดรถ Park & Ride พร้อมร่มเงาทางเดินเชื่อมต่อระหว่างอาคารจอดรถ มายังอาคารผู้โดยสาร และพื้นที่สำหรับจอดส่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถแท็กซี่ บริเวณชานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสารเพียงพอต่อการรองรับการเดินทางแล้ว มีการจัดทำพื้นที่จอดรถแท็กซี่ เพื่อรับผู้โดยสารที่ต้องการออกจากสนามบิน

3.5.2 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) เข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

จากการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์ พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สรุปผลการประเมินทำให้ทราบว่า ผลการประเมินนั้นอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด ซึ่งมีผลการประเมินดังตารางที่ 3.5-3

ตารางที่ 3.5-3 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) ของสนามบินสุวรรณภูมิ

หัวข้อ	คะแนน ITF	หมายเหตุ
ร่วมทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	2	
การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ	2	
แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	2	
แผนที่แสดงย่านสนามบิน	2	
ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	2	
ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลรถโดยสาร	2	
พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	2	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

จากตารางที่ 3.5-3 แสดงให้เห็นว่า การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) นั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนสมบูรณ์ สำหรับผู้ใช้บริการสนามบิน เช่น ภายในสถานีรถไฟฟ้ามีการจัดแผนที่แสดงพื้นที่ภายในสนามบินสำหรับผู้เข้าใช้บริการ แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่ประสงค์ในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง และมีตำแหน่งสถานีที่ประชิดกับอาคารผู้โดยสาร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้รอยต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิ

3.5.3 การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

จากการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะสรุปผลการประเมินทำให้ทราบว่า ผลการประเมินนั้นภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีบางหัวข้อที่อยู่ในเกณฑ์ปานกลางซึ่งแสดงให้เห็นว่าสิ่งอำนวยความสะดวกในหัวข้อนั้นๆยังไม่ครบถ้วน ควรปรับปรุงหรือแก้ไขซึ่งมีผลการประเมินดังตารางที่ 3.5-4

ตารางที่ 3.5-4 รายการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ด้วยรถโดยสารสาธารณะ ของสนามบินสุวรรณภูมิ

หัวข้อ	คะแนน ITF	หมายเหตุ
ร่มเงาทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	2	
ที่จอดรถโดยสารประจำทางและพื้นที่พักคอย	2	
การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ	1	ผู้โดยสารต้องไปเปลี่ยนรถที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะก่อนเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร
แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	2	
แผนที่แสดงย่านสนามบิน	2	
ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	2	
ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลรถโดยสาร	2	
จุดกลับรถโดยสารประจำทาง	2	
พื้นที่ทางลาดและผิวต่างสัมผัส	2	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

จากตารางที่ 3.5-4 แสดงให้เห็นว่า การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถโดยสารสาธารณะนั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกบางหัวข้อที่ควรดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไข ดังนี้ การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อกับระหว่างศูนย์การขนส่งสาธารณะ กับอาคารผู้โดยสาร โดยในปัจจุบันผู้โดยสารที่เดินทางมาด้วยรถโดยสารสาธารณะจะต้องไปเปลี่ยนรถที่ ศูนย์การขนส่งสาธารณะ เพื่อขึ้นรถเวียนภายในถึงจะสามารถเข้าถึงอาคารผู้โดยสารได้ เนื่องจากผู้โดยสารนั้นมีกระเป๋า สัมภาระ จะต้องเปลี่ยนรถหลายรอบก่อนจะเข้าถึงอาคารผู้โดยสารได้

3.6 สรุปและข้อเสนอแนะ

เนื่องจากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ จะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ของสนามบินสุวรรณภูมิ ผู้โดยสารที่มีสัมภาระจำนวนมาก หรือเดินทางมาเป็นกลุ่มจึงไม่สะดวกในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางดังที่กล่าวมา ส่งผลให้ผู้โดยสารเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปยังอาคารผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถแท็กซี่เป็นหลัก ผู้โดยสารบางส่วนเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) ที่สามารถเข้าถึงตัวอาคารผู้โดยสารโดยตรง นอกจากนี้ ขานชาลาบริเวณหน้าอาคารผู้โดยสารในปัจจุบันมียานพาหนะของผู้โดยสารที่มาจอดรับ - ส่ง อย่างหนาแน่น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณขานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ดังนั้น จึงไม่ควรกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะเข้าจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ขานชาลาหน้าอาคารผู้โดยสารชั้นอื่นเพิ่มขึ้นอีก นอกจากพื้นที่ที่ได้ทำการจัดเตรียมไว้แล้ว

เพื่อลดขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง การศึกษาของโครงการข้อเสนอแนะแนวทางเบื้องต้น โดยจัดพื้นที่สำหรับจอดรถโดยสารจำนวน 4 ช่องจอด (เดิม) บริเวณขานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 ประตู 8 หรือป้ายหยุดรถโดยสาร ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร (ตรงข้ามอาคารจอดรถโซน 3) สำหรับรองรับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 4 เส้นทางดังนี้

- สาย S1 เส้นทางอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 – สนามหลวง
- สาย 555 เส้นทางศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. – รังสิต (ทางด่วนพระราม 9)
- สาย 554 เส้นทางศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. – รังสิต (ถนนรามอินทรา)
- สาย 558 เส้นทางศูนย์การขนส่งสาธารณะ ทสภ. – เขินทรลพพระราม 2

โดยรูปแบบการจัดการพื้นที่จอดรถโดยสารสาธารณะจะเป็นรูปแบบจอดที่บริเวณหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1 ประตู 8 หรือป้ายหยุดรถโดยสาร ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร (ตรงข้ามอาคารจอดรถโซน 3) ดังแสดงในรูปที่ 3.6-1 ถึงรูปที่ 3.6-2 เพื่อส่งผู้โดยสารที่ต้องการเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร จากนั้นรถจะเดินทางไปศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) เพื่อรับผู้โดยสาร และรอรอบการปล่อยรถตามกำหนดของผู้เดินรถประจำทางสายนั้น (Operator) และจากนั้นรถกลับมารับผู้โดยสารที่ต้องการออกจากสนามบินเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองที่จุดจอดรถโดยสาร บริเวณหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1 ประตู 8 หรือป้ายหยุดรถโดยสาร ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร (ตรงข้ามอาคารจอดรถโซน 3) ดังแสดงในรูปที่ 3.6-3 ถึงรูปที่ 3.6-4 แนวทางการปรับปรุง คือ เพิ่มป้ายบอกตำแหน่งหยุดรถโดยสาร และพื้นที่พักคอย บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1 ประตู 8 เดิมให้มีพื้นที่พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร เช่น ตารางบอกเวลารถและรอบรถ ป้ายนำทางการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสนามบิน ซึ่งจะเพิ่มทางเลือกในการขึ้นรถโดยสารเข้าสู่ตัวเมืองโดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) เพียงจุดเดียว การเพิ่มจุดจอดรถโดยสารบริเวณดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และเป็นการส่งเสริม

การเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้รอยต่อ ระหว่างตัวเมืองกับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีแนวทางการปรับปรุงจากการศึกษาการจัดพื้นที่จอดรถโดยสารสนามบินขางจี ประเทศสิงคโปร์ และสนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น ดังแสดงในรูปที่ 3.6-5 ถึงรูปที่ 3.6-6 นอกจากนี้รถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นนอกจากรถโดยสาร จำนวน 4 เส้นทางนี้ ยังคงมีปลายทางในการรับ-ส่งผู้โดยสารที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะดั้งเดิม จากข้อเสนอแนะเบื้องต้นนี้ ปัจจุบันได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่ดูแลพื้นที่ของสนามบินสุวรรณภูมิและหน่วยงานผู้ให้บริการเดินรถประจำทางได้มีการให้บริการเข้าจอดรับ-ส่งผู้โดยสารตามข้อเสนอแนะเบื้องต้นแล้ว



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.6-1 แนวคิดการเพิ่มจุดจอดรถโดยสารประจำทาง บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ 1 ประตู 8



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.6-2 การผลักดันการแก้ปัญหาตามข้อเสนอแนะในปัจจุบัน



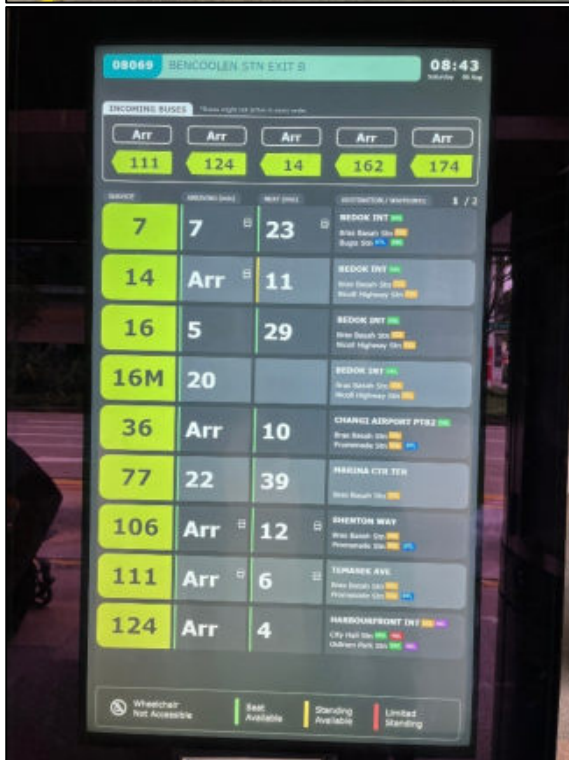
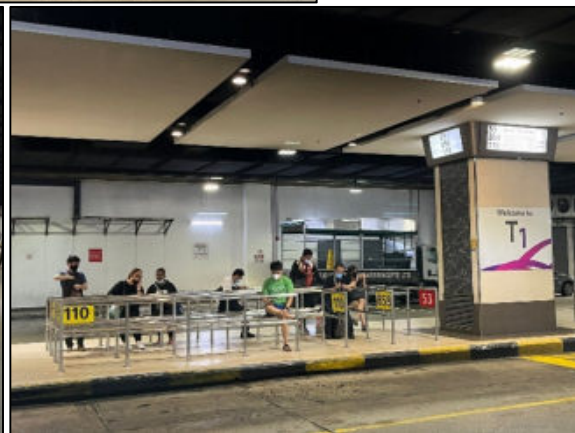
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.6-3 เส้นทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ ด้วยรถโดยสารประจำทาง



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.6-4 เส้นทางออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ ด้วยรถโดยสารประจำทาง



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3.6-5 แนวคิดการจัดป้ายรถโดยสาร และพื้นที่พักคอยที่สนามบินบางจี ประเทศสิงคโปร์



ที่มา : ออนไลน์, www.tokyocheapo.com

รูปที่ 3.6-6 แนวคิดการจัดป้ายรถโดยสาร และพื้นที่พักคอยที่สนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น

3.7 การประชุมหารือหน่วยงาน

สืบเนื่องจากการประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ.2565 เวลา 09.00 น. ณ ห้องประชุมส่วนแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยนาย ปรัชญา อุทัยเสน ผู้อำนวยการส่วนแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะทำงานและที่ปรึกษา และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2565 เวลา 13.00 น. ณ ห้องประชุม 2 อาคารศูนย์การขนส่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยนาย สรเพชร คลังศรี ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารการขนส่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะทำงาน และที่ปรึกษา ผลการประชุมเห็นชอบแนวคิดและมอบหมายให้ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปปรับปรุงรายงานแนวทางการปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมในวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2565 โดย ดร.กิริติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นประธานในที่ประชุมต่อไป แสดงดังรูปที่ 3.7-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.7-1 การประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ

จากการประชุมเมื่อวันที่ 12 และ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2565 นั้นทางสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และบริษัทที่ปรึกษาได้นำข้อสรุปไปปรับปรุงแก้ไขแล้วเสร็จจึงนำข้อเสนอนี้เข้าหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2565 เวลา 10.00 น. ณ ห้องประชุมทอท.1 ชั้น 6 อาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดย ดร.กิริติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นประธานในที่ประชุม พร้อมทั้งผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยนาย สุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และที่ปรึกษา ผลการประชุมเห็นชอบแนวคิดและมอบหมายให้ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปปรับปรุงรายงานแนวทางการปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิต่อไป แสดงดังรูปที่ 3.7-2



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.7-2 การประชุมหารือข้อเสนอทางเทคนิค เรื่องการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมือง
และสนามบินสุวรรณภูมิ ณ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)