

พื้นฐาน ร้านค้า โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ สนามกีฬา พื้นที่เกษตรกรรมรอบ ๆ ชุมชน ควรเก็บไว้เป็นแนวกันชน

2. พื้นที่อุตสาหกรรม

1) พื้นที่อุตสาหกรรมทั่วไป กำหนดไว้ห่างไปทางตะวันออก ระหว่างถนนบางนา – ตราด กับทางหลวงพิเศษ กรุงเทพ - ชลบุรี และส่วนใกล้แม่น้ำบางปะกง เช่นเดียวกับพื้นที่ส่วน ตะวันตกเฉียงเหนือของชลบุรี ซึ่งมีพื้นที่อุตสาหกรรมเดิมอยู่มากแล้ว

2) ส่วนขยายของพื้นที่เพื่อกิจกรรมอุตสาหกรรมการเกษตร กำหนดให้เป็นชุมชน ใหม่ขยายตัวโดยบางส่วนพึ่งพาศูนย์กลางทางเศรษฐกิจสังคมจากตัวเมืองฉะเชิงเทราเดิม

2.5.2 แผนผังการใช้ที่ดินในพื้นที่ควบคุมการใช้ที่ดิน

พื้นที่ควบคุมการใช้ที่ดิน โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ (2546) กล่าวว่า เป็นพื้นที่ซึ่งมีระยะประมาณ 10 กิโลเมตรรอบสนามบิน ได้แก่ พื้นที่ใน กรอบของถนนวงแหวนรอบนอก ทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพ – ชลบุรี ทางรถไฟ และถนนบางนา – ตราด แผนผังการใช้ที่ดิน พ.ศ. 2578 แสดงในภาพที่ 2.109 และได้จำแนกพื้นที่ควบคุมการใช้ที่ดิน แสดงในตารางที่ 2.17

ตารางที่ 2.17

การคาดการณ์การใช้ที่ดิน พ.ศ. 2578

รูปแบบการใช้ที่ดิน	ลาดกระบัง ตะวันตก		ตะวันออกของ สนามบิน		ลาดกระบัง ตะวันออก		รวมทุกพื้นที่	
	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ
อุตสาหกรรม	2,000	29.2	6,000	20	3,000	20	11,000	18.7
พาณิชยกรรม	700	10.1	1,500	4.1	-	0.0	2,200	3.7
ที่พักอาศัย	2,200	31.9	6,000	16.2	4,000	26.7	12,200	20.7
ถนน	1,200	17.4	7,500	20.3	3,000	20.0	11,700	19.9
สวนสาธารณะ	200	2.9	3,000	8.1	500	3.3	3,700	6.3
สีเขียว + น้ำ + สำรอง	600	8.7	13,000	35.1	4,500	30.0	18,100	30.7
รวม	6,900	100.0	37,000	100.0	15,000	100.0	58,900	100.0
ประชากร (คน)	60,000		210,000		80,000		350,000	

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

1) พื้นที่ลาดกระบังตะวันตก (ด้านตะวันตกเฉียงเหนือของสนามบิน)

พื้นที่ส่วนนี้เป็นพื้นที่ว่างมีเนื้อที่ประมาณ 6,900 ไร่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สีเหลือง (ที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย) ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ที่มีราคาค่อนข้างสูง เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ส่วนอื่น ๆ โดยรอบสนามบิน

2) พื้นที่ด้านตะวันออกของสนามบิน

พื้นที่นี้เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่ยังใช้ประโยชน์ทางเกษตรกรรมเป็นหลัก มีสิ่งก่อสร้างน้อย โดยจะมีสิ่งก่อสร้างมากอยู่ เฉพาะส่วนใกล้แนวถนนบางนา – ตราด สามารถขยายพื้นที่ได้ 3,700 ไร่ ซึ่งพื้นที่นี้เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่หลักของเมืองศูนย์กลาง การบินสุวรรณภูมิจากการที่ให้การขนส่งและการเดินทางสู่สนามบินได้สั้น สะดวก และใช้เวลาน้อยที่สุด ทั้งพื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่ต้องใช้การขนส่งทางอากาศ โดยมีเส้นทางรถบรรทุกเข้าสู่สนามบิน (aerolane) เป็นทางเฉพาะที่เชื่อมต่อกับสนามบินเพื่อการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยตรง

3) พื้นที่ลาดกระบังตะวันออกของ (ด้านเหนือของสนามบิน)

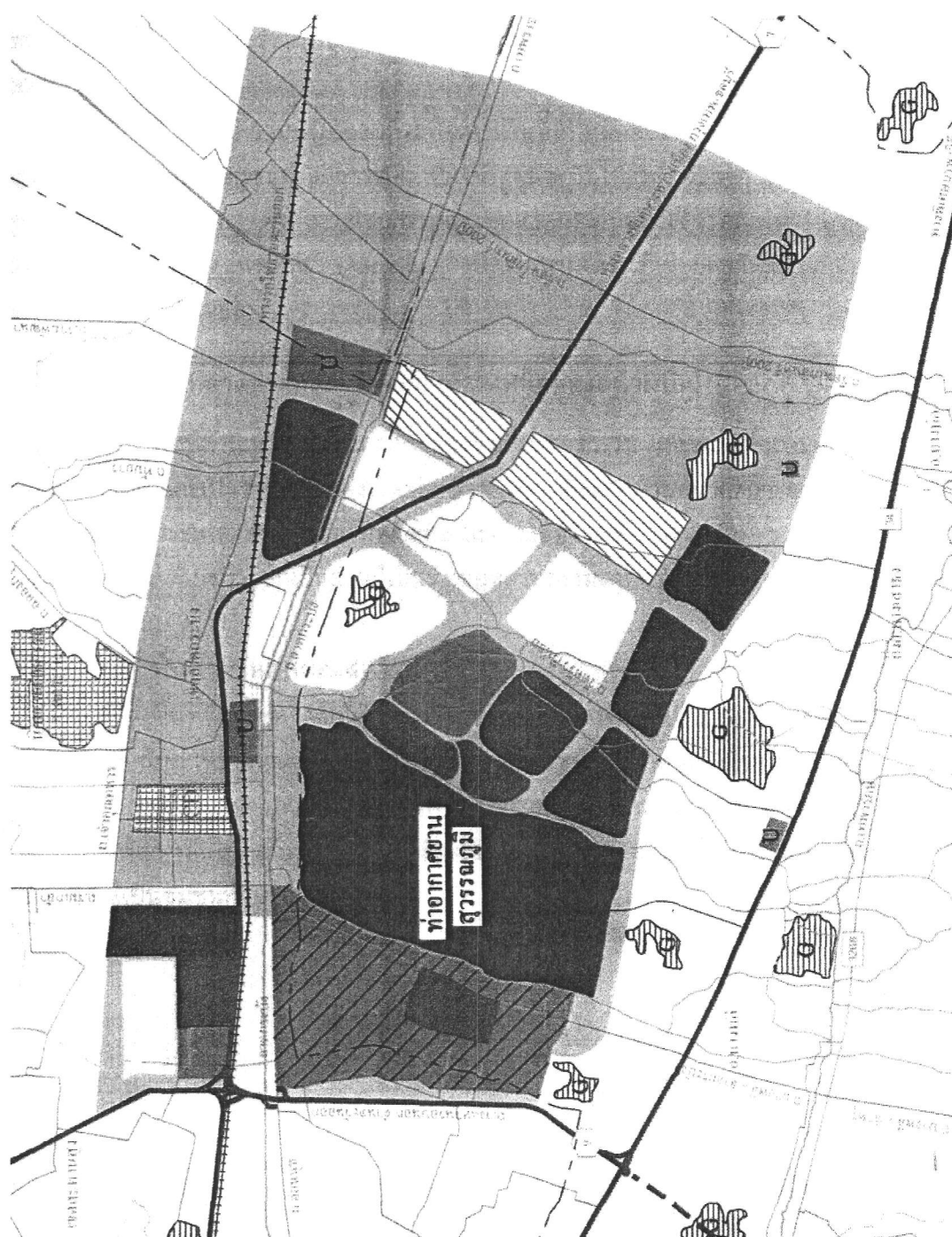
พื้นที่ด้านเหนือของสนามบินเป็นพื้นที่เกษตรกรรม และทุ่งรับน้ำตามผังเมือง กรุงเทพมหานคร เป็นเป็นส่วนหนึ่งของเขตผลิตข้าว ตามแนวคิดสงวนพื้นที่เกษตรกรรมหลักของประเทศ จำเป็นต้องรักษาลักษณะการใช้ที่ดินหลักไว้ตามเดิม

4) พื้นที่ด้านตะวันตกของสนามบิน

พื้นที่นี้อยู่ระหว่างถนนวงแหวนรอบนอกกับสนามบิน และทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ – ชลบุรี กับถนนบางนา – ตราด เป็นพื้นที่ที่มีระบบสาธารณูปโภคและถนนพร้อม ทางรัฐส่งเสริมให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (mixed use)

ภาพที่ 2.109

แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2578



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

1. การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่ควบคุมการใช้ที่ดิน

1.1 การพัฒนาพื้นที่พักอาศัย พื้นที่พักอาศัยสำหรับรองรับประชากร 350,000 คนในระยะเวลา 30 ปีข้างหน้าจะต้องการพื้นที่ประมาณ 12,200 ไร่ โดยคณะที่ปรึกษาได้วางแผนให้ใช้พื้นที่ลาดกระบังตะวันตก 2,200 ไร่ รองรับประชากรที่ทำงานในสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียง 60,000 คน พื้นที่ด้านตะวันออกของสนามบิน 6,000 ไร่ รองรับประชากร 210,000 คน และพื้นที่ลาดกระบังตะวันออก 4,000 ไร่ รองรับประชากร 80,000 คน

1.2 การพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม เพื่อให้เกิดการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่ต่อเนื่องผสมผสาน ย่านธุรกิจพาณิชยกรรมที่ดีของเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ควรจะประกอบด้วย ศูนย์นิทรรศการชั้นดีสำหรับสินค้าส่งออกและนำเข้า สินค้าอุตสาหกรรม ศูนย์การประชุมชั้นดี อาคารสำนักงาน ศูนย์ติดต่อค้าขาย โรงแรม และอาหารทเมนต์ รวมทั้งบริการอื่นๆ ร่วมกันเป็นศูนย์แสดงสินค้าชั้นดี เช่น มีพื้นที่บันเทิง พิพิธภัณฑ์ หอสมุดเกี่ยวกับการค้าและเทคโนโลยี เพื่อแสดงความก้าวหน้าและขีดความสามารถของประเทศไทยแข่งกับสากล รวมทั้งศูนย์บริการนักธุรกิจ นักท่องเที่ยวต่างชาติ แบบครบวงจร (one – stop service) ซึ่งพื้นที่เชิงพาณิชย์ในบริเวณนี้ รวมประมาณ 2,200 ไร่ คณะที่ปรึกษา (TEAM – AEC – MSI – SCL) เสนอให้พัฒนาโดยรวมกันเป็นการพัฒนาแบบกลุ่ม เพื่อดึงดูดและจูงใจลูกค้า แทนการพัฒนาแบบกระจัดกระจาย

1.3 การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่อุตสาหกรรมที่จะให้บริการขนส่งทางอากาศ จะเพิ่มอย่างมากในอนาคต โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ ฮองกง และไต้หวัน ซึ่งอยู่ในแนวทางเดียวกันกับการพัฒนาอุตสาหกรรมเมืองไทย

1) ส่วนที่เป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมเบาและไร้มลพิษ (light and clean industry) เหมาะสมกับการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน พื้นที่ที่พัฒนาจะอยู่ทางตะวันตกของสนามบิน ระหว่างถนนกิ่งแก้วกับถนนวงแหวนรอบนอก แม้ที่ดินบริเวณนี้จะมีราคาสูง ทางคณะที่ปรึกษาเสนอให้ใช้พื้นที่ลาดกระบังตะวันตก ประมาณ 20,000 ไร่

2) ส่วนพื้นที่พัฒนาใหม่ อยู่ทางตะวันออกของสนามบินเหนือแนวถนนบางนา – ตราด ซึ่งอาจขยายตัวในทิศตะวันออกและได้ลงจนไปถึงถนนเทพารักษ์ ติดกับสมุทรปราการ บริเวณนี้มีพื้นที่ประมาณ 6,000 ไร่

3) พื้นที่อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรเพื่อการขนส่งทางอากาศ รูปแบบไม่มีมลพิษ กำหนดไว้ในพื้นที่ลาดกระบังตะวันออกบริเวณด้านตะวันออกของทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพ – ชลบุรีเหนือถนนอ่อนนุช มีพื้นที่ประมาณ 3,000 ไร่

ส่วนเหนือและใต้แนวสนามบินและทางขึ้นลงของเครื่องบิน กำหนดให้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (buffer zone) และทุ่งรับน้ำ และเหนือแนวทางรถไฟ ก็กำหนดเป็นพื้นที่สีเขียวเช่นกัน

ในบริเวณใกล้กับสนามบินทางตะวันตกและตะวันออกในส่วนที่อยู่ในแนวรบกวนทางเสียงในเกณฑ์สูง กำหนดให้เป็นพื้นที่โล่ง (buffer zone) ของชุมชนอุตสาหกรรม

ชุมชนหลักในพื้นที่ตะวันออกของสนามบิน กำหนดให้มีการพัฒนาให้เป็นระบบรวมทางระบายน้ำ ทุ่งรับน้ำ พื้นที่โล่ง ที่ว่าง สวนสาธารณะ โดยใช้พื้นที่ประมาณ 13,000 ไร่ หรือกว่าร้อยละ 35 ของชุมชน พัฒนาเป็นสวนสาธารณะ สนามกีฬา สถานที่เล่นกีฬาทางน้ำ

2. ลำดับการพัฒนาพื้นที่เมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

การพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิจะใช้เวลาและค่าลงทุน ดังนั้นการแบ่งลำดับพัฒนาพื้นที่ จึงมีความสำคัญ และสัมพันธ์กับความต้องการเงินลงทุนในการพัฒนา โดยแบ่งเป็นช่วงการลงทุนเป็น 3 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ดังนี้

1) ระยะที่ 0 ระยะก่อนใช้แผนผัง พ.ศ. 2547 – 2548

2) ระยะที่ 1 ระยะก่อนใช้แผนผัง พ.ศ. 2549 – 2558 (ตารางที่ 2.18)

ในระยะแรกรัฐควรจะเป็นผู้นำและริเริ่มโครงการพัฒนาขึ้น ซึ่งจะเป็นการจุดประกายพัฒนา เพื่อสร้างความมั่นใจให้ภาคเอกชนว่า พื้นที่รอบสนามบินเป็นพื้นที่ที่ได้มีการวางแผนและจัดการเป็นอย่างดีเหมาะสมสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และเกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ทางอากาศ

3) ระยะที่ 2 ระยะก่อนใช้แผนผัง พ.ศ. 2559 – 2568 (ตารางที่ 2.19)

การพัฒนาในระยะที่ 2 เป็นการพัฒนาในพื้นที่ 3 แห่งต่อเนื่องจากระยะที่ 1 คาดว่าเมื่อถึงระยะนี้อุตสาหกรรมที่เนื่องเนื่องกับกิจกรรมการบินของประเทศไทยคงก้าวหน้ามากแล้ว จึงน่าจะมีการพัฒนาอุทยานวิจัยและพัฒนา (R&D) อุทยานวิทยาศาสตร์ หรืออุทยานการบินอวกาศ

4) ระยะที่ 3 ระยะก่อนใช้แผนผัง พ.ศ. 2569 – 2578 (ตารางที่ 2.20)

ระยะที่ 3 เป็นการพัฒนาพื้นที่ 2 แห่งด้านตะวันออกของสนามบินคือ พัฒนาพื้นที่ด้านตะวันออกของสนามบิน ในระยะที่ 2 ให้ขยายตัวไปทางตะวันออกมากขึ้น และพัฒนาพื้นที่ลาดกระบังตะวันออก

จะเห็นว่าการพัฒนาในระยะที่ 1 และ 2 นั้น พื้นที่ลาดกระบังด้านตะวันตก และด้านตะวันออกของสนามบิน จะมีการพัฒนาทั้งด้านอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และอื่น ๆ มาก แต่ในพื้นที่ลาดกระบังตะวันออก จะไม่มีการพัฒนาเลย ซึ่งในระยะที่ พื้นที่ทาง

ลาดกระบ้งตะวันตกจะหยุดพัฒนา ส่วนด้านตะวันออกของสนามบินจะพัฒนาต่อทุกด้าน ยกเว้น ส่วนพาณิชยกรรม และในพื้นที่ลาดกระบ้งตะวันออกนี้เองจะมีการพัฒนาครบทุกด้าน ยกเว้นพื้นที่ พาณิชยกรรม ดังตารางที่ 2.21

ตารางที่ 2.18
ลำดับการพัฒนาพื้นที่ระยะที่ 1 พ.ศ. 2549 – 2558

รูปแบบการใช้ที่ดิน	ลาดกระบ้งตะวันตก	ด้านตะวันออกของสนามบิน	ลาดกระบ้งตะวันออก	ด้านตะวันตกของสนามบิน
ระยะที่ 1 พ.ศ. 2549 – 2558				
อุตสาหกรรม	เกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมการบินซึ่งปลอดภัยและใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ครบวงจรและกะทัดรัดและมีมูลค่าสูงมากกว่าการเป็นคลังสินค้า(สามารถสร้างอุทยานวิจัยและพัฒนาและอุทยานการบินอวกาศ)	การผลิตสินค้าคุณภาพสูงเกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน สถานีบริการเชื้อเพลิงการบิน	ไม่มี	- เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาในลักษณะผสมผสานที่ไร้ระเบียบเป็นการยากที่จะปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดิน ควรส่งเสริมให้มีโครงการรูปแบบ - อุทยานแสดงสินค้า - ศูนย์รวมร้านค้าย่อย - ศูนย์สินค้าขายส่ง - โรงแรม
พื้นที่ (ไร่)	1,000	1,000	-	
พาณิชยกรรม	สร้างเขตการค้าสนามบินและศูนย์การประชุมและแสดงสินค้าครบวงจร(อาจสร้างอุทยานวิจัยและพัฒนา และอุทยานการบินอวกาศ)	ศูนย์แสดงสินค้าเกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์และบริการพาณิชยกรรมเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมการบินและโครงการนำร่องของรัฐ	ไม่มี	
พื้นที่ (ไร่)	0700	1,000	-	
ที่พักอาศัย	ความหนาแน่นน้อยและปานกลาง	ความหนาแน่นปานกลางสำหรับผู้ปฏิบัติการในท่าอากาศยาน	ไม่มี	
พื้นที่ (ไร่)	0800	1,000	-	

หมายเหตุ : พื้นที่ของที่ดินเป็นพื้นที่พัฒนาสุทธิ ไม่คิดรวมพื้นที่ถนนหลักและรองในแผนพัฒนา

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

ตารางที่ 2.19
ลำดับการพัฒนาพื้นที่ระยะที่ 2 พ.ศ. 2559 – 2568

รูปแบบการใช้ที่ดิน	ลาดกระบังตะวันตก	ตะวันออกของสนามบิน	ลาดกระบังตะวันออก	ด้านตะวันตกของสนามบิน
ระยะที่ 2 พ.ศ. 2559 – 2568				
อุตสาหกรรม	เกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมการบินซึ่งปลอดภัยและใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ครบวงจรและกะทัดรัด อาจจะสร้างอุทยานวิจัยและพัฒนา และอุทยานการบินอวกาศ	การผลิตสินค้าคุณภาพสูงเกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน	ไม่มี	ควบคุมไม่ให้เกิดการพัฒนาที่ไร้ระเบียบ
พื้นที่ (ไร่)	1,000	2,000	-	
พาณิชยกรรม	(อาจสร้างอุทยานวิจัยและพัฒนา และอุทยานการบินอวกาศ)	เกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมการบิน	ไม่มี	
พื้นที่ (ไร่)	-	500	-	
ที่พักอาศัย	ความหนาแน่นน้อยสำหรับผู้มีรายได้สูง-ปานกลาง	ความหนาแน่นปานกลางและความหนาแน่นน้อย	ไม่มี	
พื้นที่ (ไร่)	1,400	2,000	-	

หมายเหตุ : พื้นที่ของที่ดินเป็นพื้นที่พัฒนาสุทธิ ไม่คิดรวมพื้นที่ถนนหลักและรองในแผนพัฒนา

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

ตารางที่ 2.20
ลำดับการพัฒนาพื้นที่ระยะที่ 3 พ.ศ. 2569 – 2578

รูปแบบการใช้ที่ดิน	ลาดกระบังตะวันตก	ตะวันออกของ สนามบิน	ลาดกระบังตะวันออก	ด้านตะวันตกของ สนามบิน
ระยะที่ 3 พ.ศ. 2569 – 2578				
อุตสาหกรรม	ไม่มี	- การผลิตสินค้า คุณภาพสูงเกี่ยวข้องกับ ธุรกิจการบิน	- เกี่ยวเนื่องกับกิจกรรม การบิน ซึ่งปลอดภัย	ควบคุมไม่ให้เกิด การพัฒนาที่ไร้ ระเบียบ
พื้นที่ (ไร่)	-	3,000	3,000	
ระยะที่ 3 พ.ศ. 2569 – 2578				
พาณิชยกรรม	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	
พื้นที่ (ไร่)	-		-	

หมายเหตุ : พื้นที่ของที่ดินเป็นพื้นที่พัฒนาสุทธิ ไม่คิดรวมพื้นที่ถนนหลักและรองในแผนพัฒนา

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

ตารางที่ 2.21
แผนการใช้ที่ดินและลำดับการพัฒนา

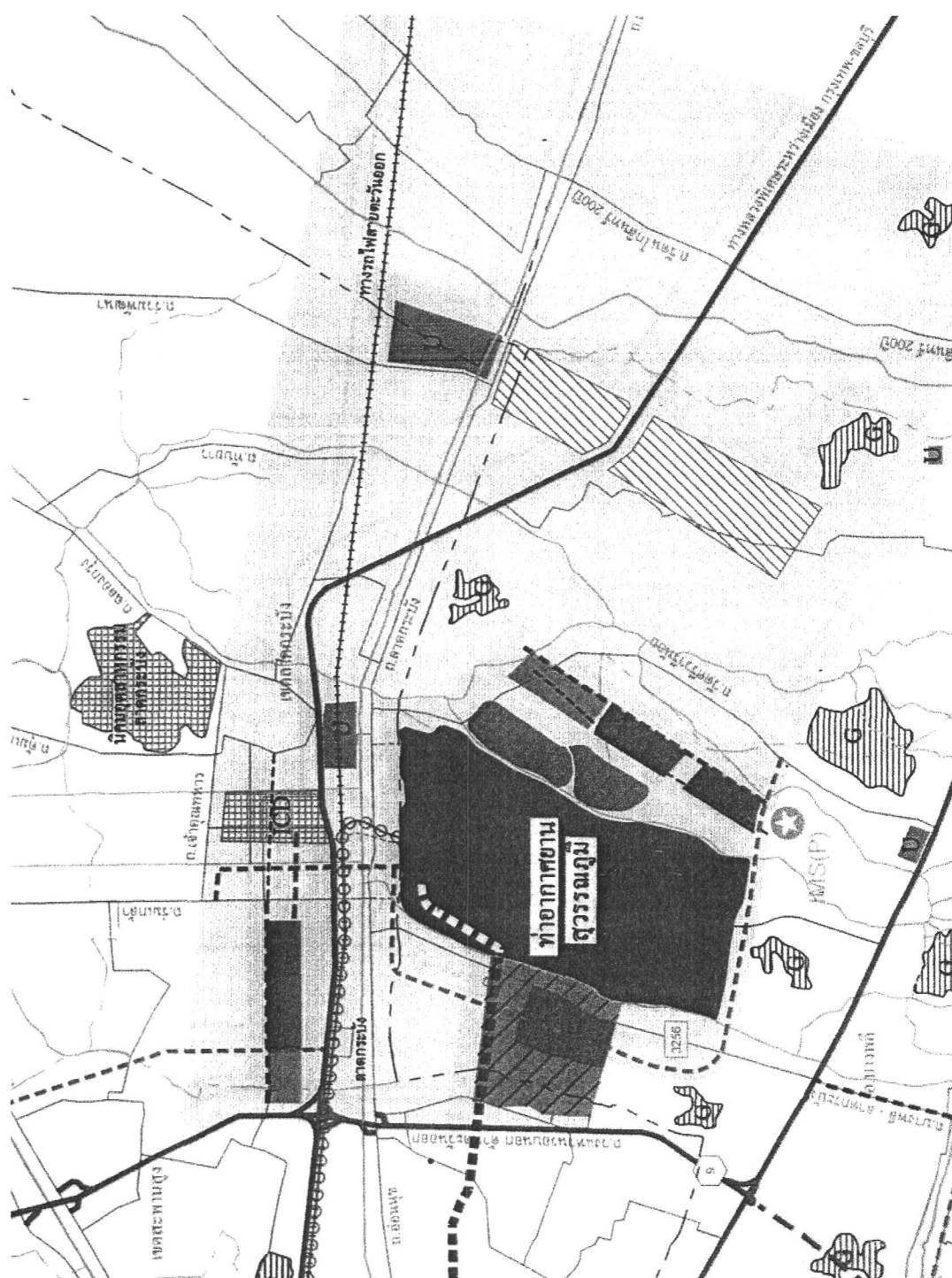
รูปแบบการใช้ที่ดิน	แผนการใช้ที่ดิน (ไร่)														
	ลำดับขั้นพัฒนา					ระยะของที่ดิน					ลำดับขั้นพัฒนา				
	ระยะ 1	ระยะ 2	ระยะ 3	รวม	%	ระยะ 1	ระยะ 2	ระยะ 3	รวม	%	ระยะ 1	ระยะ 2	ระยะ 3	รวม	%
อุตสาหกรรม	1,000	1,000	0	2,000	29.0%	1,000	2,000	3,000	6,000	16.2%	-	-	3,000	3,000	20.0%
พาณิชย์กรรม	700	-	-	700	10.1%	1,000	500	-	1,500	4.1%	-	-	-	-	0.0%
ที่พักอาศัย	800	1,400	-	2,200	31.9%	1,000	2,000	3,000	6,000	16.2%	-	-	4,000	4,000	26.7%
ถนน	600	600	-	1,200	17.4%	2,500	2,500	2,500	7,500	20.3%	-	-	3,000	3,000	20.0%
สวนสาธารณะ	100	100	-	200	2.9%	1,000	1,000	1,000	3,000	8.1%	-	-	500	500	3.3%
สีเขียว+น้ำ+สำรอง	300	300	-	600	8.7%	5,000	4,000	4,000	13,000	35.1%	-	-	4,500	4,500	30.0%
รวม	3,500	3,400	-	6,900	100.0%	11,500	12,000	13,500	37,000	100.0%	-	-	15,000	15,000	100.0%

หมายเหตุ : รายงานการศึกษาขั้นสุดท้าย โครงการวางผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบริการในสุวรรณภูมิ TEAM – AEC – MSI – SCL

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

ภาพที่ 2.110

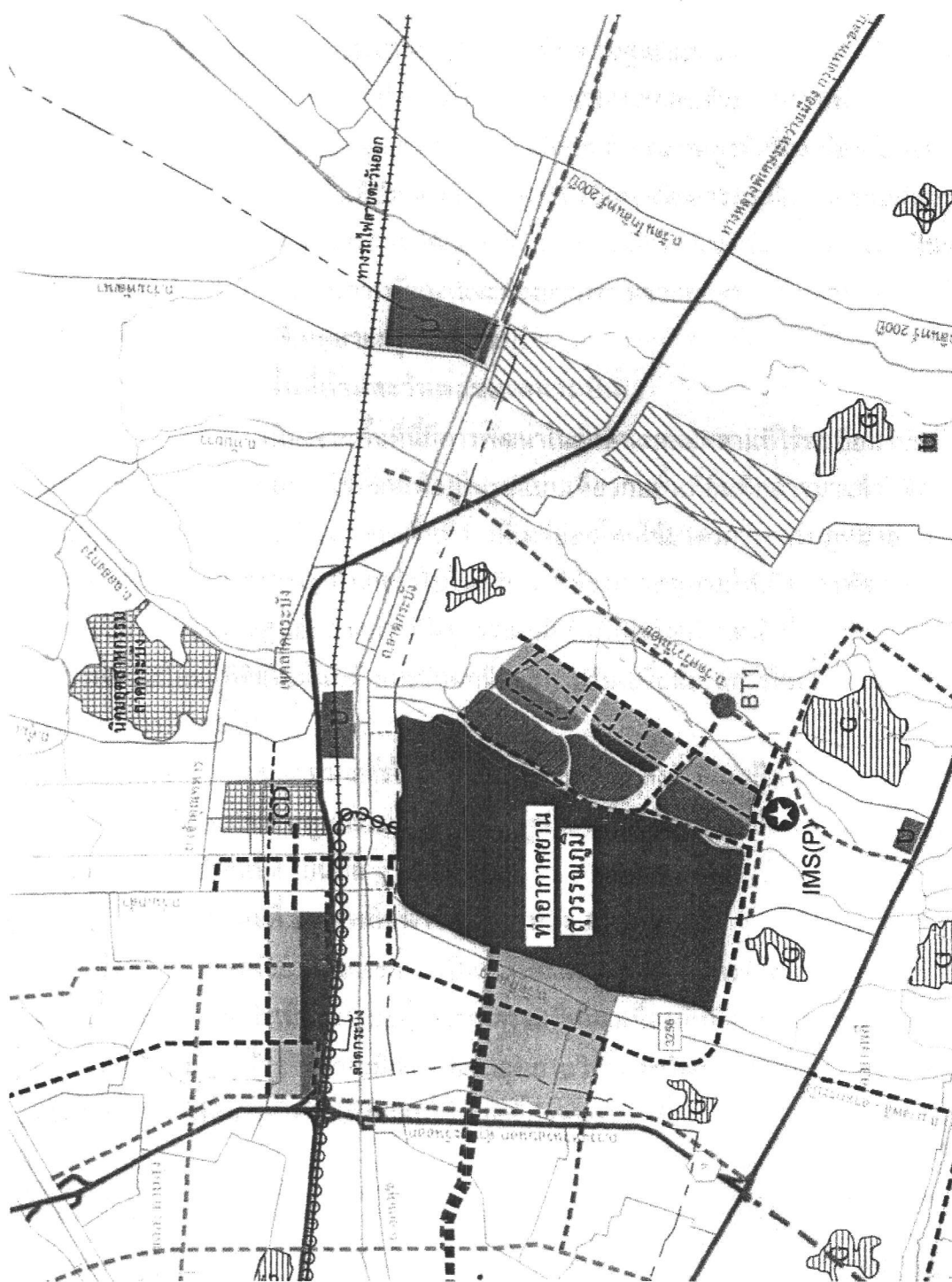
แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2549 - 2553



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

ภาพที่ 2.111

แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2554 – 2558



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

ภาพที่ 2.111

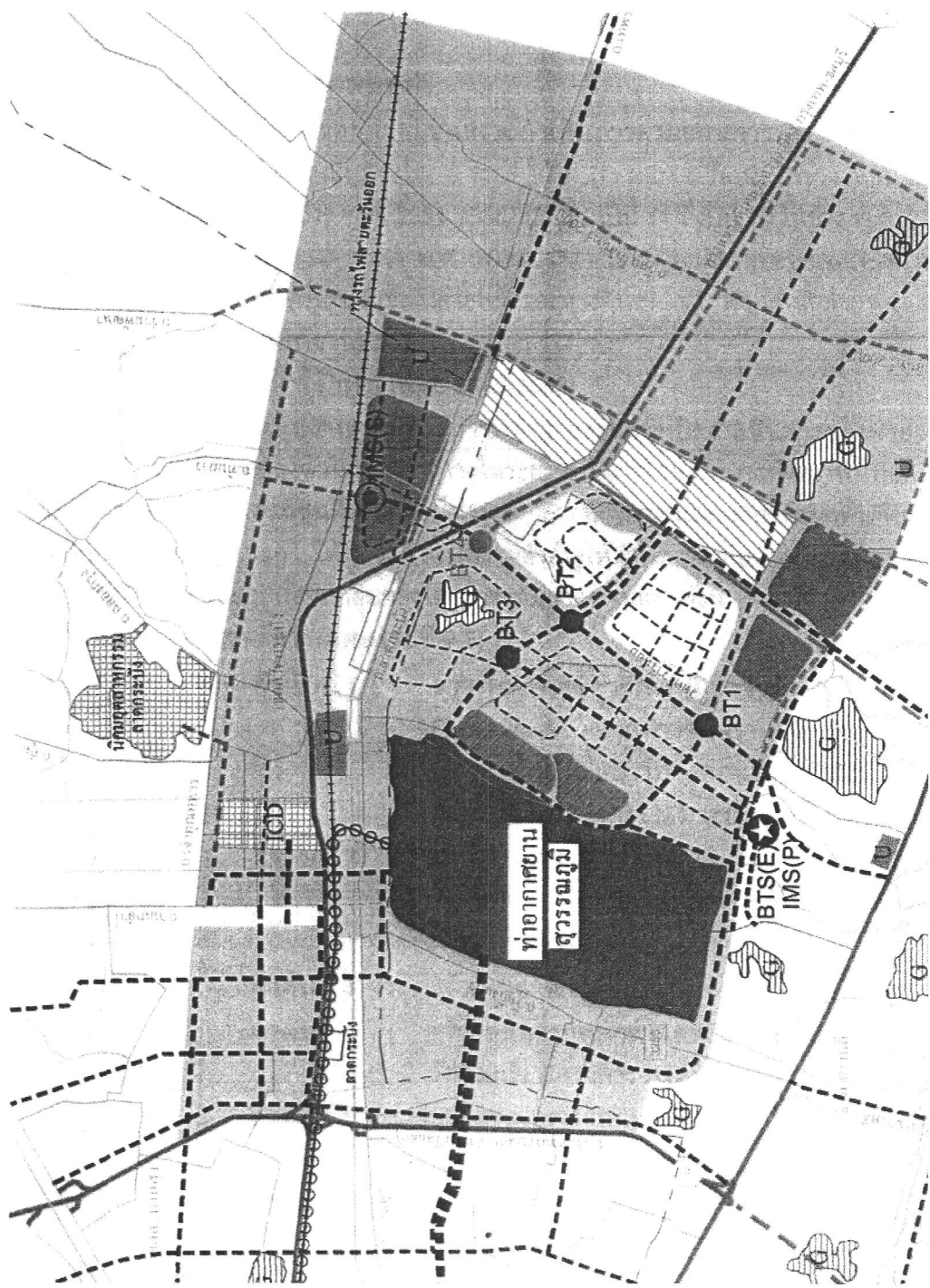
แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2559 – 2568



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

ภาพที่ 2.112

แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2569 – 2578



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

2.5.3 การคมนาคมขนส่งระดับมหภาคและจุลภาค

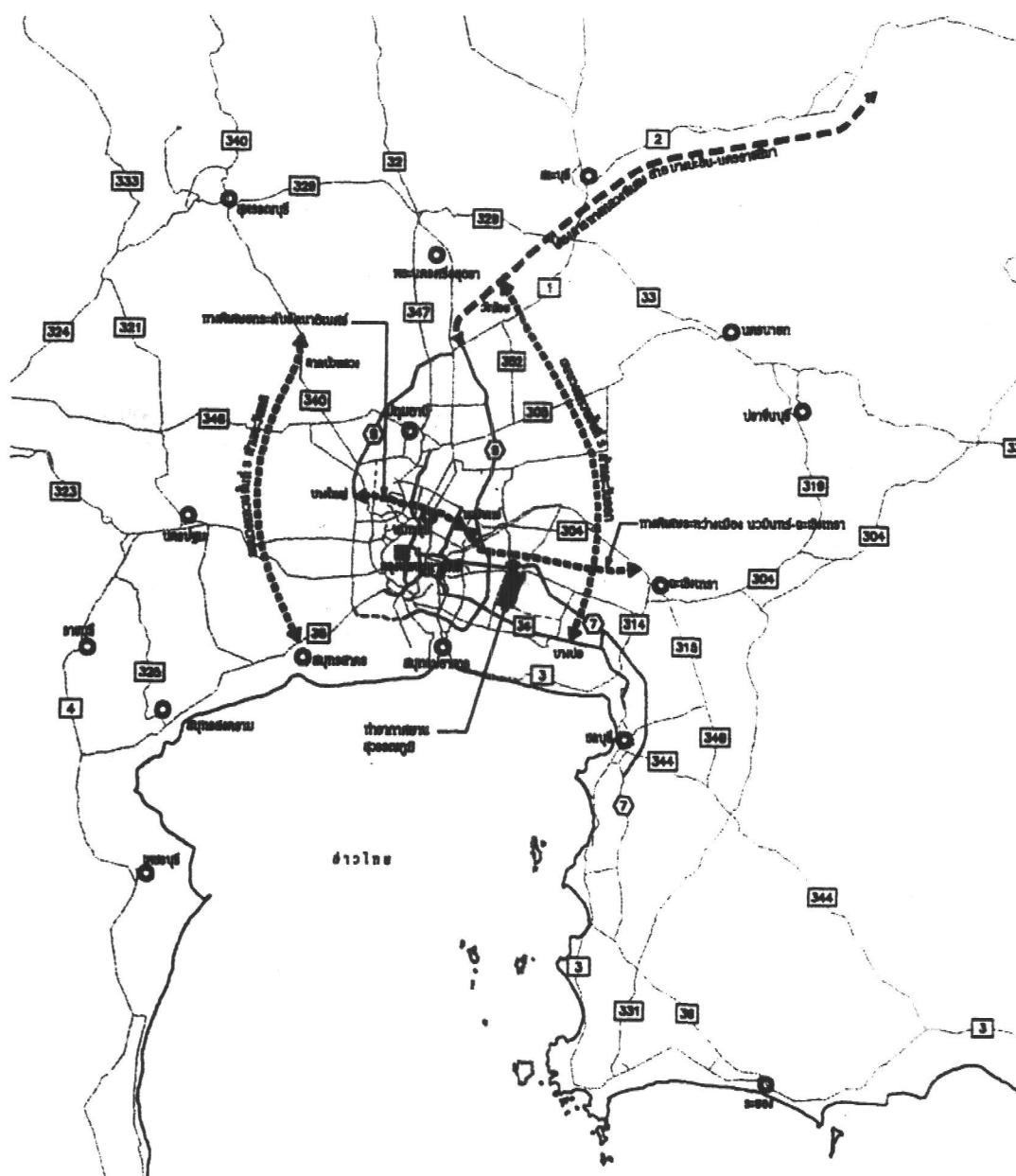
1. โครงการคมนาคมขนส่งในพื้นที่มหภาค

จากทิศทางการพัฒนาประเทศใน การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ จำเป็นต้องมีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งให้มีการเชื่อมต่อที่เหมาะสมและเพียงพอไปสู่ประเทศต่าง ๆ ได้ ซึ่งจากการศึกษาแผนพัฒนาคมนาคมขนส่ง ของหน่วยงานต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนพัฒนาทางหลวง จะมีการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างเมืองหลายโครงการ ในช่วงปี พ.ศ. 2550 – 2554 เช่น ทางหลวงพิเศษกรุงเทพมหานคร – จันทบุรี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การเดินทางสู่ภาคตะวันออก และเชื่อมต่อกับพื้นที่ทางตะวันตกของกัมพูชา ทางหลวงพิเศษบาง ปะอิน – นครราชสีมา สามารถเพื่อประสิทธิภาพการเดินทางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสู่ ประเทศลาว ทางหลวงพิเศษเมืองสายบางใหญ่ – บ้านโป่ง – กาญจนบุรี รองรับการเดินทางสู่ภาค ตะวันตก และเชื่อมต่อสู่ประเทศเมียนมา และทางหลวงพิเศษปากท่อ – ชะอำ – หัวหิน เพื่อ เชื่อมต่อภาคใต้ไปยังประเทศมาเลเซีย เป็นต้น และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่มห- ภาค ระยะ 100 กิโลเมตรรอบสนามบินสุวรรณภูมิมีรายละเอียดดังนี้ (ภาพที่ 2.113)

1.1 ถนนวงแหวนชั้นที่ 3 (ด้านตะวันออกและตะวันตก) เป็นถนนวงแหวนที่ต่อ จากวงแหวนกาญจนาภิเษก เพื่อเลี่ยงการเดินทางเข้าสู่จังหวัดกรุงเทพมหานคร เชื่อมระหว่างทาง หลวงหมายเลข 340 อำเภอลาดบัวหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มายังทางหลวงหมายเลข 35 จังหวัดสมุทรสาคร สำหรับการเดินทางจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถใช้ เส้นทางวงแหวนชั้นที่ 3 ด้านตะวันออก เชื่อมจากบางปะอิน – นครราชสีมา และทางหลวง หมายเลข 34 ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดสมุทรปราการได้

1.2 ทางยกระดับพิเศษรัตนวิเบศร์ เชื่อมต่อจากวงแหวนกาญจนาภิเษกด้าน ตะวันตกและตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อด้านตะวันตกและตะวันออกของจังหวัดกรุงเทพมหานคร และ หลีกเลี่ยงการจราจรในจังหวัดกรุงเทพมหานครที่คับคั่งอยู่แล้ว สามารถลดระยะเวลาการเดินทาง และ ยังมีส่วนช่วยเชื่อมต่อพื้นที่ทางตะวันตกของกรุงเทพมหานคร กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้การ เดินทางมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความคล่องตัวมากขึ้น โดยแนวเส้นทางเชื่อมนี้ ทางตะวันตก จะเริ่มที่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สำหรับทางตะวันออกจะสิ้นสุดที่ถนนนวมินทร์

ภาพที่ 2.113
แนวคิดโครงข่ายถนนระดับมหภาค



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

1.3 ทางพิเศษระหว่างเมืองนวมินทร์ – ฉะเชิงเทรา เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจากภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ มายังสนามบินสุวรรณภูมิได้สะดวกสบายขึ้นและสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดฉะเชิงเทราได้ จุดเริ่มต้นที่ถนนนวมินทร์ผ่านทางตอนเหนือของสนามบิน

สุวรรณภูมิ และไปสิ้นสุดที่จังหวัดฉะเชิงเทรา สามารถเข้าถึงพื้นที่ด้านตะวันตกของลาดกระบัง นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ได้ดีขึ้น

2. โครงการคมนาคมขนส่งในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากโครงข่ายคมนาคมขนส่งหลัก 3 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 34 ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางหลวงสายพิเศษกรุงเทพ – ชลบุรี ยังมีการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่และการประสานระบบคมนาคมกับสนามบินดังนี้

2.1 โครงข่ายเชื่อมต่อศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1) ทางพิเศษสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Expressway) เป็นทางพิเศษเฉพาะเพื่อบริการเชื่อมต่อโดยตรง ระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร จะรองรับเฉพาะการจราจรที่มีความจำเป็นต้องมาท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ซึ่งจะสามารถสร้างความเชื่อมั่นเกี่ยวกับเวลาของผู้เดินทางเข้าออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้

2.2 เส้นทางรถบรรทุกเข้าสู่สนามบิน (aerolane) ได้วางแผนไว้เพื่อรองรับการเดินทางของรถบรรทุกสินค้าที่ต้องการขนส่งทางอากาศโดยเฉพาะ โดยจะให้บริการสำหรับพื้นที่อุตสาหกรรมที่อยู่ทางตอนเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (โครงการ AL1 และ AL3) ซึ่งช่องเดินรถบรรทุกพิเศษนี้จะแยกการเดินทางจากทุกระบบการจราจร เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าจากการจราจรในพื้นที่ นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศที่เชื่อมต่อพื้นที่อุตสาหกรรมทางฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยแนวเส้นทางจะเชื่อมต่อถนนสายหลัก (โครงการ A10) ทางด้านตะวันออกสุดของโครงข่ายถนน และเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ ด้านพื้นที่ขยายสำหรับอาคารคลังสินค้า (โครงการ AL2 และ AL4)

2.3 โครงข่ายถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1) โครงข่ายบริเวณพื้นที่ด้านเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นแนวถนนต่อเนื่องจากด้านเหนือไปด้านใต้ผ่านทางพื้นที่ด้านตะวันออกของถนนวงแหวนรอบนอก ถนนสายนี้จะขยายจากทางเหนือของลาดกระบังด้านตะวันตกไปจนถึงทางหลวงหมายเลข 34 หรือทางหลวงหมายเลข 3268 ในด้านใต้ รองรับการเดินทางในท้องที่บริเวณนี้ และช่วยลดการใช้ถนนวงแหวนรอบนอกในการเดินทางระยะใกล้ ๆ ประกอบได้ด้วย ถนนสายหลักแนวเหนือ – ใต้ ด้านตะวันตกของถนนวงแหวน (โครงการ A1 A2 และ A12) และถนนสายรองแนวตะวันออก – ตะวันตก (โครงการ S7 S8 S9 และ S10)

2) โครงข่ายบริเวณพื้นที่ด้านเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การขยายถนนเลียบเมืองรวมทั้งถนนเส้นทางใหม่ ได้เตรียมการไว้สำหรับการพัฒนาพื้นที่ทางด้านเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนี้ ถนนเจ้าคุณทหาร (โครงการ A5) ถนนสายรองแนวตะวันออก - ตะวันตก (โครงการ S1 S2 S3 S4 S5 และ S6) ถนนเชื่อมถนนรามคำแหง - อ่อนนุช (โครงการ A3 และ A4)

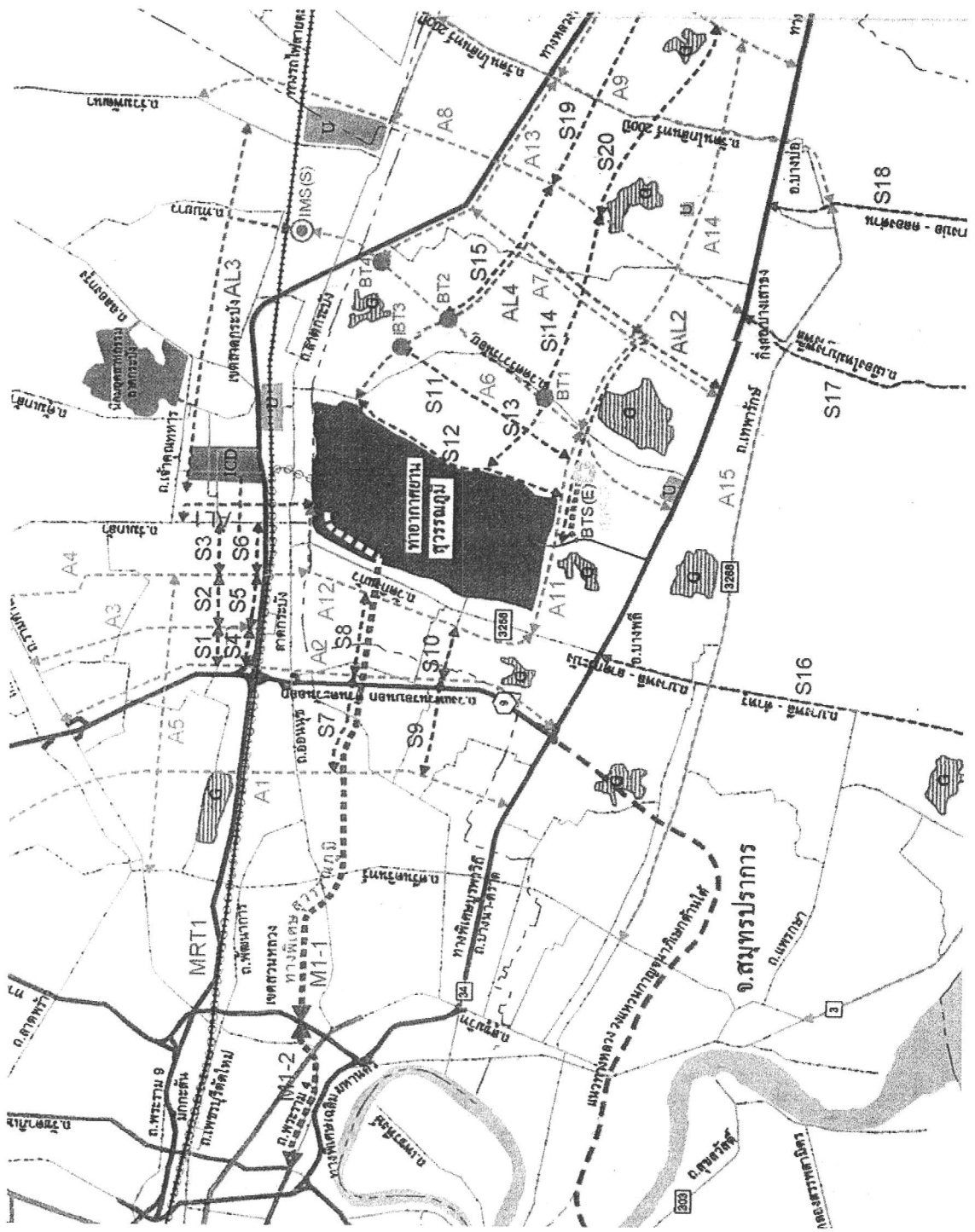
3) โครงข่ายบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พื้นที่ด้านตะวันออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและด้านใต้ของทางหลวงพิเศษกรุงเทพ - ชลบุรี ได้กำหนดให้พัฒนาเป็นพื้นที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม และแหล่งธุรกิจเป็นจำนวนมาก และเนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีโครงข่ายถนนมากในพื้นที่ส่วนนี้ ดังนั้นจึงต้องมีการพัฒนาโครงข่ายถนน ดังนี้ ถนนแนวเหนือ - ใต้ (โครงการ A6 A7 A8 A9 A10 S11 และ S12) ถนนแนวตะวันออก - ตะวันตก (โครงการ A11 A13 A14 A17 S13 S14 S15 S19 และ S20)

4) โครงข่ายบริเวณพื้นที่ด้านใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นโครงข่ายที่รองรับการเดินทางเชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และกระจายการเดินทางสู่ทางภาคเหนือและภาคตะวันออกได้สะดวก ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ในจังหวัดสมุทรปราการจะมีแหล่งอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก ทำให้มีความต้องการในการขนส่งสินค้าสู่ท่าเรือทางฝั่งตะวันออกเป็นจำนวนมาก จากเดิมการใช้ถนนสุขุมวิท ถนนเทพารักษ์ และถนนอีกหลายสายนั้นไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องปรับปรุง ขยาย และเพิ่มเติมโครงการก่อสร้างถนนใหม่ เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจร ดังนี้ ถนนแนวเหนือ - ใต้ (โครงการ S16 S17 และ S18) ถนนแนวตะวันออก - ตะวันตก (โครงการ A15 และ A16)

2.4 ระบบการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะคุณภาพสูงจะเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและพื้นที่อาศัย รวมทั้งพื้นที่ทำงานรอบ ๆ สนามบิน ซึ่งสามารถลดความจำเป็นในการเพิ่มความจุถนนที่รองรับการจราจรในช่วงเร่งด่วนได้ ซึ่งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสามารถสรุปได้ดังนี้

ภาพที่ 2.114

โครงการคมนาคมขนส่งที่เสนอแนะในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรวมทุกระบบ



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.

1) การขนส่งทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย จะให้บริการในแนวสาย กรุงเทพมหานคร - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเชื่อมท่าอากาศยาน (สายสีแดง) สายดังกล่าวจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายเฉลิมพระเกียรติ (BTS สายสีเขียว) ในปัจจุบัน รวมถึงรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงินของ รฟม.)

2) ระบบรถประจำทาง (bus system) แนวเส้นทางรถประจำทางเพื่อการเดินทางระบบสาธารณะในเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ในแต่ละจุดได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว โดยจะมีเส้นทางเป็นแนววงแหวน (ring route) จำนวน 2 วงซ้อนกัน โดยให้บริการผ่านพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง ย่านธุรกิจพาณิชยกรรม และย่านอุตสาหกรรม และสามารถเปลี่ยนเส้นทางในแนววงแหวนได้ ณ บริเวณจุดตัดของเส้นทาง และจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งนี้ จัดเตรียมไว้ 2 จุด ทางตอนเหนือและตอนใต้ของเมืองศูนย์กลางสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีระบบขนส่งต่าง ๆ เช่น ระบบรถไฟฟ้ามหานคร ระบบถนน ระบบราง เป็นต้น (ภาพที่ 2.115)

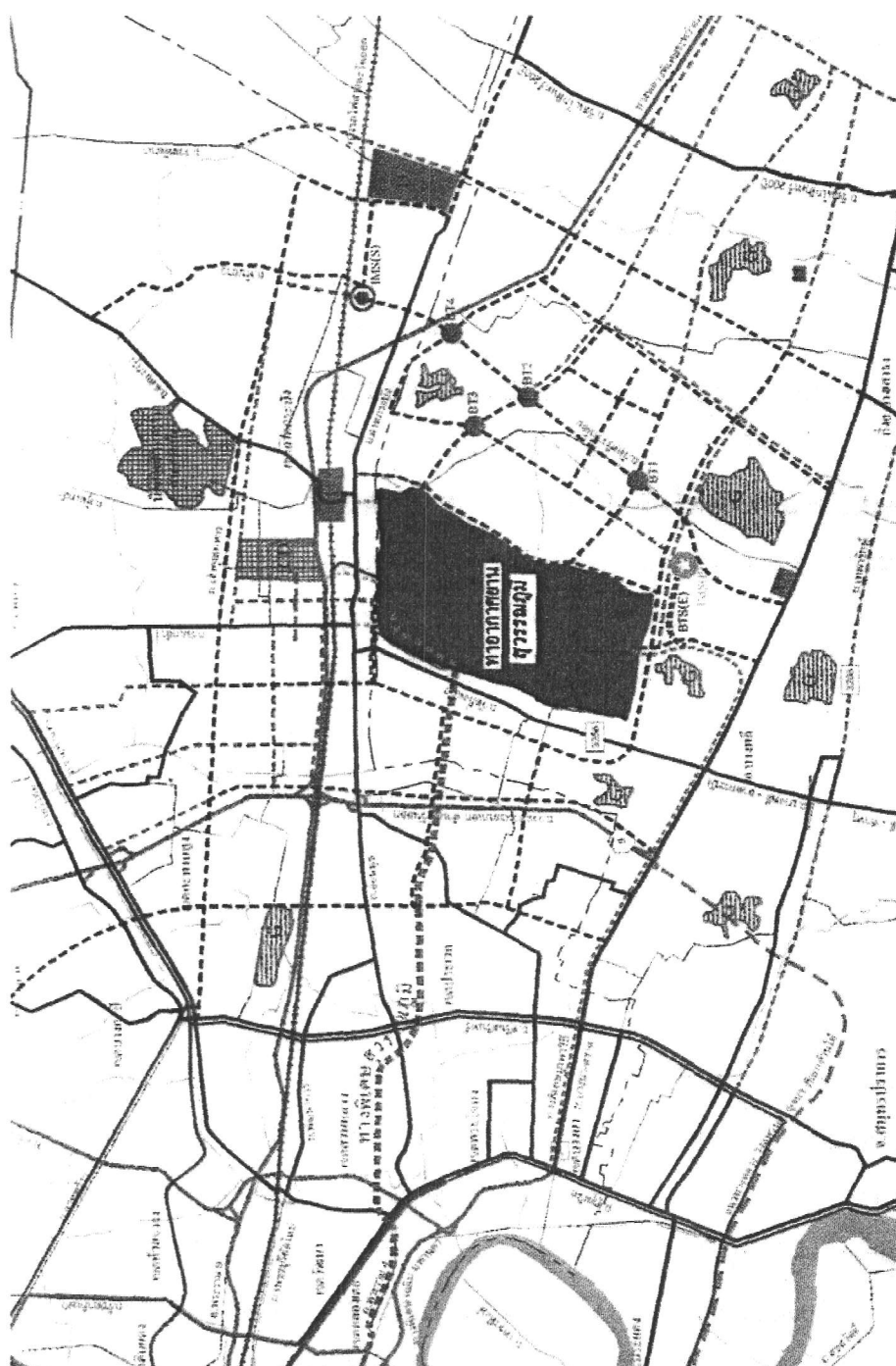
3) สถานีเชื่อมต่อระบบการเดินทาง (intermodal station)
สถานีเชื่อมต่อระบบการเดินทางหลัก (primary intermodal station) หรือ IMS(P) มีพื้นที่ 60 ไร่ ประกอบด้วยสถานีปลายทางรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสต่อขยาย (สายเขียว) ซึ่งต่อขยายเข้าสนามบินทางด้านใต้ สถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง (intercity bus terminal) พร้อมด้วยพื้นที่จอดรถโดยสาร รถส่วนบุคคล และยังมีพื้นที่สำหรับการจอดและจร (park – and – ride)

4) สถานีเชื่อมต่อระบบการเดินทางรอง (secondary intermodal station) หรือ IMS(S) เป็นการเชื่อมต่อระบบรถไฟโดยสารชานเมืองกับการเดินทางในเมืองศูนย์กลางสนามบินสุวรรณภูมิ ทางด้านลาดกระบัง หรือด้านเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีพื้นที่ 30 ไร่ อยู่บริเวณใต้ทางรถไฟสายตะวันออก เหนือถนนลาดกระบัง 1.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สถานีรถไฟลาดกระบังแห่งใหม่ สถานีรถโดยสารประจำทาง ที่จอดรถแท็กซี่ รถส่วนบุคคล รวมทั้งบริเวณจอดและจร

5) สถานีร่วมรถโดยสารประจำทางในเมือง (bus transfer station) หรือ BT เนื่องจากการสร้างแนวเส้นทางรถประจำทางสายหลักในแนวรัศมีเหนือ - ใต้ ตะวันออก - ตะวันตก และแนววงแหวนอีก 2 วง เพื่อประโยชน์ในการเปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง จึงกำหนดให้มีจุดตัดสำคัญ 4 บริเวณ ซึ่งมีพื้นที่แต่ละ 3 ไร่ จัดให้มีที่จอดรถโดยสารประจำทางในเมืองสายต่าง ๆ ที่จอดรถมารับ - ส่ง ที่พักคอยผู้โดยสาร เป็นต้น

ภาพที่ 2.115

แนวคิดการกำหนดเส้นทางรถประจำทางในเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546.