

## บทที่ 7

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

#### 7.1 สรุปผลการศึกษา

จากการคาดการณ์พบว่า ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ซึ่งจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ดังนั้นถ้าการเดินทางเข้าและออกท่าอากาศยานมีการใช้ระบบถนนเพียงอย่างเดียว จะก่อให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจรขึ้นหลายประการ เช่น การจราจรติดขัดบนถนนทั้งภายในและภายนอกท่าอากาศยาน หรือปัญหาความยาวของพื้นที่จอดรถรับส่งผู้โดยสารบริเวณหน้าอาคารผู้โดยสารไม่เพียงพอ เป็นต้น จากปัญหาต่างๆ ดังกล่าวจึงได้ทำการศึกษาเพื่อหาการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อมาช่วยเสริมให้การเดินทางเข้าและออกท่าอากาศยานมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ผลจากการศึกษาพบว่า ระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟเป็นระบบที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้มากที่สุดในการนำมาให้บริการ เนื่องจากการเดินทางโดยรถไฟมีเส้นทางเฉพาะไม่ต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัดเหมือนกับการเดินทางโดยถนน ทำให้สามารถกำหนดความถี่และความเร็วของการให้บริการได้ตามความต้องการ นอกจากนี้จากการศึกษายังพบว่าท่าอากาศยานหลายแห่งของโลกต่างก็มีระบบรถไฟเพื่อให้บริการนอกเหนือจากระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เช่นกัน โดยรถไฟที่จะนำมาให้บริการในโครงการนี้ ควรจะมีการปรับปรุงและจัดรูปแบบของการให้บริการให้มีความทันสมัย สะดวกสบาย และเพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารมากที่สุด ซึ่งผลจากการศึกษารูปแบบของการให้บริการสามารถสรุปได้ดังนี้

- การให้บริการรถไฟสำหรับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 นี้ ควรจะเริ่มให้บริการเมื่อท่าอากาศยานมีผู้โดยสาร 40 ล้านคนต่อปี เพราะถ้าไม่มีการนำระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นมาเสริมกับการเดินทางโดยรถยนต์แล้วจะทำให้มีปัญหการจราจรติดขัดบนถนนเป็นอย่างมาก

- ประเภทของรถไฟที่นำมาให้บริการ คือ รถดีเซลรางปรับอากาศชั้น 2 ซึ่งมีจำนวนที่นั่ง

32 ที่นั่งต่อตู้ การนำรถไฟประเภทนี้มาให้บริการจะช่วยประหยัดงบประมาณในการลงทุนเพราะรถไฟประเภทนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีให้บริการอยู่ในปัจจุบัน แต่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงสภาพที่นั่งให้มีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

- ระบบรางที่ใช้ คือ รางรถไฟสายภาคตะวันออก โดยเป็นระบบรางคู่และมีการกันขอบเขตทางอย่างชัดเจนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางและสามารถจัดความถี่ของการให้บริการได้ตามความต้องการ

- ที่ตั้งของสถานีรถไฟในใจกลางกรุงเทพ คือ บริเวณพื้นที่ว่างใกล้สถานีรถไฟมักกะสัน ซึ่งมีระยะห่างจากท่าอากาศยานประมาณ 25 กิโลเมตร สาเหตุที่ทำการเลือกพื้นที่แห่งนี้เนื่องจากมีความเหมาะสมหลายประการเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นๆ เช่น อยู่ใกล้กับแหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญของกรุงเทพ มีระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทเชื่อมต่อกับพื้นที่ดังกล่าวทำให้ผู้โดยสารมีความสะดวกสบายในการเดินทางเข้าออกสถานี นอกจากนี้ผู้ประกอบการยังเสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนน้อยที่สุดเพราะมีรางรถไฟสายภาคตะวันออกผ่านด้านหน้าพื้นที่ทำให้ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างรางใหม่

- กำหนดช่วงเวลาการให้บริการ 05.30 - 23.30 น เพราะเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการท่าอากาศยานเป็นจำนวนมาก ถ้าพ้นช่วงเวลาดังกล่าวไปแล้ว จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการน้อยมาก

- ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีความถี่ของการให้บริการ 15-20 นาที ด้วยความเร็วและความถี่ดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้โดยสารใช้เวลาในการเดินทางเพียง 35 นาที ซึ่งน้อยกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งใช้เวลา 60 - 90 นาที

- มีลักษณะการให้บริการแบบไม่จอดหยุดระหว่างทาง (Non - Stop) เนื่องจากโครงการนี้มีระยะทางเพียง 25 กิโลเมตรเท่านั้น และเพื่อสามารถทำความรวดเร็วและความถี่ของการเดินทางได้ตามต้องการ

- โครงการนี้มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 11,500-23,000 คนต่อวัน

ดังนั้นหากมีการนำโครงการนี้มาให้บริการไม่เพียงแต่จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายถนนภายในและภายนอกท่าอากาศยานเท่านั้น แต่โครงการนี้ยังช่วยลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลง ซึ่งจะทำให้ประเทศชาติลดค่าใช้จ่ายในด้านพลังงานลงได้เป็นอย่างมาก รวมถึงช่วยลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากมลพิษทางรถยนต์ด้วย

## 7.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาในอนาคต

เนื่องจากการศึกษาวิทยานิพนธ์นี้เน้นที่จะแสดงถึงความจำเป็นของการนำระบบรถไฟฟ้าให้บริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ดังนั้นเพื่อให้สามารถนำโครงการนี้ไปปฏิบัติได้อย่างสมบูรณ์ ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะผู้ที่สนใจที่จะทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ต่อไปดังนี้

1 ราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมของโครงการ เนื่องจากราคาค่าโดยสารเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาเพื่อหาราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการนี้

2 ความเป็นไปได้ของการขยายโครงการนี้เพิ่มเติมไปยังจังหวัดทางภาคตะวันออก เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปเที่ยวในจังหวัดชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออกหรือต้องการเดินทางไปยังนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกทันทีที่ลงจากเครื่องบินโดยไม่ต้องเข้ามาในกรุงเทพมหานครก่อน

3 ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสภาพการจราจรบนถนนโครงข่ายภายนอกและภายในท่าอากาศยานเมื่อมีการให้บริการโครงการนี้ ว่าโครงการนี้จะส่งผลดีต่อสภาพการจราจรมากน้อยเพียงไร