

## บทที่ 4

### สาระสำคัญของโครงการขยายท่าอากาศยานพาณิชย์สากลกรุงเทพฯ ทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต

#### 4.1 ความจำเป็นและความเป็นไปได้ของโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

ความจำเป็นของการพัฒนาท่าอากาศยานฯ พิจารณาโดยการวิเคราะห์และคาดการณ์จากปริมาณความต้องการการสัญจรของการขนส่งทางอากาศในอนาคต นำมาเปรียบเทียบกับความสามารถของอาคารตลอดจนส่วนบริการของท่าอากาศยาน เช่น ทางวิ่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของท่าอากาศยานในปัจจุบัน โดยให้สามารถมีประสิทธิภาพในการให้บริการตามกฎหมายและมาตรฐานของท่าอากาศยานสากลเป็นหลัก มีรายละเอียดดังนี้

#### 4.1.1 จากการคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ (THE MAIN TRAFFIC FORECASTS)

ตารางที่ 4.1 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศถึงปี พ.ศ.2568  
(ค.ศ.2025)

YEAR	1983	1990	2000	2010	2020	2025
PASSENGERS						
TRAFFICS(M)						
Int. pax	6.2	11.1	18.7	28.5	39.2	46.0
Dom. pax	0.7	1.1	2.0	3.6	6.6	9.0
PAX/AIRCRAFT						
Int. pax	170	191	226	260	287	302
Dom. pax	73	97	148	170	188	198

YEAR	1983	1990	2000	2010	2020	2025
ANNUAL						
AIRCRAFT						
MOVTS (1000)						
Int. pax	44	72	102	135	167	185
Dom. pax	10	11	13	23	35	45
Total	54	83	115	158	202	230
PEAK-HOUR						
MOVTS						
Int. pax	14	21	31	41	50	55
Dom. pax	4	5	6	9	14	17
Total	16	22	33	44	55	64

ที่มา : A.D.P, 2528

การคาดการณ์จากตารางดังกล่าวได้มาจากการตั้งสมมุติฐานของค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารต่อลำ และการเจริญเติบโตทางด้านความจุของตัวเครื่องบินในอนาคตได้ดังนี้

- ใน 15 ปีข้างหน้าคาดว่าเครื่องบินโดยสารจะมีขนาดใหญ่ที่สุดไม่น้อยกว่า 600 ที่นั่ง เพราะในปัจจุบันนี้เครื่องบินโดยสารแบบ 747/300 สามารถจุผู้โดยสารได้ถึง 608 ที่นั่งแล้ว

- แต่ใน 25 ปีต่อไป จากปี พ.ศ.2528 ไม่สามารถที่จะคาดการณ์ได้ว่าจะมีเครื่องบินโดยสารที่มีความจุตั้งแต่ 700-1,000 ที่นั่งหรือไม่ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงต่างๆ สามารถที่จะคิดค้นกระทำได้ เพื่อให้เกิดความประหยัดต่อการขนส่งทางอากาศโดยใช้เทคโนโลยี เหมือนกับเช่น การเปลี่ยนเครื่องยนต์ของเครื่องบินจากแบบ B707 ไปเป็น B747 และ DC 10 เมื่อ 20 ปีที่แล้วมานั่นเอง

แต่อย่างไรก็ตาม การคาดการณ์ปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นในอนาคตของบริษัทที่ปรึกษาฯ นี้ก็มีความใกล้เคียงกับการคาดการณ์ของ ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

ORGANIZATION) ที่คาดการณ์ไว้ว่า ในช่วงเวลาดังกล่าวนั้นจะมีเที่ยวบินประมาณ 56 เที่ยวบิน แต่บริษัทที่ปรึกษาคาดการณ์ว่าจะมีประมาณ 55 เที่ยวบินสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ

การคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคตนี้จะนำมาใช้ในการคำนวณหาความเหมาะสมของความจุของทางวิ่งที่เป็นอยู่ในปัจจุบันซึ่งคาดการณ์ได้ว่า ทางวิ่งในปัจจุบันจะสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) เท่านั้น คือประมาณ 55 เที่ยวบินในช่วงเวลาดังกล่าว

#### 4.1.2 จากการวิเคราะห์ความจุของระบบทางวิ่ง (THE RUNWAY SYSTEM CAPACITY ANALYSIS)

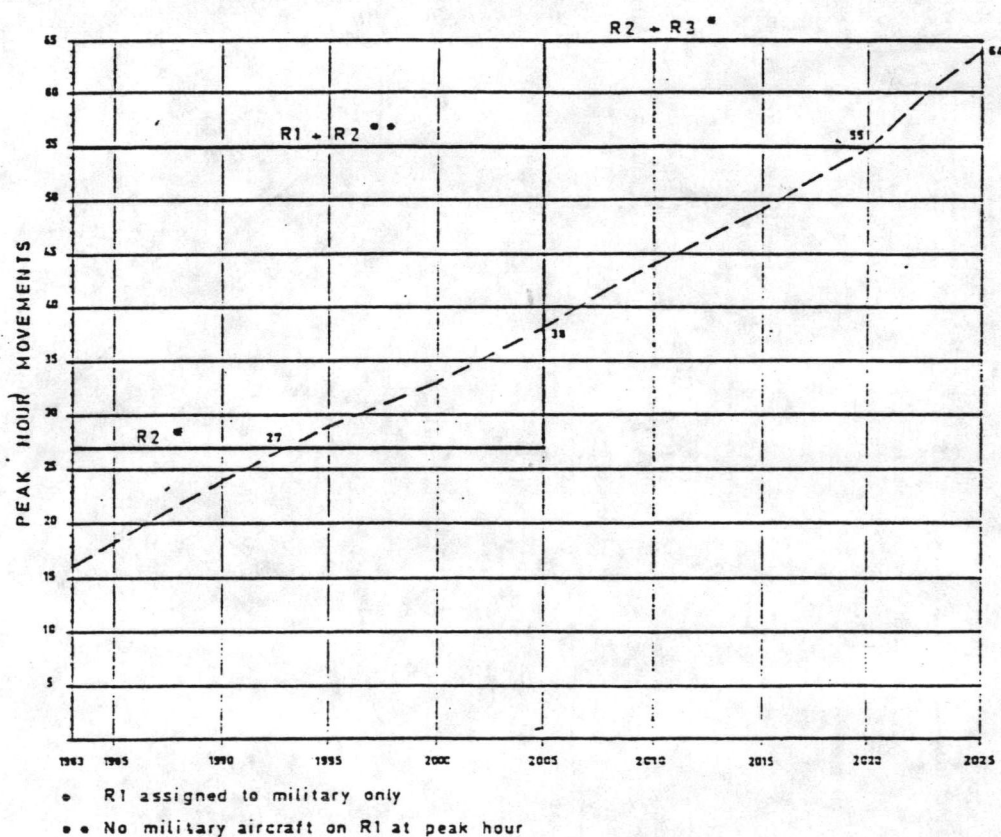
การวิเคราะห์ความจุของระบบทางวิ่ง เป็นรายละเอียดของการศึกษาสภาพทางวิ่งที่เป็นอยู่ในปัจจุบันกับทางวิ่งที่จะมีขึ้นในอนาคต

- กำหนดให้
- R1 - เป็นสัญลักษณ์แทนทางวิ่งฝั่งตะวันออกซึ่งเครื่องบินทหารใช้ มีขนาด 45 x 3,000 เมตร
  - R2 - เป็นสัญลักษณ์แทนทางวิ่งที่เครื่องบินพาณิชย์ใช้ใน ปัจจุบันมีขนาด 60 x 3,700 เมตร
  - R3 - เป็นสัญลักษณ์แทนทางวิ่งในอนาคต

สภาพของทางวิ่ง R1 และ R2 นั้นมีลักษณะที่ขนานกัน โดยมีเส้นกึ่งกลางห่างกันประมาณ 400 เมตร ในปัจจุบันมีข้อจำกัดของทางวิ่งท่าอากาศยาน ทำให้ทางวิ่ง R1 ยังใช้ไม่ได้เต็มที่โดยที่ยังไม่ได้ใช้ในช่วงที่มีปริมาณการจราจรสูง ซึ่งตามความเป็นจริงทางวิ่งทั้งสองสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ถึง 51 เที่ยวบิน/ชั่วโมง และถ้าขยายทางวิ่ง (R1) ให้มีความยาวเป็น 3,300 เมตรแล้ว จะทำให้สามารถรองรับความจุเพิ่มขึ้นได้โดยในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) จะรองรับเที่ยวบินถึง 55 เที่ยวบิน/ชั่วโมง

จากสภาพดังกล่าวทำให้ทราบว่าความจุของทางวิ่ง R2 แห่งเดียว มีค่าเท่ากับ 25-30 เที่ยวบิน/ชั่วโมง ซึ่งจะเพียงพอที่จะอยู่ได้ถึงปี พ.ศ. 2536 (ค.ศ. 1993) เท่านั้น ตามสภาพความเป็นจริง เครื่องบินทหารมีขีดจำกัดของการเพิ่มเที่ยวบินคือในอนาคตจะไม่เพิ่มเกินกว่า 10,000 เที่ยวบินต่อปี ซึ่งจะมีค่าเพียงร้อยละ 10 ของความจุของทางวิ่งที่สามารถรับได้เท่านั้น

ดังนั้นการสร้างทางวิ่งใหม่ (R3) จึงมีความจำเป็นตามที่กล่าวมาแล้ว โดยให้ทางวิ่ง R3 เป็นทางวิ่งอิสระขนานกับทางวิ่ง R2 โดยอยู่ทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ ซึ่งรวมเรียกเป็นระบบทางวิ่งใหม่ของเครื่องบินพาณิชย์ R2, R3 โดยจะรองรับความจุของการจราจรในช่วงเร่งด่วนได้ถึง 65 เที่ยวบิน ถึงปี พ.ศ. 2569 (ค.ศ. 2026) โดยกำหนดให้ทางวิ่ง R1 ยังคงสงวนใช้สำหรับเครื่องบินทหารทางทหารเพียงอย่างเดียว



แผนภูมิ 4.1 แสดงกลยุทธ์ในการพัฒนาใช้ทางวิ่งในปัจจุบันและอนาคต  
ที่มา : A.D.P, 2528

#### 4.1.3 จากการวิเคราะห์ความจุของสถานีสำหรับผู้โดยสาร (THE TERMINAL CAPACITY ANALYSIS)

การวิเคราะห์สถานีสำหรับรองรับผู้โดยสารในอนาคตจะต้องพิจารณาทั้งความจุและคุณภาพในการให้บริการ โดยใช้มาตรฐานของคุณภาพของสนามบินนานาชาติในด้านการให้บริการเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาและวิเคราะห์ถึงความต้องการของจุในอนาคต

จากประสิทธิภาพของการให้บริการในปัจจุบันของสถานีผู้โดยสารต่างประเทศ (TO) นั้นค่อนข้างต่ำ ถึงแม้ว่าจะมีการเปิดอาคารสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ (TD) แล้วก็ตาม เพราะเหตุว่า ระดับของการจราจรของผู้โดยสารสายการบินต่างประเทศมีค่าสูงกว่าระดับการสัญจรของผู้โดยสารภายในประเทศประมาณ 6.2 ต่อ 0.7 ล้านคนต่อปีในปี พ.ศ. 2526 (ค.ศ. 1983) ทำให้มีมาตรฐานของการให้บริการและอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารของสถานีต่ำกว่าการที่จะเป็นท่าอากาศยานสากล ถึงแม้ว่าหลังจากการปรับปรุงในช่วงปัจจุบัน (พ.ศ. 2523-2530) ก็เพียงแต่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปี พ.ศ. 2536 หรือ 2537 เท่านั้น ดังนั้นตัวสถานีผู้โดยสารแห่งใหม่ T1 ที่จะสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2535 - 2536 (ค.ศ. 1992 - 1993) จะเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องดำเนินการ

#### 4.2 รายละเอียดของโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ทางฝั่งตะวันตก

การเสนอแนวทางการขยายท่าอากาศยานทางทิศตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ ตามคำแนะนำของบริษัทที่ปรึกษา (A.D.P, 2528 : 3-5) นั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะใหญ่ๆ ดังมีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 4.1 และ 4.2 )

##### 4.2.1 ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2535 - 2563)

ระยะที่ 1 พื้นที่ที่ใช้ประมาณ 964 ไร่ ใช้พื้นที่ทั้งสองฝั่งถนนวิภาวดีฯ โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ส่วน แต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

##### 1) ส่วนแรก ประกอบไปด้วย

1.1) สถานีสำหรับผู้โดยสาร (PASSENGER TERMINAL, T1) อาคารที่พักผู้โดยสารเป็นอาคารหลังใหญ่ อยู่ระหว่างสถานีผู้โดยสารเดิมกับคลังสินค้าเดิม โดยตั้งอยู่บนสองฝั่งของถนนวิภาวดีรังสิต โดยเชื่อมอยู่ด้วยสะพานขนส่ง 2 สะพาน คือ สะพานสำหรับบริการคนโดยสาร สะพานสำหรับการบริการยานพาหนะ อาคารส่วนที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของถนนวิภาวดีฯ จะเป็นที่พักคอยผู้โดยสารและส่วนเชื่อมกับเครื่องบิน (FINGER & TRANSIT

LOUNGE) ส่วนที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของถนนเป็นอาคารพักผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออก กับอาคารสำนักงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและให้บริการกับผู้โดยสาร

นอกจากนั้นแล้วยังมีบริเวณที่จอดรถรวมทางฝั่งตะวันตก โดยมีทางเข้าที่มีลักษณะทางต่างระดับแต่ต่อเชื่อมกับถนนวิภาวดีฯ ได้โดยกำหนดทางเข้าให้อยู่ทางด้านทิศใต้ของที่ตั้ง

1.2) คลังสินค้าหลังใหม่ (CARGO TERMINAL, B) อาคารหลังนี้จะมีลักษณะและขนาดเช่นเดียวกับอาคารคลังสินค้าตัวเดิม (CARGO TERMINAL, A) ซึ่งทั้งสองหลังจะเชื่อมโดยใช้สะพานข้ามสำหรับยานพาหนะส่วนการลำเลียงคอนเทนเนอร์จะใช้ระบบสายพาน

1.3) คลังน้ำมัน (FUEL FARM) คลังน้ำมันจะต้องย้ายจากเดิมซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกย้ายไปสร้างในบริเวณทางด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานปัจจุบัน ติดคลองหลักสี่ทางฝั่งตะวันออก

## 2) ส่วนที่สอง ประกอบไปด้วย

2.1) สถานีสำหรับผู้โดยสารแห่งที่ 2 (PASSENGER TERMINAL, T2) อาคารสถานีสำหรับผู้โดยสารแห่งที่ 2 จะตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางตอนใต้ของคลังสินค้าเดิม (A) ซึ่งสถานีผู้โดยสารดังกล่าวแบ่งออกเป็นสองส่วน โดยแต่ละส่วนจะอยู่คนละฝั่งของถนนวิภาวดีฯ เช่นเดียวกับสถานีผู้โดยสารแห่งที่ 1 การสัญจรใช้ทางเชื่อมข้ามถนนวิภาวดีฯ

2.2) กลุ่มอาคารคลังสินค้าแห่งที่ 2 ประกอบด้วยอาคาร 2 หลัง (A2 และ B2) ซึ่งตั้งอยู่คนละฝั่งของถนนวิภาวดีฯ ทางตอนใต้ของอาคารสถานีผู้โดยสารแห่งที่ 2 (T2)

### 4.2.2 ระยะที่ 2 (หลังจากปี พ.ศ. 2563)

สำหรับระยะที่ 2 พื้นที่ที่ใช้ประมาณ 1,988.25 ไร่ โดยใช้พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ จะประกอบไปด้วยพื้นที่ส่วนใหญ่ของการขยายท่าอากาศยานไปทางฝั่งตะวันตก ซึ่งประกอบไปด้วยพื้นที่ที่เตรียมไว้สำหรับการทำสถานีสำหรับผู้โดยสารแห่งที่ 3 (T3) และพื้นที่ส่วนที่ตั้งของคลังสินค้าแห่งที่ 3 (A3 และ B3) รวมถึงพื้นที่ที่จะใช้เป็นทางวิ่ง (RUN WAY, R<sub>3</sub>) ซึ่งจะขนานกับแนวทางวิ่งในปัจจุบัน โดยมีสะพานเชื่อม 2 ฝั่งทางวิ่งประมาณระยะทางการเดินทางของเครื่องบินห่างกันประมาณ 2 กิโลเมตร

แต่อย่างไรก็ตามการขยายท่าอากาศยานตามโครงการฯ ในระยะที่ 2 นี้ อาจจะต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดของโครงการฯ อีกครั้ง เพราะเหตุว่ามีองค์ประกอบของโครงการหลายอย่างที่ไม่สามารถจะคาดการณ์ได้ในตอนนี้ เพราะเป็นช่วงเวลาที่ยาวนานเกินไป

ด้วยเหตุนี้การศึกษาของสภาพพื้นที่ทางฝั่งตะวันตก จึงมิได้มุ่งหมายที่จะประเมินความเป็นไปได้ในระยะที่ 2 แต่จะแสดงถึงขอบเขตของพื้นที่ ที่จะต้องเตรียมการเพื่อกันเอาไว้ใช้ในอนาคตเป็นสำคัญเท่านั้นสำหรับรายละเอียดของพื้นที่ที่ใช้ของโครงการฯ ในส่วนต่าง ๆ ของทั้ง 2 ระยะ สามารถจำแนกออกมาได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2 แสดงรายละเอียดของการใช้พื้นที่ในส่วนต่างๆ ของโครงการขยายท่าอากาศยานฯ

รายละเอียดของโครงการฯ	พื้นที่ (ไร่)	
	ฝั่งตะวันตก	ฝั่งตะวันออก
<b>ระยะที่ 1</b>		
สถานีสำหรับผู้โดยสาร ( $T_1$ )	28.92	
คลังสินค้า (A, B)	23.50	27.11
พื้นที่ให้บริการอาคาร T	95.20	-
A, B	79.50	22.30
สถานีผู้โดยสารส่วนที่ 2 ( $T_2$ )	-	186.17
คลังสินค้าส่วนที่ 2 ( $A_2, B_2$ )	-	101.22
คลังน้ำมัน	-	37.96
พื้นที่กันชน	289.20	-
พื้นที่เส้นทางใหม่ของคลอง	72.90	-
รวม	589.25	374.76
<b>ระยะที่ 2</b>		
ทางข้ามของเครื่องบิน (TAXI WAY)	210.88	-
ทางวิ่งใหม่ ( $R_3$ )	1,114.63	-
สถานีสำหรับผู้โดยสารส่วนที่ 3 ( $T_3$ ) และคลังสินค้าส่วนที่ 3 ( $A_3, B_3$ )	662.75	-
รวม	1,988.25	-
รวมพื้นที่โครงการแต่ละฝั่ง	2,577.50	374.76
รวมพื้นที่โครงการทั้งสิ้น	2,952.26	

ที่มา : ข้อมูลจาก A.D.P, 2528

จะเห็นว่าพื้นที่ของโครงการฯ ทั้งสิ้น 2,952.26 ไร่ เป็นโครงการฯ ทางฝั่งตะวันออก ซึ่งมีการใช้พื้นที่เพียง 374.76 ไร่ หรือร้อยละ 12.70 ของพื้นที่โครงการฯ นอกนั้นเป็นพื้นที่พัฒนาทางฝั่งตะวันตก โดยมีการใช้พื้นที่ถึง 2,577.50 ไร่ หรือร้อยละ 87.31 ของพื้นที่ทั้งโครงการฯ ซึ่งแยกเป็นในโครงการระยะที่ 1 589.25 ไร่ และระยะที่ 2 1,988.25 ไร่ ซึ่งเท่ากับร้อยละ 20 และ 67.31 ของพื้นที่โครงการฯ ตามลำดับ

#### 4.3 กลยุทธ์ในการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

กำหนดกลยุทธ์ในการขยายท่าอากาศยานฯ ออกเป็น 2 ช่วง (PHASE) ในแต่ละช่วงมีสาระสำคัญโดยสรุปได้ดังนี้ (รูปที่ 4.1)

##### 1) ระยะที่ 1 (PHASE I)

##### 1.1) ระยะตั้งแต่ปัจจุบันปี พ.ศ. 2531 ถึงปี พ.ศ. 2536 (ค.ศ. 1988-1993 )

การใช้ทางวิ่งของท่าอากาศยานด้วยระบบทางวิ่งเดิม R1 ,R2 โดยให้ R1 เป็นทางวิ่งฉุกเฉินของสายการบินพาณิชย์เท่านั้นมีสถานีสำหรับผู้โดยสารต่างประเทศอยู่ (To) และสถานีผู้โดยสารภายในประเทศอยู่ที่ (TD) คลังสินค้าอยู่ที่ตำแหน่ง (A)

##### 1.2) ระยะปี พ.ศ. 2537 - 2548 (ค.ศ. 1994 - 2005)

ในปี พ.ศ. 2536 (ค.ศ. 1993) สถานีใหม่ (T<sub>1</sub>) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกได้ถูกสร้างขึ้นให้เป็นศูนย์กลางของท่าอากาศยานฯ โดยในระยะแรก ปี พ.ศ. 2536 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 12 ล้านคนและจะเพิ่มไปเป็น 20 ล้านในปี พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000) สำหรับทางวิ่งโดยทั่วไปใช้ในทางวิ่ง R2 แต่ถ้ามีปริมาณการจราจรมากสามารถใช้ทางวิ่ง R1 ได้ด้วย นอกจากนี้ยังมีคลังสินค้าเพิ่มขึ้นที่ตำแหน่ง B ซึ่งตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกตรงข้ามกับคลังสินค้า (A) ในปัจจุบัน

##### 1.3) ระยะปี พ.ศ. 2548 - 2553 (ค.ศ. 2010)

ในช่วงนี้ในปี พ.ศ. 2548 ทางวิ่งทางทิศตะวันตกจะถูกสร้างขึ้นเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น ขณะเดียวกันทางวิ่ง R2 ก็ยังคงถูกใช้อยู่เป็นปกติ โดยที่ทางวิ่ง R3 จะถูกใช้เพื่อการร่อนลงของเครื่องบินเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว ทางวิ่ง R3 สามารถที่จะสร้างตามความจำเป็นหลังปี พ.ศ. 2563 ก็ย่อมกระทำได้ แต่ต้องมีการกันพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์เอาไว้ก่อน



#### 1.4) ระยะเวลาปี พ.ศ. 2553 - 2563 (ค.ศ. 2010 - 2020)

เพื่อที่จะให้เกิดประสิทธิภาพของการให้บริการของสถานี To และ T1 ดังนั้นในปี พ.ศ.2553 จึงต้องมีการสร้างสถานีผู้โดยสารพร้อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่อีกแห่ง คือ (T2) ที่แยกออกจากสถานี To และ T1 โดยจะมีความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งสิ้น 20 ล้านคนต่อปี

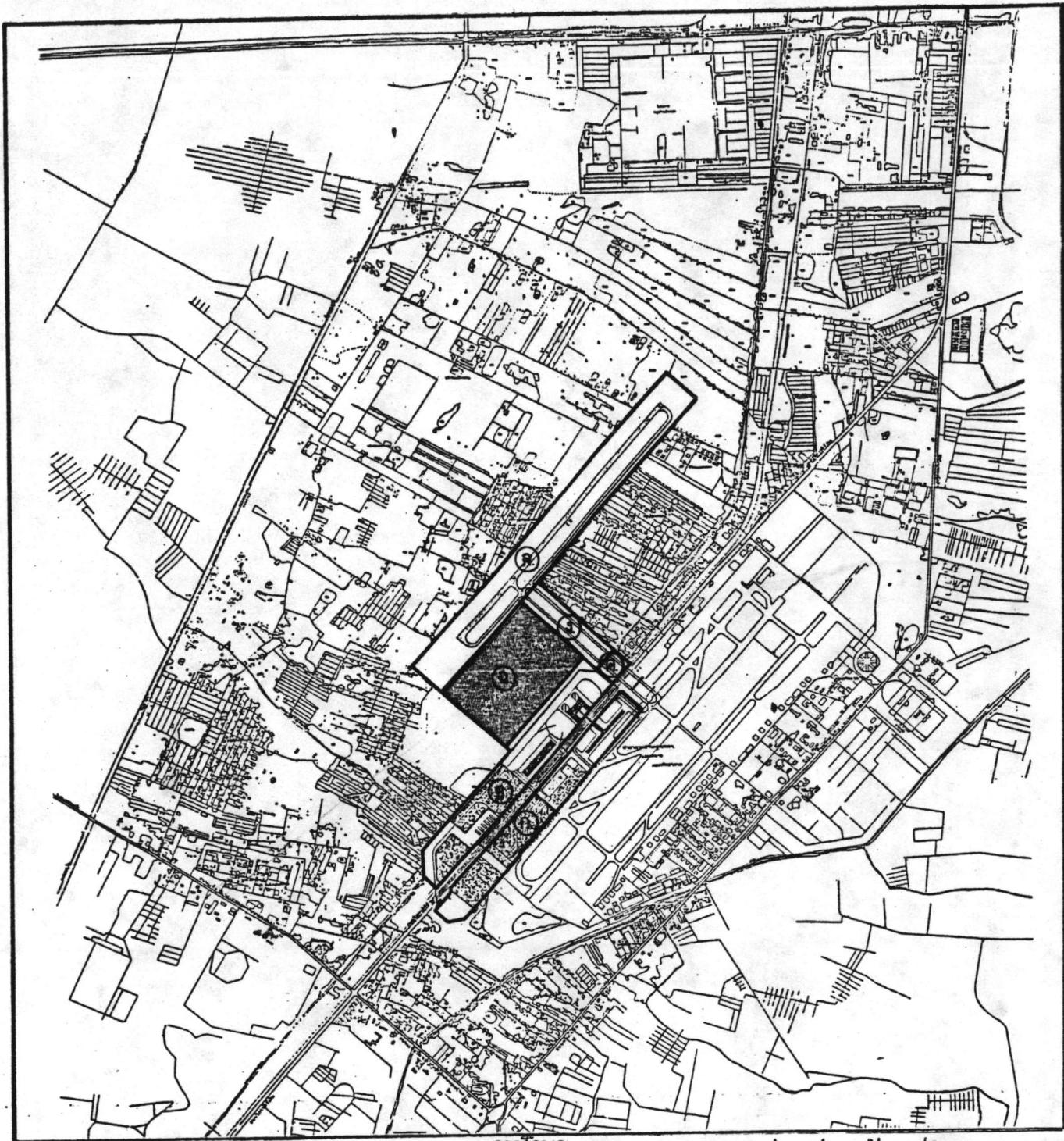
หลังจากนั้นจากปี พ.ศ. 2535-2552 (ค.ศ. 1992-2009) ควรจัดการให้การขนส่งผู้โดยสารต่างประเทศและในประเทศให้ใช้สถานีร่วมกันระหว่าง To และ T1 โดยมีการขนส่งภายในประเทศใช้สถานี To แต่หลังจากปี พ.ศ. 2552 การขนส่งผู้โดยสารต่างประเทศจะใช้ร่วมกับระหว่างสถานี T1 และ T2 โดยให้สถานี To ใช้สำหรับการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น

#### 2) ระยะที่ 2 (PHASE II)

ระยะหลังปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020)

เป็นการขยายพื้นที่ท่าอากาศยานออกไปทางฝั่งตะวันตกเป็นพื้นที่ที่ใหญ่โดยที่มีทางวิ่งใหม่ R3 พร้อมตัวสถานีผู้โดยสารใกล้ทางวิ่ง ซึ่งคงต้องมีการพิจารณาความเหมาะสมช่วงเวลานั้นๆ อีกครั้งก่อนตัดสินใจในการขยายพื้นที่ดังกล่าว

โดยสรุปก็คือสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ในช่วงแรก ยังไม่มีความจำเป็นต้องใช้ทางวิ่งใหม่ทางฝั่งตะวันตก แต่ถ้าเป็นการพัฒนาระยะยาวต่อไปทางวิ่งทางฝั่งตะวันตกจะเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อแบ่งเบาภาระของทางวิ่งฝั่งตะวันออกในปัจจุบัน จึงควรมีการวางแผนในการดำเนินการก่อนปี พ.ศ. 2548 (ค.ศ.2005) เพื่อป้องกันการเจริญเติบโตของชุมชนบุกรุกเข้าไปใช้พื้นที่ในส่วนขยายของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ทางฝั่งตะวันตกเหมือนเช่นในปัจจุบัน



การศึกษา

ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

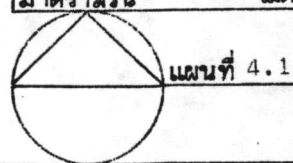
แสดง : พื้นที่ที่ต้องใช้ทั้งหมดของโครงการขยายท่าอากาศยานไปทางฝั่งตะวันตก

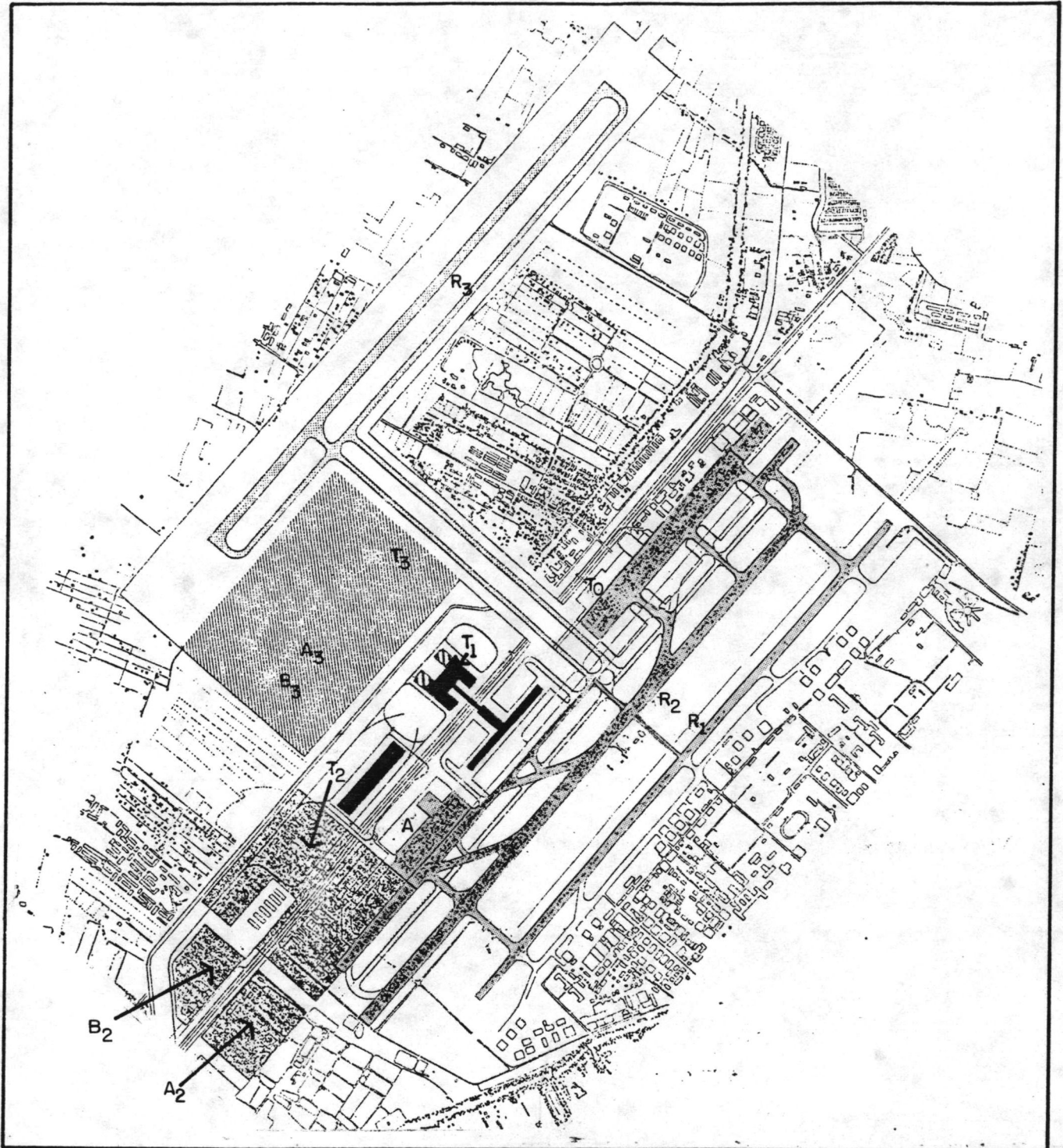
สัญลักษณ์

ระยะที่ 1	พื้นที่รวม	964.01 ไร่	แบ่งเป็น	
	ก	พื้นที่ 374.76 ไร่	ข	พื้นที่ 589.25 ไร่
ระยะที่ 2	พื้นที่รวม	1,988.25 ไร่	แบ่งเป็น	
	ค	พื้นที่ 30.13 ไร่	ง	พื้นที่ 180.75 ไร่
	จ	พื้นที่ 662.75 ไร่	ฉ	พื้นที่ 1114.625 ไร่
รวมพื้นที่โครงการฯ มีพื้นที่ 2952.27 ไร่				

ที่มา: A.D.P., 2528.

0 400 800  
มาตราส่วน เมตร





การศึกษา

ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

แสดง : ระยะเวลาในการพัฒนาของโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯไปทางฝั่งตะวันตก

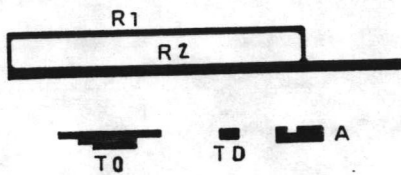
สัญลักษณ์	ระยะที่	พ.ศ.	ระยะเวลาก่อสร้าง	อาคาร.พื้นที่.ทางวิ่ง
T <sub>0</sub> สถานียู่โดยฉัตรปัจจุบัน	R <sub>1</sub> ทางวิ่งที่ 1. A	Phase 0	2532	
T <sub>1</sub> สถานียู่โดยฉัตรที่ 1.	R <sub>2</sub> ทางวิ่งที่ 2. A <sub>2</sub> -A <sub>3</sub>	Phase I <sub>1</sub>	2536-2540	
T <sub>2</sub> สถานียู่โดยฉัตรที่ 2.	R <sub>3</sub> ทางวิ่งที่ 3. B <sub>2</sub> -B <sub>3</sub>	Phase I <sub>1</sub>	2543	
T <sub>3</sub> สถานียู่โดยฉัตรที่ 3.		Phase I <sub>2</sub>	2548	
		Phase II <sub>2</sub>	2553	
		Phase II <sub>2</sub>	2563	

ที่มา: A.D.P. 2528.

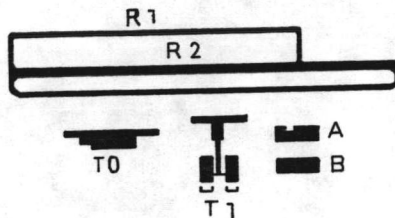
0 200 400 เมตร.

แผนที่ 4.2

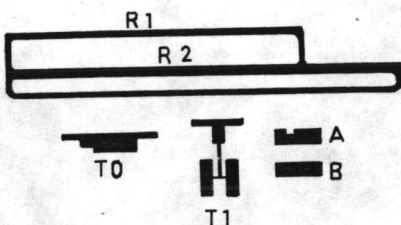
พ.ศ. 2532 - 2536



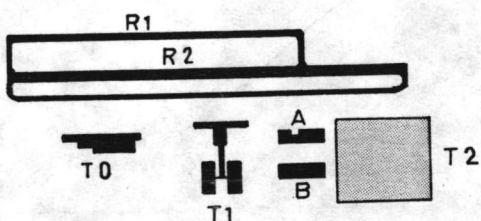
พ.ศ. 2536 - 2543



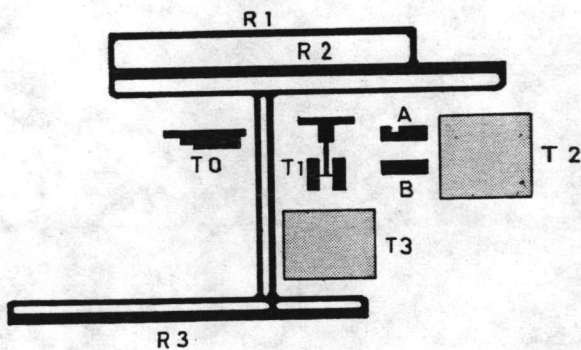
พ.ศ. 2543 - 2553



พ.ศ. 2553 - 2563



พ.ศ. 2563



การศึกษา

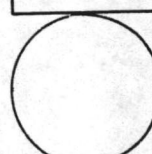
ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

แสดง ขั้นตอนและระยะเวลาของการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพไปทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต

สัญลักษณ์

- T สถานีผู้โดยสาร
- R ทางวิ่ง
- A—B คลังสินค้า

ที่มา: A.D.P, 2528



รูปที่ 4.31