

**ภาคผนวก**

ภาคผนวก ก  
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

### แบบสัมภาษณ์

เรื่อง การให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการ  
วัตถุประสงค์ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการศึกษาเพื่อจัดทำวิทยานิพนธ์ประจำหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

เรียน ท่านผู้ให้การสัมภาษณ์

การศึกษาเรื่อง การให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาประจำหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ผู้วิจัยใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านผู้บริหารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ช่วยกรุณาให้ข้อมูลในการ สัมภาษณ์ตรงกับความเป็นจริงของท่าน ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเก็บเป็นความลับจะนำเสนอเป็นภาพรวมเท่านั้น

แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้บริหาร

ส่วนที่ 2 การดำเนินการให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

## ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้บริหาร

ชื่อ.....นามสกุล.....  
 ตำแหน่งงาน.....หน้าที่ความรับผิดชอบ.....  
 ประสบการณ์ในการทำงาน.....ปี

## ส่วนที่ 2 การดำเนินการให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

การให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีคุณภาพบริการเป็นเลิศมีลักษณะเช่นไร

1. รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองเป็นอย่างไรบ้าง
  - ระบบขนส่งทางรถไฟ เช่น ขบวนรถไฟฟ้ามืดมีความทันสมัย
  - ระบบลำเลียงขนส่งสัมภาระมีความสะดวกรวดเร็ว
  - เครื่องจำหน่ายเหรียญโดยสารมีเพียงพอในการรองรับจำนวนผู้ใช้บริการ
  - การเชื่อมต่อรถไฟฟ้า BTS/MRT
  - ขบวนรถไฟฟ้ามืดเพียงพอในการรองรับจำนวนผู้ใช้บริการ
2. อัตราค่าโดยสารเป็นเช่นไร
  - ความเหมาะสมของอัตราค่าโดยสารคิดตามระยะทาง-เหมาจ่าย
  - ราคาค่าโดยสารที่ระบุ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงราคา
  - รูปแบบ/วิธีขั้นตอนในการจ่ายค่าโดยสารได้แก่ หยอดเหรียญและใช้บัตรโดยสารแบบเติมเงิน
3. สถานที่และใช้เวลาเดินทางเป็นเช่นไร
  - สถานีที่ให้บริการมีพอเพียงกับผู้ใช้บริการ
  - ความเหมาะสมในการจัดพื้นที่ในการรอคิวขึ้นรถไฟฟ้า
  - สภาพแวดล้อมในบริเวณสถานี เช่น ท่าเลที่ตั้งมีความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ทางเข้า-ออก ของสถานีมีความสะดวก
    - เครื่องจำหน่ายเหรียญโดยสารอัตโนมัติสามารถคำนวณค่าโดยสารตามระยะทาง
    - ความสะดวกในการเติมเงินสำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงิน โดยเติมผ่านตู้หยอดเหรียญ

4. รูปแบบการส่งเสริมการตลาดเป็นเช่นไร
  - การโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ
  - การให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
  - การให้สิทธิประโยชน์พิเศษ ส่วนลดต่างๆ
5. ลักษณะการให้บริการของพนักงานเป็นเช่นไร
  - เครื่องแบบการแต่งกาย การพูดจา อธิยาศัย ความเป็นใจใส่ มีใจบริการ
  - การฝึกอบรมและการถ่ายทอดความรู้
  - ความเพียงพอของพนักงานให้บริการ
  - การสร้างความประทับใจให้ลูกค้า
6. ลักษณะการให้บริการเป็นเช่นไร
  - การเข้าคิว การลดขั้นตอน ความสะดวก
  - จุดบริการสำหรับให้บริการสอบถามข้อมูล
  - จุดบริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)
7. สิ่งอำนวยความสะดวกทางกายภาพต่างๆ เป็นเช่นไร
  - ความสะอาด อุณหภูมิ ในห้องโดยสาร
  - ความทันสมัยของอาคารสถานี
  - ที่นั่ง ราวจับ ที่จอดรถ สัญลักษณ์ต่างๆ
  - สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ห้องน้ำ ทางเข้าออก เป็นต้น

---

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาให้การสัมภาษณ์

### แบบสอบถาม

เรื่อง การให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการ

วัตถุประสงค์ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการศึกษาเพื่อจัดทำวิทยานิพนธ์ประจำหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

เรียน ท่านผู้ตอบแบบสอบถาม

การศึกษาเรื่อง การให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาประจำหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ผู้วิจัยใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านผู้ให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ช่วยกรุณากรอกแบบสอบถามให้ตรงกับความเห็นของท่านตามความเป็นจริง ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเก็บเป็นความลับจะนำเสนอเป็นภาพรวมเท่านั้น

แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

ส่วนที่ 3 ระดับการรับรู้และความคาดหวังของผู้ใช้บริการที่มีต่อการบริการระบบขนส่ง

ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ( ) หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง

**ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ**

1. เพศ

( ) ชาย

( ) หญิง

2. อายุ

( ) ไม่เกิน 30 ปี

( ) 31-40 ปี

( ) 41-50 ปี

( ) 51 ปีขึ้นไป

3. สถานภาพ

( ) โสด

( ) สมรส

( ) หย่าร้าง/ม่าย/แยกกันอยู่

4. สำเร็จการศึกษาในระดับ

( ) ต่ำกว่าปริญญาตรี

( ) ปริญญาตรี

( ) สูงกว่าปริญญาตรี

5. อาชีพ

( ) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ

( ) พนักงานบริษัทเอกชน

( ) ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว

( ) นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา

( ) อื่น ๆ โปรดระบุ.....

6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

( ) ไม่เกิน 10,000 บาท

( ) 10,001-20,000 บาท

( ) 20,001-30,000 บาท

( ) 30,001-40,000 บาท

( ) 40,001-50,000 บาท

( ) 50,001 บาทขึ้นไป

**ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ  
สถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง**

1. ส่วนใหญ่ท่านใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองเป็นรถไฟฟ้าประเภทใด
  - ( ) รถไฟฟ้าค่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Express: SA Express)
  - ( ) รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport City Line: SA City Line)
  
2. เหตุใดท่านจึงใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (ตอบได้เพียง 1 ข้อ)
  - ( ) สามารถเดินทางถึงจุดหมายได้ในราคาประหยัด
  - ( ) สามารถลำเลียงสัมภาระเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิได้โดยสะดวก รวดเร็ว
  - ( ) มีความรวดเร็วตรงเวลา
  - ( ) มีความปลอดภัยสูง
  - ( ) ลดภาระค่าใช้จ่ายในการจอดรถค้างคืน รวมถึงไม่เสี่ยงต่อการสูญหายของรถ
  - ( ) อื่น ๆ โปรดระบุ.....
  
3. บุคคลใดมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของท่านมากที่สุด (ตอบได้เพียง 1 ข้อ)
  - ( ) ตัวท่านเอง
  - ( ) บิดา/มารดา/ญาติพี่น้อง
  - ( ) เพื่อนฝูง
  - ( ) แฟน/คู่รัก
  - ( ) อื่น ๆ โปรดระบุ.....
  
4. ส่วนใหญ่ท่านใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองในช่วงวันใด
  - ( ) ช่วงวันธรรมดาปกติ (จันทร์-ศุกร์)
  - ( ) ช่วงวันหยุดประจำสัปดาห์ (เสาร์-อาทิตย์)
  - ( ) ช่วงวันหยุดเทศกาลประจำปีต่างๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ตรุษจีน เป็นต้น
  - ( ) ไม่แน่นอนแล้วแต่โอกาส

5. ท่านมักใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองในช่วงเวลาใดมากที่สุด
- ( ) 6.00-11.59 น. ( ) 12.00-17.59 น.  
( ) 18.00-24.00 น.
6. ท่านใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองที่สถานีใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ( ) สถานีพญาไท ( ) สถานีราชปรารภ  
( ) สถานีมักกะสัน ( ) สถานีรามคำแหง  
( ) สถานีหัวหมาก ( ) สถานีบ้านทับช้าง  
( ) สถานีลาดกระบัง ( ) สถานีสุวรรณภูมิ
7. ส่วนใหญ่ท่านซื้อตั๋วโดยสารในรูปแบบใด
- ( ) หยอดเหรียญลงในเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสาร  
( ) ซื้อบัตรโดยสารเติมเงิน  
( ) ซื้อผ่านเจ้าหน้าที่ขายตั๋ว
8. ส่วนใหญ่ท่านใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองกี่ครั้งต่อสัปดาห์
- ( ) 1-2 ครั้ง/สัปดาห์ ( ) 3-4 ครั้ง/สัปดาห์  
( ) 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ ( ) มากกว่า 6 ครั้ง/สัปดาห์





การให้บริการในด้านต่าง ๆ	ระดับความคาดหวัง					ระดับการรับรู้ตามความเป็นจริง				
19. มีการแจกเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับเส้นทางในการเดินทางและการปฏิบัติตัวในการเข้าใช้บริการ										
20. มีการให้ส่วนลดพิเศษสำหรับผู้ซื้อบัตรโดยสารแบบเติมเงิน										
<b>พนักงานผู้ให้บริการ</b>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
21. พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ มีการแต่งกายสุภาพเรียบร้อย										
22. พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ พุดจาสุภาพมีอริยาศรัยดี ยิ้มแย้มแจ่มใส										
23. พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ มีความเอาใจใส่ในการให้บริการ (Service Mind)										
24. พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ มีความรู้ มีความสามารถในการให้คำแนะนำและช่วยเหลือผู้ใช้บริการได้										
25. พนักงานให้ความสำคัญกับลูกค้าที่มาใช้บริการ ให้เกิดความประทับใจ										
26. จำนวนพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำแต่ละ สถานีมีเพียงพอสำหรับจำนวนผู้ใช้บริการ										
<b>กระบวนการให้บริการ</b>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
27. มีการจัดลำดับก่อนหลังโดยการต่อแถวเข้าคิวในการรับบริการ										
28. มีขั้นตอนการให้บริการที่ไม่ยุ่งยาก ซับซ้อน										

การให้บริการในด้านต่าง ๆ	ระดับความคาดหวัง					ระดับการรับรู้ตามความเป็นจริง				
29. มีจุดบริการเพื่อสอบถามข้อมูลต่าง ๆ										
30. มีจุดบริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เช่น สามารถเช็คอินตัวเครื่องบินพร้อมลำเลียงกระเป๋าสัมภาระได้ที่สถานีรถไฟ เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ										
<b>สิ่งอำนวยความสะดวกทางกายภาพ</b>	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
31. อุณหภูมิในห้องโดยสารมีความเย็นสบายเหมาะสม										
32. อาคารสถานีมีความทันสมัย สะอาด เป็นระเบียบ										
33. มีราวจับในขบวนรถไฟให้กับผู้ใช้บริการในกรณีที่ต้องขึ้น										
34. มีจำนวนห้องน้ำให้บริการเพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้บริการ										
35. มีป้ายบอกทางเดินเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษในการสื่อสารกับผู้ใช้บริการ										
36. มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เช่น ที่จอดรถทางเข้าออก ห้องน้ำเฉพาะผู้พิการ การใช้สัญลักษณ์อักษรเบรลล์และเสียงตามจุดต่างๆ สำหรับ ผู้พิการ										

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณากรอกแบบสอบถาม

ภาคผนวก ข

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิและสถานี  
ที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

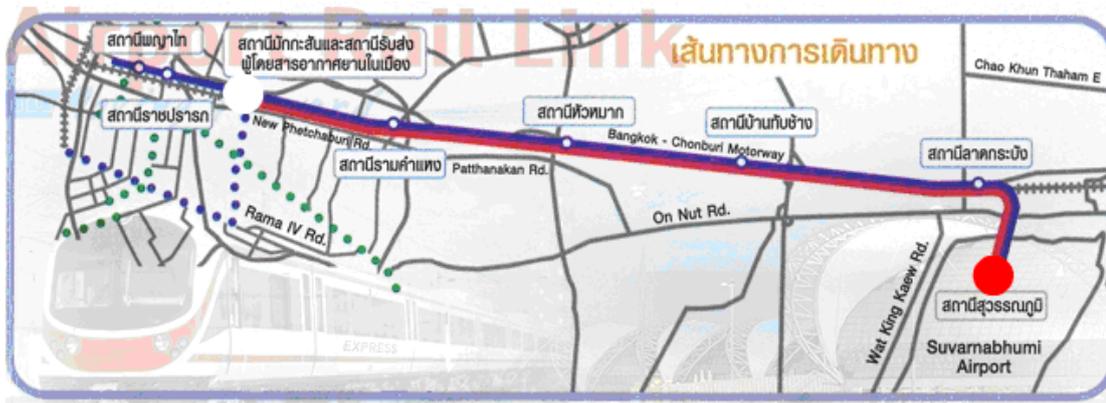
## ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถือได้ว่าเป็นโครงการที่ยิ่งใหญ่ระดับนานาชาติในภูมิภาคเอเชีย ที่รองรับความเจริญของประเทศไทยและการขยายตัวอย่างรวดเร็วของธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ พร้อมกับสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม แสดงถึงการพัฒนาที่ยิ่งใหญ่ของประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรัฐบาลคาดหวังไว้ว่าจะเป็นตัวกระตุ้นให้สถานะเศรษฐกิจของประเทศชาติพัฒนาการอย่างยิ่งใหญ่ต่อไป จึงจำเป็นที่จะต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชิงขนส่งในด้านต่างๆ เพื่อรองรับระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Link) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งมวลชนที่จะเชื่อมต่อระหว่างย่านใจกลางเมืองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (Bangkok Transit System: BTS) และรถไฟฟ้ามหานคร (Mass Rapid Transit: MRT) ได้ด้วย ตลอดจนการอำนวยความสะดวกด้านการลำเลียงสัมภาระของผู้โดยสารผ่านสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองที่สะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา มีประสิทธิภาพสูง (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2553)

ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง หรือ แอร์พอร์ตเรลลิงค์ (Airport Rail Link) หรือแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Link) เป็นโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครระบบพิเศษ ที่เชื่อมเส้นทางระหว่างเมืองหลวงไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร โดยใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงแบบทางคู่ ยกกระดานขนานไปตามแนวเส้นทางรถไฟทางไกลสายตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารท้องถิ่นตลอดเส้นทาง รวมทั้งผู้โดยสารอากาศยานสุวรรณภูมิให้ได้รับความสะดวกสบายและสามารถเดินทางได้ในเวลาอันรวดเร็ว ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท

ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารภายในเมืองที่จะเดินทางไปยังท่าอากาศยานได้สะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว ระบบรถไฟฟ้านี้ให้บริการด้วยความเร็ว 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง วิ่งบนทางยกระดับเลียบทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงใต้ ระยะทางประมาณ 28 กม. ผ่าน 8 สถานี และรองรับผู้โดยสารได้จำนวน 14,000 ถึง 50,000 คน : วัน : ทิศทาง ผู้โดยสารที่จะเดินทางไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถเลือกใช้บริการได้ 2 ระบบคือ 1) รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Express: SA

Express) เป็นระบบรถไฟฟ้าด่วนเชื่อมระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (City Air Terminal – CAT) ซึ่งตั้งอยู่ที่มักกะสันและปลายทางที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะจอดรับส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีต้นทางและปลายทางเท่านั้น มีระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางไม่เกิน 15 นาที จำนวน 4 ขบวนๆ ละ 4 ตู้โดยสาร และ 2) รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport City Line: SA City Line) เป็นระบบรถไฟฟ้าที่บริการควบคู่กับรถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้บริการระหว่างสถานีพญาไท ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และสถานีปลายทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะจอดรับส่งผู้โดยสารตามสถานีปลายทางอีก 6 สถานี ซึ่งรวมถึงสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมืองด้วย มีระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางไม่เกิน 30 นาที จำนวน 5 ขบวนๆ ละ 3 ตู้โดยสาร



ภาพผนวกที่ 1 เส้นทางการเดินทางรถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA Express) และรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA City Line)

ที่มา: สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

ลักษณะขบวนรถ โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นใช้ขบวนรถ Desiro UK Class 360 ซึ่งเป็นแบบเดียวกับรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานฮีทโรว์ ผลิตโดยบริษัทซีเมนส์ มีความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง ภายในขบวนรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (คาดน้ำเงิน) จะมีเก้าอี้แบบแข็งสองแถวตั้งตามความยาวของตัวรถ เหมือนกับรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้ามหานคร ส่วนขบวนรถไฟฟ้าด่วนสุวรรณภูมิ (คาดแดง) จะเป็นเบาะก้ำมะหีตั้งตำแหน่งตามความกว้างของรถ แบ่งเป็นสองแถว แถวละสองที่นั่ง โดยทั้งสองแบบล้วนปรับอากาศทั้งสิ้น

ระบบของทางและอาคารสถานีเป็นรูปแบบทางรถไฟยกระดับและอาคารสถานีเกือบทั้งหมด ความสูงประมาณ 22 เมตร ยกเว้นช่วงก่อนเข้าสู่สถานีสุวรรณภูมิ จะเป็นทางวิ่งระดับพื้นดินและจะลดระดับลงสู่ใต้ดินที่สถานีสุวรรณภูมิ โดยใช้รางระบบ Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร กำหนดความเร็วของตัวรถ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาคารสถานีทั้งหมด 8 สถานี ดังนี้สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมักกะสัน (CAT) สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีสุวรรณภูมิ

ผู้รับจ้างก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างโครงการฯ โดยกำหนดยื่นซองประกวดราคาเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2547 จนได้ผู้ชนะการประกวดราคา รับจ้างก่อสร้าง ได้แก่ กลุ่มกิจการร่วมค้า Consortium ซึ่งประกอบด้วย บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด B.Grimm MBM Hong Kong Ltd. บริษัท Siemens Aktiengesellschaft จำกัด บริษัท ซีเมนต์ จำกัด บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามทำสัญญาจ้างก่อสร้าง ตามสัญญาเลขที่ รฟท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 โดยมีราคาค่าจ้างก่อสร้างเป็นเงินจำนวน 25,907,000,000. บาท แบ่งเป็น

ค่าจ้างก่อสร้างงานโยธาและโครงสร้าง เป็นเงิน 12,284,000,000.- บาท

ค่าจ้างงานระบบ E&M และจัดหาผู้รถโดยสาร เป็นเงิน 13,623,000,000.- บาท

บริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงาน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการคัดเลือกว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้าง ตามสัญญาเลขที่ รฟท.ทก.1/ทปย/1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท โชติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด DE-Consult Dentsche Eisenbahn - Consulting Gmbh บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด

ขอบเขตงานก่อสร้างของโครงการ 1) งานโยธาและงานโครงสร้าง ประกอบด้วย โครงสร้างทางยกระดับ สถานียกระดับ 7 แห่ง ได้แก่ สถานีใต้ดิน (งานสถาปัตยกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวก) อาคารสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (CAT) โครงสร้างรองรับย่านจอดสับเปลี่ยนรถ โรงซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ สิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร เช่น บันไดเลื่อน ลิฟท์ ฯลฯ งานถนนและปรับปรุงพื้นที่ต่อเชื่อม 2) งานระบบรางและงานระบบไฟฟ้า-เครื่องกล ประกอบด้วย ระบบรางรถไฟฟ้า/แนวราง (Trackwork/Alignment) ระบบอาณัติสัญญาณและระบบควบคุมการเดินรถ (Signaling & Train Control) ระบบโทรคมนาคม (Communication) ระบบจ่ายกำลังขับเคลื่อนด้วยพลังไฟฟ้า (Electrification) ระบบจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) ระบบชานชาลาประตูอัตโนมัติ (Platform Screen Door)

อุปกรณ์ซ่อมบำรุงรักษาในโรงซ่อมบำรุง (Depot and Workshop Equipment) ระบบการตรวจบัตรโดยสารและระบบขนถ่ายกระเป๋า (Check-in Facilities and Baggage Handling System) และ 3) งานจัดหาผู้รถโดยสารไฟฟ้า ประกอบด้วย รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 16 ตู้ (Suvarnabhumi Airport Express) รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 15 ตู้ (Suvarnabhumi Airport City Line)

ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างทั้งโครงการไม่เกิน 990 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน โดยแบ่งเป็น งานโยธาและโครงสร้าง งานระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และงานจัดหาผู้รถโดยสารไฟฟ้า แล้วเสร็จภายใน 900 วัน งานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) และการฝึกอบรมบุคลากร (Training) เพื่อดำเนินการบริการเดินรถแล้วเสร็จภายใน 90 วัน

รูปแบบการให้บริการและส่วนบริการเสริมของโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมี 3 ลักษณะดังนี้ (สารานุกรมเสรี, 2553)

1. รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA Express) เป็นขบวนที่เปิดบริการรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (BCAT) จากมักกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยรถไฟฟ้าปรับอากาศความเร็วสูงภายใน 15 นาที โดยจอดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีมักกะสัน (สถานีต้นทาง) และสถานีสุวรรณภูมิ (สถานีปลายทาง) เท่านั้น รถไฟฟ้าด่วน (SA Express) เปิดให้บริการทั้งหมด 4 ขบวน โดยแต่ละขบวน ประกอบด้วยผู้โดยสาร 3 ตู้ มีที่นั่งบริการผู้โดยสาร จำนวน 170 ที่นั่ง และ ตู้ขนส่งสัมภาระ 1 ตู้ รวมทั้งหมด 4 ตู้ ให้บริการ ตั้งแต่เวลา 06.00 น. – 01.00 น.

สถานีมักกะสัน สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (BCAT) เป็นจุดเริ่มต้นการเดินทางของรถไฟฟ้าด่วน ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (SA Express Line) พร้อมทั้งเป็นสถานีรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA City Line) ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย อาทิ บริการเช็คอินเคาน์เตอร์ ผู้โดยสารสามารถเช็คอินได้ที่เคาน์เตอร์ให้บริการ รวมทั้งนำสัมภาระถ่ายเข้าเก็บสัมภาระ โดยจะมีการอำนวยความสะดวกในการส่งต่อสัมภาระไปยังสายการบินต่างๆ

สถานีสุวรรณภูมิ เป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งส่วนหนึ่งของสถานีอยู่ใต้อาคารผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถผ่านเข้า-ออกได้ทางอาคารสนามบินจากส่วนอาคารผู้โดยสารและส่วนเชื่อมต่อกับโรงแรม มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน ทางลาด ฯลฯ



ภาพผนวกที่ 2 รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA Express)

ที่มา: สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

2. รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA City Line) เป็นขบวนที่เปิดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีพญาไทถึงสถานีปลายทางที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใน 30 นาที โดยจอดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทางอีก 6 สถานี ได้แก่ สถานีราชปรารภ สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง และสถานีลาดกระบัง ระยะทางรวม 28 กิโลเมตร รถไฟฟ้า (SA City Line) เปิดให้บริการจำนวน 5 ขบวน แต่ละขบวน ประกอบด้วย 3 ตู้โดยสาร สามารถให้บริการผู้โดยสารประมาณ 745 คนต่อขบวน ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

สถานีพญาไท เป็นสถานีต้นทางของรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA City Line) ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของถนนพญาไท เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟบีทีเอสพญาไท

สถานีราชปรารภ ตั้งอยู่บนถนนราชปรารภตัดกับถนนนิคมมักกะสัน ใกล้ประตูน้ำ ซึ่งพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับสถานีจะได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าแห่งใหม่ที่สำคัญในอนาคต

สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (สถานีมักกะสัน) สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (BCAT) เป็นจุดเริ่มต้นการเดินทางของรถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (SA Express Line) พร้อมทั้งเป็นสถานีรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA City Line) ที่มีสิ่ง

อำนวยความสะดวกมากมาย อาทิ บริการเช็คอินเคาน์เตอร์ ผู้โดยสารสามารถเช็คอินได้ที่เคาน์เตอร์ให้บริการ รวมทั้งนำสัมภาระถ่ายเข้าสู่ผู้เก็บสัมภาระ โดยจะมีการอำนวยความสะดวก ในการส่งต่อสัมภาระไปยังสายการบินต่างๆ

สถานีรามคำแหง ตั้งอยู่ติดถนนรามคำแหงบริเวณสี่แยกคลองตันใกล้กับมหาวิทยาลัยรามคำแหง มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ สนามกีฬาราชมั่งคณาภิพาสถาน และห้างสรรพสินค้า ในรัศมี 2.5 กิโลเมตร นอกจากนี้ทางสถานียังมีบริการอื่นๆ เช่น บริการด้านตารางข้อมูลการบิน (Flight Information) บริการที่จอดรถยนต์ร่วม 300 คัน รถจักรยานยนต์กว่า 100 คัน ที่จอดรถบัส จุดบริการแท็กซี่ และผู้โดยสารสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (สถานีเพชรบุรี) ได้อีกด้วย

สถานีหัวหมาก ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของถนนศรีนครินทร์และสถานีรถไฟหัวหมากใกล้สี่แยกพัฒนาการ และทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรีโดยในรัศมี 2 กม. นั้นเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

สถานีบ้านทับช้าง ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของสถานีรถไฟบ้านทับช้าง ใกล้กับถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก และทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ – ชลบุรี

สถานีลาดกระบัง ตั้งอยู่ติดกับถนนร่วมเกล้าใกล้สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และอยู่ทางทิศเหนือของสถานีรถไฟลาดกระบัง เนื่องจากการรถไฟฟ้า มีโครงการขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครไปต่างจังหวัด สถานีนี้จึงเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสำหรับการขนส่งมวลชนที่สำคัญในอนาคต

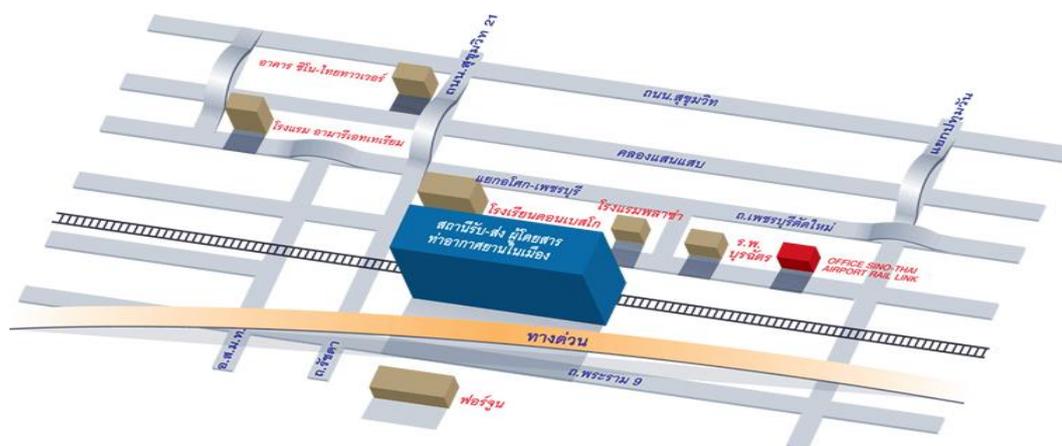
สถานีสุวรรณภูมิ เป็นสถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดิน ซึ่งส่วนหนึ่งของสถานีอยู่ใต้อาคารผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถผ่านเข้า ออกได้ทางอาคารสนามบินจากส่วนอาคารผู้โดยสารและส่วนเชื่อมต่อกับโรงแรม มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน ทางลาด ฯลฯ



ภาพผนวกที่ 3 รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SA City Line)

ที่มา: สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

3. สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง สถานีแห่งเดียวที่ผู้โดยสารสามารถนำสัมภาระมาเช็คอินเข้าสู่บริการขนถ่ายสัมภาระไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ได้โดยสะดวก



ภาพผนวกที่ 4 สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

ที่มา: สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

การจำหน่ายตั๋วโดยสาร สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (Airport Rail Link) หรือแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Link) ทุกสถานีจะมีตู้จำหน่ายเหรียญโดยสารอัตโนมัติ อย่างน้อย 2 ตู้ติดตั้งอยู่ จำนวนตู้จำหน่ายเหรียญในแต่ละสถานีมากขึ้นอยู่กับขนาดของสถานีว่าเป็นขนาดเล็ก หรือขนาดใหญ่ ตู้จำหน่ายเหรียญโดยสารในสถานีรถไฟฟ้าฯ ออกแบบให้สามารถคำนวณค่าโดยสารทั้งแบบซื้อสำหรับผู้โดยสาร 1 คน จนถึง 5 คน โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ จะคำนวณค่าโดยสารให้อัตโนมัติ ผู้โดยสารสามารถใช้ได้ทั้งเหรียญ 1 บาท 5 บาท 10 บาท หรือธนบัตร ซื้อเหรียญโดยสารได้ รวมถึงมีระบบทอนเงินและการออกใบเสร็จรับเงินอัตโนมัติส่วนวิธีการซื้อเหรียญทำได้ง่ายๆ เพียงเลือกสถานีปลายทาง เครื่องจะคำนวณค่าโดยสารตามระยะทาง หากเป็นรถไฟสายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ City Line ค่าโดยสารเริ่มต้นที่ ประมาณ 15 บาท สูงสุด 45 บาท ส่วนรถไฟด่วนสายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือ Express จะคิดค่าโดยสารในอัตราเดียวประมาณ 150 บาท ตลอดเส้นทาง เมื่อจ่ายค่าโดยสารตามกำหนด เครื่องจะออกเหรียญโดยสารสำหรับผ่านประตู เพื่อเข้าสู่ชานชาลา และพิมพ์ใบเสร็จรับเงินได้ตรงกับจำนวนเงินที่ได้รับ และทอนเงินจริงซึ่งผู้โดยสารเลือกได้ว่าจะรับ หรือไม่รับใบเสร็จรับเงิน



ภาพผนวกที่ 5 เครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสาร

ที่มา: สำนักบริหาร โครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (Airport Rail Link) มีบัตรโดยสารแบบเติมเงิน เหมือนรถไฟประเภทอื่นๆ เมื่อนำบัตรมาแตะที่เครื่องอ่าน จะแสดงให้เห็นมูลค่าคงเหลือในบัตร และสามารถบอกรายละเอียดการใช้งานว่าใช้บัตรผ่านสถานีใดบ้าง และข้อมูลยังบอกจำนวนครั้งที่เติมเงินด้วย สำหรับบัตรเติมเงินนี้ เติมได้ต่ำสุด 50 บาท และสูงสุด 1,000 บาท โดยเครื่องไม่มีระบบทอนเงินสำหรับการเติมเงินในบัตรโดยสาร ระบบที่ต้องทำงานร่วมกับการจำหน่ายเหรียญโดยสาร

อัตโนมัติคือประตูทางเข้าชานชาลา ทำหน้าที่อ่านข้อมูลในเหรียญโดยสาร หากข้อมูลถูกต้อง เครื่องจะเปิดประตูให้ผู้โดยสารเข้าไปในชานชาลาด้านในได้ สำหรับเครื่องกันประตู มีความสามารถจะให้ผู้โดยสารผ่านได้ 45 คน ต่อนาที จำนวนประตูทางเข้าขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการในสถานี และขนาดของสถานีด้วย



ภาพผนวกที่ 6 บัตรโดยสารแบบเติมเงิน

ที่มา: สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

ระบบสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย

1. ผู้จำหน่ายเหรียญโดยสารอัตโนมัติ ให้บริการจำหน่ายเหรียญโดยสารแบบเที่ยวเดียว และมีการให้บริการเติมเงินสำหรับบัตรโดยสารด้วย ทั้งนี้ ผู้จำหน่ายเหรียญโดยสารนั้น ผู้โดยสารสามารถเลือกจุดหมายปลายทาง และระบุจำนวนผู้โดยสาร โดยเครื่องจะคำนวณราคาให้อัตโนมัติ เมื่อชำระเงินเรียบร้อยเครื่องจะออกเหรียญโดยสาร พร้อมทั้งทอนเงินและพิมพ์ใบเสร็จรับเงินให้ด้วย ค่าโดยสารสำหรับรถไฟ City Line เริ่มต้นที่ ราคาประมาณ 15-45 บาท ในขณะที่ค่าโดยสารสำหรับรถไฟ Express ประมาณ 150 บาท ตลอดเส้นทาง

2. สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ประกอบด้วย ที่จอดรถของผู้พิการโดยเฉพาะ อักษรเบล และเสียงแจ้งบอกชั้นที่ใช้บริการอยู่สำหรับผู้พิการทางสายตา ภายในรถไฟฟ้าก็จัดพื้นที่โดยสารในส่วนของผู้พิการไว้โดยเฉพาะ ช่องจำหน่ายบัตรโดยสาร ทางเข้า-ออก ก็คำนึงถึงผู้พิการ โดยมีความสูงและความกว้าง เหมาะกับผู้ที่นั่งรถเข็นอีกด้วย พร้อมทั้งสัญลักษณ์ต่างๆ ของคนพิการ ก็จะมีบอกไว้เป็นระยะ ห้องน้ำ ทั้งบนขบวนรถ (Express) และสถานีมักกะสัน ยังจัดห้องน้ำสำหรับผู้พิการโดยเฉพาะ ร้านค้า ร้านอาหารบริเวณสถานี



ภาพผนวกที่ 6 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

ที่มา: สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

### 3. ที่จอดรถรองรับรถยนต์ได้ 300 คัน (สถานีมักกะสัน)



ภาพผนวกที่ 7 ที่จอดรถรองรับรถยนต์ได้ 300 คัน (สถานีมักกะสัน)

ที่มา: สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย (2553)

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้ความสำคัญในเรื่องการบริการสำหรับผู้พิการด้วยการออกแบบรถไฟฟ้า แอร์พอร์ตเรลลิงก์ (Airport Rail Link) สำหรับผู้พิการ ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกหลายอย่าง เช่น ที่จอดรถของผู้พิการ โดยเฉพาะ ลิฟท์โดยสารที่มีขนาดกว้างเป็นพิเศษทำให้ผู้ที่นั่งรถเข็นสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวกสบาย ภายในลิฟท์มีอักษรเบรลล์ และเสียงแจ้งบอกชั้นที่ใช้บริการอยู่สำหรับผู้พิการทางสายตา ภายในรถไฟก็จัดพื้นที่โดยสารในส่วนของผู้พิการไว้โดยเฉพาะ นอกจากนั้น การออกแบบช่องจำหน่ายบัตรโดยสาร ทางเข้า-ออก ก็คำนึงถึงผู้พิการ โดยมีความสูงและความกว้าง เหมาะกับผู้ที่นั่งรถเข็นอีกด้วย พร้อมทั้งสัญลักษณ์ต่าง ๆ ของคนพิการก็จะมีการบอกไว้เป็นระยะ ว่าตรงนี้เป็นอะไร ในส่วนของห้องน้ำ ทั้งบนขบวนรถ

(Express) และสถานีมักกะสัน ยังจัดห้องน้ำสำหรับผู้พิการโดยเฉพาะไว้ให้บริการอีกด้วยเรียกได้ว่าทุกอย่างสมบูรณ์แบบ เป็น Universal Design ซึ่งในทั่วโลกถือเป็นระบบมาตรฐาน

จากการศึกษาข้อมูลโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง สรุปได้ว่า โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Link Project) เป็นโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยของระบบขนส่งมวลชนกับเมืองหลวงที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ ซึ่งมีรูปแบบการดำเนินงานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟดังกล่าวมีการให้บริการอยู่ 3 ลักษณะ ประกอบด้วย ลักษณะแรก รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะให้บริการผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าปรับอากาศความเร็วสูง วิ่งตรงระหว่างสถานีมักกะสัน-อโศก ถึงสถานีสุวรรณภูมิ ภายในเวลาเพียง 15 นาที ลักษณะที่สอง รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการผู้โดยสาร วิ่งรับ-ส่งระหว่างทางเริ่มต้นที่สถานีพญาไท ราชปรารภ มักกะสัน-อโศก รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง ผ่าน 7 สถานีสู่ปลายทางที่สถานีสุวรรณภูมิ ภายในเวลาเพียง 28 นาที และลักษณะสุดท้าย สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เป็นสถานีแห่งเดียวที่ผู้โดยสารสามารถนำสัมภาระมาเช็คอินเข้าสู่บริการขนถ่ายสัมภาระไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ได้โดยสะดวก ซึ่งจะเปิดให้บริการอย่างเต็มระบบในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป นอกจากนี้ในอนาคตทางภาครัฐ จะให้มีการเชื่อมต่อการบริการไปจนถึงสถานีรถไฟดอนเมือง เพื่อเชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารที่ จะต้องการใช้บริการอากาศยานของท่าอากาศยานในเมืองทั้ง 2 แห่ง ระหว่าง ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าด้วยกันด้วย (สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552) จัดได้ว่าเป็นโครงการที่มีความสำคัญยิ่งในการเป็นตัวกลางพลังขับเคลื่อนระบบของเศรษฐกิจของไทยให้เจริญก้าวหน้า เพื่อตอบสนองความต้องการทางพฤติกรรมของผู้ใช้บริการจนได้รับความพึงพอใจสูงสุดนั่นเอง