

ภาคผนวก ง การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ในกรณีศึกษาต่าง ๆ

ง.1 การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์รายโครงการ

ง.2 การวิเคราะห์การดำเนินการชุดโครงการในกรณีศึกษาต่าง ๆ

ง.1 การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์รายโครงการ

จากการศึกษาวิเคราะห์แผนงานโครงการในแผนแม่บทฯ (บทที่ 5) และการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ (บทที่ 6) ที่ปรึกษาได้ดำเนินการนำโครงการต่างๆ ตามแผนแม่บทใน 6 ยุทธศาสตร์มาจำแนกออกตามแผนมาตรการที่สามารถประเมินค่าการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้จากการประยุกต์ใช้ข้อมูลทบทวนการศึกษาโครงการที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน แล้วจึงวิเคราะห์และประเมินแผนงานโครงการทั้งหมดเป็นรายโครงการ โดยสังเขป จากกระบวนการที่ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. โดยจะดึงงบประมาณจากโครงการตามแผนแม่บทมาเป็นงบประมาณเบื้องต้น ซึ่งพิจารณาการลงทุนดำเนินโครงการต่างๆ (ตั้งแต่ค่าศึกษาออกแบบ ค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ ค่าบำรุงรักษา ค่าประชาสัมพันธ์โครงการฯ) ศักยภาพในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการในรูปของ Benefit/Cost Ratio (BCR) และ Net Present Value (NPV) ตลอดจนถึงค่าใช้จ่ายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นรายแผนงานโครงการโดยใช้สมมติฐานว่าโครงการเริ่มดำเนินการในปีปัจจุบัน และคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ได้จากโครงการเป็นระยะเวลา 20 ปี และใช้วิธีการคำนวณตามแนวทางที่นำเสนอในบทที่ 6 ดังแสดงในตารางที่ ง.1-1 และตารางที่ ง.1-2 แสดงผลการประเมินผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์เป็นรายโครงการสำหรับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และสำหรับการเดินทางระหว่างเมือง ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าโครงการด้านระบบขนส่งที่ยั่งยืนนั้น เมื่อคำนวณผลประโยชน์ด้านเศรษฐศาสตร์ในระยะยาวแล้วจะคุ้มค่าการลงทุนเกือบทุกโครงการ ทั้งนี้ เพราะการจัดการระบบขนส่งที่ดีจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจซ้ำๆ กันต่อเนื่องกันทุกวัน เป็นระยะเวลาหลายปี (ทั้งนี้การจะบรรลุค่าการลดก๊าซเรือนกระจกที่ระบุไว้ในแต่ละมาตรการ จำเป็นจะต้องมีการศึกษาเพื่อลงรายละเอียด และปรับเปลี่ยนงบประมาณเพื่อให้เหมาะสมในการดำเนินการจริง)

ตารางที่ ง.1-1 การประเมินผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์รายโครงการสำหรับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

รหัส	โครงการ	งบลงทุน โครงการ (ล้านบาท)	การลดการ ปล่อยก๊าซเรือน กระจกสะสม จนถึงปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) (ล้านตัน)		มูลค่าการ ประหยัด ค่าใช้จ่าย ยานพาหนะ (ล้านบาท)	มูลค่า ประหยัดเวลา การเดินทาง (ล้านบาท)	มูลค่าการลด การสูญเสีย อัน เนื่องมาจาก อุบัติเหตุ (ล้านบาท)	มูลค่า ผลประโยชน์ จากการลด การปล่อย มลพิษ (ล้าน บาท)	ผลประโยชน์ รวมของ โครงการ (ล้านบาท)	NPV	BCR	มูลค่าการ กำจัด ก๊าซ เรือนกระจก (US\$/ตัน CO2)	
			min	max								min	max
E3.4	การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานพาหนะตาม ระยะทางการใช้งาน	27.00	50.09	68.87	100,597	120,641	1,626	77,525	300,389	300,362	11,125.51	0.01	0.02
E1.3	การปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง	32,998.28	28.17	46.96	61,497	73,750	994	47,393	183,634	150,636	5.56	23.42	39.04
E1.2	ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน*	614,492.37	30.86	30.86	59,599	71,474	963	45,930	177,966	436,526	0.29	663.73	663.73
E2.5	การกำหนดมาตรฐานการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงใน รถยนต์รุ่นใหม่	2.00	18.78	31.31	40,619	48,712	656	31,303	121,289	121,287	60,644.51	0.00	0.00
E5.1	แผนงาน/โครงการส่งเสริมการใช้รถยนต์ที่เป็น มิตรกับสิ่งแวดล้อม (ไฮบริด ไฟฟ้า หรือเซลล์ เชื้อเพลิง)	84.80	9.39	21.91	25,814	30,957	417	19,893	77,081	76,996	908.97	0.13	0.30
E2.3	แผนงาน/โครงการกำจัดรถยนต์เก่า	4.00	6.26	18.78	20,499	24,583	331	15,798	61,211	61,207	15,302.82	0.01	0.02
E3.1	นโยบายการควบคุม/จัดเก็บค่าที่จอดรถ	15.00	6.26	12.52	16,323	19,576	264	12,580	48,742	48,727	3,249.49	0.04	0.08
E2.2	แผนงาน/โครงการตรวจสอบและซ่อมบำรุง ยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ	20.60	3.13	9.39	10,250	12,292	166	7,899	30,606	30,585	1,485.71	0.07	0.22
E4.4	การส่งเสริมการขับอย่างเป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม	92.60	3.13	9.39	10,250	12,292	166	7,899	30,606	30,513	330.51	0.33	0.99
E3.2	การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในช่วงเวลา เร่งด่วน	65.00	1.25	6.26	6,074	7,284	98	4,681	18,137	18,072	279.03	0.35	1.73
E5.3	ระบบรายงานสภาพการจราจรแก่ผู้ขับขี่	240.00	1.25	5.01	5,315	6,373	86	4,096	15,870	15,630	66.12	1.60	6.39
E5.4	ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่	600.00	1.25	5.01	5,315	6,373	86	4,096	15,870	15,270	26.45	3.99	15.97
E1.7	การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการชื้อกรยาน	240.00	1.25	5.01	5,315	6,373	86	4,096	15,870	15,630	66.12	1.60	6.39
E3.3	มาตรการเพิ่มภาษีรถยนต์สำหรับยานพาหนะที่ ก่อให้เกิดมลพิษสูง	7.00	1.25	5.01	5,315	6,373	86	4,096	15,870	15,863	2,267.08	0.05	0.19

ตารางที่ ง.1-1 การประเมินผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์รายโครงการสำหรับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ต่อ)

รหัส	โครงการ	งบลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสะสมจนถึงปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) (ล้านตัน)		มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายยานพาหนะ (ล้านบาท)	มูลค่าประหยัดเวลาการเดินทาง (ล้านบาท)	มูลค่าการลดการสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ (ล้านบาท)	มูลค่าผลประโยชน์จากการลดการปล่อยมลพิษ (ล้านบาท)	ผลประโยชน์รวมของโครงการ (ล้านบาท)	NPV	BCR	มูลค่าการจัดก๊าซเรือนกระจก (US\$/ตัน CO2)	
			min	max									
			ผลประโยชน์สะสมจนถึงปี พ.ศ.2573 (ค.ศ.2030)									min	max
E5.2	แผนงาน/โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม*	41,913.28	0.63	3.13	3,037	3,642	49	2340	9,068	32,845	0.22	446.28	2,231.41
E4.6	แผนงาน/โครงการทำงานจากระยะไกล	40.00	0.63	1.25	1,139	1,366	18	878	3,401	3,361	85.02	1.06	2.13
E1.4	การพัฒนาระบบตัวร่วมเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง	208.00	0.63	1.25	380	455	6	293	1,134	926	5.45	5.54	11.07
E1.1	การพัฒนาที่ดินบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)	200.00	-	0.63	380	455	6	293	1,134	934	5.67	10.65	-
E1.6	การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อคนเดินเท้า	255.00	-	0.63	380	455	6	293	1,134	879	4.45	13.58	-
E2.1	การกำหนดเขตปลอดรถยนต์	60.00	-	0.63	380	455	6	293	1,134	1,074	18.89	3.19	-
E1.5	การวางแผนและก่อสร้างจุดจอดแล้วจร	300.00	-	0.63	380	455	6	293	1,134	834	3.78	15.97	-
E4.1	แผนงาน/โครงการวันปลอดรถยนต์	170.00	-	0.63	380	455	6	293	1,134	964	6.67	9.05	-
E4.2	แผนงาน/โครงการจักรยานให้เช่า/ให้ยืมในเขตเมือง	100.00	-	0.63	380	455	6	293	1,134	1,034	11.34	5.32	-
E4.5	การส่งเสริมการทำงานแบบเหลื่อมเวลา	20.00	-	0.63	380	455	6	293	1,134	1,114	56.68	1.06	-

*โครงการบางโครงการอาจไม่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่คุ้มค่าด้วยตัวโครงการเอง เนื่องจากต้องใช้ค่าลงทุนจำนวนมหาศาลส่งผลให้ค่า NPV ออกมาเป็นลบ แต่อย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวควรพิจารณาาร่วมดำเนินการไปพร้อมกับโครงการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมสูงสุด

หมายเหตุ รหัส คือลำดับในตารางภาคผนวก ก. เช่น E4.1 หมายถึงโครงการสำหรับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (e BUM) มาตรการที่ 4 ข้อที่ 1

ตารางที่ ง.1-2 การประเมินผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์รายโครงการสำหรับการเดินทางระหว่างเมือง

รหัส	โครงการ	งบลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสะสม จนถึงปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) (ล้านตัน)		มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายยานพาหนะ (ล้านบาท)	มูลค่าประหยัดเวลาการเดินทาง (ล้านบาท)	มูลค่าการลดการสูญเสียอื่นเนื่องมาจากอุบัติเหตุ (ล้านบาท)	มูลค่าผลประโยชน์จากการลดมลพิษ (ล้านบาท)	ผลประโยชน์รวมของโครงการ (ล้านบาท)	NPV	BCR	มูลค่าการกำจัดก๊าซเรือนกระจก (US\$/ตัน CO2)	
			min	max	ผลประโยชน์สะสมจนถึงปี พ.ศ.2573 (ค.ศ.2030)							min	max
N3.2	การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานพาหนะตามระยะทางการใช้งาน	28.00	39.54	55.36	84,026	13,484	129,344	41,686	268,541	268,513	9,590.74	0.02	0.02
N2.4	การกำหนดมาตรฐานการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในรถยนต์รุ่นใหม่	8.00	23.73	39.54	58,319	9,359	89,773	28,933	186,384	186,376	23,298.05	0.01	0.01
N2.2	แผนงาน/โครงการกำจัดรถยนต์เก่า	16.00	15.82	31.63	46,425	7,450	71,464	23,032	148,372	148,356	9,273.24	0.02	0.03
N2.3	การจำกัดความเร็วบนทางหลวงและมอเตอร์เวย์	15.00	15.82	31.63	43,740	7,019	67,330	21,700	139,788	139,773	9,319.22	0.02	0.03
N2.5	แผนงาน/โครงการลดรถบรรทุกวิ่งเที่ยวเปล่า	34.64	15.82	31.63	41,821	6,711	64,377	20,748	133,657	133,623	3,858.47	0.04	0.07
N5.1	แผนงาน/โครงการส่งเสริมการใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (ไฮบริด ไฟฟ้า หรือเซลล์เชื้อเพลิง)	339.20	11.86	27.68	36,450	5,849	56,108	18,083	116,490	116,151	343.43	0.41	0.95
N2.1	แผนงาน/โครงการตรวจสอบและซ่อมบำรุงยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ	82.40	7.91	23.73	29,160	4,679	44,887	14,467	93,192	93,110	1,130.97	0.12	0.35
N1.2	การพัฒนารถไฟฟ้าคู่ เพื่อปรับปรุงการให้บริการ*	96,984.58	7.91	15.82	21,870	3,510	33,665	10,850	69,894	27,090	0.72	204.39	408.79
N4.1	การส่งเสริมการขับอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	370.40	3.95	11.86	14,580	2,340	22,443	7,233	46,596	46,226	125.80	1.04	3.12
N5.2	แผนงาน/โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	4,229.39	0.79	3.95	4,220	677	6,497	2,094	13,488	9,259	3.19	35.65	178.27
N1.1	การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง*	408,891.52	0.79	3.95	1,535	246.2867409	2,362	761	4,905	403,987	0.01	3,446.92	17,234.62
N3.1	มาตรการเพิ่มภาษีรถยนต์สำหรับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษสูง	28.00	-	1.58	1,535	246.2867409	2,362	761	4,905	4,877	175.17	0.59	

*โครงการบางโครงการอาจไม่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่คุ้มค่าด้วยตัวโครงการเอง เนื่องจากต้องใช้ค่าลงทุนจำนวนมหาศาลส่งผลให้ค่า NPV ออกมาเป็นลบ แต่อย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวควรพิจารณาาร่วมดำเนินการไปพร้อมกับโครงการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อให้เกิดผลประโยชน์รวมสูงสุด

หมายเหตุ รหัส คือลำดับในตารางภาคผนวก ก. เช่น E4.1 หมายถึงโครงการสำหรับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (e BUM) มาตรการที่ 4 ข้อที่ 1

ง.2 การวิเคราะห์การดำเนินการชุดโครงการในกรณีต่าง ๆ

สำหรับผลการวิเคราะห์การดำเนินงานชุดโครงการ มีวัตถุประสงค์ เพื่อตรวจสอบว่าการดำเนินโครงการที่มีงบประมาณค่าใช้จ่ายโครงการในระดับต่างๆ จะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจศาสตร์อย่างไรบ้างและมีศักยภาพในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้มากน้อยเพียงใดโดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจศาสตร์ตามแนวทางที่อธิบายไว้ในบทที่ 6 ที่ระยะเวลาดำเนินการ 20 ปี ที่ปรึกษาได้แบ่งกรณีศึกษาออกเป็น 6 กรณี ดังนี้

- 1) **กรณีฐาน-Business as usual (BAU)** คือ กรณีฐานที่ใช้ประมาณการการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอนาคต ในกรณีที่ดำเนินกิจกรรมตามปกติ โดยไม่มีกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจก หรือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งใดๆ เพิ่มเติมเลย
- 2) **กรณี SCN1** คือ กรณีฐานและดำเนินการตามแผนงานปัจจุบัน หมายถึง กรณีที่มีโครงการตามแผนงานปัจจุบันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีแผนการดำเนินการอย่างชัดเจน และมีการจัดตั้งงบประมาณไว้แล้ว (เหมือนสมมติฐานที่ใช้ในบทที่ 6)
- 3) **กรณี SCN2** คือ **SCN1** และมาตรการโครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษาทั้งหมด หมายถึง กรณีที่มีการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการปัจจุบันร่วมกับแผนงานโครงการที่เสนอแนะโดยที่ปรึกษาเพื่อให้เกิดการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่งทางบก (เหมือนสมมติฐานที่ใช้ในบทที่ 6)
- 4) **กรณี SCN2A** คือ **SCN1** และมาตรการโครงการต่างๆ ที่เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษาเฉพาะที่ใช้งบประมาณไม่เกิน 100 ล้านบาท สำหรับศึกษา ก่อสร้าง ดำเนินการบำรุงรักษาโครงการในช่วง 20 ปี
- 5) **กรณี SCN2B** คือ **SCN1** และมาตรการโครงการต่างๆ ที่เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษาเฉพาะที่ใช้งบประมาณไม่เกิน 1,000 ล้านบาท สำหรับศึกษา ก่อสร้าง ดำเนินการบำรุงรักษาโครงการในช่วง 20 ปี
- 6) **กรณี SCN2C** คือ **SCN1** และมาตรการโครงการต่างๆ ที่เสนอแนะเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษาเฉพาะที่ใช้งบประมาณไม่เกิน 10,000 ล้านบาท สำหรับศึกษา ก่อสร้าง ดำเนินการบำรุงรักษาโครงการในช่วง 20 ปี

สำหรับสมมติฐานการดำเนินการแผนงานโครงการในกรณีศึกษาต่างๆ ได้สรุปไว้ในตารางที่ ง.2-1

ตารางที่ ง.2-1 รายชื่อโครงการระบบขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับกรณีศึกษาต่าง ๆ

มาตรการ/โครงการ	พื้นที่ดำเนินการ		สมมติฐานการดำเนินโครงการต่าง ๆ					
	กทม	ประเทศ	BAU	SCN1	SCN2A	SCN2B	SCN2C	SCN2
การกำหนดมาตรฐานการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในรถยนต์รุ่นใหม่	✓	✓			✓	✓	✓	✓
มาตรการเพิ่มภาษีรถยนต์สำหรับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษสูง	✓	✓			✓	✓	✓	✓
การส่งเสริมการขับอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	✓	✓			✓	✓	✓	✓
โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	✓	✓					✓	✓
โครงการส่งเสริมการใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (อีโคคาร์ ไฮบริด ไฟฟ้า หรือเซลล์เชื้อเพลิง)	✓	✓			✓	✓	✓	✓
โครงการตรวจสอบและซ่อมบำรุงยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
การปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง การปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง	✓							✓
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	✓			✓				
การพัฒนาระบบตัวร่วมเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง	✓		✓					
การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อคนเดินเท้า	✓					✓	✓	✓
การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการขี่จักรยาน	✓					✓	✓	✓
โครงการจักรยานให้เช่า/ให้ยืมในเขตเมือง	✓				✓	✓	✓	✓
การส่งเสริมการทำงานแบบเหลื่อมเวลา	✓			✓	✓	✓	✓	✓
โครงการทำงานจากระยะไกล	✓				✓	✓	✓	✓
ระบบรายงานสภาพการจราจรแก่ผู้ขับขี่	✓					✓	✓	✓
โครงการวันปลอดรถยนต์	✓					✓	✓	✓
การพัฒนารถไฟทางคู่ เพื่อปรับปรุงการให้บริการ		✓		✓				✓
การจำกัดความเร็วบนทางหลวงและมอเตอร์เวย์		✓			✓	✓	✓	✓
โครงการลดรถบรรทุกวิ่งเที่ยวเปล่า		✓			✓	✓	✓	✓
การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์ตามระยะทางการใช้งาน	✓	✓			✓	✓	✓	✓
โครงการกำจัดรถยนต์เก่า	✓	✓			✓	✓	✓	✓
การพัฒนาที่ดินบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)	✓					✓	✓	✓
การวางแผนและก่อสร้างจุดจอดแล้วจร	✓					✓	✓	✓
นโยบายการควบคุม/จัดเก็บค่าที่จอดรถ	✓				✓	✓	✓	✓
การกำหนดเขตปลอดรถยนต์	✓			✓	✓	✓	✓	✓
การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน	✓				✓	✓	✓	✓
ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่	✓					✓	✓	✓
การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง		✓		✓				

ตารางที่ ง.2-2 และ ตารางที่ ง.2-3 สรุปผลการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของกรณีศึกษาต่างๆ สำหรับโครงการการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และสำหรับการเดินทางระหว่างเมืองตามลำดับ ส่วนตารางที่ ง.2-4 สรุปผลคาดการณ์การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) สำหรับกรณีศึกษาต่างๆ

ตารางที่ ง.2-2 ผลการวิเคราะห์โครงการทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้นของโครงการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ.2573 หรือ ค.ศ.2030) สำหรับกรณีศึกษาต่าง ๆ

	เปรียบเทียบกรณีฐาน (BAU) กับกรณี				
Scenario	SCN1	SCN2A	SCN2B	SCN2C	SCN2
NPV (ล้านบาท)	- 403,754	710,193	760,331	760,331	878,122

ตารางที่ ง.2-3 ผลการวิเคราะห์โครงการทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้นของโครงการการเดินทางระหว่างเมือง ในระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ.2573 หรือ ค.ศ.2030) สำหรับกรณีศึกษาต่าง ๆ

	เปรียบเทียบกรณีฐาน (BAU)กับกรณี				
Scenario	SCN1	SCN2A	SCN2B	SCN2C	SCN2
NPV (ล้านบาท)	- 337,967	974,628	1,137,004	1,146,263	1,119,173

ตารางที่ ง.2-4 ผลคาดการณ์การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030)

ปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030)	การคาดการณ์ ปริมาณก๊าซเรือน กระจกจากภาค ขนส่งที่ปล่อยในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) (ล้านตัน)	ผลคาดการณ์การ ลดการปล่อยก๊าซ เรือนกระจกในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) (ล้านตัน)	สัดส่วนการลด การปล่อยก๊าซ เรือนกระจก เมื่อ เทียบกับการ ปล่อยก๊าซเรือน กระจก ในปีพ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) (ร้อยละ)	ปริมาณก๊าซเรือน กระจกจากภาค ขนส่งที่ปล่อยใน ปี พ.ศ. 2548 (ค.ศ. 2005) (ล้านตัน)	สัดส่วนการลด การปล่อยก๊าซ เรือนกระจก เมื่อ เทียบกับการปล่อย ก๊าซเรือนกระจก ในปี พ.ศ. 2548 (ค.ศ.2005) (ร้อยละ)
SCN1	102.82	6.1 – 6.7	6 – 7	57.52	11 - 12
SCN2A	102.82	21.3 – 23.5	21 - 23	57.52	37 – 41
SCN2B	102.82	23.2 – 25.6	23 – 25	57.52	40 - 45
SCN2C	102.82	23.3 – 25.7	23 - 25	57.52	40 – 45
SCN2	102.82	26.0 – 28.7	25 - 28	57.52	45 - 50