



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร



แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม

เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

มิถุนายน ๒๕๖๗

สารบัญ

		หน้า
ส่วนที่ ๑	บทสรุปผู้บริหาร	๑
ส่วนที่ ๒	ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติดคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑) ๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก) ๒.๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (รอง) ๒.๒ แผนระดับที่ ๒ ๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ๒.๓.๓ แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M – MAP) ๒.๓.๔ ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๖๐๐ ๒.๓.๕ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕) ๒.๓.๖ แผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๒) ๒.๓.๗ แผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๘๐) ๒.๓.๘ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๕)	๗ ๗ ๗ ๘ ๘ ๑๐ ๑๐ ๑๐ ๑๑ ๑๒ ๑๖ ๑๗ ๑๗ ๑๘ ๑๙
ส่วนที่ ๓	ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ	๒๓
ส่วนที่ ๔	สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง รูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) ๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึง สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) ๔.๑.๑ สถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน ๔.๑.๒ ปัญหาและอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	๒๕ ๒๕ ๓๘

๔.๑.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (SWOT Analysis)	๔๐
๔.๒ การประเมินความสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้า (Intermodal Transfer Facility : ITF) และการจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า	๔๔
๔.๒.๑ การประเมินความสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้า (Intermodal Transfer Facility : ITF)	๔๔
๔.๒.๒ การจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า	๔๕
๔.๓ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า แนวคิดการพัฒนาสถานีเชื่อมต่อที่สำคัญ การเชื่อมต่อบริเวณท่าอากาศยาน และการส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์	๕๑
๔.๓.๑ การจัดลำดับ (Phasing) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ๒๑๒ สถานี	๕๑
๔.๓.๒ แนวคิดการพัฒนาสถานีเชื่อมต่อที่สำคัญ	๕๒
๔.๓.๓ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ๘ สถานีรถไฟฟ้าต้นแบบเพื่อส่งเสริมการเดินทาง	๖๒
๔.๓.๔ การเชื่อมต่อบริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๗๙
๔.๓.๕ การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non – Motorized Transportation: NMT)	๘๓
๔.๔ การพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า	๘๔
๔.๔.๑ การพัฒนาเส้นทาง Feeder ระยะสั้น จำนวน ๔๕ เส้นทาง	๘๔
๔.๔.๒ การพัฒนาเส้นทาง Feeder ระยะกลาง จำนวน ๖๖ เส้นทาง	๘๖
๔.๕ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)	๘๘
๔.๕.๑ วัตถุประสงค์	๘๘
๔.๕.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม	๘๘
๔.๕.๓ แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)	๘๙
๔.๖ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) ไปดำเนินการ	๙๗
๔.๗ การบูรณาการแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ	๙๗

ภาคผนวก

- ภาคผนวก ก ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทาง
- ภาคผนวก ข การพัฒนาเส้นทาง Feeder ระยะสั้น จำนวน ๔๕ เส้นทาง
- ภาคผนวก ค การพัฒนาเส้นทาง Feeder ระยะกลาง จำนวน ๖๖ เส้นทาง

ส่วนที่ ๑

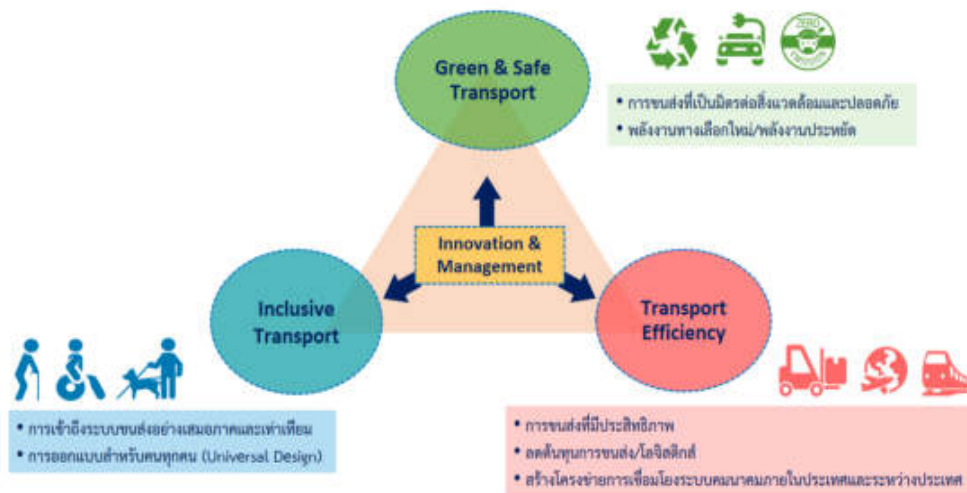
บทสรุปผู้บริหาร

๑.๑ ความเป็นมา

ระบบขนส่งเป็นองค์ประกอบหลักของการพัฒนาเมืองและการพัฒนาประเทศ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมาอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) มีรถไฟฟ้า ๑๔ สาย ๓๘๑ สถานี ระยะทางรวมประมาณ ๕๕๓ กิโลเมตร ตามแผนที่วางไว้ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๒ จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

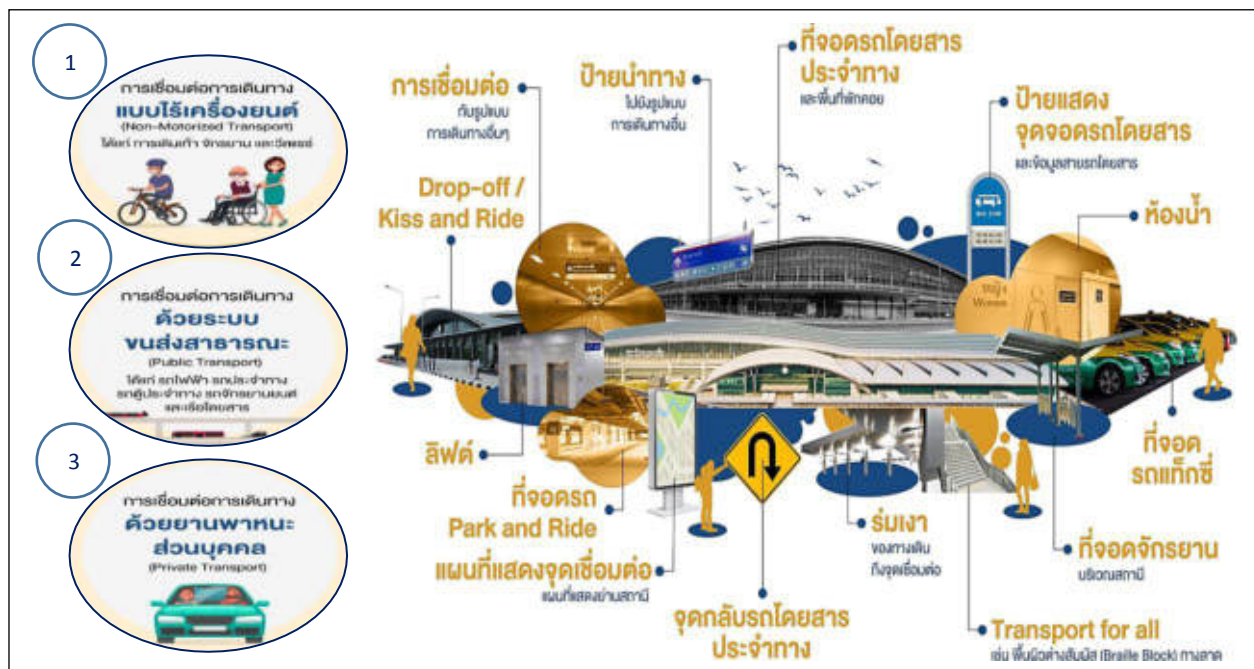
อย่างไรก็ตาม จากผลการสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพบว่า ยังมีปัญหาทั้งทางกายภาพ อาทิ สภาพทางเท้าที่ชำรุด การขาดร่มเงาทางเดินจากสถานีรถไฟฟ้าถึงจุดเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ป้ายแสดงข้อมูลและนำทางการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางทั้งเข้าและออกจากสถานีไม่ครบถ้วน และปัญหาของโครงข่ายการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงสถานีด้วยเหตุนี้ การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าของผู้เดินทาง ให้ขับเคลื่อนได้อย่างประสบความสำเร็จ จำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ร่วมดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของคนทุกกลุ่ม โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบในสถานีที่ก่อสร้างแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวนทั้งหมด ๑๑ สาย ๒๑๒ สถานี (ระยะทาง ๓๔๐ กิโลเมตร) รวมไปถึงจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าของผู้เดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าประสบผลสำเร็จ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่ง มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทาง และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย รองรับการเจริญเติบโตในอนาคต รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (รูปที่ ๑) เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นการขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ (Inclusive Transport) ตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียมทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง



รูปที่ ๑ แนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ เป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองเชื่อมต่อกับระบบขนส่งต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้เดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมืองและยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน และจะเป็นเสมือนคู่มือให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโครงข่ายเชื่อมต่อที่จำเป็นต่อไป โดยมีกรอบแนวคิดการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ แสดงดังรูปที่ ๒



รูปที่ ๒ กรอบแนวคิดการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐

๑.๒ วัตถุประสงค์

๑.๒.๑ เพื่อให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และเชื่อมต่อกับสนามบิน

๑.๒.๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรองรับอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า และช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๑.๓ วิสัยทัศน์

“สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับคนทุกกลุ่มและสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและสนามบินเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งที่ยั่งยืน”

๑.๔ พันธกิจ

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเพื่อเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและสนามบิน มีความเหมาะสม เพียงพอและมีประสิทธิภาพ

๑.๕ นโยบายการขับเคลื่อน

๑.๕.๑ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบสำหรับระบบรถไฟฟ้า และสนามบินให้เป็นตามมาตรฐานอย่างเพียงพอ และเหมาะสมต่อการใช้งาน

๑.๕.๒ ให้กระทรวงคมนาคมติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผล และทบทวนแผนปฏิบัติการเพื่อให้การเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินรองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางหลายรูปแบบ และผู้ใช้งานทุกกลุ่ม

๑.๖ ตัวชี้วัด

๑.๖.๑ ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐)

๑) มีการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ สนามบินดอนเมือง ภายใน พ.ศ. ๒๕๖๘

๒) มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า รวมไม่น้อยกว่า ๘๙ สถานี ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๐

๓) มีจำนวนเส้นทาง Feeder ที่เข้าสู่กระบวนการพิจารณาเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ จำนวน ๔๕ เส้นทาง

๔) มีสัดส่วน Feeder ต่อการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะทั้งหมดใน พ.ศ. ๒๕๗๐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒๒๗

๑.๖.๒ ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๑ – ๒๕๗๕)

๑) มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า รวมไม่น้อยกว่า ๘๔ สถานี ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๕

๒) มีจำนวนเส้นทาง Feeder ที่เข้าสู่กระบวนการพิจารณาเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ จำนวน ๖๖ เส้นทาง

๓) มีสัดส่วน Feeder ต่อการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะทั้งหมดใน พ.ศ. ๒๕๗๕ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒๒๗

๑.๖.๓ ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐)

๑) มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า รวมไม่น้อยกว่า ๓๙ สถานี ใน พ.ศ. ๒๕๘๐

๒) มีสัดส่วน Feeder ต่อการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะทั้งหมดใน พ.ศ. ๒๕๘๐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒๗๒

๑.๗ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์

๑.๗.๑ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑) กลยุทธ์ที่ ๑.๑ : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๘ โครงการ

๒) กลยุทธ์ที่ ๑.๒ : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๕ เป้าประสงค์ ๙ โครงการ/แผนงาน

๑.๗.๒ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

กลยุทธ์ที่ ๒.๑ : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๑ เป้าประสงค์ ๔ โครงการ

ทั้งนี้ รายละเอียดของแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์แสดงดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ สรุปแนวทางการพัฒนาตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

โครงการ	รายการ	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	งบประมาณ (ล้านบาท)		
			ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล					
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม					
เป้าประสงค์ที่ ๑ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่					
๑	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานคร	๖๖.๗๐	๒๙.๗๐	๒๘.๓๐	๘.๗๐
๒	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	๖.๕๐	๓.๒๐	๒.๖๐	๐.๗๐
๓	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ในเขตจังหวัดนนทบุรี	๑๓.๐๐	๔.๗๐	๓.๒๐	๕.๑๐
๔	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ในเขตจังหวัดปทุมธานี	๐.๔๐	-	๐.๔๐	-
เป้าประสงค์ที่ ๒ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ต้องการเข้าใช้งานสถานีรถไฟฟ้า					
๕	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถ โดยสารประจำทาง	๑๖๔.๔๐	๗๗.๖๐	๖๐.๑๐	๒๖.๗๐

ตารางที่ ๑ (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

โครงการ	รายการ	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	งบประมาณ (ล้านบาท)		
			ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
เป้าประสงค์ที่ ๓ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารให้ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบสถานี					
๖	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและรถไฟฟ้าสายสีม่วง	๑๑.๙๐ (๕๔ สถานี)	๔.๖๐ (๒๑ สถานี)	๕.๕๐ (๒๕ สถานี)	๑.๘๐ (๘ สถานี)
๗	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)	๓.๑๐ (๑๔ สถานี)	๐.๙๐ (๔ สถานี)	๐.๙๐ (๔ สถานี)	๑.๓๐ (๖ สถานี)
๘	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)	๑๓.๕๐ (๖๑ สถานี)	๕.๕๐ (๒๕ สถานี)	๕.๑๐ (๒๓ สถานี)	๒.๙๐ (๑๓ สถานี)
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล					
เป้าประสงค์ที่ ๔ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้าสู่ระบบราง และเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบ feeder					
๙	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร	๓๓.๕๐	๓๓.๕๐	-	-
๑๐	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี	๔.๐๐	๔.๐๐	-	-
๑๑	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี	๒.๕๐	๒.๕๐	-	-
๑๒	การพัฒนาเส้นทาง Feeder - ปี ๒๕๖๗ จำนวน ๓๐ เส้นทาง - ระยะสั้น / ระยะกลาง	๑๕ เส้นทาง*	๖๖ เส้นทาง*		
เป้าประสงค์ที่ ๕ : เพื่อเติมเต็มความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะบนถนนฝั่งเมืองที่ตัดใหม่					
๑๓	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้มีบริการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนฝั่งเมือง)	๔๐.๐๐	-	๔๐.๐๐	-
เป้าประสงค์ที่ ๖ : เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้า					
๑๔	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	-	-
๑๕	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต	๑๐.๐๐	๑๐.๐๐	-	-
เป้าประสงค์ที่ ๗ : เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี และส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ					
๑๖	โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทางศูนย์ราชการนนทบุรี	๘๕๐.๐๐	-	๘๕๐.๐๐	-

ตารางที่ ๑ (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

โครงการ	รายการ	งบประมาณ ลงทุน (ล้านบาท)	งบประมาณ (ล้านบาท)		
			ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
เป้าประสงค์ที่ ๘ : การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศที่มากขึ้น และเป็นทางเลือกการเดินทางเข้าสู่สนามบินหลักของประเทศ					
๑๗	โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะสนามบินดอนเมือง	๕.๐๐	๕.๐๐	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่					
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล					
เป้าประสงค์ที่ ๙ : ได้แนวทางการจัดเตรียมเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์เชื่อมโยงโครงการรถไฟฟ้า					
๑๘	โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร	๓,๑๒๗.๕๙	๘๔๖.๗๙	๒,๒๘๐.๘๐	-
๑๙	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	๔.๐๐ (๓๐ สถานี)	๔.๐๐ (๓๐ สถานี)	-	-
๒๐	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี	๔.๐๐ (๒๘ สถานี)	๔.๐๐ (๒๘ สถานี)	-	-
๒๑	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี	๒.๐๐ (๑๑ สถานี)	๒.๐๐ (๑๑ สถานี)	-	-
รวมงบประมาณ ทั้งสิ้น		๔,๓๓๒.๐๙	๑,๐๓๗.๙๙	๓,๒๘๖.๘๐	๔๗.๒๐

*ไม่ใช้งบประมาณในการดำเนินการ

ส่วนที่ ๒

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)

ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) เป็นการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน อันจะก่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมาย ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศ คือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวมโดยการประเมินผลการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทยขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเศรษฐกิจ และการกระจายรายได้ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ และประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้และสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ดังนี้

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

๑) เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๒.๑ : ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๒.๒ : ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๔ : โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

ข้อ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ : การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ โดยให้ความสำคัญกับระบบรางและน้ำมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลัก และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้และสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ จะทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนได้สะดวกขึ้น รวมทั้งสามารถเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างไร้รอยต่อ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อเชื่อมโยงไทยและเชื่อมโลก

๒.๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (รอง)

๑) เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๒.๓ : ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ

๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๓ : สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

ข้อ ๔.๓.๑ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก : โดยพัฒนารูปแบบและแนวทางการจัดการเมืองเพื่อมุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำ

ข้อ ๔.๓.๓ มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน : โดยบูรณาการนโยบายและแผนพัฒนาประเทศในทุกสาขา โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการส่งเสริมสินค้าและบริการคาร์บอนต่ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นระบบ และพัฒนาเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสร้างแรงจูงใจและสนับสนุนการลงทุนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รวมทั้งพัฒนารูปแบบทางธุรกิจด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งมีการพัฒนากฎหมายเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ

๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

การปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามแผนจะช่วยส่งเสริมและดึงดูดการเข้าใช้งานระบบคมนาคมขนส่งทางรางและส่งเสริมการเดินทางแบบคาร์บอนต่ำ

๒.๒ แผนระดับที่ ๒

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

ยุทธศาสตร์ชาติสู่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๓ ประเด็น เป็นการกำหนดประเด็นในลักษณะที่มีความบูรณาการและเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติด้านที่เกี่ยวข้อง (Cross Issue) และประเด็นการพัฒนาจะไม่มีซ้ำซ้อนกันระหว่างแผนแม่บทฯ เพื่อให้ส่วนราชการสามารถนำแผนแม่บทฯ ไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และป้องกันการเกิดความสับสน โดยเป็นแผนระดับที่ ๒ ที่มีผลผูกพันให้ทุกหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต้องแปลงไปสู่การปฏิบัติ ร่วมกันอย่างบูรณาการ รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทฯ เพื่อบรรลุผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างเป็นรูปธรรม และส่งผลให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ต่อไป

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ดังนี้

๑) ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

(๑) เป้าหมาย

ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

(๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นหนึ่งในปัจจัยที่จะช่วยให้เป้าหมายการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเป็นไปตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) และจะส่งผลให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

๑.๒) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

(๑) แนวทางการพัฒนา

พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

(๒) เป้าหมายของแผนย่อย

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และสนับสนุนการเดินทางหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ โดยที่การปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามแผนจะช่วยส่งเสริมและดึงดูดการเข้าใช้งานระบบคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งจะส่งผลให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

๒) ประเด็นที่ ๒ : พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (รอง)

๒.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

(๑) เป้าหมายที่ ๑ : ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

(๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

การปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามแผนที่กำหนดจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงบริการสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และการบริการให้เข้าถึงพื้นที่เป้าหมายในการเดินทางอย่างสะดวกยิ่งขึ้น ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชนโดยรอบและการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับปริมณฑลอย่างไร้รอยต่อ ช่วยกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครออกสู่ปริมณฑล

๒.๒) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

(๑) แนวทางการพัฒนา

ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่อัจฉริยะที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ที่อยู่อาศัย ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ทุกกลุ่ม และผลักดันการพัฒนาเมืองอัจฉริยะในเมืองที่มีศักยภาพ ซึ่งมีการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสมัยใหม่มาพัฒนาระบบบริหารจัดการเมืองในทุกมิติให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

(๒) เป้าหมายของแผนย่อย

เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

การปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ช่วยส่งเสริมการเดินทางอัจฉริยะ (Smart Mobility) ถึงแม้ว่าจะไม่สามารถบ่งชี้ได้โดยตรงกับอัตราการเปลี่ยนแปลงงบประมาณของภาครัฐเฉลี่ยของจังหวัดเป้าหมาย (ตัวชี้วัดของเป้าหมายของแผนย่อยนี้) แต่การสนับสนุนการเดินทางอัจฉริยะ (Smart Mobility) จะช่วยจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อการจัดสรรงบประมาณลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะ และส่งผลทางอ้อมต่ออัตราการเปลี่ยนแปลงงบประมาณของภาครัฐเฉลี่ยของจังหวัดเป้าหมาย

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” การสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งส่งเสริมทางสังคมที่ก้าวทันพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนานตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ มีความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูง และคำนึงถึงความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ดังนี้

เป้าหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓

๑) เป้าหมายหลัก

เป้าหมายที่ ๓ : การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม

มุ่งลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมทั้งในเชิงรายได้ พื้นที่ ความมั่งคั่ง และการแข่งขันของภาคธุรกิจด้วยการสนับสนุน ช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนสถานะ ทางเศรษฐกิจและสังคม กระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึง และเท่าเทียมในทุกพื้นที่ พร้อมทั้งเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจให้เปิดกว้างและเป็นธรรม

๒) หมายเหตุการพัฒนา

หมายเหตุที่ ๘ : ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น้อยอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพียงพอ และได้มาตรฐาน ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล รองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง : กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอและได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ

๒.๓ แผนระดับที่ ๓

๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกและปลอดภัย เพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง รวมถึงขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

๑.๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงานโครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) เพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจนถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (ท่าเรือสาทรที่เป็นจุดเชื่อมต่อเรือด่วนเจ้าพระยา รถไฟฟ้า BTS และระบบขนส่งสาธารณะ) และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง

๑.๒) การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบ การบูรณาการการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและทรัพยากรทางอากาศชาติ ส่งเสริมลดการใช้พลังงาน และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่าง ๆ โดยปรับเปลี่ยนเป็น โครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการและการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อกับนานาชาติและเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยเร่งรัดพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานบริการ และกฎ ระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุน และความต้องการในการเดินทางที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึงเพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัดให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน โดยมี วิสัยทัศน์ : “พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

สอดคล้องกับเป้าประสงค์ที่ ๑.๕ ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ โดยมีกลยุทธ์ ดังนี้

- ๑.๑) ยกย่องการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน
- ๑.๒) กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ
- ๑.๓) พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุนเพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งระบบขนส่งสาธารณะหลัก
- ๑.๔) พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกคนในสถานีขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการเดินทาง
- ๑.๕) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและกระบวนการส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
สอดคล้องกับเป้าประสงค์ที่ ๒.๕ เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน โดยมีกลยุทธ์ ดังนี้

- ๒.๑) ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ๒.๒) ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญ

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

สอดคล้องกับเป้าประสงค์ที่ ๓.๕ มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีกลยุทธ์ ดังนี้

- ๓.๑) การดำเนินการที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก มลพิษทางอากาศ และสนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง
- ๓.๒) สร้างกระบวนการตรวจติดตามและบริหารจัดการเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับสถานการณ์และผลกระทบจากภัยพิบัติ
- ๓.๓) ซ่อมบำรุง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรองรับต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ

๒.๓.๓ แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP)

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ซึ่ง คจร. มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) ทั้งนี้ แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) ได้มีการปรับปรุงเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับสถานการณ์มาเป็นระยะ

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) เป็นโครงการที่สืบเนื่องจากการที่รัฐบาลมีแนวคิดในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางมาช่วยแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด โดยจะทำการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจำนวน ๑๒ สาย (อยู่ในแผนเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรี ๑๐ สาย) ระยะทางรวม ๕๐๙ กิโลเมตร ๓๑๒ สถานี ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คาดว่าจะส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก ลดเวลาในการเดินทาง ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยการก่อสร้างนั้นยึดหลักตามแนวความคิด “แผนแม่บทการขนส่งมวลชนทางราง” ที่ได้เสนอให้เป็นแบบ “รัศมีและวงแหวน (Radial and Circumferential Pattern)” ซึ่งมีความเหมาะสมกับ ๒ แนวทางการพัฒนาของกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดียว (Monocentric) และการกระจายของชุมชนชานเมืองเกิดขึ้นรอบ ๆ โครงการรถไฟฟ้า จำนวน ๑๒ สาย ตามแผนแม่บทฯ แสดงดังรูปที่ ๓ จะใช้โครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดง ทำหน้าที่เป็นแกนหลักของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมดให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนจากชานเมืองสู่เขตใจกลางเมืองต่อไป ปัจจุบันการดำเนินงานเป็นไปตามแผนเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรีดำเนินการ ๑๐ สายทางหลัก ระยะทางรวม ๔๖๔ กิโลเมตร รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้า จำนวน ๑๒ สาย ตามแผนแม่บทฯ แสดงดังตารางที่ ๒

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ได้อาศัยข้อมูลจากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) (เส้นทางรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า และคาดการณ์ปีที่จะเปิดให้บริการรถไฟฟ้า) กำหนดขอบเขตของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมฯ

ตารางที่ ๒ แสดงรายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้า จำนวน ๑๒ สาย ตามแผนแม่บท M - MAP

ลำดับที่	รถไฟฟ้า	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	แผนปีเปิด บริการ	สถานะ
๑	สายสีแดง (เหนือ - ไต้)	รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	๘.๘๔	๒๕๖๙	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		บางซื่อ - รังสิต	๒๖.๓๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๖๔
		บางซื่อ - หัวลำโพง	๕.๗๖	๒๕๗๑	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		หัวลำโพง - วงเวียนใหญ่ - มหาชัย	๓๘.๐๐	N/A	รอการจัดทำแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าเพื่อพัฒนาขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M - MAP) ระยะที่ ๒
๒	สายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)	บางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก	๒๐.๑๔	๒๕๗๑	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		บางซื่อ - ดลิ่งชัน	๑๕.๒๖	๒๕๖๔	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๖๔
		ดลิ่งชัน - ศาลายา	๑๔.๘๐	๒๕๖๙	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		ดลิ่งชัน - ศิริราช	๕.๗๐	๒๕๖๙	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
๓	แอร์พอร์ต เรล ลิงก์	พญาไท - สุวรรณภูมิ	๒๘.๗๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๕๓
		ดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท	๒๑.๘๐	๒๕๗๐	รอโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน
๔	สายสีเขียว (สุขุมวิท)	หมอชิต - อ่อนนุช	๑๖.๕๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๕๒
		หมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	๑๘.๗๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๖๓
		คูคต - ลำลูกกา	๖.๕๐	๒๕๗๒	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M - MAP
		อ่อนนุช - แบริ่ง	๕.๕๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๕๔
		แบริ่ง - สมุทรปราการ	๑๓.๐๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๖๑
		สมุทรปราการ - บางปู	๙.๕๐	๒๕๗๒	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M - MAP
๕	สายสีเขียว (สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน	๗.๐๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๕๒
		สะพานตากสิน - ถนนตากสิน	๒.๐๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๕๒
		ถนนตากสิน - บางหว้า	๕.๕๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๕๖
		บางหว้า - ดลิ่งชัน	๗.๕๐	๒๕๖๙	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
		สนามกีฬาแห่งชาติ - ยศเส	๑.๐๐	๒๕๖๙	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
๖	สายสีน้ำเงิน	บางซื่อ - หัวลำโพง	๒๐.๐๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๔๗
		บางซื่อ - ท่าพระ	๑๓.๐๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๖๓
		หัวลำโพง - บางแค	๑๔.๐๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๖๒
		บางแค - พุทธรักษา สาย ๔	๘.๐๐	๒๕๗๒	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M - MAP
๗	สายสีม่วง	บางใหญ่ - เตาปูน	๒๓.๐๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๕๙
		เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	๒๓.๖๐	๒๕๗๐	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
๘	สายสีส้ม	ศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์	๑๓.๔๐	๒๕๗๑	อยู่ระหว่างการประกวดราคา
		ศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี	๒๒.๕๐	๒๕๖๘	อยู่ระหว่างการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
๙	สายสีชมพู	แคราย - มีนบุรี	๓๔.๕๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการใน พ.ศ. ๒๕๖๗
		ศรีรัช - เมืองทองธานี	๓.๐๐	๒๕๖๘	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
๑๐	สายสีเหลือง	ลาดพร้าว - สำโรง	๓๐.๔๐	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ใน พ.ศ. ๒๕๖๖
		แยกราชดา-ลาดพร้าว-แยกราชโยธิน	๒.๖๐	N/A	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
๑๑	สายสีเทา	วัชรพล - ทองหล่อ	๑๖.๒๕	N/A	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		พระโขนง - ท่าพระ	๒๓.๖๖	N/A	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
๑๒	สายสีเงิน	บางนา - สุวรรณภูมิ	๒๓	N/A	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

๒.๓.๔ ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๖๐๐

โครงการวางผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (กรมโยธาธิการและผังเมือง) ประกอบด้วย ๖ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบชี้แนะ การพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกัน อย่างเป็นระบบและเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ เพื่อให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน แก้ไขปัญหาความขัดแย้งของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่งเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลาง เศรษฐกิจและสังคมของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เป็นมหานครที่น่าอยู่ มีสภาพแวดล้อมที่ดี และมีการพัฒนาที่ยั่งยืน

วิสัยทัศน์การพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คือ “**ภาคมหานครที่มีศักยภาพ ในการแข่งขัน เป็นเมืองน่าอยู่ และพัฒนาอย่างยั่งยืน A Competitive, Livable, and Sustainable Region**” โดยเมื่อพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนา พบว่า ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง รูปแบบการเดินทาง ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ภาคมหานครที่มีการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ : การปรับปรุง รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจและโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และยุทธศาสตร์ที่ ๔ ภาคมหานครสะดวกสบาย : การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งให้รองรับการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม มีรายละเอียดดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ภาคมหานครที่มีการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ : การปรับปรุงรูปแบบ การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจและโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

๑.๑) กลยุทธ์ที่ ๒.๔ : ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ขนส่งและการรักษาสิ่งแวดล้อม มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- โครงการพัฒนารถไฟฟ้า ๑๓ เส้นทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นโครงการสำคัญ ที่จะส่งผลต่อการพัฒนาที่ดินและการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองในภาคมหานคร และพื้นที่ชานเมืองในเขตปริมณฑล
- การพัฒนาพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้าเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับ คุณภาพชีวิตของประชาชน
- พื้นที่รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรควรส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน และมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย ได้แก่ การพัฒนาที่อาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงานระบบสาธารณูปการ และพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
- สภาพแวดล้อมควรเอื้อต่อการเดินเท้าและทางจักรยาน เพื่อลดการพึ่งพาการใช้ รถยนต์ส่วนบุคคล

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ภาคมหานครสะดวกสบาย : การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง ให้รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

๒.๑) กลยุทธ์ที่ ๔.๑ : เร่งรัดพัฒนาระบบรางเชื่อมต่อเมืองสำคัญในจังหวัดปริมณฑล มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การเร่งรัดพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ศูนย์กลางภาคมหานคร ให้เสร็จสิ้นโดยเร็วจะสามารถเพิ่มทางเลือกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว และบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๒) กลยุทธ์ที่ ๔.๔ : พัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ในพื้นที่ชานเมืองและจังหวัด ปริมณฑล มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- พื้นที่พัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) มีลักษณะเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่าง การให้บริการของระบบรางกับพื้นที่อื่น ๆ ที่ไม่มีการให้บริการระบบรางโดยรอบพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างยานพาหนะส่วนบุคคลจากพื้นที่ชานเมืองสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมือง

- ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมรอง ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบริเวณชานเมือง เช่น บริเวณพื้นที่เมืองบางใหญ่ เมืองศาลายา และเมืองรังสิต เป็นต้น ส่งผลให้สามารถลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวเข้าสู่พื้นที่แหล่งงานบริเวณศูนย์กลางเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

๒.๓) กลยุทธ์ที่ ๔.๕ : พัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายรอง (Feeder System) เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่อยู่อาศัยกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การพัฒนาระบบขนส่งสายรอง (Feeder System) เป็นแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ซึ่งสามารถขยายขอบเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนให้เข้าถึงประชาชนได้อย่างทั่วถึงยิ่งขึ้น ได้แก่ รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) รถด่วนพิเศษ (BRT) เป็นต้น

- ลักษณะของ Feeder system ควรเชื่อมต่อยานที่อยู่อาศัยเข้ากับสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มการเข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ยังได้ผสมผสานหลักการและแนวคิดการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะหลักการพัฒนาเมืองกระชับ (Compact City) และหลักการ TOD ในการดำเนินการเพื่อบู่มั่นคงการควบคุมการเติบโตของเมืองในแนวราบ เพื่อลดการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawling) และส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหนาแน่นในบริเวณที่มีการให้บริการระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนเน้นการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน ได้สะดวกซึ่งการพัฒนาเมืองในลักษณะนี้มักตั้งอยู่บนเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือถนนสายหลัก

๒.๓.๕ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕)

กรุงเทพมหานครจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕) โดยทบทวนเป้าประสงค์และมาตรการที่กำหนดไว้ในแต่ละช่วงให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันยิ่งขึ้น และนำแผนวิสัยทัศน์ของประชาชนเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานครมากำหนดเป็นกรอบในการปรับปรุงบริการสาธารณะต่าง ๆ กำหนดประเด็นปัญหาที่ต้องได้รับการพัฒนาและแก้ไข ตลอดจนจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนพัฒนาเมืองในระยะยาวเพื่อให้กรุงเทพมหานครก้าวสู่การเป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ใน พ.ศ. ๒๕๗๕ ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องมีทิศทางดำเนินงานที่ชัดเจน

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๗๕) ดังนี้

๑) ส่งเสริมการขนส่งมวลชนและการคมนาคมทางเลือกที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนารถประจำทางสาธารณะพลังงานไฟฟ้า ขยายพื้นที่การให้บริการระบบรางให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๒) พัฒนาระบบตัวร่วมให้สามารถใช้งานได้กับระบบขนส่งมวลชนทุกประเภท เพื่ออำนวยความสะดวก และลดค่าใช้จ่ายของประชาชนในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน

๓) จัดให้มีที่จอดรถสาธารณะในจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งต่าง ๆ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรร่วมลงทุนกับภาคเอกชน หรือส่งเสริมให้เอกชนลงทุนพัฒนาที่จอดรถพร้อมกับตลาด หรือห้างสรรพสินค้าขนาดกลางถึงใหญ่ ในจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ

๒.๓.๖ แผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๒)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทระบบจุดจอดแล้วจรสำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๒) เพื่อศึกษาและประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจร โดยใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนทางรางจากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) ของ สนข. เป็นพื้นฐาน เพื่อกำหนดที่ตั้ง

และขนาดความจุที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้งานรวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่ละพื้นที่ เพื่อเสนอทางเลือกรูปแบบ การลงทุนและการบริหารจัดการที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ มาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ และรูปแบบ การส่งเสริม สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้งาน และเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑) กรอบเวลาของแผนแม่บทฯ กำหนดระยะเวลา ๑๒ ปี ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๒ ประกอบด้วย

๑.๑) แผนการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในระยะเร่งด่วน (โครงการที่กำลังก่อสร้างอยู่หรือแล้วเสร็จ ใน พ.ศ. ๒๕๖๒) (๐ – ๒ ปี)

๑.๒) แผนระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) (๓ – ๕ ปี)

๑.๓) แผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๒) (๖ – ๑๒ ปี)

๒) ประเภทของจุดจอดแล้วจร ออกเป็น ๓ ประเภท คือ

๒.๑) จุดจอดแล้วจรที่มีในแผนการพัฒนาจุดจอดแล้วจรของหน่วยงานรับผิดชอบ เช่น รฟม. รฟท. อยู่แล้ว

๒.๒) จุดจอดแล้วจรที่เปิดให้บริการอยู่แล้วในปัจจุบัน แต่ควรต้องมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพ

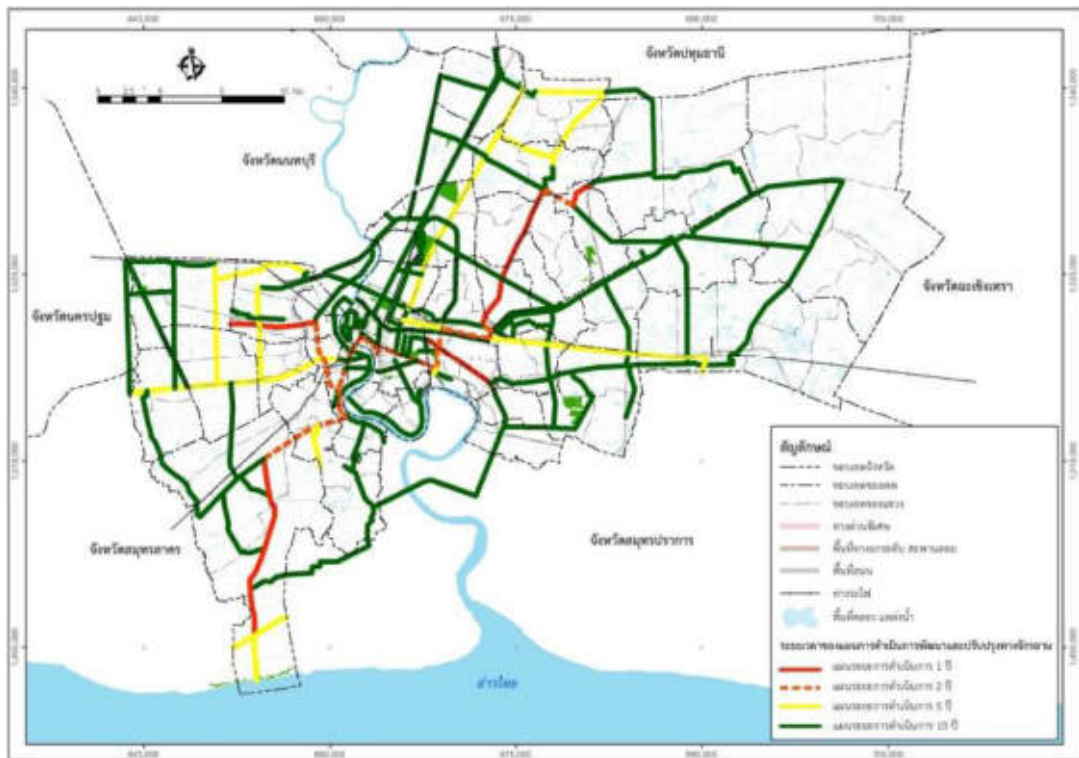
๒.๓) จุดจอดแล้วจรที่นำเสนอให้มีการพัฒนาเพิ่มเติม

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ได้นำข้อมูลจากแผนแม่บทจุดจอดแล้วจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งข้อมูลตำแหน่ง ระยะการพัฒนา ความจุของจุดจอด และปริมาณผู้โดยสาร มาเป็นหนึ่งในเกณฑ์การประเมินศักยภาพโครงข่ายการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารในระบบ การขนส่งมวลชนทางรางกับระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) การเดินทาง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๒.๓.๗ แผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๘๐)

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการโครงการวางแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขต กรุงเทพมหานครเพื่อจัดลำดับเส้นทางจักรยานที่มีศักยภาพในการปรับปรุงและพัฒนาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๗๘ เส้นทาง ซึ่งแบ่งระดับศักยภาพของเส้นทางจักรยาน ออกเป็น ๕ ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด จากผลการวิเคราะห์นำมาจัดลำดับแผนการดำเนินโครงการโครงข่ายเส้นทาง จักรยานที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุง โดยแบ่งออกเป็น ๔ ระยะ คือ ระยะ ๑ ปี คือ เส้นทางจักรยาน ที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงดำเนินการภายใน ๑ ปี ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน ๕ เส้นทาง ระยะ ๒ ปี คือ เส้นทางจักรยานที่มีบทบาทในการเชื่อมต่อเส้นทางจักรยานในระยะ ๑ ปี หรือระยะเร่งด่วน ให้พื้นที่ กรุงเทพมหานครมีการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางจักรยานอย่างเป็นระบบ ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุง ในระยะดำเนินการ ๒ – ๓ ปี ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน ๒๖ เส้นทาง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๖๙) คือ เส้นทางจักรยานที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงในระยะดำเนินการ ๔ – ๕ ปี ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน ๑๙ เส้นทาง ระยะ ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๗๐ – ๒๕๗๕) คือ เส้นทางจักรยานที่ควรได้รับการพัฒนาและ ปรับปรุงในระยะดำเนินการ ๙ – ๑๐ ปี ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน ๑๗๘ เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ ๔

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานี รถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ ได้นำข้อมูลโครงข่ายเส้นทาง จักรยานตามแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร มาใช้พิจารณาประกอบการจัดทำ แผนปฏิบัติการฯ



ที่มา : โครงการวางแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร ๒๕๖๔

รูปที่ ๕ โครงการวางแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร

๒.๓.๘ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๕)

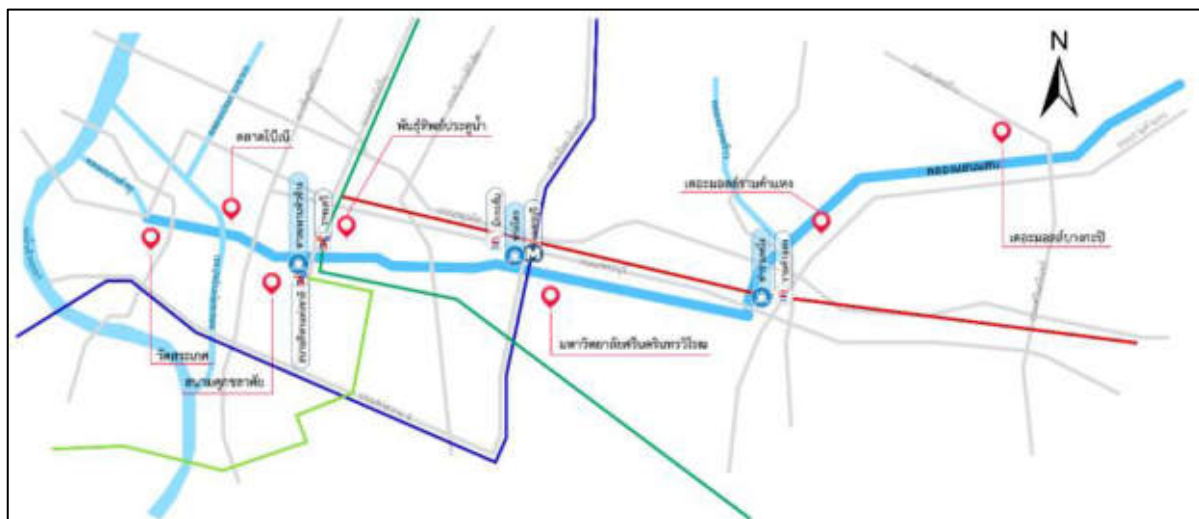
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๕) ที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะ ล้อ – ราง – เรือ ซึ่งมีระยะทางการเดินเท้าจากท่าเรือโดยสารไม่เกิน ๕๐๐ เมตร จำนวนทั้งหมด ๑๒ จุดเชื่อมต่อ แสดงดังตารางที่ ๓ และแผนผังโครงข่ายการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นในแม่น้ำต่าง ๆ และคลอง แสดงในรูปที่ ๕ – ๘

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๕) ดังนี้

ตารางที่ ๓ ทำเรือที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (ล้อ - ราง - เรือ) ในปัจจุบัน

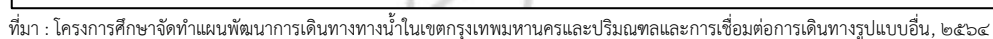
ลำดับ	คลอง/ แม่น้ำ	ทำเรือ	รถไฟฟ้า	สถานี	รถไฟฟ้า	สถานี
๑	แสนแสบ	ทำเรือรวมหนึ่ง	สาย ARL	รามคำแหง	-	-
		ทำเรือโศก	สายสีน้ำเงิน	เพชรบุรี	สาย ARL	มักกะสัน
		ทำเรือ สะพานหัวช้าง	สายสีเขียว (สุขุมวิท)	ราชเทวี	สายสีเขียว (สีลม)	สนามกีฬา แห่งชาติ
๒	ภาษีเจริญ	ทำเรือ อู่รถเมล์สาย ๙	สายสีน้ำเงิน	บางไผ่		
		ทำเรือบางหว้า	สายสีน้ำเงิน	บางหว้า	สายสีเขียว (สีลม)	สนามกีฬา แห่งชาติ
		ทำเรือ เพชรเกษม ๓๑	สายสีน้ำเงิน	เพชรเกษม ๔๘	-	-
		ทำเรือ เพชรเกษม ๓๕	สายสีน้ำเงิน	ภาษีเจริญ	-	-
๓	ผดุงกรุง เกษม	ทำเรือสถานี รถไฟหัวลำโพง	สายสีน้ำเงิน	หัวลำโพง	-	-
๔	เจ้าพระยา	ทำสะพาน พระนั่งเกล้า	สายสีม่วง	สะพาน พระนั่งเกล้า	-	-
		ทำบางโพ	สายสีน้ำเงิน	บางโพ	-	-
		ทำราชินี	สายสีน้ำเงิน	สนามชัย	-	-
		ทำสาทร	สายสีเขียว (สีลม)	สะพาน ตากสิน	-	-

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น, ๒๕๖๔



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น, ๒๕๖๔

รูปที่ ๕ การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของทำเรือในคลองแสนแสบ



Map of the Chao Phraya River area in Bangkok, showing the locations of various temples and landmarks. The map includes labels for the Chao Phraya River, the Chao Phraya Expressway, and several temples and landmarks. A blue line indicates the route of the Chao Phraya Expressway. A legend at the bottom right identifies the symbols for the Chao Phraya Expressway and the Chao Phraya River.

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น, ๒๕๖๔

รูปที่ ๗ การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในคลองผดุงกรุงเกษม



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น, ๒๕๖๔

รูปที่ ๘ การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

ส่วนที่ ๓

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เชื่อมโยงเป้าหมายของแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (Y1) กับเป้าหมายย่อย (Targets) ของการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) **ดังรูปที่ ๙** ซึ่งเป็นไปตามแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ ตามที่คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนเสนอเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำโครงการและแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงานของรัฐ

จากการพิจารณาความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) กับแผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วยประเด็น ดังต่อไปนี้

- ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (ด้านที่ ๗)
- ประเด็นการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านที่ ๖)

จาก**รูปที่ ๙** จะเห็นได้ว่า มีส่วนสอดคล้องเกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนหลายด้าน อย่างไรก็ตาม เป้าหมายย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (Goal) จะมีความสอดคล้องกับเป้าหมายย่อยของ SDGs ที่ได้กำหนดความเชื่อมโยงดังกล่าวไว้แล้ว สรุปได้ดังนี้

๑) เป้าหมายย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้อง SDG0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่น ต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

๒) เป้าหมายย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เมืองมีระบบจัดการสิ่งแวดล้อมและมลพิษที่มีประสิทธิภาพ ครอบคลุม และได้มาตรฐาน เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้อง SDG1103 ยกระดับการพัฒนาเป็นเมืองให้ครอบคลุมและยั่งยืน รวมทั้งเพิ่มพูนขีดความสามารถในการวางแผนและการบริหารจัดการ การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ อย่างมีส่วนร่วม บูรณาการ และยั่งยืนในทุกประเทศ ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๓

ดังนั้น การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) เพื่อให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยในประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นการดำเนินการที่มีส่วนช่วยผลักดันตามเป้าหมายย่อยของ SDGs เช่นเดียวกัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมสนับสนุนด้านเศรษฐกิจ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การทำให้การเดินทางในเขตเมืองมีประสิทธิภาพ ทำให้ความเป็นอยู่คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น รวมทั้งยังเป็นปัจจัยหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ทั้งนี้ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ จะเป็นการจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และลดการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและมลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอีกด้วย

การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ



หมายเหตุ: เป็นการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของเป้าหมายย่อย (SDG Targets) กับเป้าหมายแผนแม่บทย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บท จะสัมพันธ์กับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และสอดคล้องกับ SDGs ด้วย (แผนแม่บทที่ไฮไลท์แสดงถึงความสัมพันธ์ทางอ้อม)

ที่มา : <https://sdgs.nesdc.go.th/ยุทธศาสตร์ชาติกับ-sdgs/>

รูปที่ ๙ ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ส่วนที่ ๔

สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

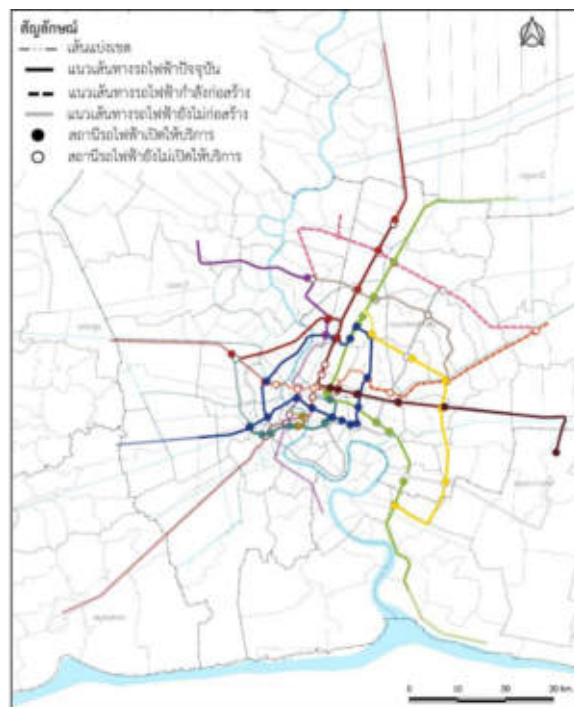
๔.๑.๑ สถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงข่ายรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M – MAP) มีรถไฟฟ้า ๑๔ สาย ๓๘๑ สถานี มีระยะทางรวมประมาณ ๕๕๓ กิโลเมตร ตามแผนที่วางไว้ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๒ จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีสถานีรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้วและอยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวนทั้งหมด ๑๑ สาย ๒๑๒ สถานี (ระยะทาง ๓๔๐ กิโลเมตร) และยังไม่ดำเนินการก่อสร้าง จำนวน ๑๖๙ สถานี

การรวบรวมข้อมูลและการสำรวจทางกายภาพของโครงข่ายการเดินทางเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินใช้เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่ให้บริการโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล นั้นพบว่า ในปัจจุบันมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะอื่นในลักษณะ ล้อ – ราง – เรือ และจุดจอดแล้วจรที่มีระยะทางการเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน ๕๐๐ เมตร มีรูปแบบดังต่อไปนี้

๑) การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้า

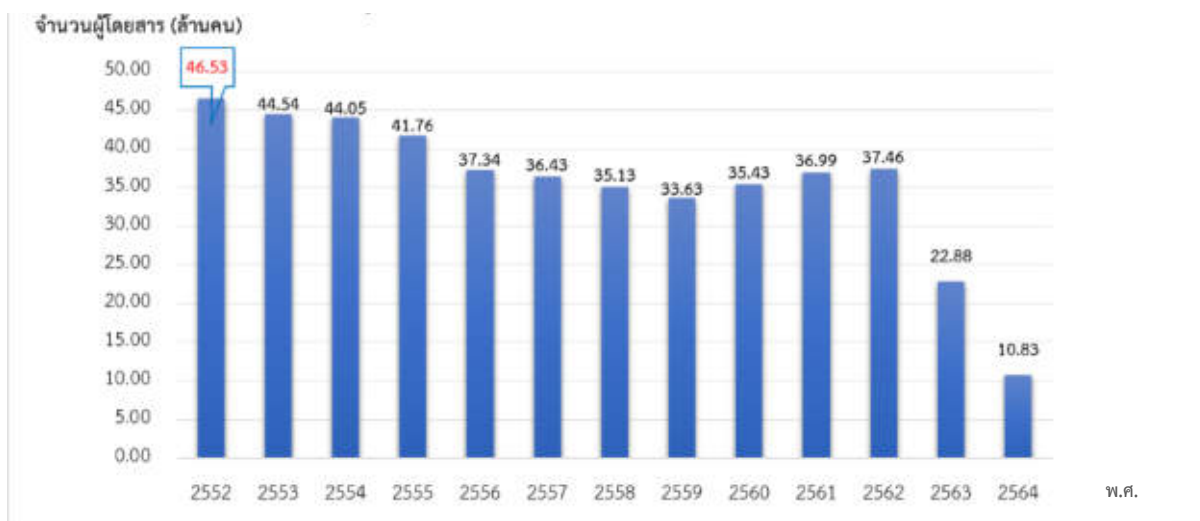
โครงข่ายรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๘๐ จะมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสถานีรถไฟฟ้า จำนวน ๑๒๑ สถานี ตามแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมด ๑๔ สาย ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ ๑๐



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๑๐ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้า

สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟระหว่างเมืองระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๒ – ๒๕๖๒ ดังแสดงในรูปที่ ๑๓ พบว่า มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยช่วงสถานการณ์ Covid – 19 ใน พ.ศ. ๒๕๖๓ ผู้โดยสารลดลงร้อยละ ๓๘.๙๒ และใน พ.ศ. ๒๕๖๔ ผู้โดยสารลดลงร้อยละ ๕๒.๖๗ เมื่อเปรียบเทียบกับ พ.ศ. ๒๕๖๒



ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

รูปที่ ๑๓ สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟระหว่างเมือง คนต่อปี (พ.ศ. ๒๕๕๒ – ๒๕๖๔)

๓) การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับสถานีขนส่งผู้โดยสาร (สถานี บขส.)

โครงข่ายรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๘๐ มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสถานี บขส. ๔ แห่ง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าจำนวน ๕ สถานี ตามแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ ๑๔

สถานี บขส. ๔ แห่ง มีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ๕ สถานี ดังนี้

๓.๑) สถานี บขส. หมอชิต เชื่อมต่อรถไฟฟ้า ๒ สาย ได้แก่ สายสีเขียว (สุขุมวิท) “สถานีหมอชิต” และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน “สถานีสวนจตุจักร” : บริการเชื่อมโยงภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เส้นทางไปยังประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว

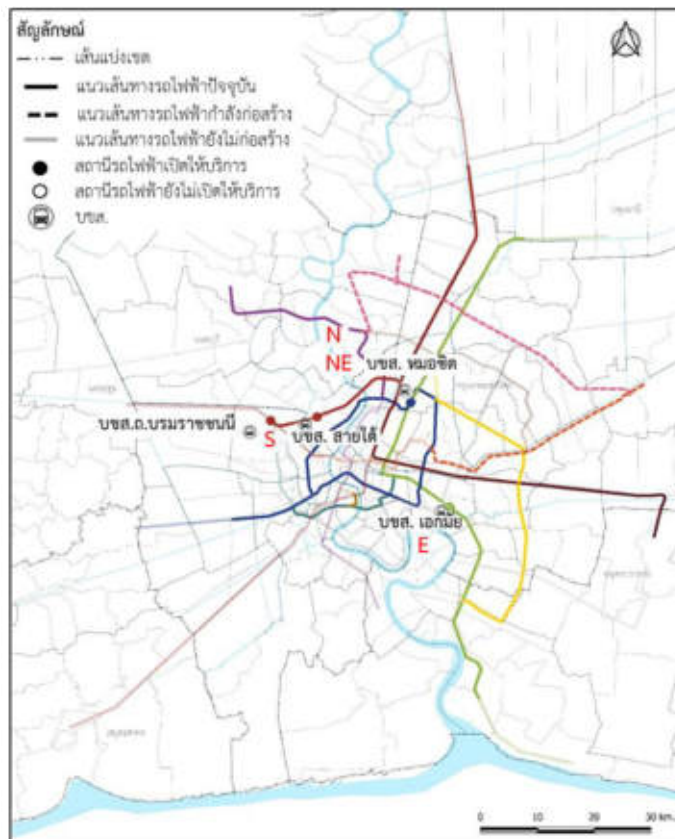
๓.๒) สถานี บขส. เอกมัย เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) “สถานีเอกมัย” : บริการเดินทางไปยังภาคตะวันออกของประเทศไทย

๓.๓) สถานี บขส. สายใต้ เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) “สถานีบางบำหรุ” : บริการเดินทางไปยังภาคใต้ของประเทศไทย

๓.๔) สถานี บขส. ถนนบรมราชชนนี เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) “สถานีตลิ่งชัน”

สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟประจำทางของ บขส. สูงสุดระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๒ – ๒๕๖๒ แสดงในรูปที่ ๑๕

- สถานี บขส. หมอชิต จำนวน ๔๑,๙๓๑,๖๗๔ คน ใน พ.ศ. ๒๕๕๓
- สถานี บขส. เอกมัย จำนวน ๑๑,๘๗๙,๒๘๖ คน ใน พ.ศ. ๒๕๕๔
- สถานี บขส. สายใต้ จำนวน ๑๑,๗๓๗,๑๙๘ คน ใน พ.ศ. ๒๕๖๒
- สถานี บขส. ถนนบรมราชชนนี จำนวน ๓,๘๗๓,๘๓๕ คน ใน พ.ศ. ๒๕๖๒



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๑๔ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับ บขส.



ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

รูปที่ ๑๕ สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของ บขส. คนต่อปี (พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๖๒)

๔) การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับอุโมงค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

โครงข่ายรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๘๐ มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟกับอุโมงค์ ขสมก. ๑๗ แห่ง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าจำนวน ๑๘ สถานี ตามแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมด ๙ สาย ในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ ๑๖

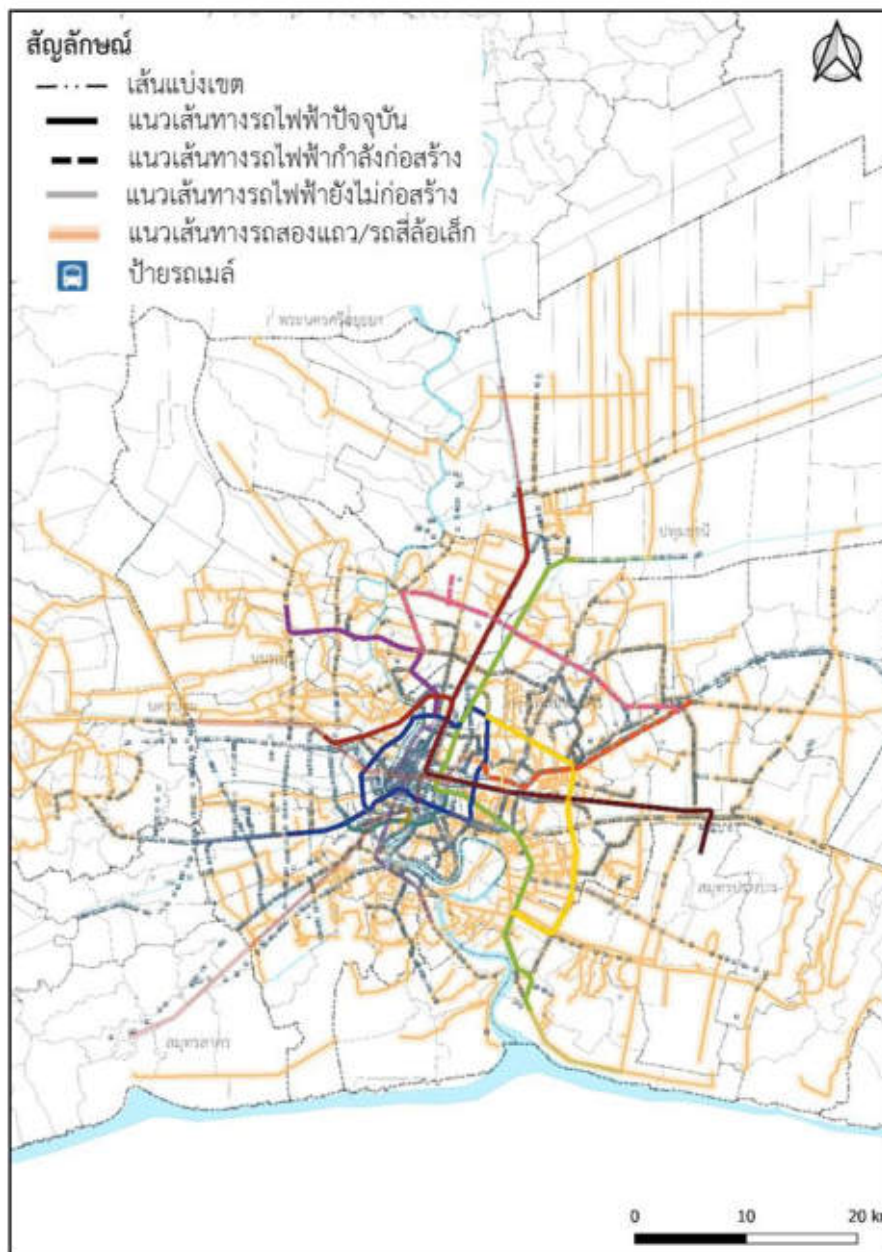


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๑๖ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับอู่รถ ขสมก.

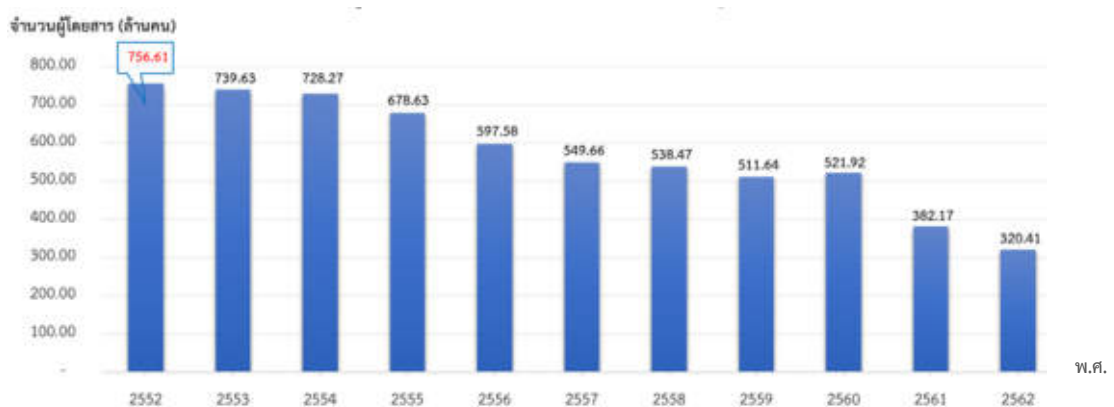
ปัจจุบันมีการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ และรถสองแถว/รถสี่ล้อเล็ก บนถนนสายหลักอย่างครอบคลุม อีกทั้งเมื่อพิจารณาอู่รถ ขสมก. ของรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ ในบางสายพบว่า ที่ตั้งของอู่รถ ขสมก. กระจายอยู่ในตำแหน่งต่าง ๆ โดยรอบพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างครอบคลุม ซึ่งผู้โดยสารสามารถเข้าถึงการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ และรถสองแถว/รถสี่ล้อเล็ก ได้อย่างสะดวกและทั่วถึง ตำแหน่งอู่รถ ขสมก. จุดจอดรถโดยสารประจำทางและแนวเส้นทางให้บริการเดินรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ และรถสองแถว/รถสี่ล้อเล็กในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ ๑๗

สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของ ขสมก. สูงสุดระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๖๒ แสดงในรูปที่ ๑๘ พบว่า มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยใน พ.ศ. ๒๕๕๒ มีผู้โดยสารสูงสุด ๗๕๖,๖๐๗,๕๐๙ คน และใน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผู้โดยสารต่ำสุด ๓๒๐,๔๐๗,๙๘๔ คน ลดลงร้อยละ ๕๗.๖๕



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

**รูปที่ ๑๗ ตำแหน่งอุ้งรถ ขสมก. จุดจอดรถโดยสารประจำทาง
และแนวเส้นทางให้บริการเดินรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ และรถสองแถว/รถสี่ล้อเล็ก**

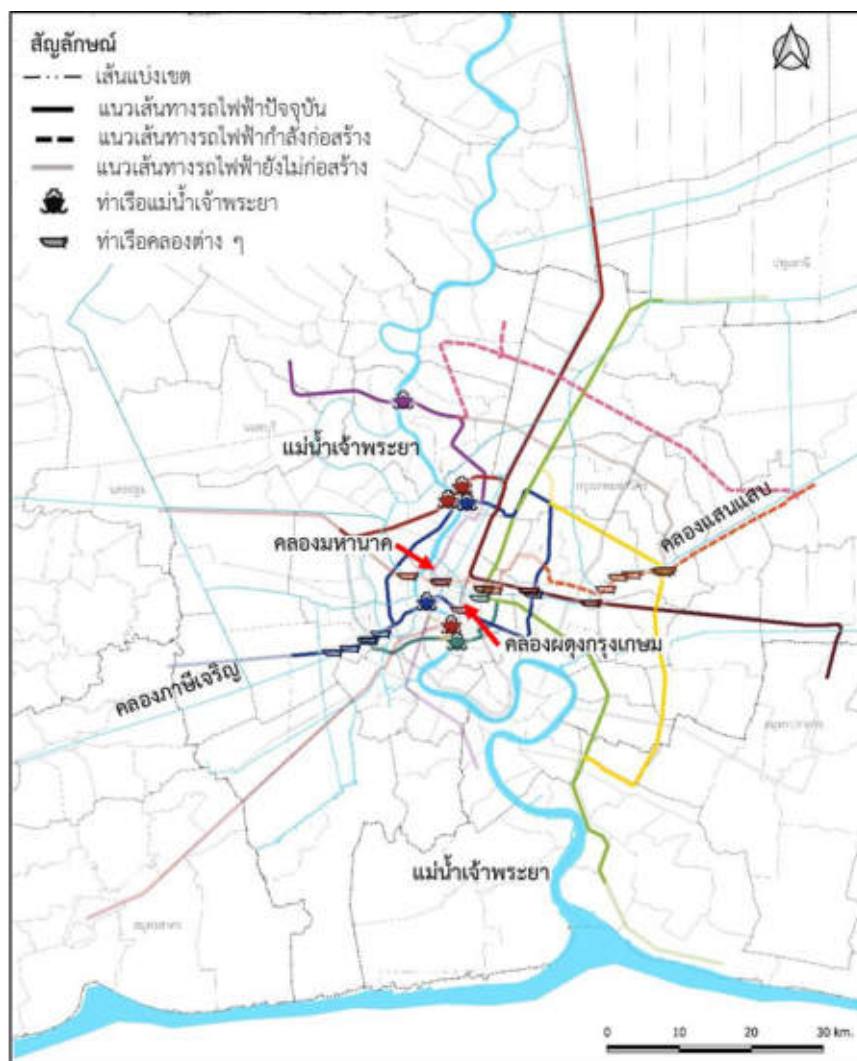


ที่มา : สถิติจราจร สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

รูปที่ ๑๘ สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๖๒)

๕) การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับเรือ

โครงข่ายรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๘๐ มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับท่าเรือ จำนวน ๓๓ สถานี ตามแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมด ๑๑ สาย ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ ๑๙



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๑๙ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับท่าเรือ

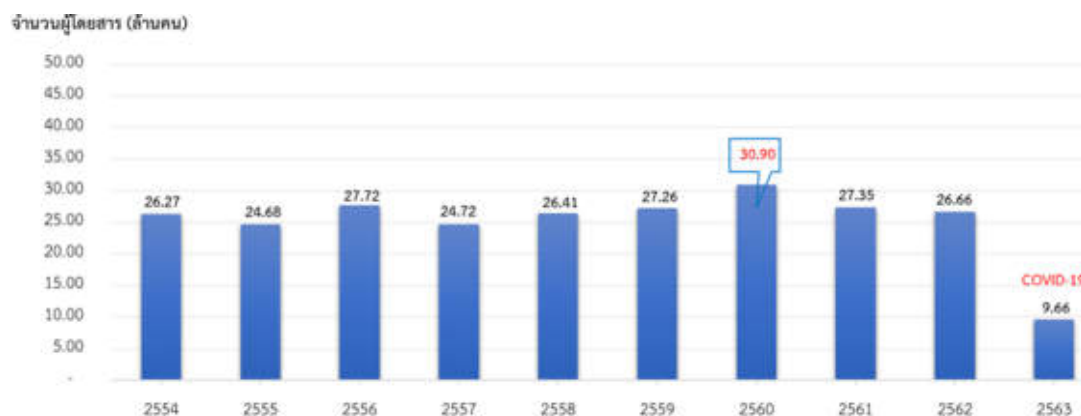
ท่าเรือที่มีการเปิดให้บริการและมีการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า โดยพิจารณา ระยะการเดินทางจากท่าเรือ ๕๐๐ เมตร (ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา และท่าเรือคลองแสนแสบ) ดังแสดงในรูปที่ ๒๐

สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเจ้าพระยาระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ แสดงในรูปที่ ๒๑ – ๒๒ พบว่า ใน พ.ศ. ๒๕๖๐ มีผู้โดยสารสูงสุด ๑๕,๔๔๗,๘๒๘ คน และใน พ.ศ. ๒๕๖๓ มีผู้โดยสารต่ำสุด ๔,๘๒๗,๙๖๗ คน ลดลงร้อยละ ๖๘.๗๕ และสถิติจำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ พบว่า ใน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผู้โดยสารสูงสุด ๒๒,๕๓๓,๘๗๔ คน และใน พ.ศ. ๒๕๖๓ ช่วงสถานการณ์ Covid – 19 มีผู้โดยสารต่ำสุด ๙,๔๓๖,๕๖๓ คน ลดลงร้อยละ ๕๘.๑๙



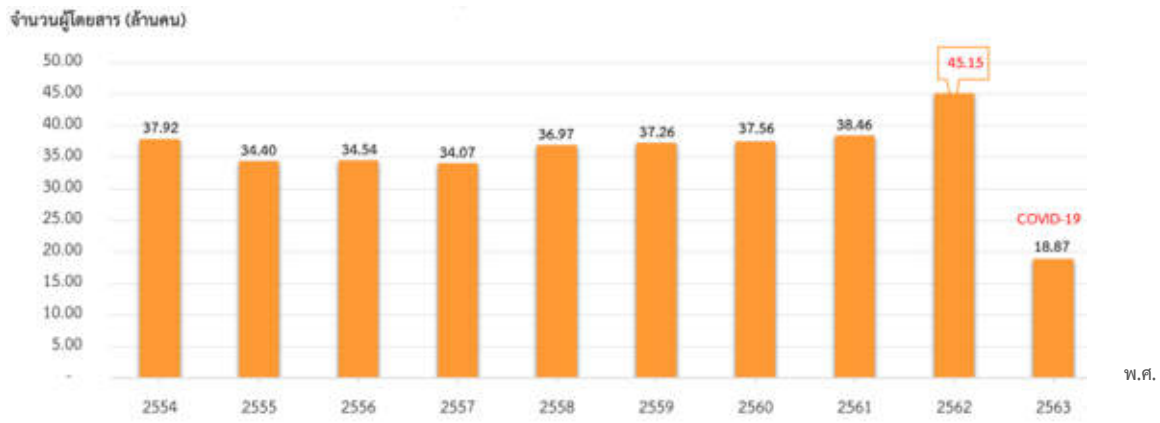
ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๒๐ ท่าเรือที่เปิดให้บริการ



ที่มา : รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ กรมเจ้าท่า

รูปที่ ๒๑ สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓)

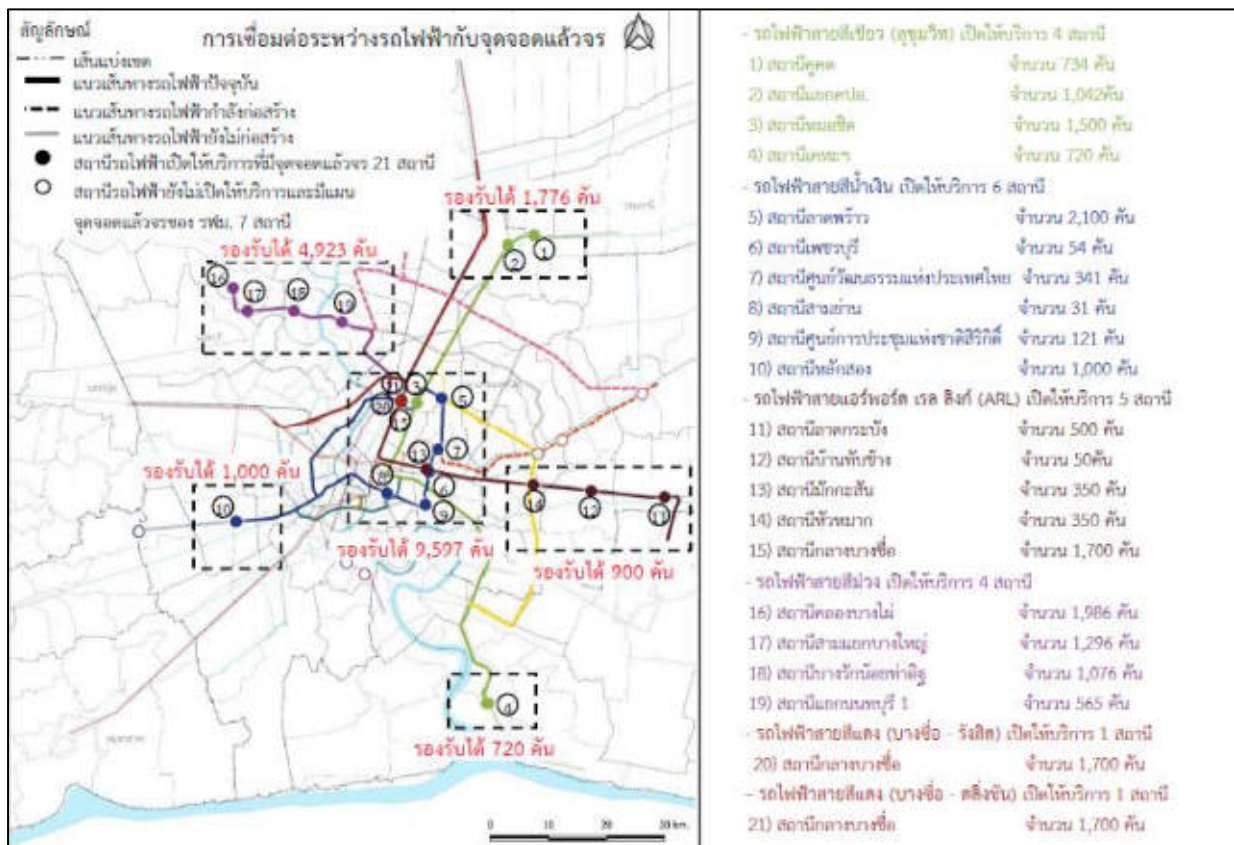


ที่มา : รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ กรมเจ้าท่า

รูปที่ ๒๒ สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓)

๖) การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับจุดจอดแล้วจร

โครงข่ายรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๘๐ จุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับจุดจอดแล้วจร เปิดให้บริการแล้วจำนวน ๒๑ สถานี ตามแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมด ๖ สาย และสถานีที่บรรจุอยู่ในแผนจุดจอดแล้วจรของ รฟม. ยังไม่เปิดให้บริการจำนวน ๗ สถานี ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ ๒๓

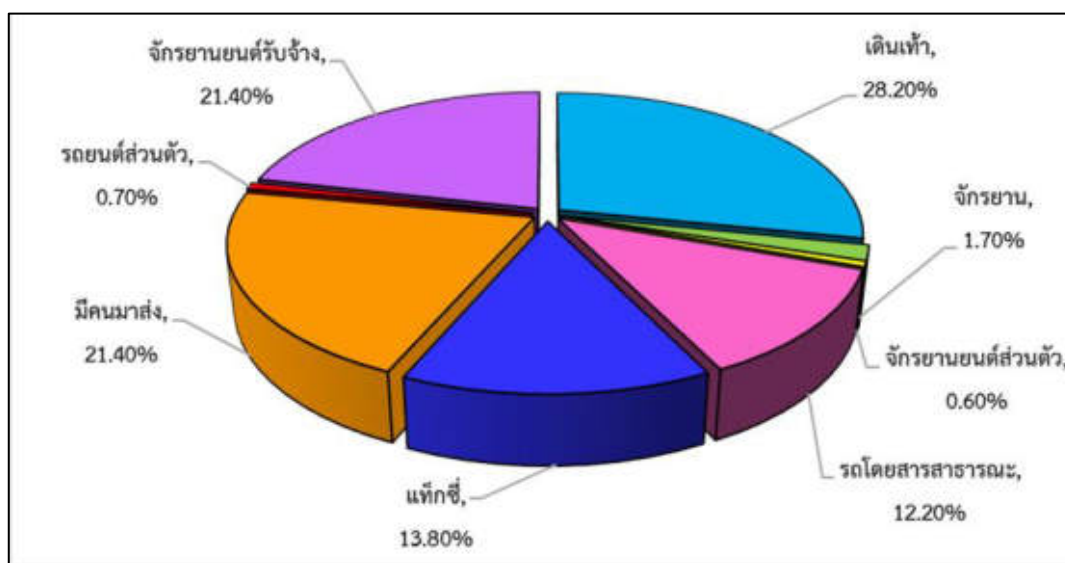


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๒๓ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับจุดจอดแล้วจร

ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลของผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าในรูปแบบต่าง ๆ แสดงในรูปที่ ๒๔ ดังนี้

- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยการเดินเท้า คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๒๐
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๔๐
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยการมีคนมาส่ง คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๔๐
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๘๐
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยรถโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๒๐
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ ๑.๗๐
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ ๐.๗๐
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ ๐.๖๐



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๒๔ สัดส่วนการเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้าจากการสำรวจ

๗) การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับสนามบิน

โครงข่ายรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๕๐ มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสนามบินหลัก ๒ แห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ มีการเดินทางสายหลักโดยรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ – ใต้) และรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) (ยังไม่ก่อสร้าง) สถานีดอนเมือง เชื่อมต่อกับสนามบินดอนเมือง รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิและรถไฟฟ้าสายสีเงิน สถานีสุวรรณภูมิได้ (ยังไม่ก่อสร้าง) เชื่อมต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิ

๗.๑) สนามบินดอนเมือง

สนามบินดอนเมือง (Don Mueang International Airport : DMK) โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิตฝั่งขาเข้า แขวงสนามบินเขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร มีโครงข่ายถนนใกล้เคียง ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ทางยกระดับอุตราภิมุข และถนนพหลโยธิน การเดินทางเชื่อมต่อกับสนามบินดอนเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถโดยสาร Limobus รถโดยสาร Airport Shuttle Bus รถสองแถว รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ – ใต้) และรถไฟ โดยแบ่งเป็น

- รถโดยสารประจำทางภายนอกสนามบิน เชื่อมต่อที่ทางเข้าสนามบินประตู ๔ และ ๖
- รถโดยสารประจำทางภายในสนามบิน เชื่อมต่อภายในที่ขานชาลาหน้าอาคาร

ผู้โดยสาร ๑ และ ๒

- รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ – ใต้) เชื่อมต่อเข้าสนามบินดอนเมืองผ่านทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) สถานีรถไฟฟ้าดอนเมืองเข้าสู่อาคารจอดรถ (ภายในประเทศ) สามารถเดินเท้าเข้าถึงอาคารผู้โดยสาร ๒ ที่ชั้น ๒

- รถไฟ สถานีดอนเมือง เชื่อมต่อเข้าสนามบินดอนเมืองผ่านทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) ของโรงแรมมารี ดอนเมือง สามารถเดินเท้าเข้าถึงอาคารผู้โดยสาร ๑ ที่ชั้น ๒

การเดินเท้าเชื่อมต่อเข้าสนามบินดอนเมือง สามารถเดินเท้าผ่านสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดี ช่วงประตู ๔ ของสนามบินดอนเมือง และทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) ของโรงแรมมารี ดอนเมือง และทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) ของรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ – ใต้) สถานีดอนเมือง ดังแสดงในรูปที่ ๒๕



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๒๕ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเข้าสู่สนามบินดอนเมือง

๗.๒) สนามบินสุวรรณภูมิ

สนามบินสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport : BKK) โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ที่ถนนเทพรัตนและทางพิเศษบูรพาวิถี ตำบลหนองปรือ และตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีโครงข่ายถนนใกล้เคียง ได้แก่ ถนนเทพรัตน ถนนลาดกระบัง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ และทางพิเศษบูรพาวิถี การเดินทางเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถตู้ร่วมโดยสารสาธารณะ รถโดยสาร Airport Shuttle Bus และรถโดยสารภายในสนามบิน (Shuttle Bus) โดยรถโดยสารประจำทาง จะเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินโดยไปที่ Bus Terminal ของสนามบินสุวรรณภูมิ ดังแสดงในรูปที่ ๒๖ โดยแบ่งเป็น

- รถโดยสารประจำทางภายนอกสนามบิน ได้แก่ รถโดยสาร ขสมก. รถโดยสารสาธารณะ ขสมก. รถโดยสาร Airport Shuttle Bus และรถตู้ร่วมโดยสารสาธารณะ

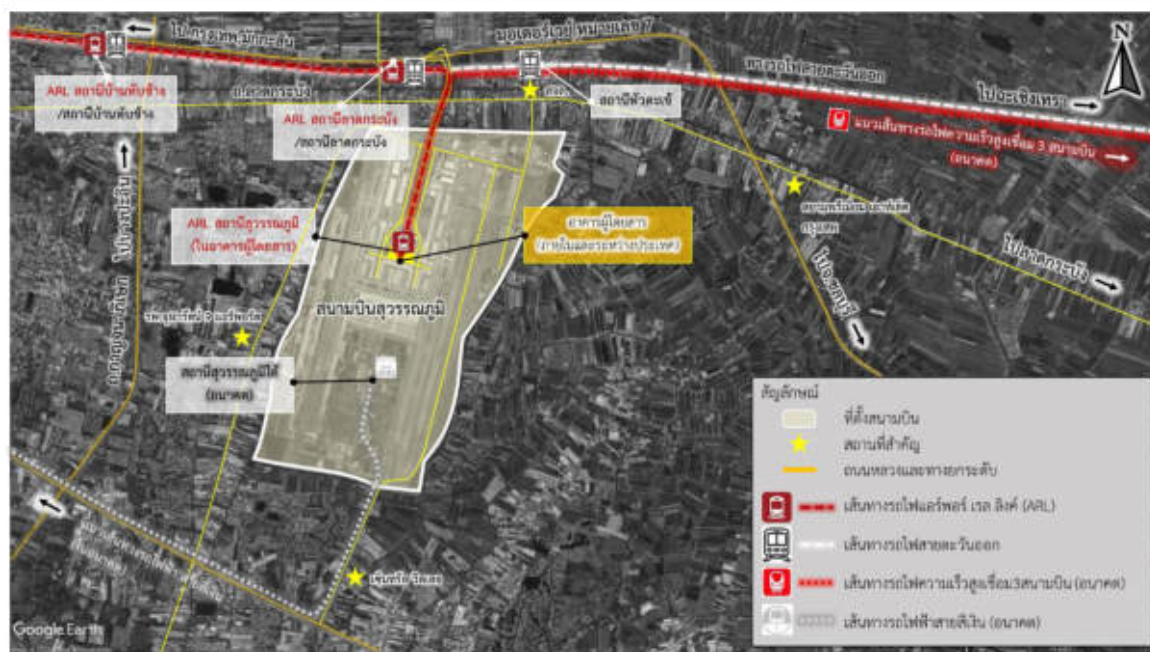
- รถโดยสารภายในสนามบิน (Shuttle Bus) เป็นรถเวียนรับ – ส่ง ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ เชื่อมต่อการเดินทางภายในสนามบินระหว่าง Bus Terminal กับอาคารผู้โดยสาร และสถานที่ต่าง ๆ ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๒๖ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

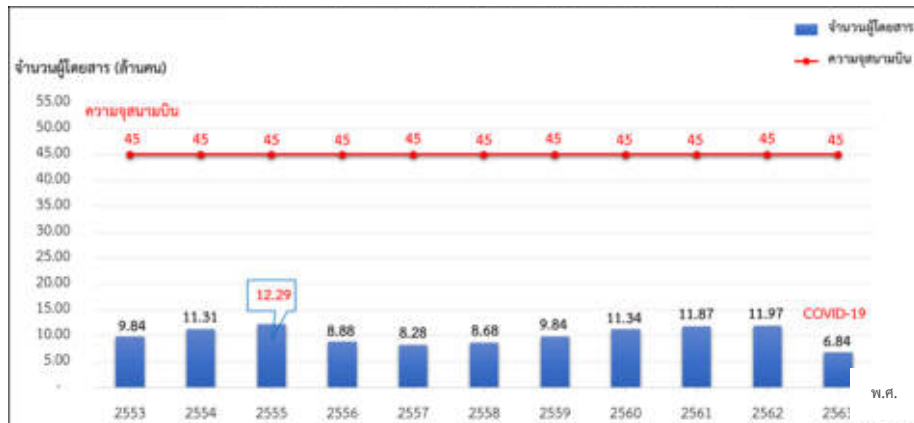
การเดินทางเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้วยระบบขนส่งทางราง มีดังนี้ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิ สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินที่ชั้น B ของอาคารผู้โดยสาร และในอนาคตจะมีโครงการเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา) และรถไฟฟ้ามหานครสายสีเงิน (ช่วงบางนา – สุวรรณภูมิใต้) ดังแสดงในรูปที่ ๒๗



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๒๗ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๖๓ แสดงในรูปที่ ๒๘ พบว่า ใน พ.ศ. ๒๕๕๕ มีผู้โดยสารสูงสุด ๑๒.๒๙ ล้านคน และใน พ.ศ. ๒๕๖๓ มีผู้โดยสารต่ำสุด ๖.๘๔ ล้านคน ช่วงสถานการณ์ Covid – 19 สำหรับสถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๖๓ สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ แสดงในรูปที่ ๒๙ ตามลำดับ พบว่า สนามบินดอนเมือง ใน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผู้โดยสารสูงสุด ๑๗.๘๕ ล้านคน และใน พ.ศ. ๒๕๖๓ มีผู้โดยสารต่ำสุด ๒.๗๓ ล้านคน ช่วงสถานการณ์ Covid – 19 และ สนามบินสุวรรณภูมิใน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผู้โดยสารสูงสุด ๕๓.๔๖ ล้านคน และใน พ.ศ. ๒๕๖๓ มีผู้โดยสารต่ำสุด ๙.๘๗ ล้านคน ช่วงสถานการณ์ Covid – 19



ที่มา : สถิติขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

รูปที่ ๒๘ สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic Passenger) สนามบินสุวรรณภูมิ (พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๖๓)



ที่มา : สถิติขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

รูปที่ ๒๙ สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Passenger) สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ (พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๖๓)

๔.๑.๒ ปัญหาและอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

การประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อ และการเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้า มีการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรอบสถานี โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล แล้วนำมาประเมินวิเคราะห์และสรุปสภาพปัญหาอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก

๑) การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non – Motorized Transport)

จากการศึกษาของโครงการ พบว่า ปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบที่แตกต่างกันในแต่ละสาย แต่ละสถานี โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ซึ่งมีประเด็นปัญหาควรพิจารณาดังต่อไปนี้ (แสดงในรูปที่ ๓๐)

- ไม่มีที่จอดจักรยาน หรือมีไม่ครบทุกฝั่งทางเข้า – ออก สถานี
- ไม่มีร่มเงาทางเดินจากทางออกไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น เช่น ป้ายรถโดยสาร
- ติดตั้งเบรลล์บล็อกไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้อง และไม่มีการติดตั้งราวกันตกบริเวณทางลาดสำหรับคนพิการ หรือผู้ใช้วีลแชร์
- สภาพทางเท้าไม่เรียบเสมอกัน หรือชำรุด ทางเท้าแคบทำให้ผู้ใช้วีลแชร์ไม่สามารถผ่านได้ และทางลาดชำรุด สภาพไม่พร้อมใช้งานสำหรับผู้พิการ



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๐ สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport)

๒) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมักจะเป็นการเดินทางที่มีการเดินเท้าเป็นส่วนเชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ ได้แก่ ที่พักคอย จุดขึ้น – ลง รถรับส่ง เป็นต้น ประเด็นปัญหาที่พบมีดังนี้ (แสดงในรูปที่ ๓๑)

- ไม่มีป้ายนำทางไปยังป้ายรถโดยสารประจำทาง รวมถึงรูปแบบการเดินทางอื่นที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณสถานี
- ไม่มีป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร หรือเป็นป้ายชั่วคราว และไม่มีป้ายแสดงข้อมูลสายรถโดยสาร
- ไม่มีพื้นที่พักคอย ได้แก่ ที่นั่ง และหลังคา สำหรับรถโดยสาร บางแห่งที่นั่งและหลังคาชำรุด



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๑ สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

๓) การเดินทางเชื่อมต่อด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport)

การเดินทางเชื่อมต่อด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นการเดินทางที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเดินทางที่สำคัญ ได้แก่ ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล จุดจอดรับ – ส่ง (Drop – off) เป็นต้น ประเด็นปัญหาที่พบดังนี้ (แสดงในรูปที่ ๓๒)

- ไม่มีป้ายแสดงจุดจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสาร (Drop – off) และไม่มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสารบริเวณสถานี
- ไม่มีป้ายแสดงจุดจอดรถแท็กซี่ และพื้นที่จุดจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร (Drop – off) หรือในบางจุดมีการใช้งานร่วมกันของจุดจอดรับ – ส่ง แต่ไม่มีป้ายระบุให้ชัดเจน



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๒ สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport)

๔) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง (Facilities)

สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางที่สำคัญให้แก่ผู้โดยสาร ได้แก่ แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ แผนที่ย่านสถานี ห้องน้ำ ลิฟต์ เป็นต้น ประเด็นปัญหาที่พบคือ ภายในสถานีไม่มีห้องน้ำสาธารณะให้บริการ มีเฉพาะห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่ หากกรณีจำเป็นต้องการใช้บริการต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ สำหรับลิฟต์มีให้บริการเฉพาะบางสถานี (แสดงในรูปที่ ๓๓)



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๓ สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งในการรองรับความต้องการเดินทางในเขตเมือง เพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชน การเดินทางในพื้นที่การค้า การเดินทางท่องเที่ยว และการทำงาน อีกทั้งเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่อเนื่องจากสถานีรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่ด้วยการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบอื่น เช่น รถไฟ สนามบิน รถโดยสารประจำทาง และเรือ เป็นต้น

ปัจจุบันได้มีการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางให้ครอบคลุมเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทระบบราง (M – MAP) มีโครงการรถไฟฟ้าทั้งที่เปิดให้บริการแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้างจำนวน ๑๑ สาย ๒๑๒ สถานี เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและนำไปสู่การคมนาคมที่ยั่งยืน (Sustainable Mobility) โดยจะมีการต่อขยายเส้นทางให้บริการจนครบถ้วนตามแผนที่วางไว้ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๒ อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าปริมาณผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังมีสัดส่วนที่น้อยกว่าผู้ที่ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลค่อนข้างมาก เนื่องจากปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบการขนส่งสาธารณะตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจากพื้นที่ชุมชนโดยรอบและตามแนวเส้นทางเพื่อการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางในตัวเมืองได้อย่างสะดวก รวดเร็ว รวมทั้งตอบสนองความต้องการในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ เช่น การเดินทางเข้า – ออกพื้นที่ชานเมืองและปริมณฑล ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวได้

๔.๑.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์สภาพภายนอกและสภาพภายในของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วย SWOT Analysis เพื่อนำเอาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคมากำหนดเป็นแนวทางการพัฒนากลยุทธ์และจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

การวิเคราะห์ SWOT ด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทุกรูปแบบเข้าด้วยกันอย่างไร้รอยต่อ โดยการวิเคราะห์จากการประเมินรายสถานี รวมถึงการลงพื้นที่สำรวจรอบสถานี การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง (หมวด ๔) และผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า ผลสรุปการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ ๔

**ตารางที่ ๔ การวิเคราะห์และสรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาการเดินทาง
ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)
S1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-MAP) มีความครอบคลุมทั่วทั้งใน กทม. และปริมณฑล และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งและสถานีรถโดยสาร สนามบิน ท่าเรือ ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางทั้งภายในท้องถิ่นไปยังภูมิภาคและนานาชาติ S2 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-MAP) บางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ S3 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบางส่วนสร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง	W1 กายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การเดินเท้า ทางจักรยาน อาคารจอดแล้วจร หรือระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น บริเวณสถานียังไม่ครบถ้วนและไม่ได้คุณภาพ W2 สถานีรถไฟฟ้าบางแห่งไม่มีบริการเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งสาธารณะไปยังพื้นที่ข้างเคียง โดยเฉพาะรถหมวด ๔ W3 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการบริเวณรอบสถานีบางแห่งยังมีปัญหา ต้องการการปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น W4 ขาดป้ายประชาสัมพันธ์ ป้ายนำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น
โอกาส (Opportunities : O)	ข้อจำกัด (Threats : T)
O1 ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้การเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเป็นหนึ่งในเป้าหมาย และกระทรวงคมนาคมมีนโยบาย One Transport เชื่อม ล้อ – ราง – เรือ O2 กทม. เป็น Global Tourist Destination อาจส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้น O3 จากมาตรการข้อบัญญัติ กทม. เรื่องควบคุมอาคารช่วยส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นบนถนนและอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง O4 ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมณฑลที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้า ได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริม สนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้	T1 การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์ T2 หน่วยงานรับผิดชอบเดินรถไฟฟ้าไม่ได้รับผิดชอบการให้บริการรถสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงไปยังชุมชนโดยรอบ T3 ทางเดินเท้าและโครงข่ายทางจักรยาน และจุดจอดจักรยานบริเวณโดยรอบสถานีอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดการบูรณาการกับการโดยสารระบบรถไฟฟ้า

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐)

เมื่อนำผลการวิเคราะห์จากตารางที่ ๓ มาจับคู่ระหว่างปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) และปัจจัยภายนอก (โอกาสและข้อจำกัด) ในรูปแบบของแบบจำลอง TOWS Matrix เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาแผนปฏิบัติการในแนวทางต่าง ๆ ดังนี้

๑) แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities ; SO)

เป็นแนวทางที่สำคัญที่สุด คือ การใช้จุดแข็งของโครงข่าย และใช้โอกาสจากโอกาสภายนอก มาพัฒนาโครงข่ายเพื่อให้โครงข่ายระบบรางมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

– S1O1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M – MAP) มีความครอบคลุม ทั่วถึงในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่ง สถานีรถโดยสาร ท่าอากาศยาน และท่าเรือ ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางทั้งภายในท้องถิ่นไปยังภูมิภาคและนานาชาติ ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้การเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเป็นหนึ่งในเป้าหมาย และกระทรวงคมนาคมมีนโยบาย One Transport เชื่อม ล้อ – ราง – เรือ

– S2O2 โครงข่ายระบบรางตามแผนแม่บทระบบราง (M – MAP) มีบางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ประกอบกับกรุงเทพมหานครเป็น Global Tourist Destination ทำให้มีความเป็นไปได้ที่จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้น

– S3O3O4 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบางส่วน สร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง จากมาตรการข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคารช่วยส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นบนถนน และอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมณฑลที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้า ได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

๒) แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities ; WO)

เป็นแนวทางที่ใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีเพื่อลดจุดอ่อนของโครงการ ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

– W1O1 กายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การเดินเท้าทางจักรยาน อาคารจอดแล้วจร หรือระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น บริเวณสถานียังไม่ครบถ้วน และไม่ได้คุณภาพ ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้การเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเป็นหนึ่งในเป้าหมาย และกระทรวงคมนาคมมีนโยบาย One Transport เชื่อม ล้อ – ราง – เรือ

– W2O4 สถานีรถไฟฟ้าบางแห่งไม่มีบริการเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนไปยังพื้นที่ข้างเคียง โดยเฉพาะรถหมวด ๔ ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมณฑลที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้า ได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

– W3O4 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการบริเวณรอบสถานีบางแห่งยังมีปัญหาที่ต้องปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมณฑลที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้า ได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

– W4O4 ขาดป้ายประชาสัมพันธ์ ป้ายนำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารรถไฟฟ้า เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมณฑลที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้า ได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

๓) แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats ; ST)

เป็นแนวทางที่ใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของโครงการเพื่อลดข้อจำกัด ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

– S1T1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M – Map) มีความครอบคลุม ทั่วถึงในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งและสถานีรถโดยสาร ท่าอากาศยาน ท่าเรือ ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางทั้งภายในท้องถิ่นไปยังภูมิภาคและนานาชาติ การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์

– S2T1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M – Map) มีบางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์

– S3T1 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบางส่วนสร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบ ตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์

– S2T2 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M – MAP) มีบางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหน่วยงานรับผิดชอบเดินรถไฟฟ้าไม่ได้รับผิดชอบการให้บริการรถสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงไปยังชุมชนโดยรอบ

– S3T3 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบางส่วนสร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง ทางเดินเท้าและโครงข่ายทางจักรยานและจุดจอดจักรยานบริเวณโดยรอบสถานีอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดการบูรณาการกับการโดยสารระบบรถไฟฟ้า

๔) แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats ; WT)

เป็นแนวทางที่ลดจุดอ่อน เพื่อลดอุปสรรคที่มีต่อโครงการ ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

– WT กายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การเดินเท้าทางจักรยาน อาคารจอดแล้วจร หรือระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นบริเวณสถานียังไม่ครบถ้วน และไม่ได้คุณภาพ สถานีรถไฟฟ้าบางแห่งไม่มีบริการเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนไปยังพื้นที่ข้างเคียง โดยเฉพาะรถหมวด ๔ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการบริเวณรอบสถานีบางแห่งยังมีปัญหา ต้องการการปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น ขาดป้ายประชาสัมพันธ์ ป้ายนำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์ หน่วยงานรับผิดชอบเดินรถไฟฟ้าไม่ได้รับผิดชอบการให้บริการรถสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงไปยังชุมชนโดยรอบ ทางเดินเท้าและโครงข่ายทางจักรยานและจุดจอดจักรยานบริเวณโดยรอบสถานีอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดการบูรณาการกับการโดยสารระบบรถไฟฟ้า ดังนั้นการบูรณาการระหว่างหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยหน่วยงานที่กำกับดูแลระบบรถไฟฟ้า เช่น กระทรวงคมนาคมควรมีบทบาทที่สำคัญและประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

๔.๒ การประเมินความสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้า (Intermodal Transfer Facility : ITF) และการจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า

๔.๒.๑ การประเมินความสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้า (Intermodal Transfer Facility : ITF)

ในการจัดกลุ่มสถานีตามการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกฯ ได้พิจารณาจากทั้งหมด ๑๔ ปัจจัย ทั้งภายในและภายนอกตัวสถานี แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม แต่ละปัจจัยมีค่าคะแนนอยู่ในช่วง ๐ – ๒ คะแนน และมีค่าน้ำหนักที่แตกต่างกันตามความสำคัญ โดยกำหนดให้

๑) กลุ่มที่ ๑ กลุ่มการเชื่อมต่อการเดินทาง เป็นการพิจารณาจากตัวสถานีสู่ภายนอกสถานี เน้นการให้คะแนนกับการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น ได้แก่ ที่จอดจักรยาน จุดจอดรับ – ส่ง ร่มเงาทางเดินที่จอดรถโดยสารและที่พักรถ การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ การเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญในการพิจารณา กำหนดค่าน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐ ในแต่ละปัจจัย

๒) กลุ่มที่ ๒ กลุ่มการให้ข้อมูลการเดินทาง ได้แก่ แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง แผนที่แสดงย่านสถานี ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น และป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสายรถโดยสารเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญถัดมา กำหนดค่าน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๖ ในแต่ละปัจจัย

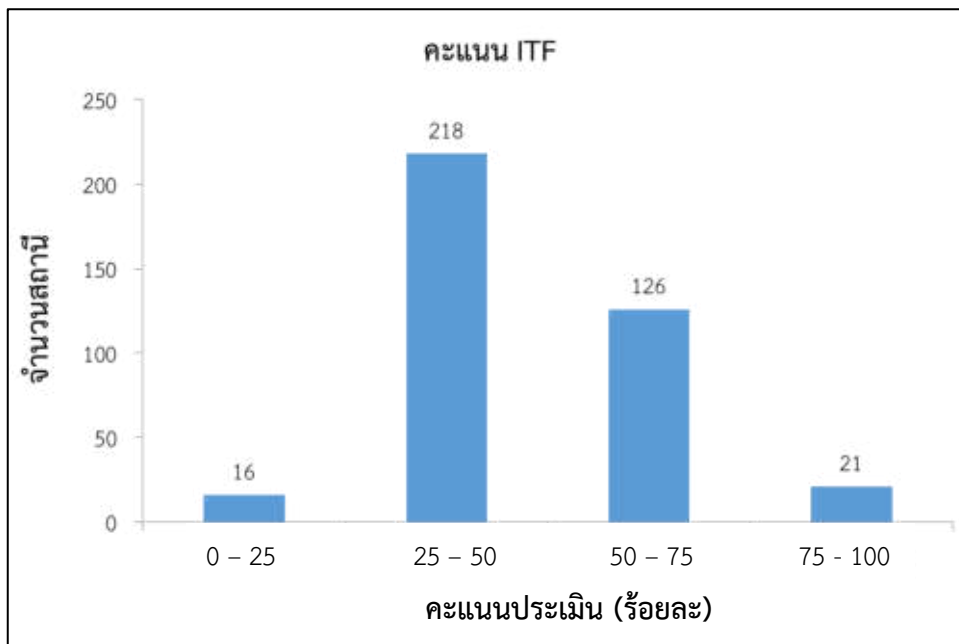
๓) กลุ่มที่ ๓ กลุ่มสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อเพิ่มเติม ได้แก่ การเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง จุดจอดแล้วจร และจุดกัลบริดโดยสารประจำทาง เป็นกลุ่มที่ส่งเสริมการเดินทางเพิ่มเติม กำหนดค่าน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๒ ในแต่ละปัจจัย

เกณฑ์และค่าน้ำหนักการประเมินข้างต้นแสดงในตารางที่ ๕ สรุปผลการประเมินว่า สถานีที่มีคะแนนประเมินระหว่างร้อยละ ๗๕ – ๑๐๐ จำนวน ๒๑ สถานี สถานีที่มีคะแนนประเมินระหว่างร้อยละ ๕๐ – ๗๕ จำนวน ๑๒๖ สถานี สถานีที่มีคะแนนประเมินระหว่างร้อยละ ๒๕ – ๕๐ จำนวน ๒๑๘ สถานี และสถานีที่มีคะแนนประเมินน้อยกว่า ร้อยละ ๒๕ จำนวน ๑๖ สถานี รวมทั้งหมด ๓๘๑ สถานี โดยพิจารณาจากทุกสถานีของทุกสายรถไฟฟ้าแม้เป็นสถานีร่วม แสดงดังรูปที่ ๓๔

ตารางที่ ๕ เกณฑ์และค่าน้ำหนักของปัจจัยการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกฯ

กลุ่ม	ลำดับ	ปัจจัยการประเมิน	ค่าน้ำหนัก (ร้อยละ)
การเชื่อมต่อ การเดินทาง	๑	ที่จอดจักรยานบริเวณสถานี	๑๐
	๒	Drop - off / Kiss & Ride	๑๐
	๓	ร่มเงาของทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	๑๐
	๔	ที่จอดรถโดยสารประจำทาง และพื้นที่พักรถ	๑๐
	๕	ที่จอดรถแท็กซี่	๑๐
	๖	การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ	๑๐
	๗	การเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะ	๑๐
การให้ข้อมูล การเดินทาง	๘	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	๖
	๙	แผนที่แสดงย่านสถานี	๖
	๑๐	ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	๖
	๑๑	ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสายรถโดยสาร	๖
สิ่งอำนวยความสะดวก การเชื่อมต่อเพิ่มเติม	๑๒	การเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง	๒
	๑๓	ที่จอดรถ Park & Ride	๒
	๑๔	จุดกัลบริดโดยสารประจำทาง	๒
รวม			๑๐๐

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๔ จำนวนสถานีจากการจำแนกตามการประเมินคะแนน ITF

๔.๒.๒ การจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการพิจารณาจัดกลุ่มลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้ามียู่ ๕ ปัจจัย โดยแต่ละปัจจัยมีเกณฑ์พิจารณาเพื่อให้คะแนน มีคะแนนเต็มแต่ละปัจจัย คือ ๕ คะแนน รวมคะแนนเต็มในการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า คือ ๒๕ คะแนน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ เกณฑ์การให้คะแนนเพื่อจัดกลุ่มลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า

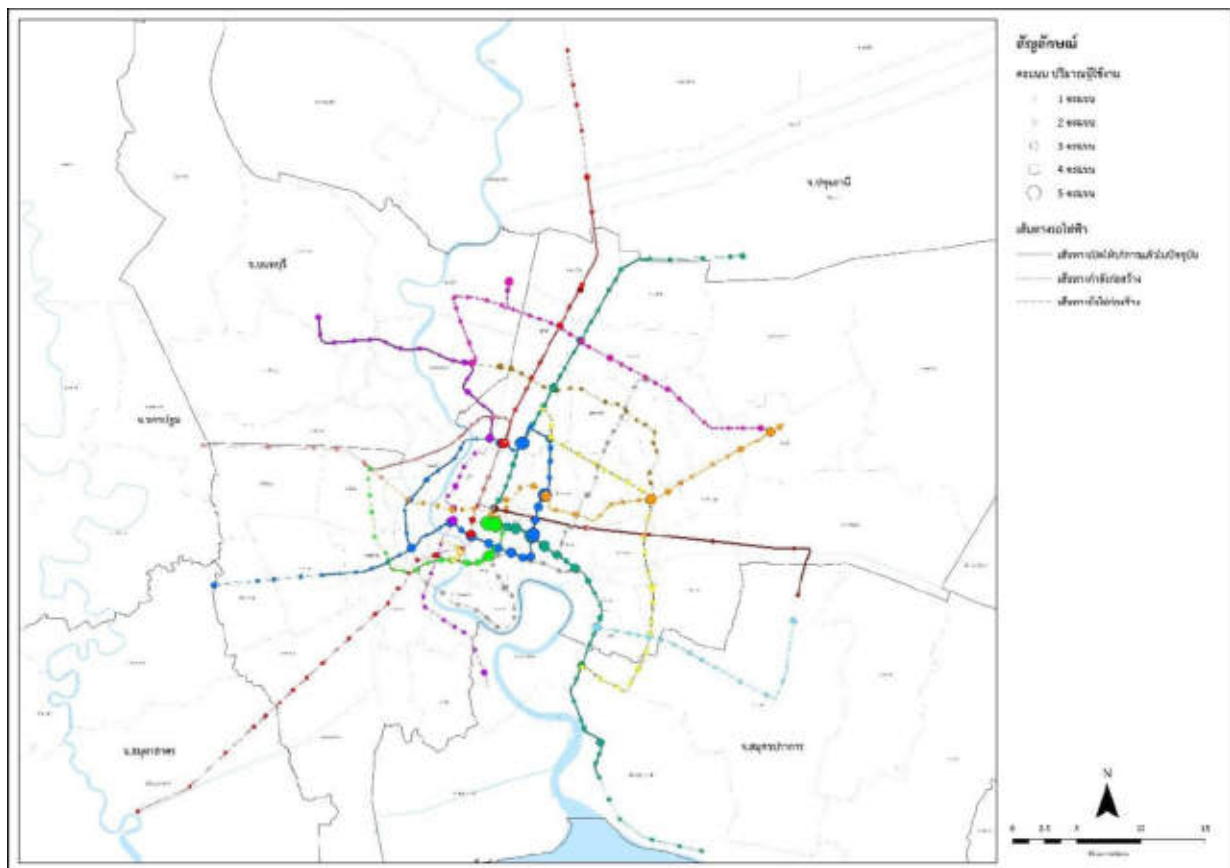
ปัจจัย	เกณฑ์การให้คะแนน				
	๑ คะแนน	๒ คะแนน	๓ คะแนน	๔ คะแนน	๕ คะแนน
(๑) ปริมาณผู้ใช้งาน สถานีต่อวัน ใน พ.ศ. ๒๕๖๐	< ๒๕,๐๐๐ คน/วัน (S)	๒๕,๐๐๐ – ๕๐,๐๐๐ คน/วัน (M)	๕๐,๐๐๑ – ๗๕,๐๐๐ คน/วัน (M)	๗๕,๐๐๑ – ๑๐๐,๐๐๐ คน/วัน (L)	> ๑๐๐,๐๐๐ คน/วัน (L)
(๒) การเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี ๕๐๐ เมตร (รูปแบบระบบขนส่ง มวลชนอื่น ๆ ได้แก่ รถไฟฟ้า รถไฟ เรือ สถานีขนส่ง BRT)	มีเพียง รถโดยสาร หมวด ๔ ให้บริการ	มีรถโดยสาร หมวด ๑ ให้บริการ	มีการเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่งมวลชน อื่น ๆ อีก ๑ รูปแบบ หรือรถไฟฟ้า ๑ สาย	มีการเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่งมวลชน อื่น ๆ อีก ๒ รูปแบบ หรือเชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้าอีก ๒ สาย	มีการเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่ง มวลชนอื่น ๆ อีก ๓ รูปแบบ หรือเชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้าอีก ๓ สาย
			หรือสถานีตั้งอยู่ใกล้ ทางแยกที่เชื่อมต่อ รถโดยสารประจำทาง ได้หลายทิศทาง		หรือเชื่อมต่อกับ ท่าอากาศยาน
			หรือมีอาคารจอด แล้วจรให้บริการ		
(๓) ความหนาแน่นประชากร	<๒,๕๐๐ คน/ตร.กม.	๒,๕๐๐ – ๕,๐๐๐ คน/ตร.กม.	๕,๐๐๑ – ๗,๕๐๐ คน/ตร.กม.	๗,๕๐๑ – ๑๐,๐๐๐ คน/ตร.กม.	> ๑๐,๐๐๐ คน/ตร.กม.
(๔) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ผังเมืองรวม)	อื่น ๆ	สีเหลือง – ที่อยู่อาศัย หนาแน่นน้อย	สีส้ม – ที่อยู่อาศัย หนาแน่นปานกลาง	สีน้ำเงิน – สถาบันราชการ การสาธารณสุข และการศึกษา	สีน้ำตาล – ที่อยู่อาศัย หนาแน่นมาก
					หรือสีแดง – พื้นที่พาณิชยกรรม
(๕) จำนวนสถานที่สำคัญ ในรัศมี ๕๐๐ เมตร (โรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ ตลาด ศูนย์การค้า สวนสาธารณะ)	๐ – ๑ สถานที่	๒ – ๓ สถานที่	๔ – ๕ สถานที่	๖ – ๗ สถานที่	≥ ๘ สถานที่

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการพิจารณาจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้ามีอยู่ ๕ ปัจจัย และผลการจากการจัดกลุ่มคะแนนของแต่ละปัจจัยได้แก่

๑) ปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันใน พ.ศ. ๒๕๕๐

พิจารณาจากจำนวนผู้ใช้งานที่สถานีต่อวันใน พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นปีที่คาดการณ์ว่ารถไฟฟ้าทุกสายเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ (แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M – MAP) มีระยะเวลา ๒๐ ปี ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๗๒) มีคะแนนตั้งแต่ ๑ – ๕ คะแนน (คะแนนเต็ม ๕ คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้ดังแสดงในรูปที่ ๓๕

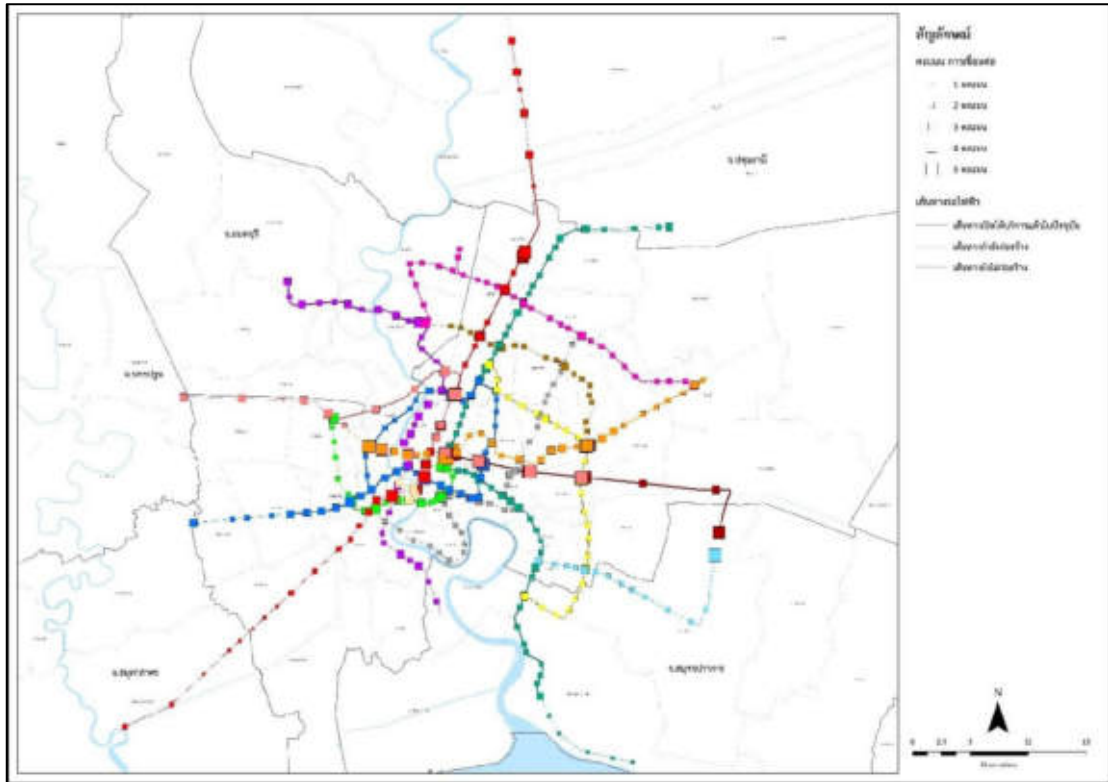


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๕ ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันใน พ.ศ. ๒๕๕๐

๒) การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี ๕๐๐ เมตร

พิจารณาจากจำนวนของระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับสถานีภายในระยะรัศมี ๕๐๐ เมตร จากโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยระบบขนส่งสาธารณะที่นำมาพิจารณา ได้แก่ รถโดยสารหมวด ๔ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟ เรือโดยสารคลองและแม่น้ำ รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BRT) อาคารจอดแล้วจร สถานีขนส่ง และสนามบิน มีคะแนนตั้งแต่ ๑ – ๕ คะแนน (คะแนนเต็ม ๕ คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้ดังแสดงในรูปที่ ๓๖

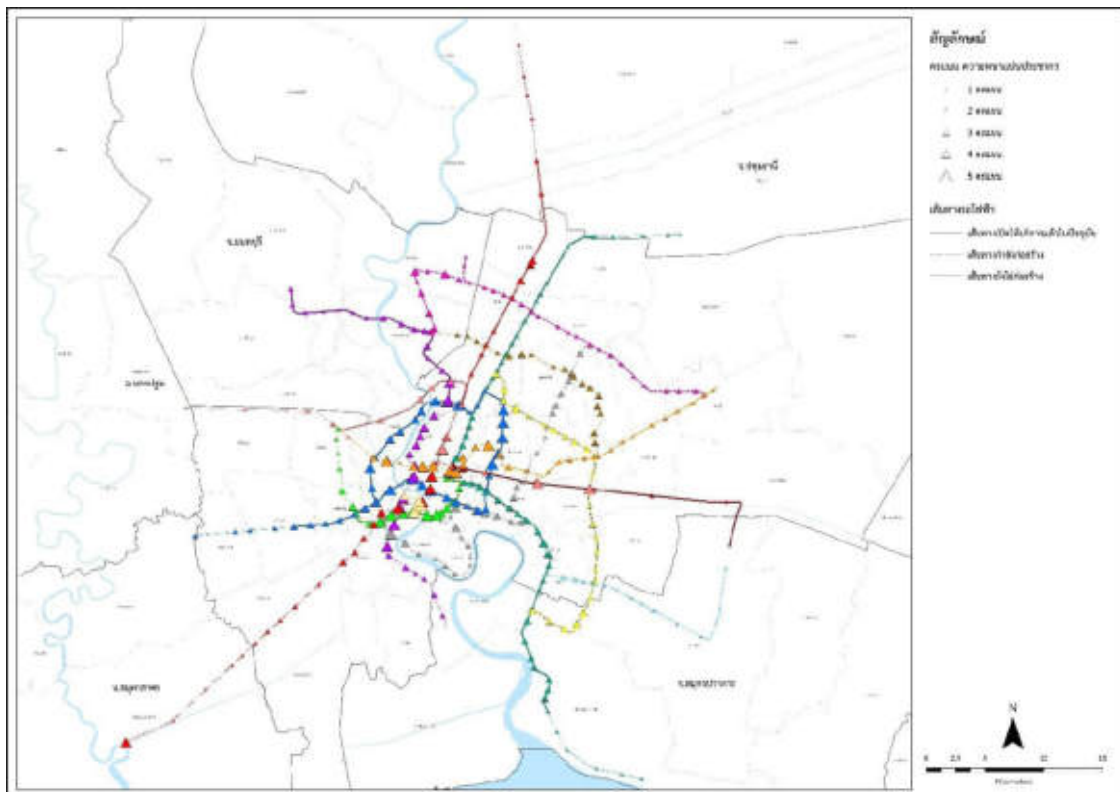


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๖ ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี ๕๐๐ เมตร

๓) ความหนาแน่นประชากรรอบสถานี

พิจารณาจากความหนาแน่นของประชากรรายพื้นที่/เขตที่สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ปัจจุบัน มีคะแนนตั้งแต่ ๑ - ๕ คะแนน (คะแนนเต็ม ๕ คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้แสดงในรูปที่ ๓๗

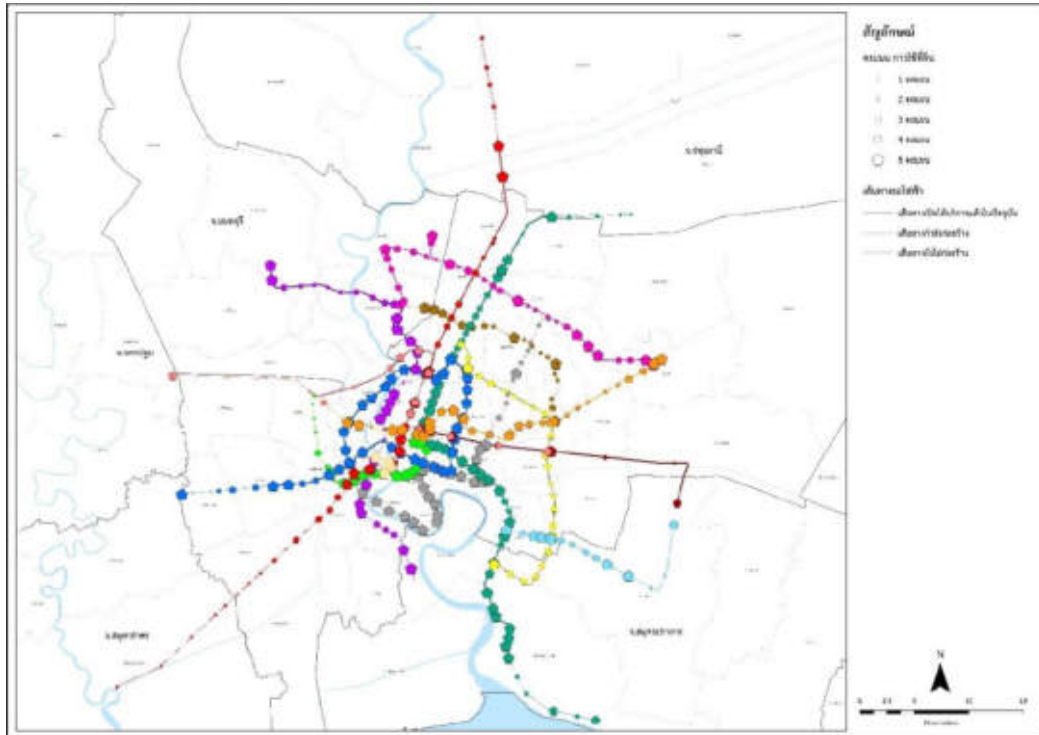


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๗ ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยความหนาแน่นประชากรรอบสถานี

๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม

พิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมที่สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ปัจจุบัน มีคะแนน ตั้งแต่ ๑ – ๕ คะแนน (คะแนนเต็ม ๕ คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้แสดงในรูปที่ ๓๘

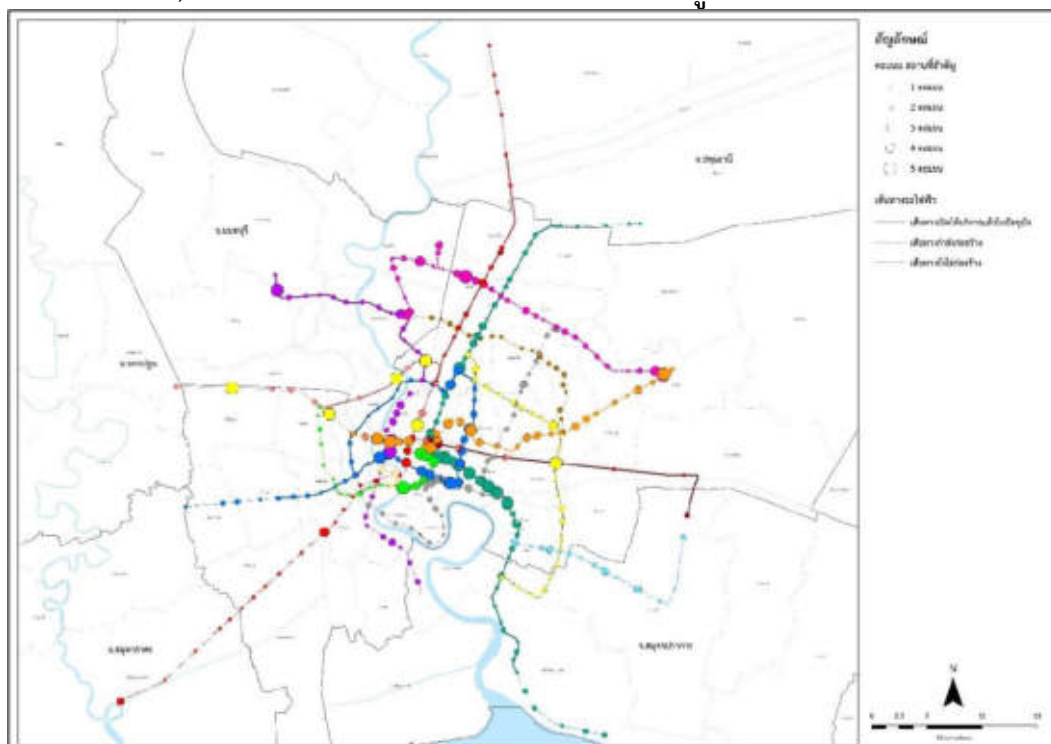


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๘ ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม

๕) จำนวนสถานที่สำคัญในรัศมี ๕๐๐ เมตร

พิจารณาจากจำนวนสถานที่สำคัญโดยรอบสถานีในรัศมี ๕๐๐ เมตร มีคะแนนตั้งแต่ ๑ – ๕ คะแนน (คะแนนเต็ม ๕ คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้แสดงในรูปที่ ๓๙



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๓๙ ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยจำนวนสถานที่สำคัญในรัศมี ๕๐๐ เมตร

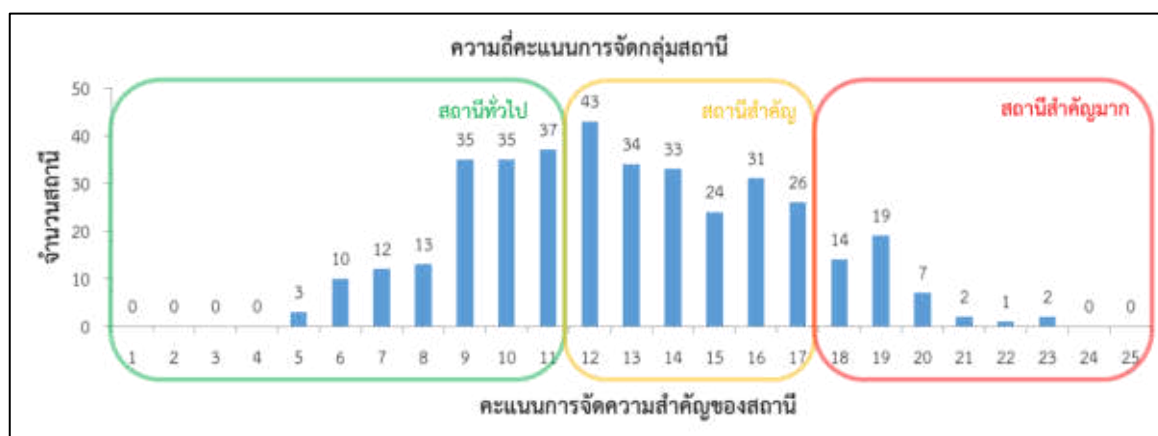
จากจำนวนสถานีแต่ละสายรถไฟฟ้า (นับจำนวนสถานีรวมทั้งหมด) จำนวน ๓๘๑ สถานี ได้พิจารณาแบ่งสถานีออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มสถานีสำคัญมาก กลุ่มสถานีสำคัญ และกลุ่มสถานีทั่วไป โดยกำหนดช่วงคะแนนปัจจัยรวมของแต่ละกลุ่มไว้ดังนี้

(๑) กลุ่มสถานีสำคัญมาก คือ สถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง ๑๘ – ๒๕ คะแนน หรือมีการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน จำนวนทั้งหมด ๔๙ สถานี

(๒) กลุ่มสถานีสำคัญ คือ สถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง ๑๒ – ๑๗ คะแนน จำนวนทั้งหมด ๑๘๘ สถานี

(๓) กลุ่มสถานีทั่วไป คือ สถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง ๐ – ๑๑ คะแนน จำนวนทั้งหมด ๑๔๔ สถานี

ผลการพิจารณาคะแนนของแต่ละสถานีและการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานี ดังแสดงในรูปที่ ๔๐



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

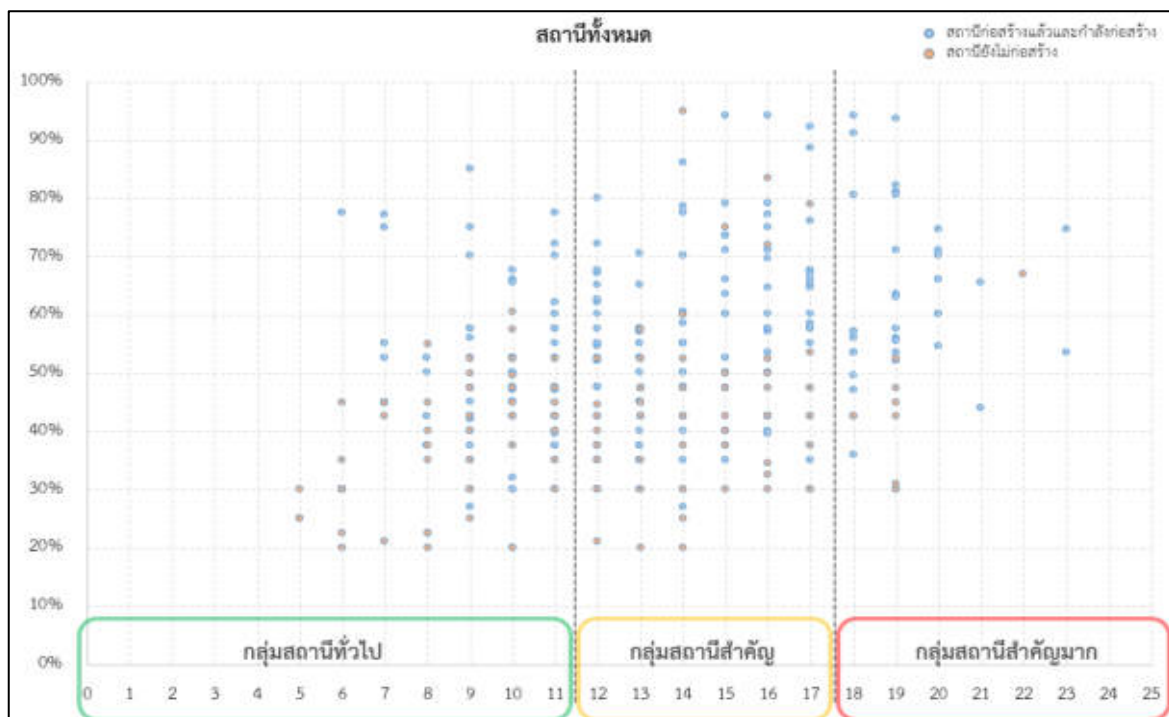
รูปที่ ๔๐ คะแนนการจัดกลุ่มสถานี

ทั้งนี้ สถานีที่มีการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานจะถูกพิจารณาให้เป็นสถานีสำคัญมาก ไม่ว่าสถานีนั้นจะมีคะแนนเท่าใดก็ตาม รวมไปถึงบางสถานีที่เป็นสถานีร่วม เช่น สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ก็จะมีการพิจารณาเลือกระดับความสำคัญที่สูงที่สุดจากคะแนนในแต่ละสายที่ประเมินได้ จึงสรุปจำนวนสถานีของแต่ละกลุ่มความสำคัญดังแสดงในตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ การจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า

กลุ่มสถานี	จำนวนสถานี
สถานีสำคัญมาก	๔๙ สถานี
สถานีสำคัญ	๑๘๘ สถานี
สถานีทั่วไป	๑๔๔ สถานี
รวม	๓๘๑ สถานี

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๔๑ การวิเคราะห์ในรูปแบบแผนภูมิการกระจายตัวของสถานีรถไฟฟ้า

จากรูปที่ ๔๑ แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามการจัดลำดับความสำคัญของสถานี และการประเมิน ITF โดยจุดในแผนภูมิแทนสถานีต่าง ๆ (จุดสีฟ้า คือ สถานีก่อสร้างแล้วและสถานีกำลังก่อสร้าง จุดสีแดง คือ สถานียังไม่ก่อสร้าง) ทั้งนี้ การกระจายตัวของสถานีรถไฟฟ้าแบ่งออกเป็น สถานีสำคัญมาก ๔๙ สถานี สถานีสำคัญ ๑๘๘ สถานี และสถานีทั่วไป ๑๔๔ สถานี รวมทั้งหมด ๓๘๑ สถานี

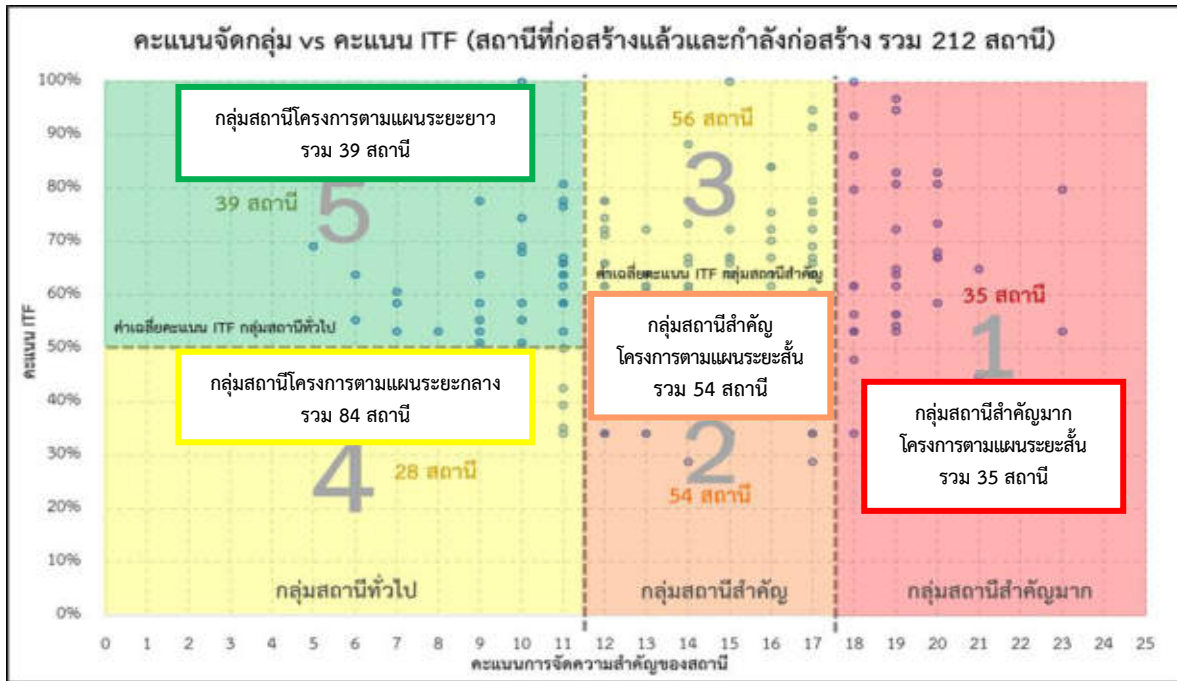
๔.๓ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า การเชื่อมต่อบริเวณท่าอากาศยาน และการส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์

๔.๓.๑ การจัดลำดับ (Phasing) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ๒๑๒ สถานี

ลำดับแรกจะพิจารณาเฉพาะสถานีที่ทำการก่อสร้างแล้วและกำลังก่อสร้างซึ่งมีแบบก่อสร้างแล้ว จำนวน ๒๑๒ สถานี จากทั้งหมด ๓๘๑ สถานี (สำหรับสถานียังไม่ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้าง จำนวน ๑๘๙ สถานี ยังสามารถออกแบบหรือปรับแก้แบบให้ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางได้ก่อนที่จะก่อสร้าง) เพื่อจัดลำดับการพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยการใช้ค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ซึ่งเป็นค่าเป้าหมายที่ใช้ในการวางแผนพัฒนา ให้แต่ละสถานีรถไฟฟ้ามี ITF ที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยจัดทำแผนพัฒนาในกลุ่มสถานีสำคัญมากทั้งหมดให้อยู่ในกลุ่มที่ ๑ เพื่อผลักดันให้มีการพัฒนาในลำดับแรก สำหรับกลุ่มสถานีสำคัญ และกลุ่มสถานีทั่วไปจะจัดลำดับ เพื่อพัฒนาในระยะถัดไป โดยที่พิจารณาจากค่าเฉลี่ยคะแนน ITF โดยในกลุ่มสถานีสำคัญ ควรมีค่ามากกว่าร้อยละ ๖๐ และกลุ่มสถานีทั่วไป ควรมีค่ามากกว่าร้อยละ ๕๐ ดังนี้

- กลุ่มที่ ๑ กลุ่มสถานีสำคัญมากทั้งหมด จำนวน ๓๕ สถานี
- กลุ่มที่ ๒ กลุ่มสถานีสำคัญมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ จำนวน ๕๔ สถานี
- กลุ่มที่ ๓ กลุ่มสถานีสำคัญมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ร้อยละ ๖๐ ขึ้นไป จำนวน ๕๖ สถานี
- กลุ่มที่ ๔ กลุ่มสถานีทั่วไปมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ จำนวน ๒๘ สถานี
- กลุ่มที่ ๕ กลุ่มสถานีทั่วไปมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ร้อยละ ๕๐ ขึ้นไป จำนวน ๓๙ สถานี

ทั้งนี้ การจัดลำดับ (Phasing) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ดังนี้ (แสดงดังในรูปที่ ๔๒) (รายละเอียดตามภาคผนวก ก)



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๔๒ ผลการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าเพื่อจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน

- ๑) แผนระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐) : กลุ่มที่ ๑ กลุ่มสถานีสำคัญมาก จำนวน ๓๕ สถานี และกลุ่มที่ ๒ กลุ่มสถานีสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ จำนวน ๕๔ สถานี รวมทั้งสิ้น ๘๙ สถานี (พื้นที่สีแดงและพื้นที่สีส้ม) ควรได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อเป็นแนวทางการนำมาพัฒนาต่อในสถานีระยะถัดไป
- ๒) แผนระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๑ – ๒๕๗๕) : กลุ่มที่ ๓ กลุ่มสถานีสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ร้อยละ ๖๐ ขึ้นไป จำนวน ๕๖ สถานี และกลุ่มที่ ๔ กลุ่มสถานีทั่วไปที่มีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ จำนวน ๒๘ สถานี รวมทั้งสิ้น ๘๔ สถานี (พื้นที่สีเหลือง)
- ๓) แผนระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๖ – ๒๕๘๐) : กลุ่มที่ ๕ กลุ่มสถานีทั่วไป มีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ร้อยละ ๕๐ ขึ้นไป จำนวน ๓๙ สถานี (พื้นที่สีเขียว)

๔.๓.๒ แนวคิดการพัฒนาสถานีเชื่อมต่อที่สำคัญ

๑) สถานีรถไฟฟ้าที่มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือ (จุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ – ราง – เรือ)

การเดินทางด้วยเรือโดยสารสาธารณะเป็นอีกหนึ่งช่องทางของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การส่งเสริมการเดินทางทางน้ำจำเป็นต้องปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางทางเชื่อมต่อกันในลักษณะ ล้อ – ราง – เรือ ให้มีความสะดวก ปลอดภัย เพื่ออำนวยความสะดวกให้มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น โดยข้อมูลจากแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๕) แบ่งการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ ล้อ – ราง – เรือ จำนวน ๓๙ จุด เป็น ๒ ระยะ (แสดงในตารางที่ ๘) ดังนี้

- ๑.๑) ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) จำนวน ๓๒ จุด โดยเป็นจุดเชื่อมต่อ ล้อ – ราง – เรือ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน^๑ จำนวน ๘ จุด และที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จำนวน ๒๔ จุด
- ๑.๒) ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๑ – ๒๕๗๕) จำนวน ๗ จุด

ตารางที่ ๘ แผนการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ - ราง - เรือ

ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)				
ลำดับ	เส้นทางเดินเรือ	ท่าเรือ	สายรถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า
๑	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานผ่านฟ้าลีลาศ	ม่วง	ผ่านฟ้า
๒		ท่าเรือสะพานหัวช้าง ^๑	เขียว (สุขุมวิท)/เขียว (สีลม)	ราชเทวี/สนามกีฬาแห่งชาติ
๓		ท่าเรือประตูน้ำ	ส้ม	ประตูน้ำ
๔		ท่าเรือโศก ^๑	น้ำเงิน/ ARL	เพชรบุรี/มักกะสัน
๕		ท่าเรือซอยทองหล่อ	เทา	ทองหล่อ ๒๕
๖		ท่าเรือชาวนิยาสระ	เทา	ทองหล่อ ๒๕
๗		ท่าเรือรามหนึ่ง ^๑	ARL	รามคำแหง
๘		ท่าเรือเดอะมอลล์ ๓	ส้ม	รามคำแหง ๑๒
๙		ท่าเรือ ม. รามคำแหง	ส้ม	ม.รามคำแหง
๑๐		ท่าเรือสะพานมิตรมทชาติไทย	ส้ม	การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.)
๑๑		ท่าเรือวัดกลาง	ส้ม	รามคำแหง ๓๔
๑๒		ท่าเรือบางกะปิ	ส้ม/เหลือง	ลำสาลี
๑๓		ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง	ส้ม	ศรีบูรพา
๑๔		ท่าเรือพาชีไ้	ส้ม	คลองบ้านม้า
๑๕		ท่าเรือตลาดมีนบุรี	ส้ม/ชมพู	มีนบุรี/ตลาดมีนบุรี
๑๖	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือประตูน้ำฉิมพลี	แดง/รถไฟสายใต้ ^๖	กาญจนาภิเษก/พุทธมณฑลสาย ๒
๑๗	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟ	น้ำเงิน	หัวลำโพง
๑๘		ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง ^๑	น้ำเงิน	หัวลำโพง
๑๙		ท่าเรือเทเวศร์	ม่วง	หอสมุดแห่งชาติ
๒๐		ท่าเรือตลาดเทวราช	ม่วง	หอสมุดแห่งชาติ
๒๑	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าสะพานพระนั่งเกล้า ^๑	ม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า
๒๒		ท่าบางโพ ^๑	น้ำเงิน	บางโพ
๒๓		ท่าเกียกกาย	ม่วง	รัฐสภา
๒๔		ท่าราชินี ^๑	น้ำเงิน	สนามชัย
๒๕		ท่าไอคอนสยาม	ทอง/แดง	เจริญนคร/คลองสาน
๒๖		ท่าสาทร ^๑	เขียว (สีลม)	สะพานตากสิน
๒๗	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือบางบัว	เขียว (สุขุมวิท)	บางบัว
๒๘		ท่าเรือตลาดยิ่งเจริญ	เขียว (สุขุมวิท)	สะพานใหม่
๒๙		ท่าเรือราชภัฏพระนคร (แจ้งวัฒนะ)	ชมพู	ราชภัฏพระนคร
๓๐	คลองบางลำพู	ท่าเรือบางลำพู	ม่วง	บางขุนพรหม
๓๑	คลองบางกอกน้อย	ท่าเรือศิริราช	ส้ม	ศิริราช
๓๒		ท่าเรือบางขุนนนท์	น้ำเงิน/ส้ม/แดง	บางขุนนนท์
ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕)				
ลำดับ	เส้นทางเดินเรือ	ท่าเรือ	สายรถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า
๓๓	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือวัดศาลวัน	แดง	ศาลายา
๓๔		ท่าเรือวัดสุวรรณาราม	รถไฟสายใต้ ^๖	วัดสุวรรณ
๓๕	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือบางซื่อ	น้ำเงิน/แดง	บางซื่อ
๓๖		ท่าเรือบางเขน	แดง/ARL/ น้ำตาล	บางเขน
๓๗		ท่าเรือหลักสี่	แดง/ARL/ ชมพู	หลักสี่
๓๘		ท่าเรือดอนเมือง	แดง	ดอนเมือง
๓๙		ท่าเรือหลักหก	แดง	หลักหก

หมายเหตุ ^๓ หมายถึง จุดเชื่อมต่อ ล้อ - ราง - เรือ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

^๖ หมายถึง รถไฟฟ้าทางไกลสายใต้ซึ่งเป็นรถไฟเครื่องยนต์ดีเซลให้บริการระหว่างจังหวัด

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๕)

๒) สถานีรถไฟฟ้าหลักสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง (สถานีคลองบางไผ่ สถานีแยกร่มเกล้า สถานีบางหว้า สถานีตลิ่งชัน สถานีสถานีศรีเอี่ยม และสถานีหัวหมาก)

จากการสำรวจรายสถานีของรถไฟฟ้าข้างต้นเพื่อเก็บข้อมูลกายภาพรอบสถานี การเชื่อมต่อการเดินทางของแต่ละสถานี และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงของแต่ละสถานีหลัก เพื่อทำการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งนี้ จากการพิจารณาปัจจัยที่สำคัญต่าง ๆ โดยใช้สัญลักษณ์ เป็นตัวบ่งชี้ระดับการประเมิน สามารถสรุปผลการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกสถานีหลักสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางได้แสดงในตารางที่ ๙

จากการประเมินกายภาพรอบสถานีรถไฟฟ้าในปัจจุบัน พบว่า ทุกสถานีจะมีการติดตั้งแผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ แผนที่แสดงย่านสถานี ลิฟต์ และมีการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ จากการประเมินผล สถานีเปิดให้บริการ ปัจจุบันกายภาพโดยรอบสถานีในหลายสถานีโดยส่วนมากควรมีการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น จำเป็นต้องเพิ่มเติมหรือปรับปรุงใหม่สรุปได้ ดังนี้

- บางสถานีรถไฟฟ้ามีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บ้าง อาจไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ควรมีการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น ได้แก่ ควรมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย เช่น การติดตั้งเบรลล์บล็อก (พื้นผิวต่างสัมผัส) ราวจับหรือราวกันตก ทางเท้าแคบบางช่วง และมีทางเท้าที่ชำรุด ไม่ราบเรียบ ส่งผลกับการใช้งานทางเท้าของผู้พิการ และผู้ใช้วีลแชร์ ที่จอดรถโดยสารไม่มีพื้นที่พักคอย เช่น หลังคา ที่นั่ง สำหรับผู้ใช้งานในหลายสถานี

- บางสถานีรถไฟฟ้าไม่มีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ จำเป็นต้องเพิ่มเติมหรือปรับปรุงใหม่ ได้แก่ ไม่มีการติดตั้งป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ไม่มีจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ไม่มีป้ายแสดงจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร อาจส่งผลต่อปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานี ไม่มีห้องนำบริการในสถานีที่ผู้เดินทางสามารถเข้าใช้บริการได้โดยไม่ต้องสอบถามจากเจ้าหน้าที่สถานี

รายละเอียดการเชื่อมต่อการเดินทางและความคืบหน้าการพัฒนาพื้นที่ของแต่ละสถานีหลักสามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๙ การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกสถานีหลักสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดจักรยาน	Drop – Off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่มเงาทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
คลองบางไผ่ (สีม่วง)	✓	✓	○	×	✓	○	○	✓	×	○	×	○	○	✓	○	×
บางหว้า (สีเขียวสีกม)	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	✓	×	✓	○	×
บางหว้า (สีน้ำเงิน)	✓	✓	×	○	✓	✓	×	×	×	○	○	○	×	✓	✓	×
ตลิ่งชัน (สีแดง)	✓	✓	✓	○	✓	×	×	✓	×	×	○	×	×	✓	○	×
ศรีเอี่ยม (สีเหลือง)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	×
หัวหมาก (ARL)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	×	✓	✓	✓	○	×
แยกร่มเกล้า (สีส้ม)	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

หมายเหตุ : สัญลักษณ์ตัวบ่งชี้ระดับการประเมินปัจจัยที่สำคัญต่าง ๆ ดังนี้

- ✓ มีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ดี ครบถ้วน สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางได้ดีไม่มีการปรับปรุง
- มีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บ้าง อาจไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น
- ×

ไม่มีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ จำเป็นต้องเพิ่มเติมหรือปรับปรุงใหม่

เนื่องจากสถานีแยกร่มเกล้าของรถไฟฟ้าสายสีส้มอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จึงเติมช่องสีทึบในหัวข้อที่ยังไม่มีข้อมูลในการประเมิน

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

๒.๑) สถานีคลองบางไผ่

สถานีคลองบางไผ่เป็นสถานีต้นทางของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงคลองบางไผ่ – เตาปูน) มีแนวเส้นทางลักษณะเป็นโครงสร้างทางยกระดับตลอดแนวเส้นทาง เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างจังหวัดนนทบุรีกับกรุงเทพมหานคร เริ่มต้นจากสถานีคลองบางไผ่ บริเวณคลองไผ่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนือบนถนนกาญจนาภิเษก มีอาคารจอดแล้วจร (Park and Ride Building) นอกจากนี้แผนปฏิบัติการฯ ยังเสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าที่จะกล่าวในหัวข้อถัดไป จำนวน ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางที่ ๑ : PP1 MRT คลองบางไผ่ (สายสีม่วง) – สำนักงานเทศบาลเมืองบางรักพัฒนา และ เส้นทางที่ ๒ : No. 76 สถานีคลองบางไผ่

ความคืบหน้าการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (MRT สายสีม่วง) ให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งด้านตะวันตก (คลองบางไผ่) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะทางบกและทางรางแบบไร้รอยต่อ (Seamless Transport) อำนวยความสะดวกและรวดเร็วให้แก่ประชาชน โดยตั้งแต่วันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๗ เป็นต้นไป ทั้งผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง และผู้ใช้บริการอาคารจอดแล้วจรที่สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ ตลอดจนประชาชนในละแวกใกล้เคียง จะสามารถเข้าถึงบริการรถโดยสารประจำทางได้ที่จุดจอดรถรับ ของ สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ เพื่อเดินทางสู่ที่หมายหลากหลายเส้นทาง ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงต่างจังหวัด ซึ่งทำหน้าที่เสมือนเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งด้านตะวันตก (คลองบางไผ่) แสดงดังในรูปที่ ๔๓



ที่มา : รฟม.

รูปที่ ๔๓ จุดจอดรถโดยสาร เชื่อมต่อล้อ – ราง
ศูนย์คมนาคมขนส่งด้านตะวันตก (คลองบางไผ่)

ทั้งนี้ จุดให้บริการรถโดยสารรับ – ส่งเชื่อมต่อล้อ – ราง ศูนย์คมนาคมขนส่งด้านตะวันตก (คลองบางไผ่) ดังนี้

๒.๓.๑) ท้ารถโดยสารประจำทาง สายที่ ๒ – ๒๙ สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ – เซ็นทรัลพระราม ๒ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นเส้นทางรถโดยสารประจำทางสายใหม่ เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๗ เป็นต้นไป จุดจอดรถรับ – ส่งอยู่บริเวณใกล้ทางเข้า – ออกที่ ๓ หน้าอาคารจอดแล้วจรสถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ (ฝั่งถนนด้านในชิดอาคาร) แสดงดังในรูปที่ ๔๔



ที่มา : รฟม.

รูปที่ ๔๔ ท่ารถโดยสาร ขสมก. สายที่ ๒ – ๒๙ สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ – เซ็นทรัลพระราม ๒

๒.๓.๒) จุดจอดรถโดยสารประจำทางของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) บริเวณ ใกล้ทางเข้า – ออก ที่ ๔ สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ ติดถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) จำนวน ๑๑ เส้นทาง ดังนี้

- สายที่ ๖๘ กรุงเทพฯ – วัดไร่โง้ง – สองพี่น้อง
- สายที่ ๖๙ กรุงเทพฯ – บางบัวทอง – ด่านช้าง (ช่วงกรุงเทพฯ – สามชุก)
- สายที่ ๙๕๒ กรุงเทพฯ – สุพรรณบุรี (ช่วงกรุงเทพฯ – วิเศษชัยชาญ)
- สายที่ ๙๕๓ กรุงเทพฯ – เดิมบางนางบวช – หินคา (ช่วงกรุงเทพฯ – ท่าช้าง)
- สายที่ ๙๖๖ กรุงเทพฯ – โรงเรียนการบินกำแพงแสน
- สายที่ ๙๗๔ กรุงเทพฯ – บางบัวทอง – สุพรรณบุรี
- สายที่ ๙๗๕ กรุงเทพฯ – บางบัวทอง – ท่าช้าง
- สายที่ ๙๙๑๘ กรุงเทพฯ – ด่านเจดีย์สามองค์
- สายที่ ๙๙๑๙ กรุงเทพฯ – บางใหญ่ – พระนครศรีอยุธยา
- สายที่ ๗๙๓ รังสิต – นครปฐม
- สายที่ ๗๙๔ รังสิต – ปราณบุรี

นอกจากนี้ ปัจจุบันยังมีรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. และบริษัทเอกชน ให้บริการบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ รวม ๔ เส้นทาง ดังนี้

(จัดจักร)

- สายที่ ๒ - ๒๐ หมู่บ้านบัวทองเคหะ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ

- สายที่ ๒ - ๒๕ หมู่บ้านบัวทองเคหะ - เทเวศร์
- สายที่ ๒ - ๘ วัดปรังค์หลวง - บางเขน
- สายที่ ๒ - ๑๙ ตลาดบางบัวทอง - บางลำพู

ปัจจุบัน รฟม. ได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ศูนย์คมนาคมขนส่งด้านตะวันตก (คลองบางไผ่) แล้ว พร้อมกันนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงทัศนียภาพที่พักรถโดยสารบริเวณทางเข้า - ออก ที่ ๒ สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ เพื่อรองรับการให้บริการของประชาชนได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย นอกจากนี้ ได้เตรียมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ข้อมูล และป้ายแนะนำบอกเส้นทางการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ที่จะแสดงอยู่บริเวณทางเข้า - ออก ของสถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ เพื่อเป็นการให้ข้อมูล สร้างการรับรู้ แก่ประชาชนผู้ใช้บริการด้วย แสดงดังรูปที่ ๔๕

เส้นทางรถโดยสาร เชื่อมต่อล้อ-ราง ศูนย์คมนาคมขนส่ง ด้านตะวันตก (คลองบางไผ่)



สายที่	เส้นทาง
2-20	หมู่บ้านบัวทองเคหะ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)
2-25	หมู่บ้านบัวทองเคหะ - เทเวศร์
2-29	สถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ - เข็มแก้วธรรม 2



สายที่	เส้นทาง
68	กรุงเทพฯ - วัดใหม่ไร่ - สองพี่น้อง
69	กรุงเทพฯ - บางบัวทอง - ด่านช้าง
	(ช่วงกรุงเทพฯ - สามชุก)
952	กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี
	(ช่วงกรุงเทพฯ - ไร่ขิง)
953	กรุงเทพฯ - เข็มแก้วธรรม 2 - คืบคา
	(ช่วงกรุงเทพฯ - กำแพง)
966	กรุงเทพฯ - โรงเรียนการนิคมฯ กำแพงแสน
974	กรุงเทพฯ - บางบัวทอง - สุพรรณบุรี
975	กรุงเทพฯ - บางบัวทอง - กำแพง
9918	กรุงเทพฯ - ด่านเจดีย์สามองค์
9919	กรุงเทพฯ - บางใหญ่ - พระนครศรีอยุธยา
793	รังสิต - นครปฐม
794	รังสิต - ปราณบุรี



สายที่	เส้นทาง
2-8	วัดปรังค์หลวง - บางเขน
2-19	ตลาดบางบัวทอง - บางลำพู

ที่มา : รฟม.

รูปที่ ๔๕ เส้นทางเดินรถโดยสาร เชื่อมต่อล้อ - ราง - เรือ
ศูนย์คมนาคมขนส่งด้านตะวันตก (คลองบางไผ่)

ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสามารถเปลี่ยนเส้นทางไปยังระบบรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า สายสีชมพู และในอนาคตสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีรถไฟฟ้าบางซ่อนสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง และสถานีรถไฟฟ้าเตาปูนสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หรือเปลี่ยนเส้นทางเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำได้ที่สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า จึงเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยอย่างยิ่ง นอกจากนี้ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ยังมีอาคารจอดแล้วจรให้บริการประชาชน สามารถรองรับรถยนต์ได้ ๑,๙๘๖ คัน และรถจักรยานยนต์ ๔๑๖ คัน เพื่อช่วยส่งเสริมให้ผู้ใช้งานพาหนะส่วนบุคคลสามารถนำยานพาหนะมาจอดและเดินทางเชื่อมต่อบริการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ได้โดยสะดวก

๒.๒) สถานีบางหว้า

สถานีบางหว้าเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) ส่วนต่อขยาย จากสถานีวงเวียนใหญ่ – สถานีบางหว้า และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย จากหัวลำโพง – หลักสอง และมีการเชื่อมต่อการเดินทางกับท่าเรือบางหว้า

แผนปฏิบัติการฯ ได้นำเสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เส้นทางที่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) เสนอ คือ เส้นทางสถานีตลิ่งชัน – สถานีบางหว้า เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้างวดจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

นอกจากนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เส้นทางหมวด ๒ สายที่ ๙๙๗ กรุงเทพฯ – นครปฐม ขอปรับปรุงให้มีรายละเอียดเส้นทางแยกช่วงสถานีรถไฟฟ้างวดตลิ่งชัน – นครปฐม และช่วงสถานีรถไฟฟ้างวดบางหว้า – นครปฐม เพิ่มขึ้นอีกจำนวน ๒ ช่วง เพื่อให้ประชาชนที่เดินทางเชื่อมต่อบริการขนส่งทางรางและทางถนนได้รับความสะดวก อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายกระทรวงคมนาคมที่ต้องการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น และลดการใช้รถส่วนบุคคล เพื่อช่วยลดปริมาณการเกิดฝุ่นละอองในอากาศ (PM 2.5) และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติอนุมัติกำหนด (ปรับปรุง) ให้มีรายละเอียดเส้นทางแยกช่วงสถานีรถไฟฟ้างวดบางหว้า – นครปฐม ระยะทาง ๕๗ กิโลเมตร ดังนี้

๒.๒.๑) รายละเอียดช่วงที่กำหนด (ปรับปรุง)

ระยะทางช่วงที่ขอปรับปรุง ๑๑ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากสถานีรถไฟฟ้างวดบางหว้า ไปตามทางหลวงชนบทหมายเลข นบ.๓๐๒๑ ถึงทางแยกต่างระดับบรมราชชนนี แยกซ้ายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๘ สิ้นสุดเส้นทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (บรมราชชนนี)

๒.๒.๒) เงื่อนไขที่กำหนด (ปรับปรุง)

(๑) เงื่อนไขการเดินทางมาตรฐาน ๑ (ข) และหรือ ๒ (ค) และหรือ ๒ (ง) ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร และหรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๑ และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ – ๓๐ ที่นั่ง และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๕๖ เที่ยว จำนวนรถ ๑๖ – ๙๓ คัน เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๔ เที่ยว

(๒) เงื่อนไขการเดินทางมาตรฐาน ๒ และหรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๓๖ เที่ยว จำนวนรถ ๘ – ๒๔ คัน เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๔ เที่ยว

๒.๓) สถานีตลิ่งชัน

สถานีตลิ่งชันเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดง และเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าทางไกลสายใต้ ซึ่งมีแนวเส้นทางในแนวตะวันตก - ตะวันออกของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องสำหรับเส้นทางรถไฟฟ้าทางไกลมีแนวเส้นทางแยกออกเป็นสองเส้นทาง คือ เส้นทางตลิ่งชัน - ศาลายา รถไฟ จะวิ่งตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าทางไกลสายใต้ไปสิ้นสุดโครงการที่สถานีรถไฟนครปฐม อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม และเส้นทางตลิ่งชัน - ศิริราช แนวเส้นทางจะวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าทางไกลสายตลิ่งชัน ไปสิ้นสุดเส้นทางทั้งโครงการที่สถานีศิริราช ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการฯ ได้นำเสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟที่จะกล่าวในหัวข้อถัดไป จำนวน ๓ เส้นทาง แบ่งเป็น เส้นทางที่ ๑ รฟท. เสนอ จำนวน ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางที่ ๑ : สถานีตลิ่งชัน - สถานีบางหว้า และเส้นทางที่ ๒ : สถานีตลิ่งชัน - ถนนบรมราชชนนี และเส้นทางตามผลการศึกษาของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เสนอ จำนวน ๑ เส้นทาง คือ No. 61 สถานีตลิ่งชัน

นอกจากนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เส้นทางหมวด ๒ สายที่ ๙๙๗ กรุงเทพฯ - นครปฐม ขอปรับปรุงให้มีรายละเอียดเส้นทางแยกช่วงสถานีรถไฟตลิ่งชัน - นครปฐม และช่วงสถานีรถไฟบางหว้า - นครปฐม เพิ่มขึ้น อีกจำนวน ๒ ช่วง เพื่อให้ประชาชนที่เดินทางเชื่อมต่อการระหว่างระบบการขนส่งทางรางและทางถนนได้รับความสะดวก อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายกระทรวงคมนาคมที่ต้องการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น และลดการใช้รถส่วนบุคคล เพื่อช่วยลดปริมาณการเกิดฝุ่นละอองในอากาศ (PM 2.5) และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติอนุมัติกำหนด (ปรับปรุง) ให้มีรายละเอียดเส้นทางแยกช่วงสถานีรถไฟตลิ่งชัน - นครปฐม ระยะทาง ๕.๑ กิโลเมตร ดังนี้

๒.๓.๑) รายละเอียดช่วงที่ข้อกำหนด (ปรับปรุง)

ระยะทางช่วงที่ขอปรับปรุง ๕ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากสถานีรถไฟตลิ่งชัน ไปตามถนนเลียบทางรถไฟ แยกซ้ายไปตามถนนสวนผัก ไปตามถนนพุทธมณฑลสาย ๑ ถึงทางแยกทุ่งมังกร - ตลิ่งชัน แยกขวาไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๘ สิ้นสุดเส้นทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (บรมราชชนนี)

๒.๓.๒) เงื่อนไขที่ข้อกำหนด (ปรับปรุง)

(๑) เงื่อนไขการเดินรถมาตรฐาน ๑ (ข) และหรือ ๒ (ค) และหรือ ๒ (จ) ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร และหรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๑ และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ - ๓๐ ที่นั่ง และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) เดินรถขั้นต่ำวันละ ๕๖ เที่ยว จำนวนรถ ๑๖ - ๙๓ คัน เดินรถขั้นต่ำวันละ ๒ เที่ยว

(๒) เงื่อนไขการเดินรถมาตรฐาน ๒ และหรือ ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ และหรือชั้น ๒ จำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) เดินรถขั้นต่ำวันละ ๓๖ เที่ยว จำนวนรถ ๘ - ๒๔ คัน เดินรถขั้นต่ำวันละ ๒ เที่ยว

๒.๔) สถานีศรีเอี่ยม

สถานีศรีเอี่ยมเป็นสถานีของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลือง เป็นระบบรถไฟฟ้ายกระดับแบบรางเดี่ยวทั้งโครงการ มีแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และสิ้นสุดเส้นทางในจังหวัดสมุทรปราการ มีแนวเส้นทางโครงการ ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยอาคารจอดแล้วจร (Park and Ride Building) จึงเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างการขนส่งสาธารณะระบบรางกับยานพาหนะส่วนบุคคล

จากการประเมินกายภาพรอบสถานีในปัจจุบัน พบว่า มีการติดตั้งแผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อแผนที่แสดงย่านสถานี ลิฟต์ สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ ที่จอดรถจักรยาน ที่จอดแล้วจร ร่มเงาทางเดิน ป้ายจุดจอดรถโดยสาร ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ และมีการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ไม่มีจุดกลับรถโดยสาร ที่จอดรถแท็กซี่ การเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง จำเป็นต้องเพิ่มเติมหรือปรับปรุงแก้ไข

๒.๕) สถานีหัวหมาก

สถานีหัวหมากเป็นสถานีของรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) มีการเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าทางไกลสายตะวันออก ทั้งนี้ จากการประเมินกายภาพรอบสถานีในปัจจุบัน พบว่า มีการติดตั้งแผนที่แสดงย่านสถานี แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ ลิฟต์ ที่จอดรถจักรยาน ที่จอดแล้วจร จุดกลับรถโดยสาร ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน ที่จอดรถแท็กซี่ ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ควรมีการปรับปรุงแก้ไขสิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการและร่มเงาทางเดินให้ดีขึ้น ติดตั้งป้ายจุดจอดรถโดยสารให้ชัดเจน และการเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียงจำเป็นต้องเพิ่มเติมหรือปรับปรุงแก้ไขใหม่

๒.๖) สถานีแยกร่มเกล้า

สถานีแยกร่มเกล้าเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มินบุรี) เนื่องจากกรุงเทพมหานครได้จัดทำโครงการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ – ร่มเกล้า (ถนนกรุงเทพกรีฑาตัดใหม่) ระยะทางประมาณ ๑๑.๒ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง ๒๔) ไปบรรจบถนนเจ้าคุณทหาร โดยตลอดแนวเส้นทางเป็นที่ตั้งหมู่บ้านจัดสรร ชุมชนบ้านเรือน สถานประกอบการ โรงเรียน และห้างสรรพสินค้า ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทาง ทั้งนี้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ได้มีมติอนุมัติเงื่อนไขการเดินทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง สายที่ ๒ – ๕๖ สถานีรถไฟฟ้าแยกร่มเกล้า – ถนนศรีนครินทร์ – ร่มเกล้า – สถานีรถไฟฟ้าแยกร่มเกล้า ลักษณะรถมาตรฐาน ๒ (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒) และหรือรถมาตรฐาน ๓ (รถโดยสารธรรมดา) เดินทางขึ้นต่ำวันละ ๒๐ เที่ยว จำนวนรถ ๕ – ๑๔ คัน ระยะทาง ๑๙ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟฟ้าแยกร่มเกล้า (ถนนศรีนครินทร์) ไปตามถนนศรีนครินทร์ ถนนกรุงเทพกรีฑา ถนนศรีนครินทร์ – ร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า แยกรามคำแหง – ร่มเกล้า ถนนรามคำแหง สิ้นสุดเส้นทางที่สถานีรถไฟฟ้าแยกร่มเกล้า เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบการขนส่งสาธารณะ

นอกจากนี้ แผนปฏิบัติการฯ ได้นำเสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าที่จะกล่าวในหัวข้อถัดไป เส้นทางที่ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เสนอ จำนวน ๑ เส้นทาง คือ No. 79 สถานีแยกร่มเกล้า

๔.๓.๓ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ๘ สถานีรถไฟฟ้าต้นแบบ เพื่อส่งเสริมการเดินทาง

เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและรวดเร็ว จึงได้มีการดำเนินการออกแบบกรอบแบบรายละเอียด (Definitive Design) โดยพิจารณาจากการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า กลุ่มละ ๒ สถานี รวมทั้งสิ้น ๖ สถานี

- สถานีสำคัญมาก ได้แก่ สถานีเตาปูน และสถานีบางซื่อ
- สถานีสำคัญ ได้แก่ สถานีท่าพระ สถานีบางแค
- สถานีทั่วไป ได้แก่ สถานีศรีรัช สถานีชุมทางตลิ่งชัน

ทั้งนี้ ได้พิจารณาออกแบบเพิ่มเติมอีก ๒ สถานี คือ

- สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เนื่องจากเป็นสถานีในพื้นที่ย่านธุรกิจ และมีแหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญ คือ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

– สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้จะเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญระหว่างรถไฟฟ้า ๓ สาย (สายสีม่วง สายสีชมพู และสายสีน้ำตาล) และมีแหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญคือ ศูนย์ราชการนนทบุรี และห้างสรรพสินค้าเอสพลานาด งามวงศ์วาน – แคราย

จากการพิจารณาข้างต้น ได้นำมาดำเนินการออกแบบกรอบแบบรายละเอียด (Definitive Design) เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ๘ สถานีรถไฟฟ้าต้นแบบ เพื่อส่งเสริมการเดินทาง ประกอบด้วย สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี สถานีเตาปูน สถานีบางซื่อ สถานีท่าพระ สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีบางแค สถานีศรีรัช และสถานีชุมทางตลิ่งชัน

๑) สถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี

สถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี พื้นที่สถานีตั้งอยู่บนถนนรัตนาธิเบศร์ เป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า ๓ เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วงและรถไฟฟ้าสายสีชมพูซึ่งเปิดให้บริการแล้ว และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี มีรายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑) กรณีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าที่ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว ๒ สาย (สายสีชมพู และสายสีม่วง)

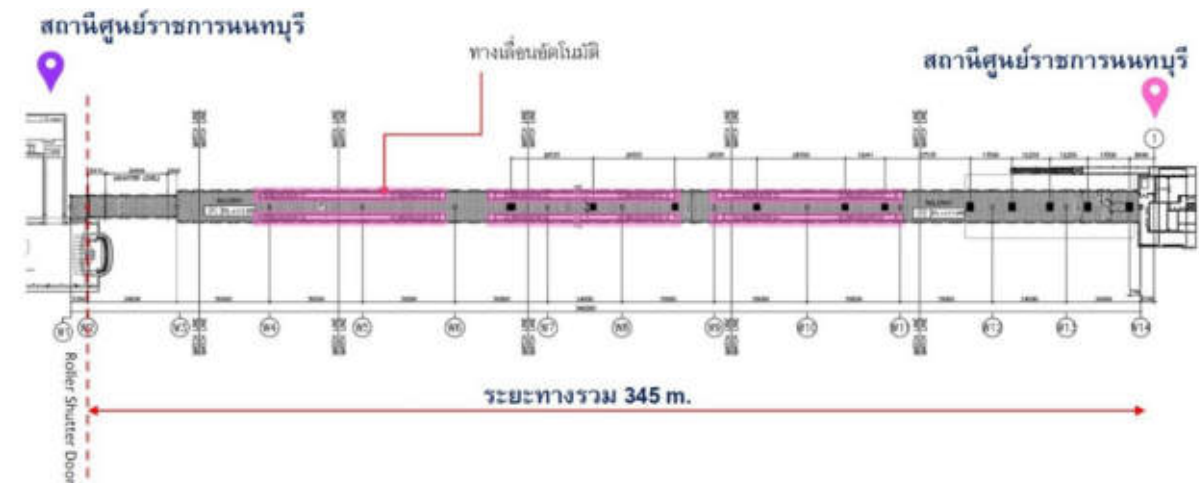
๑.๑.๑) ทางเลื่อนอัตโนมัติ (Walkalator)

ปัจจุบัน รฟม. ได้ติดตั้งทางเลื่อนอัตโนมัติ (Walkalator) ที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูมีการติดตั้งทางเลื่อนอัตโนมัติ แสดงดังในรูปที่ ๔๖ บริเวณทางเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี สายสีชมพู (PK01) และสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี สายสีม่วง (PP11) โดยติดตั้งทั้งหมด ๖ ตัว แบ่งเป็น ขาเข้า PK01 จำนวน ๓ ตัว (Forward) และ ขาออก PP11 (Backward) จำนวน ๓ ตัว บริเวณทางเชื่อมของทั้ง ๒ สถานี เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร แสดงดังในรูปที่ ๔๗ นอกจากนี้ บริเวณทางเลื่อนอัตโนมัติ มีการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed – Circuit Television : CCTV) ไว้สำหรับตรวจสอบเพื่อรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการ (อยู่ระหว่างดำเนินการ) เมื่อทำงานผิดปกติจะมีสัญญาณเสียงและภาพแสดงบนหน้าจอคอมพิวเตอร์ควบคุมระบบบริหารจัดการอาคาร (BMS) ให้พนักงานทราบ



ที่มา : รฟม.

รูปที่ ๔๖ ทางเลื่อนอัตโนมัติ (Walkalator)



ที่มา : รฟม.

รูปที่ ๔๗ ผังแสดงทางเลื่อนอัตโนมัติ (Walkalator)

๑.๑.๒) สร้างหลังคาคลุมให้ร่มเงาแก่ผู้เดินเท้า บริเวณทางเท้าหน้าอุทยานมกุฏมรยสราญ ดำเนินการเพิ่มหลังคาคลุมบนทางเดินเท้าเดิมบริเวณหน้าสวนมกุฏมรยสราญ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรมทางหลวง) แสดงดังในรูปที่ ๔๘

ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๔๘ เพิ่มร่มเงาทางเดินให้ผู้ใช้งานทางลาดเชื่อมต่อไปยังลิฟต์และบันไดทางขึ้น - ลงสถานี

๑.๒) กรณีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าที่จะเปิดให้บริการเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมเป็น ๓ สาย (สายสีชมพู สายสีม่วงและสายสีน้ำตาล)

๑.๒.๑) ออกแบบศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบนพื้นที่ว่างของกรมธนารักษ์

อาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางจะดำเนินการอยู่บนพื้นที่ว่างของธนารักษ์นนทบุรี พื้นที่ ๒ ไร่ ๑ งาน ๖๖.๓ ตารางวา ซึ่งใน พ.ศ. ๒๕๖๒ จังหวัดนนทบุรีได้ประสานกระทรวงคมนาคมขอให้ดำเนินการออกแบบแนวคิด (Conceptual Design) บนพื้นที่ดังกล่าวสำหรับใช้เป็นอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางเพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้า ๓ เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีชมพู และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล รวมทั้งยังสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรถโดยสารสาธารณะอีกด้วย และยังช่วยลดปัญหาการจราจรในพื้นที่อีกด้วย ทั้งนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติการฯ นี้ ได้นำแนวคิดการออกแบบอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางมาดำเนินการออกแบบเพิ่มเติม โดยได้ออกแบบเป็นอาคาร ๖ ชั้น แต่ละชั้นมีพื้นที่ประมาณ ๙๕๐ ตารางเมตร ในแต่ละชั้นมีรายละเอียด (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ ธนารักษ์นนทบุรี) ดังนี้ (แสดงดังในรูปที่ ๔๙ - ๕๔)

(๑) ชั้นระดับพื้น พื้นที่บริเวณด้านหน้าติดกับถนนรัตนาธิเบศร์ มีทางเข้า - ออก พื้นที่ที่มีพื้นที่จอดรถรับ - ส่งรถโดยสารประจำทางอยู่ระหว่างทางเข้า - ออกนี้ บริเวณภายในเป็นพื้นที่สำนักงาน หน่วยดับเพลิงย่อยประจำจังหวัดนนทบุรี มีพื้นที่จอดรถประจำการรถดับเพลิง ๒ คัน มีพื้นที่จอดรถยนต์ประมาณ ๔๔ คัน ภายในอาคารศูนย์เชื่อมต่อใช้เป็นพื้นที่ร้านค้า

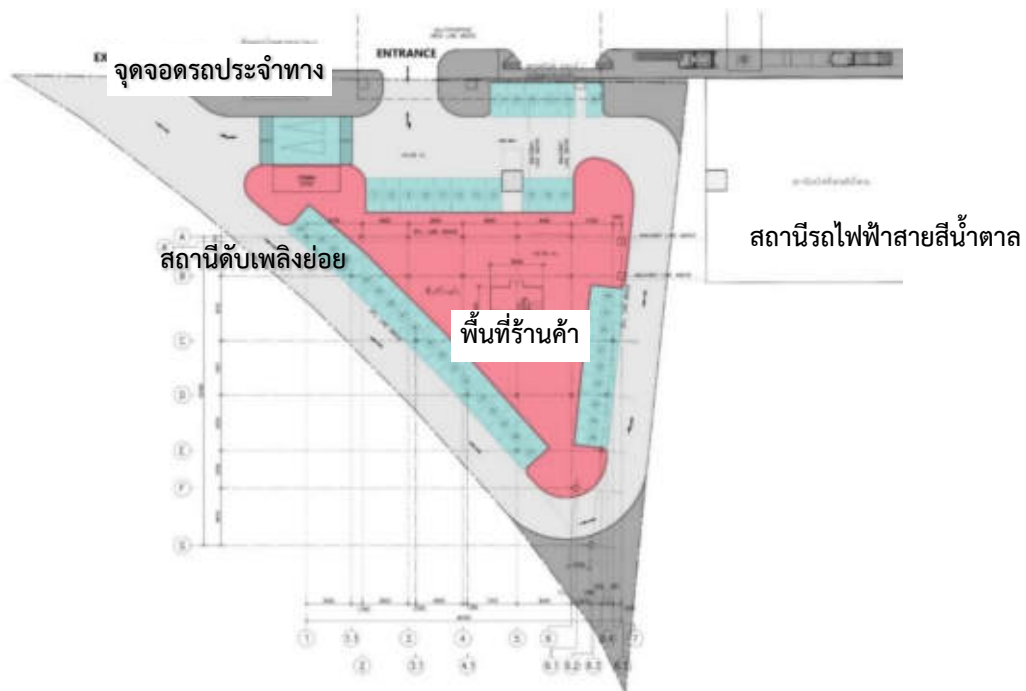
(๒) ชั้นที่ ๒ - ๓ เป็นพื้นที่ร้านค้า โดยที่ชั้น ๓ เป็นระดับชั้นที่เชื่อมต่อกับอาคารสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (ชั้น Concourse) และเชื่อมต่อกับลานกิจกรรมอเนกประสงค์

(๓) ชั้น ๔ - ๖ เป็นพื้นที่สำนักงานหน่วยงานราชการ



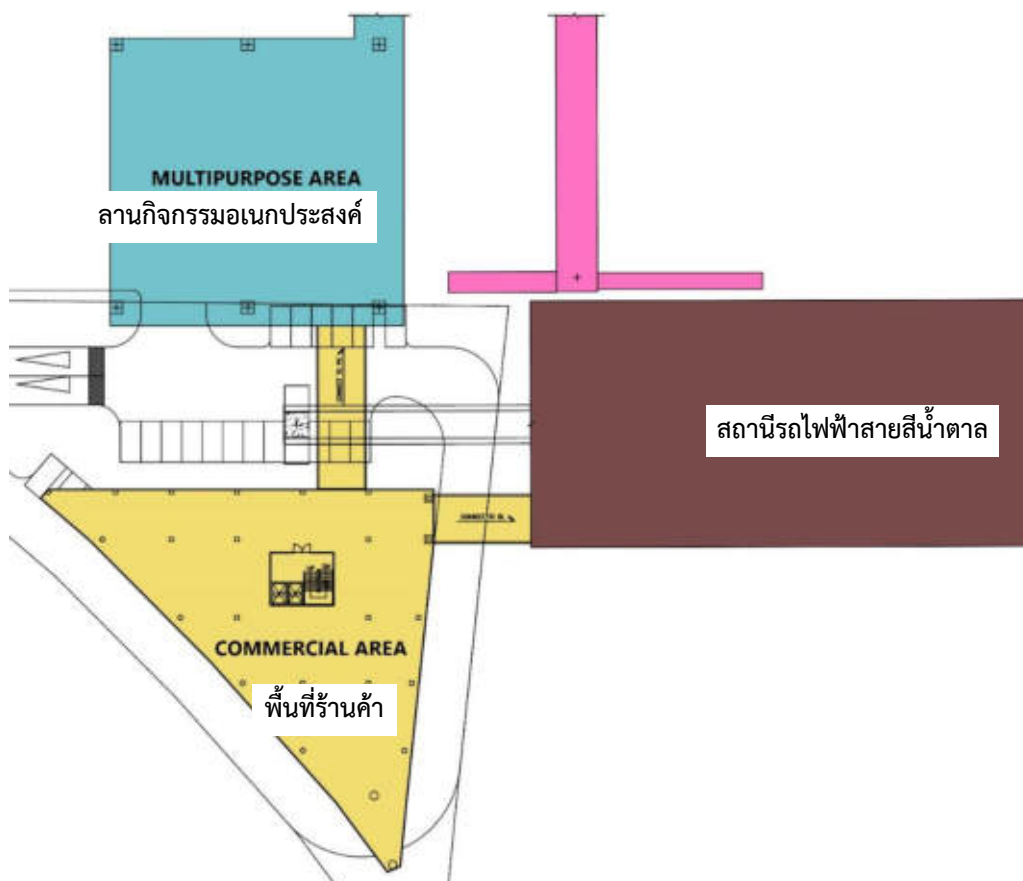
ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๔๙ ภาพจำลอง Public Skywalk Bridge รถไฟฟ้าสายสีม่วง สายสีชมพู และสายสีน้ำตาล
เมื่อได้รับการพัฒนาและปรับปรุง



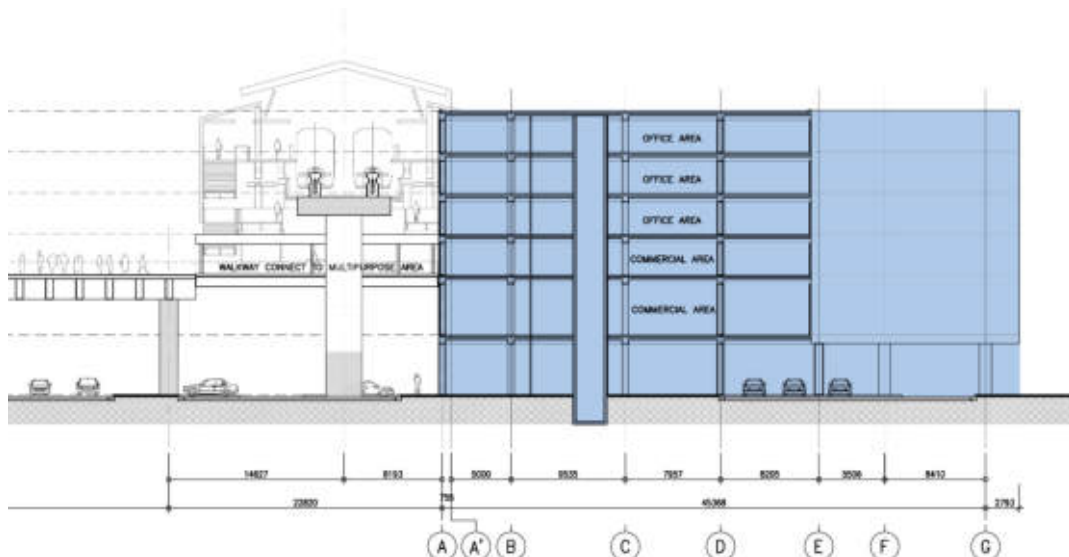
ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๐ แผนชั้นระดับพื้นอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทาง



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๑ แผนชั้นที่ ๒ - ๓ อาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทาง



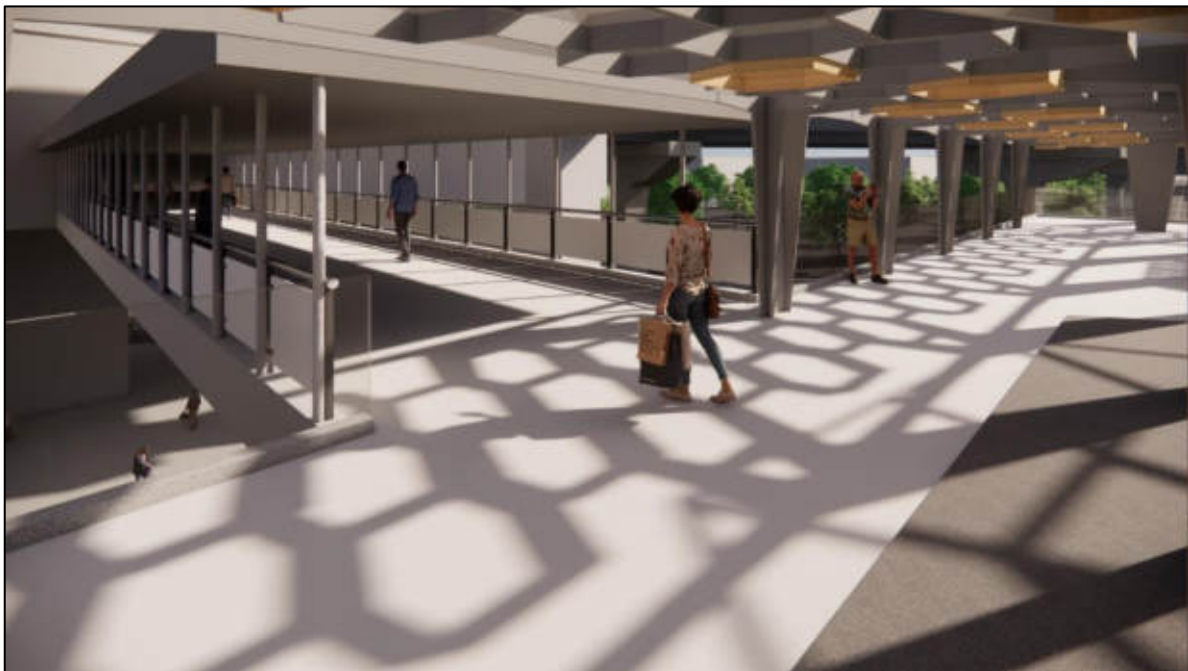
ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๒ รูปตัดอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทาง



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๓ ภาพจำลองบรรยากาศอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางชั้นระดับพื้น



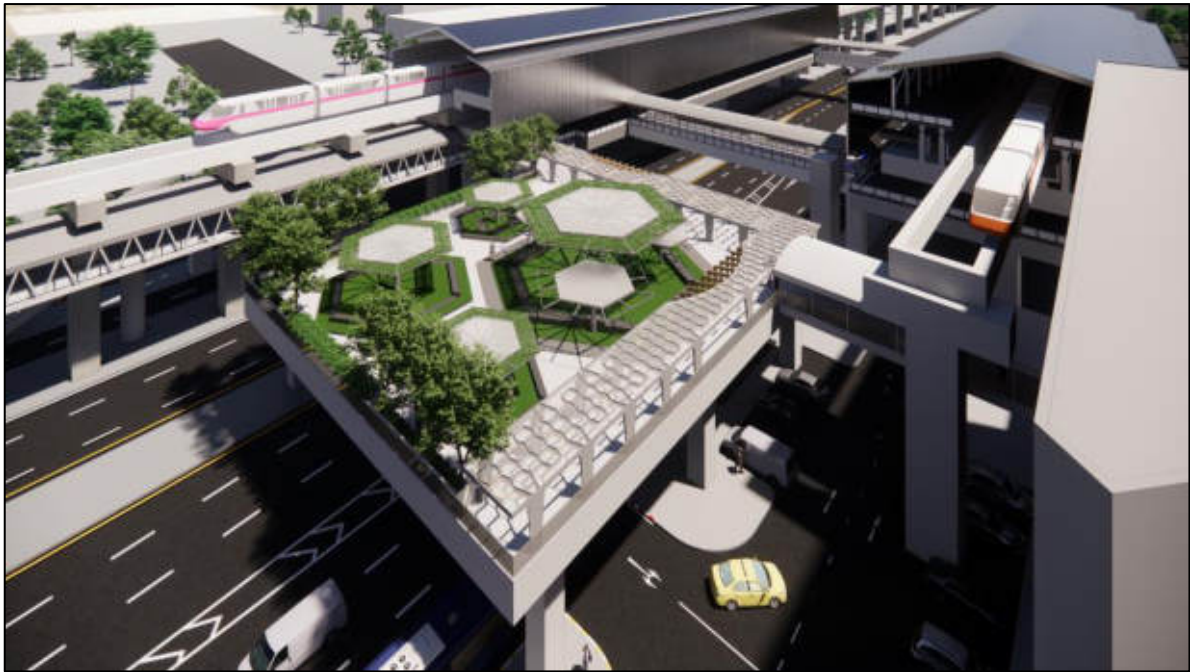
ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๔ ภาพจำลองบรรยากาศอาคารศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางชั้นที่ ๓ เชื่อมต่อลานกิจกรรมอเนกประสงค์

๑.๒.๒) ออกแบบลานกิจกรรมอเนกประสงค์เชื่อมต่อรถไฟฟ้า ๓ สถานี

ออกแบบลานกิจกรรมอเนกประสงค์เพื่อใช้เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าทั้ง ๓ สถานี ณ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล สายสีชมพู และสายสีม่วง มีพื้นที่ลานกิจกรรมฯ ประมาณ ๑,๓๔๐ ตารางเมตร มีโครงสร้างเสารับน้ำหนักอยู่บริเวณเกาะกลางถนน และด้านหน้าของพื้นที่อาคาร ศูนย์เชื่อมต่อการเดินทาง ตำแหน่งของเสาโครงสร้างรับน้ำหนักนี้ได้รับการพิจารณาและหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๒ หน่วยงาน คือ แขวงทางหลวงที่ ๑๓ (กรมทางหลวง) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถก่อสร้างลานกิจกรรมได้จริง เลี่ยงการก่อปัญหาการจราจรติดขัดและหลีกเลี่ยงการกระทบกับแนวสาธารณูปโภคใต้ดิน ณ บริเวณพื้นที่ดังกล่าว (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) แสดงดังในรูปที่ ๕๕

ทั้งนี้ แนวคิดศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางและลานกิจกรรมอเนกประสงค์เชื่อมต่อรถไฟฟ้า ๓ สถานี ดังกล่าว อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามแนวทางที่กรมธนารักษ์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วสอดคล้องมีความเหมาะสมตามสถานการณ์ในช่วงเวลานั้นต่อไป



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๕ ภาพจำลองลานกิจกรรมยกระดับเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู และสายสีน้ำตาล

๒) สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน รายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

๒.๑) ปรับปรุงพื้นที่ว่างบริเวณทางออกหมายเลข ๑ เป็นจุดจอดรถโดยสารประจำทาง

ปรับปรุงพื้นที่ว่างบริเวณทางออกหมายเลข ๑ เพื่อความสะดวกในการเปลี่ยนวิธีการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้า (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๕๖



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๖ ปรับปรุงพื้นที่โถงทางเดินบางส่วนให้เป็นจุดจอดรถโดยสาร รถแท็กซี่และพื้นที่พักคอย

๒.๒) เพิ่มร่วมเงาทางเดินที่ทางลาดบริเวณทางหลายเลข ๒

เพื่อให้ผู้ใช้ทางลาดได้รับความสะดวกสบายในการเข้าใช้งานสถานีรถไฟฟ้าเตาปูน (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๕๗



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๗ เพิ่มร่วมเงาทางเดินที่ทางลาดบริเวณทางขึ้น - ลง

๒.๓) ยกเลิก CURB ที่อยู่ระหว่างทางลาดผู้พิการกับบันไดทางขึ้น - ลง สถานีรถไฟฟ้า

เพื่อให้ผู้ใช้ทางลาดผู้พิการสามารถใช้งานบันไดและบันไดเลื่อนอีกฝั่งหนึ่งได้สะดวก (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) แสดงดังในรูปที่ ๕๘



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๘ ยกเลิก CURB ที่อยู่ระหว่างทางลาดผู้พิการกับบันไดทางขึ้น - ลง สถานี

๒.๔) เปลี่ยนตำแหน่งทางม้าลายให้เหมาะสมกับการใช้งาน

ปรับเปลี่ยนตำแหน่งทางม้าลายให้เหมาะสมกับการใช้งานของผู้ใช้ทาง และเพื่อความปลอดภัย (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๕๙ และ รูปที่ ๖๐



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕๙ เปลี่ยนตำแหน่งทางม้าลายให้เหมาะสม จุดที่ ๑



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๐ เปลี่ยนตำแหน่งทางม้าลายให้เหมาะสม จุดที่ ๒

๒.๕) ปรับปรุงทางม้าลายและทางเท้าให้สอดคล้องกับ Universal Design

ปรับปรุงทางม้าลายและทางเท้าให้สอดคล้องกับ Universal Design เพื่อผู้ใช้งาน (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๖๑



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๑ ปรับปรุงทางม้าลายและทางเท้าให้สอดคล้องกับ Universal Design

๒.๖) ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมทางให้ดูสะอาด สวยงาม และสอดคล้องกับ Universal Design

ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมทางให้ดูสะอาด สวยงาม และสอดคล้องกับ Universal Design เพื่อผู้ใช้งาน (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๖๒

ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๒ ปรับปรุงทางม้าลายและทางเท้าให้สอดคล้องกับ Universal Design

๓) สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ รายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

๓.๑) ปรับปรุงการเดินทางเพื่อความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า

ปรับปรุงช่องทางการเดินทางบริเวณทางออกที่ ๒ ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งตั้งอยู่บนเกาะกลางถนน โดยจัดเส้นทางการเดินทางใหม่ ให้ถนนฝั่งขาเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าชุมทางบางซื่อไปอยู่ติดกับถนนฝั่งขาออกจากสถานีรถไฟฟ้าชุมทางบางซื่อ ซึ่งจะทำให้ทางออกที่ ๒ ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ (สายสีน้ำเงิน) อยู่ริมฝั่งถนนฝั่งเดียวกันกับบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) (SCG) สำนักงานใหญ่ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อมากขึ้น แสดงดังรูปที่ ๖๓ และปรับปรุงทางแยกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าชุมทางบางซื่อจากสามแยกที่ไม่มีระบบสัญญาณไฟจราจรควบคุมเป็นทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับการสัญจรผ่านบริเวณดังกล่าว (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้กรุงเทพมหานคร) แสดงดังรูปที่ ๖๔



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๓ การปรับปรุงช่องจราจรบริเวณทางออกที่ ๒ ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ (สายสีน้ำเงิน)

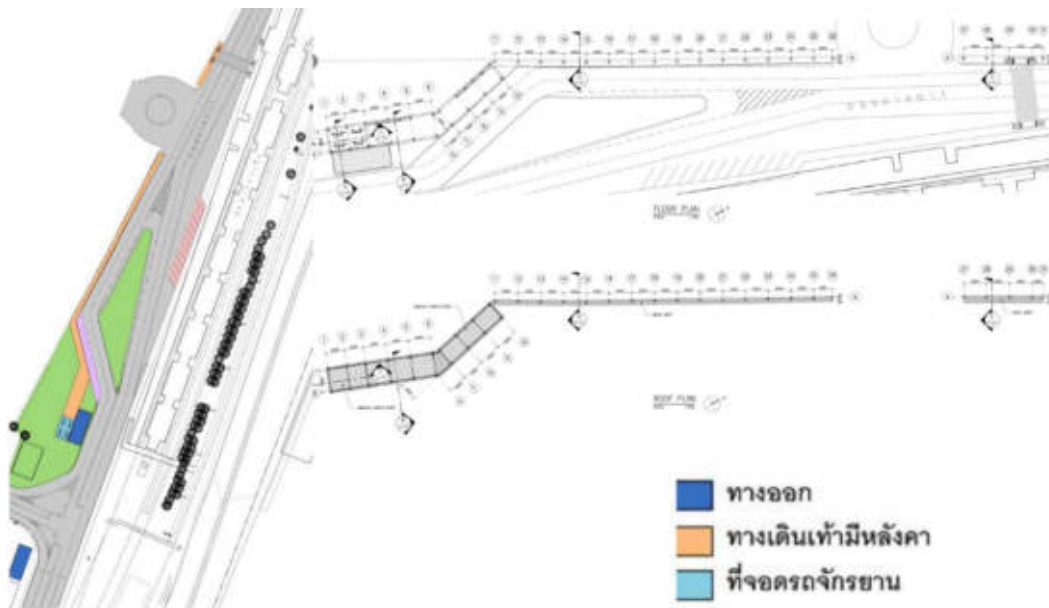


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๔ การปรับปรุงทางแยกบริเวณสถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ

๓.๒) เพิ่มร่มเงาทางเดินเท้า

เพิ่มร่มเงาทางเดินเท้าบริเวณสถานีเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๖๕

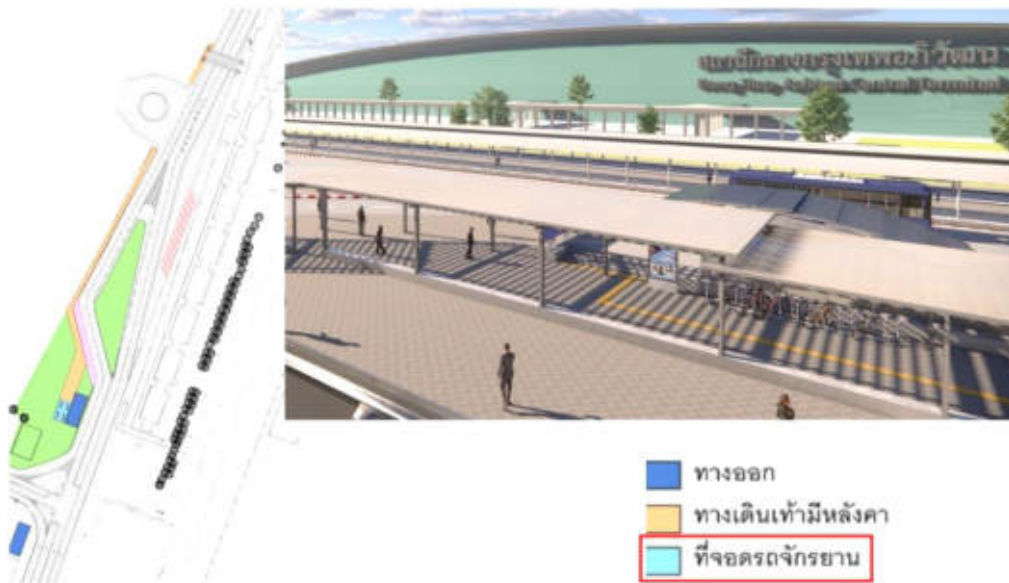


ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๕ เพิ่มร่มเงาทางเดินเท้า

๓.๓) เพิ่มจุดจอดรถจักรยาน

เพิ่มจุดจอดรถจักรยานบริเวณสถานีเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยานมายังสถานี (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๖๖



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๖ เพิ่มจุดจอดรถจักรยาน

๓.๔) ปรับปรุงพื้นที่จอดรถยนต์ รถแท็กซี่

ปรับปรุงพื้นที่จอดรถยนต์ รถแท็กซี่บริเวณสถานีเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินทาง (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๖๗



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๗ ปรับปรุงพื้นที่จอดรถยนต์ รถแท็กซี่

๓.๕) เพิ่มทางม้าลายข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้ามที่มีหลังคาคลุมเชื่อมต่อกับทางออก

หมายเลข ๒

เพิ่มทางม้าลายข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้ามที่มีหลังคาคลุมเชื่อมต่อกับทางออกหมายเลข ๒ เพื่อให้ผู้ใช้งานเดินทางต่อไปยังสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ได้โดยสะดวก (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๖๘



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๘ เพิ่มทางม้าลายข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้ามที่มีหลังคาคลุมเชื่อมต่อกับทางออกหมายเลข ๒

๔) สถานีรถไฟฟ้าท่าพระ

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าท่าพระ รายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

๔.๑) ปรับปรุงพื้นที่ใต้อาคารสถานีเป็นจุดจอดรถโดยสารประจำทาง

ปรับปรุงพื้นที่ใต้อาคารสถานีเป็นจุดจอดรถโดยสารประจำทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๖๙



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๖๙ ปรับปรุงบริเวณโถงทางออกที่ ๑ เปลี่ยนมาใช้เป็นจุดจอดรถ – ส่งรถโดยสารประจำทางร่วม

๔.๒) ปรับปรุงบริเวณทางออกที่ ๓ ฝั่งถนนเพชรเกษมขาเข้า กทม.

ปรับปรุงบริเวณทางออกที่ ๓ ฝั่งถนนเพชรเกษมขาเข้ากรุงเทพมหานคร โดยปรับเปลี่ยนพื้นที่บางส่วนให้เป็นจุดจอดรับ-ส่ง และป้ายรถโดยสารประจำทาง (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๐



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๐ ปรับปรุงบริเวณทางออกที่ ๓ ฝั่งถนนเพชรเกษมขาเข้ากรุงเทพมหานคร โดยปรับเปลี่ยนพื้นที่บางส่วนให้เป็นจุดจอดรับ-ส่ง และป้ายรถโดยสารประจำทาง

๔.๓) ปรับถนนฝั่งถนนเพชรเกษมบริเวณก่อนเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนจรัญสนิทวงศ์ ให้แคบลงเล็กน้อย

ปรับถนนฝั่งถนนเพชรเกษมบริเวณก่อนเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนจรัญสนิทวงศ์ให้แคบลงเล็กน้อย เพื่อขยายทางเท้าบริเวณดังกล่าวตั้งแต่ซอยเพชรเกษม ๑๑ ถึงสถานีรถไฟฟ้าท่าพระ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๑



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๑ ปรับปรุงบริเวณถนนเพชรเกษม ก่อนถึงสถานีรถไฟฟ้าท่าพระ ตั้งแต่ซอยเพชรเกษม ๑๑ ถึงสถานีรถไฟฟ้าท่าพระ ปรับปรุงขยายทางเดินเท้า

๔.๔) ย้ายป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง

ย้ายป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้คนและรถโดยสารสามารถมองเห็นได้สะดวก (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๒



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๒ ย้ายป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้คนและรถโดยสารสามารถมองเห็นได้สะดวก

๔.๕) จัดทำป้ายจราจรประจำทางถาวร

จัดทำป้ายจราจรประจำทางถาวรเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๓



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๓ จัดทำป้ายจราจรประจำทางถาวร

๕) สถานีรถไฟฟ้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ดังนี้

๕.๑) ปรับปรุงพื้นที่ริมถนนบริเวณทางออกที่ ๒ เป็นจุดจอดรถโดยสารประจำทาง

ปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวเป็นจุดจอดรถโดยสารประจำทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินทาง (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๔



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๔ ปรับปรุงพื้นที่ริมถนนบริเวณทางออกที่ ๒ ให้เป็นจุดจอดรถโดยสาร และร่วมทางเดิน

๕.๒) เพิ่มที่พัkcอยบริเวณจุดจอดรถแท็กซี่ริมถนนฝั่งถนนรัชดาภิเษกขาเข้ากรุงเทพมหานคร

เพิ่มที่พัkcอยบริเวณจุดจอดรถแท็กซี่ริมถนนฝั่งถนนรัชดาภิเษกขาเข้ากรุงเทพมหานคร เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๕



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๕ ปรับปรุงพื้นที่บริเวณจุดจอดรถแท็กซี่ริมถนนฝั่งถนนรัชดาภิเษกขาเข้ากรุงเทพมหานคร

๕.๓) เพิ่มจุดพักคอยที่ทางออกหมายเลข ๑ เชื่อมต่อลิฟต์และป้ายจุดจอดรถโดยสาร

เพิ่มจุดพักคอยที่ทางออกหมายเลข ๑ เชื่อมต่อลิฟต์และป้ายจุดจอดรถโดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๖



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๖ การปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าทางออกที่ ๑ ให้เป็นพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร เชื่อมต่อกับป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

๖) สถานีรถไฟฟ้าบางแค

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางแค รายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

๖.๑) ปรับปรุงพื้นที่ริมถนนบริเวณทางออกที่ ๒ ให้เป็นจุดจอดรถโดยสาร และร่วมเงาทางเดิน

ปรับปรุงพื้นที่บริเวณสถานีเป็นจุดจอดรถโดยสารประจำทาง และร่วมเงาทางเดินเท้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๗



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๗ ปรับปรุงพื้นที่ริมถนนบริเวณทางออกที่ ๒ ให้เป็นจุดจอดรถโดยสาร และร่วมเงาทางเดิน

๖.๒) ย้ายป้ายจุดจอดรถโดยสารประจำทาง

ย้ายป้ายจุดจอดรถโดยสารประจำทางเพื่อช่วยให้ผู้ที่นั่งรถมองเห็นรถประจำทางที่กำลังวิ่งมาได้ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร) แสดงดังในรูปที่ ๗๘



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๘ การย้ายป้ายจุดจอดรถโดยสารประจำทางไปอยู่บริเวณก่อนสะพานลอย

๗) สถานีรถไฟฟ้าศรีรัช

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าศรีรัช รายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

๗.๑) ย้ายป้ายจอดรถโดยสารประจำทางไปตรงบริเวณด้านในจุดจอดรถยนต์

พิจารณาย้ายป้ายจอดรถโดยสารประจำทางไปตรงบริเวณด้านในจุดจอดรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัย (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) แสดงดังในรูปที่ ๗๙



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๗๙ ปรับตำแหน่งที่จอดรถโดยสารประจำทาง และขนาดทางเข้า - ออก ให้มีความกว้างเพียงพอ และสะดวกมากขึ้น

๗.๒) เพิ่มทางลาดบนทางเท้าให้สอดคล้องกับ Universal Design

เพิ่มทางลาดบนทางเท้าให้สอดคล้องกับ Universal Design เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรมทางหลวง) แสดงดังในรูปที่ ๘๐



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๐ ปรับปรุงทางลาดให้มีความเหมาะสม

๗.๓) เพิ่มทางลาดที่ทางม้าลายและเพิ่มสี่เตียนบนถนนให้ชัดเจน

เพิ่มทางลาดที่ทางม้าลายและเพิ่มสี่เตียนบนถนนให้ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรมทางหลวง) แสดงดังในรูปที่ ๘๑



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๑ เพิ่มทางลาดที่ทางม้าลายและเพิ่มสี่เตียนบนถนนให้ชัดเจน

๘) สถานีชุมทางตลิ่งชัน

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม สถานีตลิ่งชัน รายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

๘.๑) เพิ่มจุดจอดรถจักรยาน และรถจักรยานยนต์

เพิ่มจุดจอดรถจักรยาน และรถจักรยานยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งาน (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย) แสดงดังในรูปที่ ๘๒



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานครและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๒ เพิ่มที่จอดรถจักรยาน และรถจักรยานยนต์

๘.๒) ย้ายป้ายจอดรถโดยสารประจำทางไปอยู่ริมถนนส่วนซ่อมบำรุง

พิจารณาย้ายป้ายจอดรถโดยสารประจำทางไปอยู่ริมถนนส่วนซ่อมบำรุงและใช้ถนนดังกล่าวเป็นถนนเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทาง และเพิ่มร่มเงาทางเดินเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรมทางหลวงชนบท) แสดงดังในรูปที่ ๘๓



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานครและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๓ ย้ายตำแหน่งป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง เพิ่มร่มเงาทางเดินเท้าเชื่อมต่ออาคารสถานี

๔.๓.๔ การเชื่อมต่อบริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๑) ท่าอากาศยานดอนเมือง

การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานดอนเมือง และสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กรุงเทพอภิวัฒน์ – รังสิต) ที่สถานีดอนเมืองนั้น มีเป้าหมายเพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองหลากหลายกลุ่ม ดังนั้น การออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design) เป็นสิ่งสำคัญในการเดินทางแบบไร้รอยต่อ โดยมีข้อเสนอ ดังนี้

๑.๑) การปรับปรุงทางลาดระหว่างทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารและขานขาลาสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (สถานีดอนเมือง) โดยทางลาดดังกล่าวได้เปิดให้บริการแล้ว ซึ่งเป็นผลมาจากการขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการจากการจัดทำแผนระดับที่ ๓ ฉบับนี้ (ดำเนินการและเปิดให้บริการแล้ว) (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย) แสดงดังในรูปที่ ๘๔

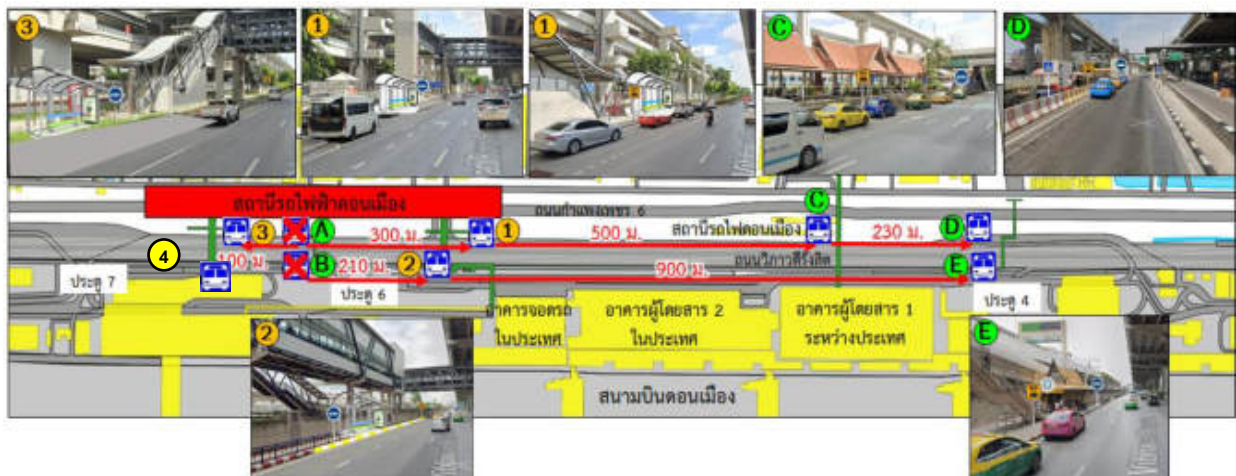


ที่มา : ภาพถ่ายจากการสำรวจโดย สนข., ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗

รูปที่ ๘๔ ทางลาดระหว่างทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารและชานชาลาสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีดอนเมือง)

๑.๒) การย้ายและเพิ่มตำแหน่งจุดหยุดรถโดยสารประจำทาง และจัดระเบียบการจอดของรถแท็กซี่ไม่ให้ปะปนกับการจอดรถโดยสารประจำทาง

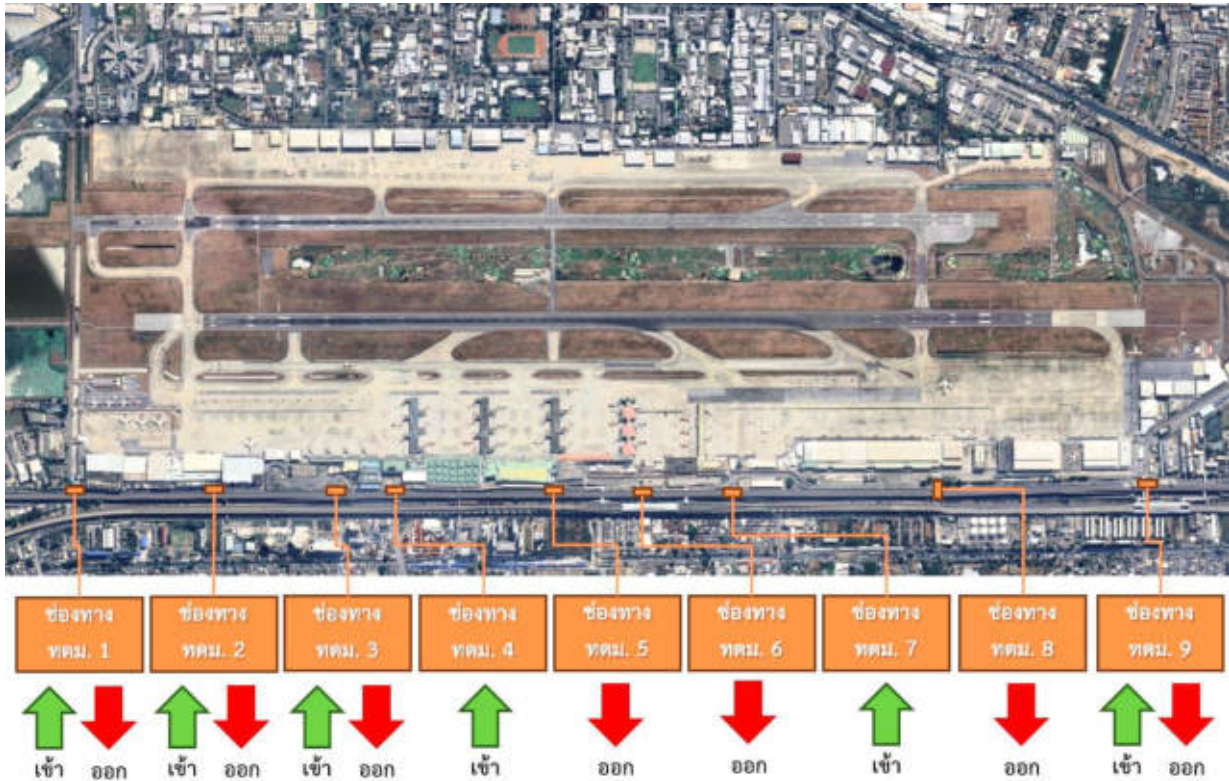
ระยะที่ ๑ เสนอให้ย้ายป้ายของจุดหยุดรถโดยสารเดิม จำนวน ๒ ป้าย บริเวณฝั่งตรงข้ามประตู ๖ ของท่าอากาศยานดอนเมือง (ตำแหน่ง A) ไปที่ตำแหน่งหมายเลข ๑ และ ๓ และบริเวณหน้าประตู ๖ ของท่าอากาศยานดอนเมือง (ตำแหน่ง B) ไปยังหมายเลข ๒ เพื่อให้อยู่ในตำแหน่งบันไดทางขึ้น – ลงของสถานีรถไฟฟ้าดอนเมือง สำหรับระยะที่ ๒ เมื่อมีการพัฒนาอาคารผู้โดยสารที่ ๓ ซึ่งอยู่ระหว่างประตู ๖ และ ๗ ของท่าอากาศยานดอนเมือง ก็ให้เพิ่มตำแหน่งจุดจอดรถโดยสารตรงตำแหน่งที่ ๔ ซึ่งอยู่หน้าอาคารผู้โดยสารที่ ๓ ดังแสดงในรูปที่ ๘๕ ทั้งนี้ ให้มีการติดป้ายจุดจอดรถโดยสารและป้ายจุดจอดรถแท็กซี่แยกจากกันอย่างชัดเจนเพื่อจัดระเบียบการจอดของรถแท็กซี่ไม่ให้ปะปนกับการจอดรถโดยสารประจำทาง (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร)



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๕ แสดงตำแหน่งทางการย้ายและเพิ่มตำแหน่งจุดหยุดรถโดยสารประจำทาง

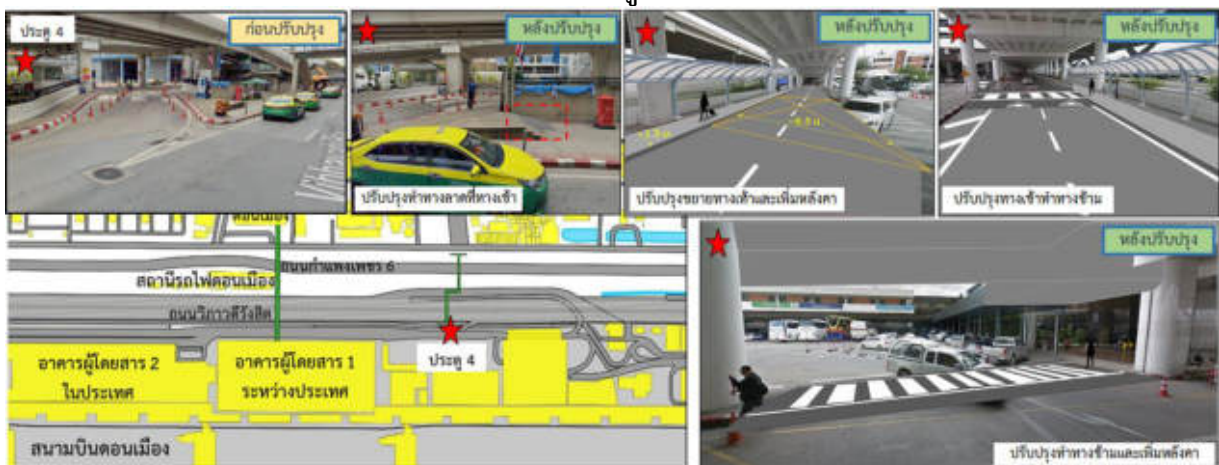
ข้อมูลเบื้องต้นจากผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้แจ้งว่า หากมีการย้ายป้ายรถโดยสารมายังตำแหน่งที่ ๔ (แสดงดังในรูปที่ ๘๕) อยู่หน้าอาคารผู้โดยสารที่ ๓ ซึ่ง ทอท. ได้เตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก (Facility) บริเวณนี้ไว้แล้ว โดยมีลิฟต์สำหรับคนพิการมีช่องทางบันไดขึ้น – ลง และถนนภายในท่าอากาศยานดอนเมืองที่เชื่อมต่อกับบริเวณดังกล่าวได้จัดทำช่องทางม้าลายสำหรับข้ามถนนประมาณ ๔ เมตร โดยประตูเข้า – ออกบริเวณดังกล่าวมีรั้วเหล็กกันไว้อยู่ พร้อมเปิดให้บริการ โดยช่องทางเข้า – ออกสนามบินดอนเมือง แสดงดังในรูปที่ ๘๖ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประชาชนที่อยู่ฝั่งถนนวุฒากาศจะใช้ทางข้ามของ ทอท. ไปยังจุดหยุดรับ – ส่งรถโดยสารปัจจุบัน หากมีการย้ายป้ายรถโดยสารอาจทำให้ประชาชนกลุ่มดังกล่าวจะต้องเดินไกลขึ้นประมาณ ๒๐๐ เมตร



ที่มา : ทอท.

รูปที่ ๘๖ แสดงช่องทางเข้า - ออกสนามบินดอนเมือง

๑.๓) การปรับปรุงทางเท้าและถนนทางเข้าสนามบินดอนเมืองบริเวณประตู ๔ ขาเข้า โดยทำทางลาดบริเวณประตู ๔ และลดความกว้างถนนจาก ๘ เมตร ให้เหลือ ๖.๕ เมตร ก็จะได้ทางเท้ากว้างเพิ่มขึ้น ๑.๕ เมตร และเพิ่มร่มเงาทางเดินเพื่อผู้เดินเท้าที่มีสภาวะข้ามที่ทางข้ามเดิม แต่ปรับทางข้าม โดยยกผิวถนนให้เสมอทางเท้าที่ตำแหน่งทางข้ามทั้งสองจุด เพื่อคนเดินทางเท้าเดินข้ามเข้าอาคาร อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางที่มีสภาวะที่ล่องรถโดยสารประจำทางบริเวณช่องทางที่ ๔ ขาเข้าสามารถเดินเท้าเข้าสู่ท่าอากาศยาน ดอนเมืองได้ (หน่วยงานรับผิดชอบ คือ ทอท.) แสดงดังในรูปที่ ๘๗



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๗ การปรับปรุงการเดินเท้าเชื่อมทางเข้าสนามบินดอนเมืองบริเวณประตู ๔ ขาเข้า

๑.๔) การจัดทำเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips)

Figure 1: Conceptual design of the proposed station area. The figure includes a central map showing the station layout with numbered callouts (1-6) and a legend. Callout 1 shows a road view with a yellow lane. Callout 2 shows a street view with shops. Callout 3 shows a road view with a green fence. Callout 4 shows the interior of a station with a yellow lane. Callout 5 shows a street view with a yellow lane. Callout 6 shows a street view with a yellow lane. The legend includes symbols for road, station, and various facilities.

ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๘ การจัดทำเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips)

๒) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ จะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ของสนามบินสุวรรณภูมิ ผู้โดยสารที่มีสัมภาระจำนวนมาก หรือเดินทางมาเป็นกลุ่ม จึงไม่สะดวกในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ส่งผลให้ผู้โดยสารเลือกที่จะเดินทางมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถแท็กซี่เป็นหลัก ผู้โดยสารบางส่วนเดินทางด้วยรถไฟฟาสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) ที่สามารถเข้าถึงตัวอาคารผู้โดยสารโดยตรง มากกว่าใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ นอกจากนี้ ขานชาลาบริเวณหน้าอาคารผู้โดยสารในปัจจุบันมียานพาหนะของผู้โดยสารที่มาจอดรับ – ส่งอย่างหนาแน่น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณขานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ดังนั้น จึงไม่ควรกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะเข้าจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสารที่ขานชาลาหน้าอาคารผู้โดยสารชั้นอื่นเพิ่มขึ้นอีก นอกจากพื้นที่ที่ได้จัดเตรียมไว้แล้ว

เพื่อลดขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง จึงเสนอแนะแนวทางเบื้องต้น โดยจัดพื้นที่สำหรับจอดรถโดยสาร จำนวน ๔ ช่องจอด (เดิม) บริเวณขานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น ๑ ประตู ๘ หรือป้ายหยุดรถโดยสาร ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร (ตรงข้ามอาคารจอดรถโซน ๓) โดยแนวทางการปรับปรุง คือ เพิ่มป้ายบอกตำแหน่งหยุดรถโดยสาร และพื้นที่พักคอย บริเวณอาคารผู้โดยสารชั้นที่ ๑ ประตู ๘ ให้มีพื้นที่พักคอย และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร เช่น ตารางบอกเวลารถและรอบรถ ป้ายนำทางการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสนามบิน ซึ่งจะเพิ่มทางเลือกในการขึ้นรถโดยสารเข้าสู่ตัวเมือง โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) เพียงจุดเดียว การเพิ่มจุดจอดรถโดยสารบริเวณดังกล่าว จะช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และเป็นการส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้รอยต่อ ระหว่างตัวเมืองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีแนวคิดการปรับปรุงดังกล่าวเป็นไปในลักษณะเดียวกันกับการจัดพื้นที่ที่จอดรถโดยสารสนามบินขางจี ประเทศสิงคโปร์ และสนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ ทอท. ได้นำข้อเสนอแนะนี้ไปดำเนินการและเปิดให้บริการแล้ว ดังแสดงในรูปที่ ๘๙



ที่มา : โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานครและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ๒๕๖๖

รูปที่ ๘๙ จุดจอดรถโดยสารบริเวณ ชั้น ๑ ประตู ๘ อาคารผู้โดยสาร (ภายในและระหว่างประเทศ)

๔.๓.๖ การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non – Motorized Transportation : NMT)

การเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางในเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางในระยะสั้นเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานคร โดยรูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ที่สำคัญ ได้แก่ การใช้จักรยาน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานคร จึงควรมีการวางแผนโครงข่ายเส้นทางจักรยาน และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อให้มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานและมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ที่จอดจักรยาน การเพิ่มร่มเงาที่ทางเท้า การจัดเตรียมจักรยานเช่าสำหรับการเดินทางในระยะใกล้ ๆ รวมทั้งการส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) ยังสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) และการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) อีกด้วย

๔.๔ การพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า

สนข. ได้นำผลการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดการพัฒนาเส้นทางระบบ Feeder เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าจากโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สนข., ๒๕๖๖) ประกอบกับ กระทรวงคมนาคม ได้มีแนวทางดำเนินงานเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินทางด้วยระบบรางมากขึ้น โดยได้ขับเคลื่อนนโยบายผ่านการผลักดันมาตรการค่าโดยสารรถไฟฟ้า ๒๐ บาท ตลอดเส้นทาง สำหรับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และรถไฟฟ้าสายสีแดง รวมทั้งรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ในอนาคต ซึ่งปัจจัยสำคัญที่สามารถส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรางได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น คือ การจัดเส้นทางระบบ Feeder เพื่อรวบรวมคนจากชุมชนไปส่งยังสถานีรถไฟฟ้า โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำนโยบายดังกล่าวไปดำเนินการ และได้มีการนำเสนอเส้นทาง Feeder จาก ๔ แหล่งการศึกษา ดังนี้

- โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สนข., ๒๕๖๖)

- ข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการ (Technical Paper) เรื่อง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder) เชื่อมต่อการเดินทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ – สถานีรังสิต) ภายใต้โครงการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (สนข., ๒๕๖๗) ได้นำเสนอเส้นทาง Feeder

- การศึกษาปรับปรุงระบบบริการขนส่งรองในเขตกรุงเทพมหานคร (Improving Feeder Transport Service for Bangkok Metropolitan Area) ภายใต้โครงการความช่วยเหลือทางวิชาการของธนาคารพัฒนาเอเซีย (Asian Development Bank : ADB)

- เส้นทาง Feeder ที่เสนอ โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

ทั้งนี้ ได้พิจารณาเส้นทาง Feeder โดยภาพรวมจากทั้ง ๔ แหล่งการศึกษาดังกล่าวข้างต้น ได้จำนวนทั้งสิ้น ๑๑๑ เส้นทาง นำมาจัดลำดับ (Phasing) ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเส้นทาง Feeder ไปสู่การปฏิบัติ ดังนี้

๔.๔.๑ การพัฒนาเส้นทาง Feeder ระยะสั้น (ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๐) จำนวน ๔๕ เส้นทาง โดยดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวน ๓๐ เส้นทาง และภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ จำนวน ๑๕ เส้นทาง ดังแสดงในตารางที่ ๑๐ (ภาคผนวก ข) ดังนี้

ตารางที่ ๑๐ เส้นทาง Feeder ระยะสั้น จำนวน ๔๕ เส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ปีเปิดให้บริการ
๑	RD1 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – สำนักงานสรรพากรพุม – โรงพยาบาลกรุง สยามเซนต์คาร์ลอส	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒	RD2 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	พ.ศ. ๒๕๖๗
๓	RD3 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – โลตัสคลอง 7	พ.ศ. ๒๕๖๗
๔	RD4 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – พิวเจอร์ พาร์ค รังสิต	พ.ศ. ๒๕๖๗
๕	RD5 ดอนเมือง (สายสีแดงเข้ม) – โรงเรียนสีกัน – วัดสีกัน – โรงเรียนนวมินทราชินูทิศหอวัง นนทบุรี	พ.ศ. ๒๕๖๗
๖	RD6 บางเขน (สายสีแดงเข้ม) – ถนนประชาชื่น – ม.ธุรกิจบัณฑิตย์	พ.ศ. ๒๕๖๗
๗	RD7 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) – โลตัสพงษ์เพชร	พ.ศ. ๒๕๖๗
๘	RD8 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) – โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ประชาชื่น	พ.ศ. ๒๕๖๗
๙	RD9 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) – BTS เสนานิคม	พ.ศ. ๒๕๖๗

๑๐	RD10 จตุจักร (สายสีแดงเข้ม) – ศูนย์การค้าเดอะแอส – วังหิน	พ.ศ. ๒๕๖๗
----	---	-----------

ตารางที่ ๑๐ (ต่อ) เส้นทาง Feeder ระยะสั้น จำนวน ๔๕ เส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ ปีเปิดให้บริการ
๑๑	RD11 กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๒	RD12 กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม – BTS สะพานควาย	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๓	RD13 กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – MRT เตาปูน (สายสีม่วง) – ท่าเรือบางโพ	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๔	RD14 กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – สาทร	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๕	RD15 กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – สุทธิสาร	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๖	RD16 กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – พระราม 9 – สุทธิสาร	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๗	PP1 MRT คลองบางไผ่ (สายสีม่วง) – สำนักงานเทศบาลเมืองบางรักพัฒนา	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๘	PP2 MRT ตลาดบางใหญ่ (สายสีม่วง) – ตลาดบางใหญ่	พ.ศ. ๒๕๖๗
๑๙	PP3 MRT บางพลู (สายสีม่วง) – โลตัสบางบัวทอง – วัดสวนแก้ว – ตลาดเจ้าพระยา	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๐	PP4 MRT สะพานพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) – วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ – ม.เทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๑	PP5 MRT สะพานพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) – กระทรวงพาณิชย์	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๒	PP6 MRT บางกระสอ (สายสีม่วง) – สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๓	PP7 MRT บางกระสอ (สายสีม่วง) – ถนนเลี้ยวเมืองนนท์	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๔	PP8 MRT กระทรวงสาธารณสุข (สายสีม่วง) – กระทรวงสาธารณสุข	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๕	PP9 MRT แยกติวานนท์ (สายสีม่วง) – ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๖	PP10 MRT บางซื่อ (สายสีม่วง) – วัดสร้อยทอง – กรมสรรพาวุธทหารบก – MRT เตาปูน (สายสีม่วง)	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๗	LS2 สถานีหลักสี่ – รพ.มกุฏวิวัฒน์	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๘	BP2 สถานีบางพลัด – สถานีบางบำหรุ	พ.ศ. ๒๕๖๗
๒๙	เส้นทางที่ รฟท. เสนอ : สถานีตลิ่งชัน – สถานีบางหว้า	พ.ศ. ๒๕๖๗
๓๐	เส้นทางที่ รฟท. เสนอ : สถานีตลิ่งชัน – ถ.บรมราชชนนี	พ.ศ. ๒๕๖๗
๓๑	No. ๑. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๒	No. ๒. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๓	No. ๓. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๔	No. ๔. สถานีแยก คปอ.	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๕	No. ๕. สถานีคูคต (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๖	No. ๑๐. สถานีสนามเป้า	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๗	No. ๑๓. สถานียศเส	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๘	No. ๑๖. สถานีการเคหะ	พ.ศ. ๒๕๖๘
๓๙	No. ๑๗. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๔๐	No. ๓๑. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๔๑	No. ๓๒. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๔๒	No. ๓๓. สถานีวงศ์สว่าง	พ.ศ. ๒๕๖๘
๔๓	No. ๓๔. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๔๔	No. ๓๕. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๘
๔๕	No. ๔๔. สถานีตลาดพลู	พ.ศ. ๒๕๖๘

๔.๔.๒ การพัฒนาเส้นทาง Feeder ระยะกลาง จำนวน ๖๖ เส้นทาง (ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕)
 ดังแสดงในตารางที่ ๑๑ (ภาคผนวก ค) ดังนี้

ตารางที่ ๑๑ เส้นทาง Feeder ระยะกลาง จำนวน ๖๖ เส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ ปีเปิดให้บริการ
๑	No. ๖. สถานีคูคต (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒	No. ๗. สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๒
๓	No. ๘. สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๒
๔	No. ๙. สถานีคลองห้า	พ.ศ. ๒๕๖๒
๕	No. ๑๑. สถานีสำโรง	พ.ศ. ๒๕๖๑
๖	No. ๑๒. สถานีบางจาก	พ.ศ. ๒๕๖๑
๗	No. ๑๔. สถานีโชคชัย ๔	พ.ศ. ๒๕๖๑
๘	No. ๑๕. สถานีลาดพร้าว ๗๑	พ.ศ. ๒๕๖๑
๙	No. ๑๘. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๐	No. ๑๙. สถานีวงเวียนใหญ่	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๑	No. ๒๐. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๒	No. ๒๑. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๓	No. ๒๒. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ ๓)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๔	No. ๒๓. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ ๔)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๕	No. ๒๔. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๖	No. ๒๕. สถานีวัชรพล	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๗	No. ๒๖. สถานีวงแหวนรามอินทรา และสถานีพริตต์	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๘	No. ๒๗. สถานีสุทธิสาร	พ.ศ. ๒๕๖๑
๑๙	No. ๒๘. สถานีคลองเตย	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๐	No. ๒๙. สถานีบางแค	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๑	No. ๓๐. สถานีคลองลำเจียก	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๒	No. ๓๖. สถานีพระประแดง	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๓	No. ๓๗. สถานีราชปรารภ	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๔	No. ๓๘. สถานีเสนานิคม (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๕	No. ๓๙. สถานีรัชโยธิน	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๖	No. ๔๐. สถานีเสนานิคม (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๗	No. ๔๑. สถานีอารีย์	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๘	No. ๔๒. สถานีอ่อนนุช	พ.ศ. ๒๕๖๑
๒๙	No. ๔๓. สถานีพร้อมพงษ์	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๐	No. ๔๕. สถานีลุมพินี	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๑	No. ๔๖. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๒	No. ๔๗. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๓	No. ๔๘. สถานีลาดพร้าว ๗๑	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๔	No. ๔๙. สถานีมหาดไทย	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๕	No. ๕๐. สถานีจันทเกษม **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๖	No. ๕๑. สถานีลาดพร้าว ๘๓	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๗	No. ๕๒. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๘	No. ๕๓. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๓๙	No. ๕๔. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ ๓)	พ.ศ. ๒๕๖๑
๔๐	No. ๕๕ สถานีหลักสี่ (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๖๑

ตารางที่ ๑๑ (ต่อ) เส้นทาง Feeder ระยะกลาง จำนวน ๖๖ เส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ ปีเปิดให้บริการ
๔๑	No. ๕๖ สถานีหลักหก (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๒	No. ๕๗. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๓	No. ๕๘. สถานีจตุจักร	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๔	No. ๕๙. สถานีหลักสี่ (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๕	No. ๖๐. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ ๓)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๖	No. ๖๑. สถานีตลิ่งชัน	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๗	No. ๖๒. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ ๑) **ต่อขยาย	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๘	No. ๖๓. สถานีลาดปลาเค้า	พ.ศ. ๒๕๗๑
๔๙	No. ๖๔. สถานีรามอินทรา กม.๖	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๐	No. ๖๕. สถานีห้วยขวาง (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๑	No. ๖๖. สถานีบางซื่อ **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๒	No. ๖๗. สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๓	No. ๖๘. สถานีงามวงศ์วาน ๑๘	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๔	No. ๖๙. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๕	No. ๗๐. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๖	No. ๗๑. สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๗	No. ๗๒. สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๘	No. ๗๓. สถานีสะพานพระนั่งเกล้า	พ.ศ. ๒๕๗๑
๕๙	No. ๗๔. สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ ๑)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๖๐	No. ๗๕. สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ ๒)	พ.ศ. ๒๕๗๑
๖๑	No. ๗๖. สถานีคลองบางไผ่	พ.ศ. ๒๕๗๑
๖๒	No. ๗๗. สถานี ม.รามคำแหง	พ.ศ. ๒๕๗๑
๖๓	No. ๗๘. สถานีแยกลำสาฬะ	พ.ศ. ๒๕๗๑
๖๔	No. ๗๙. สถานีแยกร่มเกล้า	พ.ศ. ๒๕๗๑
๖๕	No. ๘๐. สถานีวัดพระราม ๙	พ.ศ. ๒๕๗๑
๖๖.	No. ๘๑. สถานีมีนพัฒนา	พ.ศ. ๒๕๗๑

๔.๕ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐)

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองเชื่อมต่อระบบขนส่งต่าง ๆ เพื่อมุ่งให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้เดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมืองและยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน การเดินทางอย่างไร้รอยต่อเป็นส่วนช่วยให้ผู้โดยสารเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น จึงได้มีการนำเสนอเพื่อปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การปรับปรุงจุดจอดจักรยาน การปรับปรุงทางเท้า รวมถึงการติดตั้งป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐) เปรียบเสมือนเป็นแผนแม่บท และเป็นคู่มือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ

๔.๕.๑ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และเชื่อมต่อกับสนามบิน
- ๒) เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรองรับอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า และช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๔.๕.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

- ๑) เป้าหมาย
โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินได้รับการปรับปรุง พัฒนาอย่างต่อเนื่อง รองรับการใช้งานของคนทุกกลุ่ม
- ๒) ค่าเป้าหมาย
 - ๒.๑) สิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M – MAP) ที่เปิดดำเนินการแล้วและที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ได้รับการปรับปรุงอย่างเหมาะสมเพื่อรองรับคนทุกกลุ่ม (จำนวนรวมไม่น้อยกว่า ๒๑๒ สถานี ภายใน พ.ศ. ๒๕๘๐)
 - ๒.๒) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวกขึ้น (จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๕ เส้นทาง ภายใน พ.ศ. ๒๕๘๐)
- ๓) ตัวชี้วัด
 - ๓.๑) ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐)
 - (๑) มีการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ สนามบินดอนเมือง ภายใน พ.ศ. ๒๕๖๘
 - (๒) มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า รวมไม่น้อยกว่า ๘๙ สถานี ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๐
 - (๓) มีจำนวนเส้นทาง Feeder ที่เข้าสู่กระบวนการพิจารณาเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ จำนวน ๔๕ เส้นทาง
 - (๔) มีสัดส่วน Feeder ต่อการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะทั้งหมดใน พ.ศ. ๒๕๗๐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒๒๗
 - ๓.๒) ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๑ – ๒๕๗๕)
 - (๑) มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า รวมไม่น้อยกว่า ๘๔ สถานี ภายใน พ.ศ. ๒๕๗๕

(๒) มีจำนวนเส้นทาง Feeder ที่เข้าสู่กระบวนการพิจารณาเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ จำนวน ๖๖ เส้นทาง

(๓) มีสัดส่วน Feeder ต่อการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะทั้งหมดใน พ.ศ. ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒๒๗

๓.๓) ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐)

(๑) มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ารวมไม่น้อยกว่า ๓๙ สถานี ใน พ.ศ. ๒๕๘๐

(๒) มีสัดส่วน Feeder ต่อการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะทั้งหมดใน พ.ศ. ๒๕๘๐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒๗๒

๔.๕.๓ แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) ประกอบด้วย ๒ แนวทางการพัฒนา ๓ กลยุทธ์ ๙ เป้าประสงค์ และ ๑๑ โครงการ/แผนงาน วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๓๗๒.๐๙ ล้านบาท ดังนี้ (แสดงดังตารางที่ ๑๒)

๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑.๑) กลยุทธ์ที่ ๑.๑ : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๘ โครงการ วงเงินรวม ๒๗๙.๕๐ ล้านบาท โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง

๑.๒) กลยุทธ์ที่ ๑.๒ : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๕ เป้าประสงค์ ๙ โครงการ/แผนงาน วงเงินรวม ๙๕๕.๐๐ ล้านบาท โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทางศูนย์ราชการนนทบุรี โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้มีบริการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนผังเมือง)

๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๒ : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

๒.๑) กลยุทธ์ที่ ๒.๑ : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๑ เป้าประสงค์ ๔ โครงการ วงเงินรวม ๓,๑๓๗.๕๙ ล้านบาท โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ หากโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) สามารถขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติได้ตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้ จะทำให้การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนมีความสะดวกสบายมากขึ้น ซึ่งเป็นการจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคล ลดปัญหาการจราจรและลดปัญหามลพิษทางอากาศ

**ตารางที่ ๑๒ แสดงแผนงาน/โครงการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา (ล้านบาท)			งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๘ โครงการ							
เป้าหมายที่ ๑ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่							
หลักการและเหตุผล : การให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นระบบรางที่สำคัญในการเดินทางของคนทุกกลุ่ม							
วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมือง โดยปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง							
๑. โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร		๒๙.๘๐	๒๘.๓๐	๘.๗๐	๖๖.๘๐		
๑.๑	งานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่	๔.๒๐ (๕๖ สถานี)	๓.๗๐ (๔๗ สถานี)	๑.๑๐ (๑๗ สถานี)	๙.๐๐ (๑๒๐ สถานี)	กทม.	ทล.
๑.๒	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	๔.๓๐ (๕๑ สถานี)	๔.๑๐ (๖๑ สถานี)	๑.๓๐ (๒๑ สถานี)	๙.๗๐ (๑๓๓ สถานี)		ทล. / รฟท.
๑.๓	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง	๒๑.๓๐ (๕๙ สถานี)	๒๐.๕๐ (๖๑ สถานี)	๖.๓๐ (๒๑ สถานี)	๔๘.๑๐ (๑๔๑ สถานี)		

**ตารางที่ ๑๒ (ต่อ) แสดงแผนงาน/โครงการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา (ล้านบาท)			งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๒. โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ		๓.๒๐	๒.๖๐	๐.๗๐	๖.๕๐		
๒.๑	งานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่	๐.๔๐ (๔ สถานี)	๐.๒๐ (๒ สถานี)	๐.๑๐ (๑ สถานี)	๐.๗๐ (๗ สถานี)	จังหวัด สมุทร ปราการ	ทล.
๒.๒	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	๐.๕๐ (๖ สถานี)	๐.๔๐ (๕ สถานี)	๐.๑๐ (๒ สถานี)	๑.๐๐ (๑๓ สถานี)		
๒.๓	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้า กับป้ายรถประจำทาง	๒.๓๐ (๖ สถานี)	๒.๐๐ (๕ สถานี)	๐.๕๐ (๒ สถานี)	๔.๘๐ (๑๓ สถานี)		
๓. โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี		๔.๗๐	๓.๒๐	๕.๑๐	๑๓.๐๐		
๓.๑	งานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่	๐.๕๐ (๘ สถานี)	๐.๔๐ (๗ สถานี)	๐.๕๐ (๑๐ สถานี)	๑.๔๐ (๒๕ สถานี)	จังหวัด นนทบุรี	ทล.
๓.๒	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	๐.๗๐ (๘ สถานี)	๐.๕๐ (๗ สถานี)	๐.๘๐ (๑๐ สถานี)	๒.๐๐ (๒๕ สถานี)		
๓.๓	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้า กับป้ายรถประจำทาง	๓.๕๐ (๘ สถานี)	๒.๓๐ (๗ สถานี)	๓.๘๐ (๑๐ สถานี)	๙.๖๐ (๒๕ สถานี)		
๔. โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี		-	๐.๔๐	-	๐.๔๐		
๔.๑	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	-	๐.๑๐ (๑ สถานี)	-	๐.๑๐ (๑ สถานี)	จังหวัด ปทุมธานี	ทล.
๔.๒	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้า กับป้ายรถประจำทาง	-	๐.๓๐ (๑ สถานี)	-	๐.๓๐ (๑ สถานี)		

**ตารางที่ ๑๒ (ต่อ) แสดงแผนงาน/โครงการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา (ล้านบาท)			งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว		หลัก	สนับสนุน
		พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐			
เป้าประสงค์ ๒ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ต้องการเข้าใช้งานสถานีรถไฟฟ้า							
หลักการและเหตุผล : เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมือง เชื่อมต่อระบบขนส่งต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้เดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร							
วัตถุประสงค์ : การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าใน บริเวณสถานีที่มีศักยภาพ โดยปรับปรุงงานติดตั้งป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลสายรถโดยสาร และงานติดตั้งม้านั่ง และหลังคา ที่จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ							
๕. โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง		๗๗.๖๐	๖๐.๑๐	๒๖.๗๐	๑๖๔.๔๐		
๕.๑	งานติดตั้งป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลสายรถโดยสาร	๑.๐๐ (๖๗ สถานี)	๐.๘๐ (๕๔ สถานี)	๐.๔๐ (๒๙ สถานี)	๒.๒๐ (๑๕๐ สถานี)	ขสมก.	กทม. / ทล.
๕.๒	งานติดตั้งม้านั่ง และหลังคา ที่จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ	๗๖.๖๐ (๗๖ สถานี)	๕๙.๓๐ (๖๒ สถานี)	๒๖.๓๐ (๒๘ สถานี)	๑๖๒.๒๐ (๑๖๖ สถานี)		
เป้าประสงค์ ๓ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารให้ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบสถานี							
หลักการและเหตุผล : ระบบการให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้โดยสารมีความสำคัญ เนื่องจากจะทำให้ผู้โดยสารทราบถึงระบบขนส่งสาธารณะและสถานที่สำคัญที่อยู่โดยรอบ สามารถวางแผนการเดินทาง จากสถานีรถไฟฟ้าได้ ป้ายดิจิทัลสามารถแสดงข้อมูลที่หลากหลายแก่ผู้เดินทาง อาทิ ระบบขนส่งสาธารณะและสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง วิธีและเส้นทางที่ต้องการเดินทาง							
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบการให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้โดยสารที่ทันสมัยให้แก่ผู้เดินทางในสถานีรถไฟฟ้า							
๖	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง	๔.๖๐ (๒๑ สถานี)	๕.๕๐ (๒๕ สถานี)	๑.๘๐ (๘ สถานี)	๑๑.๙๐ (๕๔ สถานี)	รฟม.	-
๗	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้า สายสีแดง (เหนือ - ใต้) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)	๐.๙๐ (๔ สถานี)	๐.๙๐ (๔ สถานี)	๑.๓๐ (๖ สถานี)	๓.๑๐ (๑๔ สถานี)	รฟท.	-
๘	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้า สายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)	๕.๕๐ (๒๕ สถานี)	๕.๑๐ (๒๓ สถานี)	๒.๙๐ (๑๓ สถานี)	๑๓.๕๐ (๖๑ สถานี)	กทม.	-

ตารางที่ ๑๒ (ต่อ) แสดงแผนงาน/โครงการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา (ล้านบาท)			งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๕ เป้าประสงค์ ๙ โครงการ							
เป้าประสงค์ ๔ : เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้าสู่ระบบราง และเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบ Feeder							
หลักการและเหตุผล : ด้วยข้อจำกัดของระบบรางที่ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชนได้อย่างครอบคลุม จึงควรมีระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งยังเป็นการบูรณาการการขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางราง ทางถนน และทางน้ำ เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า							
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรอง และเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าในบริเวณที่มีศักยภาพและไม่มีรถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ ให้บริการ							
๙	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร	๓๓.๕๐	-	-	๓๓.๕๐	กทม.	ขบ.
๑๐	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี	๔.๐๐	-	-	๔.๐๐	จังหวัด นนทบุรี	ขบ.
๑๑	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี	๒.๕๐	-	-	๒.๕๐	จังหวัด ปทุมธานี	
๑๒	การพัฒนาเส้นทาง Feeder - ปี ๒๕๖๗ จำนวน ๓๐ เส้นทาง - ระยะสั้น / ระยะกลาง	๑๕ เส้นทาง*	๖๖ เส้นทาง*	-	-	ขบ.	สนข.

**ตารางที่ ๑๒ (ต่อ) แสดงแผนงาน/โครงการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา (ล้านบาท)			งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
เป้าประสงค์ ๕ : เพื่อเติมเต็มความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะบนถนนฝั่งเมืองที่ตัดใหม่ หลักการและเหตุผล : เนื่องจากถนนฝั่งเมืองเป็นโครงการในอนาคต ที่ภาครัฐได้มีการวางแผนไว้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายคมนาคม นอกเหนือจากที่ถนนฝั่ง เมืองสามารถรองรับการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคลแล้ว ยังควรมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการควบคู่ไปด้วย ดังนั้นจึงควรมีการวางแผนระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมไปยังถนนฝั่งเมืองที่ตัดใหม่ อันจะเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนเชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าให้บริการบนถนนฝั่งเมืองที่ตัดใหม่							
๑๓	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้มีบริการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนฝั่งเมือง)	-	๔๐.๐๐	-	๔๐.๐๐	ขบ.	กรมโยธาธิการและผังเมือง ขสมก.
เป้าประสงค์ ๖ : เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้า หลักการและเหตุผล : อาคารจอดแล้วจรเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาจราจรโดยจัดให้มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่เดินทางเป็นประจำจากชานเมืองเข้ามาในเมือง ซึ่งนอกจากอาคารจอดแล้วจรจะช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าแล้ว ยังช่วยลดปริมาณรถยนต์จากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง อันเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรอีกทางหนึ่ง ดังนั้นการจัดเตรียมอาคารจอดแล้วจรในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพจึงควรมีการศึกษาถึงความเหมาะสมและจัดหาที่ดิน เพื่อที่จะนำไปสู่การก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบต่อไป วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีอาคารจอดแล้วจรให้บริการที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพ ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้าเดินทางภายในเมือง โดยมีสถานีเป้าหมาย ได้แก่ สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก							
๑๔	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก	๑๐.๐๐	-	-	๑๐.๐๐	กทม. / รฟม.	จังหวัดปทุมธานี / ทล.
๑๕	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต	๑๐.๐๐	-	-	๑๐.๐๐	รฟท.	จังหวัดปทุมธานี

ตารางที่ ๑๒ (ต่อ) แสดงแผนงาน/โครงการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา (ล้านบาท)			งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
เป้าประสงค์ ๗ : เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี และส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หลักการและเหตุผล : บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรีมีที่ดินทั้งประเภทสถาบันราชการ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และมีที่ดินประเภทพาณิชยกรรมล้อมรอบ ทำให้เกิดปริมาณการเดินทางเข้า – ออกพื้นที่มาก เกิดปัญหาการจราจรติดขัดสูง บริเวณดังกล่าวจะมีรถไฟฟ้าผ่าน ๓ เส้นทาง คือรถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีชมพู และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จึงมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีการพัฒนาศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี							
๑๖	โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง ศูนย์ราชการนนทบุรี	-	๘๕๐.๐๐	-	๘๕๐.๐๐	จังหวัด นนทบุรี	กรมธนารักษ์ / รฟม. / ทล. / ขบ.
เป้าประสงค์ ๘ : การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศที่มากขึ้น และเป็นทางเลือกการเดินทางเข้าสู่สนามบินหลักของประเทศ หลักการและเหตุผล : เนื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิได้มีการจัดเตรียม Bus Terminal ไว้บริเวณพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่สนามบินฯ ส่งผลให้ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางระหว่างอาคารผู้โดยสารและ Bus Terminal โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถประจำทางไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร เพื่อปรับปรุงและเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ โดยเป็นการส่งเสริมและเพิ่มทางเลือกการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อการเดินทางทั้งในและต่างประเทศ จึงควรได้รับการพิจารณาจัดให้มีจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสารเพื่อส่งเสริมการเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยระบบขนส่งสาธารณะอย่างไร้รอยต่อ และสนามบินดอนเมืองปัจจุบันมีการเดินทางภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งเป็น จุดที่สามารถเชื่อมต่อได้ด้วยรถไฟฟ้าสายสีแดง และรถโดยสารสาธารณะ จึงควรได้รับการพิจารณาจัดให้มีจุดจอดรถโดยสารสาธารณะรองรับการเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่สนามบิน และเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะไปยังอาคารผู้โดยสารในปัจจุบัน และที่จะก่อสร้างในอนาคตต่อไปหลายรูปแบบต่อไป วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีแผนการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ สนามบินดอนเมือง							
๑๗	โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ สนามบินดอนเมือง	๕.๐๐	-	-	๕.๐๐	ทอท.	ขบ. / บขส. ขสมก.

ตารางที่ ๑๒ (ต่อ) แสดงแผนงาน/โครงการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา (ล้านบาท)			งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	ระยะกลาง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่							
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๑ เป้าประสงค์ ๔ โครงการ							
เป้าหมายที่ ๔ : ได้แนวทางการจัดเตรียมเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์เชื่อมโยงโครงการรถไฟฟ้า							
หลักการและเหตุผล : ในปัจจุบัน รูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางในเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางในระยะสั้นเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า โดยรูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ที่สำคัญได้แก่ การใช้จักรยาน ดังนั้น เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า จึงควรมีการวางแผนโครงข่ายเส้นทางจักรยาน และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า							
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานและมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ที่จอดจักรยาน การเพิ่มร่มเงาที่ทางเท้า เพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า							
๑๘	โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานคร	๘๖.๗๙	๒,๒๘๐.๘๐	-	๓,๑๒๗.๕๙	กทม.	ทล. / รฟท.
๑๙	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทาง โดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	๔.๐๐ (๓๐ สถานี)	-	-	๔.๐๐ (๓๐ สถานี)	จังหวัด สมุทรปราการ	-
๒๐	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทาง โดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี	๔.๐๐ (๒๘ สถานี)	-	-	๔.๐๐ (๒๘ สถานี)	จังหวัด นนทบุรี	-
๒๑	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทาง โดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี	๒.๐๐ (๑๑ สถานี)	-	-	๒.๐๐ (๑๑ สถานี)	จังหวัด ปทุมธานี	-
รวมงบประมาณ ทั้งสิ้น		๑,๐๔๘.๐๙	๓,๒๗๖.๙๐	๔๗.๒๐	๔,๓๗๒.๑๙		

หมายเหตุ : รายละเอียดการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานี ปรากฏตามภาคผนวก

* ไม่ใช้งบประมาณในการดำเนินการ

๔.๖ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) ไปดำเนินการ

- ๔.๖.๑ กรุงเทพมหานคร
- ๔.๖.๒ จังหวัดสมุทรปราการ
- ๔.๖.๓ จังหวัดนนทบุรี
- ๔.๖.๔ จังหวัดปทุมธานี
- ๔.๖.๕ กรมทางหลวง
- ๔.๖.๖ กรมทางหลวงชนบท
- ๔.๖.๗ กรมการขนส่งทางบก
- ๔.๖.๘ กรมโยธาธิการและผังเมือง
- ๔.๖.๙ กรมธนารักษ์
- ๔.๖.๑๐ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ๔.๖.๑๑ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ๔.๖.๑๒ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- ๔.๖.๑๓ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

๔.๗ การบูรณาการแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ

๔.๗.๑ การบูรณาการแผนปฏิบัติการฯ ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

สนข. ได้ดำเนินออกแบบทางลาดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าดอนเมืองกับท่าอากาศยานดอนเมือง และนำส่งแบบให้ รฟท. เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๕ ทั้งนี้ รฟท. ได้นำแบบของ สนข. ไปปรับปรุงและดำเนินการก่อสร้างทางลาดดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

๔.๗.๒ การบูรณาการแผนปฏิบัติการฯ ร่วมกับ ทอท.

สนข. ได้ประชุมหารือกับ ทอท. เมื่อวันที่ ๑๒ และ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๕ เพื่อนำเสนอแนวคิดการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถโดยสาร บริเวณขนาบด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น ๑ ประตู ๘ เดิม ให้มีพื้นที่พักคอยและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร การเพิ่มจุดจอดรถโดยสารบริเวณดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และเป็นการส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้รอยต่อระหว่างตัวเมืองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีแนวคิดการปรับปรุงดังกล่าวเป็นไปในลักษณะเดียวกันกับการจัดพื้นที่จอดรถโดยสารสนามบินช่างสี ประเทศสิงคโปร์ และสนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ ทอท. ได้นำข้อเสนอแนะนี้ไปดำเนินการและเปิดให้บริการแล้ว

๔.๗.๓ การบูรณาการแผนปฏิบัติการฯ ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

สนข. ร่วมกับ ขบ. ลงพื้นที่เมื่อวันที่ ๑๓ , ๑๕ และ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖ เพื่อสำรวจความเป็นไปได้ของเส้นทาง Feeder ที่ขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติ โดยมีเส้นทางสำรวจ แสดงดังตารางที่ ๑๑

ตารางที่ ๑๑ แสดงเส้นทางสำรวจ

วันที่	เส้นทางสำรวจ	หน่วยงานร่วมสำรวจ
๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๖	สถานีหลักสี่ – รพ.มกฏวดีวัฒนะ	ขบ. และ สนข.
	สถานีบางซื่อ – คลองประปา	
	สถานีบางพลัด – สถานีบางบำหรุ	
	สถานีสนามเป้า – ถ.ประชาสงเคราะห์	
๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๖	สถานีตลิ่งชัน – สถานีบางหว้า	ขบ. สนข. และ รฟฟท.
	สถานีตลิ่งชัน – ถ.บรมราชชนนี	
๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖	สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ ๑) – ถนนนนทบุรี	ขบ. และ สนข.
	สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ ๒) – ถนนเรวดี	
๑๔ มีนาคม ๒๕๖๗	สถานีวัดเสมียนนารี (สายสีแดง) – โลตัสพงษ์เพชร	ขบ. และ สนข.
	สถานีวัดเสมียนนารี (สายสีแดง) – รพ.เกษมราษฎร์ ประชาชื่น	
	สถานีวัดเสมียนนารี (สายสีแดง) – BTS เสนานิคม	
๑ เมษายน ๒๕๖๗	จุดจ่อตรึง – ส่ง รถขนส่งสาธารณะรอง (Feeder) ณ สถานีคลองบางไผ่ (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) และ แนวเส้นทางจาก สถานีคลองบางไผ่ – มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม	ขบ. สนข. และ รฟม.

ทั้งนี้ สนข. และ ขบ. ได้ประสานงานร่วมกันอย่างต่อเนื่องในการขับเคลื่อนการพัฒนาเส้นทาง Feeder ไปสู่การปฏิบัติ โดยจะมีการสำรวจเส้นทาง Feeder ตามแผนปฏิบัติการฯ ในอนาคตอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ ขบ. วิเคราะห์ความเป็นไปได้ และความเหมาะสมของการพัฒนาเส้นทาง Feeder ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการเพื่อประกาศเส้นทาง Feeder แสดงดังรูปที่ ๙๐



ที่มา : สนข. ประมวลจากขั้นตอนการดำเนินการเพื่อประกาศเส้นทาง Feeder ของ ขบ., ๒๕๖๗

รูปที่ ๙๐ ขั้นตอนการดำเนินการเพื่อประกาศเส้นทาง Feeder

๔.๗.๔ การบูรณาการแผนปฏิบัติการฯ ร่วมกับกรุงเทพมหานคร

สนข. ได้ประชุมหารือร่วมกับกรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๖๗ เพื่อนำเสนอแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อบูรณาการร่วมกัน โดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้สั่งการให้สำนักงานจราจรและขนส่งเร่งรัดดำเนินการตามแผนปฏิบัติฯ ในส่วนที่ใช้งบประมาณไม่มาก เช่น การปรับปรุงทางเท้า การปรับปรุงทางข้าม เป็นต้น และรับแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อไปจัดตั้งคำของบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป

๔.๗.๕ การขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการฯ

คณะอนุกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ซึ่งมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมที่ได้รับมอบหมายเป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการฯ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานอนุกรรมการฯ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นอนุกรรมการฯ และ สนข. เป็นอนุกรรมการฯ และเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(๑) บูรณาการ ประสานงาน อำนวยความสะดวก และสั่งการในการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบ ในเขตกรุงเทพ บริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาคอย่างเป็นระบบ

(๒) กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น สำหรับโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบันและโครงการที่จะมีขึ้นในอนาคต

(๓) กำหนดมาตรการรองรับการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นเพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และจูงใจให้มีผู้มาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

(๔) ติดตามและเร่งรัดการดำเนินการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

(๕) รายงานการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกทราบเป็นระยะหรือตามความเหมาะสม หรือจำเป็นเร่งด่วน

(๖) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานตามความจำเป็น

(๗) เชิญหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาประชุมชี้แจง หรือให้ข้อมูลเพื่อประกอบการพิจารณาตามความจำเป็น

(๘) ดำเนินการอื่นใดตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมอบหมาย

ทั้งนี้ สนข. ในฐานะอนุกรรมการและเลขานุการฯ สามารถขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการฯ โดยอาศัยอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นต่อไป

ภาคผนวก ก

รายละเอียดการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวก
การเชื่อมต่อการเดินทางของสถานี
จำนวน ๒๑๒ สถานี

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่นั่งรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่นั่งรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
คูคต	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	○	○	✓	○	✓
แยก ศปอ.	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	○	✓	✓	○	✓
พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	○	○	✓	✓	✓	○	×
โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓	✓	○	×
สะพานใหม่	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	○	○	○	○	✓	○	×
สายหยุด	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	○	✓	○	×	✓	○	×
พหลโยธิน 59	✓	✓	×	×	✓	✓	×	✓	×	○	○	○	×	✓	○	×
วัดพระศรีมหาธาตุ	✓	✓	✓	×	✓	✓	×	×	×	○	✓	○	×	✓	○	×
กรมทหารราบที่ 11	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	✓	○	○	×	✓	○	×
บางบัว	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	○	○	✓	○	×
กรมป่าไม้	✓	✓	✓	×	✓	✓	○	×	×	✓	✓	○	○	✓	○	×
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	×	✓	✓	×	✓	○	×
เสนานิคม	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	○	○	×	✓	○	×
รัชโยธิน	✓	✓	×	✓	✓	✓	○	×	×	×	✓	○	×	✓	○	✓
พหลโยธิน 24	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	×	✓	○	○	✓	○	×
ห้าแยกตลาดพร้าว	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	○	✓	✓	○	✓

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงผ่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักรถ	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
หมอชิต	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	○	×
สะพานควาย	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	×
อารีย์	✓	✓	×	×	✓	✓	○	✓	×	✓	✓	○	○	✓	○	×
สนามเป้า	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	○	✓	○	○	✓	○	×
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓
พญาไท	✓	✓	×	○	✓	✓	○	×	×	○	○	○	○	✓	○	✓
ราชเทวี	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	✓	✓	○	○	✓	○	✓
สยาม	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	✓	✓	○	✓	✓	○	✓
ชิดลม	✓	✓	×	×	×	×	○	×	×	○	✓	○	○	○	○	✓
เพลินจิต	✓	✓	×	×	×	×	○	×	×	○	✓	○	○	○	○	✓
นานา	✓	✓	×	×	×	○	○	×	×	○	○	○	×	○	×	✓
อโศก	✓	✓	×	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	×	○	○	✓
พร้อมพงษ์	✓	✓	×	×	○	✓	○	×	×	○	○	○	○	○	○	✓
ทองหล่อ	✓	✓	×	×	○	○	○	×	×	○	○	○	×	○	○	✓
เอกมัย	✓	✓	×	×	○	○	○	×	×	○	○	○	×	○	○	✓
พระโขนง	✓	✓	×	×	○	○	○	×	×	○	○	○	×	○	○	✓
อ่อนนุช	✓	✓	×	×	○	○	○	×	×	○	○	○	○	○	○	✓
บางจาก	✓	✓	×	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	×	○	○	×
ปทุมวัน	✓	✓	×	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	○	○	○	✓
อุดมสุข	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	×	×	✓	○	×

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางปรับปรุงแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
บางนา	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	✓	×	✓	✓	✓
แบริ่ง	✓	✓	✓	×	✓	✓	×	×	×	×	✓	×	×	✓	○	×
ลำโพง	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	✓	×	✓	○	✓
ปทุมธานี	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	✓	×	✓	○	×
ช้างเอราวัณ	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×	✓	×	✓	○	×
โรงเรียนนายเรือ	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	✓	×	✓	×	×
ปากน้ำ	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	✓	×	✓	○	×
ศรีนครินทร์	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	×	×	✓	○	×
แพรรษา	✓	✓	✓	×	✓	✓	○	×	×	×	×	×	×	✓	○	×
สายลม	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×	×	✓	○	×
เคหะฯ	✓	✓	✓	×	✓	✓	×	✓	×	×	×	×	○	✓	○	×
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
เส้นร่วม	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วงแหวนรอบนอกตะวันออก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองห้า	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองสี่	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองสาม	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สว่างคินาส	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เมืองโบราณ	✓	✓			✓			×	×				○	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
ศรีจันทร์ประดิษฐ์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางปู	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ตำหรุ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
สนามกีฬาแห่งชาติ	✓	✓	×	×	✓	○	○	×	×	✓	✓	○	×	✓	○	✓
ราชดำริ	✓	✓	×	×	○	✓	○	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓
ศาลาแดง	✓	✓	×	✓	×	✓	×	×	×	×	✓	○	✓	✓	○	✓
ช่องนนทรี	✓	✓	×	○	×	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓
เซนต์หลุยส์	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	✓	✓	✓	✓	○	✓
สุรศักดิ์	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	✓	✓	✓	✓	○	✓
สะพานตากสิน	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	×	×	○	✓	×	×	✓	×	×
กรุงธนบุรี	✓	✓	✓	○	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓	○	×
วงเวียนใหญ่	✓	✓	✓	○	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	○	×	✓	○	×
โพธิ์นิมิตร	✓	✓	✓	×	✓	✓	○	×	×	○	×	×	×	×	○	×
ตลาดพลู	✓	✓	✓	○	✓	✓	○	×	×	✓	✓	✓	×	○	○	×
วุดภาส	✓	✓	✓	×	✓	✓	○	×	×	○	○	×	×	✓	○	×
บางหว้า	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	✓	×	✓	○	×
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
ยศเส	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางแวก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางเขิน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางพลี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
อินทราวาส	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
บรมราชชนนี	✓	✓			✓			x	x				x	✓		
ตลิ่งชัน	✓	✓			✓			x	x				x	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
ท่าพระ (จรัญสนิทวงศ์)	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	✓	×	✓	○	×
จรัญฯ 13	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	○	×	✓	○	×
ไฟฉาย	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
บางขุนนนท์	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	○	×	✓	×	×
บางยี่ขัน	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	○	×	✓	×	×
สีรินธร	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
บางพลัด	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×	○	×	✓	×	×
บางอ้อ	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×	○	○	×	✓	○	×
บางโพ	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	×	×	×	×	✓	○	×
เตาปูน	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	×	×	×	×	✓	○	×
บางซื่อ	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×	✓	✓	×
กำแพงเพชร	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	×	×	×	✓	✓	○	×
สวนจตุจักร	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	×
พลเอกอิน	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×	✓	○	✓	✓	✓	×
ลาดพร้าว	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	○	✓	✓	○	×
รัชดาภิเษก	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	✓	○	✓	✓	○	×
สุทธิสาร	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	○	○	✓	✓	○	×
หัวขบวน	✓	✓	×	×	✓	✓	×	✓	×	×	○	○	✓	✓	○	×

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×	×	○	✓	✓	✓	○	×
พระราม 9	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×	×	○	✓	✓	✓	○	✓
เพชรบุรี	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	×	○	✓	✓	×	✓	○	✓
สุขุมวิท	✓	✓	✓	○	✓	×	×	✓	×	○	✓	○	×	✓	✓	✓
ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	✓	✓	✓	×	✓	✓	×	✓	×	×	✓	○	×	✓	✓	✓
คลองเตย	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	○	○	✓	✓	×
อุดมธานี	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×	×	○	✓	○	✓	✓	×
สีลม	✓	✓	×	○	✓	✓	×	✓	×	○	✓	✓	×	✓	✓	×
สามย่าน	✓	✓	×	×	✓	○	✓	✓	×	×	✓	○	×	✓	✓	✓
หัวลำโพง	✓	✓	×	○	✓	✓	✓	✓	×	○	✓	○	×	✓	✓	✓
วัดมังกร	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	○	✓	○	×	✓	✓	×
สามยอด	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	○	✓	○	×	✓	✓	×
สนามไชย	✓	✓	×	○	✓	○	○	×	×	×	○	✓	×	✓	✓	×
อิสรภาพ	✓	✓	×	×	✓	✓	○	×	×	×	○	✓	×	✓	✓	×
บางไผ่	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	×	○	○	✓	✓	×
บางหว้า	✓	✓	×	○	✓	✓	×	×	×	○	○	○	×	✓	✓	×
เพชรเกษม 48	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	○	✓	×	✓	✓	×
ภาษีเจริญ	✓	✓	×	○	✓	✓	×	×	×	×	○	○	○	✓	✓	×
บางแค	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×	○	○	×	✓	✓	×

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
หลักสอง	✓	✓	×	×	✓	✓	×	✓	×	×	○	✓	×	✓	○	✓
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
พุทธมณฑล สาย 2	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ทวีวัฒนา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
พุทธมณฑล สาย 3	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
พุทธมณฑล สาย 4	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	วิ่งทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
สุวรรณภูมิ	✓	✓	✓	○	✓	✓	×	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	○	✓
ลาดกระบัง	✓	✓	×	✓	✓	✓	○	✓	×	✓	×	✓	✓	✓	○	×
บ้านทับช้าง	✓	✓	×	✓	✓	✓	○	○	×	✓	×	×	×	✓	○	×
หัวหมาก	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	×	✓	✓	✓	○	×
รามคำแหง	✓	✓	×	○	✓	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓	✓	○	✓
มักกะสัน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	×	×	✓	○	×
ราชปรารภ	✓	✓	×	×	✓	✓	○	✓	×	×	✓	×	×	✓	○	×
พญาไท	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	×	✓	×	○	○	✓	○	×
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	✓	✓			✓			✓	✓				✓	✓		
ดอนเมือง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีม่วง
(ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมเดินทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
คลองบางไผ่	✓	✓	○	×	✓	○	○	✓	×	○	×	○	○	✓	○	×
ตลาดบางใหญ่	✓	✓	○	○	✓	○	○	×	×	○	×	○	○	✓	○	✓
สามแยกบางใหญ่	✓	✓	○	×	✓	○	○	✓	×	✓	×	○	○	✓	○	×
บางพลู	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	○	×	○	○	✓	○	×
บางรักใหญ่	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	×	○	○	○	✓	○	×
บางรักน้อยทำอัฐิ	✓	✓	○	×	✓	○	○	✓	×	×	×	×	○	✓	×	×
ไทรม้า	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	○	✓	○	×
สะพานพระนั่งเกล้า	✓	✓	○	×	✓	✓	○	×	×	✓	×	✓	○	✓	○	×
แยกถนนพสุธร 1	✓	✓	○	×	✓	○	○	✓	×	○	×	×	○	✓	○	×
บางกระสอ	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	○	○	✓	○	✓	○	○
ศูนย์ราชการนนทบุรี	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	○	✓	○	×
กระทรวงสาธารณสุข	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	○	✓	○	×
แยกติวานนท์	✓	✓	○	×	✓	×	○	×	×	○	○	○	○	✓	○	×
วงศ์สว่าง	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	○	✓	○	×
บางซ่อน	✓	✓	○	×	✓	○	○	×	×	○	○	○	○	✓	○	×
เตาปูน	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	×	×	×	×	✓	○	×

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีทอง



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักรถ	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
กรุงธนบุรี	✓	✓	×	×	✓	×	×	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
เจริญนคร	✓	✓	×	×	✓	×	×	×	×	×	×	×	×	✓	×	✓
คลองสาน	✓	✓	×	×	✓	×	×	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
ประชาอุทิศ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวก	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง																
รังสิต	✓	✓			✓			×	×				×	×		
หลักหก	✓	✓			✓			×	×				×	×		
ดอนเมือง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
การเคหะ	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
หลักสี่	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
ทุ่งสองห้อง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางเขน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดสมิณนารี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
จตุจักร	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	✓	✓			✓			✓	✓				✓	✓		
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
ธรรมศาสตร์รังสิต	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เขียงราก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองหนึ่ง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สามเสน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
แยกราชวิถี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ยมราช	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้)



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
ยศเส	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
หัวลำโพง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองสาน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วงเวียนใหญ่	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ตลาดพลู	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วุดมภาส	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
จอมทอง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดไทร	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดสิงห์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางบอน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รางสะแก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รางโพง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สามแยก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
พรมแดน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ทุ่งสีทอง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางน้ำจืด	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คอกควาย	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บ้านขอม	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
มหาชัย	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง																
ตลิ่งชัน	✓	✓			✓			✓	×				○	✓		
บางบำหรุ	✓	✓			✓			✓	×				○	✓		
บางซื่อ	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
กลางกรุงเทพภูมิวิวัฒน์	✓	✓			✓			✓	✓				✓	✓		
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
ตลาดน้ำตลิ่งชัน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางขุนนนท์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศิริราช	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศาลายา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศาลาธรรมสพน์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
0กาญจนาภิเษก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บ้านฉิมพลี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางกรวย-กฟผ.	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
สะพานพระราม 6	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
สามเสน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
แยกราชวิถี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
พญาไท	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
มักกะสัน	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเหลือง



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง																
รัชดา	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
ภาวนา	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
โชคชัย 4	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ลาดพร้าว 71	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ลาดพร้าว 83	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
มหาดไทย	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ลาดพร้าว 101	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
บางกะปิ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
แยกถ้ำสาธิต	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ศรีกรีฑา	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
หัวหมาก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ก้านตัน	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
ศรีบุญ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีนครินทร์ 38	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สวนหลวง ร.9	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีอุดม	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีเอี่ยม	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเหลือง



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง																
ศรีลาซาล	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีบริง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีด่าน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีเทพา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ทิพวัล	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สำโรง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
พหลโยธิน 24	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
จันทรมณฑล	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีชมพู



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายบอกทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวก	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง																
ศูนย์ราชการนนทบุรี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
แคราย	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
สนามบินน้ำ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สามัคคี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
กรมชลประทาน	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
แยกปากเกร็ด	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เลี้ยวเมืองปากเกร็ด	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
แจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 28	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
ศรีรัช	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
เมืองทองธานี	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
แจ้งวัฒนะ 14	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
โพรคมนาคมแห่งชาติ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
หลักสี่	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ราชภัฏพระนคร	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดพระศรีมหาธาตุ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีชมพู



สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
รามอินทรา 3	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ลาดปลาเค้า	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รามอินทรา กม.4	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
มีนบุรี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัชรพล	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รามอินทรา กม.6	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คูบอน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รามอินทรา กม.9	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วงแหวนรามอินทรา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
นพรัตน์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางชัน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เศรษฐบุตรบำเพ็ญ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ตลาดมีนบุรี	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
มีนบุรี	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
สถานียังไม่ก่อสร้าง																
อิมแพ็ค เมืองทองธานี	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
ทะเลสาบเมืองทองธานี	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีส้ม
(ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มินบุรี)



สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดินทาง	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักรถ	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวก	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
ศูนย์วัฒนธรรมฯ	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
รฟม.	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดพระราม 9	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รามคำแหง 12	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รามคำแหง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
กกท.	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รามคำแหง 40	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
แยกลำสาลี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีบูรพา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองบ้านม้า	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
สัมมากร	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
น้อมเกล้า	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ราษฎร์พัฒนา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
มีนพัฒนา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เคหะรามคำแหง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
มีนบุรี	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
แยกรวมเกล้า	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีส้ม
(บางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย)



สถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงผ่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
บางขุนนนท์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศิริราช	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สนามหลวง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ผ่านฟ้า	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
หลานหลวง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ยมราช	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ราชเทวี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ประตูน้ำ	✓	✓			✓			×	×				✓	✓		
ราชปรารภ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รางน้ำ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ดินแดง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ประชาสงเคราะห์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีม่วง
(เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ)



สถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
รัฐสภา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรียาน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วชิรพยาบาล	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
หอสมุดแห่งชาติ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางขุนพรหม	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ผ่านฟ้า	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สามยอด	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สะพานพุทธ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วงเวียนใหญ่	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ดาวคะนอง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางปะแก้ว	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางปะกอก	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
สะพานพระราม 9	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ราษฎร์บูรณะ	✓	✓			✓			✓	×				×	✓		
พระประแดง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีนครินทร์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล



แบบประเมินสถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงข้ามสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมเราทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
ศูนย์ราชการนนทบุรี	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
งามวงศ์วาน 2 (อัครินทร์)	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
งามวงศ์วาน 18 (จุฬาเกษม)	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ชินเขต	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
บางเขน	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
แยกเกษตร	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
คลองบางบัว	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ประเสริฐมนูกิจ - ลาดปลาเค้า	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ประเสริฐมนูกิจ-เสนานิคม	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
สตรีวิทยา 2	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ทางด่วนระดับคลองรัช	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
คลองลำเจียก	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
นวลจันทร์	✓	✓			✓			×	×				○	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล



แบบประเมินสถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่นั่งรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่นั่งรถโดยสารและพื้นที่พักคอย	ที่นั่งรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
ประตูรั้วชุมชน - นวมินทร์	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
โพธิ์แก้ว	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
อินทราภิรักษ์	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
สวนนวมินทร์ภิรมย์	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
การเคหะแห่งชาติ	✓	✓			✓			×	×				○	✓		
ลำสาละ	✓	✓			✓			✓	×				○	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเทา



สถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมเอาทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักรถ	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
วัชรพล	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
นวลจันทร์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ตำราระดับคลองรัช	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองเจ้าเจียก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
โยธินพัฒนา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ซอยสหกรณ์ 1	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สังคมนาคราห์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ลาดพร้าว 83	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศรีวิภา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
นวมศรี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดพระราม 9	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ศูนย์วิจัย	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
แจ้งจันทร์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เจริญสุข	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ทองหล่อ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
พระโขนง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บ้านกล้วยใต้	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเทา



สถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักรถ	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เกษมราษฎร์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
พระราม 4	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองเตย	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
งามดูพลี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สมิทธิ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สวนพลู	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ช่องนนทรี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บราลีวราชนครินทร์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
นางลิ้นจี่	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
รัชดา-นราธิวาส	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองช่องนนทรี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
พระราม 3	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองภูมิ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
คลองด่าน	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สาธุประดิษฐ์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สะพานพระราม 9	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เจริญราษฎร์	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เจริญกรุง	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเทา



สถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและซื้อตั๋วสาย	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
มโหฬารชัย	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ตลาดพลู	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ท่าพระ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ตารางการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทางแต่ละสถานีของรถไฟฟ้าสายสีฟ้า



สถานียังไม่ก่อสร้าง

สถานี/หัวข้อ	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ	แผนที่แสดงย่านสถานี	ห้องน้ำ	ป้ายนำทางไปรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	ลิฟต์	ที่จอดรถจักรยาน	Drop-off/ Kiss & Ride	Park & Ride	จุดกลับรถโดยสาร	ร่วมเดินทางเดิน	ป้ายจุดจอดรถโดยสารและซื้อบัตรโดยสาร	ที่จอดรถโดยสารและพื้นที่พักผ่อน	ที่จอดรถแท็กซี่	เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ	สิ่งอำนวยความสะดวก	เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
บางนา	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ประภามন্ত্রী	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางนา-ตราด 17	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางนา-ตราด 25	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดศรีเอี่ยม	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
เปรณฤทัย	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางนา-ตราด กม.6	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
บางแก้ว	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
กาญจนาภิเษก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
วัดสฤต	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
กิ่งแก้ว	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
ธนบุรี	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
มหาวิทยาลัยเกริก	✓	✓			✓			×	×				×	✓		
สุวรรณภูมิ	✓	✓			✓			×	×				×	✓		

ภาคผนวก ข

แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)
ระยะสั้น ๔๕ เส้นทาง

RD-1 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – สำนักงานสรรพากรพุม – โรงพยาบาลกรุงสยามเซนต์คาร์ลอส



ระยะทาง	20.6	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	30	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	312	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	3	คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	26.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	2.92
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	16.32
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.10
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	5



RD-2 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต



สัญลักษณ์

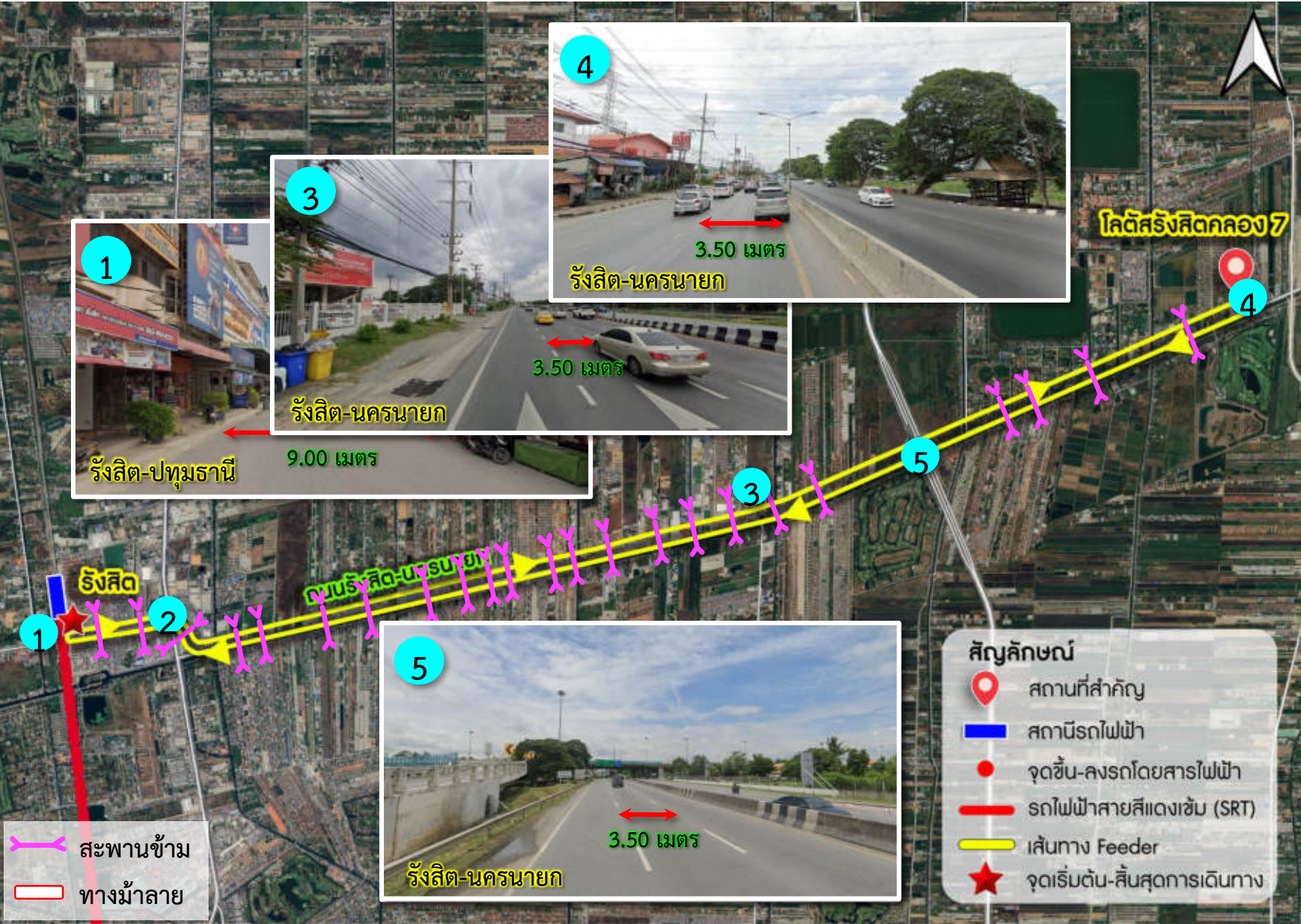
- สถานที่สำคัญ
- สถานีรถไฟ
- จุดขึ้น-ลงรถโดยสารไฟฟ้า
- รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (SRT)
- เส้นทาง Feeder
- จุดเริ่มต้น-สิ้นสุดการเดินทาง

ระยะทาง	26.1 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	33 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	2,174 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	7 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	6 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	12.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	16.77
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	30.03
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.19
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	4

RD-3 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) - โลตัสคลอง 7



ระยะทาง	38.4 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	54 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	924 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	5 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	15 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	18.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	7.64
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	22.00
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.13
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	4

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

RD-4 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) - ฟิวเจอร์ พาร์ค รังสิต



ระยะทาง	6.3 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	12 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,774 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	3 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	8 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	5.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.91
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	25.73
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.20
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	4



RD-5 ดอนเมือง (สายสีแดงเข้ม) - โรงเรียนสีกัน - วัดสีกัน - โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ หอวัง นนทบุรี



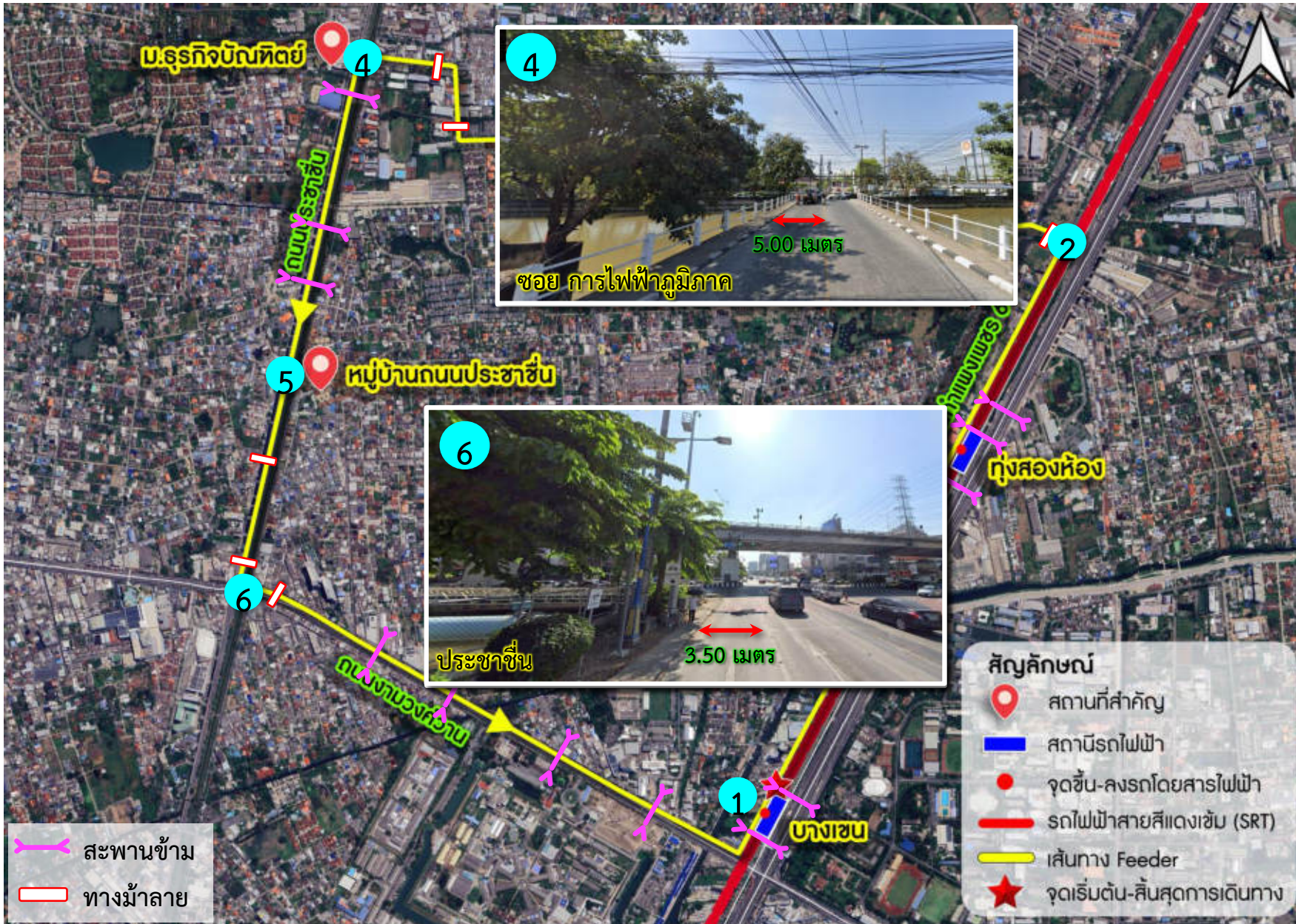
ระยะทาง	20.1 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	33 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,275 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	5 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	15.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	6.77
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	33.41
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.12
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	3

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

RD-6 บางเขน (สายสีแดงเข้ม) – ถนนประชาชื่น - ม.ธัญภิรมย์

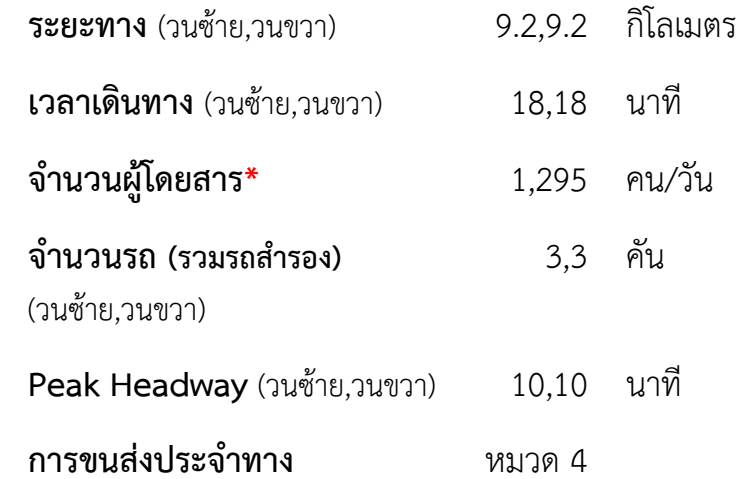


ระยะทาง	9.2 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	18 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,295 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	4 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	6 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	8.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	6.73
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	17.01
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.16
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566



ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	11.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	10.50
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	17.77
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.18
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

50

RD-7 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) - โลตัสพงษ์เพชร



ระยะทาง	6.6 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	13 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,118 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	3 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	7.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	3.03
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	15.46
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

RD-7 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) - โลตัสพงษ์เพชร



ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	6.6,6.6	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	13,13	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,118	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง) (วนซ้าย,วนขวา)	2,2	คัน
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	15,15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	9.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	7.18
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	18.77
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.21
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	5

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

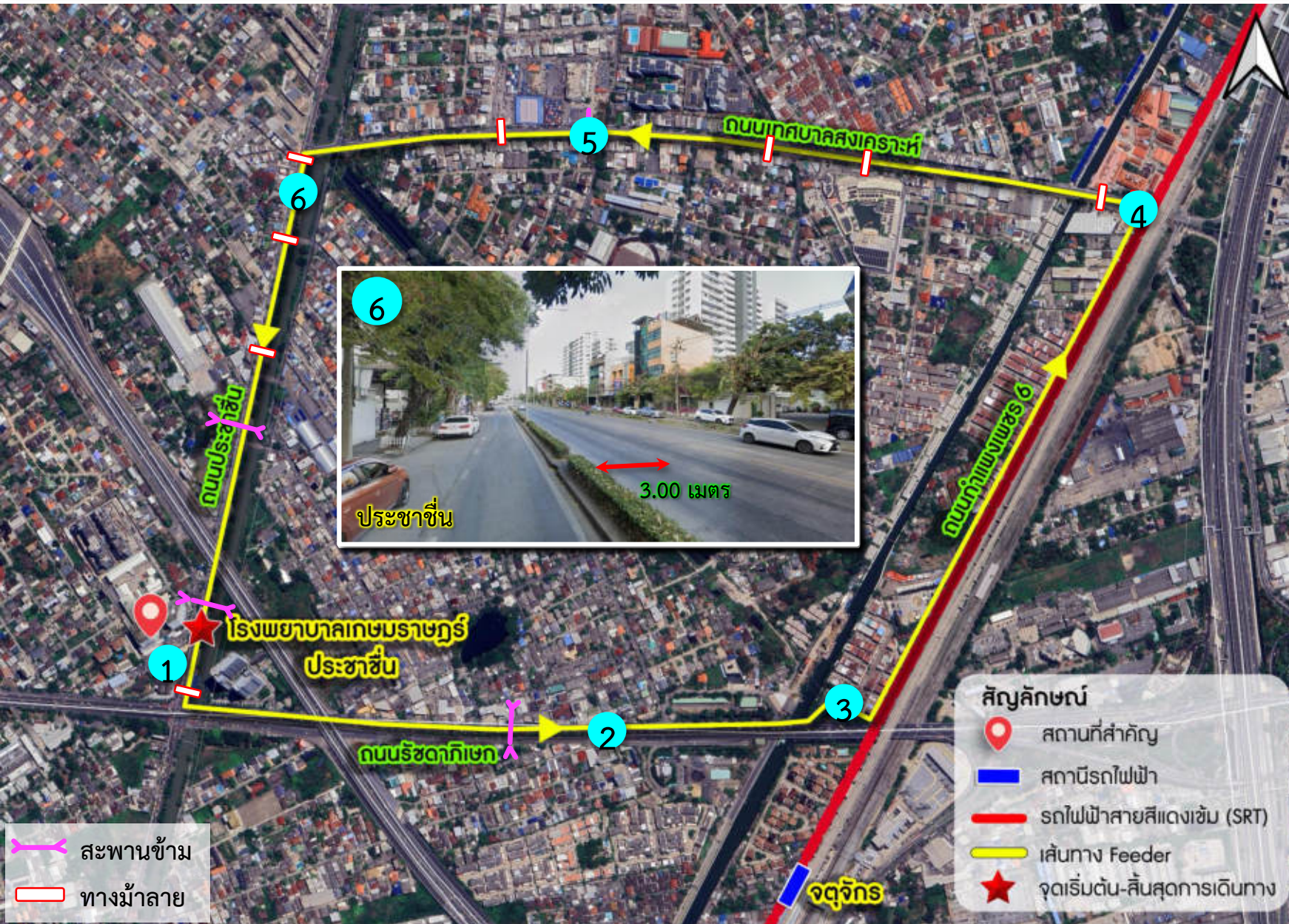
RD-8 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) - โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ประชาชื่น



ระยะทาง	5.1 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	11 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	676 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	2 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	15 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	7.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	2.44
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.74
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.15
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6



RD-8 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) - โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ประชาชื่น

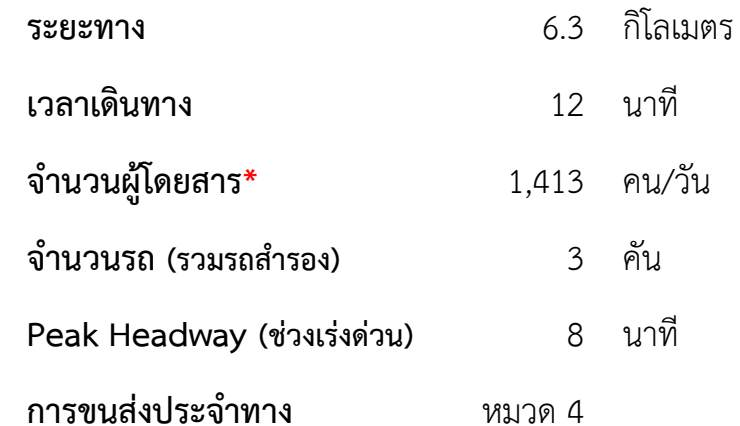


ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	5.1,5.2	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	11,12	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	582	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	2,2	คัน
(วนซ้าย,วนขวา)		
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	15,15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	14.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.24
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	15.42
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.16
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566



ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	6.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.34
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	22.31
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.18
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	5

58



ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	9.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.58
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.85
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.12
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6

59

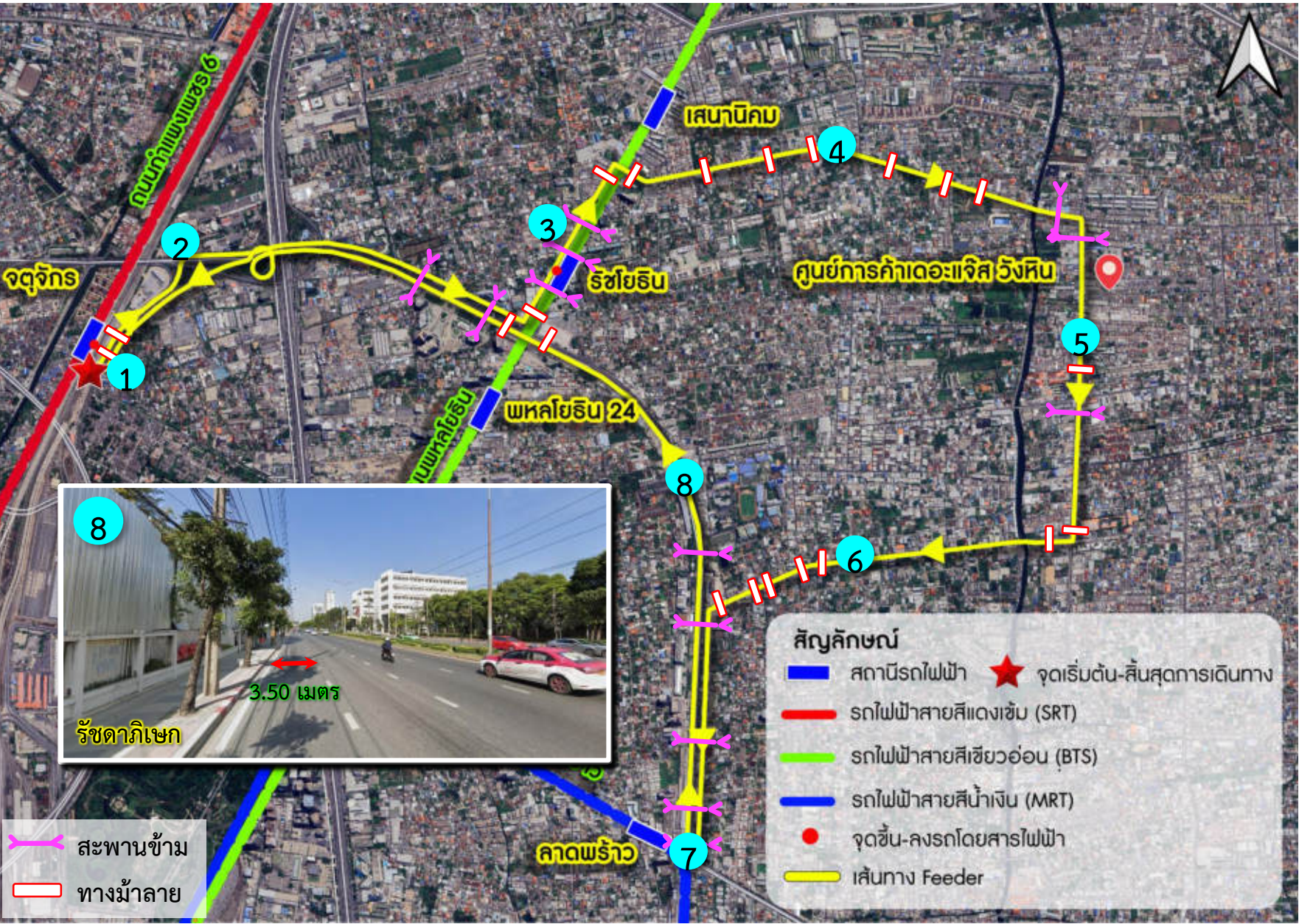
RD-10 จตุจักร (สายสีแดงเข้ม) - วังหิน



ระยะทาง	15.3 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	28 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,240 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	4 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	9.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.26
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	17.17
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.12
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6



หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

RD-11 คือ กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ



ระยะทาง	11.8 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	27 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,062 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	4 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	11.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.63
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	17.75
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.13
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	5

RD-12 คือ กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม - BTS สะพานควาย



หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

RD-12 คือ กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม - BTS สะพานควาย



ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	6.7,7.1	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	16,18	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	603	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง) (วนซ้าย,วนขวา)	3,3	คัน
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	15,15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	25.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	6.17
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.65
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

RD-13 คือ กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม)- MRT เตาปูน (สายสีม่วง) – ท่าเรือบางโพ



ระยะทาง	4.6 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	13 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	414 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	2 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	15 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	11.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	1.95
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	12.36
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.12
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	9

สัญลักษณ์

- สถานีรถไฟฟ้ามหานคร
- รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (SRT)
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT)
- รถไฟฟ้าสายสีม่วง (MRT)
- จุดขึ้น-ลงรถโดยสารไฟฟ้า
- เส้นทาง Feeder
- จุดเริ่มต้น-สิ้นสุดการเดินทาง



- สะพานข้าม
- ทางม้าลาย

RD-14 คือ กรุงเทพอภิวัฒน์ (สายสีแดงเข้ม) – สาทร



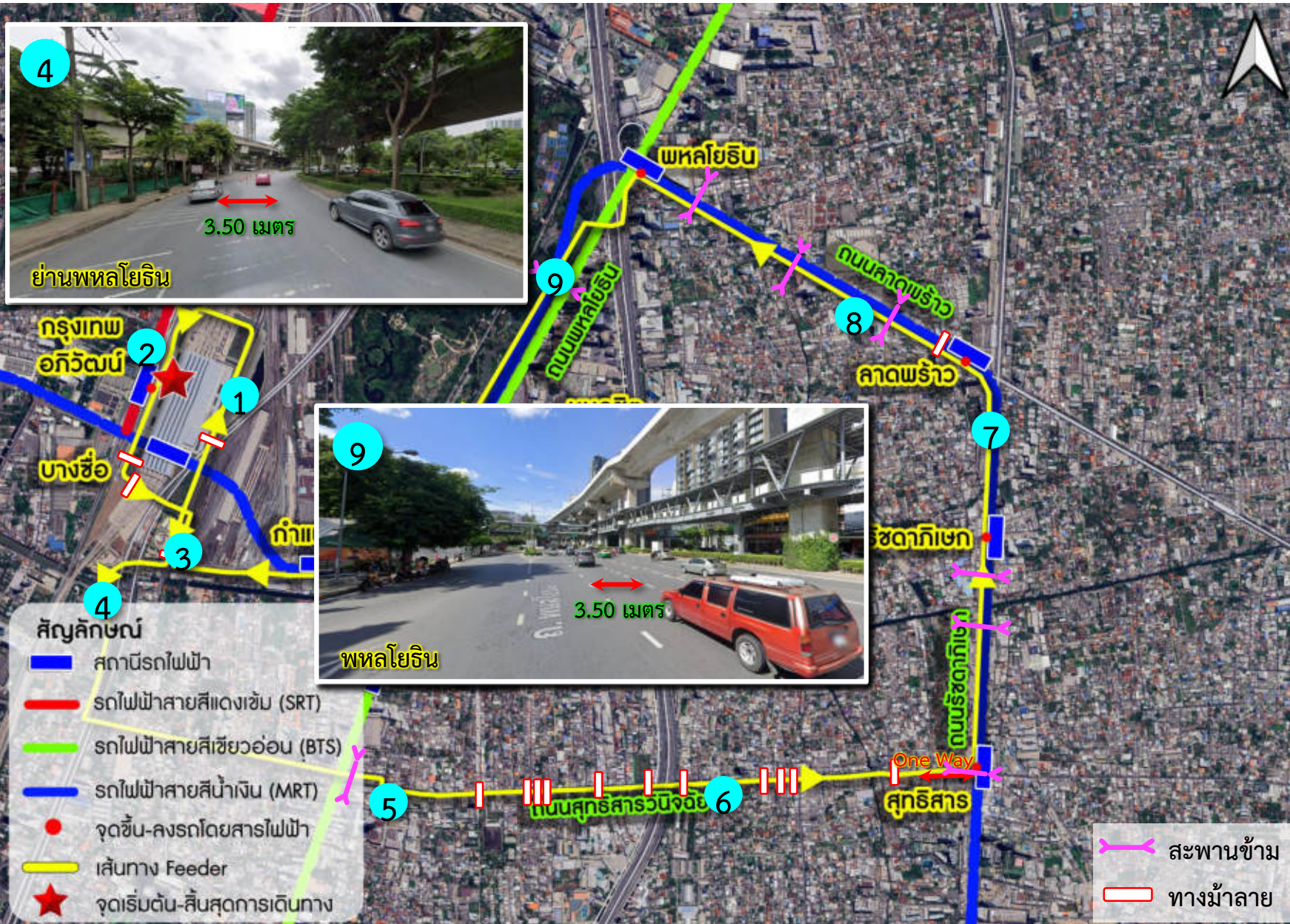
ระยะทาง	25.6 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	90 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	2,304 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	20 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	5 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	28.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	26.84
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	17.22
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

RD-15 คือ กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) – สุทธิสาร



ระยะทาง	14.7 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	34 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,323 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	6 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	8 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	14.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	7.73
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	16.72
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

RD-16 คือ กรุงเทพมหานคร (สายสีแดงเข้ม) - พระราม 9 - สุทธิสาร



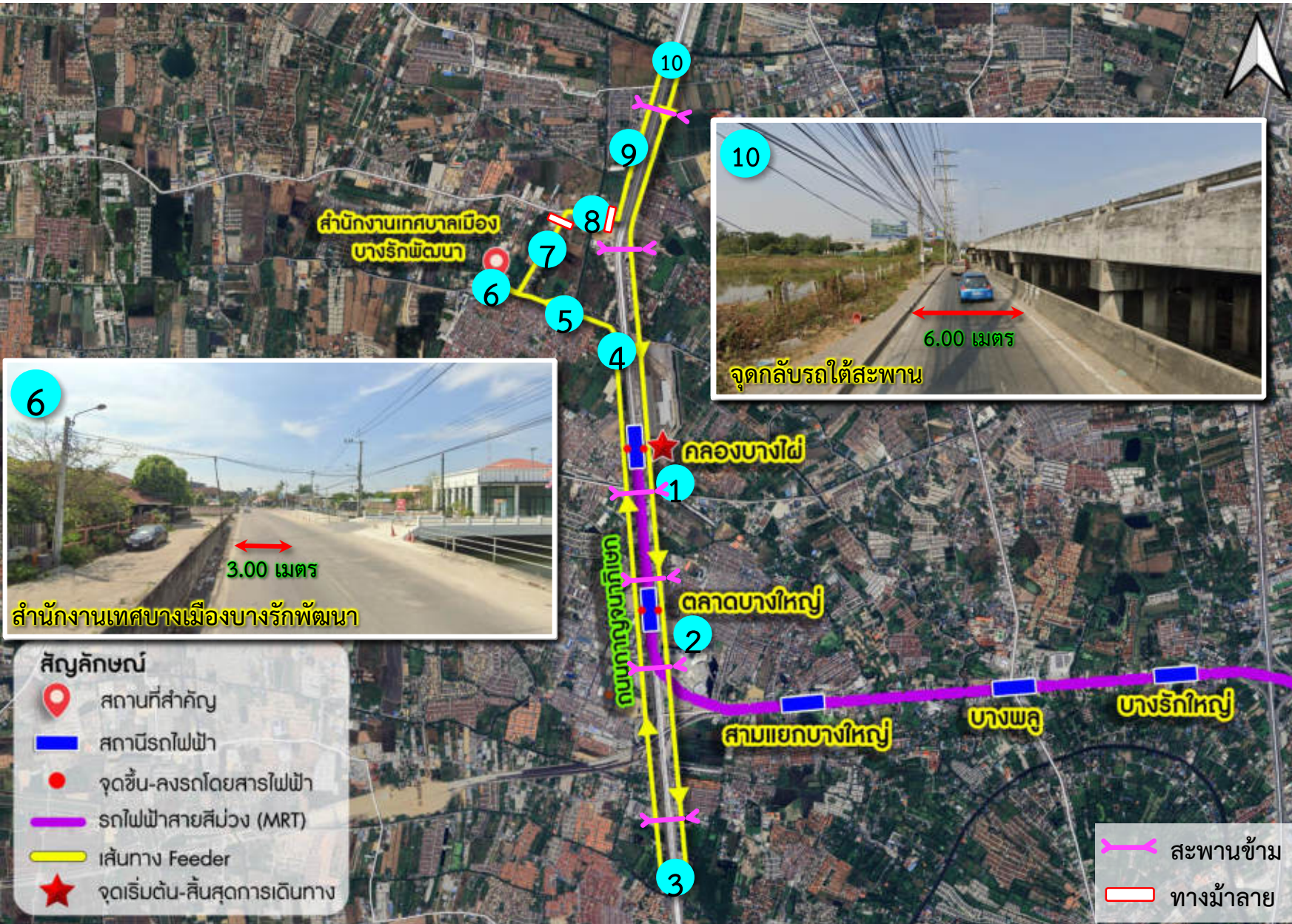
ระยะทาง	22.3 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	43 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	2,007 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	9 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	6 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	15.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	13.24
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	18.15
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.12
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	5



PP-1 MRT คลองบางไผ่ (สายสีม่วง) - สำนักงานเทศบาลเมืองบางรักพัฒนา



ระยะทาง	13.7 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	21 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	581 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	4 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	14.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.58
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	12.99
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.13
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	10

PP-2 MRT ตลาดบางใหญ่ (สายสีม่วง) - ตลาดบางใหญ่



ระยะทาง	8.80 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	15 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	765 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	3 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	8.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	6.13
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	18.41
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.21
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

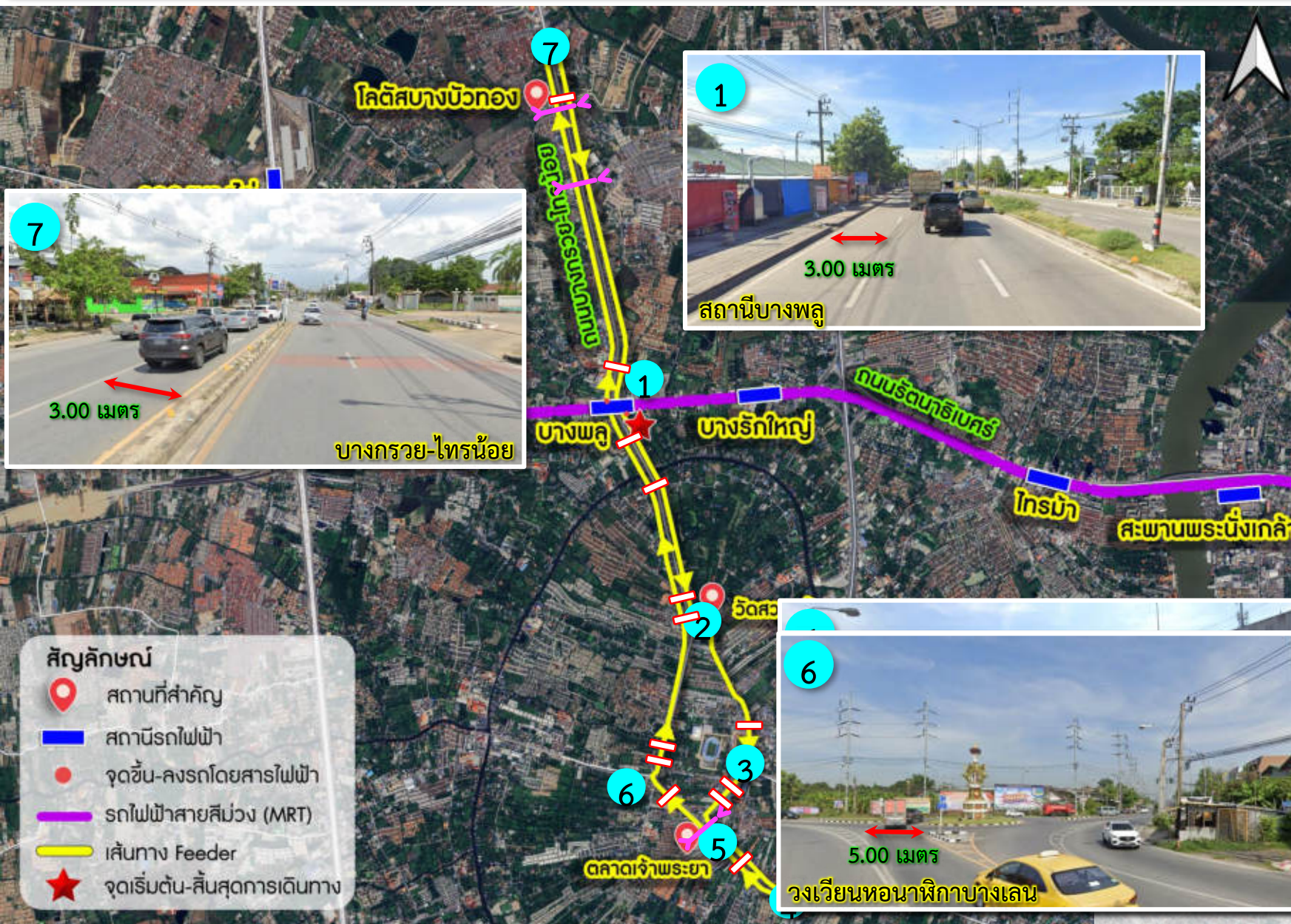
PP-3 MRT บางพลู (สายสีม่วง) – โลตัสบางบัวทอง – วัดสวนแก้ว – ตลาดเจ้าพระยา



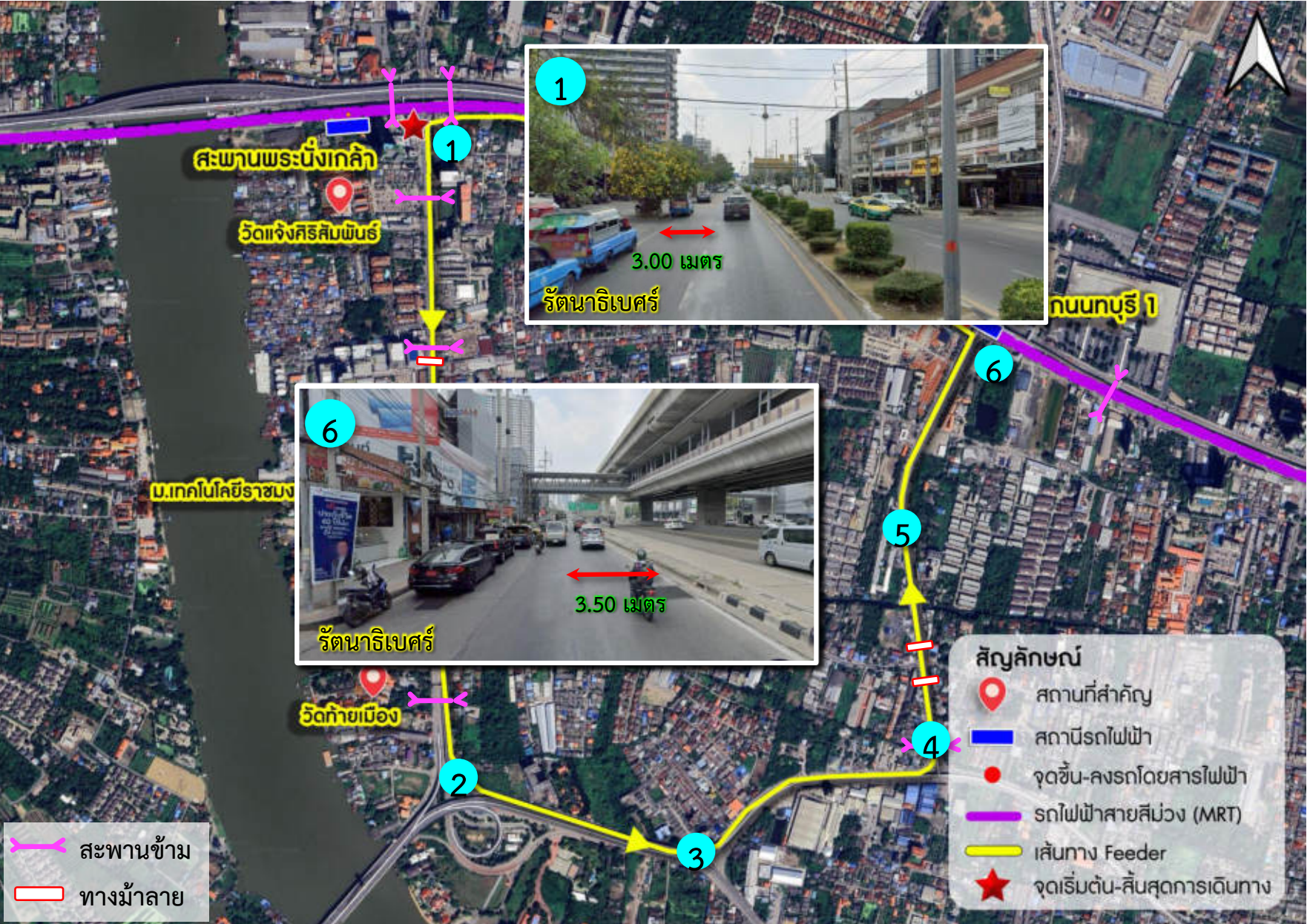
ระยะทาง	14.4 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	27 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,446 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	10 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	6 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	17.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	13.12
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.25
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	9



PP-4 MRT สะพานพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) - วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ - ม.เทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ



ระยะทาง	5.3 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	9 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	582 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	2 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	15 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	7.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	2.91
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.51
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.17
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

PP-4 MRT สะพานพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) - วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ - ม.เทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ

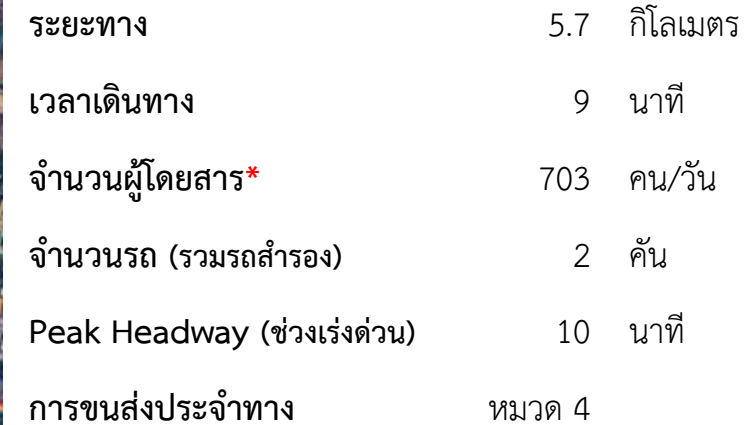


ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	5.3,9.9	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	9,15	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	582	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง) (วนซ้าย,วนขวา)	2,2	คัน
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	15,15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	13.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	3.26
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	10.58
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.10
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	9

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566



ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	6.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	3.31
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	15.65
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.19
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	7

20

PP-5 MRT สะพานพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) - กระทรวงพาณิชย์



ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	5.7,10	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	9,16	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	703	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง) (วนซ้าย,วนขวา)	2,3	คัน
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	15,15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	15.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	6.19
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	13.79
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.14
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

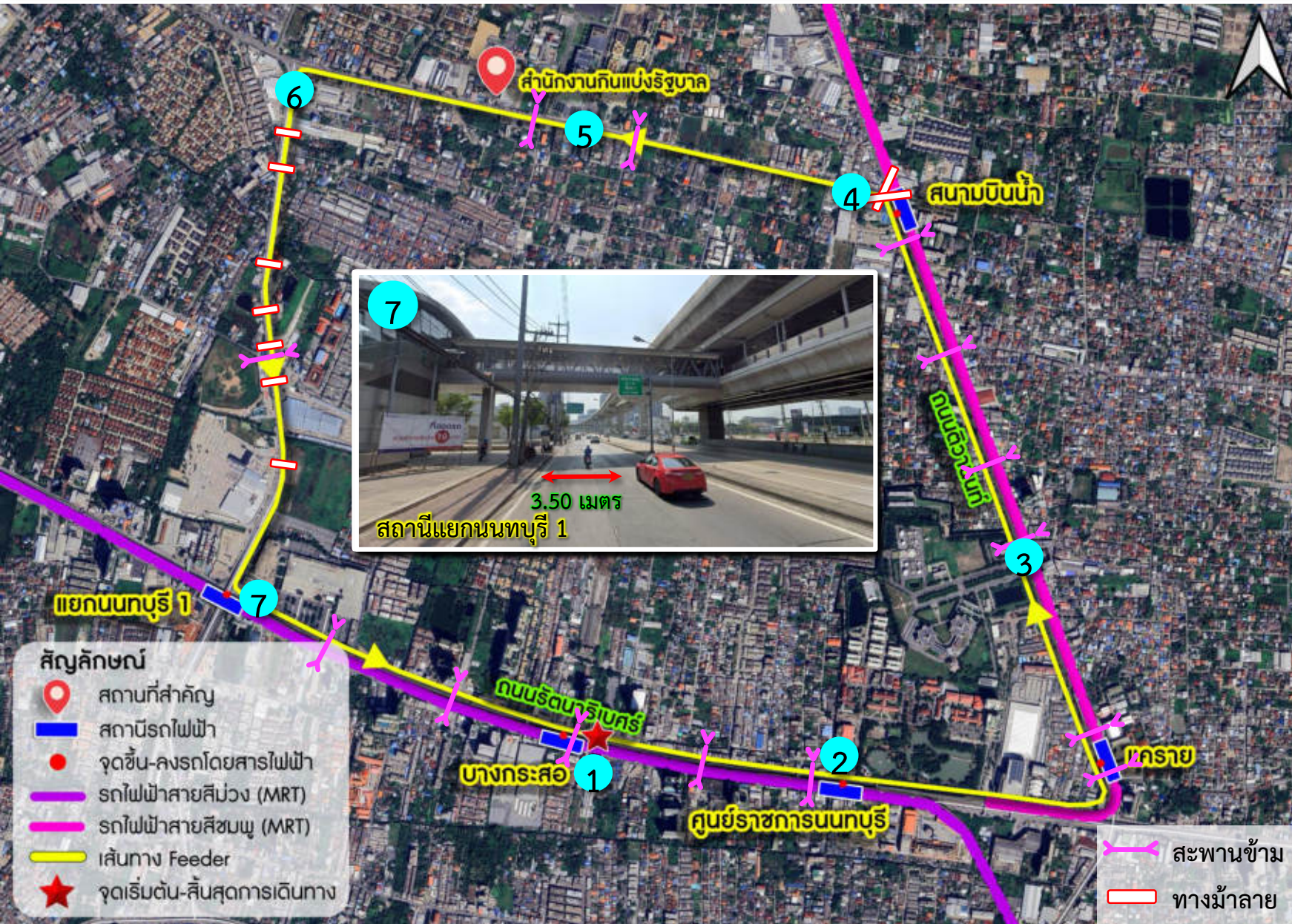
PP-6 MRT บางกระสอ (สายสีม่วง) - สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล



ระยะทาง	9 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	14 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	967 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	3 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	7.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	3.37
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.12
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8



PP-6 MRT บางกระสอ (สายสีม่วง) - สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล



ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	9,10.3	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	14,17	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	967	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง) (วนซ้าย,วนขวา)	2,3	คัน
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	15,15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	11.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	5.32
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	12.77
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	9



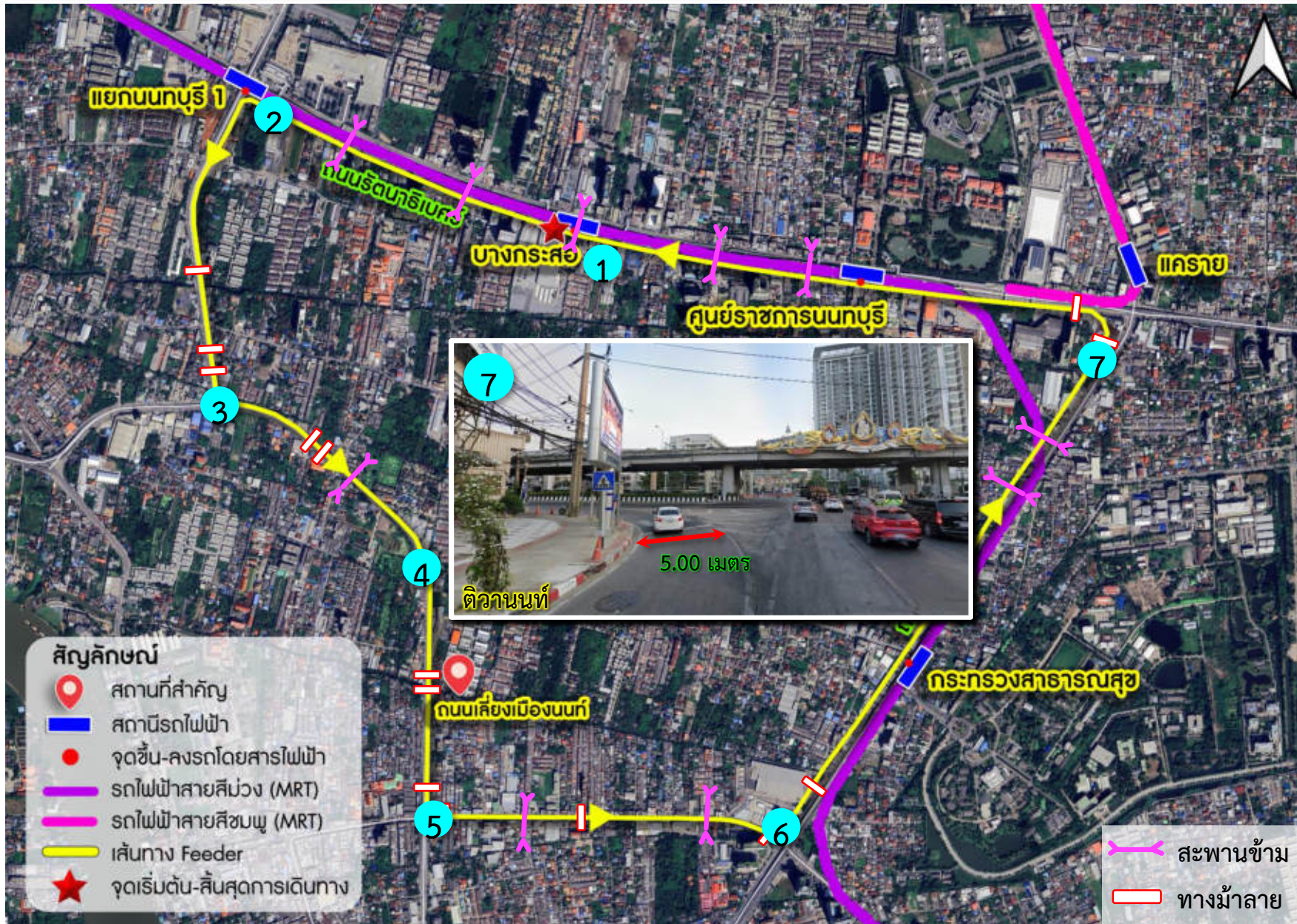
PP-7 MRT บางกระสอ (สายสีม่วง) - ถนนเลี้ยวเมืองนนท์



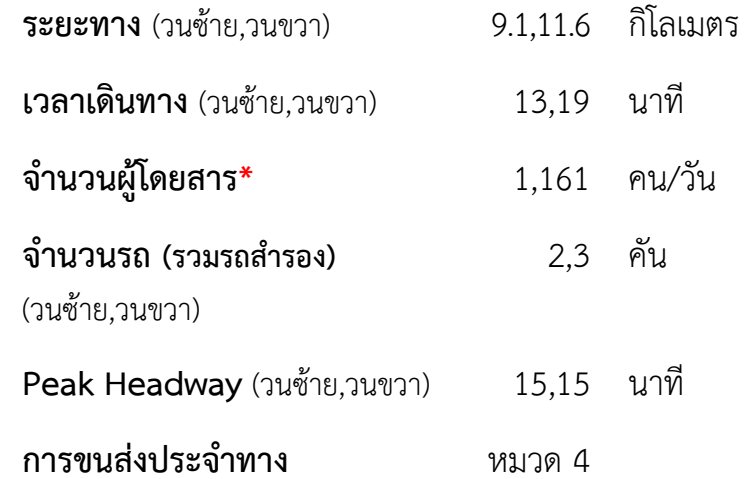
ระยะทาง	9.1 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	13 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,161 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	3 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	8 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	6.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	3.57
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.53
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.12
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8



หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566



ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	10.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	9.06
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	17.56
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.19
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6

27

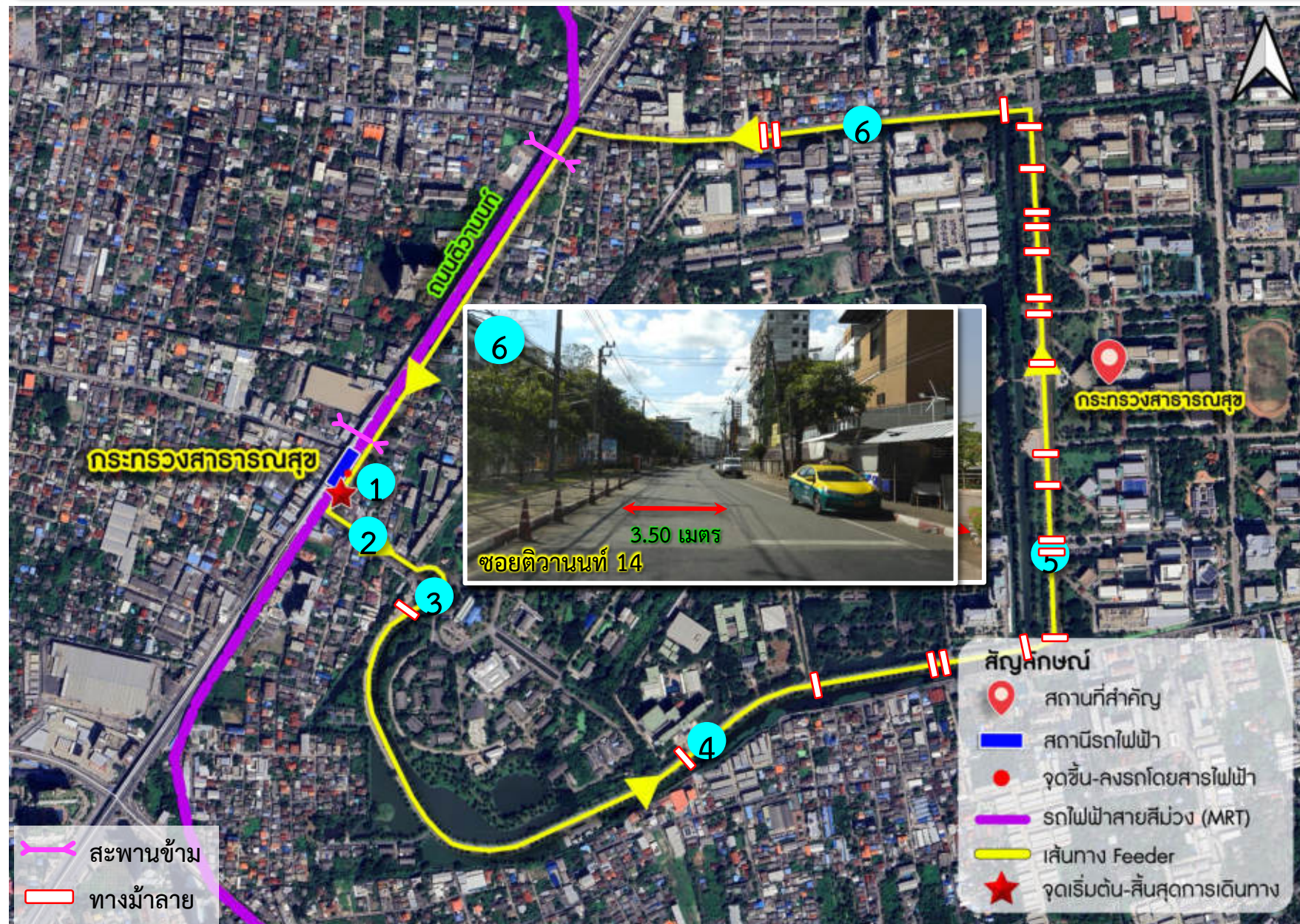
PP-8 MRT กระทรวงสาธารณสุข (สายสีม่วง) - กระทรวงสาธารณสุข

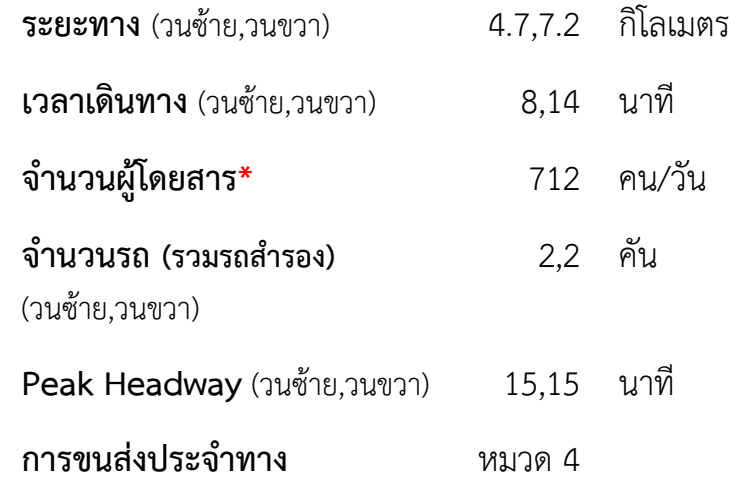


ระยะทาง	4.7 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	8 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	712 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	2 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	15 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	7.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	2.37
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.31
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.14
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8





ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	14.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	4.96
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.70
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.15
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6

30

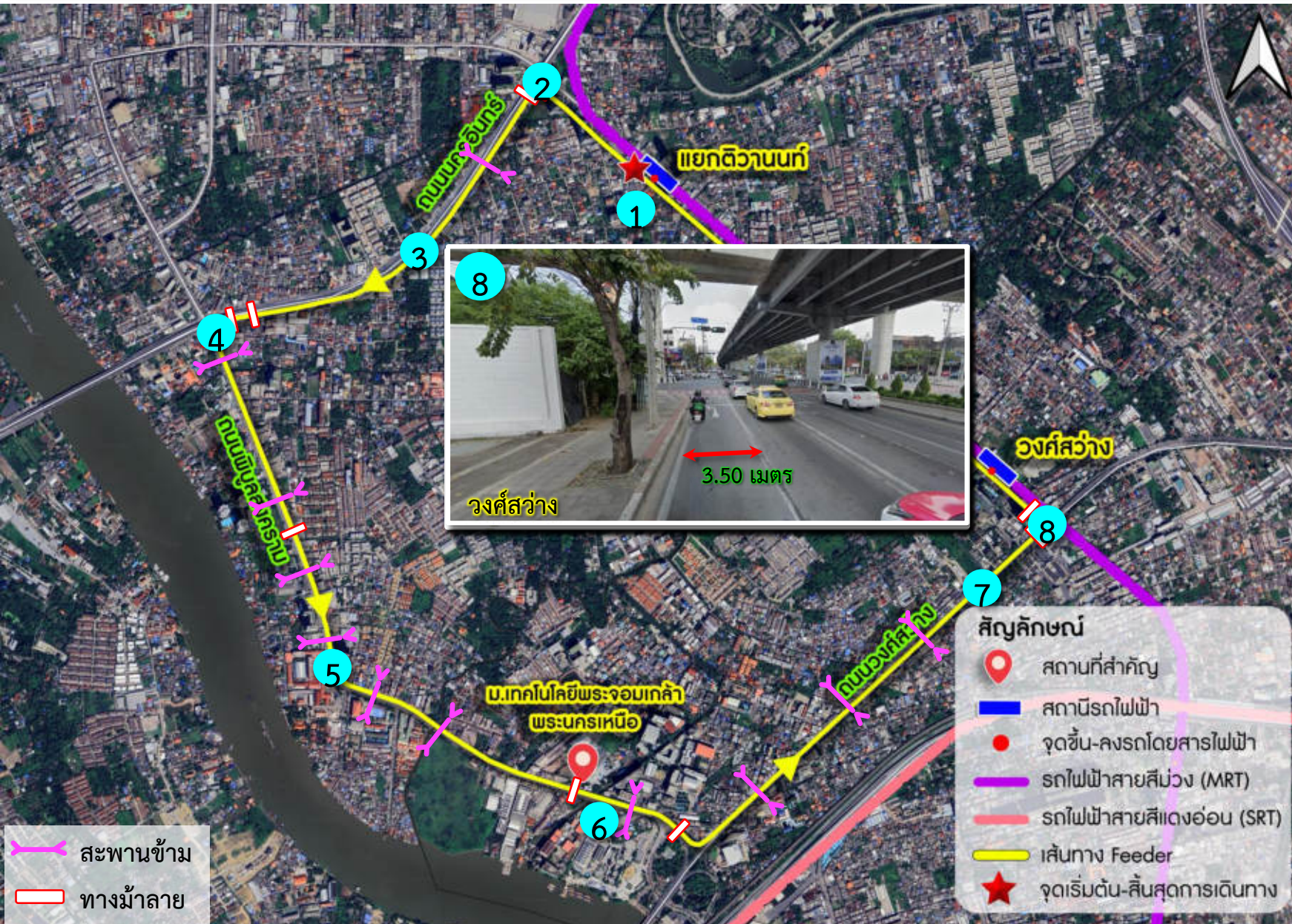


PP-9 MRT แยกติวานนท์ (สายสีม่วง) - ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ระยะทาง	8.7 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	14 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	788 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	3 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	10 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	9.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	4.34
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	17.02
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.15
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	6





PP-9 MRT แยกติวานนท์ (สายสีม่วง) - ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ



ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	8.7,9.5	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	14,17	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	788	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง) (วนซ้าย,วนขวา)	2,3	คัน
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	15,15	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

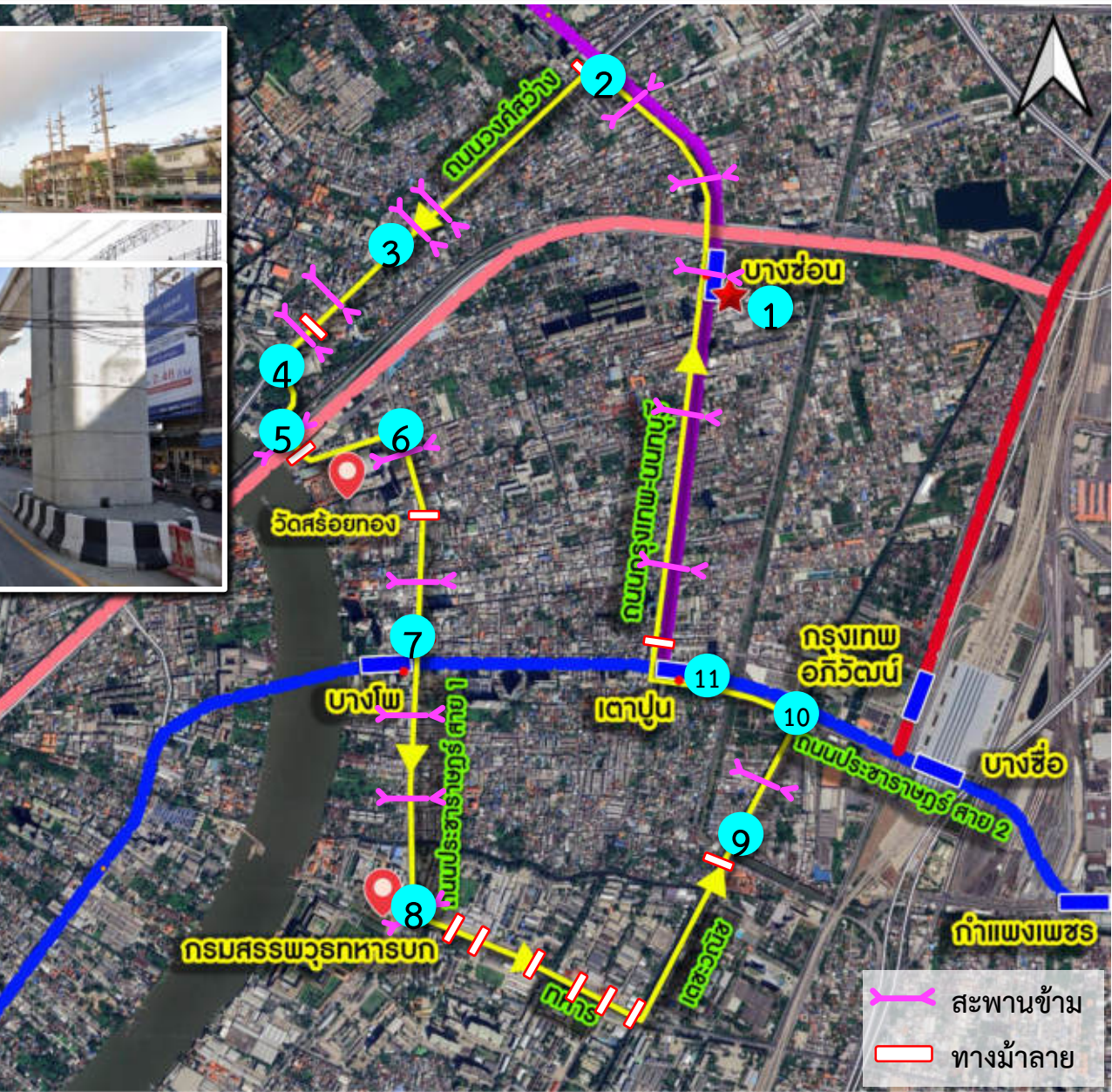
ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	14.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	6.21
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.30
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.14
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

PP-10 MRT บางซื่อ (สายสีม่วง)-วัดสร้อยทอง-กรมสรรพาวุธทหารบก-MRT เตาปูน (สายสีม่วง)



- สัญลักษณ์**
- สถานที่สำคัญ
 - สถานีรถไฟฟ้า
 - จุดขึ้น-ลงรถโดยสารไฟฟ้า
 - รถไฟฟ้าสายสีม่วง (MRT)
 - รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT)
 - รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (SRT)
 - รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (SRT)
 - เส้นทาง Feeder
 - จุดเริ่มต้น-สิ้นสุดการเดินทาง



ระยะทาง	10.2 กิโลเมตร
เวลาเดินทาง	21 นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,939 คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง)	13 คัน
Peak Headway (ช่วงเร่งด่วน)	4 นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	15.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	16.66
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	14.90
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.11
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

PP-10 MRT บางซ่อน (สายสีม่วง)-วัดสร้อยทอง-กรมสรรพาวุธทหารบก-MRT เตาปูน (สายสีม่วง)



- สถานที่สำคัญ
- สถานีรถไฟฟ้า
- จุดขึ้น-ลงรถโดยสารไฟฟ้า
- รถไฟฟ้าสายสีม่วง (MRT)
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT)
- รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (SRT)
- รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (SRT)
- เส้นทาง Feeder วนขวา
- เส้นทาง Feeder วนซ้าย
- จุดเริ่มต้น-สิ้นสุดการเดินทาง



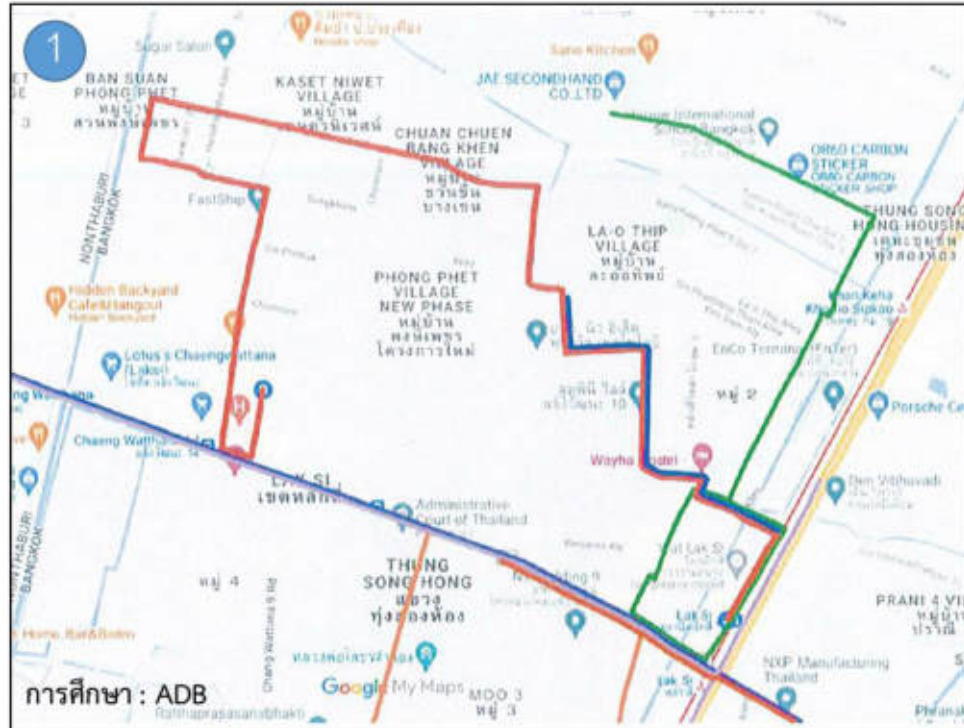
ระยะทาง (วนซ้าย,วนขวา)	10.2,10.6	กิโลเมตร
เวลาเดินทาง (วนซ้าย,วนขวา)	21,24	นาที
จำนวนผู้โดยสาร*	1,939	คน/วัน
จำนวนรถ (รวมรถสำรอง) (วนซ้าย,วนขวา)	7,7	คัน
Peak Headway (วนซ้าย,วนขวา)	8,8	นาที
การขนส่งประจำทาง	หมวด 4	

ผลตอบแทนทางด้านการเงิน

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์
อัตราค่าโดยสาร (หน่วย : บาท/คน ตลอดสาย)	16.00
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (หน่วย : ล้านบาท)	15.24
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (หน่วย : %)	13.52
อัตราส่วนรายได้ต่อทุน (R/C Ratio) (หน่วย : เท่า)	1.10
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) (หน่วย : ปี)	8

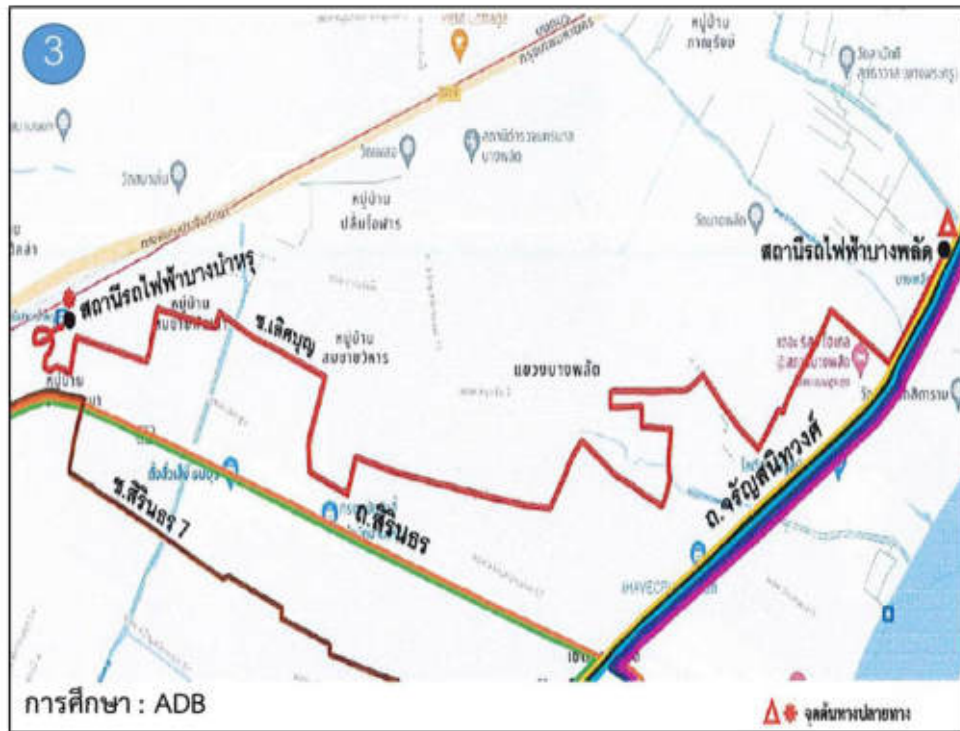
หมายเหตุ : * โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, กพข., สนข. กันยายน พ.ศ. 2566

LS2 สถานีหลักสี่ - รพ.มงกุฎวัฒนะ



สถานีหลักสี่ - รพ.มงกุฎวัฒนะ

BP2 สถานีบางพลัด – สถานีบางบำหรุ



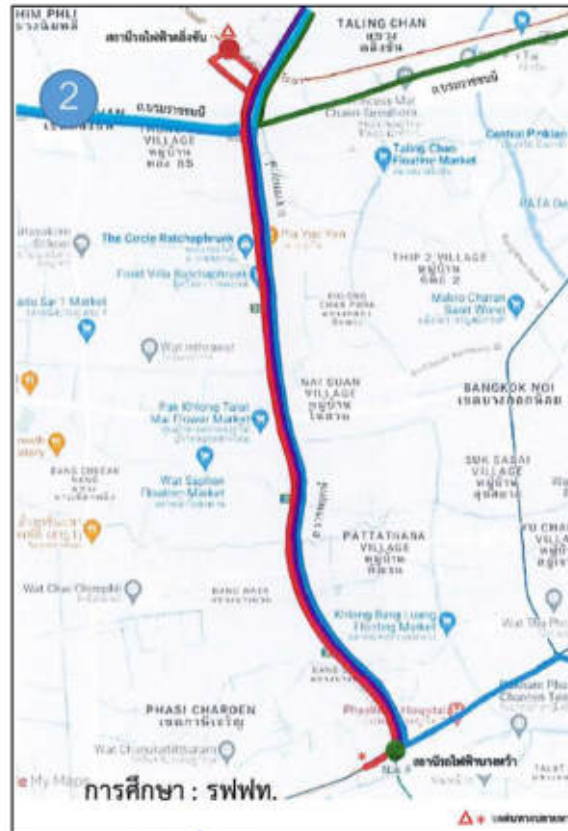
สถานีบางพลัด – สถานีบางบำหรุ

เส้นทางที่ รฟฟท. เสนอ : สถานีตลิ่งชัน – สถานีบางหว้า



สถานีตลิ่งชัน – สถานีบางหว้า

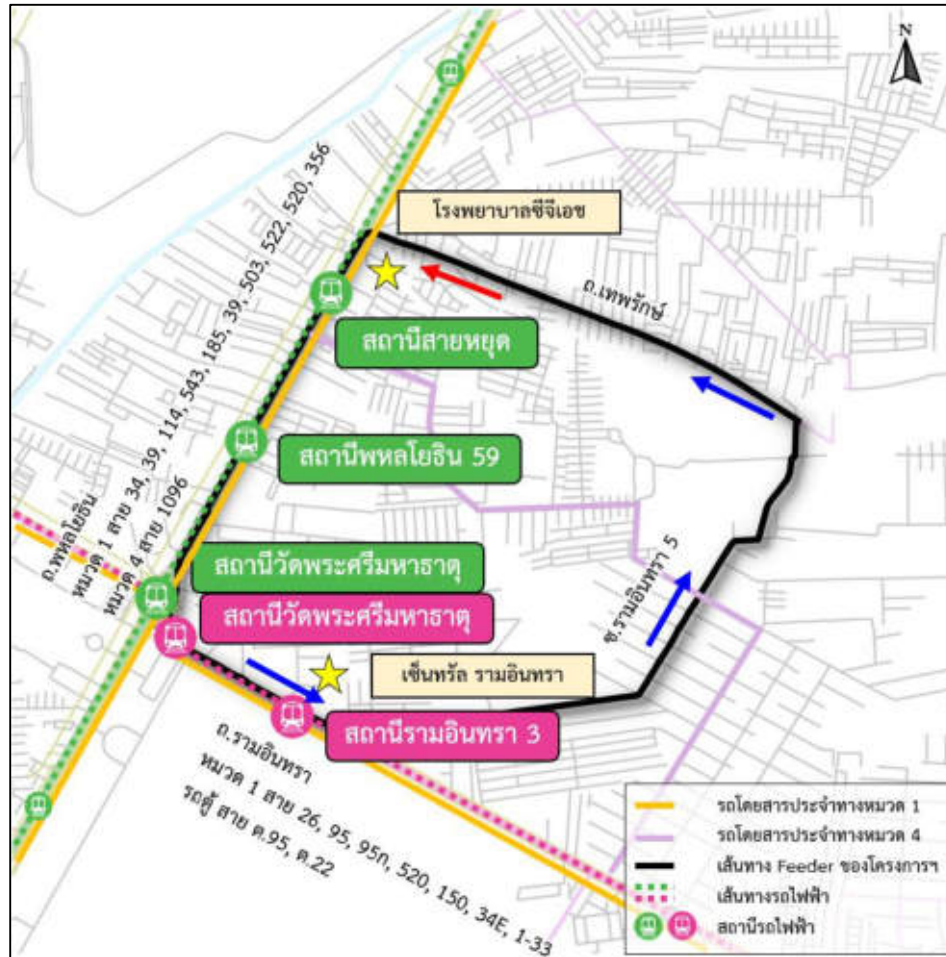
เส้นทางที่ รฟฟท. เสนอ : สถานีตลิ่งชัน – ถ.บรมราชชนนี



สถานีตลิ่งชัน – ถ.บรมราชชนนี



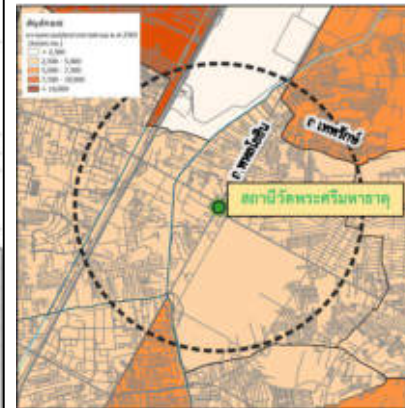
1. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ



ผังสีส้ม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ - ถนนเทพารักษ์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (สีเขียว สุขุมวิท และสีชมพู) สถานีรามอินทรา 3 (สีชมพู) สถานีสายหยุด (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีพหลโยธิน 59 (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	7.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	36 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	18 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,069 คนต่อวัน (สายหยุด) 2,684 คนต่อวัน (พหลโยธิน 59) 2,499 คนต่อวัน (วัดพระศรีฯ) 3,979 คนต่อวัน (รามอินทรา 3)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,281 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 37,635 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 6 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 8 นาที
จำนวนรถให้บริการ	4 คัน

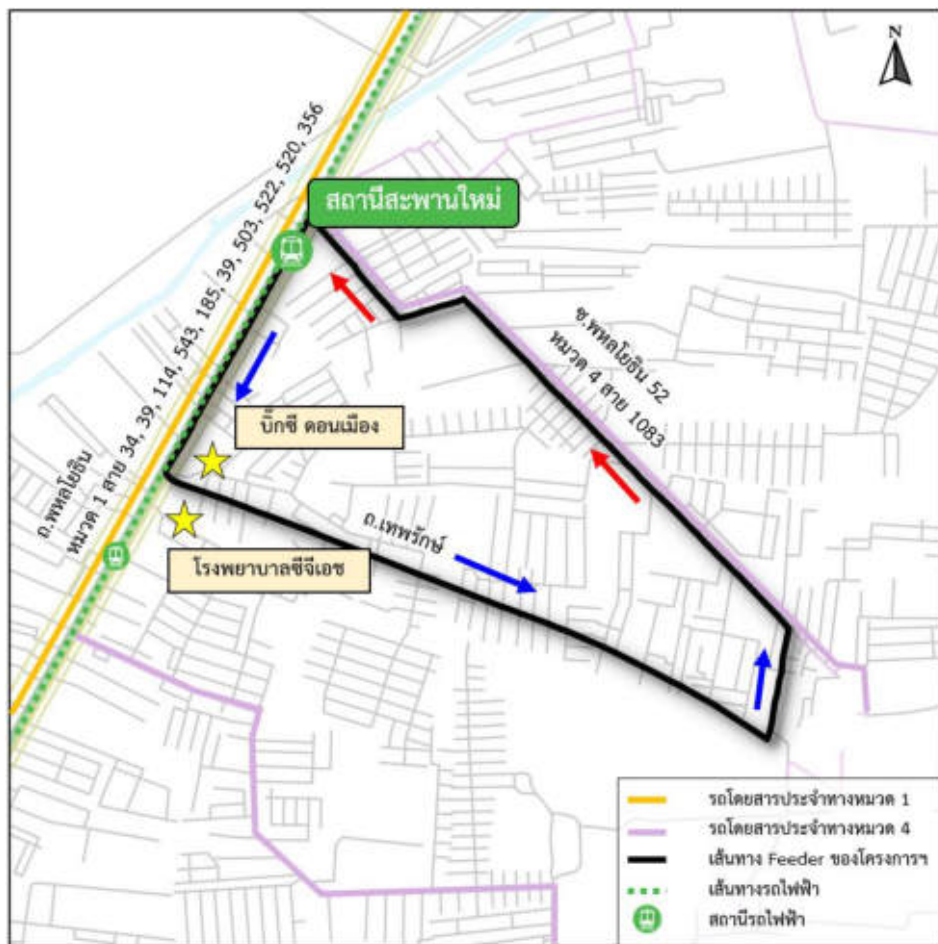


Back

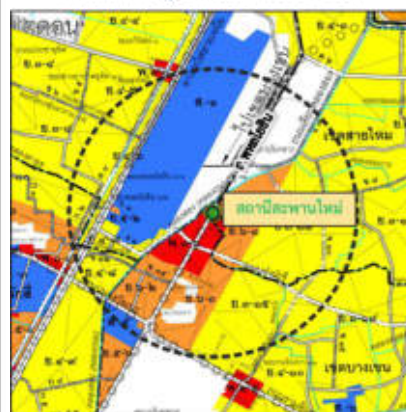


2. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 1)

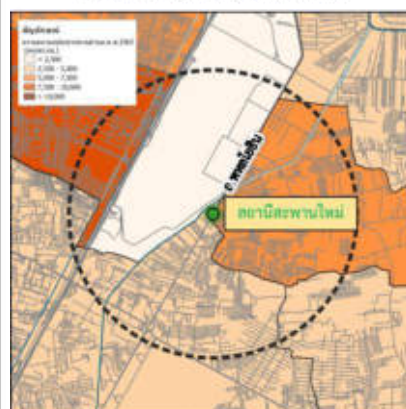
โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึง
สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรุงเทพมหานคร



ผังสีลม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 5,000-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด) สถานีสะพานใหม่ - ช.พหลโยธิน 52

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า สถานีสะพานใหม่ (สีเขียว สุขุมวิท)

ระยะทาง (ไป-กลับ) 5.3 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ) 26 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร 13 นาที

ปีเปิดให้บริการ ปี พ.ศ. 2568

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568 6,336 คนต่อวัน

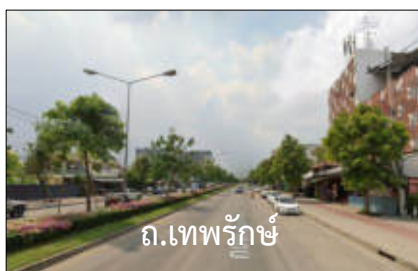
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder 1,057 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2568 (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 31,070 คน)

รูปแบบการให้บริการ Fixed Route

รูปแบบรถ รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)

ความถี่การให้บริการ ช่วงเร่งด่วน 7 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที

จำนวนรถให้บริการ 3 คัน

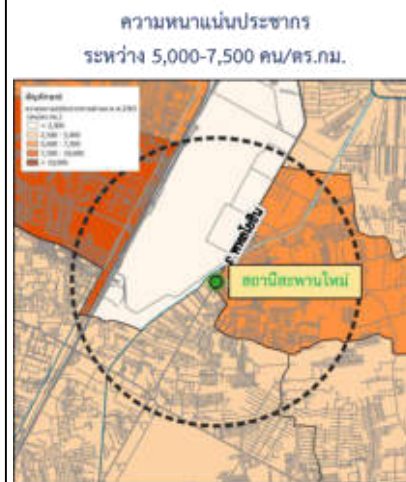
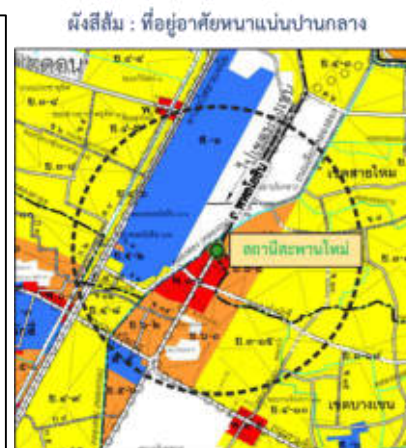
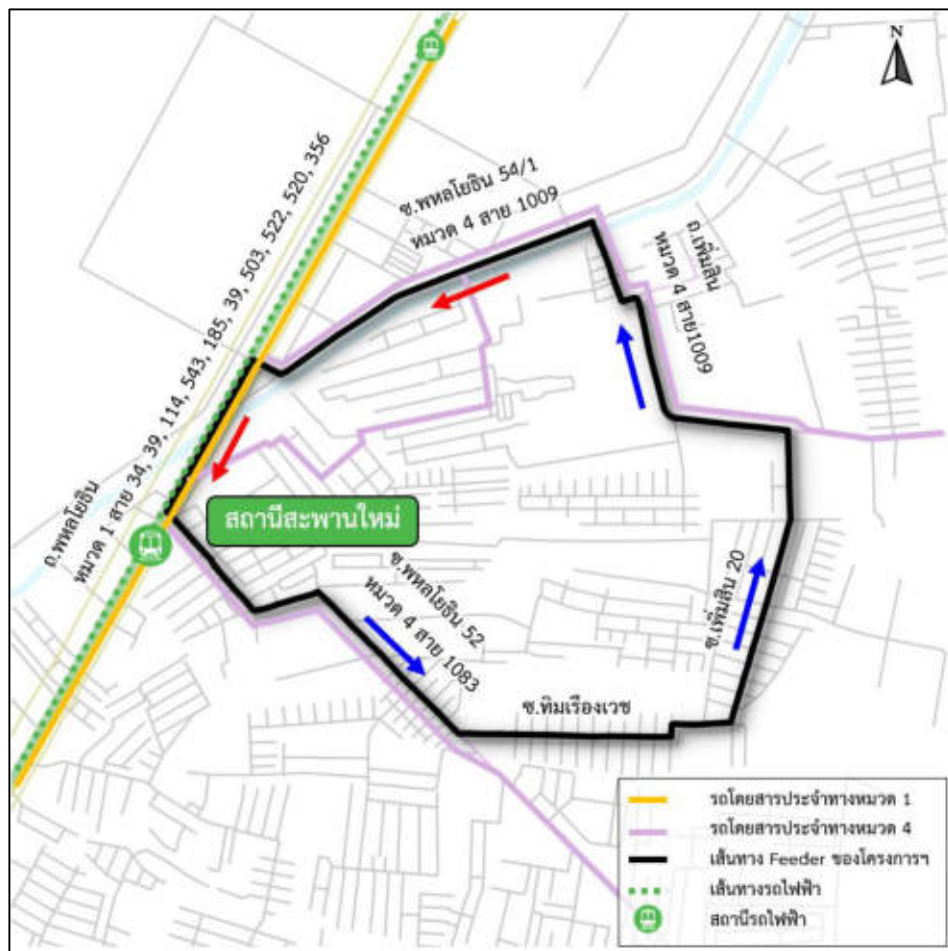


Back



3. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 2)

โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึง
สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรุงเทพมหานคร



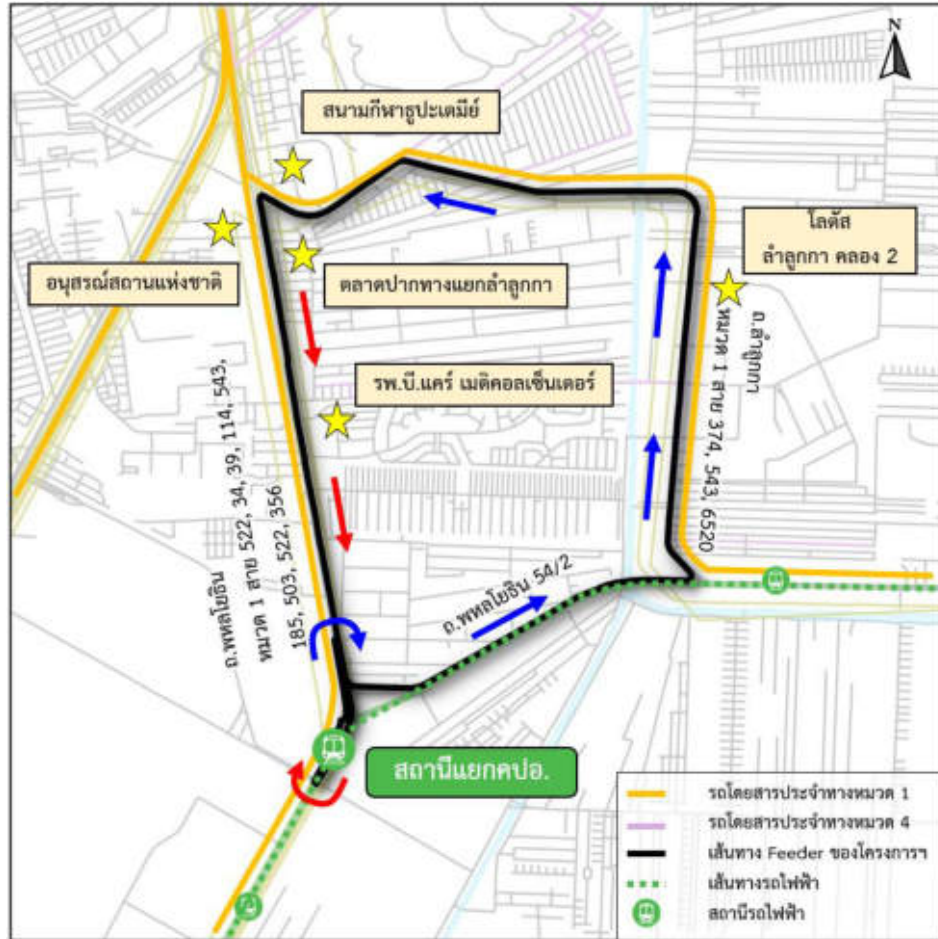
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีสะพานใหม่ - ถ.เพิ่มสิน
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีสะพานใหม่ (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.8 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	32 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	16 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	6,336 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,128 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 33,145 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 6 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน

Back





4. สถานีแยกคปอ.



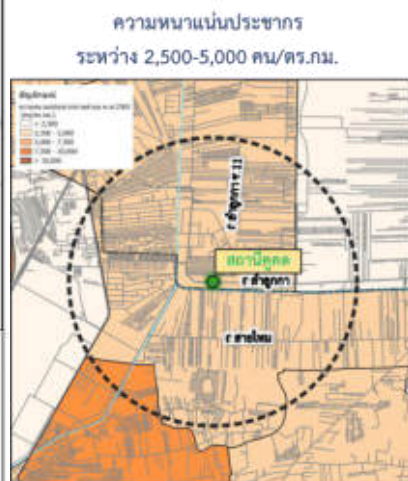
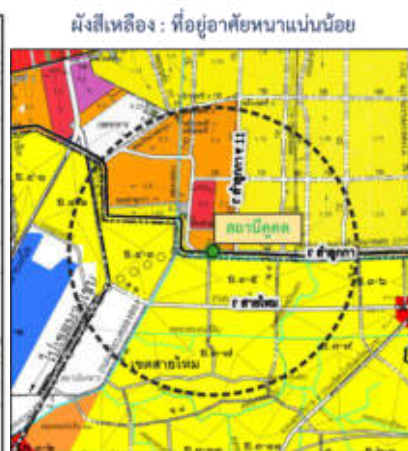
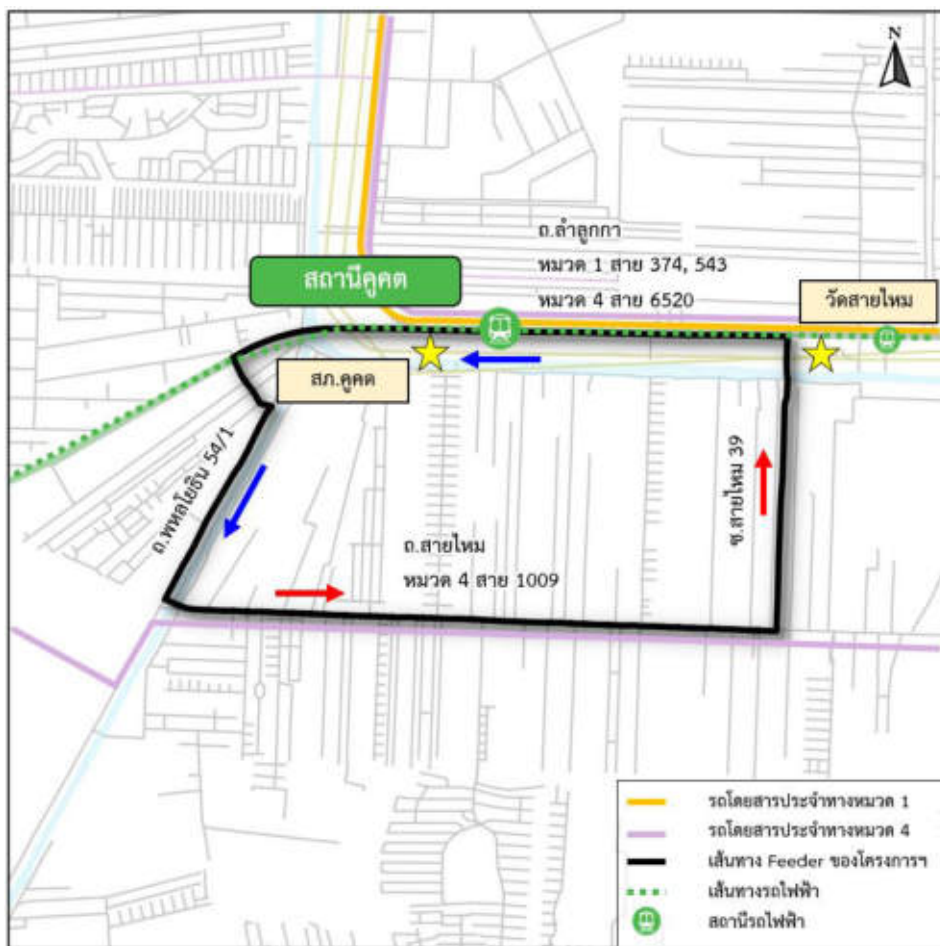
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีแยกคปอ. - ถ.ลำลูกกา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีแยกคปอ. (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	10.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	38 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	19 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	9,503 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,331 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 39,114 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 5 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 8 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน





5. สถานีคูคต (เส้นทางที่ 1)

โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึง
สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรุงเทพมหานคร



ถ.สายใหม่



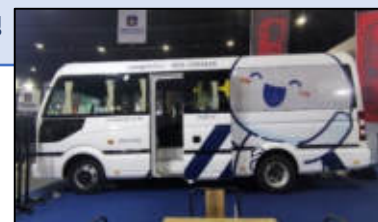
ซอย พหลโยธิน 54/1



ถ.ลำลูกกา

เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีคูคต - ถ.สายใหม่
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคูคต (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	7.1 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	33 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	17 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	10,520 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,075 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 39,593 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน

Back





AYU



Map of the study area in Bangkok, Thailand. The map shows the Chao Phraya River (แม่น้ำเจ้าพระยา) and the city center. The study site is marked with a green dot. The map includes a legend for land use and a scale bar.

Legend:

- Land use (Land cover):
 - Green: Forest
 - Yellow: Agricultural land
 - Orange: Urban area
 - Red: Industrial area
- Scale: 0 to 1000 meters

ซ.พหลโยธิน ซอย 2

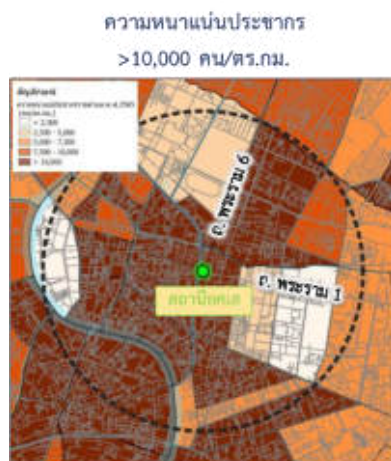
ถ.วิภาวดี รังสิต

ถ.มิตรไมตรี



13. สถานียศเส

โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึง
สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรุงเทพมหานคร



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

สะพานกษัตริย์ศึก - แยกยมราช

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานียศเส (สีเขียว สีส้ม)
สถานียศเส (สีแดง)
สถานียมราช (สีส้ม)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

3.0 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

24 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

12 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2569

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2569

2,039 คนต่อวัน (ยศเส)
693 คนต่อวัน (ยศเส)
2,366 คนต่อวัน (ยมราช)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder
ปี พ.ศ. 2569

1,109 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 32,588 คน)

รูปแบบการให้บริการ

Fixed Route

รูปแบบรถ

รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)

ความถี่การให้บริการ

ช่วงเร่งด่วน 6 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที

จำนวนรถให้บริการ

3 คัน

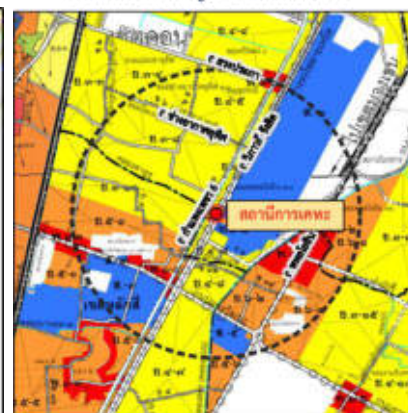
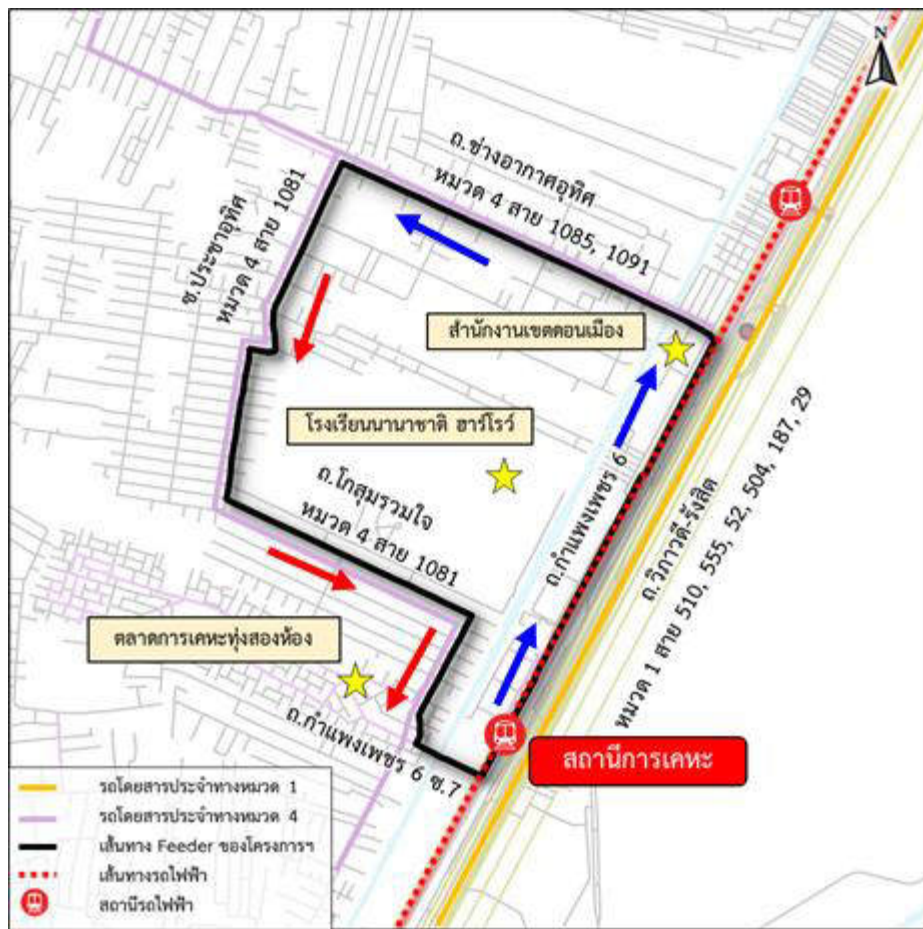
Back



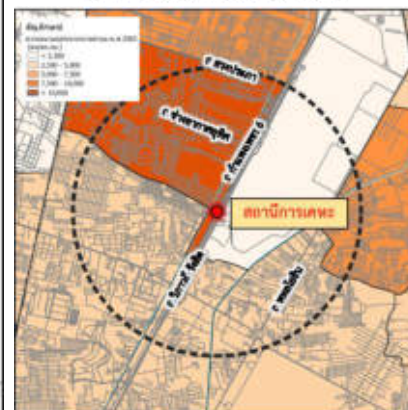


16. สถานีการเคหะ

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



ด.กำแพงเพชร 6



ด.ช่างอากาศอุทิศ



ด.โกสุมรวมใจ

เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด) สถานีการเคหะ - ด.โกสุมรวมใจ

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า สถานีการเคหะ (สายสีแดง เหนือ-ใต้)

ระยะทาง (ไป-กลับ) 6.0 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ) 32 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร 16 นาที

ปีเปิดให้บริการ ปี พ.ศ. 2568

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568 2,444 คนต่อวัน

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
Feeder ปี พ.ศ. 2568 1,045 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 30,708 คน)

รูปแบบการให้บริการ Fixed Route

รูปแบบรถ รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)

ความถี่การให้บริการ ช่วงเร่งด่วน 7 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที

จำนวนรถให้บริการ 3 คัน

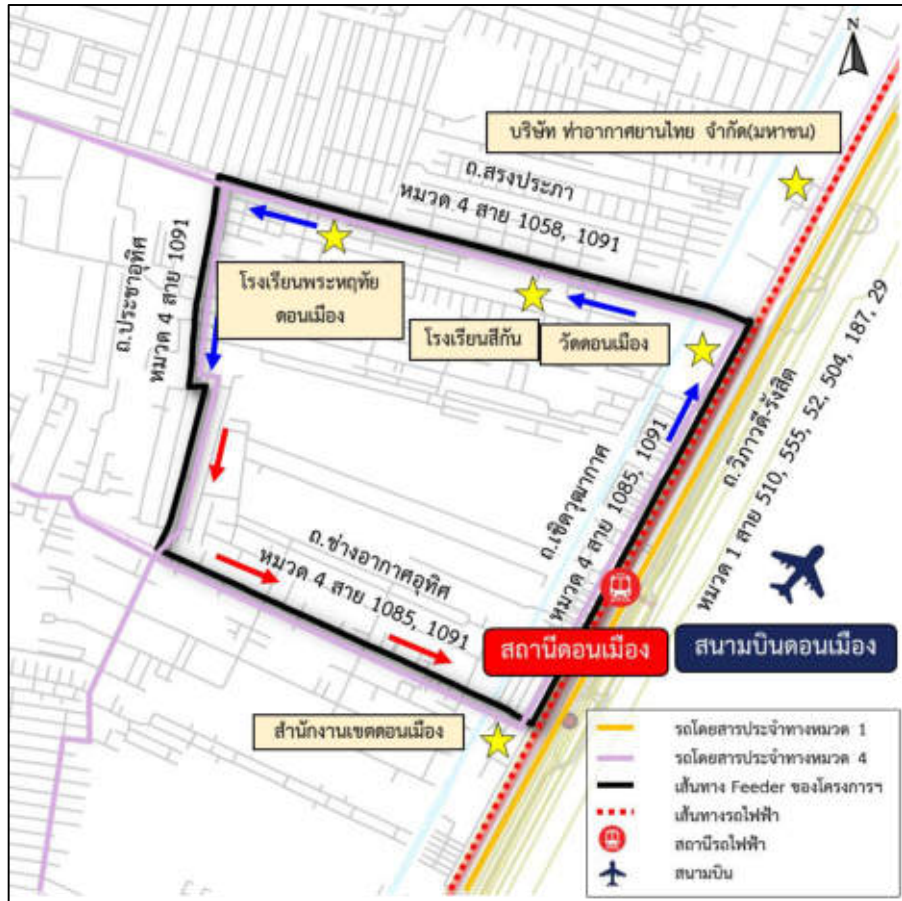


Back

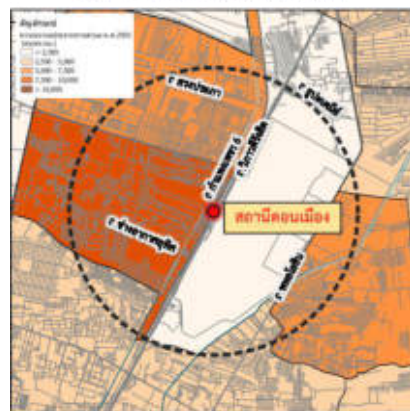


17. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 1)

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 7,500-10,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีดอนเมือง - ด.พระราชอุทิศ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีดอนเมือง (สายสีแดง เหนือ-ใต้)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	6.1 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	30 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	15 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	24,053 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,275 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 37,460 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 6 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 8 นาที
จำนวนรถให้บริการ	4 คัน



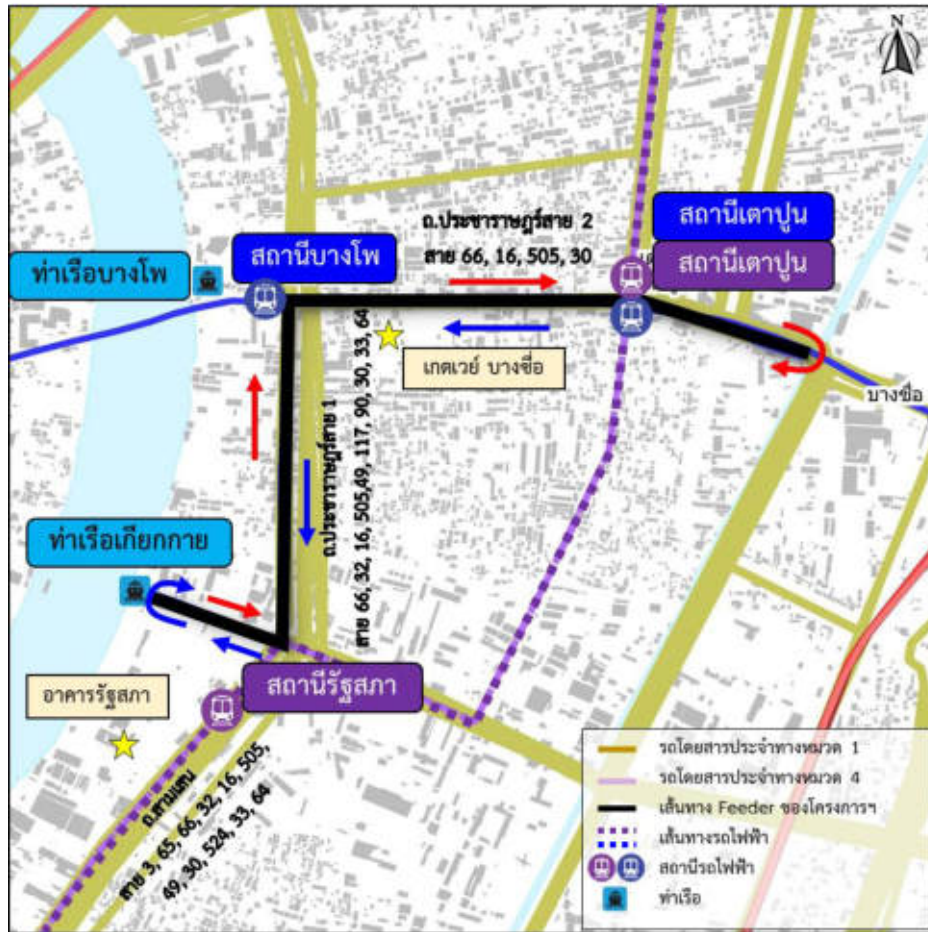
Back



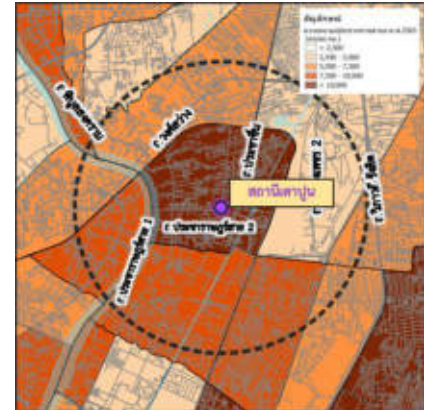


31. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 1)

ผังสีน้ำตาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



ความหนาแน่นประชากร
มากกว่า 10,000 คน/ตร.กม.



ถ.ประชากรหมู่ สาย 1



ถ.ประชากรหมู่ สาย 2



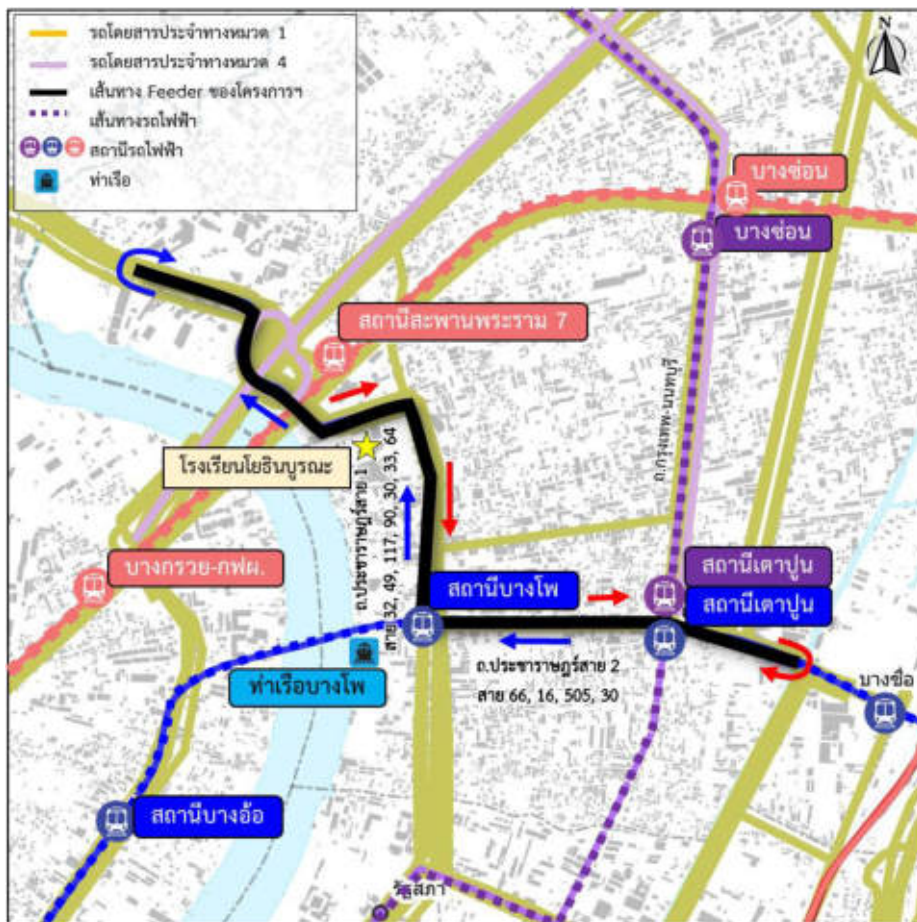
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีเตาปูน - รัฐสภา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีเตาปูน (สีน้ำเงิน และสีม่วง) สถานีบางโพ (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	6.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	28 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	14 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,154 คนต่อวัน (เตาปูน) 7,253 คนต่อวัน (เตาปูน) 5,044 คนต่อวัน (บางโพ)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	891 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 26,191 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที
จำนวนรถให้บริการ	2 คัน

Back



32. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 2)

โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึง
สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรุงเทพมหานคร



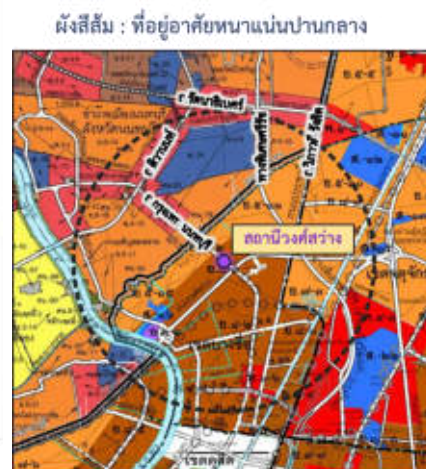
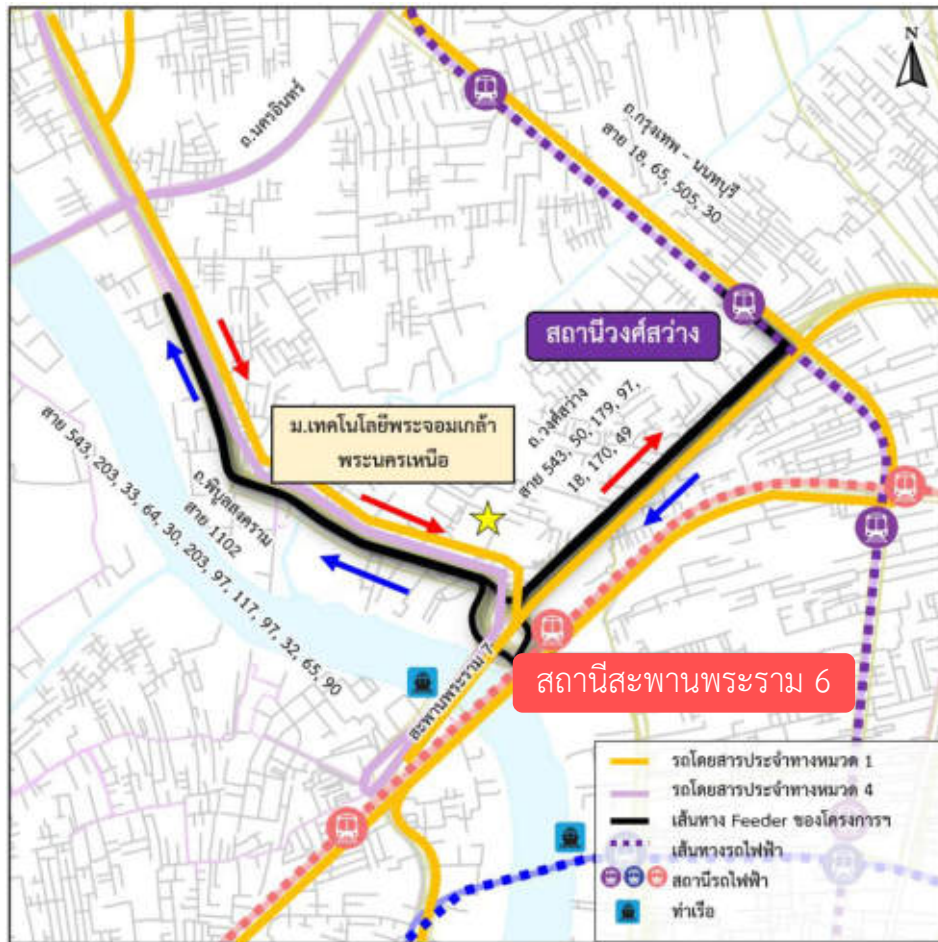
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีเตาปูน - โรงเรียนโยธินบูรณะ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีเตาปูน (สีน้ำเงิน และสีม่วง) สถานีบางโพ (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	8.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	32 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	16 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,154 คนต่อวัน (เตาปูน) 7,253 คนต่อวัน (เตาปูน) 5,044 คนต่อวัน (บางโพ)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,002 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 29,441 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	2 คัน



Back



33. สถานีวงศ์สว่าง



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีวงศ์สว่าง - ถ.พิบูลสงคราม
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีวงศ์สว่าง (สีม่วง) สถานีสะพานพระราม 6 (สีแดง ตะวันออก-ตะวันตก)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	9.8 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	27 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	14 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,643 คนต่อวัน (วงศ์สว่าง) 4,986 คนต่อวัน (สะพานพระราม 6)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,094 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 32,152 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน



ถ. พิบูลสงคราม



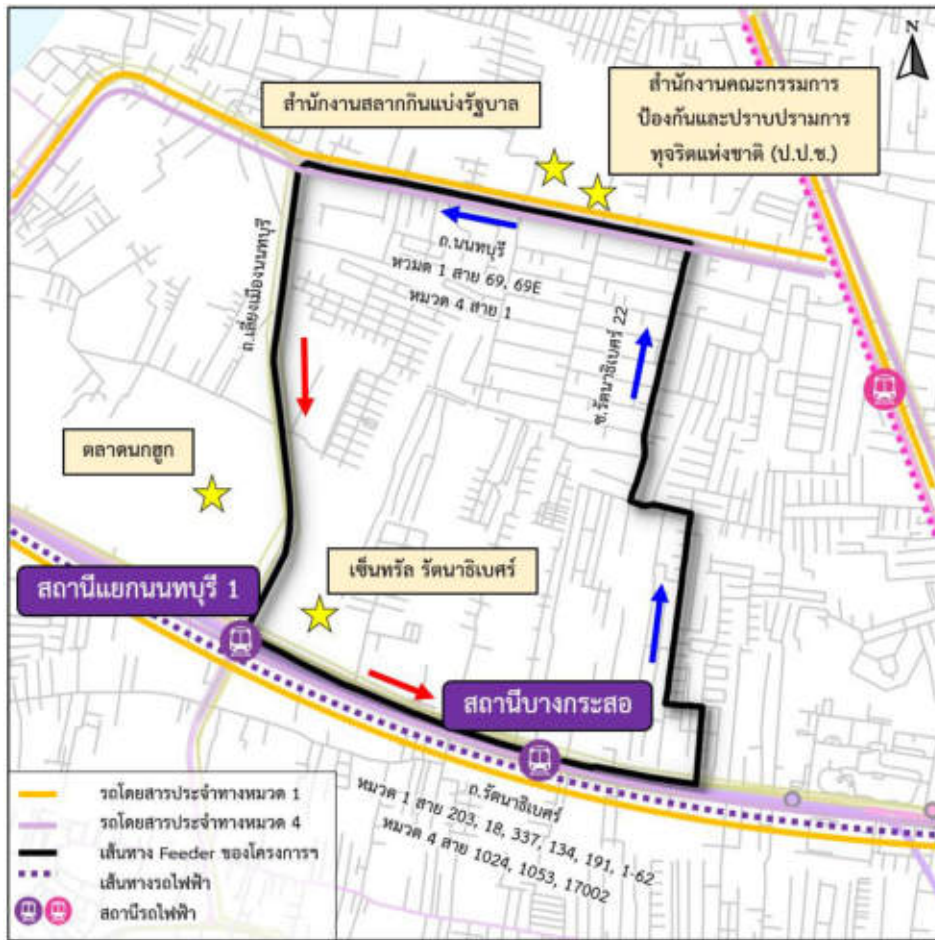
ถ. วงศ์สว่าง

Back



34. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 1)

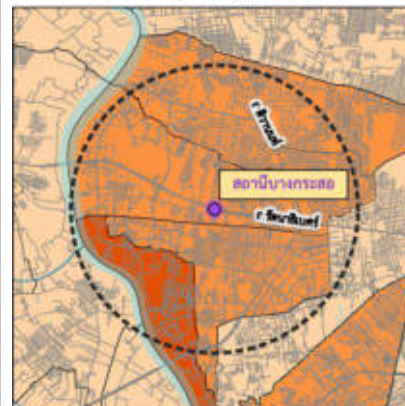
โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึง
สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรุงเทพมหานคร



ผังสีน้ำศาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 5,000-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด) สถานีบางกระสอ - ถ.นนทบุรี

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีแยกนนทบุรี 1 (สีม่วง)
สถานีบางกระสอ (สีม่วง)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

7.3 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

35 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

18 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2568

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568

3,769 คนต่อวัน (แยกนนทบุรี 1)
2,825 คนต่อวัน (บางกระสอ)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
Feeder ปี พ.ศ. 2568

1,161 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 34,121 คน)

รูปแบบการให้บริการ

Fixed Route

รูปแบบรถ

รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)

ความถี่การให้บริการ

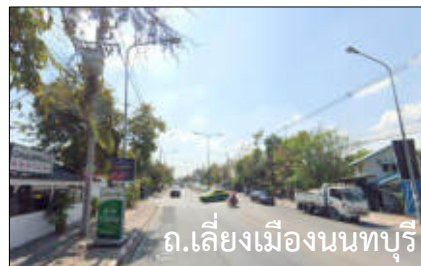
ช่วงเร่งด่วน 6 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 9 นาที

จำนวนรถให้บริการ

4 คัน



ถ.รัตนวิเศษ



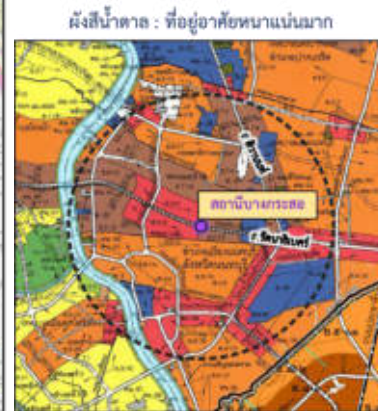
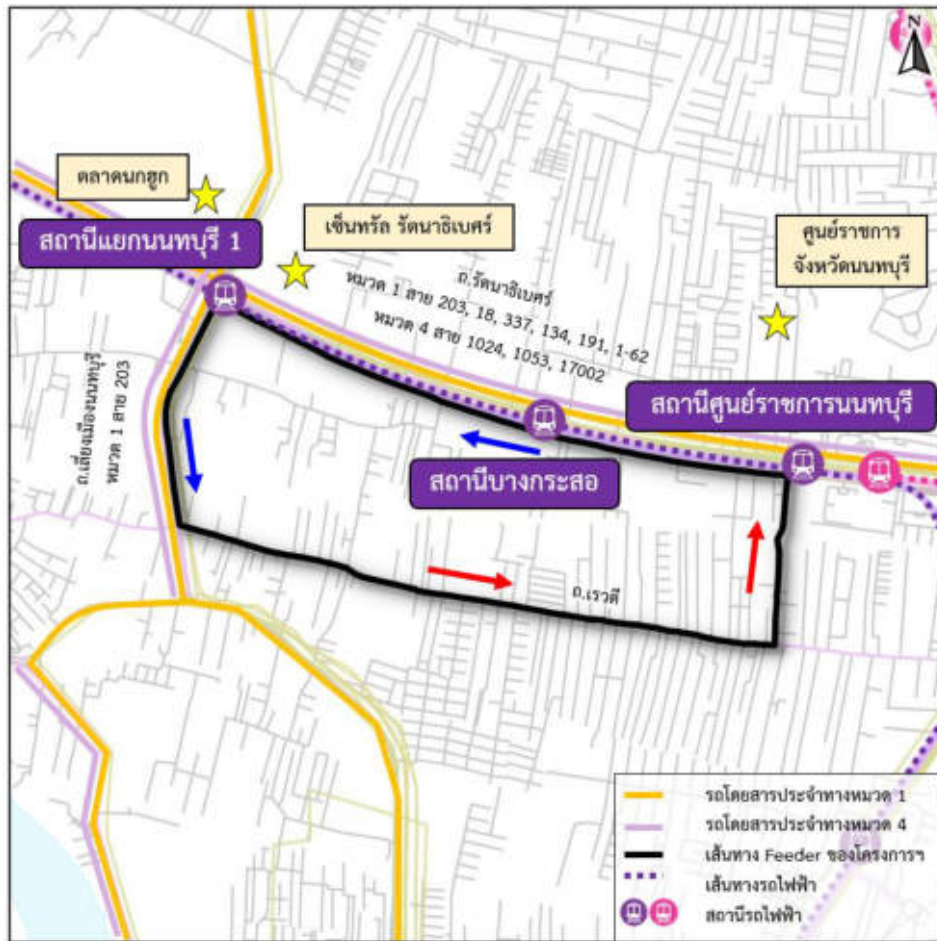
ถ.เลี้ยวเมืองนนทบุรี



Back



35. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีบางกระสอ - ถ.เรวัติ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีบางกระสอ (สีม่วง) สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 (สีม่วง) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	25 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	13 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	3,769 คนต่อวัน (แยกถนนพหลโยธิน 1) 2,825 คนต่อวัน (บางกระสอ) 1,583 คนต่อวัน (ศูนย์ราชการนนทบุรี)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	967 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 28,420 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน



ถ.รัตนธิเบศร์

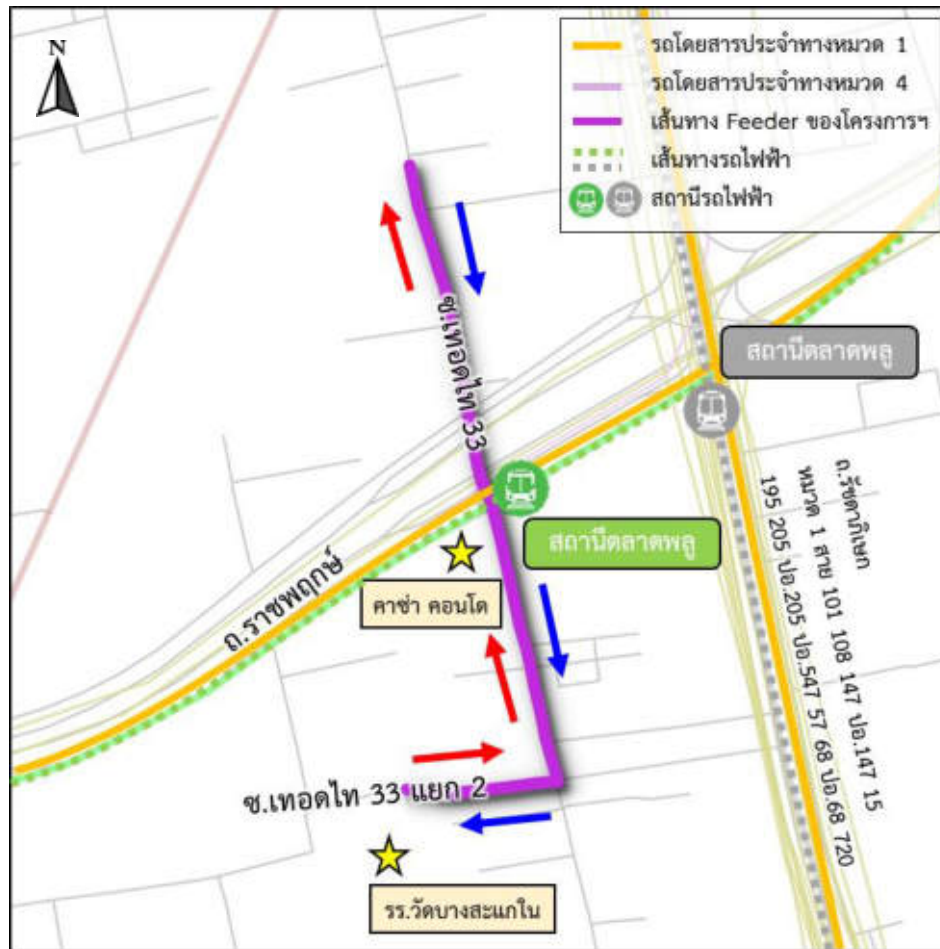


ถ.เรวัติ





44. สถานีตลาดพลู



ผังสีน้ำศาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



ความหนาแน่นประชากรมากกว่า 10,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	วัดบางสะแกนอก - วัดบางสะแกใน
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีตลาดพลู (สายสีเขียว สีลม)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	1.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	7 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	4 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	7,223 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	459 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 13,485 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



ซอยเทอดไท 33



ซอยเทอดไท 33 แยก 2

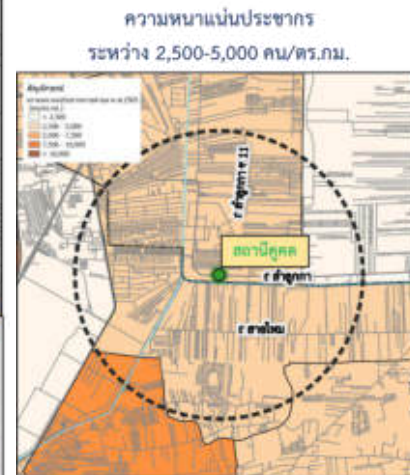
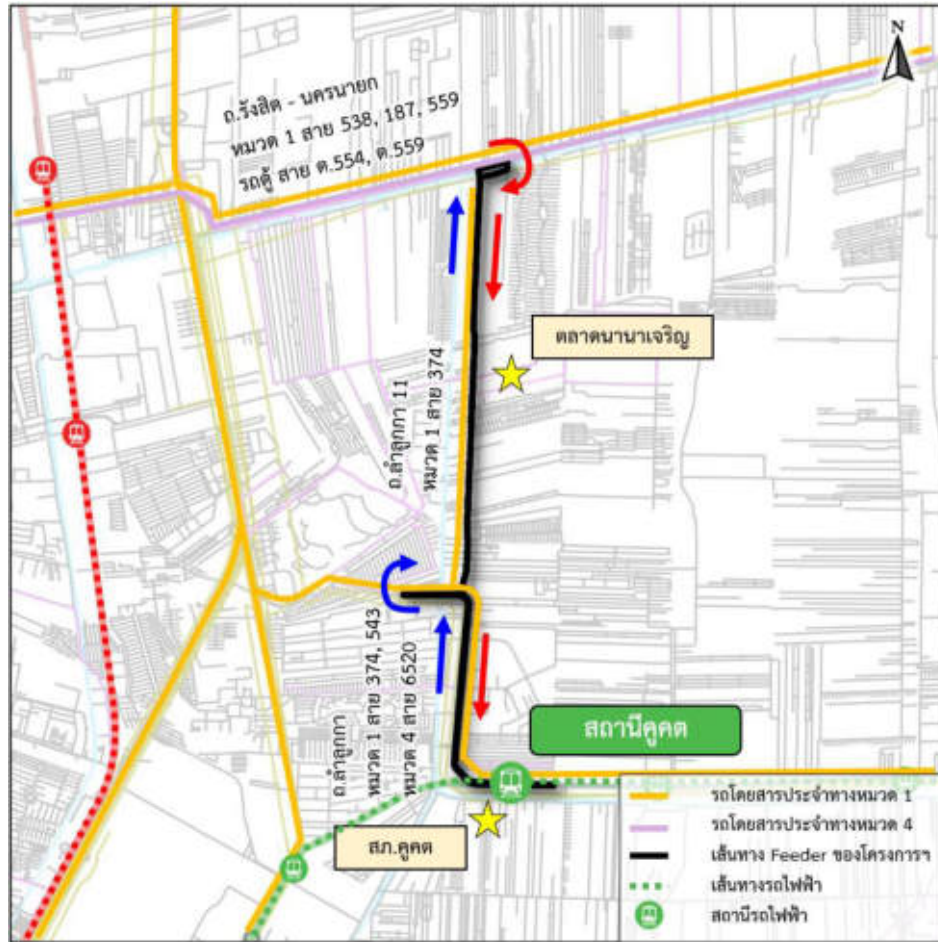


Back

ภาคผนวก ค

แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)
ระยะยาว ๖๖ เส้นทาง

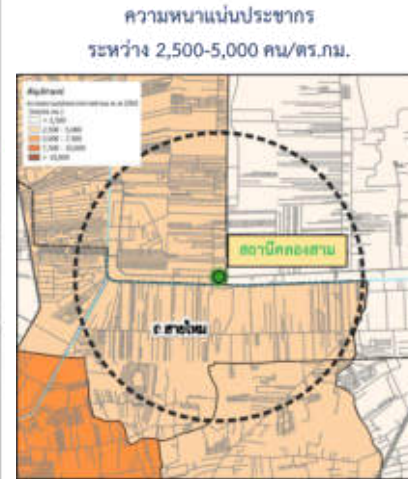
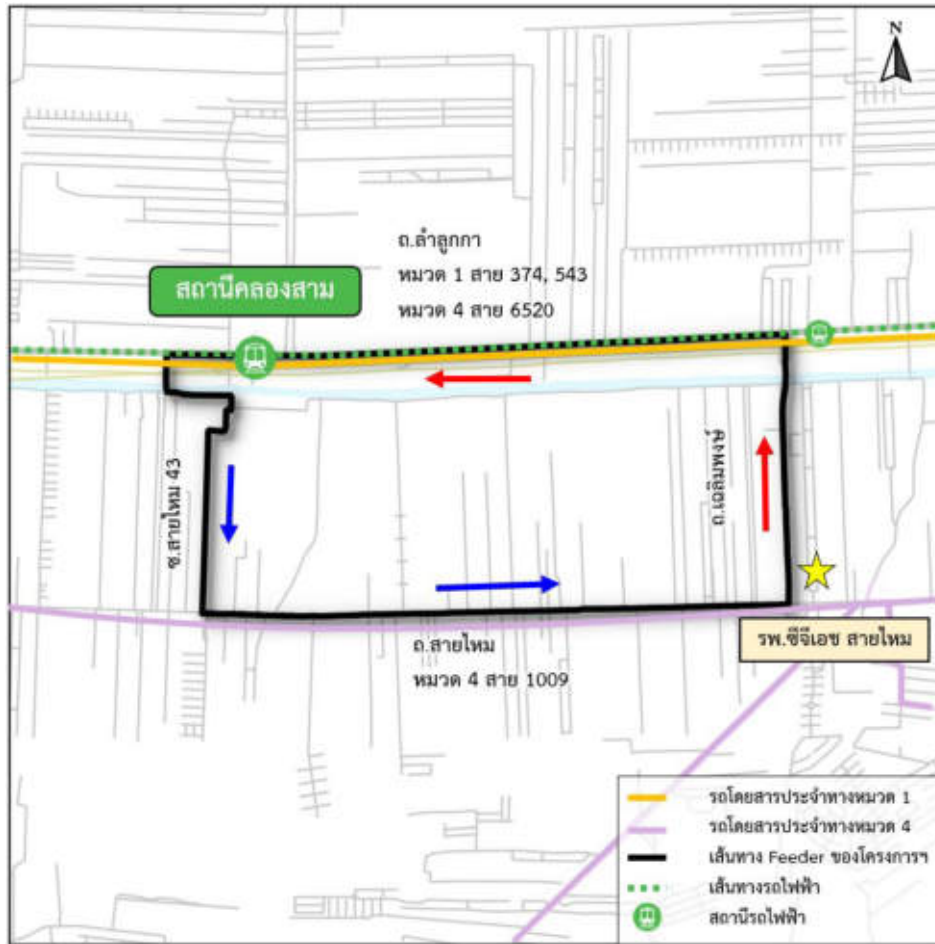
6. สถานีคูคต (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีคูคต - คลองสาม
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคูคต (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	16.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	51 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	26 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	10,520 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,202 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 35,327 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 6 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 9 นาที
จำนวนรถให้บริการ	6 คัน



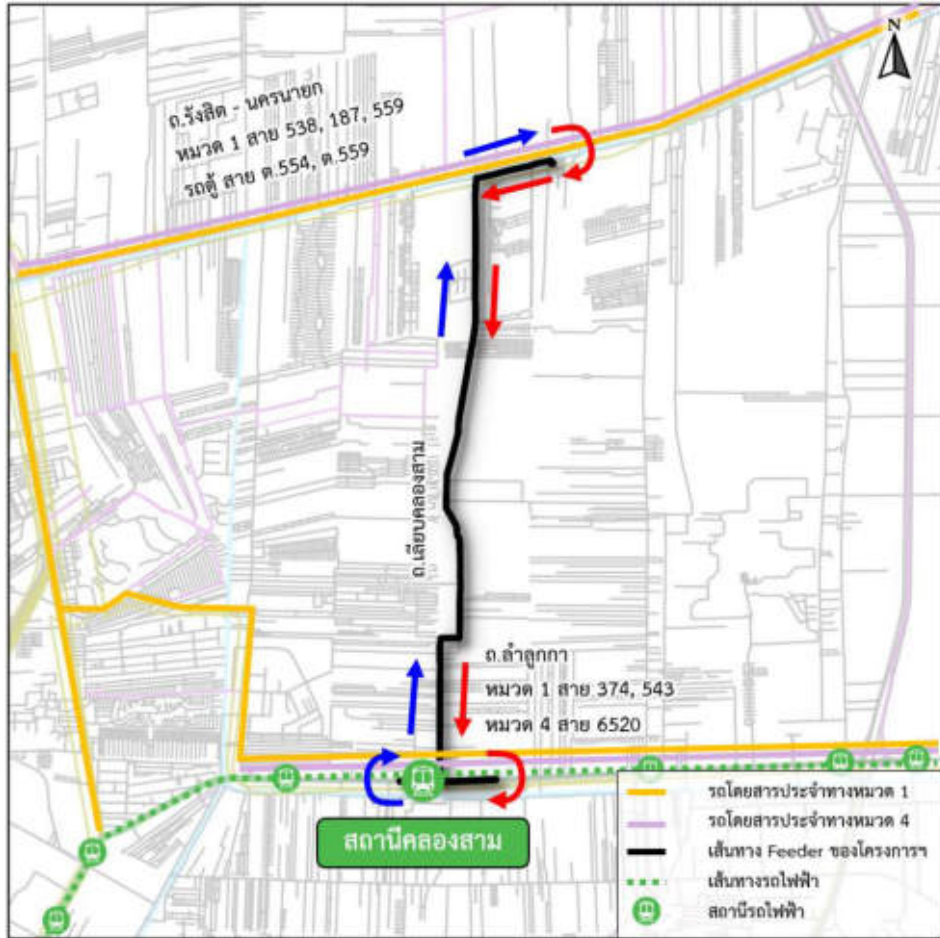
7. สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ 1)



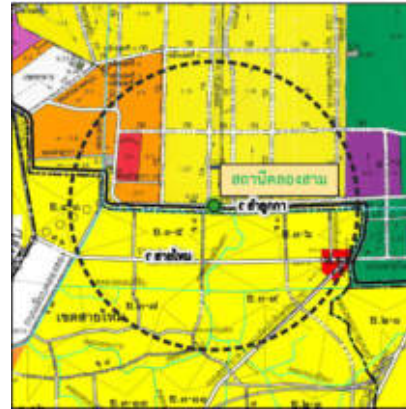
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีคลองสาม - ด.สายไหม
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคลองสาม (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	8.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	37 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	19 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2572
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2572	1,484 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2572	985 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 28,946 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	4 คัน



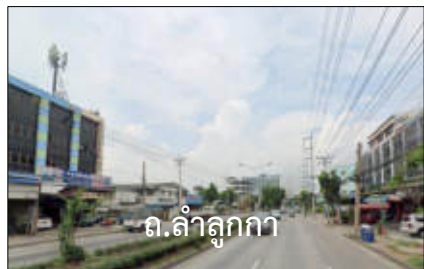
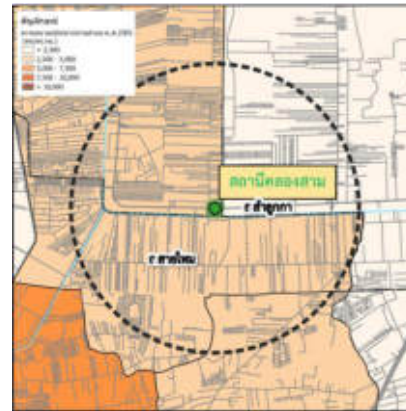
8. สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ 2)



ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



ถ.ลำลูกกา



ถ.เลียบคลองสาม



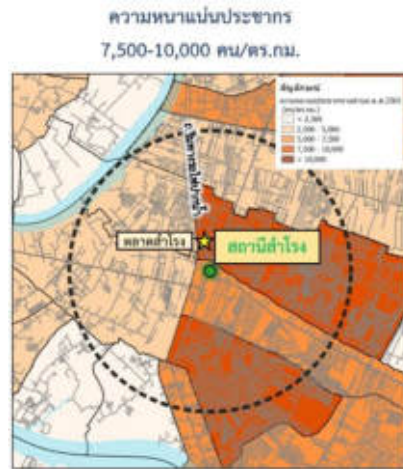
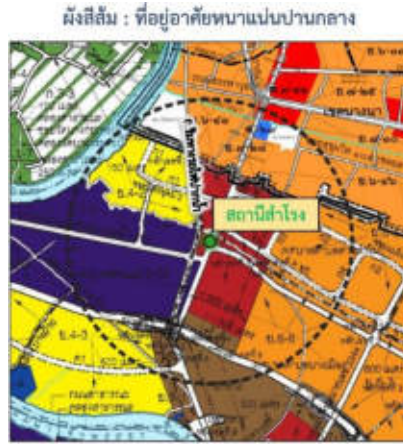
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีคลองสาม - ดรีมเวิลด์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคลองสาม (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	18.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	63 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	32 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2572
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2572	1,484 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2572	850 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 24,988 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 13 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน

9. สถานีคลองห้า



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีคลองห้า - ถ.รังสิต นครนายก
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคลองห้า (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	20.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	56 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	28 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2572
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า	1,188 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2572	
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder	903 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2572	(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 26,536 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที
	นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน

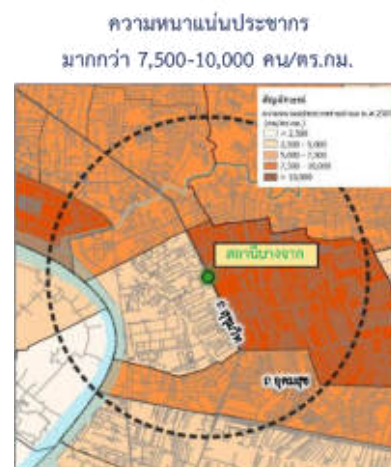
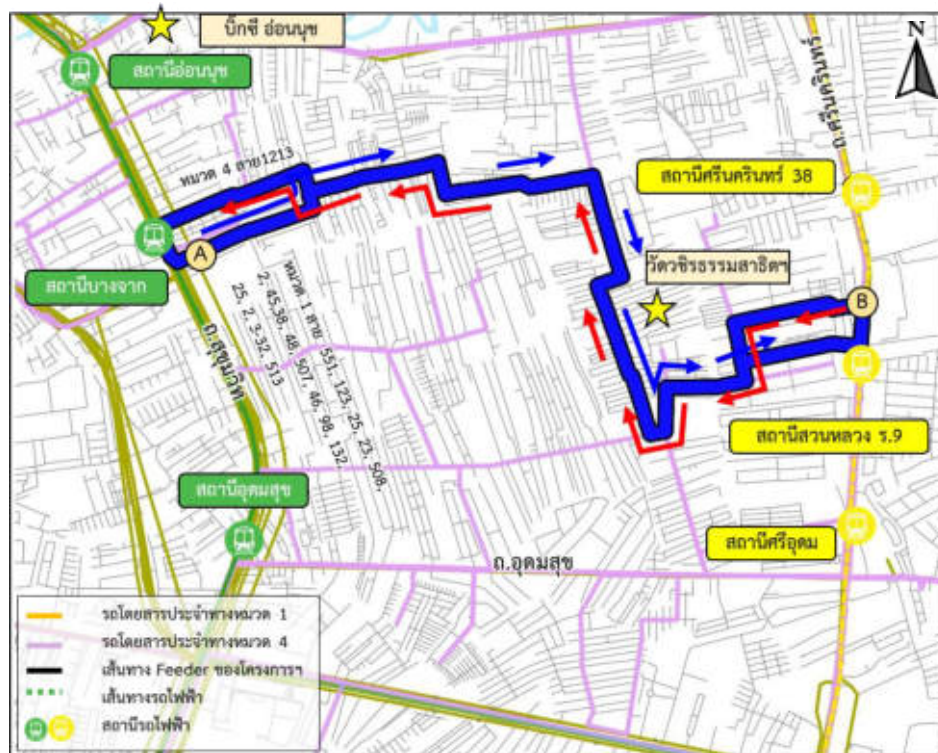
11. สถานีสำโรง



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดคลองเตย - ตลาดสำโรง
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีสำโรง (สายสีเขียว สุขุมวิท) สถานีสำโรง (สายสีเหลือง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	32.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	81 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	41 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	19,138 คนต่อวัน (สำโรง) 5,702 คนต่อวัน (สำโรง)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	2,594 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 76,226 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 3 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 4 นาที
จำนวนรถให้บริการ	17 คัน

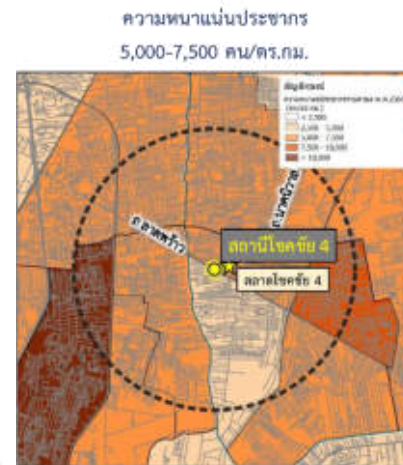
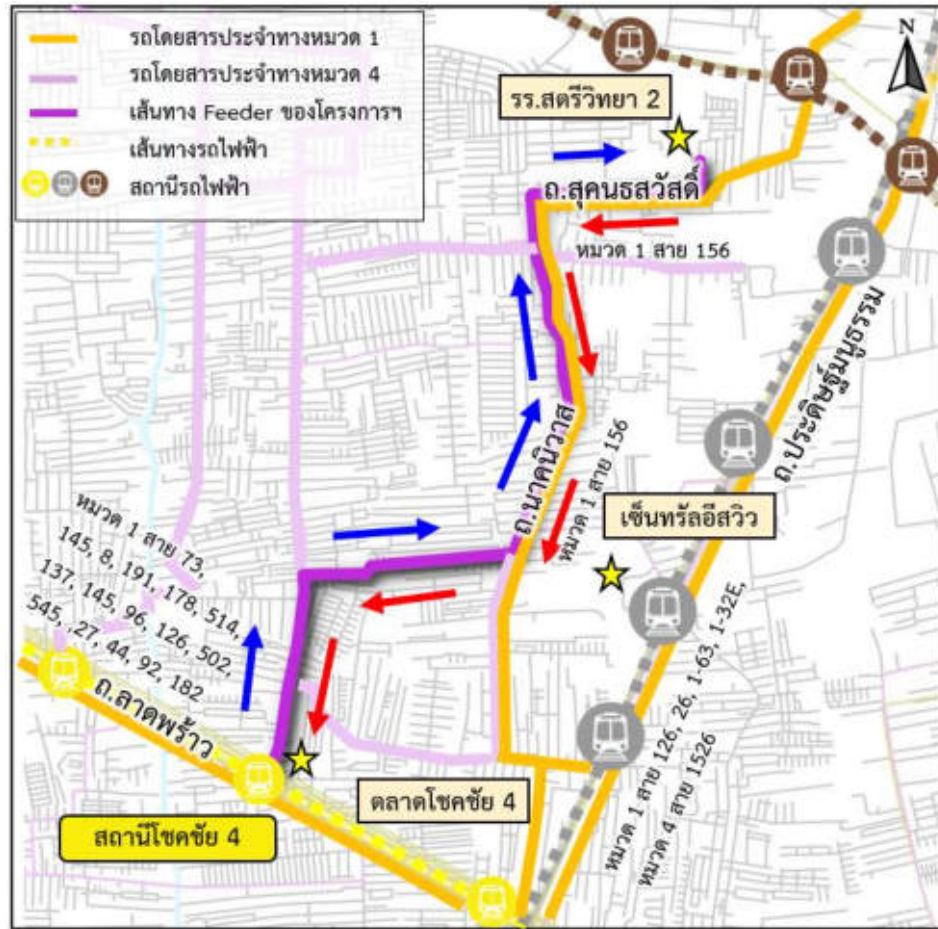


12. สถานีบางจาก



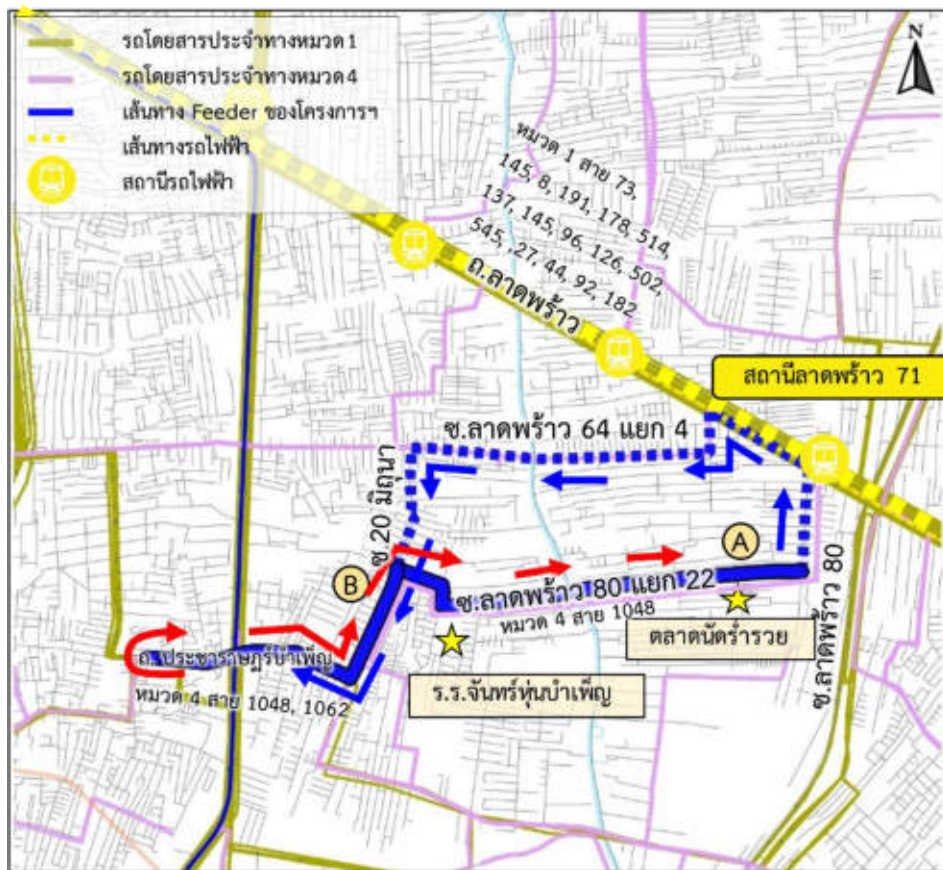
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีบางจาก (สายสีเขียวเข้ม) - สถานีสวนหลวง ร.9 (สายสีเหลือง)
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีบางจาก (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีสวนหลวง ร. 9 (สีเหลือง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	29.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	105 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	53 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	8,130 คนต่อวัน (บางจาก) 8,894 คนต่อวัน (สวนหลวง ร. 9)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,560 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 45,831 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 5 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 7 นาที
จำนวนรถให้บริการ	14 คัน

14. สถานีโซคชัย 4



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดโซคชัย 4 - ตลาดจระเข้บัว
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีโซคชัย 4 (สี่เหลี่ยม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	11.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	57 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	29 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	7,026 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,018 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 29,905 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน

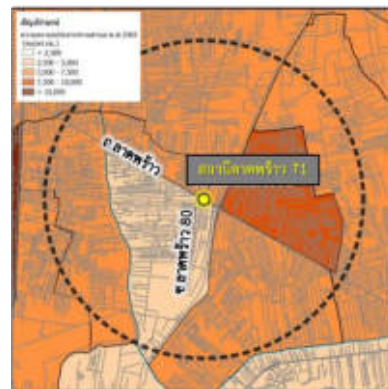
15. สถานีลาดพร้าว 71



ผังสีเหลือง และสีส้ม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ถึงปานกลาง

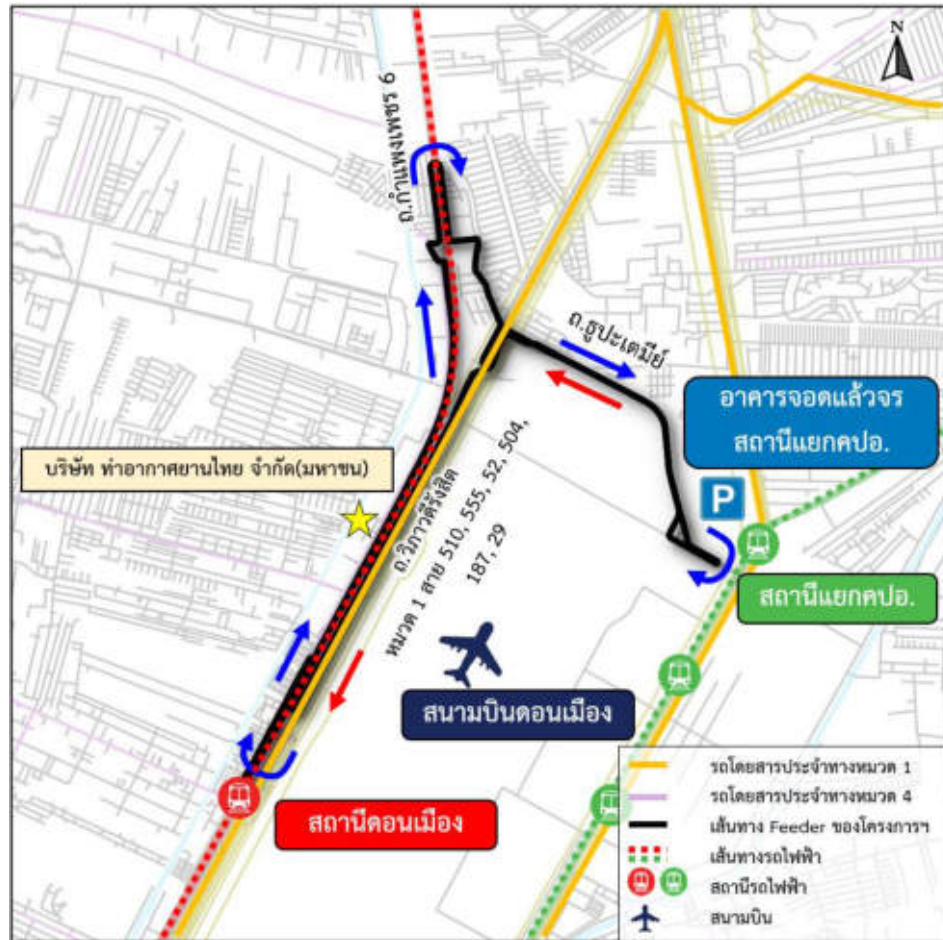


ความหนาแน่นประชากร ระหว่าง 2,500-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดนัดจตุจักร - แยกช.20 มิถุนา (เส้นทางต่อขยายจากเส้นทางเดิม)
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีลาดพร้าว 71 (สีเหลือง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	10.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	81 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	41 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,571 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,659 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 48,749 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถสามล้อ EV (6 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 3 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 4 นาที
จำนวนรถให้บริการ	41 คัน

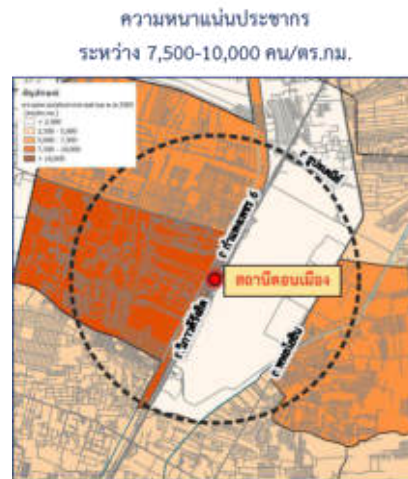
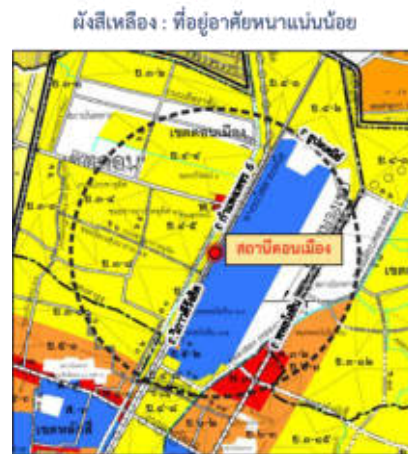
18. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 2)



ถ.กำแพงเพชร 6



ถ.รูปะเตมีย์



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

สถานีดอนเมือง - สถานีแยกคปอ.

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีดอนเมือง (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)
สถานีแยกคปอ. (สีเขียว สุขุมวิท)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

29.5 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

63 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

32 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568

24,053 คนต่อวัน (ดอนเมือง)
9,504 คนต่อวัน (แยกคปอ.)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder
ปี พ.ศ. 2568

879 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 25,838 คน)

รูปแบบการให้บริการ

Fixed Route

รูปแบบรถ

รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)

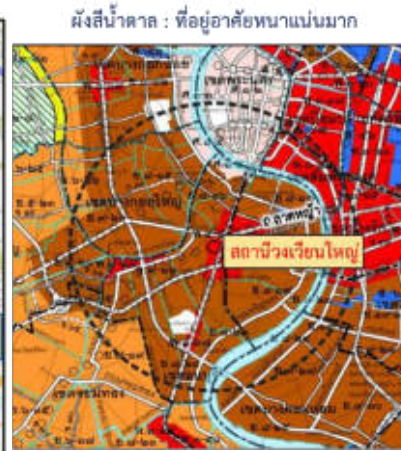
ความถี่การให้บริการ

ช่วงเร่งด่วน 8 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที

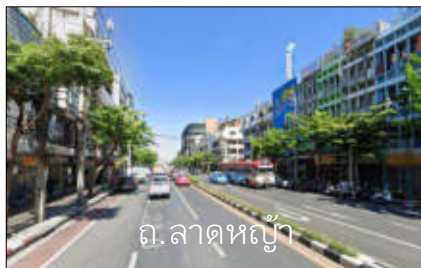
จำนวนรถให้บริการ

5 คัน

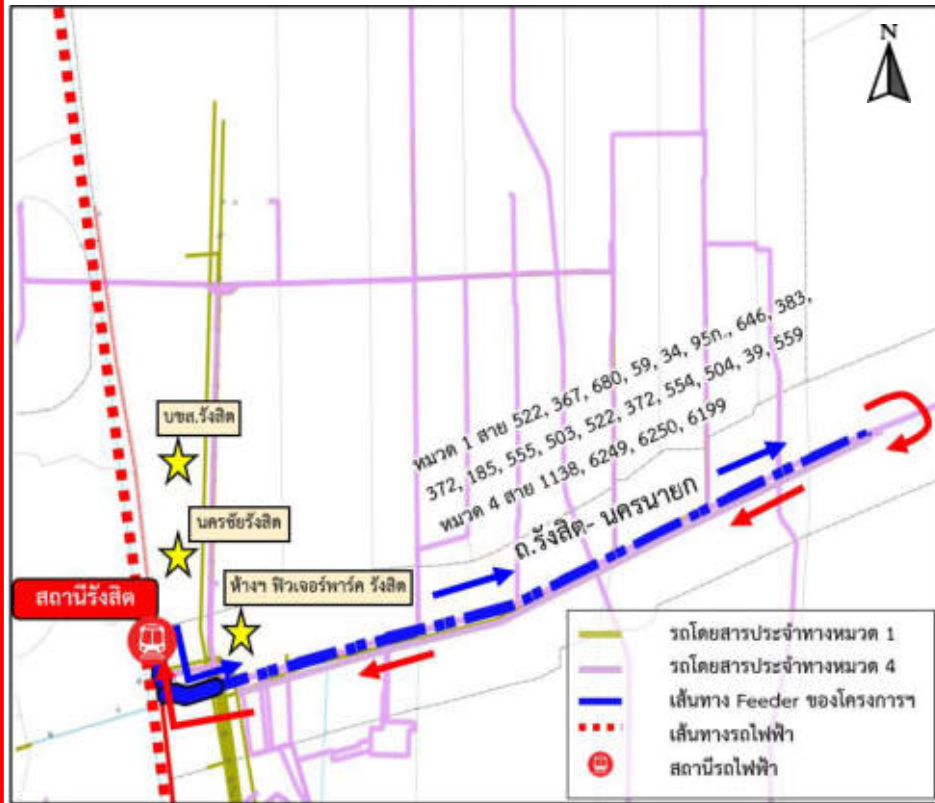
19. สถานีวงเวียนใหญ่



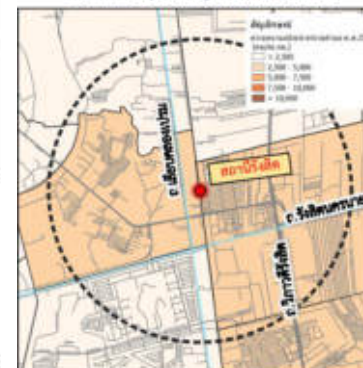
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	วงเวียนใหญ่ - ท่าเรือคลองสาน
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีวงเวียนใหญ่ (สีแดง) สถานีคลองสาน (สีทอง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	13 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	7 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2578
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2578	939 คนต่อวัน (วงเวียนใหญ่) 1,714 คนต่อวัน (คลองสาน)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2578	963 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 28,293 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถสามล้อ EV (6 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	4 คัน



20. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 1)



ผังสีเหลือง สีส้ม และสีแดง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่น
น้อยถึงปานกลาง และพื้นที่พาณิชย์กรรม



ถ.รังสิต นครนายก



ถ.เลียบคลองรังสิต



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

สถานีรังสิต - ัญบุรี คลอง 7

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ

สถานีรังสิต (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

42.2 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

173 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

87 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ
ปี พ.ศ. 2568

20,909 คนต่อวัน

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder
ปี พ.ศ. 2568

924 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 27,150 คน)

รูปแบบการให้บริการ

Fixed Route

รูปแบบรถ

รถบัส EV (38 ที่นั่ง)

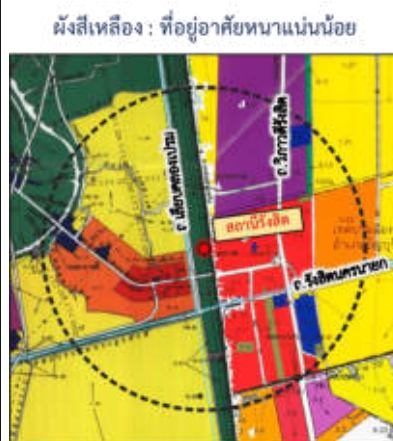
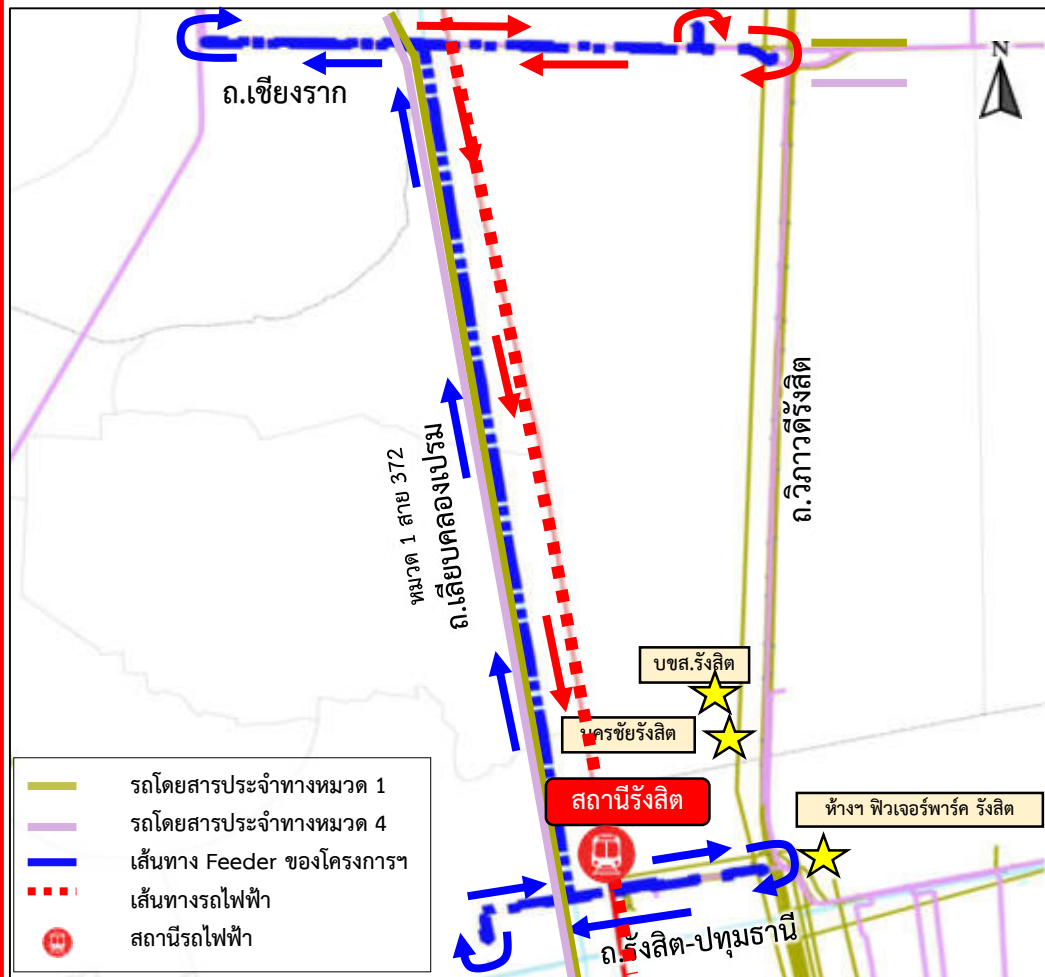
ความถี่การให้บริการ

ช่วงเร่งด่วน 20 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 29 นาที

จำนวนรถให้บริการ

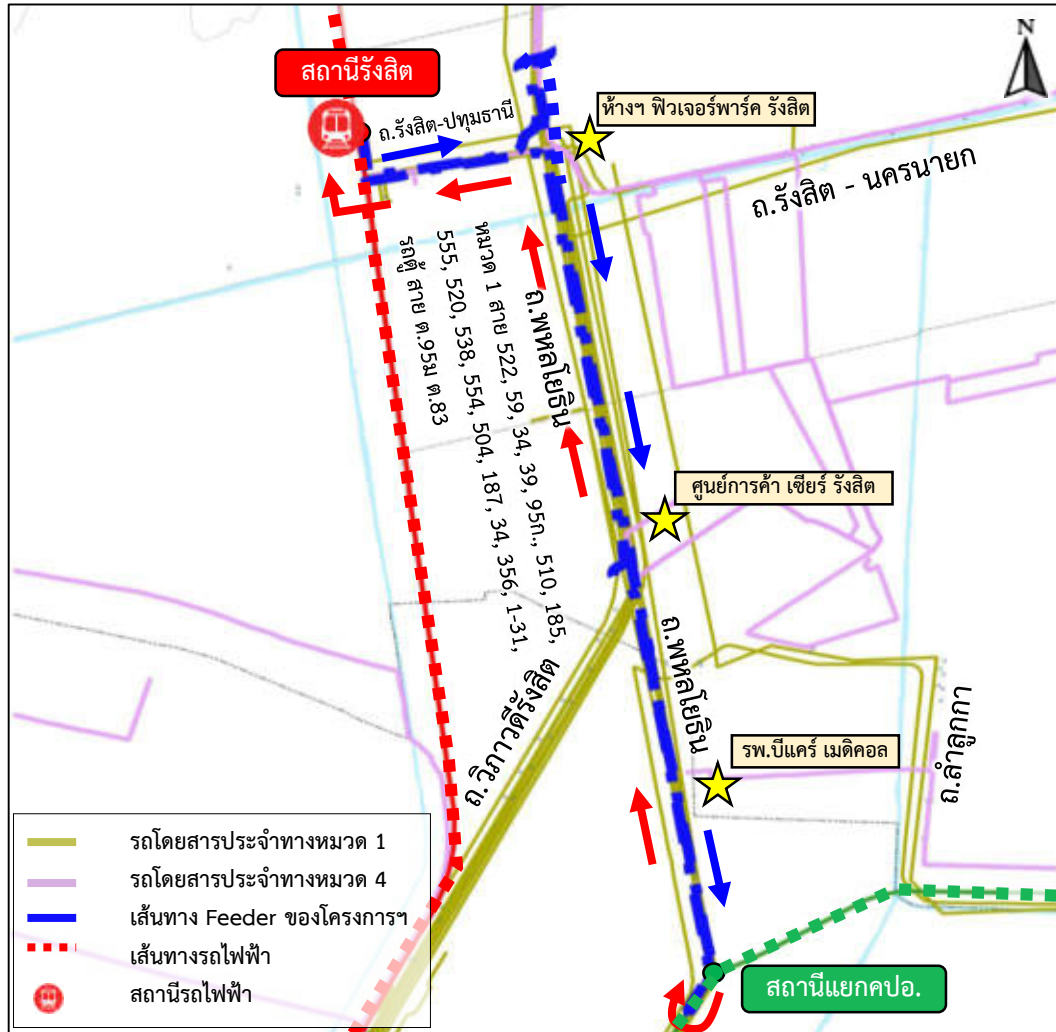
9 คัน

21. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีรังสิต (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	38.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	179 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	90 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	20,909 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	2,174 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 63,887 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถบัส EV (38 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที
จำนวนรถให้บริการ	23 คัน

22. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 3)



ผังสีส้ม และสีแดง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่น
ปานกลาง และพื้นที่พาณิชย์กรรม



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

สถานีรังสิต - สถานีแยกคปอ.
(สายสีเขียวเข้ม)

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีรังสิต (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)
สถานีแยกคปอ. (สีเขียว สุขุมวิท)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

20.0 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

96 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

48 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568

20,909 คนต่อวัน (รังสิต)
9,504 คนต่อวัน (แยกคปอ.)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
Feeder ปี พ.ศ. 2568

1,066 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 31,321 คน)

รูปแบบการให้บริการ

Fixed Route

รูปแบบรถ

รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)

ความถี่การให้บริการ

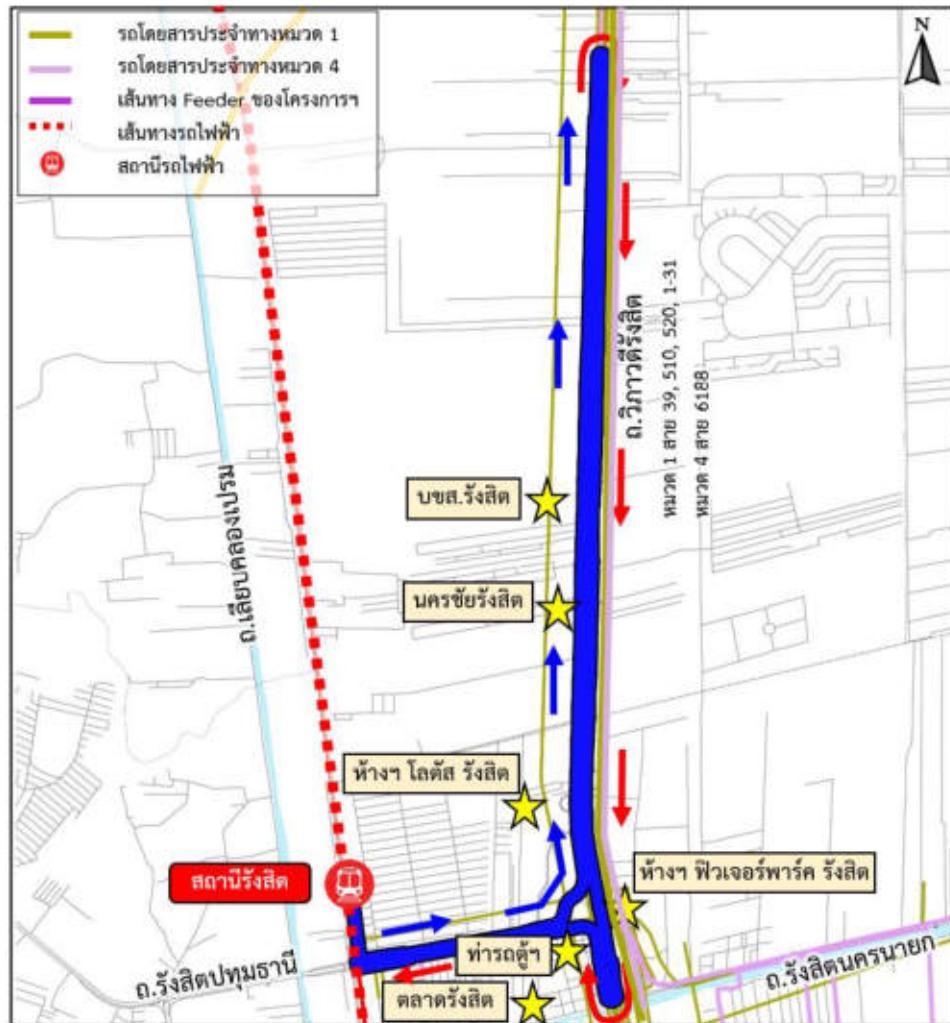
ช่วงเร่งด่วน 7 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที

จำนวนรถให้บริการ

9 คัน



23. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 4)



ผังสีเหลือง และสีแดง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และพื้นที่พาณิชยกรรม

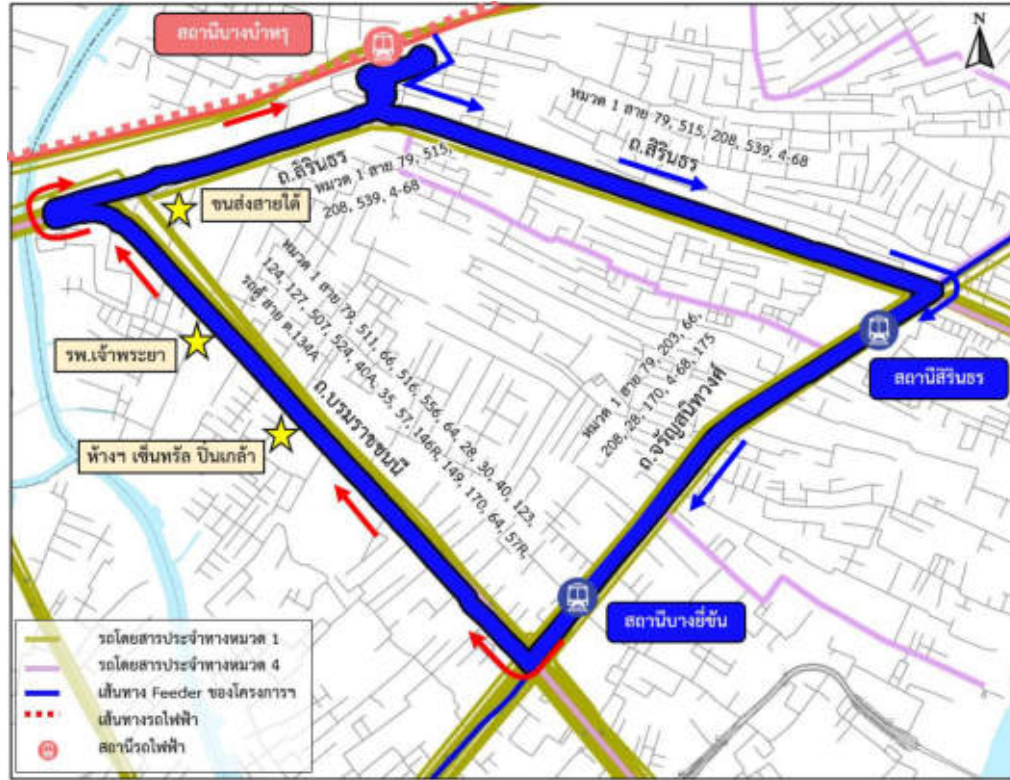


ความหนาแน่นประชากร ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีรังสิต - ห้างสรรพสินค้า พิวเจอร์พาร์ค รังสิต
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีรังสิต (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	14.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	70 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	35 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	20,909 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,774 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 52,115 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถบัส EV (38 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 10 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 15 นาที
จำนวนรถให้บริการ	7 คัน

24. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

สถานีบางบำหรุ - สถานีขนส่งผู้โดยสาร
กรุงเทพ (สายใต้ใหม่)

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีบางบำหรุ (สีแดง บางซื่อ-ตลิ่งชัน)
สถานีบางยี่ขัน (สีน้ำเงิน)
สถานีสิรินธร (สีน้ำเงิน)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

8.1 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

48 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

24 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568

1,771 คนต่อวัน (บางบำหรุ)
12,496 คนต่อวัน (บางยี่ขัน)
6,047 คนต่อวัน (สิรินธร)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder
ปี พ.ศ. 2568

1,619 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 47,573 คน)

รูปแบบการให้บริการ

Fixed Route

รูปแบบรถ

รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)

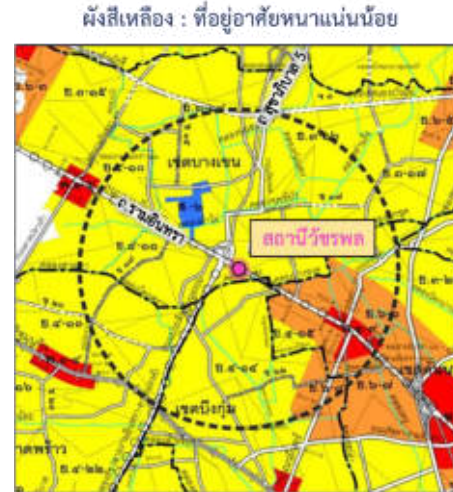
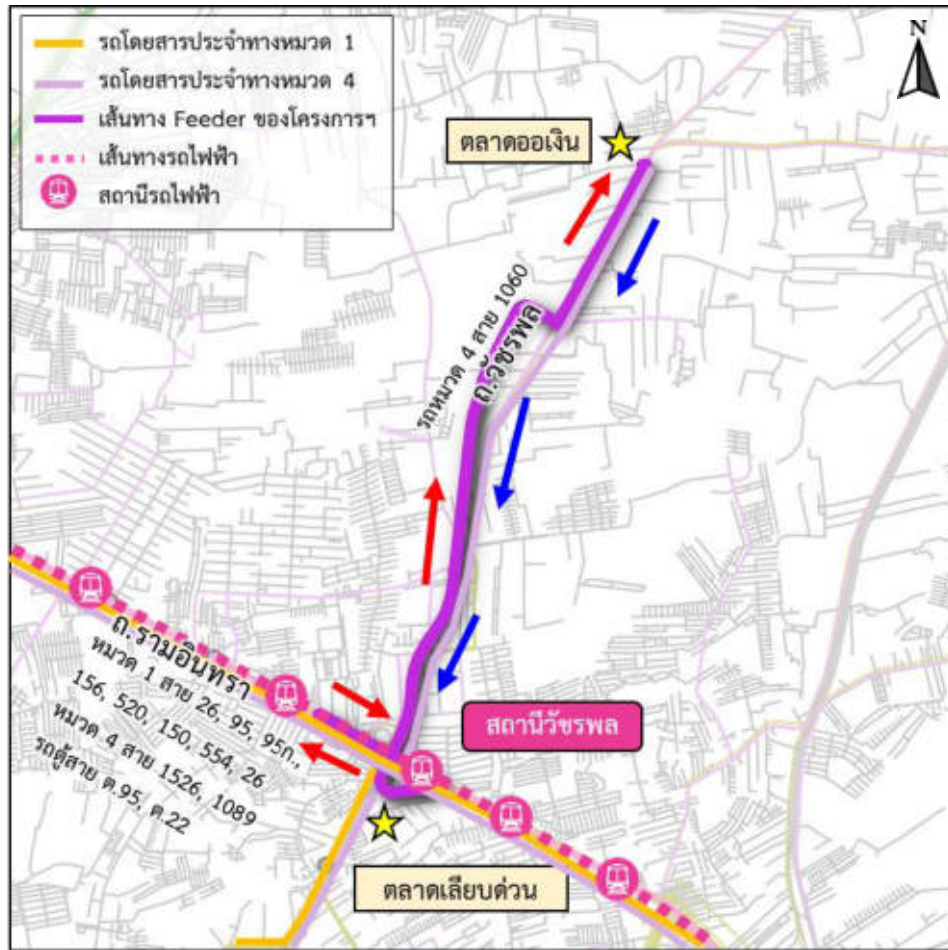
ความถี่การให้บริการ

ช่วงเร่งด่วน 4 นาที
นอกช่วงเร่งด่วน 7 นาที

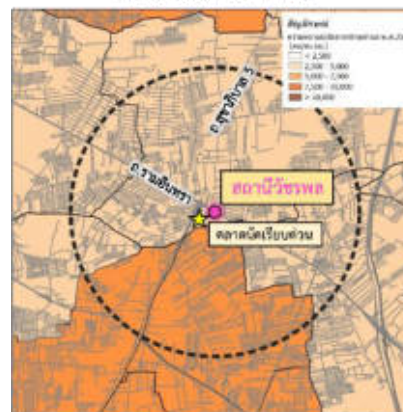
จำนวนรถให้บริการ

7 คัน

25. สถานีวัชรพล



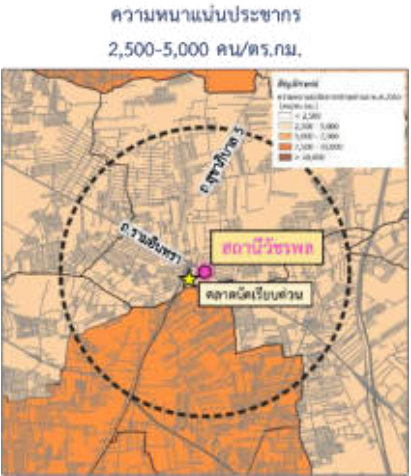
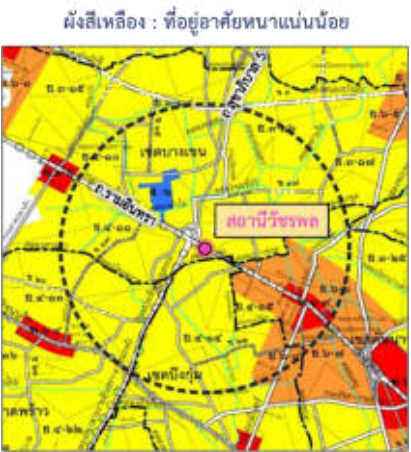
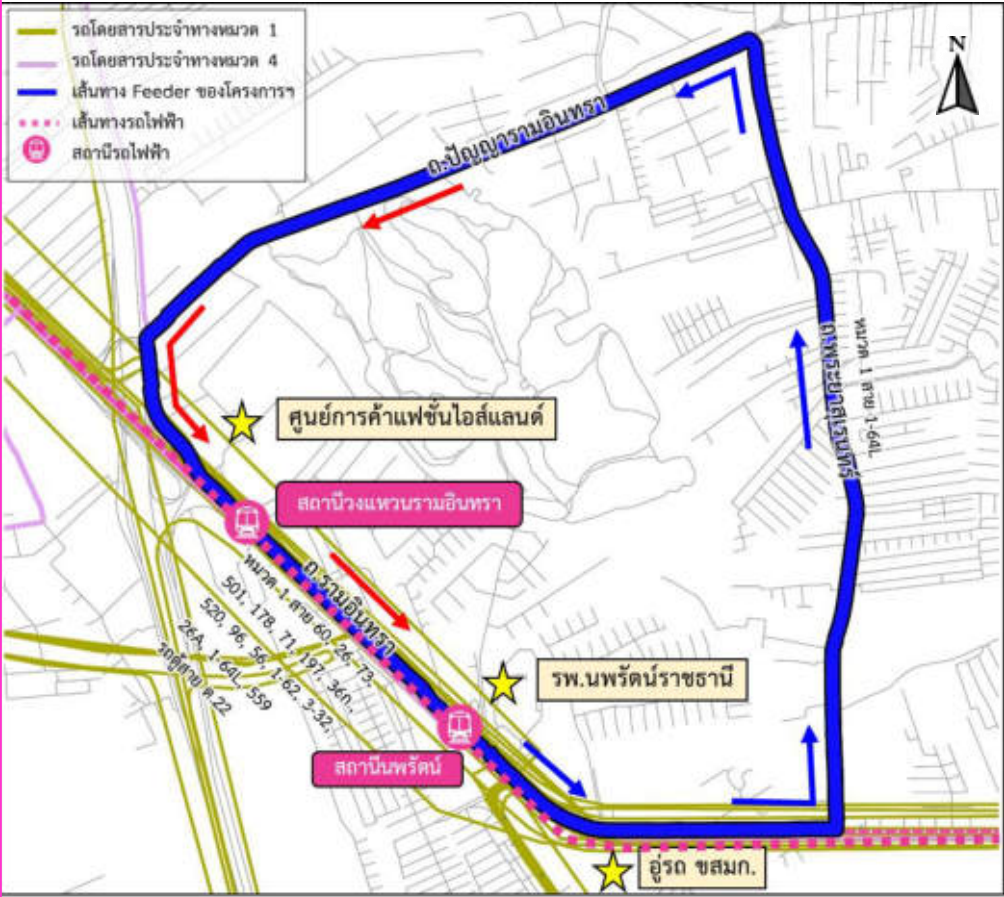
ความหนาแน่นประชากร
2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดดอกเงิน - ถ.รามอินทรา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีวัชรพล (สีชมพู)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	16.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	73 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	37 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	10,018 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,169 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 34,349 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 6 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 9 นาที
จำนวนรถให้บริการ	8 คัน



26. สถานีวงแหวนรามอินทรา และสถานีนพรัตน์



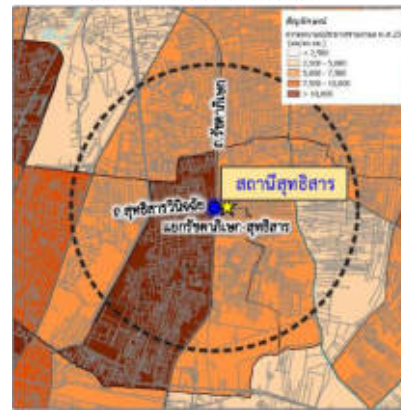
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	รพ.นพรัตน์ราชธานี - ถ.ปทุมธานีรามอินทรา - ศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีวงแหวนรามอินทรา (สีชมพู) สถานีนพรัตน์ (สีชมพู)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	9.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	57 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	29 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	12,655 คนต่อวัน (วงแหวนรามอินทรา) 4,161 คนต่อวัน (นพรัตน์)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,101 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 32,342 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	6 คัน



27. สถานีสุทธิสาร



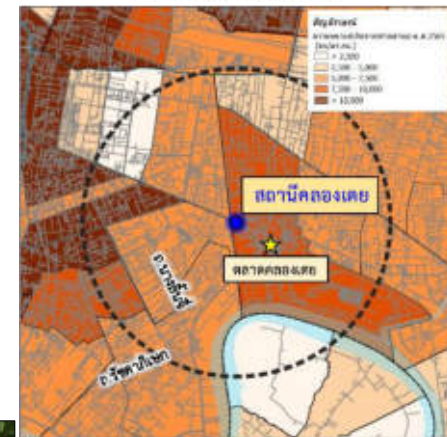
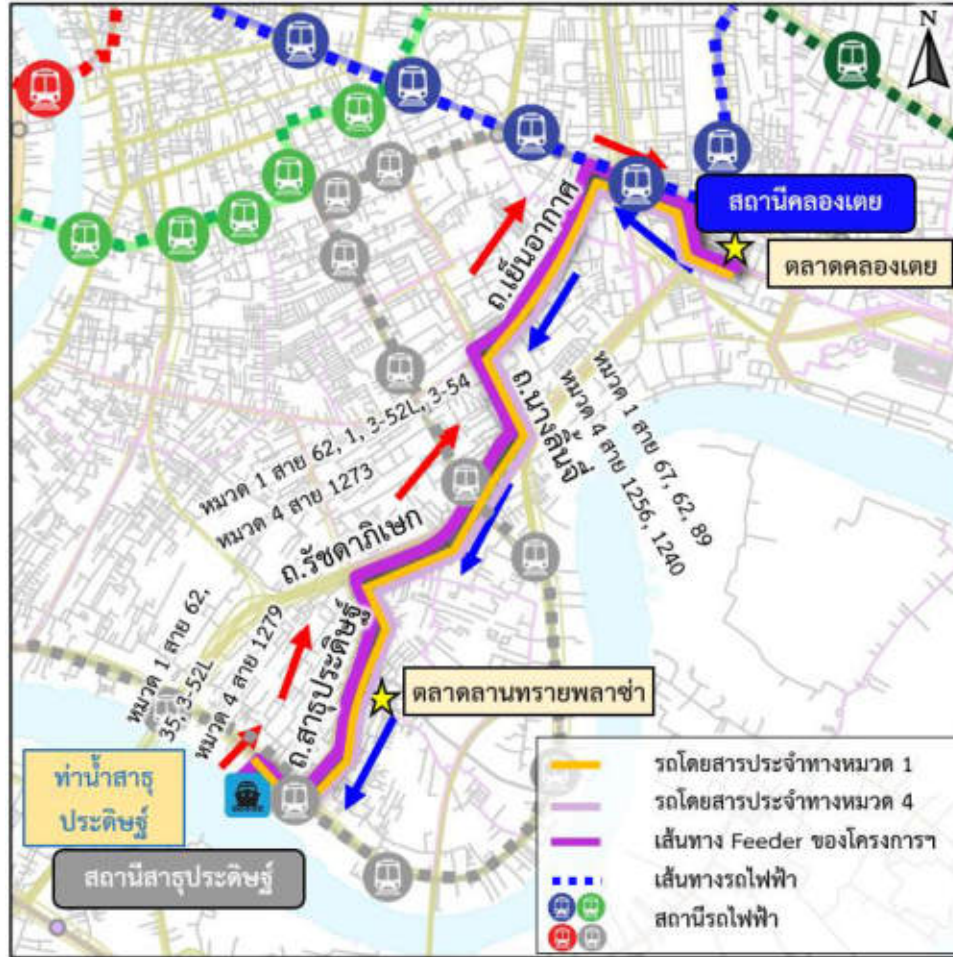
ความหนาแน่นประชากร
มากกว่า 10,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ซอยอินทามะระ 11 - ซอยอำภาศิริ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีสุทธิสาร (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	6.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	19 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	10 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ ปี พ.ศ. 2568	17,415 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,052 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 30,907 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถสามล้อ EV (6 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 5 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 7 นาที
จำนวนรถให้บริการ	7 คัน

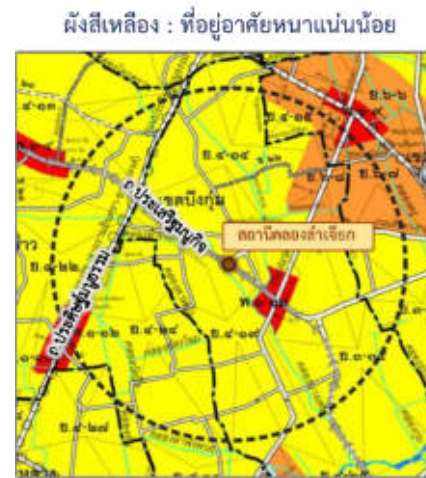
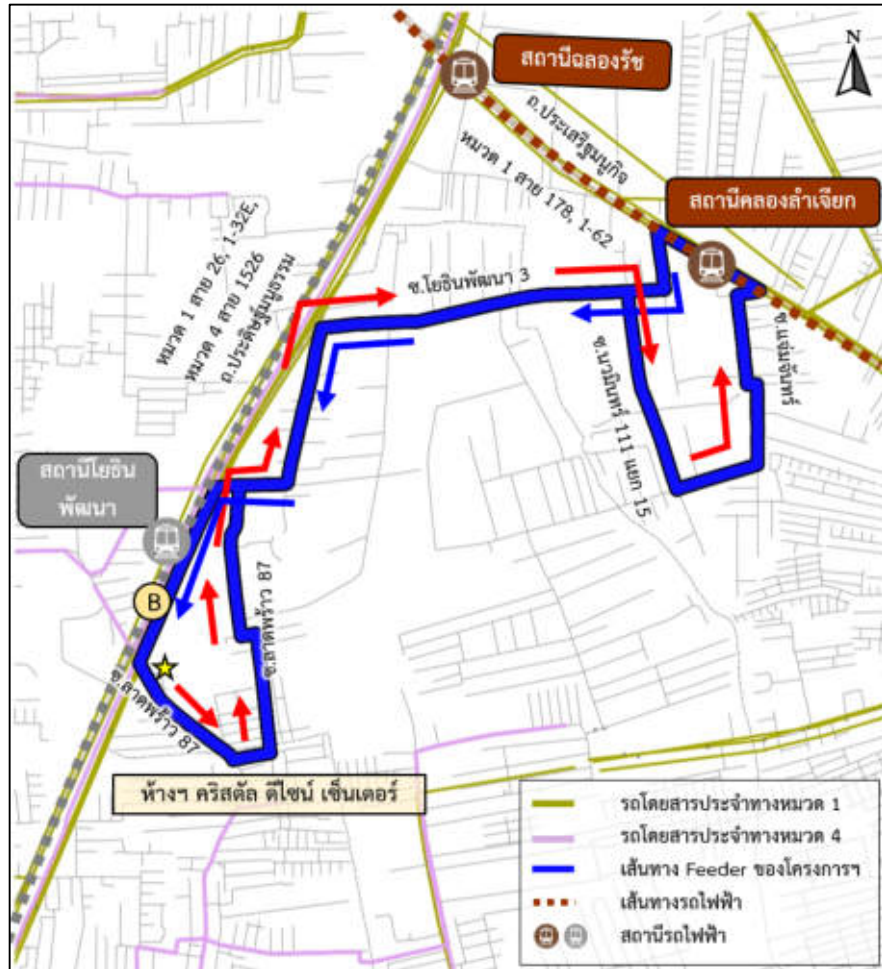


28. สถานีคลองเตย

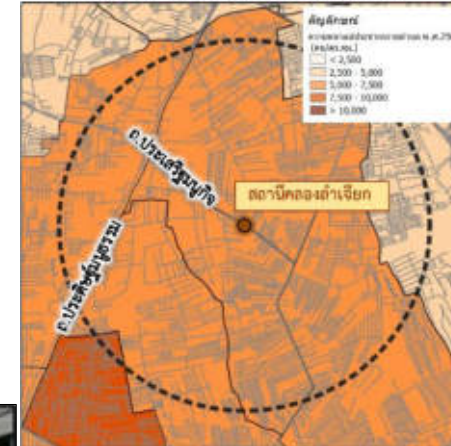


เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดคลองเตย - ท่าน้ำสาธประดิษฐ์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคลองเตย (สีน้ำเงิน) สถานีสาธประดิษฐ์ (สีเทา)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	16.8 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	51 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	26 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	22,755 คนต่อวัน (คลองเตย) 4,949 คนต่อวัน (สาธประดิษฐ์)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,842 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 54,124 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 4 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 6 นาที
จำนวนรถให้บริการ	8 คัน

30. สถานีคลองลำเจียก



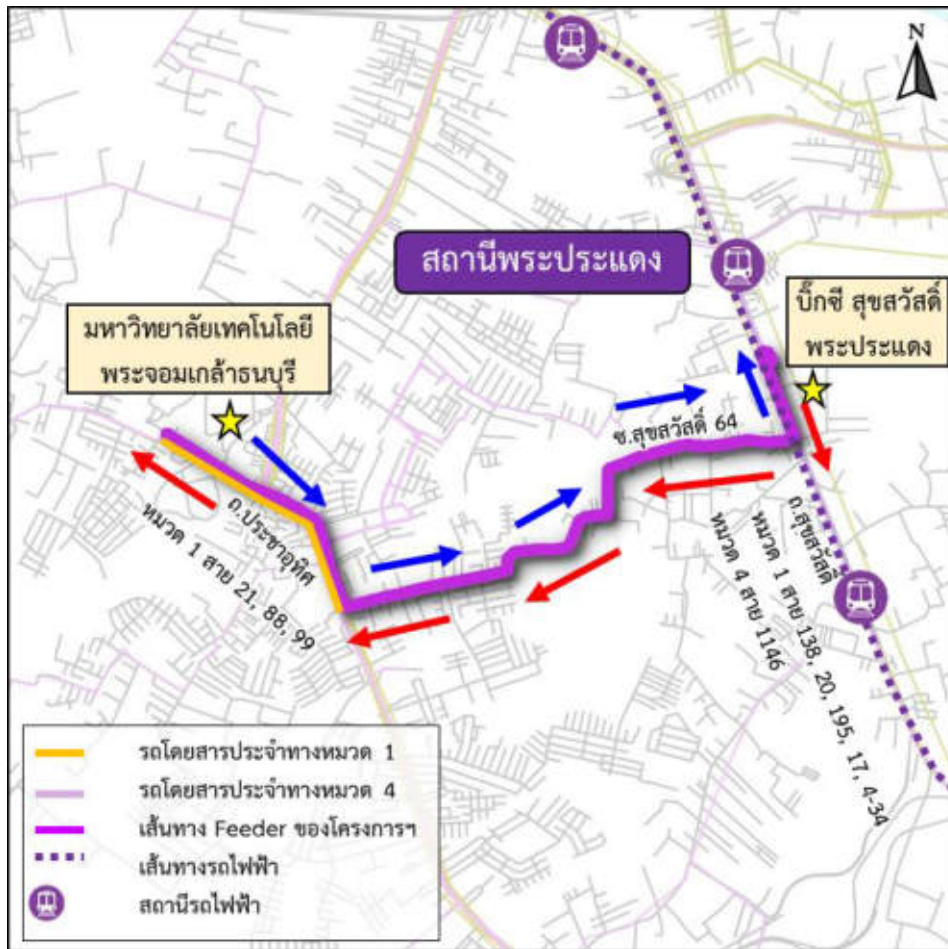
ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 5,000-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ชอยแจ่มจันทร (สายสีน้ำตาล) - คริสตัล ดีไซน์ เซ็นเตอร์ (สถานีโยธินพัฒนา สายสีเทา)
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคลองลำเจียก (สีน้ำตาล) สถานีโยธินพัฒนา (สีเทา)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	10.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	59 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	30 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2571	1,761 คนต่อวัน (คลองลำเจียก) 2,488 คนต่อวัน (โยธินพัฒนา)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2571	968 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 28,435 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน



36. สถานีพระประแดง



ผังสีเหลือง และสีส้ม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง

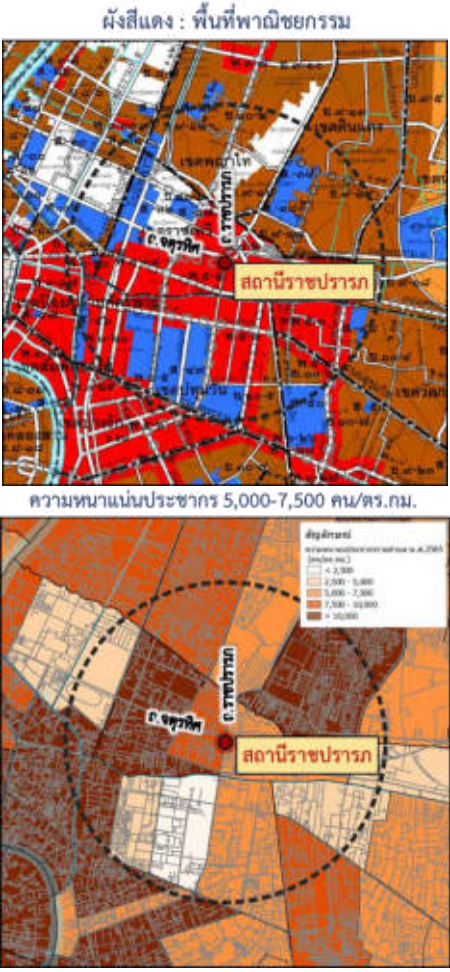
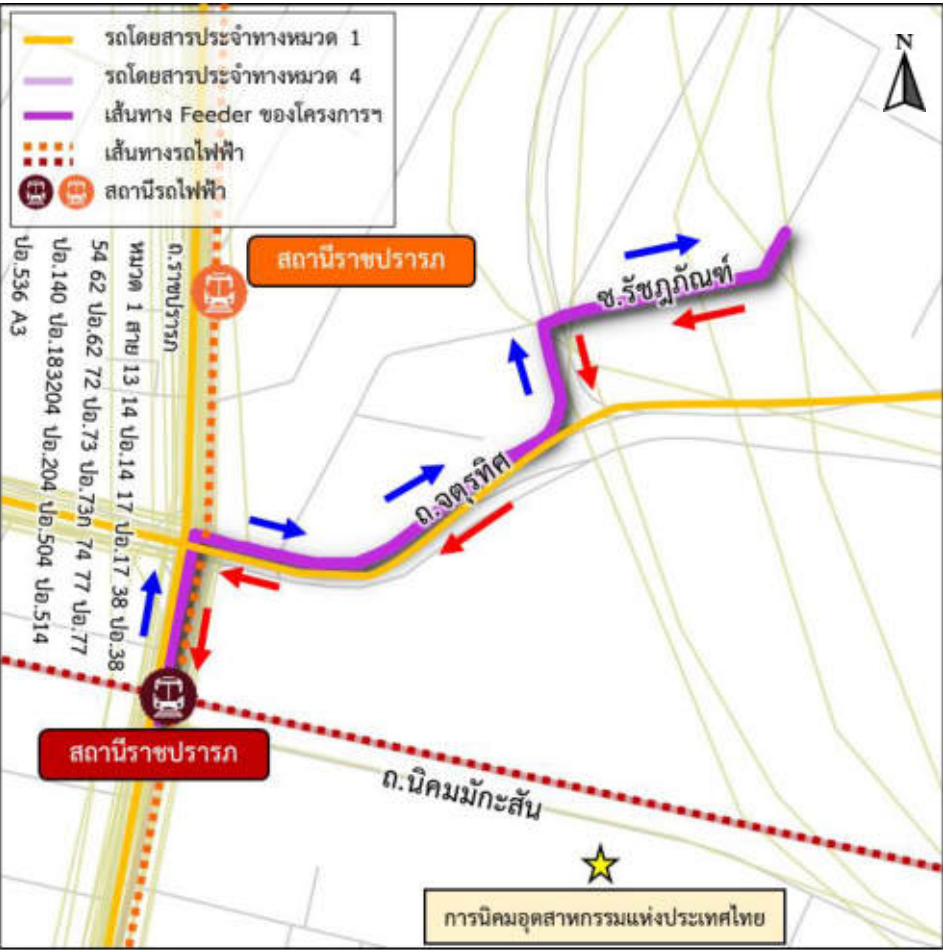


ความหนาแน่นประชากร
5,000-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สวนธนบุรีรมย์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	พระประแดง (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	10.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	31 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	16 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2570	9,056 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2570	869 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 25,530 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน

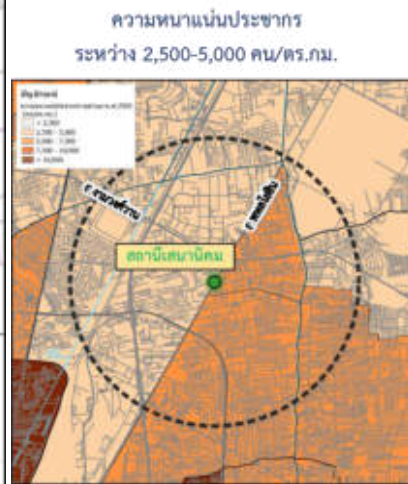
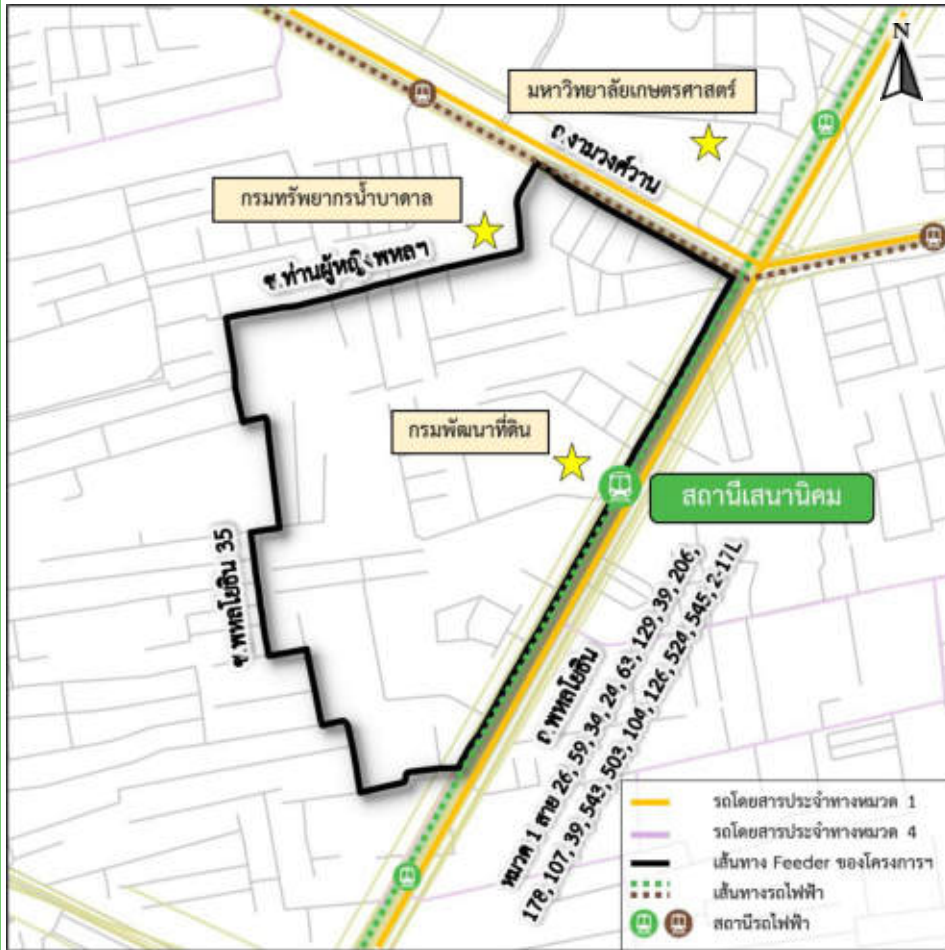
37. สถานีราชปรารภ



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	แยกมัยกะสัน - ซอยรัชฎาภิเษก
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีราชปรารภ (สาย ARL)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	1.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	9 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	5 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า	2,060 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2568	
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	285 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 8,385 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



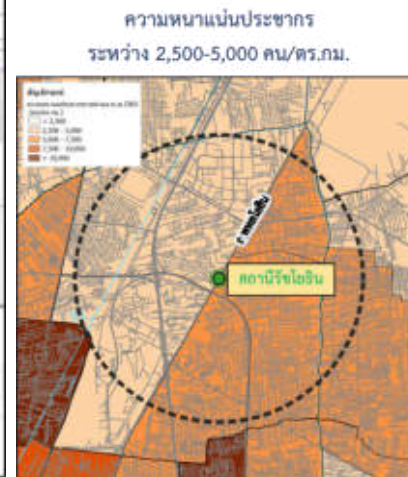
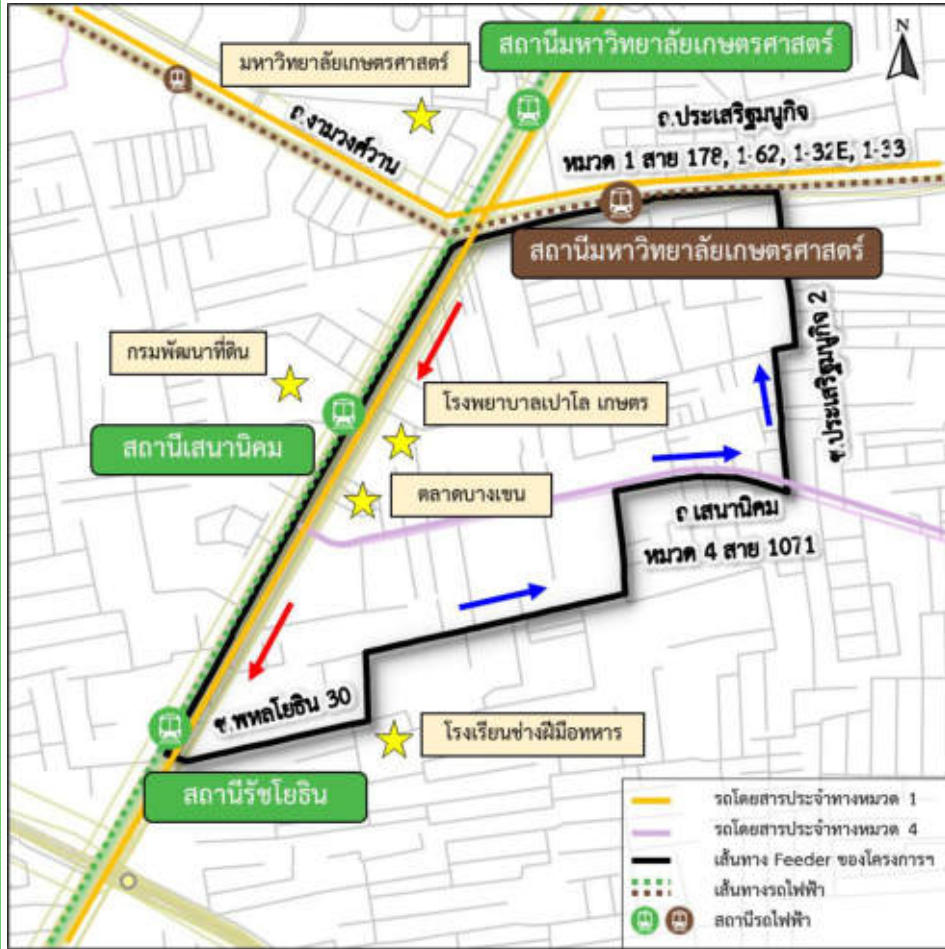
38. สถานีเสนานิคม (เส้นที่ 1)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีเสนานิคม - ช.พหลโยธิน 35
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีเสนานิคม (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	3.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	19 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	10 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	11,268 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	461 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 13,533 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



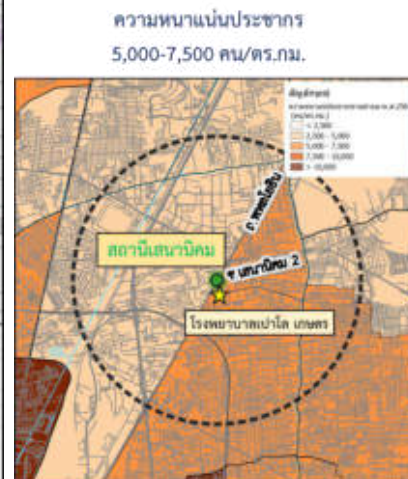
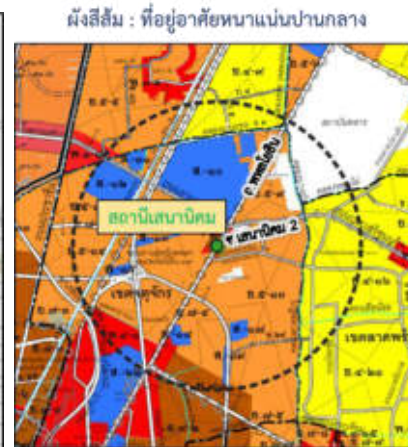
39. สถานีรัชโยธิน



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีรัชโยธิน - ถนนเสนานิคม
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีรัชโยธิน (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีเสนานิคม (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (สีน้ำตาล) (สีน้ำตาล)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	4.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	27 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	14 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	17,039 คนต่อวัน (รัชโยธิน) 5,054 คนต่อวัน (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) 11,269 คนต่อวัน (เสนานิคม)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	751 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 22,056 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



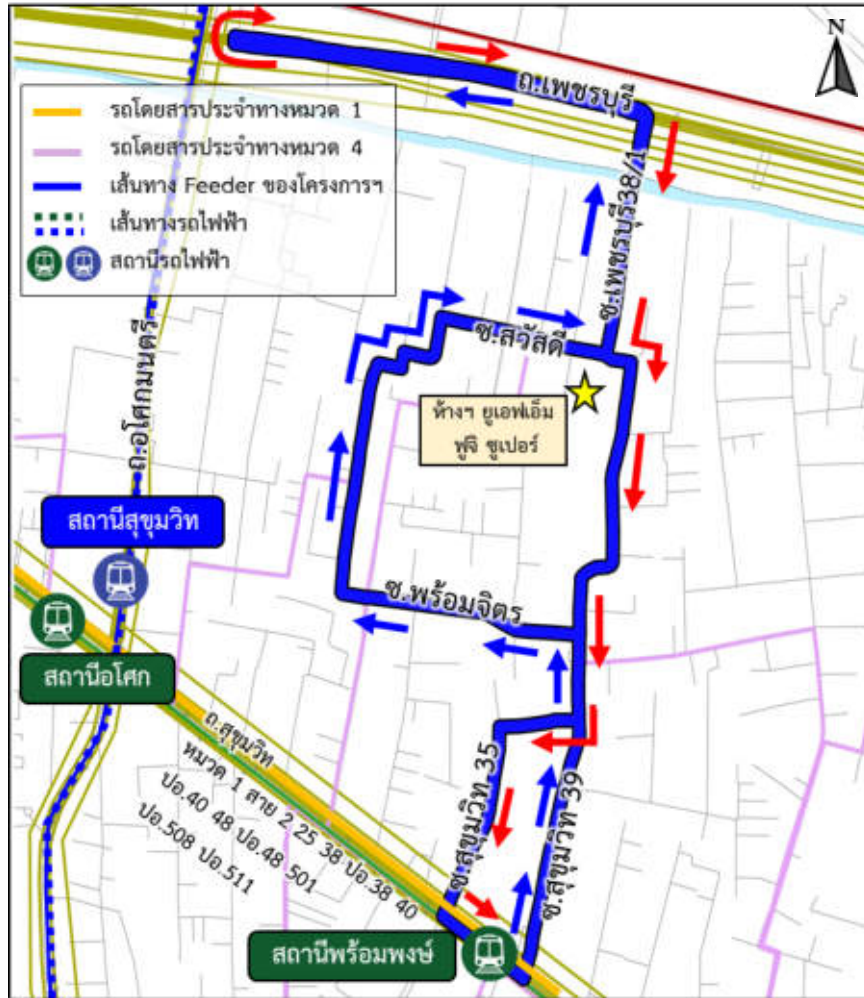
40. สถานีเสนานิคม (เส้นที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ถ.พหลโยธิน - ซอยเสนานิคม 2
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีเสนานิคม (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	3.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	15 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	8 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	11,268 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	499 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 14,665 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



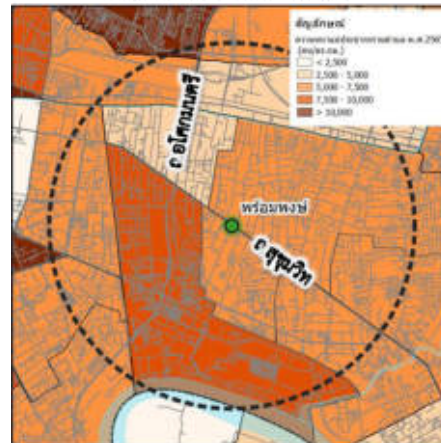
43. สถานีพร้อมพงษ์



ผังสีน้ำตาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



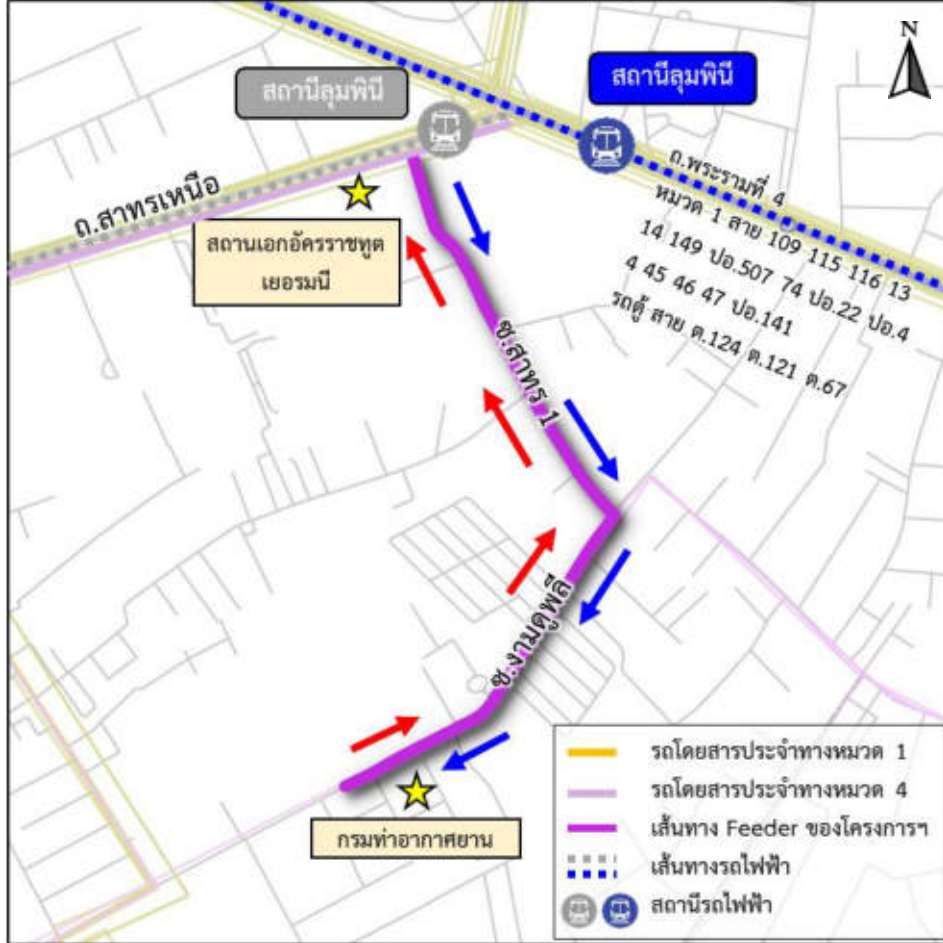
ความหนาแน่นประชากรระหว่าง
5,000-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - ล้นสุด)	สถานีพร้อมพงษ์ (สายสีเขียวเข้ม) - ถนนเพชรบุรี
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีพร้อมพงษ์ (สายสีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	7.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	58 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	29 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	35,803 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	702 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 20,615 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



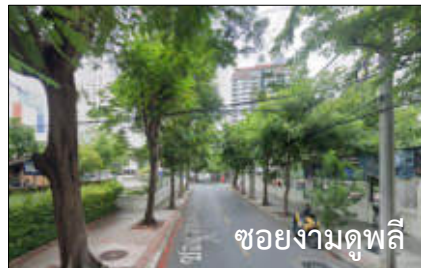
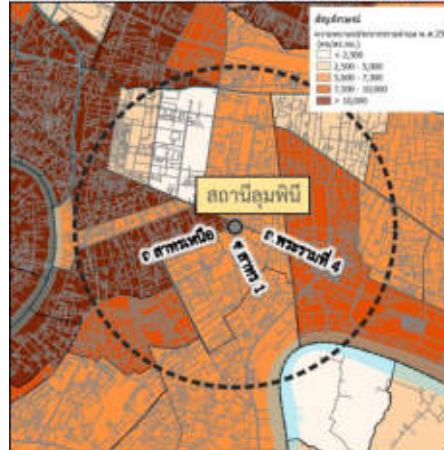
45. สถานีลุมพินี



ผังสีน้ำตาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



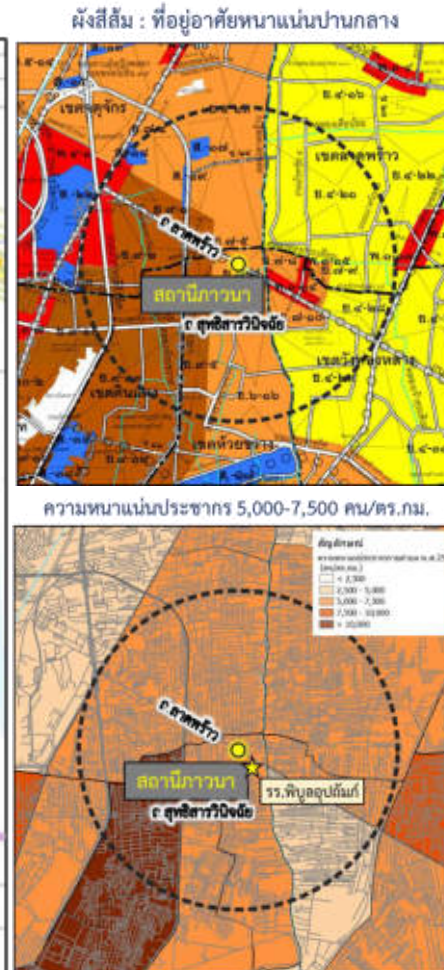
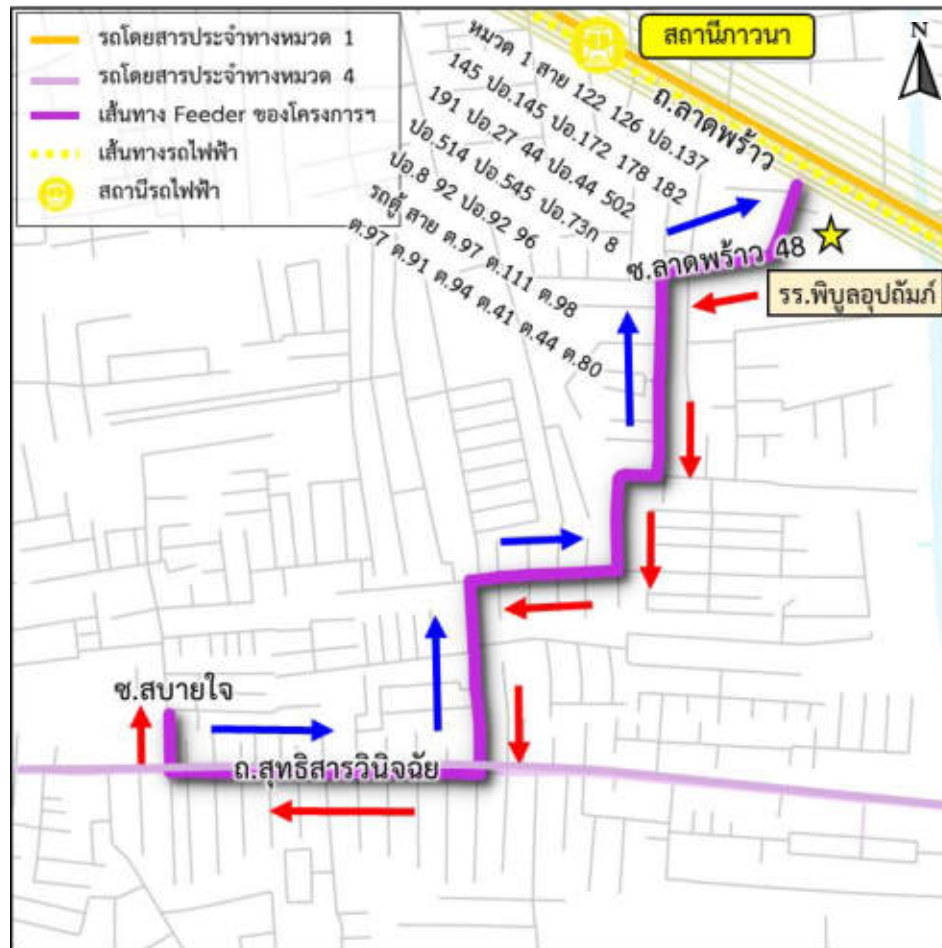
ความหนาแน่นประชากร 5,000-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	คลองเตย - ซอยอรรถการประสิทธิ์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีลุมพินี (สายสีเทา)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	2.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	17 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	9 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,936 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	280 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 8,240 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



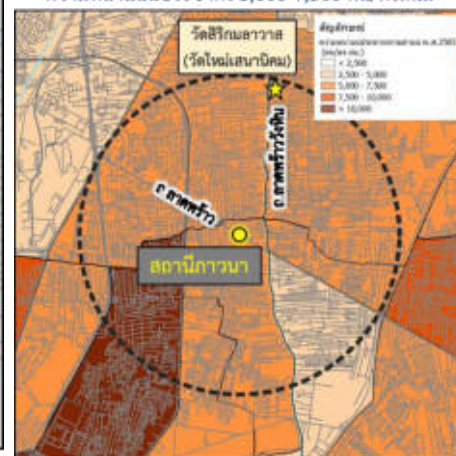
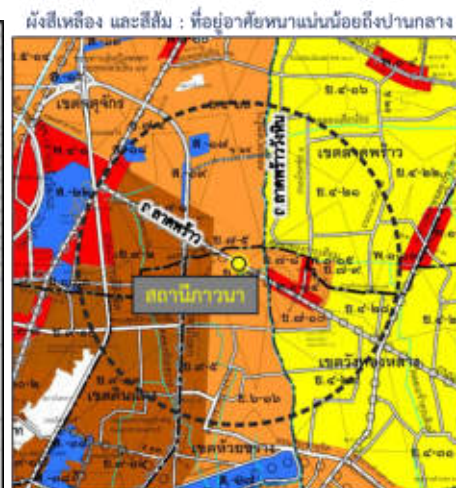
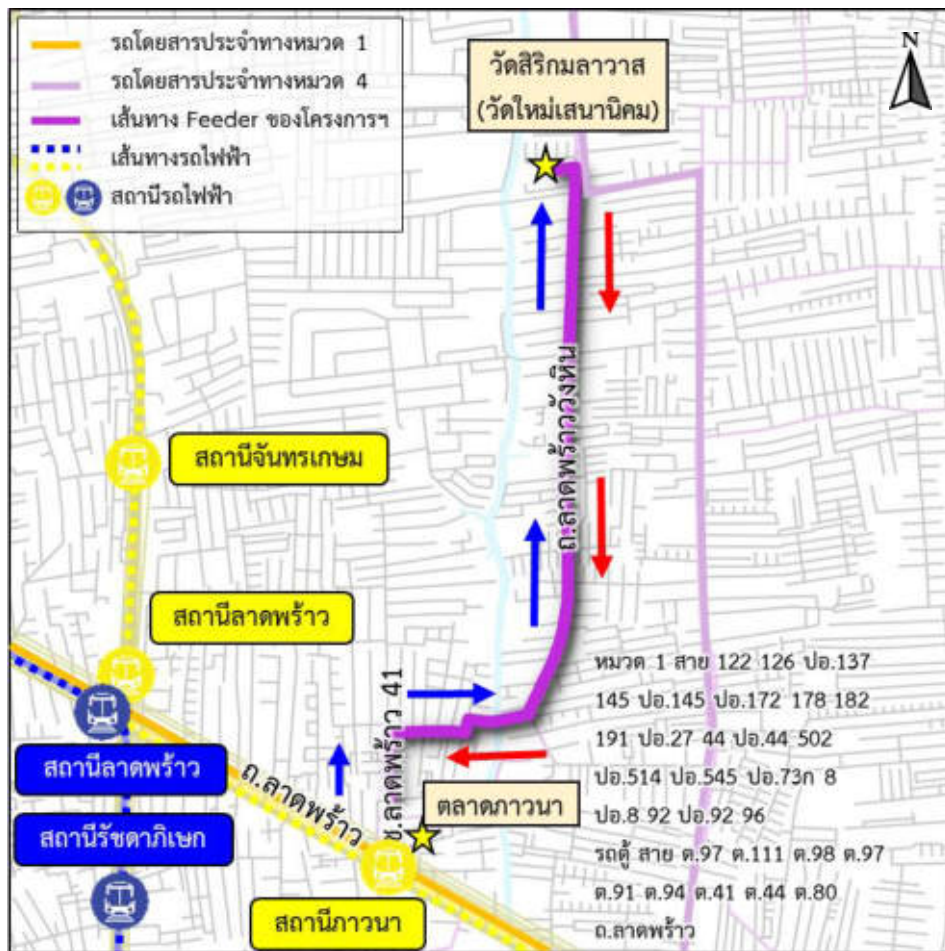
46. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 1)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ซอยสบายใจ - ซอยลาดพร้าว 48
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีภาวนา (สายสีเหลือง)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	3.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	15 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	8 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,187 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	561 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 16,489 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



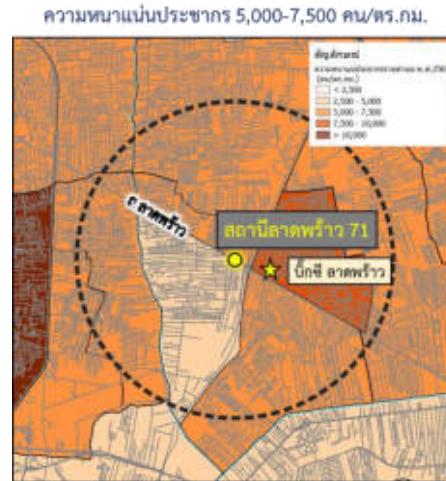
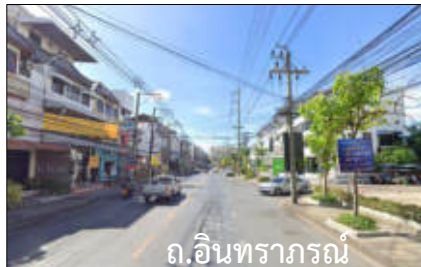
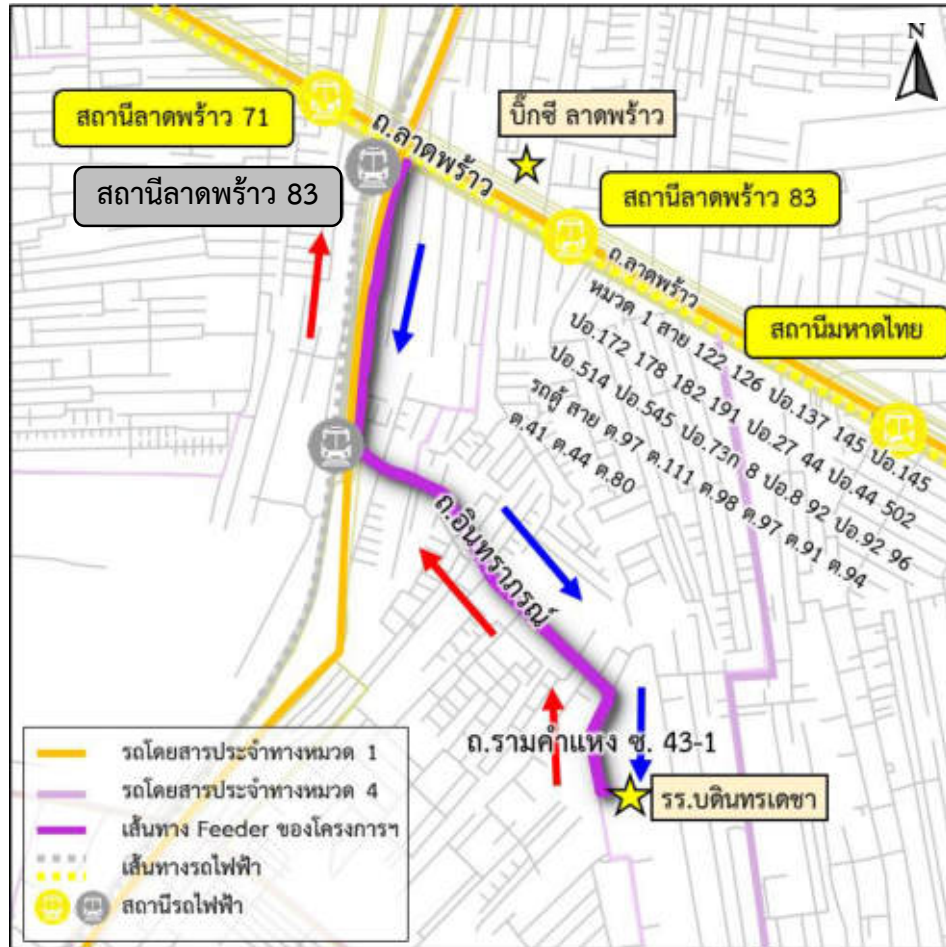
47. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ซอยภาวนา - วัดใหม่เสนานิคม
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีภาวนา (สายสีเหลือง)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	6.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	23 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,187 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	792 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 23,263 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



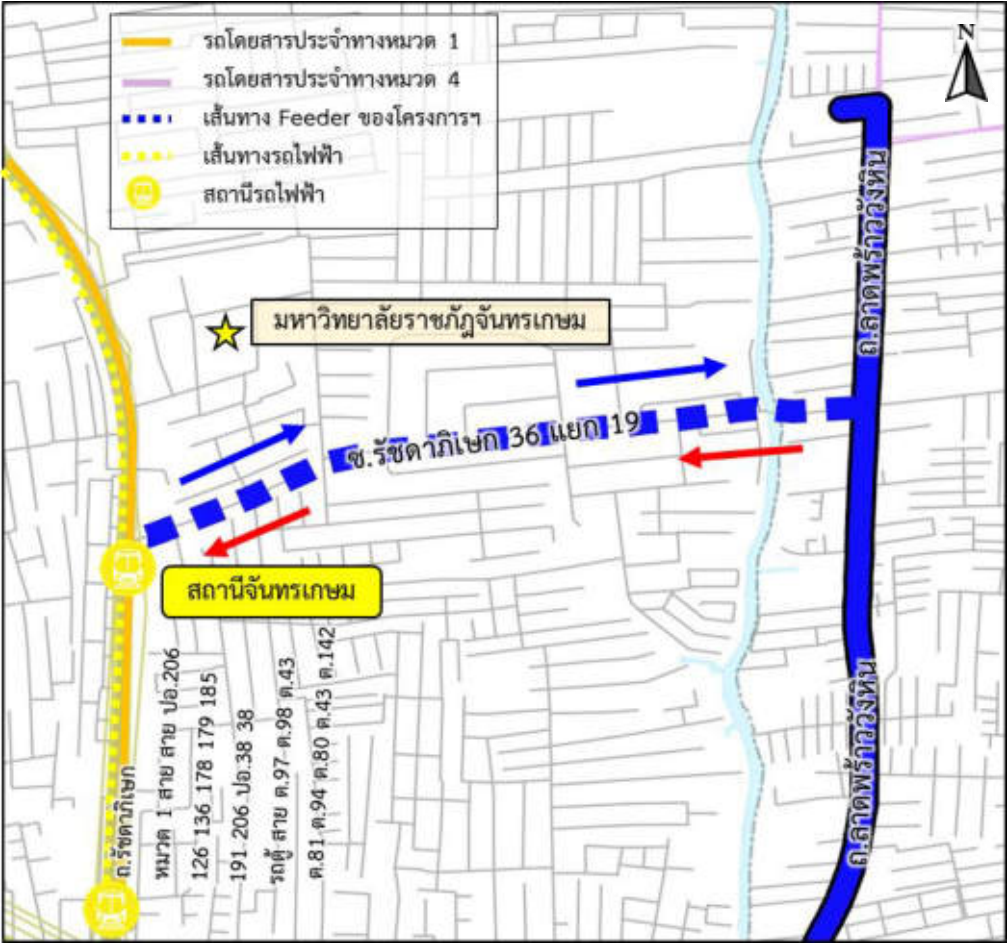
48. สถานีลาดพร้าว 71



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ซอยลาดพร้าว 86 - รร.บดินทรเดชา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีลาดพร้าว 71 (สายสีเหลือง) สถานีลาดพร้าว 83 (สายสีเทา)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	4.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	22 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	11 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า	2,571 คนต่อวัน (ลาดพร้าว 71) 527 คนต่อวัน (ลาดพร้าว 83)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder	532 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 15,627 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



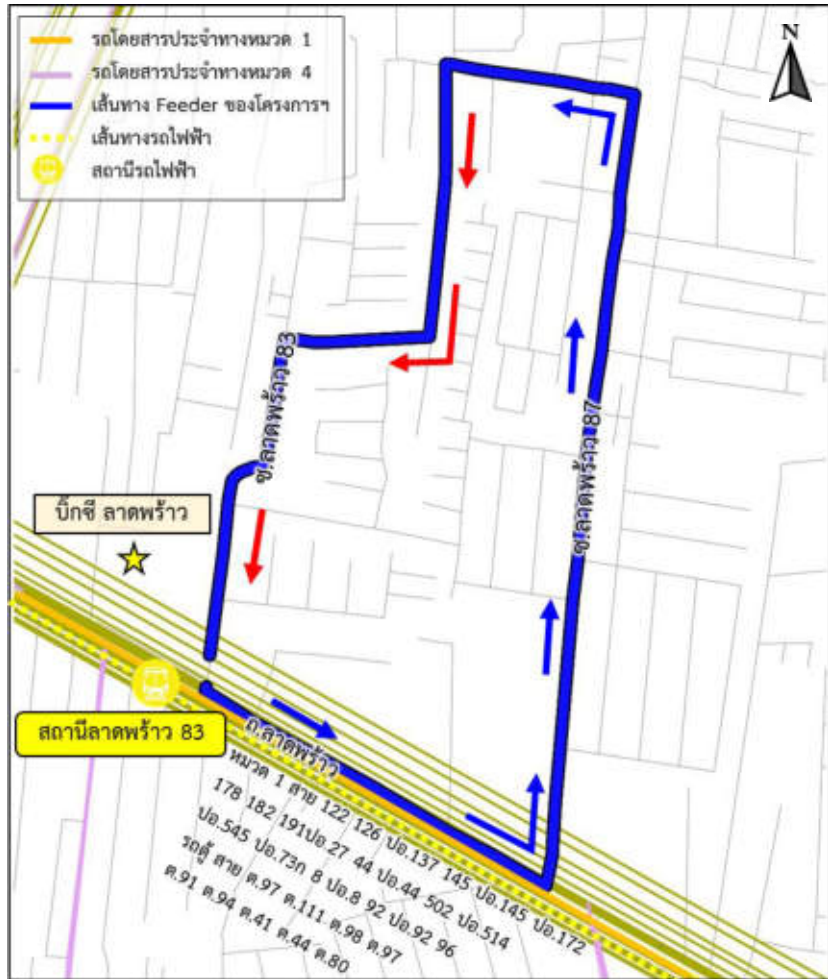
50. สถานีจักรยานเกษม**ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน



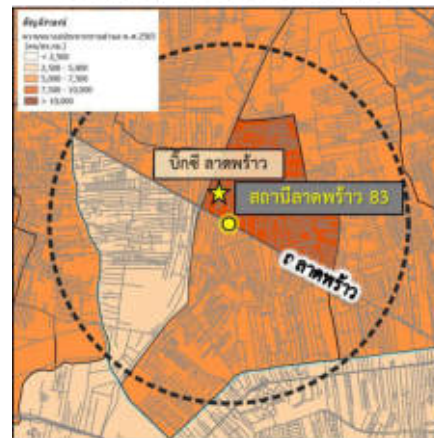
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีจักรยานเกษม - แยกลาดพร้าววังหิน 61
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีจักรยานเกษม (สายสีเหลือง)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	3.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	11 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	6 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	1,022 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	419 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 12,317 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



51. สถานีลาดพร้าว 83



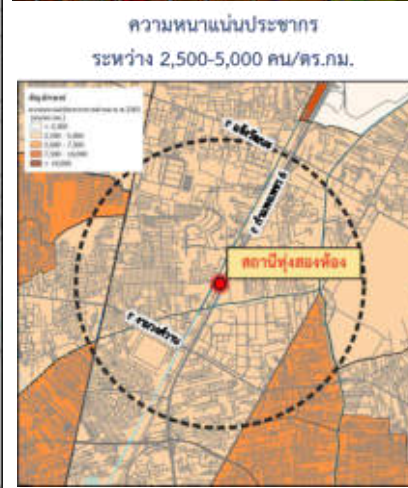
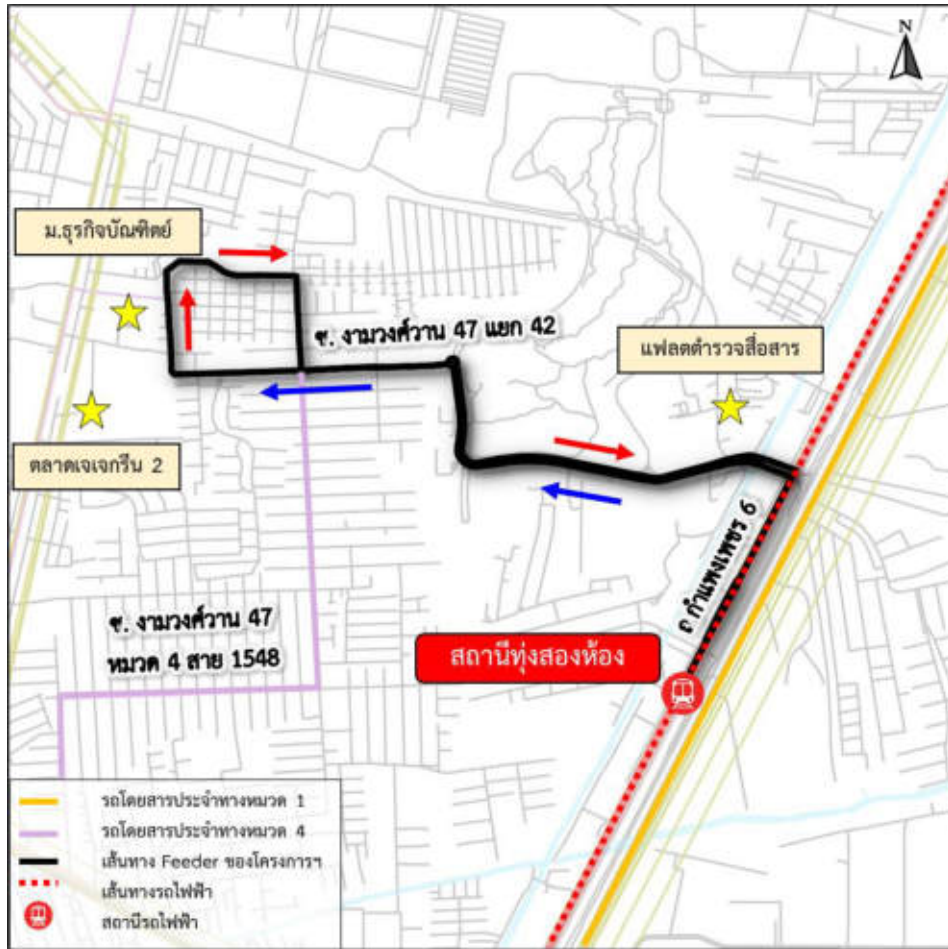
ผังสี่เหลี่ยม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ปากซอยลาดพร้าว 87 - ห้างฯ อิมพีเรียลเวิร์ล ลาดพร้าว
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีลาดพร้าว 83 (สายสีเหลือง)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	3.1 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	23 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	3,286 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	559 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 16,432 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



52. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 1)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีทุ่งสองห้อง - มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีทุ่งสองห้อง (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	7.1 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	24 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,269 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	495 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 14,533 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



ถ.กำแพงเพชร 6



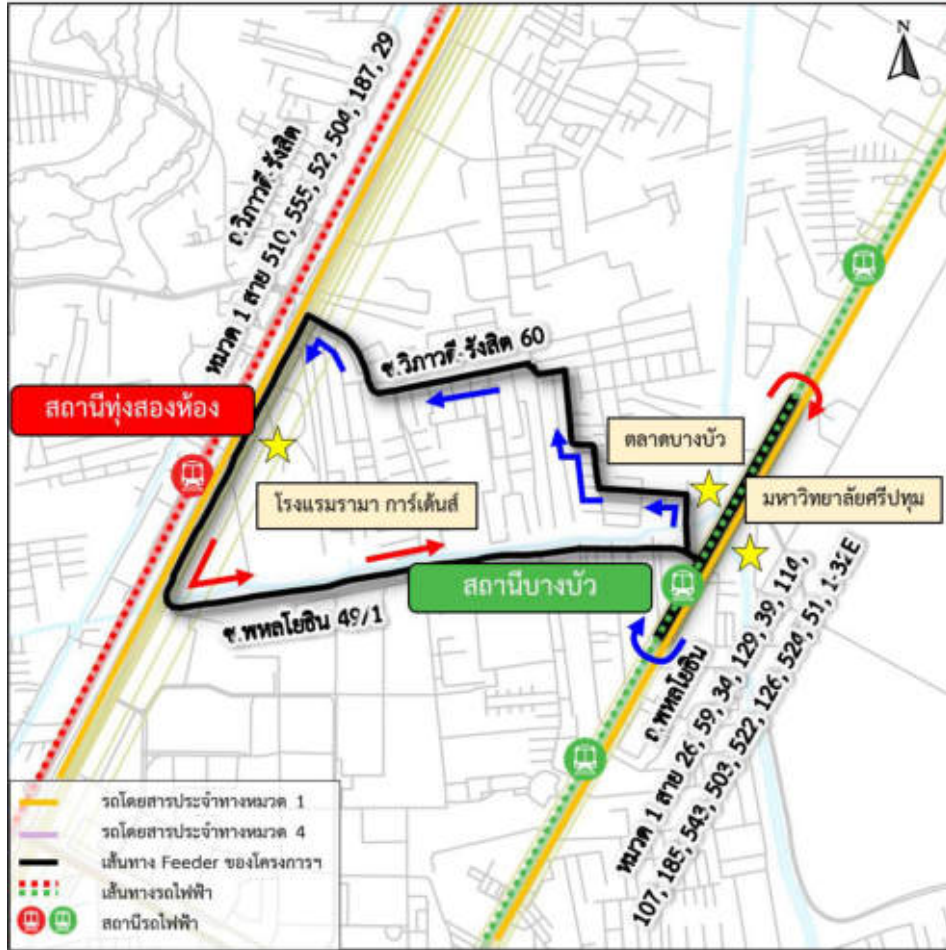
ซอยประชาชื่น 12 แยก 1-2-3



ซอยงามวงศ์วาน 47 แยก 42



53. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)

สถานีทุ่งสองห้อง - บางบัว

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีทุ่งสองห้อง
(สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต)
สถานีบางบัว (สายสีเขียว สุขุมวิท)

ระยะทาง (ไป - กลับ)

5.5 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป - กลับ)

32 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

16 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า

2,269 คนต่อวัน (ทุ่งสองห้อง)

ปี พ.ศ. 2568

7,093 คนต่อวัน (บางบัว)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder

533 คนต่อวัน

ปี พ.ศ. 2568

(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 15,669 คน)

รูปแบบการให้บริการ

On Demand



54. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 3)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีทุ่งสองห้อง - ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีทุ่งสองห้อง (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	8.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	25 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	13 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,269 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	543 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 15,969 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



ถ.กำแพงเพชร 6



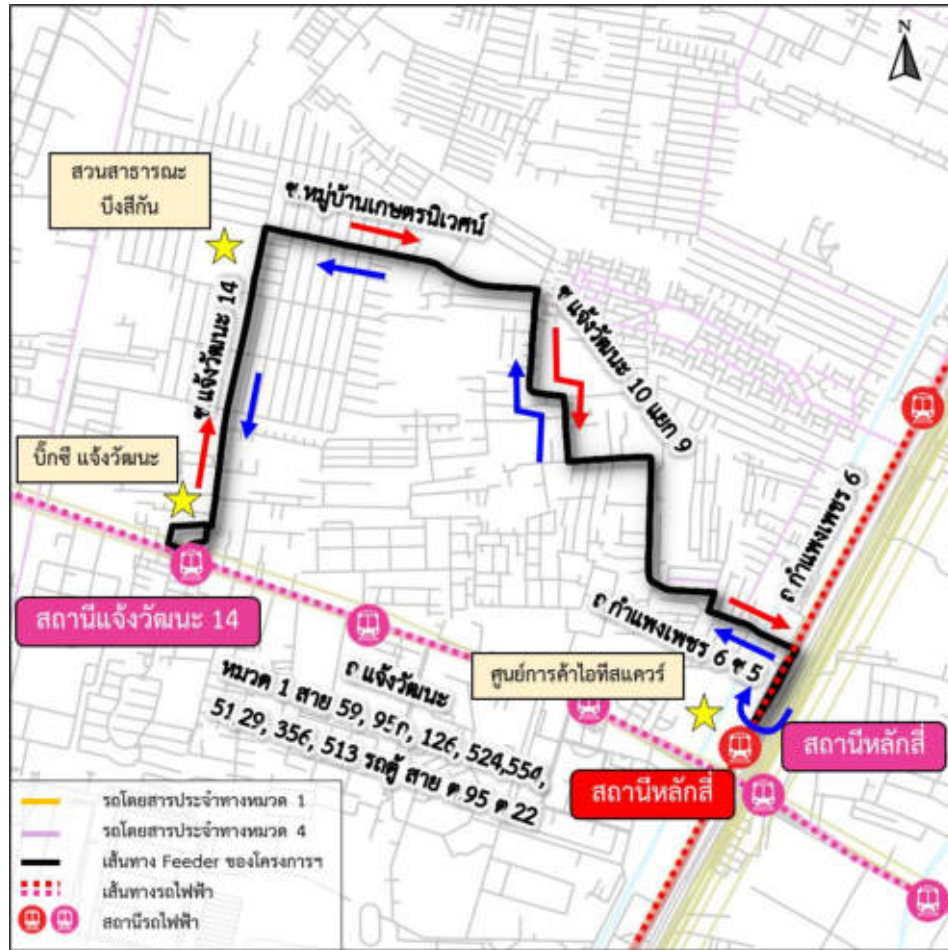
ถ.เฉลิมพระเกียรติจุฬารัตน์



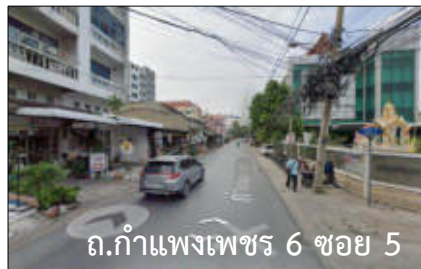
ซอย แจ้งวัฒนะ 7



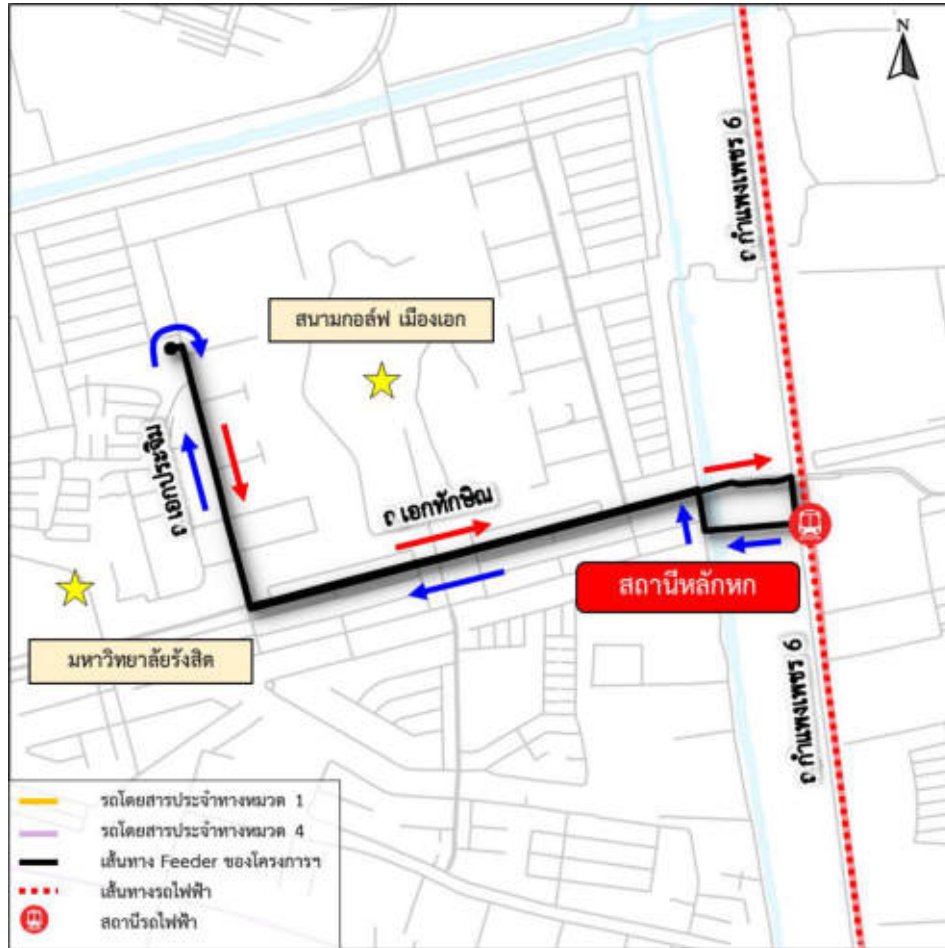
55. สถานีหลักสี่ (เส้นทางที่ 1)



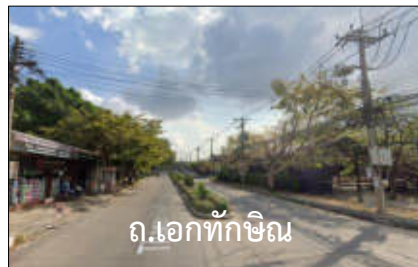
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีหลักสี่ - ถ.พืงคนคร
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีหลักสี่ (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต และสายสีชมพู) สถานีแจ้งวัฒนะ 14 (สายสีชมพู)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	11.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	47 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	24 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า	813 คนต่อวัน (หลักสี่) 2,085 คนต่อวัน (หลักสี่) 910 คนต่อวัน (แจ้งวัฒนะ 14)
ปี พ.ศ. 2568	
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder	736 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2568	(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 21,625 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



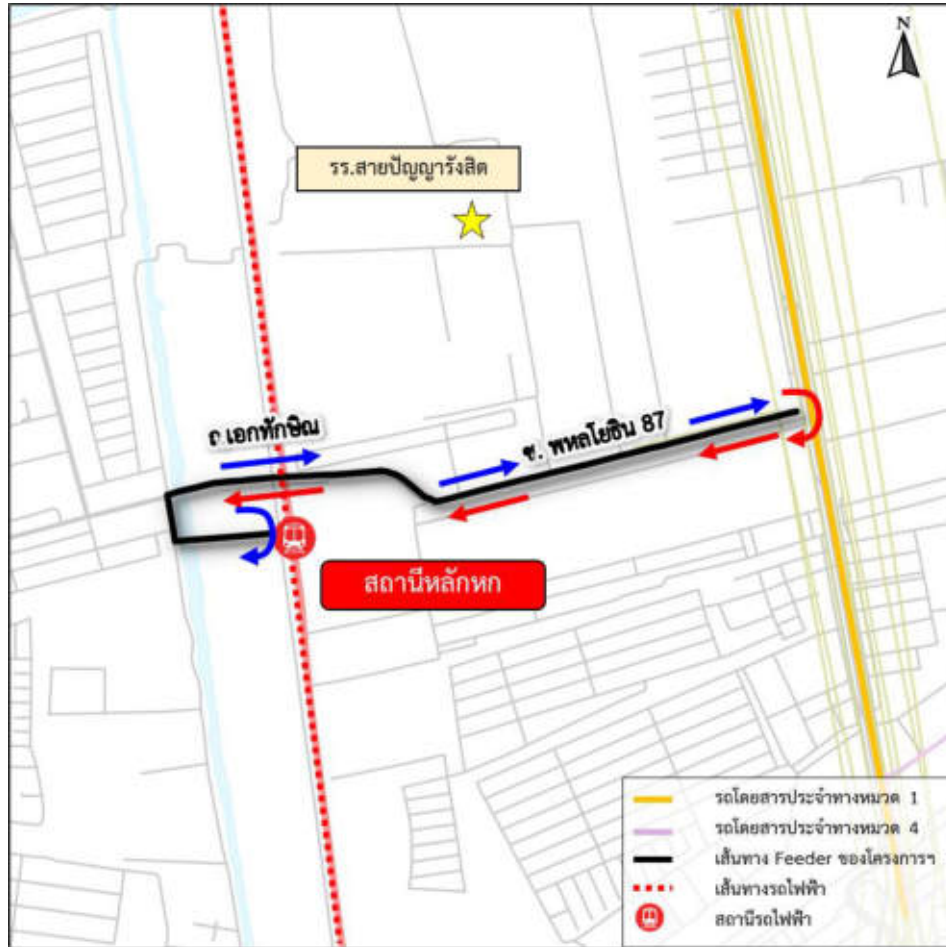
56. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 1)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีหลักหก - ร.ร.สาธิตแห่งมหาวิทยาลัยรังสิต
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีหลักหก (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	5.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	24 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	7,994 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	233 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 6,834 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



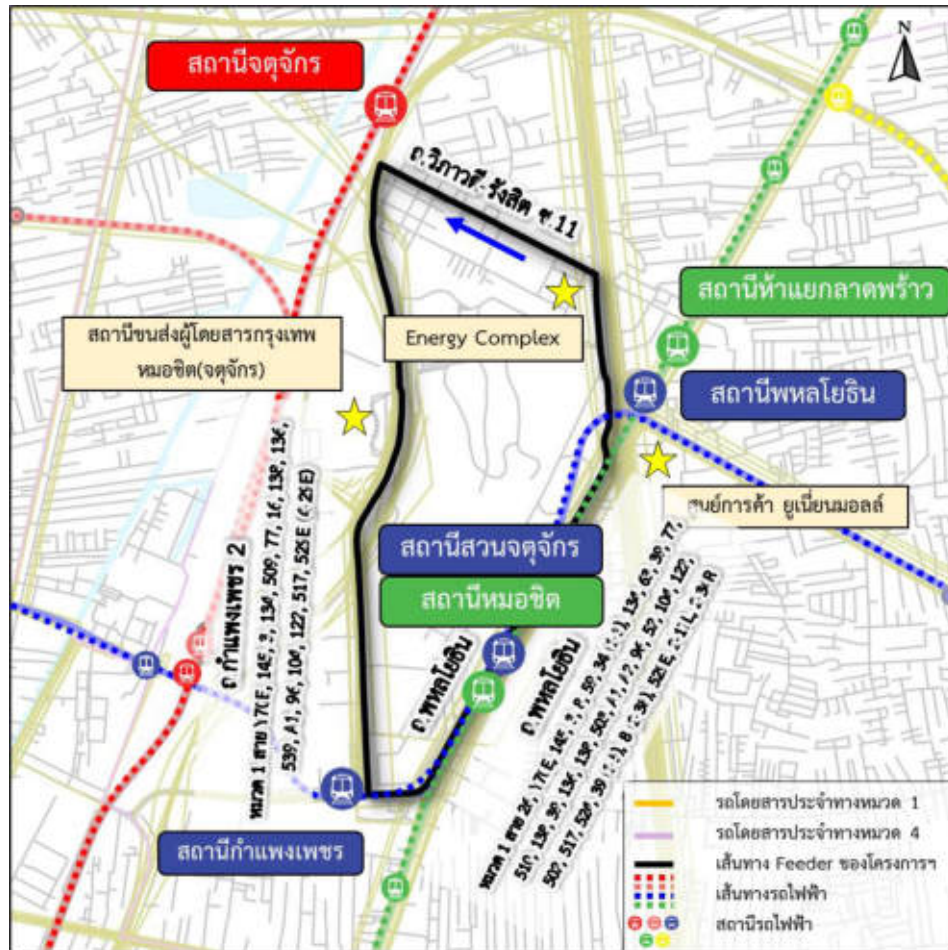
57. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีหลักหก - พหลโยธิน 87 (ถ.วิภาวดีรังสิต)
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีหลักหก (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	4.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	16 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	8 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	7,994 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	359 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 10,538 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



58. สถานีจตุจักร



ถ.วิภาวดีรังสิต ซอย 11

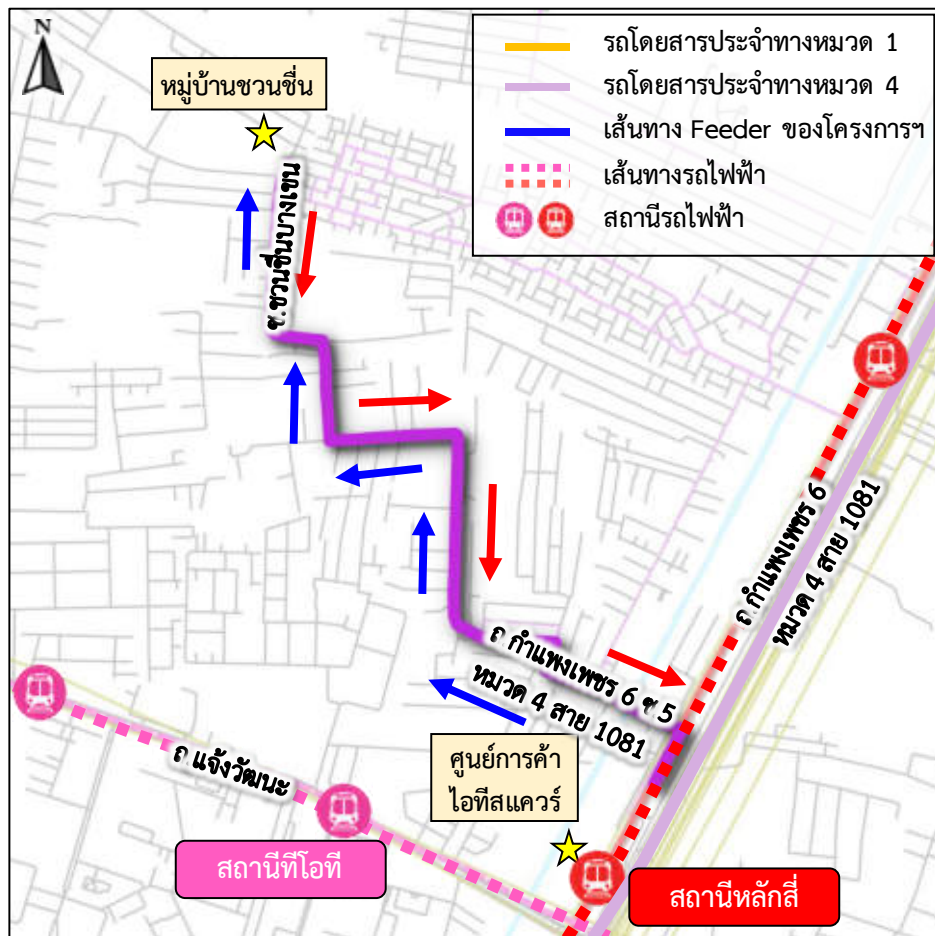


ถ.กำแพงเพชร 2

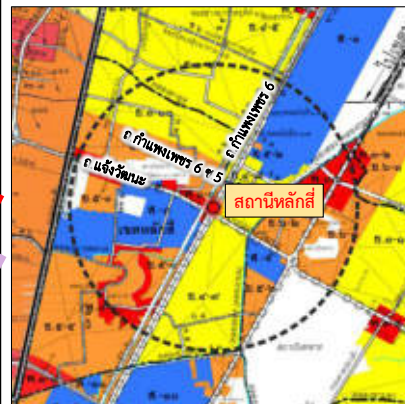


เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีจตุจักร - สถานีหมอชิต
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีจตุจักร (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต) สถานีหมอชิต (สายสีเขียว สุขุมวิท) สถานีสวนจตุจักร (สายสีน้ำเงิน) สถานีกำแพงเพชร (สายสีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	7.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	33 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	17 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,974 คนต่อวัน (จตุจักร) 17,656 คนต่อวัน (หมอชิต) 34,348 คนต่อวัน (สวนจตุจักร) 3,624 คนต่อวัน (กำแพงเพชร)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	541 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 15,896 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand

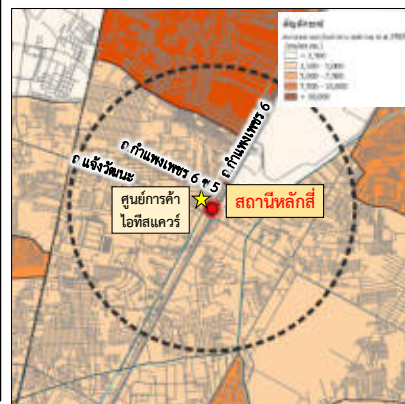
59. สถานีหลักสี่ (เส้นทางที่ 2)



ผังสี่เหลี่ยม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

วัดหลักสี่ - หมู่บ้านชวนชื่น

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีหลักสี่ (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

5.4 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

27 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

14 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568

813 คนต่อวัน

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder
ปี พ.ศ. 2568

390 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 11,467 คน)

รูปแบบการให้บริการ

On Demand



ถ.กำแพงเพชร 6



ถ.กำแพงเพชร 6 ซอย 5

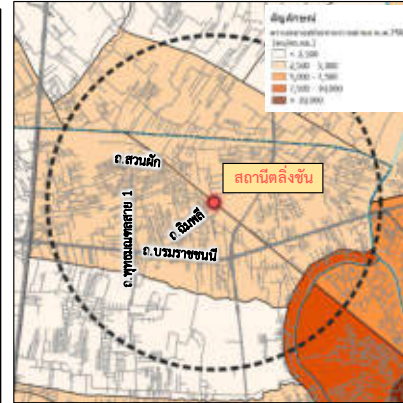
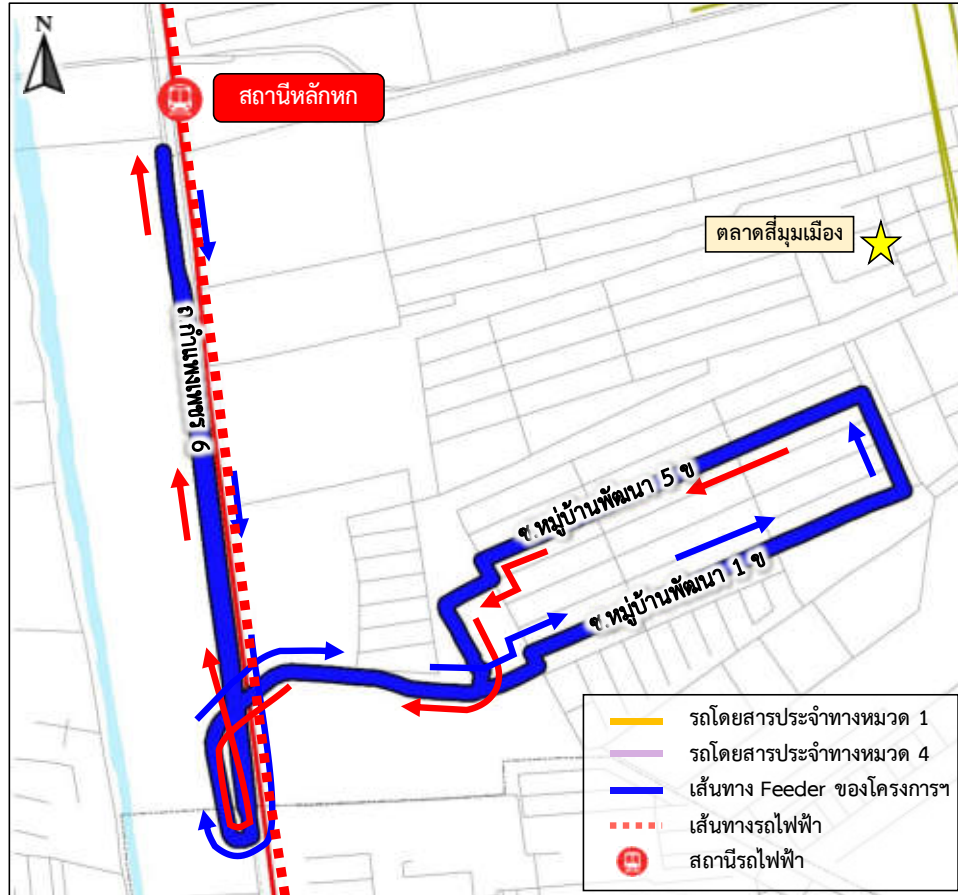


ซอยชวนชื่นบางเขน

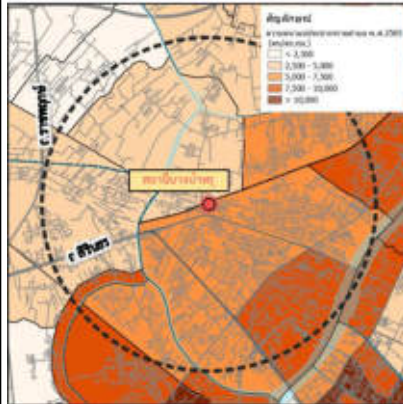


60. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 3)

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

สถานีหลักหก - ตลาดสี่มุมเมือง

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีหลักหก (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

6.7 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

39 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

20 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า

7,994 คนต่อวัน

ปี พ.ศ. 2568

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder

465 คนต่อวัน

ปี พ.ศ. 2568

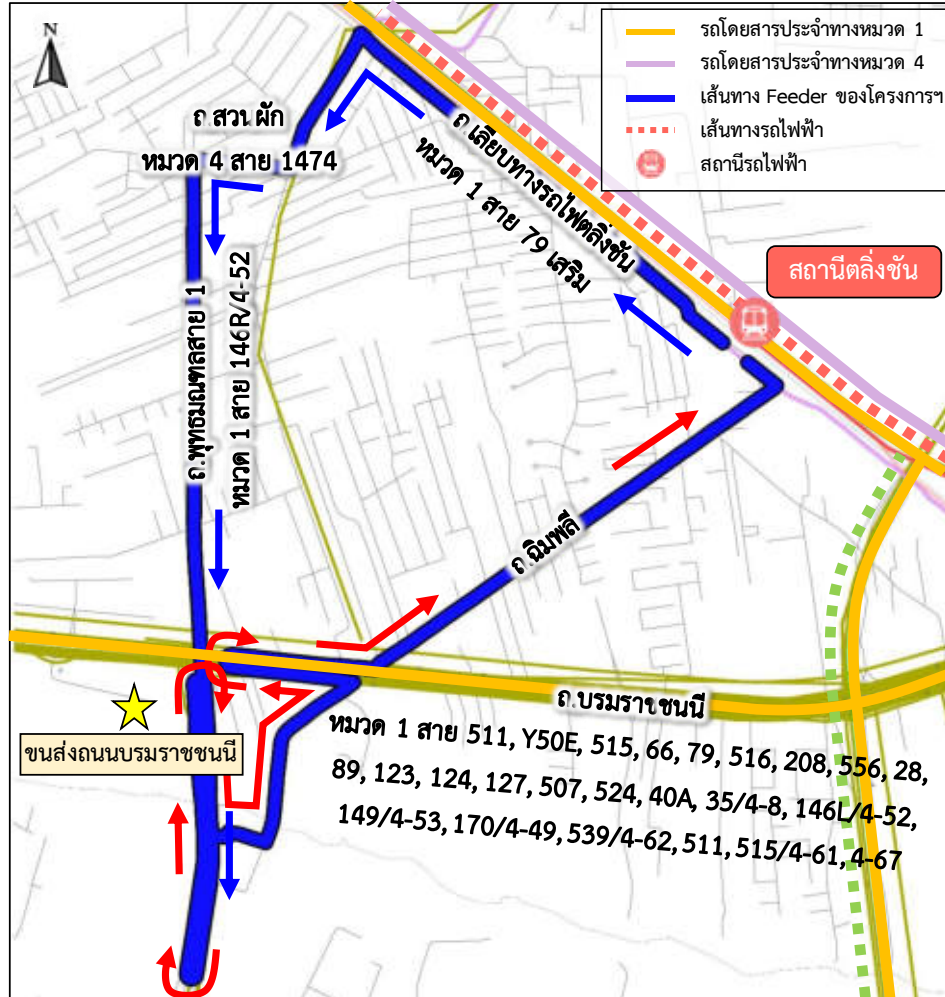
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 13,678 คน)

รูปแบบการให้บริการ

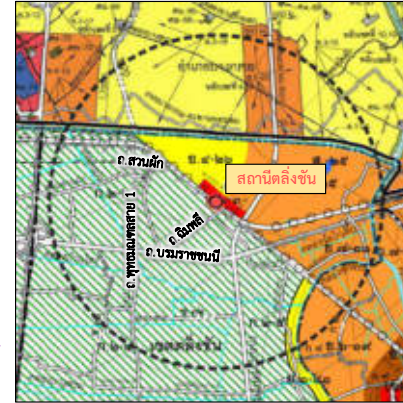
On Demand



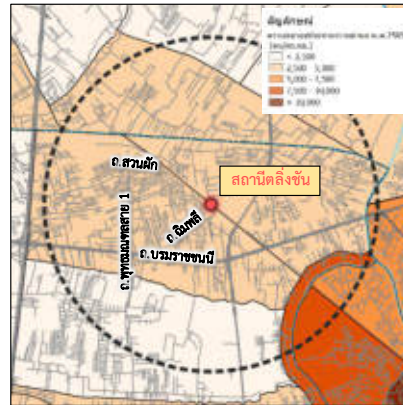
61. สถานีตลิ่งชัน



ผังสีเขียวลาย : พื้นที่อนุรักษ์ และ
เกษตรกรรม



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 7,500-10,000 คน/ตร.กม.

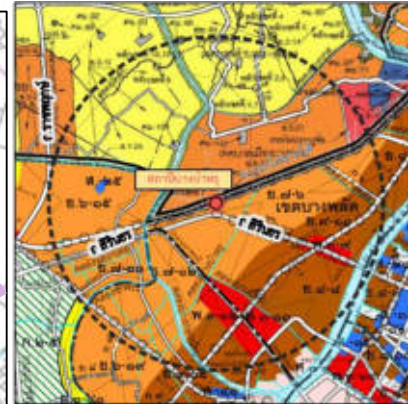
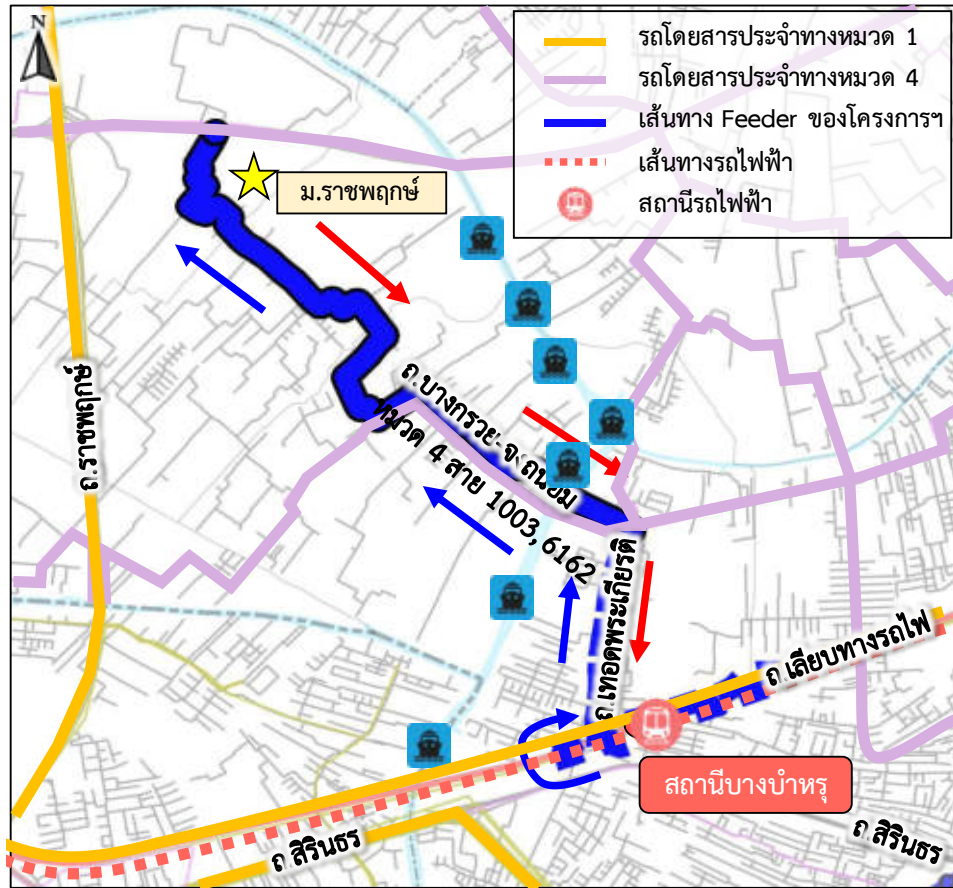


เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีตลิ่งชัน - สถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพ (ถ.บรมราชชนนี)
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีตลิ่งชัน (สีแดง บางซื่อ-ตลิ่งชัน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	8.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	49 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	25 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	5,700 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	432 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 12,683 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand

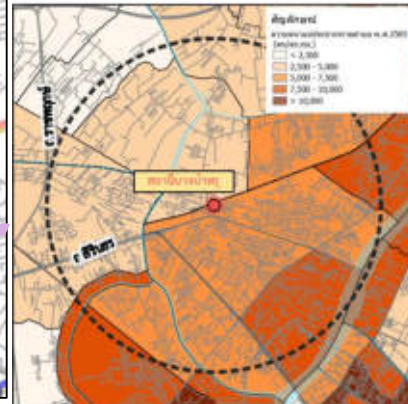


62. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 1) **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง



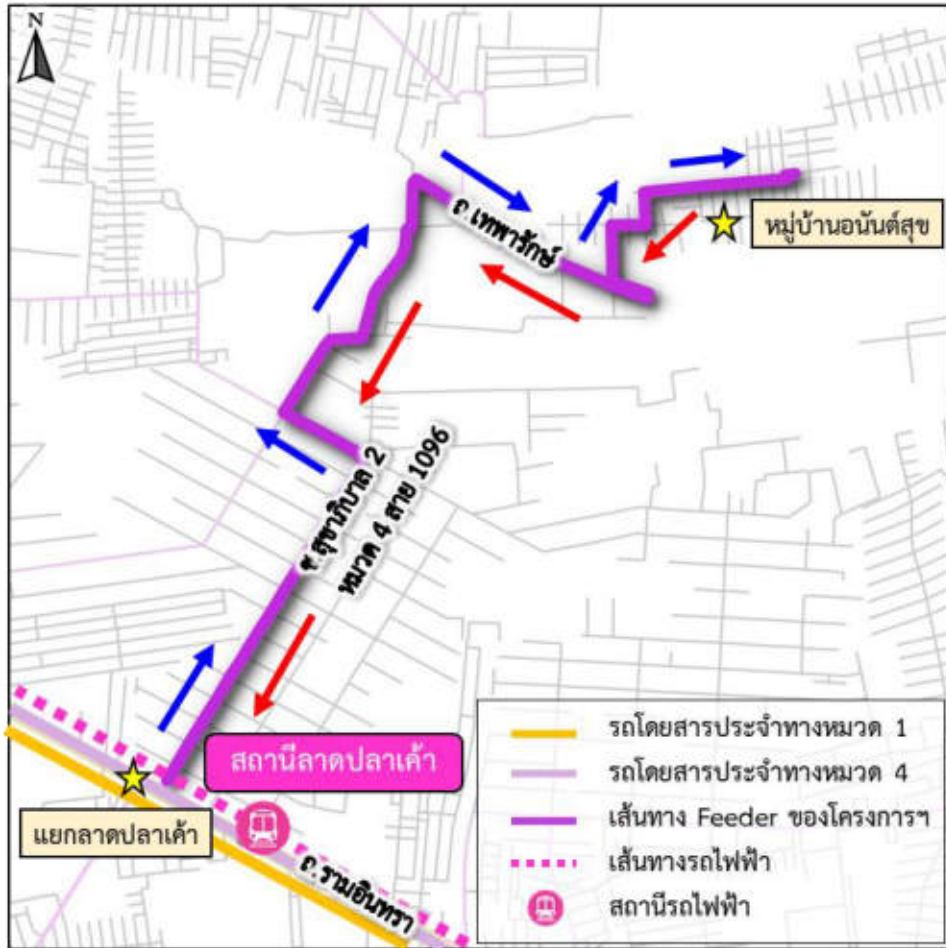
ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



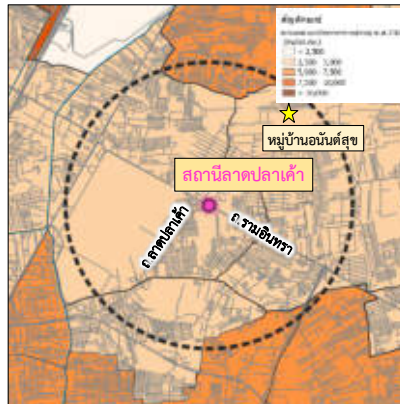
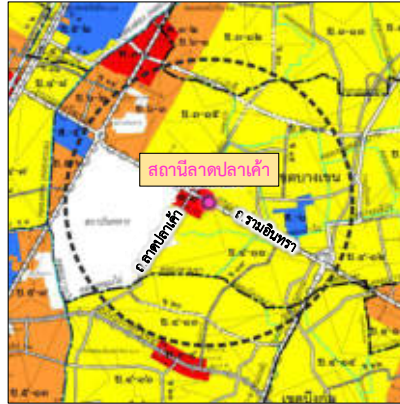
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีบางบำหรุ - มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีบางบำหรุ (สีแดง บางซื่อ-ตลิ่งชัน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	14.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	51 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	26 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	1,771 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	594 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 17,460 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



63. สถานีลาดปลาเค้า



ผังสี่เหลี่ยม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ถ.รามอินทรา – หมู่บ้านอนันต์สุข
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีลาดปลาเค้า (สีชมพู)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	9.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	32 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	16 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	1,674 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	550 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 16,147 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



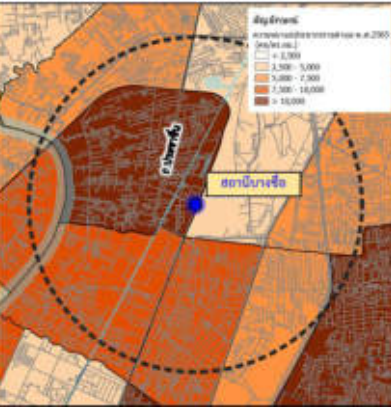
65. สถานีห้วยขวาง (เส้นทางที่ 2)



ผังสีน้ำตาส : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



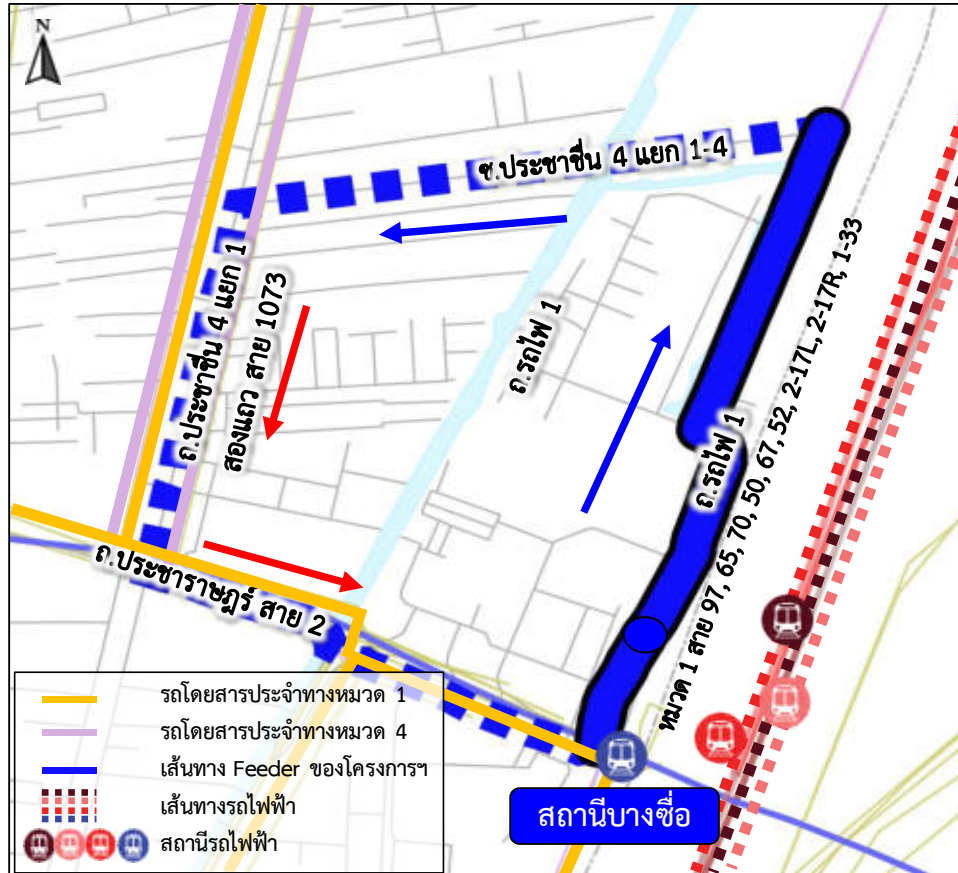
ความหนาแน่นประชากร
มากกว่า 10,000 คน/ตร.กม.



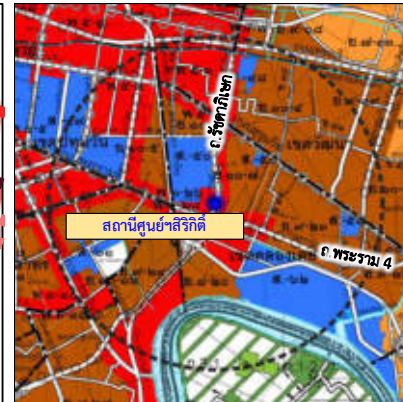
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ห้วยขวาง - ซอยนาทอง
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีห้วยขวาง (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	2.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	14 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	7 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	20,953 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	712 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 20,926 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



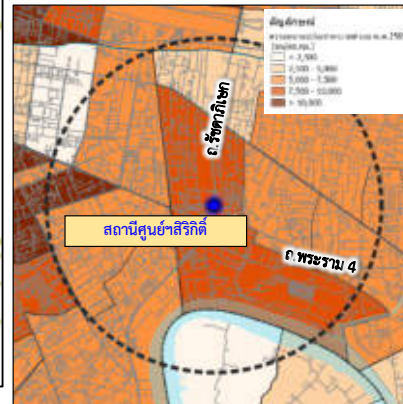
66. สถานีบางซื่อ **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน



ผังสีน้ำตาส : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



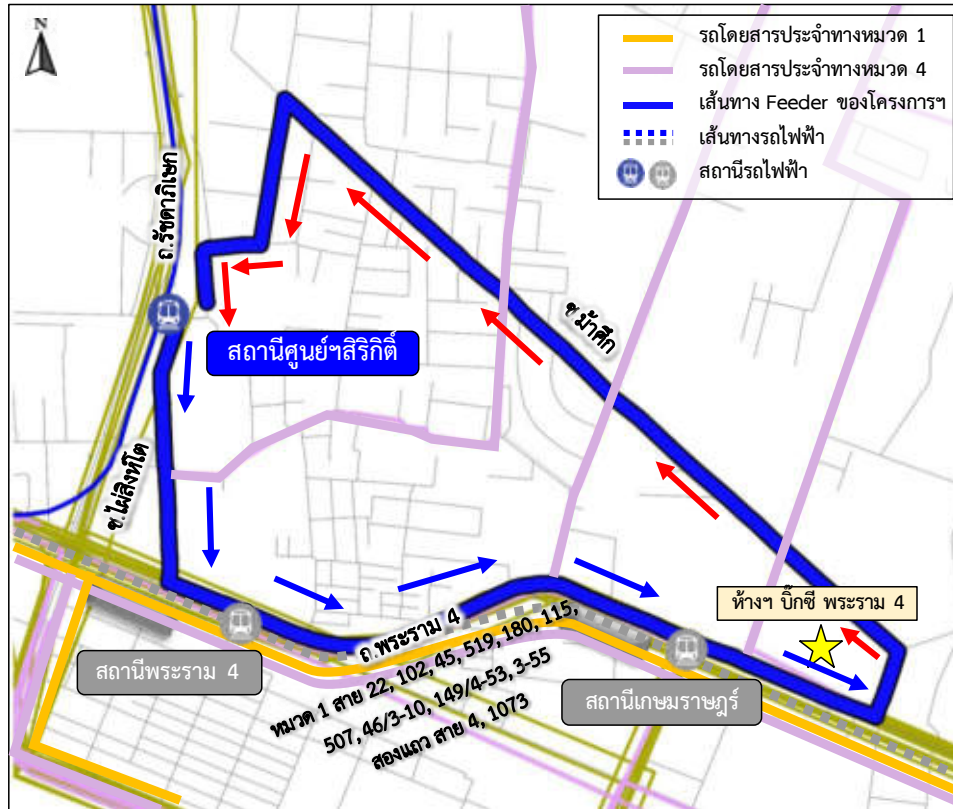
ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 7,500-10,000 คน/ตร.กม.



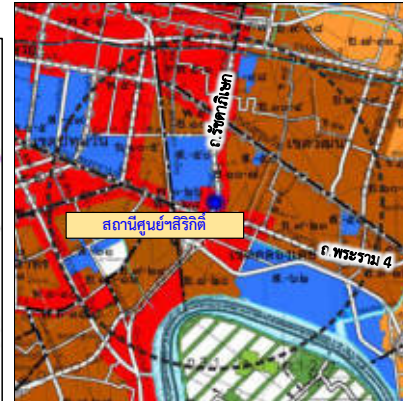
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีบางซื่อ - ถ.ประชาชน 4 แยก 1
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีบางซื่อ (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	24 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	21,838 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	788 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 23,165 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand
รูปแบบรถ	รถสองแถว (12 ที่นั่ง)



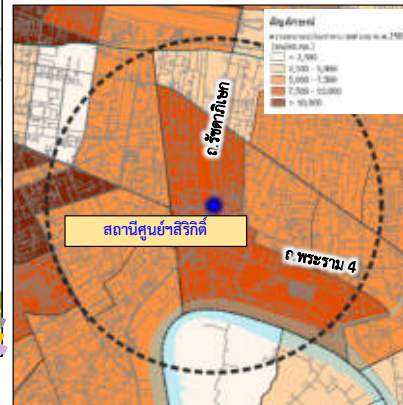
67. สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์



ผังสีน้ำดาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 7,500-10,000 คน/ตร.กม.



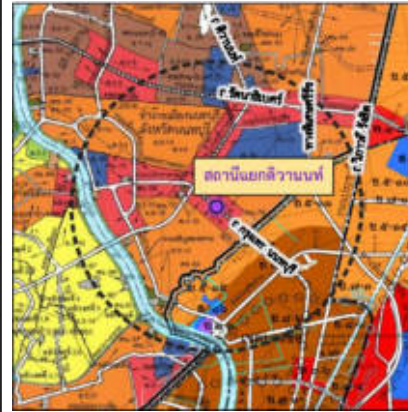
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีศูนย์ฯสิริกิติ์ – ห้างสรรพสินค้า บิ๊กซี พระราม 4
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ (สีน้ำเงิน) สถานีพระราม 4 (สีเทา) สถานีเกษมราษฎร์ (สีเทา)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.1 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	26 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	13 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	18,849 คนต่อวัน (ศูนย์การประชุมฯ) 5,022 คนต่อวัน (พระราม 4) 2,210 คนต่อวัน (เกษมราษฎร์)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	633 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 18,587 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



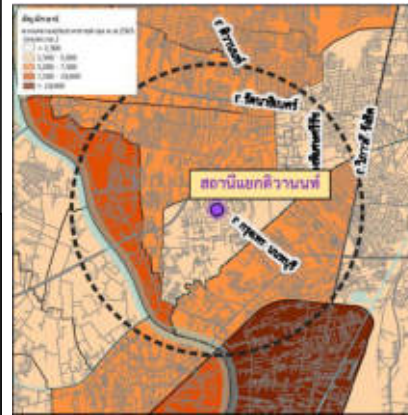
69. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 1)



ผังสีส้ม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



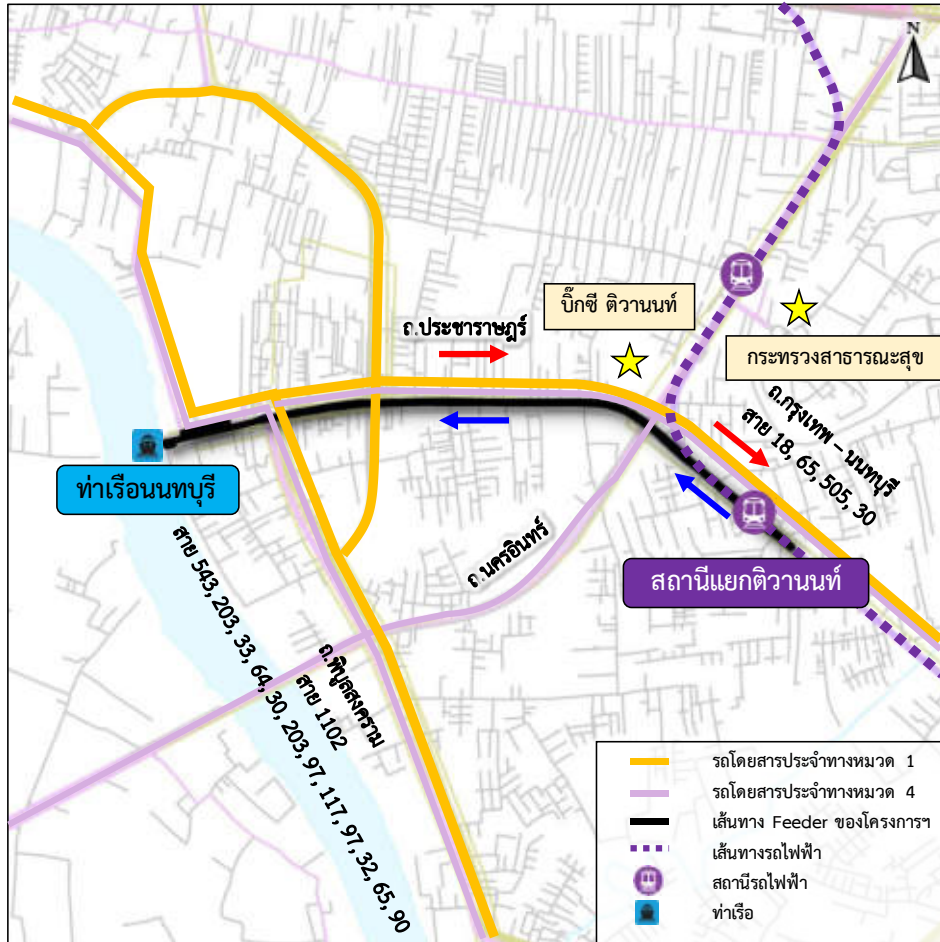
ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีแยกติวานนท์ - ถ.พิบูลสงคราม
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีแยกติวานนท์ (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	6.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	23 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	11,345 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	788 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 23,148 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



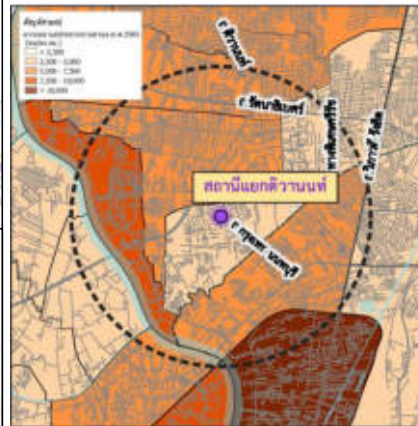
70. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 2)



ผังสีส้ม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



ถ.กรุงเทพ - นนทบุรี

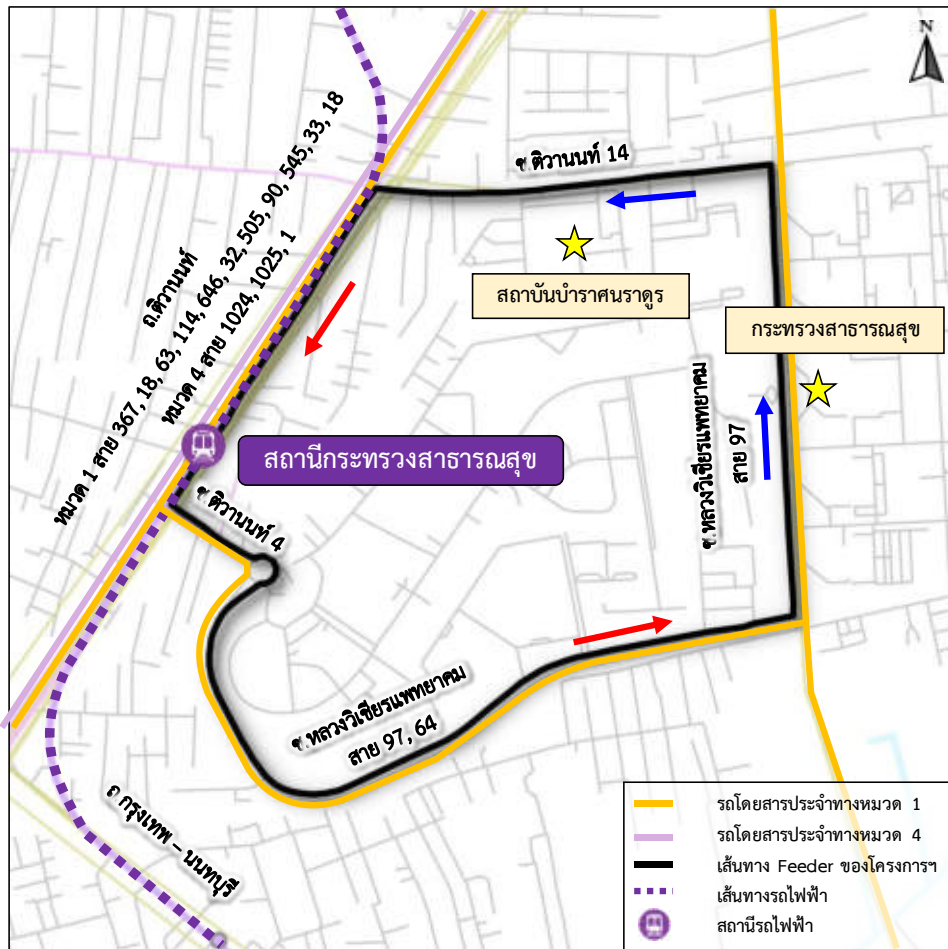


ถ.ประชากรราษฎร์

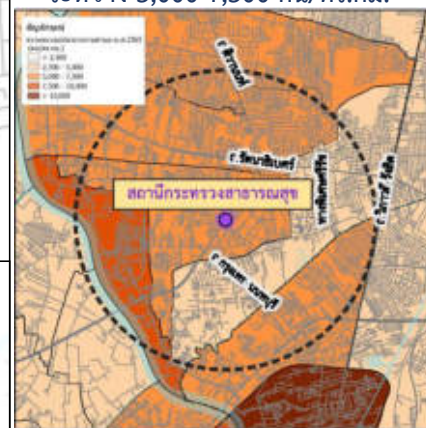
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีแยกติวานนท์ - ท่าข้ามนนทบุรี
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีแยกติวานนท์ (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	6.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	28 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	14 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	11,345 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	761 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 22,361 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



71. สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ 1)



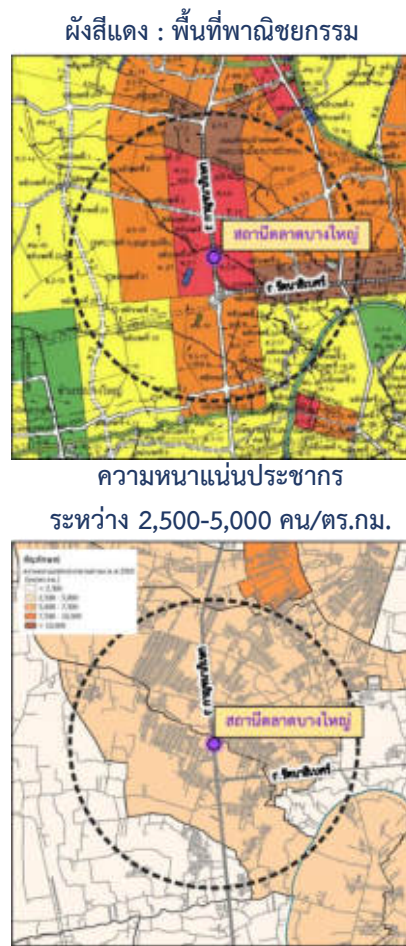
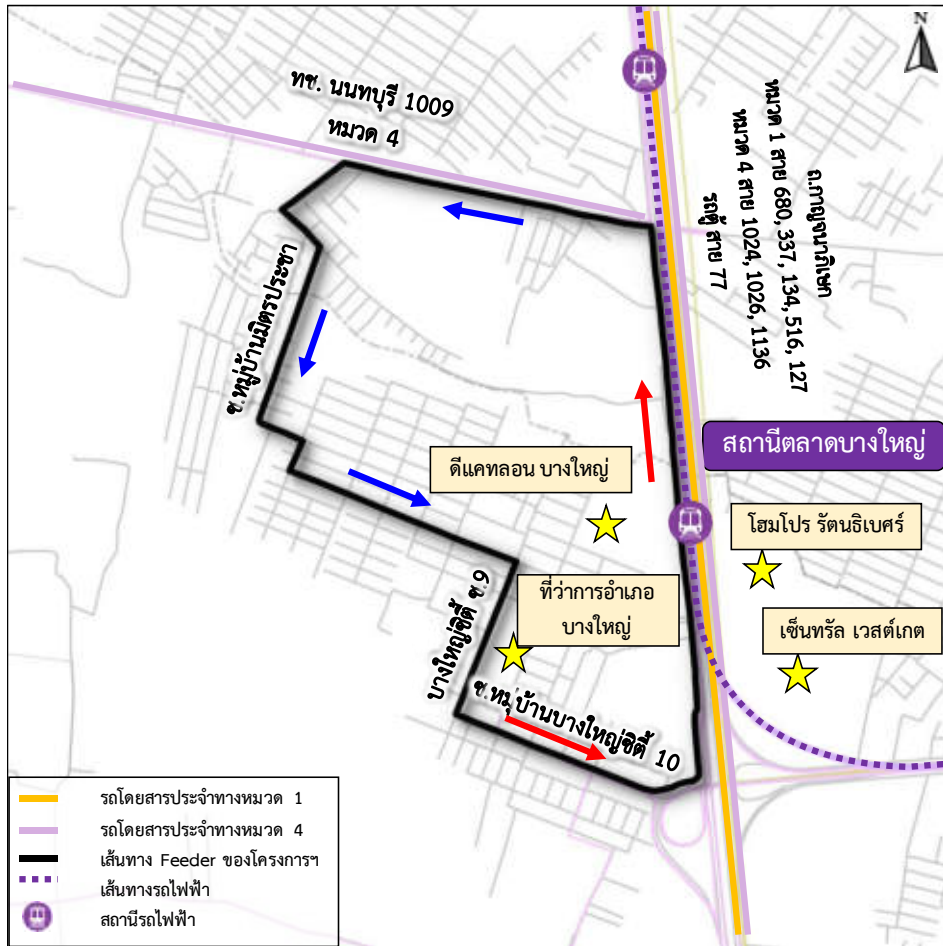
ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 5,000-7,500 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีกระทรวงสาธารณสุข - กระทรวงสาธารณสุข
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีกระทรวงสาธารณสุข (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	4.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	22 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	11 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	1,852 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	712 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 20,923 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



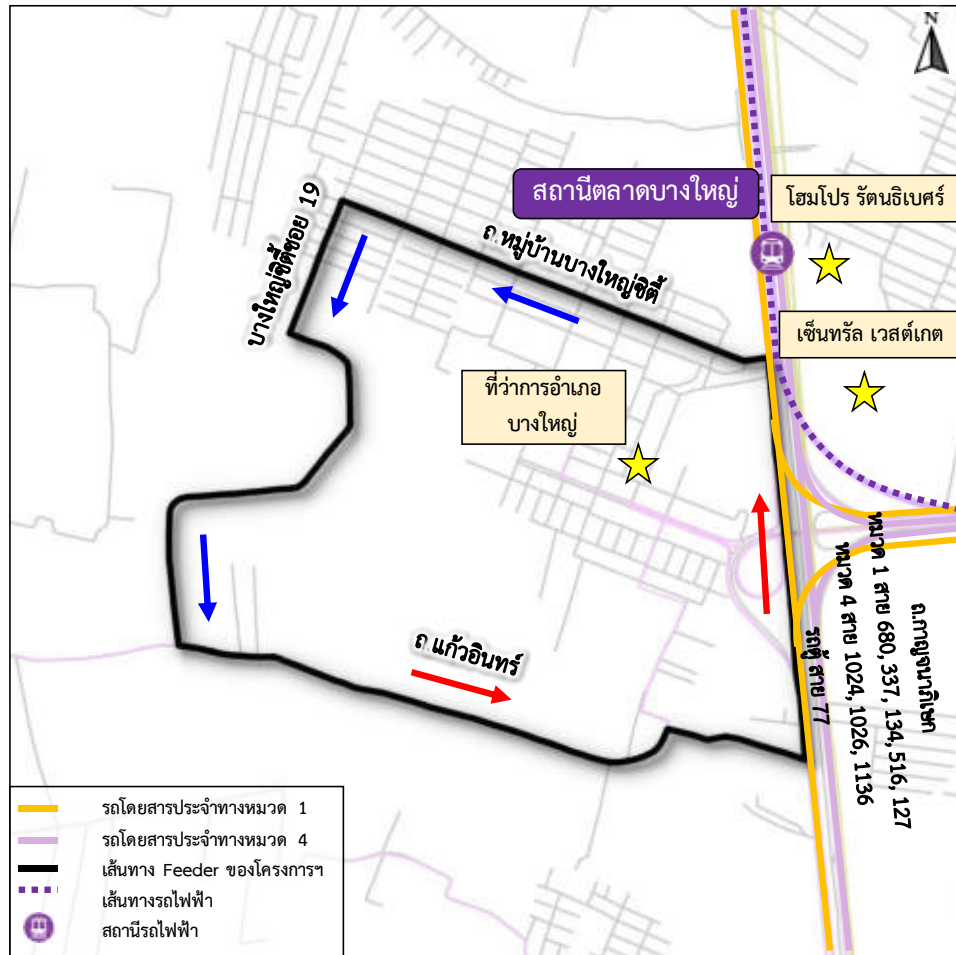
74. สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ 1)



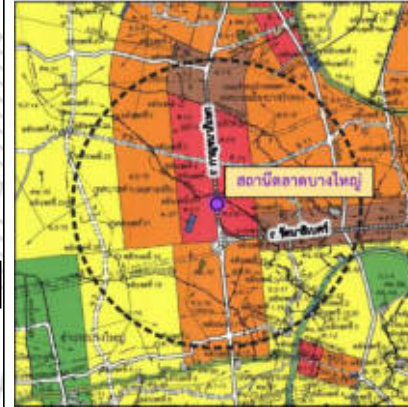
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีตลาดบางใหญ่ – หมู่บ้านบางใหญ่ชุดที่ 10
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีตลาดบางใหญ่ (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	30 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	15 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	6,002 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	765 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 22,479 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



75. สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ 2)

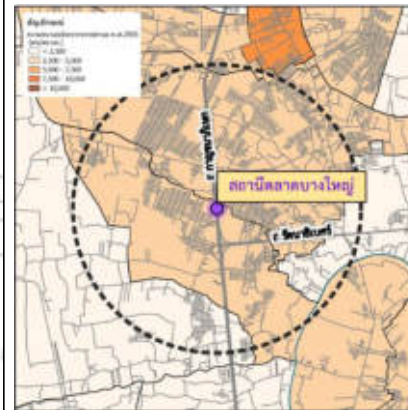


ผังสีแดง : พื้นที่พาณิชย์กรรม



ความหนาแน่นประชากร

ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

สถานีตลาดบางใหญ่ - ถ.โยธาธิการ
นนทบุรี

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีตลาดบางใหญ่ (สีม่วง)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

5.9 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

30 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

15 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า
ปี พ.ศ. 2568

6,002 คนต่อวัน

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder
ปี พ.ศ. 2568

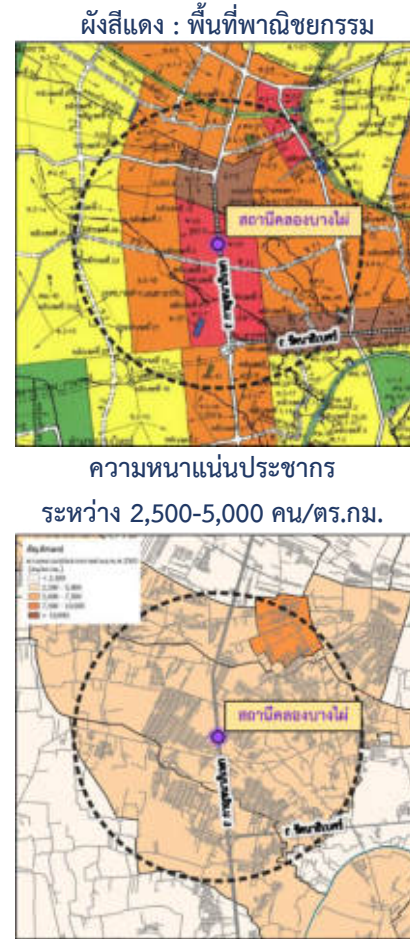
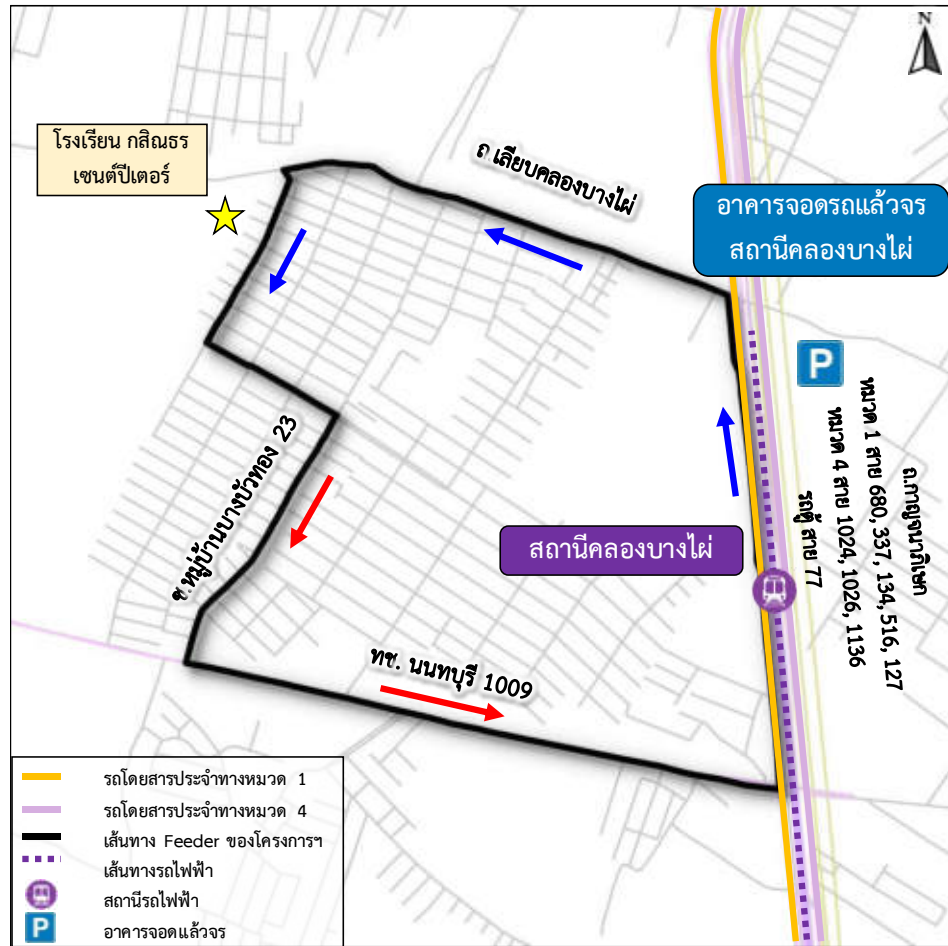
687 คนต่อวัน
(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 20,184 คน)

รูปแบบการให้บริการ

On Demand



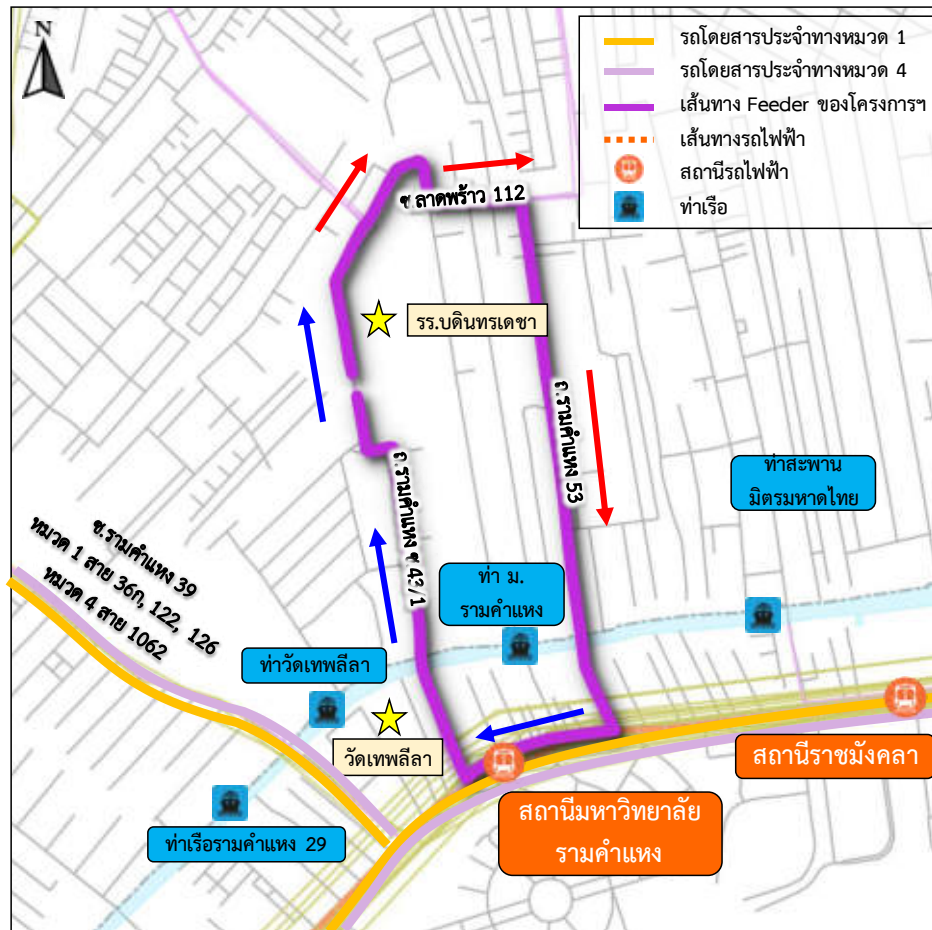
76. สถานีคลองบางไผ่



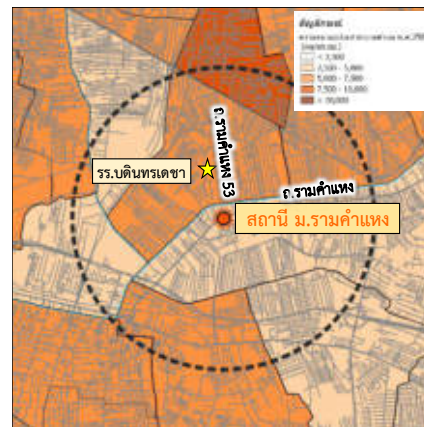
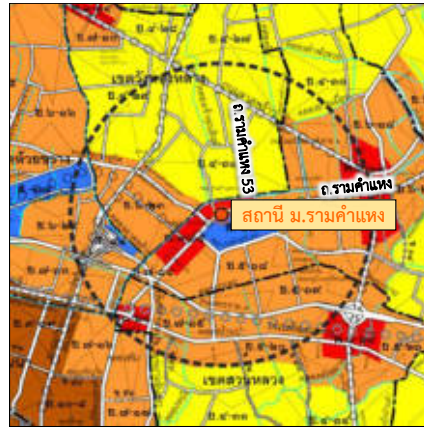
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีคลองบางไผ่ – หมู่บ้านบ้านบัวทอง
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคลองบางไผ่ (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	29 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	15 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	6,507 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	581 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 17,087 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



77. สถานี ม.รามคำแหง



ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

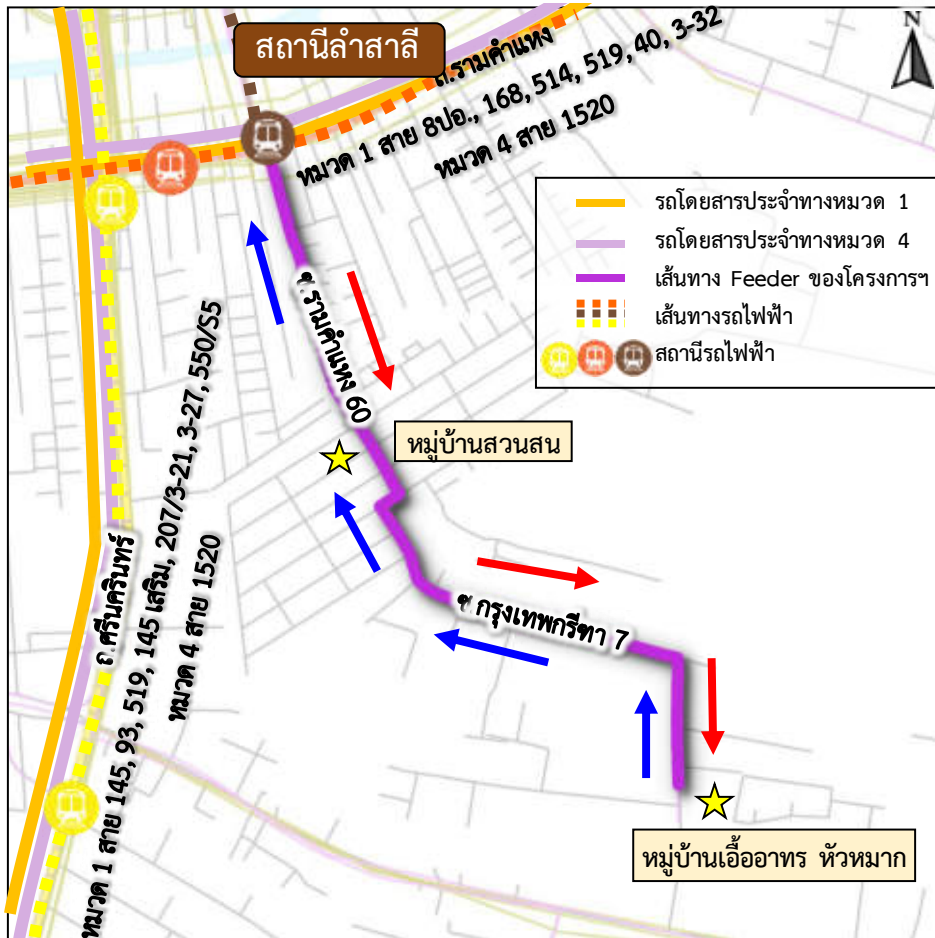


เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ซอยรามคำแหง 53 - ร.ร.บดินทรเดชา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานี ม.รามคำแหง (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	17 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	9 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2569	5,566 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2569	579 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 17,024 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand

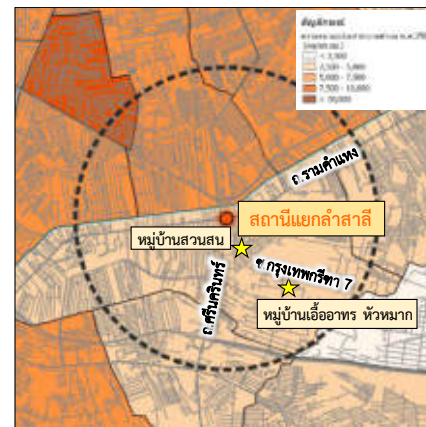


78. สถานีแยกลำสาลี

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



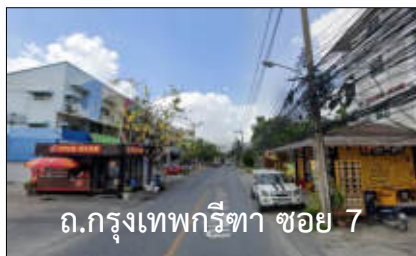
ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	หมู่บ้านเอื้ออาทรห้วยหมาก - หมู่บ้านสวนสน
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีแยกลำสาลี (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	12 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	6 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2569	8,131 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2569	342 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 10,058 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



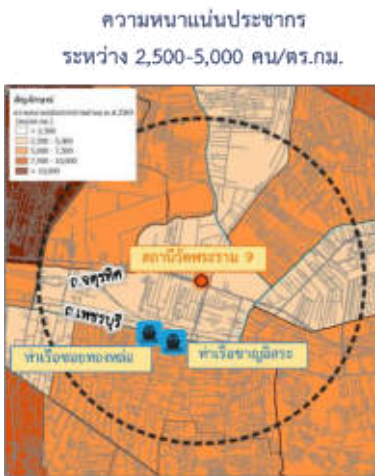
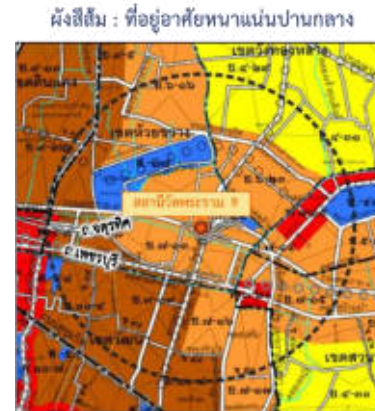
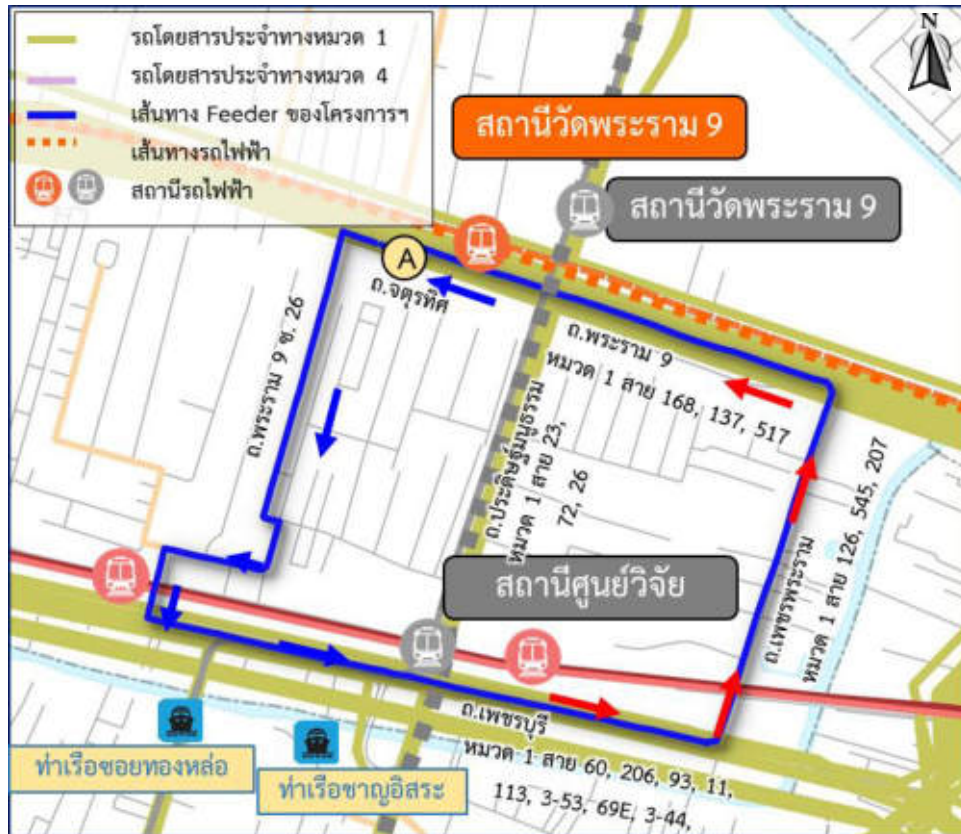
ถ.รามคำแหง ซอย 60



ถ.กรุงเทพกรีฑา ซอย 7



80. สถานีวัดพระราม 9



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)

ถ.พระราม 9 ซอย 26 - ถ.เพชรบุรี

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า

สถานีวัดพระราม 9 (สีส้ม)

ระยะทาง (ไป-กลับ)

4.5 กิโลเมตร

ระยะเวลา (ไป-กลับ)

34 นาทีต่อเที่ยว

ระยะเวลาโดยสาร

17 นาที

ปีเปิดให้บริการ

ปี พ.ศ. 2571

จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า

5,539 คนต่อวัน

ปี พ.ศ. 2569

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder

469 คนต่อวัน

ปี พ.ศ. 2569

(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 13,770 คน)

รูปแบบการให้บริการ

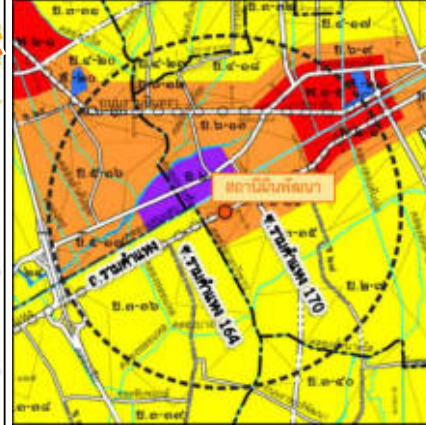
On Demand



81. สถานีมีนพัฒนา

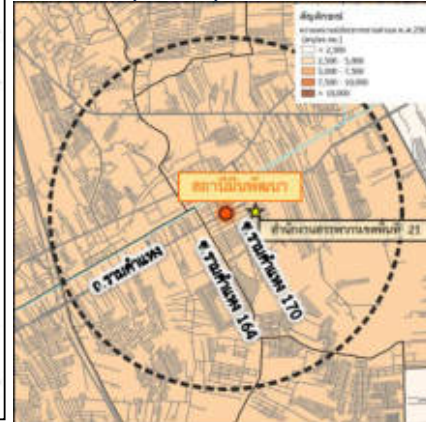


ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



ความหนาแน่นประชากร

ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีมีนพัฒนา - ซ.รามคำแหง 166 แยก 14
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีมีนพัฒนา (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	2.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	15 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	8 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2569	8,698 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2569	281 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 8,247 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand

