



แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง
รูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า
สถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)
สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น



โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม

เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง
เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผลของการจัดทำแผน	1-1
1.2 วัตถุประสงค์การจัดทำแผน	1-2
1.3 แนวทางการจัดทำแผน	1-2
บทที่ 2 แผนยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง	2-1
2.1 นโยบายรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา	2-1
2.2 นโยบายรัฐบาล One Transport ที่ต้องการส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง “ล้อ-ราง-เรือ”	2-1
2.3 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)	2-2
2.4 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	2-3
2.5 แผนปฏิรูปประเทศ	2-4
2.6 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)	2-5
2.7 (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)	2-7
2.8 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	2-7
2.9 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2561-2565)	2-8
2.10 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)	2-9
2.11 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2 Blueprint)	2-12
2.12 แผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง	2-14
2.13 กฎหมาย กฎระเบียบ หลักเกณฑ์และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง	2-22
2.13.1 ด้านผังเมือง	2-22
2.13.2 ผังเมืองรวม	2-27

	หน้า
2.13.3 ด้านการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานี	2-36
2.13.4 ด้านที่เกี่ยวกับการจัดเตรียมบริการขนส่งมวลชนรอง (Feeder)	2-37
2.13.5 ด้านอาคารที่เกี่ยวข้อง	2-38
2.13.6 ด้านอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ และผู้ชรา	2-39
2.13.7 ด้านสิ่งแวดล้อม	2-41
2.13.8 ด้านการลงทุนและการพัฒนาธุรกิจ	2-41
2.14 ข้อจำกัดด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง	2-42
บทที่ 3 สถานะการณปัจจุบันของระบบรถไฟฟ้าและการเชื่อมต่อ	3-1
3.1 สถานะรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน	3-1
3.2 ประชากรและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	3-7
3.2.1 ขนาดและการกระจายของประชากร	3-7
3.2.2 การคาดการณ์ประชากร	3-8
3.3 การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น	3-13
3.3.1 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับสนามบิน	3-13
3.3.2 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้า	3-31
3.3.3 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟ	3-33
3.3.4 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับ บขส.	3-36
3.3.5 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับอู่รถ ขสมก.	3-38
3.3.6 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับเรือ	3-41
3.3.7 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับจุดจอดแล้วจร	3-46
3.4 ปัญหาและอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	3-48

	หน้า
3.4.1 การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport)	3-48
3.4.2 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)	3-49
3.4.3 การเดินทางเชื่อมต่อด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport)	3-49
3.4.4 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง (Facilities)	3-50
บทที่ 4 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อ และการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้า	4-1
4.1 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า	4-1
4.1.1 เครื่องมือที่ใช้	4-1
4.1.2 ระบบพื้นที่ย่อยในการศึกษา	4-4
4.1.3 แบบจำลองระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง	4-5
4.1.4 แบบจำลอง 4 Steps Model	4-6
4.2 การวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณความต้องการด้านการขนส่ง	4-14
4.3 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	4-22
4.4 การประเมินความสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้า (Intermodal Transfer Facility : ITF)	4-25
4.5 การจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า	4-28
4.5.1 การจัดกลุ่มจากคะแนนปัจจัยรวม	4-28
4.6 การจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อการพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	4-38
บทที่ 5 แผนพัฒนาโครงข่ายสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน	5-1
5.1 ความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนา	5-1

สารบัญ

	หน้า
5.2 ความสอดคล้องของแผนพัฒนา	5-2
5.2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)	5-3
5.2.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5-3
5.2.3 แผนปฏิรูปประเทศ	5-4
5.2.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)	5-4
5.2.5 (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)	5-4
5.3 กระบวนการจัดทำแผนพัฒนา	5-6
5.4 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในของการพัฒนาการเดินทางทางราง ในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-8
5.4.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาการเดินทางทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-8
5.4.2 รูปแบบทางเลือกแนวทางการพัฒนาและข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางให้การเดินทาง หลายรูปแบบเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ	5-13
5.5 วิสัยทัศน์	5-13
5.6 วัตถุประสงค์	5-13
5.7 เป้าประสงค์	5-13
5.8 พันธกิจ	5-14
5.9 ตัวชี้วัด	5-14
5.10 นโยบายการขับเคลื่อน	5-14
5.11 ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	5-14
5.12 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสถานี รถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น	5-15

สารบัญ

หน้า

5.13	ผลที่ได้จากการดำเนินโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	5-92
ภาคผนวก ก โครงข่ายรถไฟฟ้าและการเชื่อมต่อการเดินทาง		
ภาคผนวก ข ข้อมูลการเดินทางและข้อมูลสำรวจการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ		
ภาคผนวก ค ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร		
ภาคผนวก ง กลุ่มสถานีตามการจัดลำดับความสำคัญ		

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.10-1 โครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลัก และสายรอง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)	2-10
รูปที่ 2.11-1 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2 Blueprint)	2-13
รูปที่ 2.12-1 โครงการศึกษาการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากระบบขนส่งมวลชน ระยะที่ 1 เขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี	2-15
รูปที่ 2.12-2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีทีเอ็ม)	2-16
รูปที่ 2.12-3 โครงการวางแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร	2-17
รูปที่ 2.12-4 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในคลองแสนแสบ	2-19
รูปที่ 2.12-5 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในคลองภาษีเจริญ	2-19
รูปที่ 2.12-6 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในคลองผดุงกรุงเกษม	2-20
รูปที่ 2.12-7 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา	2-21
รูปที่ 2.13-1 ผังโครงสร้างเพื่อการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	2-27
รูปที่ 2.13-2 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลดหย่อนจำนวนที่จอดรถยนต์ ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ตาม(ร่าง)ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4)	2-30
รูปที่ 2.13-3 ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4)	2-32
รูปที่ 2.13-4 แสดงผังเมืองรวมบริเวณรอบสถานีของโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง	2-34
รูปที่ 3.1-1 สถานะโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2565	3-2
รูปที่ 3.2-1 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2565	3-9
รูปที่ 3.2-2 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2570	3-10
รูปที่ 3.2-3 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2575	3-11
รูปที่ 3.2-4 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2580	3-12
รูปที่ 3.3-1 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับสนามบิน	3-14

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 3.3-2 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ด้วยช่องทางเข้า-ออก	3-15
รูปที่ 3.3-3 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ถนนวิภาวดี-ขาออก) ช่องทางที่ 1	3-16
รูปที่ 3.3-4 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ถนนวิภาวดี-ขาออก) ช่องทางที่ 2	3-17
รูปที่ 3.3-5 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ถนนวิภาวดี-ขาเข้า)	3-18
รูปที่ 3.3-6 5 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ทางยกระดับอุตราภิมุข)	3-19
รูปที่ 3.3-7 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	3-20
รูปที่ 3.3-8 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารประจำทางสาย A1-A4	3-21
รูปที่ 3.3-9 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour) ด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาออก)	3-22
รูปที่ 3.3-10 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour) ด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาเข้า)	3-23
รูปที่ 3.3-11 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour) ด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์) ขาออก	3-24
รูปที่ 3.3-12 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยแผนโครงการในอนาคต	3-25
รูปที่ 3.3-13 การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ	3-26
รูปที่ 3.3-14 การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ	3-27
รูปที่ 3.3-15 การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ	3-28
รูปที่ 3.3-16 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ	3-29
รูปที่ 3.3-17 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ	3-30
รูปที่ 3.3-18 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ามหานครกับรถไฟฟ้า	3-32
รูปที่ 3.3-19 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า	3-33
รูปที่ 3.3-20 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ามหานครกับรถไฟ	3-34

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 3.3-21 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง	3-35
รูปที่ 3.3-22 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับ บขส.	3-37
รูปที่ 3.3-23 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของ บขส.	3-38
รูปที่ 3.3-24 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับอู่รถ ขสมก.	3-39
รูปที่ 3.3-25 ตำแหน่งอู่รถ ขสมก. จุดจอดรถโดยสารประจำทาง และแนวเส้นทางการให้บริการ เดินรถโดยสารสาธารณะ รถสองแถว และรถสี่ล้อเล็ก	3-40
รูปที่ 3.3-26 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	3-41
รูปที่ 3.3-27 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับท่าเรือ	3-43
รูปที่ 3.3-28 ท่าเรือที่เปิดให้บริการ และระยะการเดินทางจากท่าเรือ	3-44
รูปที่ 3.3-29 สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา	3-45
รูปที่ 3.3-30 สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ	3-45
รูปที่ 3.3-31 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับจุดจอดแล้วจร	3-46
รูปที่ 3.3-32 สัดส่วนการเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้าจากการสำรวจ	3-47
รูปที่ 3.4-1 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport)	3-48
รูปที่ 3.4-2 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)	3-49
รูปที่ 3.4-3 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport)	3-50
รูปที่ 3.4-4 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	3-50
รูปที่ 4.1-1 โครงสร้างแบบจำลอง	4-3
รูปที่ 4.2-2 การแบ่งพื้นที่ย่อย	4-5
รูปที่ 4.1-3 โครงสร้างการเลือกรูปแบบการเดินทาง	4-10
รูป 4.1-4 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนน	4-13
รูปที่ 4.1-5 ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ	4-13

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 4.2-1 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ปี พ.ศ. 2565	4-17
รูปที่ 4.2-2 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ปี พ.ศ. 2570	4-17
รูปที่ 4.2-3 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ปี พ.ศ. 2575	4-18
รูปที่ 4.2-4 สัดส่วนปริมาณการเดินทางแต่ละรูปแบบ	4-20
รูปที่ 4.2-5 ตำแหน่งการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรของโครงการ	4-21
รูปที่ 4.3-1 ภาพรวมการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า	4-23
รูปที่ 4.3-2 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินดอนเมือง	4-24
รูปที่ 4.3-3 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ	4-24
รูปที่ 4.4-1 จำนวนสถานีจากการจำแนกตามการประเมินคะแนน ITF	4-27
รูปที่ 4.5-1 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580	4-29
รูปที่ 4.5-2 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี 500 เมตร	4-30
รูปที่ 4.5-3 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยความหนาแน่นประชากรรอบสถานี	4-31
รูปที่ 4.5-4 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม	4-32
รูปที่ 4.5-5 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยจำนวนสถานีที่สำคัญในรัศมี 500 เมตร	4-33
รูปที่ 4.5-6 ความถี่คะแนนการจัดกลุ่มสถานี	4-34
รูปที่ 4.5-7 การวิเคราะห์ในรูปแบบแผนภูมิการกระจายตัวของสถานีรถไฟฟ้า	4-36
รูปที่ 4.5-8 ผลการจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า	4-37
รูปที่ 4.6-1 ผลการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้า	4-39
รูปที่ 4.6-2 สถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะเร่งด่วน	4-40
รูปที่ 4.6-3 สถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะสั้น	4-41
รูปที่ 4.6-4 สถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะกลาง	4-42
รูปที่ 4.6-5 สถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะยาว	4-43

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 5.2-1 ความสอดคล้องของแผนทั้ง 3 ระดับ	5-2
รูปที่ 5.2-2 ความสอดคล้องของแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น กับแผนระดับ 2 และแผนระดับ 1	5-5
รูปที่ 5.3-1 การสำรวจรวบรวมข้อมูล เข้าพบหารือกับผู้ประกอบการ และหน่วยงานต่าง ๆ	5-7
รูปที่ 5.3-2 การประชุมและสัมมนาการจัดทำแผน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	5-7
รูปที่ 5.12-1 แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่น เพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม	5-16
รูปที่ 5.12-2 ตำแหน่งอุโมงค์ ขสมก. และจุดจอดรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-18
รูปที่ 5.12-3 เส้นทางรถให้บริการรถหมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-19
รูปที่ 5.12-4 ตัวอย่างรูปแบบรถที่ให้บริการ	5-20
รูปที่ 5.12-5 การรวบรวมและศึกษาทบทวนเส้นทาง Feeder ของโครงการจากการคัดเลือก 81 เส้นทาง	5-20
รูปที่ 5.12-6 โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดที่ดินก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจบบริเวณสถานีรถไฟ	5-25
รูปที่ 5.12-7 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2566 – 2567	5-26
รูปที่ 5.12-8 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2568 – 2570	5-27

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 5.12-9 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571 – 2575	5-28
รูปที่ 5.12-10 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576 – 2580	5-29
รูปที่ 5.13-1 ผลเปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า	5-61

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.10-1 รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สาย ตามแผนแม่บทฯ	2-11
ตารางที่ 2.12-1 ท่าเรือที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (ล้อ-ราง-เรือ) ในปัจจุบัน	2-18
ตารางที่ 2.13-1 สรุปผังเมืองรวมบริเวณรอบสถานีของโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง (M-MAP)	2-35
ตารางที่ 3.2-1 ขนาดและการกระจายตัวประชากรรายจังหวัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2563	3 - 8
ตารางที่ 4.1-1 การแบ่งพื้นที่ย่อยของแบบจำลอง eBUM	4-4
ตารางที่ 4.1-2 อัตราการสร้างการเดินทาง (Trip Rate) ในแต่ละวัตถุประสงค์ของการเดินทาง	4-7
ตารางที่ 4.1-3 อัตราการดึงดูดการเดินทาง	4-9
ตารางที่ 4.1-4 ระยะทางการเดินทางเฉลี่ย (Mean Trip length)	4-10
ตารางที่ 4.1-5 ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์	4-11
ตารางที่ 4.2-1 ข้อสมมติฐานในการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	4-14
ตารางที่ 4.2-2 รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สาย ตามแผนแม่บทฯ	4-15
ตารางที่ 4.2-3 ปริมาณการเดินทางในป้อนาคต	4-19
ตารางที่ 4.2-4 ปริมาณการเดินทางแต่ละรูปแบบ	4-19
ตารางที่ 4.3-1 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า	4-22
ตารางที่ 4.4-1 เกณฑ์และค่าน้ำหนักของปัจจัยการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก	4-26
ตารางที่ 4.5-1 เกณฑ์การให้คะแนนปัจจัยแบ่งกลุ่ม	4-28
ตารางที่ 4.5-2 จำนวนสถานีในแต่ละกลุ่มสถานี	4-35
ตารางที่ 5.4-1 การวิเคราะห์และสรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาการเดินทางทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-9
ตารางที่ 5.12-1 เส้นทาง Feeder ที่ให้บริการแบบ Fixed Route จำนวน 36 เส้นทาง	5-21

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 5.12-2 เส้นทาง Feeder ที่ให้บริการแบบ On Demand จำนวน 45 เส้นทาง	5-22
ตารางที่ 5.12-3 โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดหาที่ดินก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟ	5-24
ตารางที่ 5.12-5 แผนพัฒนาโครงข่ายสถานีรถไฟเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟ และสนามบิน	5-30
ตารางที่ 5.12-6 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-38
ตารางที่ 5.12-7 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-39
ตารางที่ 5.12-8 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-40
ตารางที่ 5.12-9 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-41
ตารางที่ 5.12-10 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-42
ตารางที่ 5.12-11 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-43
ตารางที่ 5.12-12 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-44
ตารางที่ 5.12-13 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-45
ตารางที่ 5.12-14 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-46
ตารางที่ 5.12-15 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5-47

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 5.12-16 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	5-48
สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ตารางที่ 5.12-17 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	5-49
สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ตารางที่ 5.12-18 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	5-50
สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ตารางที่ 5.12-19 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	5-51
สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ตารางที่ 5.12-20 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	5-52
สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ตารางที่ 5.12-21 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	5-54
สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ตารางที่ 5.12-22 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร)	5-56
ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่	
ตารางที่ 5.12-23 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร)	5-57
ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่	
ตารางที่ 5.12-24 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร)	5-58
ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่	
ตารางที่ 5.12-25 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร)	5-59
ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่	
ตารางที่ 5.13-1 ผลเปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า	5-60

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

แผนปฏิบัติการด้านแผนพัฒนาโครงข่ายสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน เป็นผลลัพธ์ที่ได้จากโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (คค.) มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมือง เชื่อมต่อระบบขนส่งต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้เดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมืองและยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน

ระบบขนส่งเป็นองค์ประกอบหลักของการพัฒนาเมืองและการพัฒนาประเทศ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางราง (M-MAP) ที่ได้มีการวางแผนโครงข่ายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในปัจจุบัน มีโครงการรถไฟฟ้าทั้งที่เปิดให้บริการแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้างจำนวน 11 สาย 212 สถานี เป็นระยะทางประมาณ 340 กิโลเมตร และจะมีการต่อขยายเส้นทางให้บริการจนครบถ้วนตามแผนที่วางไว้ภายในปี พ.ศ. 2572 ซึ่งจะมีโครงข่ายรถไฟฟ้าระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 500 กิโลเมตร ให้บริการครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

อย่างไรก็ดี จากผลการสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพบว่า ยังมีปัญหาทั้งทางกายภาพ อาทิ สภาพทางเท้าที่ชำรุด การขาดร่มเงาทางเดินจากสถานีรถไฟฟ้าถึงจุดเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ป้ายแสดงข้อมูลและนำทางการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางทั้งเข้าและออกจากสถานีไม่ครบถ้วน และปัญหาของโครงข่ายการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงสถานีด้วยเหตุนี้ การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าของผู้เดินทาง ไม่สามารถขับเคลื่อนให้ประสบความสำเร็จได้โดยกระทรวงใดกระทรวงหนึ่ง จำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร

จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของคนทุกกลุ่ม โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบในสถานีที่ก่อสร้างแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 212 สถานี รวมไปถึงจัดทำแผนการให้บริการระบบขนส่งมวลชนรองที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าของผู้เดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าประสบผลสำเร็จ

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า
- 2) เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรองเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าในบริเวณสถานีที่มีศักยภาพและไม่มีรถสาธารณะหมวด 4 ให้บริการ

1.3 แนวทางการจัดทำแผน

- 1) การสำรวจในรายสถานีของรถไฟฟ้าทุกสายเพื่อเก็บข้อมูลกายภาพรอบสถานี การเชื่อมต่อการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงของแต่ละสถานี โดยแบ่งข้อมูลการศึกษาเป็น 3 รูปแบบสถานี ได้แก่ รูปแบบสถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน รูปแบบสถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง และรูปแบบสถานียังไม่ก่อสร้าง
- 2) การประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อ และการเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้า สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่เชื่อมโยง มีการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรอบสถานี โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล
- 3) การวิเคราะห์และสรุปสภาพปัญหาอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF) เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้า
- 4) การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารทุกสายจะถูกใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาการจัดกลุ่มสถานีตามปริมาณผู้ใช้งาน

5) การจัดกลุ่มสถานี เพื่อจำแนกขนาดและความสำคัญของสถานี เพื่อนำไปสู่การพิจารณาออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาจากคะแนนปัจจัยรวม และคะแนนจากการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF)

6) การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ศักยภาพ เพื่อพิจารณาถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ของการเดินทางทางรถไฟฟ้าที่ควรได้รับการแก้ไข โดยการกำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ ตัวชี้วัด ประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของการจัดทำแผนพัฒนาโดยแบ่งออกเป็น 4 ระยะแผน ได้แก่ แผนระยะเร่งด่วน (ปี พ.ศ. 2566 – 2567) แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2568 – 2570) แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571 – 2575) และแผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576 – 2580)

บทที่ 2

แผนยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง

การรวบรวมข้อมูลการศึกษา ได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำมาใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

2.1 นโยบายรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภา ในวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2562

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ ให้ความสำคัญกับการบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่และเมือง การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่ง การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว

- แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง โดยการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการควบคุมสั่งการจราจรและวางแผนการเดินทาง การจัดระเบียบและปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ริมคลองและแม่น้ำ พร้อมทั้งพัฒนาทางเท้าทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางสำหรับคนทุกคน (Universal Design : UD) เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

2.2 นโยบายรัฐบาล One Transport ที่ต้องการส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง “ล้อ-ราง-เรือ”

การจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่สะสมต่อเนื่องมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง ขณะเดียวกันการสัญจรของรถซึ่งต้องอาศัยถนนเป็นหลัก โดยกรุงเทพมหานครมีโครงข่ายถนนระยะทางรวม 4,300 กิโลเมตร ซึ่งเป็นถนนสายหลักเพียงร้อยละ 25 เท่านั้น หากเทียบพื้นที่ถนนต่อพื้นที่ทั้งหมด พบว่า กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนเพียงร้อยละ 6.8 ในขณะที่มหานครเมืองใหญ่ ๆ ของโลก เช่น นิวยอร์ก ลอนดอน ญี่ปุ่น และสิงคโปร์ มีพื้นที่ถนนร้อยละ 21-36 เป็นต้น

ทั้งนี้ รัฐบาลนำโดยนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งให้ความสำคัญกับแผนการบริหารจัดการและพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางตามนโยบาย “ล้อ-ราง-เรือ” ของกรุงเทพมหานคร โดยการเร่งพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางรางให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีความยาวโครงข่ายรวม 464 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2575 รวมทั้งการให้ความสำคัญในการส่งเสริมและพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง “ล้อ-ราง-เรือ” แบบไร้รอยต่อ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการเดินทาง ทั้งระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางราง และทางน้ำ เป็นต้น

2.3 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) เป็นกรอบแนวทางหลัก ในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือมุ่งเน้นให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน มีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง คุณภาพชีวิตดีขึ้น สามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจเพื่อยกระดับประเทศไทยเข้าสู่กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว มีรายได้สูงผ่านนโยบาย “ประเทศไทย 4.0” เพื่อปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ “Value-Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” ที่อาศัยการเพิ่มมูลค่าด้วยวิทยาการด้านความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- 2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- 3) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- 4) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- 5) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 6) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานครตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน สำคัญ คือ (1) การต่อยอดอดีตจากจุดเด่นทางวัฒนธรรม ทรัพยากรเดิมที่มีอยู่ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่ (2) การปรับปรุงขึ้น เพื่อปูทางสู่อนาคตด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัล และ (3) การสร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต ด้วยการเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการ ปรับโมเดลธุรกิจเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด โดยในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 (โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก) ได้มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและทางรางมากขึ้น เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค

- ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สำคัญ คือ การเติบโตร่วมกันของทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลทั้ง 3 ด้าน ไม่มากหรือน้อยจนเกินไปอันจะนำไปสู่ความยั่งยืน สอดคล้องกับแนวคิดหลักของแผน คือ เติบโตสมดุล ยั่งยืน ซึ่งเป็นหัวใจของยุทธศาสตร์ชาติด้านนี้ โดยในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 (สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ) ได้มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ พร้อมทั้งสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมสินค้าและบริการคาร์บอนต่ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นระบบ

2.4 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น 23 แผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

ทั้งนี้ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่มีความเกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ได้แก่ ประเด็นพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ และประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล

- **ประเด็นพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ** การพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ แบ่งการพัฒนาเมืองออกเป็น 2 รูปแบบ โดยรูปแบบที่มีความสอดคล้องกับโครงการ คือ รูปแบบเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ซึ่งเน้นพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคให้มีศักยภาพในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเทียบเท่าเมืองขนาดใหญ่ในระดับนานาชาติ มีความน่าอยู่ และมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการเมือง เพื่อพัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม

- **ประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล** ประกอบด้วย 3 แผนย่อย โครงการมีความสอดคล้องกับแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประเทศไทยมีโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พัฒนาลิขิตอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

2.5 แผนปฏิรูปประเทศ

แนวทางการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจบนหลักการสร้างความยั่งยืนและครอบคลุมมิติที่สำคัญรวม 3 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านที่ 1 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ด้านที่ 2 ความเท่าเทียมและการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม ด้านที่ 3 การปฏิรูปด้านสถาบันเศรษฐกิจ และ 11 ประเด็นย่อย โดยโครงการแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานครตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสอดคล้องกับด้านที่ 1 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในประเด็นย่อยส่วนการรวมกลุ่มในภูมิภาค คือ ส่วนของพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ และภูมิภาค เนื่องจากระบบรถไฟฟ้ามหานครและปริมณฑลเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการเดินทางภายในประเทศที่มีความสำคัญเนื่องจากเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ธุรกิจ และการเดินทางเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ

2.6 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งถูกจัดทำขึ้นบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ที่เป็นแผนแม่บทหลักของประเทศ โดยมีเนื้อหาหมุ่งเน้นการเตรียมความพร้อมและวางรากฐานในการยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ดังกล่าว มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไว้ 10 ด้าน

ซึ่งจากการศึกษา พบว่า โครงการแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ในยุทธศาสตร์ที่ 7 (การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์) และยุทธศาสตร์ที่ 9 (การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ) โดยแต่ละยุทธศาสตร์มีรายละเอียดด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ดังต่อไปนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 7 (การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์) มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ดังนี้

- 1) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเริ่มพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาคที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของเมือง เช่น ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง (Light Rail) รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) และรถราง เป็นต้น

- 2) เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

- 3) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายผังเมือง การสร้างอัตลักษณ์ของพื้นที่ และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง (Non-Motorized Transport : NMT) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้ามทางเท้า และทางจักรยานในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และการสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานในเขตเมือง เพื่อเพิ่มสัดส่วนของการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในภาพรวม ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

● **ยุทธศาสตร์ที่ 9 (การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ)** มีแนวทางการพัฒนาเมืองดังนี้

พัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม โดยมีความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจดี เดินทางสะดวก ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการมีคุณภาพและทั่วถึง และเน้นความสอดคล้องกับอัตลักษณ์ ความหลากหลาย และศักยภาพของเมือง บนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม โดยในด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ให้มุ่งเน้นการบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญต่อระบบรถประจำทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท โดยมีแนวทางการพัฒนาเมืองสำคัญ ดังนี้

1) ส่งเสริมกรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศรวมทั้งเป็นศูนย์กลางการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสุขภาพระดับนานาชาติ ที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเทคโนโลยีในการสื่อสารและระบบคมนาคมมาตรฐานสูง โดยปรับปรุงและจัดให้มีศูนย์การขนส่งในเขตเมือง เช่น บางซื่อ เป็นต้น

2) พัฒนาเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร) ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้านสุขภาพและการศึกษา และเมืองที่อยู่อาศัย โดยประสานการวางระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และบริการทางสังคม กับมาตรการทางผังเมือง ในการชี้้นำให้การขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างมีแบบแผนและเหมาะสม

2.7 (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

มีวัตถุประสงค์เพื่อ พลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” การสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งส่งเสริมทางสังคมที่ก้าวหน้าพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ มีความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูง และคำนึงถึงความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

ซึ่งจากการศึกษา พบว่า โครงการแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ในเป้าหมายหลัก คือ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม โดยลดความเหลื่อมล้ำทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาส ให้มีโอกาสในการเลื่อนขั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม และมีความสอดคล้องกับ ทศวรรษที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยกลยุทธ์ที่ 3 การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพียงพอ และได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการในส่วนของแผนพัฒนาฯ ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของระบบรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.8 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

มีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีและการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกและปลอดภัย เพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง รวมถึงขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder) เพื่อขนส่งผู้โดยสาร คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบการบูรณาการ ส่งเสริมลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลาน่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

2.9 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2561 - 2565)

กรุงเทพมหานครจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) มีการทบทวนเป้าประสงค์และมาตรการที่กำหนดไว้ในแต่ละช่วงให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันยิ่งขึ้น โดยนำแผนวิสัยทัศน์ของประชาชนเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานครมากำหนดเป็นกรอบในการปรับปรุงบริการสาธารณะต่าง ๆ กำหนดประเด็นปัญหาที่ต้องได้รับการพัฒนาและแก้ไข ตลอดจนจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนพัฒนาเมืองในระยะยาวเพื่อให้เมืองกรุงเทพมหานครก้าวสู่การเป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ในปี พ.ศ. 2575 การจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2561 - 2565) จะช่วยให้หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องมีทิศทางดำเนินงานที่ชัดเจน

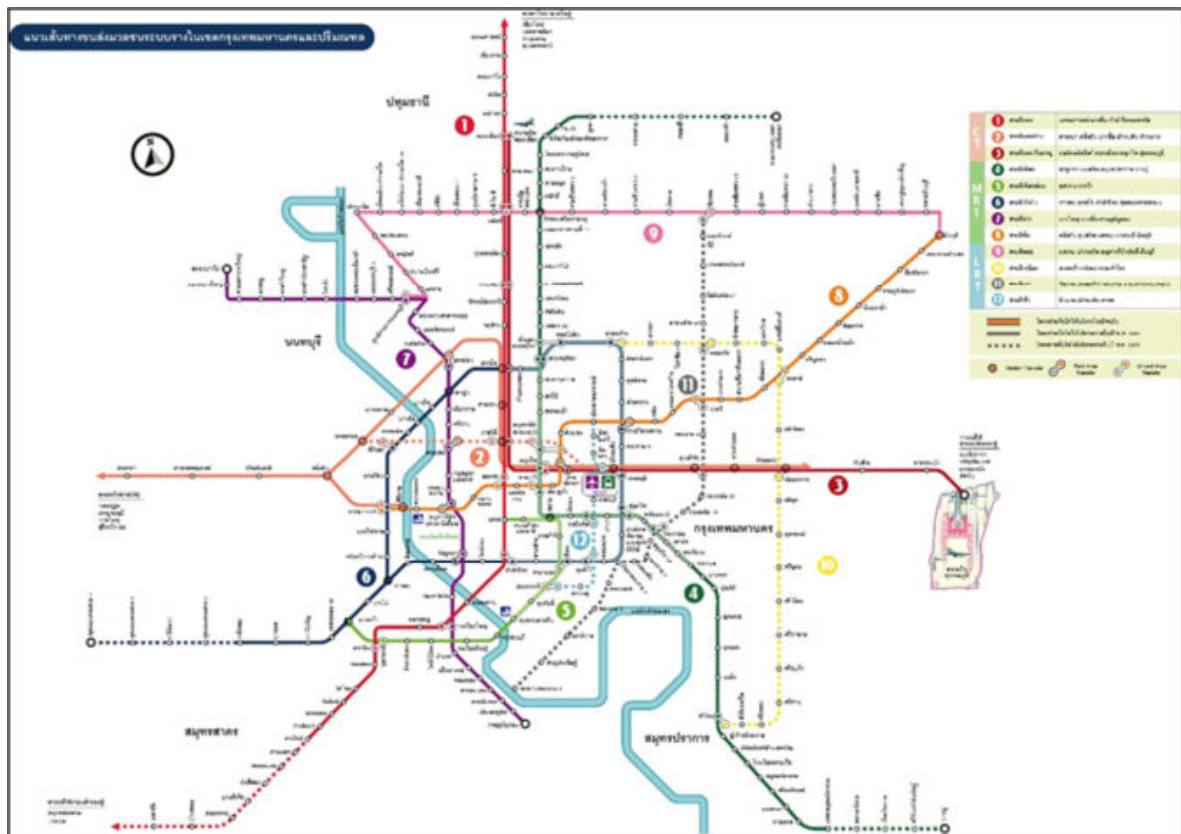
โดยการศึกษาของโครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมการขนส่งมวลชนและการคมนาคมทางเลือกที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนาการประจำทางสาธารณะพลังงานไฟฟ้า ขยายพื้นที่การให้บริการระบบรางให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- พัฒนาระบบ “ตัวร่วม” ระบบขนส่งมวลชนทุกประเภท เพื่ออำนวยความสะดวก และลดค่าใช้จ่ายของประชาชนในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน

- จัดให้มีที่จอดรถสาธารณะในจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งต่าง ๆ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรร่วมลงทุนกับภาคเอกชน หรือส่งเสริมให้เอกชนลงทุนพัฒนาที่จอดรถพร้อมทั้งตลาด หรือห้างสรรพสินค้าขนาดกลางถึงใหญ่ ในจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ

2.10 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)

เป็นโครงการที่สืบเนื่องจากการที่รัฐบาลมีแนวคิดในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางมาช่วยแก้ไข หรือบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด โดยจะทำการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สาย (อยู่ในแผนเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรี 10 สาย) ระยะทางรวม 509 กิโลเมตร 312 สถานี ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล คาดว่าจะส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก ลดเวลาในการเดินทาง ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยการก่อสร้างนั้นยึดหลักตามแนวความคิด “แผนแม่บทการขนส่งมวลชนทางราง” ที่ได้เสนอให้เป็นแบบ “รัศมีและวงแหวน (Radial and Circumferential Pattern)” ซึ่งมีความเหมาะสมกับ 2 แนวทางการพัฒนาของกรุงเทพมหานคร ที่เป็นเมืองขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดียว (Monocentric) และการกระจายของชุมชนชานเมืองเกิดขึ้นรอบ ๆ โครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สายตามแผนแม่บทฯ แสดงดังรูปที่ 2.10-1 จะใช้โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ทำหน้าที่เป็นแกนหลักของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด ให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนจากชานเมืองสู่เขตใจกลางเมืองต่อไป ปัจจุบันการดำเนินงานเป็นไปตามแผนเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรีดำเนินการ 10 สายทางหลักระยะทาง รวม 464 กิโลเมตร รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สายตามแผนแม่บทฯ แสดงดังตารางที่ 2.10-1



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 2.10-1 โครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลัก
 และสายรอง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)

ตารางที่ 2.10-1 รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สาย ตามแผนแม่บทฯ

ลำดับที่	รถไฟฟ้า	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	แผนปีเปิด บริการ	สถานะ
1	สายสีแดง (เหนือ-ใต้)	รังสิต – ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	8.84	2569	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		บางซื่อ – รังสิต	26.30	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2564
		บางซื่อ – หัวลำโพง	5.76	2571	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		หัวลำโพง – วงเวียนใหญ่ – มหาชัย	38.00	n/a	รอกำหนดแผนแม่บทโครงข่าย รถไฟฟ้าเพื่อพัฒนาขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-MAP) ระยะที่ 2
2	สายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	บางซื่อ – มักกะสัน – หัวหมาก	20.14	2571	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		บางซื่อ – ดลิ่งชัน	15.26	2564	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2564
		ดลิ่งชัน – ศาลายา	14.80	2569	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		ดลิ่งชัน – ศิริราช	5.70	2569	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
3	แอร์พอร์ต เรล ลิงก์	พญาไท – สุวรรณภูมิ	28.70	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2553
		ดอนเมือง – บางซื่อ – พญาไท	21.80	2570	รอโครงการ 3AP
4	สายสีเขียว (สุขุมวิท)	หมอชิต – อ่อนนุช	16.50	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2542
		หมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต	18.70	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2563
		คูคต – ลำลูกกา	6.50	2572	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M-MAP
		อ่อนนุช – แบริ่ง	5.50	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2554
		แบริ่ง – สมุทรปราการ	13.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2561
		สมุทรปราการ – บางปู	9.50	2572	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M-MAP
5	สายสีเขียว (สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน	7.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2542
		สะพานตากสิน – ถนนตากสิน	2.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2552
		ถนนตากสิน – บางหว้า	5.50	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2556
		บางหว้า – ดลิ่งชัน	7.50	2569	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
		สนามกีฬาแห่งชาติ – ยศเส	1.00	2569	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
6	สายสีน้ำเงิน	บางซื่อ – หัวลำโพง	20.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2547
		บางซื่อ – ท่าพระ	13.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2563
		หัวลำโพง – บางแค	14.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2562
		บางแค – พุทธรักษา สาย 4	8.00	2572	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M-MAP
7	สายสีม่วง	บางใหญ่ – เตาปูน	23.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2559
		เตาปูน – ราษฎร์บูรณะ	23.60	2570	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
8	สายสีส้ม	ศูนย์วัฒนธรรมฯ – บางขุนนนท์	13.40	2571	อยู่ระหว่างการประกวดราคา
		ศูนย์วัฒนธรรมฯ – มินบุรี	22.50	2568	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
9	สายสีชมพู	แคราย – มินบุรี	34.50	2566	อยู่ระหว่างการทดสอบเดินรถ

ลำดับที่	รถไฟฟ้า	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	แผนปีเปิด บริการ	สถานะ
		ศรีรัช - เมืองทองธานี	3.00	2568	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
10	สายสีเหลือง	ลาดพร้าว - สำโรง	30.40	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2566
		แยกราชดา-ลาดพร้าว-แยกราชโยธิน	2.60	n/a	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
11	สายสีเทา	วัชรพล - ทองหล่อ	16.25	n/a	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		พระโขนง - ท่าพระ	23.66	n/a	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
12	สายสีเงิน	บางนา - สุวรรณภูมิ	23	n/a	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

นอกจากโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สาย ตามแผนแม่บทฯ (M-MAP) ยังมีแผนการพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มอีก 2 เส้นทาง เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (แคราย - บึงกุ่ม) ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าสายสีทอง (กรุงธนบุรี - ประชาธิปก) ระยะรวม 2.8 กิโลเมตร

2.11 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2 Blueprint)

กระทรวงคมนาคมได้ประสานความร่วมมือทางวิชาการกับประเทศญี่ปุ่น ผ่านองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กำหนด M-MAP2 Blueprint ไว้มี 5 เส้นทาง รวมระยะทาง 131 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- 1) สายสถานีแม่น้ำ - บางนา - สนามบินสุวรรณภูมิ
- 2) ส่วนต่อขยายสายสีเทา ช่วงรามอินทรา - ลำลูกกา
- 3) สายรังสิต - ัญบุรี ระยะทาง 12 กิโลเมตร
- 4) สายสถานีขนส่งสายใต้จากบรมราชชนนี - หลักสี่ ระยะทาง 30 กิโลเมตร
- 5) สายบางหว้า - ตลิ่งชัน - นนทบุรี - บางกะปิ ระยะทาง 42 กิโลเมตร



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 2.11-1 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2 Blueprint)

ตามแผนทางใจก้าจะศึกษากรอบแนวเส้นทางที่ควรจะมีใน 10-20 ปีข้างหน้า จากนั้น กรมการขนส่งทางราง จะนำแผนมาพิจารณากลับกรอง ซึ่งยังมีเวลา เนื่องจากจะต้องดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าในแผนแม่บทระยะที่ 1 ให้เสร็จก่อน ทั้งนี้ โครงการศึกษานี้จะดำเนินการติดตามผลการจัดทำ M-MAP2 เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประกอบการศึกษาและวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

2.12 แผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง

1) โครงการแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทระบบจุดจอดแล้วจรสำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อศึกษาและประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจร โดยใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนทางรางจากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ของ สนข. เป็นพื้นฐาน เพื่อกำหนดที่ตั้งและขนาดความจุที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้งานรวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่ละพื้นที่ เพื่อเสนอทางเลือกรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการที่เหมาะสม หน่วยงานรับผิดชอบ มาตรการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ และรูปแบบการส่งเสริม สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้งาน และเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กรอบเวลาของแผนแม่บทฯ กำหนดระยะเวลา 12 ปี ระหว่างปี 2560 - 2572 ประกอบด้วย

- แผนการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในระยะเร่งด่วน (โครงการที่กำลังก่อสร้างอยู่หรือแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562) (0 - 2 ปี)
- แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2563 – 2565) (3 - 5 ปี)
- แผนระยะยาว (พ.ศ. 2566 – 2572) (6 - 12 ปี)

โดยแบ่งสถานะของจุดจอดแล้วจร ออกเป็น 3 ประเภท คือ

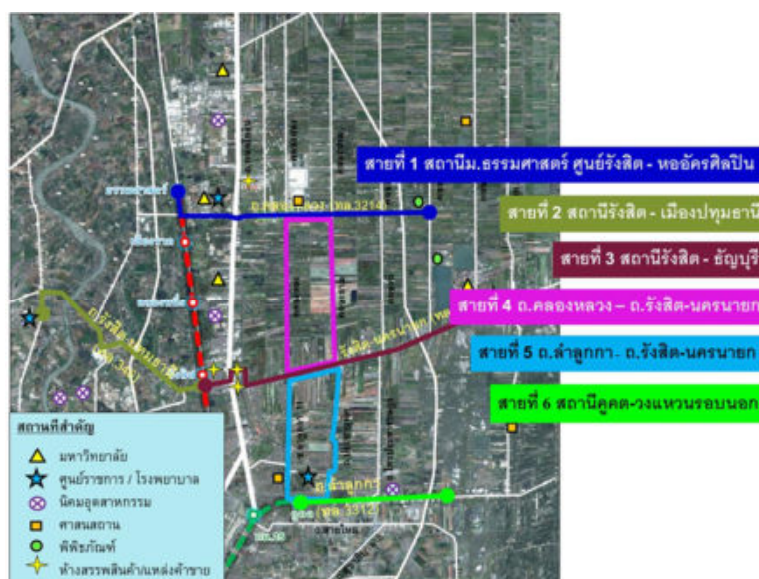
- จุดจอดแล้วจรที่มีในแผนการพัฒนาจุดจอดแล้วจรของหน่วยงานรับผิดชอบ เช่น รฟม. รฟท. อยู่แล้ว
- จุดจอดแล้วจรที่เปิดให้บริการอยู่แล้วในปัจจุบัน แต่ควรต้องมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
- จุดจอดแล้วจรที่ปรึกษาเสนอให้มีการพัฒนาเพิ่มเติม

การศึกษานี้จะนำข้อมูลจากแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งข้อมูลตำแหน่ง ระยะการพัฒนา ความจุของจุดจอด และปริมาณผู้โดยสาร มาเป็นหนึ่งในเกณฑ์การประเมินศักยภาพโครงข่ายการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารในระบบการขนส่งมวลชนทางรางกับระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) การเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2) โครงการศึกษาการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากระบบขนส่งมวลชน ระยะที่ 1 เขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

เป็นโครงการซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 โดยในการศึกษาระยะที่ 1 จะมุ่งเน้นพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับรถไฟฟ้ามหานคร สาย 2 ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองปทุมธานี ลำลูกกา ัญบุรี คลองหลวง หนองเสือ ลาดหลุมแก้ว และสามโคก เพื่อพิจารณา แนวเส้นทางและรูปแบบของระบบขนส่งมวลชนรอง และขนส่งมวลชนเสริมเชื่อมต่อการเดินทางสู่ระบบ รถไฟฟ้าได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด ในส่วนของแนวเส้นทางเบื้องต้น มีการพิจารณา แนวเส้นทางที่ควรมีการพัฒนาไว้ 6 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

- 1) เส้นทาง สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต - หออัครศิลป์
- 2) เส้นทาง สถานีรังสิต - เมืองปทุมธานี
- 3) เส้นทาง สถานีรังสิต - ัญบุรี
- 4) เส้นทาง ถ.คลองหลวง - ถ.รังสิต-นครนายก
- 5) เส้นทาง ถ.ลำลูกกา - ถ.รังสิต-นครนายก
- 6) เส้นทาง สถานีคูคต - วงแหวนรอบนอก



ที่มา : การศึกษาเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากระบบขนส่งมวลชนระยะที่ 1
เขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

รูปที่ 2.12-1 โครงการศึกษาการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากระบบขนส่งมวลชน ระยะที่ 1 เขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม)

เป็นโครงการที่มีแนวคิดมาจากการศึกษาทบทวนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ที่มีการก่อสร้างเสาตอม่อเตรียมไว้แล้วบนแนวกิ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กำหนดให้เป็นเส้นทางเชื่อมกับระบบทางพิเศษระหว่างเมือง ด้านตะวันออก - ตะวันตก แต่การพัฒนาของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ได้หยุดชะงักลง ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2556 เนื่องจากมีการคัดค้านโครงการดังกล่าว

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลจะมีรูปแบบของระบบขนส่งมวลชนเป็นรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ยกระดับตลอดเส้นทาง มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนือ และรถไฟฟ้าสายสีชมพู บริเวณแยกแคราย แนวเส้นทางไปตามแนวถนนงามวงศ์วานจนถึงแยกบางเขนเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง แล้วข้ามถนนวิภาวดี-รังสิต โดยลอดใต้โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และโครงการทางยกระดับอุตราภิมุข จนถึงแยกเกษตรเพื่อแยกข้ามโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) ช่วง หมอชิต - สะพานใหม่-คูคต ต่อเนื่องไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ซึ่งจะมีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ที่แยกคลองรัช ไปจนถึงแยกนวมินทร์แล้วจึงเลี้ยวลงไปทางทิศใต้ตามแนวถนนนวมินทร์ จนถึงแยกสวนสน ที่จะสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออก และรถไฟฟ้าสายสีเหลืองได้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลมีระยะทางรวมโดยประมาณ 22.1 กิโลเมตร มีจำนวนสถานีทั้งหมด 20 สถานี

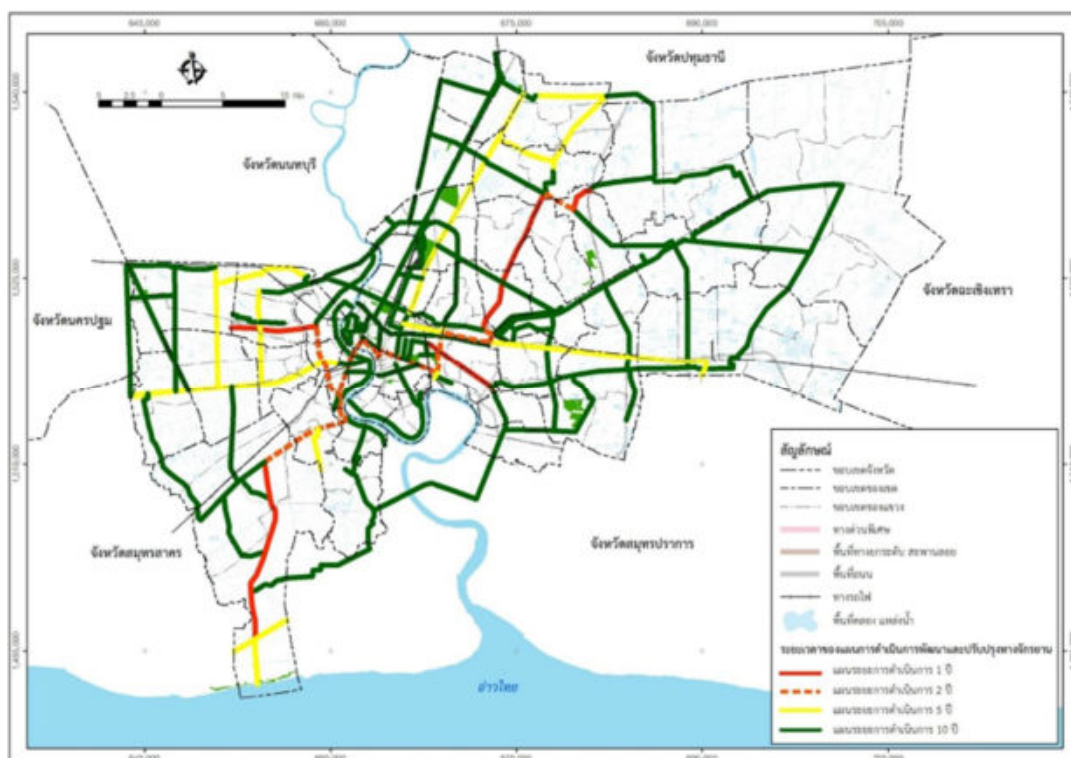


ที่มา : รายงานการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม)

รูปที่ 2.12-2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม)

4) โครงการวางแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร

การดำเนินการโครงการโดยการจัดลำดับเส้นทางจักรยานที่มีศักยภาพในการปรับปรุงและพัฒนาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 178 เส้นทาง ซึ่งแบ่งระดับศักยภาพของเส้นทางจักรยาน ออกเป็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด จากผลการวิเคราะห์นำมาจัดลำดับแผนการดำเนินโครงการโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุง โดยแบ่งออกเป็น 4 ระยะ คือ ระยะ 1 ปี (พ.ศ. 2565) คือ เส้นทางจักรยานที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงดำเนินการภายใน 1 ปี (พ.ศ. 2565) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน 5 เส้นทาง ระยะ 2 ปี (พ.ศ. 2566) คือ เส้นทางจักรยานที่มีบทบาทในการเชื่อมต่อเส้นทางจักรยานในระยะ 1 ปี หรือระยะเร่งด่วน ให้พื้นที่กรุงเทพมหานครมีการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางจักรยานอย่างเป็นระบบ ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงในระยะดำเนินการ 2-3 ปี (พ.ศ. 2566) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน 26 เส้นทาง ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2567 – 2569) คือ เส้นทางจักรยานที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงในระยะดำเนินการ 4-5 ปี (พ.ศ. 2567 – 2569) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน 19 เส้นทาง ระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2570 – 2575) คือ เส้นทางจักรยานที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงในระยะดำเนินการ 9-10 ปี (พ.ศ. 2570 – 2575) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวน 178 เส้นทาง



ที่มา : โครงการวางแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร

รูปที่ 2.12-3 โครงการวางแผนพัฒนาผังแม่บทโครงข่ายจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร

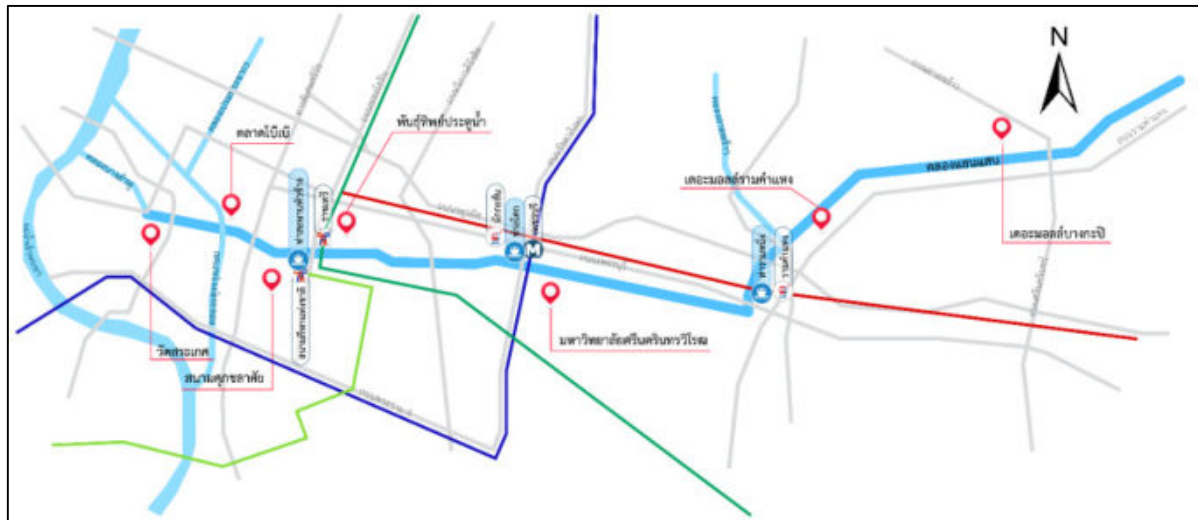
5) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร

การทบทวนการศึกษาจากโครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ-ราง-เรือ ซึ่งมีระยะทางการเดินเท้าจากท่าเรือโดยสารไม่เกิน 500 เมตร จำนวน ทั้งหมด 12 จุดเชื่อมต่อแสดงดังตารางที่ 2.12-1 และแผนผังโครงข่ายการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นในแม่น้ำต่าง ๆ และคลอง ในรูปที่ 2.12-4 ถึงรูปที่ 2.12-7

ตารางที่ 2.12-1 ท่าเรือที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (ล้อ-ราง-เรือ) ในปัจจุบัน

ลำดับ	คลอง/แม่น้ำ	ท่าเรือ	รถไฟฟ้า	สถานี	รถไฟฟ้า	สถานี
1	แสนแสบ	ท่าเรือรามหนึ่ง	สาย ARL	รามคำแหง	-	-
		ท่าเรือโศก	สายสีน้ำเงิน	เพชรบุรี	สาย ARL	มักกะสัน
		ท่าเรือสะพานหัวช้าง	สายสีเขียว (สุขุมวิท)	ราชเทวี	สายสีเขียว (สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ
2	ภาษีเจริญ	ท่าเรืออู่รถเมล์สาย 9	สายสีน้ำเงิน	บางไผ่		
		ท่าเรือบางหว้า	สายสีน้ำเงิน	บางหว้า	สายสีเขียว (สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ
		ท่าเรือเพชรเกษม 31	สายสีน้ำเงิน	เพชรเกษม 48	-	-
		ท่าเรือเพชรเกษม 35	สายสีน้ำเงิน	ภาษีเจริญ	-	-
3	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง	สายสีน้ำเงิน	หัวลำโพง	-	-
4	เจ้าพระยา	ท่าสะพานพระนั่งเกล้า	สายสีม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า	-	-
		ท่าบางโพ	สายสีน้ำเงิน	บางโพ	-	-
		ท่าราชินี	สายสีน้ำเงิน	สนามชัย	-	-
		ท่าสาทร	สายสีเขียว (สีลม)	สะพานตากสิน	-	-

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 2.12-4 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในคลองแสนแสบ



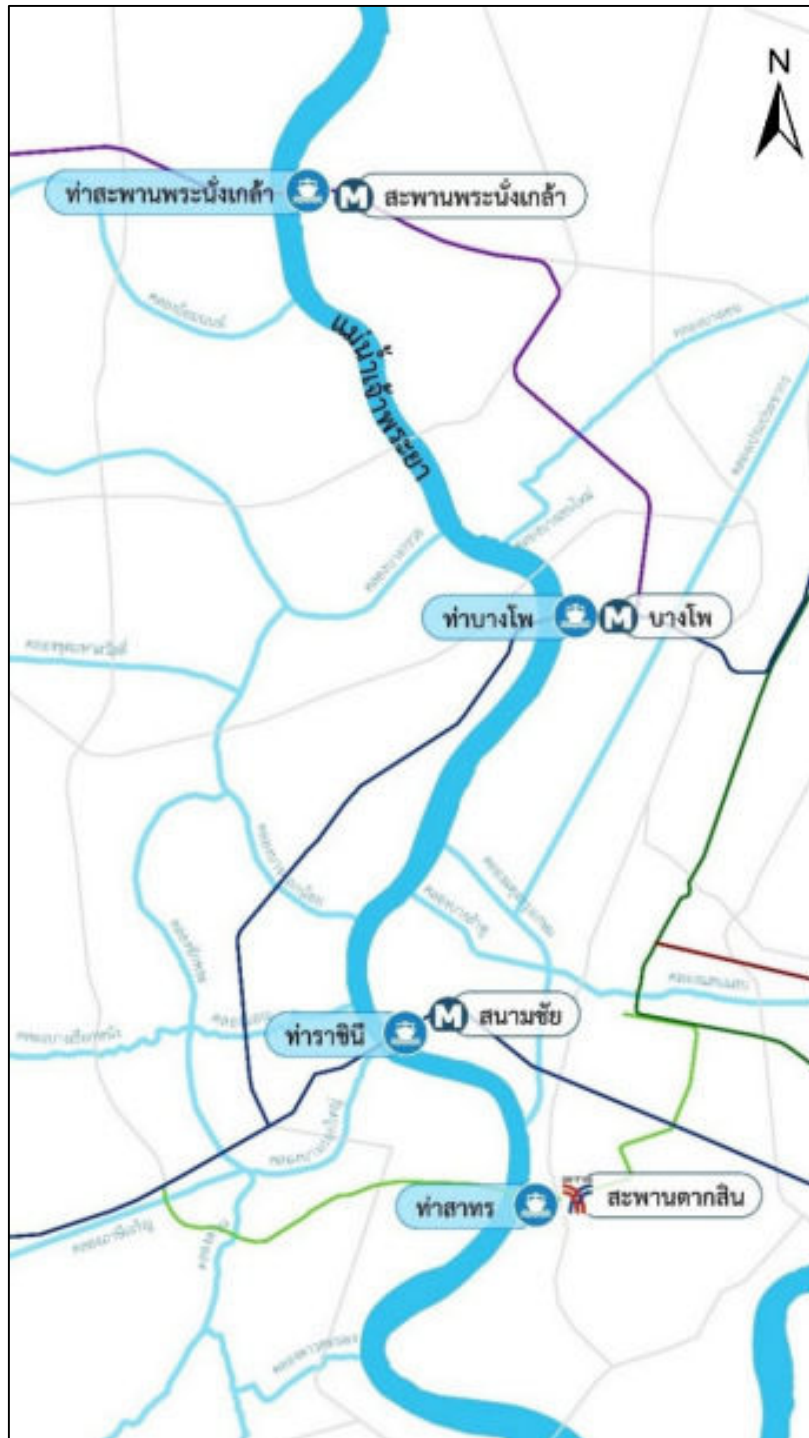
ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 2.12-5 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในคลองภาษีเจริญ



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 2.12-6 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในคลองผดุงกรุงเกษม



ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 2.12-7 การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นของท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

2.13 กฎหมาย กฎระเบียบ หลักเกณฑ์และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว ซึ่งการศึกษานี้ จะศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีของการสร้างทางเชื่อมระหว่างสถานีหรือระหว่างสถานีกับสนามบิน โดยจะศึกษากฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ข้อจำกัดของการก่อสร้างทางเชื่อมดังกล่าว หากไม่มีบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวที่สามารถนำมาปรับใช้กับการดำเนินงานในลักษณะเช่นนี้แล้ว มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการแก้ไขหรือออกกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อนำมาใช้บังคับให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีกฎหมาย กฎระเบียบ หลักเกณฑ์และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานดังกล่าว ดังนี้

2.13.1 ด้านผังเมือง

1) พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562

พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 เป็นพระราชบัญญัติฉบับล่าสุดที่ได้เพิ่มกรอบนโยบายการใช้ประโยชน์พื้นที่ ตั้งแต่ระดับประเทศ ระดับภาค และระดับจังหวัด เพื่อกำหนดแนวทางและแผนงานการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ให้เกิดการพัฒนาด้านกายภาพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยได้เน้นให้ประชาชนมีส่วนร่วมเป็นสำคัญ ขณะเดียวกันก็ได้เพิ่มจำนวนคณะกรรมการที่เป็นผู้กำหนดนโยบายในภาพรวม และคณะกรรมการที่เป็นผู้กำกับดูแลหน่วยงานภาครัฐให้ปฏิบัติการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยกฎหมายผังเมืองฉบับนี้มีส่วนที่สอดคล้องกับโครงการฯ โดยเฉพาะการส่งเสริม TOD คือ การให้อำนาจท้องถิ่นในการประกาศใช้ผังเมืองรวมเป็นเทศบัญญัติ (มาตรา 23) มีมาตรการที่มีความยืดหยุ่นในด้าน FAR ตลอดจนมาตรการทางการเงินตามมาตรา 22(6) ด้วย

2) นโยบายด้านผังเมือง

- ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600

กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้ดำเนินการปรับปรุงผังประเทศไทย ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี รวมถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมรับมือสถานการณ์ของโลก และการพัฒนาของเทคโนโลยีสมัยใหม่ในยุค 4.0 ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยร่างบทบาทและวิสัยทัศน์ของประเทศไทยในอนาคต คือ Sustainable Thailand : Connected Creative and Conserve”

“ประเทศไทยยั่งยืน : เชื่อมโยง/สร้างสรรค์/อนุรักษ์” โดยเมื่อพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนา พบว่า ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางหลายระดับพื้นที่ ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การพัฒนาชุมชนเมืองที่มีความมั่นคงในการดำรงชีวิตและประกอบธุรกิจประชาชน และยุทธศาสตร์ที่ 7 : การกระจายโครงสร้างพื้นฐานได้มาตรฐานทั่วถึงและเท่าเทียม มีรายละเอียดดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางหลายระดับพื้นที่ มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การพัฒนาบทบาทการเป็น Gateway ในหลายระดับพื้นที่ เช่น ศูนย์กลาง AEC (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล)
- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคขนาดใหญ่พิเศษเชื่อมโยงภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การพัฒนาชุมชนเมืองที่มีความมั่นคงในการดำรงชีวิตและประกอบธุรกิจประชาชน มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การจัดระบบเมือง ลำดับศักยภาพและบทบาทต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการและการให้บริการสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย เมืองลำดับที่ 1 คือ เมืองศูนย์กลางระดับประเทศ เมืองลำดับที่ 2 คือ เมืองศูนย์กลางระดับภาค เมืองลำดับที่ 3 คือ เมืองศูนย์กลางระดับกลุ่มจังหวัด และเมืองลำดับที่ 4 คือ เมืองศูนย์กลางระดับจังหวัด
- แนวคิดการพัฒนาเมืองในรูปแบบใหม่ ประกอบด้วย แนวคิดเมืองกระชับ (Compact City) แนวคิดเมืองพลวัต (Resilient City) แนวคิดเมืองนวัตกรรม (Innovation City) และแนวคิดเมืองสร้างสรรค์ (Creative City)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : การกระจายโครงสร้างพื้นฐานได้มาตรฐานทั่วถึงและเท่าเทียม มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อกระจายการเข้าถึง

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาผังแนวคิดทางเลือกการพัฒนาประเทศไทย พบว่า เน้นการกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่โดยรอบครอบคลุมทุกภูมิภาคทั่วประเทศ ด้วยโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงเมืองอย่างเป็นระบบจากเมืองหลักสู่เมืองรอง จากศูนย์กลางเมืองระดับประเทศเชื่อมโยงสู่เมืองระดับภาค เมืองระดับกลุ่มจังหวัด และเมืองระดับจังหวัด พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ภายในเมืองหลัก

ครอบคลุมการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน และการบริการสังคมอย่างมีประสิทธิภาพและทั่วถึง ทำให้สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับบทบาทและพื้นที่เมืองระดับต่าง ๆ ได้ โดยเมื่อพิจารณาโครงการเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการในพื้นที่ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า มี 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

1) การพัฒนาเมืองบริวารให้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านตามศักยภาพเพื่อลดความแออัดของกรุงเทพมหานคร
2) การแก้ไขปัญหาความเสี่ยงต่อภัยพิบัติ และ 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจระดับนานาชาติ โดย (ร่าง) ผังประเทศไทย พ.ศ. 2580 มีแนวทางพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ได้แก่ แนวทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานหลัก แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ

- **ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2600**

โครงการวางผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (กรมโยธาธิการและผังเมือง) ประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบชี้แนะการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบและเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ เพื่อให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน แก้ไขปัญหาความขัดแย้งของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่งเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ให้เป็นมหานครที่น่าอยู่ มีสภาพแวดล้อมที่ดี และมีการพัฒนาที่ยั่งยืน

วิสัยทัศน์การพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คือ “ภาคมหานครที่มีศักยภาพในการแข่งขัน เป็นเมืองน่าอยู่ และพัฒนาอย่างยั่งยืน A competitive, Livable, and Sustainable Region” โดยเมื่อพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนา พบว่า ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับโครงการการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ภาคมหานครที่มีการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ การปรับปรุงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจและโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และยุทธศาสตร์ที่ 4 ภาคมหานครสะดวกสบาย : การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งให้ตอบสนองการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม มีรายละเอียดดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ภาคมหานครที่มีการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ การปรับปรุงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจและโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

กลยุทธ์ที่ 2.4 : ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และการรักษาสภาพแวดล้อม มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- โครงการพัฒนารถไฟฟ้า 13 เส้นทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นโครงการสำคัญที่จะส่งผลต่อการพัฒนาที่ดินและการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองในภาคมหานคร และพื้นที่ชานเมืองในเขตปริมณฑล

- การพัฒนาพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

- พื้นที่รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรควรส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน และมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย ได้แก่ การพัฒนาที่อาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงาน ระบบสาธารณูปการ และพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

- สภาพแวดล้อมควรเอื้อต่อการเดินเท้าและทางจักรยาน เพื่อลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ภาคมหานครสะดวกสบาย : การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งให้รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

กลยุทธ์ที่ 4.1 : เร่งรัดการพัฒนาระบบรางเชื่อมต่อเมืองสำคัญในจังหวัดปริมณฑล มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ศูนย์กลางภาคมหานครให้เสร็จสิ้น โดยเร็วจะสามารถเพิ่มทางเลือกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว และบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 4.4 : พัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ในพื้นที่ชานเมืองและจังหวัดปริมณฑล มีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- พื้นที่พัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) มีลักษณะเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างการใช้บริการของระบบรางกับพื้นที่อื่น ๆ ที่ไม่มีการให้บริการระบบรางโดยรอบพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างยานพาหนะส่วนบุคคลจากพื้นที่ชานเมืองสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมือง

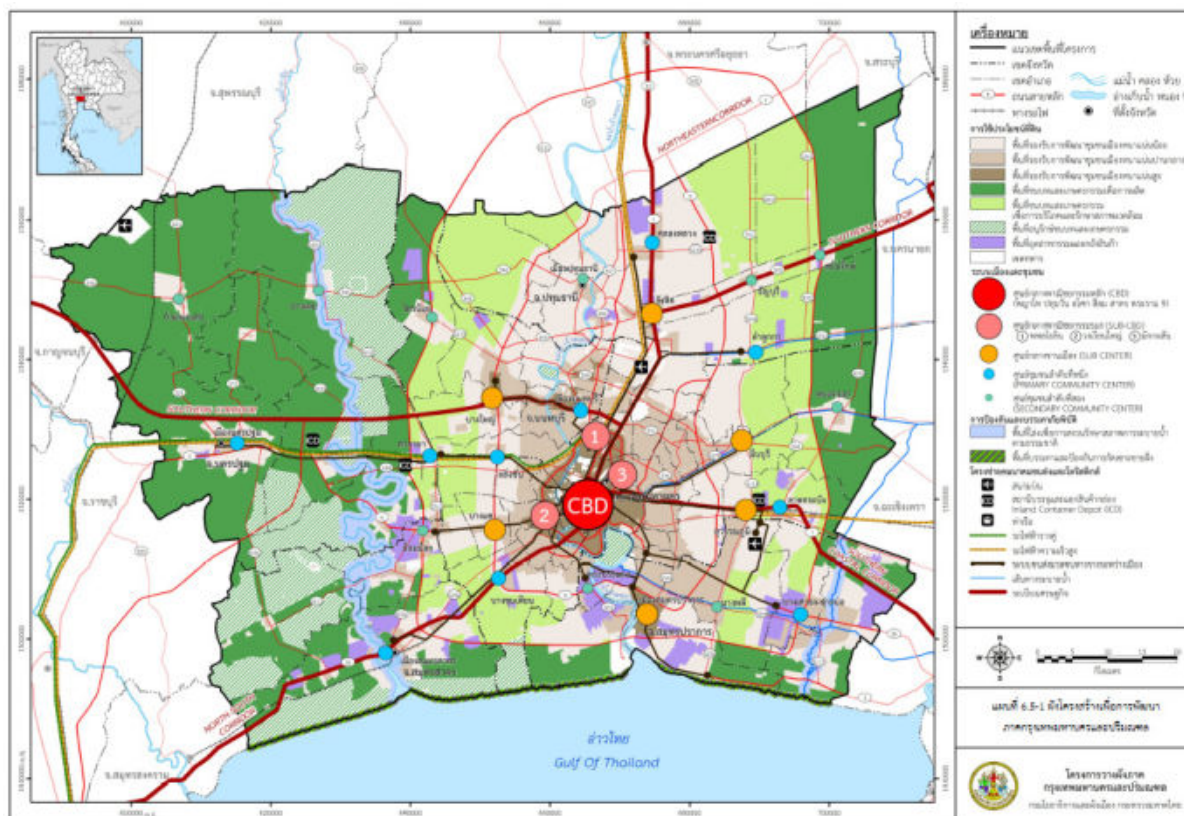
- ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมรอง ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบริเวณชานเมือง เช่น บริเวณพื้นที่เมืองบางใหญ่ เมืองศาลายา และเมืองรังสิต เป็นต้น ส่งผลให้สามารถลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวเข้าสู่พื้นที่แหล่งงานบริเวณศูนย์กลางเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

**กลยุทธ์ที่ 4.5 : พัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายรอง (Feeder system) เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่
อยู่อาศัยกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร มีประเด็นสำคัญ ได้แก่**

- การพัฒนาระบบขนส่งสายรอง (Feeder System) เป็นแนวทางการพัฒนาที่สำคัญซึ่งสามารถ
ขยายขอบเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนให้เข้าถึงประชาชนได้อย่างทั่วถึงยิ่งขึ้น ได้แก่ รถไฟฟ้า
รางเดี่ยว (Monorail) รถด่วนพิเศษ (BRT) เป็นต้น

- ลักษณะของ Feeder system ควรเชื่อมต่อยานที่อยู่อาศัยเข้ากับสถานีรถไฟฟ้าเพื่อเพิ่ม
การเข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ยังได้ผสมผสานหลักการและแนวคิด
การพัฒนาเมือง โดยเฉพาะหลักการพัฒนาเมืองกระชับ (Compact City) และหลักการ TOD ในการ
ดำเนินการ เพื่อมุ่งเน้นการควบคุมการเติบโตของเมืองในแนวราบ เพื่อลดการขยายตัวของเมือง
อย่างไร้ทิศทาง (Urban sprawling) และส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหนาแน่นในบริเวณที่มี
การให้บริการระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนเน้นการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชน
สามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน ได้สะดวก
ซึ่งการพัฒนาเมืองในลักษณะนี้มักตั้งอยู่บนเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือถนนสายหลัก
โดยผังโครงสร้างเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 2.13-1



ที่มา : โครงการวางผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2562 (โดยบริษัท ออโรส จำกัด)

รูปที่ 2.13-1 ผังโครงสร้างเพื่อการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.13.2 ผังเมืองรวม

กรุงเทพมหานคร และกรมโยธาธิการและผังเมือง ได้ดำเนินการจัดทำผังเมืองรวมเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองหรือชุมชนให้เติบโตอย่างมีระเบียบแบบแผน ทั้งในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคม และการขนส่ง การสาธารณสุข บัณฑิตสาธารณะ และสภาพแวดล้อม ได้อย่างเหมาะสมสัมพันธ์กัน โดยผังเมืองรวมที่ครอบคลุมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าทุกสายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผังเมืองรวมเมืองและผังเมืองรวมชุมชนในจังหวัดปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดนครปฐม

1) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4)

สำนักงานวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร ได้ประเมินผลการใช้บังคับกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 แล้ว พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญหลายประการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเมือง จึงเห็นควรดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) เพื่อให้มีผังเมืองรวมที่สอดคล้องกับสภาพการณ์และสิ่งแวดล้อมการพัฒนาเมือง

ที่เปลี่ยนแปลงไป สามารถใช้เป็นกรอบการพัฒนาเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเครื่องมือในการพัฒนาและบริหารจัดการเมืองในอนาคต 20 ปี และประกาศเป็นกฎกระทรวงใช้บังคับเนื่องจากกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ต่อไป

เมื่อพิจารณาประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานครพบว่า ที่ผ่านมามังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้ให้ความสำคัญและนำแนวคิดการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน ได้สะดวก ตลอดจนแนวคิดการพัฒนา TOD มาบรรจุในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครด้วย

โดยเฉพาะการพัฒนา TOD ได้มีการเพิ่มสิทธิพิเศษในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระยะ 500 เมตร ให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เพิ่มมากกว่าบริเวณอื่น ซึ่งปรากฏตั้งแต่กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 และใช้ต่อมาในกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 โดยเฉพาะในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ได้นำแนวคิดการพัฒนา TOD มาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาพื้นที่เพิ่มขึ้นในบางสถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เช่น สถานีที่เป็นจุดตัดของรถไฟฟ้าตั้งแต่ 2 สาย หรือสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของระบบคมนาคม จะเพิ่มการให้สิทธิการพัฒนาจากระยะ 500 เมตร เป็น 800 เมตร หรือ 1,000 เมตร เช่น สถานีรถไฟฟ้ารอบศูนย์พหลโยธิน (บางซื่อ) สถานีดอนเมือง และสถานีลาดกระบัง เป็นต้น นอกจากนี้ยังให้ FAR Bonus มากเป็นพิเศษ ในพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้า เพื่อให้มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยราคาต่ำกว่าท้องตลาด (Affordable housing) การจัดพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ และสวนสาธารณะ เป็นต้น สอดคล้องกับสภาพการณ์มีความเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งที่เปิดให้บริการแล้ว กำลังจะเปิดให้บริการ และที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ทำให้ต้องปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครเข้าสู่ระบบรางเป็นหลักในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้กรุงเทพมหานครมีการพัฒนาเป็นเมืองกระชับ (Compact City) โดยการส่งเสริมการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการพัฒนาบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรตามแนวคิด TOD ทั้งในเขตชั้นในและเขตชั้นกลาง ประกอบกับ การพัฒนาศูนย์ชุมชนเมือง (Sub Center) เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย (Job-Housing Balance) ทำให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มตามศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งมีการคมนาคมขนส่งที่เป็นระบบสอดคล้องกัน ซึ่งจะทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้า – ออกได้อย่างสะดวกและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย

การพัฒนาตามแนวคิด TOD จะช่วยขจัดปัญหาการเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ของเมืองได้ เนื่องจากการวางแผนการรองรับการขยายตัวของเมืองในบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณ สถานีขนส่งมวลชน (TOD) เพื่อป้องกันปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินกระจายตัว ไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มตามศักยภาพของพื้นที่ ทำให้เกิดการคมนาคมขนส่งที่ไม่เป็นระเบียบ ปัญหาการจราจรติดขัด และมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้นในอนาคตด้วย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาในประเด็นข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงในร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน ได้สะดวก ตลอดจนแนวคิดการพัฒนา TOD มีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

- **ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย** เปลี่ยนจากบ้านเดี่ยว บ้านแฝด ทาวน์เฮาส์ และตึกแถว เป็นอาคารชุดพักอาศัย อาคารพาณิชย์ และอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ โดยเฉพาะตามแนวสายทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

- **ปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษก** ให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) ช่วงหมอชิต - คูคต และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง - บางแค และ บางซื่อ - ท่าพระ)

- **การขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง** จะขยายตัวออกไปใน 3 ทิศทาง ได้แก่

- ทิศเหนือ ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีเขียว

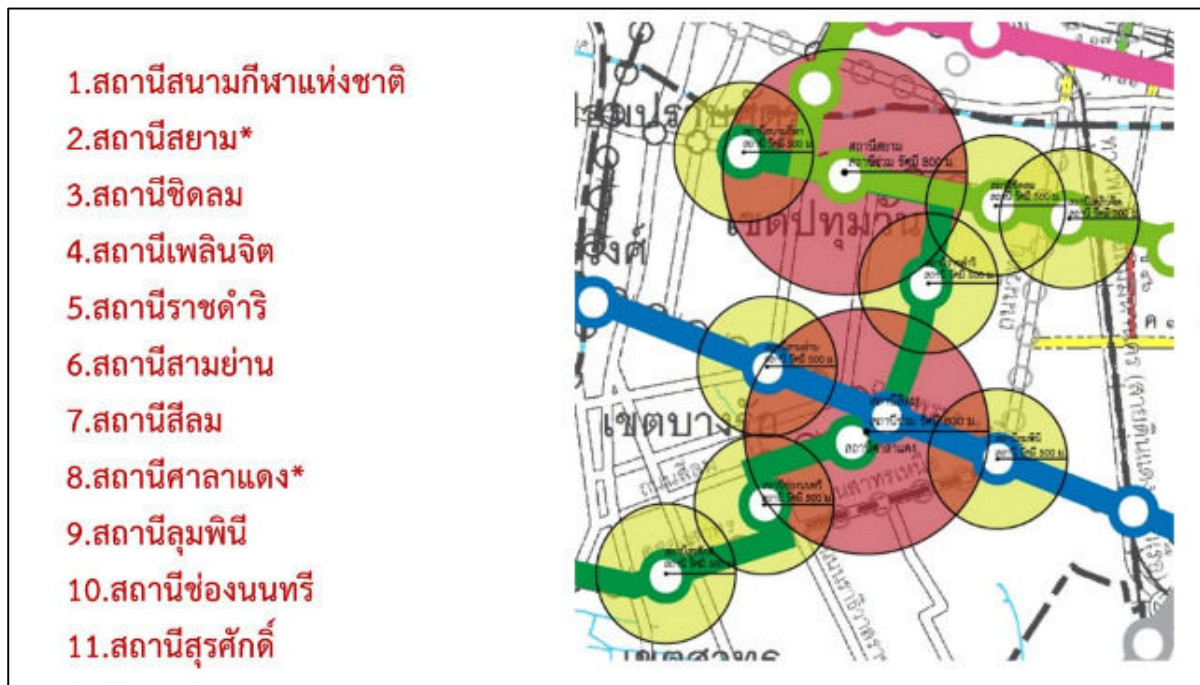
- ทิศตะวันออก ตามแนวสายสีเขียวไปทางสมุทรปราการ และตามแนวแอร์พอร์ตลิงค์รวมถึงสายสีส้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

- ทิศตะวันตก ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามเส้นทางเพชรเกษม และบางแค

- **ขยายพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางรอง (Sub - CBD)** เพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการจ้างงานต่อเนื่องจากพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง (CBD) ทางทิศตะวันออกไปตามถนนรัชดาภิเษก สำหรับพื้นที่ศูนย์กลางที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ศูนย์กลางเศรษฐกิจ หรือ CBD (Central Business District) ได้แก่ บริเวณสีลม และสาทร เป็นต้น

• ศูนย์คมนาคมขนส่งซึ่งมีพาณิชยกรรมระดับเข้มข้นรวมอยู่ด้วย มีทั้งหมด 3 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์คมนาคมมักกะสัน ศูนย์คมนาคมพหลโยธินที่จะมีสถานีกลางบางซื่อ ศูนย์คมนาคมวงเวียนใหญ่ อยู่ทางฝั่งธนบุรี

• ปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลดหย่อนจำนวนที่จอดรถยนต์ตามข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร ลงร้อยละ 25 สำหรับอาคารที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟ ขนส่งมวลชน หรือ 800 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟขนส่งมวลชนสถานีร่วม 11 สถานี ได้แก่ สถานีสนามกีฬา แห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีราชดำริ สถานีสามย่าน สถานีสีลม สถานีศาลาแดง สถานีลุมพินี สถานีช่องนนทรี และสถานีสุรศักดิ์ ดังแสดงในรูปที่ 2.12-2

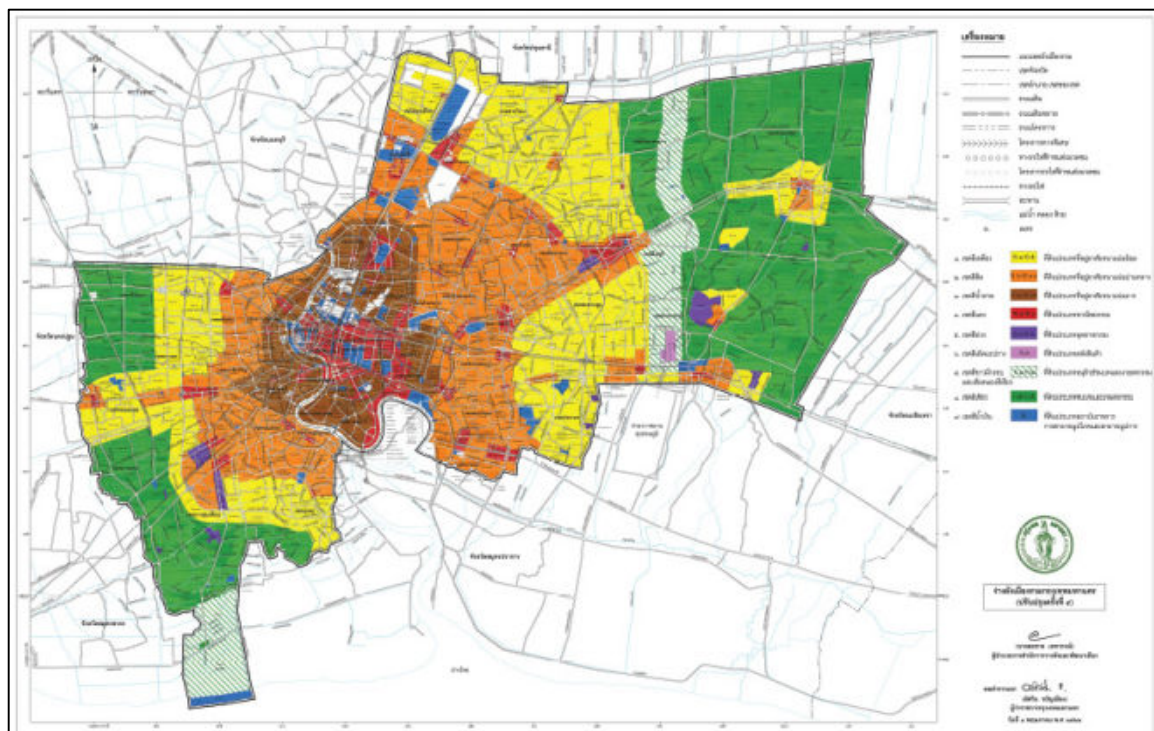


ที่มา : โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร, 2562

รูปที่ 2.13-2 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลดหย่อนจำนวนที่จอดรถยนต์ตามข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร ตาม(ร่าง)ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4)

- ส่งเสริมให้มีศูนย์ชุมชนชานเมืองเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มีการค้าและการบริการกระจายตัวอยู่ในเขตชั้นกลางและเขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร ประชาชนบางส่วนสามารถที่จะใช้บริการโดยไม่ต้องเข้ามาในเขตชั้นใน ได้แก่ ลาดกระบัง บางกะปิ มีนบุรีตามแนวรถไฟฟ้าสายสีชมพูตัดกับรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ บริเวณด้านบนของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สะพานใหม่ ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ตลิ่งชัน เพชรเกษม บางแค และบนถนนพระราม 2
- ขยายพื้นที่พาณิชย์กรรม บริเวณสถานีร่วม (สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) ศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี และย่านพาณิชย์กรรมถนนบางนา - ตราด ส่วนพื้นที่นอกถนนวงแหวนกาญจนาภิเษกกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง เพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ - รังสิต) สายสีเขียว (สุขุมวิท) ช่วงหมอชิต - คูคต สายสีส้ม (ตะวันออก) (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี) สายสีเหลือง (ลาดพร้าว - สำโรง) และสายสีชมพู (แคราย - มีนบุรี)
- ปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างถนนวงแหวนรัชดาภิเษก (ถนนจรัญสนิทวงศ์) และถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก จากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง - บางแค)
- ปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรมฝั่งตะวันตกของฝั่งเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และพาณิชย์กรรม เพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) ช่วงบางหว้า - ตลิ่งชัน และการพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมืองตลิ่งชัน
- ส่งเสริมการพัฒนาบริเวณถนนบรรทัดทอง และบริเวณถนนเจริญกรุง-เจริญนคร ให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เป็นเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Innovation District)

การดำเนินโครงการโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนา ระดับต่าง ๆ ทั้งระดับประเทศ ภาค และกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยร่าง ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ดังแสดงในรูปที่ 2.13-3



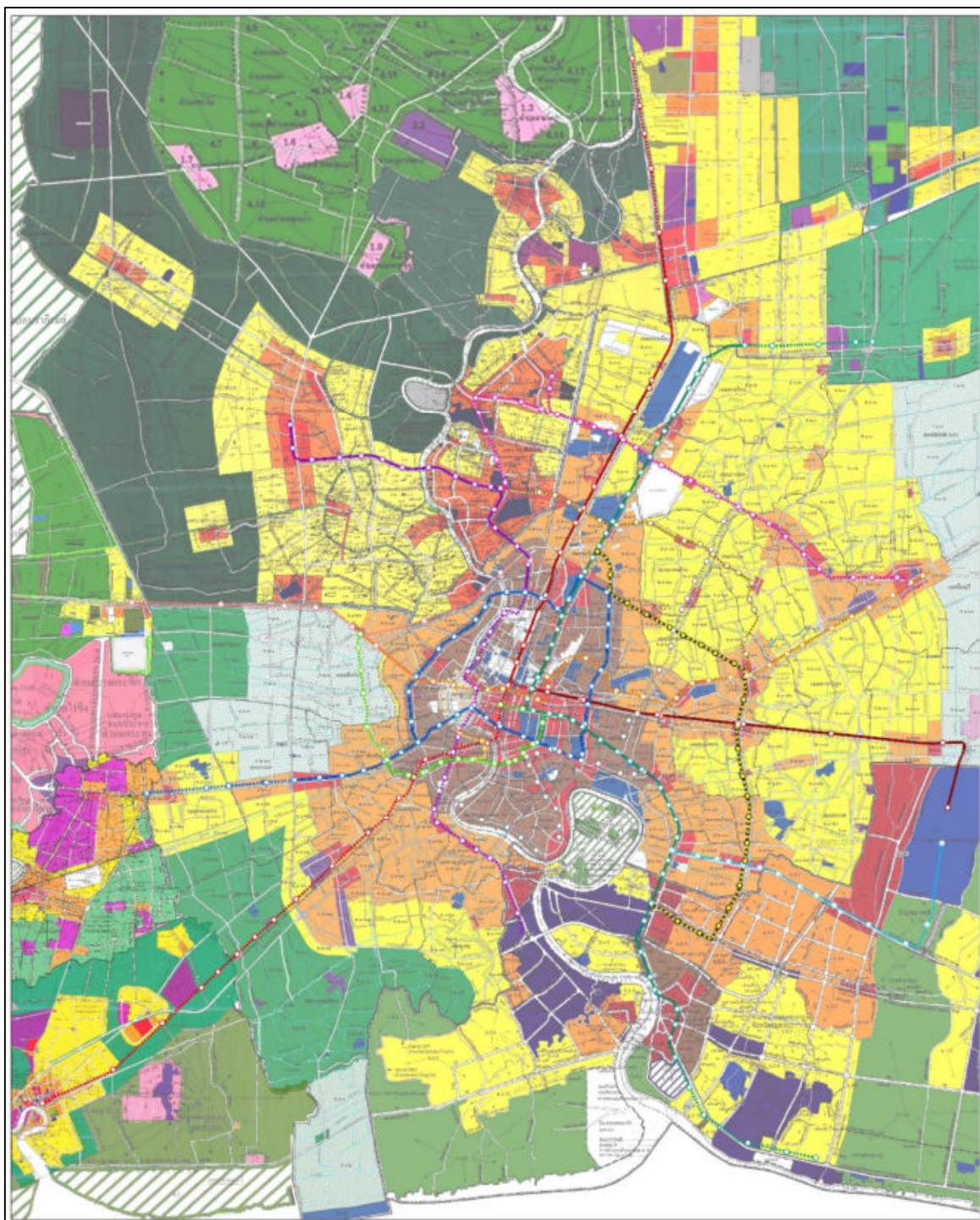
ที่มา : สำนักงานวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร, 2562

รูปที่ 2.13-3 ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4)

2) ผังเมืองรวมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกเหนือจากกรุงเทพมหานครที่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง (M-MAP) จำนวน 304 สถานี และมีกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครบังคับใช้ ยังมีพื้นที่จังหวัดปริมณฑลบางจังหวัดที่โครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางพาดผ่าน ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาครและจังหวัดปทุมธานี ซึ่งสามารถแสดงรายชื่อกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทขนส่งทางรางนอกเหนือจากพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 9 ผัง รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 2.13-4 และตารางที่ 2.13-1

- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2548
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองปทุมธานี พ.ศ. 2546
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง – คลองหลวง – รังสิต จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2552
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา – บึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2555
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองสมุทรสาคร พ.ศ. 2550
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร พ.ศ. 2562
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2561
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมชุมชนพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม พ.ศ. 2558



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 2.13-4 แสดงผังเมืองรวมบริเวณรอบสถานีของโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง

ตารางที่ 2.13-1 สรุปผังเมืองรวมบริเวณรอบสถานีของโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง (M-MAP)

สายรถไฟฟ้า	จำนวนสถานีในผังเมืองรวม (สถานี)									รวม (สถานี)
	ผมรจ.นนทบุรี	ผมรจ.ปทุมธานี	ผมร.ท่าโขลง- คลองหลวง-รังสิต	ผมร.ลำลูกกา- บึงยี่โถ	ผมร.ท่าโขลง- คลองหลวง-รังสิต และ ผมรจ.ปทุมธานี	ผมร.ลำลูกกา- บึงยี่โถ และ ผมร.ปทุมธานี	ผมร.สมุทรสาคร	ผมร. กระทุ่มแบน	ผมร.สมุทร ปราการ	
สายสีน้ำเงิน	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
สาย ARL	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
สายสีชมพู	12	-	-	-	-	-	-	-	-	12
สายสีทอง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สายสีน้ำตาล	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
สายสีเงิน	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9
สายสีม่วง	13	-	-	-	-	-	-	-	2	15
สายสีส้ม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สายสีเขียว (สีลม)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สายสีเขียว (สุขุมวิท)	-	-	-	-	-	5	-	-	14	19
สายสีเทา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สายสีเหลือง	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
สายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
สายสีแดง (เหนือ-ใต้)	-	-	5	-	1	-	5	-	-	11
รวม (สถานี)	28	-	5	-	1	5	5	1	31	77

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

หมายเหตุ : ผมร. หมายถึง ผังเมืองรวม ผมร. หมายถึง ผังเมืองรวมเมือง
ผมรจ. หมายถึง ผังเมืองรวมจังหวัด ผมรช. หมายถึง ผังเมืองรวมชุมชน

2.13.3 ด้านการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานี

การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องศึกษาควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของโครงการดังกล่าวมีความจำเป็นจะต้องใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโครงการดังกล่าว ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีมีดังนี้

1) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวมีความจำเป็นจะต้องใช้พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งการใช้พื้นที่ก่อสร้างอาจจะกระทบกับพื้นที่ของเอกชนหรือพื้นที่ของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของหน่วยงานอื่น การก่อสร้างตามโครงการดังกล่าว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเวนคืนพื้นที่ โดยออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เพื่อดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2) พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อภารกิจราชการขนส่ง พ.ศ. 2540

การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวที่อยู่ในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอาจมีส่วนที่ต้องสร้างบนพื้นดิน เนื้อพื้นดินซึ่งในส่วนของการก่อสร้างตามโครงการ รัฐอาจมีความจำเป็นต้องเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่ดินของเอกชนเฉพาะส่วนที่เป็นแดนกรรมสิทธิ์ที่ดิน เนื้อดินซึ่งมิใช่กรรมสิทธิ์ของการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จึงอาจออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินบริเวณที่จะใช้ดำเนินการเพื่อประโยชน์ในกิจการขนส่งมวลชน ตามข้อ 8 ทั้งการเข้าใช้พื้นที่ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อภารกิจราชการขนส่ง พ.ศ. 2540

3) กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากกฎหมายที่กล่าวมาข้างต้น อาจจะต้องพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เช่น พระราชกฤษฎีกากำหนดพื้นที่ที่จะเวนคืน หรือ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินบริเวณที่ใช้ในการดำเนินโครงการ หรือ กฎกระทรวง ประกาศ คำสั่ง เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามโครงการดังกล่าว

2.13.4 ด้านที่เกี่ยวกับการจัดเตรียมบริการขนส่งมวลชนรอง (Feeder)

เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน เพื่อให้การเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การจัดเตรียมบริการขนส่งมวลชนรอง (Feeder) จึงมีความสำคัญ ทั้งนี้ เพื่อให้การคมนาคมขนส่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดจึงต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) หน่วยงานเจ้าของพื้นที่

การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวจะต้องแจ้งให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ทราบถึงโครงการดังกล่าว เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่เป็นผู้ควบคุมดูแลการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว เว้นแต่หน่วยงานเจ้าของพื้นที่จะมอบหมายให้หน่วยงานขนส่งสาธารณะผู้เป็นเจ้าของสถานีรถไฟหรือผู้เป็นเจ้าของสนามบินเป็นผู้ควบคุมดูแลการดำเนินโครงการดังกล่าวก็ได้ หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร หรือปริมณฑลที่เกิดโครงการดังกล่าว

2) หน่วยงานขนส่งสาธารณะ

การสร้างทางเชื่อมที่เกิดขึ้นตามโครงการดังกล่าวเป็นไปเพื่อประโยชน์ของทั้งสถานีรถไฟและสนามบิน ดังนั้น หน่วยงานซึ่งเป็นผู้ดูแลขนส่งสาธารณะดังกล่าวอาจต้องเป็นผู้ดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางเชื่อม โดยอาจตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ดำเนินการตามโครงการดังกล่าวก็ได้ โดยพิจารณาขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของผู้เป็นเจ้าของสถานีรถไฟ สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน ได้แก่

- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2594 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง
- พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

2.13.5 ด้านอาคารที่เกี่ยวข้อง

เนื่องด้วยการดำเนินโครงการโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ และสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะต้องก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ตามมาตรฐานและขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดโดยพิจารณากฎหมาย ดังนี้

1) พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง

เมื่อพิจารณานิยามของคำว่า “อาคาร” หมายถึง สิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นซึ่งบุคคลอาจใช้สอยได้ ดังนั้น เมื่อทางเชื่อมเป็นสิ่งทีสร้างขึ้นเพื่อให้บุคคลใช้สอยแล้วจึงมีหมายถึง “อาคาร” ตามนิยาม มาตรา 4 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ในการก่อสร้างทางเชื่อมจึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

2) กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง

การก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างสถานีและสนามบินหรือระหว่างสถานีและสถานีนั้น นอกจากกฎหมายหลักได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 แล้ว จะต้องพิจารณากฎกระทรวงประกอบด้วย กฎกระทรวงแต่ละฉบับจะกำหนดข้อปฏิบัติในแต่ละเรื่อง เช่น

- ลักษณะอาคาร ส่วนต่าง ๆ ของอาคาร ที่วางภายนอก แนวอาคารและระยะต่าง ๆ ของอาคาร จะพิจารณา กฎกระทรวง ฉบับที่ 55 กฎกระทรวง ฉบับที่ 61 (พ.ศ. 2550) กฎกระทรวง ฉบับที่ 66 (พ.ศ. 2559) และ กฎกระทรวง ฉบับที่ 68 (พ.ศ. 2563)

- ระบบป้องกันอัคคีภัย ห้องน้ำและห้องส้วม ระบบการจัดแสงสว่างและระบายอากาศ ระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้าสำรองกรณีฉุกเฉิน จะพิจารณากฎกระทรวงฉบับที่ 39 (พ.ศ. 2537) แก้ไขโดย กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2551)

อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวงฉบับที่ 66 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร” ทางเดินที่สร้างขึ้นอยู่เหนือระดับพื้นดินเชื่อมระหว่างอาคารโดยไม่มีการใช้ประโยชน์เพื่อการอื่น นอกจากเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้อาคาร” เมื่อพิจารณานิยามตามกฎกระทรวงฉบับนี้แล้ว จะพบว่า การก่อสร้างทางเชื่อมสถานีรถไฟและสนามบิน อาจหมายถึงทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารได้ ทำให้ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของกฎกระทรวงฉบับที่ 66 เช่น ในอนาคตจะไม่สามารถใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณนี้ทำการพาณิชย์กรรมประกอบการค้าหรือทำธุรกิจบริเวณนี้ได้ จึงต้องระวังการตีความและการใช้ถ้อยคำ “ทางเชื่อม” สำหรับการดำเนินโครงการ เพื่อที่จะไม่ใช้การหมายถึง “ทางเชื่อมระหว่างอาคาร” ตามความหมายของกฎกระทรวงฉบับที่ 66

3) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2544

เมื่อพื้นที่โครงการที่จะดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล การดำเนินการก่อสร้างจึงต้องพิจารณาข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครประกอบด้วย เช่น ข้อ 63 การจัดแสงสว่าง ภายในพื้นที่อาคาร ข้อ 108 อาคารจะต้องมีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอที่จะรับน้ำหนักของอาคารได้ หรือข้ออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

4) กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวในการก่อสร้างทางเชื่อมจะต้องดำเนินการตามมาตรฐาน ที่เกี่ยวกับการก่อสร้างและการออกแบบ รวมถึงกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามโครงการ ดังกล่าว เช่น มาตรฐานกรมโยธาธิการและผังเมือง

2.13.6 ด้านอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ และผู้ชรา

การปฏิบัติตามโครงการดังกล่าวนอกจากจะคำนึงถึงมาตรฐานในการก่อสร้างทางเชื่อมให้มี ประสิทธิภาพแล้วเพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นอยู่ในสังคมปัจจุบันและการอำนวยความสะดวกให้กับบุคคล ทุกคนในสังคมแล้ว จะต้องมีความจำเป็นที่ต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้กับคนพิการ และผู้ชรา เพื่อให้บุคคลเหล่านี้สามารถเข้าถึงและใช้งานระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างเท่าเทียม การดำเนินงานจึงต้อง คำนึงถึงกฎหมายที่อำนวยความสะดวกให้แก่คนพิการ และผู้ชรา โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการ ในอาคารสถานที่ ยานพาหนะหรือบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงได้และใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 กระทรวงคมนาคม

- กรณีทางเชื่อมตามโครงการดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่ใช้สำหรับเพื่อประโยชน์ในการเดินทางขนส่ง สาธารณะ การก่อสร้างทางเชื่อมจึงมีความจำเป็นจะต้องคำนึงถึงความสะดวกสบายของผู้ใช้พื้นที่และ การเข้าถึงสถานีหรือสนามบินเพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น การก่อสร้างทางเชื่อมจะต้องคำนึงถึงคนพิการ และผู้ชรา จึงต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงดังกล่าวด้วย

2) กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการสาธารณะ เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงได้และใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2555 กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคง ของมนุษย์

- การก่อสร้างทางเชื่อมตามโครงการดังกล่าวคือสถานที่ที่ประชาชนเข้าไปหรือใช้กรณีไม่มี การจัดเก็บค่าบริการ ตามนิยามของ “สถานที่” กฎกระทรวงดังกล่าว ซึ่งจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยในการใช้งานเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม ตามข้อ 2

- การจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในสถานที่เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ให้নাพระราชบัญญัติควบคุมอาคารมาใช้บังคับโดยอนุโลม ข้อ 3

- สถานที่ที่จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ตามข้อ 5 และให้สำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติดำเนินการตามข้อ 6 อีกด้วย

3) กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 ออกโดยกระทรวงมหาดไทย

- กรณีการก่อสร้างทางเชื่อมสถานี ซึ่งถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของอาคาร ประเภทและลักษณะตามกฎกระทรวงดังกล่าว จึงต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ และผู้ชราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 และกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชรา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564

4) ข้อคำแนะนำการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคนที่ออกโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

เป็นข้อคำแนะนำในการออกแบบและการก่อสร้างอาคารรวมถึงพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีโออกแบบเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้อาคาร เช่น บุคคลทั่วไป คนพิการ และผู้ชราสามารถเข้าใช้อาคารได้อย่างเสมอภาคและพึ่งพาตนเองได้

2.13.7 ด้านสิ่งแวดล้อม

กฎหมายสิ่งแวดล้อมเข้ามาควบคุมการก่อสร้างไม่ให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาจากการดำเนินการโครงการดังกล่าวพบว่าลักษณะของโครงการไม่ใช่โครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 ที่จะต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

2.13.8 ด้านการลงทุนและการพัฒนาธุรกิจ

นอกจากการดำเนินการที่เน้นการเข้าถึงสถานีในระบบการคมนาคมเพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการแล้ว ยังสามารถพัฒนาพื้นที่บริเวณเชื่อมต่อสถานีรถไฟและสนามบินให้เกิดประโยชน์ด้วยการสร้างธุรกิจ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจให้แก่ภาคเอกชนและยังก่อให้เกิดรายได้แก่ภาครัฐอีกด้วย ฉะนั้นพื้นที่บริเวณนี้อาจมีการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนกับภาครัฐในการทำธุรกิจก็ได้ จึงต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

กฎหมายนี้เป็นกฎหมายที่บัญญัติขอบเขตของโครงการที่ให้ออกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ลักษณะของการจัดทำและดำเนินโครงการร่วมลงทุน ไม่ว่าจะเป็นการร่วมลงทุนก่อสร้างทางเชื่อมสถานีรถไฟและสนามบินหรือการร่วมลงทุนประกอบธุรกิจที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ทางเชื่อมสถานีดังกล่าว รวมถึงการระบุหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน การทำสัญญาร่วมลงทุน

2) กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 อันเป็นกฎหมายหลักในการบังคับใช้แล้ว ยังต้องพิจารณาประกาศ ระเบียบ คำสั่ง สำหรับการดำเนินงานในโครงการเอกชนร่วมลงทุนอีกด้วย เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เช่น ประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานดังกล่าว

2.14 ข้อจำกัดด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง

เนื่องด้วยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อยู่ในพื้นที่ที่มีหน่วยงานหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวอาจถูกจำกัดด้วยขอบอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานในพื้นที่หรือถูกจำกัดด้วยข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย เช่น อำนาจในการใช้พื้นที่ อำนาจในการดำเนินการตามโครงการ

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง ที่ปรึกษาขอยกตัวอย่าง การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งอยู่ในพื้นที่เทศบาลนครนนทบุรี มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน การดำเนินการตามโครงการดังกล่าวจึงต้องพิจารณาอำนาจในการใช้พื้นที่ โดยพิจารณาว่าหน่วยงานใดเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินหรือเป็นผู้ดูแลพื้นที่หรือหน่วยงานใดมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการ ดังนี้

- กรมทางหลวงเป็นผู้ดูแลพื้นที่ มีอำนาจควบคุม ดูแลรักษาเขตทาง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- เทศบาลนครนนทบุรี มีอำนาจหน้าที่ดูแลและพัฒนาพื้นที่ในเขตนนทบุรี ตามพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่จัดการและให้บริการขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้ารวมทั้งดูแลรักษาความปลอดภัยสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งการสร้างทางเชื่อมเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟเป็นหนึ่งในอำนาจหน้าที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเช่นเดียวกัน

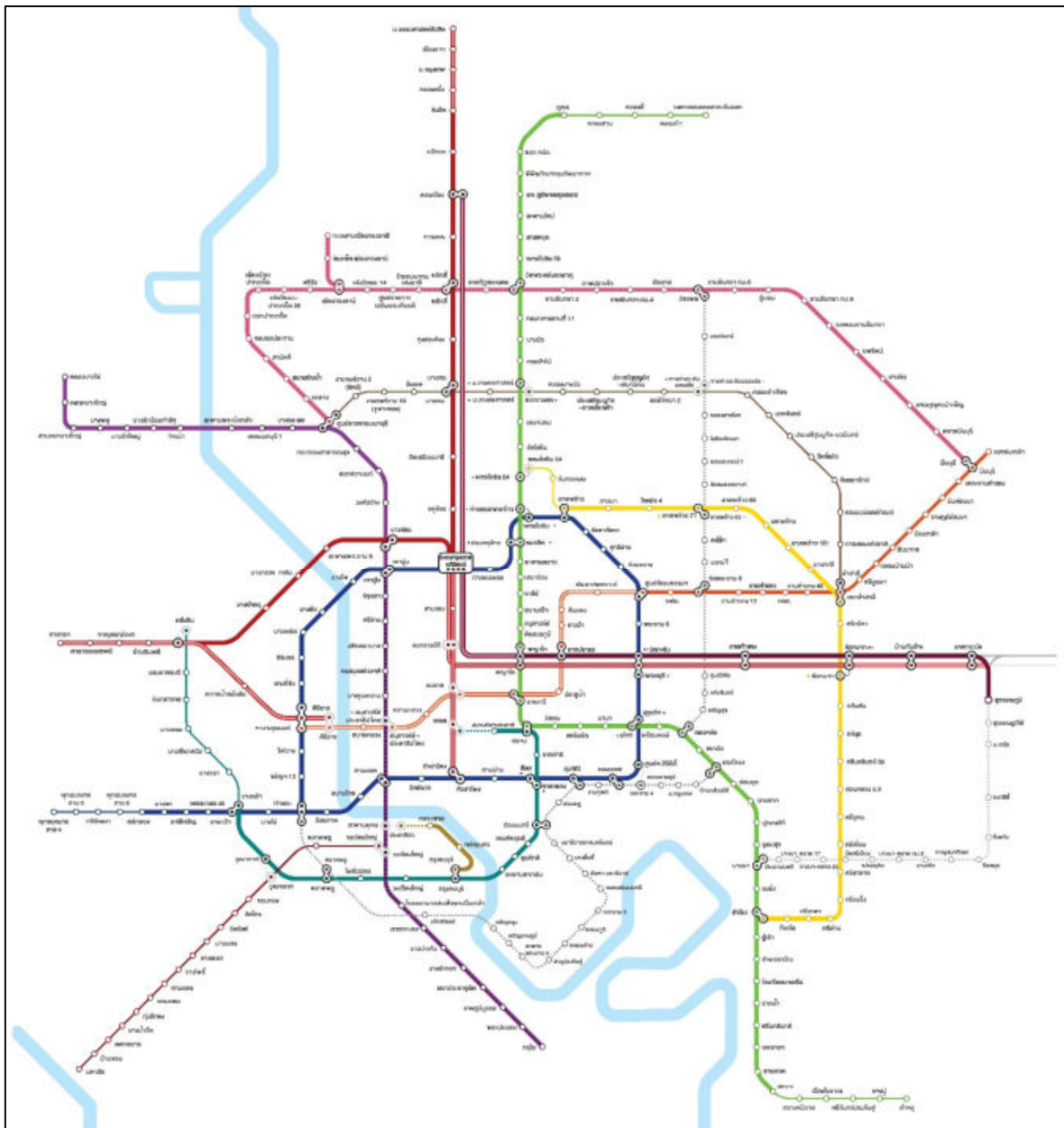
จะเห็นได้ว่า หน่วยงานเหล่านี้มีอำนาจในการดำเนินการตามโครงการดังกล่าวได้ แต่จะให้หน่วยงานใดเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ นอกจากจะต้องพิจารณาอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะของแต่ละหน่วยงานแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงเขตอำนาจพื้นที่ของแต่ละหน่วยงาน รวมถึงความเหมาะสมและประสิทธิภาพในการดำเนินการของหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่รัฐอีกด้วย

บทที่ 3

สถานการณ์ปัจจุบันของระบบรถไฟฟ้าและการเชื่อมต่อ

3.1 สถานะรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบันจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการ ทั้งหมดจำนวน 14 สาย โดยมีสถานะของสถานีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าปัจจุบัน และกำลังก่อสร้าง จำนวน 212 สถานี เป็นระยะทางประมาณ 340 กิโลเมตร และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 169 สถานี จะมีการต่อขยายเส้นทางการให้บริการจนครบถ้วนตามแผนที่วางไว้ภายในปี พ.ศ. 2572 ซึ่งจะมีโครงข่ายรถไฟฟ้าระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 500 กิโลเมตร รวมทั้งหมด 381 สถานี ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมไปถึงจังหวัดใกล้เคียงตามแนวโครงข่ายรถไฟฟ้า โดยโครงการได้มีการรวบรวมข้อมูลการศึกษารถไฟฟ้าทุกเส้นทางเพื่อเก็บข้อมูลกายภาพรอบสถานี การเชื่อมต่อการเดินทางของแต่ละสถานี และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงของแต่ละสถานี โดยละเอียดแสดงในรูปที่ 3.1-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.1-1 สถานะโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2565

จาก รูปที่ 3.1-1 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบันจำนวน 14 สาย
จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

1) **รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)** มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง รวมระยะทางรวม 69.70 กิโลเมตร เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าที่ยาวที่สุดในกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ เปิดให้บริการ จำนวน 47 สถานี และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 10 สถานี มีสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) ที่สถานีสยาม มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) เปิดให้บริการ 4 แห่ง คือ สถานีหมอชิต สถานีเคหะฯ สถานีแยก คปอ. และสถานีคูคต ยังไม่ก่อสร้าง 1 แห่ง คือ สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก

2) **รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)** มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง เชื่อมต่อพื้นที่ 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของกรุงเทพมหานครครอบคลุมพื้นที่ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร แนวเส้นทางเน้นขนส่งผู้โดยสารจากบริเวณใจกลางฝั่งธนบุรีเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร เปิดให้บริการจำนวน 14 สถานี และยังไม่ก่อสร้างจำนวน 7 สถานี มีสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) ที่สถานีสยาม

3) **รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน** มีโครงสร้างทั้งทางยกระดับเหนือพื้นดินและเป็นอุโมงค์ใต้ดิน เป็นสายแรกของประเทศไทย แนวเส้นทางเป็นแนววงกลมภายในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน และส่วนต่อขยายไปยังสถานีหลักสองบนถนนเพชรเกษม แนววงแหวน เชื่อมต่อพื้นที่ 2 ฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรสาคร ระยะทางรวม 55.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ จำนวน 38 สถานี และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 4 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) เปิดให้บริการ 6 แห่ง คือ สถานีลาดพร้าว สถานีเพชรบุรี สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีสามย่าน และสถานีหลักสอง ยังไม่ก่อสร้าง 1 แห่ง คือ สถานีพุทธมณฑลสาย 4

4) **รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)** มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง ยกเว้นสถานีปลายทางที่สถานีสุวรรณภูมิที่เป็นสถานีใต้ดิน แนวเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ รองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ในเมืองกับสนามบินสุวรรณภูมิ ระยะทางรวม 50.50 กิโลเมตร เปิดให้บริการ จำนวน 8 สถานี และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมีนกะสัน สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก) เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิที่สถานีสุวรรณภูมิ และเชื่อมต่อสนามบินดอนเมืองที่สถานีดอนเมือง (ยังไม่ก่อสร้าง)

5) รถไฟฟ้าสายสีม่วง แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

- ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง เชื่อมต่อพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี ระยะทางรวม 23.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ จำนวน 16 สถานี มีสถานี ร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีเตาปูน โดยพื้นที่สถานีชั้น 3 เป็นพื้นที่ขานขาลาสถานีเตาปูนของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และพื้นที่ชั้น 4 เป็นพื้นที่ขานขาลาสถานีเตาปูนของรถไฟฟ้าสายสีม่วง มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีคลองบางไผ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางรักน้อย ท่าอิฐ และสถานีแยกถนนพหลโยธิน 1

- ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ทางทิศใต้ เชื่อมต่อกับเส้นทางสายสีม่วง ส่วนแรกในช่วงบางใหญ่ - เตาปูน มีโครงสร้างทั้งทางยกระดับเหนือพื้นดิน และเป็นอุโมงค์ใต้ดิน เส้นทาง เชื่อมต่อพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ ระยะทางรวม 23.60 กิโลเมตร ยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 17 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ยังไม่ก่อสร้าง คือ สถานีบางปะกอก และสถานีราษฎร์บูรณะ

6) รถไฟฟ้าสายสีทอง มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง เป็นระบบขนส่งมวลชนรองบนพื้นที่ฝั่งธนบุรี แนวเส้นทางระยะสั้นเพื่อเน้นขนถ่ายผู้โดยสารจากถนนเจริญนคร และศูนย์การค้าไอคอนสยาม เข้าสู่เส้นทางหลักคือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) ระยะทางรวม 2.70 กิโลเมตร มีสถานีเปิดให้บริการ จำนวน 3 สถานี และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 1 สถานี

7) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) มีโครงสร้างทั้งทางยกระดับเหนือพื้นดิน ระดับพื้นดิน และเป็นอุโมงค์ใต้ดิน มีจุดศูนย์กลางที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เชื่อมต่อพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรสาคร ระยะทางรวม 78.5 กิโลเมตร เปิดให้บริการ จำนวน 10 สถานี และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 26 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ร่วมกับรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)

8) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) มีโครงสร้างทั้งทางยกระดับเหนือพื้นดิน ระดับพื้นดิน และเป็นอุโมงค์ใต้ดิน มีจุดศูนย์กลางที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เชื่อมต่อพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดนครปฐม ระยะทางรวม 55.90 กิโลเมตร เปิดให้บริการ จำนวน 4 สถานี และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 15 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีตลิ่งชัน สถานีบางบำหรุ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ร่วมกับรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้)

9) **รถไฟฟ้าสายสีเหลือง** เป็นระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่กรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกตลอดจนถึงพื้นที่ส่วนเหนือของจังหวัดสมุทรปราการ มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง ระยะทางรวม 33 กิโลเมตร เปิดให้บริการ จำนวน 23 สถานี และยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 2 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีศรีเอี่ยม

10) **รถไฟฟ้าสายสีชมพู** มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี โดยมีสายแยกเข้าสู่ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพ็คเมืองทองธานี ระยะทางรวม 37.50 กิโลเมตร กำลังก่อสร้าง จำนวน 32 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีมีนบุรี

11) **รถไฟฟ้าสายสีส้ม** แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

- **ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี** มีโครงสร้างทั้งทางยกระดับเหนือพื้นดินและเป็นอุโมงค์ใต้ดิน เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อการคมนาคมจากแหล่งที่พักอาศัยขนาดใหญ่ย่านบางกะปิเข้ากับสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ที่กำหนดให้เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าวงแหวนรอบกรุงเทพฯ ระยะทางรวม 22.50 กิโลเมตร กำลังก่อสร้าง จำนวน 17 สถานี ประกอบด้วยสถานีใต้ดิน จำนวน 10 สถานี สถานียกระดับ จำนวน 7 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีคลองบ้านม้า และใช้ร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าสายสีชมพู ที่สถานีมีนบุรี

- **ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – บางขุนนนท์** มีโครงสร้างเป็นอุโมงค์ใต้ดินตลอดแนวเส้นทาง ระยะทางรวม 13.40 กิโลเมตร ยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 12 สถานี เชื่อมโยงการเดินทางในแนวตะวันออก - ตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เน้นการขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองทิศตะวันออกเข้าสู่ใจกลางเมืองและย่านเมืองเก่าทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครได้อย่างรวดเร็ว

12) **รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล** มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี ระยะทางรวม 21.0 กิโลเมตร ยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 20 สถานี มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ที่สถานีลำสาลี เป็นโครงข่ายสายรองเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟฟ้าหลักอีก 4 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีส้ม และโครงข่ายรองอีก 3 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีเทา

13) รถไฟฟ้าสายสีเทา มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง ระยะทางรวม 39.91 กิโลเมตร ยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 39 สถานี เป็นการเชื่อมต่อเส้นทางจากชานเมืองฝั่งเหนือของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนสาทร ถนนพระรามที่ 3 และแนววงแหวนถนนรัชดาภิเษก ตลอดจนนำระบบขนส่งเข้าสู่ถนนที่ยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนตัดผ่าน คือ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม โดยสถานีในส่วนใต้เป็นการนำเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายสาทร - ราชพฤกษ์ มาดัดแปลงเป็นเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการยกเลิกการให้บริการรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT)

14) รถไฟฟ้าสายสีเงิน มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอดแนวเส้นทาง เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ ระยะทางรวม 23.0 กิโลเมตร ยังไม่ก่อสร้าง จำนวน 14 สถานี มีการใช้จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีเหลืองที่สถานีวัดศรีเอี่ยม และมีการเชื่อมต่อการเดินทางกับสนามบินสุวรรณภูมิ แนวเส้นทางดังกล่าวจำเป็นที่จะต้องรอการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิฝั่งใต้ก่อน ซึ่งอยู่ในแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 3-4 กรณีนี้จะไม่เหมือนกับสถานีสุวรรณภูมิของรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) ที่การก่อสร้างสถานีไม่ได้สร้างที่ชั้นใต้ดินของอาคารผู้โดยสาร แต่ก่อสร้างบริเวณพื้นที่ว่างระหว่างอาคารจอดรถแล้วเชื่อมต่อกับสนามบินผ่านชั้นใต้ดินซึ่งเดิมเป็นชั้นที่เตรียมไว้สำหรับทำทางเดินไปยังโรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ

3.2 ประชากรและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นพื้นที่เมืองหลวงและบริเวณต่อเนื่องของประเทศไทยที่มีการพัฒนาหนาแน่นสูงในหลากหลายด้าน เช่น ด้านโครงสร้างพื้นฐาน อสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง (M-MAP) เพื่อแก้ปัญหการจราจรตามนโยบายของภาครัฐ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้ประชากรจากภายนอกเข้ามาประกอบอาชีพ อยู่อาศัย และประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ดังกล่าว ส่งผลให้พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีจำนวนประชากรและความหนาแน่นของประชากรสูงกว่าพื้นที่อื่น

3.2.1 ขนาดและการกระจายของประชากร

จากการศึกษาจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2563 โดยใช้ข้อมูลสถิติประชากรทางการทะเบียนราษฎรจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ประชากรส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณกรุงเทพมหานครจำนวน 5,588,222 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.26 ของทั้งหมด และส่งผลให้กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด 3,556.38 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดสมุทรสาครมีประชากรน้อยที่สุด 586,199 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.38 ของทั้งหมด แต่มีความหนาแน่นของประชากรมากกว่าจังหวัดนครปฐมซึ่งเป็นจังหวัดที่มีความหนาแน่นของประชากรน้อยที่สุด 430.60 คนต่อตารางกิโลเมตร สังเกตได้ว่าพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการดึงดูดประชากรเข้ามาอยู่อาศัย ทำงาน รวมถึงประกอบธุรกิจ และเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงเหมาะสมต่อการเป็นจุดศูนย์รวมของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.2-1

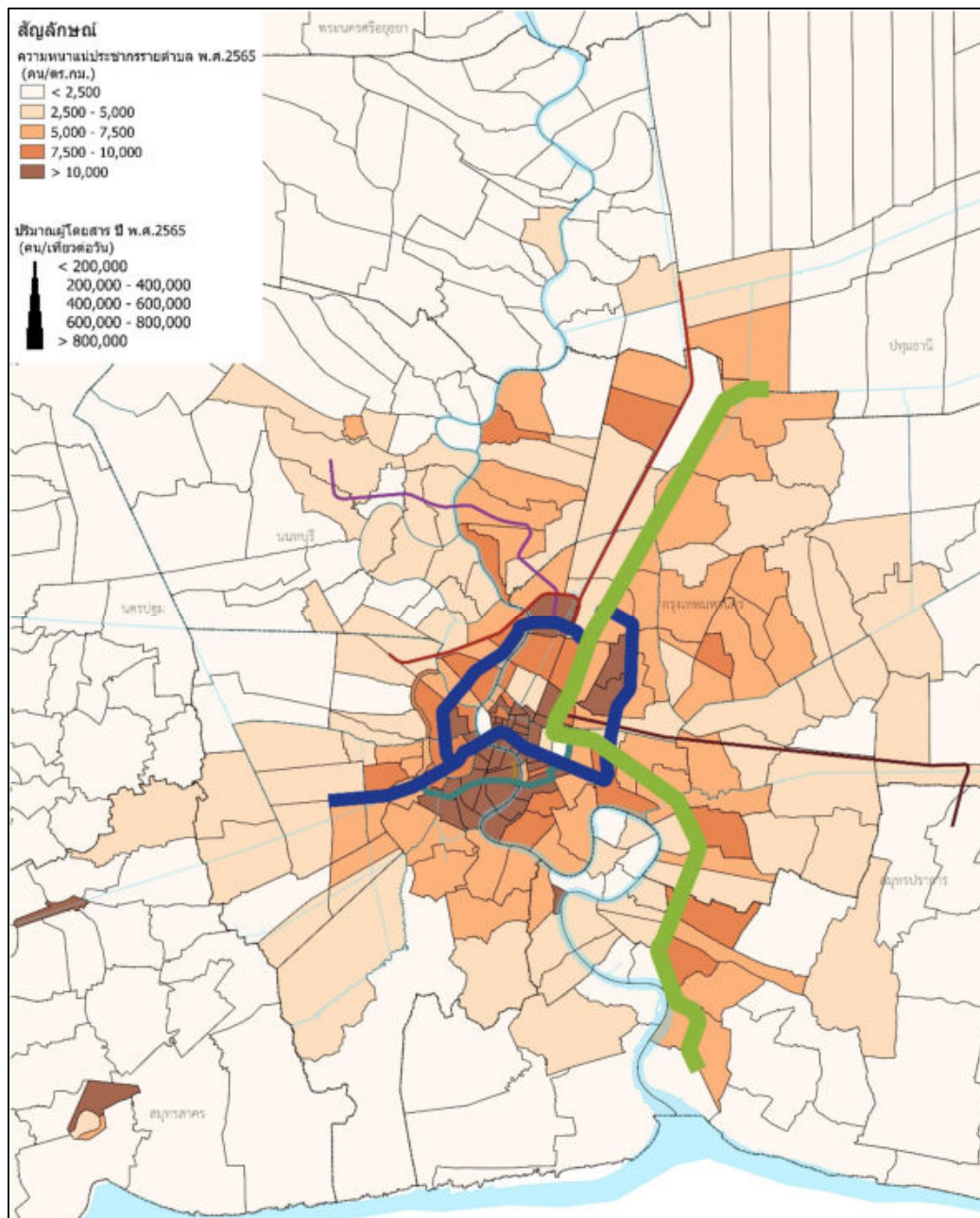
ตารางที่ 3.2-1 ขนาดและการกระจายตัวประชากรรายจังหวัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2563

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร		
			จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)
1	กรุงเทพมหานคร	1,571	5,588,222	51.26	3,556.38
2	นนทบุรี	636	1,277,852	11.72	2,007.97
3	ปทุมธานี	1,517	1,176,412	10.79	775.27
4	สมุทรปราการ	949	1,351,479	12.40	1,424.03
5	สมุทรสาคร	857	586,199	5.38	684.37
6	นครปฐม	2,138	920,729	8.45	430.60
รวมประชากร		7,669	10,900,893	100.00	1,421.42

ที่มา : กรมการปกครอง, 2564

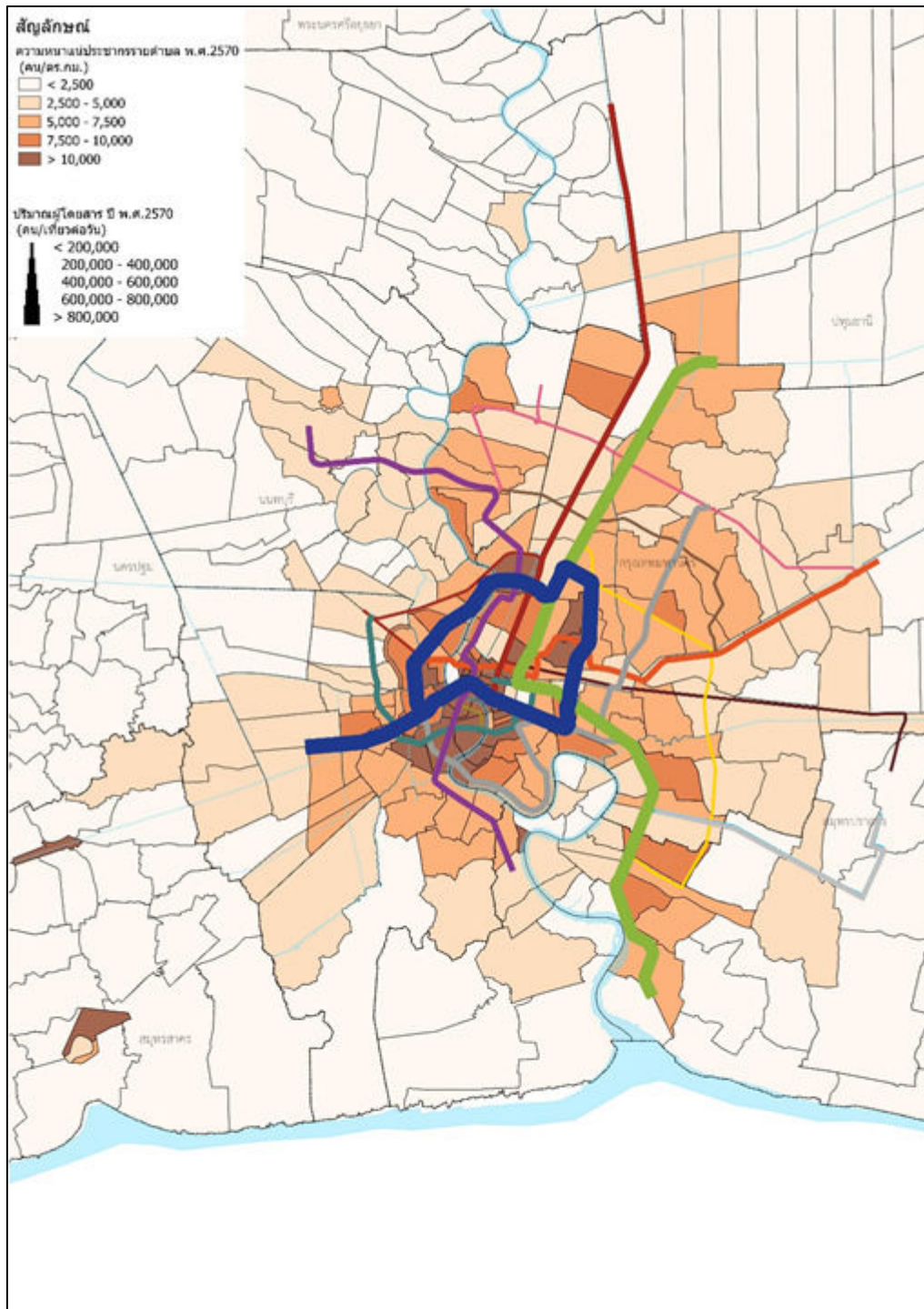
3.2.2 การคาดการณ์ประชากร

การคาดการณ์ประชากรเป้าหมายของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลใช้ประชากรปีฐานเป็นประชากรทางการทะเบียนราษฎรปี พ.ศ. 2563 จากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย โดยอ้างอิงแนวโน้มอัตราการเปลี่ยนแปลงจากรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 25563-2583 จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งใช้วิธีอัตราส่วน (Ratio Method) ซึ่งเป็นการกระจายประชากรที่ได้จากการคาดประมาณระดับภาคออกไปตามสัดส่วนประชากรแต่ละจังหวัดในการฉายภาพการคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในรายตำบล โดยแบ่งเป็น 4 ช่วง ได้แก่ ปี พ.ศ. 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ พบว่า พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรมากกว่า 10,000 คนต่อตารางกิโลเมตรส่วนใหญ่มีกระจุกตัวอยู่บริเวณกรุงเทพมหานครชั้นในซึ่งเป็นย่านทางเศรษฐกิจที่มีแหล่งงานเข้มข้นและมีโครงข่ายรถไฟฟ้าหลายสายเชื่อมโยงพื้นที่ดังกล่าวกับพื้นที่โดยรอบอย่างทั่วถึง ซึ่งส่งเสริมให้ในอนาคตประชากรจะมีแนวโน้มในการย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากขึ้น และใช้รถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักในการเดินทาง รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.2-1 ถึง รูปที่ 3.2-4



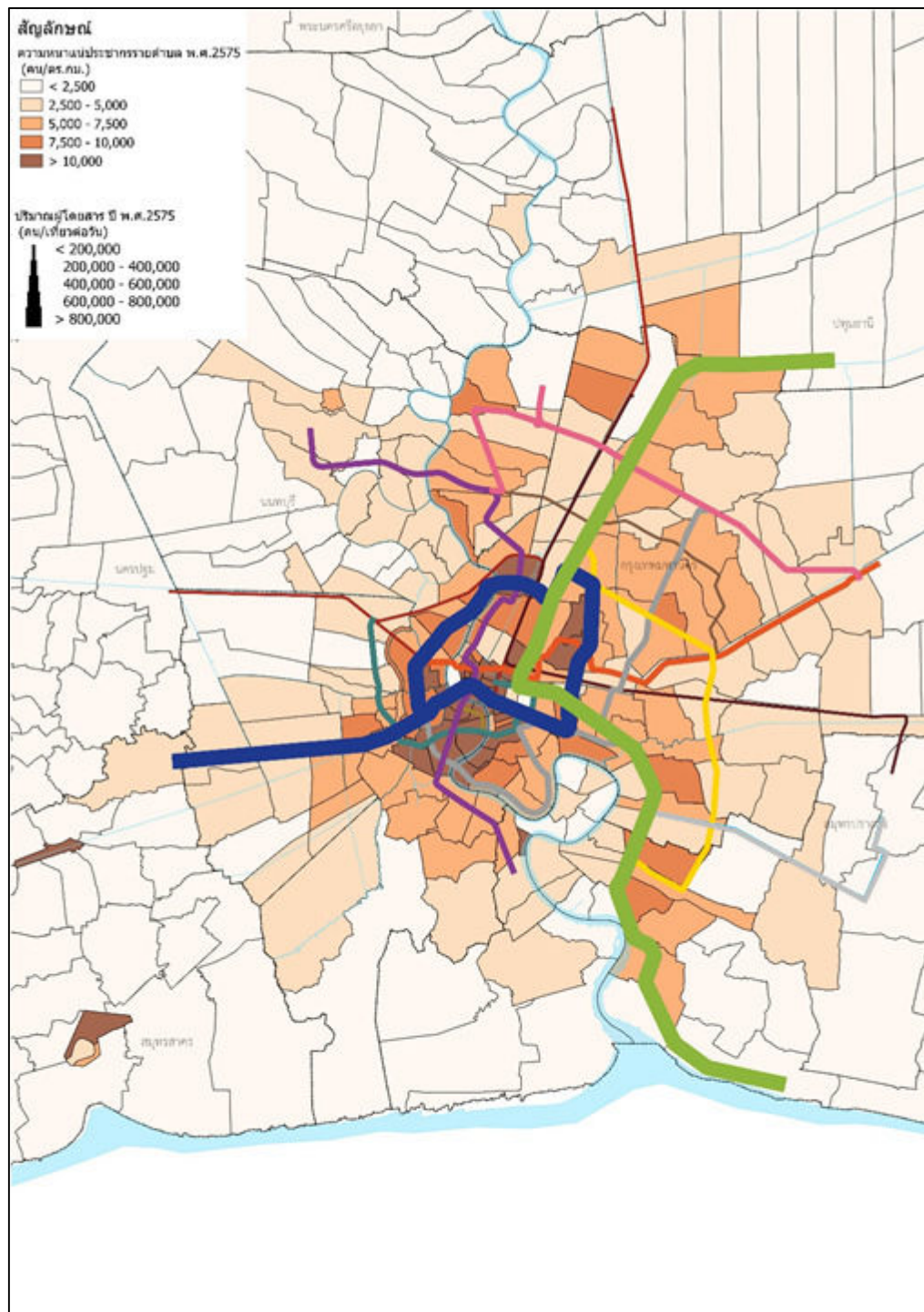
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.2-1 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2565



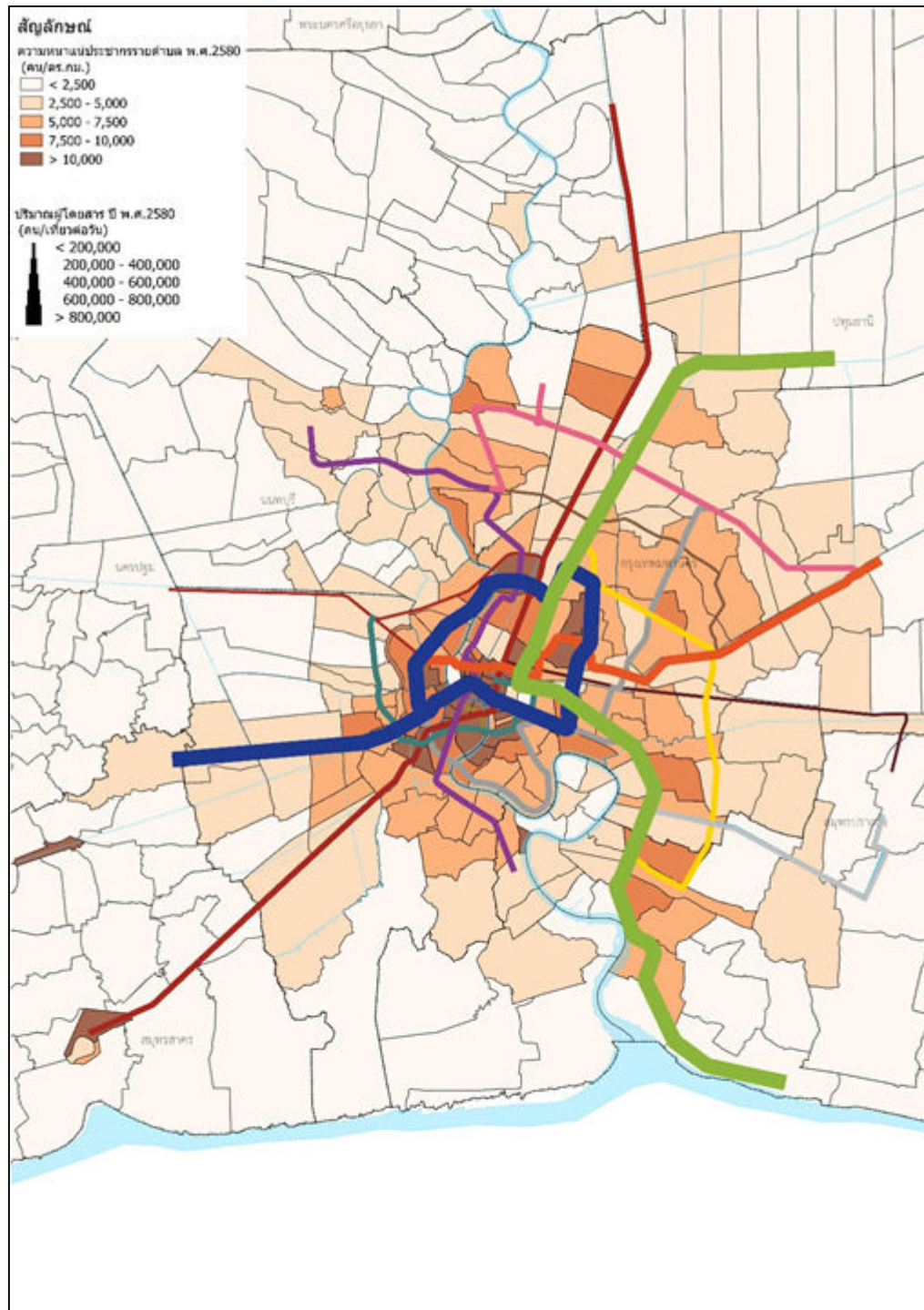
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.2-2 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2570



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.2-3 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2575



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.2-4 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2580

3.3 การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

การศึกษาการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะจากการรวบรวมข้อมูลการสำรวจทางกายภาพของโครงข่ายการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ที่ใช้เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่ให้บริการโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ ในปัจจุบันมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะอื่นในลักษณะ ล้อ-ราง-เรือ และจุดจอดแล้วจร ซึ่งมีระยะทางการเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน 500 เมตร ในแต่ละโหมดการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้างดังต่อไปนี้

3.3.1 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับสนามบิน

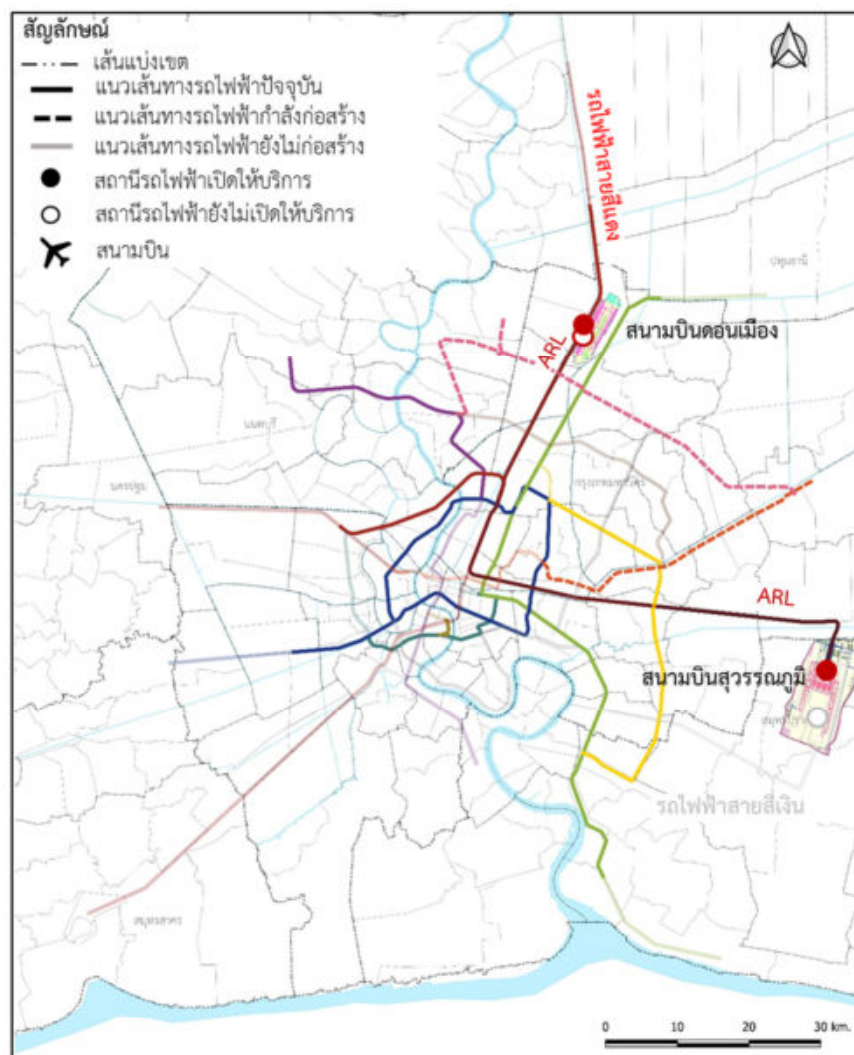
โครงข่ายรถไฟฟ้าตามปีเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2580 ของโครงการศึกษานั้น มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสนามบินหลัก ๆ 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ มีการเดินทางสายหลักโดยรถไฟฟ้าสายสีแดง (เปิดให้บริการ) และรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีดอนเมือง (ยังไม่ก่อสร้าง) เชื่อมต่อกับสนามบินดอนเมือง รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิ และรถไฟฟ้าสายสีเงิน สถานีสุวรรณภูมิได้ (ยังไม่ก่อสร้าง) เชื่อมต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิ อีกทั้งยังมีการเดินทางจากสายรองที่เชื่อมต่อกับสายหลักดังกล่าวไว้ข้างต้น ดังแสดงในรูปที่ 3.3-1 โดยแบ่งการเชื่อมต่อตามสายรถไฟฟ้าได้ดังต่อไปนี้

1) เชื่อมต่อสนามบินดอนเมือง โดยรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) สถานีดอนเมือง สามารถเชื่อมต่อกับสายรองดังต่อไปนี้

- รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) สถานียศเส (ยังไม่ก่อสร้าง)
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีบางซื่อ (เปิดให้บริการ)
- รถไฟฟ้าสายสีชมพู สถานีหลักสี่ (กำลังก่อสร้าง)
- รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก) สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (เปิดให้บริการ)
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล สถานีบางเขน (ยังไม่ก่อสร้าง)

2) เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ โดยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิ สามารถเชื่อมต่อกับสายรองดังต่อไปนี้

- รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) สถานีพญาไท (เปิดให้บริการ)
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีบางซื่อ (เปิดให้บริการ)
- รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (เปิดให้บริการ)
- รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (เปิดให้บริการ)
- รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์) สถานีราชปรารภ (ยังไม่ก่อสร้าง)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-1 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับสนามบิน

สนามบินดอนเมือง (DMK) ตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิตฝั่งขาเข้า แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร มีโครงข่ายถนนใกล้เคียง ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ทางยกระดับอุตราภิมุข และถนนพหลโยธิน การเดินทางเข้า-ออก เชื่อมต่อสนามบินดอนเมืองด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ มีทางเข้า-ออก ทั้งหมด 10 จุด ดังแสดงในรูปที่ 3.3-2 โดยแบ่งเป็น

- การเดินทางเข้าสนามบินดอนเมือง

1) ทางยกระดับอุตราภิมุข (ทางยกระดับโทล์ลเวย์) ใช้ทางเชื่อมเข้าสู่สนามบิน ได้จากการเดินทางมุ่งหน้าขาออกกรุงเทพมหานครบนโทล์ลเวย์มีทางเชื่อมแยกเข้าสนามบิน

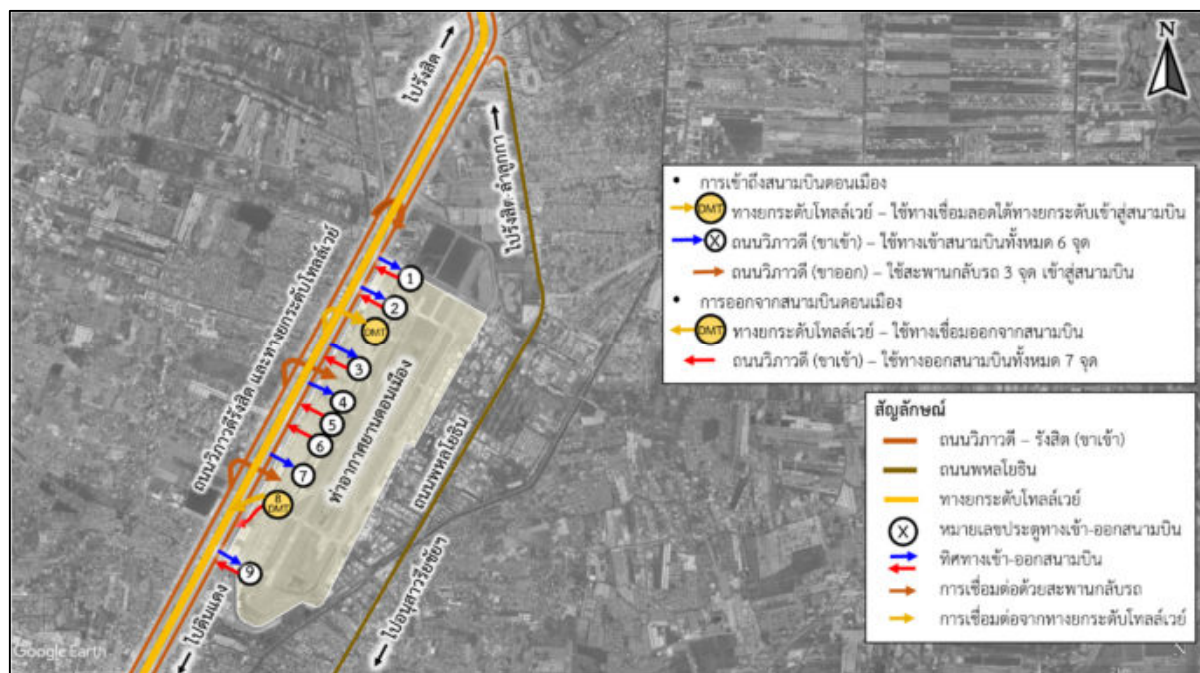
2) ถนนวิภาวดี (ขาเข้า) ใช้ทางเข้าสนามบินได้ทั้งหมด 6 จุด คือ ทางเข้าประตู 1, 2, 3, 4, 7 และ 9

3) ถนนวิภาวดี (ขาออก) ใช้สะพานกัลป์รถเพื่อเดินทางเข้าสู่สนามบินดอนเมือง ได้ทั้งหมด 3 จุด

- การเดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง

1) ทางยกระดับอุตราภิมุข (ทางยกระดับโทล์ลเวย์) ใช้ทางออกประตู 8 ออกจากสนามบินดอนเมืองเพื่อเชื่อมเข้าโทล์ลเวย์

2) ถนนวิภาวดี (ขาเข้า) ใช้ทางออกสนามบินได้ทั้งหมด 7 จุด คือ ทางออกประตู 1, 2, 3, 5, 6, 8 และ 9



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-2 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ด้วยช่องทางเข้า-ออก

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาออก) มุ่งหน้ารังสิต ที่ กม.22+235 ใช้ทางเบี่ยงซ้ายขึ้นสู่สะพานกลับรถ เพื่อเบี่ยงซ้ายไปอาคารผู้โดยสาร ตรงไปตามเส้นทาง และกลับรถทางด้านทิศเหนือของสนามบิน จากนั้นตรงไปตามเส้นทางและเบี่ยงขวาเข้าสู่อาคารผู้โดยสารขาออก ตรงไปตามเส้นทางผ่านชานชาลาอาคารผู้โดยสาร 1 (ระหว่างประเทศ) และสิ้นสุดเส้นทางที่ชานชาลาอาคารผู้โดยสาร 2 (ภายในประเทศ) ดังแสดงในรูปที่ 3.3-3



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-3 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ถนนวิภาวดี-ขาออก) ช่องทางที่ 1

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาออก) มุ่งหน้ารังสิต ที่ กม.24+034 ใช้ทางเบี่ยงซ้ายขึ้นสู่สะพานเข้าสู่สนามบิน และเบี่ยงขวาเข้าสู่อาคารผู้โดยสารขาออก ผ่านขนาขาลาอาคารผู้โดยสาร 1 (ระหว่างประเทศ) และสิ้นสุดเส้นทางที่ขนาขาลาอาคารผู้โดยสาร 2 (ภายในประเทศ) ดังแสดงในรูปที่ 3.3-4



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-4 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ถนนวิภาวดี-ขาออก) ช่องทางที่ 2

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาเข้า) มุ่งหน้ารังสิต ที่ กม.24+399 ใช้ทางเบี่ยงซ้ายเข้าสู่ประตู 3 สนามบินดอนเมือง จากนั้นตรงไปตามเส้นทาง และเบี่ยงซ้ายขึ้นสู่อาคารผู้โดยสารขาออก ตรงไปตามเส้นทางผ่านขานชาลาอาคารผู้โดยสาร 1 (ระหว่างประเทศ) และสิ้นสุดเส้นทางที่ขานชาลาอาคารผู้โดยสาร 2 (ภายในประเทศ) ดังแสดงในรูปที่ 3.3-5



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-5 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ถนนวิภาวดี-ขาเข้า)

การเดินทางด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โถลล์เวย์) ขาออก มุ่งหน้าทิศเหนือ จากนั้นใช้ทางเบี่ยงซ้าย ที่ทางลงสนามบิน จากนั้นเบี่ยงขวาขึ้นสู่อาคารผู้โดยสารขาออก ผ่านชานชาลาอาคารผู้โดยสาร 1 (ระหว่างประเทศ) และสิ้นสุดเส้นทางที่ชานชาลาอาคารผู้โดยสาร 2 (ภายในประเทศ) ดังแสดงในรูปที่ 3.3-6



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-6 5 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ (ทางยกระดับอุตราภิมุข)

การเดินทางเชื่อมต่อสนามบินดอนเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย การเดินทางโดย รถโดยสารประจำทาง รถโดยสาร Limobus รถโดยสาร Airport Shuttle Bus รถสองแถว รถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟ โดยแบ่งเป็น

- รถโดยสารประจำทางภายนอกสนามบิน เชื่อมต่อที่ทางเข้าสนามบินประตู 4 และ 6
- รถโดยสารประจำทางภายในสนามบิน เชื่อมต่อภายในที่ชานชาลาหน้าอาคารผู้โดยสาร 1 และ 2
- รถไฟฟ้าสายสีแดง เชื่อมต่อเข้าสนามบินดอนเมืองผ่านทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) สถานีรถไฟฟ้าดอนเมืองเข้าสู่อาคารจอดรถ (ภายในประเทศ) สามารถเดินเท้าเข้าถึงอาคารผู้โดยสาร 2 ที่ชั้น 2
- รถไฟ สถานีดอนเมือง เชื่อมต่อเข้าสนามบินดอนเมืองผ่านทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) ของโรงแรมอมารี ดอนเมือง สามารถเดินเท้าเข้าถึงอาคารผู้โดยสาร 1 ที่ชั้น 2

การเดินเท้าเชื่อมต่อเข้าสนามบินดอนเมือง สามารถเดินเท้าผ่านสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดี ช่วงประตู 4 ของสนามบินดอนเมือง และทางเชื่อมต่อ (Sky Walk) ของโรงแรมอมารี ดอนเมือง และของ รถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีดอนเมือง ดังแสดงในรูปที่ 3.3-7



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-7 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

- การเดินทางเข้าสู่สนามบินดอนเมืองด้วยรถโดยสารประจำทางสาย A1-A4

การเดินทางด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โกลด์เวย์) ขาออก มุ่งหน้าทิศเหนือ จากนั้น เบี่ยงซ้ายที่ทางลงสนามบินดอนเมือง ตรงไปตามเส้นทางและเบี่ยงขวาตามเส้นทางมุ่งหน้าอาคารผู้โดยสาร ขาออก และตรงไปตามเส้นทาง สิ้นสุดเส้นทางที่ลานชานชาลาอาคารผู้โดยสาร 1 (ระหว่างประเทศ) ดังแสดงในรูปที่ 3.3-8



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-8 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารประจำทางสาย A1-A4

- การเดินทางเข้าสู่สนามบินดอนเมืองด้วยรถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour)

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาออก) มุ่งหน้ารังสิต ที่ กม.24+034 ใช้ทางเบี่ยงซ้าย ขึ้นสะพานเข้าสู่สนามบินดอนเมือง และเบี่ยงซ้ายตามป้ายผู้โดยสารขาเข้า และตรงไปตามเส้นทาง จากนั้นตรงไปผ่านที่จอดรถอาคาร 1 เลี้ยวขวา และเลี้ยวซ้ายสิ้นสุดที่อาคาร Service Hall ดังแสดงในรูปที่ 3.3-9



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-9 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour)
ด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาออก)

การเดินทางด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาเข้า) ใช้ทางเบี่ยงซ้ายเข้าสู่ประตู 4 สนามบินดอนเมือง
ถนนวิภาวดี-รังสิต กม.24+224 และสิ้นสุดเส้นทางที่อาคาร Service Hall ดังแสดงในรูปที่ 3.3-10



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-10 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour)
ด้วยถนนวิภาวดี-รังสิต (ขาเข้า)

การเดินทางด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์) ขาออก มุ่งหน้าทิศเหนือ จากนั้นใช้ทาง
เบี่ยงซ้ายที่ทางลงสนามบินดอนเมือง จากนั้นตรงไปตามเส้นทางผ่านที่จอดรถอาคาร 1 เลี้ยวขวา
และเลี้ยวซ้าย ตามป้ายผู้โดยสารขาเข้า และสิ้นสุดเส้นทางที่อาคาร Service Hall ดังแสดงในรูปที่ 3.3-11



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-11 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยรถโดยสารที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour)
ด้วยทางยกระดับอุตราภิมุข (โทลล์เวย์) ขาออก

แผนโครงการในอนาคตของการเดินทางเข้าสู่สนามบินดอนเมือง ดังแสดงในรูปที่ 3.3-12 ได้แก่

- ถนนผังเมืองอนาคต
- รถไฟความเร็วสูงในอนาคต
- แผนพัฒนาสนามบินดอนเมือง (ระยะที่ 3)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-12 การเชื่อมต่อสนามบินด้วยแผนโครงการในอนาคต

สนามบินสุวรรณภูมิ (BKK) โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่ที่ถนนเทพรัตน และทางพิเศษบูรพาวิถี ในเขตตำบลหนองปรือ และตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีโครงข่ายถนนใกล้เคียง ได้แก่ ถนนเทพรัตน ถนนลาดกระบัง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางพิเศษบูรพาวิถี การเดินทางเข้า-ออก เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ดังแสดงในรูปที่ 3.3-13 โดยแบ่งเป็น

- ทิศเหนือ เดินทางเข้าสู่สนามบินโดยใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และถนนลาดกระบังเข้าสู่ถนนภายในสนามบินเพื่อเข้าถึงอาคารผู้โดยสารของสนามบิน
- ทิศใต้ เดินทางเข้าสู่สนามบินโดยใช้ถนนเทพรัตน และทางพิเศษบูรพาวิถีเข้าสู่ถนนภายในสนามบินเพื่อเข้าถึงอาคารผู้โดยสารของสนามบิน



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-13 การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

การเดินทางเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถตู้ร่วมโดยสารสาธารณะ รถโดยสาร Airport Shuttle Bus และรถโดยสารภายในสนามบิน (Shuttle Bus) โดยรถโดยสารประจำทาง จะเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินโดยไปที่ Bus Terminal ของสนามบินสุวรรณภูมิ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-14 โดยแบ่งเป็น

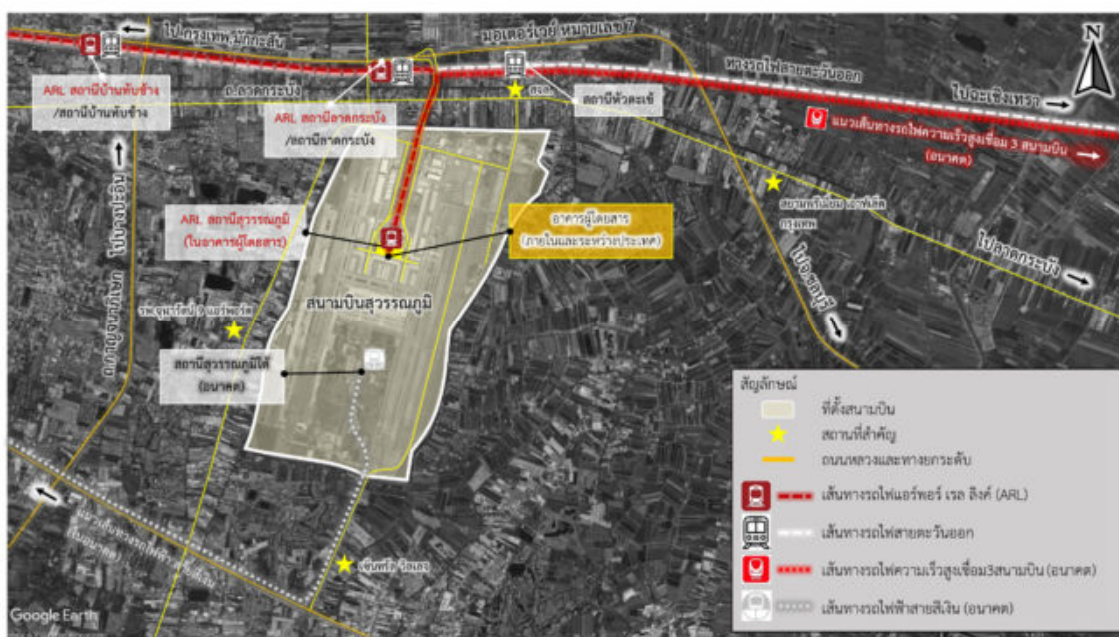
- รถโดยสารประจำทางภายนอกสนามบิน ได้แก่ รถโดยสาร บขส., รถโดยสารสาธารณะ ขสมก., รถโดยสาร Airport Shuttle Bus และรถตู้ร่วมโดยสารสาธารณะ
- รถโดยสารภายในสนามบิน (Shuttle Bus) เป็นรถเวียนรับ-ส่ง ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ เชื่อมต่อการเดินทางภายในสนามบินระหว่าง Bus Terminal กับอาคารผู้โดยสาร และสถานที่ต่าง ๆ ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-14 การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

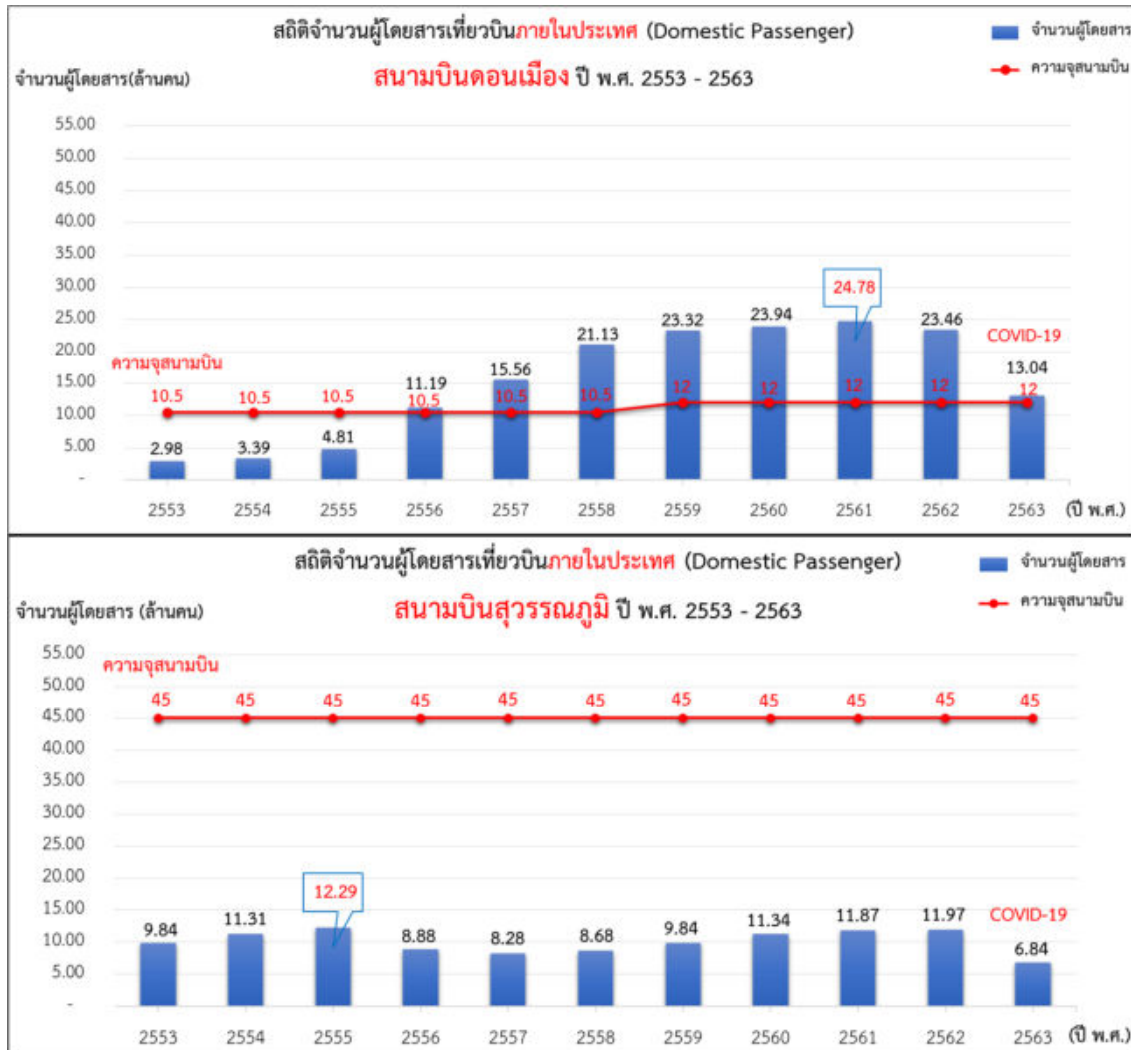
การเดินทางเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้วยระบบขนส่งทางราง ปัจจุบันโดยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) สถานีสุวรรณภูมิ สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินที่ชั้น B ของอาคารผู้โดยสาร และในอนาคต มีโครงการเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้วยรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา) และรถไฟฟ้าสายสีเงิน (ช่วงบางนา – สุวรรณภูมิใต้) ดังแสดงในรูปที่ 3.3-15



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

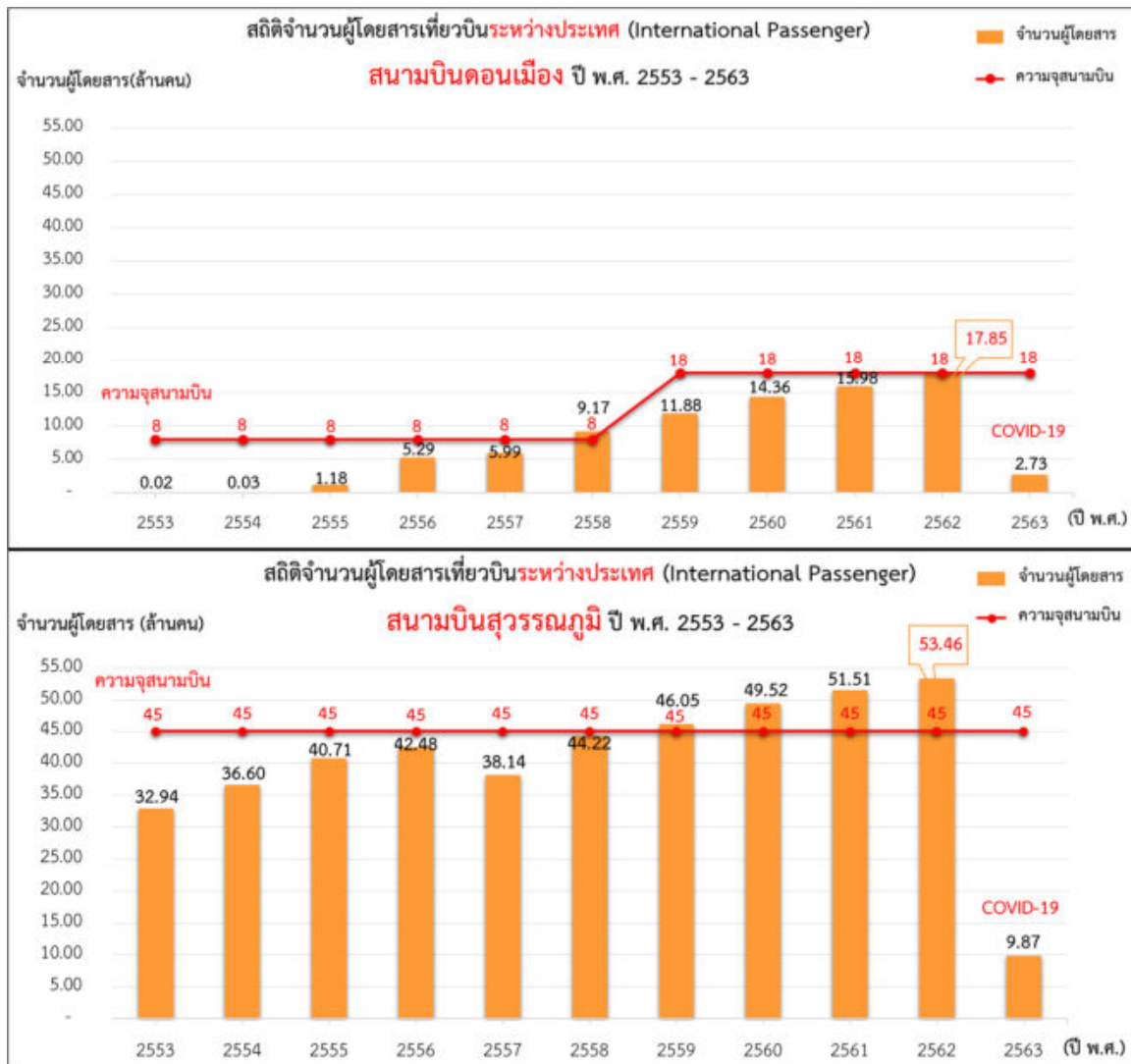
รูปที่ 3.3-15 การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

- สถิติจำนวนผู้โดยสารของสนามบิน แบ่งเป็น ผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ และผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศดังแสดงในรูปที่ 3.3-16 และรูปที่ 3.3-17



ที่มา : สถิติขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

รูปที่ 3.3-16 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ



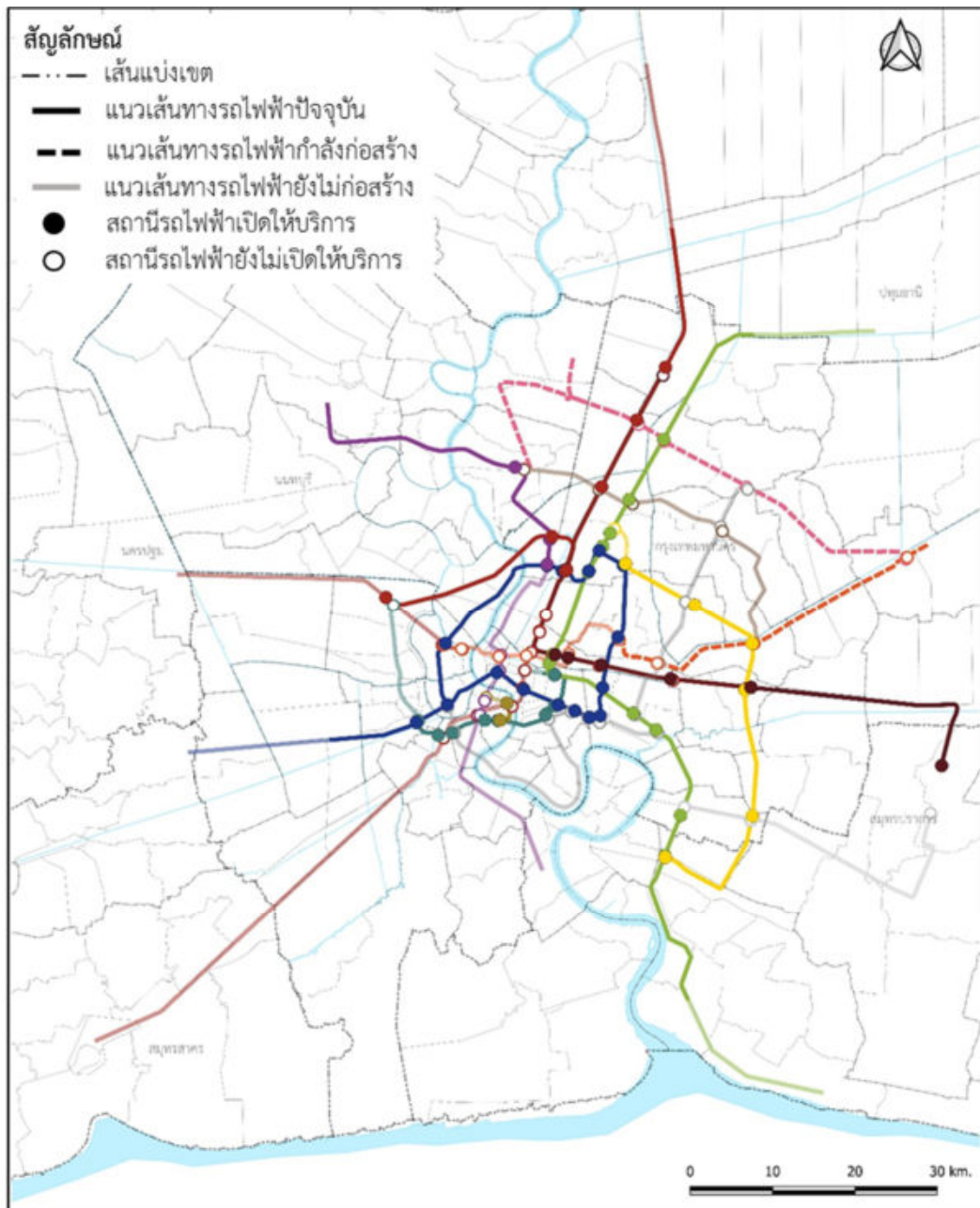
ที่มา : สถิติขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

รูปที่ 3.3-17 สถิติจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ

3.3.2 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้า

โครงข่ายรถไฟฟ้าตามปีเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2580 ของโครงการศึกษานั้น มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสถานีรถไฟฟ้า จำนวน 121 สถานี ในแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการ ทั้งหมด 14 สาย ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 3.3-18 โดยแบ่งการเชื่อมต่อตามสายรถไฟฟ้าได้ดังต่อไปนี้

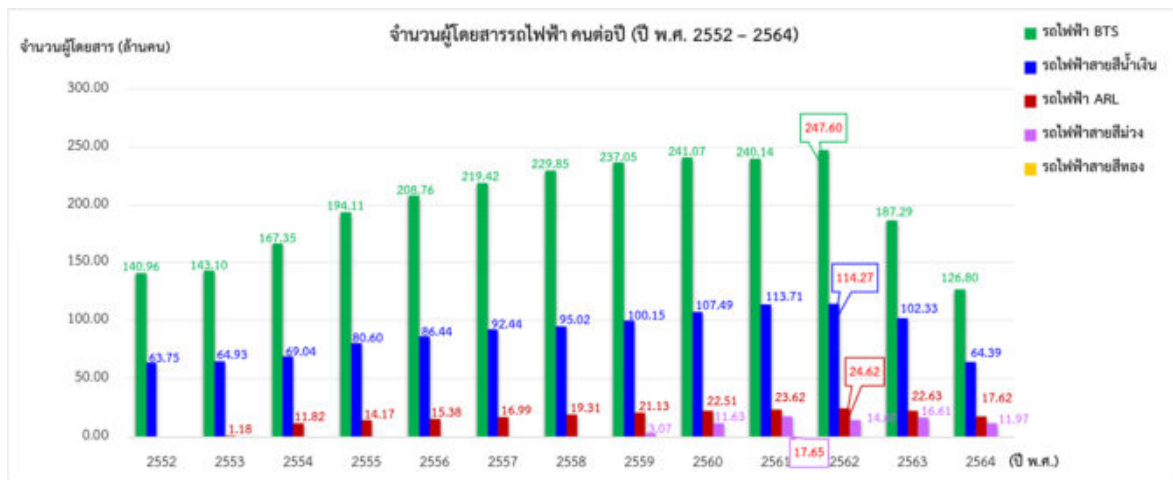
- 1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) เปิดให้บริการ 13 สถานี
- 2) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) 9 สถานี (เปิดให้บริการ 7 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 2 สถานี)
- 3) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เปิดให้บริการ 17 สถานี
- 4) รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) 8 สถานี (เปิดให้บริการ 6 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 2 สถานี)
- 5) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) เปิดให้บริการ 3 สถานี
(เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ยังไม่ก่อสร้าง 4 สถานี
- 6) รถไฟฟ้าสายสีทอง 2 สถานี (เปิดให้บริการ 1 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี)
- 7) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) 12 สถานี (เปิดให้บริการ 4 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 8 สถานี)
- 8) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) 11 สถานี (เปิดให้บริการ 3 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 8 สถานี)
- 9) รถไฟฟ้าสายสีเหลือง 7 สถานี (เปิดให้บริการ 6 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี)
- 10) รถไฟฟ้าสายสีชมพู กำลังก่อสร้าง 5 สถานี
- 11) รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี) กำลังก่อสร้าง 4 สถานี
(ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์) ยังไม่ก่อสร้าง 6 สถานี
- 12) รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ยังไม่ก่อสร้าง 5 สถานี
- 13) รถไฟฟ้าสายสีเทา ยังไม่ก่อสร้าง 12 สถานี
- 14) รถไฟฟ้าสายสีเงิน ยังไม่ก่อสร้าง 3 สถานี



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-18 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้า

- สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า ดังแสดงในรูปที่ 3.3-19



ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

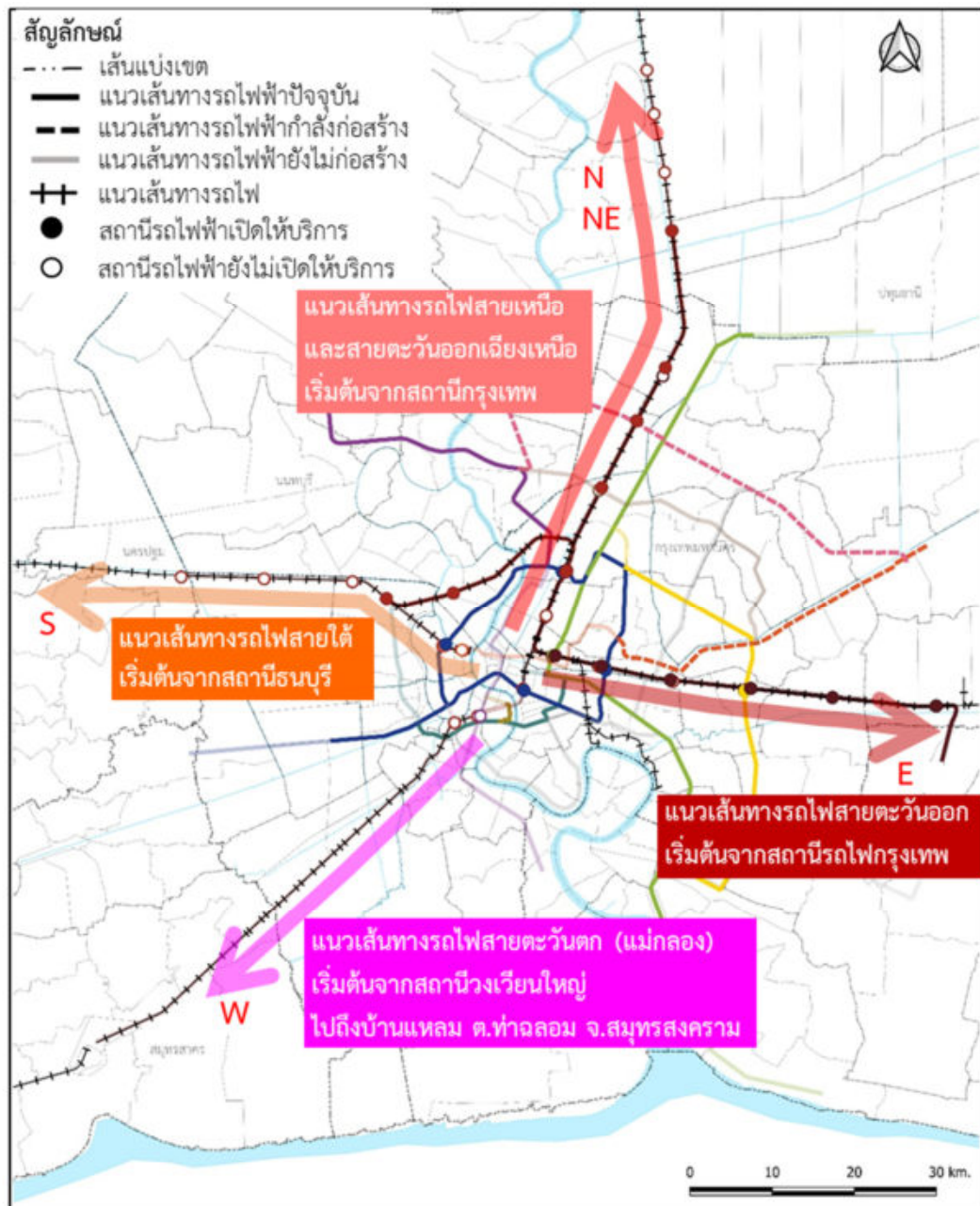
รูปที่ 3.3-19 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า

3.3.3 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟ

โครงข่ายรถไฟฟ้าตามปีเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2580 ของโครงการศึกษานั้น มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟกับสถานีรถไฟ จำนวน 45 สถานี ในแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการ ทั้งหมด 9 สาย ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแบ่งการเชื่อมต่อตามสายรถไฟฟ้าได้ดังต่อไปนี้

- 1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) เปิดให้บริการ 1 สถานี
- 2) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) 2 สถานี (เปิดให้บริการ 1 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี)
- 3) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เปิดให้บริการ 4 สถานี
- 4) รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) 8 สถานี (เปิดให้บริการ 6 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 2 สถานี)
- 5) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) เปิดให้บริการ 1 สถานี
- 6) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) 13 สถานี (เปิดให้บริการ 5 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 8 สถานี)
- 7) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) 14 สถานี (เปิดให้บริการ 4 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 10 สถานี)
- 8) รถไฟฟ้าสายสีเหลือง เปิดให้บริการ 1 สถานี
- 9) รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์) ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี

โดยมีการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟทั้งหมด 9 สาย กับรถไฟทั้งหมด 5 สาย แบ่งเป็น รถไฟสายเหนือ รถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ รถไฟสายใต้ รถไฟสายตะวันออก และรถไฟสายแม่กลอง ดังแสดงในรูปที่ 3.3-20



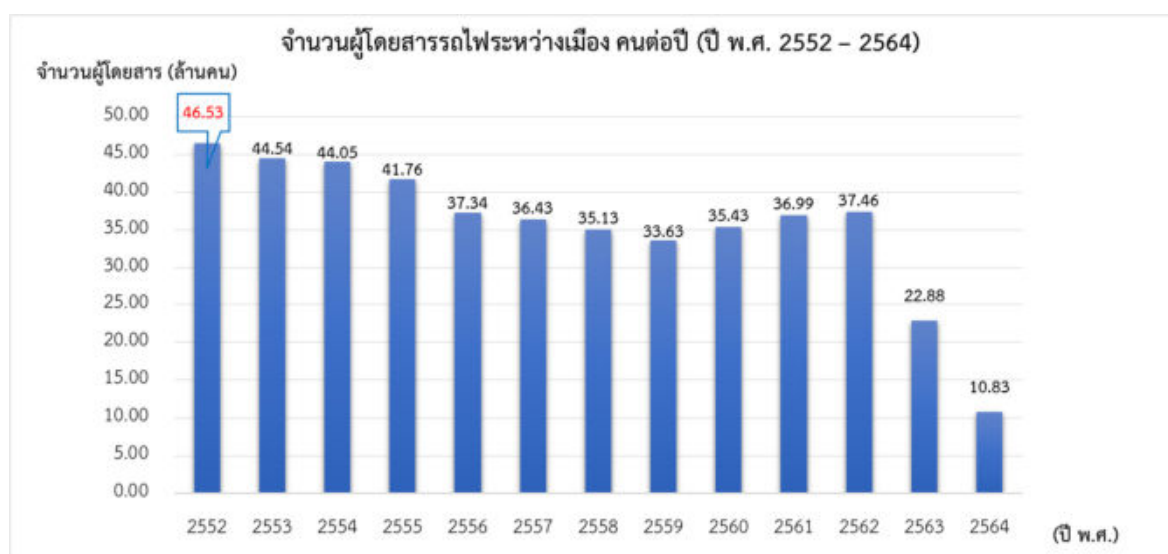
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-20 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ามกับรถไฟ

- สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง ดังแสดงในรูปที่ 3.3-21

สัดส่วนการเดินทางแบ่งตามภูมิภาคของรถไฟฟ้าระหว่างเมือง

- 1) สายใต้ คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 32
- 2) สายตะวันออกเฉียงเหนือ คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 30
- 3) สายเหนือ คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 25
- 4) สายตะวันออก คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 13



ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

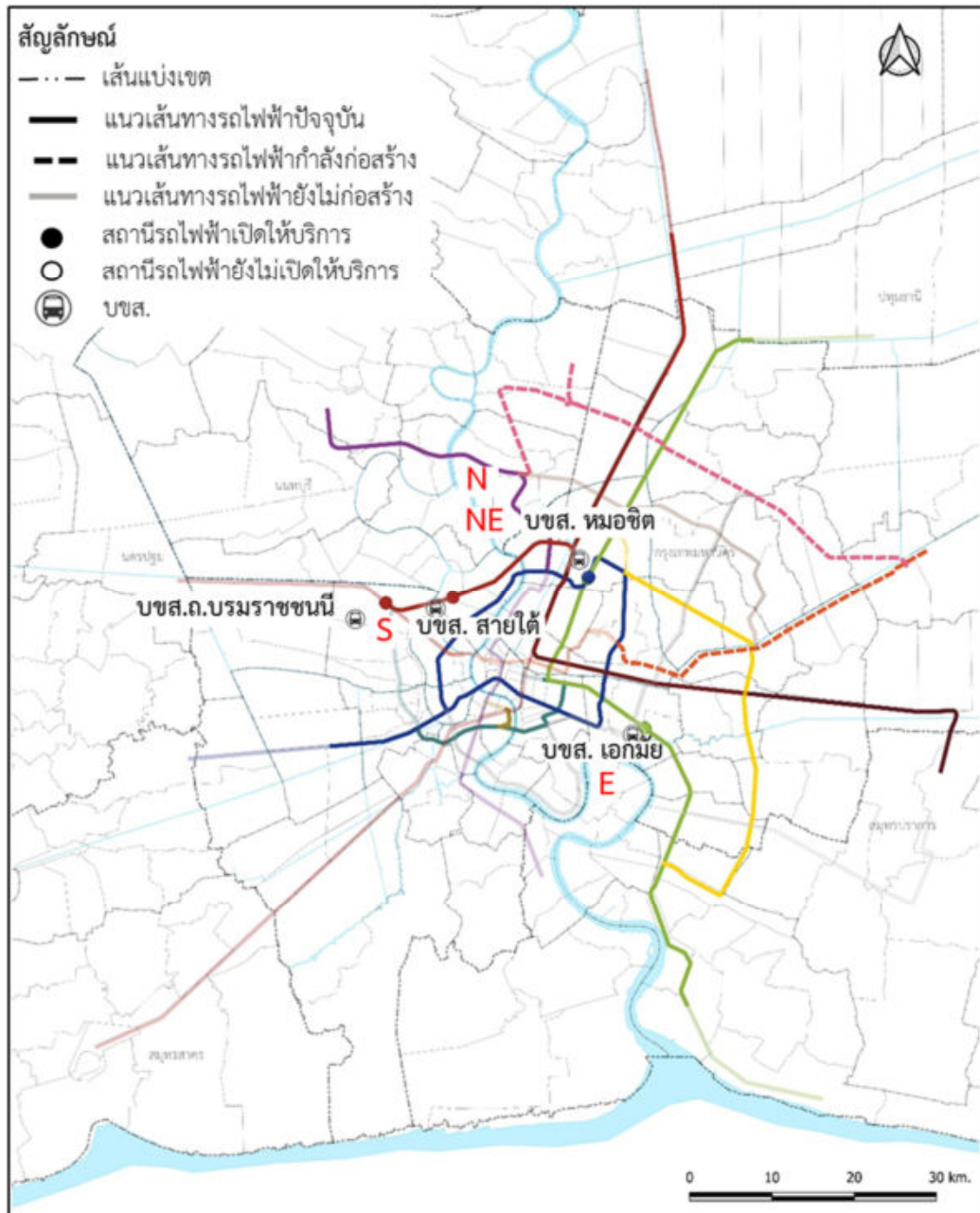
รูปที่ 3.3-21 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง

3.3.4 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับ ขส.

โครงข่ายรถไฟฟ้าตามปีเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2580 ของโครงการศึกษานั้น มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับ ขส. 4 แห่ง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าจำนวน 5 สถานี ในแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 3.3-22 โดยแบ่งการเชื่อมต่อตามสายรถไฟฟ้าได้ดังต่อไปนี้

ขส. 4 แห่ง มีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้า 5 สถานี ดังนี้

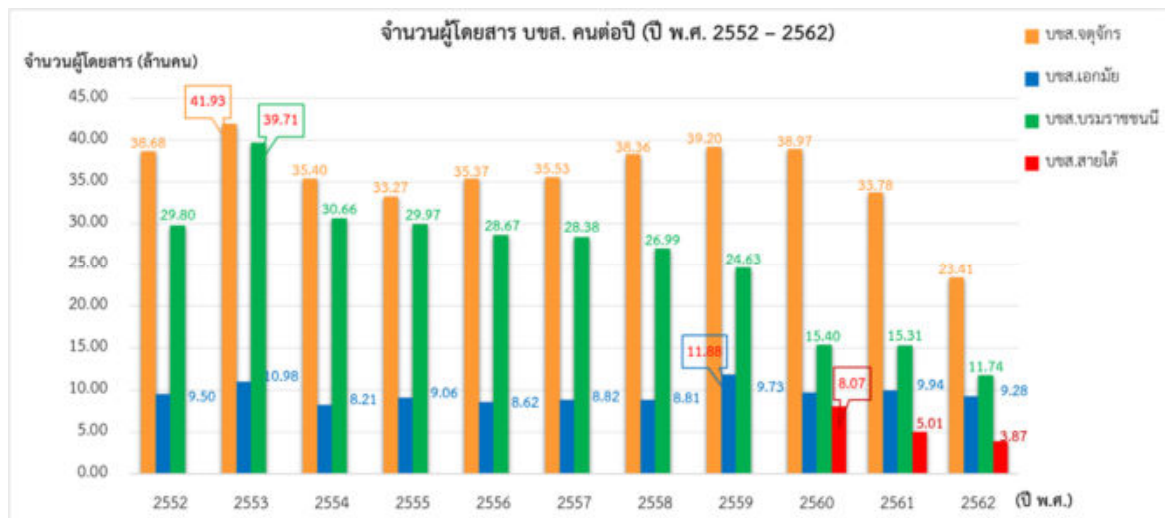
- 1) ขส. หมอชิต เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) สถานีหมอชิต และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีสวนจตุจักร
 - บริการเชื่อมโยงภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เส้นทางไปยังประเทศเมียนมาร์และสปป.ลาว
- 2) ขส. เอกมัย เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) สถานีเอกมัย
 - บริการเดินทางไปยังภาคตะวันออกของประเทศไทย
- 3) ขส. สายใต้ เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) สถานีบางบำหรุ
 - บริการเดินทางไปยังภาคใต้ของประเทศไทย
- 4) ขส. ถ.บรมราชชนนี เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) สถานีตลิ่งชัน



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-22 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับ บขส.

- สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของ บขส. ดังแสดงในรูปที่ 3.3-23



ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3.3-23 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของ บขส.

3.3.5 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับอู่รถ ขสมก.

โครงข่ายรถไฟฟ้าตามปีเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2580 ของโครงการศึกษานั้น มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับอู่รถ ขสมก. 17 แห่ง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าจำนวน 18 สถานี ในแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการ ทั้งหมด 9 สาย ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 3.3-24 โดยแบ่งการเชื่อมต่อตามสายรถไฟฟ้าได้ดังต่อไปนี้

อู่รถ ขสมก. 17 แห่ง มีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้า 18 สถานี ดังนี้

- 1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) 4 สถานี (เปิดให้บริการ 3 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี)
- 2) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) เปิดให้บริการ 1 สถานี
- 3) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เปิดให้บริการ 2 สถานี
- 4) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) เปิดให้บริการ 1 สถานี
(เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี
- 5) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) 2 สถานี (เปิดให้บริการ 1 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี)
- 6) รถไฟฟ้าสายสีชมพู กำลังก่อสร้าง 2 สถานี
- 7) รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี) กำลังก่อสร้าง 1 สถานี
- 8) รถไฟฟ้าสายสีเทา ยังไม่ก่อสร้าง 3 สถานี
- 9) รถไฟฟ้าสายสีเงิน ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-24 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับอู่รถ ขสมก.

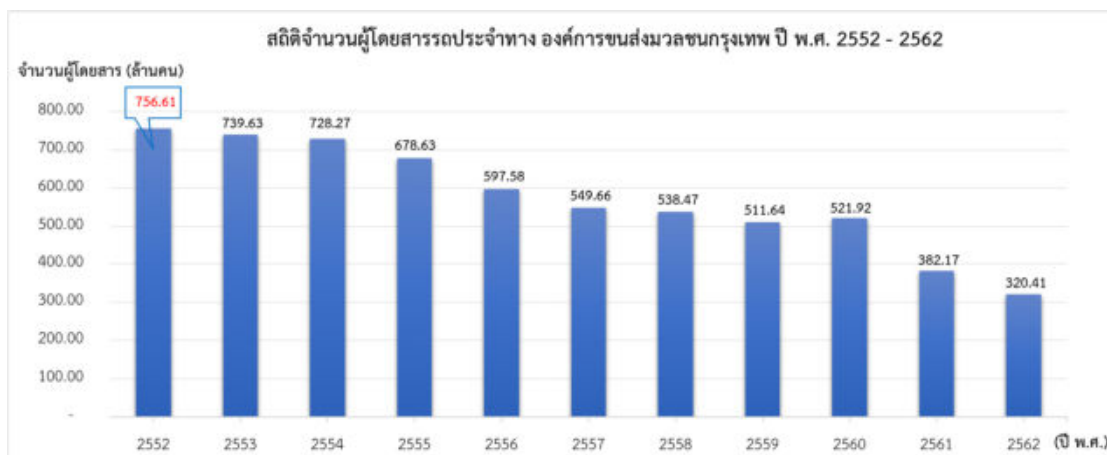
ปัจจุบันมีการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ รถสองแถว และรถสี่ล้อเล็กบนถนนสายหลักอย่างครอบคลุม อีกทั้งเมื่อโครงการได้พิจารณาอุโมงค์ ขสมก. ของโดยสารสาธารณะในบางสาย พบว่า ที่ตั้งของอุโมงค์ ขสมก. กระจายอยู่ในตำแหน่งต่าง ๆ โดยรอบพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างครอบคลุม ซึ่งผู้โดยสารสามารถเข้าถึงการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ รถสองแถว และรถสี่ล้อเล็กได้อย่างสะดวก และทั่วถึง ตำแหน่งอุโมงค์ ขสมก. จุดจอดรถโดยสารประจำทาง และแนวเส้นทางในการให้บริการเดินรถโดยสารสาธารณะ รถสองแถว และรถสี่ล้อเล็กในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 3.3-25



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-25 ตำแหน่งอุโมงค์ ขสมก. จุดจอดรถโดยสารประจำทาง และแนวเส้นทางในการให้บริการเดินรถโดยสารสาธารณะ รถสองแถว และรถสี่ล้อเล็ก

- สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-26



ที่มา : สถิติจราจร ปี 2557 - 2563 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 3.3-26 สถิติจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

3.3.6 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับเรือ

โครงข่ายรถไฟฟ้าตามปีเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2580 ของโครงการศึกษานั้น มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับท่าเรือ จำนวน 33 สถานี ในแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการ ทั้งหมด 11 สาย ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 3.3-27 โดยแบ่งท่าเรือที่มีการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าออกเป็น

- 1) ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา 10 จุด
- 2) ท่าเรือคลองต่าง ๆ ได้แก่
 - ท่าเรือคลองมหานาด 2 จุด
 - ท่าเรือคลองภาษีเจริญ 5 จุด
 - ท่าเรือคลองผดุงกรุงเกษม 1 จุด
 - ท่าเรือคลองแสนแสบ 15 จุด

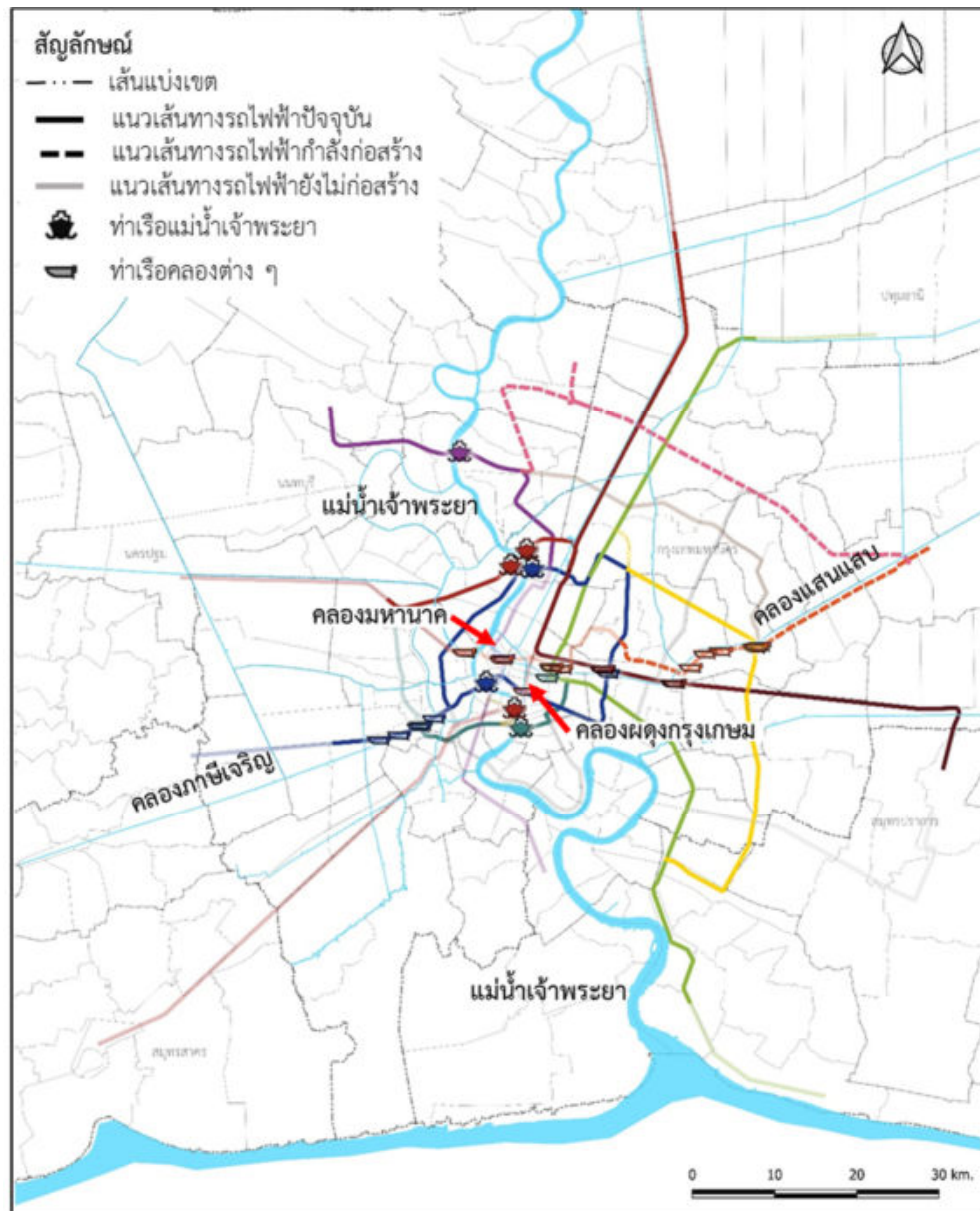
โดยแบ่งการเชื่อมต่อตามสายรถไฟฟ้าได้ดังต่อไปนี้

- 1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) เปิดให้บริการ 1 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือสะพานหัวช้าง
- 2) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) เปิดให้บริการ 3 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือสะพานหัวช้าง - เชื่อมคลองภาษีเจริญ ท่าเรือบางหว้า
 - เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือสาทร

- 3) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เปิดให้บริการ 8 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือโอศก - เชื่อมคลองผดุงกรุงเกษม ท่าเรือคลองผดุงกรุงเกษม
 - เชื่อมคลองภาษีเจริญ ท่าเรือประตูน้ำภาษีเจริญ, ท่าเรือเพชรเกษม 31, 35
 - เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือบางโพ, ท่าเรือราชินี
- 4) รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) เปิดให้บริการ 2 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือรามหนึ่ง, ท่าเรือโอศก
- 5) รถไฟฟ้าสายสีม่วง เปิดให้บริการ 1 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี
 - เชื่อมคลองมหานาค ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ
 - เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า
- 6) รถไฟฟ้าสายสีทอง เปิดให้บริการ 1 สถานี
 - เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือไอคอนสยาม
- 7) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี
 - เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือคลองสาน
- 8) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) ยังไม่ก่อสร้าง 5 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือโอศก, ท่าเรือรามหนึ่ง
 - เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือรถไฟ, ท่าเรือพระราม 7, ท่าเรือวัดสร้อยทอง
- 9) รถไฟฟ้าสายสีเหลือง เปิดให้บริการ 1 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือตลาดบางกะปิ
- 10) รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี) กำลังก่อสร้าง 4 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือเดอะมอลล์ 3, ท่าเรือม.รามคำแหง, ท่าเรือมหาไทย, ท่าเรือตลาดบางกะปิ

(ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์) ยังไม่ก่อสร้าง 4 สถานี เชื่อม 4 ท่าเรือ

 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือสะพานหัวช้าง, ท่าเรือประตูน้ำ
 - เชื่อมคลองมหานาค ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ - เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือรถไฟ
- 11) รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี
 - เชื่อมคลองแสนแสบ ท่าเรือตลาดบางกะปิ



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-27 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับท่าเรือ

โดยปัจจุบันท่าเรือที่มีการเปิดให้บริการและมีการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ จากการพิจารณาระยะการเดินทางจากท่าเรือ 500 เมตร (ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา และท่าเรือคลองแสนแสบ) ดังแสดงในรูปที่ 3.3-28



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-28 ท่าเรือที่เปิดให้บริการ และระยะการเดินทางจากท่าเรือ

- สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ดังแสดงในรูปที่ 3.3-29



ที่มา : รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ 2563 กรมเจ้าท่า

รูปที่ 3.3-29 สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

- สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-30



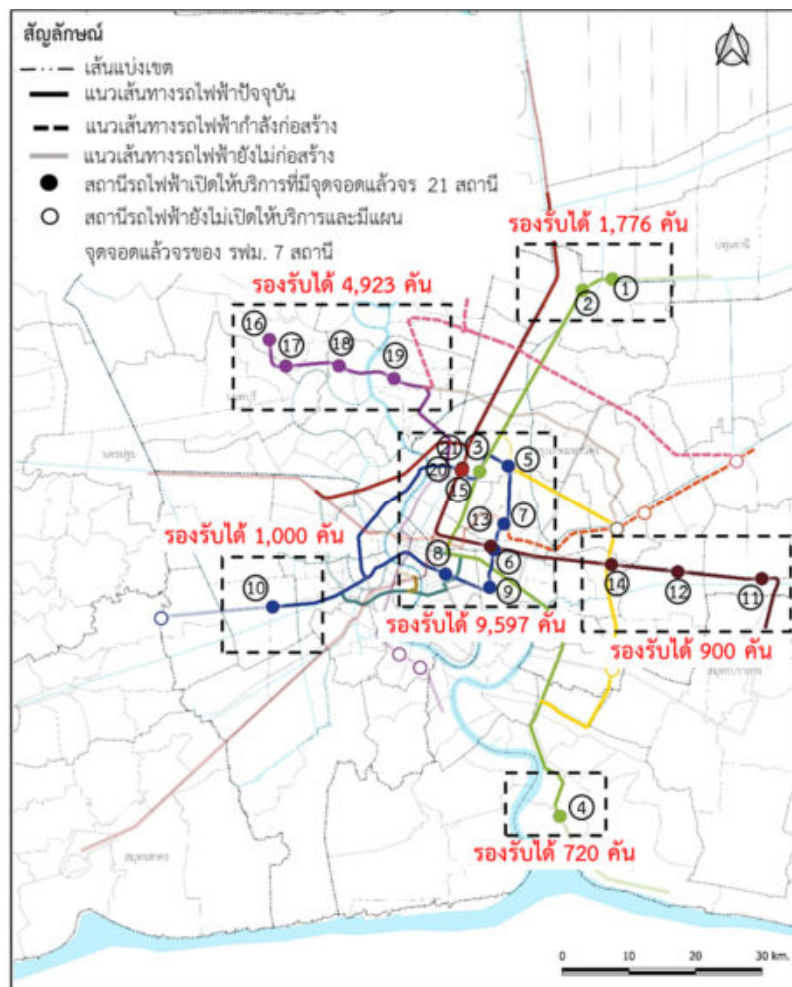
ที่มา : รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ 2563 กรมเจ้าท่า

รูปที่ 3.3-30 สถิติจำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ

3.3.7 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ามกับจุดจอดแล้วจร

ปัจจุบันมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามกับจุดจอดแล้วจร เปิดให้บริการแล้วจำนวน 21 สถานี ตามแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมด 6 สาย และสถานีที่บรรจุอยู่ในแผนจุดจอดแล้วจรของ รฟม. ยังไม่เปิดให้บริการจำนวน 7 สถานี ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงในรูปที่ 3.3-31 โดยแบ่งการเชื่อมต่อตามสายรถไฟฟ้าได้ดังต่อไปนี้

- 1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) เปิดให้บริการ 4 สถานี
- 2) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เปิดให้บริการ 6 สถานี
- 3) รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) เปิดให้บริการ 5 สถานี
- 4) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) เปิดให้บริการ 4 สถานี
- 5) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) เปิดให้บริการ 1 สถานี
- 6) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) เปิดให้บริการ 1 สถานี



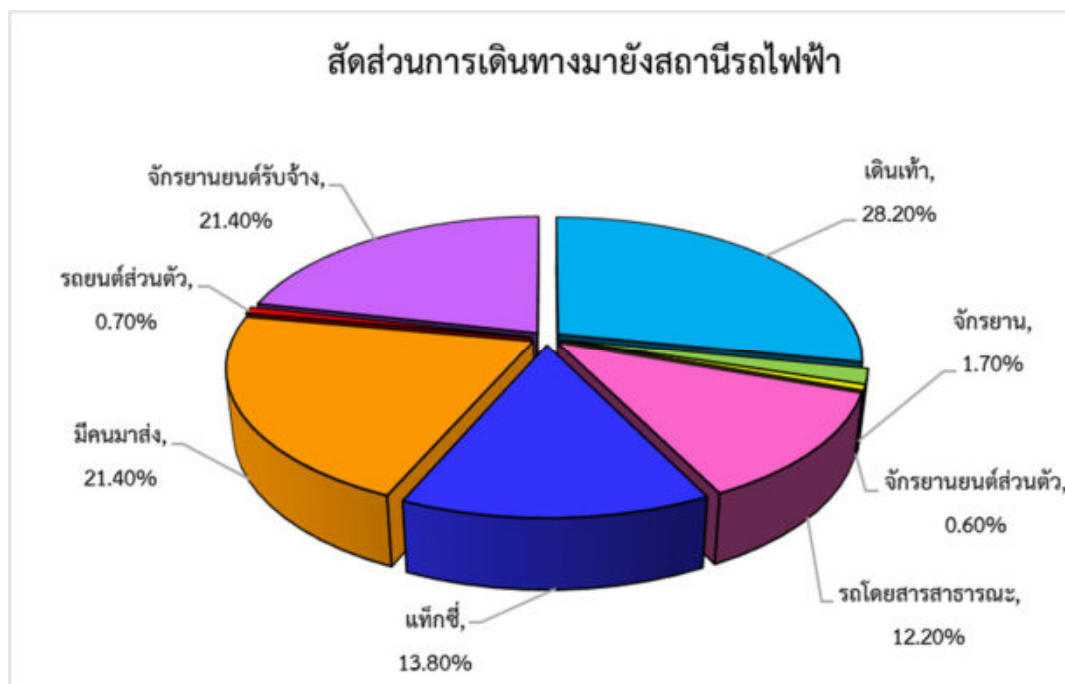
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-31 การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ามกับจุดจอดแล้วจร

โดยโครงการได้ทำการรวบรวมข้อมูลการเดินทางแต่ละรูปแบบเป็นสถิติจำนวนผู้โดยสารในการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟในภาคผนวก ข ดังนี้

โดยโครงการได้ทำการรวบรวมและสำรวจข้อมูลของผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยรถโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 12.20
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยรถจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 1.70
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยการเดินเท้า คิดเป็นร้อยละ 28.20
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 13.80
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 21.40
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยการมีคนมาส่ง คิดเป็นร้อยละ 21.40
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 0.70
- การเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 0.60



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.3-32 สัดส่วนการเดินทางมายังสถานีรถไฟจากการสำรวจ

3.4 ปัญหาและอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

โครงการได้ดำเนินงานในส่วนของการประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อ และการเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้า มีการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรอบสถานี โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การเชื่อมต่อกับการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ การเชื่อมต่อกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่อกับการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล แล้วทำการประเมินวิเคราะห์และสรุปสภาพปัญหาอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวก

3.4.1 การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport)

จากการศึกษาของโครงการ พบว่า ปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบที่แตกต่างกัน ในแต่ละสาย แต่ละสถานี โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ซึ่งมีประเด็นปัญหาควรพิจารณาดังต่อไปนี้

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



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.4-1 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport)

3.4.2 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมักจะเป็นการเดินทางที่มีการเดินเท้าเป็นส่วนเชื่อมต่อด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ ได้แก่ ที่พักคอย จุดขึ้น - ลง รถรับส่ง เป็นต้น ประเด็นปัญหาที่พบมีดังนี้

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



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.4-2 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

3.4.3 การเดินทางเชื่อมต่อด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport)

การเดินทางเชื่อมต่อด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นการเดินทางที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเดินทางที่สำคัญ ได้แก่ ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล จุดจอดรับ-ส่ง (Drop-off) เป็นต้น ประเด็นปัญหาที่พบมีดังนี้

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



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.4-3 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport)

3.4.4 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง (Facilities)

สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี เพื่ออำนวยความสะดวกเพื่อการเดินทางที่สำคัญให้แก่ผู้โดยสาร ได้แก่ แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อ แผนที่ยานสถานี ห้องน้ำ ลิฟต์ เป็นต้น ประเด็นปัญหาที่พบ คือ ไม่มีห้องน้ำให้บริการภายในสถานี แต่หากต้องการใช้บริการต้องแจ้งพนักงาน



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 3.4-4 สภาพปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

บทที่ 4

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อ และการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้า

4.1 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงปริมาณผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้าในแต่ละช่วงปีในอนาคต เป็นส่วนช่วยในการพิจารณาจัดจำแนกกลุ่มของสถานีรถไฟฟ้าตามปริมาณผู้ใช้งาน อันจะนำไปสู่การพิจารณาออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ได้อย่างเหมาะสม

4.1.1 เครื่องมือที่ใช้

แบบจำลองการจราจรและขนส่ง ที่ใช้ในโครงการฯ ได้แก่ แบบจำลองการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีชื่อเรียกว่า Extended Bangkok Urban Model หรือ eBUM ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงล่าสุดภายใต้โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งได้ทำการศึกษาแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร สมุทรปราการ พระนครศรีอยุธยา และฉะเชิงเทรา โดยพัฒนาขึ้นในรูปแบบของแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4-step Model) ซึ่งประกอบด้วย

(1) แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)

แบบจำลองในขั้นตอนนี้จะใช้ในการพยากรณ์ปริมาณความต้องการเดินทางที่จะเกิดขึ้นหรือถูกดึงดูดในแต่ละพื้นที่ย่อย ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละพื้นที่ย่อยนั้น อาทิ จำนวนประชากร รายได้ การจ้างงาน ขนาดของครัวเรือน การครอบครองยานพาหนะ เป็นต้น

(2) แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)

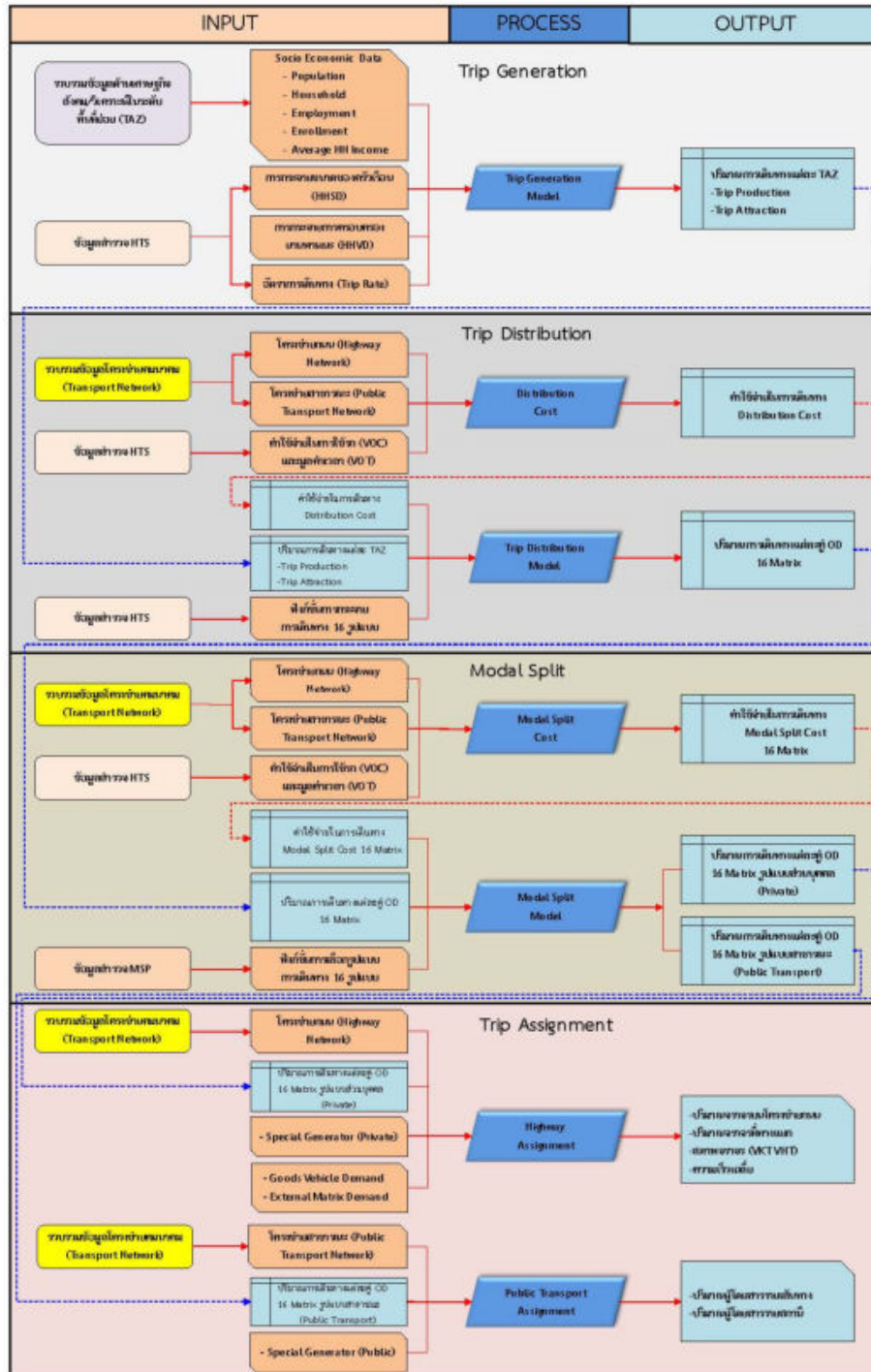
ในขั้นตอนนี้จะเป็นการนำผลคาดการณ์ปริมาณความต้องการการเดินทางในแต่ละพื้นที่ย่อยที่ได้จากในขั้นตอนที่แล้วมาทำการกระจายความต้องการเดินทางไปสู่แต่ละคู่พื้นที่ย่อย โดยที่การกระจายความต้องการเดินทางจะขึ้นอยู่กับลักษณะการใช้ที่ดินของแต่ละพื้นที่และระยะเวลาในการเดินทางระหว่างคู่พื้นที่ย่อยนั้น ๆ

(3) แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model)

ในขั้นตอนนี้จะพิจารณาพฤติกรรมของผู้เดินทางในการเลือกประเภทของการเดินทางในแต่ละคู่พื้นที่ย่อยซึ่งแบ่งออกเป็นประเภทหลัก ๆ ได้ 2 ประเภท ได้แก่ การใช้นยานพาหนะส่วนตัว และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อแยกปริมาณการเดินทางทั้งหมดออกตามรูปแบบของการขนส่ง และจะทำการแบ่งการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะออกเป็นประเภทต่าง ๆ

(4) แบบจำลองการแจกแจงเส้นทางเดินทาง (Traffic Assignment Model)

ขั้นตอนนี้เป็นการแจกแจงปริมาณการเดินทางไปตามเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Generalized Cost ; GC) น้อยที่สุด โดยแยกประเภทการเดินทางไปตามโครงข่ายถนนและโครงข่ายของการให้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะ



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.1-1 โครงสร้างแบบจำลอง

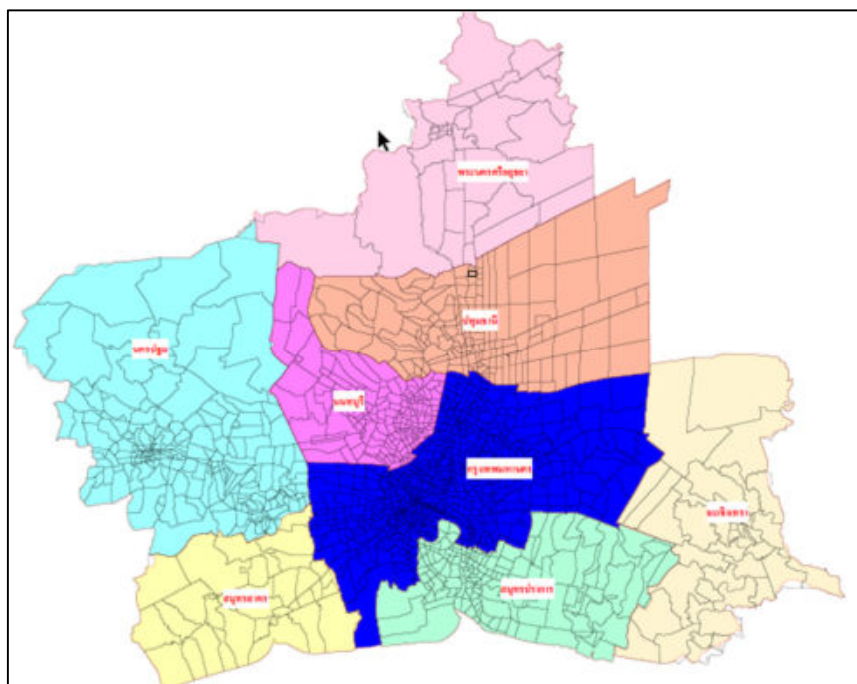
4.1.2 ระบบพื้นที่ย่อยในการศึกษา

แบบจำลอง eBUM มีความละเอียดของแบบจำลองอยู่ตาม Corridor รถไฟฟ้า ที่มีทั้งระบบโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะที่หนาแน่น โดยมีพื้นที่ย่อย จำนวน 1,885 พื้นที่ย่อย ดังแสดงในตารางที่ 4.1-1 และรูปที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-1 การแบ่งพื้นที่ย่อยของแบบจำลอง eBUM

จังหวัด	จำนวนพื้นที่ย่อย
กรุงเทพมหานคร	946
นครปฐม	244
นนทบุรี	189
ปทุมธานี	184
สมุทรสาคร	70
สมุทรปราการ	147
พระนครศรีอยุธยา	49
ฉะเชิงเทรา	38
พื้นที่ภายนอก	18
รวม	1,885

ที่มา : โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข., 2561



ที่มา : โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และ
 ปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข., 2561

รูปที่ 4.2-2 การแบ่งพื้นที่ย่อย

4.1.3 แบบจำลองระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

การตรวจสอบโครงข่ายคมนาคม (Transport Network) ในปัจจุบันประกอบด้วย โครงข่ายถนน (Highway Network) และโครงข่ายสาธารณะ (Public Transport Network) ทำการปรับปรุงโครงสร้างฐานข้อมูลโครงข่ายถนน (Highway Network) เพื่อรองรับ Capacity Index ที่บ่งบอก Speed Flow Curve และเพื่อรองรับค่าผ่านทางตามระยะทาง และได้ทำการรวบรวมแผนงานโครงข่ายคมนาคมในอนาคต เพื่อใช้เป็นข้อมูลนำเข้าในแบบจำลองซึ่งข้อมูลดังกล่าวถูกจัดเก็บโดยใช้ระบบ “Node” และ “Link” โดย Node จะเป็นตัวแทนของจุดเชื่อมต่อของเส้นทางซึ่งประกอบด้วยข้อมูล ชื่อและตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ส่วน Link จะเป็นตัวแทนของเส้นทางโดยเชื่อมจาก Node หนึ่งไปยังอีก Node หนึ่ง นอกจากนี้ยังมี “Centroid” ของแต่ละพื้นที่ย่อยซึ่งเป็นเสมือนจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย ข้อมูลโครงข่าย (Attribute) ประกอบด้วยข้อมูลด้านกายภาพและการจราจร อาทิ ระยะทาง (Distance) ความเร็ว (Speed) ประเภทของถนน (Link Type) ความจุ (Capacity) Capacity Index (กำหนด Speed Flow Curve) เป็นต้น

โครงข่ายสาธารณะ (Public Transport Network) ข้อมูลเส้นทางการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย เส้นทางโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร รถไฟชานเมือง รถไฟฟ้า ถูกนำมาจัดทำแบบจำลองเส้นทางการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Line File) โดยมีการกำหนดจุดที่ผ่าน (Node) ตลอดเส้นทางบน Network รวมถึงรูปแบบการให้บริการ (Mode) อัตราค่าโดยสาร (Fare Table) ความถี่ในการให้บริการ (Headway) เป็นต้น สำหรับโครงข่ายรถไฟฟ้าในอนาคต ทำการรวบรวมแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และตำแหน่งสถานีในแบบจำลองและนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการประกอบการปรับปรุงการแบ่งพื้นที่ย่อยตาม Corridor รถไฟฟ้า

4.1.4 แบบจำลอง 4 Steps Model

มีรายละเอียดดังนี้

- แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Production Model)

เป็นแบบจำลองย่อยที่ใช้คำนวณหาปริมาณการเกิดการเดินทางของแต่ละพื้นที่ย่อย โดยแบบจำลองจำแนกการเดินทางตามวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

- 1) Home - based Work (HBW) – การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานที่ทำงาน
- 2) Home - based Education (HBE) – การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานศึกษา
- 3) Home - based Other (HBO) – การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานที่อื่น ๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร เป็นต้น
- 4) Non home based (NHB) – การเดินทางระหว่างที่ไม่เกี่ยวข้องกับที่พักอาศัย (ไม่ว่าจะเป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการเดินทาง)

โครงสร้างของแบบจำลองจะอยู่ในรูปของ Cross Classification Model ในรูปของตารางซึ่งจะแสดงค่าอัตราการเกิดการเดินทาง (Trip Rate) สัมพันธ์กับตัวแปรทั้งในแนวดิ่งและแนวขวางดังแสดงในตารางที่

4.1-2



แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ
สถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวก
การเชื่อมต่อ และการจัดกลุ่มสถานีรถไฟ

ตารางที่ 4.1-2 อัตราการสร้างการเดินทาง (Trip Rate) ในแต่ละวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

ขนาดครัวเรือน	ไม่มีรถ (OVEH)	มีจักรยานยนต์ (MC)	มีรถยนต์ (CAR)	มีรถยนต์และ รถจักรยานยนต์ (MULTI)
สำหรับวัตถุประสงค์ HBW				
1	1.092	1.153	1.214	1.242
2	2.346	2.476	2.607	2.667
3	3.381	3.568	3.756	3.844
4	4.536	4.788	5.040	5.158
5	5.670	5.986	6.301	6.447
6+	6.805	7.183	7.561	7.736
สำหรับวัตถุประสงค์ HBE				
1	0.296	0.312	0.329	0.336
2	0.635	0.670	0.705	0.722
3	0.915	0.966	1.017	1.040
4	1.228	1.296	1.364	1.396
5	1.535	1.620	1.705	1.745
6+	1.842	1.944	2.046	2.094
สำหรับวัตถุประสงค์ HBO				
1	0.161	0.170	0.179	0.183
2	0.345	0.364	0.384	0.392
3	0.497	0.525	0.553	0.566
4	0.667	0.705	0.742	0.759
5	0.834	0.881	0.927	0.949
6+	1.001	1.057	1.112	1.138
สำหรับวัตถุประสงค์ HBO				
1	0.161	0.170	0.179	0.183
2	0.345	0.364	0.384	0.392
3	0.497	0.525	0.553	0.566
4	0.667	0.705	0.742	0.759
5	0.834	0.881	0.927	0.949
6+	1.001	1.057	1.112	1.138
สำหรับวัตถุประสงค์ NHB				
1	0.115	0.121	0.128	0.131
2	0.247	0.260	0.274	0.280
3	0.355	0.375	0.395	0.404



ขนาดครัวเรือน	ไม่มีรถ (OVEH)	มีจักรยานยนต์ (MC)	มีรถยนต์ (CAR)	มีรถยนต์และ รถจักรยานยนต์ (MULTI)
4	0.477	0.503	0.530	0.542
5	0.596	0.629	0.662	0.678
6+	0.715	0.755	0.795	0.813

ที่มา : โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้าย
สินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข., 2561

• แบบจำลองการดึงดูดการเดินทาง (Trip Attraction Model)

เป็นแบบจำลองย่อยที่ใช้คำนวณหาปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่อยของแต่ละพื้นที่โดยแบบจำลอง
Trip Attraction Model จะอยู่ในรูปของ Linear Regression ดังนี้

$$A_j = a_1 + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n$$

โดยที่

A_j = Trip Attraction ที่ zone j

x_{1-n} = ค่าตัวแปรจำนวนการจ้างงาน Primary Secondary Tertiary
Student Commercial

a_1, b_{1-n} = ค่าคงที่และค่า coefficient ของตัวแปร

ตารางที่ 4.1-3 อัตราการดึงดูดการเดินทาง

อัตราการเดินทาง			OVEH	MC	PC	MULTI
HBW	Primary	เที่ยว/คน	0.172	0.193	0.347	0.227
	Secondary	เที่ยว/คน	0.246	0.276	0.495	0.324
	Tertiary	เที่ยว/คน	0.319	0.359	0.644	0.422
HBE	SCHOOL	เที่ยว/คน	0.341	0.387	0.703	0.454
HBO	Tertiary	เที่ยว/คน	0.052	0.058	0.128	0.083
	Commercial	เที่ยว/ตร.ม.	0.018	0.018	0.034	0.030
NHB	Tertiary	เที่ยว/คน	0.032	0.067	0.090	0.062
	Commercial	เที่ยว/ตร.ม.	0.018	0.018	0.034	0.030

ที่มา : โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเดินทาง
สินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข., 2561

● แบบจำลองกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)

หลังจากที่ได้ผลวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางที่เดินทางเข้าและออกของแต่ละพื้นที่โดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปริมาณการเดินทางกับข้อมูลเศรษฐกิจ - สังคมของแต่ละพื้นที่ข้อมูลปริมาณการเดินทางดังกล่าวจะถูกนำไปกระจายลงแต่ละพื้นที่ย่อย โดยใช้แบบจำลองการกระจายการเดินทางที่เรียกว่า “Gravity Model” ดังรูปแบบสมการต่อไปนี้

$$T_{ij} = \frac{P_i A_j f(C_{ij}) k_{ij}}{\sum_i A_j f(C_{ij}) k_{ij}}$$

โดยที่

T_{ij}	=	ปริมาณการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j
P_i	=	ปริมาณการสร้างการเดินทางของพื้นที่ย่อย i
A_j	=	ปริมาณการดึงดูดการเดินทางของพื้นที่ย่อย j
$f(C_{ij})$	=	ฟังก์ชันค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยที่ i กับพื้นที่ย่อยที่ j
k_{ij}	=	ค่าปรับแก้ปริมาณการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j

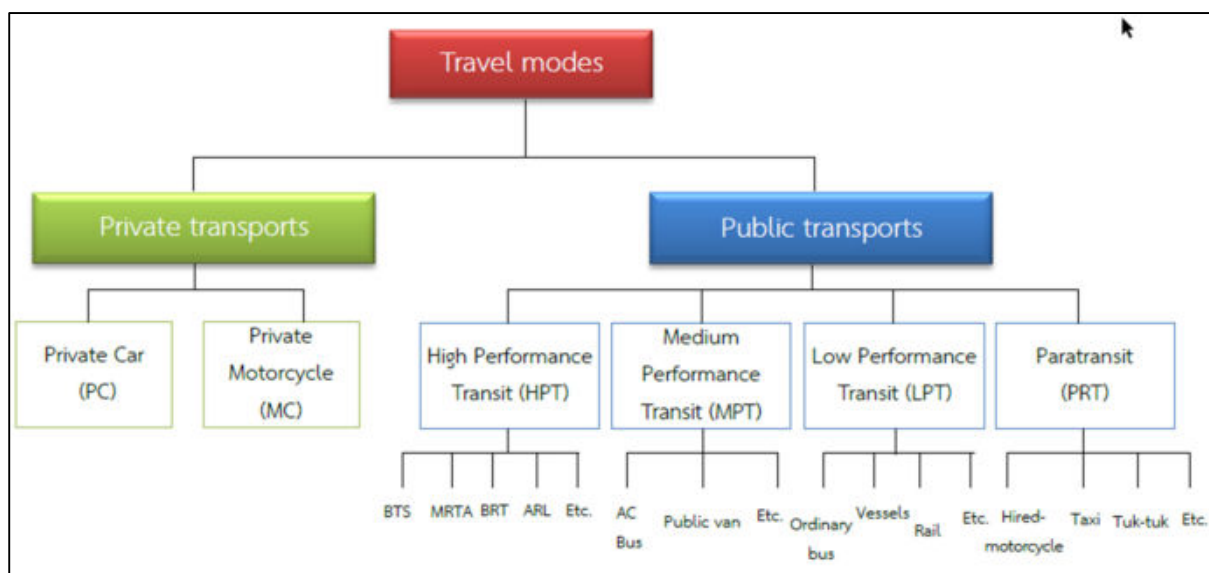
ตารางที่ 4.1-4 ระยะทางการเดินทางเฉลี่ย (Mean Trip length)

วัตถุประสงค์	ระยะเดินทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
บ้านไปทำงาน (HBW)	15.48
บ้านไปเรียนหนังสือ (HBE)	12.54
บ้านไปที่อื่น ๆ (HBO)	13.42
ไม่เกี่ยวกับบ้าน (NHB)	13.52
เฉลี่ย	14.50

ที่มา : โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข., 2561

• แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางอยู่ในรูปของ Nested logit model หรือ Hierarchical logit model เป็นแบบจำลองประเภท Logit ซึ่งนิยมใช้สำหรับการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราประโยชน์ของการเลือกรูปแบบการเดินทางนั้นถูกกำหนดด้วยโครงสร้างการเลือกแบบเป็นลำดับขั้น (Choice hierarchy) ในการตรวจสอบการเลือกรูปแบบการเดินทางของกลุ่มเป้าหมาย โดยได้ทำการแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Private Transport) และผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) ดังแสดงในรูปที่ 4.1-3



ที่มา : โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข., 2561

รูปที่ 4.1-3 โครงสร้างการเลือกรูปแบบการเดินทาง

โดยมีตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 4.1-5

ตารางที่ 4.1-5 ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์

ประเภท	ตัวแปร	คำอธิบายตัวแปร
ข้อมูลการเดินทาง (Travel characteristics)		• วัตถุประสงค์การเดินทาง • จำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลในครอบครอง
ตัวแปรค่าคงที่	$Constant_{PC}$ $Constant_{MC}$ $Constant_{HPT}$ $Constant_{MPT}$ $Constant_{LPT}$ $Constant_{PRT}$	• ค่าคงที่รถยนต์ส่วนบุคคล (PC) • ค่าคงที่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (MC) • ค่าคงที่รูปแบบการเดินทางขนส่งสาธารณะประสิทธิภาพสูง (HPT) • ค่าคงที่รูปแบบการเดินทางขนส่งสาธารณะประสิทธิภาพปานกลาง (MPT) • ค่าคงที่รูปแบบการเดินทางขนส่งสาธารณะประสิทธิภาพต่ำ (LPT) • ค่าคงที่รูปแบบการเดินทางด้วยรถรับจ้าง (PRT)
ข้อมูลของรูปแบบการเดินทาง (Mode characteristics)	$PCTIME$ $PCCOST$ $MCTIME$ $MCCOST$	• รถยนต์ส่วนบุคคล - เวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (นาที) - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (บาท) • รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล - เวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (นาที) - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (บาท)
	$ACCTIME$ $ACCCOST$ $WTIME$ $OBTIME$ $FARE$	• รถสาธารณะ - เวลาการเดินทางจากเส้นทางถึงสถานี/ป้ายรถประจำทาง (นาที) - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากต้นทางถึงสถานี/ป้ายรถประจำทาง (บาท) - เวลาที่ใช้ในการรอ (นาที) - เวลาที่ใช้ในการเดินทางช่วงหลัก (นาที) - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางช่วงหลัก (บาท)

ประเภท	ตัวแปร	คำอธิบายตัวแปร
	IV _{PV} IV _{PT}	- Inclusive value ของการเลือกยานพาหนะส่วนบุคคล - Inclusive value ของการเลือกระบบขนส่งสาธารณะ

ที่มา : โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข., 2561

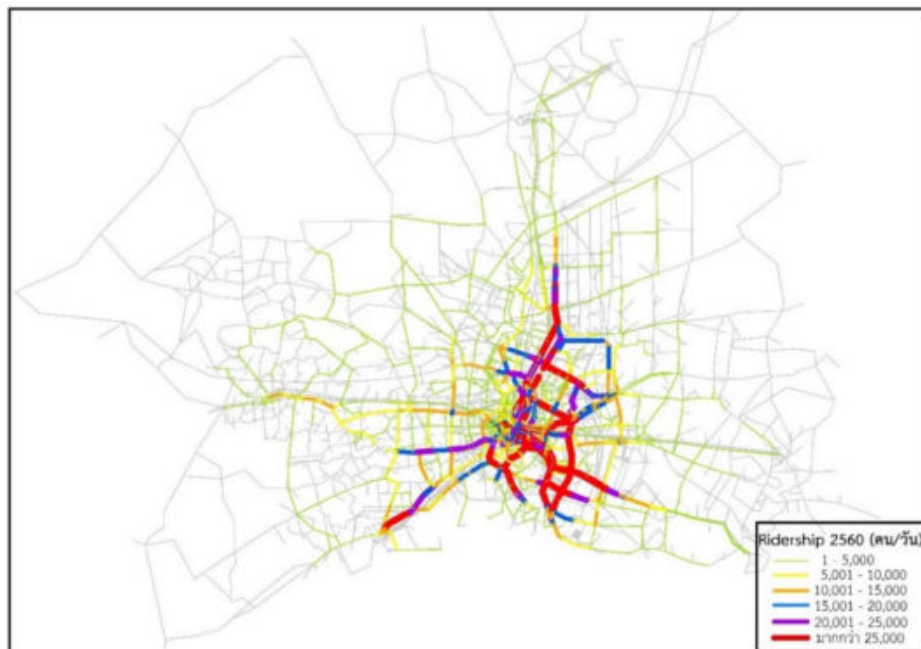
• แบบจำลองการเลือกเส้นทางโครงการ

แบบจำลองการเลือกเส้นทางการเดินทาง (Trip Assignment Model) ทำหน้าที่แจกแจงปริมาณการเดินทางทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากแต่ละพื้นที่ไปยังเส้นทางต่าง ๆ บนระบบโครงข่ายการขนส่งที่มีอยู่ ไม่ว่าจะเป็นระบบโครงข่ายถนนหรือระบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะ จึงทำให้ทราบถึงปริมาณการจราจรที่ใช้บนโครงข่ายระบบการขนส่งแต่ละระบบ วิธีการแจกแจงเส้นทางเดินทางมีอยู่หลายวิธี สำหรับการศึกษานี้ใช้วิธี User Equilibrium (UE) ซึ่งเป็นวิธีที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางทั้งในทางทฤษฎีและในทางปฏิบัติ โดยแสดงผลปริมาณจราจรที่ทำการแจกแจงลงบนโครงข่าย และปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ดังรูปที่ 4.1-4 และรูปที่ 4.1-5



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูป 4.1-4 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนน



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.1-5 ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ

4.2 การวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณความต้องการด้านการขนส่ง

ที่ปรึกษาได้กำหนดสมมติฐานในการวิเคราะห์แบบจำลองโดยกำหนดรายละเอียดสมมติฐานต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 ข้อสมมติฐานในการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

1. ฐานข้อมูลแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง	
1.1 แบบจำลองจราจร	แบบจำลองจราจรและขนส่งเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM) ภายใต้โครงการ TDS 2560
1.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม	อ้างอิงตามฐานข้อมูล eBUM ภายใต้โครงการ TDS 2560
1.3 ค่าน้ำมันเฉลี่ย	เฉลี่ยประมาณ 28 บาท/ลิตร (ราคา พ.ศ. 2562)
2. ข้อมูลระบบขนส่งมวลชน	
2.1 อัตราค่าโดยสาร (ราคาปี พ.ศ. 2563)	รถไฟฟ้า BTS 16-59 บาท MRT 16-42 บาท ARL 15-45 บาท อัตราค่าโดยสารในแบบจำลองประกอบด้วยค่าแรกเข้า (Boarding) และตามระยะทาง (Distance) ขึ้นกับหน่วยงานที่ให้บริการระบบรถไฟฟ้า โดยที่กทม. และ รฟม. เฉลี่ยอัตรา 13.5+2.50 บาท/กม. และ รฟท. เฉลี่ยอัตรา 13.5+1.00 บาท/กม.
	รถโดยสารประจำทาง รถธรรมดา ครีม - แดง : 6.50 บาท รถทางด่วน ครีม - แดง : 8.50 บาท รถธรรมดา ขาว - น้ำเงิน : 7.50 บาท รถทางด่วน ขาว - น้ำเงิน : 9.00 บาท รถปรับอากาศ : 10 - 18 บาท รถปรับอากาศสุขุโรหุ : 11 - 23 บาท
2.2 อัตราเงินเฟ้อ (Inflation)	ร้อยละ 2.5 ต่อปี
2.3 ปีวิเคราะห์	พ.ศ. 2565 2570 2575 2580 และ 2585
3. แผนงานโครงการในอนาคต	
3.1 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	อ้างอิงตามแผนการพัฒนาของกระทรวงคมนาคม/กทม./รฟม./M-MAP
3.2 การพัฒนาโครงข่ายถนน/ทางพิเศษ	อ้างอิงตามแผนการพัฒนาของกระทรวงคมนาคม/กทพ./กรมทางหลวง/กทม./กรมทางหลวงชนบท

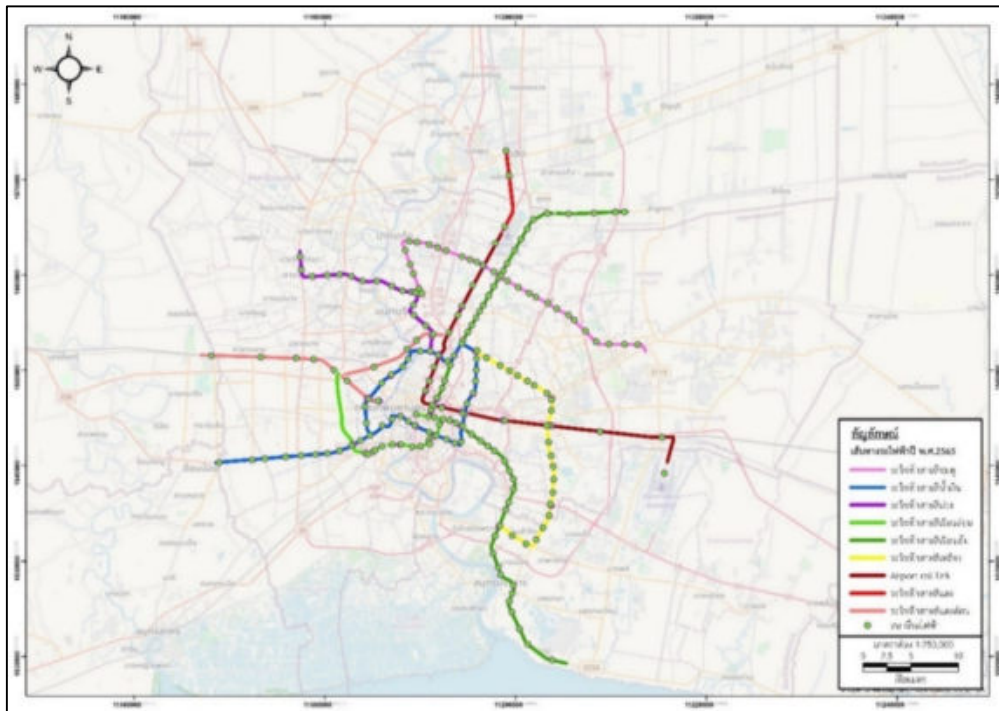
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 4.2-2 รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 12 สาย ตามแผนแม่บทฯ

ลำดับ	รถไฟฟ้า	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	แผน ปีเปิด บริการ	สถานะ
1	สายสีแดง (เหนือ - ใต้)	ธรรมศาสตร์ - บ้านภาชี	49.00	2577	เตรียมการประมูล
		รังสิต - ธรรมศาสตร์	8.84	2569	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		บางซื่อ - รังสิต	26.30	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2564
		บางซื่อ - หัวลำโพง	5.76	2571	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		หัวลำโพง - บางบอน - มหาชัย	38.00	n/a	รอกำหนดทำแผนแม่บท โครงข่ายรถไฟฟ้าเพื่อพัฒนา ขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-MAP) ระยะที่ 2
2	สายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)	มหาชัย - ปากท่อ	55.00	N/A	รอกำหนดทำแผนแม่บท โครงข่ายรถไฟฟ้าเพื่อพัฒนา ขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) ระยะที่ 2
		หัวหมาก - ฉะเชิงเทรา	45.00	N/A	รออนุมัติโครงการ และออกแบบรายละเอียด
		บางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก	20.14	2571	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		ตลิ่งชัน - บางซื่อ	15.26	2564	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2564
		ตลิ่งชัน - ศาลายา	14.80	2569	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		ศาลายา - นครปฐม	29.00	N/A	อยู่ในช่วงการรออนุมัติโครงการ และออกแบบรายละเอียด
3	Airport Rail Link	ศิริราช - ตลิ่งชัน	5.70	2569	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP
		พญาไท - มักกะสัน - สุวรรณภูมิ	28.70	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2553
		ดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท	21.80	2570	รอโครงการ 3AP

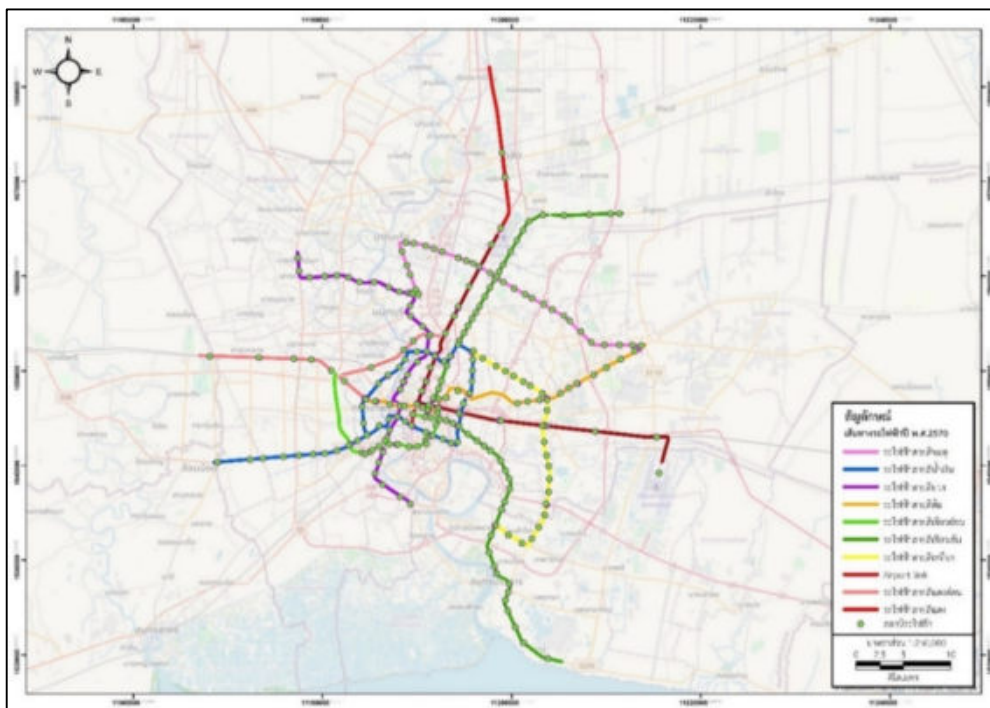
ลำดับ	รถไฟฟ้า	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	แผน ปีเปิด บริการ	สถานะ
4	สายสีเขียว (สุขุมวิท)	หมอชิต - อ่อนนุช	16.50	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2542
		หมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	18.70	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2563
		คูคต - ลำลูกกา	6.50	2572	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M-MAP
		อ่อนนุช - แบริ่ง	5.50	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2554
		แบริ่ง - สมุทรปราการ	13.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2561
		สมุทรปราการ - บางปู	9.50	2572	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M-MAP
5	สายสีเขียว (สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน	7.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2542
		สะพานตากสิน - ถนนตากสิน	2.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2552
		ถนนตากสิน - บางหว้า	5.50	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2556
		บางหว้า - ดลิ่งชัน	7.50	2569	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
		สนามกีฬาแห่งชาติ - ยศเส	1.00	2569	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
6	สายสีน้ำเงิน (รฟม.)	บางซื่อ - หัวลำโพง	20.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2547
		บางซื่อ - ท่าพระ	13.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2563
		หัวลำโพง - บางแค	14.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2562
		บางแค - พุทธมณฑล สาย 4	8.00	2572	ยังไม่มีกำหนด ใช้ปีตามแผน M-MAP
7	สายสีม่วง	บางใหญ่ - เตาปูน	23.00	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2559
		เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	23.60	2570	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
8	สายสีส้ม	บางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมฯ	13.40	2571	อยู่ระหว่างการประกวดราคา
		ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี	22.50	2568	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
9	สายสีชมพู	แคราย - มีนบุรี	34.50	2566	อยู่ระหว่างการทดสอบเดินรถ
10	สายสีเหลือง	ลาดพร้าว - สำโรง	30.40	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการแล้ว ในปี 2566
11	สายสีเทา	วัชรพล - ท่าพระ	40	n/a	อยู่ในแผนการดำเนินงาน
12	สายสีเงิน	บางนา - สุวรรณภูมิ	23	n/a	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



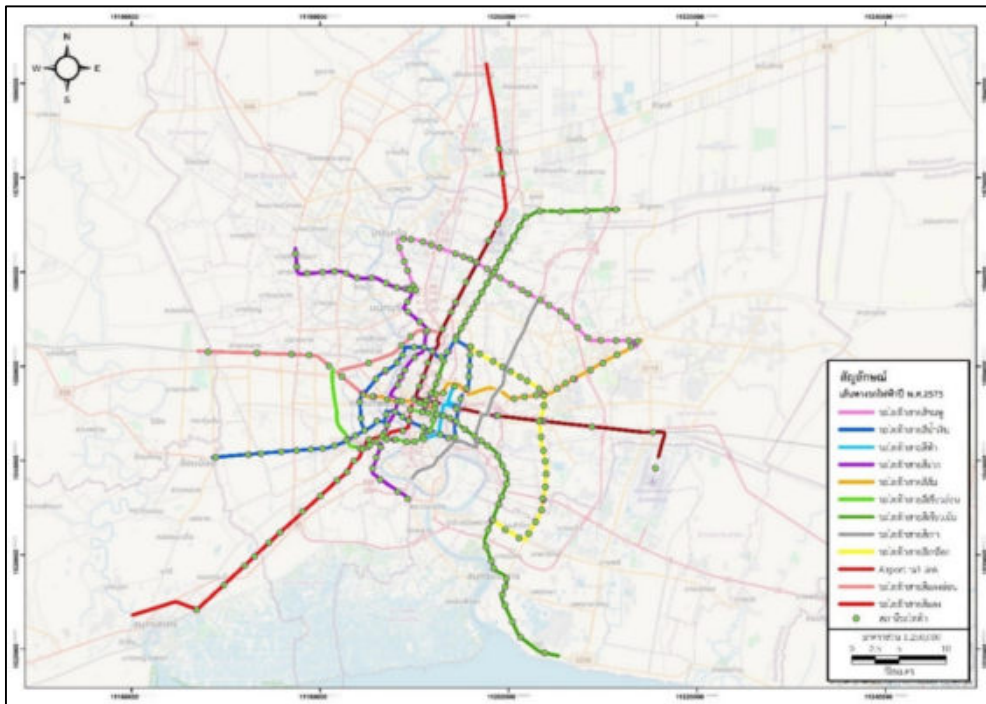
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.2-1 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ปี พ.ศ. 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.2-2 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ปี พ.ศ. 2570



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.2-3 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ปี พ.ศ. 2575

จากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและแผนงานด้านคมนาคม ส่งผลต่อปริมาณการเดินทาง รูปแบบการเดินทาง ดังแสดงในตารางที่ 4.2-3 และตารางที่ 4.2-4 ดังนี้

ในปีพ.ศ. 2565 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 35.29 ล้านเที่ยวต่อวัน เป็นสัดส่วนการเดินทาง ด้วยรถส่วนบุคคล ประมาณร้อยละ 45.12 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประมาณร้อยละ 20.94 และเดินร้อยละ 5 มีปริมาณผู้ใช้รถไฟฟ้าประมาณ 2.76 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน

ในปีพ.ศ. 2575 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 38.75 ล้านเที่ยวต่อวัน เป็นสัดส่วนการเดินทาง ด้วยรถส่วนบุคคล ประมาณร้อยละ 47.60 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประมาณร้อยละ 22.57 และเดินร้อยละ 5 มีปริมาณผู้ใช้รถไฟฟ้าประมาณ 4.40 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน

ในปีพ.ศ. 2585 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 39.93 ล้านเที่ยวต่อวัน เป็นสัดส่วนการเดินทาง ด้วยรถส่วนบุคคล ประมาณร้อยละ 48.87 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประมาณร้อยละ 24.12 และเดินร้อยละ 5 มีปริมาณผู้ใช้รถไฟฟ้าประมาณ 4.84 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 4.2-3 ปริมาณการเดินทางในป้อนาคต

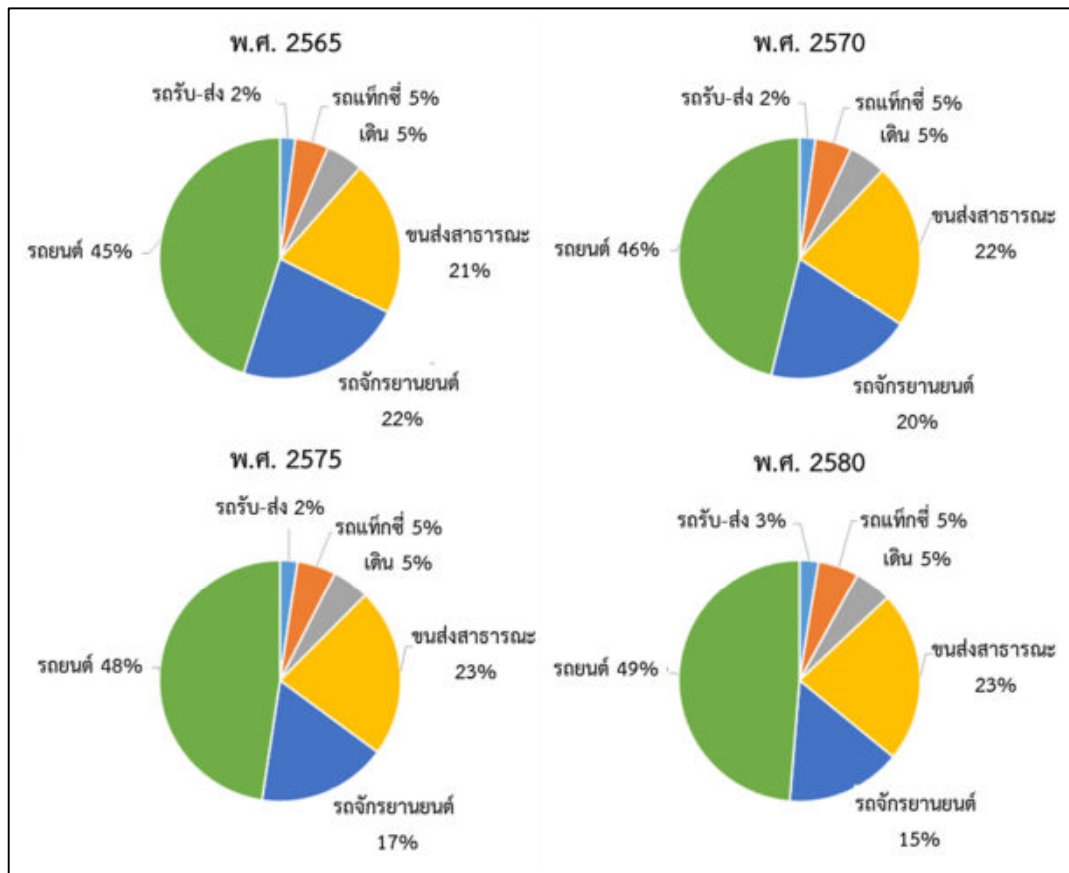
วัตถุประสงค์	ปริมาณการเดินทาง (ล้านคน-เที่ยวต่อวัน)					
	2562	2565	2570	2575	2580	2585
บ้านไปทำงาน (HBW)	20.118	20.861	21.959	22.607	22.975	23.378
บ้านไปเรียนหนังสือ (HBE)	5.577	5.782	6.091	6.269	6.364	6.475
บ้านไปที่อื่น ๆ (HBO)	4.376	4.805	5.324	5.458	5.509	5.574
ไม่เกี่ยวกับบ้าน (NHB)	3.446	3.843	4.312	4.419	4.457	4.503
รวม	33.516	35.291	37.685	38.752	39.305	39.93

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM)

ตารางที่ 4.2-4 ปริมาณการเดินทางแต่ละรูปแบบ

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง (ล้านคน-เที่ยวต่อวัน)					
	2562	2565	2570	2575	2580	2585
รถยนต์	14.878	15.923	17.421	18.447	19.145	19.514
รถ Taxi	1.416	1.583	1.837	2.007	2.136	2.328
รถจักรยานยนต์	8.232	7.915	7.348	6.709	6.051	5.296
ขนส่งสาธารณะ	6.669	7.389	8.388	8.747	9.004	9.632
เดิน	1.675	1.764	1.884	1.937	1.966	1.997
รถรับส่ง	0.646	0.717	0.807	0.905	1.003	1.163
รวม	33.516	35.291	37.685	38.752	39.305	39.930

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.2-4 สัดส่วนปริมาณการเดินทางแต่ละรูปแบบ

โดยโครงการได้ทำการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรจำนวนทั้งสิ้น 10 จุด อ้างอิงตามแนวตรวจสอบแบบจำลองตามโครงการการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (TDS) เมื่อปี พ.ศ.2561 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูล ดังแสดงในรูปที่ 4.2-5

- แนวเปรียบเทียบปริมาณจราจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (E-W Screen Line)

- 1) สะพานเชียงราก – สะพานพระราม 5
- 2) สะพานพระราม 7 – สะพานพระราม 9
- 3) สะพานภูมิพล – สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอก

- แนวเปรียบเทียบปริมาณจราจรข้ามคลองแสนแสบ (N-S Screen Line)

- 4) วงแหวนรอบนอกทางทิศตะวันออก (ทล.9) – ถนนบรรทัดทอง
- 5) ทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกทางทิศตะวันตก (ทล.9)

- แนวปรับเทียบปริมาณจราจร เข้า – ออก วงแหวนรัชดา (Inner Cordon Line)

6) สะพานกรุงธน – ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

7) ถนนวิภาวดีรังสิต – ถนนพระราม 4

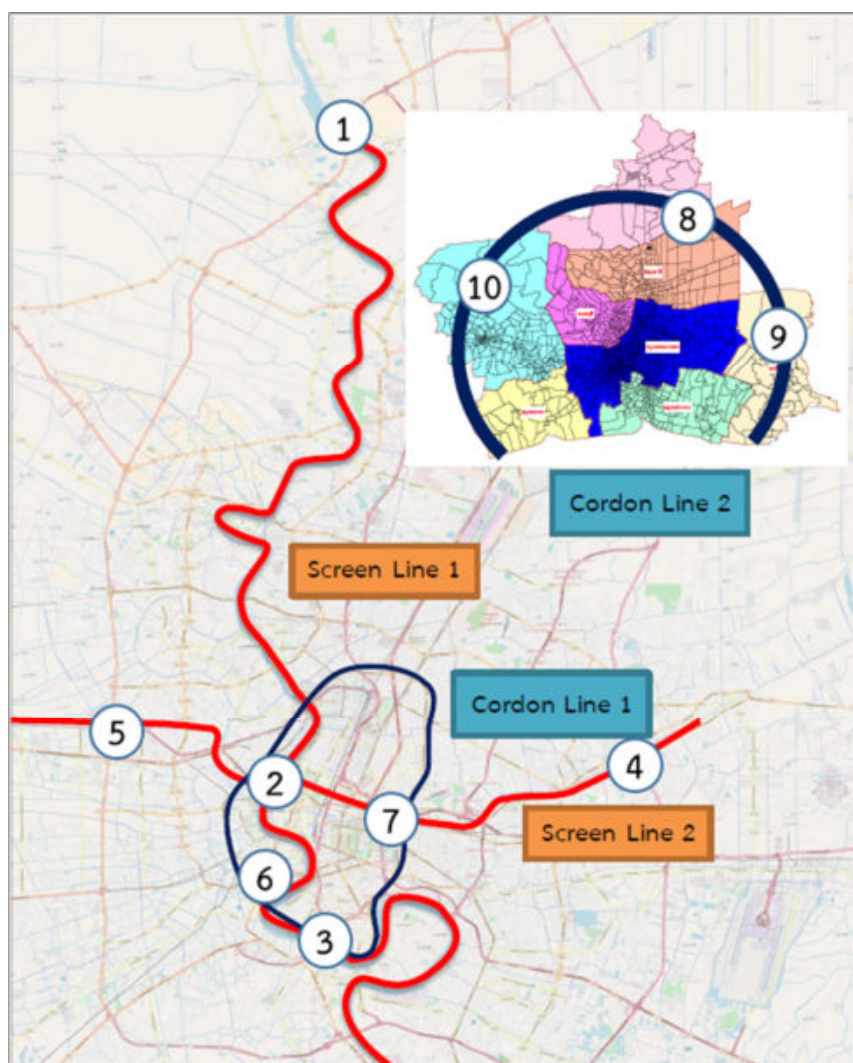
- แนวปรับเทียบปริมาณจราจร External (Outer Cordon Line)

8) เข้า – ออก ด้านเหนือ

9) เข้า – ออก ด้านตะวันออก

10) เข้า – ออก ด้านตะวันตก

โดยมีรายละเอียดแยกตามตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลในภาคผนวก ข



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.2-5 ตำแหน่งการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรของโครงการ

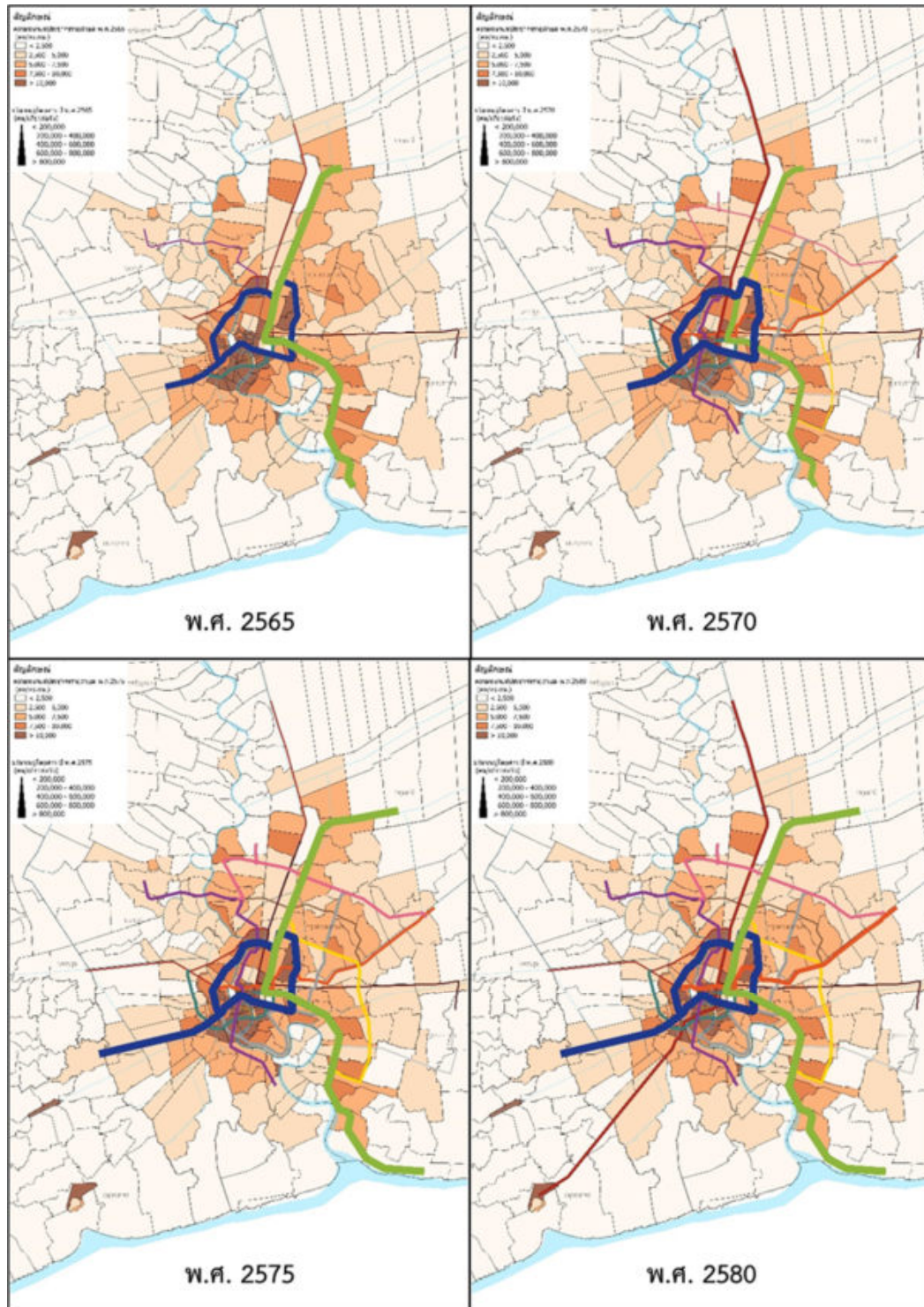
4.3 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าแต่ละเส้นทางแสดงในตารางที่ 4.3-1 โดยมีรายละเอียดแยกตามรายสถานีในภาคผนวก ค

ตารางที่ 4.3-1 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า

เส้นทาง	ปริมาณผู้โดยสาร (คน-เที่ยวต่อวัน)		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)	514,033	636,330	648,484
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)	239,932	242,644	242,855
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	564,703	624,455	610,883
รถไฟฟ้าสาย ARL	58,402	55,456	56,815
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	220,812	231,587	235,053
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้)	137,209	133,887	241,741
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)	68,010	58,347	61,250
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	115,468	134,541	137,498
รถไฟฟ้าสายสีชมพู	126,702	142,728	153,905
รถไฟฟ้าสายสีทอง	30,586	34,013	38,420
รถไฟฟ้าสายสีส้ม	216,133	225,398	241,531
รถไฟฟ้าสายสีเทา	190,389	214,240	214,328
รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล	77,845	90,223	97,767
รถไฟฟ้าสายสีเงิน	47,761	59,029	67,782
รวม	2,607,985	2,882,878	3,048,312

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM)

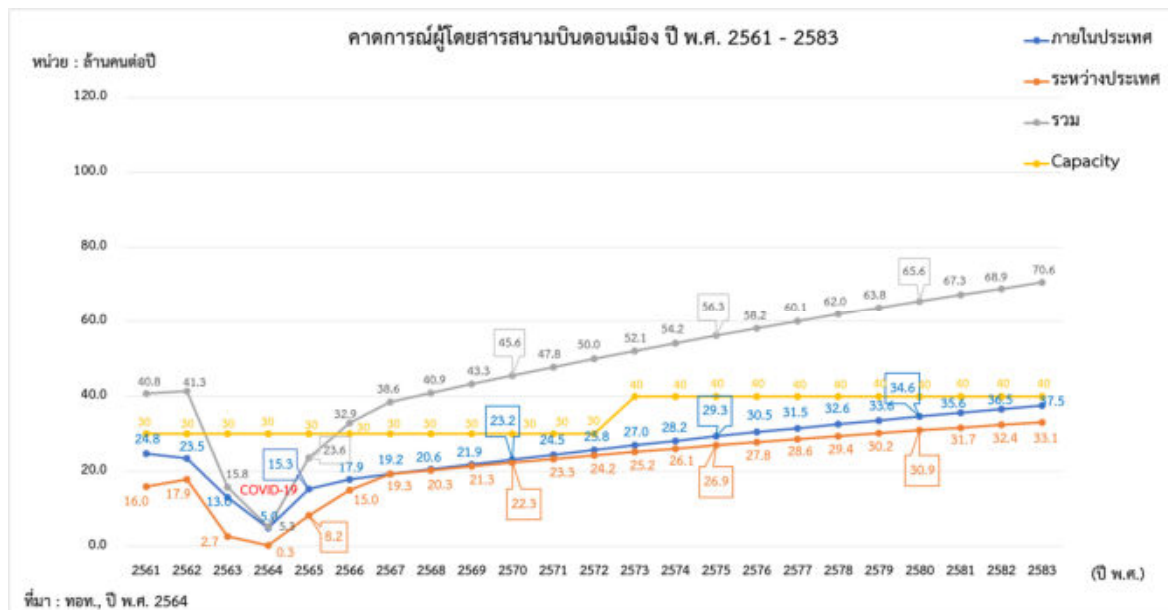


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

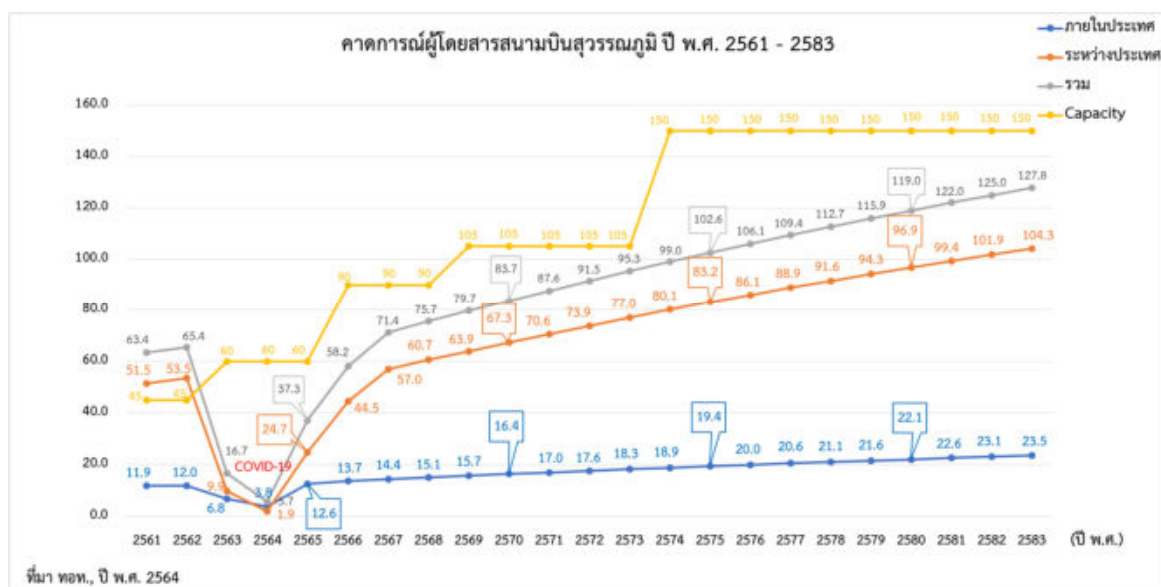
รูปที่ 4.3-1 ภาพรวมการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารจะถูกใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาการจัดกลุ่มสถานีเพื่อนำไปใช้ออกแบบสถานีต่อไป

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินแต่ละแห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ โดยได้ทำการรวบรวมข้อมูลจาก ทอท. แบ่งเป็นข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินเที่ยวบินในประเทศ และระหว่างประเทศ ในปี พ.ศ. 2561 - 2583 แสดงในรูปที่ 4.3-2 ถึงรูปที่ 4.3-3



รูปที่ 4.3-2 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินดอนเมือง



รูปที่ 4.3-3 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ

4.4 การประเมินความสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้า (Intermodal Transfer Facility : ITF)

ในการจัดกลุ่มสถานีตามการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกฯ ได้พิจารณาจากทั้งหมด 16 ปัจจัย ทั้งภายในและภายนอกตัวสถานี แล้วจัดแบ่งทั้ง 16 ปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มการเชื่อมต่อการเดินทาง กลุ่มการให้ข้อมูลการเดินทาง และกลุ่มสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อเพิ่มเติม แต่ละปัจจัยมีค่าคะแนนอยู่ในช่วง 0 - 2 คะแนน แต่จะมีค่าน้ำหนักที่แตกต่างกันตามความสำคัญ โดยกำหนดให้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มการเชื่อมต่อการเดินทาง เป็นการพิจารณาจากตัวสถานีสู่ภายนอกสถานี เน้นการให้คะแนนกับการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น ได้แก่ ที่จอดรถจักรยาน จุดจอดรับ-ส่ง ร่มเงาทางเดิน ที่จอดรถโดยสารและที่พักรถ การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ การเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะ เป็นกลุ่มที่มีความสำคัญในการพิจารณา จึงให้ค่าน้ำหนักเท่ากับร้อยละ 10 ในแต่ละปัจจัย

กลุ่มที่ 2 กลุ่มการให้ข้อมูลการเดินทาง ได้แก่ แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง แผนที่แสดงย่านสถานี ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น และป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสายรถโดยสาร เป็นกลุ่มที่มีความสำคัญถัดมา จึงให้ค่าน้ำหนักเท่ากับร้อยละ 6 ในแต่ละปัจจัย

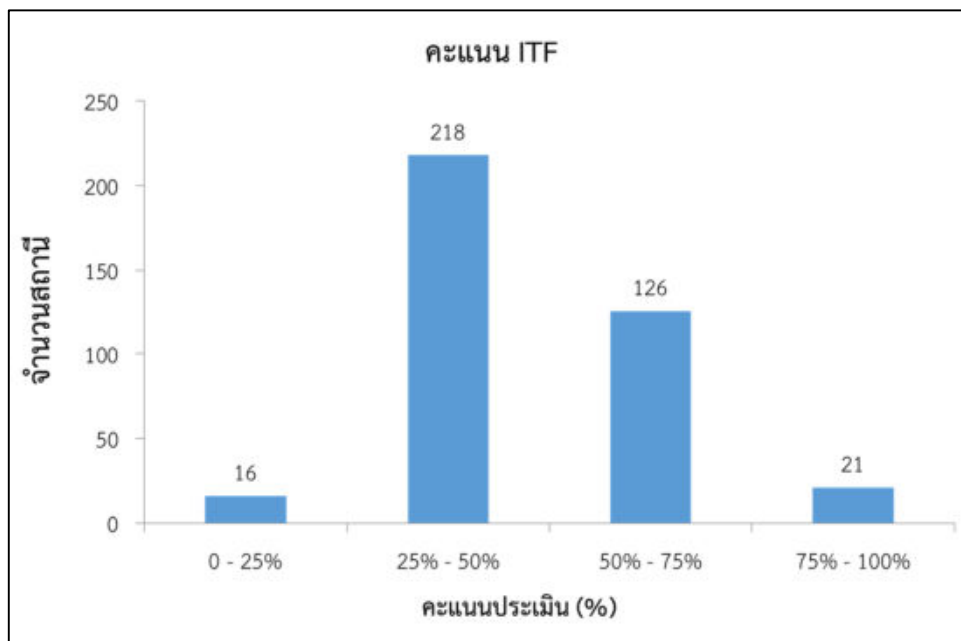
กลุ่มที่ 3 กลุ่มสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อเพิ่มเติม ได้แก่ การเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียงที่จอดรถแล้วจร และจุดกลับรถโดยสารประจำทาง เป็นกลุ่มที่ส่งเสริมการเดินทางเพิ่มเติม จึงให้ค่าน้ำหนักเท่ากับร้อยละ 2 ในแต่ละปัจจัย

ผลจากการประเมินนี้ สรุปว่า สถานีที่มีคะแนนประเมินระหว่างร้อยละ 75 - 100 จำนวน 21 สถานี สถานีที่มีคะแนนประเมินระหว่างร้อยละ 50 - 75 จำนวน 126 สถานี สถานีที่มีคะแนนประเมินระหว่างร้อยละ 25 - 50 จำนวน 218 สถานี และสถานีที่มีคะแนนประเมินน้อยกว่า ร้อยละ 25 จำนวน 16 สถานี รวมทั้งหมด 381 สถานี โดยพิจารณาจากทุกสถานีของทุกสายรถไฟฟ้า แม้เป็นสถานีร่วม โดยมีเกณฑ์และค่าน้ำหนักการประเมินดังแสดงในตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 เกณฑ์และค่าน้ำหนักของปัจจัยการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลุ่ม	ลำดับ	ปัจจัยการประเมิน	คะแนน	ค่าน้ำหนัก
การเชื่อมต่อการเดินทาง	1	ที่จอดรถจักรยานบริเวณสถานี	0-1-2	10%
	2	Drop-off / Kiss & Ride	0-1-2	10%
	3	ร่มเงาของทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ	0-1-2	10%
	4	ที่จอดรถโดยสารประจำทาง และพื้นที่ที่พักรถ	0-1-2	10%
	5	ที่จอดรถแท็กซี่	0-1-2	10%
	6	การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ	0-1-2	10%
	7	การเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะ	0-1-2	10%
การให้ข้อมูลการเดินทาง	8	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	0-1-2	6%
	9	แผนที่แสดงย่านสถานี	0-1-2	6%
	10	ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น	0-1-2	6%
	11	ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสายรถโดยสาร	0-1-2	6%
สิ่งอำนวยความสะดวก การเชื่อมต่อเพิ่มเติม	12	การเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง	0-1-2	2%
	13	ที่จอดรถ Park & Ride	0-1-2	2%
	14	จุดกลับรถโดยสารประจำทาง	0-1-2	2%
รวม				100%

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.4-1 จำนวนสถานีจากการจำแนกตามการประเมินคะแนน ITF

4.5 การจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า

4.5.1 การจัดกลุ่มจากคะแนนปัจจัยรวม

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการพิจารณาจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้ามียู่ 5 ปัจจัย โดยแต่ละปัจจัยมีเกณฑ์พิจารณาเพื่อให้คะแนน มีคะแนนเต็มแต่ละปัจจัย คือ 5 คะแนน รวมคะแนนเต็มในการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า คือ 25 คะแนน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.5-1

ตารางที่ 4.5-1 เกณฑ์การให้คะแนนปัจจัยแบ่งกลุ่ม

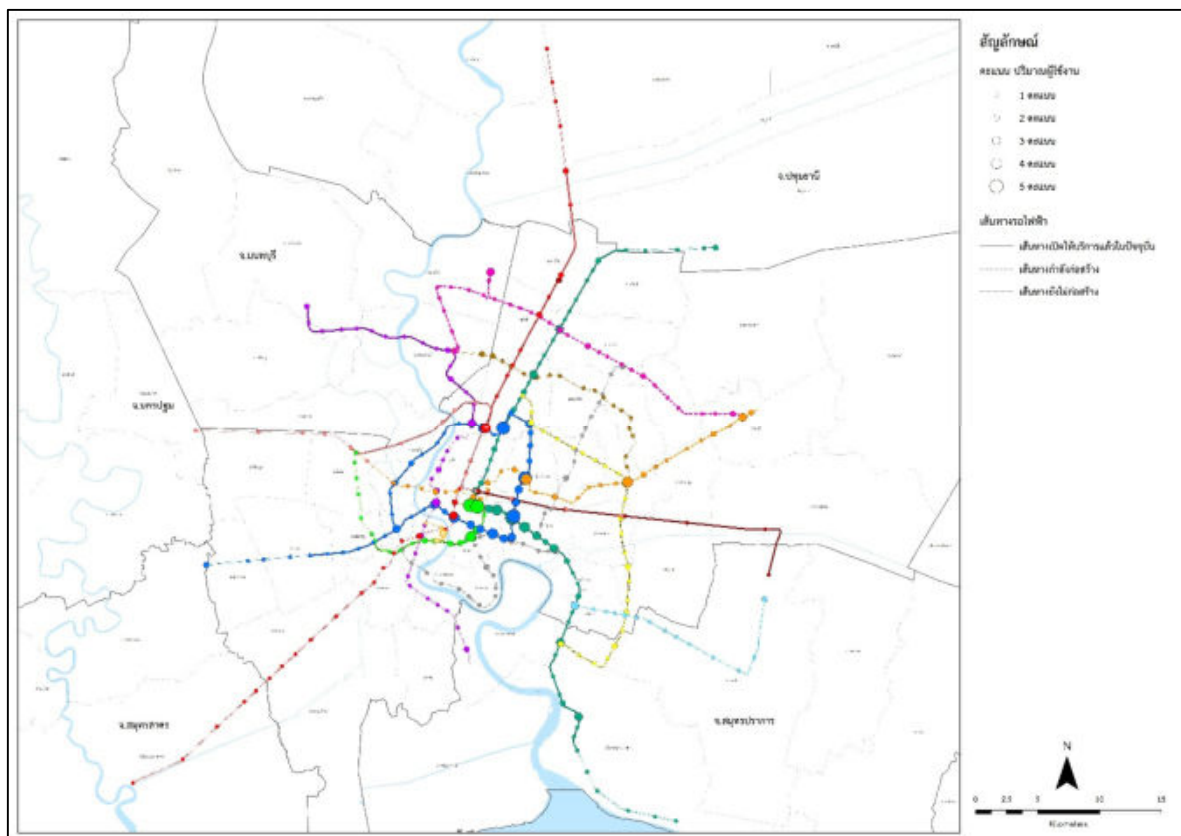
ปัจจัย	เกณฑ์การให้คะแนน				
	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	5 คะแนน
ปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580	< 25,000 คน/วัน (S)	25,000 – 50,000 คน/วัน (M)	50,000 – 75,000 คน/วัน (M)	75,000 – 100,000 คน/วัน (L)	> 100,000 คน/วัน (L)
การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี 500 เมตร (รูปแบบระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ได้แก่ รถไฟฟ้า รถไฟ เรือ สถานีขนส่ง BRT)	มีเพียงรถโดยสารหมวด 4 ให้บริการ	มีรถโดยสารหมวด 1 ให้บริการ	มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ อีก 1 รูปแบบ หรือรถไฟฟ้า 1 สาย	มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ อีก 2 รูปแบบ หรือเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าอีก 2 สาย	มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ อีก 3 รูปแบบ หรือเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าอีก 3 สาย
			หรือสถานีตั้งอยู่ใกล้ทางแยกที่เชื่อมต่อกับรถโดยสารประจำทางได้หลายทิศทาง		หรือเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน
			หรือมีอาคารจอดแล้วจรให้บริการ		
ความหนาแน่นประชากร	<2,500 คน/ตร.กม.	2,500 – 5,000 คน/ตร.กม.	5,000 – 7,500 คน/ตร.กม.	7,500 – 10,000 คน/ตร.กม.	> 10,000 คน/ตร.กม.
การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ผังเมืองรวม)	อื่น ๆ	สีเหลือง – ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	สีส้ม – ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	สีน้ำเงิน – สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	สีน้ำตาล – ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
					หรือสีแดง – พื้นที่พาณิชยกรรม
จำนวนสถานที่สำคัญในรัศมี 500 เมตร (โรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ ตลาดศูนย์การค้า สวนสาธารณะ)	0 – 1 สถานที่	2 – 3 สถานที่	4 – 5 สถานที่	6 – 7 สถานที่	≥ 8 สถานที่

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการพิจารณาจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้ามียู่ 5 ปัจจัย และผลการจากการจัดกลุ่มคะแนนของแต่ละปัจจัยได้แก่

1) ปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580

พิจารณาจาก จำนวนผู้โดยสารขึ้นและลง เป็นจำนวนผู้ใช้งานที่สถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580 ซึ่งเป็นปีที่คาดการณ์ว่ารถไฟฟ้าทุกสายเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ (แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) มีระยะเวลา 20 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 – พ.ศ. 2572) มีคะแนนตั้งแต่ 1 – 5 คะแนน (คะแนนเต็ม 5 คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้แสดงในรูปที่ 4.5-1

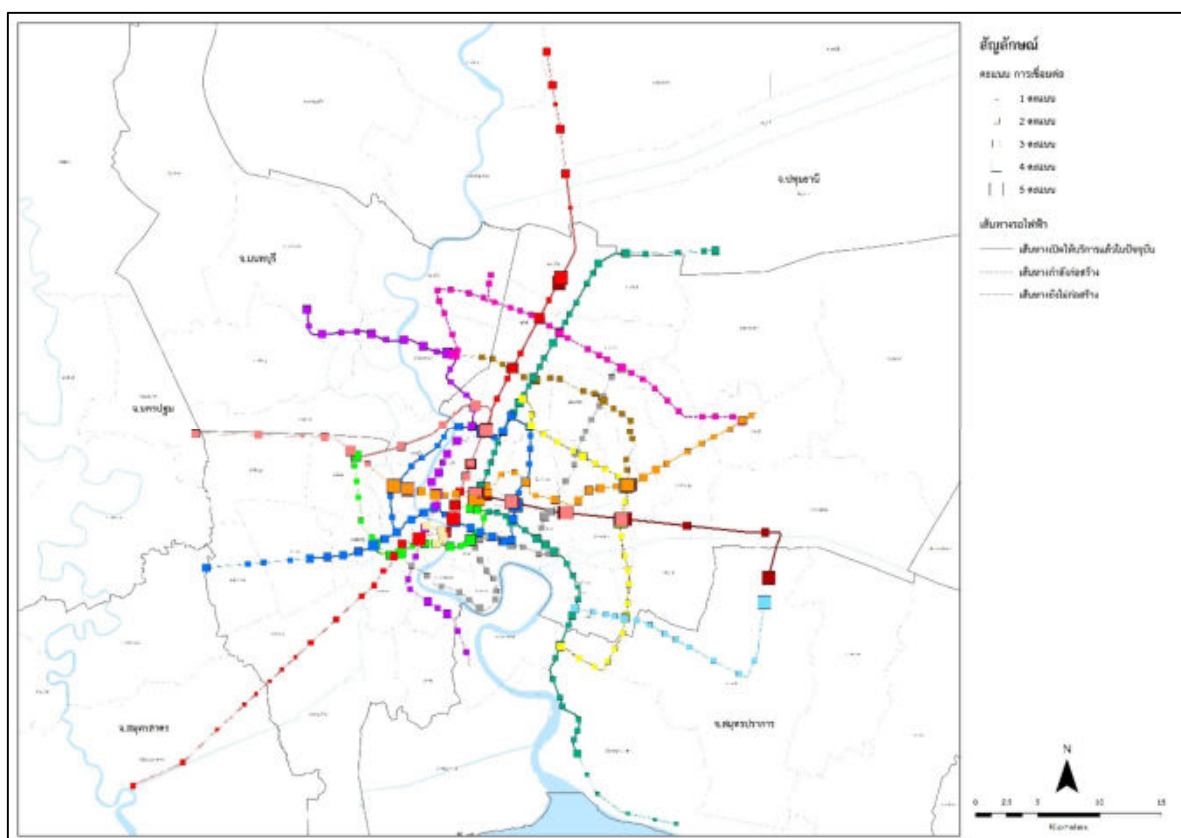


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.5-1 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580

2) การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี 500 เมตร

พิจารณาจาก จำนวนของระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับสถานีภายในระยะรัศมี 500 เมตร จากโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยระบบขนส่งสาธารณะที่นำมาพิจารณา ได้แก่ รถโดยสารหมวด 4 รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟ เรือโดยสารคลองและแม่น้ำ รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BRT) อาคารจอดแล้วจร สถานีขนส่ง และสนามบิน มีคะแนนตั้งแต่ 1 – 5 คะแนน (คะแนนเต็ม 5 คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้แสดงในรูปที่ 4.5-2

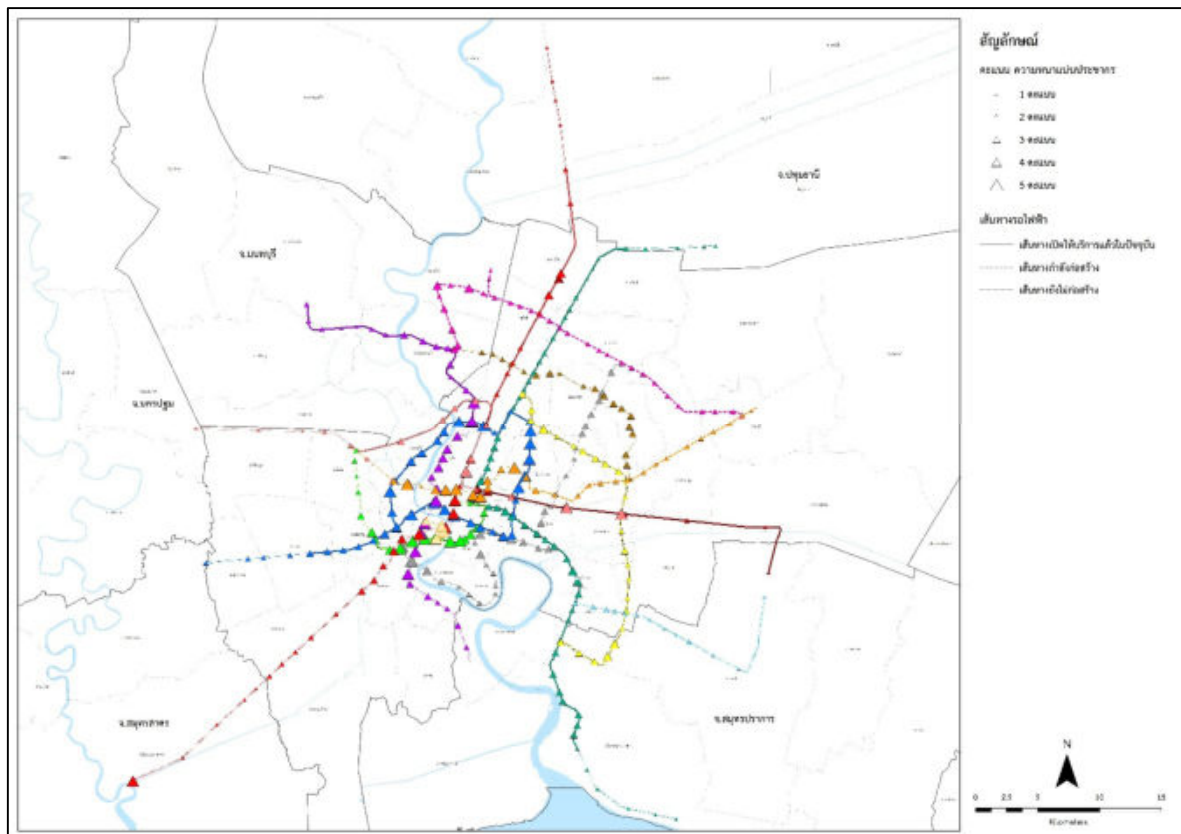


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.5-2 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี 500 เมตร

3) ความหนาแน่นประชากรรอบสถานี

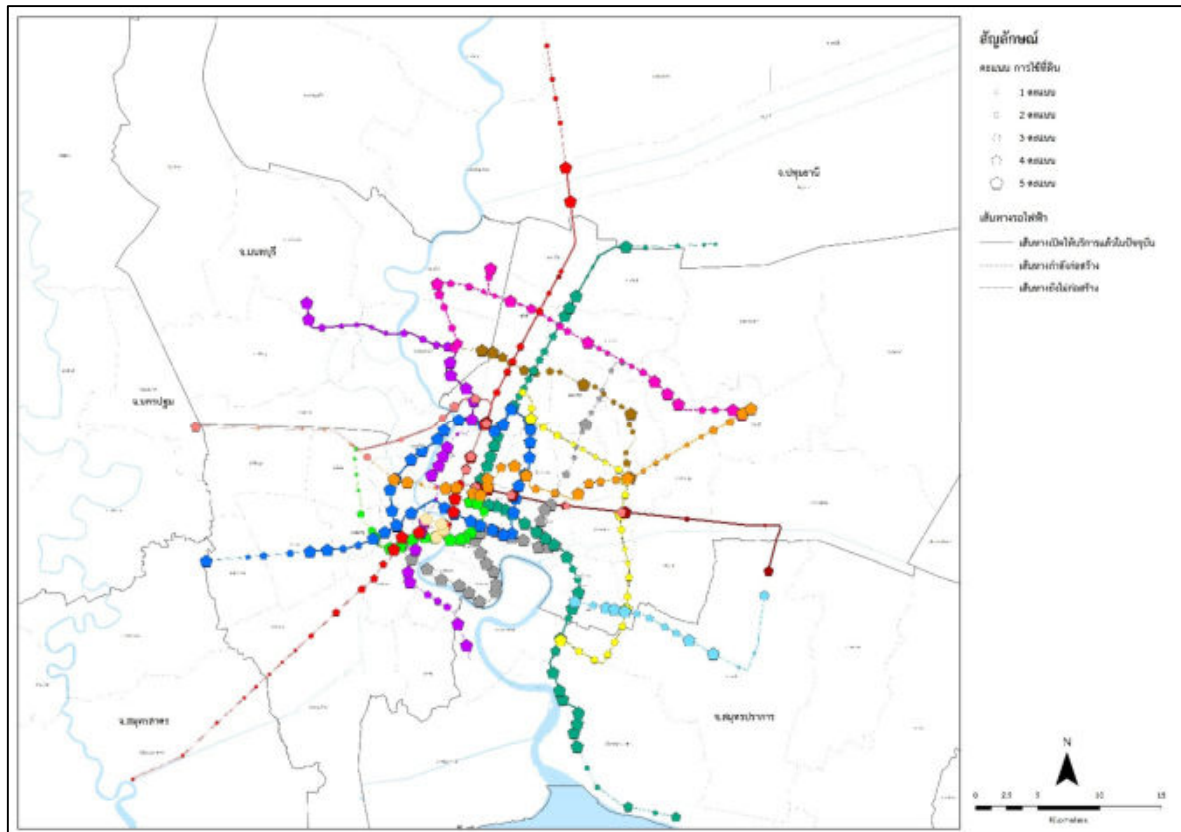
พิจารณาจาก ความหนาแน่นของประชากรรายแขวงที่สถานีรถไฟตั้งอยู่ปัจจุบัน มีคะแนนตั้งแต่ 1 – 5 คะแนน (คะแนนเต็ม 5 คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้ดังแสดงในรูปที่ 4.5-3



รูปที่ 4.5-3 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยความหนาแน่นประชากรรอบสถานี

4) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม

พิจารณาจาก การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมที่สถานีรถไฟที่ตั้งอยู่ปัจจุบัน มีคะแนนตั้งแต่ 1 – 5 คะแนน (คะแนนเต็ม 5 คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้ดังแสดงในรูปที่ 4.5-4

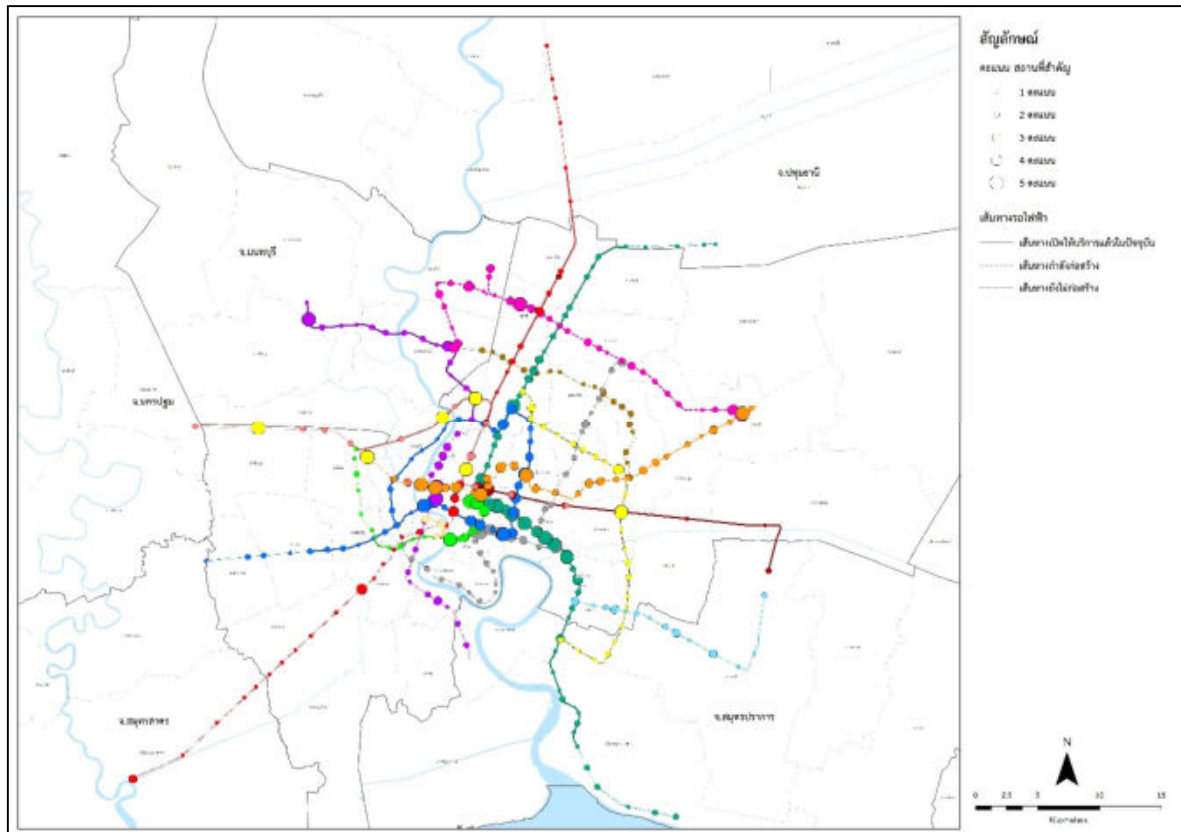


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.5-4 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม

5) จำนวนสถานที่สำคัญในรัศมี 500 เมตร

พิจารณาจาก จำนวนสถานที่สำคัญโดยรอบสถานีในรัศมี 500 เมตร มีคะแนนตั้งแต่ 1 – 5 คะแนน (คะแนนเต็ม 5 คะแนน) ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยนี้แสดงในรูปที่ 4.5-5



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.5-5 ผลการประเมินคะแนนของปัจจัยจำนวนสถานที่สำคัญในรัศมี 500 เมตร

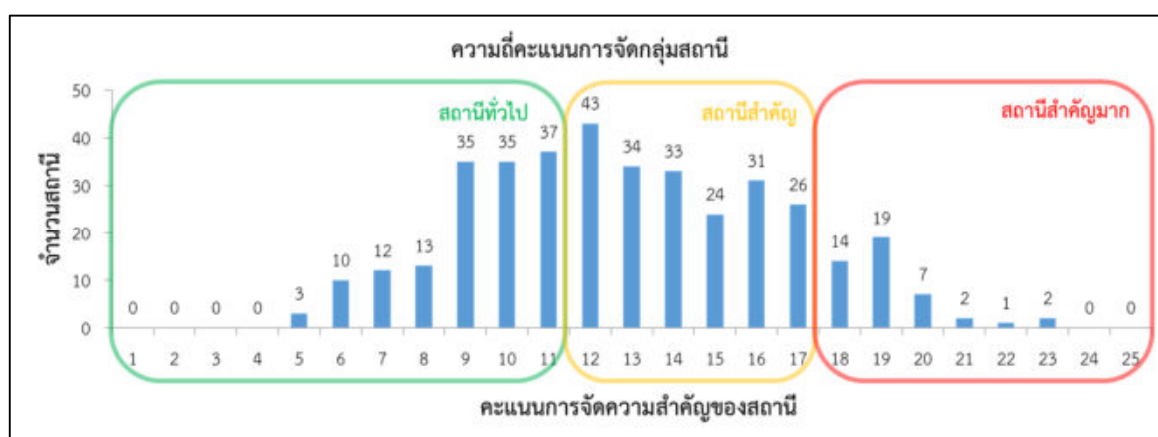
จากจำนวนสถานีแต่ละสายรถไฟฟ้า (นับจำนวนสถานีรวมทั้งหมด) ทั้ง 381 สถานี ได้พิจารณาแบ่งสถานีออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มสถานีสำคัญมาก กลุ่มสถานีสำคัญ และกลุ่มสถานีทั่วไป โดยกำหนดช่วงคะแนนปัจจัยรวมของแต่ละกลุ่มไว้ดังนี้

1) กลุ่มสำคัญมาก คือ สถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง 18 – 25 คะแนน หรือมีการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน จำนวนทั้งหมด 49 สถานี

2) กลุ่มสถานีสำคัญ คือ สถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง 12 – 17 คะแนน จำนวนทั้งหมด 188 สถานี

3) กลุ่มสถานีทั่วไป คือ สถานีที่มีคะแนนปัจจัยรวมอยู่ในช่วง 0 – 11 คะแนน จำนวนทั้งหมด 144 สถานี

ผลการพิจารณาคะแนนของแต่ละสถานีและการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานี ดังแสดงในรูปที่ 4.5-6



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.5-6 ความถี่คะแนนการจัดกลุ่มสถานี

โดยสถานีที่มีการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานจะถูกพิจารณาให้เป็นสถานีสำคัญมาก ไม่ว่าสถานีนั้นจะมีคะแนนเท่าใดก็ตาม รวมไปถึงบางสถานีที่เป็นสถานีร่วม เช่น สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ก็จะมีการเลือก ระดับความสำคัญที่สูงที่สุด จากคะแนนในแต่ละสายที่ประเมินได้ จึงสรุปจำนวนสถานีของแต่ละกลุ่มความสำคัญดังแสดงในตารางที่ 4.5-2

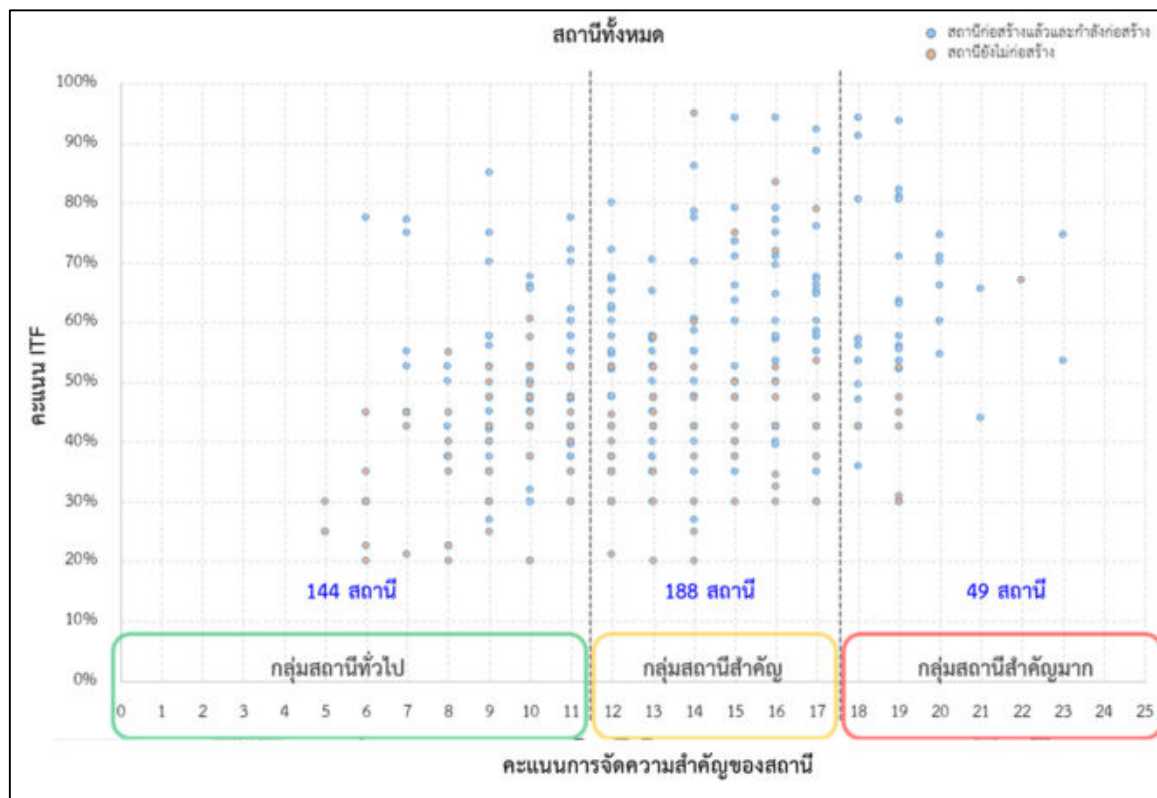
ตารางที่ 4.5-2 จำนวนสถานีในแต่ละกลุ่มสถานี

กลุ่มสถานี	จำนวนสถานี
สถานีสำคัญมาก	49 สถานี
สถานีสำคัญ	188 สถานี
สถานีทั่วไป	144 สถานี
รวม	381 สถานี

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ผลจากการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนี้ สามารถนำไปพิจารณาร่วมกับการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าเพื่อพิจารณาการออกแบบหรือปรับปรุงต่าง ๆ เช่น กำหนดมาตรฐานหรือเกณฑ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกที่แต่ละกลุ่มสถานีควรมี หรือกำหนดแผนการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามแผนงานระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เป็นต้น

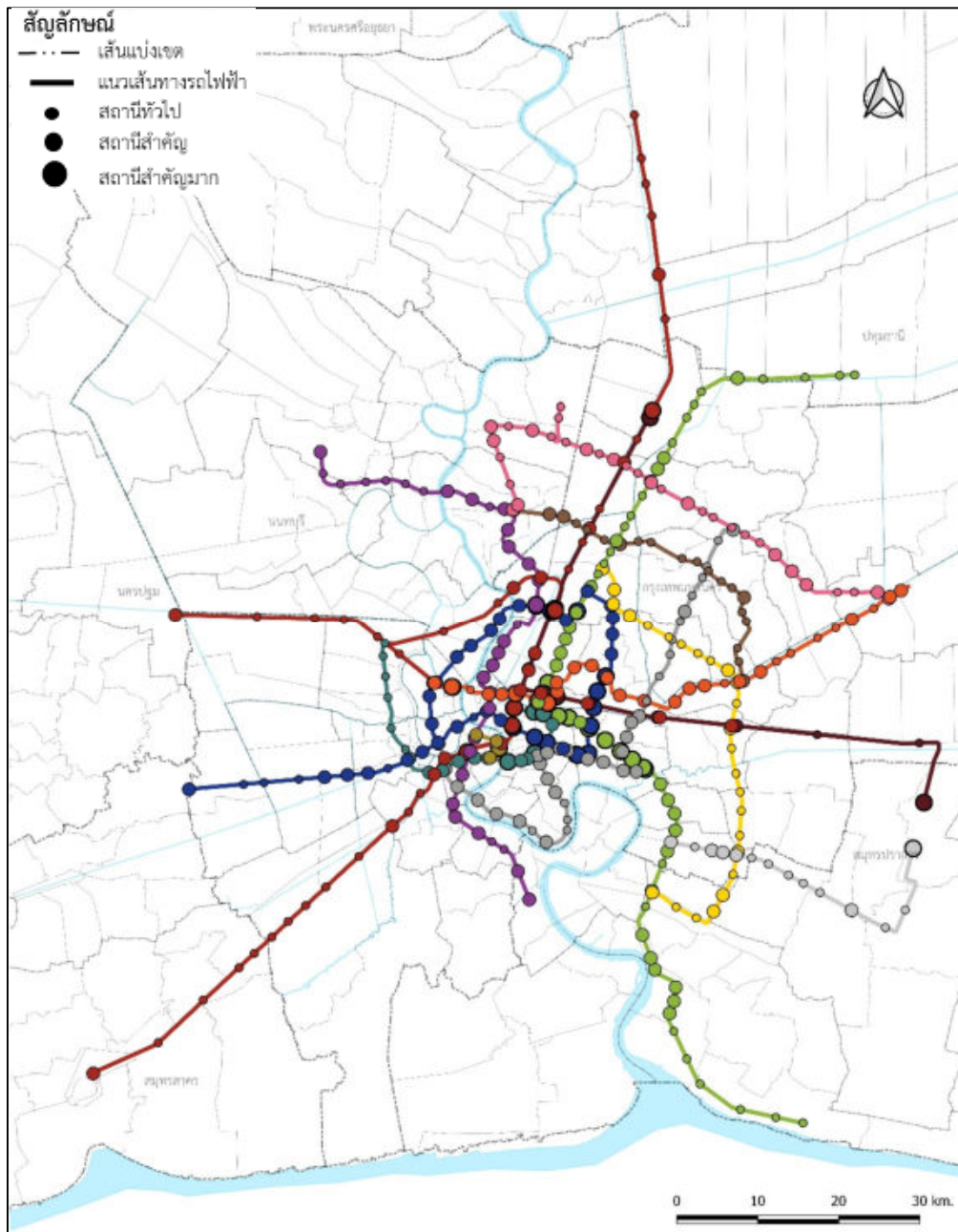
จากการพิจารณาจัดกลุ่มทั้งสองวิธีข้างต้นนั้น นำการประเมินมาวิเคราะห์ในรูปแบบแผนภูมิการกระจายตัวของสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด 381 สถานี ดังแสดงในรูปที่ 4.5-7 ถึงรูปที่ 4.5-3



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.5-7 การวิเคราะห์ในรูปแบบแผนภูมิการกระจายตัวของสถานีรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.5-7 แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามการประเมินปัจจัยรวม และการประเมิน ITF โดยจุดในแผนภูมิแทนสถานีต่าง ๆ แบ่งออกเป็น จุดสีฟ้า คือ สถานีก่อสร้างแล้ว และสถานีกำลังก่อสร้าง จุดสีแดง คือ สถานียังไม่ก่อสร้าง การกระจายตัวของสถานีรถไฟฟ้าแบ่งออกเป็น สถานีสำคัญมาก 49 สถานี สถานีสำคัญ 188 สถานี และสถานีทั่วไป 144 สถานี รวมทั้งหมด 381 สถานี



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.5-8 ผลการจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.5-8 แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามผลการจัดลำดับความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า แบ่งออกเป็น สัญลักษณ์วงกลมขนาดใหญ่เป็นสถานีสำคัญมาก จำนวน 49 สถานี สัญลักษณ์วงกลมขนาดกลางเป็นสถานีสำคัญ จำนวน 188 สถานี และสัญลักษณ์วงกลมขนาดเล็กเป็นสถานีทั่วไป จำนวน 144 สถานี รวมทั้งหมด 381 สถานีจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการ

4.6 การจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อการพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

ในการศึกษาได้ดำเนินการจัดกลุ่มสถานีในรายสถานีที่ทำการก่อสร้างแล้ว และกำลังก่อสร้างในลำดับแรกเริ่ม จำนวน 212 สถานี เพื่อจัดทำแผนพัฒนาในเบื้องต้นและนำไปพัฒนาในกลุ่มสถานียังไม่ก่อสร้างต่อไป โดยการใช้ค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ที่ประเมินได้ ซึ่งเป็นค่าเป้าหมายที่ใช้ในการวางแผนพัฒนาให้แต่ละสถานีรถไฟฟ้ามี ITF ที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยมีแนวความคิดการจัดทำแผนพัฒนาในกลุ่มสถานีสำคัญมากทั้งหมดให้อยู่ในแผนระยะเร่งด่วน เพื่อผลักดันให้มีการพัฒนาในลำดับแรกและเป็นแนวทางการนำมาพัฒนาต่อในสถานีระยะถัดไป โดยมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF อยู่ที่ร้อยละ 60 ในกลุ่มสถานีสำคัญ และค่าเฉลี่ยคะแนน ITF อยู่ที่ร้อยละ 50 ในกลุ่มสถานีทั่วไปดังแสดงในรูปที่ 4.6-1

ผลการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้า สรุปว่า กลุ่มสถานีสำคัญมากทั้งหมดจำนวน 35 สถานีจัดอยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มสถานีสำคัญมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF น้อยกว่าร้อยละ 60 จำนวน 54 สถานี จัดอยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มสถานีสำคัญมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ร้อยละ 60 ขึ้นไป จำนวน 56 สถานี จัดอยู่ในกลุ่มที่ 3 กลุ่มสถานีทั่วไปมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF น้อยกว่าร้อยละ 50 จำนวน 28 สถานี จัดอยู่ในกลุ่มที่ 4 สถานีทั่วไปมีค่าเฉลี่ยคะแนน ITF ร้อยละ 50 ขึ้นไป จำนวน 39 สถานี จัดอยู่ในกลุ่มที่ 5 โดยผลจากการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 5 กลุ่ม มีรายละเอียดสถานีและคะแนน ITF ในภาคผนวก ง

จากผลการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้า มีแนวคิดในการดำเนินการต่อมาในส่วนของกลุ่มสถานีตามโครงการแผนต่าง ๆ ดังนี้

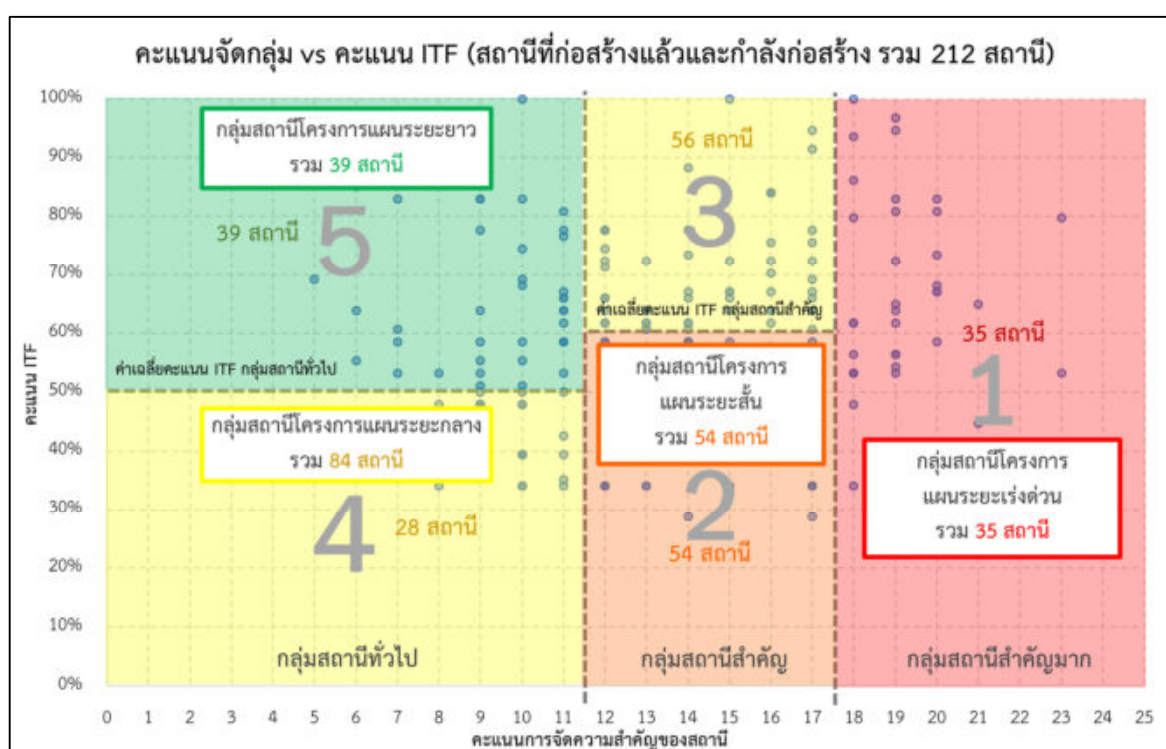
กลุ่มที่ 1 จำนวน 35 สถานี จัดเป็นกลุ่มสถานีสำคัญมาก ที่มีคะแนน ITF ไม่สมบูรณ์ ควรได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อเป็นแนวทางการนำมาพัฒนาต่อในสถานีระยะถัดไป จัดอยู่ในกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะเร่งด่วน จากในรูปแผนภูมิแทนด้วยพื้นที่สีแดง ดังแสดงในรูปที่ 4.6-1

กลุ่มที่ 2 จำนวน 54 สถานี จัดเป็นกลุ่มสถานีสำคัญ ที่มีคะแนน ITF ไม่สมบูรณ์ ควรได้รับการปรับปรุง จัดอยู่ในกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะสั้น จากในรูปแผนภูมิแทนด้วยพื้นที่สีส้ม ดังแสดงในรูปที่ 4.6-1

กลุ่มที่ 3 จำนวน 56 สถานี จัดเป็นกลุ่มสถานีสำคัญ ที่มีคะแนน ITF ไม่สมบูรณ์ และต้องได้รับการปรับปรุงในลำดับถัดมา จัดอยู่ในกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะกลางจากในรูปแผนภูมิแทนด้วยพื้นที่สีเหลือง ดังแสดงในรูปที่ 4.6-1

กลุ่มที่ 4 จำนวน 28 สถานี จัดเป็นกลุ่มสถานีทั่วไปที่มีคะแนน ITF ไม่สมบูรณ์ และต้องได้รับการปรับปรุงในลำดับถัดมา จัดอยู่ในกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะกลางจากในรูปแผนภูมิแท่งด้วยพื้นที่สีเหลือง ดังแสดงในรูปที่ 4.6-1

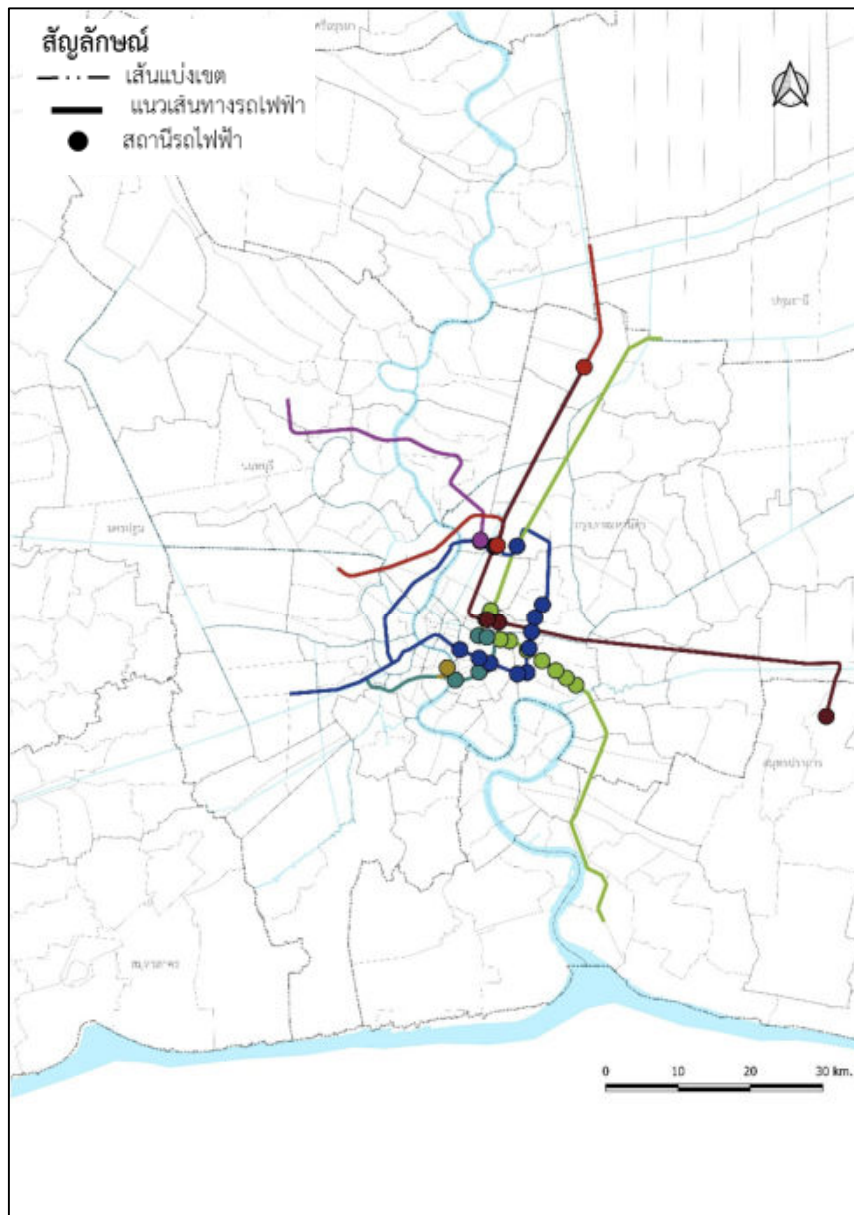
กลุ่มที่ 5 จำนวน 39 สถานี จัดเป็นกลุ่มสถานีทั่วไปที่มีคะแนน ITF ไม่สมบูรณ์ และต้องได้รับการปรับปรุงในลำดับถัดมา จัดอยู่ในกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะยาว จากในรูปแผนภูมิแท่งด้วยพื้นที่สีเขียว ดังแสดงในรูปที่ 4.6-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.6-1 ผลการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้า

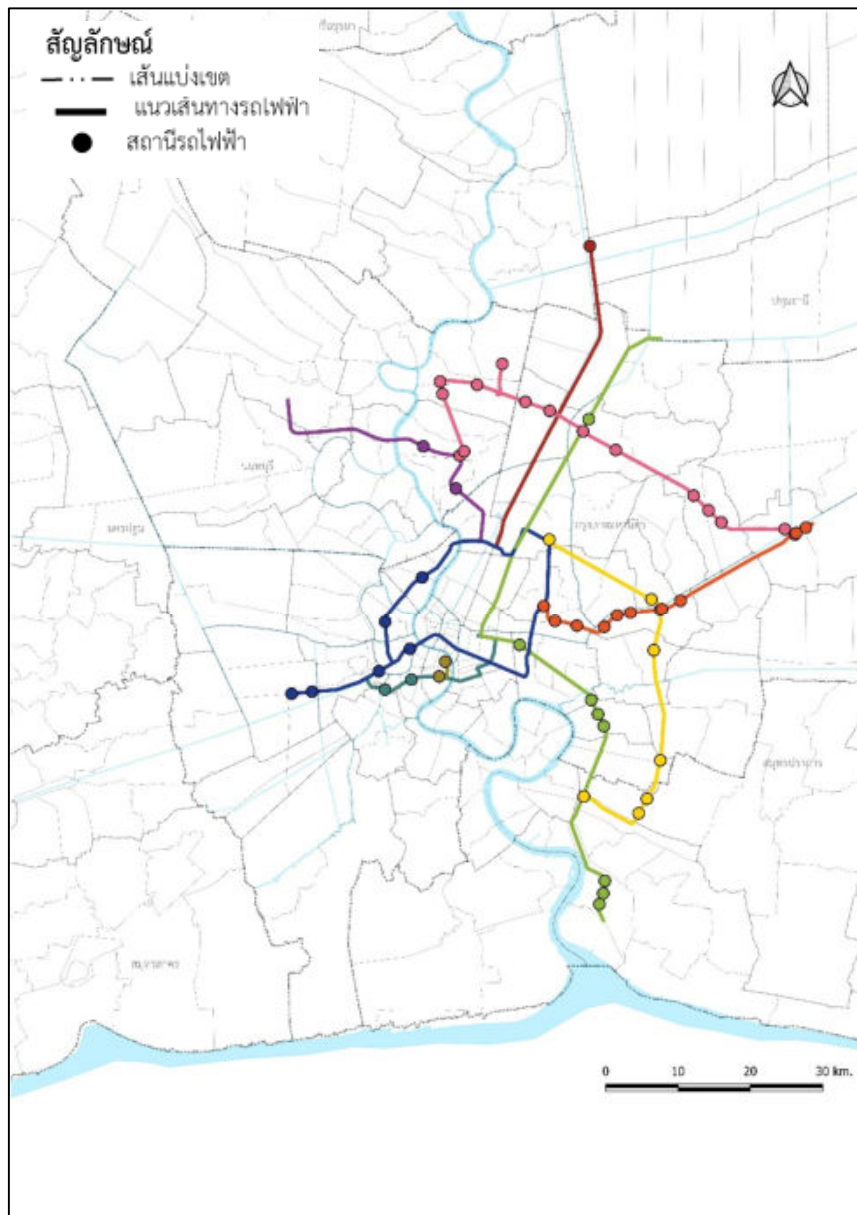
จากรูปที่ 4.6-1 แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามผลการจัดระยะแผนพัฒนาฯ รถไฟฟ้ารวมทั้งหมดในรายสถานีที่ทำการก่อสร้างแล้ว และกำลังก่อสร้างในลำดับแรกเริ่ม จำนวน 212 สถานี จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะต่าง ๆ ได้แก่ กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะเร่งด่วน เป็นสถานีสำคัญมาก จำนวน 35 สถานี กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะสั้น เป็นสถานีสำคัญ จำนวน 54 สถานี กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะกลาง เป็นสถานีสำคัญ และสถานีทั่วไป จำนวน 84 สถานี และกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะยาว เป็นสถานีทั่วไป จำนวน 39 สถานี



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.6-2 สถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะเร่งด่วน

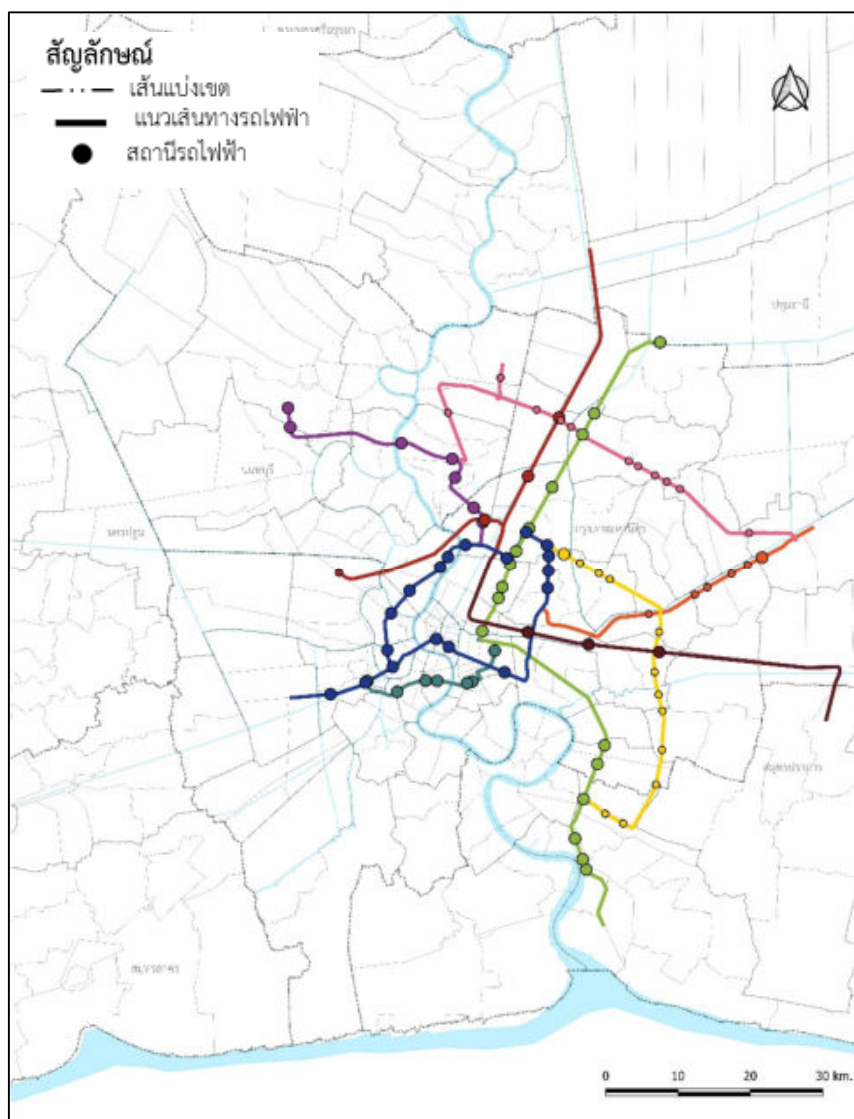
จากรูปที่ 4.6-2 แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามผลการจัดระยะแผนพัฒนาฯ รถไฟฟ้ารวมทั้งหมดในรายสถานีที่ทำการก่อสร้างแล้ว และกำลังก่อสร้างในลำดับแรกเริ่ม จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการผลการจัดกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะเร่งด่วน เป็นสถานีสำคัญมาก จำนวน 35 สถานีกระจายตัวอยู่ในรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) รถไฟฟ้าสายสีทอง รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.6-3 สถานีรถไฟในแผนระยะสั้น

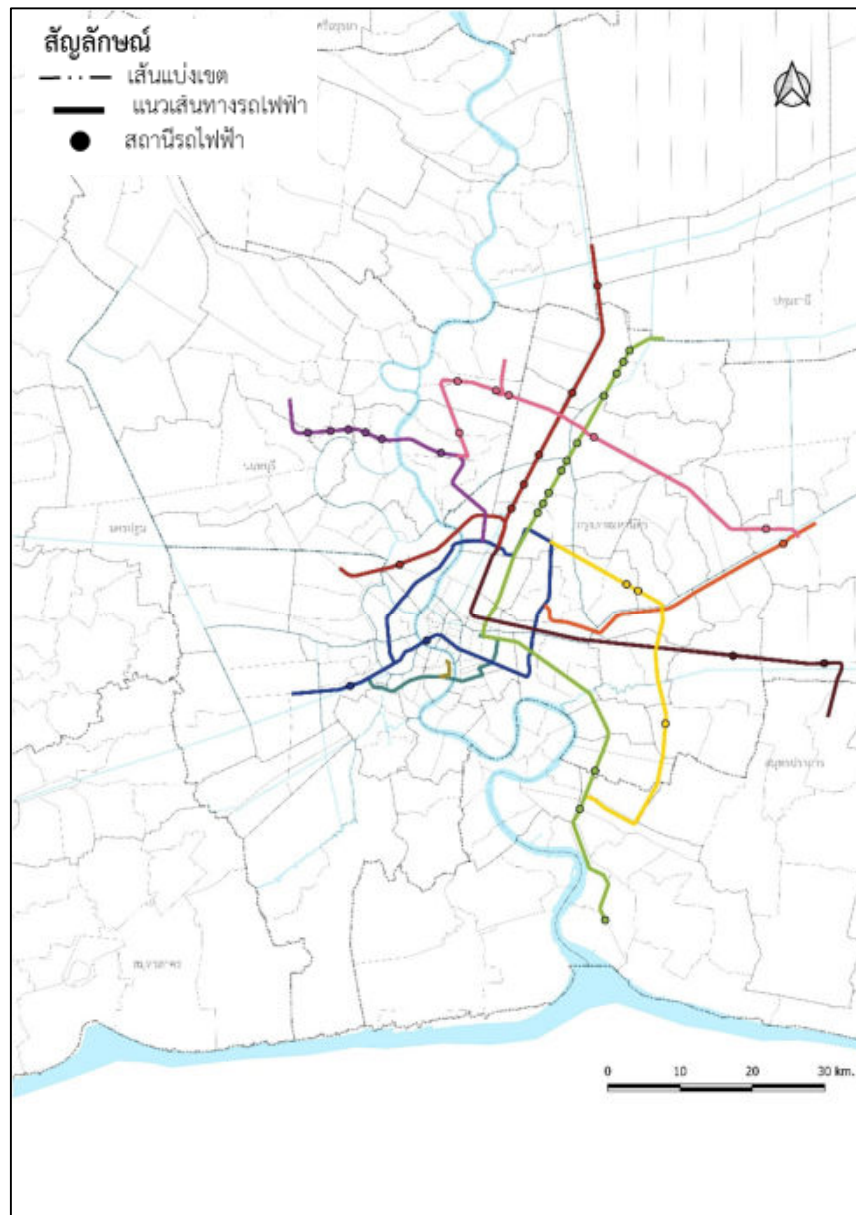
จากรูปที่ 4.6-3 แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามผลการจัดระยะแผนพัฒนาฯ รถไฟฟ้ารวมทั้งหมดในรายสถานีที่ทำการก่อสร้างแล้ว และกำลังก่อสร้างในลำดับแรกเริ่ม จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการผลการจัดกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะสั้น เป็นสถานีสำคัญ จำนวน 54 สถานี กระจายตัวอยู่ในรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) รถไฟฟ้าสายสีทอง รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม - มินบุรี)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.6-4 สถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะกลาง

จากรูปที่ 4.6-4 แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามผลการจัดระยะแผนพัฒนาฯ รถไฟฟ้ารวมทั้งหมดในรายสถานีที่ทำการก่อสร้างแล้ว และกำลังก่อสร้างในลำดับแรกเริ่ม จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการผลการจัดกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะกลาง เป็นสถานีสำคัญ และสถานีทั่วไป จำนวน 84 สถานี กระจายตัวอยู่ในรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 4.6-5 สถานีรถไฟฟ้าในแผนระยะยาว

จากรูปที่ 4.6-5 แสดงการกระจายตัวของสถานีต่าง ๆ ตามผลการจัดระยะแผนพัฒนาฯ รถไฟฟ้ารวมทั้งหมดในรายสถานีที่ทำการก่อสร้างแล้ว และกำลังก่อสร้างในลำดับแรกเริ่ม จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลของโครงการผลการจัดกลุ่มสถานีโครงการแผนระยะยาว เป็นสถานีทั่วไป จำนวน 39 สถานีกระจายตัวอยู่ในรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี)

บทที่ 5

แผนพัฒนาโครงข่ายสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึง สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน

5.1 ความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนา

การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางในเขตเมือง เพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชน การเดินทางในพื้นที่การค้า การเดินทางท่องเที่ยว และทำงาน อีกทั้งเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่อเนื่องจากสถานีรถไฟฟ้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟ สนามบิน รถโดยสารประจำทาง และเรือ เป็นต้น

ปัจจุบันได้มีการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางให้ครอบคลุมเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเตรียมการรองรับระบบรถไฟฟ้าที่จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2572 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะช่วยในการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและนำไปสู่การคมนาคมอย่างยั่งยืน (Sustainable Mobility) โดยสรุปความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนา คือ

- โครงข่ายสถานีรถไฟฟ้า เป็นส่วนหนึ่งของระบบการขนส่งสาธารณะในการเชื่อมโยงกับการขนส่งมวลชนทางรางและการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบอื่น เพื่อรองรับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ช่วยตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจากพื้นที่ชุมชนเพื่อการเดินทางไปยังสถานที่ทำงานในตัวเมืองที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น รวมทั้งตอบสนองความต้องการในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ เช่น การเดินทางออกพื้นที่ชานเมือง และปริมณฑลใกล้เคียง ทั้งช่วยสามารถสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวได้
- รัฐบาลให้ความสำคัญกับการเพิ่มบริการเดินทาง และการเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ “ล้อ-ราง-เรือ” อย่างไร้รอยต่อ

5.2 ความสอดคล้องของแผนพัฒนา

การกำหนดแผนแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยมียุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นแผนระดับที่ 1 ซึ่งจะเป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการเพื่อการพัฒนาประเทศ โดยในการแปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติจะดำเนินการผ่านการถ้อยแถลงเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ชาติสู่แผนระดับที่ 2 และแผนระดับที่ 3 เพื่อให้เกิดการดำเนินการต่าง ๆ ที่มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยแผนระดับ 3 หรือแผนปฏิบัติการ เป็นแผนการพัฒนาเชิงประเด็น (Issue Based) ที่ไม่ใช้การดำเนินการที่มีลักษณะเป็นภารกิจปกติ และมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่า 1 กระทรวงหรือเทียบเท่าหรือหน่วยงานขึ้นตรงต่อ/ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรีขึ้นไป โดยต้องมีลักษณะเป็นแผนในเชิงปฏิบัติ (Action Plan)

โดยสรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องแสดงดังรูปที่ 5.2-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.2-1 ความสอดคล้องของแผนทั้ง 3 ระดับ

5.2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 65 กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580) เป็นกรอบแนวทางหลัก ในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- 2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- 3) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- 4) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- 5) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 6) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยได้มีการทบทวนสาระสำคัญของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องไว้โดยละเอียดในส่วนของรายงานบทที่ 2

5.2.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น 23 ฉบับ โดยโครงการแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสอดคล้องกับ ประเด็นพื้นที่และเมืองนำอยู่อย่างยั่งยืน และประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยได้มีการทบทวนสาระสำคัญของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องไว้โดยละเอียดในส่วนของรายงานบทที่ 2

5.2.3 แผนปฏิรูปประเทศ

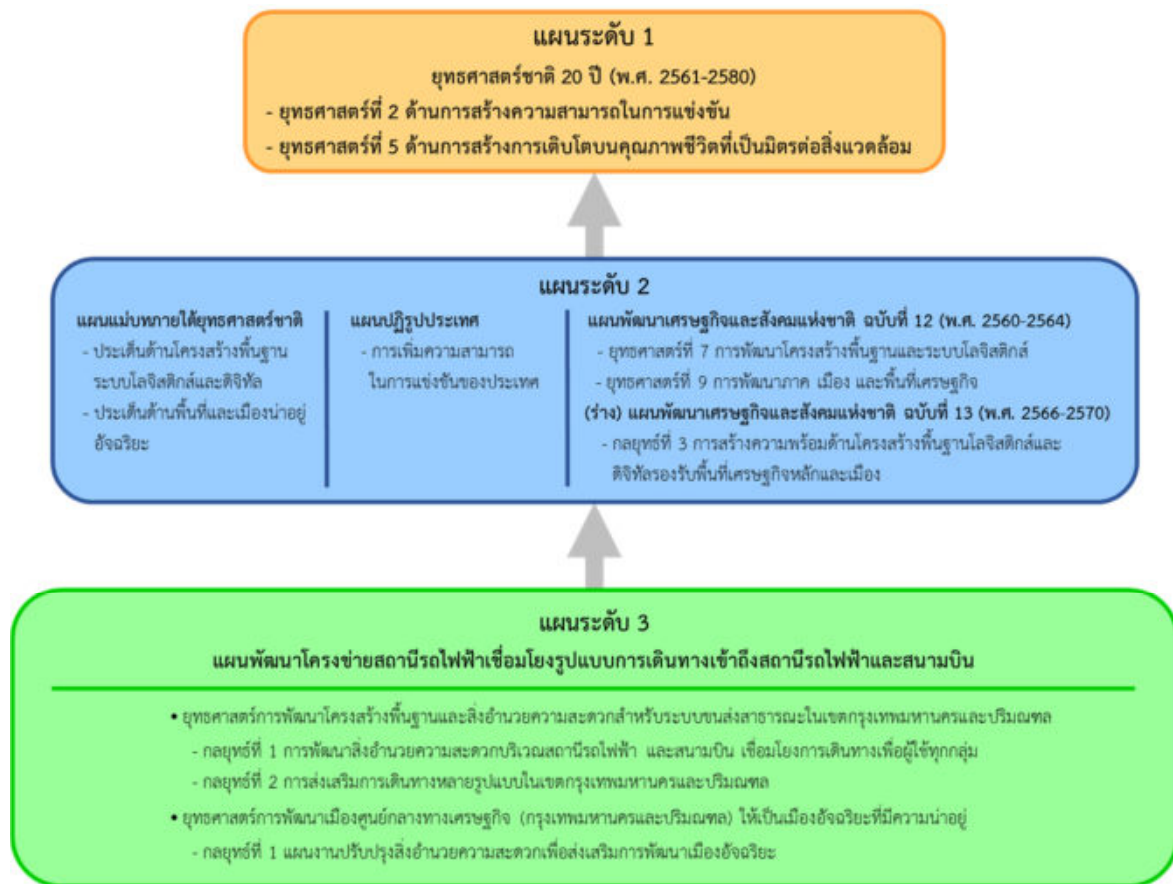
แนวทางการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจบนหลักการสร้างความยั่งยืนและครอบคลุมมิติที่สำคัญรวม 3 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านที่ 1 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ด้านที่ 2 ความเท่าเทียมและการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม ด้านที่ 3 การปฏิรูปด้านสถาบันเศรษฐกิจ และ 11 ประเด็นย่อย โดยโครงการแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสอดคล้องกับด้านที่ 1 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในประเด็นย่อยส่วนการรวมกลุ่มในภูมิภาค คือ ส่วนของพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและภูมิภาค เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการเดินทางภายในประเทศที่มีความสำคัญเนื่องจากเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ธุรกิจ และการเดินทางเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ

5.2.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไว้ 10 ด้าน ซึ่งจากการศึกษาพบว่า โครงการแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 คือ ยุทธศาสตร์ที่ 7 (การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์) และยุทธศาสตร์ที่ 9 (การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ) โดยได้มีการทบทวนสาระสำคัญของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องไว้โดยละเอียดในส่วนของรายงานบทที่ 2

5.2.5 (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

การศึกษา พบว่า โครงการแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 คือ เป้าหมายหลัก คือ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม และมีความสอดคล้องกับ กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพียงพอ และได้มาตรฐาน โดยได้มีการทบทวนสาระสำคัญของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องไว้โดยละเอียดในส่วนของรายงานบทที่ 2



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.2-2 ความสอดคล้องของแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นกับแผนระดับ 2 และแผนระดับ 1

5.3 กระบวนการจัดทำแผนพัฒนา

กระบวนการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ของโครงการกล่าวโดยสรุปมีขั้นตอนดังนี้

1) การสำรวจในรายสถานีของรถไฟฟ้าทุกสายเพื่อเก็บข้อมูลกายภาพรอบสถานี การเชื่อมต่อการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงของแต่ละสถานี โดยแบ่งข้อมูลการศึกษาเป็น 3 รูปแบบสถานี ได้แก่ รูปแบบสถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน รูปแบบสถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง และรูปแบบสถานียังไม่ก่อสร้าง

2) การประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อ และการเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้า สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่เชื่อมโยง มีการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรอบสถานี โดยพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การเชื่อมต่อกับการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ การเชื่อมต่อกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่อกับการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล

3) การวิเคราะห์และสรุปสภาพปัญหาอุปสรรคการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF) เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้า

4) การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารทุกสายจะถูกใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาการจัดกลุ่มสถานีตามปริมาณผู้ใช้งาน

5) การจัดกลุ่มสถานี เพื่อกำหนดขนาดและความสำคัญของสถานี เพื่อนำไปสู่การพิจารณาออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาจากคะแนนปัจจัยรวม และคะแนนจากการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility : ITF)

6) การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ศักยภาพ เพื่อพิจารณาถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ของการเดินทางทางรถไฟฟ้าที่ควรได้รับการแก้ไข โดยการกำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ ตัวชี้วัด ประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของการจัดทำแผนพัฒนาโดยแบ่งออกเป็น 4 ระยะแผน ได้แก่ แผนระยะเร่งด่วน (ปี พ.ศ. 2566 – 2567) แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2568 – 2570) แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571 – 2575) และแผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576 – 2580)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.3-1 การสำรวจรวบรวมข้อมูล เข้าพบหารือกับผู้ประกอบการ และหน่วยงานต่าง ๆ



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.3-2 การประชุมและสัมมนาการจัดทำแผน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5.4 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในของการพัฒนาการเดินทางทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การวิเคราะห์สภาพภายนอกและสภาพภายในของการเดินทางทางรางด้วยแบบจำลอง SWOT Analysis เพื่อนำเอาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรคไปพัฒนาเป็นแผนปฏิบัติการพัฒนาการเดินทางทางรางต่อไป

5.4.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาการเดินทางทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การวิเคราะห์และสรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายทุกรูปแบบเข้าด้วยกันอย่างไร้รอยต่อ โดยการวิเคราะห์จากการประเมินรายสถานี รวมถึงการลงพื้นที่สำรวจรอบสถานี การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง (หมวด 4) อีกทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า ผลสรุปการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.4-1 การวิเคราะห์และสรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาการเดินทางทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)
S1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-MAP) มีความครอบคลุมทั่วทั้งในกทม. และปริมณฑล และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งและสถานีรถไฟโดยสาร สนามบิน ท่าเรือ ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางทั้งภายในท้องถิ่นไปยังภูมิภาคและนานาชาติ S2 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-MAP) บางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ S3 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบางส่วนสร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง	W1 กายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การเดินเท้า ทางจักรยาน อาคารจอดแล้วจร หรือระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น บริเวณสถานียังไม่ครบถ้วนและไม่ได้คุณภาพ W2 สถานีรถไฟฟ้าบางแห่งไม่มีบริการเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนไปยังพื้นที่ข้างเคียง โดยเฉพาะรถหมวด 4 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 : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

เมื่อนำผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 5.4-1 มาจับคู่ระหว่างปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) และปัจจัยภายนอก (โอกาสและข้อจำกัด) ในรูปแบบของแบบจำลอง TOWS Matrix เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาแผนปฏิบัติการในแนวทางต่าง ๆ ดังนี้

- แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities ; SO)

เป็นแนวทางที่สำคัญที่สุด คือการใช้จุดแข็งของโครงข่าย และใช้โอกาสจากโอกาสภายนอกมาพัฒนาโครงข่ายเพื่อให้โครงข่ายระบบรางมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

- S1O1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-MAP) มีความครอบคลุม ทั่วถึงในกทม. และปริมณฑล และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งและสถานีรถไฟโดยสาร ท่าอากาศยาน ท่าเรือ ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางทั้งภายในท้องถิ่นไปยังภูมิภาคและนานาชาติ ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้การเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเป็นหนึ่งในเป้าหมาย และกระทรวงคมนาคมมีนโยบาย One Transport เชื่อม ล้อ-ราง-เรือ

- S2O2 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-MAP) บางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ กทม. เป็น Global Tourist Destination อาจส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้น

- S3O3O4 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบางส่วนสร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง จากมาตรการข้อบัญญัติ กทม. เรื่องควบคุมอาคารช่วยส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นบนถนนและอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมณฑลที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

- 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 โดยเฉพาะหมวด 4 ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมาณที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

- W3O4 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการบริเวณรอบสถานีบางแห่งยังมีปัญหา ต้องการการปรับปรุงให้มีความปลอดภัยขึ้น ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมาณที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

- W4O4 ขาดป้ายประชาสัมพันธ์ ป้ายนำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด ดังนั้นจังหวัดปริมาณที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

- แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats ; ST)

เป็นแนวทางที่ใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของโครงการเพื่อลดข้อจำกัด ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

- S1T1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-Map) มีความครอบคลุม ทั่วถึงในกทม. และปริมาณ และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งและสถานีโดยสาร ท่าอากาศยาน ท่าเรือ ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางทั้งภายในท้องถิ่นไปยังภูมิภาคและนานาชาติ การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานี มีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์

- S2T1 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-Map) บางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์

- S3T1 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมาณบางส่วนสร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบ ตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์

- S2T2 โครงข่ายแผนแม่บทระบบราง (M-MAP) บางสถานีอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ หน่วยงานรับผิดชอบเดินรถไฟฟ้าไม่ได้รับผิดชอบการให้บริการรถสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงไปยังชุมชนโดยรอบ

- S3T3 การเปิดใช้งานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบางส่วนสร้างการรับรู้ข้อดีของการเดินทางด้วยพลังงานสะอาด และเพิ่มความนิยมในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทำให้จำนวนของผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตของประชากรเมือง ทางเดินเท้าและโครงข่ายทางจักรยาน และจุดจอดจักรยานบริเวณโดยรอบสถานีอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดการบูรณาการกับการโดยสารระบบรถไฟฟ้า

- แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats ; WT)

เป็นแนวทางที่ลดจุดอ่อน เพื่อลดอุปสรรคที่มีต่อโครงการ ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

- WT กายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การเดินเท้าทางจักรยาน อาคารจอดแล้วจร หรือระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นบริเวณสถานียังไม่ครบถ้วน และไม่ได้คุณภาพ สถานีรถไฟฟ้าบางแห่งไม่มีบริการเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนไปยังพื้นที่ข้างเคียง โดยเฉพาะรถหมวด 4 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการบริเวณรอบสถานีบางแห่งยังมีปัญหา ต้องการการปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น ขาดป้ายประชาสัมพันธ์ ป้ายนำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการ รวมถึงขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อสถานีกับอาคารสาธารณะหรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์ หน่วยงานรับผิดชอบเดินรถไฟฟ้าไม่ได้รับผิดชอบการให้บริการรถสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงไปยังชุมชนโดยรอบ ทางเดินเท้าและโครงข่ายทางจักรยานและจุดจอดจักรยานบริเวณโดยรอบสถานีอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดการบูรณาการกับการโดยสารระบบรถไฟฟ้า ดังนั้นการบูรณาการระหว่างหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยหน่วยงานที่กำกับดูแลระบบรถไฟฟ้า เช่น กระทรวงคมนาคม ควรมีบทบาทที่สำคัญและประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

5.4.2 รูปแบบทางเลือกแนวทางการพัฒนาและข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางให้การเดินทางหลายรูปแบบเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ

เพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างไร้รอยต่อโครงการได้คำนึงถึงการเดินทางของผู้ใช้ทุกกลุ่ม จึงได้เสนอให้มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม เช่น การปรับปรุงจุดจอดจักรยาน การปรับปรุงทางเท้า รวมถึงการติดตั้งป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ ในสถานีที่ก่อสร้างแล้วและกำลังก่อสร้างจำนวน 212 สถานี

นอกจากนี้ยังมีโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้า โครงการศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบการลงทุนของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าของพื้นที่โดยรอบสถานี อีกทั้งมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะอีกด้วย

5.5 วิสัยทัศน์

“สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับคนทุกกลุ่มเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นให้เข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและสนามบินอย่างมีประสิทธิภาพตามศักยภาพเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งอย่างยั่งยืน”

5.6 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และการขนส่งทางอากาศมีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่ม
- 2) เพื่อให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

5.7 เป้าประสงค์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินได้รับการปรับปรุง พัฒนาอย่างต่อเนื่อง รองรับการใช้งานของคนทุกกลุ่ม

5.8 พันธกิจ

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและสนามบิน มีความเพียงพอเหมาะสมและมีประสิทธิภาพอย่างยิ่งย่น

5.9 ตัวชี้วัด

- 1) ระยะเร่งด่วน มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีไม่น้อยกว่า 35 สถานี ในปี พ.ศ. 2567
- 2) ระยะสั้น มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีไม่น้อยกว่า 54 สถานี ในปี พ.ศ. 2570
- 3) ระยะกลาง มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีไม่น้อยกว่า 84 สถานี ในปี พ.ศ. 2575
- 4) ระยะยาว มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีไม่น้อยกว่า 39 สถานี ในปี พ.ศ. 2580
- 5) มีแผนงานเพื่อเพิ่มระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสถานีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปี พ.ศ. 2570

5.10 นโยบายการขับเคลื่อน

- 1) ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามแผนปฏิบัติการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบสำหรับระบบรถไฟฟ้า และสนามบินให้เป็นตามมาตรฐานอย่างเพียงพอและเหมาะสมต่อการใช้งาน
- 2) ให้กระทรวงคมนาคมติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผล และทบทวนแผนปฏิบัติการเพื่อให้การเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินตอบสนองการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางหลายรูปแบบ และผู้ใช้งานทุกกลุ่ม

5.11 ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม

- แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม

กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

กลยุทธ์ที่ 2.1 : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

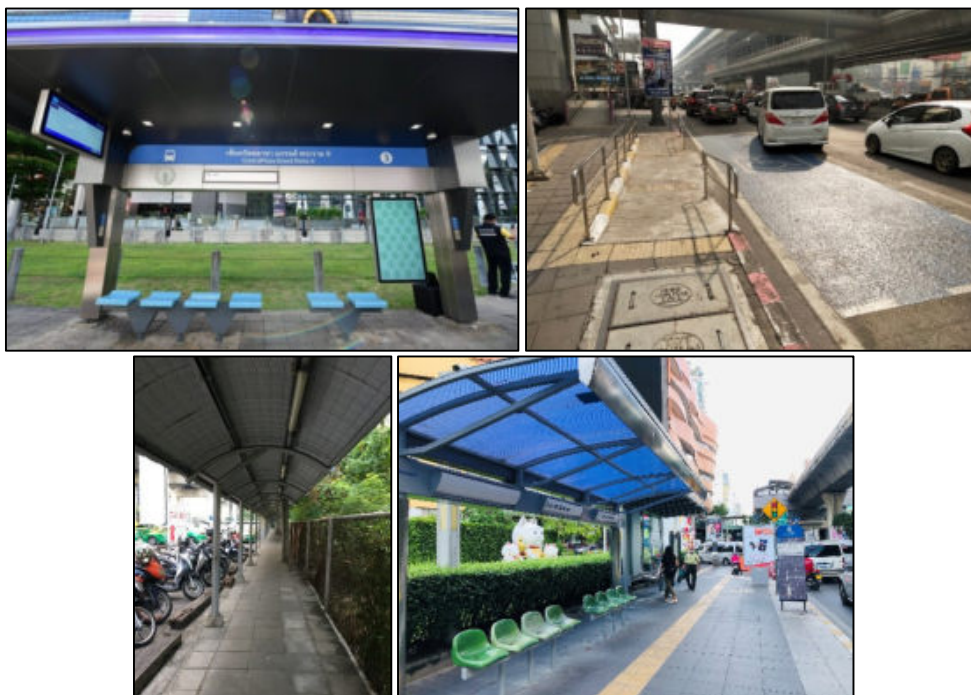
- แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

5.12 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

1) แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม

- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตกรุงเทพมหานคร
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดสมุทรปราการ
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดนนทบุรี
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดปทุมธานี
 - ได้แก่ งานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Rid รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่, งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง
 - ได้แก่ งานติดตั้งป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลสายรถโดยสาร และงานติดตั้งม้านั่ง และหลังคา ที่จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ
- โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง

- โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง
- โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-1 แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่น เพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม

2) แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้า

และสนามบิน

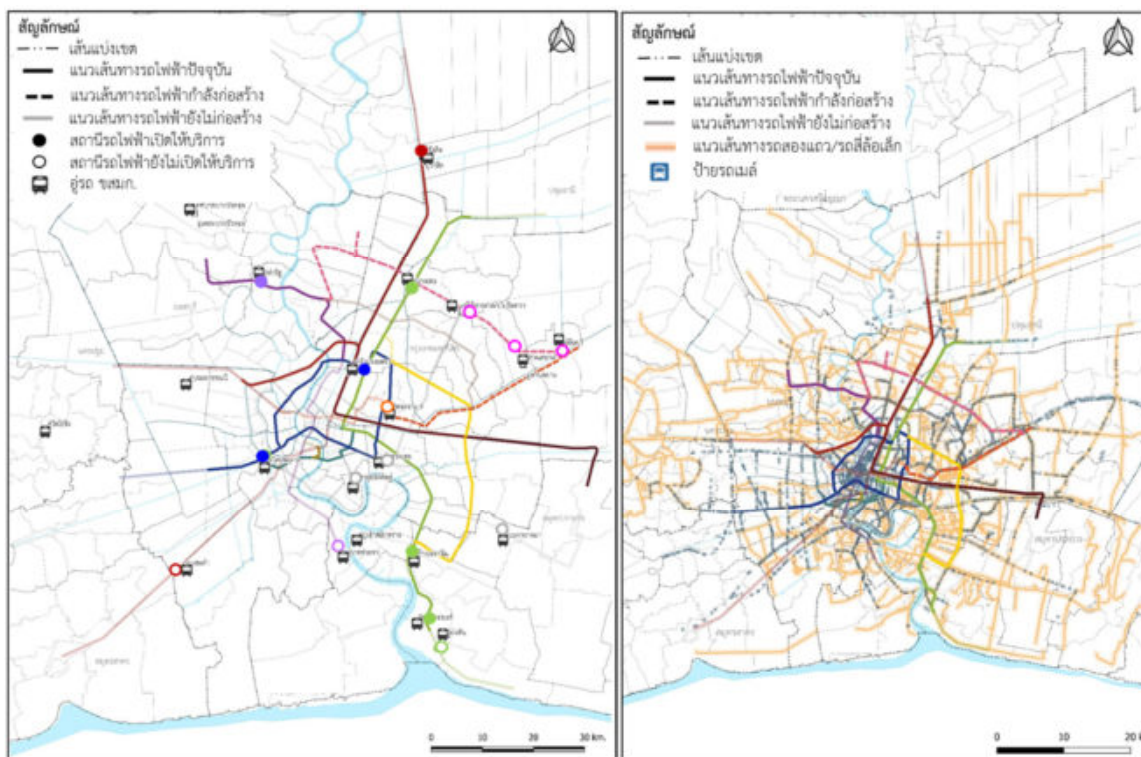
- โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร
- โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี
- โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี

- โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้มีบริการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนผังเมือง)
- โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก
- โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต
- โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง ศูนย์ราชการนนทบุรี
- โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

3) แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

- โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร
- โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ
- โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี
- โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี

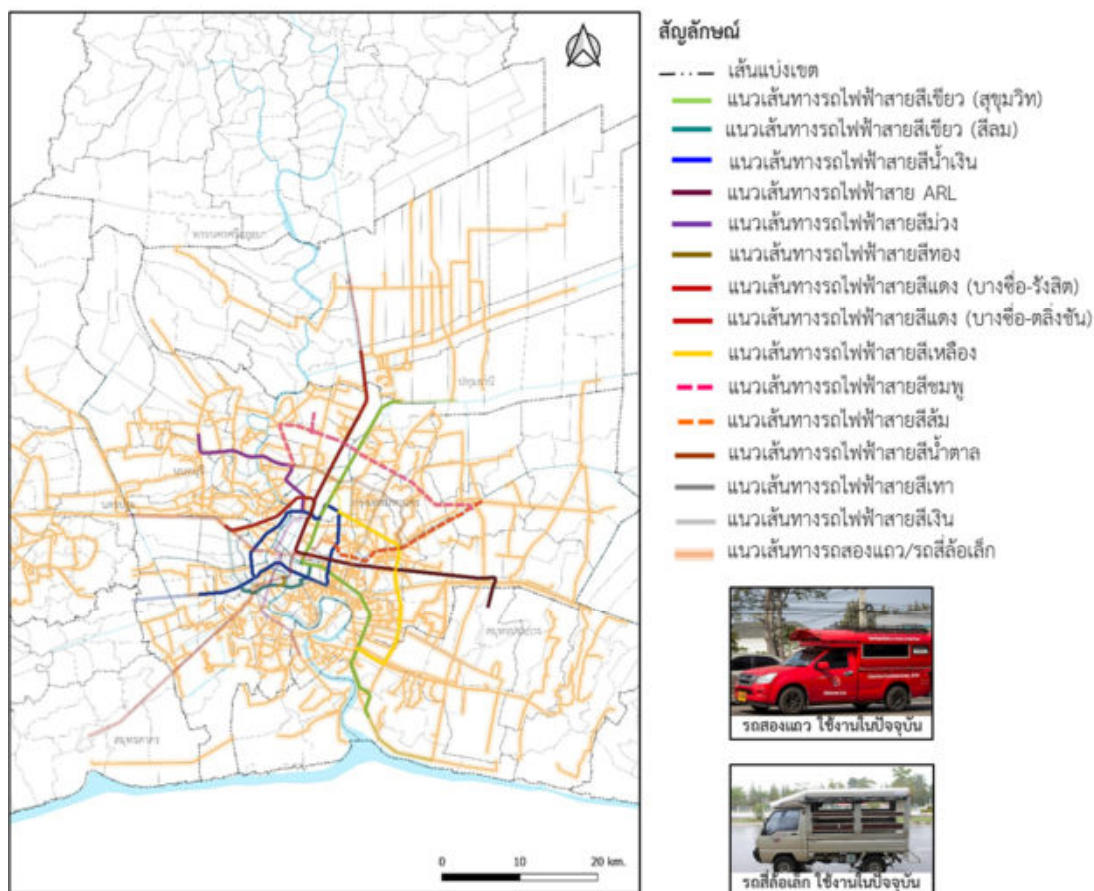
โดยในแผนงานนี้ได้มีการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรองให้ครอบคลุมพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด 381 สถานี รวบรวมข้อมูลการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เมื่อพิจารณาการให้บริการจากพื้นที่รอบจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ ในระยะ 400 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่ผู้โดยสารสามารถเดินได้ พบว่า ในปัจจุบันได้มีการให้บริการบนถนนสายหลักอย่างครอบคลุมแล้ว อีกทั้งเมื่อพิจารณาอุ้งรถ ขสมก. ซึ่งเป็นต้นทาง - ปลายทางของรถโดยสารสาธารณะในบางสาย พบว่า ตำแหน่งที่ตั้งของอุ้งรถขสมก. กระจายอยู่ในตำแหน่งต่าง ๆ โดยรอบพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างครอบคลุมแล้ว ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ ได้อย่างสะดวกและทั่วถึง ดังแสดงในรูปที่ 5.12-2



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-2 ตำแหน่งอุโมงค์ ขสมก. และจุดจอดรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำหรับพื้นที่อยู่อาศัย และแหล่งชุมชน ได้มีการให้บริการของรถสองแถวและรถสี่ล้อเล็ก ค่อนข้างครอบคลุมและเพียงพอในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 5.12-3



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

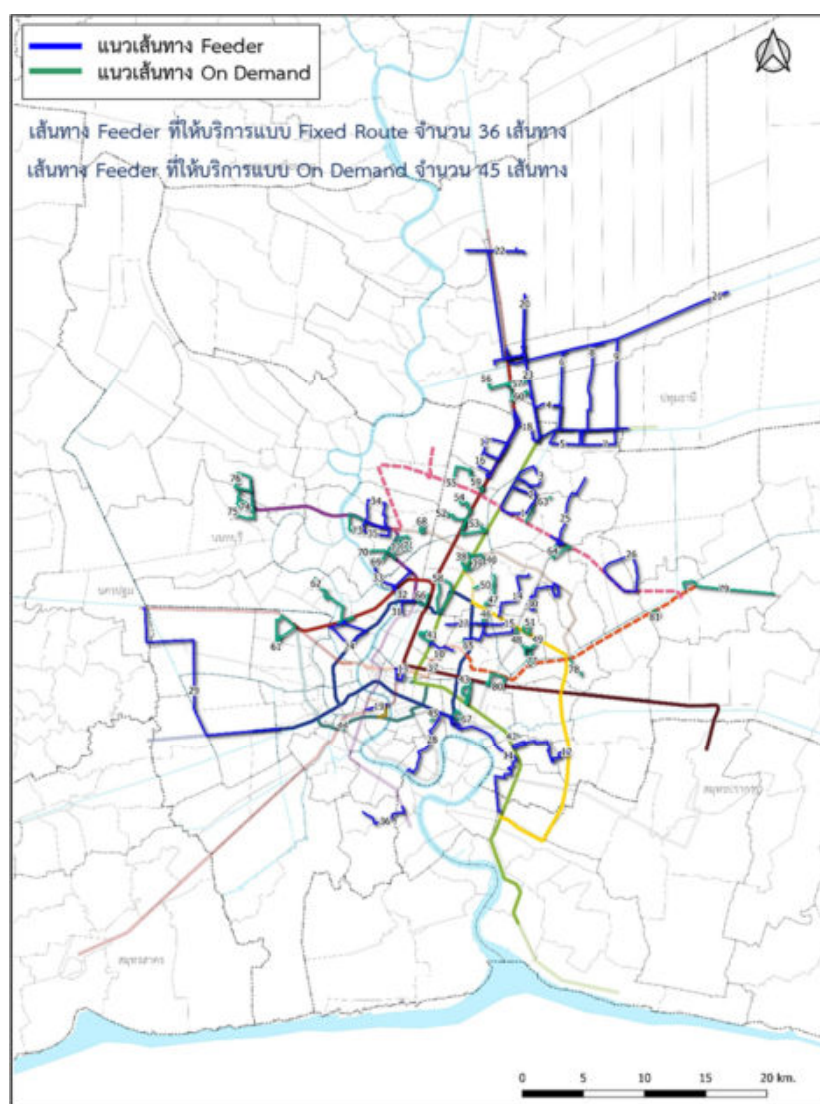
รูปที่ 5.12-3 เส้นทางการให้บริการรถหมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผลการวิเคราะห์ผังพื้นที่การให้บริการ รถสองแถว/สี่ล้อเล็ก ที่แสดงให้เห็นพื้นที่ที่ยังไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า ร่วมกับหลักการคำนวณและเกณฑ์การพิจารณาจัดเส้นทาง Feeder ซึ่งเป็นเส้นทางที่อยู่บริเวณนอกแกนเมือง (City Core) ได้เส้นทางจากการคัดเลือก ทั้งหมด 81 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 5.12-5 โดยจัดรูปแบบการเดินทางแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ 1) รูปแบบการเดินทางที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route) จำนวน 36 เส้นทาง มีจุดจอดที่แน่นอน และสามารถเรียกรถได้ตามตำแหน่งที่เหมาะสม มีเส้นทางเดินรถและตารางเวลาที่แน่นอน 2) การบริการในรูปแบบขึ้นกับผู้ใช้บริการ (On Demand) จำนวน 45 เส้นทาง รูปแบบการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน (Application) แบ่งตามโซนให้บริการ ผู้ใช้บริการที่เดินทางในเส้นทางเดียวกันหรือใกล้เคียงกันสามารถโดยสารร่วมทางกันได้ (Car sharing) ตัวอย่างรูปแบบรถที่ให้บริการดังแสดงในรูปที่ 5.12-4



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-4 ตัวอย่างรูปแบบรถที่ให้บริการ



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 5.12-5 การรวบรวมและศึกษาทบทวนเส้นทาง Feeder ของโครงการจากการคัดเลือก 81 เส้นทาง

ตารางที่ 5.12-1 เส้นทาง Feeder ที่ให้บริการแบบ Fixed Route จำนวน 36 เส้นทาง

ลำดับที่	ชื่อเส้นทางเดินรถ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	ระยะทาง ไป - กลับ (กม.)	ปีแนะนำในการผลักดันแผน
1.	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ - ถ.เทพารักษ์	เขียว (สุขุมวิท)	วัดพระศรีมหาธาตุ	7.85	ปี พ.ศ. 2568
2.	สถานีสะพานใหม่ - ถ.เทพารักษ์	เขียว (สุขุมวิท)	สะพานใหม่	5.27	ปี พ.ศ. 2568
3.	สถานีสะพานใหม่ - ถ.เพิ่มสิน	เขียว (สุขุมวิท)	สะพานใหม่	5.83	ปี พ.ศ. 2568
4.	สถานีแยกคปอ. - ถ.ลำลูกกา	เขียว (สุขุมวิท)	แยกคปอ.	10.21	ปี พ.ศ. 2568
5.	สถานีคูคต - ถ.สายไหม	เขียว (สุขุมวิท)	คูคต	7.06	ปี พ.ศ. 2568
6.	สถานีคูคต - คลองสาม	เขียว (สุขุมวิท)	คูคต	16.64	ปี พ.ศ. 2568
7.	สถานีคลองสาม - ถ.สายไหม	เขียว (สุขุมวิท)	คลองสาม	8.36	ปี พ.ศ. 2572
8.	สถานีคลองสาม - ดรีมเวิลด์	เขียว (สุขุมวิท)	คลองสาม	18.64	ปี พ.ศ. 2572
9.	สถานีคลองห้า - ถ.รังสิต นครนายก	เขียว (สุขุมวิท)	คลองห้า	20.00	ปี พ.ศ. 2572
10.	ตลาดสามเสนใน - ซอยพร้อมพรรณ	เขียว (สุขุมวิท)	สนามเป้า	8.28	ปี พ.ศ. 2568
11.	ตลาดคลองเตย - ตลาดสำโรง	เขียว (สุขุมวิท)	สำโรง	32.16	ปี พ.ศ. 2568
12.	สถานีบางจาก (สายสีเขียว สุขุมวิท) - สถานีสวนหลวง ร.9 (สายสีเหลือง)	เขียว (สุขุมวิท)	บางจาก	29.42	ปี พ.ศ. 2568
13.	สะพานกษัตริย์ศึก - แยกยมราช	เขียว (สีลม)	ยศเส	3.03	ปี พ.ศ. 2569
14.	ตลาดโชคชัย 4 - ตลาดจระเข้บัว	เหลือง	โชคชัย 4	11.24	ปี พ.ศ. 2568
15.	ตลาดนัดสำราญ - แยกช.20 มิถุนา	เหลือง	ลาดพร้าว 71	10.46	ปี พ.ศ. 2568
16.	สถานีการเคหะ - ถ.โกสุมรวมใจ	แดง (เหนือ-ใต้)	การเคหะ	6.00	ปี พ.ศ. 2568
17.	สถานีดอนเมือง - ถ.ประชาอุทิศ	แดง (เหนือ-ใต้)	ดอนเมือง	6.06	ปี พ.ศ. 2568
18.	สถานีดอนเมือง - สถานีแยกคปอ.	แดง (เหนือ-ใต้)	ดอนเมือง	29.49	ปี พ.ศ. 2568
19.	วงเวียนใหญ่ - ท่าเรือคลองสาน	แดง (เหนือ-ใต้)	วงเวียนใหญ่	3.57	ปี พ.ศ. 2578
20.	สถานีรังสิต - ัญบุรี คลอง 7	แดง (เหนือ-ใต้)	รังสิต	42.19	ปี พ.ศ. 2568
21.	สถานีรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต	แดง (เหนือ-ใต้)	รังสิต	38.91	ปี พ.ศ. 2568
22.	สถานีรังสิต - สถานีแยกคปอ. (สายสีเขียว สุขุมวิท)	แดง (เหนือ-ใต้)	รังสิต	20.02	ปี พ.ศ. 2568
23.	สถานีรังสิต - ห้างสรรพสินค้า ฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	แดง (เหนือ-ใต้)	รังสิต	14.32	ปี พ.ศ. 2568
24.	สถานีบางบำหรุ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่)	แดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	บางบำหรุ	8.12	ปี พ.ศ. 2568
25.	ตลาดออเงิน - ถ.รามอินทรา	ชมพู	วัชรพล	16.55	ปี พ.ศ. 2568
26.	รพ.นพรัตนราชธานี - ถ.ปิ่นเกล้า	ชมพู	วงแหวนรามอินทรา และนพรัตน	9.26	ปี พ.ศ. 2568
27.	ซอยอินทามะระ 11 - ซอยอากาศิรี	น้ำเงิน	สุทธิสาร	6.68	ปี พ.ศ. 2568
28.	ตลาดคลองเตย - ท่าอากาศยานประติษฐ์	น้ำเงิน	คลองเตย	16.78	ปี พ.ศ. 2568

ลำดับที่	ชื่อเส้นทางเดินรถ	สายสีรถไฟ	ชื่อสถานี	ระยะทาง ไป – กลับ (กม.)	ปีแนะนำในการ ผลักดันแผน
29.	ตลาดบางแค - ถ.พุทธมณฑลสาย 3 - ตลาดศาลายา	น้ำเงิน	บางแค	42.78	ปี พ.ศ. 2568
30.	ซอยแจ่มจันทร์ (สายสีน้ำตาล) - คริสตัล ดีไซน์ เซ็นเตอร์ (สายสีเทา)	น้ำตาล	คลองลำเจียก	10.01	ปี พ.ศ. 2571
31.	สถานีเตาปูน - รัฐสภา	สีม่วง	เตาปูน	4.86	ปี พ.ศ. 2568
32.	สถานีเตาปูน - โรงเรียนโยธินบูรณะ	สีม่วง	เตาปูน	4.96	ปี พ.ศ. 2568
33.	สถานีวงศ์สว่าง - ถ.พิบูลสงคราม	สีม่วง	วงศ์สว่าง	9.83	ปี พ.ศ. 2568
34.	สถานีบางกระสอ - ถ.นนทบุรี	สีม่วง	บางกระสอ	7.28	ปี พ.ศ. 2568
35.	สถานีบางกระสอ - ถ.เรวดี	สีม่วง	บางกระสอ	5.57	ปี พ.ศ. 2568
36.	สวนธนบุรีรมย์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี	สีม่วง	พระประแดง	10.00	ปี พ.ศ. 2570

ที่ปรึกษาเสนอ	โดย	ทศ. (2562)	เส้นทางหมวด 4 ว่างประกอบ

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-2 เส้นทาง Feeder ที่ให้บริการแบบ On Demand จำนวน 45 เส้นทาง

ลำดับที่	ชื่อเส้นทางเดินรถ	สายสีรถไฟ	ชื่อสถานี	ระยะทาง ไป – กลับ (กม.)
37.	แยกมักกะสัน - ซอยรัชฎาภิบาล	ARL	ราชปรารภ	1.38
38.	สถานีเสนานิคม - ซอยพลโยธิน 35	เขียว (สุขุมวิท)	เสนานิคม	3.56
39.	สถานีรัชโยธิน - ถ.เสนานิคม	เขียว (สุขุมวิท)	รัชโยธิน	4.57
40.	ถ.พลโยธิน - ซอยเสนานิคม 2	เขียว (สุขุมวิท)	เสนานิคม	3.58
41.	วงกลมกระทรวงการคลัง - ซอยอารีย์สัมพันธ์	เขียว (สุขุมวิท)	อารีย์	3.72
42.	สุขุมวิท - ซอยศิริพงษ์	เขียว (สุขุมวิท)	อ่อนนุช	1.66
43.	สถานีพร้อมพงษ์ - สถานีเพชรบุรี	เขียว (สุขุมวิท)	พร้อมพงษ์	7.44
44.	วัดบางสะพานนอก - วัดบางสะพานใน	เขียว (สีลม)	ตลาดพลู	1.26
45.	คลองเตย - ซอยอรุณการประสิทธิ์	เทา	ลุมพินี	2.18
46.	ซอยสไบใจ - ซอยลาดพร้าว 48	เหลือง	ภาวนา	3.94
47.	ซอยภาวนา - วัดใหม่เสนานิคม	เหลือง	ภาวนา	6.34
48.	ซอยลาดพร้าว 86 - ร.ร.บดินทรเดชา	เหลือง	ลาดพร้าว 71	4.85
49.	ซอยลาดพร้าว 112 - ร.ร.บดินทรเดชา	เหลือง	มหาไทย	4.43
50.	สถานีจันทรมุข - แยกลาดพร้าววังหิน 61	เหลือง	จันทรมุข	3.43
51.	ปากซอยลาดพร้าว 87 - ห้างฯ อิมพีเรียลเวิร์ล ลาดพร้าว	เหลือง	ลาดพร้าว 83	3.06
52.	สถานีทุ่งสองห้อง - มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต	แดง (เหนือ-ใต้)	ทุ่งสองห้อง	7.13
53.	สถานีทุ่งสองห้อง - บางบัว	แดง (เหนือ-ใต้)	ทุ่งสองห้อง	5.49

ลำดับที่	ชื่อเส้นทางเดินรถ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	ระยะทาง ไป – กลับ (กม.)
54.	สถานีทุ่งสองห้อง – ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ	แดง (เหนือ-ใต้)	ทุ่งสองห้อง	8.37
55.	สถานีหลักสี่ - ถ.พืชมงคล	แดง (เหนือ-ใต้)	หลักสี่	11.17
56.	สถานีหลักหก - ร.ร.สาธิตแห่งมหาวิทยาลัยรังสิต	แดง (เหนือ-ใต้)	หลักหก	5.64
57.	สถานีหลักหก - ถ.วิภาวดีรังสิต	แดง (เหนือ-ใต้)	หลักหก	4.54
58.	สถานีจตุจักร – สถานีหมอชิต	แดง (เหนือ-ใต้)	จตุจักร	6.98
59.	วัดหลักสี่ – หมู่บ้านชวนชื่น	แดง (เหนือ-ใต้)	หลักสี่	5.38
60.	สถานีหลักหก - ตลาดสี่มุมเมือง	แดง (เหนือ-ใต้)	หลักหก	6.72
61.	สถานีตลิ่งชัน - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถ.บรมราชชนนี)	แดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	ตลิ่งชัน	8.40
62.	สถานีบางบำหรุ - มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์	แดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	บางบำหรุ	14.50
63.	ถ.รามอินทรา - หมู่บ้านอนันต์สุขสันต์	ชมพู	ลาดปลาเค้า	8.98
64.	ปากซอยรามอินทรา 40 - ถ.นวลจันทร์	ชมพู	รามอินทรา กม.6	4.25
65.	ห้วยขวาง - ซอยนาทอง	น้ำเงิน	ห้วยขวาง	2.88
66.	สถานีบางซื่อ - ถ.ประชาชื่น 4 แยก 1	น้ำเงิน	บางซื่อ	3.04
67.	สถานีศูนย์ฯสิริกิติ์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี พระราม 4	น้ำเงิน	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	3.09
68.	ศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน - ชุมชน ประชาโนเวศน์ 3	น้ำตาล	งามวงศ์วาน 18	2.34
69.	สถานีแยกติวานนท์ - ถ.พิบูลสงคราม	ม่วง	แยกติวานนท์	6.53
70.	สถานีแยกติวานนท์ - ทำนายนนทบุรี	ม่วง	แยกติวานนท์	6.04
71.	สถานีกระทรวงสาธารณสุข - กระทรวงสาธารณสุข	ม่วง	กระทรวงสาธารณสุข	4.73
72.	สถานีกระทรวงสาธารณสุข - วิทยาลัยบรมราชธานี จ.นนทบุรี	ม่วง	กระทรวงสาธารณสุข	5.33
73.	สถานีพระนั่งเกล้า - ถ.เรวัติ	ม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า	4.70
74.	สถานีตลาดบางใหญ่ - หมู่บ้านบางใหญ่ซิตี้	ม่วง	ตลาดบางใหญ่	5.63
75.	สถานีตลาดบางใหญ่ - ถ.โยธาธิการ นนทบุรี	ม่วง	ตลาดบางใหญ่	5.90
76.	สถานีคลองบางไผ่ - หมู่บ้านบ้านบัวทอง	ม่วง	คลองบางไผ่	5.21
77.	ซอยรามคำแหง 53 - ร.ร.บดินทรเดชา	ส้ม	ม.รามคำแหง	3.56
78.	หมู่บ้านเอื้ออาทรหัวหมาก - หมู่บ้านสวนสน	ส้ม	แยกลำสาละ	3.73
79.	มีนบุรี - หมู่บ้านทองสงวน	ส้ม	แยกร่มเกล้า	16.51
80.	ถ.พระราม 9 ซอย 26 - ถ.เพชรบุรี	ส้ม	วัดพระราม 9	4.52
81.	สถานีมีนพัฒนา - ซ.รามคำแหง 166 แยก 14	ส้ม	มีนพัฒนา	1.97

ที่ปรึกษาเสนอ	โดย คจร.	ขบ. (2562)	เส้นทางหมวด 4 วางประกอบการ	ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

- โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดทำที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจบบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก

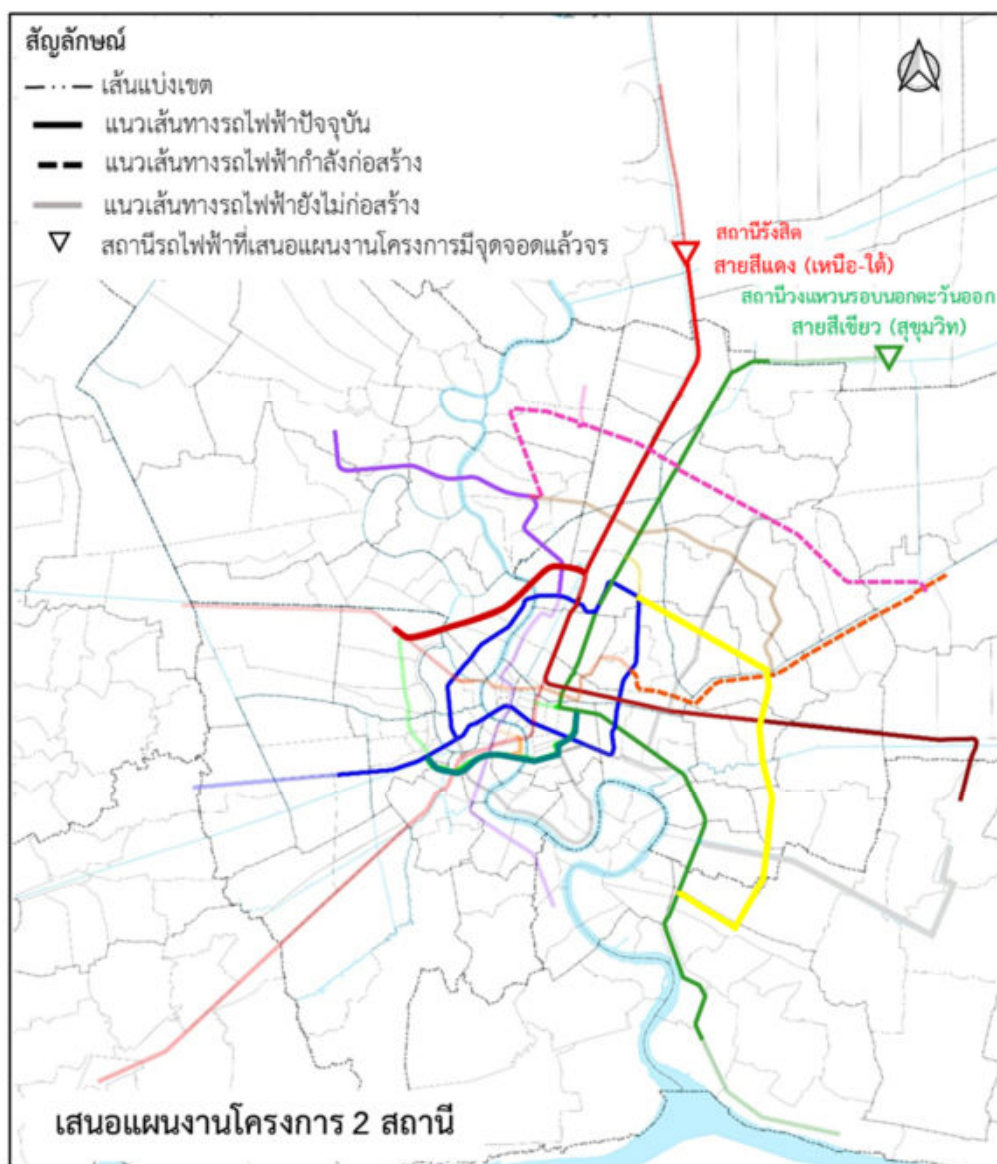
- โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดทำที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจบบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต

แผนงานนี้ได้มีการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่ควรให้มีอาคารจอดรถแล้วจบบริเวณ โดยการทบทวนจากแผนแม่บทอาคารจอดรถแล้วจบบริเวณ (ปี พ.ศ. 2561, สนข.) พิจารณาผลเปรียบเทียบระหว่างจำนวนประชากรรอบสถานีรถไฟฟ้าในรัศมีไม่เกิน 500 เมตร และผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร สถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารมากกว่าจำนวนประชากรจะถูกนำมาพิจารณาต่อดำเนินงานที่ตั้งของสถานีที่ควรเป็นสถานีปลายทางหรือเป็นจุดเชื่อมต่อของโครงข่ายคมนาคม หรือเป็นสถานีที่มีพื้นที่อรรถประโยชน์ไปยังพื้นที่ที่คาดว่าจะมีศักยภาพ ผลจากการพิจารณาสถานีที่ควรให้มีอาคารจอดรถแล้วจบบริเวณนอกเหนือจากที่มีการให้บริการอยู่ในปัจจุบันและนอกเหนือจากแผนดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของรฟม. มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5.12-3 และรูปที่ 5.12-6

ตารางที่ 5.12-3 โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำที่ดินก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจบบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

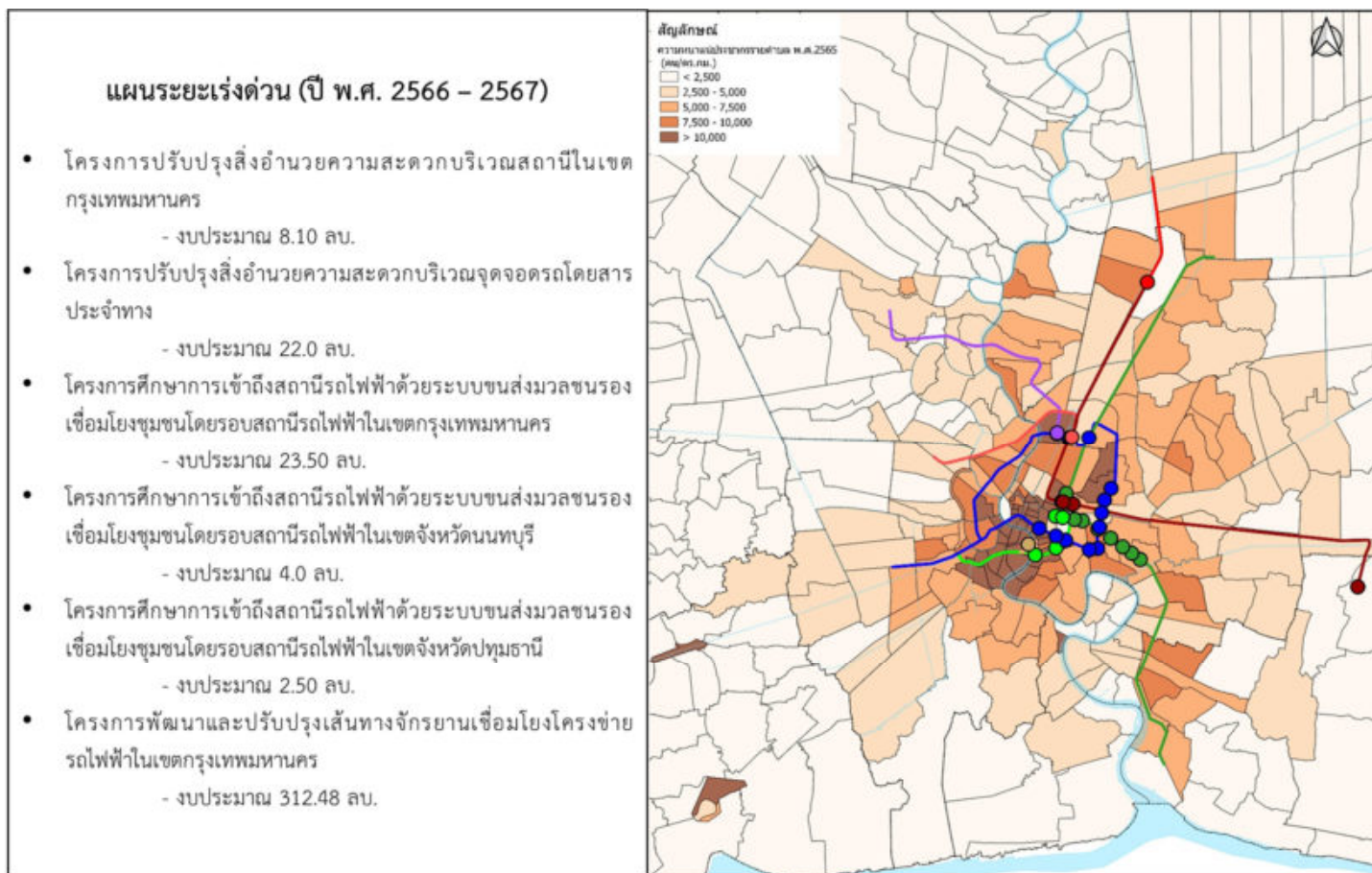
สถานี	สายรถไฟฟ้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	รายละเอียด
วงแหวนรอบนอกตะวันออก	สายสีเขียว (สุขุมวิท)	กทม./รฟม.	งบศึกษาความเหมาะสมและจัดทำที่ดิน
รังสิต	สายสีแดง (เหนือ-ใต้)	สนข./รฟท.	งบศึกษาความเหมาะสมและจัดทำที่ดิน

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



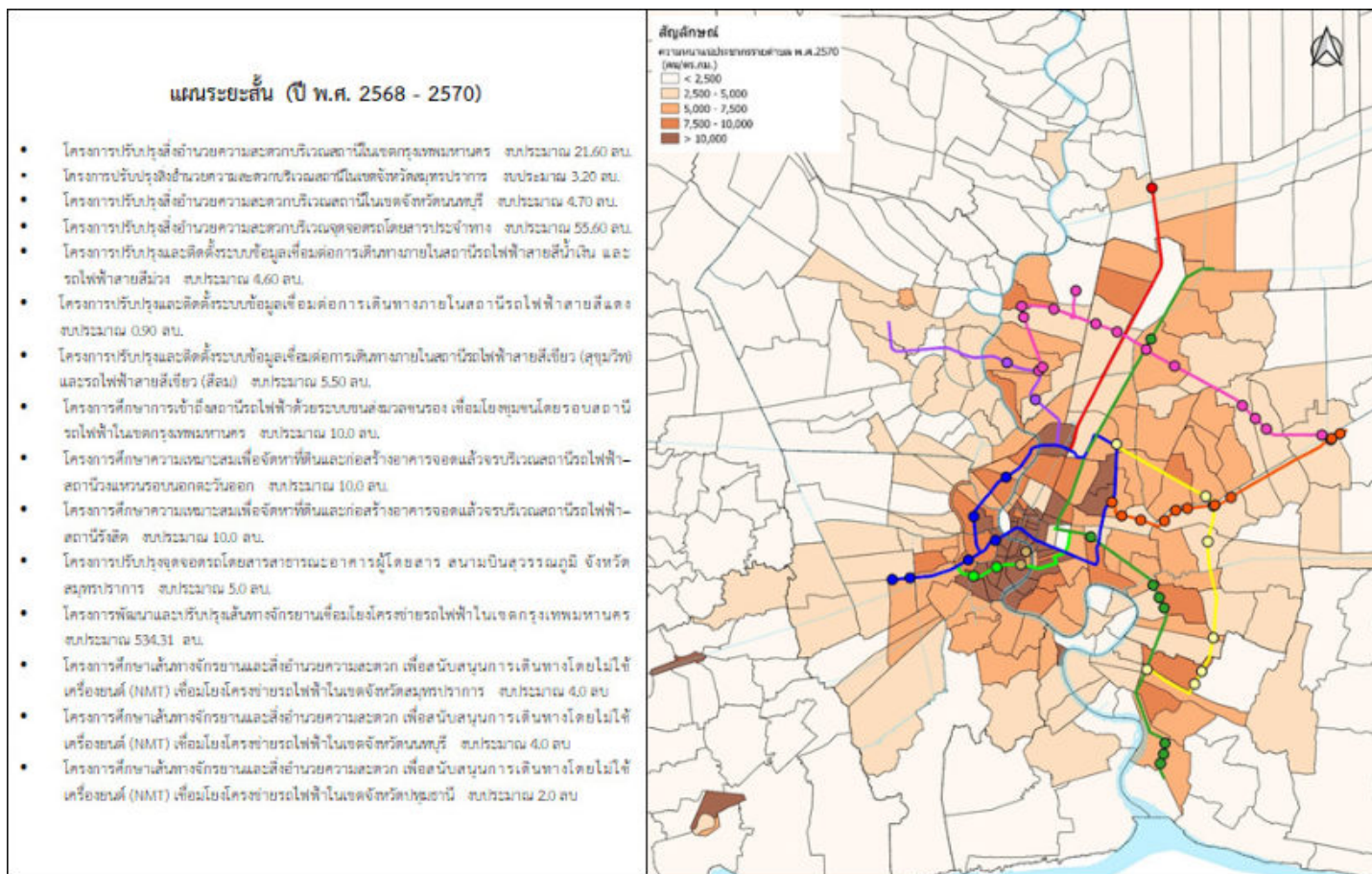
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-6 โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดหาที่ดินก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร
บริเวณสถานีรถไฟฟ้า



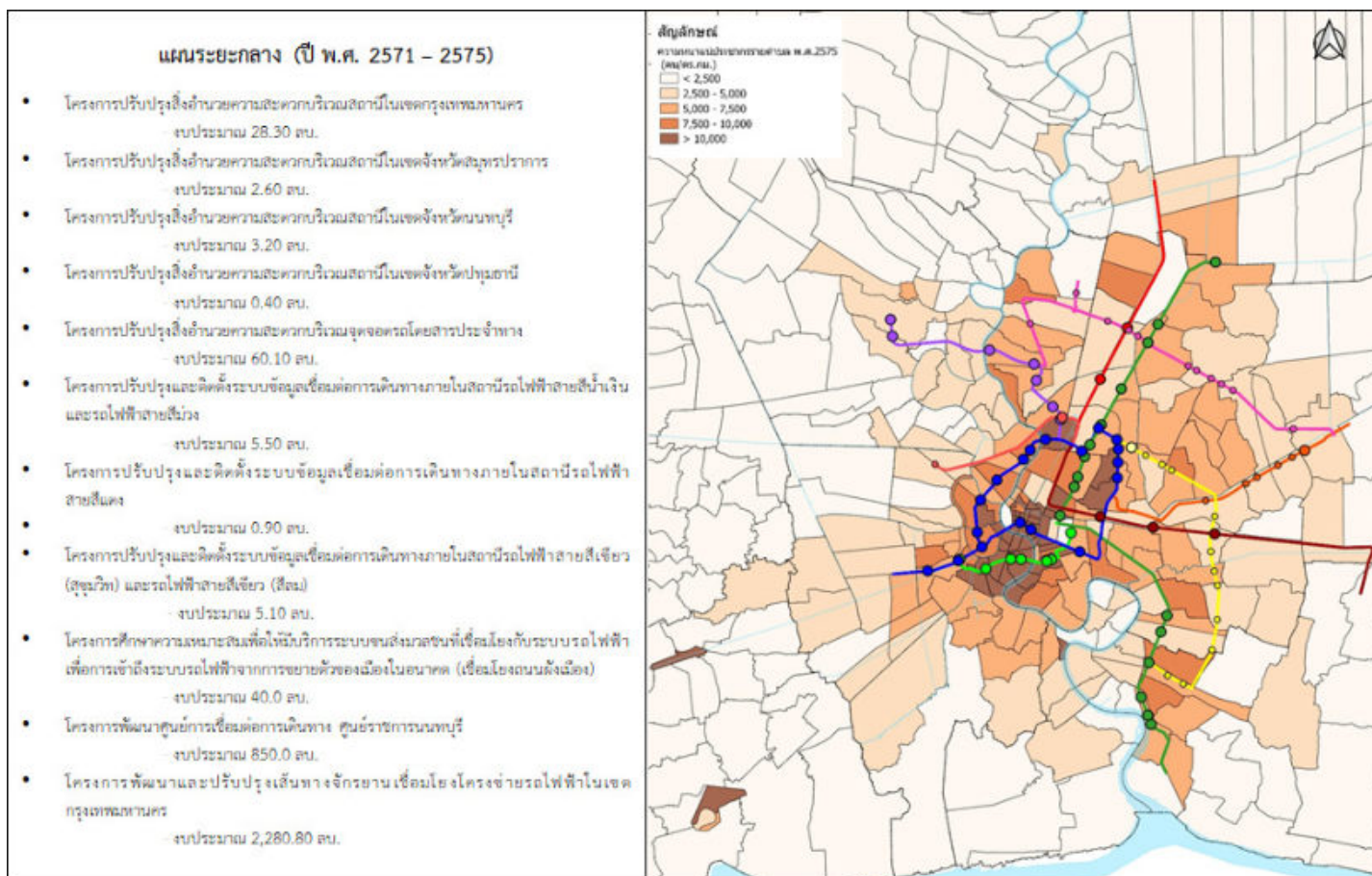
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-7 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2566 – 2567



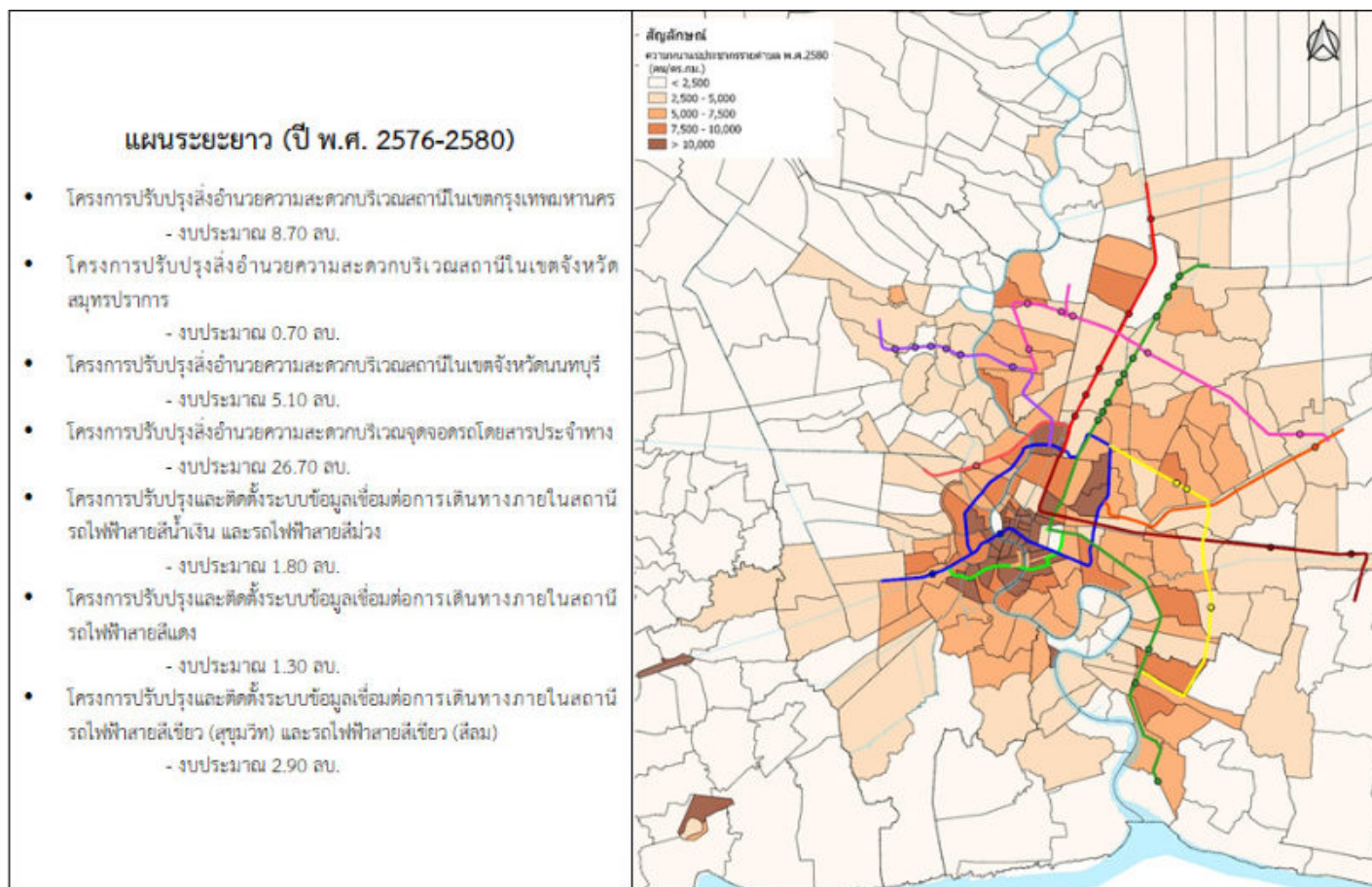
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-8 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2568 - 2570



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-9 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571 – 2575



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.12-10 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานีรถไฟตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง
 ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) สนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576 - 2580

ตารางที่ 5.12-5 แผนพัฒนาโครงข่ายสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	ระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	ระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 -2575	ระยะยาว ปี พ.ศ.2576 -2580		
กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม กำหนดไว้ 1 แผนงาน 8 โครงการ งบประมาณ 279.50 ล้านบาท							
1.1.1 แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม							
1.1.1.1 โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตกรุงเทพมหานคร		8.10 ลบ.	21.60 ลบ.	28.30 ลบ.	8.70 ลบ.	66.70 ลบ.	
1)	งานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่	1.20 ลบ. 18 สถานี	3.00 ลบ. 38 สถานี	3.70 ลบ. 47 สถานี	1.10 ลบ. 17 สถานี	8.90 ลบ. 120 สถานี	หน่วยงานหลัก - กรุงเทพมหานคร หน่วยงานสนับสนุน - ทล.
2)	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	1.20 ลบ. 21 สถานี	3.10 ลบ. 36 สถานี	4.10 ลบ. 61 สถานี	1.30 ลบ. 21 สถานี	9.70 ลบ. 139 สถานี	หน่วยงานหลัก - กรุงเทพมหานคร หน่วยงานสนับสนุน - ทล., รฟท.
3)	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง	5.80 ลบ. 21 สถานี	15.50 ลบ. 36 สถานี	20.50 ลบ. 61 สถานี	6.30 ลบ. 21 สถานี	48.10 ลบ. 139 สถานี	หน่วยงานหลัก - กรุงเทพมหานคร หน่วยงานสนับสนุน - ทล., รฟท.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	ระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	ระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 -2575	ระยะยาว ปี พ.ศ.2576 -2580		
1.1.1.2 โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดสมุทรปราการ		-	3.20 ลบ.	2.60 ลบ.	0.70 ลบ.	6.50 ลบ.	
1)	งานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่	-	0.40 ลบ. 4 สถานี	0.20 ลบ. 2 สถานี	0.10 ลบ. 1 สถานี	0.70 ลบ. 7 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดสมุทรปราการ หน่วยงานสนับสนุน - ทล.
2)	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	-	0.50 ลบ. 6 สถานี	0.40 ลบ. 5 สถานี	0.10 ลบ. 2 สถานี	1.00 ลบ. 13 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดสมุทรปราการ หน่วยงานสนับสนุน - ทล.
3)	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง	-	2.30 ลบ. 6 สถานี	2.00 ลบ. 5 สถานี	0.50 ลบ. 2 สถานี	4.80 ลบ. 13 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดสมุทรปราการ หน่วยงานสนับสนุน - ทล.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	ระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	ระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 -2575	ระยะยาว ปี พ.ศ.2576 -2580		
1.1.1.3 โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดนนทบุรี		-	4.70 ลบ.	3.20 ลบ.	5.10 ลบ.	13.0 ลบ.	
1)	งานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่	-	0.50 ลบ. 8 สถานี	0.40 ลบ. 7 สถานี	0.50 ลบ. 10 สถานี	1.40 ลบ. 25 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดนนทบุรี หน่วยงานสนับสนุน - ทล.
2)	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	-	0.70 ลบ. 8 สถานี	0.50 ลบ. 7 สถานี	0.80 ลบ. 10 สถานี	2.0 ลบ. 25 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดนนทบุรี หน่วยงานสนับสนุน - ทล.
3)	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง	-	3.50 ลบ. 8 สถานี	2.30 ลบ. 7 สถานี	3.80 ลบ. 10 สถานี	9.60 ลบ. 25 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดนนทบุรี หน่วยงานสนับสนุน - ทล.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	ระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	ระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 -2575	ระยะยาว ปี พ.ศ.2576 -2580		
1.1.1.4 โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดปทุมธานี		-	-	0.40 ลบ.	-	0.40 ลบ.	
1)	งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด	-	-	0.10 ลบ. 1 สถานี	-	0.10 ลบ. 1 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดปทุมธานี หน่วยงานสนับสนุน - ทล.
2)	งานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง	-	-	0.30 ลบ. 1 สถานี	-	0.30 ลบ. 1 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดปทุมธานี หน่วยงานสนับสนุน - ทล.
1.1.1.5 โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง		22.0 ลบ.	55.60 ลบ.	60.10 ลบ.	26.70 ลบ.	164.40 ลบ.	
1)	งานติดตั้งป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลสายรถโดยสาร	0.20 ลบ. 14 สถานี	0.80 ลบ. 53 สถานี	0.80 ลบ. 54 สถานี	0.40 ลบ. 29 สถานี	2.20 ลบ. 150 สถานี	หน่วยงานหลัก - ขสมก. หน่วยงานสนับสนุน - กทม., ทล.,
2)	งานติดตั้งม้านั่ง และหลังคา ที่จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ	21.80 ลบ. 23 สถานี	54.80 ลบ. 53 สถานี	59.30 ลบ. 62 สถานี	26.30 ลบ. 28 สถานี	162.20 ลบ. 166 สถานี	หน่วยงานหลัก - ขสมก. หน่วยงานสนับสนุน - กทม., ทล.,

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	ระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	ระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 - 2575	ระยะยาว ปี พ.ศ.2576 - 2580		
1.1.1.6	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายใน สถานีรถไฟสายสีน้ำเงิน และรถไฟสายสีม่วง	-	4.60 ลบ. 21 สถานี	5.50 ลบ. 25 สถานี	1.80 ลบ. 8 สถานี	11.90 ลบ. 54 สถานี	หน่วยงานหลัก - รฟม.
1.1.1.7	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายใน สถานีรถไฟสายสีแดง (เหนือ-ใต้) และรถไฟสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	-	0.90 ลบ. 4 สถานี	0.90 ลบ. 4 สถานี	1.30 ลบ. 6 สถานี	3.10 ลบ. 14 สถานี	หน่วยงานหลัก - รฟท.
1.1.1.8	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายใน สถานีรถไฟสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟสายสีเขียว (สีลม)	-	5.50 ลบ. 25 สถานี	5.10 ลบ. 23 สถานี	2.90 ลบ. 13 สถานี	13.50 ลบ. 61 สถานี	หน่วยงานหลัก - กรุงเทพมหานคร

กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กำหนดไว้ 1 แผนงาน 8 โครงการ งบประมาณ 955 ล้านบาท							
1.2.1 แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟและสนามบิน							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	ระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	ระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 -2575	ระยะยาว ปี พ.ศ.2576 -2580		
1.2.1.1	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร	23.50 ลบ.	10.0 ลบ.	-	-	33.50 ลบ.	หน่วยงานหลัก - กรุงเทพมหานคร หน่วยงานสนับสนุน - กรมการขนส่งทางบก
1.2.1.2	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟในเขตจังหวัดนนทบุรี	4.0 ลบ.	-	-	-	4.0 ลบ.	หน่วยงานหลัก - จังหวัดนนทบุรี หน่วยงานสนับสนุน - กรมการขนส่งทางบก
1.2.1.3	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟในเขตจังหวัดปทุมธานี	2.50 ลบ.	-	-	-	2.50 ลบ.	หน่วยงานหลัก - จังหวัดปทุมธานี หน่วยงานสนับสนุน - กรมการขนส่งทางบก
1.2.1.4	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้บริการระบบขนส่งมวลชนที่ เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัว ของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนผังเมือง)	-	-	40.0 ลบ.	-	40.0 ลบ.	หน่วยงานหลัก - กรมการขนส่งทางบก หน่วยงานสนับสนุน - กรมโยธาธิการและผังเมือง, ขสมก.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	ระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	ระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 -2575	ระยะยาว ปี พ.ศ.2576 -2580		
1.2.1.5	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก	-	10.0 ลบ.	-	-	10.0 ลบ.	หน่วยงานหลัก - กทม./รฟม. หน่วยงานสนับสนุน - จังหวัดปทุมธานี, ทล.
1.2.1.6	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต	-	10.0 ลบ.	-	-	10.0 ลบ.	หน่วยงานหลัก - รฟท. หน่วยงานสนับสนุน - จังหวัดปทุมธานี
1.2.1.7	โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง ศูนย์ราชการนนทบุรี	-	-	850.0 ลบ.	-	850.0 ลบ.	หน่วยงานหลัก - จังหวัดนนทบุรี หน่วยงานสนับสนุน - กรมธนารักษ์, รฟม., ทล., ขบ.
1.2.1.8	โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ	-	5.0 ลบ.	-	-	5.0 ลบ.	หน่วยงานหลัก - ทอท. หน่วยงานสนับสนุน - ขบ., ขสมก.

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่							
กลยุทธ์ที่ 2.1 : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กำหนดไว้ 1 แผนงาน 4 โครงการ งบประมาณ 3,137.60 ล้านบาท							
2.1.1 แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ							
ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ระยะการพัฒนา				งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2566 - 2567	แผนระยะสั้น ปี พ.ศ.2568 - 2570	แผนระยะกลาง ปี พ.ศ.2571 -2575	แผนระยะยาว ปี พ.ศ.2576 -2580		
2.1.1.1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร	312.48 ลบ.	534.31 ลบ.	2,280.80 ลบ.	-	3,127.59 ลบ.	หน่วยงานหลัก - กรุงเทพมหานคร หน่วยงานสนับสนุน - ทล., รฟท.
2.1.1.2	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	-	4.0 ลบ. 30 สถานี	-	-	4.0 ลบ. 30 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดสมุทรปราการ
2.1.1.3	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี	-	4.0 ลบ. 28 สถานี	-	-	4.0 ลบ. 28 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดนนทบุรี
2.1.1.4	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี	-	2.0 ลบ. 11 สถานี	-	-	2.0 ลบ. 11 สถานี	หน่วยงานหลัก - จังหวัดปทุมธานี

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รวมงบประมาณที่ใช้ในแผนระยะเร่งด่วน เท่ากับ 372.58 ล้านบาท
รวมงบประมาณที่ใช้ในแผนระยะสั้น เท่ากับ 675.41 ล้านบาท
รวมงบประมาณที่ใช้ในแผนระยะกลาง เท่ากับ 3,276.90 ล้านบาท
รวมงบประมาณที่ใช้ในแผนระยะยาว เท่ากับ 47.20 ล้านบาท
รวมเป็นงบประมาณทั้งสิ้น เท่ากับ 4,372.09 ล้านบาท

ตารางที่ 5.12-6 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
โครงการ 1.1	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตกรุงเทพมหานคร				
หลักการและเหตุผล : การให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นระบบรางที่สำคัญในการเดินทางของคนทุกกลุ่ม					
วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมือง โดยปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	8.10 ลบ.	21.60 ลบ.	28.30 ลบ.	8.70 ลบ.	66.70 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● กรุงเทพมหานคร				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมทางหลวง ● การรถไฟแห่งประเทศไทย				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-7 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
โครงการ 1.2	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดสมุทรปราการ				
หลักการและเหตุผล : การให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นระบบรางที่สำคัญในการเดินทางของคนทุกกลุ่ม					
วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมือง โดยปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	3.20 ลบ.	2.60 ลบ.	0.70 ลบ.	6.50 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดสมุทรปราการ				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมทางหลวง				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-8 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
โครงการ 1.3	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดนนทบุรี				
หลักการและเหตุผล : การให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี โดยมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นระบบรางที่สำคัญในการเดินทางของคนทุกกลุ่ม					
วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมือง โดยปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง ในเขตจังหวัดนนทบุรี					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	4.70 ลบ.	3.20 ลบ.	5.10 ลบ.	13.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดนนทบุรี				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมทางหลวง				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-9 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
โครงการ 1.4	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดปทุมธานี				
หลักการและเหตุผล : การให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี โดยมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นระบบรางที่สำคัญในการเดินทางของคนทุกกลุ่ม					
วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่มโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมือง โดยปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง ในเขตจังหวัดปทุมธานี					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	-	0.40 ลบ.	-	0.40 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดปทุมธานี				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมทางหลวง				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-10 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ต้องการเข้าใช้งานสถานีรถไฟฟ้า				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่นเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
โครงการ 1.5	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง				
หลักการและเหตุผล : เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมือง เชื่อมต่อระบบขนส่งต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้เดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร					
วัตถุประสงค์ : การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าในบริเวณสถานีที่มีศักยภาพ โดยปรับปรุงงานติดตั้งป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสาร และข้อมูลสายรถโดยสาร และงานติดตั้งม้านั่ง และหลังคา ที่จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	22.0 ลบ.	55.60 ลบ.	60.10 ลบ.	26.70 ลบ.	164.40 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-11 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารให้ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบสถานี				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ				
โครงการ 1.6	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง				
หลักการและเหตุผล : ระบบการให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้โดยสารมีความสำคัญ เนื่องจากจะทำให้ผู้โดยสารทราบถึงระบบขนส่งสาธารณะและสถานีที่สำคัญที่อยู่โดยรอบ สามารถวางแผนการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าได้ ป้ายดิจิทัลสามารถแสดงข้อมูลที่หลากหลายแก่ผู้เดินทาง อาทิ ระบบขนส่งสาธารณะและสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง วิธีและเส้นทางที่ต้องการเดินทาง ภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบการให้ข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทางแก่ผู้โดยสารที่ทันสมัยให้แก่ผู้เดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	4.60 ลบ.	5.50 ลบ.	1.80 ลบ.	11.90 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● -				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-12 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารให้ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบสถานี				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ				
โครงการ 1.6	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)				
หลักการและเหตุผล : ระบบการให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้โดยสารมีความสำคัญ เนื่องจากจะทำให้ผู้โดยสารทราบถึงระบบขนส่งสาธารณะและสถานีที่สำคัญที่อยู่โดยรอบ สามารถวางแผนการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าได้ ป้ายดิจิทัลสามารถแสดงข้อมูลที่หลากหลายแก่ผู้เดินทาง อาทิ ระบบขนส่งสาธารณะและสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง วิธีและเส้นทางที่ต้องการเดินทาง ภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบการให้ข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทางแก่ผู้โดยสารที่ทันสมัยให้แก่ผู้เดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) และรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	0.90 ลบ.	0.90 ลบ.	1.30 ลบ.	3.10 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● การรถไฟแห่งประเทศไทย				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● -				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-13 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารให้ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบสถานี				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ				
โครงการ 1.6	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)				
หลักการและเหตุผล : ระบบการให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้โดยสารมีความสำคัญ เนื่องจากจะทำให้ผู้โดยสารทราบถึงระบบขนส่งสาธารณะและสถานีที่สำคัญที่อยู่โดยรอบ สามารถวางแผนการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าได้ ป้ายดิจิทัลสามารถแสดงข้อมูลที่หลากหลายแก่ผู้เดินทาง อาทิ ระบบขนส่งสาธารณะและสถานีที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียง วิธีและเส้นทางที่ต้องการเดินทาง ภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบการให้ข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทางแก่ผู้โดยสารที่ทันสมัยให้แก่ผู้เดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	5.50 ลบ.	5.10 ลบ.	2.90 ลบ.	13.50 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● กรุงเทพมหานคร				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● -				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-14 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้าสู่ระบบราง และเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบ feeder				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน				
โครงการ 1.1	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร				
หลักการและเหตุผล : ด้วยข้อจำกัดของระบบรางที่ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชนได้อย่างครอบคลุม จึงควรมีระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งยังเป็นการบูรณาการการขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางราง ทางถนน และทางน้ำ เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรอง และเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าในบริเวณที่มีศักยภาพและไม่มีรถสาธารณะหมวด 4 ให้บริการ เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	23.50 ลบ.	10.0 ลบ.	-	-	33.50 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● กรุงเทพมหานคร				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมการขนส่งทางบก				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-15 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้าสู่ระบบราง และเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเข้าถึงสถานีรถไฟด้วยระบบ feeder				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟและสนามบิน				
โครงการ 1.1	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟในเขตจังหวัดนนทบุรี				
หลักการและเหตุผล : ด้วยข้อจำกัดของระบบรางที่ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชนได้อย่างครอบคลุม จึงควรมีระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งยังเป็นการบูรณาการการขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางราง ทางถนน และทางน้ำ เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟในเขตจังหวัดนนทบุรี					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรอง และเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าในบริเวณที่มีศักยภาพและไม่มีรถสาธารณะหมวด 4 ให้บริการ เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟในเขตจังหวัดนนทบุรี					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	4.0 ลบ.	-	-	-	4.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดนนทบุรี				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมการขนส่งทางบก				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-16 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้าสู่ระบบราง และเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบ feeder				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน				
โครงการ 1.1	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี				
หลักการและเหตุผล : ด้วยข้อจำกัดของระบบรางที่ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชนได้อย่างครอบคลุม จึงควรมีระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งยังเป็นการบูรณาการการขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางราง ทางถนน และทางน้ำ เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรอง และเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่เดินทางเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าในบริเวณที่มีศักยภาพและไม่มีรถสาธารณะหมวด 4 ให้บริการ เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	2.50 ลบ.	-	-	-	2.50 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดปทุมธานี				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมการขนส่งทางบก				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-17 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	เพื่อเต็มเต็มความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะบนถนนผังเมืองที่ตัดใหม่				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน				
โครงการ 1.2	โครงการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนผังเมือง)				
หลักการและเหตุผล : เนื่องจากถนนผังเมืองเป็นโครงการในอนาคต ที่ภาครัฐได้มีการวางแผนไว้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายคมนาคม นอกเหนือจากที่ถนนผังเมืองสามารถรองรับการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคลแล้ว ยังควรมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการควบคู่ไปด้วย ดังนั้นจึงควรมีการวางแผนระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมไปยังถนนผังเมืองที่ตัดใหม่ อันจะเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนเชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าให้บริการบนถนนผังเมืองที่ตัดใหม่					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	-	40.0 ลบ.	-	40.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	- กรมโยธาธิการและผังเมือง - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-18 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้า				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน				
โครงการ 1.3	โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดหาที่ดินก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก				
หลักการและเหตุผล : อาคารจอดแล้วจรเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาจราจรโดยจัดให้มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่เดินทางเป็นประจำจากชานเมืองเข้ามาในเมือง ซึ่งนอกจากอาคารจอดแล้วจรจะช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าแล้ว ยังช่วยลดปริมาณรถยนต์จากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง อันเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรอีกทางหนึ่ง ดังนั้น การจัดเตรียมอาคารจอดแล้วจรในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพจึงควรมีการศึกษาถึงความเหมาะสมและจัดหาที่ดิน เพื่อที่จะนำไปสู่การก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบต่อไป					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีอาคารจอดแล้วจรให้บริการที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพ ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้าเดินทางภายในเมือง โดยมีสถานีเป้าหมาย ได้แก่ ● สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	10.0 ลบ.	-	-	10.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● กรุงเทพมหานคร ● การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดปทุมธานี ● กรมทางหลวง				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-19 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

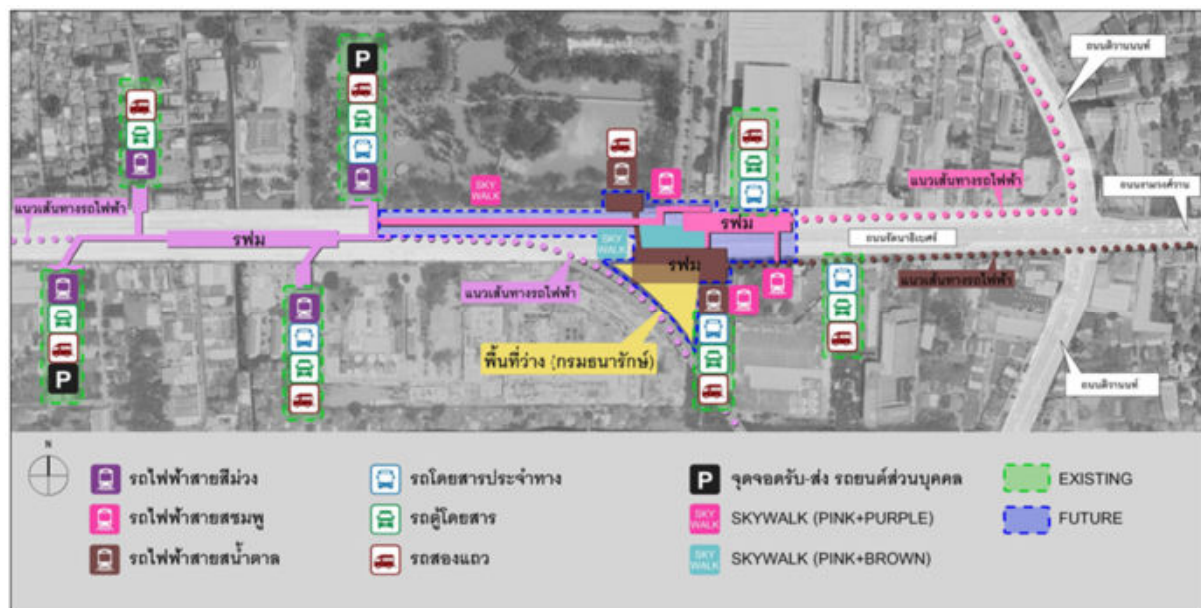
ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้า				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน				
โครงการ 1.3	โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดหาที่ดินก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต				
หลักการและเหตุผล : อาคารจอดแล้วจรเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาจราจรโดยจัดให้มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่เดินทางเป็นประจำจากชานเมืองเข้ามาในเมือง ซึ่งนอกจากอาคารจอดแล้วจรจะช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าแล้ว ยังช่วยลดปริมาณรถยนต์จากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง อันเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรอีกทางหนึ่ง ดังนั้น การจัดเตรียมอาคารจอดแล้วจรในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพจึงควรมีการศึกษาถึงความเหมาะสมและจัดหาที่ดิน เพื่อที่จะนำไปสู่การก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบต่อไป					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีอาคารจอดแล้วจรให้บริการที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพ ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้าเดินทางภายในเมือง โดยมีสถานีเป้าหมาย ได้แก่ ● สถานีรังสิต					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	10.0 ลบ.	-	-	10.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● การรถไฟแห่งประเทศไทย				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดปทุมธานี				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-20 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี และส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน				
โครงการ 1.4	โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง ศูนย์ราชการนนทบุรี				
หลักการและเหตุผล : บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรีมีที่ดินทั้งประเภทสถาบันราชการ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และมีที่ดินประเภทพาณิชยกรรมล้อมรอบ จึงทำให้เกิดปริมาณการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่มาก เกิดปัญหาการจราจรติดขัดสูง นอกจากนี้บริเวณดังกล่าวจะมีรถไฟฟ้าผ่าน 3 เส้นทาง คือรถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีชมพู และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จึงมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีการพัฒนาศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	-	850.0 ลบ.	-	850.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดนนทบุรี				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมธนารักษ์ ● การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ● กรมทางหลวง ● กรมการขนส่งทางบก				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ตารางที่ 5.13-21 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศที่มากขึ้น และเป็นทางเลือกการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานหลักของประเทศ				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สถานีรถไฟและสนามบิน				
โครงการ 1.5	โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ				
หลักการและเหตุผล : เนื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิได้มีการจัดเตรียม Bus Terminal ไว้บริเวณพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่สนามบินฯ ส่งผลให้ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางระหว่างอาคารผู้โดยสารและ Bus Terminal โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถประจำทางไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร เพื่อปรับปรุงและเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ โดยเป็นการส่งเสริมและเพิ่มทางเลือกการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อการเดินทางทั้งในและต่างประเทศ จึงควรได้รับการพิจารณาจัดให้มีศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางแห่งใหม่ใกล้อาคารผู้โดยสารเพื่อส่งเสริมการเดินทางเข้าสู่สนามบินด้วยระบบขนส่งสาธารณะ					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีแผนการพัฒนาศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางแห่งใหม่ที่เหมาะสม สนามบินสุวรรณภูมิ					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	5.0 ลบ.	-	-	5.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● กรมการขนส่งทางบก ● องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ตารางที่ 5.12-22 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ 2.1 : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	ได้แนวทางการจัดเตรียมเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้า				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ				
โครงการ 1.1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร				
หลักการและเหตุผล : ในปัจจุบัน รูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางในเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางในระยะสั้นเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ โดยรูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ที่สำคัญได้แก่ การใช้จักรยาน ดังนั้น เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ จึงควรมีการวางแผนโครงข่ายเส้นทางจักรยาน และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานและมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ที่จอดจักรยาน การเพิ่มร่มเงาที่ทางเท้า เพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานเข้าถึงสถานีรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	312.48 ลบ.	534.31 ลบ.	2,280.80 ลบ.	-	3,127.59 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● กรุงเทพมหานคร				
หน่วยงานสนับสนุน ที่รับผิดชอบ	● การรถไฟแห่งประเทศไทย ● กรมทางหลวง				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-23 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ 2.1 : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	ได้แนวทางการจัดเตรียมเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้า				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ				
โครงการ 1.1	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ				
หลักการและเหตุผล : ในปัจจุบัน รูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางในเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางในระยะสั้นเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ โดยรูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ที่สำคัญได้แก่ การใช้จักรยาน ดังนั้น เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟ จึงควรมีการวางแผนโครงข่ายเส้นทางจักรยาน และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟในเขตจังหวัดสมุทรปราการ					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานและมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ที่จอดจักรยาน การเพิ่มร่มเงาที่ทางเท้า เพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานเข้าถึงสถานีรถไฟในเขตจังหวัดสมุทรปราการ					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	4.0 ลบ.	-	-	4.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดสมุทรปราการ				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-24 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ 2.1 : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	ได้แนวทางการจัดเตรียมเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์เชื่อมโยงโครงการรถไฟฟ้า				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ				
โครงการ 1.1	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี				
หลักการและเหตุผล : ในปัจจุบัน รูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางในเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางในระยะสั้นเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า โดยรูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ที่สำคัญได้แก่ การใช้จักรยาน ดังนั้น เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า จึงควรมีการวางแผนโครงข่ายเส้นทางจักรยาน และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี					
วัตถุประสงค์ : เพื่อให้มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานและมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ที่จอดจักรยาน การเพิ่มร่มเงาที่ทางเท้า เพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	4.0 ลบ.	-	-	4.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดนนทบุรี				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ 5.12-25 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

ยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่				
กลยุทธ์	กลยุทธ์ 2.1 : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
เป้าประสงค์	ได้แนวทางการจัดเตรียมเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์เชื่อมโยงโครงการรถไฟฟ้า				
แผนงาน 1	แผนงานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ				
โครงการ 1.1	โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี				
หลักการและเหตุผล :					
ในปัจจุบัน รูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางในเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางในระยะสั้นเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า โดยรูปแบบการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ที่สำคัญได้แก่ การใช้จักรยาน ดังนั้น เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า จึงควรมีการวางแผนโครงข่ายเส้นทางจักรยาน และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี					
วัตถุประสงค์ :					
เพื่อให้มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานและมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ที่จอดจักรยาน การเพิ่มร่มเงาที่ทางเท้า เพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี					
งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566-2567	ระยะสั้น พ.ศ. 2568-2570	ระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	ระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	รวม
	-	2.0 ลบ.	-	-	2.0 ลบ.
หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ	● จังหวัดปทุมธานี				

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

5.13 ผลที่ได้จากการดำเนินโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

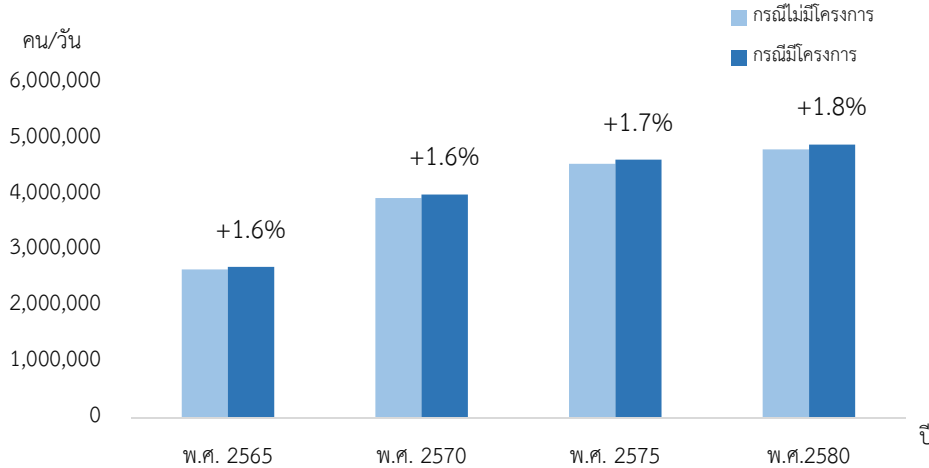
การวิเคราะห์ผลที่ได้จากการดำเนินโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จะพิจารณาจากปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากความสะดวกในการเชื่อมต่อ การเดินทางของผู้เดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้น ผลจากการวิเคราะห์แสดงดังตารางที่ 5.13-1 และ รูปที่ 5.13-1

ตารางที่ 5.13-1 ผลเปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้า	ปริมาณผู้โดยสาร กรณีไม่มีโครงการ (คนต่อวัน)			ปริมาณผู้โดยสาร กรณีมีโครงการ (คนต่อวัน)		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ.2580	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ.2580
สายสีแดง (เหนือ-ใต้)	137,209	133,887	241,741	145,879	143,182	253,727
สายสีชมพู	126,702	142,728	153,905	131,310	147,451	159,464
สายสีม่วง	220,812	231,587	235,053	223,041	235,022	239,521
สายสีเหลือง	115,468	134,541	137,498	118,650	138,129	141,750
สายสีเขียว (สุขุมวิท)	514,033	636,330	648,484	517,779	641,600	654,565
สายสีเขียว (สีลม)	239,932	242,644	242,855	240,377	243,261	243,646
สายสีเทา	190,389	214,240	214,328	191,781	215,839	216,028
สายสีน้ำเงิน	564,703	624,455	610,883	576,203	637,296	623,711
สายสีส้ม	216,133	225,398	241,531	218,241	228,716	245,161
สายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	68,010	58,347	61,250	68,507	59,254	62,250
airport link	58,402	55,456	56,815	61,802	58,638	60,224
สายสีทอง	30,586	34,013	38,420	30,873	34,343	38,818
สายสีน้ำตาล	77,845	90,223	97,767	78,163	91,261	98,911
สายสีเงิน	47,761	59,029	67,782	48,134	59,504	68,338
รวม	2,607,985	2,882,878	3,048,312	2,650,741	2,933,497	3,106,115
ผลเปรียบเทียบ				+1.6%	+1.7%	+1.8%

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า

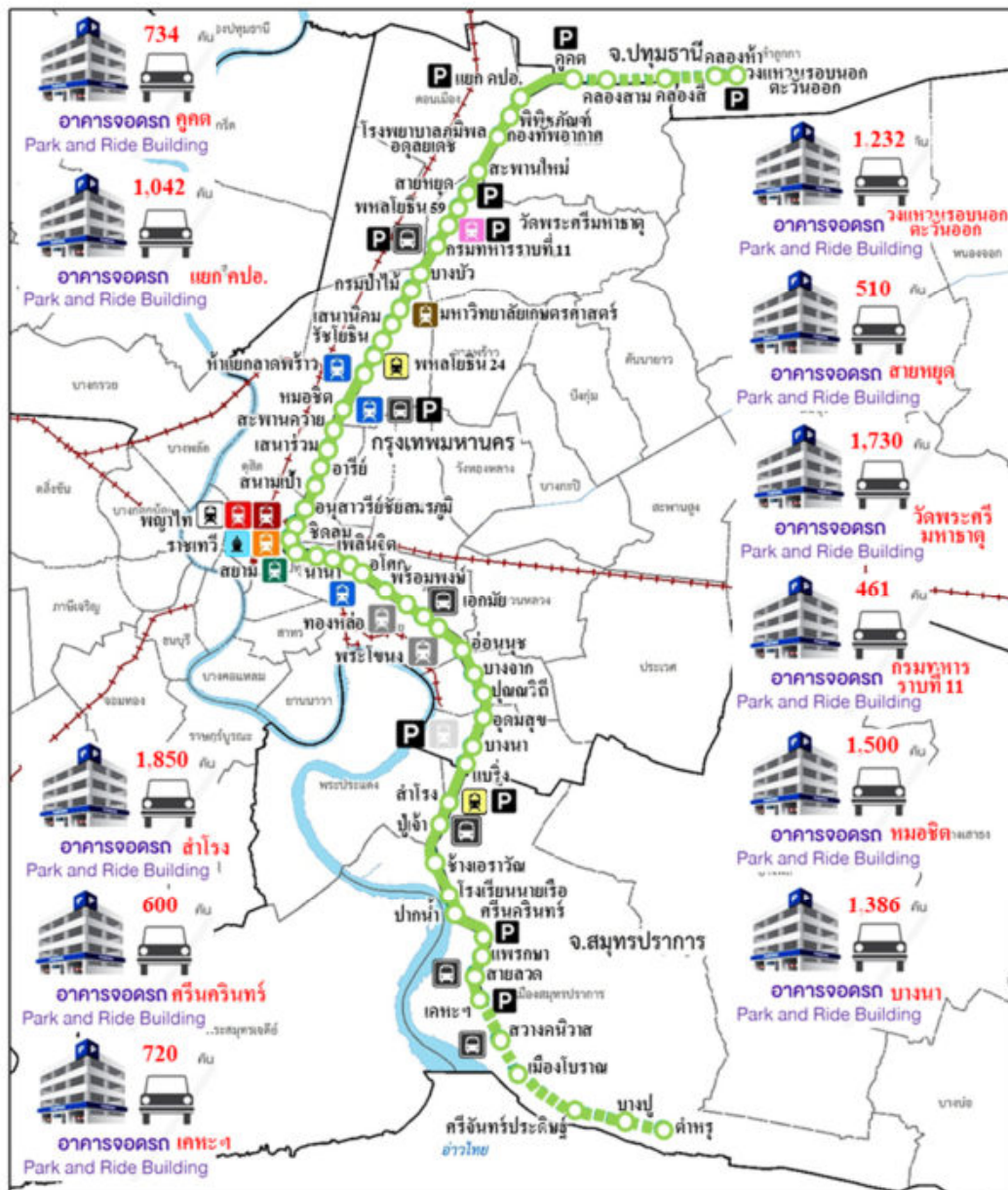


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ 5.13-1 ผลเปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า

ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าหากมีการดำเนินโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.7 ต่อปี ซึ่งเป็นผลจากการมีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่ได้มาตรฐาน ช่วยอำนวยความสะดวกและรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม

- มีระบบขนส่งมวลชนทันสมัย คุณภาพสูง พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมการเดินทาง
- เพิ่มความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทาง สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอยู่ในสภาพดี รองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม ช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารได้อีกเฉลี่ยร้อยละ 1.8 ต่อปี
- เพิ่มโอกาสและทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล
- ลดปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯจากการสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
- ลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษที่ปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศจากการใช้รถส่วนตัว
- เพิ่มทางเลือกในการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยการส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-1 รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)

ตารางที่ ก-1 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)

รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)					
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
N24	คูคต	N8	หมอชิต	E9	อ่อนนุช
N23	แยก คปอ.	N7	สะพานควาย	E10	บางจาก
N22	พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	N5	อารีย์	E11	ปทุมวัน
N21	โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	N4	สนามเป้า	E12	อุดมสุข
N20	สะพานใหม่	N3	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	E13	บางนา
N19	สายหยุด	N2	พญาไท	E14	แบริ่ง
N18	พหลโยธิน 59	N1	ราชเทวี	E15	สำโรง
N17	วัดพระศรีมหาธาตุ	CEN	สยาม	E16	ปู่เจ้า
N16	กรมทหารราบที่ 11	E1	ชิดลม	E17	ช้างเอราวัณ
N15	บางบัว	E2	เพลินจิต	E18	โรงเรียนนายเรือ
N14	กรมป่าไม้	E3	นานา	E19	ปากน้ำ
N13	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	E4	อโศก	E20	ศรีนครินทร์
N12	เสนานิคม	E5	พร้อมพงษ์	E21	แพรกษา
N11	รัชโยธิน	E6	ทองหล่อ	E22	สายลม
N10	พหลโยธิน 24	E7	เอกมัย	E23	เคหะฯ
N9	ห้าแยกลาดพร้าว	E8	พระโขนง		
รวม 47 สถานี					

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

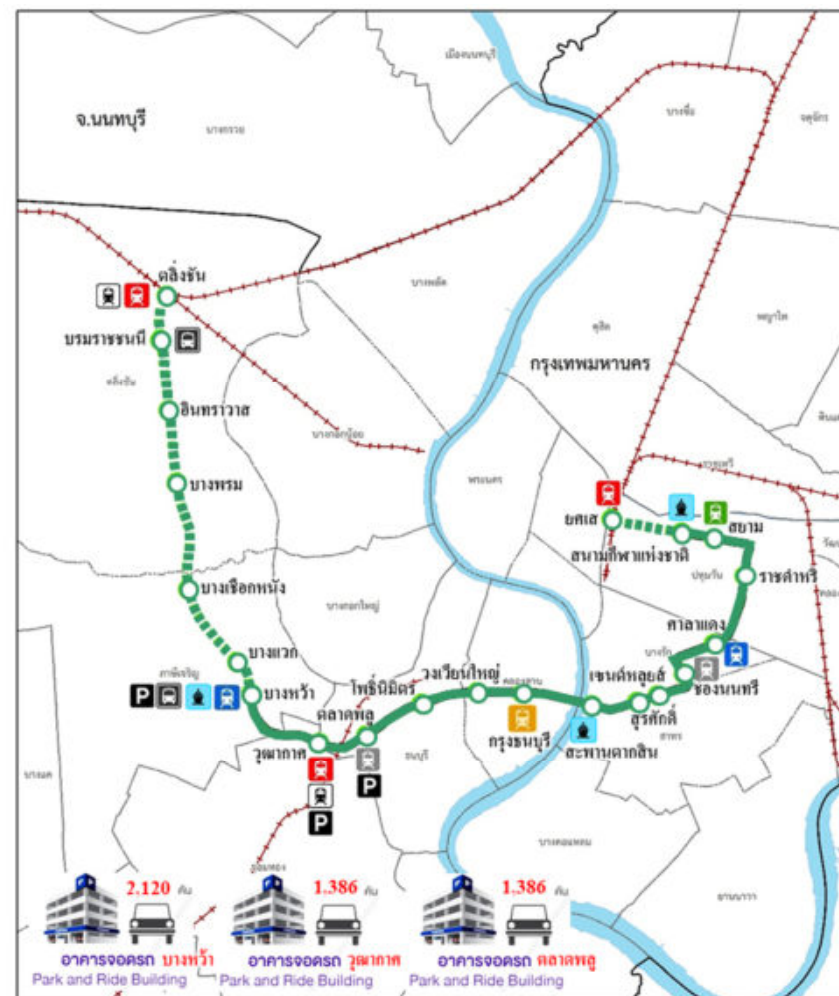
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) (สถานียังไม่ก่อสร้าง)					
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
N6	เสนาร่วม	N28	วงแหวนรอบนอกตะวันออก	E26	ศรีจันทร์ประดิษฐ์
N25	คลองสาม	E24	สว่างคนิवास	E27	บางปู
N26	คลองสี่	E25	เมืองโบราณ	E28	ตำหรุ
N27	คลองห้า				
รวม 10 สถานี					

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ก-2 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)

รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
W1	สนามกีฬาแห่งชาติ	S6	สะพานตากสิน
CEN	สยาม	S7	กรุงธนบุรี
S1	ราชดำริ	S8	วงเวียนใหญ่
S2	ศาลาแดง	S9	โพธิ์นิมิตร
S3	ช่องนนทรี	S10	ตลาดพลู
S4	เซนต์หลุยส์	S11	วุฒากาศ
S5	สุรศักดิ์	S12	บางหว้า
รวม 14 สถานี			
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) (สถานียังไม่ก่อสร้าง)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี		
W2	ยศเส		
S13	บางแวก		
S14	บางเข็กหนึ่ง		
S15	บางพรหม		
S16	อินทราวาส		
S17	บรมราชชนนี		
S18	ตลิ่งชัน		
รวม 7 สถานี			

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-2 รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-3 รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ตารางที่ ก-3 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

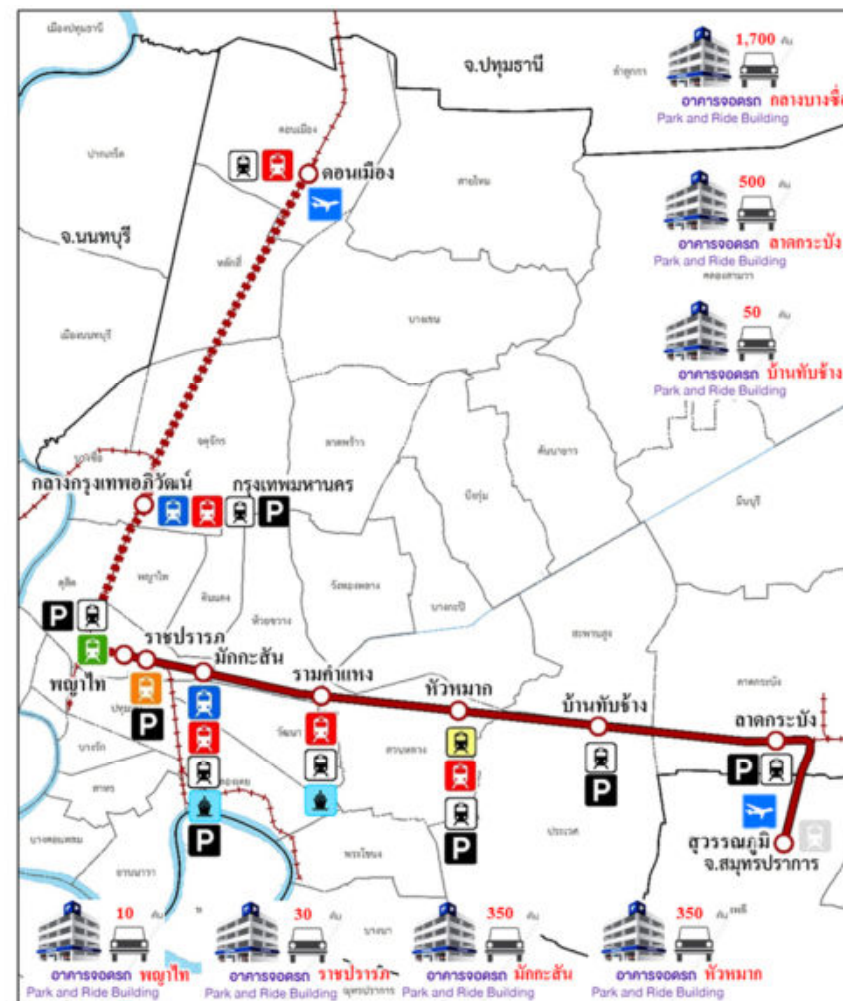
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)				รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานียังไม่ก่อสร้าง)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
BL01	ท่าพระ (เจริญสนิทวงศ์)	BL20	พระราม 9	BL39	พุทธมณฑล สาย 2
BL02	จรัญฯ 13	BL21	เพชรบุรี	BL40	ทวีวัฒนา
BL03	ไฟฉาย	BL22	สุขุมวิท	BL41	พุทธมณฑล สาย 3
BL04	บางขุนนนท์	BL23	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	BL42	พุทธมณฑล สาย 4
BL05	บางยี่ขัน	BL24	คลองเตย		
BL06	สิรินธร	BL25	ลุมพินี		
BL07	บางพลัด	BL26	สีลม		
BL08	บางอ้อ	BL27	สามย่าน		
BL09	บางโพ	BL28	หัวลำโพง		
BL10	เตาปูน	BL29	วัดมังกร		
BL11	บางซื่อ	BL30	สามยอด		
BL12	กำแพงเพชร	BL31	สนามไชย		
BL13	สวนจตุจักร	BL32	อิสรภาพ		
BL14	พหลโยธิน	BL33	บางไผ่		
BL15	ลาดพร้าว	BL34	บางหว้า		
BL16	รัชดาภิเษก	BL35	เพชรเกษม 48		
BL17	สุทธิสาร	BL36	ภาษีเจริญ		
BL18	ห้วยขวาง	BL37	บางแค		
BL19	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	BL38	หลักสอง		
รวม 38 สถานี				รวม 4 สถานี	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ก-4 สถานีของรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)

รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี
A1	สุวรรณภูมิ
A2	ลาดกระบัง
A3	บ้านทับช้าง
A4	หัวหมาก
A5	รามคำแหง
A6	มักกะสัน
A7	ราชปรารภ
A8	พญาไท
รวม 8 สถานี	
รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) (สถานียังไม่ก่อสร้าง)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี
A9	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์
A10	ดอนเมือง
รวม 2 สถานี	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-4 รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)

ตารางที่ ก-5 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน)

รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน) (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี
PP01	คลองบางไผ่
PP02	ตลาดบางใหญ่
PP03	สามแยกบางใหญ่
PP04	บางพลู
PP05	บางรักใหญ่
PP06	บางรักน้อยท่าอิฐ
PP07	ไทรม้า
PP08	สะพานพระนั่งเกล้า
PP09	แยกถนนพหลโยธิน 1
PP10	บางกระสอ
PP11	ศูนย์ราชการนนทบุรี
PP12	กระทรวงสาธารณสุข
PP13	แยกติวานนท์
PP14	วงศ์สว่าง
PP15	บางซื่อ
PP16	เตาปูน
รวม 16 สถานี	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



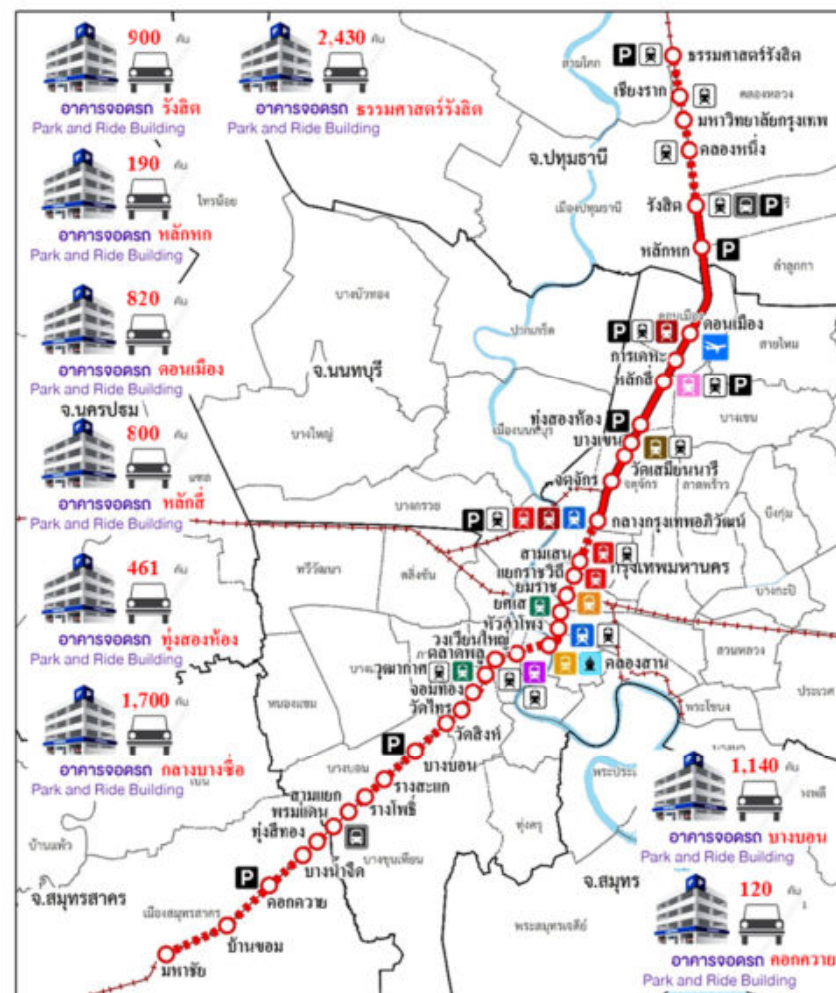
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-5 รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน)

ตารางที่ ก-7 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้)

รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)					
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี		
RN01, RS01	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	RN06	หลักสี่		
RN02	จตุจักร	RN07	การเคหะ		
RN03	วัดเสมียนนารี	RN08	ดอนเมือง		
RN04	บางเขน	RN09	หลักหก (มหาวิทยาลัยรังสิต)		
RN05	ทุ่งสองห้อง	RN10	รังสิต		
รวม 10 สถานี					
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) (สถานียังไม่ก่อสร้าง)					
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
RN14	ธรรมศาสตร์รังสิต	RS07	คลองสาน	RS16	รางโพลี
RN13	เชียงราก	RS08	วงเวียนใหญ่	RS17	สามแยก
RN12	มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	RS09	ตลาดพลู	RS18	พรมแดน
RN11	คลองหนึ่ง	RS10	วุดมากาศ	RS19	ทุ่งสีทอง
RS02	สามเสน	RS11	จอมทอง	RS20	บางน้ำจืด
RS03	แยกราชวิถี	RS12	วัดไทร	RS21	คอกควาย
RS04	ยมราช	RS13	วัดสิงห์	RS22	บ้านขอม
RS05	ยศเส	RS14	บางบอน	RS23	มหาชัย
RS06	หัวลำโพง	RS15	รางสะแก		
รวม 26 สถานี					

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-7 รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ -ใต้)

ตารางที่ ก-8 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)

รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
RW06	ตลิ่งชัน	RW02	บางซื่อ
RW05	บางบำหรุ	RW01, RE01	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์
รวม 4 สถานี			
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) (สถานียังไม่ก่อสร้าง)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
RWS01	ตลาดน้ำตลิ่งชัน	RW03	สะพานพระราม 6
RWS02	บางขุนนนท์	RE02	สามเสน
RWS03	ศิริราช	RE03	แยกราชวิถี
RW10	ศาลายา	RE04	พญาไท
RW09	ศาลาธรรมสพน์	RE05	มักกะสัน
RW08	กาญจนาภิเษก	RE06	รามคำแหง
RW07	บ้านฉิมพลี	RE07	หัวหมาก
RW04	บางกรวย		
รวม 15 สถานี			

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



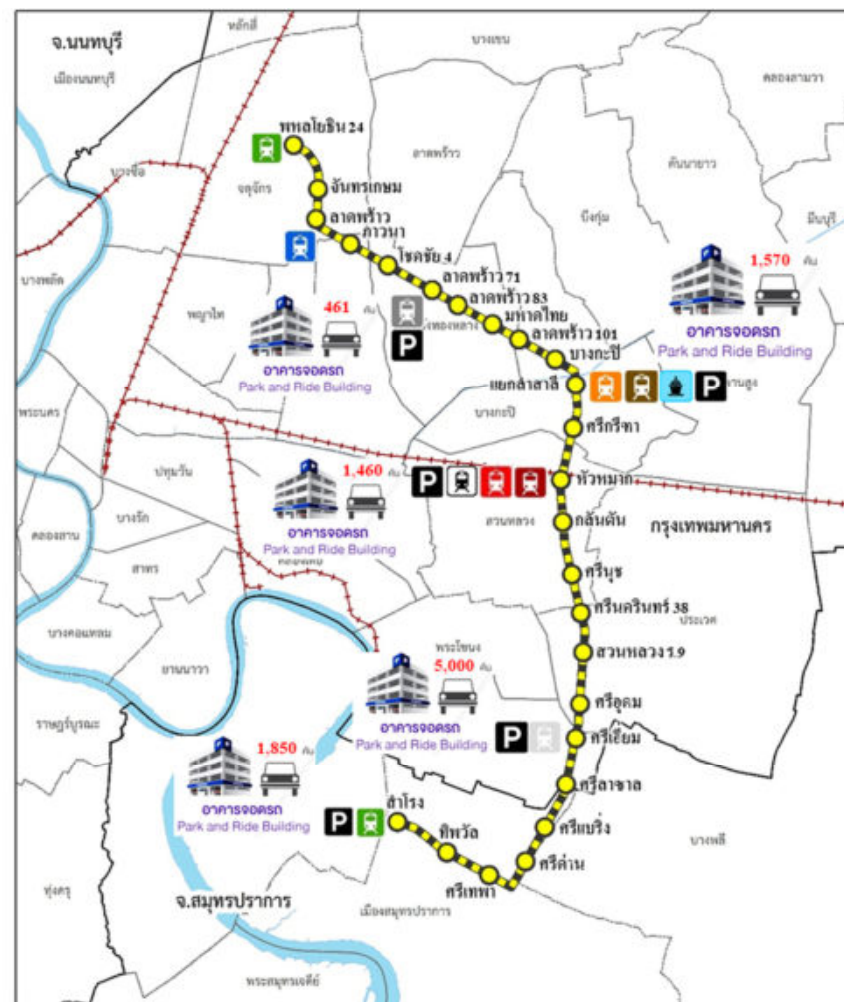
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-8 รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)

ตารางที่ ก-9 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (สถานีเปิดให้บริการปัจจุบัน)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
YL01	ลาดพร้าว	YL13	ศรีบุญ
YL02	ภาวนา	YL14	ศรีนครินทร์ 38
YL03	โชคชัย 4	YL15	สวนหลวง ร.9
YL04	ลาดพร้าว 71	YL16	ศรีอุดม
YL05	ลาดพร้าว 83	YL17	ศรีเอี่ยม
YL06	มทาทไทย	YL18	ศรีลาซาล
YL07	ลาดพร้าว 101	YL19	ศรีเบ้ง
YL08	บางกะปิ	YL20	ศรีดำน
YL09	แยกลำสาลี	YL21	ศรีเทพา
YL10	ศรีกรีธา	YL22	ทิพวัล
YL11	หัวหมาก	YL23	สำโรง
YL12	กลิ่นตัน		
รวม 23 สถานี			
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (สถานียังไม่ก่อสร้าง)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
YLS01	พหลโยธิน 24	YLS02	จันทระเกษม
รวม 2 สถานี			

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-9 รถไฟฟ้าสายสีเหลือง

ตารางที่ ก-10 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีชมพู

รถไฟฟ้าสายสีชมพู (สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
PK01	ศูนย์ราชการนนทบุรี	PK16	วัดพระศรีมหาธาตุ
PK02	แคราย	PK17	รามอินทรา 3
PK03	สนามบินน้ำ	PK18	ลาดปลาเค้า
PK04	สามัคคี	PK19	รามอินทรา กม.4
PK05	กรมชลประทาน	PK20	มีয়লাক
PK06	แยกปากเกร็ด	PK21	วัชรพล
PK07	เลี้ยวเมืองปากเกร็ด	PK22	รามอินทรา กม.6
PK08	แจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 28	PK23	คูบอน
PK09	ศรีรัช	PK24	รามอินทรา กม.9
PK10	เมืองทองธานี	PK25	วงแหวนรามอินทรา
PK11	แจ้งวัฒนะ 14	PK26	นพรัตน์
PK12	ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ	PK27	บางชัน
PK13	โทรคมนาคมแห่งชาติ	PK28	เศรษฐกิจบ่อเป็ด
PK14	หลักสี่	PK29	ตลาดมีนบุรี
PK15	ราชวิถีพระนคร	PK30	มีนบุรี
PKS01	อิมแพคชาเลนเจอร์	PKS02	ทะเลสาบเมืองทองธานี
รวม 32 สถานี			

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-10 รถไฟฟ้าสายสีชมพู

ตารางที่ ก-11 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี)

รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี) (สถานียังไม่เปิดการเดินทาง/กำลังก่อสร้าง)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี
OR13	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
OR14	รฟม.
OR15	วัดพระราม 9
OR16	รามคำแหง 12
OR17	รามคำแหง
OR18	กกท.
OR19	รามคำแหง 40
OR20	แยกลำสาลี
OR21	ศรีบูรพา
OR22	คลองบ้านม้า
OR23	สัมมากร
OR24	น้อมเกล้า
OR25	ราษฎร์พัฒนา
OR26	มีนพัฒนา
OR27	เคหะรามคำแหง
OR28	มีนบุรี
OR29	แยกร่มเกล้า
รวม 17 สถานี	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-11 รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี)

ตารางที่ ก-12 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ – บางขุนนนท์)

รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ – บางขุนนนท์) (สถานียังไม่ก่อสร้าง)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี
OR01	บางขุนนนท์
OR02	ศิริราช
OR03	สนามหลวง
OR04	อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย
OR05	หลานหลวง
OR06	ยมราช
OR07	ราชเทวี
OR08	ประตูน้ำ
OR09	ราชปรารภ
OR10	รางน้ำ
OR11	ดินแดง
OR12	ประชาสงเคราะห์
รวม 12 สถานี	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



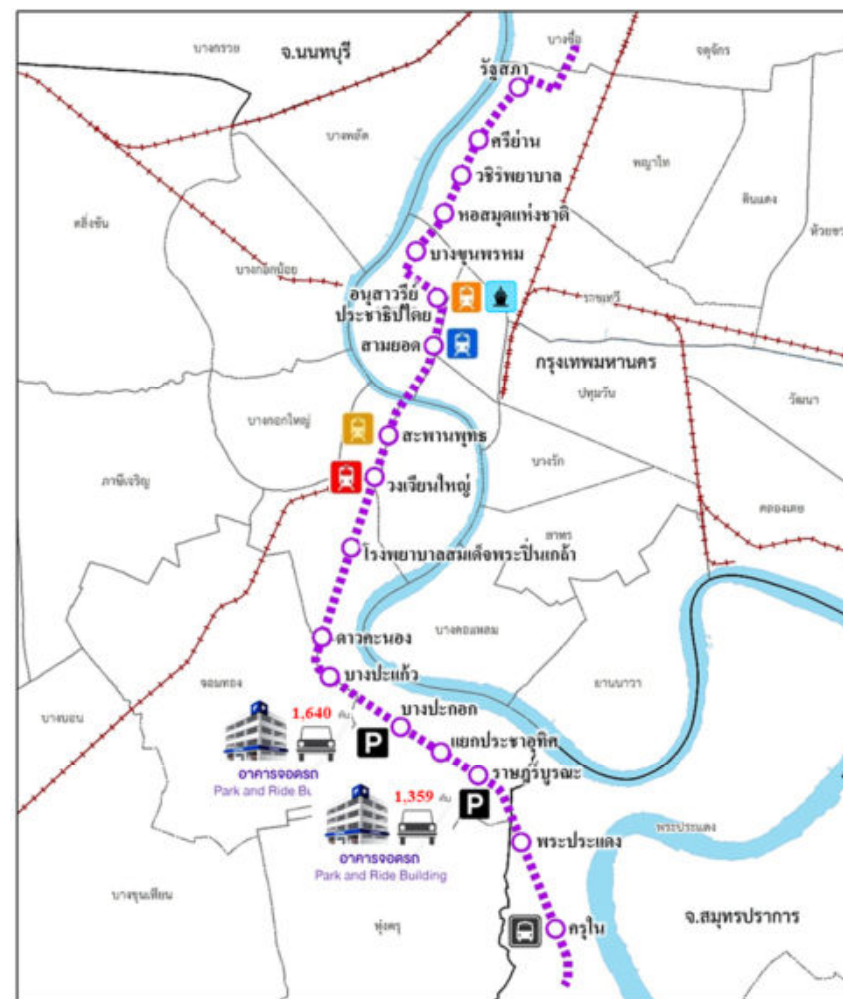
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-12 รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ – บางขุนนนท์)

ตารางที่ ก-13 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีม่วง (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)

รถไฟฟ้าสายสีม่วง (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) (สถานียังไม่ก่อสร้าง)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี
PP17	รัฐสภา
PP18	ศรียาน
PP19	วชิรพยาบาล
PP20	หอสมุดแห่งชาติ
PP21	บางขุนพรหม
PP22	อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย
PP23	สามยอด
PP24	สะพานพุทธ
PP25	วงเวียนใหญ่
PP26	โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า
PP27	ดาวคะนอง
PP28	บางปะแก้ว
PP29	บางปะกอก
PP30	แยกประชาอุทิศ
PP31	ราษฎร์บูรณะ
PP32	พระประแดง
PP33	ครุใน
รวม 17 สถานี	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



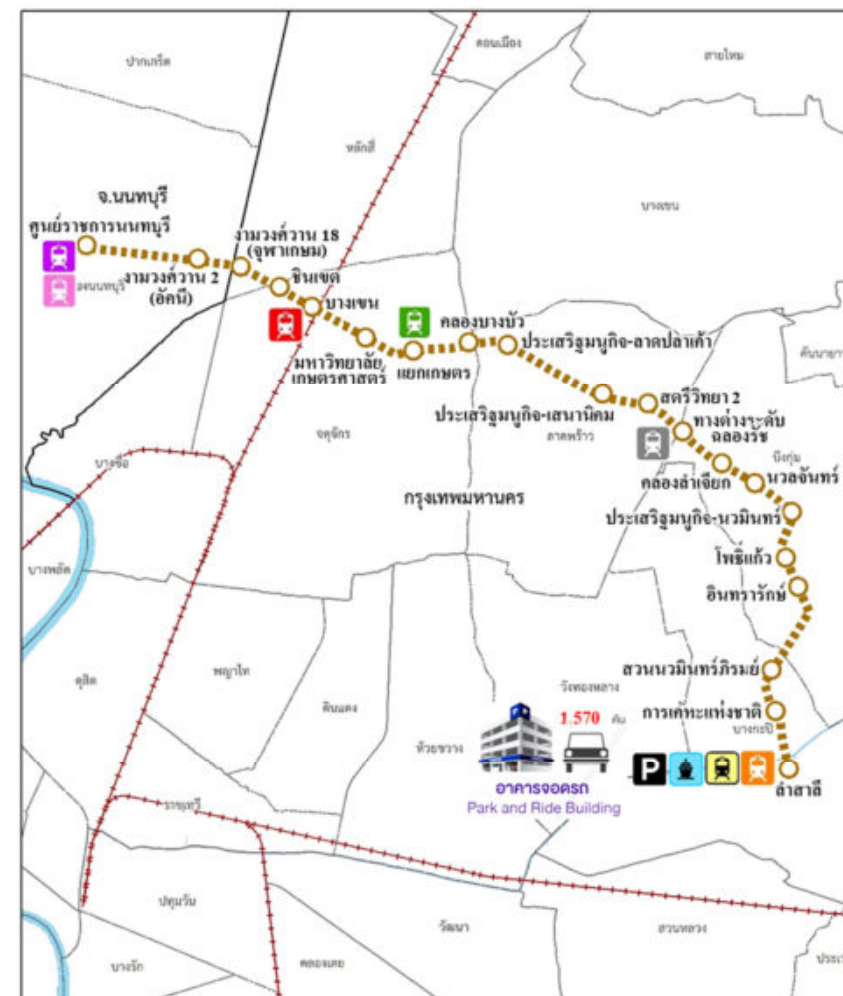
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-13 รถไฟฟ้าสายสีม่วง (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ)

ตารางที่ ก-14 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (สถานียังไม่ก่อสร้าง)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
BR01	ศูนย์ราชการนนทบุรี	BR11	สตรีวิทยา 2
BR02	งามวงศ์วาน 2 (อค์นิ)	BR12	ทางต่างระดับคลองรัช
BR03	งามวงศ์วาน 18 (จุฬาเกษม)	BR13	คลองลำเจียก
BR04	ชินเขต	BR14	นวลจันทร์
BR05	บางเขน	BR15	ประเสริฐมนูกิจ-นวมินทร์
BR06	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	BR16	โพธิ์แก้ว
BR07	แยกเกษตร	BR17	อินทราภิรักษ์
BR08	คลองบางบัว	BR18	สวนนวมินทร์ภิรมย์
BR09	ประเสริฐมนูกิจ-ลาดปลาเค้า	BR19	การเคหะแห่งชาติ
BR10	ประเสริฐมนูกิจ-เสนานิคม	BR20	ลำสาละ
รวม 20 สถานี			

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-14 รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

ตารางที่ ก-15 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีเทา

รถไฟฟ้าสายสีเทา (สถานียังไม่ก่อสร้าง)			
รหัสสถานี	ชื่อสถานี	รหัสสถานี	ชื่อสถานี
GL01	วัชรพล	GL21	คลองเตย
GL02	นวลจันทร์	GL22	งามดูพลี
GL03	ต่างระดับคลองรัช	GL23	ลุมพินี
GL04	คลองลำเจียก	GL24	สวนพลู
GL05	โยธินพัฒนา	GL25	ช่องนนทรี
GL06	ซอยสหกรณ์ 1	GL26	นราธิวาสราชนครินทร์
GL07	สังคมสงเคราะห์	GL27	นางลิ้นจี่
GL08	ลาดพร้าว 83	GL28	รัชดา-นราธิวาส
GL09	ศรีวิภา	GL29	คลองช่องนนทรี
GL10	นวมรี	GL30	พระราม 3
GL11	วัดพระราม 9	GL31	คลองภูมิ
GL12	ศูนย์วิจัย	GL32	คลองด่าน
GL13	แจ้งจันทร์	GL33	สาธุประดิษฐ์
GL14	เจริญสุข	GL34	สะพานพระราม 9
GL15	ทองหล่อ	GL35	เจริญราษฎร์
GL16	พระโขนง	GL36	เจริญกรุง
GL17	บ้านกล้วยใต้	GL37	มโหสถารีย์
GL18	มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	GL38	ตลาดพลู
GL19	เกษมราษฎร์	GL39	ท่าพระ
GL20	พระราม 4		
รวม 39 สถานี			

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



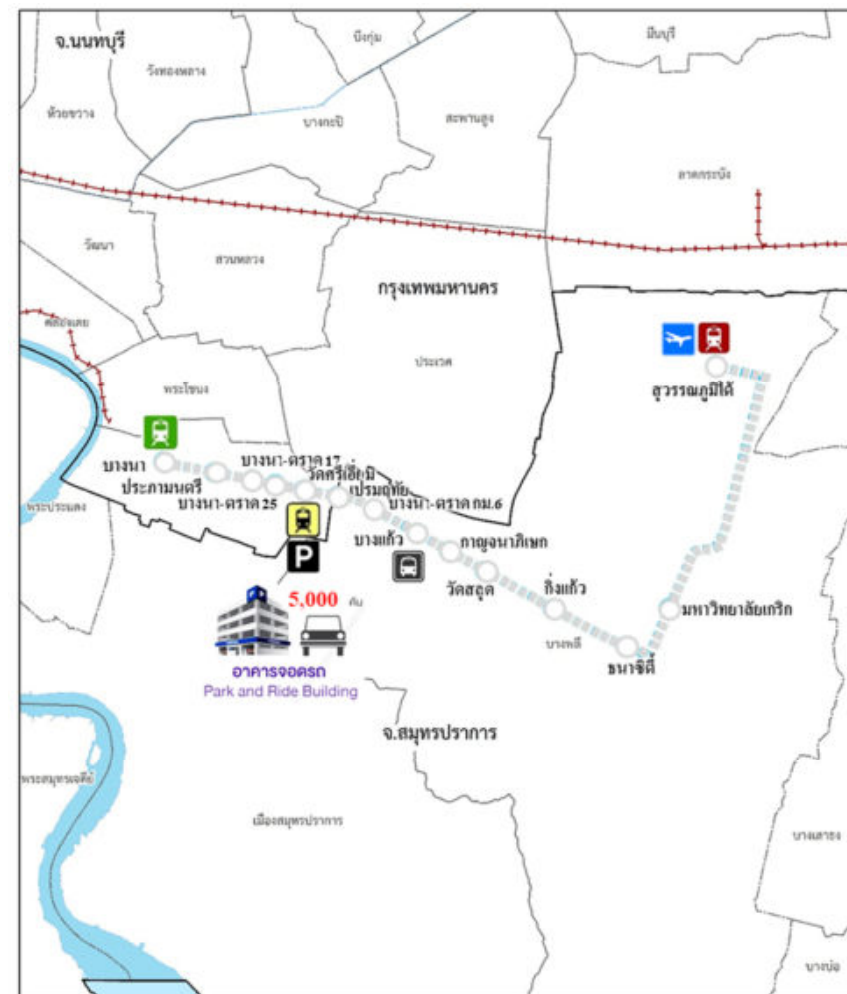
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-15 รถไฟฟ้าสายสีเทา

ตารางที่ ก-16 สถานีของรถไฟฟ้าสายสีเงิน

รถไฟฟ้าสายสีเงิน (สถานียังไม่ก่อสร้าง)	
รหัสสถานี	ชื่อสถานี
-	บางนา
-	สะพานมิตร
-	บางนา-ตราด 17
-	บางนา-ตราด 25
-	วัดศรีเอี่ยม
-	เปรมฤทัย
-	บางนา-ตราด กม.6
-	บางแก้ว
-	กาญจนาภิเษก
-	วัดสุด
-	กิ่งแก้ว
-	ธนาซีดี
-	มหาวิทยาลัยเกริก
-	สุวรรณภูมิใต้
รวม 14 สถานี	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ก-16 รถไฟฟ้าสายสีเงิน

ตารางที่ ก-17 สถานีรถไฟฟ้าที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)										
1	วงแหวนรอบนอกตะวันออก	ยังไม่ก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง							
2	คูคต	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							
3	แยก คปอ.	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							
4	วัดพระศรีมหาธาตุ	เปิดแล้ว		สายสีชมพู	วัดพระศรีมหาธาตุ	กำลังก่อสร้าง				
5	กรมทหารราบที่ 11	เปิดแล้ว								อู่รถ ขสมก.
6	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	เปิดแล้ว		สายสีน้ำตาล	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	ยังไม่ก่อสร้าง				
7	พหลโยธิน 24	เปิดแล้ว		สายสีเหลือง	พหลโยธิน 24	กำลังก่อสร้าง				
8	ห้าแยกลาดพร้าว	เปิดแล้ว		สายสีน้ำเงิน	พหลโยธิน	เปิดแล้ว				
9	หมอชิต	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีน้ำเงิน	สวนจตุจักร	เปิดแล้ว				บขส.หมอชิต
10	พญาไท	เปิดแล้ว		ARL สายสีแดง	พญาไท	ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟฟ้า พญาไท			
11	ราชเทวี	เปิดแล้ว		สายสีส้ม (ตะวันตก)	ราชเทวี	ยังไม่ก่อสร้าง		ท่าเรือสะพานหัวช้าง		
12	สยาม	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สีลม)	สยาม	เปิดแล้ว				
13	อโศก	เปิดแล้ว		สายสีน้ำเงิน	สุขุมวิท	เปิดแล้ว				
14	ทองหล่อ	เปิดแล้ว		สายสีเทา		ยังไม่ก่อสร้าง				
15	เอกมัย	เปิดแล้ว								บขส.เอกมัย
16	พระโขนง	เปิดแล้ว		สายสีเทา	พระโขนง	ยังไม่ก่อสร้าง				
17	บางนา	เปิดแล้ว		สายสีเงิน	บางนา	ยังไม่ก่อสร้าง				

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
18	สำโรง	เปิดแล้ว		สายสีเหลือง	สำโรง	กำลังก่อสร้าง				
19	ปู่เจ้า	เปิดแล้ว								อู่รถ ขสมก.
20	สายลวด	เปิดแล้ว								อู่รถ ขสมก.
21	เคหะฯ	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							
22	สววงคินวาส	ยังไม่ก่อสร้าง								อู่รถ ขสมก.
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)										
1	ยศเส	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	ยศเส	ยังไม่ก่อสร้าง				
2	สนามกีฬาแห่งชาติ	เปิดแล้ว						ท่าเรือสะพานหัวช้าง		
3	สยาม	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	สยาม	เปิดแล้ว				
4	ศาลาแดง	เปิดแล้ว		สายสีน้ำเงิน	สีลม	เปิดแล้ว				
5	ช่องนนทรี	เปิดแล้ว		สายสีเทา	ช่องนนทรี	ยังไม่ก่อสร้าง				
6	สะพานตากสิน	เปิดแล้ว						ท่าเรือสาทร		
7	กรุงธนบุรี	เปิดแล้ว		สายสีทอง	กรุงธนบุรี	เปิดแล้ว				
8	ตลาดพลู	เปิดแล้ว		สายสีเทา	ตลาดพลู	ยังไม่ก่อสร้าง				
9	วุฒากาศ	เปิดแล้ว		สายสีแดง	วุฒากาศ	ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟฟ้าวุฒากาศ			
10	บางหว้า	เปิดแล้ว		สายสีน้ำเงิน	บางหว้า	เปิดแล้ว		ท่าเรือบางหว้า		อู่รถ ขสมก.
11	ตลิ่งชัน	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	ตลิ่งชัน	ยังไม่เปิด	สถานีชุมทางตลิ่งชัน			
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน										
1	ท่าพระ	เปิดแล้ว		สายสีเทา	ท่าพระ	ยังไม่ก่อสร้าง				

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
2	บางขุนนนท์	เปิดแล้ว		สายสีส้ม (ตะวันตก) สายสีแดง	บางขุนนนท์	ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟฟ้า เจริญสนิทวงศ์			
3	บางโพ	เปิดแล้ว						ท่าเรือบางโพ		
4	เตาปูน	เปิดแล้ว		สายสีม่วง (บาง ใหญ่ - เตาปูน)	เตาปูน	เปิดแล้ว				
5	บางซื่อ	เปิดแล้ว		ARL สายสีแดง	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	ยังไม่เปิด เปิดแล้ว เปิดแล้ว	สถานีชุมทางบางซื่อ			
6	กำแพงเพชร	เปิดแล้ว								อู่รถ ขสมก.
7	สวนจตุจักร	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	หมอชิต	เปิดแล้ว				บขส.หมอชิต
8	พหลโยธิน	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	ห้าแยกลาดพร้าว	เปิดแล้ว				
9	ลาดพร้าว	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีเหลือง	ลาดพร้าว	กำลังก่อสร้าง				
10	ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีส้ม (ตะวันออก)	ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย	กำลังก่อสร้าง				
11	เพชรบุรี	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	ARL สายสีแดง	มักกะสัน	ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟฟ้า โศก	ท่าเรือโศก		
12	สุขุมวิท	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	โศก	เปิดแล้ว				

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
13	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีเทา	พระราม 4	ยังไม่ก่อสร้าง				
14	คลองเตย	เปิดแล้ว		สายสีเทา	คลองเตย	ยังไม่ก่อสร้าง				
15	ลุมพินี	เปิดแล้ว		สายสีเทา	ลุมพินี	ยังไม่ก่อสร้าง				
16	สีลม	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สีลม)	ศาลาแดง	เปิดแล้ว				
17	สามย่าน	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							
18	หัวลำโพง	เปิดแล้ว		สายสีแดง	หัวลำโพง	ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีกรุงเทพ	ท่าเรือหัวลำโพง ท่าเรือคลองผดุง กรุงเกษม		
19	สามยอด	เปิดแล้ว		สายสีม่วง (เตาปูน-ราชพฤกษ์ บูรณะ)	สามยอด	ยังไม่ก่อสร้าง				
20	สนามไชย	เปิดแล้ว						ท่าเรือราชินี		
21	บางไผ่	เปิดแล้ว						ท่าเรืออู่รถประจำ ทางสาย 9 ท่าเรือประตูน้ำภาษี เจริญ		
22	บางหว้า	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สีลม)	บางหว้า	เปิดแล้ว		ท่าเรือบางหว้า		อู่รถ ขสมก.
23	เพชรเกษม 48	เปิดแล้ว						ท่าเรือเพชรเกษม 31		
24	ภาษีเจริญ	เปิดแล้ว						ท่าเรือเพชรเกษม 35		
25	หลักสอง	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./ผู้รถ ขสมก.
26	พุทธมณฑล สาย 4	ยังไม่ก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง							
รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)										
1	สุวรรณภูมิ	เปิดแล้ว		สายสีเงิน	สุวรรณภูมิใต้	ยังไม่ก่อสร้าง			สุวรรณภูมิ	
2	ลาดกระบัง	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว				สถานีลาดกระบัง			
3	บ้านทับช้าง	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว				สถานีบ้านทับช้าง			
4	หัวหมาก	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีเหลือง สายสีแดง	หัวหมาก	กำลังก่อสร้าง ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีหัวหมาก			
5	รามคำแหง	เปิดแล้ว		สายสีแดง	รามคำแหง	ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีรามคำแหง	ท่าเรือรามหนึ่ง		
6	มักกะสัน	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีน้ำเงิน สายสีแดง	เพชรบุรี มักกะสัน	เปิดแล้ว ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟโตก	ท่าเรือโตก		
7	ราชปรารภ	เปิดแล้ว		สายสีส้ม (ตะวันตก)	ราชปรารภ	ยังไม่ก่อสร้าง				
8	พญาไท	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	พญาไท	เปิดแล้ว	ป้ายหยุดรถไฟพญาไท			
9	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	ยังไม่ก่อสร้าง	เปิดแล้ว	สายสีน้ำเงิน สายสีแดง	บางซื่อ กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	เปิดแล้ว เปิดแล้ว เปิดแล้ว	สถานีชุมทางบางซื่อ			
10	ดอนเมือง	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	ดอนเมือง	ยังไม่เปิด	สถานีตลาดใหม่ ดอนเมือง		ดอนเมือง	
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-เตาปูน)										
1	คลองบางไผ่	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							
2	สามแยกบางใหญ่	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
3	บางรักน้อยท่าอิฐ	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							อู่รถ ขสมก.
4	สะพานพระนั่งเกล้า	เปิดแล้ว						ท่าเรือสะพานพระ นั่งเกล้า		
5	แยกถนนพหลโยธิน 1	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว							
6	ศูนย์ราชการนนทบุรี	เปิดแล้ว		สายสีชมพู สายสีน้ำตาล	ศูนย์ราชการนนทบุรี	กำลังก่อสร้าง ยังไม่ก่อสร้าง				
7	บางซื่อ	เปิดแล้ว		สายสีแดง	บางซื่อ	ยังไม่เปิด	สถานีบางซื่อ			
8	เตาปูน	เปิดแล้ว		สายสีน้ำเงิน	เตาปูน	เปิดแล้ว				
รถไฟฟ้าสายสีทอง										
1	กรุงธนบุรี	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สีลม)	กรุงธนบุรี	เปิดแล้ว				
2	เจริญนคร (ไอคอนสยาม)	เปิดแล้ว						ท่าเรือไอคอนสยาม		
3	ประชาธิปไตย	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีม่วง	สะพานพุทธ	ยังไม่ก่อสร้าง				
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้)										
1	ธรรมศาสตร์รังสิต	ยังไม่ก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง				ป้ายหยุดรถไฟ มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์			
2	เชียงราก	ยังไม่ก่อสร้าง					สถานีเชียงราก			
3	คลองหนึ่ง	ยังไม่ก่อสร้าง					ป้ายหยุดรถไฟ คลองหนึ่ง			
4	รังสิต	เปิดแล้ว	ยังไม่ก่อสร้าง				สถานีรังสิต			อู่รถ ขสมก.

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./ผู้รถ ขสมก.
5	ดอนเมือง	เปิดแล้ว		ARL	ดอนเมือง	ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟตลาด ใหม่ดอนเมือง		ดอนเมือง	
6	หลักสี่	เปิดแล้ว		สายสีชมพู	หลักสี่	กำลังก่อสร้าง	สถานีหลักสี่			
7	บางเขน	เปิดแล้ว		สายสีน้ำตาล	บางเขน	ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีบางเขน			
8	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีน้ำเงิน ARL สายสีแดง	บางซื่อ กลางกรุงเทพอภิวัฒน์ กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	เปิดแล้ว ยังไม่เปิด เปิดแล้ว	สถานีชุมทางบางซื่อ			
9	สามเสน	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	สามเสน	ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีสามเสน			
10	แยกราชวิถี	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	แยกราชวิถี	ยังไม่ก่อสร้าง				
11	ยมราช	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีส้ม (ตะวันตก)	ยมราช	ยังไม่ก่อสร้าง				
12	ยศเส	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สีลม)	ยศเส	ยังไม่ก่อสร้าง				
13	หัวลำโพง	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน	หัวลำโพง	เปิดแล้ว	สถานีกรุงเทพ			
14	คลองสาน	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีทอง	คลองสาน	เปิดแล้ว		ท่าเรือคลองสาน		
15	วงเวียนใหญ่	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีม่วง	วงเวียนใหญ่	ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีวงเวียนใหญ่			
16	ตลาดพลู	ยังไม่ก่อสร้าง					สถานีตลาดพลู			
17	วุฒากาศ	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สีลม)	วุฒากาศ	เปิดแล้ว	ป้ายหยุดรถไฟ วุฒากาศ			
18	พรมแดน	ยังไม่ก่อสร้าง								ผู้รถ ขสมก.

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./ผู้รถ ขสมก.
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)										
1	บางขุนนนท์	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม (ตะวันตก)	บางขุนนนท์	เปิดแล้ว ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟฟ้า จรัญสนิทวงศ์			
2	ศิริราช	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีส้ม (ตะวันตก)	ศิริราช	ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟฟ้า จรัญสนิทวงศ์	ท่าเรือรถไฟ		
3	ศาลายา	ยังไม่ก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง				สถานีศาลายา			
4	ศาลาธรรมสพน์	ยังไม่ก่อสร้าง					สถานีศาลาธรรม สพน์			
5	บ้านฉิมพลี	ยังไม่ก่อสร้าง					ป้ายหยุดรถไฟฟ้า บ้านฉิมพลี			
6	ตลิ่งชัน	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สีลม)	ตลิ่งชัน	ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีรถไฟชุมทาง ตลิ่งชัน			บขส.ถ.บรมราช ชนนี
7	บางบำหรุ	เปิดแล้ว					สถานีบางบำหรุ			บขส.สายใต้
8	บางกรวย-กฟผ.	ยังไม่ก่อสร้าง						ท่าเรือพระราม 7		
9	สะพานพระราม 6	ยังไม่ก่อสร้าง						ท่าเรือวัดสร้อยทอง		
10	บางซ่อน	เปิดแล้ว		สายสีม่วง	บางซ่อน	เปิดแล้ว	สถานีบางซ่อน			
11	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	เปิดแล้ว	เปิดแล้ว	สายสีน้ำเงิน สายสีแดง ARL	บางซื่อ กลางกรุงเทพอภิวัฒน์ กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	เปิดแล้ว เปิดแล้ว ยังไม่เปิด	สถานีชุมทางบางซื่อ			
12	สามเสน	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	สามเสน	ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีสามเสน			
13	แยกราชวิถี	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	แยกราชวิถี	ยังไม่ก่อสร้าง				

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./ผู้รถ ขสมก.
14	พญาไท	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท) ARL	พญาไท	เปิดแล้ว	ป้ายหยุดรถไฟ พญาไท			
15	มักกะสัน	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน ARL	เพชรบุรี มักกะสัน	เปิดแล้ว	ป้ายหยุดรถไฟ โศภิตา	ท่าเรือโศภิตา		
16	รามคำแหง	ยังไม่ก่อสร้าง		ARL	รามคำแหง	เปิดแล้ว	ป้ายหยุดรถไฟ สุขุมวิท 71	ท่าเรือรามหนึ่ง		
17	หัวหมาก	ยังไม่ก่อสร้าง		ARL สายสีเหลือง	หัวหมาก	เปิดแล้ว กำลังก่อสร้าง	สถานีหัวหมาก			
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง										
1	พหลโยธิน 24	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	พหลโยธิน 24	เปิดแล้ว				
2	ลาดพร้าว	เปิดแล้ว		สายสีน้ำเงิน	ลาดพร้าว	เปิดแล้ว				
3	ลาดพร้าว 71	เปิดแล้ว		สายสีเทา	ลาดพร้าว 83	ยังไม่ก่อสร้าง				
4	แยกลำสาละ	เปิดแล้ว	กำลังก่อสร้าง	สายสีส้ม (ตะวันออก) สายสีน้ำตาล	แยกลำสาละ ลำสาละ	กำลังก่อสร้าง ยังไม่ก่อสร้าง		ท่าเรือตลาดบางกะปิ		
5	หัวหมาก	เปิดแล้ว		ARL สายสีแดง	หัวหมาก	เปิดแล้ว ยังไม่ก่อสร้าง	สถานีหัวหมาก			
6	ศรีเอี่ยม	เปิดแล้ว	กำลังก่อสร้าง	สายสีเงิน	วัดศรีเอี่ยม	ยังไม่ก่อสร้าง				
7	สำโรง	เปิดแล้ว		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	สำโรง	เปิดแล้ว				

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
รถไฟฟ้าสายสีชมพู										
1	ศูนย์ราชการนนทบุรี	กำลังก่อสร้าง		สายสีม่วง สายสีน้ำตาล	ศูนย์ราชการนนทบุรี	เปิดแล้ว ยังไม่ก่อสร้าง				
2	หลักสี่	กำลังก่อสร้าง		สายสีแดง	หลักสี่	ยังไม่เปิด				
3	วัดพระศรีมหาธาตุ	กำลังก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	วัดพระศรีมหาธาตุ	เปิดแล้ว				
4	วัชรพล	กำลังก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง	สายสีเทา	วัชรพล	ยังไม่ก่อสร้าง				
5	นพรัตน์	กำลังก่อสร้าง								อู่รถ ขสมก.
6	ตลาดมีน	กำลังก่อสร้าง								อู่รถ ขสมก.
7	มีนบุรี	กำลังก่อสร้าง	กำลังก่อสร้าง	สายสีส้ม (ตะวันออก)	มีนบุรี	กำลังก่อสร้าง				
รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก)										
1	ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย	กำลังก่อสร้าง	เปิดแล้ว	สายสีน้ำเงิน	ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย	เปิดแล้ว				อู่รถ ขสมก.
2	วัดพระราม 9	กำลังก่อสร้าง		สายสีเทา	วัดพระราม 9	ยังไม่ก่อสร้าง				
3	รามคำแหง 12	กำลังก่อสร้าง						ท่าเรือเดอะมอลล์ 3		
4	ม.รามคำแหง	กำลังก่อสร้าง						ท่าเรือมหาวิทยาลัย รามคำแหง		
5	กกท.	กำลังก่อสร้าง						ท่าเรือหาดไทย		
6	แยกลำสาลี	กำลังก่อสร้าง	กำลังก่อสร้าง	สายสีเหลือง สายสีน้ำตาล	แยกลำสาลี ลำสาลี	กำลังก่อสร้าง ยังไม่ก่อสร้าง		ท่าเรือตลาดบางกะปิ		
7	คลองบ้านม้า	กำลังก่อสร้าง	กำลังก่อสร้าง							

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
8	มีนบุรี	กำลังก่อสร้าง	กำลังก่อสร้าง	สายสีชมพู	มีนบุรี	กำลังก่อสร้าง				
รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก)										
1	บางขุนนนท์	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน สายสีแดง	บางขุนนนท์	เปิดแล้ว ยังไม่ก่อสร้าง	ป้ายหยุดรถไฟฟ้า จรัญสนิทวงศ์			
2	ศิริราช	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	ศิริราช	ยังไม่ก่อสร้าง		ท่าเรือรถไฟ		
3	อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีม่วง	ผ่านฟ้า	ยังไม่ก่อสร้าง		ท่าเรือผ่านฟ้าสีลาต		
4	ยมราช	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	ยมราช	ยังไม่ก่อสร้าง				
5	ราชเทวี	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	ราชเทวี	เปิดแล้ว		ท่าเรือสะพานหัวช้าง		
6	ประตูน้ำ	ยังไม่ก่อสร้าง						ท่าเรือประตูน้ำ		
7	ราชปรารภ	ยังไม่ก่อสร้าง		ARL	ราชปรารภ	เปิดแล้ว				
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)										
1	อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีส้ม (ตะวันตก)	ผ่านฟ้า	ยังไม่ก่อสร้าง		ท่าเรือผ่านฟ้าสีลาต		
2	สามยอด	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน	สามยอด	เปิดแล้ว				
3	สะพานพุทธ	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีทอง	ประชาธิปไตย	ยังไม่ก่อสร้าง				
4	วงเวียนใหญ่	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง	วงเวียนใหญ่	ยังไม่ก่อสร้าง				
5	บางปะกอก	ยังไม่ก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง							
6	ราษฎร์บูรณะ	ยังไม่ก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง							
7	ครุใน	ยังไม่ก่อสร้าง								อู่รถ ขสมก.
รถไฟฟ้าสายสีเทา										
1	วัชรพล	ยังไม่ก่อสร้าง	ยังไม่ก่อสร้าง	สายสีชมพู	วัชรพล	กำลังก่อสร้าง				อู่รถ ขสมก.

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
2	ทางต่างระดับคลองรัช	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำตาล	คลองรัช	ยังไม่ก่อสร้าง				
3	ลาดพร้าว 83	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเหลือง	ลาดพร้าว 71	กำลังก่อสร้าง				
4	วัดพระราม 9	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีส้ม (ตะวันออก)	วัดพระราม 9	กำลังก่อสร้าง				
5	ทองหล่อ	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	ทองหล่อ	เปิดแล้ว				
6	พระโขนง	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	พระโขนง	เปิดแล้ว				
7	เกษมราชมุข	ยังไม่ก่อสร้าง								อู่รถ ขสมก.
8	พระราม 4	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน	ศูนย์การประชุมแห่งชาติ สิริกิติ์	เปิดแล้ว				
9	คลองเตย	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน	คลองเตย	เปิดแล้ว				
10	ลุมพินี	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน	ลุมพินี	เปิดแล้ว				
11	ช่องนนทรี	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สีลม)	ช่องนนทรี	เปิดแล้ว				
12	รัชดา-นราธิวาส	ยังไม่ก่อสร้าง								อู่รถ ขสมก.
13	ตลาดพลู	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สีลม)	ตลาดพลู	เปิดแล้ว				
14	ท่าพระ	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีน้ำเงิน	ท่าพระ	เปิดแล้ว				
รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล										
1	ศูนย์ราชการนนทบุรี	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีม่วง สายสีชมพู		เปิดแล้ว กำลังก่อสร้าง				
2	บางเขน	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีแดง		ยังไม่เปิด				

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานะ	จุดจอดแล้วจร	รถไฟฟ้า	ชื่อสถานี	สถานะ	รถไฟฟ้าทางไกล	ท่าเรือ	สนามบิน	บขส./อู่รถ ขสมก.
3	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท)		เปิดแล้ว				
4	ทางต่างระดับคลองรัช	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเทา	ต่างระดับคลองรัช	ยังไม่ก่อสร้าง				
5	ลำสาละ	ยังไม่ก่อสร้าง	กำลังก่อสร้าง	สายสีส้ม (ตะวันออก) สายสีเหลือง	แยกลำสาละ	กำลังก่อสร้าง		ท่าเรือตลาดบางกะปิ ท่าเรือเดอะมอลล์ บางกะปิ		
รถไฟฟ้าสายสีเงิน										
1	บางนา	ยังไม่ก่อสร้าง		สายสีเขียว (สุขุมวิท)	บางนา					
2	วัดศรีเอี่ยม	ยังไม่ก่อสร้าง	กำลังก่อสร้าง	สายสีเหลือง	ศรีเอี่ยม					
3	บางแก้ว	ยังไม่ก่อสร้าง								อู่รถ ขสมก.
4	สุวรรณภูมิใต้	ยังไม่ก่อสร้าง		ARL	สุวรรณภูมิ				สุวรรณภูมิ	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ข-1 จำนวนผู้โดยสารสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ คนต่อปี (ปี พ.ศ.2553 – 2563)

ปี พ.ศ.	สนามบินดอนเมือง		สนามบินสุวรรณภูมิ	
	เที่ยวบินภายในประเทศ (คน)	เที่ยวบินระหว่างประเทศ (คน)	เที่ยวบินภายในประเทศ (คน)	เที่ยวบินระหว่างประเทศ (คน)
2553	2,983,717	16,150	9,837,944	32,942,049
2554	3,393,999	30,916	11,314,398	36,596,506
2555	4,807,934	1,175,207	12,294,279	40,708,049
2556	11,190,782	5,288,444	8,879,568	42,483,883
2557	15,556,627	5,989,941	8,279,790	38,143,562
2558	21,133,502	9,170,681	8,683,325	44,218,785
2559	23,323,434	11,880,358	9,842,280	46,050,383
2560	23,942,371	14,357,386	11,337,794	49,522,899
2561	24,779,256	15,978,892	11,871,991	51,506,932
2562	23,458,423	17,854,020	11,966,179	53,458,385
2563	13,039,436	2,726,399	6,835,047	9,871,186

ที่มา : สถิติขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)

ตารางที่ ข-2 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2552 – 2562)			
	รถไฟฟ้า BTS	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	รถไฟฟ้าสายสีม่วง	รถไฟฟ้า ARL
2552	140,957,000	63,749,000	-	-
2553	143,102,000	64,927,000	-	1,181,000
2554	167,348,000	69,040,000	-	11,823,000
2555	194,113,000	80,602,000	-	14,167,000
2556	208,764,000	86,435,000	-	15,376,000
2557	219,422,000	92,438,000	-	16,992,000
2558	229,853,000	95,019,000	-	19,313,000
2559	237,047,000	100,151,000	3,074,000	21,128,000
2560	241,067,000	107,489,000	11,627,000	22,509,000
2561	240,139,000	113,711,000	17,645,000	23,624,000
2562	247,600,000	114,269,000	14,596,000	24,624,000

ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ ข-3 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2552 – 2562)
2552	46,526,000
2553	44,535,000
2554	44,054,000
2555	41,761,000
2556	37,343,000
2557	36,425,000
2558	35,127,000
2559	33,631,000
2560	35,433,000
2561	36,994,000
2562	37,463,000

ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ ข-4 จำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของบขส. คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2552 – 2562)

ปี พ.ศ.	บขส. จตุจักร	บขส. เอกมัย	บขส. ถ.บรมราชชนนี	บขส. สายใต้
2552	38,678,398	9,504,282	29,803,574	-
2553	41,931,674	10,980,540	39,707,217	-
2554	35,400,758	8,213,234	30,663,226	-
2555	33,266,173	9,063,886	29,973,400	-
2556	35,369,166	8,617,765	28,670,006	-
2557	35,527,546	8,818,032	28,381,175	-
2558	38,364,535	8,806,753	26,986,546	-
2559	3,919,559	11,879,286	24,627,140	-
2560	38,974,143	9,727,628	15,395,543	8,073,022
2561	33,776,508	9,940,785	15,313,044	5,006,721
2562	23,413,322	9,283,599	11,737,198	3,873,835

ที่มา : ระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม, กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ ข-5 จำนวนผู้โดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2552 – 2562)

ปี พ.ศ.	เขตการเดินทาง (จำนวนเส้นทาง)								รวม
	1 (18 เส้นทาง)	2 (17 เส้นทาง)	3 (11 เส้นทาง)	4 (15 เส้นทาง)	5 (14 เส้นทาง)	6 (14 เส้นทาง)	7 (16 เส้นทาง)	8 (12 เส้นทาง)	
2552	-	-	-	-	-	-	-	-	756,607,509
2553	-	-	-	-	-	-	-	-	739,627,698
2554	-	-	-	-	-	-	-	-	728,266,858
2555	-	-	-	-	-	-	-	-	678,632,005
2556	-	-	-	-	-	-	-	-	597,579,859
2557	-	-	-	-	-	-	-	-	549,655,357
2558	-	-	-	-	-	-	-	-	538,473,463
2559	-	-	-	-	-	-	-	-	511,635,751
2560	-	-	-	-	-	-	-	-	521,924,028
2561	53,145,914	38,816,271	45,516,380	47,965,475	53,434,479	48,509,996	53,259,716	41,520,087	382,168,318
2562	41,326,902	35,159,036	36,108,970	38,756,610	46,875,230	41,716,203	44,525,701	35,939,332	320,407,984

ที่มา : สถิติจราจร ปี พ.ศ. 2557 - 2563 สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ข-6 จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)									
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
1	ท่าปากเกร็ด	203,781	174,180	217,928	250,800	247,394	330,280	331,843	297,283	306,762	171,787
2	ท่าวัดกลางเกร็ด	29,709	25,803	30,473	30,781	30,301	37,947	35,100	31,717	33,696	20,100
3	ท่ากระทรวงพาณิชย์	37,648	26,306	37,146	44,419	42,647	73,823	77,459	74,661	83,430	49,063
4	ท่าหนทุรี	3,802,010	3,631,620	3,812,030	3,619,628	3,650,319	3,773,040	3,948,423	3,248,854	2,841,917	1,574,249
5	ท่าพิบูลสงคราม 2	12,504	9,738	4,202	7,905	4,917	7,850	4,270	2,034	2,323	576
6	ท่าสะพานพระราม 5	195,370	190,791	192,322	182,902	185,310	220,374	215,290	199,302	184,836	132,034
7	ท่าวัดเขย่น	81,032	77,806	114,155	138,496	141,883	148,158	165,424	156,422	137,221	-
8	ท่าวัดตึก	43,307	45,945	24,084	19,051	30,155	26,525	14,902	29,686	20,671	92,591
9	ท่าวัดเขมาภิรตาราม	56,023	59,949	50,150	30,206	33,714	41,825	55,392	46,800	27,834	10,904
10	ท่าพิบูลสงคราม 1	26,932	19,081	13,857	12,900	12,205	14,440	9,571	7,316	7,985	877
11	ท่าสะพานพระราม 7 (ฝั่งธนบุรี)	962,527	985,743	983,093	907,567	870,569	827,566	801,269	689,300	558,358	297,714
12	ท่าวัดสร้อยทอง	22,630	148,332	185,320	194,046	211,906	207,409	344,843	266,794	203,315	92,298
13	ท่าบางโพ	602,439	-	-	-	-	-	-	-	-	45,528
14	ท่าเกียกกาย	415,636	591,062	542,046	610,051	518,734	469,059	416,106	355,445	339,684	215,616
15	ท่าเขียวไผ่	76,089	82,913	1,088	39,173	53,447	49,970	46,384	30,849	15,815	6,104

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)									
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
16	ท่ากรมชลประทานสามเสน	65,343	49,245	47,550	33,787	27,529	33,245	31,419	31,765	38,302	17,045
17	ท่าพายัพ	626,811	582,851	620,012	666,148	598,658	615,773	624,823	527,684	492,342	233,767
18	ท่าวัดเทพากร	8,291	6,222	5,921	4,406	4,527	4,525	4,003	4,905	3,201	764
19	ท่าวัดเทพนารี	12,843	10,957	9,320	5,702	6,400	5,985	5,068	7,357	4,338	723
20	ท่าสะพานกรุงธน (ซังอี)	707,827	671,244	647,964	625,448	619,436	612,826	610,318	527,407	430,620	196,253
21	ท่าเทเวศร์	1,344,217	1,238,957	1,300,919	1,190,970	1,271,491	1,314,670	1,338,060	1,139,131	932,495	483,460
22	ท่าสะพานพระราม 8	11,878	7,481	3,307	3,953	2,906	3,200	2,763	2,690	1,614	259
23	ท่าพระอาทิตย์ (บางลำพู)	1,243,798	1,176,433	1,430,579	1,023,334	1,422,596	1,424,776	1,561,530	1,479,462	1,514,450	305,801
24	ท่าพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)	1,085,941	1,030,981	1,049,578	1,057,207	934,938	978,948	1,115,334	908,144	731,796	356,612
25	ท่ารถไฟ	51,111	-	-	194,005	288,505	1,550,758	809,667	706,053	644,625	304,075
26	ท่าพระจันทร์ใต้	-	-	-	-	-	283,650	-	-	-	-
27	ท่าวังหลัง/ท่าพรานนก	3,111,711	2,896,200	3,027,191	2,847,546	2,696,674	-	2,411,398	2,185,568	2,227,130	1,049,140
28	ท่ามหาราช	208,443	218,042	365,434	19,907	338,879	1,497,821	658,801	693,675	639,070	64,486
29	ท่าช้าง	1,139,506	1,118,227	1,366,054	1,329,585	1,168,024	1,111,350	2,243,114	1,483,428	1,495,091	335,359
30	ท่าเตียน	1,112,886	1,142,796	1,637,845	1,212,585	1,570,347	1,668,128	1,689,058	-	-	-
31	ท่าวัดอรุณฯ	-	-	-	-	-	-	-	1,781,683	2,367,967	427,097

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)									
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
32	ท่าวัดกัลยาณมิตร	18,550	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	ท่าราชินี	27,066	17,008	2,919	396	-	-	275,229	206,878	234,498	-
34	ท่าปากคลองตลาด	-	-	-	-	777,386	818,648	543,820	596,779	420,238	193,987
35	ท่าสะพานพุทธ	675,276	644,597	729,769	609,512	-	-	429,850	348,977	286,835	102,903
36	ท่าราชวงศ์	1,556,243	1,488,443	1,749,378	1,410,182	1,606,985	1,648,742	1,908,901	1,688,890	1,655,014	572,791
37	ท่าวัดทองธรรมชาติ	-	-	-	-	-	-	-	62,255	99,399	12,073
38	ท่ากรมเจ้าท่า	281,785	277,413	274,864	251,353	291,186	369,713	331,379	298,446	277,265	88,718
39	ท่าริเวอร์ซิตี้	-	-	-	-	-	80,171	133,475	173,876	-	-
40	ท่าสี่พระยา	976,423	862,053	950,509	882,684	904,683	742,133	917,386	875,383	824,019	363,987
41	ท่าวัดม่วงแค	8,344	-	-	-	-	-	-	-	703,814	104,100
42	ท่าไคคอนสยาม	-	525	-	105	104	-	-	-	-	-
43	ท่าโอเรียนเต็ล	180,966	430,949	493,137	337,673	409,869	447,591	441,087	352,575	299,893	95,856
44	ท่าสาทร	4,213,370	3,817,459	4,806,735	4,089,006	4,666,384	4,966,450	5,372,064	4,957,125	4,769,981	1,297,464
45	ท่าวัดเสด็จ	19,974	14,998	8,094	7,522	3,560	4,080	3,185	3,290	3,045	2,294
46	ท่าวัดวรจรยาวาส	413,465	360,713	338,032	319,144	334,097	324,648	342,772	319,080	250,037	128,729
47	ท่าวัดราชสิงขร	395,839	373,149	518,263	388,373	432,015	451,445	525,574	407,575	373,952	156,112

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)									
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
48	ท่าเอเชียทีค	-	-	-	-	-	76,952	99,289	138,968	173,106	52,638
49	ท่าราชวรดิฐ (ปักซี)	200,274	175,480	126,364	126,523	-	-	-	-	-	-
รวม		13,132,909	12,340,846	13,843,816	12,362,490	13,205,340	13,632,247	15,447,828	13,672,756	13,328,992	4,827,967

ที่มา : รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ 2563 กรมเจ้าท่า

ตารางที่ ข-7 จำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)									
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
1	ท่าวัดศรีบุญเรือง	2,851,992	2,514,335	2,708,231	2,574,443	2,820,733	2,706,730	2,749,618	2,772,617	3,514,793	1,443,173
2	ท่าบางกะปิ	1,549,329	1,521,746	1,466,879	1,373,933	1,468,814	1,480,958	1,448,887	1,517,586	1,812,454	732,855
3	ท่าเดอะมอลล์บางกะปิ	3,553,997	3,175,680	3,012,074	3,051,432	3,272,103	3,270,327	3,392,292	3,514,577	4,669,591	1,986,232
4	ท่าวัดกลาง	1,160,055	1,180,720	1,208,221	1,196,647	1,251,428	1,362,037	1,369,440	1,388,070	1,624,085	671,680
5	ท่าสะพานมิตรมทไทย	1,904,609	1,791,272	1,835,581	1,714,950	1,822,409	1,858,723	1,854,472	1,911,119	2,303,491	1,020,649
6	ท่าม.รามคำแหง	2,095,643	1,910,900	1,915,019	1,934,518	1,975,923	2,171,646	2,245,692	2,295,987	3,031,530	1,436,019
7	ท่าวัดเทพศิลา	809,879	703,205	704,712	652,543	741,848	763,401	725,822	754,809	875,167	419,279
8	ท่ารามคำแหง 29	1,240,844	1,130,829	1,104,926	1,106,604	1,153,599	1,112,534	1,041,618	1,063,363	1,207,149	605,901
9	ท่าเดอะมอลล์ 3	367,060	314,774	362,162	311,870	381,657	323,561	363,766	376,157	428,921	176,264

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)									
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
10	ท่าราชมหนึ่ง	-	-	-	-	-	283,798	469,725	576,200	844,396	428,736
11	ท่าสะพานคลองตัน	961,109	909,929	886,323	904,388	1,011,141	979,509	925,337	946,266	1,126,963	485,411
12	ท่า ร.ร. วิจิตร	93,027	91,935	94,761	128,879	138,959	157,718	204,564	254,566	292,444	159,972
13	ท่าชาญอิสระ	312,747	276,982	279,374	305,470	298,886	336,987	299,060	345,221	312,439	149,176
14	ท่าซอยทองหล่อ	1,021,163	977,100	1,036,236	1,024,782	1,080,971	1,122,753	1,118,147	1,269,566	1,332,916	580,898
15	ท่าสุดหรับ้านดอน	108,225	143,596	133,738	154,962	165,124	162,516	167,493	201,693	240,531	135,620
16	ท่าวัดใหม่ช่องลม	15,160	10,841	10,841	7,938	4,986	-	-	-	-	-
17	ท่าอิตัลไทย	688,285	681,386	723,807	780,252	812,831	912,820	875,823	927,133	1,037,344	451,398
18	ท่า มศว.ประสานมิตร	1,053,433	1,055,258	1,013,385	840,008	1,217,583	1,267,174	1,254,995	1,381,113	1,392,807	620,397
19	ท่าอโศก	2,438,256	2,254,800	2,315,678	2,549,580	2,625,325	2,758,820	2,665,322	2,899,760	3,454,925	1,534,563
20	ท่านานาชาติ	393,684	375,769	391,038	449,299	495,568	498,868	546,793	566,933	596,451	243,078
21	ท่านานาชาติเหนือ	887,940	765,974	798,877	771,287	838,901	871,097	918,369	951,949	991,326	405,478
22	ท่าสะพานวิฑู	962,972	849,835	884,698	861,845	813,198	814,891	851,266	848,189	947,552	389,361
23	ท่าสะพานชิดลม	809,184	701,001	792,094	866,899	931,147	971,839	819,391	874,498	888,934	347,289
24	ท่าประตูน้ำ	5,977,384	5,547,880	5,342,195	4,909,138	5,597,645	5,318,191	5,347,693	5,091,559	6,065,148	2,212,149
25	ท่าสะพานหัวช้าง	1,361,449	1,132,455	1,200,137	1,245,463	1,412,476	1,277,293	1,267,523	1,323,622	1,381,294	575,590

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวนผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ คนต่อปี (ปี พ.ศ. 2554 – 2563)									
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
26	ท่าสะพานเจริญผล	295,306	231,260	218,665	253,259	244,327	294,168	300,347	305,906	319,027	136,146
27	ท่าตลาดโบ๊เบ๊	1,853,992	1,604,453	1,560,716	1,576,559	1,638,076	1,613,021	1,525,202	1,533,382	1,741,081	577,401
28	ท่าผ่านฟ้าลีลาศ	3,151,920	2,543,885	2,543,990	2,525,247	2,756,230	2,566,430	2,814,379	2,567,671	2,714,989	948,411
รวม		18,959,322	17,173,900	17,272,179	17,036,096	18,485,944	18,628,905	18,781,518	19,252,256	22,573,874	9,436,563

ที่มา : รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ 2563 กรมเจ้าท่า

ตารางที่ ข-8 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) สะพานกรุงเทพฯ

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	2,311	1,139	35	99	327	4	3,915	2,903
07:00 - 08:00	6,276	2,470	70	105	466	3	9,390	6,404
08:00 - 09:00	6,003	3,007	44	139	673	2	9,868	7,072
09:00 - 10:00	4,070	2,693	35	103	924	0	7,825	5,941
10:00 - 11:00	3,537	2,354	23	115	960	5	6,994	5,397
11:00 - 12:00	3,485	2,503	24	99	948	4	7,063	5,467
12:00 - 13:00	3,308	2,567	28	85	837	13	6,838	5,314
13:00 - 14:00	3,675	2,614	30	97	995	16	7,427	5,741
14:00 - 15:00	3,712	2,694	42	82	966	13	7,509	5,779
15:00 - 16:00	3,894	2,309	55	93	964	6	7,321	5,513
16:00 - 17:00	4,518	3,121	54	105	1,131	3	8,932	6,830
17:00 - 18:00	5,151	3,586	46	94	1,163	7	10,047	7,612
18:00 - 19:00	4,567	4,059	34	93	1,020	2	9,775	7,630
19:00 - 20:00	3,714	3,816	32	98	581	0	8,241	6,529
20:00 - 21:00	3,223	2,562	13	91	410	0	6,299	4,820
21:00 - 22:00	2,468	2,462	15	80	338	0	5,363	4,249
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	63,912	43,956	580	1,578	12,703	78	122,807	93,198

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-9 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) เชียงราก

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	100	609	13	18	932	494	2,166	2,707
07:00 - 08:00	226	1,286	13	40	1,495	587	3,647	4,282
08:00 - 09:00	137	1,161	8	42	1,738	572	3,658	4,293
09:00 - 10:00	94	785	8	68	1,940	742	3,637	4,456
10:00 - 11:00	95	687	4	25	1,956	1,019	3,786	4,880
11:00 - 12:00	78	699	4	26	2,082	1,501	4,390	6,095
12:00 - 13:00	85	649	5	25	1,704	1,146	3,614	4,907
13:00 - 14:00	83	753	6	19	1,958	1,293	4,112	5,560
14:00 - 15:00	92	584	5	18	1,945	939	3,583	4,631
15:00 - 16:00	93	643	4	30	1,964	1,156	3,890	5,166
16:00 - 17:00	145	723	6	31	1,932	1,263	4,100	5,450
17:00 - 18:00	151	963	8	22	1,839	1,209	4,192	5,493
18:00 - 19:00	125	875	2	7	1,493	867	3,369	4,286
19:00 - 20:00	104	610	2	0	1,020	792	2,528	3,331
20:00 - 21:00	63	308	4	4	744	762	1,885	2,707
21:00 - 22:00	22	269	0	2	681	728	1,702	2,552
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	1,693	11,604	92	377	25,423	15,070	54,259	70,791

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-10 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) ถนนพหลโยธิน

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	647	1,308	89	98	443	115	2,700	2,607
07:00 - 08:00	871	1,490	52	86	498	73	3,070	2,811
08:00 - 09:00	591	1,226	37	73	636	61	2,624	2,474
09:00 - 10:00	341	976	33	49	629	86	2,114	2,071
10:00 - 11:00	335	652	34	50	445	74	1,590	1,556
11:00 - 12:00	420	722	39	52	495	83	1,811	1,755
12:00 - 13:00	473	1,059	37	79	580	87	2,315	2,284
13:00 - 14:00	474	1,020	33	56	556	107	2,246	2,194
14:00 - 15:00	540	1,285	51	54	666	103	2,699	2,613
15:00 - 16:00	438	903	36	53	547	83	2,060	1,995
16:00 - 17:00	491	1,022	39	51	525	51	2,179	2,057
17:00 - 18:00	868	1,858	35	60	728	51	3,600	3,297
18:00 - 19:00	879	1,806	26	62	695	35	3,503	3,190
19:00 - 20:00	543	1,213	26	43	638	93	2,556	2,449
20:00 - 21:00	470	1,036	32	42	538	89	2,207	2,135
21:00 - 22:00	338	727	18	12	418	41	1,554	1,449
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 – 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 – 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 – 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 – 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 – 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	8,719	18,303	617	920	9,037	1,232	38,828	36,936

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-11 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) ปทุมธานี 1

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	547	1,153	11	93	1,159	81	3,044	2,975
07:00 - 08:00	1,147	2,126	3	128	2,102	151	5,657	5,410
08:00 - 09:00	859	1,944	3	77	1,876	185	4,944	4,795
09:00 - 10:00	542	1,543	4	68	1,955	255	4,367	4,458
10:00 - 11:00	585	1,584	0	61	1,920	271	4,421	4,523
11:00 - 12:00	551	1,660	5	48	1,945	264	4,473	4,564
12:00 - 13:00	550	1,674	2	50	1,898	312	4,486	4,636
13:00 - 14:00	579	1,610	2	52	2,160	324	4,727	4,881
14:00 - 15:00	556	1,846	6	56	2,235	347	5,046	5,227
15:00 - 16:00	562	1,898	0	67	2,210	291	5,028	5,173
16:00 - 17:00	662	2,500	4	84	2,500	263	6,013	6,088
17:00 - 18:00	964	2,517	0	77	2,289	262	6,109	6,033
18:00 - 19:00	705	2,163	0	106	1,778	189	4,941	4,934
19:00 - 20:00	530	1,950	0	60	1,586	167	4,293	4,284
20:00 - 21:00	365	2,072	0	56	1,512	148	4,153	4,233
21:00 - 22:00	226	1,700	0	40	1,229	172	3,367	3,522
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	9,930	29,940	40	1,123	30,354	3,682	75,069	75,734

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-12 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) ปทุมธานี 2

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	349	1,761	12	55	832	176	3,185	3,263
07:00 - 08:00	1,018	4,465	10	35	2,516	190	8,234	7,937
08:00 - 09:00	481	3,756	12	87	2,466	282	7,084	7,243
09:00 - 10:00	308	2,499	16	29	2,119	373	5,344	5,635
10:00 - 11:00	296	1,927	9	19	1,748	401	4,400	4,708
11:00 - 12:00	239	1,895	5	14	1,413	376	3,942	4,224
12:00 - 13:00	274	2,258	9	22	1,243	392	4,198	4,495
13:00 - 14:00	247	2,358	6	28	1,487	402	4,528	4,839
14:00 - 15:00	340	2,067	9	29	1,940	371	4,756	5,008
15:00 - 16:00	337	2,289	15	60	2,038	383	5,122	5,422
16:00 - 17:00	411	3,851	5	73	1,855	312	6,507	6,714
17:00 - 18:00	617	3,830	11	51	2,085	238	6,832	6,826
18:00 - 19:00	477	3,645	10	54	1,929	229	6,344	6,412
19:00 - 20:00	588	2,621	13	45	1,581	181	5,029	4,999
20:00 - 21:00	396	1,978	12	35	869	173	3,463	3,507
21:00 - 22:00	209	1,445	12	18	608	175	2,467	2,597
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	6,587	42,645	166	654	26,729	4,654	81,435	83,828

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-13 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) พระนั่งเกล้า

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	768	2,954	304	135	853	6	5,020	4,833
07:00 - 08:00	1,901	4,359	326	129	997	10	7,722	6,963
08:00 - 09:00	1,426	3,463	249	122	1,042	64	6,366	5,871
09:00 - 10:00	962	2,459	219	152	960	168	4,920	4,774
10:00 - 11:00	887	2,144	168	124	922	254	4,499	4,414
11:00 - 12:00	862	2,058	146	110	838	218	4,232	4,128
12:00 - 13:00	839	2,230	142	129	795	177	4,312	4,200
13:00 - 14:00	858	2,100	127	134	852	200	4,271	4,197
14:00 - 15:00	812	2,176	138	125	903	168	4,322	4,232
15:00 - 16:00	1,019	2,418	148	118	863	141	4,707	4,477
16:00 - 17:00	1,241	2,796	201	122	916	63	5,339	4,957
17:00 - 18:00	1,443	3,294	310	161	978	40	6,226	5,780
18:00 - 19:00	1,284	3,219	288	129	737	43	5,700	5,290
19:00 - 20:00	989	2,583	249	114	599	47	4,581	4,296
20:00 - 21:00	898	2,098	191	99	542	83	3,911	3,677
21:00 - 22:00	594	1,542	145	63	341	83	2,768	2,655
22:00 - 23:00	520	1,275	87	63	263	99	2,307	2,278
23:00 - 24:00	330	992	38	34	261	77	1,732	1,725

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	259	902	8	7	159	58	1,393	1,351
01:00 - 02:00	168	571	4	7	104	24	878	832
02:00 - 03:00	153	467	5	6	122	24	777	738
03:00 - 04:00	163	420	6	10	132	30	761	732
04:00 - 05:00	192	479	11	51	181	47	961	1,001
05:00 - 06:00	351	562	26	68	235	43	1,285	1,255
รวม	18,919	47,561	3,536	2,212	14,595	2,167	88,990	84,652

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-14 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) พระนั่งเกล้าใหม่

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	597	3,186	60	15	733	12	4,603	4,329
07:00 - 08:00	1,452	3,188	69	8	873	9	5,599	4,887
08:00 - 09:00	947	2,685	41	9	985	32	4,699	4,259
09:00 - 10:00	501	2,695	46	13	1,278	81	4,614	4,447
10:00 - 11:00	394	2,710	25	8	1,363	79	4,579	4,462
11:00 - 12:00	352	2,825	27	6	1,362	74	4,646	4,554
12:00 - 13:00	334	2,727	23	12	1,310	67	4,473	4,377
13:00 - 14:00	378	2,703	28	12	1,469	88	4,678	4,575
14:00 - 15:00	373	2,947	26	11	1,336	81	4,774	4,661
15:00 - 16:00	409	3,261	35	13	1,407	43	5,168	5,003
16:00 - 17:00	569	3,421	27	15	1,212	18	5,262	5,011
17:00 - 18:00	923	3,642	54	19	1,254	12	5,904	5,473
18:00 - 19:00	704	3,565	57	8	949	8	5,291	4,957
19:00 - 20:00	1,480	3,210	65	8	838	8	5,609	4,887
20:00 - 21:00	423	2,772	53	2	620	53	3,923	3,771
21:00 - 22:00	332	2,577	36	7	500	79	3,531	3,474
22:00 - 23:00	259	2,061	31	4	465	46	2,866	2,789
23:00 - 24:00	155	1,333	19	5	323	44	1,879	1,857

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	105	740	8	0	354	32	1,239	1,215
01:00 - 02:00	83	573	18	0	305	24	1,003	987
02:00 - 03:00	49	296	10	0	159	19	533	525
03:00 - 04:00	76	308	13	4	160	36	597	595
04:00 - 05:00	100	400	24	9	248	56	837	848
05:00 - 06:00	246	1,826	89	18	591	43	2,813	2,757
รวม	11,241	55,651	884	206	20,094	1,044	89,120	84,695

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-15 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) พระปิ่นเกล้า

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)						รวม (คัน)	รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่		
06:00 - 07:00	1,287	5,723	95	229	580	6	7,920	7,623
07:00 - 08:00	4,089	7,681	183	261	1,923	7	14,144	12,495
08:00 - 09:00	5,726	7,788	176	273	1,515	4	15,482	13,031
09:00 - 10:00	4,831	6,806	120	249	1,243	28	13,277	11,249
10:00 - 11:00	4,539	6,609	95	273	1,487	34	13,037	11,194
11:00 - 12:00	4,599	6,817	112	247	1,290	35	13,100	11,189
12:00 - 13:00	4,627	6,947	104	264	1,201	58	13,201	11,313
13:00 - 14:00	4,820	6,919	102	248	1,344	55	13,488	11,478
14:00 - 15:00	4,181	7,004	101	225	1,335	68	12,914	11,197
15:00 - 16:00	4,310	7,423	97	241	1,180	68	13,319	11,563
16:00 - 17:00	4,887	7,322	106	265	1,209	28	13,817	11,785
17:00 - 18:00	4,191	6,560	87	231	1,291	26	12,386	10,650
18:00 - 19:00	3,965	5,866	75	252	995	28	11,181	9,591
19:00 - 20:00	2,609	4,640	73	234	542	35	8,133	7,197
20:00 - 21:00	2,304	4,268	69	201	411	60	7,313	6,498
21:00 - 22:00	1,964	4,125	32	199	512	69	6,901	6,273
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	62,929	102,498	1,627	3,892	18,058	609	189,613	164,322

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-16 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) สะพานพระราม 3

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	42	3,708	50	85	831	49	4,765	4,900
07:00 - 08:00	54	5,200	21	69	1,294	46	6,684	6,786
08:00 - 09:00	70	4,729	11	62	1,597	76	6,545	6,646
09:00 - 10:00	37	3,733	6	65	1,924	346	6,111	6,368
10:00 - 11:00	31	3,279	5	53	1,963	412	5,743	6,047
11:00 - 12:00	36	2,942	5	65	1,842	385	5,275	5,602
12:00 - 13:00	57	2,929	5	50	1,659	351	5,051	5,325
13:00 - 14:00	53	3,034	10	52	1,822	312	5,283	5,521
14:00 - 15:00	46	3,459	9	45	1,991	238	5,788	5,970
15:00 - 16:00	58	3,714	12	67	1,852	187	5,890	6,069
16:00 - 17:00	66	4,486	24	69	1,960	122	6,727	6,875
17:00 - 18:00	105	4,801	28	73	1,752	51	6,810	6,901
18:00 - 19:00	94	4,279	15	81	1,319	59	5,847	5,961
19:00 - 20:00	89	3,773	5	65	828	41	4,801	4,886
20:00 - 21:00	75	2,816	5	53	584	127	3,660	3,782
21:00 - 22:00	70	2,436	2	38	517	109	3,172	3,284
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	983	59,318	213	992	23,735	2,911	88,152	90,919

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-17 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) พระราม 4

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	538	3,443	83	139	1,393	14	5,610	5,559
07:00 - 08:00	1,084	4,368	85	165	2,011	28	7,741	7,463
08:00 - 09:00	864	4,571	73	151	2,240	73	7,972	7,821
09:00 - 10:00	564	4,350	53	113	2,166	223	7,469	7,546
10:00 - 11:00	467	3,747	53	132	1,785	142	6,326	6,444
11:00 - 12:00	395	3,580	62	134	1,736	164	6,071	6,226
12:00 - 13:00	367	4,022	79	143	1,919	161	6,691	6,876
13:00 - 14:00	297	3,520	93	129	1,717	173	5,929	6,159
14:00 - 15:00	287	3,359	58	185	1,857	172	5,918	6,213
15:00 - 16:00	332	3,612	77	143	1,995	118	6,277	6,441
16:00 - 17:00	596	4,073	98	157	1,969	59	6,952	6,934
17:00 - 18:00	759	4,940	97	210	2,368	62	8,436	8,420
18:00 - 19:00	733	5,506	65	152	2,283	43	8,782	8,679
19:00 - 20:00	620	5,070	38	122	1,927	61	7,838	7,757
20:00 - 21:00	472	3,915	44	93	1,542	107	6,173	6,194
21:00 - 22:00	287	2,606	30	27	1,132	147	4,229	4,291
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	8,662	64,682	1,088	2,195	30,040	1,747	108,414	109,018

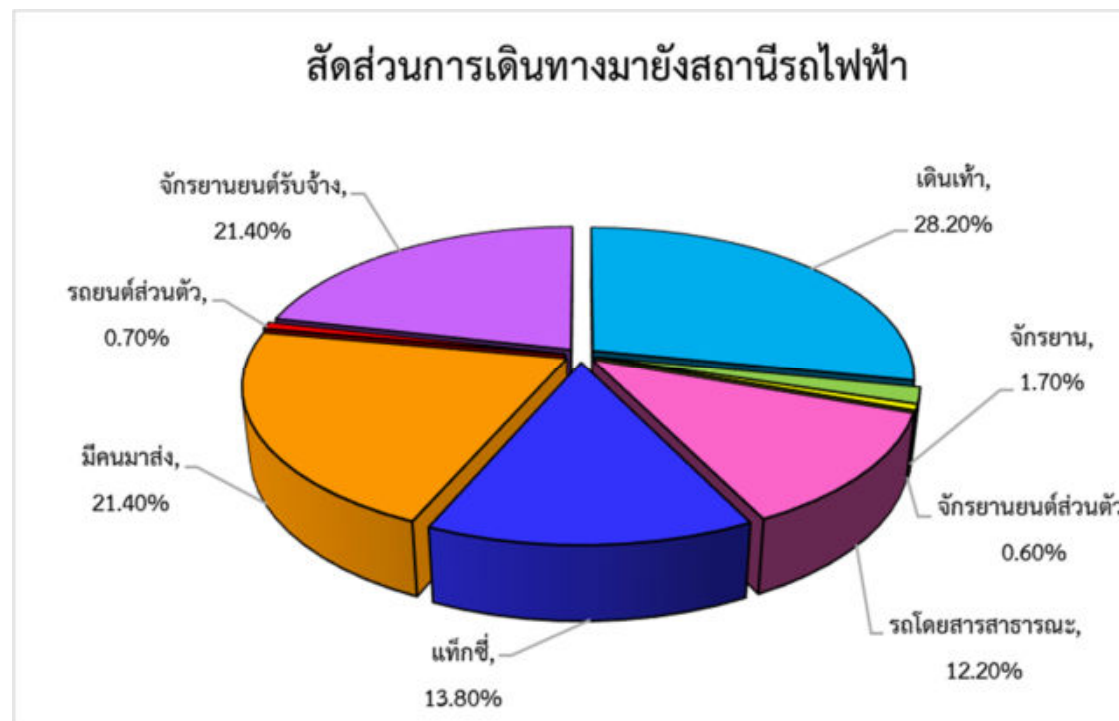
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ข-18 ข้อมูลสำรวจปริมาณจราจรกลางช่วงถนน (Midblock Traffic Count) พระราม 8

เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
06:00 - 07:00	8	4,639	40	4	728	0	5,419	5,416
07:00 - 08:00	3	5,124	37	2	707	2	5,875	5,875
08:00 - 09:00	10	4,455	50	9	753	11	5,288	5,296
09:00 - 10:00	6	4,518	28	5	739	2	5,298	5,297
10:00 - 11:00	6	4,030	43	4	835	4	4,922	4,922
11:00 - 12:00	5	3,447	25	0	891	0	4,368	4,366
12:00 - 13:00	25	3,553	54	4	840	5	4,481	4,472
13:00 - 14:00	11	3,788	50	5	1,069	4	4,927	4,925
14:00 - 15:00	10	4,000	65	2	1,034	0	5,111	5,107
15:00 - 16:00	17	5,115	64	5	1,144	9	6,354	6,351
16:00 - 17:00	14	4,998	57	2	982	0	6,053	6,049
17:00 - 18:00	18	4,547	79	6	845	2	5,497	5,491
18:00 - 19:00	20	5,092	93	0	694	3	5,902	5,897
19:00 - 20:00	13	4,530	68	5	626	11	5,253	5,262
20:00 - 21:00	12	3,815	58	0	522	0	4,407	4,401
21:00 - 22:00	14	3,096	26	4	398	0	3,538	3,532
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0

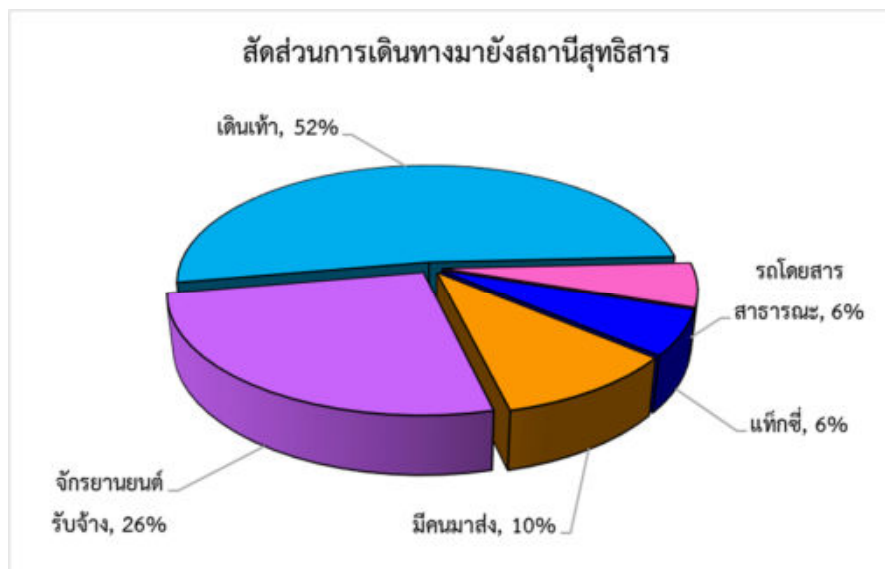
เวลา	ปริมาณจราจร (คัน)							รวม (PCU)
	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง-ใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง-ใหญ่	รวม (คัน)	
00:00 – 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	192	68,747	837	57	12,807	53	82,693	82,657

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



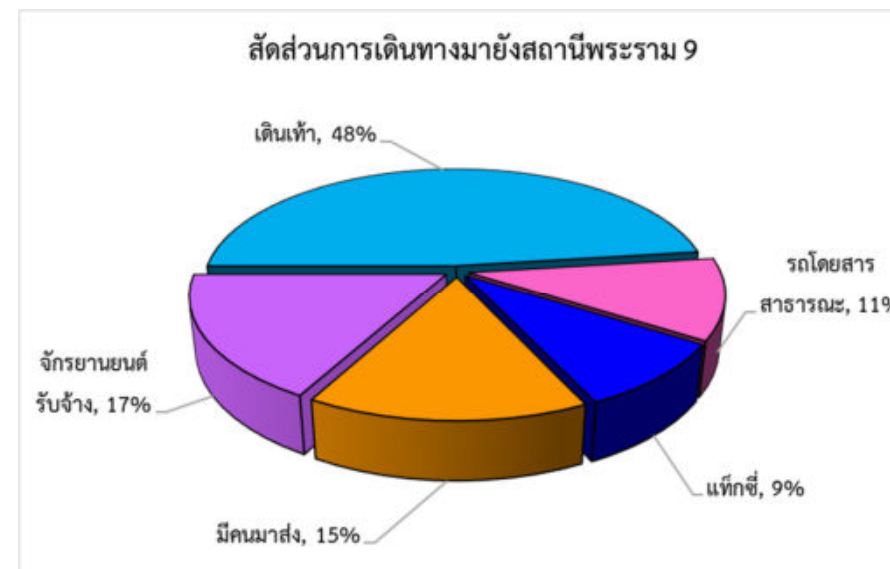
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-1 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า



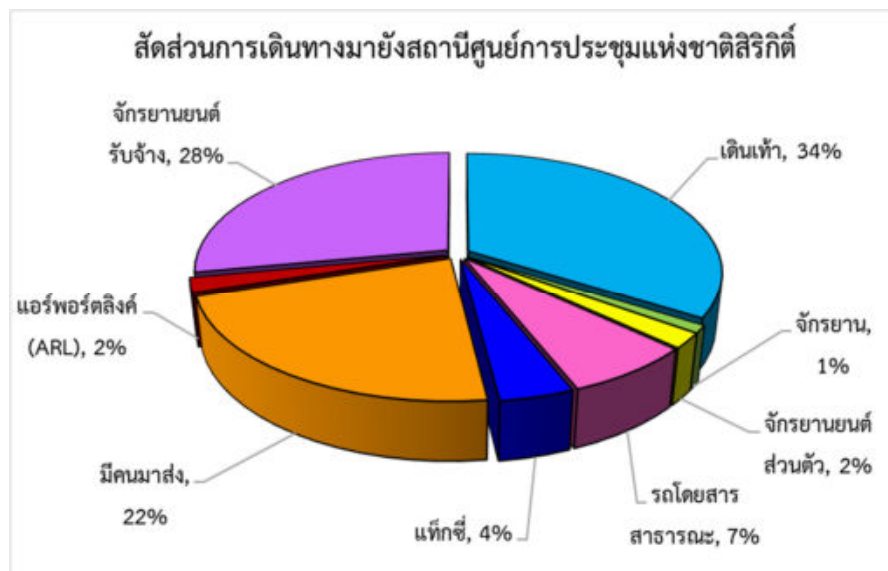
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-2 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีสุทธิสาร

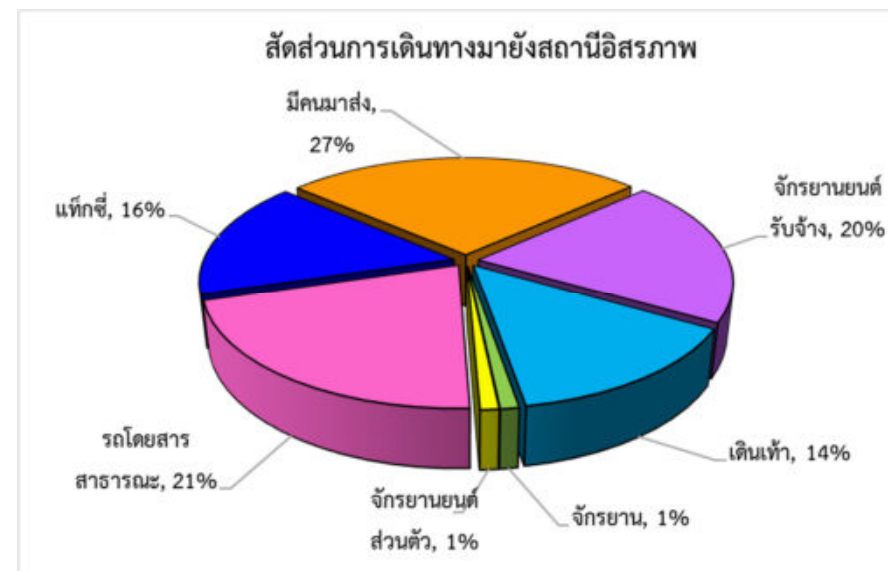


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-3 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีพระราม 9



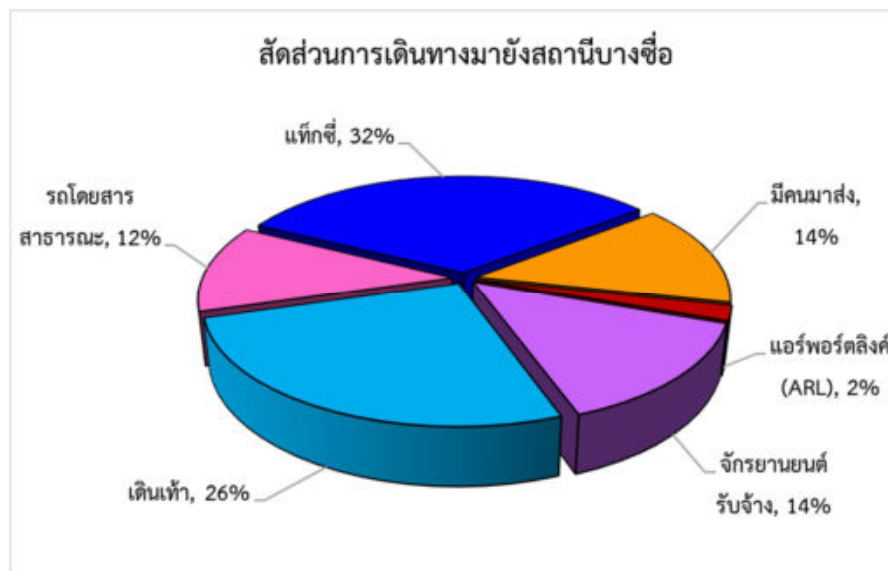
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

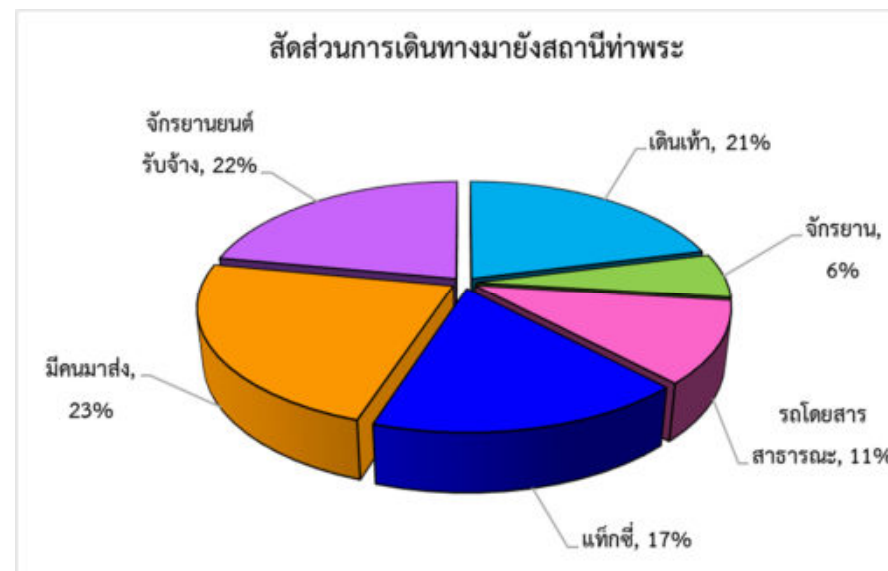
รูปที่ ข-4 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

รูปที่ ข-5 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีอิสรภาพ



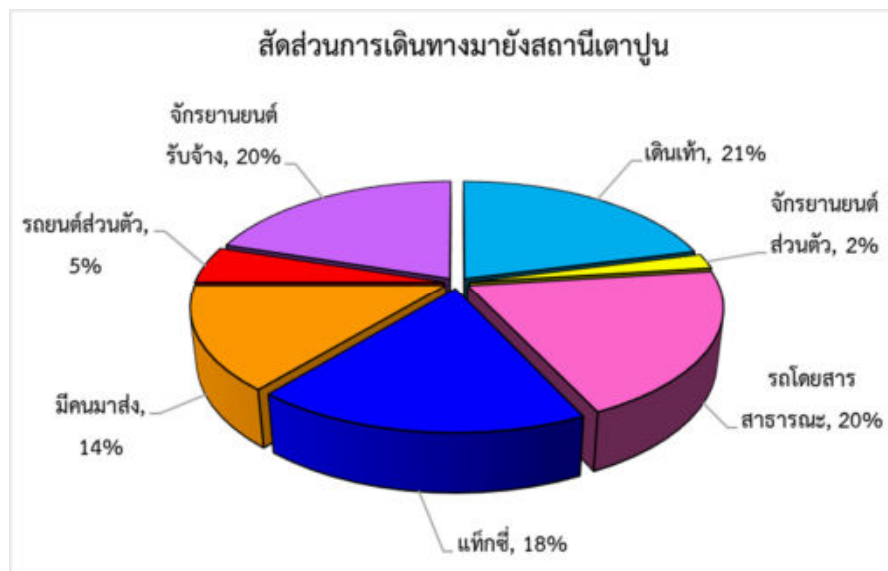
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-6 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีบางซื่อ



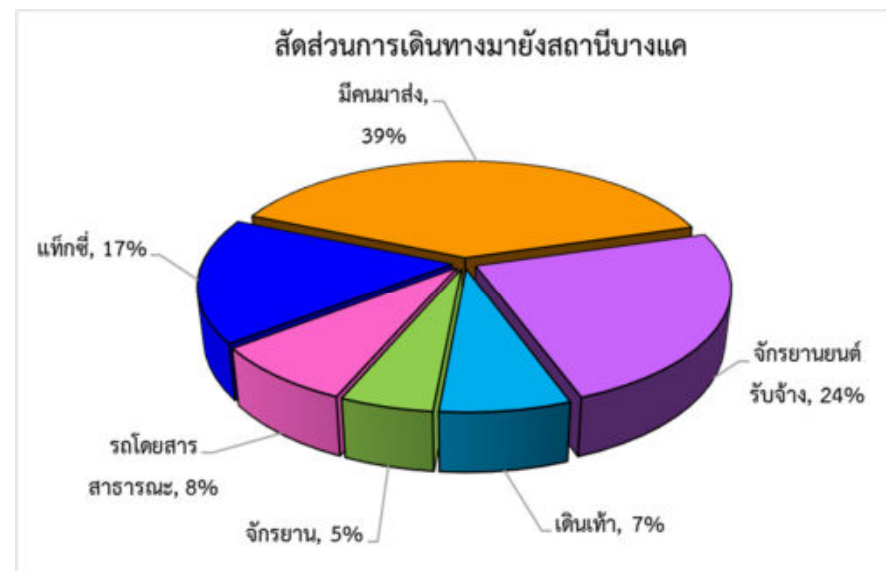
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-7 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีท่าพระ



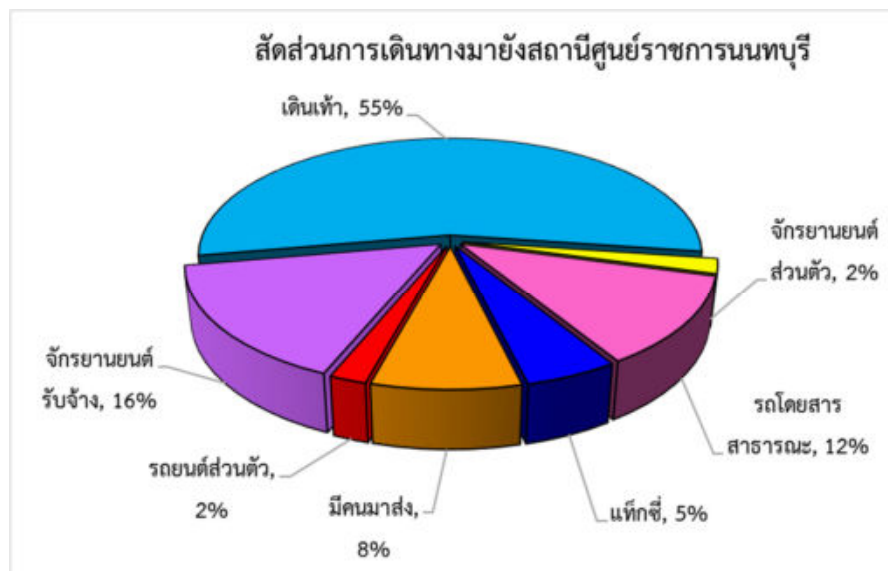
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-8 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีเตาปูน



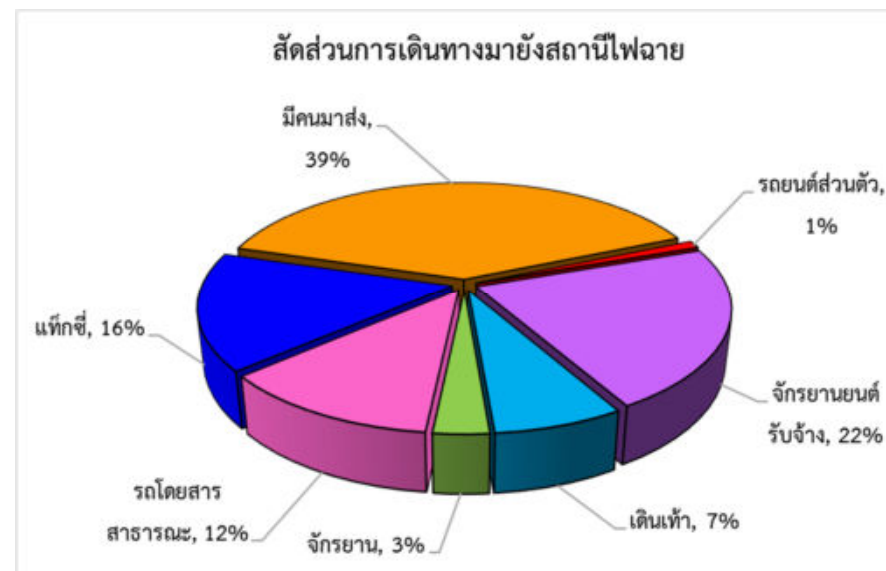
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-9 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีบางแค



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-10 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

รูปที่ ข-11 ข้อมูลสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีไฟฉาย

ตาราง ค-1 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2572	วงแหวนรอบนอกตะวันออก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,853	10,364	0	0	9,853	10,364	12,808	13,000	0	0	12,808	13,000	15,896	16,152	0	0	15,896	16,152
	คลองห้า	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,969	2,587	0	0	2,969	2,587	2,881	2,850	0	0	2,881	2,850	3,723	3,701	0	0	3,723	3,701
	คลองสี่	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,649	3,603	0	0	3,649	3,603	4,288	4,141	0	0	4,288	4,141	5,456	5,405	0	0	5,456	5,405
	คลองสาม	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,711	3,552	0	0	3,711	3,552	3,919	3,749	0	0	3,919	3,749	4,437	4,239	0	0	4,437	4,239
เปิดแล้ว	คูคต	10,321	10,147	0	0	10,321	10,147	10,652	10,623	0	0	10,652	10,623	7,716	7,542	0	0	7,716	7,542	8,538	8,383	0	0	8,538	8,383	9,897	9,541	0	0	9,897	9,541
	แยก คปอ.	10,729	13,524	0	0	10,729	13,524	8,685	15,553	0	0	8,685	15,553	13,253	19,835	0	0	13,253	19,835	13,526	20,135	0	0	13,526	20,135	15,780	23,476	0	0	15,780	23,476
	พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ	9,156	6,923	0	0	9,156	6,923	6,944	6,182	0	0	6,944	6,182	11,210	8,383	0	0	11,210	8,383	11,593	8,785	0	0	11,593	8,785	13,648	11,168	0	0	13,648	11,168
	รพ.ภูมิพลอดุลยเดช	4,902	4,924	0	0	4,902	4,924	3,760	3,900	0	0	3,760	3,900	1,588	4,193	0	0	1,588	4,193	1,694	4,296	0	0	1,694	4,296	1,910	2,682	0	0	1,910	2,682
	สะพานใหม่	6,249	5,869	0	0	6,249	5,869	6,395	6,081	0	0	6,395	6,081	8,118	7,071	0	0	8,118	7,071	8,544	7,697	0	0	8,544	7,697	9,530	8,692	0	0	9,530	8,692
	สายหยุด	4,069	4,094	0	0	4,069	4,094	4,007	4,038	0	0	4,007	4,038	3,621	4,227	0	0	3,621	4,227	3,702	3,796	0	0	3,702	3,796	3,976	4,165	0	0	3,976	4,165
	พหลโยธิน 59	2,734	2,862	0	0	2,734	2,862	2,684	2,803	0	0	2,684	2,803	2,860	3,046	0	0	2,860	3,046	3,085	3,181	0	0	3,085	3,181	3,295	3,296	0	0	3,295	3,296
	วัดพระศรีมหาธาตุ	2,767	3,157	27,654	25,808	30,420	28,966	2,320	873	17,961	15,914	20,281	16,787	2,697	1,665	23,328	20,227	26,025	21,892	2,852	2,087	24,957	22,170	27,809	24,257	3,197	2,427	27,638	24,881	30,835	27,308
	กรมทหารราบที่ 11	3,119	3,175	0	0	3,119	3,175	3,146	3,264	0	0	3,146	3,264	3,581	3,669	0	0	3,581	3,669	3,782	3,881	0	0	3,782	3,881	4,079	4,103	0	0	4,079	4,103
	บางบัว	7,161	6,845	0	0	7,161	6,845	7,048	6,973	0	0	7,048	6,973	8,091	8,011	0	0	8,091	8,011	8,540	8,448	0	0	8,540	8,448	8,909	8,830	0	0	8,909	8,830
	กรมป่าไม้	3,469	3,481	0	0	3,469	3,481	3,619	3,616	0	0	3,619	3,616	3,760	3,769	0	0	3,760	3,769	3,892	3,919	0	0	3,892	3,919	3,901	3,929	0	0	3,901	3,929
	ม.เกษตรศาสตร์	3,958	6,943	8	8	3,966	6,951	11,920	11,575	8,705	8,641	20,626	20,216	13,979	13,860	10,419	10,216	24,398	24,076	14,620	14,799	11,065	10,868	25,684	25,667	15,443	15,849	11,763	11,793	27,206	27,642
	เสนานิคม	12,355	11,171	0	0	12,355	11,171	10,544	10,105	0	0	10,544	10,105	11,374	11,020	0	0	11,374	11,020	11,907	11,425	0	0	11,907	11,425	12,240	11,976	0	0	12,240	11,976
	รัชโยธิน	20,818	21,961	0	0	20,818	21,961	14,520	14,696	0	0	14,520	14,696	16,607	16,594	0	0	16,607	16,594	17,275	17,250	0	0	17,275	17,250	18,615	18,380	0	0	18,615	18,380
	พหลโยธิน 24	5,722	6,682	0	0	5,722	6,682	5,771	6,276	0	0	5,771	6,276	6,648	7,040	0	0	6,648	7,040	6,923	7,149	0	0	6,923	7,149	7,137	7,714	0	0	7,137	7,714
	ห้าแยกลาดพร้าว	12,657	13,324	14,134	14,398	26,791	27,722	9,101	8,748	11,704	9,410	20,805	18,158	9,768	9,634	11,700	10,208	21,469	19,842	9,964	9,962	12,487	10,770	22,450	20,732	10,681	10,826	13,546	12,007	24,226	22,833
	หมอชิต	17,406	19,781	15,013	15,060	32,419	34,841	17,822	16,636	11,921	11,851	29,743	28,487	18,284	17,334	12,804	13,649	31,087	30,983	17,886	17,220	13,450	13,939	31,336	31,159	18,318	17,761	14,396	15,026	32,714	32,787
	สะพานควาย	7,065	7,140	0	0	7,065	7,140	6,709	6,736	0	0	6,709	6,736	7,361	7,596	0	0	7,361	7,596	7,131	7,355	0	0	7,131	7,355	7,451	7,730	0	0	7,451	7,730
	เสนาร่วม	20,868	19,513	0	0	20,868	19,513	15,700	16,836	0	0	15,700	16,836	16,244	17,211	0	0	16,244	17,211	15,536	16,769	0	0	15,536	16,769	16,976	17,897	0	0	16,976	17,897
	อารีย์	6,436	6,419	0	0	6,436	6,419	6,591	6,460	0	0	6,591	6,460	7,407	7,207	0	0	7,407	7,207	7,205	6,982	0	0	7,205	6,982	7,695	7,562	0	0	7,695	7,562
	สนามเป้า	4,990	5,020	0	0	4,990	5,020	4,918	4,918	0	0	4,918	4,918	5,353	5,352	0	0	5,353	5,352	5,463	5,455	0	0	5,463	5,455	5,649	5,646	0	0	5,649	5,646
	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	24,569	17,165	124	58	24,692	17,223	13,508	11,711	66	33	13,574	11,744	13,399	11,920	3,345	2,844	16,745	14,764	13,864	11,472	3,246	2,699	17,110	14,172	14,498	12,020	3,534	2,785	18,031	14,805
	พญาไท	23,397	23,862	6,306	6,296	29,703	30,158	16,913	22,071	798	1,024	17,710	23,095	28,437	26,074	1,248	3,198	29,686	29,272	28,351	26,178	1,469	3,759	29,820	29,936	34,030	31,169	1,574	4,199	35,604	35,369

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	ราชเทวี	7,460	3,610	0	0	7,460	3,610	4,567	2,787	18,996	26,330	23,563	29,116	3,388	2,302	18,439	22,916	21,827	25,217	3,651	2,764	18,904	23,540	22,555	26,304	3,565	2,959	20,031	24,576	23,596	27,535
	สยาม	44,168	50,483	67,394	66,834	111,562	117,318	35,482	32,147	56,386	53,436	91,868	85,583	47,450	41,574	61,128	58,781	108,579	100,356	48,453	43,367	61,443	57,899	109,896	101,266	51,917	50,079	64,910	60,891	116,827	110,971
	ชิดลม	33,504	32,915	0	0	33,504	32,915	33,447	31,729	0	0	33,447	31,729	36,683	37,836	0	0	36,683	37,836	34,655	35,172	0	0	34,655	35,172	36,387	36,934	0	0	36,387	36,934
	เพลินจิต	14,738	13,094	0	0	14,738	13,094	17,018	12,865	0	0	17,018	12,865	12,244	11,222	23,812	29,798	36,056	41,020	11,827	11,289	23,249	29,218	35,076	40,508	12,299	12,031	28,542	31,517	40,842	43,548
	นานา	9,402	6,673	0	0	9,402	6,673	12,182	6,852	0	0	12,182	6,852	9,161	6,552	0	0	9,161	6,552	8,600	6,190	0	0	8,600	6,190	8,867	6,432	0	0	8,867	6,432
	อโศก	14,233	21,049	49,189	50,460	63,422	71,509	17,502	27,720	39,932	39,153	57,434	66,873	17,577	27,855	44,906	40,502	62,484	68,357	18,921	28,441	43,606	40,588	62,527	69,029	20,415	26,006	45,965	47,361	66,380	73,367
	พร้อมพงษ์	36,970	37,890	0	0	36,970	37,890	35,025	35,775	0	0	35,025	35,775	39,370	38,430	0	0	39,370	38,430	40,701	39,580	0	0	40,701	39,580	44,617	42,712	0	0	44,617	42,712
	ทองหล่อ	16,993	16,191	367	510	17,359	16,700	14,243	11,991	14,976	16,248	29,219	28,239	15,721	13,146	18,968	19,432	34,689	32,578	16,298	13,745	18,946	19,930	35,244	33,674	17,285	15,049	20,761	21,261	38,046	36,309
	เอกมัย	18,841	21,290	0	0	18,841	21,290	12,573	13,777	0	0	12,573	13,777	14,003	15,437	0	0	14,003	15,437	14,610	15,782	0	0	14,610	15,782	15,607	17,154	0	0	15,607	17,154
	พระโขนง	15,641	14,528	0	0	15,641	14,528	10,721	9,712	22,408	21,944	33,128	31,655	10,200	9,633	24,487	23,512	34,688	33,144	9,932	9,493	23,693	22,478	33,625	31,971	10,533	10,285	24,464	23,155	34,996	33,440
	อ่อนนุช	18,959	18,719	0	0	18,959	18,719	16,337	16,985	0	0	16,337	16,985	17,895	18,808	0	0	17,895	18,808	17,215	18,357	0	0	17,215	18,357	18,950	20,103	0	0	18,950	20,103
	บางจาก	8,814	8,044	0	0	8,814	8,044	7,673	6,961	0	0	7,673	6,961	8,897	8,058	0	0	8,897	8,058	9,039	8,137	0	0	9,039	8,137	9,825	8,778	0	0	9,825	8,778
	ปทุมวัน	10,087	8,719	0	0	10,087	8,719	4,578	4,778	0	0	4,578	4,778	5,287	5,515	0	0	5,287	5,515	5,869	6,152	0	0	5,869	6,152	6,565	6,919	0	0	6,565	6,919
	อุดมสุข	24,367	20,304	0	0	24,367	20,304	14,097	13,758	0	0	14,097	13,758	16,201	16,367	0	0	16,201	16,367	16,827	17,305	0	0	16,827	17,305	18,196	20,025	0	0	18,196	20,025
	บางนา	6,593	6,648	1	7	6,593	6,654	12,583	11,225	9,568	9,043	22,151	20,269	15,470	13,580	12,434	11,054	27,904	24,634	16,361	15,007	14,359	12,702	30,719	27,709	18,447	16,670	16,121	13,889	34,568	30,559
	บางรี	3,249	3,703	0	0	3,249	3,703	2,772	3,201	0	0	2,772	3,201	2,770	3,196	0	0	2,770	3,196	1,542	1,691	0	0	1,542	1,691	1,606	1,829	0	0	1,606	1,829
	สำโรง	24,359	26,912	20,255	21,005	44,615	47,918	15,656	16,995	10,159	10,553	25,815	27,548	14,246	15,420	13,912	14,596	28,158	30,016	13,546	14,413	14,811	15,123	28,357	29,535	14,073	14,765	16,809	16,714	30,883	31,479
	ปู่เจ้า	10,116	10,018	0	0	10,116	10,018	8,775	8,703	0	0	8,775	8,703	10,572	10,522	0	0	10,572	10,522	10,398	10,331	0	0	10,398	10,331	11,413	11,328	0	0	11,413	11,328
	ช้างเอราวัณ	9,427	9,363	0	0	9,427	9,363	7,709	7,688	0	0	7,709	7,688	9,637	9,520	0	0	9,637	9,520	9,960	9,784	0	0	9,960	9,784	10,745	10,718	0	0	10,745	10,718
	โรงเรียนนายเรือ	9,902	9,817	0	0	9,902	9,817	7,505	7,481	0	0	7,505	7,481	10,281	10,355	0	0	10,281	10,355	10,124	10,157	0	0	10,124	10,157	11,209	11,236	0	0	11,209	11,236
	ปากน้ำ	38,479	37,265	0	0	38,479	37,265	30,312	30,229	0	0	30,312	30,229	14,647	11,637	0	0	14,647	11,637	14,983	12,119	0	0	14,983	12,119	16,565	13,353	0	0	16,565	13,353
2572	ศรีนครินทร์	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28,988	25,342	0	0	28,988	25,342	25,259	21,770	0	0	25,259	21,770	29,275	25,433	0	0	29,275	25,433
	แพรกษา	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,988	9,442	0	0	2,988	9,442	2,951	8,683	0	0	2,951	8,683	3,412	10,058	0	0	3,412	10,058
	สายลวด	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,313	3,464	0	0	3,313	3,464	3,360	3,503	0	0	3,360	3,503	3,542	3,707	0	0	3,542	3,707
	เคหะฯ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,409	6,310	0	0	6,409	6,310	6,403	6,265	0	0	6,403	6,265	6,593	6,453	0	0	6,593	6,453
	สวนคินิวาส	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,755	3,941	0	0	3,755	3,941	3,363	3,531	0	0	3,363	3,531	3,750	3,941	0	0	3,750	3,941
	เมืองโบราณ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28,223	24,801	0	0	28,223	24,801	28,534	24,906	0	0	28,534	24,906	31,376	27,259	0	0	31,376	27,259
	ศรีจันทร์ประดิษฐ์	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,004	9,201	0	0	3,004	9,201	3,083	9,374	0	0	3,083	9,374	3,496	10,606	0	0	3,496	10,606

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	บางปู	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,301	3,510	0	0	3,301	3,510	3,530	3,728	0	0	3,530	3,728	3,597	3,804	0	0	3,597	3,804
	ตำหรุ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,452	6,366	0	0	6,452	6,366	6,514	6,341	0	0	6,514	6,341	6,803	6,634	0	0	6,803	6,634
รวม		601,218	601,218	200,445	200,445	801,663	801,663	514,033	514,033	223,580	223,580	737,612	737,612	636,330	636,330	280,932	280,932	917,262	917,262	648,484	648,484	285,683	285,683	934,167	934,167	706,980	706,980	310,055	310,055	1,017,035	1,017,035

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-2 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2569	ยศเส	0	0	0	0	0	0	2,549	3,459	13,566	13,348	16,115	16,807	3,855	3,488	13,232	14,086	17,087	17,575	3,750	3,374	11,512	14,498	15,262	17,872	3,545	3,250	12,085	15,401	15,630	18,652
เปิดแล้ว	สนามกีฬาแห่งชาติ	56,759	47,781	0	0	56,759	47,781	58,259	59,014	0	0	58,259	59,014	62,608	61,659	0	0	62,608	61,659	64,113	64,771	0	0	64,113	64,771	65,776	56,985	0	0	65,776	56,985
	สยาม	28,844	37,798	71,248	67,115	100,092	104,913	34,931	38,837	53,436	54,735	88,367	93,572	32,601	35,958	58,781	60,474	91,382	96,433	34,900	39,383	58,591	59,868	93,491	99,251	26,723	39,222	62,140	63,679	88,863	102,901
	ราชดำริ	5,018	5,177	0	0	5,018	5,177	6,410	5,561	0	0	6,410	5,561	7,494	6,466	0	0	7,494	6,466	7,393	6,440	0	0	7,393	6,440	7,658	6,818	0	0	7,658	6,818
	ศาลาแดง	7,827	7,297	29,987	33,487	37,814	40,784	6,135	6,194	26,212	27,136	32,347	33,329	5,917	6,215	25,842	24,686	31,759	30,901	6,268	6,045	25,140	24,091	31,409	30,135	6,416	6,742	26,687	25,038	33,103	31,780
	ช่องนนทรี	32,018	31,297	0	0	32,018	31,297	29,893	28,935	10,304	9,045	40,197	37,981	28,399	28,798	14,409	12,662	42,808	41,461	28,919	28,849	13,580	12,158	42,498	41,007	30,356	30,493	14,693	13,029	45,048	43,522
	เซนต์หลุยส์	1,457	3,211	0	0	1,457	3,211	716	1,155	0	0	716	1,155	665	1,165	0	0	665	1,165	665	1,111	0	0	665	1,111	708	1,252	0	0	708	1,252
	สุรศักดิ์	14,589	14,919	0	0	14,589	14,919	17,104	16,300	0	0	17,104	16,300	17,250	16,367	0	0	17,250	16,367	16,743	15,879	0	0	16,743	15,879	18,429	17,486	0	0	18,429	17,486
	สะพานตากสิน	20,943	19,226	0	0	20,943	19,226	25,922	22,371	0	0	25,922	22,371	23,053	22,328	0	0	23,053	22,328	24,287	21,803	0	0	24,287	21,803	24,251	22,682	0	0	24,251	22,682
	กรุงธนบุรี	20,395	22,911	0	0	20,395	22,911	21,148	20,820	0	0	21,148	20,820	24,163	24,301	0	0	24,163	24,301	23,532	23,391	0	0	23,532	23,391	25,582	25,337	0	0	25,582	25,337
	วงเวียนใหญ่	8,267	5,766	1	433	8,269	6,198	1,922	2,732	20,467	19,549	22,389	22,281	1,948	2,145	19,771	19,580	21,719	21,725	1,712	2,359	23,979	21,868	25,692	24,227	1,713	2,287	24,742	22,812	26,455	25,099
	โพธิ์นิมิตร	1,046	1,049	0	0	1,046	1,049	1,295	1,298	0	0	1,295	1,298	1,188	1,193	0	0	1,188	1,193	1,153	1,157	0	0	1,153	1,157	1,169	1,172	0	0	1,169	1,172
	ตลาดพลู	7,319	8,863	0	0	7,319	8,863	7,158	7,706	0	0	7,158	7,706	7,107	7,471	0	0	7,107	7,471	6,134	6,566	0	0	6,134	6,566	6,414	6,751	0	0	6,414	6,751
	วุฒากาศ	5,329	5,443	0	0	5,329	5,443	5,439	5,557	0	0	5,439	5,557	5,640	5,778	0	0	5,640	5,778	1,850	1,817	1,509	1,300	3,359	3,117	1,813	1,685	1,536	1,296	3,348	2,981
2569	บางหว้า	1,909	982	7,530	7,732	9,439	8,714	1,140	1,245	9,560	9,630	10,700	10,875	1,225	1,055	10,540	10,982	11,765	12,037	1,371	1,303	9,496	9,967	10,867	11,270	1,422	1,285	9,692	10,285	11,113	11,570
	บางแวก	0	0	0	0	0	0	2,899	3,021	0	0	2,899	3,021	2,806	2,945	0	0	2,806	2,945	2,948	3,092	0	0	2,948	3,092	2,984	3,127	0	0	2,984	3,127
	บางเชือกหนัง	0	0	0	0	0	0	2,438	2,442	0	0	2,438	2,442	2,473	2,434	0	0	2,473	2,434	2,619	2,610	0	0	2,619	2,610	2,867	2,833	0	0	2,867	2,833
	บางพรหม	0	0	0	0	0	0	1,267	1,041	0	0	1,267	1,041	1,243	1,033	0	0	1,243	1,033	1,304	1,064	0	0	1,304	1,064	1,322	1,083	0	0	1,322	1,083
	อินทราวาส	0	0	0	0	0	0	790	403	0	0	790	403	792	384	0	0	792	384	857	425	0	0	857	425	920	454	0	0	920	454
	บรมราชชนนี	0	0	0	0	0	0	12,167	11,442	0	0	12,167	11,442	11,841	11,071	0	0	11,841	11,071	11,935	10,996	0	0	11,935	10,996	11,573	10,687	0	0	11,573	10,687

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	ตลิ่งชัน	0	0	0	0	0	0	351	398	1,056	1,158	1,406	1,557	379	389	877	981	1,256	1,370	403	422	896	953	1,299	1,375	420	429	1,236	1,270	1,655	1,699
รวม		211,720	211,720	108,767	108,767	320,487	320,487	239,932	239,932	134,601	134,601	374,533	374,533	242,644	242,644	143,453	143,453	386,097	386,097	242,855	242,855	144,703	144,703	387,558	387,558	242,061	242,061	152,810	152,810	394,871	394,871

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-3 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
เปิดแล้ว	ท่าพระ	33,105	32,955	0	0	33,105	32,955	21,085	21,793	4,781	5,270	25,865	27,063	23,327	25,029	5,666	5,327	28,993	30,356	21,435	22,862	4,218	4,530	25,653	27,392	21,166	22,436	4,208	4,541	25,373	26,977
	จรัญฯ 13	7,359	7,954	0	0	7,359	7,954	6,813	6,782	0	0	6,813	6,782	6,666	6,543	0	0	6,666	6,543	6,246	6,218	0	0	6,246	6,218	6,365	6,322	0	0	6,365	6,322
	โพลาย	5,731	5,718	0	0	5,731	5,718	6,640	6,594	0	0	6,640	6,594	6,328	6,232	0	0	6,328	6,232	6,183	6,136	0	0	6,183	6,136	5,919	5,873	0	0	5,919	5,873
	บางขุนนนท์	8,177	7,853	7,051	7,905	15,228	15,758	4,952	4,986	8,745	9,390	13,697	14,377	4,849	5,029	8,102	8,869	12,952	13,898	4,681	4,764	8,252	9,020	12,933	13,784	4,097	4,067	8,878	9,701	12,975	13,767
	บางยี่ขัน	12,316	14,020	0	0	12,316	14,020	12,616	13,249	0	0	12,616	13,249	13,530	13,772	0	0	13,530	13,772	12,783	12,878	0	0	12,783	12,878	13,496	13,932	0	0	13,496	13,932
	สิรินธร	5,069	5,149	1,103	1,164	6,173	6,313	6,699	6,905	1,273	1,251	7,972	8,155	6,227	6,354	1,582	1,567	7,808	7,921	5,848	6,015	1,497	1,446	7,345	7,460	5,748	5,885	1,754	1,573	7,502	7,458
	บางพลัด	2,355	2,276	0	0	2,355	2,276	3,067	3,003	0	0	3,067	3,003	2,996	2,861	0	0	2,996	2,861	3,134	2,985	0	0	3,134	2,985	3,017	2,873	0	0	3,017	2,873
	บางอ้อ	6,843	6,752	0	0	6,843	6,752	8,201	8,266	0	0	8,201	8,266	8,303	8,355	0	0	8,303	8,355	8,684	8,690	0	0	8,684	8,690	9,096	9,173	0	0	9,096	9,173
	บางโพ	6,766	6,367	0	0	6,766	6,367	3,895	3,474	0	0	3,895	3,474	4,128	3,668	0	0	4,128	3,668	3,987	3,595	0	0	3,987	3,595	3,866	3,640	0	0	3,866	3,640
	เตาปูน	9,208	9,287	16,002	17,267	25,210	26,554	5,948	6,699	22,521	21,314	28,469	28,013	6,206	7,133	24,976	22,241	31,182	29,374	6,395	7,152	23,667	21,878	30,062	29,030	6,563	6,892	24,849	23,466	31,411	30,358
	บางซื่อ	20,701	19,689	30,284	27,212	50,985	46,901	22,596	21,666	18,163	16,478	40,759	38,144	30,177	32,925	15,151	13,833	45,328	46,758	26,962	28,047	18,170	17,623	45,132	45,670	27,194	27,780	20,599	20,370	47,792	48,150
	กำแพงเพชร	3,656	4,214	0	0	3,656	4,214	3,602	4,276	0	0	3,602	4,276	3,608	4,277	0	0	3,608	4,277	3,686	4,378	0	0	3,686	4,378	3,930	4,666	0	0	3,930	4,666
	สวนจตุจักร	29,675	27,886	15,212	15,013	44,887	42,900	37,462	38,029	11,851	11,969	49,314	49,998	38,726	39,606	13,649	12,420	52,376	52,026	39,396	39,911	14,105	13,170	53,501	53,080	40,257	40,710	15,334	14,314	55,591	55,024
	พหลโยธิน	9,721	9,719	14,544	14,134	24,264	23,853	9,157	10,181	9,410	11,751	18,567	21,932	9,821	11,503	10,208	11,350	20,029	22,852	10,426	11,998	10,899	12,227	21,325	24,225	11,049	12,660	12,254	13,469	23,302	26,128
	ลาดพร้าว	13,102	9,765	25,638	30,917	38,740	40,682	12,893	10,909	15,404	18,260	28,297	29,170	14,457	12,133	16,700	19,057	31,157	31,190	15,173	12,568	17,380	18,764	32,553	31,332	16,519	13,110	18,045	19,645	34,564	32,755
	รัชดาภิเษก	10,268	11,647	0	0	10,268	11,647	11,019	12,384	0	0	11,019	12,384	12,186	13,603	0	0	12,186	13,603	12,580	14,084	0	0	12,580	14,084	13,183	14,850	0	0	13,183	14,850
	สุทธิสาร	15,502	15,877	0	0	15,502	15,877	18,690	18,147	0	0	18,690	18,147	20,365	20,976	0	0	20,365	20,976	21,027	21,627	0	0	21,027	21,627	21,957	22,687	0	0	21,957	22,687
	ห้วยขวาง	23,548	25,891	0	0	23,548	25,891	19,224	19,891	0	0	19,224	19,891	23,360	23,354	0	0	23,360	23,354	24,291	24,144	0	0	24,291	24,144	26,127	26,263	0	0	26,127	26,263
	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	23,017	21,138	773	805	23,790	21,944	20,768	20,607	33,534	31,558	54,302	52,165	25,289	24,740	31,038	29,069	56,326	53,809	26,145	25,356	33,429	31,512	59,574	56,868	28,896	27,171	34,197	33,322	63,093	60,493
	พระราม 9	33,544	34,279	0	0	33,544	34,279	35,639	35,490	0	0	35,639	35,490	35,309	35,183	0	0	35,309	35,183	36,338	36,170	0	0	36,338	36,170	38,286	37,907	0	0	38,286	37,907
เพชรบุรี	22,146	18,781	4,816	4,470	26,962	23,250	34,104	37,379	460	634	34,565	38,013	29,845	27,978	1,597	1,418	31,442	29,397	29,554	28,000	1,801	1,623	31,354	29,623	32,368	30,638	1,899	1,802	34,267	32,440	

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	สุขุมวิท	16,203	14,105	50,970	49,189	67,173	63,294	12,348	16,851	39,153	40,092	51,501	56,943	13,913	15,544	40,502	43,560	54,416	59,105	13,525	15,221	41,073	42,698	54,598	57,918	14,556	15,236	48,332	45,703	62,888	60,939
	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	14,093	17,407	0	0	14,093	17,407	22,020	24,479	5,090	4,911	27,110	29,390	25,114	28,416	3,733	3,396	28,847	31,813	24,092	28,223	3,770	3,408	27,862	31,631	25,460	32,833	3,823	3,587	29,283	36,419
	คลองเตย	11,317	10,728	0	0	11,317	10,728	30,380	17,610	5,365	4,755	35,745	22,365	30,768	19,800	3,981	3,670	34,749	23,470	30,484	19,870	4,038	3,710	34,522	23,580	32,282	23,673	4,178	3,909	36,461	27,582
	ลุมพินี	37,427	39,143	252	264	37,679	39,407	26,222	28,000	11,395	9,754	37,616	37,753	21,578	22,598	18,087	17,153	39,666	39,751	21,556	22,395	18,309	16,760	39,865	39,155	22,663	23,245	19,645	18,234	42,309	41,478
	สีลม	6,274	8,152	31,862	29,987	38,136	38,139	5,667	6,611	28,280	26,014	33,947	32,624	5,887	7,481	24,959	25,062	30,846	32,542	5,862	7,306	24,725	24,616	30,587	31,922	6,149	6,897	25,522	26,535	31,670	33,431
	สามย่าน	25,528	26,648	0	0	25,528	26,648	32,854	32,706	0	0	32,854	32,706	36,040	34,886	0	0	36,040	34,886	35,298	35,917	0	0	35,298	35,917	37,198	37,350	0	0	37,198	37,350
	หัวลำโพง	35,631	37,932	0	0	35,631	37,932	38,169	37,815	10,471	10,311	48,640	48,127	38,963	39,089	8,909	9,440	47,872	48,528	37,429	37,487	10,978	11,696	48,406	49,184	37,706	37,307	11,491	12,428	49,197	49,735
	วัดมังกร	11,713	11,190	0	0	11,713	11,190	13,253	12,345	0	0	13,253	12,345	13,817	13,484	0	0	13,817	13,484	13,982	13,993	0	0	13,982	13,993	14,314	14,359	0	0	14,314	14,359
	สามยอด	10,855	6,999	1	6	10,856	7,005	2,799	1,781	25,100	25,679	27,899	27,460	2,756	2,634	25,609	25,462	28,365	28,096	2,586	2,090	24,148	24,520	26,734	26,611	2,770	1,792	25,506	26,578	28,276	28,370
	สนามไชย	7,839	10,565	0	0	7,839	10,565	4,435	5,208	0	0	4,435	5,208	5,479	5,807	0	0	5,479	5,807	5,320	5,557	0	0	5,320	5,557	5,436	5,735	0	0	5,436	5,735
	อิสราภาพ	6,766	6,139	0	0	6,766	6,139	6,865	6,196	0	0	6,865	6,196	6,072	5,979	0	0	6,072	5,979	5,808	5,810	0	0	5,808	5,810	6,050	6,199	0	0	6,050	6,199
	บางไผ่	2,746	2,706	0	0	2,746	2,706	3,415	3,370	0	0	3,415	3,370	3,390	2,967	0	0	3,390	2,967	3,227	2,885	0	0	3,227	2,885	3,071	2,712	0	0	3,071	2,712
	บางหว้า	1,714	979	7,356	7,530	9,070	8,509	693	1,149	10,036	9,488	10,729	10,637	912	1,558	11,104	10,221	12,015	11,779	881	1,404	10,229	9,298	11,110	10,703	889	1,232	10,484	9,636	11,373	10,869
	เพชรเกษม 48	1,846	1,879	0	0	1,846	1,879	1,992	2,126	0	0	1,992	2,126	2,709	2,695	0	0	2,709	2,695	2,599	2,619	0	0	2,599	2,619	2,510	2,534	0	0	2,510	2,534
	ภาษีเจริญ	14,199	15,690	0	0	14,199	15,690	15,777	18,050	0	0	15,777	18,050	11,709	11,544	0	0	11,709	11,544	11,964	11,717	0	0	11,964	11,717	11,737	11,587	0	0	11,737	11,587
	บางแค	17,335	15,411	0	0	17,335	15,411	19,692	16,859	0	0	19,692	16,859	4,698	4,607	0	0	4,698	4,607	4,764	4,724	0	0	4,764	4,724	4,759	4,725	0	0	4,759	4,725
	หลักสอง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,947	11,312	0	0	12,947	11,312	5,885	5,865	0	0	5,885	5,865	5,974	5,838	0	0	5,974	5,838
2572	พุทธมณฑล สาย 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,884	4,078	0	0	3,884	4,078	4,044	3,983	0	0	4,044	3,983	3,730	3,620	0	0	3,730	3,620
	ทวีวัฒนา	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,074	6,757	0	0	7,074	6,757	6,286	5,954	0	0	6,286	5,954	6,856	6,398	0	0	6,856	6,398
	พุทธมณฑล สาย 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,006	7,641	0	0	7,006	7,641	7,173	7,173	0	0	7,173	7,173	7,707	7,709	0	0	7,707	7,709
	พุทธมณฑล สาย 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18,330	19,189	0	0	18,330	19,189	19,427	20,091	0	0	19,427	20,091	17,496	18,521	0	0	17,496	18,521
รวม		556,504	556,504	205,864	205,864	762,369	762,369	564,703	564,703	264,165	264,165	828,868	828,868	624,455	624,455	268,446	268,446	892,901	892,901	610,883	610,883	273,033	273,033	883,916	883,916	631,695	631,695	293,374	293,374	925,069	925,069

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-4 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2572	ดอนเมือง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,793	10,947	2,579	2,589	11,372	13,536	9,298	11,402	3,713	3,664	13,011	15,066	11,302	13,787	3,096	3,061	14,398	16,848
	กลางบางซื่อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,114	10,526	9,330	2,472	18,444	12,998	8,561	9,897	9,026	2,635	17,587	12,531	8,172	8,732	10,030	4,390	18,202	13,123
เปิดแล้ว	พญาไท	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,757	2,384	15,205	15,553	16,962	17,937	1,815	2,441	15,872	15,701	17,687	18,142	1,840	2,448	16,639	16,382	18,479	18,830
	ราชปรารภ	1,969	2,620	0	0	1,969	2,620	2,121	2,823	0	0	2,121	2,823	1,008	2,019	2,491	2,538	3,498	4,557	1,046	1,920	2,506	2,575	3,552	4,495	1,037	1,901	2,567	2,592	3,604	4,492
	มักกะสัน	10,645	11,332	0	0	10,645	11,332	11,467	12,207	0	0	11,467	12,207	10,070	12,155	631	626	10,701	12,780	9,608	11,737	701	707	10,309	12,444	9,806	11,925	929	1,005	10,735	12,930
	รามคำแหง	11,743	9,800	0	0	11,743	9,800	12,651	10,558	0	0	12,651	10,558	8,393	6,838	62	55	8,455	6,893	7,912	6,710	67	58	7,979	6,768	8,535	7,070	31	21	8,566	7,091
	หัวหมาก	3,628	4,674	11,561	11,561	15,188	16,234	3,908	5,035	12,454	12,454	16,362	17,489	718	377	6,195	7,035	6,913	7,411	672	350	6,538	7,154	7,209	7,503	614	324	6,968	7,290	7,582	7,614
	บ้านทับช้าง	2,307	2,033	0	0	2,307	2,033	2,485	2,190	0	0	2,485	2,190	2,952	2,753	0	0	2,952	2,753	3,153	3,049	0	0	3,153	3,049	2,746	2,764	0	0	2,746	2,764
	ลาดกระบัง	2,475	2,522	0	0	2,475	2,522	2,666	2,716	0	0	2,666	2,716	3,468	3,443	0	0	3,468	3,443	3,896	3,856	0	0	3,896	3,856	3,530	3,609	2,474	1,807	6,004	5,417
	สุวรรณภูมิ	21,446	21,232	0	0	21,446	21,232	23,104	22,873	0	0	23,104	22,873	8,163	7,915	0	0	8,163	7,915	9,858	9,661	0	0	9,858	9,661	12,644	13,151	0	0	12,644	13,151
รวม		54,213	54,213	11,561	11,561	65,773	65,773	58,402	58,402	12,454	12,454	70,856	70,856	55,456	61,034	37,851	32,274	93,307	93,307	56,815	62,750	41,218	35,283	98,032	98,032	61,121	67,300	45,637	39,458	106,758	106,758

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-5 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีม่วง

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีม่วง (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
เปิดแล้ว	คลองบางไผ่	4,119	4,275	0	0	4,119	4,275	8,099	8,601	0	0	8,099	8,601	10,340	10,772	0	0	10,340	10,772	12,903	13,326	0	0	12,903	13,326	16,549	20,960	0	0	16,549	20,960
	ตลาดบางใหญ่	3,117	3,070	0	0	3,117	3,070	7,925	7,980	0	0	7,925	7,980	8,766	8,794	0	0	8,766	8,794	10,558	10,580	0	0	10,558	10,580	13,730	13,474	0	0	13,730	13,474
	สามแยกบางใหญ่	2,840	2,796	0	0	2,840	2,796	5,484	5,481	0	0	5,484	5,481	6,647	6,581	0	0	6,647	6,581	7,812	7,730	0	0	7,812	7,730	9,629	9,464	0	0	9,629	9,464
	บางพลู	3,734	3,692	0	0	3,734	3,692	7,562	7,573	0	0	7,562	7,573	8,654	8,504	0	0	8,654	8,504	10,135	10,068	0	0	10,135	10,068	11,887	8,105	0	0	11,887	8,105
	บางรักใหญ่	1,181	1,247	0	0	1,181	1,247	2,632	3,215	0	0	2,632	3,215	3,289	3,951	0	0	3,289	3,951	3,055	4,401	0	0	3,055	4,401	3,392	3,513	0	0	3,392	3,513
	บางรักน้อยท่าอิฐ	2,795	2,869	0	0	2,795	2,869	6,091	6,117	0	0	6,091	6,117	7,438	7,447	0	0	7,438	7,447	9,369	8,801	0	0	9,369	8,801	11,417	11,975	0	0	11,417	11,975
	ไทรม้า	1,664	1,689	0	0	1,664	1,689	3,998	4,074	0	0	3,998	4,074	4,949	4,998	0	0	4,949	4,998	5,932	6,048	0	0	5,932	6,048	7,812	7,833	0	0	7,812	7,833
	สะพานพระนั่งเกล้า	4,198	3,579	0	0	4,198	3,579	6,824	5,843	0	0	6,824	5,843	7,450	6,629	0	0	7,450	6,629	8,583	7,516	0	0	8,583	7,516	10,269	9,305	0	0	10,269	9,305
	แยกถนนพหลุรี 1	1,747	1,895	0	0	1,747	1,895	3,542	3,594	0	0	3,542	3,594	3,990	4,005	0	0	3,990	4,005	4,623	4,662	0	0	4,623	4,662	5,751	5,787	0	0	5,751	5,787
	บางกระสอ	2,624	2,836	0	0	2,624	2,836	4,533	4,730	0	0	4,533	4,730	4,928	5,102	0	0	4,928	5,102	5,563	5,853	0	0	5,563	5,853	6,774	7,062	0	0	6,774	7,062
	ศูนย์ราชการถนนพหลุรี	1,580	1,810	8,073	8,116	9,654	9,926	1,583	2,015	18,039	17,155	19,622	19,169	1,856	2,788	20,752	19,043	22,608	21,831	2,077	3,102	22,601	20,849	24,678	23,951	2,497	3,586	26,966	24,685	29,463	28,271

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีม่วง (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	กระทรวงสาธารณสุข	2,143	1,538	0	0	2,143	1,538	1,658	1,560	0	0	1,658	1,560	1,764	1,782	0	0	1,764	1,782	1,947	1,936	0	0	1,947	1,936	2,343	2,200	0	0	2,343	2,200
	แยกติวานนท์	8,701	8,813	0	0	8,701	8,813	13,107	13,281	0	0	13,107	13,281	14,601	14,996	0	0	14,601	14,996	15,894	16,248	0	0	15,894	16,248	18,394	19,102	0	0	18,394	19,102
	วงศ์สว่าง	3,982	4,239	0	0	3,982	4,239	5,085	5,237	0	0	5,085	5,237	5,594	5,769	0	0	5,594	5,769	5,794	6,042	0	0	5,794	6,042	5,753	6,048	0	0	5,753	6,048
	บางซื่อ	1,319	1,490	2,253	2,368	3,572	3,858	2,024	2,119	7,893	7,868	9,917	9,987	2,053	2,447	8,392	7,916	10,445	10,363	2,140	2,456	9,315	8,787	11,456	11,244	1,953	2,546	13,461	13,136	15,415	15,683
	เตาปูน	2,790	2,696	17,046	16,888	19,837	19,584	5,062	4,592	21,476	22,173	26,539	26,764	5,809	5,206	22,934	24,001	28,743	29,207	5,209	5,401	22,343	22,779	27,552	28,179	5,585	5,022	23,600	24,137	29,186	29,159
2570	รัฐสภา	0	0	0	0	0	0	730	816	0	0	730	816	846	935	0	0	846	935	807	951	0	0	807	951	1,012	955	0	0	1,012	955
	ศรีย่าน	0	0	0	0	0	0	5,905	4,934	0	0	5,905	4,934	6,214	4,928	0	0	6,214	4,928	6,118	5,013	0	0	6,118	5,013	6,024	5,131	0	0	6,024	5,131
	วชิรพยาบาล	0	0	0	0	0	0	7,018	6,799	0	0	7,018	6,799	5,377	5,116	701	2,065	6,079	7,181	5,291	4,978	686	2,045	5,976	7,024	5,356	5,216	706	2,216	6,063	7,432
	หอสมุดแห่งชาติ	0	0	0	0	0	0	18,615	16,724	0	0	18,615	16,724	20,557	16,884	0	0	20,557	16,884	20,605	18,001	0	0	20,605	18,001	21,151	18,799	0	0	21,151	18,799
	บางขุนพรหม	0	0	0	0	0	0	3,298	3,102	0	0	3,298	3,102	3,303	3,240	0	0	3,303	3,240	3,205	3,023	0	0	3,205	3,023	3,147	2,918	0	0	3,147	2,918
	อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย	0	0	0	0	0	0	1,650	2,295	18,178	19,777	19,828	22,072	1,621	2,632	16,431	18,625	18,052	21,257	1,510	2,454	17,729	18,883	19,239	21,337	1,524	2,332	18,477	19,646	20,000	21,978
	สามยอด	0	0	0	0	0	0	5,905	7,148	25,874	24,712	31,779	31,860	5,726	7,488	26,255	24,609	31,982	32,098	5,845	7,368	25,042	23,241	30,887	30,609	5,853	7,545	26,731	24,776	32,584	32,321
	สะพานพุทธ	0	0	0	0	0	0	14,053	14,117	0	0	14,053	14,117	14,867	14,432	0	0	14,867	14,432	10,440	11,017	0	0	10,440	11,017	11,205	11,397	0	0	11,205	11,397
	วงเวียนใหญ่	0	0	0	0	0	0	1,949	2,500	19,931	19,707	21,880	22,207	1,769	2,821	19,394	18,601	21,162	21,421	3,956	2,428	20,812	21,944	24,768	24,372	4,463	2,307	22,099	23,444	26,562	25,751
	โรงพยาบาลสมเด็จพระปกเกล้า	0	0	0	0	0	0	4,067	4,057	0	0	4,067	4,057	3,960	3,844	0	0	3,960	3,844	3,956	3,914	0	0	3,956	3,914	3,986	3,937	0	0	3,986	3,937
	ดาวคะนอง	0	0	0	0	0	0	3,210	4,593	0	0	3,210	4,593	3,249	5,170	0	0	3,249	5,170	2,488	4,042	0	0	2,488	4,042	2,706	4,253	0	0	2,706	4,253
	บางปะแก้ว	0	0	0	0	0	0	13,518	11,486	0	0	13,518	11,486	13,289	10,267	0	0	13,289	10,267	9,228	6,921	0	0	9,228	6,921	9,630	7,271	0	0	9,630	7,271
	บางปะกอก	0	0	0	0	0	0	4,113	2,218	0	0	4,113	2,218	3,881	2,157	0	0	3,881	2,157	3,972	2,138	0	0	3,972	2,138	4,247	2,189	0	0	4,247	2,189
	แยกประชาอุทิศ	0	0	0	0	0	0	8,113	10,002	0	0	8,113	10,002	6,762	9,481	0	0	6,762	9,481	7,678	9,751	0	0	7,678	9,751	7,757	10,862	0	0	7,757	10,862
	ราษฎร์บูรณะ	0	0	0	0	0	0	4,643	4,021	0	0	4,643	4,021	4,617	4,161	0	0	4,617	4,161	4,656	4,234	0	0	4,656	4,234	4,773	4,424	0	0	4,773	4,424
	พระประแดง	0	0	0	0	0	0	9,056	9,387	0	0	9,056	9,387	8,633	8,814	0	0	8,633	8,814	7,483	7,638	0	0	7,483	7,638	7,386	7,416	0	0	7,386	7,416
	ครุโน	0	0	0	0	0	0	19,367	20,327	0	0	19,367	20,327	18,562	19,561	0	0	18,562	19,561	17,269	18,155	0	0	17,269	18,155	17,632	18,414	0	0	17,632	18,414
รวม		48,535	48,535	27,373	27,373	75,908	75,908	220,812	220,812	111,391	111,391	332,203	332,203	231,587	231,587	114,859	114,859	346,446	346,446	235,053	235,053	118,528	118,528	353,582	353,582	261,088	261,088	132,040	132,040	393,128	393,128

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-6 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีทอง

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีทอง (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
เปิดแล้ว	กรุงเทพ	866	638	16,707	16,707	17,573	17,345	966	1,044	17,303	17,343	18,269	18,388	964	1,016	20,838	20,430	21,802	21,445	1,109	848	20,107	20,280	21,216	21,128	1,163	1,128	22,032	22,063	23,196	23,191
	เจริญนคร (ไอคอนสยาม)	17,037	16,924	0	0	17,037	16,924	27,146	27,226	0	0	27,146	27,226	30,707	30,575	0	0	30,707	30,575	35,731	36,052	0	0	35,731	36,052	38,664	38,744	0	0	38,664	38,744
	คลองสาน	1,343	1,311	0	0	1,343	1,311	2,295	2,076	0	0	2,295	2,076	2,181	2,205	0	0	2,181	2,205	1,403	1,424	8,938	9,184	10,340	10,608	1,632	1,594	9,376	9,495	11,007	11,090
2570	ประชาธิปไตย	245	618	0	0	245	618	178	239	10,943	10,903	11,121	11,142	161	218	10,862	11,270	11,023	11,488	177	96	7,653	7,234	7,830	7,330	149	143	7,882	7,731	8,031	7,874
รวม		19,491	19,491	16,707	16,707	36,197	36,197	30,586	30,586	28,246	28,246	58,832	58,832	34,013	34,013	31,700	31,700	65,713	65,713	38,420	38,420	36,698	36,698	75,118	75,118	41,608	41,608	39,289	39,289	80,897	80,897

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-7 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ -ใต้)

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2568	ธรรมศาสตร์รังสิต	0	0	0	0	0	0	7,261	6,073	0	0	7,261	6,073	7,026	6,503	0	0	7,026	6,503	7,559	5,771	0	0	7,559	5,771	8,261	6,282	0	0	8,261	6,282
	เชียงราก	0	0	0	0	0	0	3,551	3,342	0	0	3,551	3,342	4,190	3,937	0	0	4,190	3,937	5,045	4,794	0	0	5,045	4,794	5,817	5,514	0	0	5,817	5,514
	ม.กรุงเทพ	0	0	0	0	0	0	3,007	2,953	0	0	3,007	2,953	3,617	3,552	0	0	3,617	3,552	4,146	4,123	0	0	4,146	4,123	4,805	4,765	0	0	4,805	4,765
	คลองหนึ่ง	0	0	0	0	0	0	3,182	4,265	0	0	3,182	4,265	3,442	4,666	0	0	3,442	4,666	4,095	5,614	0	0	4,095	5,614	4,523	6,317	0	0	4,523	6,317
2564	รังสิต	19,353	16,722	0	0	19,353	16,722	21,947	20,469	0	0	21,947	20,469	22,660	21,145	0	0	22,660	21,145	21,538	21,708	0	0	21,538	21,708	23,365	23,609	0	0	23,365	23,609
	หลักหก	6,368	5,713	0	0	6,368	5,713	9,077	8,266	0	0	9,077	8,266	10,942	10,195	0	0	10,942	10,195	12,225	11,612	0	0	12,225	11,612	13,126	12,304	0	0	13,126	12,304
	ดอนเมือง	20,012	22,444	0	0	20,012	22,444	26,747	30,139	0	0	26,747	30,139	13,337	16,267	0	0	13,337	16,267	22,617	25,497	0	0	22,617	25,497	22,859	26,285	0	0	22,859	26,285
	การเคหะ	916	1,132	0	0	916	1,132	3,463	4,796	0	0	3,463	4,796	4,379	5,395	0	0	4,379	5,395	4,536	5,719	0	0	4,536	5,719	4,927	6,337	0	0	4,927	6,337
	หลักสี่	501	694	15,114	14,151	15,615	14,844	1,021	1,186	15,643	14,311	16,663	15,497	1,734	857	16,545	15,951	18,279	16,809	2,866	957	21,671	22,020	24,537	22,976	3,279	997	24,391	24,631	27,670	25,627
	ทุ่งสองห้อง	1,774	1,728	0	0	1,774	1,728	2,599	2,582	0	0	2,599	2,582	2,823	2,783	0	0	2,823	2,783	3,047	2,982	0	0	3,047	2,982	3,117	3,047	0	0	3,117	3,047
	บางเขน	4,324	6,117	0	0	4,324	6,117	5,072	5,786	2,389	2,013	7,461	7,799	5,581	6,097	2,590	2,260	8,171	8,357	7,094	7,728	3,557	3,086	10,651	10,813	7,647	8,263	3,937	3,469	11,584	11,732
	วัดเสมียนนารี	5,891	5,024	0	0	5,891	5,024	6,406	5,990	0	0	6,406	5,990	6,742	6,311	0	0	6,742	6,311	7,313	6,748	0	0	7,313	6,748	7,579	6,922	0	0	7,579	6,922
	จตุจักร	2,705	2,360	0	0	2,705	2,360	3,154	3,177	0	0	3,154	3,177	3,478	3,920	0	0	3,478	3,920	3,643	3,629	0	0	3,643	3,629	3,783	3,817	0	0	3,783	3,817
	กลางบางซื่อ	3,824	3,735	25,774	26,737	29,598	30,472	16,021	13,411	17,904	19,744	33,926	33,155	18,826	19,479	13,653	15,107	32,479	34,586	24,224	24,551	17,086	18,609	41,310	43,160	24,401	24,498	19,013	20,593	43,415	45,091
2567	สามเสน	0	0	0	0	0	0	1,823	1,708	0	0	1,823	1,708	1,923	1,790	0	0	1,923	1,790	2,106	1,942	0	0	2,106	1,942	2,055	1,826	0	0	2,055	1,826
	แยกราชวิถี	0	0	0	0	0	0	2,316	3,858	3,594	3,431	5,910	7,289	2,416	3,044	1,594	1,699	4,010	4,743	3,220	3,570	3,447	3,593	6,667	7,163	3,282	3,547	4,379	4,567	7,661	8,115
	ยมราช	0	0	0	0	0	0	8,732	8,010	0	0	8,732	8,010	7,161	5,880	0	0	7,161	5,880	10,258	9,143	0	0	10,258	9,143	10,707	9,555	0	0	10,707	9,555

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ – ใต้) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	ยศเส	0	0	0	0	0	0	866	865	13,742	13,566	14,609	14,432	1,442	965	13,530	13,232	14,972	14,197	2,165	1,134	13,709	11,512	15,874	12,646	2,223	1,162	14,391	12,085	16,614	13,247
	หัวลำโพง	0	0	0	0	0	0	10,965	10,333	10,264	10,471	21,229	20,804	12,160	11,090	9,247	8,909	21,407	19,999	17,034	15,801	11,011	10,984	28,045	26,785	17,613	15,855	11,465	11,497	29,077	27,353
2578	คลองสาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,724	10,740	0	0	10,724	10,740	11,273	11,253	0	0	11,273	11,253
	วงเวียนใหญ่	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,565	3,221	9,933	10,330	11,498	13,551	1,791	3,714	10,501	10,908	12,293	14,622
	ตลาดพลู	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,441	8,342	0	0	8,441	8,342	8,604	8,612	0	0	8,604	8,612
	วุฒากาศ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	313	234	1,257	1,539	1,570	1,773	334	255	1,238	1,565	1,572	1,820
	จอมทอง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	216	216	0	0	216	216	237	231	0	0	237	231
	วัดไทร	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,623	1,602	0	0	1,623	1,602	1,682	1,658	0	0	1,682	1,658
	วัดสิงห์	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,606	2,733	0	0	2,606	2,733	2,824	2,980	0	0	2,824	2,980
	บางบอน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,680	1,567	0	0	1,680	1,567	1,759	1,645	0	0	1,759	1,645
	รางสะแก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	702	689	0	0	702	689	727	713	0	0	727	713
	รางโธ่	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	695	699	0	0	695	699	770	782	0	0	770	782
	สามแยก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	521	524	0	0	521	524	578	587	0	0	578	587
	พรมแดน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	843	846	0	0	843	846	946	947	0	0	946	947
	ทุ่งสีทอง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,829	2,722	0	0	2,829	2,722	3,298	3,215	0	0	3,298	3,215
	บางน้ำจืด	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,800	8,847	0	0	8,800	8,847	9,942	10,105	0	0	9,942	10,105
	คอกควาย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,548	3,551	0	0	3,548	3,551	3,636	3,632	0	0	3,636	3,632
	บ้านขอม	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,931	3,916	0	0	3,931	3,916	4,537	4,533	0	0	4,537	4,533
	มหาชัย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,048	6,024	0	0	6,048	6,024	6,403	6,359	0	0	6,403	6,359
รวม		65,668	65,668	40,888	40,888	106,556	106,556	137,209	137,209	63,537	63,537	200,746	200,746	133,877	133,877	57,159	57,159	191,035	191,035	241,741	241,741	81,672	81,672	323,412	323,412	256,113	256,113	89,316	89,316	345,428	345,428

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-8 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
สีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) ช่วงศิริราช - ดลิ่งชัน																															
2565	ศาลายา	4,614	4,403	0	0	4,614	4,403	5,614	5,379	0	0	5,614	5,379	5,964	5,585	0	0	5,964	5,585	6,473	5,884	0	0	6,473	5,884	4,520	3,983	0	0	4,520	3,983
	ศาลาธรรมสพน์	1,503	1,631	0	0	1,503	1,631	1,948	2,036	0	0	1,948	2,036	2,120	2,168	0	0	2,120	2,168	2,620	2,681	0	0	2,620	2,681	3,577	3,596	0	0	3,577	3,596
	กาญจนาภิเษก	1,107	1,179	0	0	1,107	1,179	1,674	1,709	0	0	1,674	1,709	1,750	1,749	0	0	1,750	1,749	1,869	1,864	0	0	1,869	1,864	2,279	2,255	0	0	2,279	2,255
	บ้านฉิมพลี	1,460	2,173	0	0	1,460	2,173	1,332	2,011	0	0	1,332	2,011	1,615	2,381	0	0	1,615	2,381	1,825	2,675	0	0	1,825	2,675	2,506	3,006	0	0	2,506	3,006
	ดลิ่งชัน	3,994	3,452	151	182	4,145	3,634	1,841	2,035	1,260	1,331	3,101	3,366	1,674	1,865	1,122	1,160	2,797	3,024	1,636	1,800	1,149	1,197	2,784	2,997	1,136	1,353	1,557	1,814	2,692	3,167
	ตลาดน้ำดลิ่งชัน	677	929	0	0	677	929	1,084	1,090	0	0	1,084	1,090	1,036	1,034	0	0	1,036	1,034	1,016	1,029	0	0	1,016	1,029	1,008	968	0	0	1,008	968
	บางขุนนนท์	2,234	1,782	7,461	7,430	9,695	9,213	1,844	1,410	5,135	5,064	6,979	6,474	1,503	1,222	5,603	5,566	7,106	6,788	1,341	1,121	6,053	6,004	7,393	7,125	1,232	1,331	7,042	6,785	8,274	8,115
	ศิริราช	2,165	2,204	0	0	2,165	2,204	2,601	2,269	0	0	2,601	2,269	2,667	2,324	0	0	2,667	2,324	2,805	2,532	0	0	2,805	2,532	3,140	2,906	0	0	3,140	2,906
รวม		17,753	17,753	7,612	7,612	25,365	25,365	17,939	17,939	6,395	6,395	24,334	24,334	18,328	18,328	6,725	6,725	25,053	25,053	19,585	19,585	7,201	7,201	26,786	26,786	19,398	19,398	8,599	8,599	27,996	27,996
สีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) ช่วงดลิ่งชัน - มักกะสัน																															
2572	ดลิ่งชัน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,306	2,241	333	302	2,639	2,543	2,172	1,967	349	310	2,521	2,277	2,442	2,319	669	414	3,111	2,733
	บางบำหรุ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1604	2039	1421	1582	3025	3620	1565	2001	1331	1497	2895	3497	1814	2278	1425	1754	3239	4033
	สามเสน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,330	4,195	1,889	701	6,219	4,896	4,068	3,955	1,915	686	5,983	4,641	4,368	4,173	2,055	706	6,423	4,879
	แยกราชวิถี	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	347	416	863	902	1,210	1,318	277	381	798	941	1,075	1,322	295	387	839	958	1,134	1,345
	พญาไท	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,721	2,290	2,500	3,346	5,221	5,637	2,654	2,270	2,462	3,246	5,116	5,515	2,758	2,357	2,561	3,534	5,319	5,890
	มักกะสัน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,032	1,161	214	387	1,246	1,548	994	1,157	240	417	1,234	1,575	1,041	1,204	254	438	1,295	1,642
รวม		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,341	12,341	7,220	7,220	19,561	19,561	11,730	11,730	7,096	7,096	18,825	18,825	12,719	12,719	7,804	7,804	20,522	20,522
สีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) ช่วงนครปฐม - ฉะเชิงเทรา																															
2565	ศาลายา	4,205	3,358	0	0	4,205	3,358	6,959	5,730	0	0	6,959	5,730	8,389	6,992	0	0	8,389	6,992	9,659	7,987	0	0	9,659	7,987	8,652	7,235	0	0	8,652	7,235
	ศาลาธรรมสพน์	1,768	1,596	0	0	1,768	1,596	2,387	2,283	0	0	2,387	2,283	2,456	2,384	0	0	2,456	2,384	3,135	3,047	0	0	3,135	3,047	5,953	5,867	0	0	5,953	5,867
	กาญจนาภิเษก	1,079	1,019	0	0	1,079	1,019	1,656	1,617	0	0	1,656	1,617	1,725	1,684	0	0	1,725	1,684	1,859	1,816	0	0	1,859	1,816	3,177	3,164	0	0	3,177	3,164
	บ้านฉิมพลี	1,238	1,686	0	0	1,238	1,686	1,283	1,862	0	0	1,283	1,862	1,688	2,327	0	0	1,688	2,327	1,886	2,634	0	0	1,886	2,634	3,726	4,290	0	0	3,726	4,290
2564	ดลิ่งชัน	7,034	4,176	193	126	7,227	4,301	4,811	4,330	293	266	5,104	4,595	4,179	3,562	364	297	4,543	3,858	4,015	3,440	368	301	4,383	3,741	4,993	4,274	708	404	5,700	4,678

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก) (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	บางบำหรุ	1,275	1,230	0	0	1,275	1,230	2,102	2,037	0	0	2,102	2,037	2,179	2,005	3	5	2,182	2,010	2,302	2,182	3	5	2,305	2,187	2,894	2,687	3	6	2,897	2,693
	บางกรวย – กฟผ.	674	602	0	0	674	602	1,719	1,543	0	0	1,719	1,543	2,095	1,887	0	0	2,095	1,887	2,335	2,148	0	0	2,335	2,148	2,928	2,643	0	0	2,928	2,643
	สะพานพระราม 6	3,357	3,157	0	0	3,357	3,157	6,070	6,852	0	0	6,070	6,852	6,756	7,460	0	0	6,756	7,460	6,993	7,816	0	0	6,993	7,816	7,556	8,783	0	0	7,556	8,783
	บางซื่อ	670	1,198	2,368	1,791	3,038	2,989	2,520	918	6,345	7,893	8,865	8,810	1,341	893	7,779	8,392	9,121	9,285	1,479	950	8,544	9,315	10,022	10,265	1,652	1,059	12,821	13,461	14,473	14,520
	กลางบางซื่อ	346	3,623	7,539	8,184	7,885	11,807	2,916	9,351	11,478	9,976	14,394	19,327	767	7,051	8,084	6,505	8,852	13,557	929	7,033	8,530	7,043	9,458	14,076	439	8,078	13,932	11,619	14,371	19,697
2567	แยกราชวิถี	0	0	0	0	0	0	2,630	1,457	2,910	3,819	5,540	5,277	989	755	898	937	1,887	1,692	1,068	754	1,469	1,641	2,537	2,395	1,219	837	2,231	2,532	3,450	3,368
	พญาไท	0	0	0	0	0	0	5,107	2,704	7,964	4,775	13,071	7,479	2,141	1,015	3,925	3,851	6,066	4,866	2,195	1,018	4,155	4,024	6,349	5,042	2,715	1,336	8,671	9,018	11,387	10,354
	มักกะสัน	0	0	0	0	0	0	17,799	19,775	1,256	1,413	19,054	21,188	15,591	13,430	1,263	1,213	16,854	14,642	15,746	13,448	1,347	1,255	17,093	14,703	21,096	19,815	2,202	2,066	23,298	21,881
	รามคำแหง	0	0	0	0	0	0	6,940	6,156	716	981	7,656	7,137	5,878	5,305	875	949	6,753	6,253	5,592	5,328	907	952	6,499	6,280	6,937	6,582	1,414	1,477	8,352	8,058
	หัวหมาก	0	0	0	0	0	0	3,111	1,396	4,042	5,881	7,153	7,277	2,173	1,598	3,920	4,964	6,093	6,562	2,057	1,649	4,182	4,967	6,239	6,616	2,591	2,088	7,120	8,519	9,712	10,606
รวม		21,645	21,645	10,101	10,101	31,746	31,746	68,010	68,010	35,004	35,004	103,014	103,014	58,347	58,347	27,112	27,112	85,460	85,460	61,250	61,250	29,502	29,502	90,752	90,752	130,989	130,989	49,101	49,101	180,090	180,090
รวมทั้งสาย		39,398	39,398	17,713	17,713	57,111	57,111	85,949	85,949	41,399	41,399	127,348	127,348	89,016	89,016	41,057	41,057	130,074	130,074	92,565	92,565	43,799	43,799	136,363	136,363	163,106	163,106	65,504	65,504	228,608	228,608

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-9 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเหลือง

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2565	พหลโยธิน 24	4,741	3,104	12,410	13,135	17,151	16,239	1,538	779	6,820	7,288	8,358	8,067	1,771	832	8,404	9,212	10,174	10,043	1,544	911	9,096	9,694	10,640	10,605	1,668	962	9,972	10,653	11,640	11,615
	จันทระเกษม	701	912	0	0	701	912	1,236	1,444	0	0	1,236	1,444	1,528	1,783	0	0	1,528	1,783	1,589	1,850	0	0	1,589	1,850	1,714	2,028	0	0	1,714	2,028
	ลาดพร้าว	5,303	1,589	27,178	27,058	32,481	28,647	3,114	1,645	16,716	15,404	19,830	17,049	3,247	1,785	17,937	16,700	21,184	18,485	2,744	1,858	18,034	17,380	20,777	19,238	2,815	2,034	18,689	18,045	21,504	20,080
	ภาวนา	2,308	2,233	0	0	2,308	2,233	2,106	2,141	0	0	2,106	2,141	2,221	2,256	0	0	2,221	2,256	2,365	2,412	0	0	2,365	2,412	2,522	2,563	0	0	2,522	2,563
	โชคชัย 4	9,042	9,411	0	0	9,042	9,411	5,682	5,875	0	0	5,682	5,875	6,461	6,538	0	0	6,461	6,538	6,795	6,911	0	0	6,795	6,911	7,299	7,406	0	0	7,299	7,406
	ลาดพร้าว 71	3,442	2,163	0	0	3,442	2,163	1,990	1,151	6,594	7,049	8,584	8,200	2,168	1,259	7,519	8,077	9,687	9,336	2,011	1,286	8,230	8,711	10,241	9,997	2,125	1,372	9,085	9,514	11,210	10,886
	ลาดพร้าว 83	6,251	6,535	0	0	6,251	6,535	1,309	1,244	0	0	1,309	1,244	1,377	1,281	0	0	1,377	1,281	1,400	1,328	0	0	1,400	1,328	1,484	1,388	0	0	1,484	1,388
	มหาตไทย	4,078	3,699	0	0	4,078	3,699	5,164	5,008	0	0	5,164	5,008	5,907	5,707	0	0	5,907	5,707	6,700	6,459	0	0	6,700	6,459	7,247	7,002	0	0	7,247	7,002
	ลาดพร้าว 101	4,352	4,174	0	0	4,352	4,174	7,272	7,187	0	0	7,272	7,187	8,534	8,462	0	0	8,534	8,462	8,901	8,861	0	0	8,901	8,861	9,111	9,097	0	0	9,111	9,097
	บางกะปิ	6,379	9,588	0	0	6,379	9,588	9,920	9,643	0	0	9,920	9,643	11,566	10,986	0	0	11,566	10,986	12,245	11,550	0	0	12,245	11,550	13,090	12,327	0	0	13,090	12,327

	แยกสำลาลี	19,889	20,683	866	875	20,755	21,558	5,601	5,346	18,403	17,648	24,005	22,994	6,613	6,389	22,191	21,002	28,804	27,391	6,041	6,895	24,199	22,768	30,240	29,663	6,389	7,549	26,063	24,397	32,452	31,946
	ศรีกรีธา	4,274	3,313	0	0	4,274	3,313	6,330	5,869	0	0	6,330	5,869	8,269	7,383	0	0	8,269	7,383	8,397	7,099	0	0	8,397	7,099	9,450	7,929	0	0	9,450	7,929
	หัวหมาก	4,202	4,840	13,349	12,164	17,551	17,004	5,109	5,789	8,444	8,236	13,553	14,026	6,133	6,201	10,397	9,738	16,530	15,939	5,717	6,011	10,776	10,337	16,493	16,348	5,569	6,295	14,299	13,787	19,868	20,081
	กลั่นตัน	1,192	1,335	0	0	1,192	1,335	1,434	1,513	0	0	1,434	1,513	1,824	2,719	0	0	1,824	2,719	1,940	2,760	0	0	1,940	2,760	2,113	3,010	0	0	2,113	3,010
	ศรีนุช	4,377	11,476	0	0	4,377	11,476	3,495	9,377	0	0	3,495	9,377	4,304	11,346	0	0	4,304	11,346	4,307	8,857	0	0	4,307	8,857	4,522	8,665	0	0	4,522	8,665
	ศรีนครินทร์ 38	9,562	9,278	0	0	9,562	9,278	11,099	12,015	0	0	11,099	12,015	12,807	13,868	0	0	12,807	13,868	13,368	14,401	0	0	13,368	14,401	14,214	15,263	0	0	14,214	15,263
	สวนหลวง ร.9	6,923	6,830	0	0	6,923	6,830	10,207	9,265	0	0	10,207	9,265	12,325	11,218	0	0	12,325	11,218	12,761	11,604	0	0	12,761	11,604	13,466	12,441	0	0	13,466	12,441
	ศรีอุดม	2,588	2,537	0	0	2,588	2,537	2,303	2,418	0	0	2,303	2,418	2,805	2,984	0	0	2,805	2,984	2,993	3,182	0	0	2,993	3,182	3,432	3,436	0	0	3,432	3,436
	ศรีเอี่ยม	27,908	25,798	0	0	27,908	25,798	2,098	647	8,783	9,447	10,881	10,094	2,349	658	10,582	11,709	12,931	12,366	2,117	639	12,276	13,313	14,394	13,951	2,159	727	13,951	14,988	16,111	15,715
	ศรีลาซาล	2,101	1,987	0	0	2,101	1,987	2,026	2,043	0	0	2,026	2,043	2,541	2,560	0	0	2,541	2,560	2,686	2,723	0	0	2,686	2,723	3,248	3,293	0	0	3,248	3,293
	ศรีบำรุง	11,843	9,859	0	0	11,843	9,859	10,023	10,205	0	0	10,023	10,205	12,832	13,011	0	0	12,832	13,011	13,969	14,189	0	0	13,969	14,189	16,399	16,566	0	0	16,399	16,566
	ศรีด่าน	6,399	8,780	0	0	6,399	8,780	6,163	5,823	0	0	6,163	5,823	5,810	5,717	0	0	5,810	5,717	5,945	5,851	0	0	5,945	5,851	6,767	6,674	0	0	6,767	6,674
	ศรีเทพา	5,698	6,534	0	0	5,698	6,534	4,210	4,165	0	0	4,210	4,165	4,399	4,322	0	0	4,399	4,322	4,740	4,649	0	0	4,740	4,649	5,236	5,107	0	0	5,236	5,107
	ทิพวัล	2,136	2,139	0	0	2,136	2,139	1,851	1,832	0	0	1,851	1,832	2,047	2,022	0	0	2,047	2,022	1,856	1,831	0	0	1,856	1,831	2,062	2,030	0	0	2,062	2,030
	สำโรง	7,975	4,870	19,685	20,255	27,659	25,125	4,186	3,046	9,588	10,277	13,774	13,323	4,706	3,257	13,323	13,915	18,029	17,172	4,369	3,382	14,402	14,811	18,771	18,192	4,913	3,849	16,134	16,809	21,047	20,658
รวม		163,666	163,667	73,488	73,488	237,154	237,154	115,468	115,468	75,349	75,349	190,817	190,817	134,541	134,541	90,353	90,353	224,894	224,894	137,498	137,498	97,012	97,012	234,510	234,510	149,014	149,014	108,193	108,193	257,207	257,207

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-10 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีชมพู

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีชมพู (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2565	ศูนย์ราชการนนทบุรี	1,982	1,808	8,129	8,001	10,111	9,810	567	1,217	10,898	10,370	11,465	11,588	645	1,415	12,353	12,018	12,998	13,433	720	1,276	13,535	13,252	14,255	14,529	865	1,526	16,039	15,853	16,903	17,379
	แคราย	1,339	1,574	0	0	1,339	1,574	1,713	1,763	0	0	1,713	1,763	1,998	1,953	0	0	1,998	1,953	2,240	2,245	0	0	2,240	2,245	2,666	2,670	0	0	2,666	2,670
	สนามบินน้ำ	4,019	4,039	0	0	4,019	4,039	3,901	3,817	0	0	3,901	3,817	4,664	4,444	0	0	4,664	4,444	4,854	4,621	0	0	4,854	4,621	5,930	5,438	0	0	5,930	5,438
	สามัคคี	2,525	2,697	0	0	2,525	2,697	2,747	2,911	0	0	2,747	2,911	3,264	3,470	0	0	3,264	3,470	3,498	3,770	0	0	3,498	3,770	4,225	4,480	0	0	4,225	4,480
	กรมชลประทาน	6,044	6,410	0	0	6,044	6,410	5,881	5,963	0	0	5,881	5,963	6,181	6,426	0	0	6,181	6,426	6,847	7,215	0	0	6,847	7,215	7,933	8,401	0	0	7,933	8,401
	แยกปากเกร็ด	4,970	4,900	0	0	4,970	4,900	4,803	4,565	0	0	4,803	4,565	5,113	4,753	0	0	5,113	4,753	5,775	5,387	0	0	5,775	5,387	6,723	6,132	0	0	6,723	6,132
	เสียงเมืองปากเกร็ด	2,753	3,127	0	0	2,753	3,127	2,842	3,115	0	0	2,842	3,115	3,231	3,576	0	0	3,231	3,576	3,595	3,971	0	0	3,595	3,971	4,132	4,491	0	0	4,132	4,491
	แจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 28	1,227	1,281	0	0	1,227	1,281	698	841	0	0	698	841	816	948	0	0	816	948	926	1,121	0	0	926	1,121	1,065	1,275	0	0	1,065	1,275
	ศรีรัช	1,153	1,328	0	0	1,153	1,328	778	1,198	0	0	778	1,198	968	1,354	0	0	968	1,354	1,029	1,367	0	0	1,029	1,367	1,211	1,603	0	0	1,211	1,603

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีชมพู (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	อิมแพ็ค เมืองทองธานี	13,791	13,558	0	0	13,791	13,558	9,638	9,137	0	0	9,638	9,137	9,339	8,972	0	0	9,339	8,972	9,326	9,024	0	0	9,326	9,024	10,347	10,159	0	0	10,347	10,159
	ทะเลสาบเมืองทองธานี	6,792	6,678	0	0	6,792	6,678	4,747	4,500	0	0	4,747	4,500	4,600	4,419	0	0	4,600	4,419	4,593	4,445	0	0	4,593	4,445	5,096	5,004	0	0	5,096	5,004
	เมืองทองธานี	4,033	3,617	0	0	4,033	3,617	1,545	1,201	0	0	1,545	1,201	1,733	1,397	0	0	1,733	1,397	1,989	1,497	0	0	1,989	1,497	2,337	1,688	0	0	2,337	1,688
	แจ้งวัฒนะ 14	5,287	5,211	0	0	5,287	5,211	3,547	3,416	0	0	3,547	3,416	3,771	3,757	0	0	3,771	3,757	4,105	4,114	0	0	4,105	4,114	4,409	4,378	0	0	4,409	4,378
	ศูนย์ราชการ เฉลิมพระเกียรติ	3,777	3,655	0	0	3,777	3,655	2,946	2,752	0	0	2,946	2,752	3,118	3,027	0	0	3,118	3,027	3,431	3,371	0	0	3,431	3,371	3,679	3,575	0	0	3,679	3,575
	โทรคมนาคมแห่งชาติ	6,240	6,212	0	0	6,240	6,212	5,481	5,571	0	0	5,481	5,571	5,711	5,738	0	0	5,711	5,738	6,047	6,134	0	0	6,047	6,134	6,316	6,334	0	0	6,316	6,334
	หลักสี่	2,494	2,775	14,267	14,810	16,760	17,585	1,813	3,329	14,311	14,851	16,123	18,180	1,673	2,798	15,951	16,327	17,624	19,125	1,699	2,865	22,020	22,492	23,718	25,358	1,815	2,977	24,631	25,414	26,445	28,392
	ราชวิถีพระนคร	4,125	4,674	0	0	4,125	4,674	4,277	4,778	0	0	4,277	4,778	4,733	5,357	0	0	4,733	5,357	5,124	5,792	0	0	5,124	5,792	5,527	6,181	0	0	5,527	6,181
	วัดพระศรีมหาธาตุ	272	1,425	27,513	27,098	27,785	28,523	260	1,905	15,914	17,041	16,174	18,947	271	2,368	20,227	21,874	20,498	24,242	300	2,077	22,435	23,865	22,735	25,942	318	2,295	25,391	26,399	25,709	28,694
	รามอินทรา 3	4,514	5,256	0	0	4,514	5,256	3,621	4,077	0	0	3,621	4,077	4,299	4,551	0	0	4,299	4,551	4,915	5,196	0	0	4,915	5,196	5,414	5,695	0	0	5,414	5,695
	ลาดปลาเค้า	2,174	2,199	0	0	2,174	2,199	1,341	1,219	0	0	1,341	1,219	1,431	1,418	0	0	1,431	1,418	1,598	1,581	0	0	1,598	1,581	1,699	1,669	0	0	1,699	1,669
	รามอินทรา กม.4	3,235	3,394	0	0	3,235	3,394	1,793	1,786	0	0	1,793	1,786	1,915	1,880	0	0	1,915	1,880	2,044	2,009	0	0	2,044	2,009	2,201	2,159	0	0	2,201	2,159
	มีนบุรี	2,175	2,363	0	0	2,175	2,363	1,770	1,820	0	0	1,770	1,820	1,999	2,077	0	0	1,999	2,077	2,305	2,410	0	0	2,305	2,410	2,818	2,942	0	0	2,818	2,942
	วัชรพล	13,501	13,406	0	0	13,501	13,406	7,695	8,035	6,775	6,176	14,470	14,211	8,194	8,668	8,410	7,524	16,604	16,192	9,124	9,490	9,017	8,282	18,141	17,771	10,829	11,288	10,053	9,272	20,882	20,560
	รามอินทรา กม.6	2,281	2,339	0	0	2,281	2,339	1,924	1,965	0	0	1,924	1,965	2,461	2,485	0	0	2,461	2,485	2,687	2,704	0	0	2,687	2,704	2,961	2,999	0	0	2,961	2,999
	คูบอน	11,417	6,983	0	0	11,417	6,983	5,996	3,691	0	0	5,996	3,691	7,095	4,585	0	0	7,095	4,585	7,390	4,662	0	0	7,390	4,662	7,853	5,076	0	0	7,853	5,076
	รามอินทรา กม.9	1,360	1,788	0	0	1,360	1,788	936	1,266	0	0	936	1,266	1,222	1,582	0	0	1,222	1,582	1,310	1,699	0	0	1,310	1,699	1,441	1,827	0	0	1,441	1,827
	วงแหวนรามอินทรา	8,895	7,987	0	0	8,895	7,987	8,229	7,692	0	0	8,229	7,692	8,773	8,262	0	0	8,773	8,262	9,297	8,876	0	0	9,297	8,876	9,601	9,144	0	0	9,601	9,144
	นพรัตน์	3,195	2,959	0	0	3,195	2,959	4,804	4,618	0	0	4,804	4,618	6,538	6,286	0	0	6,538	6,286	7,416	7,200	0	0	7,416	7,200	8,470	8,320	0	0	8,470	8,320
	บางชัน	9,705	9,604	0	0	9,705	9,604	14,852	13,766	0	0	14,852	13,766	18,256	17,214	0	0	18,256	17,214	20,227	18,431	0	0	20,227	18,431	22,492	20,185	0	0	22,492	20,185
	เศรษฐบุตรบำเพ็ญ	2,941	2,740	0	0	2,941	2,740	5,952	4,852	0	0	5,952	4,852	7,208	5,875	0	0	7,208	5,875	7,754	6,634	0	0	7,754	6,634	7,730	6,367	0	0	7,730	6,367
	ตลาดมีนบุรี	3,174	3,166	0	0	3,174	3,166	5,130	5,644	0	0	5,130	5,644	6,022	6,471	0	0	6,022	6,471	6,672	7,304	0	0	6,672	7,304	6,903	7,634	0	0	6,903	7,634
	มีนบุรี	9,815	12,051	46	45	9,861	12,096	4,475	4,292	16,316	15,775	20,791	20,066	5,485	5,202	19,673	18,872	25,158	24,074	5,069	5,418	22,077	21,192	27,146	26,610	4,546	5,643	23,355	22,530	27,901	28,174
	รวม	151,204	151,204	49,955	49,955	201,158	201,158	126,702	126,702	64,214	64,214	190,916	190,916	142,728	142,728	76,615	76,615	219,342	219,342	153,905	153,905	89,082	89,082	242,988	242,988	169,551	169,551	99,469	99,469	269,020	269,020

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-11 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีส้ม

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีส้ม (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2569	บางขุนนนท์	0	0	0	0	0	0	3,930	3,637	6,673	6,682	10,603	10,319	3,878	3,765	6,284	5,693	10,162	9,458	3,765	3,679	6,374	5,725	10,139	9,405	3,602	3,487	6,550	5,884	10,152	9,371
	ศิริราช	0	0	0	0	0	0	5,415	5,363	0	0	5,415	5,363	5,703	5,639	0	0	5,703	5,639	5,893	5,597	0	0	5,893	5,597	6,199	5,743	0	0	6,199	5,743
	สนามหลวง	0	0	0	0	0	0	6,140	8,655	0	0	6,140	8,655	6,640	8,728	0	0	6,640	8,728	6,848	9,778	0	0	6,848	9,778	7,171	9,929	0	0	7,171	9,929
	อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย	0	0	0	0	0	0	2,885	2,669	19,452	18,178	22,337	20,847	2,648	2,731	18,953	16,431	21,601	19,162	2,661	2,758	19,314	17,729	21,975	20,487	2,770	2,701	19,887	18,477	22,658	21,178
	หลานหลวง	0	0	0	0	0	0	4,821	4,509	0	0	4,821	4,509	5,433	3,843	0	0	5,433	3,843	5,228	4,222	0	0	5,228	4,222	5,628	4,444	0	0	5,628	4,444
	ยมราช	0	0	0	0	0	0	3669	3668	6619	7819	10288	11487	3654	5401	4333	6181	7988	11582	3498	3529	7319	9029	10817	12558	3591	3708	7680	9456	11271	13164
	ราชเทวี	0	0	0	0	0	0	2518	778	25497	19218	28016	19995	1841	694	22408	18443	24250	19138	1910	841	23451	18904	25361	19744	1832	806	24661	20031	26493	20838
	ประตูน้ำ	0	0	0	0	0	0	10,081	13,418	0	0	10,081	13,418	7,420	12,423	0	0	7,420	12,423	7,642	13,020	0	0	7,642	13,020	7,712	12,253	0	0	7,712	12,253
	ราชปรารภ	0	0	0	0	0	0	2,924	3,206	1,173	1,324	4,097	4,530	948	1,137	2,482	2,491	3,430	3,628	1,071	1,181	2,535	2,506	3,606	3,687	952	1,197	2,548	2,567	3,500	3,764
	รางน้ำ	0	0	0	0	0	0	22,525	23,521	0	0	22,525	23,521	16,172	15,563	0	0	16,172	15,563	17,107	16,139	0	0	17,107	16,139	17,793	17,154	0	0	17,793	17,154
	ดินแดง	0	0	0	0	0	0	7,269	7,463	0	0	7,269	7,463	5,929	6,178	0	0	5,929	6,178	5,936	6,221	0	0	5,936	6,221	6,001	6,257	0	0	6,001	6,257
	ประชาสงเคราะห์	0	0	0	0	0	0	8,356	8,901	0	0	8,356	8,901	8,044	7,724	7,744	8,208	15,788	15,932	8,055	8,074	8,028	8,573	16,083	16,647	8,347	8,136	9,042	9,824	17,389	17,960
2569	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	0	0	0	0	0	0	9,761	8,238	30,793	33,534	40,554	41,772	10,375	10,354	29,311	31,038	39,686	41,392	10,680	11,051	31,683	33,429	42,363	44,480	11,280	11,543	32,952	34,197	44,232	45,740
	รฟม.	0	0	0	0	0	0	966	1,016	0	0	966	1,016	1,109	1,369	0	0	1,109	1,369	1,214	1,398	0	0	1,214	1,398	1,243	1,376	0	0	1,243	1,376
	วัดพระราม 9	0	0	0	0	0	0	6,924	6,046	8,468	9,314	15,391	15,361	7,543	6,584	9,907	10,079	17,450	16,663	8,096	7,218	10,943	11,076	19,038	18,293	8,290	7,285	11,622	11,830	19,912	19,115
	รามคำแหง 12	0	0	0	0	0	0	6,815	7,266	0	0	6,815	7,266	8,331	8,452	0	0	8,331	8,452	8,815	8,655	0	0	8,815	8,655	9,403	9,182	0	0	9,403	9,182
	รามคำแหง	0	0	0	0	0	0	6,957	6,682	0	0	6,957	6,682	8,426	7,940	0	0	8,426	7,940	8,903	8,276	0	0	8,903	8,276	9,765	8,955	0	0	9,765	8,955
	กกท.	0	0	0	0	0	0	4,680	4,670	0	0	4,680	4,670	5,539	5,412	0	0	5,539	5,412	5,385	5,343	0	0	5,385	5,343	5,774	5,735	0	0	5,774	5,735
	รามคำแหง 40	0	0	0	0	0	0	5,269	5,591	0	0	5,269	5,591	6,251	6,624	0	0	6,251	6,624	6,779	6,897	0	0	6,779	6,897	6,689	7,099	0	0	6,689	7,099
	แยกลำสาลี	0	0	0	0	0	0	10,163	6,132	22,150	24,729	32,314	30,860	12,046	7,291	26,638	29,507	38,684	36,798	12,876	8,606	29,366	31,782	42,243	40,388	13,844	8,648	31,299	33,814	45,143	42,461
	ศรีบูรพา	0	0	0	0	0	0	11,826	11,808	0	0	11,826	11,808	13,655	13,677	0	0	13,655	13,677	14,480	14,641	0	0	14,480	14,641	15,263	15,262	0	0	15,263	15,262
	คลองบ้านม้า	0	0	0	0	0	0	8,023	8,157	0	0	8,023	8,157	9,117	9,255	0	0	9,117	9,255	10,356	10,537	0	0	10,356	10,537	10,946	11,088	0	0	10,946	11,088
	สัมมากร	0	0	0	0	0	0	8,588	8,733	0	0	8,588	8,733	9,548	9,728	0	0	9,548	9,728	10,560	10,715	0	0	10,560	10,715	10,542	10,642	0	0	10,542	10,642
	น้อมเกล้า	0	0	0	0	0	0	6,374	6,353	0	0	6,374	6,353	7,471	7,329	0	0	7,471	7,329	8,834	8,676	0	0	8,834	8,676	9,644	9,477	0	0	9,644	9,477
	ราษฎร์พัฒนา	0	0	0	0	0	0	8,450	8,478	0	0	8,450	8,478	9,518	9,550	0	0	9,518	9,550	10,877	10,903	0	0	10,877	10,903	11,361	11,317	0	0	11,361	11,317
	มีนพัฒนา	0	0	0	0	0	0	10,872	10,954	0	0	10,872	10,954	12,480	12,594	0	0	12,480	12,594	13,828	13,939	0	0	13,828	13,939	13,642	13,681	0	0	13,642	13,681
	เคหะรามคำแหง	0	0	0	0	0	0	7,613	7,488	0	0	7,613	7,488	8,834	8,693	0	0	8,834	8,693	9,412	9,284	0	0	9,412	9,284	9,559	9,445	0	0	9,559	9,445

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีส้ม (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
	มีนบุรี	0	0	0	0	0	0	6,525	4,918	16,288	16,316	22,813	21,234	7,583	5,626	19,686	19,673	27,268	25,299	8,152	5,755	21,817	22,077	29,969	27,832	6,429	5,458	23,194	23,355	29,623	28,813
	แยกร่มเกล้า	0	0	0	0	0	0	15,793	17,816	0	0	15,793	17,816	19,262	21,096	0	0	19,262	21,096	22,672	24,597	0	0	22,672	24,597	23,430	26,691	0	0	23,430	26,691
รวม		0	0	0	0	0	0	216,133	216,133	137,114	137,114	353,246	353,246	225,398	225,398	147,745	147,745	373,143	373,143	241,531	241,531	160,830	160,830	402,361	402,361	248,699	248,699	169,435	169,435	418,135	418,135

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-12 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2570	ศูนย์ราชการนนทบุรี	0	0	0	0	0	0	926	1,316	10,499	10,388	11,425	11,704	1,050	1,532	12,074	11,870	13,124	13,402	1,191	1,708	12,790	12,674	13,980	14,382	1,344	1,931	14,810	14,944	16,154	16,874
	งามวงศ์วาน 2 (อัคริ)	0	0	0	0	0	0	12,249	10,778	0	0	12,249	10,778	14,098	12,661	0	0	14,098	12,661	16,286	14,263	0	0	16,286	14,263	18,959	16,441	0	0	18,959	16,441
	งามวงศ์วาน 18 (จุฬาเกษม)	0	0	0	0	0	0	11,097	11,862	0	0	11,097	11,862	12,464	13,300	0	0	12,464	13,300	13,797	14,758	0	0	13,797	14,758	15,545	17,095	0	0	15,545	17,095
	ชินเขต	0	0	0	0	0	0	3,839	3,278	0	0	3,839	3,278	4,007	3,374	0	0	4,007	3,374	3,509	2,814	0	0	3,509	2,814	3,870	3,074	0	0	3,870	3,074
	บางเขน	0	0	0	0	0	0	6,513	7,878	2,013	2,293	8,526	10,171	7,510	8,502	2,260	2,580	9,771	11,082	8,446	9,691	3,086	3,650	11,531	13,341	8,914	10,265	3,469	4,061	12,383	14,326
	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	0	0	0	0	0	0	334	352	0	0	334	352	386	408	0	0	386	408	416	435	0	0	416	435	449	458	0	0	449	458
	แยกเกษตร	0	0	0	0	0	0	8,422	9,151	8,641	8,351	17,063	17,502	9,949	10,850	10,216	9,862	20,164	20,712	10,712	11,532	10,998	10,461	21,709	21,994	11,721	12,208	12,035	11,122	23,756	23,330
	คลองบางบัว	0	0	0	0	0	0	24	24	0	0	24	24	29	29	0	0	29	29	31	31	0	0	31	31	31	31	0	0	31	31
	ประเสริฐมนูกิจ - ลาตปลาเค้า	0	0	0	0	0	0	2,436	2,452	0	0	2,436	2,452	2,907	2,921	0	0	2,907	2,921	3,264	3,275	0	0	3,264	3,275	3,302	3,332	0	0	3,302	3,332
	ประเสริฐมนูกิจ - เสนานิคม	0	0	0	0	0	0	1,117	1,115	0	0	1,117	1,115	1,329	1,317	0	0	1,329	1,317	1,418	1,406	0	0	1,418	1,406	1,470	1,469	0	0	1,470	1,469
	สตรีวิทยา 2	0	0	0	0	0	0	2,764	2,889	0	0	2,764	2,889	3,308	3,442	0	0	3,308	3,442	3,528	3,673	0	0	3,528	3,673	3,780	3,941	0	0	3,780	3,941
	ทางต่างระดับคลองรัช	0	0	0	0	0	0	3,310	3,304	2,825	2,681	6,136	5,985	3,858	3,828	3,287	3,090	7,145	6,917	4,208	4,155	3,582	3,345	7,789	7,500	4,613	4,574	3,960	3,697	8,573	8,270
	คลองลำเจียก	0	0	0	0	0	0	1,693	1,689	0	0	1,693	1,689	2,033	2,026	0	0	2,033	2,026	2,307	2,293	0	0	2,307	2,293	2,428	2,411	0	0	2,428	2,411
	นวลจันทร์	0	0	0	0	0	0	2,023	2,003	0	0	2,023	2,003	2,445	2,439	0	0	2,445	2,439	2,665	2,605	0	0	2,665	2,605	2,773	2,710	0	0	2,773	2,710
	ประเสริฐมนูกิจ - นวมินทร์	0	0	0	0	0	0	5,077	5,050	0	0	5,077	5,050	5,961	5,968	0	0	5,961	5,968	6,075	6,110	0	0	6,075	6,110	6,355	6,390	0	0	6,355	6,390
	โพธิ์แก้ว	0	0	0	0	0	0	2,504	2,519	0	0	2,504	2,519	2,960	3,013	0	0	2,960	3,013	3,174	3,277	0	0	3,174	3,277	3,154	3,253	0	0	3,154	3,253
	อินทราภิรักษ์	0	0	0	0	0	0	3,849	3,458	0	0	3,849	3,458	4,730	4,223	0	0	4,730	4,223	4,863	4,395	0	0	4,863	4,395	4,799	4,377	0	0	4,799	4,377
	สวนนวมินทร์ภิรมย์	0	0	0	0	0	0	2,348	1,752	0	0	2,348	1,752	2,772	1,967	0	0	2,772	1,967	2,989	2,204	0	0	2,989	2,204	2,887	2,202	0	0	2,887	2,202
การเคหะแห่งชาติ	0	0	0	0	0	0	4,082	3,476	0	0	4,082	3,476	4,542	4,239	0	0	4,542	4,239	4,792	4,689	0	0	4,792	4,689	4,946	4,856	0	0	4,946	4,856	
ลำสาละ	0	0	0	0	0	0	3,235	3,499	8,661	8,927	11,896	12,426	3,886	4,184	10,247	10,684	14,133	14,868	4,099	4,452	11,309	11,633	15,408	16,085	4,575	4,898	12,108	12,559	16,683	17,457	

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
รวม	0	0	0	0	0	0	77,845	77,845	32,640	32,640	110,485	110,485	90,223	90,223	38,085	38,085	128,307	128,307	97,767	97,767	41,764	41,764	139,531	139,531	105,915	105,915	46,382	46,382	152,297	152,297	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-13 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเทา

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเทา (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
ช่วงที่ 1																															
2568	วัชรพล	0	0	0	0	0	0	7,143	6,903	6,370	6,775	13,513	13,678	7,157	7,115	8,026	8,389	15,183	15,504	7,751	7,620	8,549	9,017	16,300	16,637	9,408	9,323	9,640	10,053	19,048	19,376
	นวลจันทร์	0	0	0	0	0	0	1,284	1,160	0	0	1,284	1,160	1,550	1,432	0	0	1,550	1,432	1,728	1,583	0	0	1,728	1,583	1,876	1,716	0	0	1,876	1,716
	ทางต่างระดับคลองรัช	0	0	0	0	0	0	3,300	3,146	2,735	2,825	6,034	5,971	3,690	3,658	3,265	3,279	6,954	6,937	4,032	3,961	3,492	3,582	7,524	7,543	4,444	4,379	3,882	3,960	8,326	8,339
	คลองลำเจียก	0	0	0	0	0	0	2,489	2,641	0	0	2,489	2,641	2,679	2,880	0	0	2,679	2,880	2,802	3,026	0	0	2,802	3,026	3,007	3,248	0	0	3,007	3,248
	โยธินพัฒนา	0	0	0	0	0	0	2,436	2,222	0	0	2,436	2,222	2,695	2,479	0	0	2,695	2,479	2,764	2,736	0	0	2,764	2,736	2,943	2,715	0	0	2,943	2,715
	ซอยสหกรณ์ 1	0	0	0	0	0	0	7,563	7,688	0	0	7,563	7,688	8,234	8,361	0	0	8,234	8,361	8,816	8,799	0	0	8,816	8,799	9,386	9,583	0	0	9,386	9,583
	ลาดพร้าว 83	0	0	0	0	0	0	877	663	6,818	7,258	7,695	7,921	718	743	8,077	8,216	8,795	8,960	863	766	8,598	8,746	9,462	9,512	889	815	9,449	9,605	10,338	10,420
	ศรีวรา	0	0	0	0	0	0	1,758	1,744	0	0	1,758	1,744	1,812	2,027	0	0	1,812	2,027	2,190	2,193	0	0	2,190	2,193	2,111	2,380	0	0	2,111	2,380
	นครศรี	0	0	0	0	0	0	3,186	3,315	9,010	8,744	12,195	12,059	3,092	3,271	10,079	10,105	13,171	13,376	3,364	3,609	10,933	11,115	14,297	14,724	3,413	3,630	11,748	11,819	15,161	15,450
	วัดพระราม 9	0	0	0	0	0	0	4,969	5,624	0	0	4,969	5,624	6,182	5,545	0	0	6,182	5,545	5,787	5,549	0	0	5,787	5,549	6,162	6,101	0	0	6,162	6,101
	ศูนย์วิจัย	0	0	0	0	0	0	8,230	8,446	1,723	1,620	9,954	10,066	8,587	8,397	1,774	1,738	10,361	10,135	8,357	8,364	1,746	1,819	10,102	10,184	9,400	9,101	2,872	2,939	12,272	12,040
	แจ้งจันทร์	0	0	0	0	0	0	3,358	3,211	0	0	3,358	3,211	3,919	3,748	0	0	3,919	3,748	3,716	3,553	0	0	3,716	3,553	4,157	3,893	0	0	4,157	3,893
	เจริญสุข	0	0	0	0	0	0	3,556	3,700	0	0	3,556	3,700	4,075	4,255	0	0	4,075	4,255	4,186	4,390	0	0	4,186	4,390	4,633	4,830	0	0	4,633	4,830
	ทองหล่อ	0	0	0	0	0	0	5,264	4,948	15,717	15,150	20,981	20,099	5,053	5,530	19,432	18,925	24,485	24,455	5,436	5,644	19,907	18,946	25,343	24,590	6,045	6,159	21,547	20,761	27,592	26,920
รวมช่วงที่ 1		0	0	0	0	0	0	55,412	55,412	42,373	42,373	97,785	97,785	59,441	59,441	50,652	50,652	110,094	110,094	61,793	61,793	53,225	53,225	115,018	115,018	67,873	67,873	59,138	59,138	127,011	127,011
ช่วงที่ 2																															
	พระโขนง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11,402	11,179	0	0	11,402	11,179	10,603	10,483	0	0	10,603	10,483	12,179	12,029	0	0	12,179	12,029
	บ้านกล้วยใต้	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,761	6,595	0	0	6,761	6,595	6,497	6,393	0	0	6,497	6,393	6,827	7,000	0	0	6,827	7,000
	มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,704	6,229	0	0	6,704	6,229	6,385	6,108	0	0	6,385	6,108	6,979	6,675	0	0	6,979	6,675
	เกษมราษฎร์	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21,828	24,447	32,496	31,294	54,324	55,741	21,834	24,447	32,765	31,000	54,599	55,447	22,553	25,356	34,524	32,348	57,077	57,704
	พระราม 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90,356	89,954	0	0	90,356	89,954	90,264	90,061	0	0	90,264	90,061	96,373	96,375	0	0	96,373	96,375

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเทา (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2568	คลองเตย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,271	7,235	0	0	7,271	7,235	6,904	6,881	0	0	6,904	6,881	7,481	7,461	0	0	7,481	7,461
	งามดูพลี	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13,777	10,082	0	0	13,777	10,082	13,338	10,117	0	0	13,338	10,117	14,706	10,863	0	0	14,706	10,863
	ลุมพินี	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23,731	22,699	0	0	23,731	22,699	23,421	22,205	0	0	23,421	22,205	24,634	24,240	0	0	24,634	24,240
	สวนพลู	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,636	5,750	0	0	6,636	5,750	5,898	5,329	0	0	5,898	5,329	5,927	5,240	0	0	5,927	5,240
	ช่องนนทรี	0	0	0	0	0	0	7,913	6,233	9,427	10,291	17,340	16,525	7,564	5,781	12,802	14,363	20,367	20,143	6,904	5,582	12,464	13,580	19,368	19,162	7,538	5,570	13,281	14,669	20,819	20,240
	นราธิวาสราชนครินทร์	0	0	0	0	0	0	3,711	3,736	0	0	3,711	3,736	3,042	3,193	0	0	3,042	3,193	3,353	3,393	0	0	3,353	3,393	3,174	3,543	0	0	3,174	3,543
	นางลิ้นจี่	0	0	0	0	0	0	5,436	5,552	0	0	5,436	5,552	5,924	6,185	0	0	5,924	6,185	5,960	6,154	0	0	5,960	6,154	6,366	6,581	0	0	6,366	6,581
	รัชดา - นราธิวาส	0	0	0	0	0	0	10,708	11,525	0	0	10,708	11,525	13,202	14,318	0	0	13,202	14,318	13,266	14,409	0	0	13,266	14,409	14,045	14,930	0	0	14,045	14,930
	คลองช่องนนทรี	0	0	0	0	0	0	10,604	8,161	0	0	10,604	8,161	11,908	9,080	0	0	11,908	9,080	11,584	8,964	0	0	11,584	8,964	12,322	9,642	0	0	12,322	9,642
	พระราม 3	0	0	0	0	0	0	2,654	2,569	0	0	2,654	2,569	2,672	2,658	0	0	2,672	2,658	2,778	2,757	0	0	2,778	2,757	3,002	2,915	0	0	3,002	2,915
	คลองภูมิ	0	0	0	0	0	0	2,027	2,196	0	0	2,027	2,196	2,020	2,125	0	0	2,020	2,125	2,179	2,288	0	0	2,179	2,288	2,277	2,328	0	0	2,277	2,328
	คลองด่าน	0	0	0	0	0	0	2,592	1,859	0	0	2,592	1,859	2,581	1,883	0	0	2,581	1,883	2,728	1,967	0	0	2,728	1,967	2,772	1,982	0	0	2,772	1,982
	สาธุประดิษฐ์	0	0	0	0	0	0	8,247	8,848	0	0	8,247	8,848	8,935	9,775	0	0	8,935	9,775	9,653	10,732	0	0	9,653	10,732	10,121	11,336	0	0	10,121	11,336
	สะพานพระราม 9	0	0	0	0	0	0	8,389	8,326	0	0	8,389	8,326	8,141	8,215	0	0	8,141	8,215	8,415	8,443	0	0	8,415	8,443	8,548	8,686	0	0	8,548	8,686
	เจริญราษฎร์	0	0	0	0	0	0	2,087	3,192	0	0	2,087	3,192	2,094	3,230	0	0	2,094	3,230	2,236	2,944	0	0	2,236	2,944	2,312	3,043	0	0	2,312	3,043
	เจริญกรุง	0	0	0	0	0	0	9,190	8,356	0	0	9,190	8,356	9,815	8,747	0	0	9,815	8,747	9,722	8,790	0	0	9,722	8,790	10,007	8,834	0	0	10,007	8,834
	มไหสวรรย์	0	0	0	0	0	0	4,633	6,206	3,369	2,284	8,002	8,489	4,672	6,263	3,220	2,259	7,892	8,522	4,062	5,613	2,705	1,974	6,766	7,587	4,117	5,998	2,802	2,170	6,918	8,168
	ตลาดพลู	0	0	0	0	0	0	5,087	4,502	0	0	5,087	4,502	4,773	4,478	0	0	4,773	4,478	4,326	3,879	6,555	6,478	10,880	10,357	4,452	4,059	6,785	6,552	11,237	10,611
	ท่าพระ	0	0	0	0	0	0	770	741	10,638	7,904	11,408	8,645	829	785	10,989	8,532	11,819	9,317	809	704	9,245	6,566	10,054	7,270	814	773	9,155	6,574	9,969	7,347
รวมช่วงที่ 2		0	0	0	0	0	0	134,977	134,977	64,940	64,940	199,917	199,917	154,798	154,798	65,948	65,948	220,746	220,746	152,535	152,535	68,932	68,932	221,467	221,467	160,599	160,599	71,533	71,533	232,132	232,132
รวมทั้งสาย		0	0	0	0	0	0	190,389	190,389	107,313	107,313	297,702	297,702	214,240	214,240	116,600	116,600	330,840	330,840	214,328	214,328	122,158	122,158	336,486	336,486	228,472	228,472	130,671	130,671	359,143	359,143

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตาราง ค-14 ผลคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเงิน

ปีเปิดให้บริการ	สถานี	ปริมาณผู้โดยสารต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีเงิน (คน/วัน)																													
		พ.ศ. 2565						พ.ศ. 2570						พ.ศ. 2575						พ.ศ. 2580						พ.ศ. 2585					
				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม				transfer		รวม	
		ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก	ขึ้น	ลง	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2569	บางนา	0	0	0	0	0	0	10,794	11,502	9,421	9,251	20,215	20,753	13,147	14,535	11,522	11,803	24,669	26,338	14,991	16,320	13,386	13,740	28,377	30,060	16,493	18,509	14,774	15,267	31,266	33,776
	ประภามณตรี	0	0	0	0	0	0	1,038	959	0	0	1,038	959	1,265	1,171	0	0	1,265	1,171	1,387	1,301	0	0	1,387	1,301	1,527	1,321	0	0	1,527	1,321
	บางนา - ดราด 17	0	0	0	0	0	0	764	760	0	0	764	760	942	944	0	0	942	944	1,011	1,036	0	0	1,011	1,036	1,109	1,089	0	0	1,109	1,089
	บางนา - ดราด 25	0	0	0	0	0	0	4,689	4,964	0	0	4,689	4,964	5,628	5,891	0	0	5,628	5,891	5,862	6,162	0	0	5,862	6,162	7,297	6,883	0	0	7,297	6,883
	วัดศรีเอี่ยม	0	0	0	0	0	0	513	649	9,069	9,239	9,582	9,887	610	870	11,240	10,959	11,851	11,829	693	827	12,780	12,427	13,473	13,254	744	1,078	14,388	13,895	15,132	14,973
	เปรมฤทัย	0	0	0	0	0	0	279	178	0	0	279	178	241	163	0	0	241	163	196	140	0	0	196	140	209	151	0	0	209	151
	บางนา - ดราด กม. 6	0	0	0	0	0	0	876	1,025	0	0	876	1,025	1,298	1,461	0	0	1,298	1,461	1,790	1,982	0	0	1,790	1,982	1,964	2,167	0	0	1,964	2,167
	บางแก้ว	0	0	0	0	0	0	1,840	2,153	0	0	1,840	2,153	2,725	3,068	0	0	2,725	3,068	3,758	4,162	0	0	3,758	4,162	4,124	4,550	0	0	4,124	4,550
	กาญจนาภิเษก	0	0	0	0	0	0	1,664	1,948	0	0	1,664	1,948	2,466	2,775	0	0	2,466	2,775	3,400	3,765	0	0	3,400	3,765	3,732	4,117	0	0	3,732	4,117
	วัดสลอด	0	0	0	0	0	0	1,581	1,383	0	0	1,581	1,383	2,069	1,747	0	0	2,069	1,747	2,323	1,989	0	0	2,323	1,989	2,332	2,116	0	0	2,332	2,116
	กิ่งแก้ว	0	0	0	0	0	0	3,162	2,766	0	0	3,162	2,766	4,137	3,493	0	0	4,137	3,493	4,647	3,978	0	0	4,647	3,978	4,664	4,233	0	0	4,664	4,233
	ธนาชิตี	0	0	0	0	0	0	4,135	3,617	0	0	4,135	3,617	5,410	4,568	0	0	5,410	4,568	6,076	5,202	0	0	6,076	5,202	6,099	5,535	0	0	6,099	5,535
	ม.เกริก	0	0	0	0	0	0	3,283	2,873	0	0	3,283	2,873	4,296	3,628	0	0	4,296	3,628	4,825	4,131	0	0	4,825	4,131	4,844	4,396	0	0	4,844	4,396
	สุวรรณภูมิใต้	0	0	0	0	0	0	13,143	12,985	0	0	13,143	12,985	14,796	14,716	0	0	14,796	14,716	16,823	16,788	0	0	16,823	16,788	18,682	17,673	0	0	18,682	17,673
รวม		0	0	0	0	0	0	47,761	47,761	18,490	18,490	66,250	66,250	59,029	59,029	22,762	22,762	81,792	81,792	67,782	67,782	26,166	26,166	93,949	93,949	73,820	73,820	29,162	29,162	102,982	102,982

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ง-1 กลุ่มที่ 1 สถานีสำคัญมาก (กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะเร่งด่วน จำนวน 35 สถานี)

ลำดับที่	ชื่อสถานี	สถานะ	คะแนน ITF
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
1	เตาปูน	เปิดแล้ว	62%
2	บางซื่อ	เปิดแล้ว	45%
3	สวนจตุจักร	เปิดแล้ว	95%
4	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	เปิดแล้ว	80%
5	พระราม 9	เปิดแล้ว	80%
6	เพชรบุรี	เปิดแล้ว	81%
7	สุขุมวิท	เปิดแล้ว	54%
8	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	เปิดแล้ว	56%
9	คลองเตย	เปิดแล้ว	67%
10	สีลม	เปิดแล้ว	65%
11	สามย่าน	เปิดแล้ว	62%
12	หัวลำโพง	เปิดแล้ว	65%
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน)			
13	เตาปูน	เปิดแล้ว	62%
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)			
14	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	เปิดแล้ว	94%
15	พญาไท	เปิดแล้ว	72%
16	สยาม	เปิดแล้ว	83%
17	ชิดลม	เปิดแล้ว	56%
18	เพลินจิต	เปิดแล้ว	56%
19	อโศก	เปิดแล้ว	53%
20	พร้อมพงษ์	เปิดแล้ว	64%
21	ทองหล่อ	เปิดแล้ว	53%
22	เอกมัย	เปิดแล้ว	53%
23	พระโขนง	เปิดแล้ว	53%
รถไฟฟ้าสายสีทอง			
24	เจริญนคร (ไอคอนสยาม)	เปิดแล้ว	34%
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้)			
25	ดอนเมือง	เปิดแล้ว	76%
26	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	เปิดแล้ว	100%
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)			
27	กลางกรุงเทพอภิวัฒน์	เปิดแล้ว	100%

รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)			
28	สนามกีฬาแห่งชาติ	เปิดแล้ว	67%
29	สยาม	เปิดแล้ว	83%
30	ศาลาแดง	เปิดแล้ว	73%
31	ช่องนนทรี	เปิดแล้ว	97%
32	สะพานตากสิน	เปิดแล้ว	68%
รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)			
33	สุวรรณภูมิ	เปิดแล้ว	100%
34	ราชปรารภ	เปิดแล้ว	51%
35	พญาไท	เปิดแล้ว	78%

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ง-2 กลุ่มที่ 2 สถานีสำคัญ (กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะสั้น จำนวน 54 สถานี)

ลำดับที่	ชื่อสถานี	สถานะ	คะแนน ITF
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
1	ไฟฉาย	เปิดแล้ว	45%
2	สิรินธร	เปิดแล้ว	55%
3	อิสราภาพ	เปิดแล้ว	59%
4	บางไผ่	เปิดแล้ว	55%
5	บางแค	เปิดแล้ว	53%
6	หลักสอง	เปิดแล้ว	59%
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน)			
7	แยกถนนพุรี 1	เปิดแล้ว	55%
8	แยกติวานนท์	เปิดแล้ว	59%
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้)			
9	รังสิต	เปิดแล้ว	39%
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง			
10	ลาดพร้าว	เปิดแล้ว	39%
11	บางกะปิ	เปิดแล้ว	45%
12	แยกลำสาลี	เปิดแล้ว	56%
13	หัวหมาก	เปิดแล้ว	45%
14	ศรีเอี่ยม	เปิดแล้ว	34%
15	ศรีแบริง	เปิดแล้ว	34%
16	ศรีด่าน	เปิดแล้ว	34%
17	สำโรง	เปิดแล้ว	39%

รถไฟฟ้าสายชมพู			
18	ศูนย์ราชการนนทบุรี	กำลังก่อสร้าง	39%
19	แคราย	กำลังก่อสร้าง	59%
20	กรมชลประทาน	กำลังก่อสร้าง	53%
21	แยกปากเกร็ด	กำลังก่อสร้าง	34%
22	แจ้งวัฒนะ – ปากเกร็ด 28	กำลังก่อสร้าง	55%
23	แจ้งวัฒนะ 14	กำลังก่อสร้าง	39%
24	โทรคมนาคมแห่งชาติ	กำลังก่อสร้าง	43%
25	วัดพระศรีมหาธาตุ	กำลังก่อสร้าง	39%
26	ลาดปลาเค้า	กำลังก่อสร้าง	48%
27	รามอินทรา กม.9	กำลังก่อสร้าง	53%
28	วงแหวนรามอินทรา	กำลังก่อสร้าง	53%
29	นพรัตน์	กำลังก่อสร้าง	39%
30	ตลาดมีนบุรี	กำลังก่อสร้าง	43%
31	มีนบุรี	กำลังก่อสร้าง	43%
32	ทะเลสาบเมืองทองธานี	กำลังก่อสร้าง	29%
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)			
33	พหลโยธิน 59	เปิดแล้ว	59%
34	นานา	เปิดแล้ว	53%
35	อ่อนนุช	เปิดแล้ว	59%
36	บางจาก	เปิดแล้ว	53%
37	ปทุมวัน	เปิดแล้ว	59%
38	ศรีนครินทร์	เปิดแล้ว	55%
39	แพรรษา	เปิดแล้ว	50%
40	สายลวด	เปิดแล้ว	55%
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)			
41	โพธิ์นิมิตร	เปิดแล้ว	45%
42	วุฒากาศ	เปิดแล้ว	53%
สายสีทอง			
43	กรุงธนบุรี	เปิดแล้ว	34%
44	คลองสาน	เปิดแล้ว	34%
รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี)			
45	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	กำลังก่อสร้าง	59%
46	รฟม.	กำลังก่อสร้าง	34%
47	วัดพระราม 9	กำลังก่อสร้าง	34%

48	รามคำแหง 12	กำลังก่อสร้าง	43%
49	รามคำแหง	กำลังก่อสร้าง	43%
50	กกท.	กำลังก่อสร้าง	43%
51	แยกลำสาลี	กำลังก่อสร้าง	48%
52	ศรีบูรพา	กำลังก่อสร้าง	53%
53	มีนบุรี	กำลังก่อสร้าง	53%
54	แยกร่มเกล้า	กำลังก่อสร้าง	43%

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ง-3 กลุ่มที่ 3 สถานีสำคัญ (กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะกลาง จำนวน 56 สถานี)

ลำดับที่	ชื่อสถานี	สถานะ	คะแนน ITF
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
1	ท่าพระ (เจริญสนิทวงศ์)	เปิดแล้ว	72%
2	เจริญฯ 13	เปิดแล้ว	67%
3	บางขุนนนท์	เปิดแล้ว	61%
4	บางยี่ขัน	เปิดแล้ว	61%
5	บางพลัด	เปิดแล้ว	61%
6	บางอ้อ	เปิดแล้ว	64%
7	บางโพ	เปิดแล้ว	62%
8	กำแพงเพชร	เปิดแล้ว	72%
9	พหลโยธิน	เปิดแล้ว	84%
10	ลาดพร้าว	เปิดแล้ว	84%
11	รัชดาภิเษก	เปิดแล้ว	84%
12	สุทธิสาร	เปิดแล้ว	64%
13	ห้วยขวาง	เปิดแล้ว	64%
14	ลุมพินี	เปิดแล้ว	69%
15	วัดมังกร	เปิดแล้ว	67%
16	สามยอด	เปิดแล้ว	67%
17	บางหว้า	เปิดแล้ว	62%
18	ภาษีเจริญ	เปิดแล้ว	62%
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้)			
19	หลักสี่	เปิดแล้ว	86%
20	บางเขน	เปิดแล้ว	69%
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)			
21	บางซื่อ	เปิดแล้ว	78%

รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)			
22	หัวหมาก	เปิดแล้ว	83%
23	รามคำแหง	เปิดแล้ว	81%
24	มักกะสัน	เปิดแล้ว	73%
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)			
25	คูคต	เปิดแล้ว	78%
26	สายหยุด	เปิดแล้ว	62%
27	วัดพระศรีมหาธาตุ	เปิดแล้ว	62%
28	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	เปิดแล้ว	67%
29	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	เปิดแล้ว	91%
30	หมอชิต	เปิดแล้ว	95%
31	สะพานควาย	เปิดแล้ว	78%
32	อารีย์	เปิดแล้ว	78%
33	สนามเป้า	เปิดแล้ว	72%
34	ราชเทวี	เปิดแล้ว	78%
35	อุดมสุข	เปิดแล้ว	62%
36	บางนา	เปิดแล้ว	66%
37	สำโรง	เปิดแล้ว	66%
38	ช้างเอราวัณ	เปิดแล้ว	66%
39	โรงเรียนนายเรือ	เปิดแล้ว	66%
40	ปากน้ำ	เปิดแล้ว	66%
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)			
41	ราชดำริ	เปิดแล้ว	88%
42	เซนต์หลุยส์	เปิดแล้ว	72%
43	สุรศักดิ์	เปิดแล้ว	72%
44	กรุงธนบุรี	เปิดแล้ว	76%
45	วงเวียนใหญ่	เปิดแล้ว	70%
46	ตลาดพลู	เปิดแล้ว	76%
47	บางหว้า	เปิดแล้ว	67%
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน)			
48	คลองบางไผ่	เปิดแล้ว	61%
49	ตลาดบางใหญ่	เปิดแล้ว	64%
50	สะพานพระนั่งเกล้า	เปิดแล้ว	71%
51	ศูนย์ราชการนนทบุรี	เปิดแล้ว	64%
52	กระทรวงสาธารณสุข	เปิดแล้ว	64%

53	วงศ์สว่าง	เปิดแล้ว	64%
54	บางซื่อ	เปิดแล้ว	64%
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง			
55	ภาวนา	เปิดแล้ว	74%
รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี)			
56	มีนพัฒนา	กำลังก่อสร้าง	64%

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ง-4 กลุ่มที่ 4 สถานีทั่วไป (กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะกลาง จำนวน 28 สถานี)

ลำดับที่	ชื่อสถานี	สถานะ	คะแนน ITF
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)			
1	ตลิ่งชัน	เปิดแล้ว	35%
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง			
2	โชคชัย 4	เปิดแล้ว	48%
3	ลาดพร้าว 71	เปิดแล้ว	45%
4	ลาดพร้าว 83	เปิดแล้ว	39%
5	ศรีกรีฑา	เปิดแล้ว	39%
6	กลันตัน	เปิดแล้ว	46%
7	ศรีนุช	เปิดแล้ว	46%
8	ศรีนครินทร์ 38	เปิดแล้ว	34%
9	ศรีอุดม	เปิดแล้ว	34%
10	ศรีลาซาล	เปิดแล้ว	34%
11	ศรีเทพา	เปิดแล้ว	34%
12	ทิพวัล	เปิดแล้ว	34%
รถไฟฟ้าสายสีชมพู			
13	สามัคคี	กำลังก่อสร้าง	45%
14	ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ	กำลังก่อสร้าง	43%
15	หลักสี่	กำลังก่อสร้าง	34%
16	ราชภัฏพระนคร	กำลังก่อสร้าง	39%
17	รามอินทรา กม.4	กำลังก่อสร้าง	48%
18	มัยลาภ	กำลังก่อสร้าง	43%
19	วัชรพล	กำลังก่อสร้าง	43%
20	รามอินทรา กม.6	กำลังก่อสร้าง	48%
21	คูบอน	กำลังก่อสร้าง	43%
22	บางชัน	กำลังก่อสร้าง	43%

ลำดับที่	ชื่อสถานี	สถานะ	คะแนน ITF
23	อิมแพ็ค เมืองทองธานี	กำลังก่อสร้าง	29%
รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี)			
24	คลองบ้านม้า	กำลังก่อสร้าง	43%
25	รามคำแหง 40	กำลังก่อสร้าง	48%
26	สัมมากร	กำลังก่อสร้าง	48%
27	น้อมเกล้า	กำลังก่อสร้าง	48%
28	ราษฎร์พัฒนา	กำลังก่อสร้าง	48%

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

ตารางที่ ง-5 กลุ่มที่ 5 สถานีทั่วไป (กลุ่มสถานีโครงการแผนระยะยาว จำนวน 39 สถานี)

ลำดับที่	ชื่อสถานี	สถานะ	คะแนน ITF
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
1	สนามไชย	เปิดแล้ว	62%
2	เพชรเกษม 48	เปิดแล้ว	59%
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - เตาปูน)			
3	สามแยกบางใหญ่	เปิดแล้ว	66%
4	บางพลู	เปิดแล้ว	61%
5	บางรักใหญ่	เปิดแล้ว	59%
6	บางรักน้อย – ท่าอิฐ	เปิดแล้ว	50%
7	ไทรม้า	เปิดแล้ว	64%
8	บางกระสอ	เปิดแล้ว	69%
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ - ใต้)			
9	หลักหก	เปิดแล้ว	50%
10	การเคหะ	เปิดแล้ว	86%
11	ทุ่งสองห้อง	เปิดแล้ว	55%
12	วัดเสมียนนารี	เปิดแล้ว	64%
13	จตุจักร	เปิดแล้ว	78%
รถไฟฟ้าสายสีแดง (ตะวันออก - ตะวันตก)			
14	บางบำหรุ	เปิดแล้ว	77%
รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)			
15	ลาดกระบัง	เปิดแล้ว	83%
16	บ้านทับช้าง	เปิดแล้ว	62%
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท)			
17	แยก คปอ.	เปิดแล้ว	83%

ลำดับที่	ชื่อสถานี	สถานะ	คะแนน ITF
18	พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	เปิดแล้ว	85%
19	โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	เปิดแล้ว	83%
20	สะพานใหม่	เปิดแล้ว	64%
21	กรมทหารราบที่ 11	เปิดแล้ว	64%
22	บางบัว	เปิดแล้ว	83%
23	กรมป่าไม้	เปิดแล้ว	78%
24	เสนานิคม	เปิดแล้ว	53%
25	รัชโยธิน	เปิดแล้ว	68%
26	พหลโยธิน 24	เปิดแล้ว	67%
27	แบร์ริง	เปิดแล้ว	51%
28	ปู่เจ้า	เปิดแล้ว	66%
29	เคหะฯ	เปิดแล้ว	50%
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง			
30	มหาดไทย	เปิดแล้ว	55%
31	ลาดพร้าว 101	เปิดแล้ว	59%
32	สวนหลวง ร.9	เปิดแล้ว	51%
รถไฟฟ้าสายสีชมพู			
33	สนามบินน้ำ	กำลังก่อสร้าง	59%
34	เลี้ยวเมืองปากเกร็ด	กำลังก่อสร้าง	59%
35	ศรีรัช	กำลังก่อสร้าง	55%
36	เมืองทองธานี	กำลังก่อสร้าง	59%
37	รามอินทรา 3	กำลังก่อสร้าง	59%
38	เศรษฐกิจบ่อเป็ด	กำลังก่อสร้าง	53%
รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี)			
39	เคหะรามคำแหง	กำลังก่อสร้าง	74%

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565