



ข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการ (Technical Paper) รายงานแนวคิดการจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า



โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม

เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอซีเอ็น เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

สารบัญ

1.	บทนำ.....	1
1.1	หลักการและเหตุผล.....	1
1.2	วัตถุประสงค์.....	1
1.3	ขอบเขตการศึกษา.....	1
1.4	ผลที่คาดว่าจะได้รับ.....	1
2.	การศึกษาทบทวนผลการศึกษา หรือรายงานผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง.....	2
2.1	ทบทวนผลการสำรวจโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของโครงการ.....	2
2.2	ประชากรและการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	4
2.3	รูปแบบเส้นทางเดินรถ และรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งมวลชน.....	5
2.4	การทบทวนการศึกษา รายงานผลการศึกษา.....	9
2.5	ตัวอย่างระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder).....	20
3.	การสำรวจ รวบรวมข้อมูล และหลักเกณฑ์การพิจารณาต่าง ๆ.....	29
3.1	การเข้าถึงการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน.....	29
3.2	การวิเคราะห์และคาดการณ์ประชากร.....	32
3.3	สถิติโครงสร้างวัยแรงงานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ณ ปี พ.ศ. 2580.....	34
3.4	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ.....	35
3.5	การสำรวจการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ากลุ่มตัวอย่างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	36
3.6	การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถหมวด 4 ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	38
3.7	ศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder).....	39
4.	สรุปจำนวนเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder).....	43
5.	แผนงาน/โครงการด้านการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวก.....	57
5.1	การจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรองตามข้อเสนอของ ADB (Feeder transport advisory-Bangkok mass rapid transit south purple line project).....	57
5.2	การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามข้อเสนอของ ADB.....	59
5.3	ทางเชื่อมบริเวณสถานีเชื่อมต่อบริเวณสถานีหัวหมาก และสถานีหลักสี่.....	60

สารบัญรูป

รูปที่ 2-1 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 14 เส้นทาง.....	2
รูปที่ 2-2 แผนกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖	4
รูปที่ 2-3 รูปแบบการเดินรถเป็นเส้นตรง.....	5
รูปที่ 2-4 รูปแบบการเดินรถเป็นเส้นวงกลม.....	6
รูปที่ 2-5 การเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและฮับ โดยไม่รับผู้โดยสารระหว่างทาง.....	7
รูปที่ 2-6 การเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและฮับ โดยมีจุดรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทาง.....	7
รูปที่ 2-7 รูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route)	8
รูปที่ 2-8 รูปแบบการเดินรถที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On demand).....	9
รูปที่ 2-9 การสัมภาษณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น เรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแบบองค์รวม”	10
รูปที่ 2-10 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนรองที่ศึกษาโดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.).....	11
รูปที่ 2-11 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 กรุงเทพมหานคร (ว่างประกอบการ).....	14
รูปที่ 2-12 เส้นทางที่ 1 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ัญญบุรีคลอง 7	17
รูปที่ 2-13 เส้นทางที่ 2 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ม.ธรรมศาสตร์.....	17
รูปที่ 2-14 เส้นทางที่ 3 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - แยก คปอ.....	18
รูปที่ 2-15 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการ Shuttle Bus ศูนย์การค้าเมกาบางนา.....	21
รูปที่ 2-16 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการ รถโดยสาร AOT Shuttle Bus.....	22
รูปที่ 2-17 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการ รถโดยสาร Salaya Link	22
รูปที่ 2-18 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการรถโดยสาร SI Shuttle Bus	23
รูปที่ 2-19 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการรถโดยสาร CU Shuttle Bus	25
รูปที่ 2-20 ตัวอย่างรถโดยสารให้บริการพลังงานไฟฟ้า (PTT Group EV Bus)	26
รูปที่ 2-21 รถสามล้อไฟฟ้า muvmi และแอปพลิเคชัน.....	27
รูปที่ 3-1 แนวเส้นทางรถไฟฟ้า รถโดยสารหมวด 1 และหมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	30
รูปที่ 3-2 แนวเส้นทางรถโดยสารหมวด 4	31
รูปที่ 3-3 ตัวอย่างพื้นที่ที่ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ	32

รูปที่ 3-4 ตัวอย่างข้อมูลรายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้าน ประจำปี พ.ศ. 2563	32
รูปที่ 3-5 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2565 - 2580	33
รูปที่ 3-6 ตัวอย่างข้อมูลจำนวนประชากรในประเทศไทย (Thailand Population) ปี พ.ศ. 2563	34
รูปที่ 3-7 สัดส่วนวัยแรงงานช่วงอายุ 15-59 ปี ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	34
รูปที่ 3-8 ตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าที่ทำสำรวจการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 10 สถานี	37
รูปที่ 3-9 สัดส่วนการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าจากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง	38
รูปที่ 3-10 เส้นทาง Feeder ที่นำเสนอโดยที่ปรึกษา 19 เส้นทาง	41
รูปที่ 4-1 เส้นทาง Feeder 81 เส้นทาง	43
รูปที่ 5-1 เส้นทาง NCC1A จากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีถึงสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	57
รูปที่ 5-2 เส้นทาง LS3 จากสถานีหลักสี่ถึงสถานีศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ (ผ่านสถาบันวิจัยจุฬาภรณ์)	58
รูปที่ 5-3 เส้นทาง BS3 จากบางซื่อ (ฝั่งตลาด) ถึง อาคารรีเจนท์โฮม 6 ประชาชื่น	58
รูปที่ 5-4 เส้นทาง BP2 จากสถานีบางพลัดถึงสถานีบางบำหรุ (ผ่าน ซอยจรัญสนิทวงศ์ 75)	59
รูปที่ 5-5 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของสถานีรังสิต	59
รูปที่ 5-6 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของสถานีหลักสี่	60
รูปที่ 5-7 Skywalk เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง หัวหมาก กับสถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ หัวหมาก	61
รูปที่ 5-8 ทางเดิน Cover Walkway เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง หัวหมาก กับสถานีรถไฟฟ้าทางไกล สายตะวันออก หัวหมาก	61
รูปที่ 5-9 การเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพู กับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง บริเวณสถานีหลักสี่	62

สารบัญตาราง

ตารางที่ 2-1 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 14 เส้นทางจากการสำรวจ	3
ตารางที่ 2-2 รายละเอียดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) จากการศึกษาของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	12
ตารางที่ 2-3 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 กรุงเทพมหานคร (ว่างประกอบการ)	15
ตารางที่ 2-4 รายละเอียดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) จากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	16
ตารางที่ 2-5 สรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ต่างประเทศ	20
ตารางที่ 2-6 เวลาและความถี่การให้บริการรถโดยสาร Si Shuttle Bus	23
ตารางที่ 2-7 รายละเอียดเส้นทางเดินรถ CU Shuttle Bus	24
ตารางที่ 2-8 สรุปตัวอย่างระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)	28
ตารางที่ 3-1 เป้าหมายและตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง	36
ตารางที่ 3-2 ผลสำรวจการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ากลุ่มตัวอย่าง 10 สถานี	37
ตารางที่ 3-3 สรุปการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถหมวด 4 ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	39
ตารางที่ 3-4 เส้นทาง Feeder ที่นำเสนอโดยที่ปรึกษา 19 เส้นทาง	42
ตารางที่ 4-1 สรุปข้อมูลเส้นทาง Feeder 81 เส้นทาง	44
ตารางที่ 4-2 Feeder 15 เส้นทางที่มีศักยภาพในการลงทุนระบบเชื่อมต่อในการผลักดันดำเนินการระยะแรก	52
ตารางที่ 4-3 เส้นทาง Feeder ที่ดำเนินการในระยะถัดไป	53

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการให้บริการรูปแบบขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ ประกอบด้วย โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางหลักตามสถานที่สำคัญต่าง ๆ จากนอกเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง โครงข่ายระบบรถโดยสารสาธารณะเป็นอีกรูปแบบหนึ่งที่ผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้จากหน้าบ้านหรือที่ทำงาน ที่เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ไปยังจุดหมาย (Destination) โดยไม่ต้องออกมาที่ถนนหลัก

1.2 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพิ่มการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าโดยให้ระบบขนส่งมวลชนรองรับ-ส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนหลัก (รถไฟฟ้า) และเพิ่มโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนรองและพื้นที่ในเขตเมือง

1.3 ขอบเขตการศึกษา

- ทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และรูปแบบการเดินรถระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)
- การสำรวจการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง 10 สถานี
- การศึกษาและสำรวจเส้นทาง Feeder ที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางรอบสถานีรถไฟฟ้า

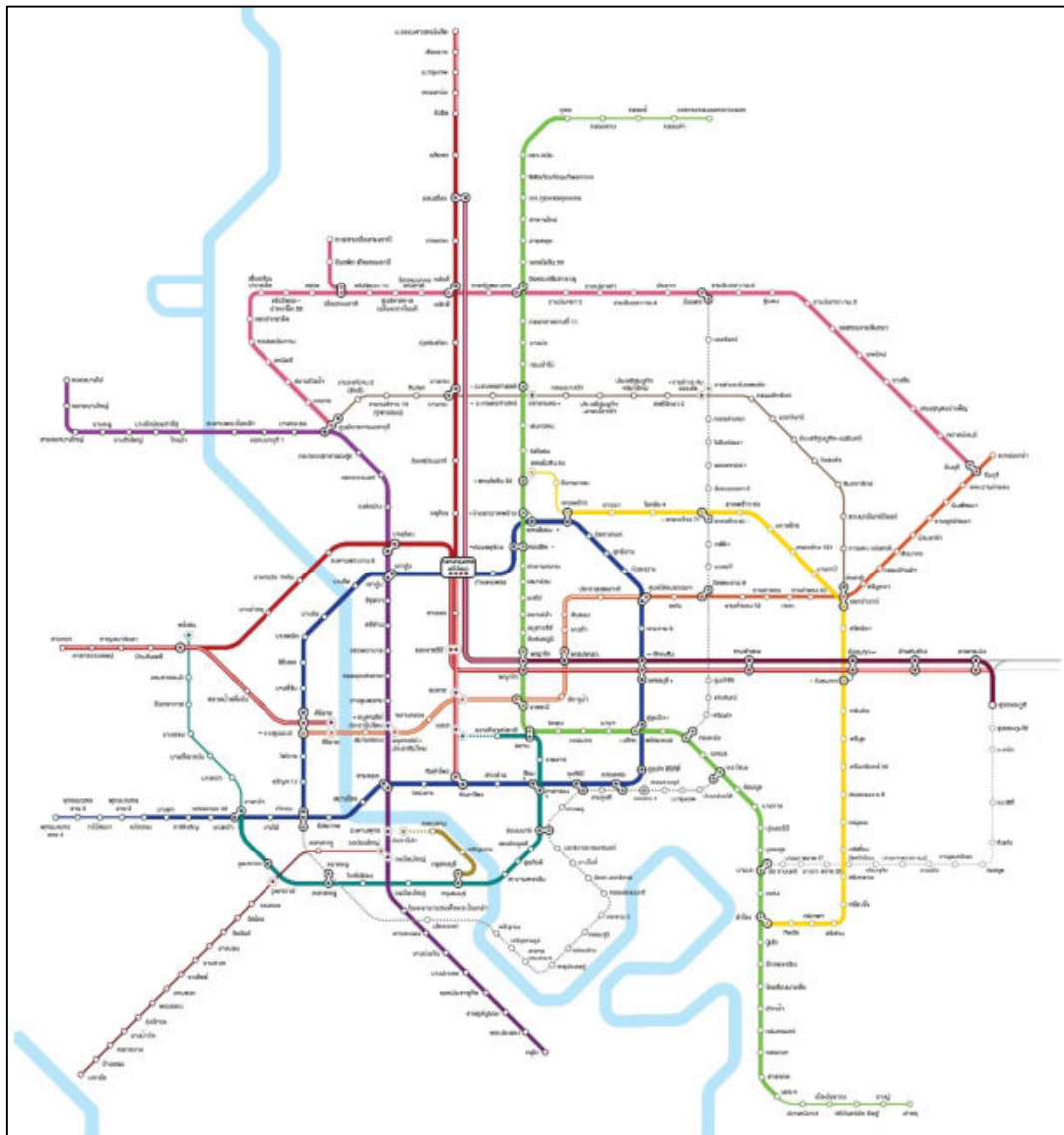
1.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเสนอเส้นทางและรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งมวลชนรองที่เหมาะสมกับพื้นที่นั้น ๆ

2. การศึกษาทบทวนผลการศึกษา หรือรายงานผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทบทวนผลการสำรวจโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของโครงการฯ

จากการทบทวนผลการสำรวจโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของโครงการฯ ซึ่งได้กำหนดเส้นทางรถไฟฟ้าจำนวน 14 เส้นทาง ประกอบด้วย 381 สถานี โดยปัจจุบันมีความคืบหน้าการดำเนินงานในระยะที่ต่างกัน จึงมีความจำเป็นต้องแบ่งระยะของการศึกษาออกเป็นช่วง ให้สอดคล้องตามระยะแผนการก่อสร้างและการเปิดให้บริการของเส้นทางรถไฟฟ้า ดังแสดงในรูปที่ 2-1 และตารางที่ 2-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2-1 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 14 เส้นทาง

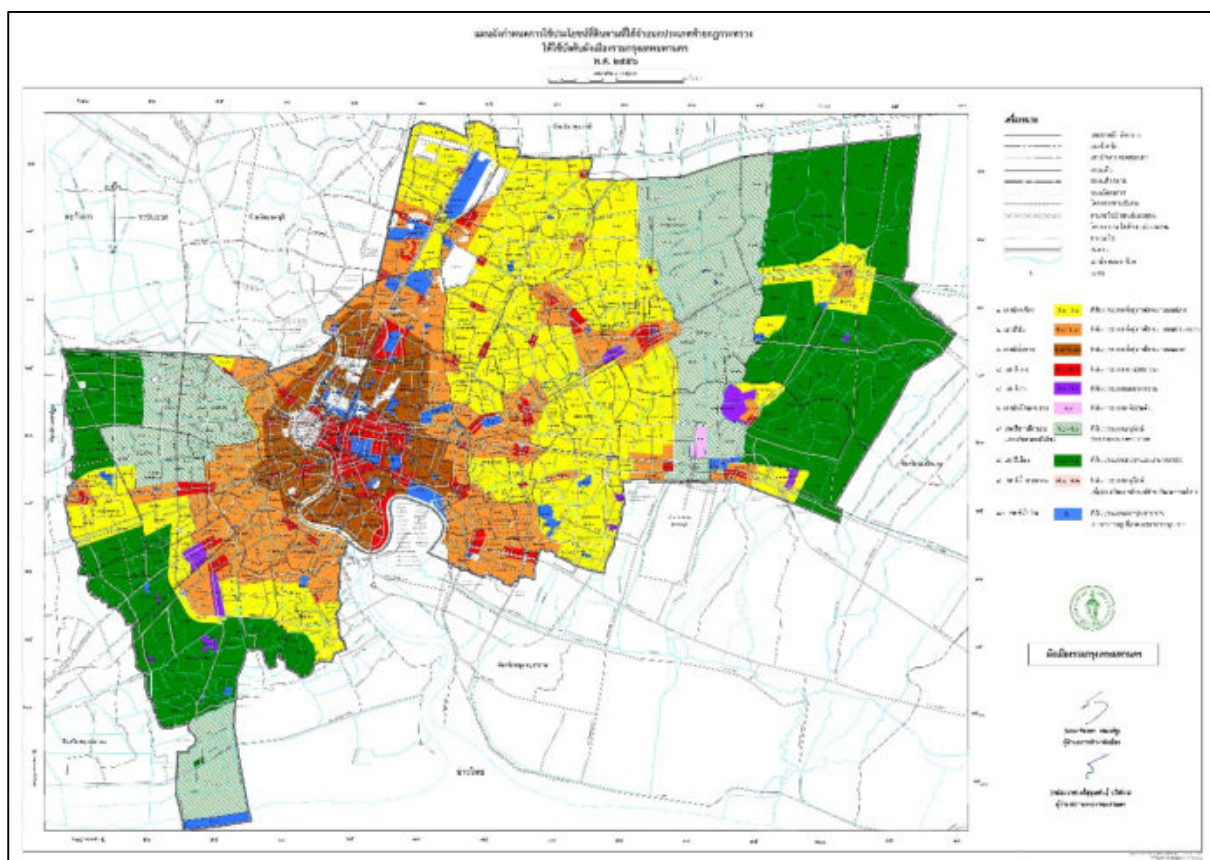
ตารางที่ 2-1 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 14 เส้นทางจากการสำรวจ

ลำดับ	สายรถไฟฟ้า	ช่วง	จำนวนสถานี	สถานะ
1	สีเขียว (สุขุมวิท)	คูคต - การเคหะฯ เสนาร่วม (ยังไม่ก่อสร้าง) คลองสาม - วงแหวนรอบนอกตะวันออก (ยังไม่ก่อสร้าง) สว่างคนิวาส - ตำหนุ (ยังไม่ก่อสร้าง)	57	เปิดแล้ว 47 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 10 สถานี
2	สีเขียว (สีลม)	ยศเส (ยังไม่ก่อสร้าง) สนามกีฬาแห่งชาติ สยาม - บางหว้า บางแวก - ตลิ่งชัน (ยังไม่ก่อสร้าง)	21	เปิดแล้ว 14 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 7 สถานี
3	สีน้ำเงิน	ท่าพระ (เจริญสุขุมวิท) - หลักสอง พุทธมณฑล สาย 2 - พุทธมณฑล สาย 4 (ยังไม่ก่อสร้าง)	42	เปิดแล้ว 38 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 4 สถานี
4	แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)	สุวรรณภูมิ - พญาไท กลางกรุงเทพพัฒนา - ดอนเมือง (ยังไม่ก่อสร้าง)	10	เปิดแล้ว 8 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 2 สถานี
5	สีม่วง	คลองบางไผ่ - เตาปูน รัฐสภา - ครุฑ (ยังไม่ก่อสร้าง)	16 17	เปิดแล้ว 16 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 17 สถานี
6	สีทอง	กรุงธนบุรี - คลองสาน ประชาธิปไตย (ยังไม่ก่อสร้าง)	4	เปิดแล้ว 3 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 1 สถานี
7	สีแดง (เหนือ-ใต้)	กลางกรุงเทพพัฒนา - รังสิต คลองหนึ่ง - ธรรมศาสตร์รังสิต (ยังไม่ก่อสร้าง) สามเสน - มหาชัย (ยังไม่ก่อสร้าง)	36	เปิดแล้ว 10 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 26 สถานี
8	สีแดง (ตะวันออก-ตะวันตก)	กลางกรุงเทพพัฒนา - บางซื่อ บางบำหรุ - ตลิ่งชัน บ้านฉิมพลี - ตลาดน้ำตลิ่งชัน (ยังไม่ก่อสร้าง) สะพานพระราม 6 - บางกอก-กฟผ. (ยังไม่ก่อสร้าง) สามเสน - หัวหมาก (ยังไม่ก่อสร้าง)	19	เปิดแล้ว 4 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 15 สถานี
9	สีเหลือง	ลาดพร้าว - สำโรง พหลโยธิน 24 - จันทรมณฑล (ยังไม่ก่อสร้าง)	25	เปิดแล้ว 23 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 2 สถานี
10	สีชมพู	ศูนย์ราชการนนทบุรี - มินบุรี อิมแพ็คเมืองทองธานี - ทะเลสาบเมืองทองธานี (กำลังก่อสร้าง)	32	ทดสอบเดินรถ 30 สถานี กำลังก่อสร้าง 2 สถานี
11	สีส้ม	ศูนย์วัฒนธรรมฯ - แยกกรมเกล้า (กำลังก่อสร้าง) บางขุนนนท์ - ประชาสงเคราะห์ (ยังไม่ก่อสร้าง)	17 12	กำลังก่อสร้าง 17 สถานี ยังไม่ก่อสร้าง 12 สถานี
12	สีน้ำตาล	ศูนย์ราชการนนทบุรี - ลำสาไล (ยังไม่ก่อสร้าง)	20	ยังไม่ก่อสร้าง 20 สถานี
13	สีเทา	วัชรพล - ท่าพระ (ยังไม่ก่อสร้าง)	39	ยังไม่ก่อสร้าง 39 สถานี
14	สีเงิน	บางนา - สุวรรณภูมิใต้ (ยังไม่ก่อสร้าง)	14	ยังไม่ก่อสร้าง 14 สถานี
				รวม 14 สาย 381 สถานี

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

2.2 ประชากรและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการทบทวนความหนาแน่นประชากร และการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม “แผนกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖” นั้นได้มีการจำแนกประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยแบ่งตามประเภทผังสี เพื่อระบุความหนาแน่นประชากรในพื้นที่นั้น ๆ และในแต่ละผังสีนั้นจะมีการกำหนดความสามารถในการใช้ประโยชน์จากผังสีประเภทนั้นพร้อมทั้งมีการระบุเส้นทางคมนาคม ได้แก่ โครงข่ายถนน เส้นทางระบบรถไฟฟ้า เส้นทางรถไฟฟ้าในปัจจุบันและอนาคต โดยแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็น 10 สีสั่งแสดงในรูปที่ 2-2



ที่มา : สำนักงานวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร, 2556

รูปที่ 2-2 แผนกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับ
ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖

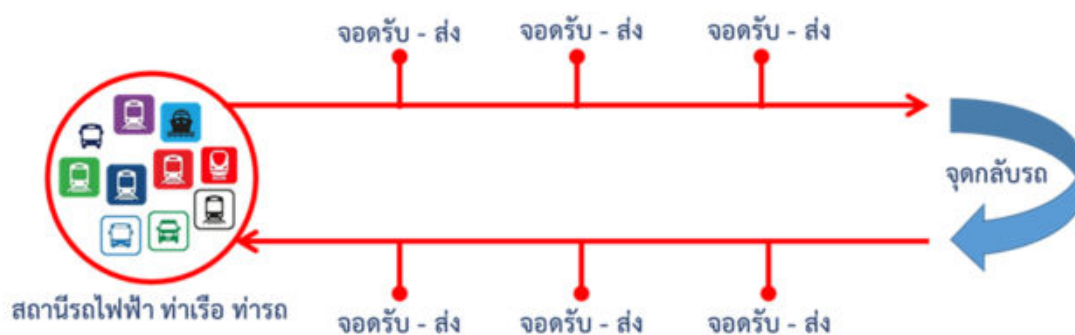
2.3 รูปแบบเส้นทางเดินรถ และรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งมวลชน

2.3.1 รูปแบบเส้นทางเดินรถ

ทำการศึกษาเส้นทางเดินรถของระบบขนส่งมวลชนทั้งใน และต่างประเทศ พบว่า เป็นการเดินรถรูปแบบที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Fixed Route) คือ การให้บริการเดินรถโดยกำหนดเส้นทาง ตารางเวลา การเดินรถ และประเภทของยานพาหนะที่แน่นอน โดยจะหยุดรับและส่งผู้โดยสารตามตำแหน่งที่กำหนดไว้ อย่างชัดเจน ตามสถานที่หรือจุดจอดต่าง ๆ สามารถแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

1) การเดินรถเป็นเส้นตรง

การเดินรถเป็นเส้นตรง คือ การวางแผนเส้นทางบนโครงข่ายถนน ซึ่งรถโดยสารจะมีจุดจอดรับและส่งผู้โดยสารบนเส้นทางเดิมทั้งขาไปและขากลับโดยอาศัยการกลับรถ เป็นการเดินรถที่เหมาะสมกับพื้นที่ที่มีการกระจายตัวของประชากรและกิจกรรมตลอดแนวเส้นทาง เช่น ย่านศูนย์กลางธุรกิจที่กระจายตัวตลอดแนวเส้นทาง เป็นต้น และยังเป็นวิธีที่เหมาะสมในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้าหรือท่าเรือ เป็นต้น โดยรายละเอียดเส้นทางแสดงดังรูปที่ 2-3

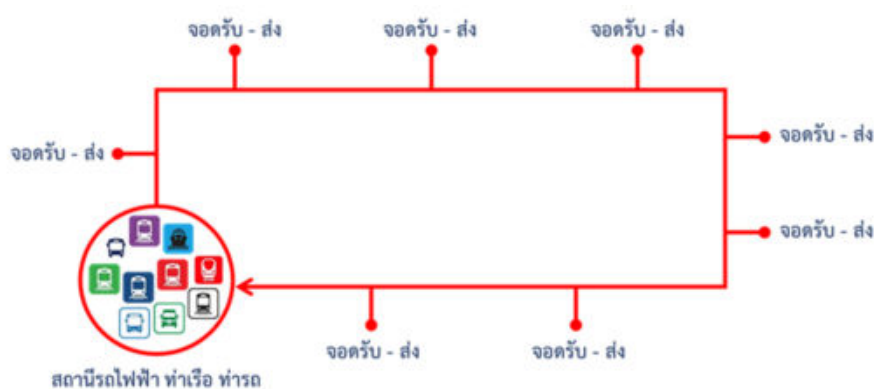


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2-3 รูปแบบการเดินรถเป็นเส้นตรง

2) การเดินรถเป็นวงกลม

การเดินรถเป็นวงกลม คือ การวางแผนเส้นทางเดินรถโดยรอบพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น พื้นที่อยู่อาศัย สถานศึกษา ศูนย์การค้า สถานที่จัดแสดงสินค้า เป็นต้น โดยการเดินรถเป็นวงกลมนั้นเหมาะกับการนำมาใช้รับและส่งผู้โดยสารรอบพื้นที่ที่มีกิจกรรมเกิดขึ้นจำนวนมาก หรือในพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด เช่น ศูนย์กลางด้านธุรกิจ สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า และสถานที่จัดแสดงสินค้า เป็นต้น การเดินรถรูปแบบนี้เหมาะสมกับการเชื่อมสถานีรถไฟฟ้า หรือฮับ และศูนย์กลางด้านธุรกิจ สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น โดยรายละเอียดเส้นทางแสดงดังรูปที่ 2-4

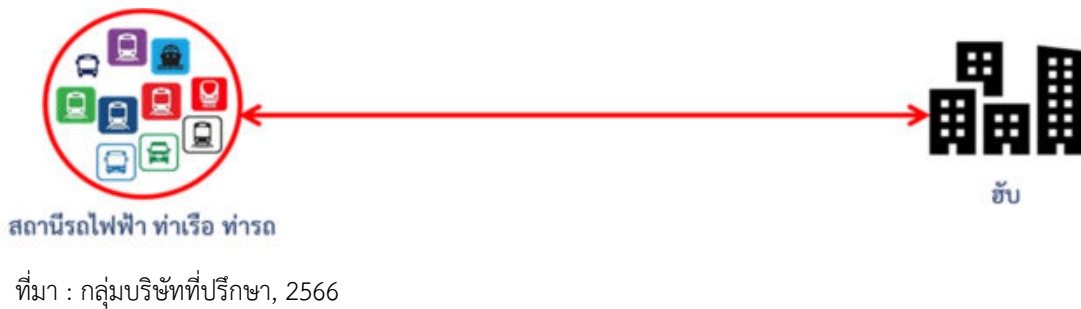


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2-4 รูปแบบการเดินรถเป็นเส้นวงกลม

3) การเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและฮับ โดยไม่รับผู้โดยสารระหว่างทาง

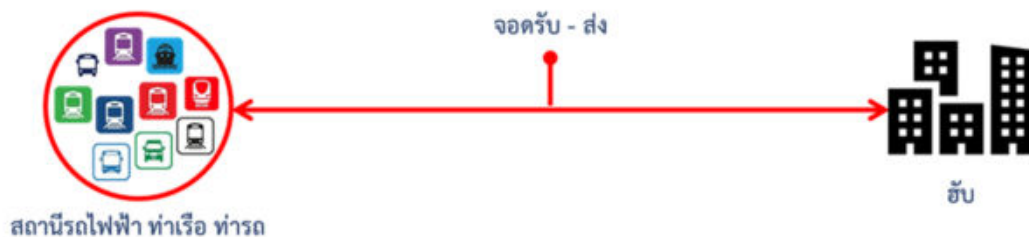
เส้นทางเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและฮับ โดยไม่รับผู้โดยสารระหว่างทางนั้น เป็นการเดินรถที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางเป็นสถานีรถไฟฟ้าและฮับเท่านั้น โดยวิธีการเดินรถรูปแบบนี้เหมาะกับการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ ท่ารถ และฮับที่ผู้โดยสารเดินทางไปและกลับระหว่างกันเป็นจำนวนมาก ซึ่งการเดินรถโดยสารรูปแบบนี้ช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้าได้มากขึ้น อีกทั้งช่วยให้ผู้โดยสารประหยัดเวลาการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและฮับ เนื่องจากไม่มีจุดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทางจึงสามารถดึงดูดให้ผู้โดยสารมาใช้บริการมากกว่าการมีจุดรับ-ส่งระหว่างทาง โดยรายละเอียดเส้นทางแสดงดังรูปที่ 2-5



รูปที่ 2-5 การเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอับ โดยไม่รับผู้โดยสารระหว่างทาง

4) การเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอับ โดยมีจุดรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทาง

เส้นทางเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอับ โดยมีจุดรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทาง นั้นเป็นการเดินทางที่มีจุดปลายทางเป็นสถานีรถไฟฟ้าหรือท่าเรือ และอับ โดยจะมีป้ายแสดงจุดจอดรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทาง ซึ่งการเดินทางรูปแบบนี้จะมีเส้นทางไปและกลับที่แตกต่างกัน โดยจะมีเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชน หรือกิจกรรมที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก เพื่อรับและส่งผู้โดยสารเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าหรือท่าเรือ โดยผู้โดยสารสามารถใช้บริการขึ้นและลงตามสถานที่ต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางหรือเปลี่ยนถ่ายการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าได้เช่นกัน โดยรายละเอียดเส้นทางแสดงดังรูปที่ 2-6



รูปที่ 2-6 การเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอับ โดยมีจุดรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทาง

2.3.2 รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งมวลชน

รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งมวลชน ทั้งในและต่างประเทศนั้น พบว่า มีการให้บริการเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ หรือท่ารถ จากพื้นที่อยู่อาศัย สถานที่ราชการ ศูนย์การค้า เป็นต้น โดยมีการแบ่งรูปแบบการให้บริการออกเป็น 2 ประเภทตามความเหมาะสมของพื้นที่ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้บริการ

1) รูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route)

รูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถแน่นอน (Schedule fixed route) นั้นมีลักษณะการเดินรถที่มีเส้นทางที่แน่นอน พร้อมตารางเวลาการเดินรถที่ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถรับรู้เวลาล่วงหน้าได้ โดยผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางได้ล่วงหน้า และสามารถใช้บริการได้ตามจุดจอดรับ-ส่งตามแนวเส้นทางเดินรถแสดงดังรูปที่ 2-7



ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2566

รูปที่ 2-7 รูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route)

2) รูปแบบการเดินรถที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On demand)

รูปแบบการเดินรถที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On demand) มีลักษณะการให้บริการที่แตกต่างจากการเดินรถในรูปแบบที่มีตารางเดินรถที่แน่นอน โดยการเดินรถนั้นจะต้องเรียกรถผ่านการใช้แอปพลิเคชันของผู้ให้บริการนั้น ๆ ซึ่งแบ่งเป็นพื้นที่ให้บริการตามที่ผู้ให้บริการแจ้งไว้ โดยรูปแบบนี้จะขึ้นอยู่กับผู้โดยสารสามารถกำหนดจุดรับและส่งผู้โดยสารได้ด้วยตัวเอง และในการเดินทางจะเป็นการร่วมโดยสารไปเส้นทางเดียว (Ride Sharing) ไปกับผู้โดยสารอื่นที่มีจุดปลายทางตามเส้นทางที่ผู้ใช้งานผ่าน แสดงดังรูปที่ 2-8



ที่มา : ออนไลน์ www.muvmi.co/th, 2565

รูปที่ 2-8 รูปแบบการเดินรถที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On demand)

2.4 การทบทวนการศึกษา รายงานผลการศึกษา

2.4.1 รายงานการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแบบองค์รวม

เมื่อปี พ.ศ. 2560 คณะกรรมการคมนาคม สถานีดับญูติแห่งชาติ ได้มีการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแบบองค์รวม เพื่อเสนอแผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรเชิงบูรณาการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการบูรณาการระบบขนส่งทางบก ทางน้ำ และระบบราง มุ่งเน้นให้มีระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย จากบ้านไปยังจุดหมายที่ต้องการโดยไม่สร้างภาระค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนมากนัก โดยมีมาตรการแก้ไขดังนี้ และดังแสดงในรูปที่ 2-9

- การปรับปรุง และลดการทับซ้อนของเส้นทางเดินรถประจำทางให้รองรับการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน ที่พักอาศัยกับสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเป็นระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่ระบบรางเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
- การพัฒนาเส้นทางบัสเลน (Bus Lane) โดยนำรถโดยสารประจำทางไฟฟ้ามาใช้กับบัสเลน โดยเน้นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าได้
- การพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินกับรูปแบบการเดินทางอื่น
- การใช้ Shuttle Bus ให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารที่เดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า

- การจัดทำระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ให้บริการจากบ้านมาถึงสถานีรถไฟฟ้า โดยใช้รถโดยสารขนาดเล็กและขนาดกลางรับ - ส่งผู้โดยสารจากหมู่บ้าน ชุมชน ออกมายังถนนสายหลัก เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับรถโดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้า

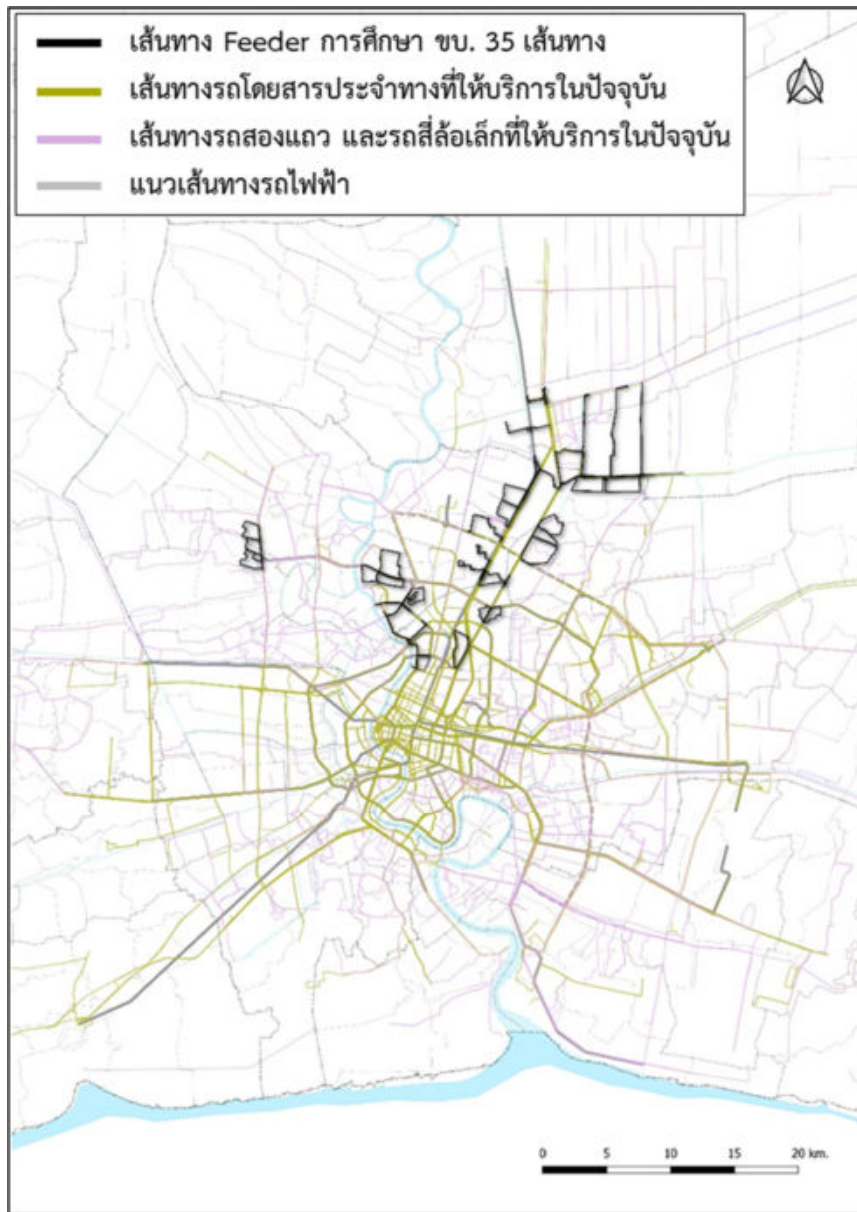


ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2560

รูปที่ 2-9 การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น เรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแบบองค์รวม”

2.4.2 โครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทาง ด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

เมื่อปี พ.ศ. 2563 กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้รายงาน “โครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน” ทำการศึกษาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ทั้งสิ้น 35 เส้นทาง ตามแนวเส้นทางของรถไฟฟ้าจำนวน 3 สายทาง และเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้า ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน) จำนวน 13 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน 8 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) ช่วงหมอชิต-คูคต จำนวน 11 เส้นทาง และเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) จำนวน 3 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 2-10 และมีรายละเอียดเส้นทาง ดังแสดงในตารางที่ 2-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2-10 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนรองที่ศึกษาโดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

ตารางที่ 2-2 รายละเอียดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) จากการศึกษาของ
กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

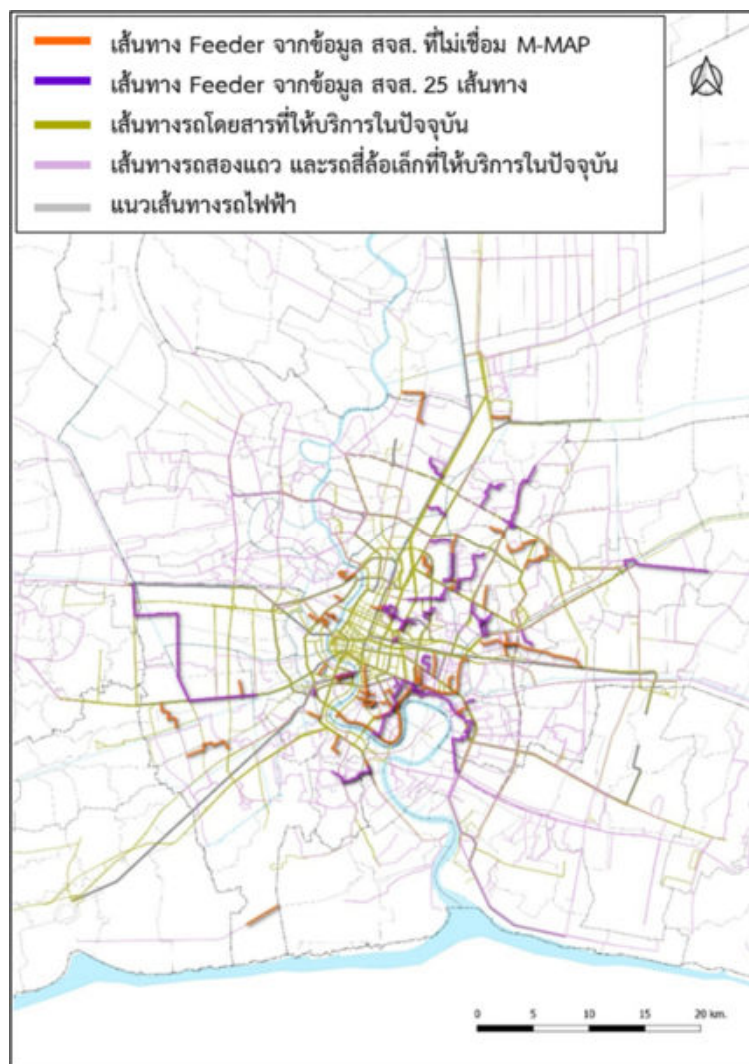
ชื่อเส้นทาง	จุดเชื่อมต่อ MRT - ท่าเรือ	ระยะทาง ไป - กลับ (กม.)	ระยะเวลา ไป - กลับ (นาที)
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน) จำนวน 13 เส้นทาง			
1. MRT เตาปูน - รัฐสภา	• สถานีเตาปูน	4.5	13
2. MRT เตาปูน - โรงเรียนโยธินบูรณะ	• สถานีเตาปูน	4.3	14
3. MRT วงศ์สว่าง - ถนนพิบูลสงคราม	• สถานีวงศ์สว่าง	8	14
4. MRT แยกติวานนท์ - ถนนพิบูลสงคราม	• สถานีแยกติวานนท์	6.7	13
5. MRT แยกติวานนท์ - ทำนายนนทบุรี	• สถานีแยกติวานนท์ • ทำนายนนทบุรี	6	20
6. วงกลม MRT กระทรวงสาธารณสุข - กระทรวงสาธารณสุข	• สถานีกระทรวงสาธารณสุข	4.7	9
7. วงกลม MRT กระทรวงสาธารณสุข - โรงพยาบาลบรมราชชนนี นนทบุรี	• สถานีกระทรวงสาธารณสุข	3.4	13
8. วงกลม MRT บางกระสอ - ถนนนนทบุรี	• สถานีบางกระสอ • สถานีแยกถนนนนทบุรี	7.3	16
9. วงกลม MRT บางกระสอ - ถนนเรวดี	• สถานีบางกระสอ • สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	4.1	11
10. วงกลม MRT สะพานพระนั่งเกล้า - ถนนเรวดี	• สถานีสะพานพระนั่งเกล้า • สถานีแยกถนนนนทบุรี	4.7	9
11. วงกลม MRT ตลาดบางใหญ่ - หมู่บ้านบางใหญ่ ชิต	• สถานีตลาดบางใหญ่	5.6	15
12. วงกลม MRT ตลาดบางใหญ่ - ถนนโยธาธิการ นนทบุรี	• สถานีตลาดบางใหญ่	5.9	15
13. วงกลม MRT คลองบางไผ่ - หมู่บ้านบางบัวทอง	• สถานีคลองบางไผ่	4	11
รถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน 8 เส้นทาง			
1. สถานีทุ่งสองห้อง - มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต	• สถานีทุ่งสองห้อง	6.4	15
2. สถานีทุ่งสองห้อง - ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ	• สถานีทุ่งสองห้อง	7.9	17
3. สถานีหลักสี่ - ถนนพิจิตร	• สถานีหลักสี่	10.8	33
4. วงกลม สถานีการเคหะ - ถนนโกสุมรวมใจ	• สถานีการเคหะ	6	16
5. วงกลม สถานีดอนเมือง - ถนนประชาอุทิศ	• สถานีดอนเมือง	6	14

ชื่อเส้นทาง	จุดเชื่อมต่อ MRT - ท่าเรือ	ระยะทาง ไป - กลับ (กม.)	ระยะเวลา ไป - กลับ (นาที)
6. สถานีหลักหก - โรงเรียนสาธิตแห่งมหาวิทยาลัยรังสิต	• สถานีหลักหก	5.5	16
7. สถานีหลักหก - ถนนวิภาวดีรังสิต	• สถานีหลักหก	4.3	10
8. สถานีรังสิต - พิวเจอร์พาร์ค รังสิต	• สถานีรังสิต	5.6	13
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) จำนวน 11 เส้นทาง			
1. วงกลม BTS เสนานิคม - ซอยพหลโยธิน 35	• สถานีเสนานิคม	3.5	10
2. วงกลม BTS รัชโยธิน - ถนนเสนานิคม	• สถานีรัชโยธิน	4.6	14
3. วงกลม BTS วัดพระศรีมหาธาตุ - ถนนเทพารักษ์	• สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ	7.8	16
4. วงกลม BTS สะพานใหม่ - ถนนเทพารักษ์	• สถานีสะพานใหม่	4.9	12
5. วงกลม BTS สะพานใหม่ - ถนนเพิ่มสิน	• สถานีสะพานใหม่	5.7	17
6. วงกลม BTS แยกคปอ. - ถนนลำลูกกา	• สถานีแยกคปอ. • สถานีคูคต	8.6	12
7. วงกลม BTS คูคต - ถนนสายไหม	• สถานีคูคต	7	15
8. BTS คูคต - คลองสอง	• สถานีคูคต	16.4	30
9. วงกลม BTS คลองสาม - ถนนสายไหม	• สถานีคูคต	8.3	16
10. BTS คลองสาม - ดรีมเวิลด์	• สถานีคลองสาม	19.3	39
11. BTS คลองห้า - ถนนรังสิต นครนายก	• สถานีคลองห้า	20.1	30
เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) จำนวน 3 เส้นทาง			
1. วงกลม สถานีจตุจักร - BTS หมอชิต	• สถานีจตุจักร (แดง) • สถานีหมอชิต (เขียว)	7	15
2. วงกลมสถานีทุ่งสองห้อง - BTS ศรีปทุม	• สถานีทุ่งสองห้อง (แดง) • สถานีศรีปทุม (เขียว)	6.9	18
3. สถานีดอนเมือง - BTS แยกคปอ.	• สถานีดอนเมือง (แดง) • สถานีแยกคปอ. (เขียว)	15.8	26

ที่มา : โครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน, 2563

2.4.2 เส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 กรุงเทพมหานคร (ว่างประกอบการ)

สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มีรายการเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 กรุงเทพมหานคร (ว่างประกอบการ) จำนวน 69 เส้นทาง พบว่า เส้นทางที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า (M-MAP) มีจำนวน 25 เส้นทางที่เชื่อมโยงกับรถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ ดังนี้ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) จำนวน 5 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) จำนวน 1 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 4 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ จำนวน 1 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีม่วง จำนวน 1 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีแดง จำนวน 2 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีเหลือง จำนวน 5 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีชมพู จำนวน 2 เส้นทาง รถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 3 เส้นทาง และรถไฟฟ้าสายสีเทา จำนวน 1 เส้นทาง ดังแสดงด้วยเส้นสีม่วงในรูปที่ 2-11



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2-11 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 กรุงเทพมหานคร (ว่างประกอบการ)
จำนวน 25 เส้นทาง

ตารางที่ 2-3 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 กรุงเทพมหานคร (ว่างประกอบการ)
จำนวน 25 เส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	การเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ	
		สาย	สถานี
1	ตลาดสามเสนใน - ซอยพร้อมพรรณ	สีเขียว (สุขุมวิท)	สนามเป้า
2	ตลาดคลองเตย - ตลาดสำโรง	สีเขียว (สุขุมวิท)	สำโรง
3	ตลาดโชคชัย 4 - ตลาดจระเข้บัว	สีเหลือง	โชคชัย 4
4	วงเวียนใหญ่ - ท่าเรือคลองสาน	สีแดง	วงเวียนใหญ่
5	ตลาดออเงิน - ถ.รามอินทรา	สีชมพู	วัชรพล
6	ซอยอินทามะระ 11 - ซอยอากาศิรี	สีน้ำเงิน	สุทธิสาร
7	ตลาดคลองเตย - ท่าน้ำสาธุประดิษฐ์	สีน้ำเงิน	คลองเตย
8	ตลาดบางแค - ถ.พุทธมณฑลสาย 3 - ตลาดศาลายา	สีน้ำเงิน	บางแค
9	สวนธนบุรีรมย์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี	สีม่วง	พระประแดง
10	แยกมวกะสัน - ซอยรัชฎาภิเศก	ARL	ราชปรารภ
11	ถ.พหลโยธิน - ซอยเสนานิคม 2	สีเขียว (สุขุมวิท)	เสนานิคม
12	วงกลมกระทรวงการคลัง - ซอยอารีย์สัมพันธ์	สีเขียว (สุขุมวิท)	อารีย์
13	สุขุมวิท - ซอยศิริพงษ์	สีเขียว (สุขุมวิท)	อ่อนนุช
14	วัดบางสะแกนอก - วัดบางสะแกใน	สีเขียว (สีลม)	ตลาดพลู
15	คลองเตย - ซอยอรรถการประสิทธิ์	สีเทา	ลุมพินี
16	ซอยสบายใจ - ซอยลาดพร้าว 48	สีเหลือง	ภาวนา
17	ซอยภาวนา - วัดใหม่เสนานิคม	สีเหลือง	ภาวนา
18	ซอยลาดพร้าว 86 - ร.ร.บดินทรเดชา	สีเหลือง	ลาดพร้าว 71
19	ซอยลาดพร้าว 112 - ร.ร.บดินทรเดชา	สีเหลือง	มหาตมา
20	วัดหลักสี่ - หมู่บ้านชวนชื่น	สีแดง	หลักสี่
21	ถ.รามอินทรา - หมู่บ้านอนันต์สุขสันต์	สีชมพู	ลาดปลาเค้า
22	ห้วยขวาง - ซอยนาทอง	สีน้ำเงิน	ห้วยขวาง
23	ซอยรามคำแหง 53 - ร.ร.บดินทรเดชา	สีส้ม (ตะวันออก)	มหาวิทยาลัยรามคำแหง
24	หมู่บ้านเอื้ออาทรหัวหมาก - หมู่บ้านสวนสน	สีส้ม (ตะวันออก)	แยกลำสาละ
25	มีนบุรี - หมู่บ้านทองสวน	สีส้ม (ตะวันออก)	แยกราชประสงค์

ที่มา : สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2565

2.4.3 รายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2564 เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2564

จากรายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2564 เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยมีพลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานในที่ประชุมซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการการจัดทำระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง (เหนือ-ใต้) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน 3 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 2-12 ถึงรูปที่ 2-14 และตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2-4 รายละเอียดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) จากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)

ชื่อเส้นทาง	จุดเชื่อมต่อ MRT - ท่าเรือ	ระยะทาง ไป – กลับ (กม.)
1. สถานีรถไฟฟ้าสีแดง (สถานีรังสิต) - ัญญบุรีคลอง 7	• สถานีรังสิต (สายสีแดง)	19.3
2. สถานีรถไฟฟ้าสีแดง (สถานีรังสิต) - ม.ธรรมศาสตร์	• สถานีรังสิต (สายสีแดง)	10.3
3. สถานีรถไฟฟ้าสีแดง (สถานีรังสิต) - แยก คปอ.	• สถานีรังสิต (สายสีแดง) • สถานีแยกคปอ. (สายสีเขียว สุขุมวิท)	10.6

ที่มา : รายงานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2564

1) เส้นทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ัญญบุรีคลอง 7

เส้นทางที่ 1 สถานีรถไฟฟ้ารังสิต – ัญญบุรีคลอง 7 ใช้เส้นทางถนนรังสิต - นครนายก (ทล.305) ระยะทางรวม 19.3 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดเส้นทางแสดงดังรูปที่ 2-12



ที่มา : รายงานการประชุมคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2564

รูปที่ 2-12 เส้นทางที่ 1 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ัญญบุรีคลอง 7

2) เส้นทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ม.ธรรมศาสตร์

เส้นทางที่ 2 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง - ม.ธรรมศาสตร์ (มธ.) ศูนย์รังสิต ใช้เส้นทางเดินรถบนถนนเลียบคลองเปรมประชากร ระยะทางรวม 10.3 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดเส้นทางแสดงดังรูปที่ 2-13



ที่มา : รายงานการประชุมคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2564

รูปที่ 2-13 เส้นทางที่ 2 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - ม.ธรรมศาสตร์

3) เส้นทางสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - แยก คปอ.

เส้นทางที่ 3 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - แยกคปอ. ใช้เส้นทางถนนวิภาวดี รังสิต จากนั้นเลี้ยวเข้าสู่ถนนพหลโยธินผ่านสนามกีฬาสุปเตมีย์ จากนั้นเลี้ยวเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม) (สถานีแยกคปอ.) ระยะทางรวม 10.6 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดเส้นทางแสดงดังรูปที่ 2-14



ที่มา : รายงานการประชุมคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2564

รูปที่ 2-14 เส้นทางที่ 3 สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (สถานีรังสิต) - แยก คปอ.

2.4.4 การศึกษารายงานผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ต่างประเทศ

1) ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกามีการศึกษาการจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรองที่หลากหลายรูปแบบ โดยได้มีการศึกษา เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการเดินรถ เพื่อส่งเสริมการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจ สถานศึกษา ส่วนงานราชการ กับพื้นที่พักอาศัย หรือรูปแบบการเดินทางประเภทอื่น จำนวน 5 การศึกษาดังนี้

- Micro transit Feasibility Study for Davie and Surry Counties ในปีค.ศ. 2022 ได้มีการกำหนดเส้นทางเดินรถไปและกลับระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร โดยได้กำหนดรูปแบบการให้บริการรูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route)

- Local Transit Feasibility Study: Cities of Independence and Monmouth ในปี ค.ศ. 2021 ได้มีการกล่าวถึงระยะการเดินเข้าถึงระบบ Feeder ไว้ที่ 400 ถึง 1,200 เมตร จากจุดต้นมายังจุดปลายทาง หรือตามแนวเส้นทางเดินรถ โดยมีระยะทางไปและกลับรวม 20 กิโลเมตร พร้อมความถี่การให้บริการทุก ๆ 7 ถึง 60 นาที โดยได้กำหนดรูปแบบการให้บริการรูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route)
- Innovation Park Town Center Shuttle Service Feasibility Study ในปี ค.ศ. 2020 ได้กำหนดเส้นทางเดินรถมีระยะทางไปและกลับที่ 56 กิโลเมตร โดยใช้ระยะเวลาเดินทางรวม 90 นาที โดยได้กำหนดรูปแบบการให้บริการรูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route)
- Mountain Line On-Demand Feasibility Study ในปี ค.ศ. 2019 ได้กำหนดรูปแบบการเดินรถที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On demand) โดยมีการแบ่งพื้นที่การให้บริการมีระยะทางสูงสุดที่ 41 กิโลเมตร และระยะเวลามากสุดที่ 103 นาที รูปแบบการให้บริการนี้ขึ้นอยู่กับผู้ใช้งาน ไม่มีเส้นทางที่แน่นอน
- Randall/Orchard Corridor Bus Rapid Transit Feasibility Study ในปี ค.ศ. 2012 เป็นการศึกษาาระบบขนส่งมวลชนรูปแบบ BRT มีสถานีจอดรถตามเส้นทาง โดยเส้นทางเดินรถเชื่อมต่อพื้นที่ TOD มีระยะทางไปและกลับกว่า 40 กิโลเมตร โดยใช้เวลามากที่สุด 32 นาที และมีความถี่ที่ 13 ถึง 30 นาทีตามความเร่งด่วนของแต่ละช่วงเวลา โดยได้กำหนดรูปแบบการให้บริการรูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route)

2) ประเทศสหราชอาณาจักร

- How far people walk? ในปี ค.ศ. 2015 ได้มีการศึกษาการเดินเท้าของประชากรในสหราชอาณาจักรโดยมีการแบ่งกลุ่มประชากรตามรายได้ พบว่า โดยรวมทุกกลุ่มรายได้มีความสามารถในการเดินเพื่อเชื่อมต่อการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน หรือพื้นที่จุดปลายทางที่ระยะทางไม่เกิน 400 เมตร

3) ประเทศเยอรมนี

- Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV ในปี ค.ศ. 1981 ได้มีการระบุระยะการเดินเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนในระยะที่เหมาะสมกับทุกคนไว้ที่ 300 ถึง 400 เมตร

4) Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, ERIA

- Energy Efficiency Improvement in the Transport sector ในปี ค.ศ. 2015 ได้กำหนดระยะการเดินเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนไว้ที่ 400 เมตร

ตารางที่ 2-5 สรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ต่างประเทศ

การศึกษาต่างประเทศ	ประเทศ	ปี	ระยะการเดินเข้าถึงระบบ Feeder (เมตร)	ระยะทางไป-กลับ Feeder (กิโลเมตร)	ระยะเวลาเดินทางไป-กลับ Feeder (นาที)	ความถี่ (Headway) (นาที/คัน)	รูปแบบการให้บริการ
1. Micro transit Feasibility Study for Davie and Surry Counties	สหรัฐอเมริกา	2022	-	5 - 10	-	-	Fixed Route
2. Local Transit Feasibility Study: Cities of Independence and Monmouth	สหรัฐอเมริกา	2021	400 - 1,200	10 - 20	30 - 60	7 - 60	Fixed Route
3. Innovation Park Town Center Shuttle Service Feasibility Study	สหรัฐอเมริกา	2020	-	18 - 56	-	30 - 90	Fixed Route
4. Mountain Line On-Demand Feasibility Study	สหรัฐอเมริกา	2019	-	4 - 41	81 - 103	-	On Demand
5. Energy Efficiency Improvement in the Transport sector	ERIA	2015	400	-	-	-	-
6. How far do people walk?	สหราชอาณาจักร	2015	400	-	-	-	-
7. Randal/Orchard Corridor Bus Rapid Transit Feasibility Study	สหรัฐอเมริกา	2012	-	40.2	32	13 - 30	Fixed Route
8. Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV	เยอรมนี	1981	300 - 400	-	-	-	-
สรุปผลการศึกษาดังประเทศ	-	-	400	4 - 56	30 - 103	7 - 90	Fixed Route On Demand

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

2.5 ตัวอย่างระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)

จากการทบทวนและรวบรวมรูปแบบระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ที่ให้บริการในปัจจุบันที่มีความเชื่อมโยงกับโครงข่ายรถไฟฟ้า และสถานที่สำคัญ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศแสดงรายละเอียดของรูปแบบระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ดังนี้

1) ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ภายในประเทศไทย

1.1) Shuttle Bus ศูนย์การค้าเมกาบางนา

ศูนย์การค้าเมกาบางนา มีบริการรถโดยสารสำหรับรับและส่ง (Shuttle Bus) ให้บริการสำหรับลูกค้า และพนักงานในการเดินทางมายังศูนย์การค้าเมกาบางนา ในการให้บริการโดยบริษัทเอกชนเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเข้าถึง และเข้าใช้บริการของศูนย์การค้าฯ ลักษณะเป็นการเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอับ โดยไม่รับผู้โดยสารระหว่างทาง เพื่อเชื่อมต่อระหว่างศูนย์การค้าเมกาบางนา กับสถานีรถไฟฟ้า สถานีอุดมสุขเข้าด้วยกันแบบไร้รอยต่อ โดยไม่เสียค่าบริการตั้งแต่เวลา 08.00 - 23.30 น. ของทุกวัน ด้วยความถี่ในการให้บริการทุก 20 นาทีในวันธรรมดา (วันจันทร์ถึงศุกร์) และให้บริการทุก 30 นาทีในวันหยุด (วันเสาร์และวันอาทิตย์) ระยะเดินทางรถ 10.5 กิโลเมตรต่อเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 12 นาที โดยมีรายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการดังรูปที่ 2-15



ที่มา : <https://www.mega-bangna.com>, 2565

รูปที่ 2-15 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการ Shuttle Bus ศูนย์การค้าเมกะบางนา

1.2) รถโดยสาร AOT Shuttle Bus

สนามบินสุวรรณภูมิ มีบริการรถโดยสาร AOT Shuttle Bus สำหรับรับและส่ง (Shuttle Bus) ให้บริการสำหรับประชาชน นักท่องเที่ยวและเจ้าหน้าที่ประจำสนามบินที่ต้องการเดินทางไปยังส่วนต่าง ๆ ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีลักษณะการเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอับ โดยมีจุดรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทาง และการเดินรถเป็นวงกลม เพื่อเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสาร สำนักงานและพื้นที่ส่วนราชการภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิเข้าด้วยกันโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้บริการทุกวัน ตลอด 24 ชั่วโมง มีจุดเริ่มต้นที่อาคารศูนย์การขนส่ง (Bus Terminal) ซึ่งตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีการจัดเส้นทางให้บริการจำนวน 6 เส้นทางมีระยะทางตั้งแต่ 6.4 ถึง 18 กิโลเมตร รายละเอียดเส้นทางเดินรถดังนี้ และรายละเอียดเส้นทางเดินรถและรูปแบบรถให้บริการ ดังรูปที่ 2-16

- สาย Express 2 และ 4 (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – อาคารผู้โดยสาร)
- สายปกติ A (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – อาคารผู้โดยสาร)
- สายปกติ B (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – เขตปลอดอากร)
- สายปกติ C (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – สำนักโครงการ)
- สายปกติ D (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – อาคารจอดรถ – โรงแรม โนวเทล แอร์พอร์ต)
- สายปกติ F (ศูนย์การขนส่งสาธารณะ – เขตปลอดอากร)



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2-16 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการ รถโดยสาร AOT Shuttle Bus

1.3) รถโดยสาร Salaya Link

มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา ได้มีการจัดการเดินรถโดยสารเพื่อรับและส่ง (Shuttle Bus) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษา คณาจารย์ บุคลากร ตลอดจนประชาชนผู้ที่จะเดินทางมายังมหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา โดยมีลักษณะเป็นการเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและฮับ โดยไม่รับผู้โดยสารระหว่างทาง เพื่อเชื่อมต่อระหว่างมหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา กับสถานีรถไฟฟ้า สถานีบางหว้า โดยเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 30 บาทตลอดเส้นทาง ตั้งแต่เวลา 06.00 – 19.00 น. ของทุกวัน ระยะเดินรถ 22 กิโลเมตรต่อเที่ยว โดยมีรายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการ ดังรูปที่ 2-17



ที่มา : <https://www.music.mahidol.ac.th/salayalink/about.html>, 2565

รูปที่ 2-17 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการ รถโดยสาร Salaya Link

1.4) รถโดยสาร SI Shuttle Bus

โรงพยาบาลศิริราช มีบริการรถโดยสารสำหรับรับและส่ง (Shuttle Bus) ให้บริการสำหรับประชาชน นักศึกษา เจ้าหน้าที่โรงพยาบาล และบุคลากรภายในโรงพยาบาลเพื่อเชื่อมต่อสถานที่สำคัญโดยรอบโรงพยาบาล และสถานีรถไฟฟ้าเข้าด้วยกัน โดยมีลักษณะการเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและฮับ โดยมีจุดรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทาง ประกอบด้วย 3 เส้นทางซึ่งมีเวลาการให้บริการและความถี่ที่ต่างกันไปตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยให้บริการแบบไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยเส้นทางที่ 1 จะให้บริการทุกวัน และในส่วนเส้นทางที่ 2 และ 3 จะให้บริการเฉพาะวันจันทร์ถึงศุกร์เท่านั้น โดยมีจุดเริ่มต้นเส้นทางที่วิ่งเวียนด้านหน้าอาคารคณะแพทย์ศิริราชพยาบาลมีรายละเอียดเส้นทางดังตารางที่ 2-6 และมีรายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการดังรูปที่ 2-18

ตารางที่ 2-6 เวลาและความถี่การให้บริการรถโดยสาร SI Shuttle Bus

ชื่อเส้นทาง	จุดเริ่มต้น - ลสิ้นสุด	เวลาให้บริการ	ความถี่ (นาที)
เส้นทางเดินรถสาย 1 (ให้บริการทุกวัน)	รพ.ศิริราช - หอพัก 8 ไร่	06.00 - 09.00 น. และ 15.00 - 18.00 น.	5
		09.00 - 15.00 น. และ 18.00 - 23.45 น.	15
เส้นทางเดินรถสาย 2 (ให้บริการวันจันทร์ - ศุกร์)	รพ.ศิริราช - เซ็นทรัลปิ่นเกล้า	06.00 - 09.00 น. และ 15.00 - 19.00 น.	20
		09.00 - 15.00 น.	30
เส้นทางเดินรถสาย 3 (ให้บริการวันจันทร์ - ศุกร์)	รพ.ศิริราช - คอนโด IDEO	06.00 - 09.00 น. และ 15.00 - 19.00 น.	20
		09.00 - 15.00 น.	30

ที่มา : แอป ViaBus, 2565



ที่มา : แอป ViaBus, 2565

รูปที่ 2-18 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการรถโดยสาร SI Shuttle Bus

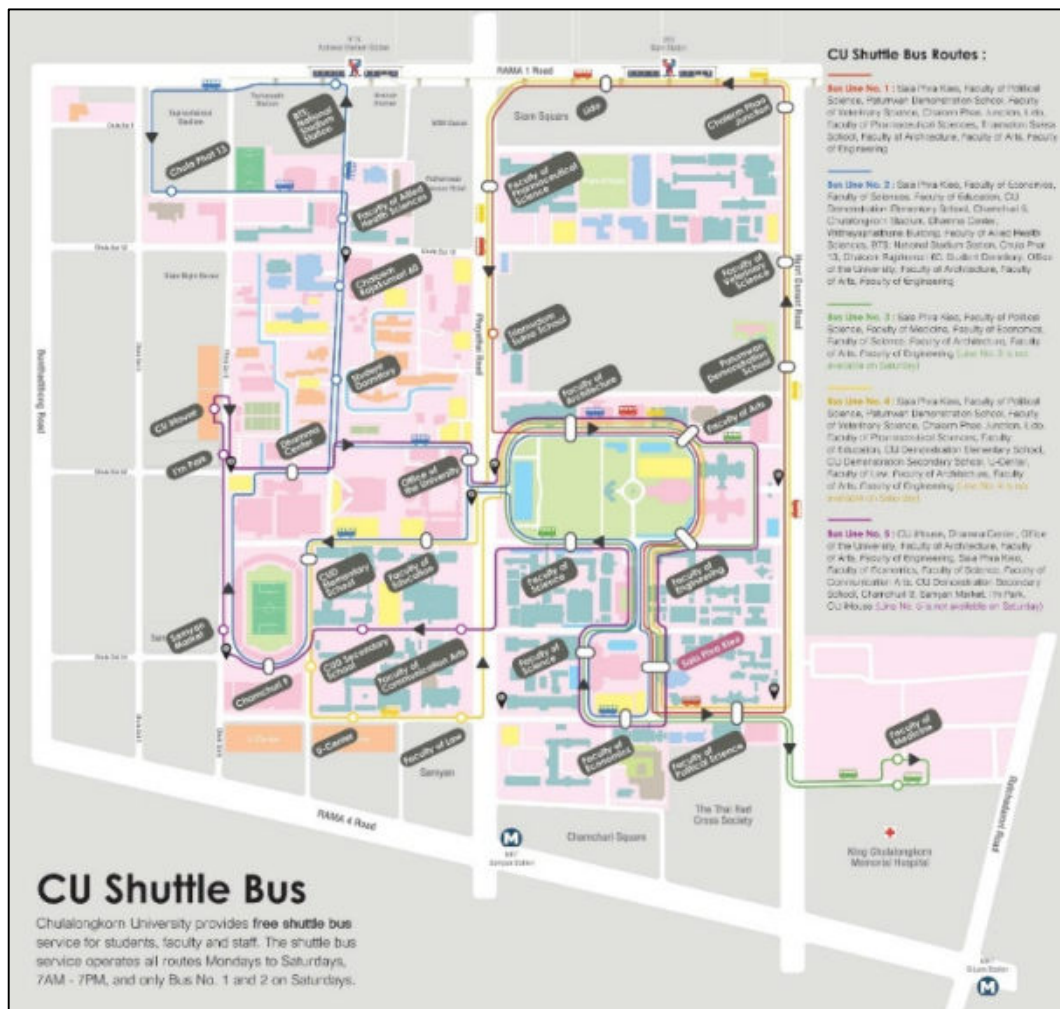
1.5) รถโดยสาร CU Shuttle Bus

รถโดยสารภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (CU Shuttle Bus) ให้บริการรถโดยสารรับและส่ง (Shuttle Bus) ให้บริการสำหรับนิสิต เจ้าหน้าที่และบุคลากรภายในมหาวิทยาลัย โดยรูปแบบรถให้บริการเป็นรถมินิบัสไฟฟ้าขนาด 4-6 ที่นั่ง มีเส้นทางเดินรถเป็นแบบวงกลม เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางภายในมหาวิทยาลัย และการเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าจำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีสยาม และสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการให้บริการเวลา 07.00 – 19.00 น. แบ่งออกเป็น 6 เส้นทางเดินรถ ดังตารางที่ 2-7 และมีรายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการดังรูปที่ 2-19

ตารางที่ 2-7 รายละเอียดเส้นทางเดินรถ CU Shuttle Bus

ชื่อเส้นทาง	จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด
เส้นทางเดินรถสาย 1 (ให้บริการวันจันทร์ – เสาร์)	ศาลาพระเกี้ยว - คณะรัฐศาสตร์ - รร.สาธิตปทุมวัน - คณะสัตวแพทย์ - แยกเฉลิมเผ่า - ลิโด้ - รร.เตรียมอุดมศึกษา - คณะศิลปกรรมศาสตร์ - คณะวิศวกรรมศาสตร์
เส้นทางเดินรถสาย 2 (ให้บริการวันจันทร์ – เสาร์)	ศาลาพระเกี้ยว - คณะเศรษฐศาสตร์ - รร.สาธิตจุฬาฯ - คณะสหเวชศาสตร์ - สถานีรถไฟฟ้า สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ - คณะศิลปกรรมศาสตร์ - คณะวิศวกรรมศาสตร์
เส้นทางเดินรถสาย 3 (ให้บริการวันจันทร์ – ศุกร์)	ศาลาพระเกี้ยว - คณะรัฐศาสตร์ - คณะแพทย์ - คณะเศรษฐศาสตร์ - คณะวิทยาศาสตร์ - คณะวิศวกรรมศาสตร์
เส้นทางเดินรถสาย 4 (ให้บริการวันจันทร์ – ศุกร์)	ศาลาพระเกี้ยว - คณะรัฐศาสตร์ - รร.สาธิตปทุมวัน - แยกเฉลิมเผ่า - ลิโด้ - คณะศึกษาศาสตร์ - รร.สาธิตจุฬาฯ - คณะนิติศาสตร์ - คณะวิศวกรรมศาสตร์
เส้นทางเดินรถสาย 5 (ให้บริการวันจันทร์ – ศุกร์)	CU iHouse - คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ - คณะวิศวกรรมศาสตร์ - ศาลาพระเกี้ยว - คณะวิทยาศาสตร์ - รร.สาธิตจุฬาฯ - ตลาดสามย่าน - CU iHouse

ที่มา : <https://www.chula.ac.th>



ที่มา : <https://www.chula.ac.th>, 2565

รูปที่ 2-19 รายละเอียดเส้นทางและรูปแบบรถให้บริการรถโดยสาร CU Shuttle Bus

1.6) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (PTT Group EV Bus)

รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV) โดยบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ให้บริการรถโดยสารรับและส่งประชาชน เจ้าหน้าที่ พนักงานในพื้นที่ Energy Complex โดยมีลักษณะเป็นการเดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอับ โดยไม่รับผู้โดยสารระหว่างทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสถานีหมอชิต โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ให้บริการตั้งแต่เวลา 07.00 – 20.00 น. มีความถี่ในการให้บริการ 10 ถึง 15 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วน และความถี่ในการให้บริการ 30 นาที ในช่วงเวลานอกเร่งด่วน มีรูปแบบรถโดยสารให้บริการดังรูปที่ 2-20

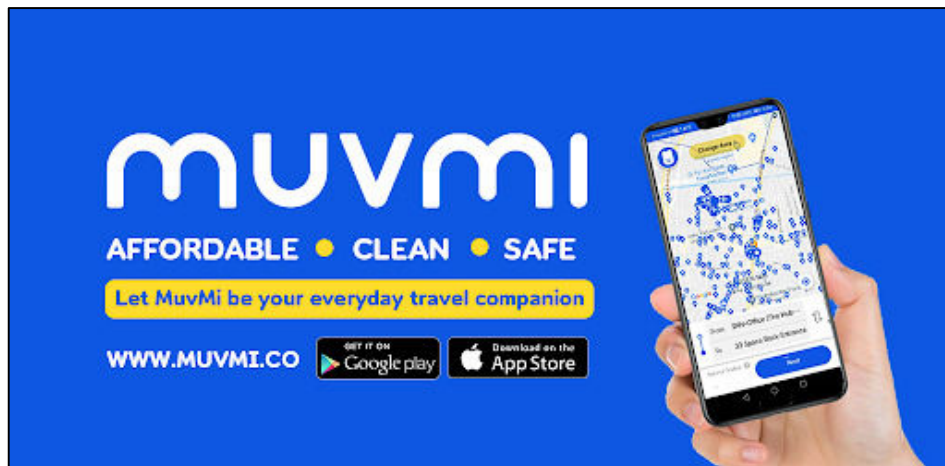


ที่มา : <https://thaipublica.org/2017/06/ptt-ev-bus-31-5-2560/>

รูปที่ 2-20 ตัวอย่างรถโดยสารให้บริการพลังงานไฟฟ้า (PTT Group EV Bus)

1.7) รถโดยสารสามล้อ muvmi

บริษัท มูฟมี ฮีโร่ จำกัด ได้ดำเนินการให้บริการรถโดยสารสามล้อ muvmi เป็นรถสามล้อไฟฟ้า ให้บริการรับและส่งผู้โดยสารรูปแบบการเดินทางที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On demand) ในลักษณะการร่วมโดยสารไปเส้นทางเดียว (Ride Sharing) แบ่งตามพื้นที่ให้บริการ ไม่มีตารางเดินรถที่แน่นอน เนื่องจากการใช้บริการจะต้องใช้แอปพลิเคชันในการเรียกใช้บริการและร่วมเดินทางพร้อมกับผู้เดินทางอื่นที่มีจุดหมายปลายทางเดียวกันหรือใช้เส้นทางเดียวกัน ช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและเป็นอีกรูปแบบหนึ่งในการเดินทาง นอกจากนี้ยังช่วยลดจำนวนการใช้ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น โดยอัตราค่าเดินทางขึ้นอยู่กับผู้ใช้งาน ให้บริการช่วงเวลา 06.00 - 21.30 น. ของทุกวัน โดยสามารถชำระผ่านแอปพลิเคชันเท่านั้น แสดงดังรูปที่ 2-21



ที่มา : <https://www.muvmi.co/th>, 2565

รูปที่ 2-21 รถสามล้อไฟฟ้า muvmi และแอปพลิเคชัน

จากการศึกษาตัวอย่างระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) นั้น พบว่า การให้บริการในเส้นทางที่มีผู้โดยสารจำนวนมากนั้นมีการให้บริการรูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Schedule fixed route) ส่วนการให้บริการรูปแบบการเดินรถที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On demand) นั้นจะมีเส้นทางที่ยืดหยุ่นและการให้บริการตามพื้นที่ที่เอกชนผู้ให้บริการนั้นกำหนดไว้เท่านั้น และมีการคิดค่าเดินทางตามระยะทางราคาเดียวตลอดเส้นทาง และการไม่คิดค่าบริการ เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งนี้ การศึกษาได้สรุปรูปแบบการให้บริการ ระยะทางไป-กลับต่อเที่ยว ความถี่ในการให้บริการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2-8

ตารางที่ 2-8 สรุปตัวอย่างระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)

ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ประเภทรถ	รูปแบบการ ให้บริการ	ค่าโดยสาร (บาท)	ความถี่ (นาที)	การบริหาร จัดการ
1. Shuttle Bus ศูนย์การค้าเมกาบางนา	21	รถมินิบัส	เส้นทางคงที่	ไม่คิด ค่าบริการ	20-30	เอกชน
2. AOT Shuttle Bus	6.4-18	รถบัส	เส้นทางคงที่	ไม่คิด ค่าบริการ	30-60	เอกชน
3. Salaya Link	43	รถบัส	เส้นทางคงที่	30	30-60	มหาวิทยาลัย
4. SI Shuttle Bus	1.3-10	รถมินิบัส	เส้นทางคงที่	ไม่คิด ค่าบริการ	5-30	โรงพยาบาล
5. CU Shuttle Bus	ขึ้นกับ เส้นทาง	รถมินิบัส	เส้นทางคงที่	ไม่คิด ค่าบริการ	5-30	มหาวิทยาลัย
6. PTT Group EV Bus	9	รถมินิบัส	เส้นทางคงที่	ไม่คิด ค่าบริการ	30	เอกชน
7. รถโดยสาร muvmi	ขึ้นอยู่กับ ผู้ใช้งาน	รถสามล้อ ไฟฟ้า	ขึ้นอยู่กับผู้ใช้	เริ่มต้น 10 บาท	-	เอกชน

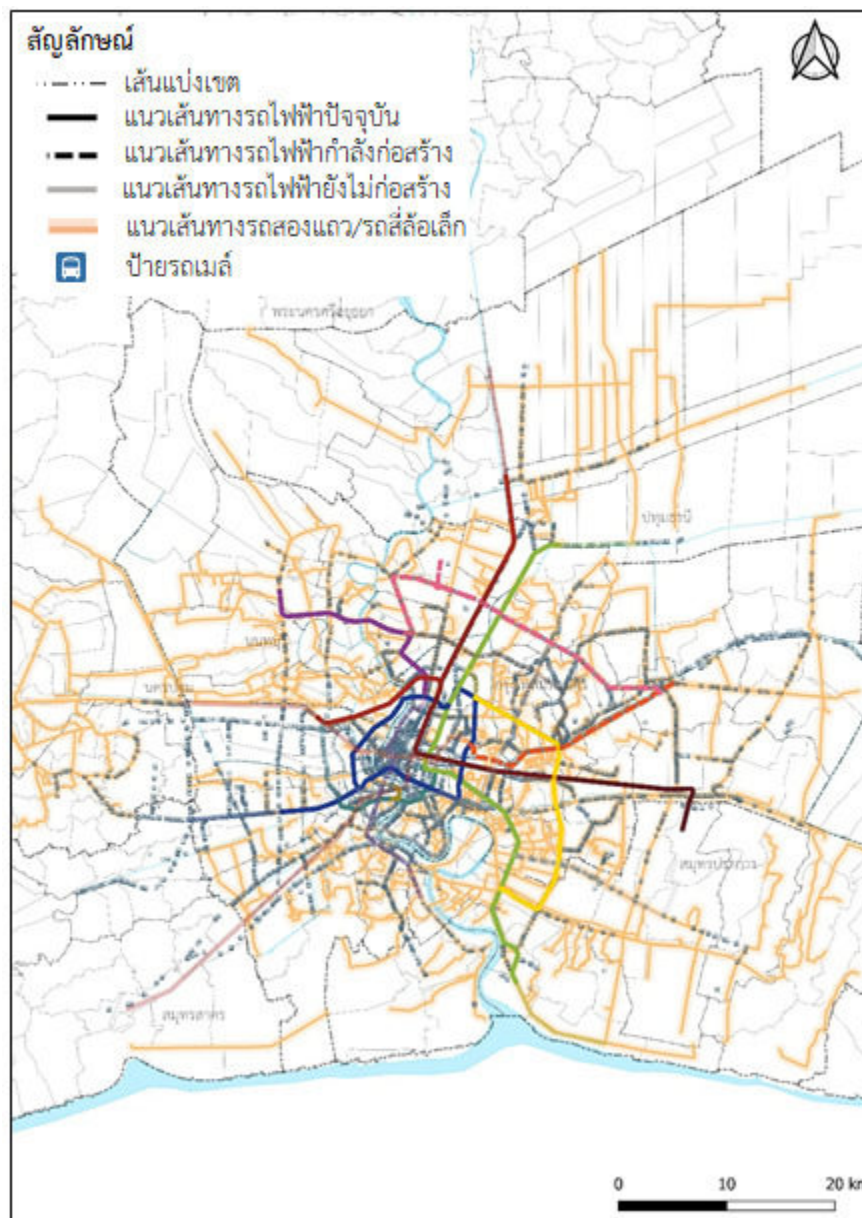
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2565

3. การสำรวจ รวบรวมข้อมูล และหลักเกณฑ์การพิจารณาต่าง ๆ

การสำรวจ รวบรวมข้อมูล และหลักเกณฑ์การพิจารณาต่าง ๆ เพื่อการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) กำหนดรูปแบบการให้บริการ กำหนดจำนวนและรูปแบบยานพาหนะและความถี่ในการให้บริการ เพื่อส่งเสริมการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

3.1 การเข้าถึงการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน

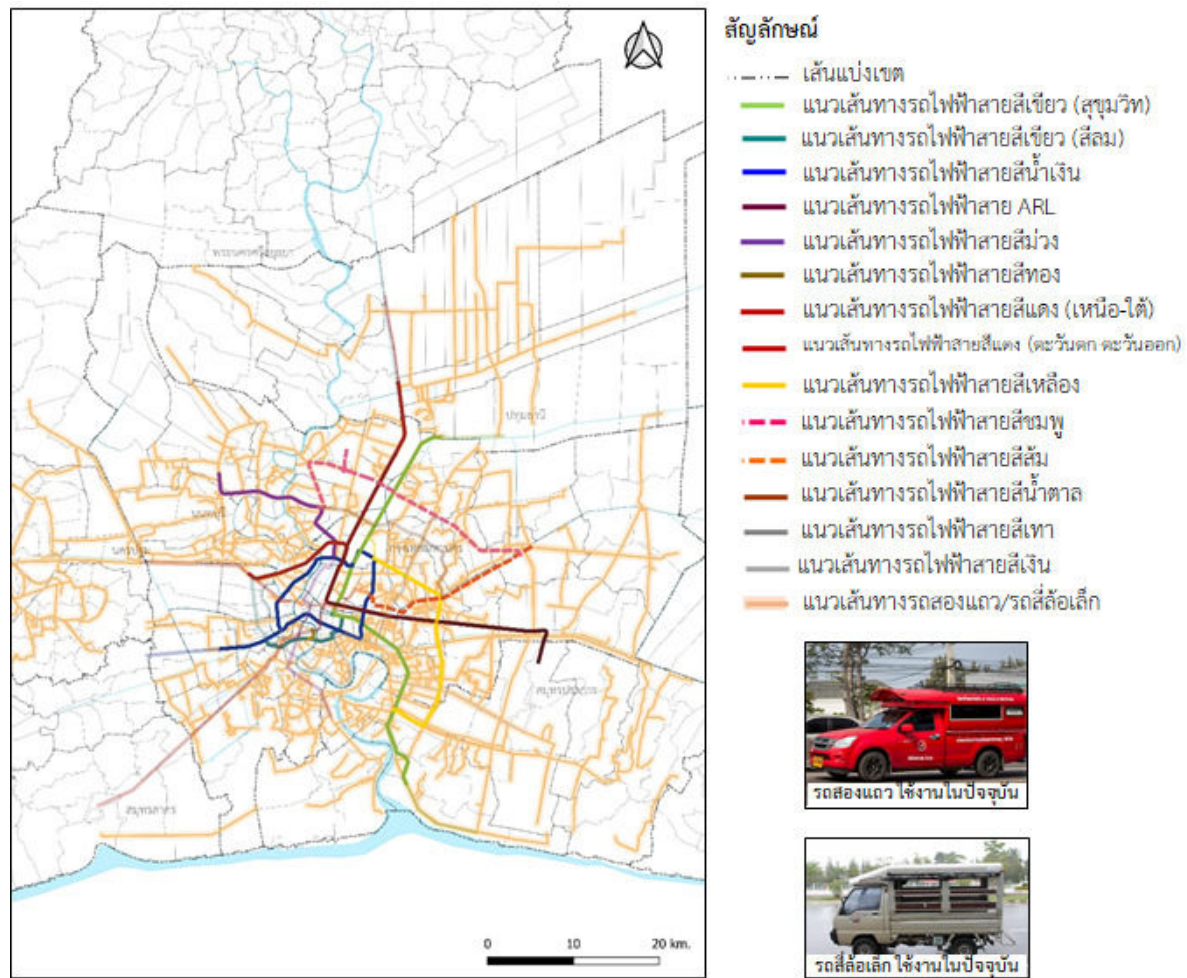
การเข้าถึงการให้บริการรถโดยสารหมวด 1 ได้จากฐานข้อมูลป้ายรถประจำทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแนวเส้นทางรถโดยสารหมวด 4 ได้จากฐานข้อมูลสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก และขนส่งจังหวัดในเขตปริมณฑล รวมไปถึงเอกสารขออนุญาตประกอบการเดินรถของผู้ให้บริการรถสาธารณะ ซึ่งที่ปรึกษาได้นำมารวบรวมเป็นฐานข้อมูลในระบบภูมิศาสตร์สารสนเทศแสดงดังรูปที่ 3-1 โดยแสดงพื้นที่การเข้าถึงป้ายรถโดยสารประจำทางและแนวเส้นทางรถโดยสารหมวด 4 ในระยะ 400 เมตร



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

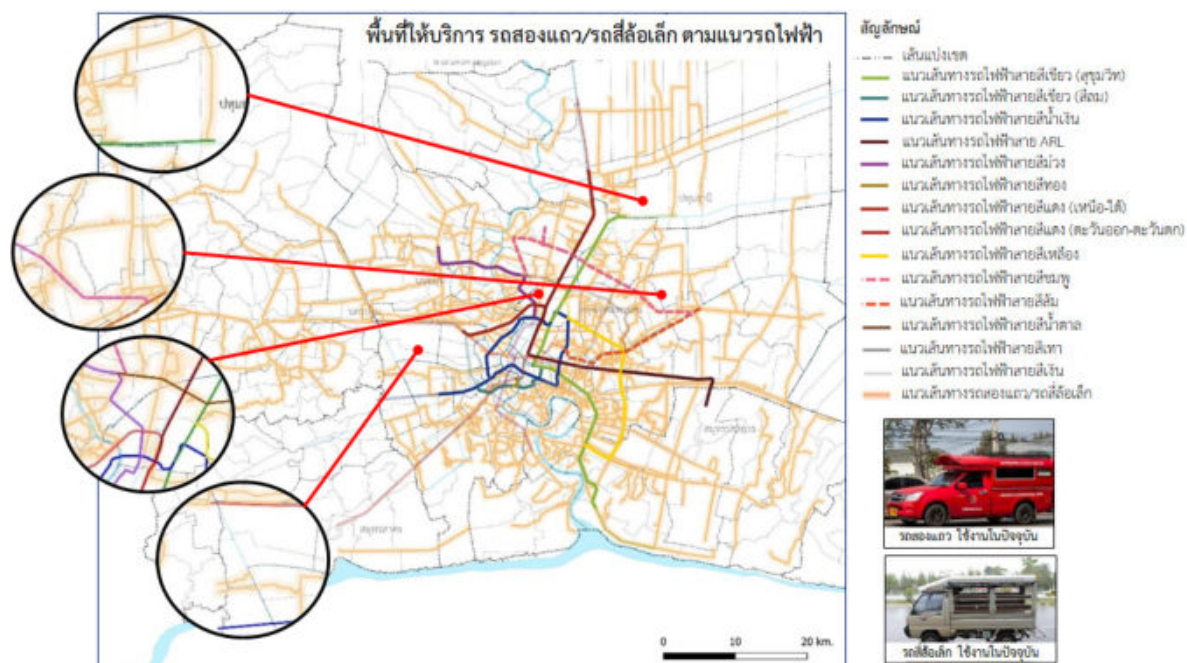
รูปที่ 3-1 แนวเส้นทางรถไฟฟ้า รถโดยสารหมวด 1 และหมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากรูปที่ 3-1 จะเห็นได้ว่า แนวเส้นทางให้บริการของรถโดยสารหมวด 1 นั้น จะอยู่ตามแนวถนนสายหลัก ในขณะที่รถโดยสารหมวด 4 จะให้บริการอยู่ภายในถนนสายรองหรือซอยที่เข้าถึงชุมชนต่าง ๆ แต่ทั้งนี้ ก็ยังมีพื้นที่หลายบริเวณที่ยังไม่มีการให้บริการรถโดยสารสาธารณะเข้าถึง จึงถือเป็นพื้นที่เป้าหมายของการศึกษานี้ที่จะพิจารณาเพิ่มเติมเส้นทางให้บริการรถโดยสารด้วยระบบขนส่งมวลชนรองเพื่อเพิ่มการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน ตัวอย่างการพิจารณาพื้นที่ที่ไม่มีรถสาธารณะให้บริการแสดงดังรูปที่ 3-2 และรูปที่ 3-3



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3-2 แนวเส้นทางรถโดยสารหมวด 4



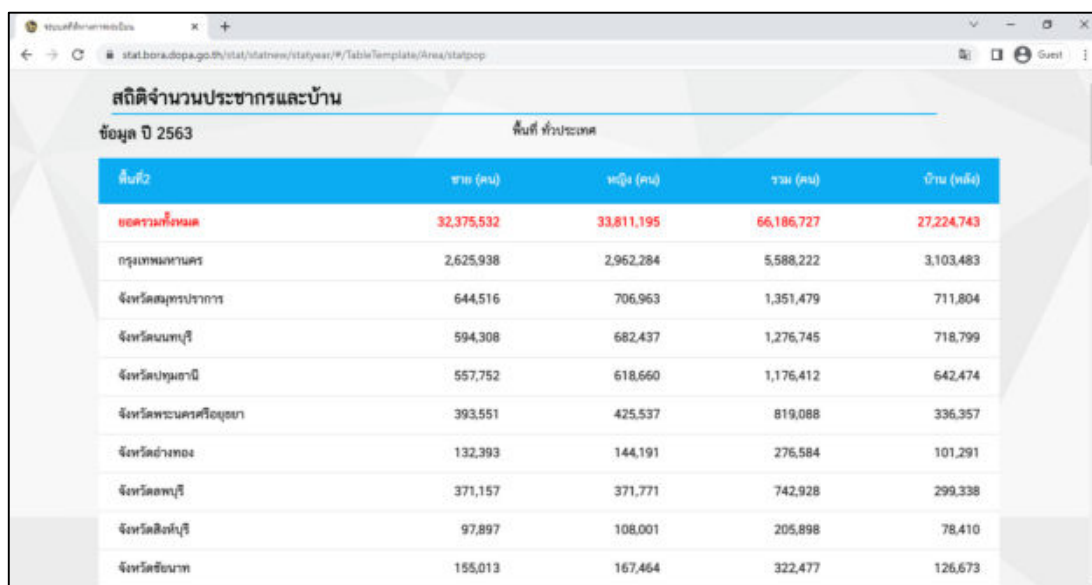
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3-3 ตัวอย่างพื้นที่ที่ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ

3.2 การวิเคราะห์และคาดการณ์ประชากร

การวิเคราะห์ความหนาแน่นของประชากร ที่ปรึกษาได้เปรียบเทียบข้อมูลจำนวนประชากรรายจังหวัดปี พ.ศ. 2563 จากระบบสถิติทางการทะเบียน ของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย และข้อมูลจำนวนประชากรในประเทศไทย (Thailand Population) จากเว็บไซต์ WorldPop โดยใช้ข้อมูลปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบจำนวนประชากรรายจังหวัด มีรายละเอียดของข้อมูลดังนี้

- ข้อมูลจำนวนประชากรจากระบบสถิติทางการทะเบียน (Official Statistics Registration Systems) สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย เป็นเว็บไซต์ที่ให้บริการข้อมูลสถิติประชากรในประเทศไทย โดยสามารถเลือกปีที่ต้องการทราบข้อมูลจำนวนประชากรจากเว็บไซต์ของหน่วยงานได้ ซึ่งระบบจะแสดงข้อมูลจำนวนประชากรรวมรายจังหวัดในประเทศไทย ดังตัวอย่างรูปที่ 3-4

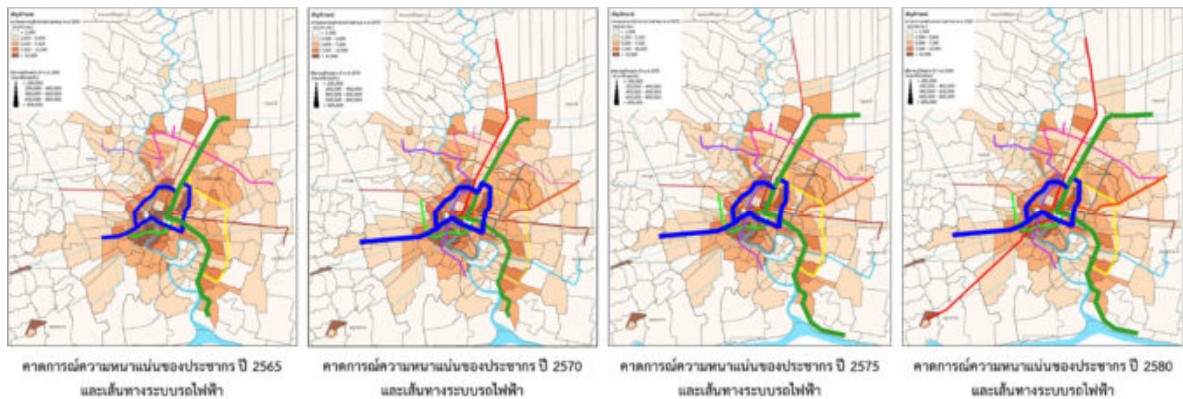


พื้นที่	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม (คน)	บ้าน (หลัง)
ยอดรวมทั้งหมด	32,375,532	33,811,195	66,186,727	27,224,743
กรุงเทพมหานคร	2,625,938	2,962,284	5,588,222	3,103,483
จังหวัดสมุทรปราการ	644,516	706,963	1,351,479	711,804
จังหวัดนนทบุรี	594,308	682,437	1,276,745	718,799
จังหวัดปทุมธานี	557,752	618,660	1,176,412	642,474
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	393,551	425,537	819,088	336,357
จังหวัดอ่างทอง	132,393	144,191	276,584	101,291
จังหวัดลพบุรี	371,157	371,771	742,928	299,338
จังหวัดสิงห์บุรี	97,897	108,001	205,898	78,410
จังหวัดชัยนาท	155,013	167,464	322,477	126,673

รูปที่ 3-4 ตัวอย่างข้อมูลรายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้าน ประจำปี พ.ศ. 2563

- การคาดการณ์ประชากรเป้าหมายของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลใช้ประชากรปีฐานเป็นประชากรทางการทะเบียนราษฎรปี พ.ศ. 2563 จากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย โดยอ้างอิงแนวโน้มอัตราการเปลี่ยนแปลงจากรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย

พ.ศ. 25563 - 2583 จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งใช้วิธีอัตราส่วน (Ratio Method) เป็นการกระจายประชากรที่ได้จากการคาดประมาณระดับภาคออกไปตามสัดส่วนประชากรแต่ละจังหวัดในการฉายภาพการคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในรายตำบล โดยแบ่งเป็น 4 ช่วง ได้แก่ ปี พ.ศ. 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ



รูปที่ 3-5 การคาดการณ์ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปี พ.ศ. 2565 - 2580

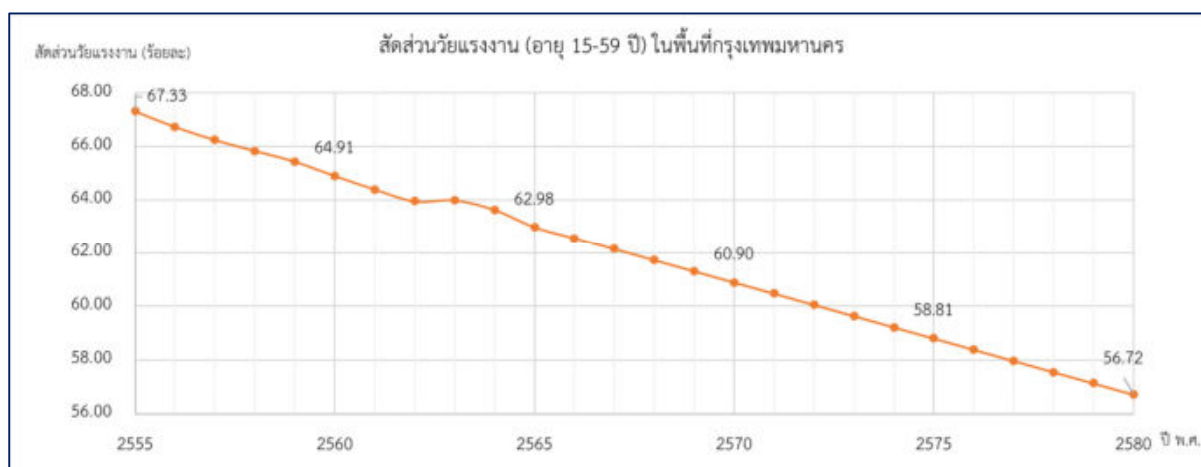
- ข้อมูลจำนวนประชากรในประเทศไทย (Thailand Population) จากเว็บไซต์ Worldpop ได้รับการพัฒนาโดย School of Geography and Environmental Science, University of Southampton เป็นการเชื่อมโยงเทคโนโลยีภูมิศาสตร์สารสนเทศ (Geographic Information System : GIS) โดยใช้วิธีการประมาณการความหนาแน่นของประชากรด้วยวิธีการถ่วงน้ำหนัก รวมถึงใช้ข้อมูลการสำรวจสำมะโนประชากร ข้อมูลภาพความสว่างจากแสงไฟที่รวบรวมผ่านดาวเทียม ข้อมูลการประมาณค่าจากแบบจำลอง Random forest และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์ร่วมกัน เช่น ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายทางถนนและทางน้ำ แหล่งน้ำขนาดใหญ่ การตั้งถิ่นฐาน และโรงพยาบาล เป็นต้น โดยผลลัพธ์ที่ได้คือ ข้อมูลการประมาณการกระจายตัวของจำนวนประชากรเชิงพื้นที่ต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร (100 ม. X 100 ม.) มีระบบพิกัดทางภูมิศาสตร์เป็น WGS84 และมีพื้นหลักฐาน UTM ไฟล์นามสกุล Geotiff ซึ่งมีการบริการเผยแพร่ข้อมูลทุก 5 ปี ตั้งแต่ปี 2000 จนถึงปี 2020 ดังรูปที่ 3-6



รูปที่ 3-6 ตัวอย่างข้อมูลจำนวนประชากรในประเทศไทย (Thailand Population) ปี พ.ศ. 2563

3.3 สถิติโครงสร้างวัยแรงงานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ณ ปี พ.ศ. 2580

จากข้อมูลด้านสัดส่วนประชากรวัยแรงงานของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า สัดส่วนประชากรวัยแรงงาน ช่วงอายุ 15-59 ปี มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จากการเปลี่ยนแปลงด้านโครงสร้างประชากรของประเทศไทยที่มีจำนวนการเกิดลดต่ำลงมาอย่างยาวนานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยในปี พ.ศ. 2555 สัดส่วนวัยแรงงานในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีถึงร้อยละ 67.33 และจากการคาดการณ์สัดส่วนวัยแรงงาน ณ ปี พ.ศ. 2580 พบว่า สัดส่วนลดลงถึงร้อยละ 10.61 ทำให้สัดส่วนวัยแรงงานอยู่ที่ร้อยละ 56.72 แสดงดังรูปที่ 3-7



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3-7 สัดส่วนวัยแรงงานช่วงอายุ 15-59 ปี ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3.4 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ปี พ.ศ. 2560 รัฐบาลได้มีการให้จัดทำแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ในส่วนที่ 3 ข้อที่ 3.1 แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ โดยได้ระบุเป้าหมายและตัวชี้วัดในส่วนที่ 4. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น มีค่าเป้าหมายที่ปี พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐ ว่า กรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น ควรมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 แสดงดังในตารางที่ 3-1

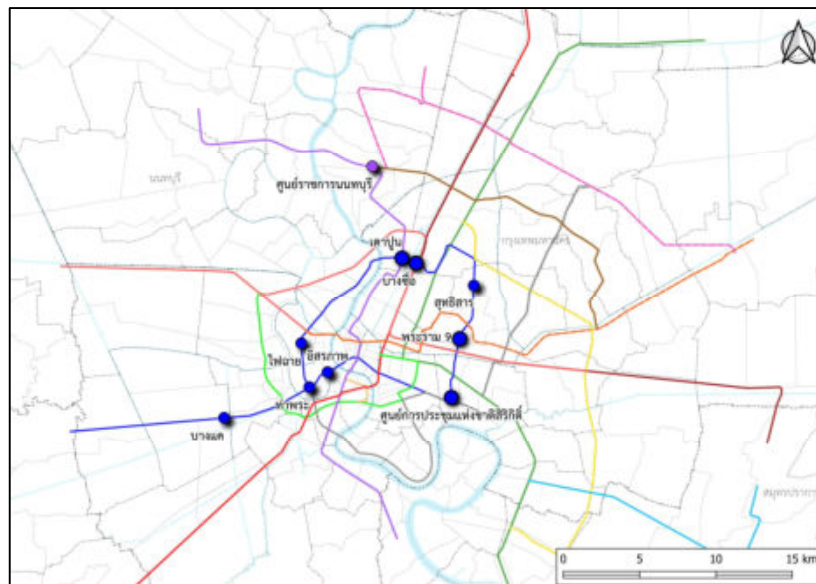
ตารางที่ 3-1 เป้าหมายและตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

๓.๑.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัด						
เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย				
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐	
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙	
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐	
๓. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๔	ร้อยละ ๗	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๑๐	
๔. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	
๕. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2560

3.5 การสำรวจการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ากลุ่มตัวอย่างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การสำรวจสัดส่วนการเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้าด้วยแบบสอบถาม จำนวน 1,000 ชุด จากสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 10 สถานี ที่กระจายอยู่ตามเขตต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครฯ เพื่อให้ทราบถึงสัดส่วนการเลือกเดินทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าที่แตกต่างกันของผู้โดยสาร เนื่องจากสถานีที่ถูกคัดเลือกตั้งอยู่ในพื้นที่ที่แตกต่างกัน เช่น บางสถานีตั้งอยู่ใกล้กับตลาดหรืออยู่ในชุมชนที่พักอาศัย สามารถเดินทางมายังสถานีได้ บางสถานีตั้งอยู่ห่างจากที่พักอาศัยจะต้องมีคนมารับส่งหรือใช้จักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น สถานีที่คัดเลือกสำรวจ ได้แก่ สถานีสุทธิสาร สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีอิสรภาพ สถานีบางซื่อ สถานีท่าพระ สถานีเตาปูน สถานีบางแค สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี และสถานีไฟฉาย ดังแสดงในรูปที่ 3-8



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3-8 ตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าที่ทำสำรวจการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 10 สถานี

เมื่อวันที่ 7 ถึง 26 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ได้ดำเนินการลงพื้นที่ทำสำรวจการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 10 สถานี โดยสัดส่วนผู้โดยสารส่วนใหญ่นั้นเข้าถึงสถานีด้วยการเดินเท้า และรองลงมาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจากที่พัก สถานที่ทำงาน หรือแหล่งเกิดการเดินทางอื่น ๆ เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า แสดงดังตารางที่ 3-2

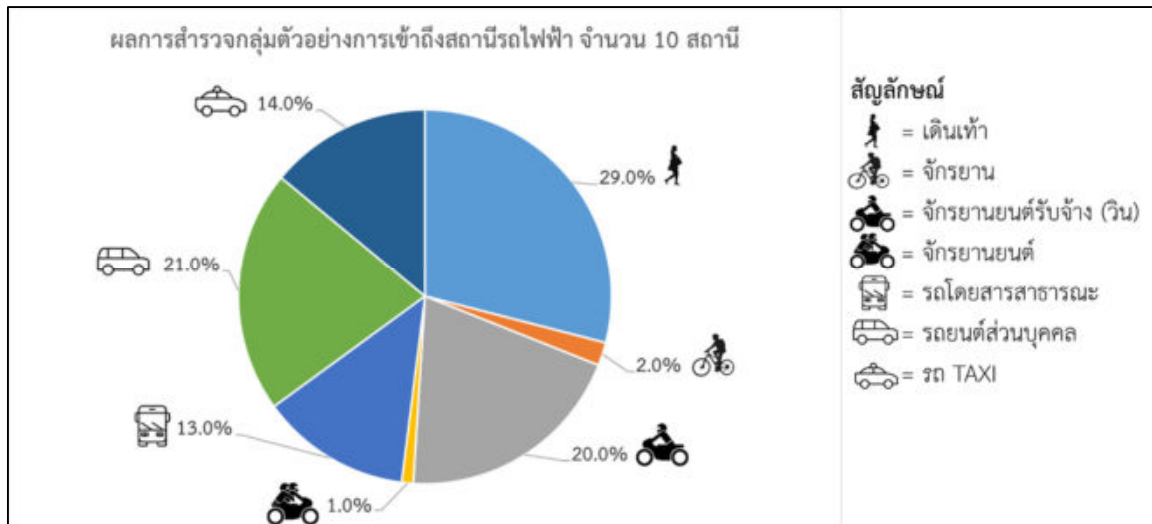
ตารางที่ 3-2 ผลสำรวจการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ากลุ่มตัวอย่าง 10 สถานี

	1. สุทธิสาร	2. พระราม 9	3. ศูนย์สิริกิติ์	4. อีสราภ	5. บางซื่อ	6. ท่าพระ	7. เคาปูน	8. บางแค	9. ศูนย์นนท์	10. ใฝอย
	52%	48%	34%	14%	28%	21%	21%	7%	55%	7%
	-	-	1%	1%	-	6%	-	5%	-	3%
	26%	17%	28%	20%	14%	22%	20%	24%	16%	22%
	-	-	2%	1%	-	-	2%	-	2%	-
	6%	11%	7%	21%	12%	11%	20%	8%	12%	12%
	10%	15%	24%	27%	14%	23%	14%	39%	8%	39%
	6%	9%	4%	16%	32%	17%	18%	17%	5%	16%

 = เดินเท้า
 = จักรยาน
 = จักรยานยนต์รับจ้าง (วิน)
 = จักรยานยนต์
 = รถโดยสารสาธารณะ
 = รถยนต์ส่วนบุคคล
 = รถ TAXI

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

นอกจากนี้การลงพื้นที่สำรวจแสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารเลือกเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้าด้วยการเดินเท้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละประมาณ 29 และรองลงมาเลือกการเดินทางด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 20 โดยสัดส่วนการเดินทางสามารถสรุปเป็นแผนภาพดังแสดงในรูปที่ 3-9



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3-9 สัดส่วนการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าจากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง

3.6 การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถหมวด 4 ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ดำเนินการติดต่อสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารหมวด 4 ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อสอบถามช่วงเวลาให้บริการ ประเภทรถที่ให้บริการ ระยะทางที่ให้บริการ ระยะเวลาเดินทางต่อรอบการเดินทาง ความถี่รอบของรถ ปริมาณผู้โดยสารตามแนวเส้นทาง และอัตราค่าบริการ เพื่อใช้ในการพิจารณาจัดรูปแบบการให้บริการที่เหมาะสมและคุ้มค่ากับผู้ประกอบการในแต่ละพื้นที่ โดยการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ช่วงวันที่ 17 ถึง 28 ตุลาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 7 รายดังนี้

1. สหกรณ์ทรัพย์ถาวรสีล่อเล็ก
2. สหกรณ์เอราวัณสีล่อเล็ก
3. สหกรณ์รัตนโกสินทร์
4. ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารหมวด 4 สาย 1014 สายอุดมสุข - ชีคอนนา
5. ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารหมวด 4 สาย 1089 สายวัชรพล - รามอินทรา กม.5
6. ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารหมวด 4 สาย 1058 สายดอนเมือง - วัดนาง
7. ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารหมวด 4 สาย 1085 สายดอนเมือง - หมู่บ้านศิริสุข

โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถหมวด 4 ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 7 ราย กว่า 37 เส้นทางเดินรถ พบว่า ระยะทางเดินรถให้บริการจากไปและกลับสูงสุดที่ 20 กิโลเมตร โดยใช้ระยะเวลา 75 นาทีต่อการเดินทาง ทั้งนี้ผู้ประกอบการเน้นใช้ประเภทรถสี่ล้อเล็ก และรถสองแถวเนื่องจากลักษณะกายภาพของพื้นที่เหมาะสำหรับขนาดกลางถึงเล็กเท่านั้น สามารถจุผู้โดยสารได้ 8 ถึง 12 ที่นั่ง ในอัตราค่าบริการตลอดสายทางที่ 5 ถึง 10 บาท โดยที่ปริมาณผู้โดยสารที่เหมาะสมต่อการเดินรถนั้นไม่ควรน้อยกว่า 816 คนต่อวัน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเดินรถได้คุ้มทุน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-3

ตารางที่ 3-3 สรุปการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถหมวด 4 ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผู้ประกอบการรถสองแถว และรถสี่ล้อเล็ก	จำนวนเส้นทาง (สาย)	ระยะทาง ไป - กลับ (กิโลเมตร)	ระยะเวลาเดินทาง ไป-กลับ (นาที)	ประเภทรถ	จำนวนที่นั่ง (คน)	อัตราค่าบริการ (บาท)	ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)
1. สหกรณ์ทรัพย์ถาวรสี่ล้อเล็ก	-	-	-	รถสี่ล้อเล็ก	8	5 - 8	-
2. สหกรณ์เอราวัณสี่ล้อเล็ก	-	-	-	รถสี่ล้อเล็ก	8	8 - 10	-
3. สหกรณ์รัตนโกสินทร์	33	5 - 20	15 - 50	รถสี่ล้อเล็ก	8	7	-
4. รถสองแถวสาย 1014 เส้นทาง อุดมสุข - ซีคอนนา	1	8	15 - 60	รถสองแถว	12	8	816
5. รถสองแถวสาย 1089 เส้นทาง รัชชพล - รามอินทรา กม.5	1	10	15 - 45	รถสองแถว	12	10	900
6. รถสองแถวสาย 1058 เส้นทาง ดอนเมือง - วัฒนา	1	15	30 - 50	รถสองแถว	12	8	990
7. รถสองแถวสาย 1085 เส้นทาง ดอนเมือง - หมู่บ้านศิริสุข	1	10	30 - 75	รถสองแถว	12	8	990
สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ	37	5 - 20	15 - 75	รถสองแถว รถสี่ล้อเล็ก	8 - 12	5 - 10	816 - 990 (ค่าเฉลี่ย 924)

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

3.7 ศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)

ดำเนินการศึกษาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าท่าเรือ และสนามบิน โดยได้เสนอแนวเส้นทาง ระบุจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของแต่ละเส้นทาง ระบุสถานที่สำคัญ และตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ สนามบิน และอาคารจอดแล้วจร โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกเส้นทางและการกำหนดรูปแบบการให้บริการ เพื่อความเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ จำนวนผู้โดยสาร มีดังนี้

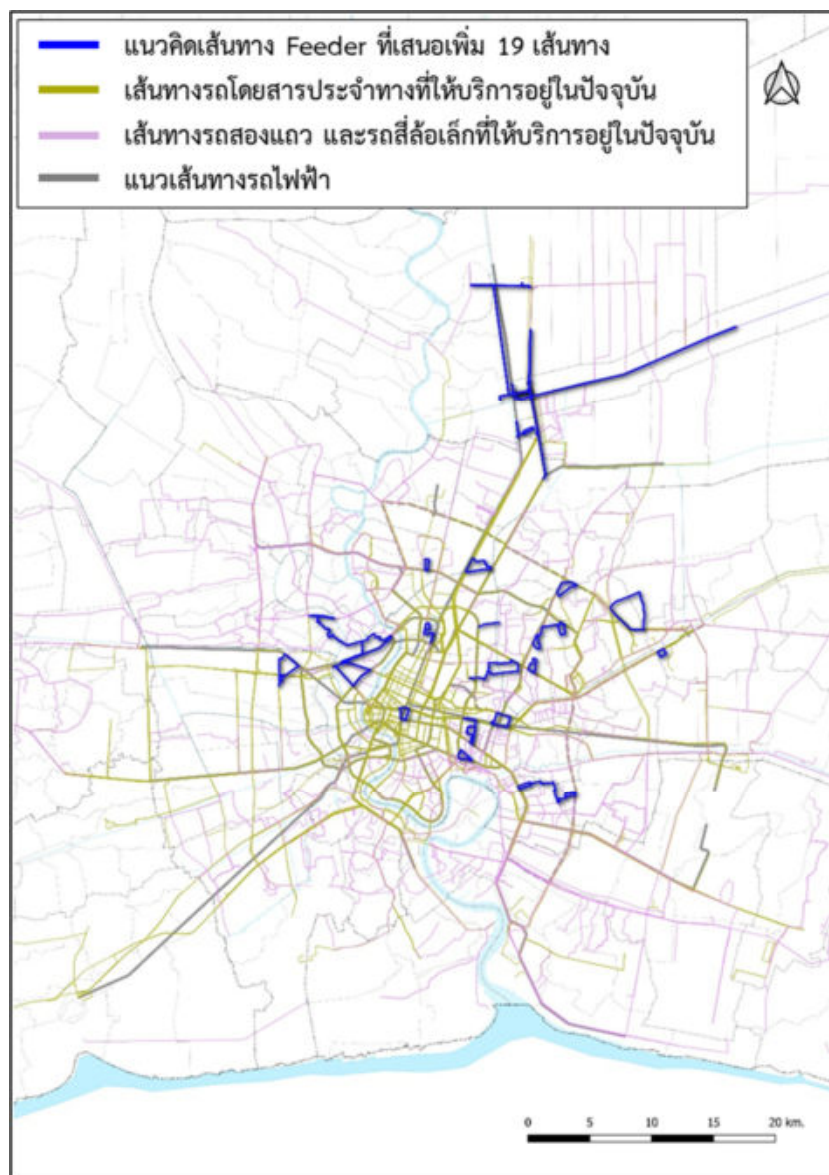
1) หลักเกณฑ์การคัดเลือกเส้นทาง

- 1.1) พิจารณาเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ที่ไม่ซ้อนทับกับรถโดยสารหมวด 4 หรือเส้นทางที่มีการซ้อนทับกับเส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบันน้อยที่สุด

- 1.2) พิจารณาส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างชุมชน แหล่งดึงดูดการเดินทางตามแนวเส้นทางการเดินรถ กับสถานีรถไฟฟ้า
- 1.3) พิจารณาแนวเส้นทางเดินรถอยู่บนพื้นที่ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมในการให้บริการ
- 1.4) พิจารณาให้มีการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ เช่น สถานีรถไฟฟ้า, สถานีรถไฟ, สถานีขนส่งผู้โดยสาร (บขส., อู่รถ ขสมก.) และท่าเรือ
- 1.5) พิจารณาระยะการเดินเข้าถึงของประชากรตามแนวเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ที่ระยะ 400 เมตรตามแนวเส้นทางเดินรถ
- 1.6) พิจารณาให้มีระยะทางการเดินรถจากจุดต้นทาง ไปยังจุดปลายทางประมาณ 10 กิโลเมตร
- 1.7) พิจารณาให้มีระยะเวลาในการเดินรถจากจุดต้นทาง ไปยังจุดปลายทางประมาณไม่เกิน 40 นาที
- 2) หลักเกณฑ์การกำหนดรูปแบบการให้บริการ
 - 2.1) พิจารณาปริมาณผู้โดยสารบนเส้นทางมากกว่า 816 คนต่อวัน กำหนดรูปแบบการให้บริการรูปแบบการเดินรถที่มีตารางเดินรถอย่างแน่นอน (Fixed Route)
 - 2.2) พิจารณาปริมาณผู้โดยสารบนเส้นทางน้อยกว่า 816 คนต่อวัน กำหนดรูปแบบการให้บริการ รูปแบบการเดินรถที่ขึ้นกับผู้ใช้งาน (On Demand)

โดยเส้นทางการให้บริการ Feeder พิจารณาและนำเสนอเพิ่มเติมมีจำนวน 19 เส้นทาง แสดงดังรูปที่

3-10 และตารางที่ 3-4



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 3-10 เส้นทาง Feeder ที่นำเสนอโดยที่ปรึกษา 19 เส้นทาง

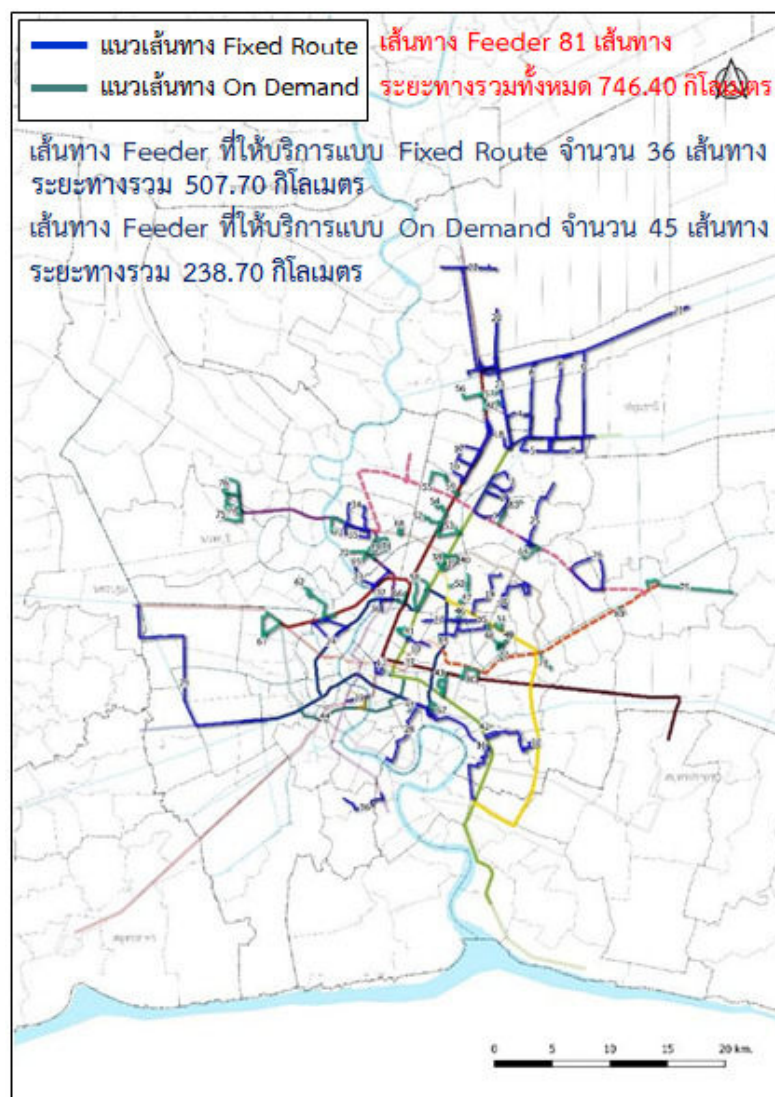
ตารางที่ 3-4 เส้นทาง Feeder ที่นำเสนอโดยที่ปรึกษา 19 เส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	การเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า	
		สาย	สถานี
1	สถานีบางจาก (สายสีเขียว) - สถานีสวนหลวง ร.9 (สายสีเหลือง)	สีเขียว (สุขุมวิท)	บางจาก
2	สะพานกษัตริย์ศึก - แยกยมราช	สีเขียว (สีลม)	ยศเส
3	ตลาดนัดจตุจักร - แยกช.20 มิถุนา	สีเหลือง	ลาดพร้าว 71
4	สถานีรังสิต - ห้างสรรพสินค้า ฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	สีแดง (เหนือ-ใต้)	รังสิต
5	สถานีบางบำหรุ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่)	สีแดง	บางบำหรุ
6	รพ.นพรัตนราชธานี - ถ.ปัญญารามอินทรา - ศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์	สีชมพู	วงแหวนรามอินทรา
7	ซอยแจ้งจันทร์ (สายสีน้ำตาล) - คริสตัล ดีไซน์ เซ็นเตอร์ (สถานีโยธินพัฒนา สายสีเทา)	สีน้ำตาล	คลองลำเจียก
8	สถานีพร้อมพงษ์ (สายสีเขียว) - สถานีเพชรบุรี (สายสีน้ำเงิน)	สีเขียว (สุขุมวิท)	พร้อมพงษ์
9	สถานีจันทรมะยม - แยกลาดพร้าววังหิน 61	สีเหลือง	จันทรมะยม
10	ปากซอยลาดพร้าว 87 - ห้างฯ อิมพีเรียลเวิร์ล ลาดพร้าว	สีเหลือง	ลาดพร้าว 83
11	สถานีหลักหก - ตลาดสี่มุมเมือง	สีแดง (เหนือ-ใต้)	หลักหก
12	สถานีตลิ่งชัน - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถ.บรมราชชนนี)	สีแดง	ตลิ่งชัน
13	สถานีบางบำหรุ - มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์	สีแดง	บางบำหรุ
14	ปากซอยรามอินทรา 40 - ถ.นวลจันทร์	สีชมพู	รามอินทรา กม.6
15	สถานีบางซื่อ - ถ.ประชาชื่น 4 แยก 1	สีน้ำเงิน	บางซื่อ
16	สถานีศูนย์ฯสิริกิติ์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี พระราม 4	สีน้ำเงิน	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์
17	ศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน - ชุมชนประชาภิเษก 3	สีน้ำตาล	งามวงศ์วาน 18 (จุฬาเกษม)
18	ถ.พระราม 9 ซอย 26 - ถ.เพชรบุรี	สีส้ม (ตะวันออก)	วัดพระราม 9 นคร
19	สถานีมีนพัฒนา - ช.รามคำแหง 166 แยก 14	สีส้ม (ตะวันออก)	มีนพัฒนา

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

4. สรุปจำนวนเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder)

ผลการรวบรวมและคัดเลือกเส้นทางจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงเส้นทางที่นำเสนอเพิ่มเติม มีจำนวนทั้งสิ้น 81 เส้นทาง แสดงดังรูปที่ 4-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 4-1 เส้นทาง Feeder 81 เส้นทาง

ทั้งนี้ เส้นทาง Feeder ส่วนมากเป็นเส้นทางที่ให้บริการตามถนนสายรองหรือซอยต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของผู้อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางให้สามารถใช้ระบบ Feeder ในการเชื่อมต่อมายังสถานีรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ บนถนนสายหลัก ข้อมูลของเส้นทาง Feeder ทั้ง 81 เส้นทางแสดงในตารางที่ 4-1 และรายละเอียดเส้นทาง Feeder ที่นำเสนอแสดงในภาคผนวก

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อมูลเส้นทาง Feeder 81 เส้นทาง

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ระยะทาง ไป-กลับ (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ไป-กลับ (นาที/เที่ยว)	ระยะเวลาโดยสาร ขาเดียว (นาที)	ปีเปิด ให้บริการ	คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร Feeder (คน/วัน)	ความถี่การ ให้บริการ	จำนวนรถ ให้บริการ	รูปแบบการ ให้บริการ
1	วัดพระศรี มหาธาตุ	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ - ถนนเทพรักษ์	7.9	16	8	ปี พ.ศ. 2568	1,281	10 - 15 นาที	4 คัน	Fixed Route
2	สะพานใหม่ (1)	สถานีสะพานใหม่ - ถ.เทพรักษ์	5.3	12	6	ปี พ.ศ. 2568	1,057	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
3	สะพานใหม่ (2)	สถานีสะพานใหม่ - ถ.เพิ่มสิน	5.8	17	9	ปี พ.ศ. 2568	1,128	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
4	แยกคปอ.	สถานีแยกคปอ. - ถ.ลำลูกกา	10.2	12	6	ปี พ.ศ. 2568	1,331	10 - 15 นาที	5 คัน	Fixed Route
5	คูคต (1)	สถานีคูคต - ถ.สายไหม	7.1	15	8	ปี พ.ศ. 2568	1,075	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
6	คูคต (2)	สถานีคูคต - คลองสาม	16.6	30	15	ปี พ.ศ. 2568	1,202	10 - 15 นาที	6 คัน	Fixed Route
7	คลองสาม (1)	สถานีคลองสาม - ถ.สายไหม	8.4	16	8	ปี พ.ศ. 2572	985	10 - 15 นาที	4 คัน	Fixed Route
8	คลองสาม (2)	สถานีคลองสาม - ดรีมเวิลด์	18.6	39	20	ปี พ.ศ. 2572	850	10 - 15 นาที	5 คัน	Fixed Route
9	คลองห้า	สถานีคลองห้า - ถ.รังสิต นครนายก	20.0	30	15	ปี พ.ศ. 2572	903	10 - 15 นาที	5 คัน	Fixed Route
10	สนามเป้า	ตลาดสามเสนใน - ซอยพร้อมพรรณ	8.3	7	4	ปี พ.ศ. 2568	1,077	10 - 15 นาที	2 คัน	Fixed Route
11	สำโรง	ตลาดคลองเตย - ตลาดสำโรง	32.2	40	25	ปี พ.ศ. 2568	2,594	10 - 15 นาที	17 คัน	Fixed Route
12	บางจาก	สถานีบางจาก (สายสีเขียว สุขุมวิท) - สถานีสวนหลวง ร.9 (สายสีเหลือง)	29.4	68	34	ปี พ.ศ. 2568	1,560	10 - 15 นาที	14 คัน	Fixed Route
13	ยศเส	สะพานกษัตริย์ศึก - แยกยมราช	3.0	16	8	ปี พ.ศ. 2569	1,109	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
14	โชคชัย 4	ตลาดโชคชัย 4 - ตลาดจระเข้บัว	11.2	42	21	ปี พ.ศ. 2568	1,018	10 - 15 นาที	5 คัน	Fixed Route
15	ลาดพร้าว 71	ตลาดนัดจรัญญ - แยกช.20 มิถุนา	10.5	54	27	ปี พ.ศ. 2568	1,659	10 - 15 นาที	41 คัน	Fixed Route

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ระยะทาง ไป-กลับ (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ไป-กลับ (นาที/เที่ยว)	ระยะเวลาโดยสาร ขาเดียว (นาที)	ปีเปิด ให้บริการ	คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร Feeder (คน/วัน)	ความถี่การ ให้บริการ	จำนวนรถ ให้บริการ	รูปแบบการ ให้บริการ
16	การเคหะ	สถานีการเคหะ - ถ.โกสุมรวมใจ	6.0	17	8	ปี พ.ศ. 2568	1,045	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
17	ดอนเมือง (1)	สถานีดอนเมือง - ถ.ประชาธิปไตย	6.1	14	7	ปี พ.ศ. 2568	1,275	10 - 15 นาที	4 คัน	Fixed Route
18	ดอนเมือง (2)	สถานีดอนเมือง - สถานีแยกคปอ.	29.5	26	13	ปี พ.ศ. 2568	879	10 - 15 นาที	5 คัน	Fixed Route
19	วงเวียนใหญ่	วงเวียนใหญ่ - ท่าเรือคลองสาน	3.6	8	5	ปี พ.ศ. 2578	963	10 - 15 นาที	4 คัน	Fixed Route
20	รังสิต (1)	สถานีรังสิต - รัชโยธิน คลอง 7	42.2	120	60	ปี พ.ศ. 2568	924	10 - 15 นาที	9 คัน	Fixed Route
21	รังสิต (2)	สถานีรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต	38.9	130	65	ปี พ.ศ. 2568	2,174	10 - 15 นาที	23 คัน	Fixed Route
22	รังสิต (3)	สถานีรังสิต - สถานีแยกคปอ. (สายสีเขียว สุขุมวิท)	20.0	70	35	ปี พ.ศ. 2568	1,066	10 - 15 นาที	9 คัน	Fixed Route
23	รังสิต (4)	สถานีรังสิต - ห้างสรรพสินค้า ฟิวเจอร์ พาร์ค รังสิต	14.3	52	26	ปี พ.ศ. 2568	1,774	10 - 15 นาที	7 คัน	Fixed Route
24	บางบำหรุ (2)	สถานีบางบำหรุ - สถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพ (สายใต้ใหม่)	8.1	27	14	ปี พ.ศ. 2568	1,619	10 - 15 นาที	7 คัน	Fixed Route
25	วัชรพล	ตลาดออเงิน - ถ.รามอินทรา	16.6	52	34	ปี พ.ศ. 2568	1,169	10 - 15 นาที	8 คัน	Fixed Route
26	วงแหวนราม อินทรา และ นพรัตน์	รพ.นพรัตน์ราชธานี - ถ.ปทุมวันราม อินทรา - ศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์	9.3	33	17	ปี พ.ศ. 2568	1,101	10 - 15 นาที	6 คัน	Fixed Route
27	สุทธิสาร	ซอยอินทามะระ 11 - ซอยอากาศิรี	6.7	10	6	ปี พ.ศ. 2568	1,052	10 - 15 นาที	7 คัน	Fixed Route
28	คลองเตย	ตลาดคลองเตย - ท่าเรือสาธิตประดิษฐ์	16.8	30	19	ปี พ.ศ. 2568	1,842	10 - 15 นาที	8 คัน	Fixed Route
29	บางแค	ตลาดบางแค - ถ.พุทธมณฑลสาย 3 - ตลาดศาลายา	42.8	45	30	ปี พ.ศ. 2568	2,426	10 - 15 นาที	15 คัน	Fixed Route

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ระยะทาง ไป-กลับ (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ไป-กลับ (นาที/เที่ยว)	ระยะเวลาโดยสาร ขาเดียว (นาที)	ปีเปิด ให้บริการ	คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร Feeder (คน/วัน)	ความถี่การ ให้บริการ	จำนวนรถ ให้บริการ	รูปแบบการ ให้บริการ
30	คลองลำเจียก	ซอยแจ่มจันทร์ (สายสีน้ำตาล) - คริสตัล ดีไซน์ เซ็นเตอร์ (สถานีโยธินพัฒนา สาย สีเทา)	10.0	46	23	ปี พ.ศ. 2571	968	10 - 15 นาที	5 คัน	Fixed Route
31	เตาปูน (1)	สถานีเตาปูน - รัฐสภา	4.9	14	7	ปี พ.ศ. 2568	891	10 - 15 นาที	2 คัน	Fixed Route
32	เตาปูน (2)	สถานีเตาปูน - โรงเรียนโยธินบูรณะ	5.0	14	7	ปี พ.ศ. 2568	1,002	10 - 15 นาที	2 คัน	Fixed Route
33	วงศ์สว่าง	สถานีวงศ์สว่าง - ถ.พิบูลสงคราม	9.8	14	7	ปี พ.ศ. 2568	1,094	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
34	บางกระสอ (1)	สถานีบางกระสอ - ถ.นนทบุรี	7.3	16	8	ปี พ.ศ. 2568	1,161	10 - 15 นาที	4 คัน	Fixed Route
35	บางกระสอ (2)	สถานีบางกระสอ - ถ.เรวัติ	5.6	11	6	ปี พ.ศ. 2568	967	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
36	พระประแดง	สวนธนบุรีรมย์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี	10.0	18	11	ปี พ.ศ. 2570	869	10 - 15 นาที	3 คัน	Fixed Route
37	ราชปรารภ	แยกกมก่ก่สัน - ซอยรัชฎาภิเศก	1.4	7	5	ปี พ.ศ. 2568	285	10 - 15 นาที	1 คัน	On Demand
38	เสนานิคม	สถานีเสนานิคม - ซอยพหลโยธิน 35	3.6	10	5	ปี พ.ศ. 2568	461	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand
39	รัชโยธิน	สถานีรัชโยธิน - ถ.เสนานิคม	4.6	15	8	ปี พ.ศ. 2568	751	10 - 15 นาที	6 คัน	On Demand
40	เสนานิคม	ถ.พหลโยธิน - ซอยเสนานิคม2	3.6	10	5	ปี พ.ศ. 2568	499	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand
41	อารีย์	วงกลมกระทรวงการคลัง - ซอยอารีย์ สัมพันธ์	3.7	24	15	ปี พ.ศ. 2568	597	10 - 15 นาที	6 คัน	On Demand
42	อ่อนนุช	สุขุมวิท - ซอยศิริพงษ์	1.7	5	3	ปี พ.ศ. 2568	323	10 - 15 นาที	1 คัน	On Demand
43	พร้อมพงษ์	สถานีพร้อมพงษ์ (สายสีเขียว สุขุมวิท) - สถานีเพชรบุรี (สายสีน้ำเงิน)	7.4	48	24	ปี พ.ศ. 2568	702	10 - 15 นาที	12 คัน	On Demand
44	ตลาดพลู	วัดบางสะแกนอก - วัดบางสะแกใน	1.3	5	3	ปี พ.ศ. 2568	459	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ระยะทาง ไป-กลับ (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ไป-กลับ (นาที/เที่ยว)	ระยะเวลาโดยสาร ขาเดียว (นาที)	ปีเปิด ให้บริการ	คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร Feeder (คน/วัน)	ความถี่การ ให้บริการ	จำนวนรถ ให้บริการ	รูปแบบการ ให้บริการ
45	ลุมพินี	คลองเตย - ซอยอรรถการประสิทธิ์	2.2	14	10	ปี พ.ศ. 2568	280	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand
46	ภาวนา (1)	ซอยสบายใจ - ซอยลาดพร้าว 48	3.9	10	6	ปี พ.ศ. 2568	561	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand
47	ภาวนา (2)	ซอยภาวนา - วัดใหม่เสนานิคม	6.3	15	10	ปี พ.ศ. 2568	792	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
48	ลาดพร้าว 71	ซอยลาดพร้าว 86 - ร.ร.บดินทรเดชา	4.9	15	9	ปี พ.ศ. 2568	532	10 - 15 นาที	4 คัน	On Demand
49	มหาดไทย	ซอยลาดพร้าว 112 - ร.ร.บดินทรเดชา	4.4	8	5	ปี พ.ศ. 2568	456	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand
50	จันทร์เกษม	สถานีจันทร์เกษม - แยกลาดพร้าววังหิน 61	3.4	6	3	ปี พ.ศ. 2568	419	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand
51	ลาดพร้าว 83	ปากซอยลาดพร้าว 87 - ห้างฯ อิมพีเรียล เวิร์ด ลาดพร้าว	3.1	15	8	ปี พ.ศ. 2568	559	10 - 15 นาที	4 คัน	On Demand
52	ทุ่งสองห้อง (1)	สถานีทุ่งสองห้อง - มหาวิทยาลัยธุรกิจ บัณฑิตย	7.1	15	8	ปี พ.ศ. 2568	495	10 - 15 นาที	4 คัน	On Demand
53	ทุ่งสองห้อง (2)	สถานีทุ่งสองห้อง - บางบัว	5.5	18	9	ปี พ.ศ. 2568	533	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
54	ทุ่งสองห้อง (3)	สถานีทุ่งสองห้อง - ศูนย์ราชการแจ้ง วัฒนะ	8.4	14	7	ปี พ.ศ. 2568	543	10 - 15 นาที	4 คัน	On Demand
55	หลักสี่	สถานีหลักสี่ - ถ.พืงคนคร	11.2	33	17	ปี พ.ศ. 2568	736	10 - 15 นาที	10 คัน	On Demand
56	หลักหก (1)	สถานีหลักหก - ร.ร.สาธิตแห่ง มหาวิทยาลัยรังสิต	5.6	16	8	ปี พ.ศ. 2568	233	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand
57	หลักหก (2)	สถานีหลักหก - พหลโยธิน 87 (ถ.วิภาวดี รังสิต)	4.5	10	5	ปี พ.ศ. 2568	359	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand
58	จตุจักร	สถานีจตุจักร - สถานีหมอชิต	7.0	15	8	ปี พ.ศ. 2568	541	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
59	หลักสี่	วัดหลักสี่ - หมู่บ้านชวนชื่น	5.4	20	12	ปี พ.ศ. 2568	390	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ระยะทาง ไป-กลับ (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ไป-กลับ (นาที/เที่ยว)	ระยะเวลาโดยสาร ขาเดียว (นาที)	ปีเปิด ให้บริการ	คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร Feeder (คน/วัน)	ความถี่การ ให้บริการ	จำนวนรถ ให้บริการ	รูปแบบการ ให้บริการ
60	หลักหก	สถานีหลักหก - ตลาดสี่มุมเมือง	6.7	30	15	ปี พ.ศ. 2568	465	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
61	ตลิ่งชัน	สถานีตลิ่งชัน - สถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพ (ถ.บรมราชชนนี)	8.4	28	14	ปี พ.ศ. 2568	432	10 - 15 นาที	7 คัน	On Demand
62	บางบำหรุ (1)	สถานีบางบำหรุ - มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์	14.5	32	16	ปี พ.ศ. 2568	594	10 - 15 นาที	9 คัน	On Demand
63	ลาดปลาเค้า	ถ.รามอินทรา - หมู่บ้านอนันต์สุขสันต์	9.0	20	12	ปี พ.ศ. 2568	550	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
64	รามอินทรา กม.6	ปากซอยรามอินทรา 40 - ถ.นวลจันทร์	4.3	14	7	ปี พ.ศ. 2568	594	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
65	ห้วยขวาง (2)	ห้วยขวาง - ซอยนาทอง	2.9	10	6	ปี พ.ศ. 2568	712	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand
66	บางซื่อ	สถานีบางซื่อ - ถ.ประชาชื่น 4 แยก 1	3.0	16	8	ปี พ.ศ. 2568	788	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
67	ศูนย์การประชุม แห่งชาติสิริกิติ์	สถานีศูนย์ฯสิริกิติ์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี พระราม 4	3.1	18	9	ปี พ.ศ. 2568	633	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
68	งามวงศ์วาน 18	ศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน - ชุมชนประชานิเวศน์ 3	2.3	13	7	ปี พ.ศ. 2571	396	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand
69	แยกติวานนท์ (1)	สถานีแยกติวานนท์ - ถ.พิบูลสงคราม	6.5	14	7	ปี พ.ศ. 2568	788	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
70	แยกติวานนท์ (2)	สถานีแยกติวานนท์ - ทำนายนนทบุรี	6.0	20	10	ปี พ.ศ. 2568	761	10 - 15 นาที	6 คัน	On Demand
71	กระทรวง สาธารณสุข (1)	สถานีกระทรวงสาธารณสุข - กระทรวง สาธารณสุข	4.7	10	5	ปี พ.ศ. 2568	712	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
72	กระทรวง สาธารณสุข (2)	สถานีกระทรวงสาธารณสุข - วิทยาลัย บรมราชธานี จ.นนทบุรี	5.3	14	7	ปี พ.ศ. 2568	501	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand
73	สะพานพระนั่ง เกล้า	สถานีพระนั่งเกล้า - ถ.เรวดี	4.7	9	5	ปี พ.ศ. 2568	703	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ระยะทาง ไป-กลับ (กิโลเมตร)	ระยะเวลา ไป-กลับ (นาที/เที่ยว)	ระยะเวลาโดยสาร ขาเดียว (นาที)	ปีเปิด ให้บริการ	คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร Feeder (คน/วัน)	ความถี่การ ให้บริการ	จำนวนรถ ให้บริการ	รูปแบบการ ให้บริการ
74	ตลาดบางใหญ่ (1)	สถานีตลาดบางใหญ่ - หมู่บ้านบางใหญ่ จิตต์	5.6	15	8	ปี พ.ศ. 2568	765	10 - 15 นาที	6 คัน	On Demand
75	ตลาดบางใหญ่ (2)	สถานีตลาดบางใหญ่ - ถ.โยธาธิการ นนทบุรี	5.9	15	8	ปี พ.ศ. 2568	687	10 - 15 นาที	6 คัน	On Demand
76	คลองบางไผ่	สถานีคลองบางไผ่ - หมู่บ้านบ้านบัวทอง	5.2	15	8	ปี พ.ศ. 2568	581	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
77	ม.รามคำแหง	ซอยรามคำแหง 53 - ร.ร.บดินทรเดชา	3.6	8	5	ปี พ.ศ. 2569	579	10 - 15 นาที	3 คัน	On Demand
78	แยกลำสาฬะ	หมู่บ้านเอื้ออาทรหัวหมาก - หมู่บ้านสวน สน	3.7	7	4	ปี พ.ศ. 2569	342	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand
79	แยกร่มเกล้า	มีนบุรี - หมู่บ้านทองสงวน	16.5	25	17	ปี พ.ศ. 2569	645	10 - 15 นาที	8 คัน	On Demand
80	วัดพระราม 9	ถ.พระราม 9 ซอย 26 - ถ.เพชรบุรี	4.5	22	11	ปี พ.ศ. 2569	469	10 - 15 นาที	5 คัน	On Demand
81	มีนพัฒนา	สถานีมีนพัฒนา - ซ.รามคำแหง 166 แยก 14	2.0	10	5	ปี พ.ศ. 2569	281	10 - 15 นาที	2 คัน	On Demand

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ข้อมูลของเส้นทาง Feeder ทั้ง 81 เส้นทาง นำมาวิเคราะห์ด้านการเงินเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการผลักดันไปสู่การปฏิบัติต่อไป โดยสมมติฐานในการคำนวณทางการเงินของเส้นทาง feeder ประกอบด้วย

- 1) การกำหนดกรณีวิเคราะห์ เป็น การแบ่งสัดส่วนผู้โดยสารมาจากมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จำนวน 50 %
- 2) อัตราเงินเฟ้อ ใช้สำหรับการปรับราคา และค่าใช้จ่าย เช่น ค่าซ่อมบำรุง โดยปรับเพื่อให้สอดคล้องกับระดับราคาที่เกิดการณ์ไว้ในอนาคต
- 3) อัตราคิดลด เท่ากับ 5% เป็นเกณฑ์ของการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการทางด้านการเงิน กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- 4) ค่าลงทุนเริ่มต้น ประกอบด้วยค่ารถ ดังนี้

4.1) รถสองแถว ECO ขนาด 11 ที่นั่ง ราคา 9 แสนบาท

4.2) รถมินิบัส EV ขนาด 20 ที่นั่ง ราคา 3.3 ล้านบาท

4.3) รถบัส EV ขนาด 38 ที่นั่ง ราคา 7 ล้านบาท เป็นราคาจากบริษัท สกูลูชี อินโนเวชัน จำกัด

- 5) ค่าใช้จ่ายในช่วงการเปิดให้บริการ โดยแบ่งเป็น

5.1) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับบุคลากร ได้แก่

- พนักงานขับรถ คิด 2 กะ ขับคนละไม่เกิน 8 ชม. โดยกำหนดให้เงินเดือนเท่ากับ 20,000 บาท มีการปรับขึ้นปีละ 2% โดยกำหนดเพดานเงินเดือนไม่เกิน 25,000 บาท

- พนักงานส่วนกลาง มีหน้าที่คอยดูแลการประสานงาน และงานเอกสารที่เกี่ยวข้อง กำหนดให้มีพนักงาน 2 กะ กะละไม่เกิน 8 ชม. โดยเงินเดือนเริ่มต้น 12,000 บาท เป็นเรตอัตราจ้าง ปวส. และมีการปรับขึ้น 2 % ทุกปี (เพดานไม่เกิน 20,000 บาท)

5.2) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ

- ค่าใช้จ่ายประจำปี เพื่อให้ยานพาหนะสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงควรตรวจเช็คสภาพอยู่เสมอ ทั้งนี้ รถที่นำมาใช้เป็น รถพลังงานไฟฟ้า EV จึงมีค่าบำรุงรักษาที่ค่อนข้างต่ำกว่ารถพลังงานสันดาป โดยจากการสอบถามบริษัท สกูลูชี อินโนเวชัน จำกัด ที่เป็นผู้จัดจำหน่าย โดยทั่วไปค่าบำรุงรักษาของยานพาหนะจะตกประมาณ

เกือบ 1 % ของมูลค่ารถ/ปี และเมื่อรวมค่าภาษียานพาหนะ ค่าประกันแล้ว จึงคิดเป็นราคา
เหมาะสมที่ 1% ของมูลค่ายานพาหนะ/ปี

- ค่าเปลี่ยนแบตเตอรี่ การสอบถามบริษัทผู้จำหน่าย มีการแนะนำให้เปลี่ยนเมื่อมี
การใช้ไปแล้วประมาณ 8 ปี

- จึงนำมาตั้งเป็นสมมติฐานระยะเวลาในการเปลี่ยน และยานพาหนะ EV เหล่านี้
ส่วนประกอบที่แพงที่สุด คือ แบตเตอรี่

- ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 60-80% ขึ้นอยู่กับประเภทรถ จึงสรุปราคาแบตเตอรี่อยู่ที่
ประมาณ 70% ของมูลค่ายานพาหนะ

- ค่าพลังงาน โดยทั่วไปยานพาหนะที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามีอัตราการสิ้นเปลืองอยู่ในช่วง
0.75-1 บาท/กม. ขึ้นอยู่กับค่าไฟ และสภาพแบตเตอรี่ในเวลานั้น ๆ ซึ่งในการคำนวณ
จึงประมาณการค่าเชื้อเพลิงเฉลี่ยที่ 0.85 บาท/กม.

6) ค่าโดยสาร มีการกำหนด 2 อัตราตามประเภทยานพาหนะ คือ

- 10 บาทตลอดสาย สำหรับยานพาหนะประเภทสองแถว ECO

- 15 บาทตลอดสาย สำหรับยานพาหนะประเภทมินิบัส EV และรถบัส EV เนื่องจาก
มีระยะทางวิ่งที่ไกลกว่า และตัวรถมีมูลค่าการลงทุนมากกว่า

ข้อมูลของเส้นทาง Feeder ทั้ง 81 เส้นทาง นำมาวิเคราะห์ด้านการเงินเบื้องต้น มีผลการวิเคราะห์
ความเหมาะสมทางการเงิน มีสถานีรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพในการลงทุนระบบเชื่อมต่อในระยะแรก ทั้งหมด
14 เส้นทาง แสดงในตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 Feeder 14 เส้นทางที่มีศักยภาพในการลงทุนระบบเชื่อมต่อในการผลักดันดำเนินการระยะแรก

ลำดับ	เส้นทางที่/สถานี	สถานีเชื่อมต่อ	รูปแบบ	FIRR	Payback Period (ปี)	ปีแนะนำในการผลักดันแผน	จำนวนรถที่ใช้ (คัน)	ประเภทรถ	รายได้ปีแรก (ล้านบาท)	ระยะทาง ไป-กลับ (กม.)
1	10. สถานีสนามเป้า	สถานีสนามเป้า (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีดินแดง (สีส้ม)	Fixed Route	57%	2	2568	2	รถมินิบัส EV	5.9	8.3
2	32. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 2)	สถานีเตาปูน (สีน้ำเงิน และสีม่วง) สถานีบางโพ (สีน้ำเงิน) สถานีรัฐสภา (สีม่วง)	Fixed Route	54%	2	2568	2	รถมินิบัส EV	5.5	5
3	31. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 1)	สถานีเตาปูน (สีน้ำเงิน และสีม่วง) สถานีบางโพ (สีน้ำเงิน) สถานีรัฐสภา (สีม่วง)	Fixed Route	44%	3	2568	2	รถมินิบัส EV	4.9	4.9
4	13. สถานียศเส	สถานียศเส (สีเขียว สีลม) สถานียศเส (สีแดง) สถานียมราช (สีส้ม)	Fixed Route	34%	3	2569	3	รถมินิบัส EV	6.1	3
5	3. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 2)	สถานีสะพานใหม่ (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	33%	1	2568	3	รถมินิบัส EV	6.2	5.8
6	2. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 1)	สถานีสะพานใหม่ (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	29%	1	2568	3	รถมินิบัส EV	5.8	5.3
7	5. สถานีคูคต (เส้นทางที่ 1)	สถานีคูคต (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	28%	1	2568	3	รถมินิบัส EV	5.9	7.1
8	16. สถานีการเคหะ	สถานีการเคหะ (สีแดง เหนือ-ใต้)	Fixed Route	27%	3	2568	3	รถมินิบัส EV	5.7	6
9	33. สถานีวงศ์สว่าง	สถานีวงศ์สว่าง (สีม่วง) สถานีสะพานพระราม 6 (สีแดง ตะวันออก-ตะวันตก)	Fixed Route	27%	3	2568	3	รถมินิบัส EV	6	9.8
10	17. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 1)	สถานีดอนเมือง (สีแดง เหนือ-ใต้)	Fixed Route	23%	4	2568	4	รถมินิบัส EV	7	6.1
11	35. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 2)	สถานีบางกระสอ (สีม่วง) สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 (สีม่วง) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี (สีม่วง)	Fixed Route	22%	4	2568	3	รถมินิบัส EV	5.3	5.6
12	1. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (สีเขียว สุขุมวิท และสีชมพู) สถานีรามอินทรา 3 (สีชมพู) สถานีสายหยุด (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีพหลโยธิน 59 (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	21%	2	2568	4	รถมินิบัส EV	7	7.9
13	34. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 1)	สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 (สีม่วง) สถานีบางกระสอ (สีม่วง)	Fixed Route	15%	5	2568	4	รถมินิบัส EV	6.4	7.3
14	44. สถานีตลาดพลู	สถานตลาดพลู (สีเขียว สีลม)	On Demand	10%	1	2568	2	สองแถว ECO	1.7	1.3

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

ตารางที่ 4-3 เส้นทาง Feeder ที่ดำเนินการในระยะถัดไป

ลำดับ	เส้นทางที่/สถานี	สถานีเชื่อมต่อ	รูปแบบ	FIRR	ปีแนะนำในการ ผลักดันแผน	จำนวนรถ (คัน)	ประเภทรถ	รายได้ปีแรก (ลบ.)	ระยะทาง ไป-กลับ (กม.)
15	19. สถานีวงเวียนใหญ่	สถานีวงเวียนใหญ่ (สีแดง) สถานีคลองสาน (สีทอง)	Fixed Route	7%	2578	4	สองแถว ECO	3.5	3.6
16	36. สถานีพระประแดง	สถานีพระประแดง (สีม่วง)	Fixed Route	7%	2570	3	มินิบัส EV	4.8	10.0
17	4. สถานีแยกคปอ.	สถานีแยกคปอ. (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	4%	2568	5	มินิบัส EV	7.3	10.2
18	6. สถานีคูคต (เส้นทางที่ 2)	สถานีคูคต (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	-6%	2568	6	มินิบัส EV	6.6	16.6
19	24. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 2)	สถานีบางบำหรุ (สีแดง บางซื่อ-ตลิ่งชัน) สถานีบางยี่ขัน (สีน้ำเงิน) สถานีสิรินธร (สีน้ำเงิน)	On Demand	-6%	2568	7	มินิบัส EV	8.9	8.1
20	7. สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ 1)	สถานีคลองสาม (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	-6%	2572	4	มินิบัส EV	5.4	8.4
21	42. สถานีอ่อนนุช	สถานีอ่อนนุช (สายสีเขียว สุขุมวิท)	On Demand	-22%	2568	1	สองแถว ECO	1.2	1.7
22	37. สถานีราชปรารภ	สถานีราชปรารภ (สาย ARL)	On Demand	-30%	2568	1	สองแถว ECO	1.0	1.4
23	65. สถานีห้วยขวาง (เส้นทางที่ 2)	สถานีห้วยขวาง (สีน้ำเงิน)	On Demand	-38%	2568	3	สองแถว ECO	2.6	2.9
24	49. สถานีมหาดไทย	สถานีมหาดไทย (สายสีเหลือง)	On Demand	-45%	2568	2	สองแถว ECO	1.7	4.4
25	50. สถานีจันทรมุข**ต่อขยาย เส้นทางรถปัจจุบัน	สถานีจันทรมุข (สายสีเหลือง)	On Demand	-53%	2568	2	สองแถว ECO	1.5	3.4
26	77. สถานี ม.รามคำแหง	สถานี ม.รามคำแหง (สีส้ม)	On Demand	-69%	2569	3	สองแถว ECO	2.1	3.6
27	46. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 1)	สถานีภาวนา (สายสีเหลือง)	On Demand	-77%	2568	3	สองแถว ECO	2.0	3.9
28	57. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 2)	สถานีหลักหก (สายสีแดง เหนือ-ใต้)	On Demand	-85%	2568	2	สองแถว ECO	1.3	4.5
29	78. สถานีแยกลำสาละ	สถานีแยกลำสาละ (สีส้ม)	On Demand	-93%	2569	2	สองแถว ECO	1.2	3.7
30	40. สถานีเสนานิคม (เส้นทางที่ 2)	สถานีเสนานิคม (สายสีเขียว สุขุมวิท)	On Demand	-100%	2568	3	สองแถว ECO	1.8	3.6
31	81. สถานีมีนพัฒนา	สถานีมีนพัฒนา (สีส้ม)	On Demand	-108%	2569	2	สองแถว ECO	1.0	2.0
32	45. สถานีลุมพินี	สถานีลุมพินี (สายสีเทา)	On Demand	-116%	2568	2	สองแถว ECO	1.0	2.2
33	38. สถานีเสนานิคม (เส้นทางที่ 1)	สถานีเสนานิคม (สายสีเขียว สุขุมวิท)	On Demand	-124%	2568	3	สองแถว ECO	1.7	3.6
34	66. สถานีบางซื่อ **ต่อขยาย เส้นทางรถปัจจุบัน	สถานีบางซื่อ (สีน้ำเงิน)	On Demand	-132%	2568	5	สองแถว ECO	2.9	3.0
35	14. สถานีโชคชัย 4	สถานีโชคชัย 4 (สายสีเหลือง)	Fixed Route	-140%	2568	5	มินิบัส EV	5.6	11.2
36	68. สถานีงามวงศ์วาน 18	สถานีงามวงศ์วาน 18 (สายสีน้ำตาล)	On Demand	-147%	2571	3	สองแถว ECO	1.4	2.3

ลำดับ	เส้นทางที่/สถานี	สถานีเชื่อมต่อ	รูปแบบ	FIRR	ปีแนะนำในการ ผลักดันแผน	จำนวนรถ (คัน)	ประเภทรถ	รายได้ปีแรก (ลบ.)	ระยะทาง ไป-กลับ (กม.)
37	28. สถานีคลองเตย	สถานีคลองเตย (สีน้ำเงิน) สถานีสารุประดิษฐ์ (สีเทา)	Fixed Route	-155%	2568	8	มินิบัส EV	10.1	16.8
38	72. สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ 2)	สถานีกระทรวงสาธารณสุข (สีม่วง)	On Demand	-163%	2568	3	สองแถว ECO	1.8	5.3
39	30. สถานีคลองลำเจียก	สถานีคลองลำเจียก (สีน้ำตาล) สถานีโยธินพัฒนา (สีเทา)	Fixed Route	-171%	2571	5	มินิบัส EV	5.3	10.0
40	51. สถานีลาดพร้าว 83	สถานีลาดพร้าว 83 (สายสีเหลือง)	On Demand	-179%	2568	4	สองแถว ECO	2.0	3.1
41	47. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 2)	สถานีภาวนา (สายสีเหลือง)	On Demand	-187%	2568	5	สองแถว ECO	2.9	6.3
42	26. สถานีวงแหวนรามอินทรา และ สถานีพนรัตน์	สถานีวงแหวนรามอินทรา (สีชมพู) สถานีพนรัตน์ (สีชมพู)	Fixed Route	-194%	2568	6	มินิบัส EV	6.0	9.3
43	60. สถานีหลักหก	สถานีหลักหก (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต)	On Demand	-202%	2568	2	สองแถว ECO	0.8	5.6
44	59. สถานีหลักสี่	สถานีหลักสี่ (สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต)	On Demand	-210%	2568	3	สองแถว ECO	1.4	5.4
45	48. สถานีลาดพร้าว 71	สถานีลาดพร้าว 71 (สายสีเหลือง) สถานีลาดพร้าว 71 (สายสีเทา)	Fixed Route	-218%	2568	4	สองแถว ECO	1.9	4.9
46	67. สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติ สิริกิติ์	สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ (สีน้ำเงิน) สถานีพระราม 4 (สีเทา) สถานีเกษมราษฎร์ (สีเทา)	On Demand	-226%	2568	5	สองแถว ECO	2.3	3.1
47	69. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 1)	สถานีติวานนท์ (สีม่วง)	On Demand	-234%	2568	5	สองแถว ECO	2.9	6.5
48	71. สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ 1)	สถานีกระทรวงสาธารณสุข (สีม่วง)	On Demand	-242%	2568	5	สองแถว ECO	2.6	4.7
49	73. สถานีสะพานพระนั่งเกล้า	สถานีสะพานพระนั่งเกล้า (สีม่วง)	On Demand	-249%	2568	5	สองแถว ECO	2.6	4.7
50	27. สถานีสุทธิสาร	สถานีสุทธิสาร (สีน้ำเงิน)	Fixed Route	-257%	2568	7	สองแถว ECO	3.8	6.7
51	52. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 1)	สถานีทุ่งสองห้อง (สายสีแดง เหนือ-ใต้)	On Demand	-265%	2568	4	สองแถว ECO	1.8	7.1
52	9. สถานีคลองห้า	สถานีคลองห้า (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	-273%	2572	5	มินิบัส EV	4.9	20.0
53	23. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 4)	สถานีรังสิต (สีแดง บางซื่อ-รังสิต)	On Demand	-281%	2568	7	บัส EV	9.7	14.3
54	8. สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ 2)	สถานีคลองสาม (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	-289%	2572	5	มินิบัส EV	4.7	18.6
55	54. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 3)	สถานีทุ่งสองห้อง (สีแดง เหนือ-ใต้)	On Demand	-296%	2568	4	สองแถว ECO	2.0	8.4
56	39. สถานีรัชโยธิน	สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีเม.เกษตรศาสตร์ (สีน้ำตาล)	On Demand	-304%	2568	6	สองแถว ECO	2.7	4.6
57	64. สถานีรามอินทรา กม.6	สถานีรามอินทรา กม.6 (สายสีชมพู)	On Demand	-312%	2568	5	สองแถว ECO	2.2	4.3

ลำดับ	เส้นทาง/สถานี	สถานีเชื่อมต่อ	รูปแบบ	FIRR	ปีแนะนำในการ ผลักดันแผน	จำนวนรถ (คัน)	ประเภทรถ	รายได้ปีแรก (ลบ.)	ระยะทาง ไป-กลับ (กม.)
58	74. สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ 1)	สถานีตลาดบางใหญ่ (สีม่วง)	On Demand	-320%	2568	6	สองแถว ECO	2.8	5.6
59	70. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 2)	สถานีติวานนท์ (สีม่วง)	On Demand	-328%	2568	6	สองแถว ECO	2.8	6.0
60	76. สถานีคลองบางไผ่	สถานีคลองบางไผ่ (สีม่วง)	On Demand	-336%	2568	5	สองแถว ECO	2.1	5.2
61	41. สถานีอารีย์	สถานีอารีย์ (สายสีเขียว สุขุมวิท)	On Demand	-343%	2568	6	สองแถว ECO	2.2	3.7
62	18. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 2)	สถานีดอนเมือง (สีแดง เหนือ-ใต้) สถานีแยกคปอ. (สีเขียว สุขุมวิท)	Fixed Route	-351%	2568	5	มินิบัส EV	4.8	29.5
63	80. สถานีวัดพระราม 9	สถานีวัดพระราม 9 (สีส้ม)	On Demand	-359%	2569	5	สองแถว ECO	1.7	4.5
64	75. สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ 2)	สถานีตลาดบางใหญ่ (สีม่วง)	On Demand	-367%	2568	6	สองแถว ECO	2.5	5.9
65	25. สถานีวัชรพล	สถานีวัชรพล (สายสีชมพู)	Fixed Route	-375%	2568	8	มินิบัส EV	6.4	16.6
66	53. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 2)	สถานีทุ่งสองห้อง (สายสีแดง เหนือ-ใต้) สถานีบางบัว (สายสีเขียว สุขุมวิท)	On Demand	-383%	2568	5	สองแถว ECO	1.9	5.5
67	58. สถานีจตุจักร	สถานีจตุจักร (สายสีแดง เหนือ-ใต้) สถานีหมอชิต (สายสีเขียว สุขุมวิท) สถานีสวนจตุจักร (สายสีน้ำเงิน) สถานีกำแพงเพชร (สายสีน้ำเงิน)	On Demand	-391%	2568	5	สองแถว ECO	2.0	7.0
68	60. สถานีหลักหก	สถานีหลักหก (สายสีแดง เหนือ-ใต้)	On Demand	-398%	2568	5	สองแถว ECO	1.7	6.7
69	63. สถานีลาดปลาเค้า	สถานีลาดปลาเค้า (สายสีชมพู)	On Demand	-406%	2568	5	สองแถว ECO	2.0	9.0
70	22. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 3)	สถานีรังสิต (สีแดง เหนือ-ใต้) สถานีแยกคปอ. (สีเขียว สุขุมวิท)	On Demand	-414%	2568	9	มินิบัส EV	5.8	20.0
71	11. สถานีสำโรง	สถานีสำโรง (สายสีเขียว สุขุมวิท) สถานีสำโรง (สายสีเหลือง)	Fixed Route	-422%	2568	17	มินิบัส EV	14.2	32.2
72	12. สถานีบางจาก	สถานีบางจาก (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีสวนหลวง ร. 9 (สีเหลือง)	Fixed Route	-430%	2568	14	มินิบัส EV	8.5	29.4
73	61. สถานีตลิ่งชัน	สถานีตลิ่งชัน (สายสีแดง ตะวันออก-ตะวันตก)	On Demand	-438%	2568	7	สองแถว ECO	1.6	8.4
74	59. สถานีหลักสี่	สถานีหลักสี่ (สายสีแดง เหนือ-ใต้)	On Demand	-445%	2568	10	สองแถว ECO	2.7	11.2
75	79. สถานีแยกร่มเกล้า	สถานีแยกร่มเกล้า (สีส้ม)	On Demand	-453%	2569	8	สองแถว ECO	2.4	16.5

ลำดับ	เส้นทางที่/สถานี	สถานีเชื่อมต่อ	รูปแบบ	FIRR	ปีแนะนำในการ ผลักดันแผน	จำนวนรถ (คัน)	ประเภทรถ	รายได้ปีแรก (ลบ.)	ระยะทาง ไป-กลับ (กม.)
76	29. สถานีบางแค	สถานีบางแค (สีน้ำเงิน) สถานีหลักสอง (สีน้ำเงิน) สถานีทวีวัฒนา (สีน้ำเงิน) สถานีศาลายา (สีแดง ตะวันออก-ตะวันตก)	Fixed Route	-461%	2568	15	บัส EV	13.3	42.8
77	43. สถานีพร้อมพงษ์	สถานีพร้อมพงษ์ (สายสีเขียว สุขุมวิท)	On Demand	-469%	2568	12	สองแถว ECO	2.6	7.4
78	62. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 1) **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจัย...	สถานีบางบำหรุ (สีแดง ตะวันออก-ตะวันตก)	Fixed Route	-477%	2568	9	สองแถว ECO	2.2	14.5
79	20. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 1)	สถานีรังสิต (สีแดง เหนือ-ใต้)	Fixed Route	-485%	2568	9	บัส EV	5.1	42.2
80	21. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 2)	สถานีรังสิต (สีแดง เหนือ-ใต้)	Fixed Route	-492%	2568	23	บัส EV	11.9	38.9
81	15. สถานีลาดพร้าว 71	สถานีลาดพร้าว 71 (สายสีเหลือง)	On Demand	-500%	2568	41	มินิบัส EV	9.1	10.5

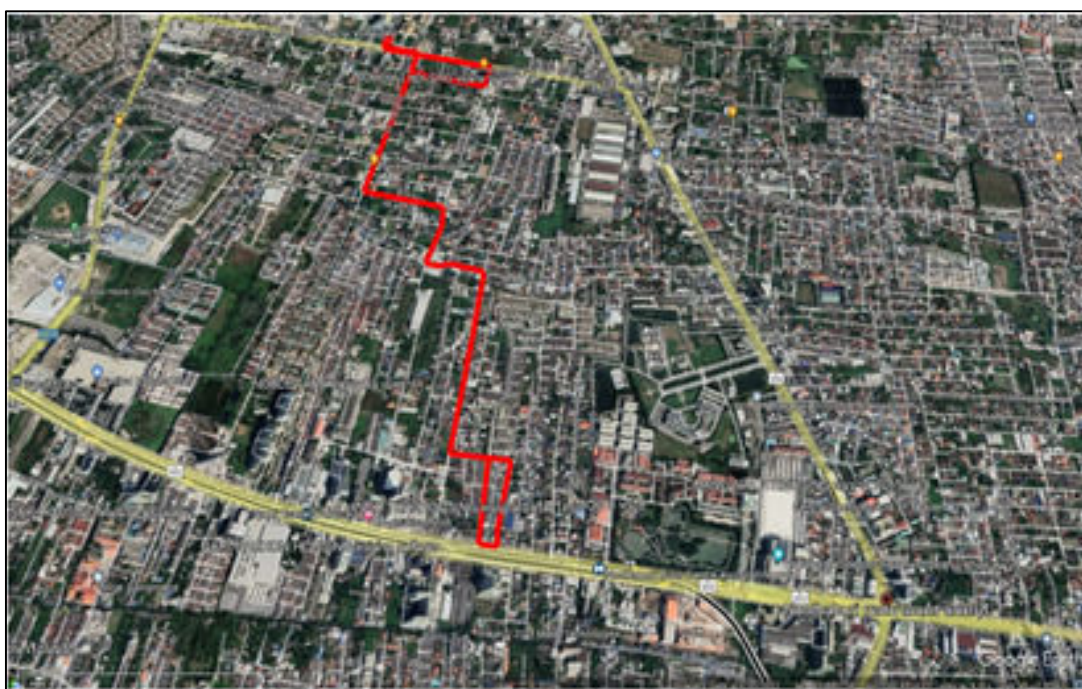
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

5. แผนงาน/โครงการด้านการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวก

5.1 การจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรองตามข้อเสนอของ (Asiam Development Bank : ADB) (Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และ ADB ร่วมกันศึกษา Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project ได้ข้อเสนอเส้นทาง Feeder เร่งด่วน ใน 4 เส้นทาง ดังนี้

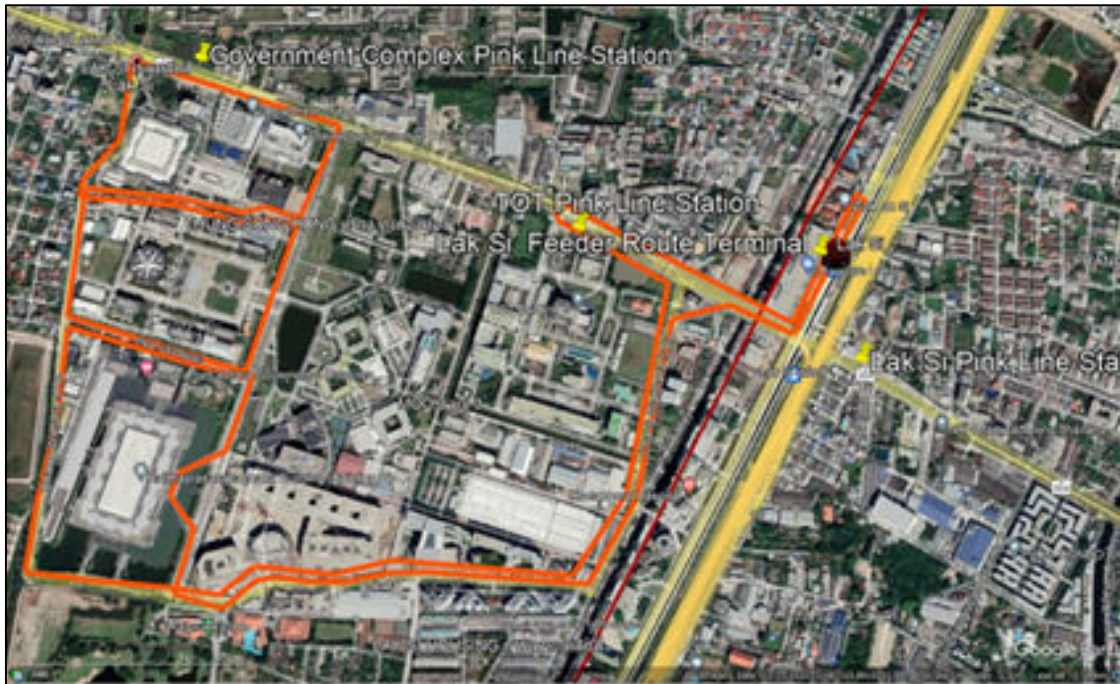
- 1) เส้นทาง NCC1A จากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีถึงสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล



ที่มา : Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project (ADB)

รูปที่ 5-1 เส้นทาง NCC1A จากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีถึงสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล

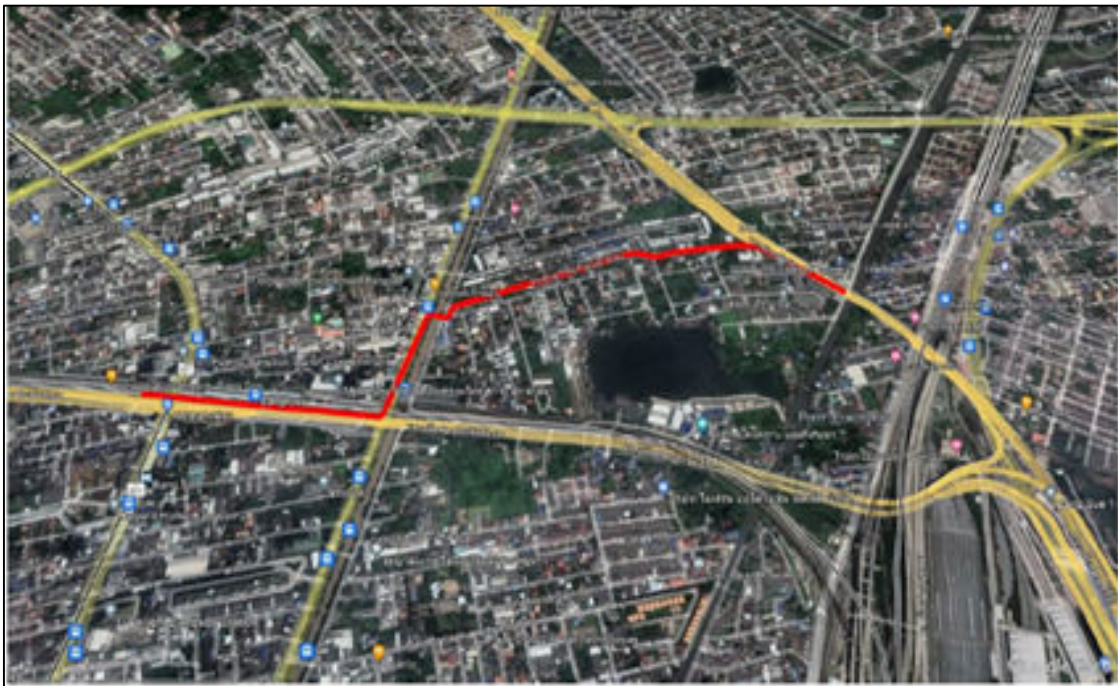
2) เส้นทาง LS3 จากสถานีหลักสี่ถึงสถานีศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ (ผ่านสถาบันวิจัยจุฬาภรณ์)



ที่มา : Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project (ADB)

รูปที่ 5-2 เส้นทาง LS3 จากสถานีหลักสี่ถึงสถานีศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ (ผ่านสถาบันวิจัยจุฬาภรณ์)

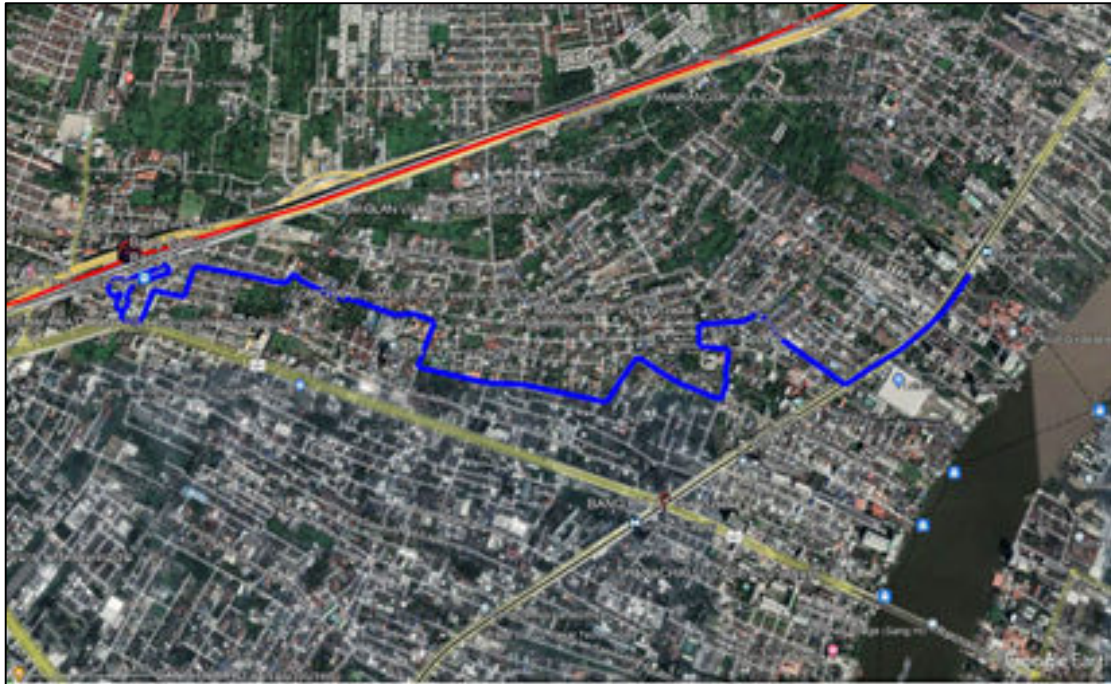
3) เส้นทาง BS3 จากบางซื่อ (ฝั่งตลาด) ถึง อาคารรีเจ้นท์โฮม 6 ประชาชื่น



ที่มา : Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project (ADB)

รูปที่ 5-3 เส้นทาง BS3 จากบางซื่อ (ฝั่งตลาด) ถึง อาคารรีเจ้นท์โฮม 6 ประชาชื่น

4) เส้นทาง BP2 จากสถานีบางพลัดถึงสถานีบางบำหรุ (ผ่าน ซอยจรัญสนิทวงศ์ 75)



ที่มา : Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project (ADB)

รูปที่ 5-4 เส้นทาง BP2 จากสถานีบางพลัดถึงสถานีบางบำหรุ (ผ่าน ซอยจรัญสนิทวงศ์ 75)

5.2 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามข้อเสนอของ ADB

นอกจากข้อเสนอเส้นทาง Feeder เร่งด่วนใน 4 เส้นทางข้างต้นนั้น ผลการศึกษายังได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของสถานีรังสิต และสถานีหลักสี่ ดังนี้

1) สถานีรังสิต ประกอบด้วย

- เพิ่มเติมที่นั่งภายในบริเวณสถานี
- เพิ่มเติมป้ายแนะนำข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทาง
- เสนอให้เพิ่มป้ายจอดรถโดยสารบริเวณปากซอยรังสิต-ปทุมธานี 12



ที่มา : Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project (ADB)

รูปที่ 5-5 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของสถานีรังสิต

2) สถานีหลักสี่ ประกอบด้วย

- ปรับปรุงทางเดินเท้าระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงกับสายสีชมพู



ที่มา : Feeder Transport Advisory-Bangkok Mass Rapid Transit South Purple Line Project (ADB)

รูปที่ 5-6 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของสถานีหลักสี่

5.3 ทางเชื่อมบริเวณสถานีเชื่อมต่อบริเวณสถานีหัวหมาก และสถานีหลักสี่

ปัญหาอุปสรรคในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีเชื่อมต่อ (Interchange) ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พิจารณาดำเนินการออกแบบเบื้องต้นสำหรับก่อสร้าง Skywalk เพื่อปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างสถานีเชื่อมต่อ (Interchange) มีรายละเอียดดังนี้

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง

รฟม. โดยที่ปรึกษา PCYL ได้ศึกษารายละเอียดและทำการสำรวจสถานีเชื่อมต่อ (Interchange) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ บริเวณโดยรอบสถานีหัวหมาก จึงเห็นควรเสนอให้มีการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชน ดังนี้

- งานก่อสร้างทางเดินยกระดับ (Skywalk) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง หัวหมาก กับ สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ หัวหมาก โดย Skywalk ดังกล่าว มีความกว้าง 4.25 เมตร ความยาวประมาณ 51 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ลิฟต์โดยสารที่สามารถรองรับคนพิการได้ บันได ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบกล้องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัย และส่วนประกอบที่เกี่ยวข้อง โดยจะเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สถานีหัวหมาก บริเวณทางขึ้น-ลงที่ 1 ข้ามทางรถไฟฟ้าสายตะวันออกและเชื่อมต่อกับทางเดินเท้าแบบมีหลังคาคลุม (Cover Walkway) ของสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ หัวหมากที่มีอยู่เดิม

- งานก่อสร้างทางเดินระดับดิน แบบมีหลังคาคลุม (Cover Walkway) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง หัวหมาก กับสถานีรถไฟฟ้าทางไกลสายตะวันออก หัวหมาก โดยจะเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สถานีหัวหมาก บริเวณทางขึ้น-ลงที่ 4 โดยใช้ความกว้างตามสภาพทางเท้าปัจจุบัน (กว้างประมาณ 1.6 ถึง 1.8 เมตร) ความยาวประมาณ 150 เมตร



ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.), 2566

รูปที่ 5-7 Skywalk เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง หัวหมาก กับสถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ หัวหมาก

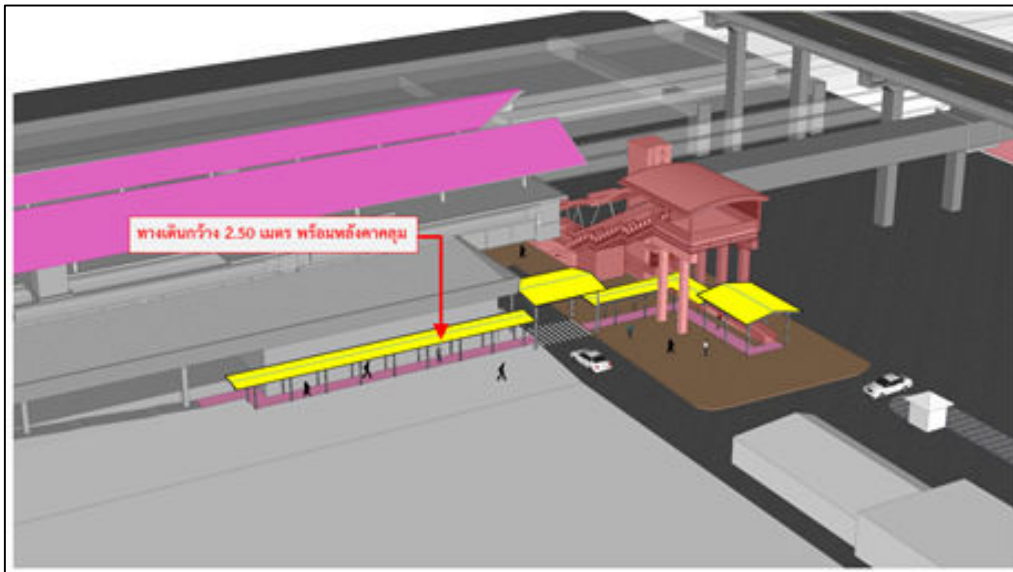


ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.), 2566

รูปที่ 5-8 ทางเดิน Cover Walkway เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง หัวหมาก
กับสถานีรถไฟทางไกลสายตะวันออก หัวหมาก

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี

รฟม. โดยที่ปรึกษา PCPK ได้ตรวจสอบจุดเชื่อมต่อในโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ที่จำเป็นต้องก่อสร้างทางเดินเชื่อมระหว่างโครงการรถไฟฟ้า เช่นเดียวกันกับการก่อสร้าง Skywalk เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลืองหัวหมาก กับสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ หัวหมาก จึงเห็นควรให้มีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพู กับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง บริเวณสถานีหลักสี่ โดยเป็นทางเชื่อม ความกว้าง 2.50 เมตร พร้อมหลังคาคลุม ความยาวประมาณ 57 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบกล้องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัยและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



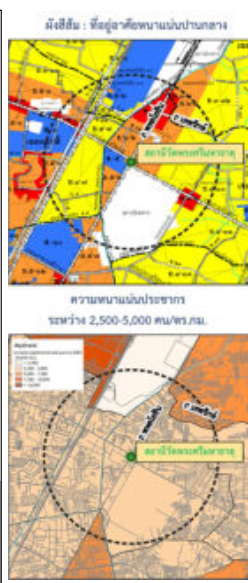
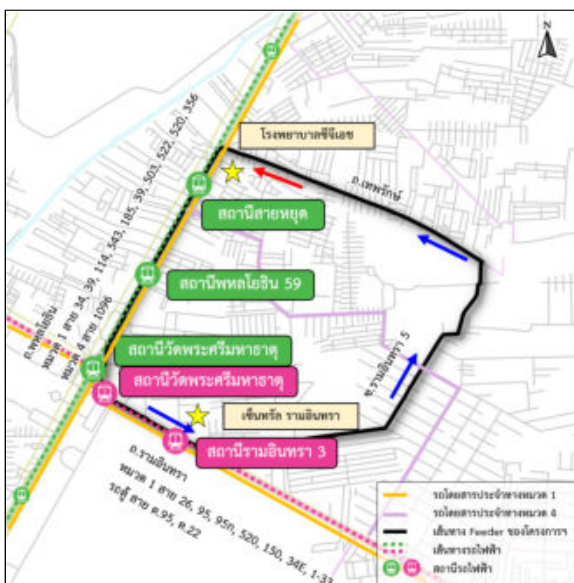
ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.), 2566

รูปที่ 5-9 การเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพู กับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง บริเวณสถานีหลักสี่

ภาคผนวก

รายละเอียดเส้นทาง Feeder ที่ให้บริการแบบ Fixed Route จำนวน 36 เส้นทาง

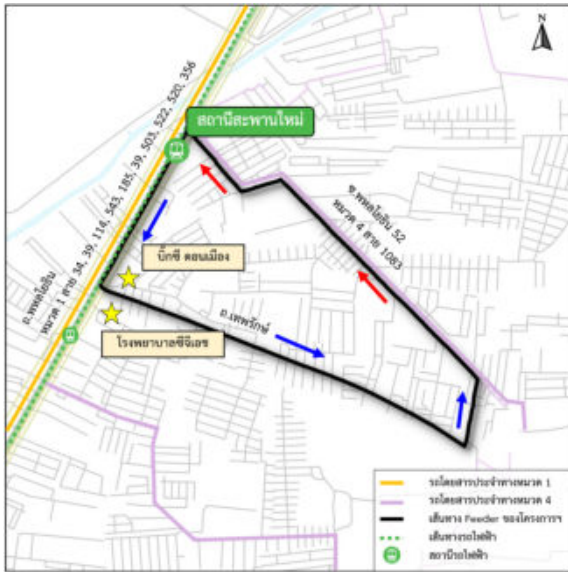
1. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ



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



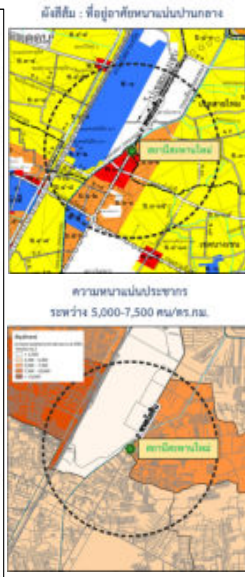
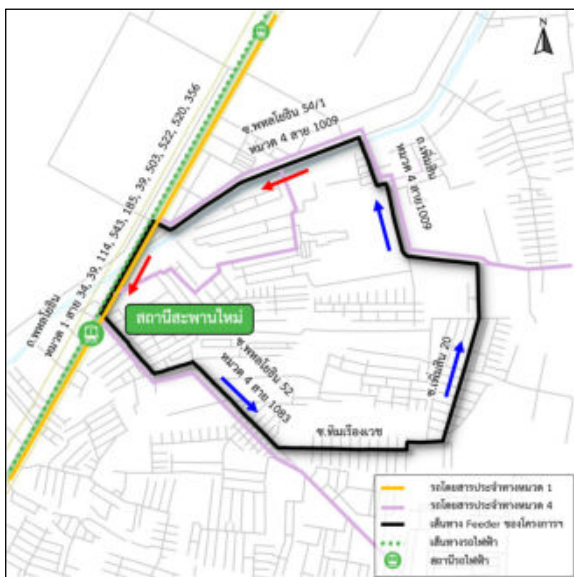
2. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 1)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีสะพานใหม่ - ข.พหลโยธิน 52
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีสะพานใหม่ (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	26 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	13 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ	6,336 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder	1,057 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2568	(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 31,070 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน



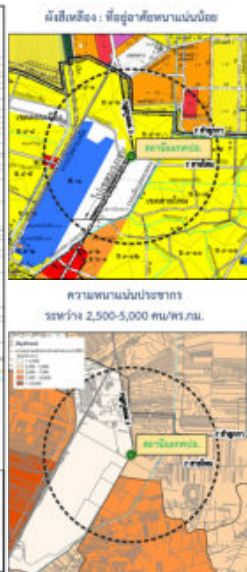
3. สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 2)



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



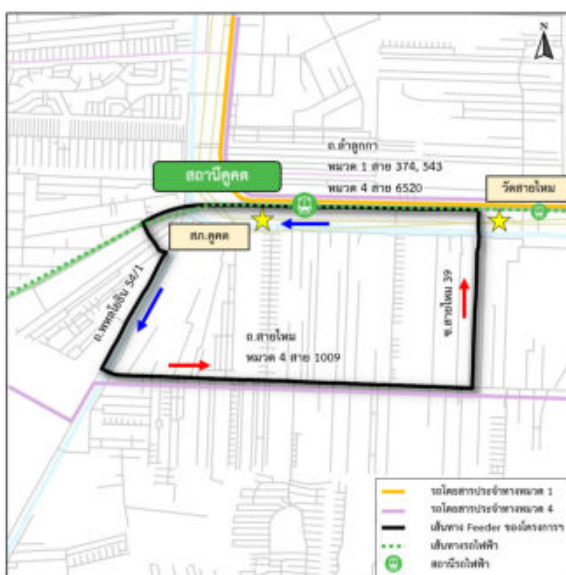
4. สถานีแยกคปอ.



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



5. สถานีคูคต (เส้นทางที่ 1)



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



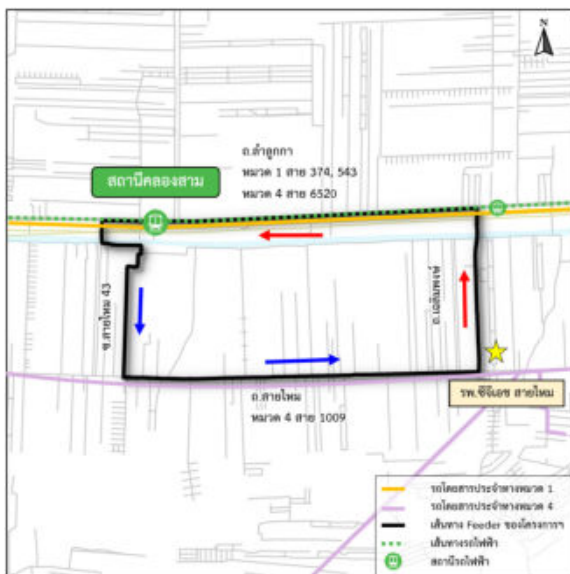
6. สถานีคูคต (เส้นทางที่ 2)



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



7. สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ 1)



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



100%



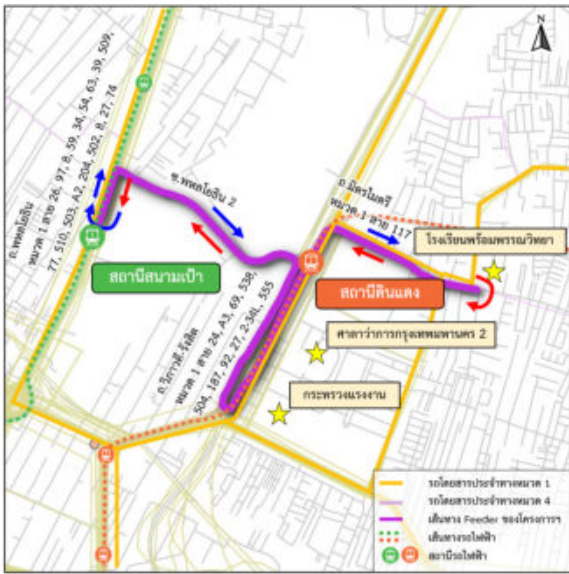
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 13 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน

100%

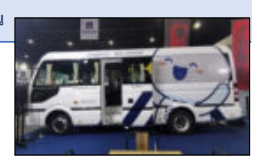


ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน

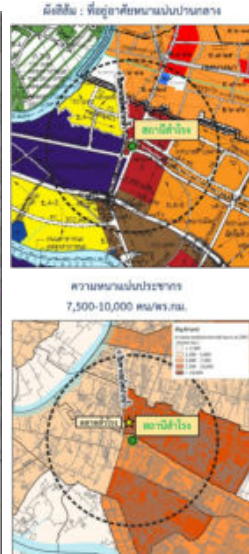
10. สถานีสนามเป้า



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดสามเสนใน - ซอยพร้อมพรรณ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีสนามเป้า (สีเขียว สุขุมวิท) สถานีดินแดง (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	8.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	18 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	9 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ	4,947 คนต่อวัน (สนามเป้า) 4,362 คนต่อวัน (ดินแดง)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder	1,077 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 31,640 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	2 คัน



11. สถานีสำโรง



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



12. สถานีบางจาก



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

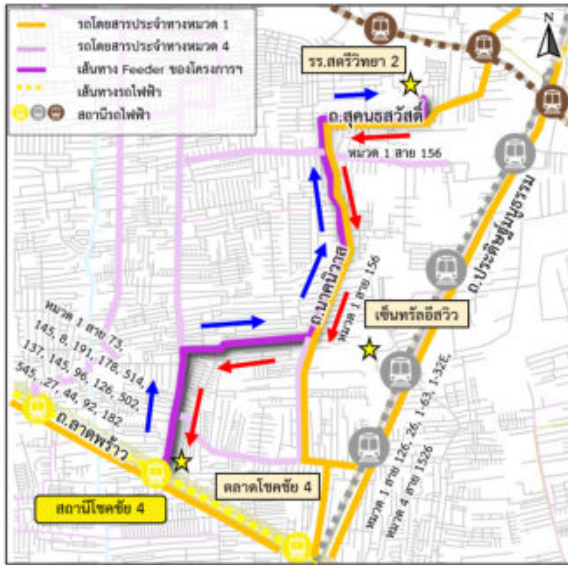
13. สถานียศเส



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สะพานกษัตริย์ศึก - แยกยมราช
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานียศเส (สีเขียว สีลม) สถานียศเส (สีแดง) สถานียมราช (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	24 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2569
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2569	2,039 คนต่อวัน (ยศเส) 693 คนต่อวัน (ยศเส) 2,366 คนต่อวัน (ยมราช)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2569	1,109 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 32,588 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 6 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน



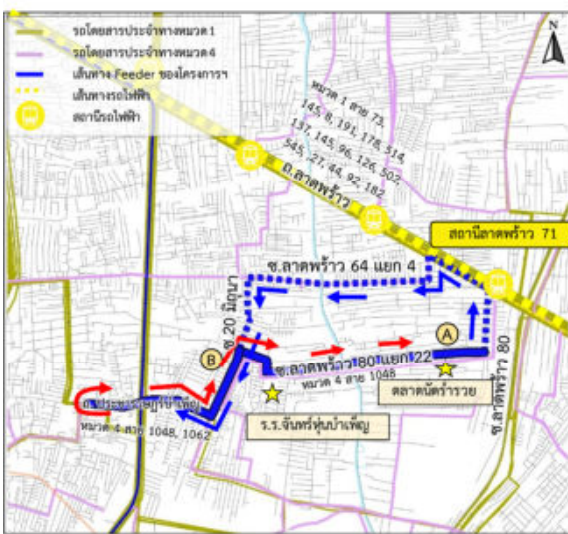
14. สถานีโซคชัย 4



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



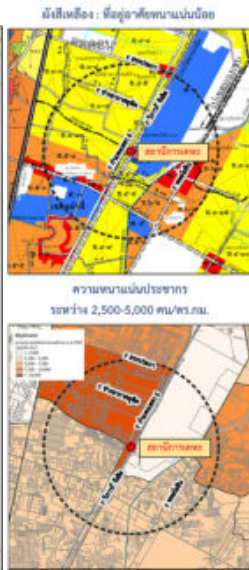
15. สถานีลาดพร้าว 71



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



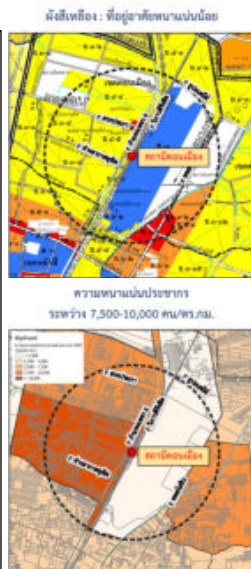
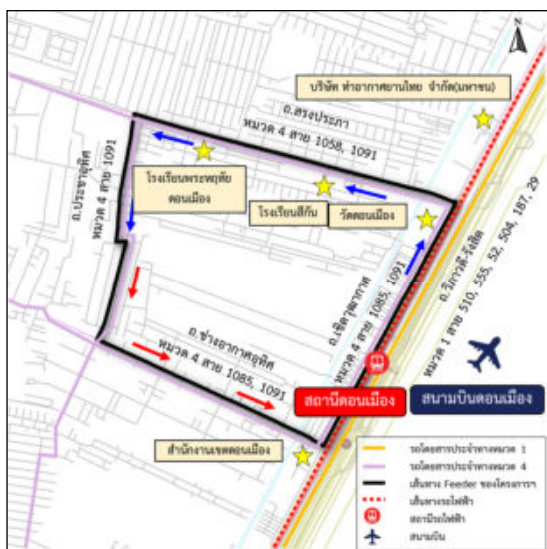
16. สถานีการเคหะ



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีการเคหะ - ถ.โกสุมรวมใจ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีการเคหะ (สายสีแดง เหนือ-ใต้)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	6.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	32 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	16 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,444 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,045 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 30,708 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 10 นาที
จำนวนรถให้บริการ	3 คัน



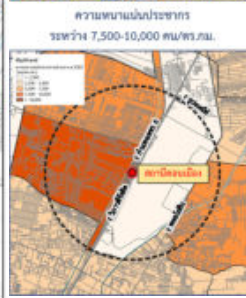
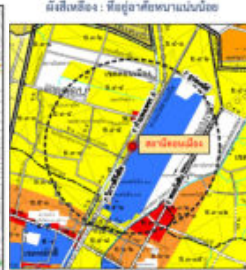
17. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 1)



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

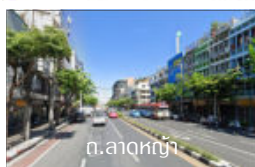
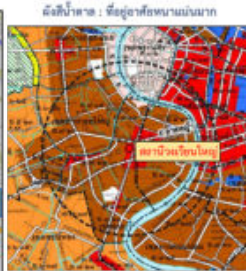


18. สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 2)



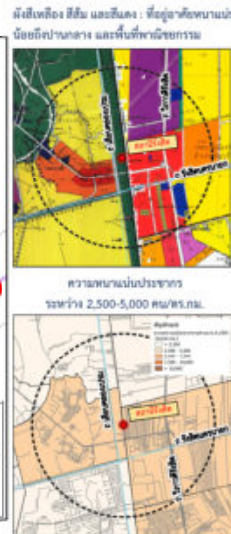
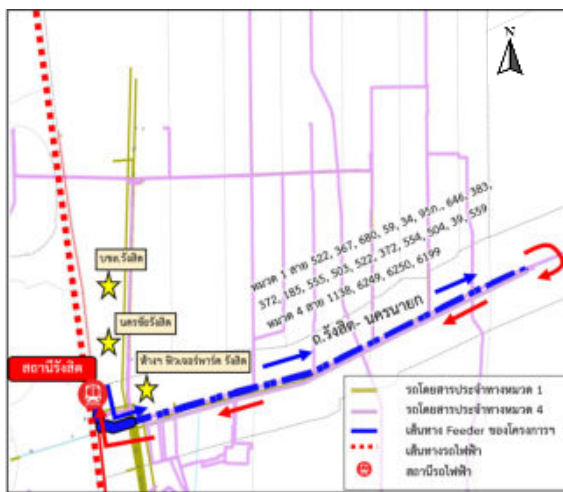
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีดอนเมือง - สถานีแยกคปอ.
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีดอนเมือง (สีแดง เหนือ-ใต้) สถานีแยกคปอ. (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	29.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	63 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	32 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ	24,053 คนต่อวัน (ดอนเมือง) 9,504 คนต่อวัน (แยกคปอ.)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder	879 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 25,838 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที
จำนวนรถให้บริการ	5 คัน

19. สถานีวงเวียนใหญ่



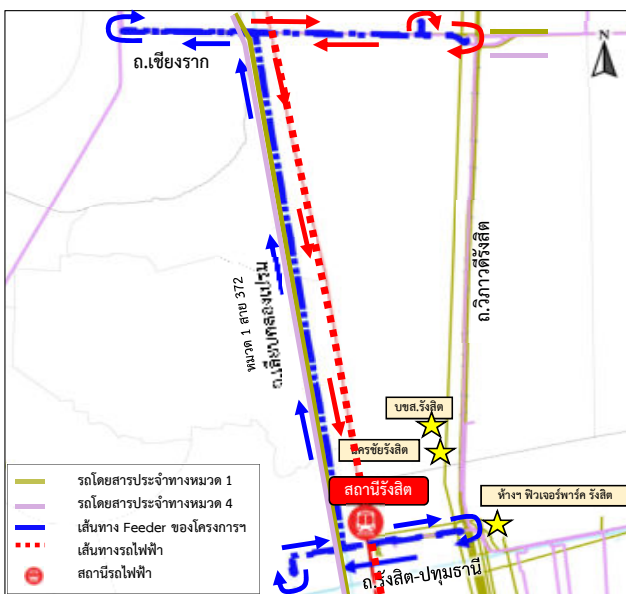
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	วงเวียนใหญ่ - ท่าเรือคลองสาน
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีวงเวียนใหญ่ (สีแดง เหนือ-ใต้) สถานีคลองสาน (สีทอง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	13 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	7 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2578
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ	939 คนต่อวัน (วงเวียนใหญ่)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

20. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 1)



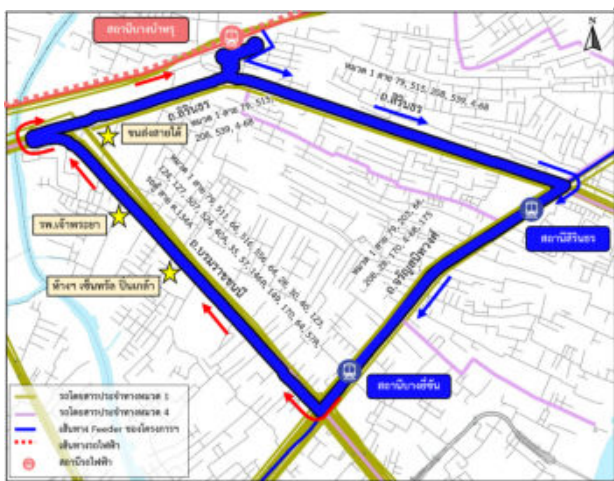
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีรังสิต - ัญบุรี คลอง 7
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีรังสิต (สีแดง เหนือ-ใต้)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	42.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	173 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	87 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ	20,909 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2568	
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder	924 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2568	(จากประชากรตามแนวเส้นทาง 27,150 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถบัส EV (38 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 20 นาที
	นอกช่วงเร่งด่วน 29 นาที
จำนวนรถให้บริการ	9 คัน

21. สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 2)



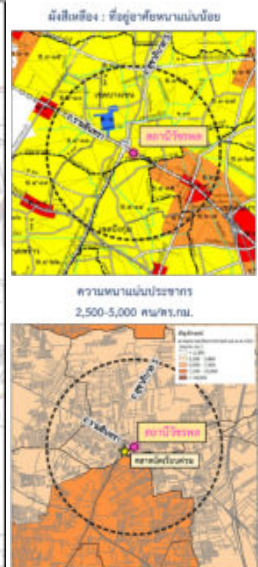
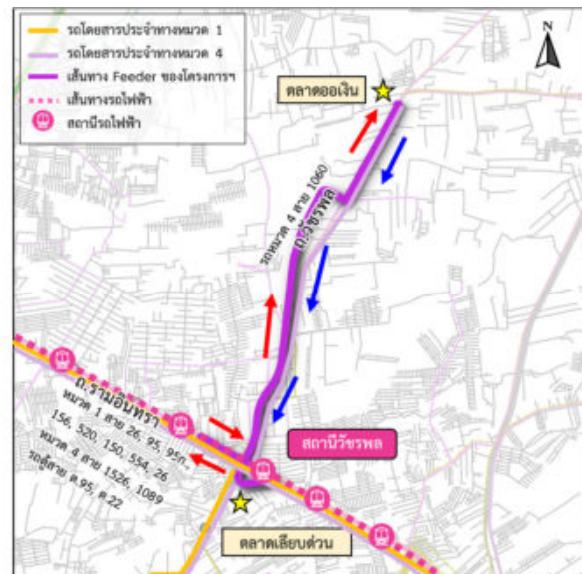
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีรังสิต (สีแดง เหนือ-ใต้)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	38.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	179 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	90 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ	20,909 คนต่อวัน
ปี พ.ศ. 2568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

24. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 2)



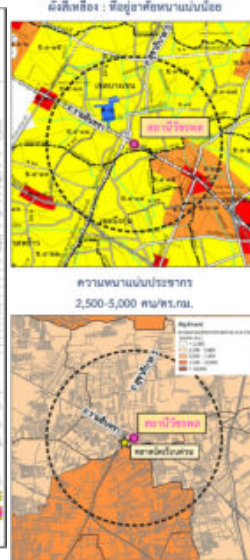
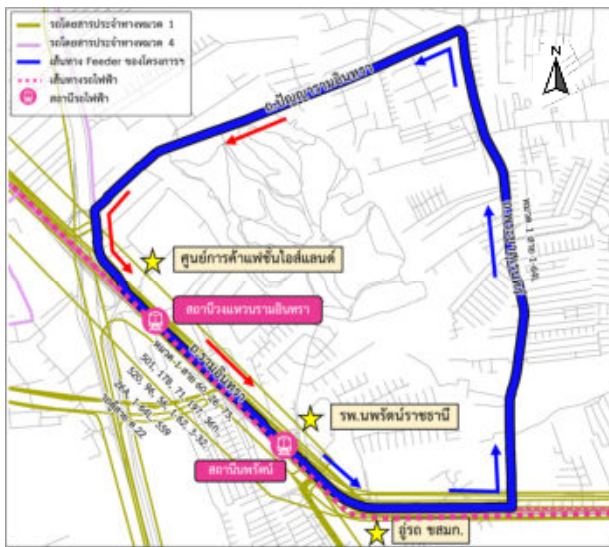
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีบางบำหรุ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่)
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีบางบำหรุ (สีแดง ตะวันออก-ตะวันตก) สถานีบางเขน (สีน้ำเงิน) สถานีสิรินธร (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	8.1 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	48 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	24 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้าปี พ.ศ. 2568	1,771 คนต่อวัน (บางบำหรุ) 12,496 คนต่อวัน (บางเขน) 6,047 คนต่อวัน (สิรินธร)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,619 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 47,573 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 4 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 7 นาที
จำนวนรถให้บริการ	7 คัน

25. สถานีวัชรพล



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

26. สถานีวงแหวนรามอินทรา และสถานีนพรัตน์



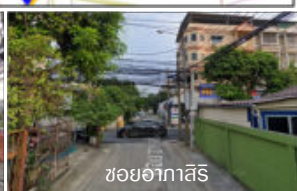
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	รพ.นพรัตน์ราชธานี - อ.ปทุมธานีรามอินทรา - ศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีวงแหวนรามอินทรา (สีชมพู) สถานีนพรัตน์ (สีชมพู)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	9.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	57 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	29 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568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



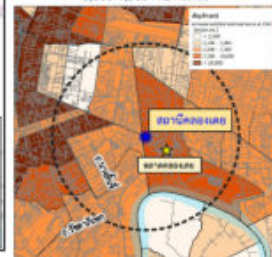
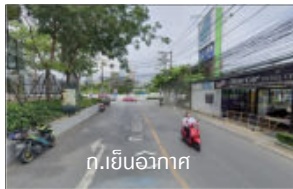
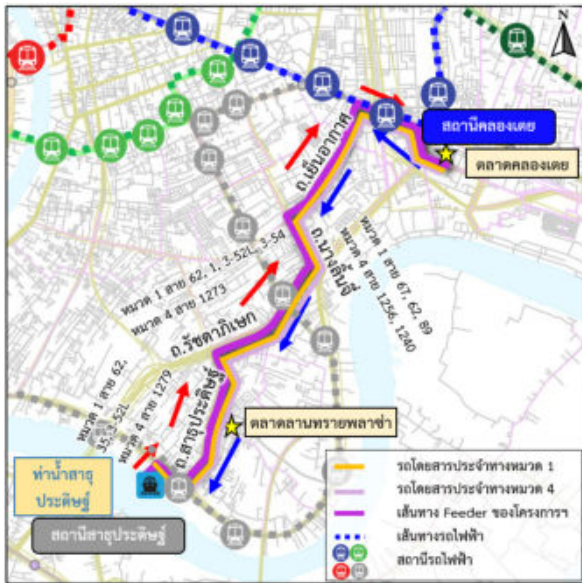
27. สถานีสุทธิสาร



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

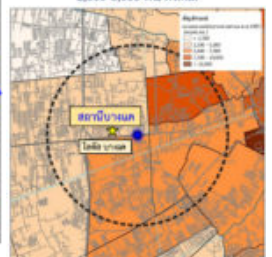
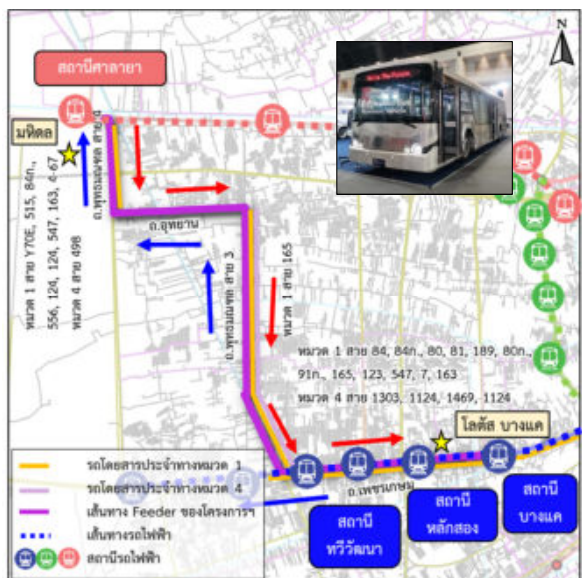


28. สถานีคลองเตย



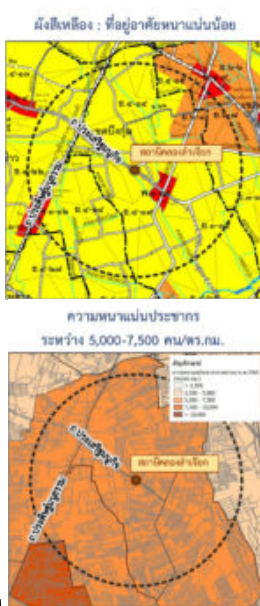
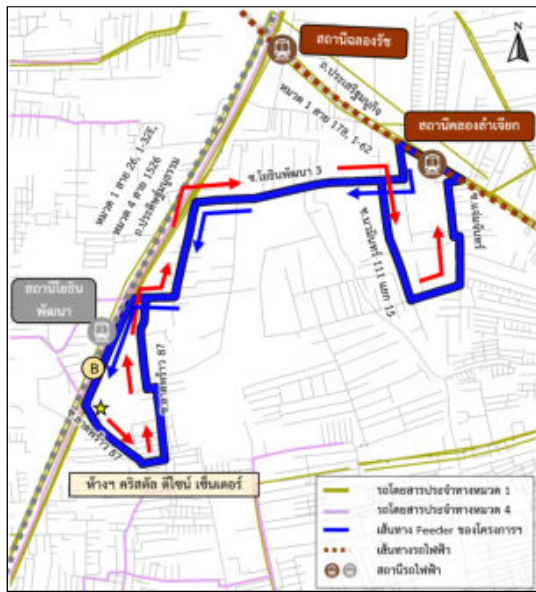
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดคลองเตย - ท่าเรือสาธิตประติมากรรม
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีคลองเตย (สีน้ำเงิน) สถานีสาธิตประติมากรรม (สีเทา)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	16.8 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	51 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	26 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า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

29. สถานีบางแค



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ตลาดบางแค - อ.พุทธมณฑลสาย 3 - ตลาดศาลายา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีบางแค (สีน้ำเงิน) สถานีหลักสอง (สีน้ำเงิน) สถานีทวีวัฒนา (สีน้ำเงิน) สถานีศาลายา (สีแดง ตะวันออก-ตะวันตก)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	42.8 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	99 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	50 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	18,750 คนต่อวัน (บางแค) 5,858 คนต่อวัน (ศาลายา)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	2,426 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 71,290 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถบัส EV (38 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	15 คัน

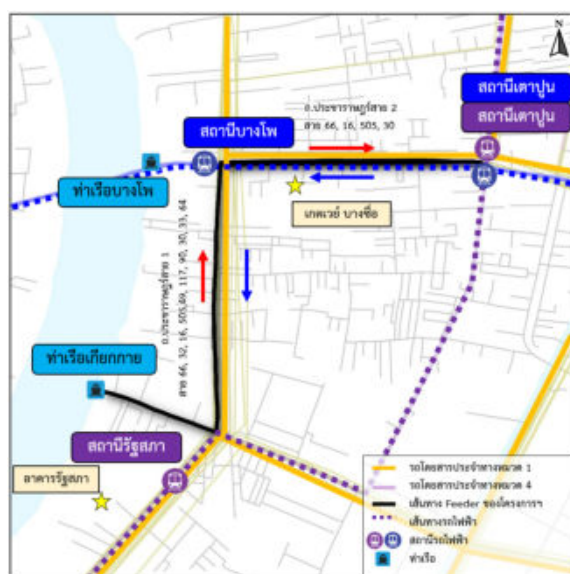
30. สถานีคลองลำเจียก



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

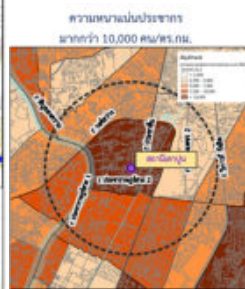


31. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 1)



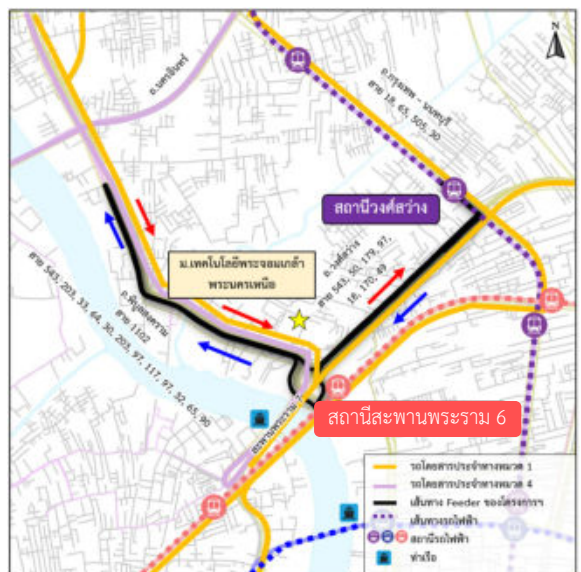
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีเตาปูน - รัฐสภา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีเตาปูน (สีน้ำเงิน และสีม่วง) สถานีบางโพ (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	4.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	21 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	11 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,154 คนต่อวัน (เตาปูน) 7,253 คนต่อวัน (เตาปูน) 5,044 คนต่อวัน (บางโพ)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	891 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 26,191 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 8 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 12 นาที
จำนวนรถให้บริการ	2 คัน

32. สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 2)



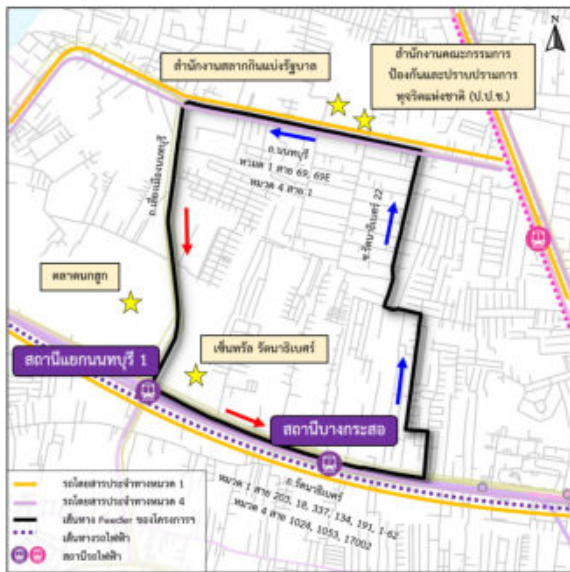
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีเตาปูน - โรงเรียนโยธินบูรณะ
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีเตาปูน (สีน้ำเงิน และสีม่วง) สถานีบางโพ (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	21 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	11 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,154 คนต่อวัน (เตาปูน) 7,253 คนต่อวัน (เตาปูน) 5,044 คนต่อวัน (บางโพ)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,002 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 29,441 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 7 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 11 นาที
จำนวนรถให้บริการ	2 คัน

33. สถานีวงศ์สว่าง



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

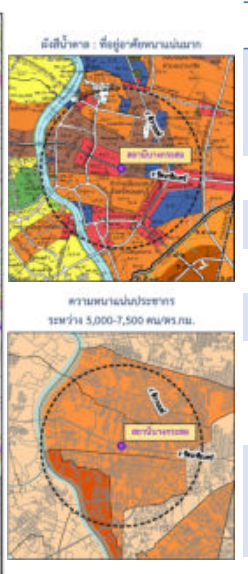
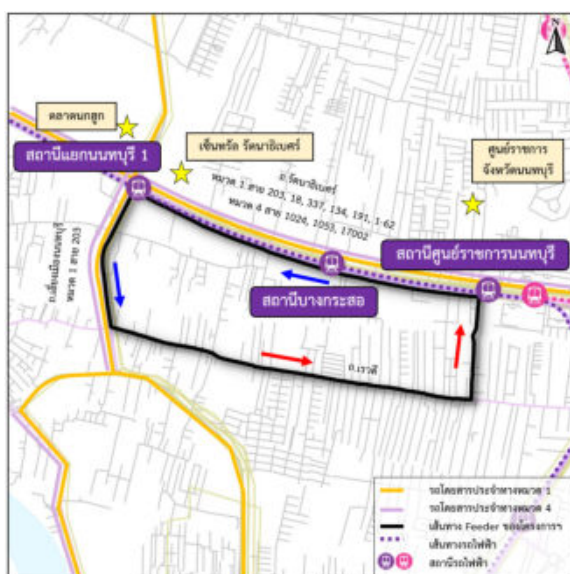
34. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 1)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด) สถานีบางกระสอ - ถนนสุขุมวิท	
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีแยกถนนสุขุมวิท 1 (สีม่วง) สถานีบางกระสอ (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	7.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	35 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	18 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	3,769 คนต่อวัน (แยกถนนสุขุมวิท 1) 2,825 คนต่อวัน (บางกระสอ)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	1,161 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 34,121 คน)
รูปแบบการให้บริการ	Fixed Route
รูปแบบรถ	รถมินิบัส EV (20 ที่นั่ง)
ความถี่การให้บริการ	ช่วงเร่งด่วน 6 นาที นอกช่วงเร่งด่วน 9 นาที
จำนวนรถให้บริการ	4 คัน



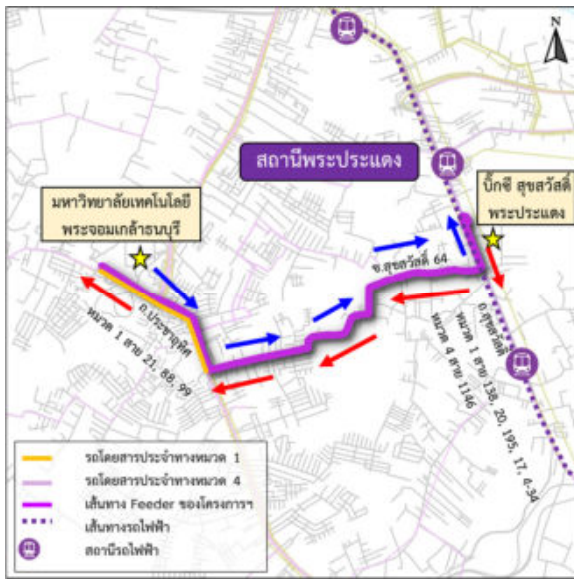
35. สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 2)



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



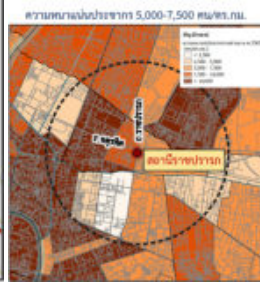
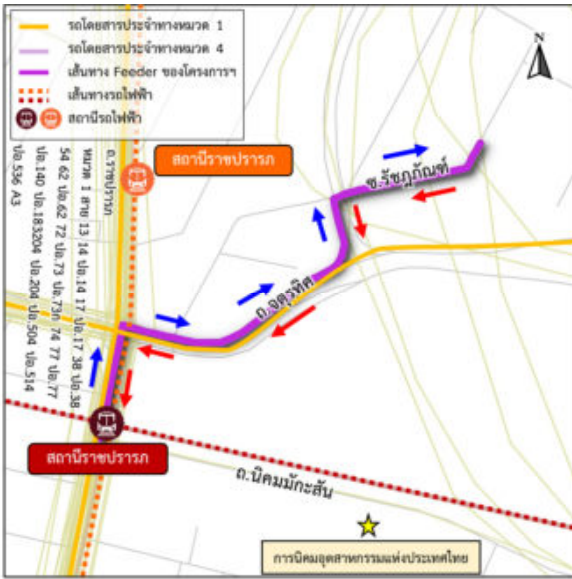
36. สถานีพระประแดง



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

รายละเอียดเส้นทาง Feeder
ที่ให้บริการแบบ On Demand
จำนวน 45 เส้นทาง

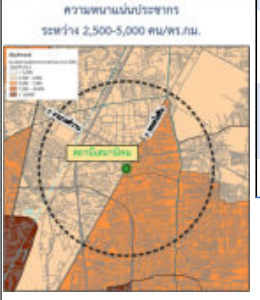
37. สถานีราชปรารภ



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



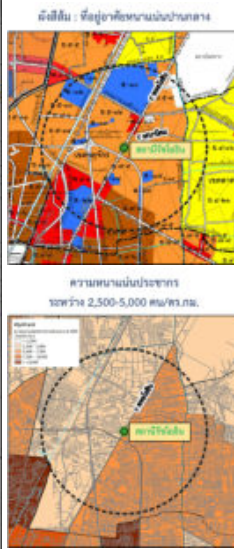
38. สถานีเสนานิคม (เส้นทาง 1)



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



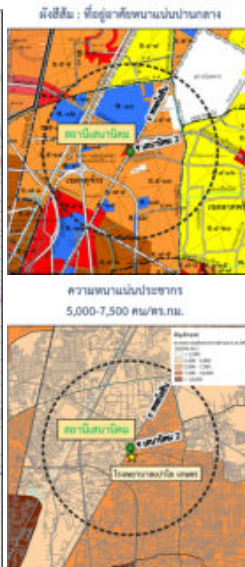
39. สถานีรัชโยธิน



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



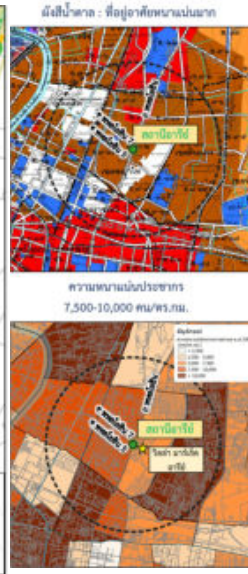
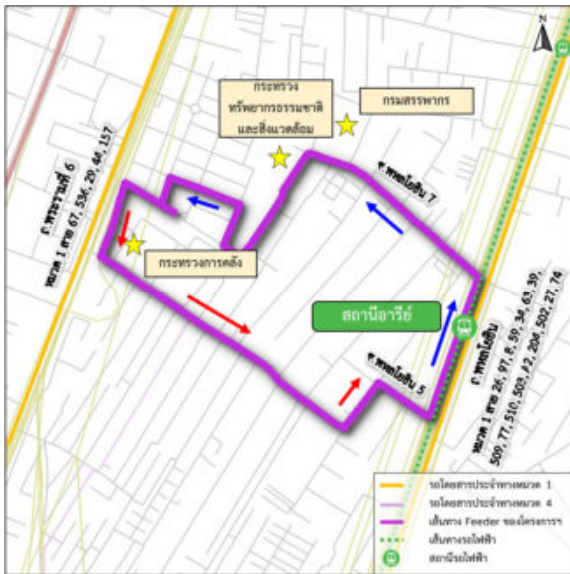
40. สถานีเสนานิคม (เส้นทาง 2)



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



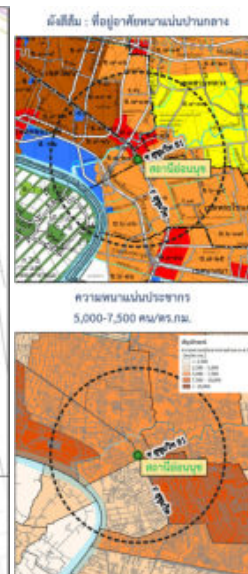
41. สถานีอารีย์



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	วงกลมกระทรวงการคลัง - ซอยอารีย์สัมพันธ์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีอารีย์ (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	3.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	34 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	17 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	6,529 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	597 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 17,556 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



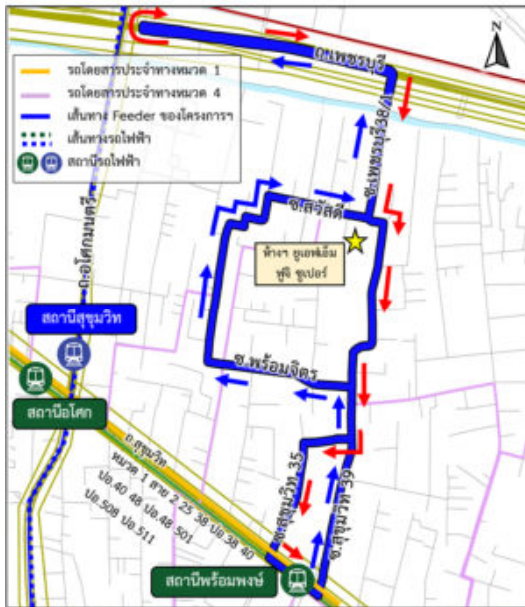
42. สถานีอ่อนนุช



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สุขุมวิท - ซอยศิริพจน์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีอ่อนนุช (สีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	1.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	8 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	4 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	17,385 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	323 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 9,483 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



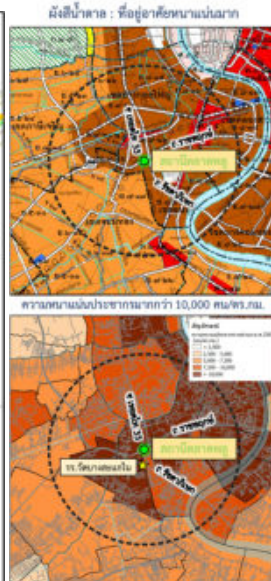
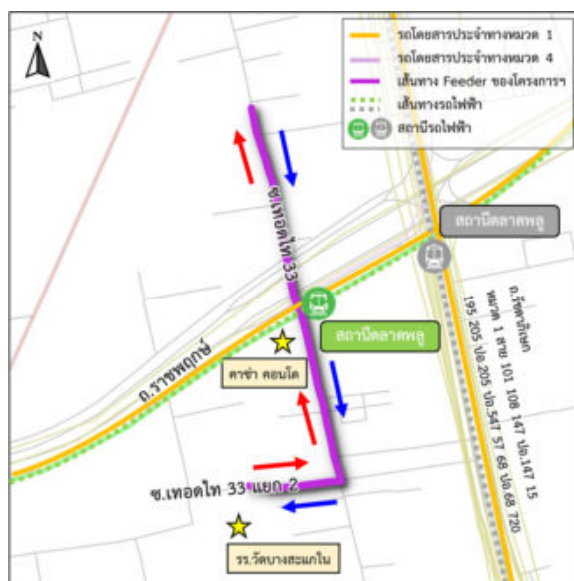
43. สถานีพร้อมพงษ์



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



44. สถานีตลาดพลู



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



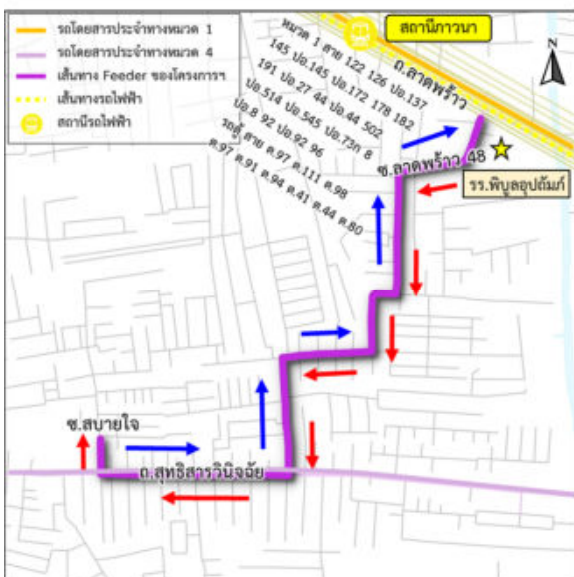
45. สถานีลุมพินี



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



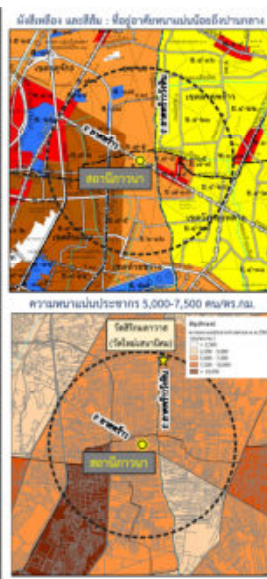
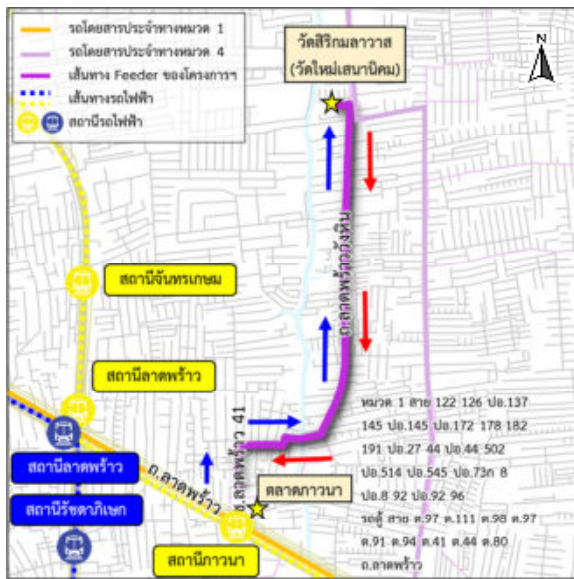
46. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 1)



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



47. สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 2)



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



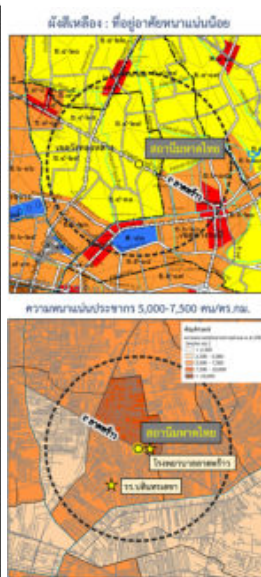
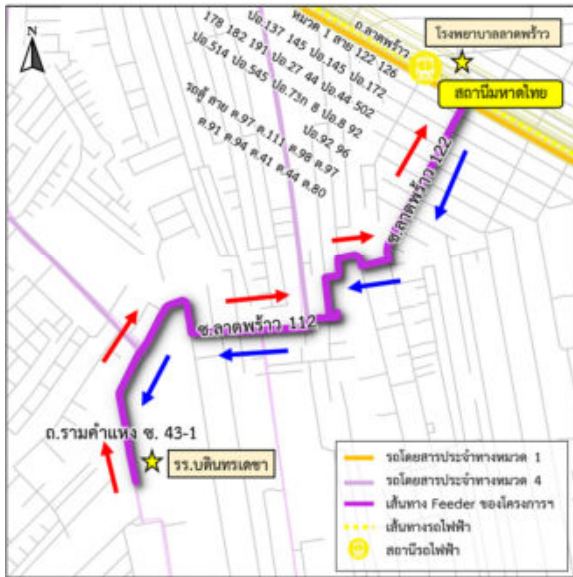
48. สถานีลาดพร้าว 71



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ซอยลาดพร้าว 86 - ร.ร.บดินทรเดชา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีลาดพร้าว 71 (สายสีเหลือง) สถานีลาดพร้าว 83 (สายสีเทา)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	4.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	22 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	11 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ	2,571 คนต่อวัน (ลาดพร้าว 71)
ปี พ.ศ. 2568	527 คนต่อวัน (ลาดพร้าว 83)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	532 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 15,627 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



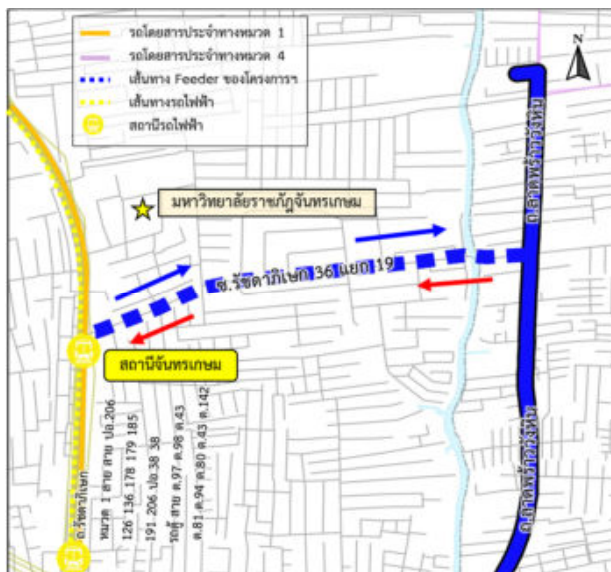
49. สถานีหมาดไทย



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	ซอยลาดพร้าว 112 - ร.ร. บดินทรเดชา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีหมาดไทย (สายสีเหลือง)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	4.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	14 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	7 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	4,730 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	456 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 13,394 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



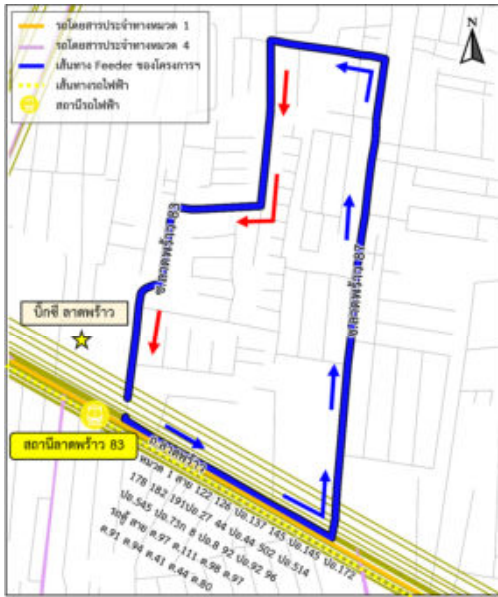
50. สถานีจันทร์เกษม**ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน



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



51. สถานีลาดพร้าว 83



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



52. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 1)



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



53. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีทุ่งสองห้อง - บางบัว
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีทุ่งสองห้อง (สายสีแดง เหนือ-ใต้) สถานีบางบัว (สายสีเขียว สุขุมวิท)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	5.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	32 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	16 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,269 คนต่อวัน (ทุ่งสองห้อง) 7,093 คนต่อวัน (บางบัว)
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	533 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 15,669 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



ถ.วิภาวดี-รังสิต



ถ.วิภาวดีรังสิต ซอย 60



ข.พหลโยธิน ซอย 49/1



54. สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 3)



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



ถ.กำแพงเพชร 6



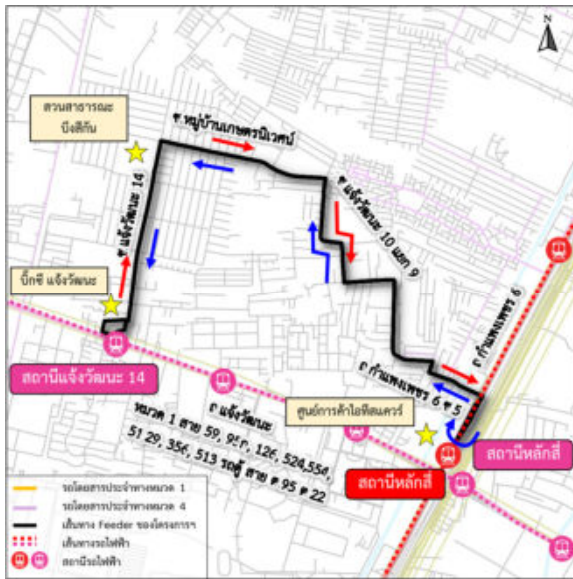
ถ.เฉลิมพระเกียรติจตุจักร



ซอย แจ้งวัฒนะ 7



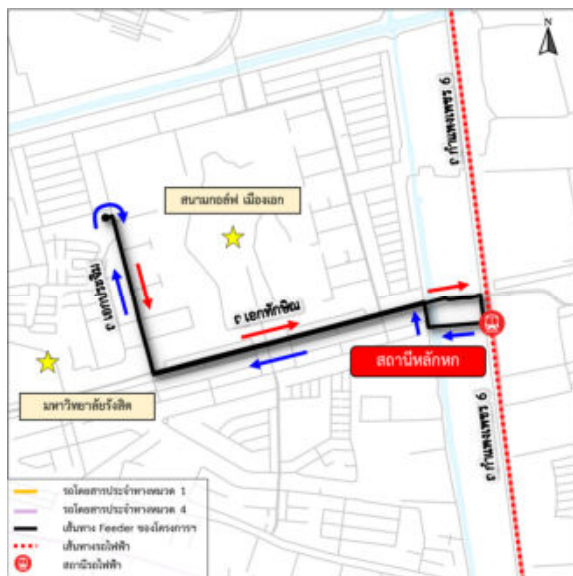
55. สถานีหลักสี่



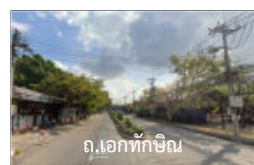
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น - สิ้นสุด)	สถานีหลักสี่ - ถ.พหลโยธิน
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีหลักสี่ (สายสีแดง เหนือ-ใต้ และสายสีชมพู) สถานีแจ้งวัฒนะ 14 (สายสีชมพู)
ระยะทาง (ไป - กลับ)	11.2 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป - กลับ)	47 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	24 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ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



56. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 1)



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



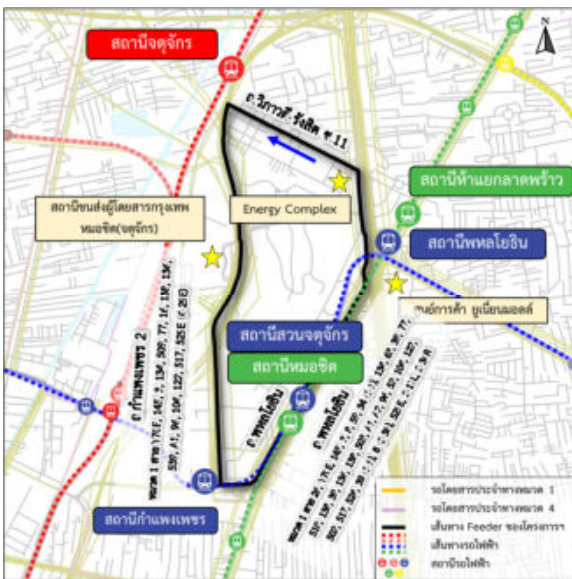
57. สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 2)



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



58. สถานีจตุจักร



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

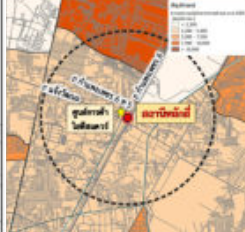


59. สถานีหลักสี่

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง



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



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	วัดหลักสี่ - หมู่บ้านชวนชื่น
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีหลักสี่ (สีแดง เหนือ-ใต้)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.4 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	27 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	14 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	813 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	390 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 11,467 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



ถ.กำแพงเพชร 6



ถ.กำแพงเพชร 6 ซอย 5

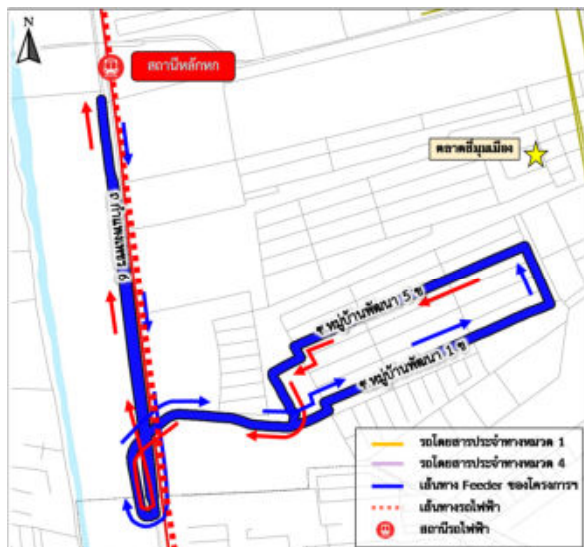


ซอยชวนชื่นบางเขน



60. สถานีหลักหก

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง



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



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีหลักหก - ตลาดสี่มุมเมือง
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีหลักหก (สีแดง เหนือ-ใต้)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	6.7 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	39 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	20 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	7,994 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	465 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 13,678 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



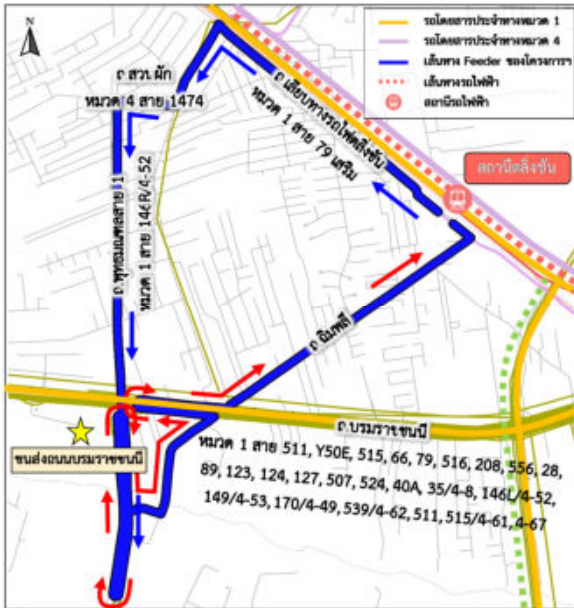
แยกวงแหวนเชื่อมสี่แยกบางเขน



ถนนภายในตลาดสี่มุมเมือง



61. สถานีตลิ่งชัน



ผังสีเขียวลาย : พื้นที่อนุรักษ์ และ
เกษตรกรรม



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



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



62. สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 1) **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน



ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึง
ปานกลาง



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



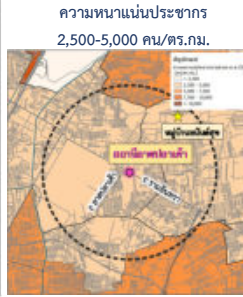
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีบางบำหรุ - มหาวิทยาลัยราช พฤกษ์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีบางบำหรุ (สีแดง ตะวันออก-ตะวันตก)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	14.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	51 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	26 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ ปี พ.ศ. 2568	1,771 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	594 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 17,460 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



63. สถานีลาดปลาเค้า



ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



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



64. สถานีรามอินทรา กม.6

ผังสีน้ำตาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ปากซอยรามอินทรา 40 – ถ.นวลจันทร์
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีรามอินทรา กม.6 (สีชมพู)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	4.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	25 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	13 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	2,067 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	594 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 17,465 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



65. สถานีห้วยขวาง (เส้นทางที่ 2)



ผังสีน้ำตาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



ความหนาแน่นประชากร
มากกว่า 10,000 คน/ตร.กม.



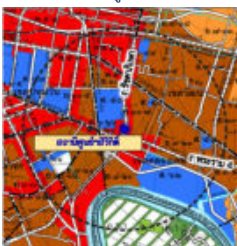
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ห้วยขวาง - ซอยนาทอง
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีห้วยขวาง (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	2.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	14 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	7 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	20,953 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร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



66. สถานีบางซื่อ **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน



ผังสีน้ำตาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



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

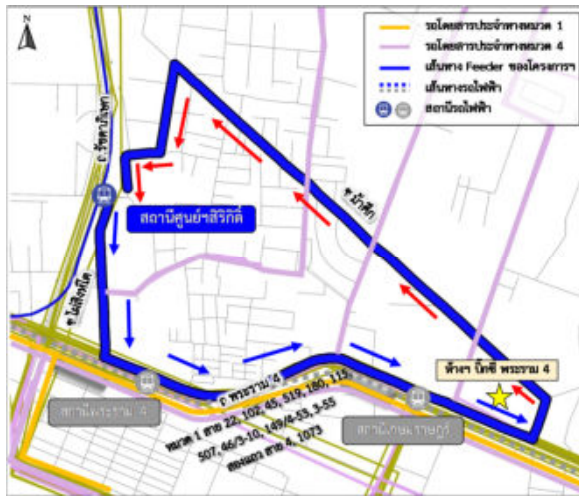


เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีบางซื่อ - ถ.ประชาธิปไตย 4 แยก 1
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีบางซื่อ (สีน้ำเงิน)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.0 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	24 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	12 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	21,838 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร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

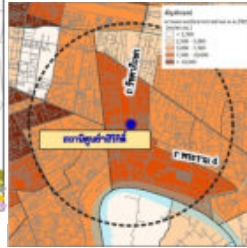


67. สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

ผังสีน้ำตาล : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



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



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

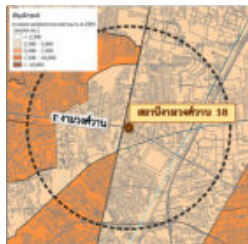


68. สถานีงามวงศ์วาน 18

ผังสีส้ม : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



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



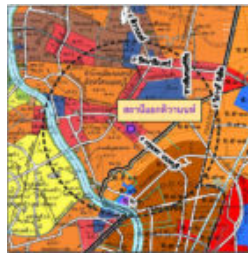
เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน - ชุมชน ประชาชนเวศน์ 3
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีงามวงศ์วาน 18 (จุฬาเกษม) (สีน้ำตาล)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	2.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	19 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	10 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2571
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ ปี พ.ศ. 2571	12,619 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2571	396 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 11,647 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



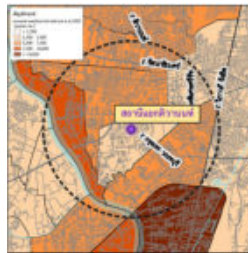
69. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 1)



ฝั่งสี่ล้น : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



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



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



ถ.กรุงเทพ - นนทบุรี



ถ.นครอินทร์

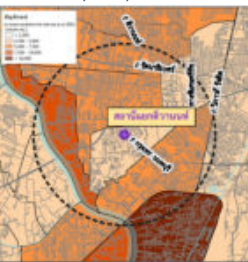


70. สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 2)

ฝั่งสี่ล้น : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



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



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



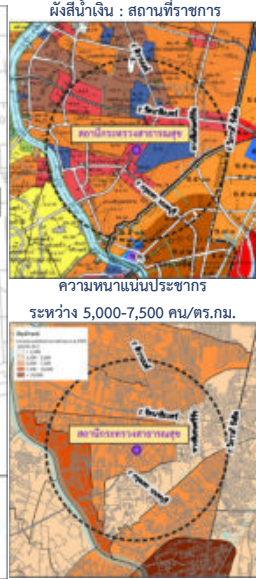
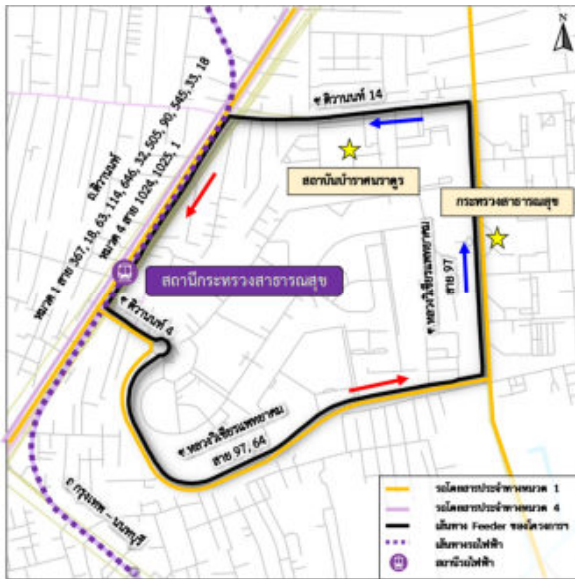
ถ.กรุงเทพ - นนทบุรี



ถ.ประชาราษฎร์



71. สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ 1)



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



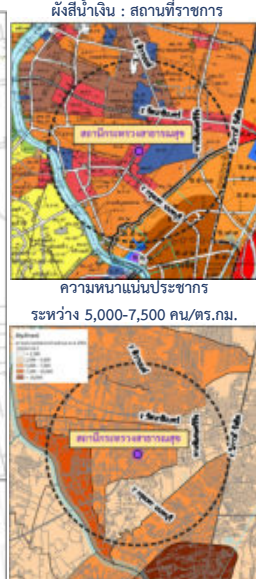
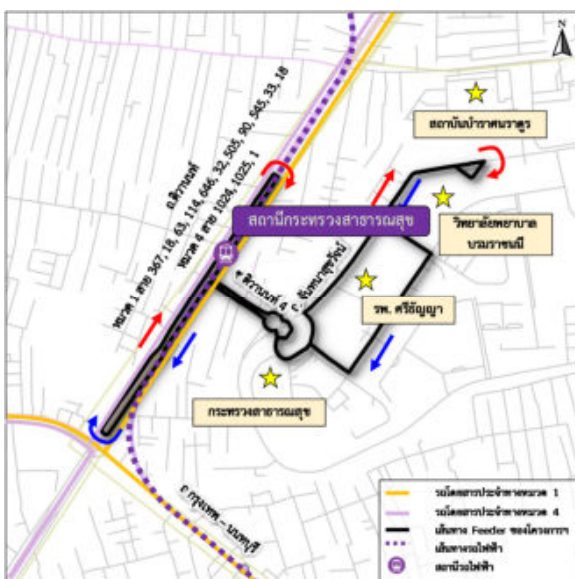
ซอย ดิวานนท์ 14



ซอย หลวงวิเชียรแพทยาคม



72. สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีกระทรวงสาธารณสุข - วิทยาลัย บรมราชธานี จ.นนทบุรี
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีกระทรวงสาธารณสุข (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.3 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	21 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	11 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2568	1,852 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	501 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 14,723 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



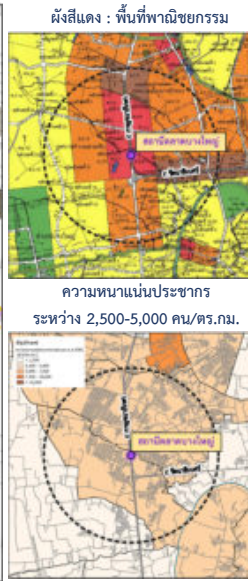
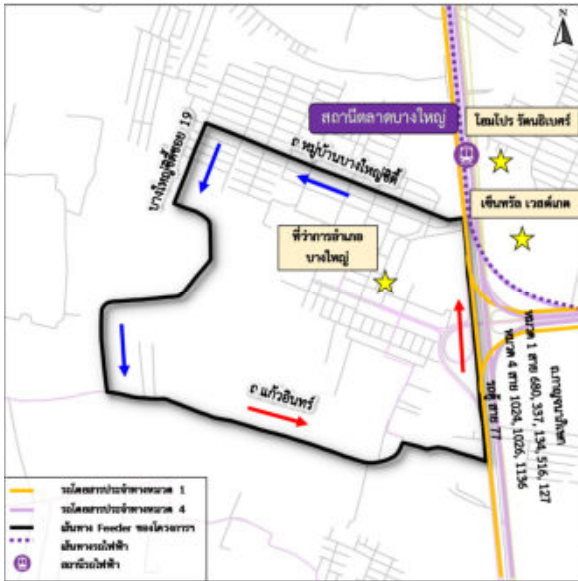
ถ.ดิวานนท์



ประตูทางเข้ากระทรวงสาธารณสุข



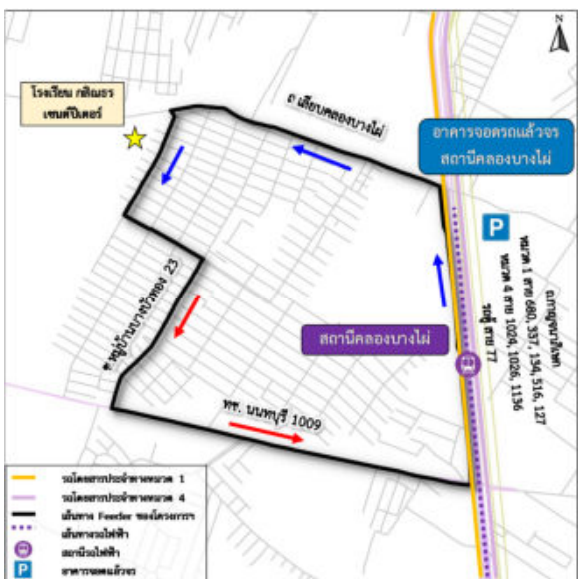
75. สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ 2)



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	สถานีตลาดบางใหญ่ – ถ.โยธาธิการ นนทบุรี
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	สถานีตลาดบางใหญ่ (สีม่วง)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	5.9 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	30 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	15 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2568
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟ ปี พ.ศ. 2568	6,002 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2568	687 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 20,184 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



76. สถานีคลองบางไผ่



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

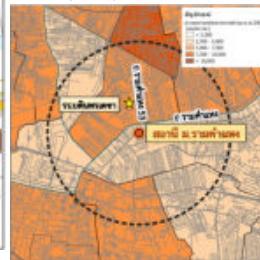


77. สถานี ม.รามคำแหง

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



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

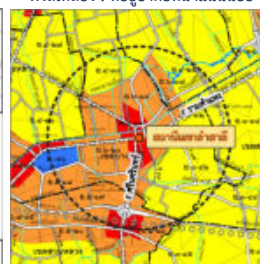


เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	ซอยรามคำแหง 53 - ร.ร.บดินทรเดชา
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานี ม.รามคำแหง (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	3.6 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	17 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	9 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2569
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2569	5,566 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร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

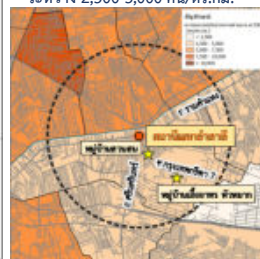


78. สถานีแยกลำสาละ

ผังสีเหลือง : ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



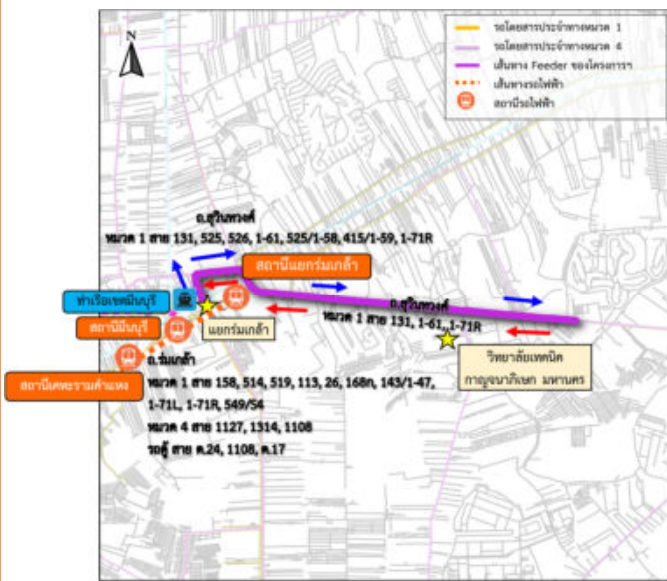
ความหนาแน่นประชากร
ระหว่าง 2,500-5,000 คน/ตร.กม.



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



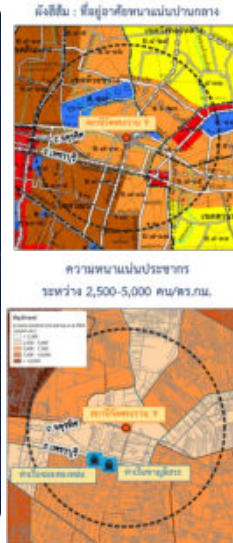
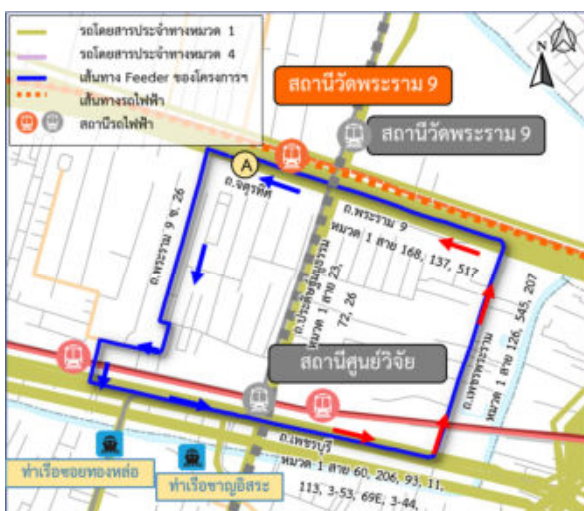
79. สถานีแยกร่มเกล้า



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	มีนบุรี - หมู่บ้านทองสงวน
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีแยกร่มเกล้า (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	16.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	46 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	23 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2569
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2569	12,634 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2569	645 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 18,961 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



80. สถานีวัดพระราม 9



เส้นทางเดินรถ (จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด)	อ.พระราม 9 ขอย 26 - อ.เพชรบุรี
จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	สถานีวัดพระราม 9 (สีส้ม)
ระยะทาง (ไป-กลับ)	4.5 กิโลเมตร
ระยะเวลา (ไป-กลับ)	34 นาทีต่อเที่ยว
ระยะเวลาโดยสาร	17 นาที
ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2569
จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2569	5,539 คนต่อวัน
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Feeder ปี พ.ศ. 2569	469 คนต่อวัน (จากประชากรตามแนวเส้นทาง 13,770 คน)
รูปแบบการให้บริการ	On Demand



81. สถานีมีนพัฒนา



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

