

“แผนการพัฒนาระบบรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล”



โดย นางสาวก้องกนก เมนะรุจิ

หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการขนส่งทางราง

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

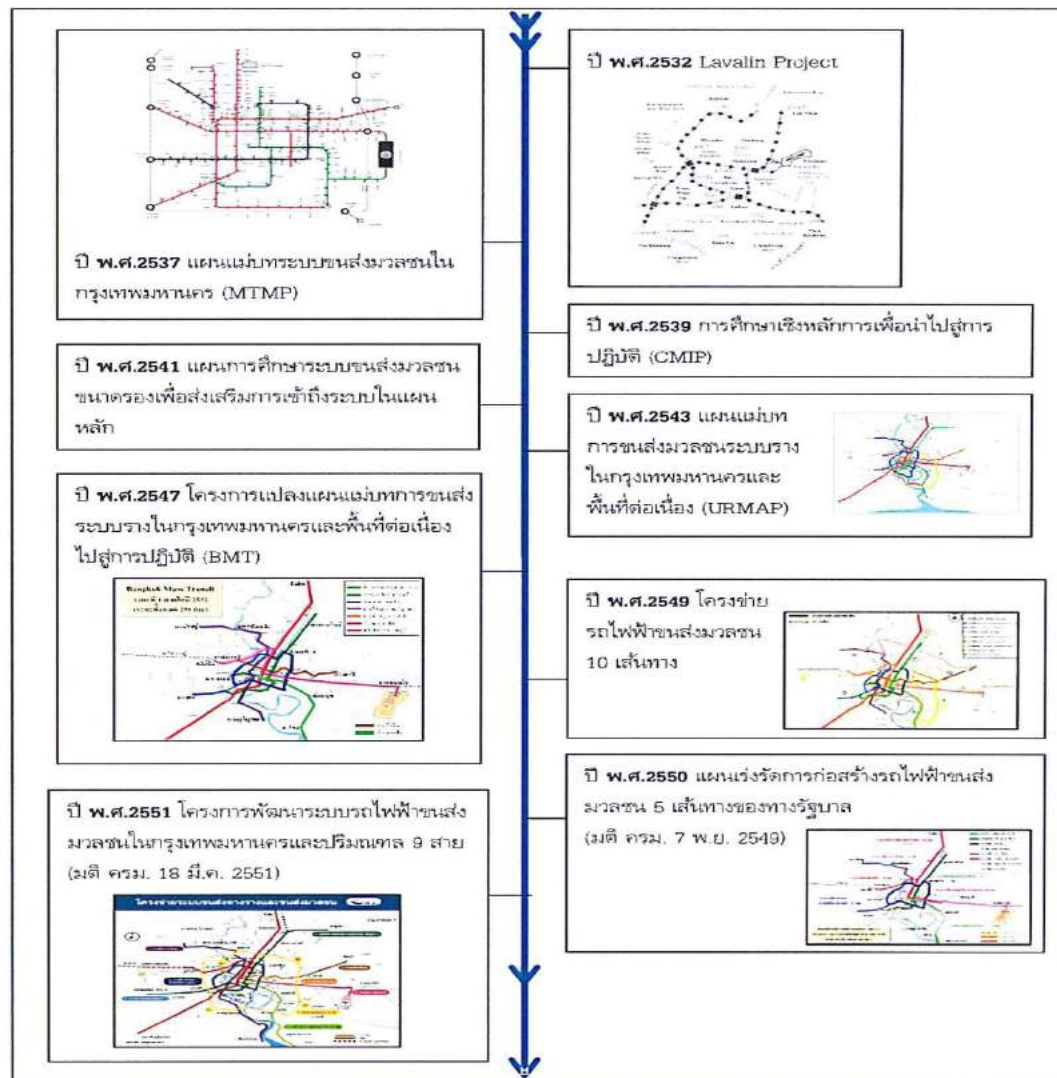
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

วันพฤหัสบดีที่ 21 กันยายน 2560

ณ ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์



แผนแม่บทการพัฒนาระบบรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ผ่านมา



ลำดับการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนที่ผ่านมา

1. ความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP 1) (พ.ศ. 2553-2572)
2. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)
3. Transit Oriented Development : TOD เพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนทางราง
4. การพัฒนาระบบขนส่งทางรางกับการขยายตัวของเมือง

1. ความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP 1)

ผ่านความเห็นชอบ :-

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553
คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553



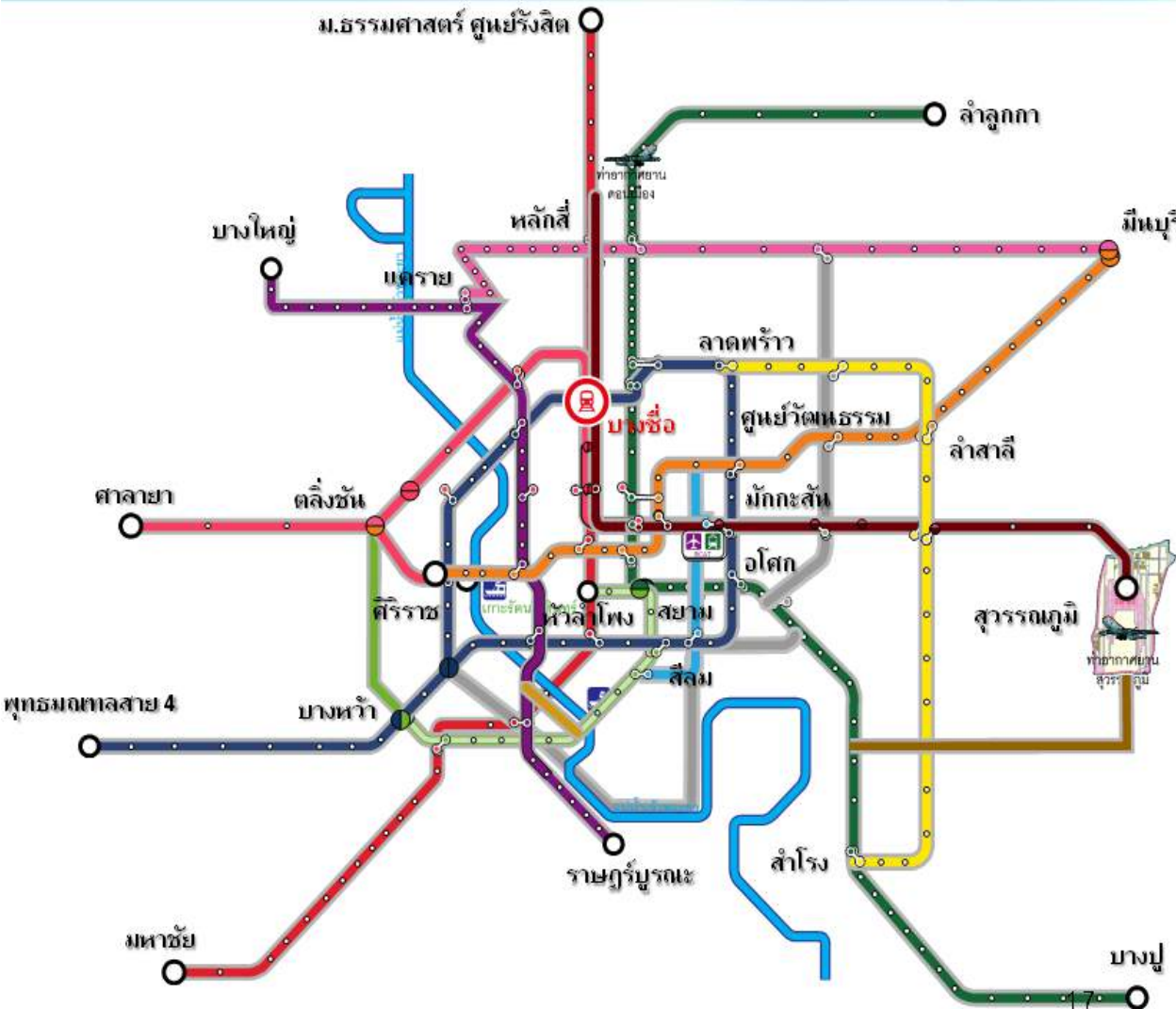
แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล (M-MAP)

โครงข่ายเสร็จสมบูรณ์ ปี 2572

M-MAP : รถไฟฟ้า 12 สาย



โครงข่ายหลัก



1	ม.ธรรมศาสตร์-มหาชัย (80.8 กม.)
---	--------------------------------

2 ศาลา-หัวหมาก (48 กม.)

3 Airport Rail Link (50.3 กม.)

4 ลำลูกกา-บางปูล (66.5 กม.)

5 ยศเส-บางหัว (15.5 กม.)

6	บางซื่อ-ท่าพระ-พุทธมณฑลสาย 4 (55 กม.)
---	--

7 | บางใหญ่-ราชบุรีบรณะ (42.8 กม.)

8 ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี
(37.5 กม.)



โครงข่ายรอง

9 | แคราย-มินบุรี (36 กม.)

10 ตลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)

11	วัดพล-สะพานพระราม 9 (26 กม.)
----	------------------------------

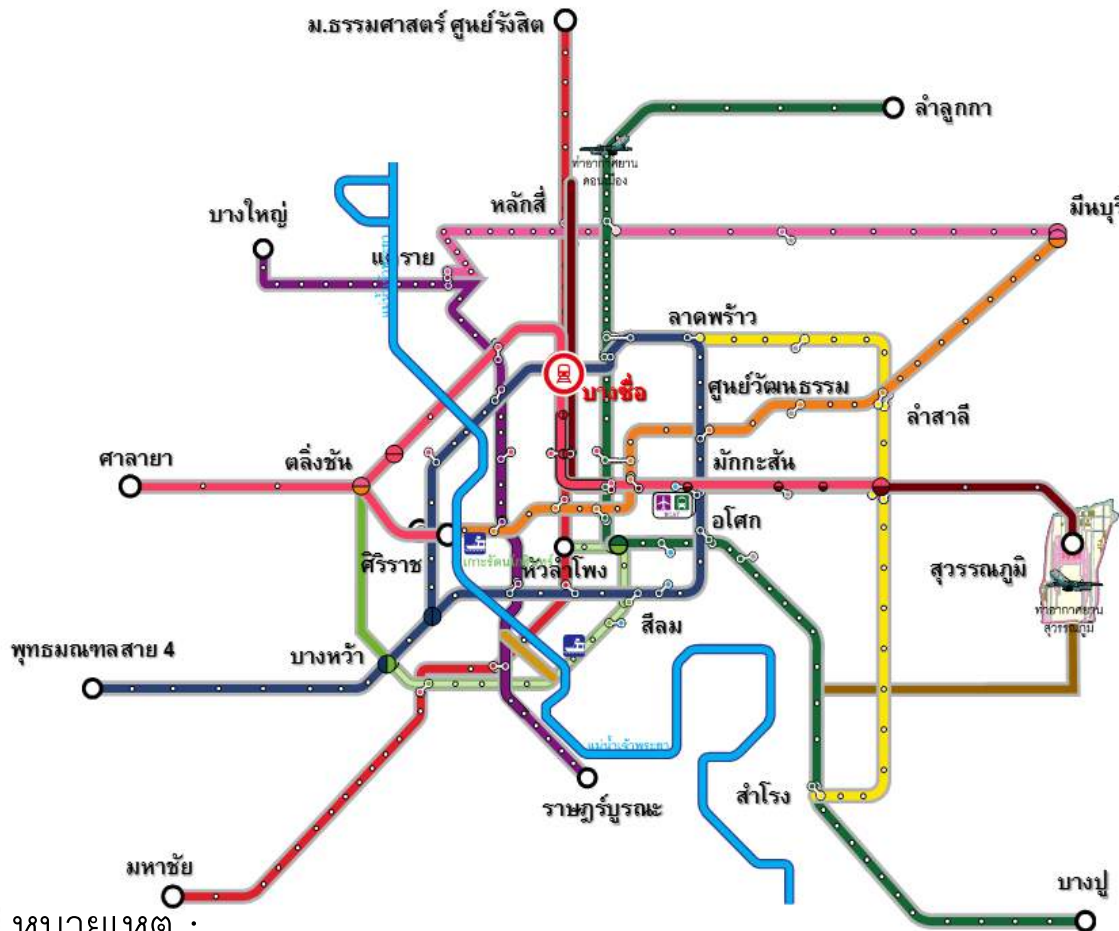
12 ดินแดง-สาร (9.5 กม.)

5

ระยะทางรวม 509 กม. 312 สถานี ครอบคลุม 680 ตร.กม. 5.13 ล้านคน

แผนเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรีดำเนินการ 10 สายทางหลัก

ระยะทาง รวม 464* กม.



โครงข่ายหลัก

1	ม.ธรรมศาสตร์-มหาชัย (80.8 กม.)
2	ศาลายา-หัวหมาก (48 กม.)
3	Airport Rail Link (50.3 กม.)
4	ลำลูกกา-บางปู (66.5 กม.)
5	ยศเส-บางหว้า (15.5 กม.)
6	บางซื่อ-ท่าพระ-พุทธมณฑลสาย 4 (55 กม.)
7	บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ (42.8 กม.)
8	ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี (37.5 กม.)



โครงข่ายรอง

9	แคราย-มีนบุรี (36 กม.)
10	ลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)

หมายเหตุ :

- โครงการที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
- ระยะทางตามแผนแม่บทฯ

สถานการณ์ดำเนินการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขต กทม. และปริมณฑล

(ตามมติคณะรัฐมนตรีเร่งรัดดำเนินการรถไฟฟ้า 10 สายทางหลัก)

โครงข่ายรถไฟฟ้าระยะทางรวม 464 กม.

110.5 กม.

เปิดดำเนินการแล้ว
(ร้อยละ 23.81)

120.4 กม.

อยู่ระหว่างการ
การก่อสร้าง
(ร้อยละ 25.94)

64.9 กม.

เริ่มการก่อสร้าง
ปี 2560
(ร้อยละ 13.98)

25.5 กม.

อยู่ระหว่าง
ประกวดราคา ปี 2560
(ร้อยละ 5.49)

97.6 กม.

เตรียมเสนอ ครม.
ภายในปี 2560
(ร้อยละ 21.03)

45.1 กม.

ยังไม่ได้ดำเนินการ
(ร้อยละ 9.75)

หมายเหตุ :

- ความก้าวหน้าของแผนคิดเป็นร้อยละของระยะทางตามแผนแม่บทฯ
- ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2560

ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยปี 2559

5 %		58,000 เที่ยว-คน/วัน
30 %		300,100 เที่ยว-คน/วัน
65%		680,000 เที่ยว-คน/วัน

ปีที่เริ่มเปิดให้บริการ

สายสีม่วง

ปี 2559

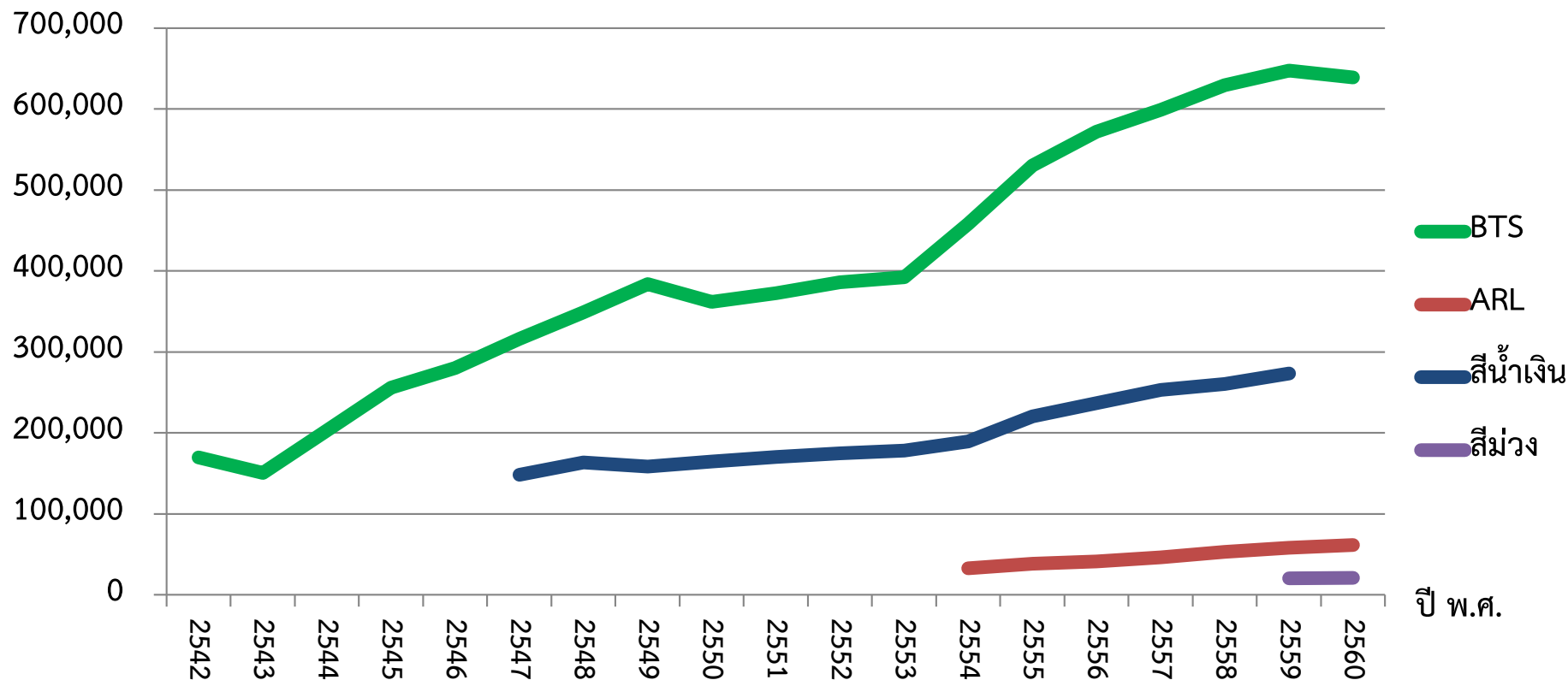
8

ARL (28.5 กม.)
สุวรรณภูมิ-พญาไท

สายสีเขียวอ่อน (15 กม.)
สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า

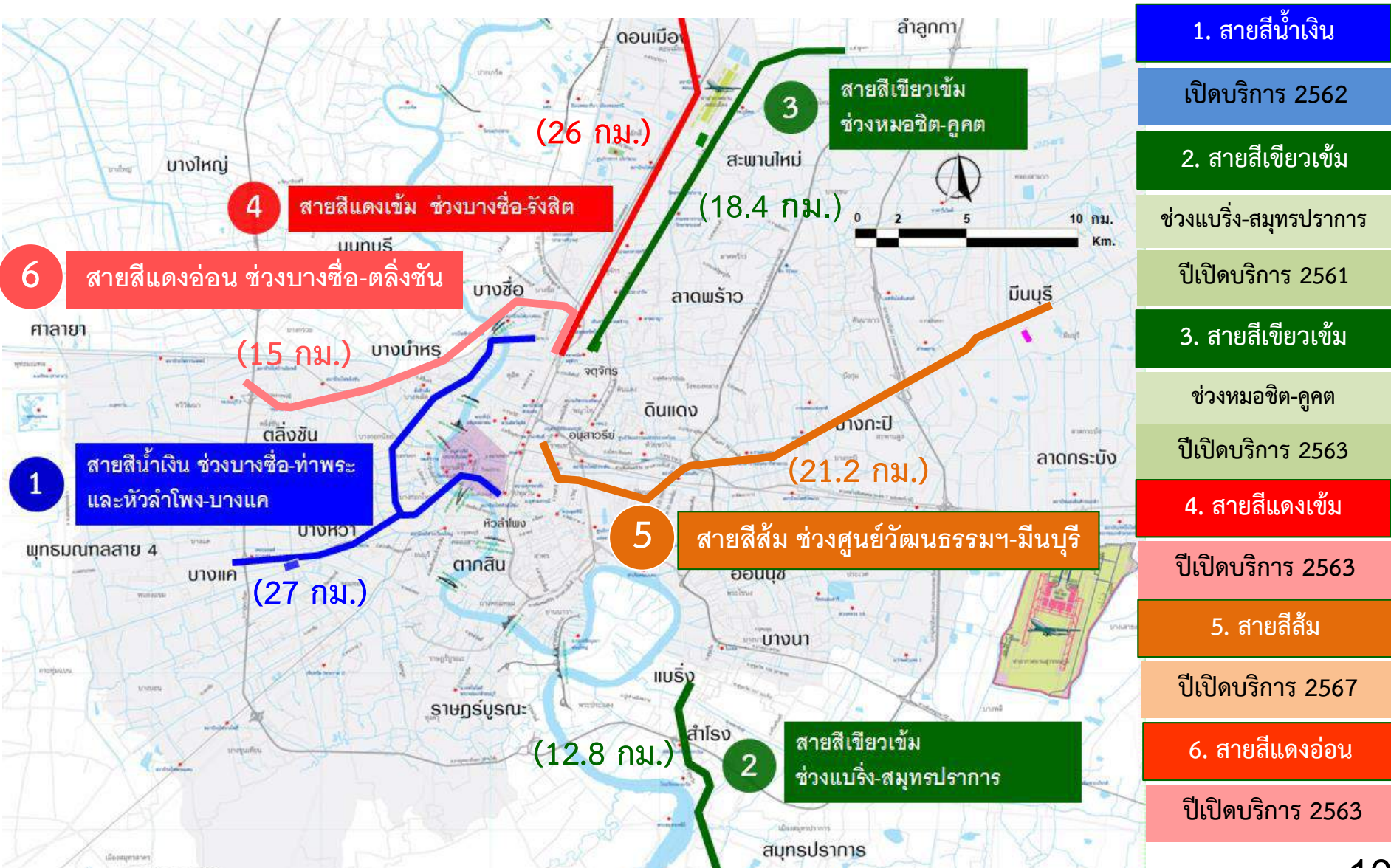
ปริมาณผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 5 โครงการ

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยว-คน/วัน)



ปี พ.ศ.	BTS	สีน้ำเงิน	ARL	สีม่วง
2558	647,752	273,637	52,897	20,463
2559	680,000	300,100	58,000	20,993

โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 6 โครงการ ระยะทาง 120.4 กม. (ร้อยละ 25.9)



โครงการที่ประกวดราคาเสร็จสิ้น เตรียมการก่อสร้างในปี 2560 จำนวน 2 โครงการ ระยะทาง 64.9 กม.
(ร้อยละ 19.98) : มติ ครม. อนุมัติ 29 มี.ค. 59 และเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนฯ 30 พ.ค. 60

ข้อมูลโครงการสายสีชมพู

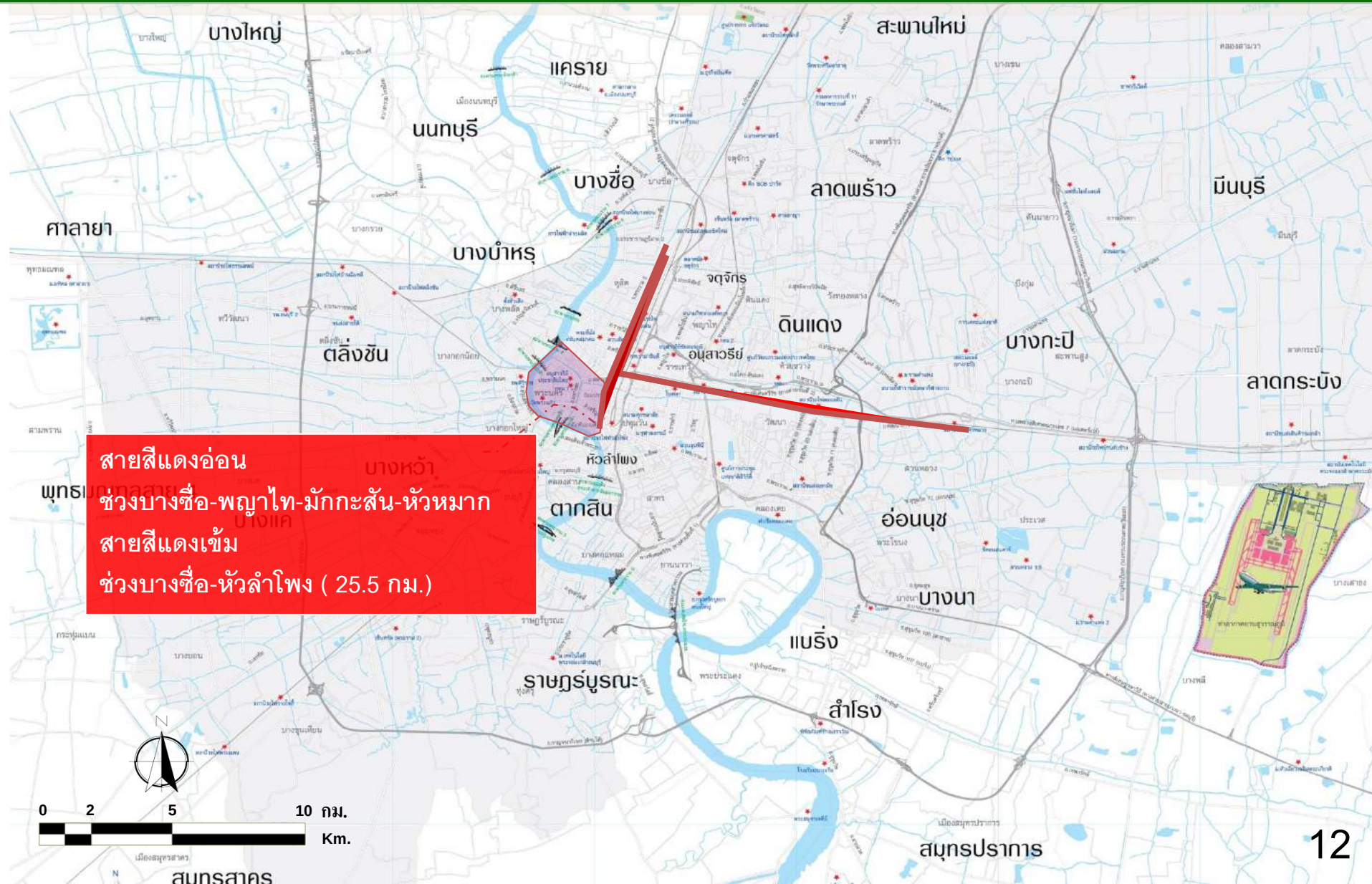
ระบบรถไฟฟ้า	Monorail
โครงสร้าง	ยกระดับตลอดสาย
ระยะทาง	34.5 กม. 30 สถานี
เงินลงทุน	53,519.50 ล้านบาท
เปิดเดินรถ	2563

ข้อมูลโครงการสายสีเหลือง

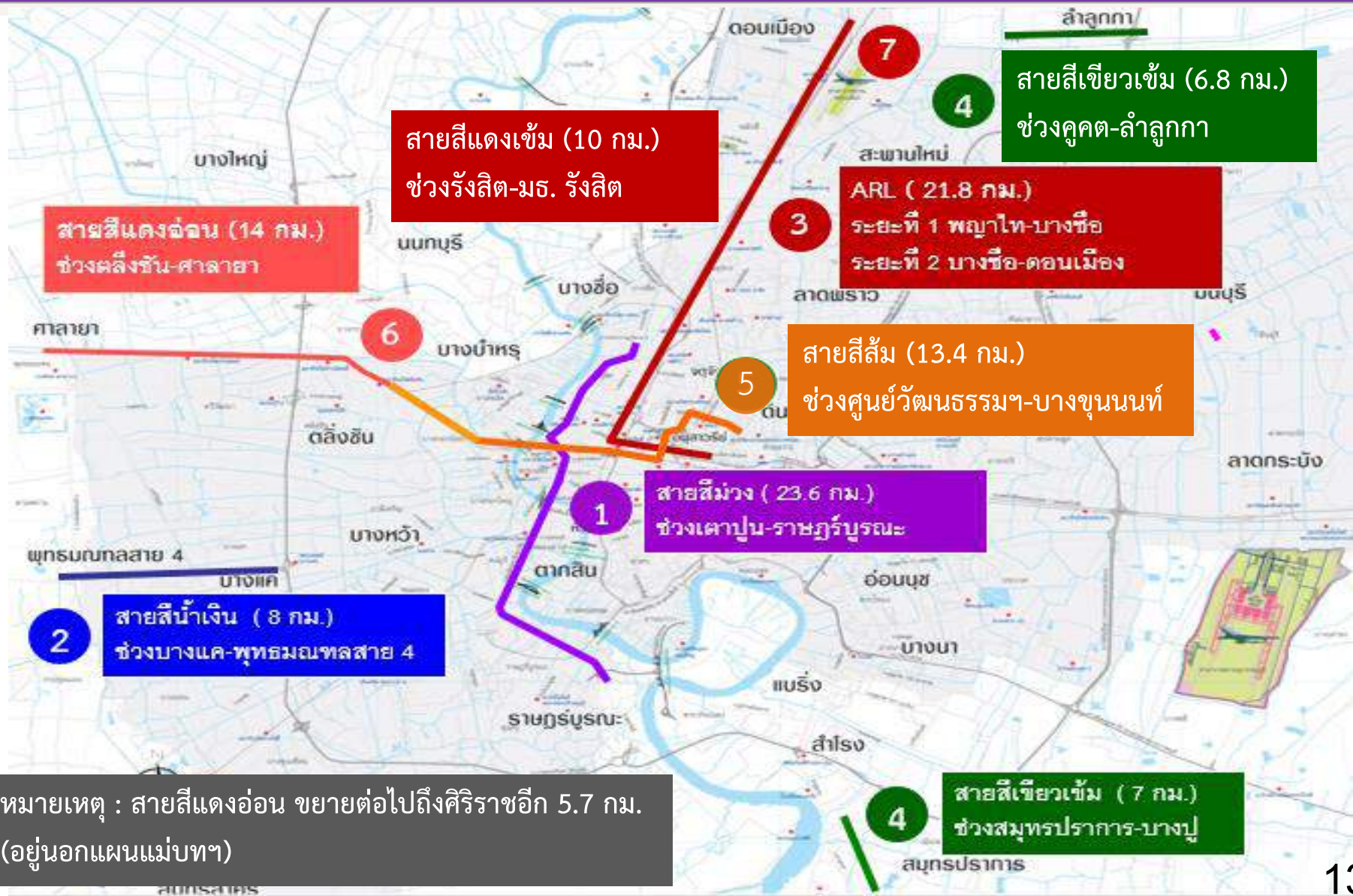
ระบบรถไฟฟ้า	Monorail
โครงสร้าง	ยกระดับตลอดสาย
ระยะทาง	30.4 กม. 23 สถานี
เงินลงทุน	51,931.15 ลบ.
เปิดเดินรถ	2563



โครงการที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา ปี 2560 จำนวน 1 โครงการ
ระยะทาง 25.5 กม. (ร้อยละ 5.49)



โครงการที่อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติในปี 2560 จำนวน 7 โครงการ ระยะทางรวม 97.6 กิโลเมตร (ร้อยละ 21.03)



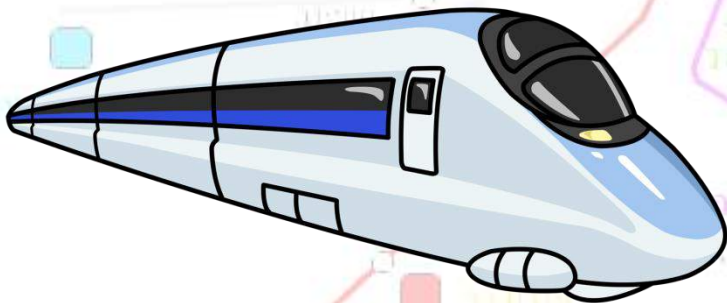
สรุปผลการดำเนินงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปี 2562 เปิดให้บริการ
ระยะทางรวม 140.2 กม.

ปี 2567 เปิดให้บริการ
ระยะทางรวม 418.9 กม.

ปี 2564 เปิดให้บริการ
ระยะทางรวม 326.4 กม.

ปี 2572 เปิดให้บริการ
ระยะทางรวม 464 กม.



โครงข่ายปี 2572 เมื่อแล้วเสร็จ 10 สายทางหลัก ระยะทาง 464 กม.



รองรับการให้บริการ
ประชาชน 5.13 ล้านคน



312 สถานี
ครอบคลุม 680 ตร.กม.

มติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2559

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2559

มอบ สนข. ไปศึกษาและพิจารณาบรรจุโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรอง
ของกรุงเทพมหานครใน M-Map 2
3 โครงการ : สายสีเทา สายบางนา-สุวรรณภูมิ และสายสีทอง

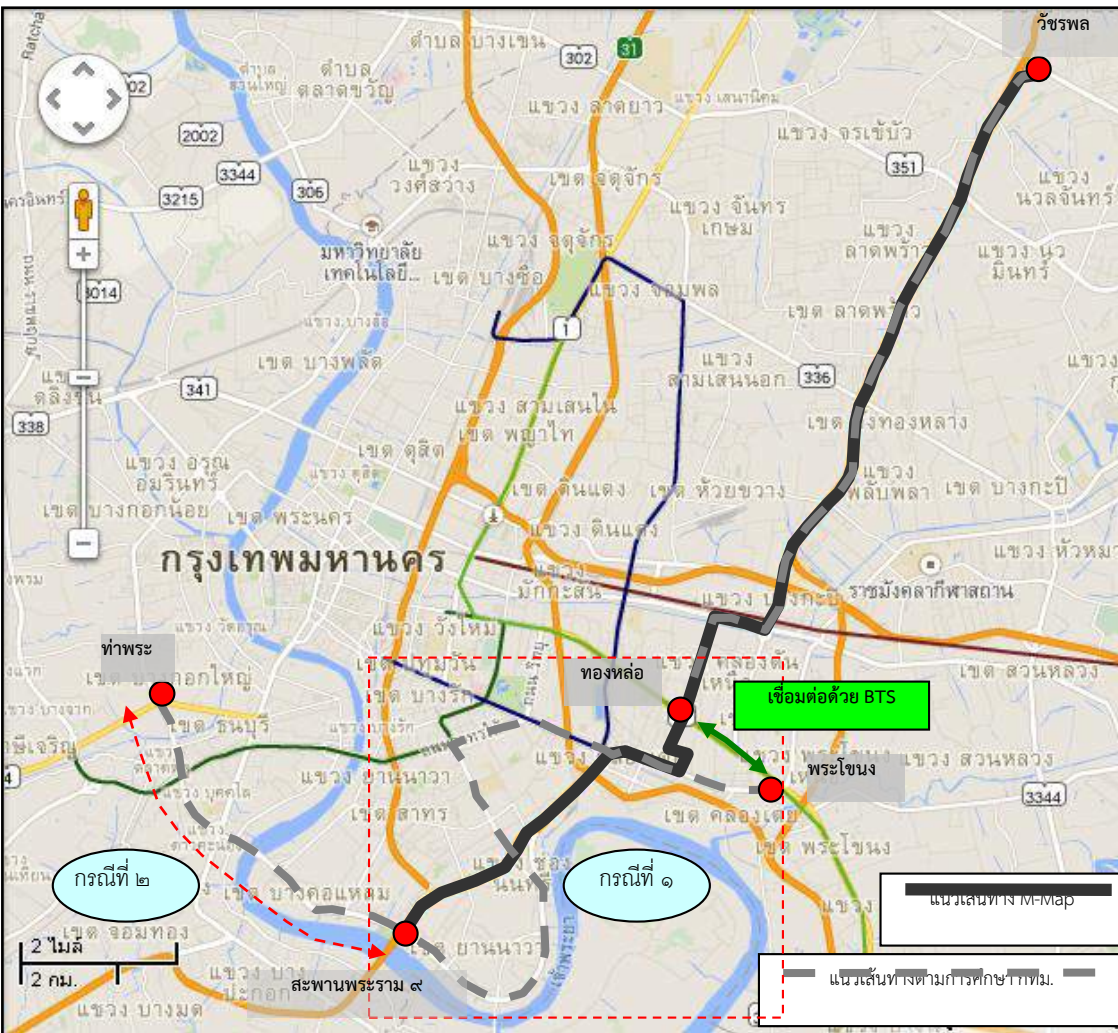
โดย

- ❖ เป็นการปรับและขยายแนวเส้นทางใน M-Map 1 โครงการ คือ สายสีเทา
- ❖ เพิ่มโครงการใหม่ 2 โครงการ คือ สายบางนา-สุวรรณภูมิ และสายสีทอง



โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา

(วัชรพล-สะพานพระราม 9) ระยะทาง 26 กิโลเมตร



แผนที่แนวเส้นทางตามการศึกษา M-MAP



แผนที่แนวเส้นทางตามการศึกษาเบื้องต้น ของ

၈၇၇။

โครงการรถไฟฟ้าสายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เสนอเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดเล็กเบา (Light Rail Transit : LRT)

- มีสถานี ● 12 แห่ง และ
- สถานีในอนาคต ● 2 แห่ง
- เป็นทางวิ่งคู่ระยะทางประมาณ 14.4 กม. และทางวิ่งคู่ในอนาคต 3 กม.
- ทิศทางการเดินรถ

= แนวเส้นทางในเขตกรุงเทพมหานคร

= แนวเส้นทางใน จ.สมุทรปราการ

โรงจอดและซ่อมบำรุง

สุวรรณภูมิใต้

มหาวิทยาลัยเกริก

กิ่งแก้ว

ธนาชิตี

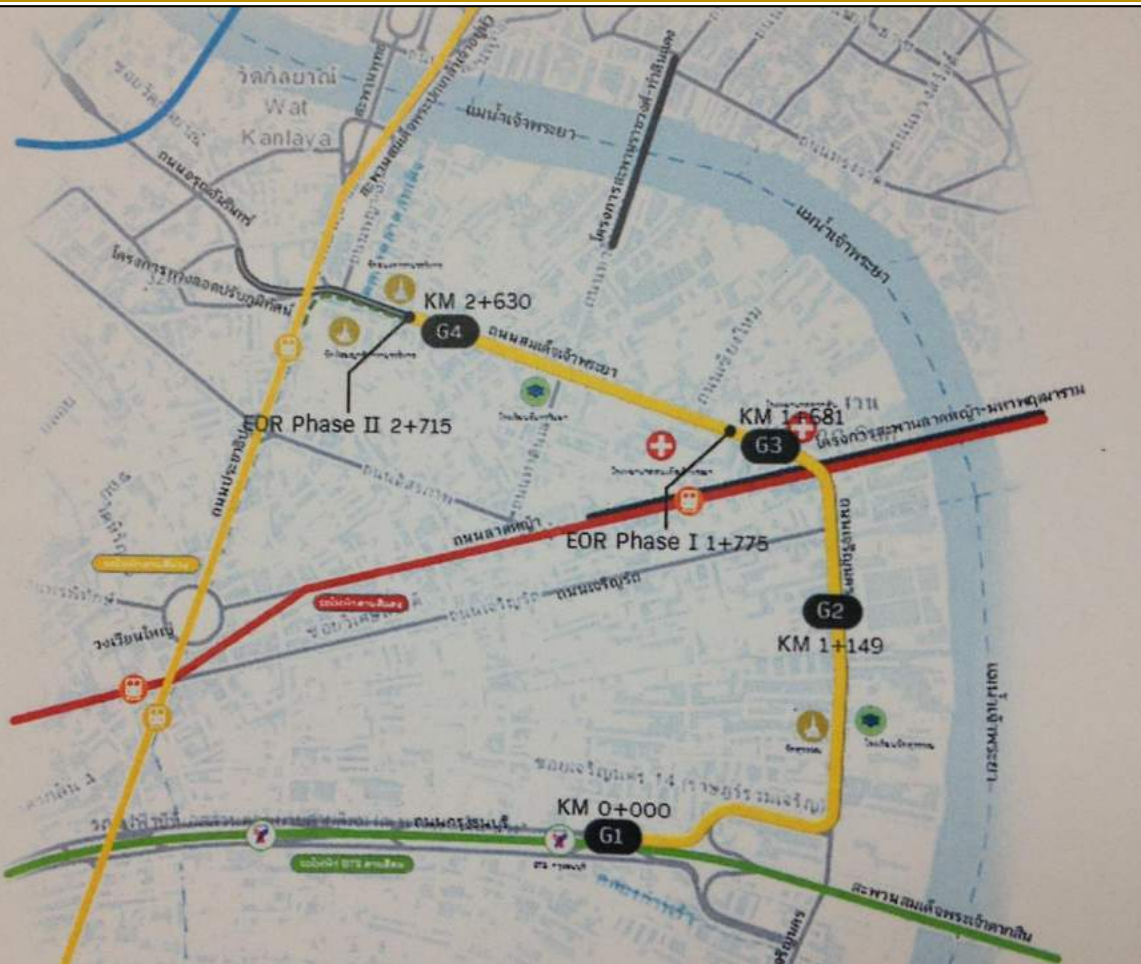
Image © 2009 DigitalGlobe

© 2009 Tele Atlas

Google

โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

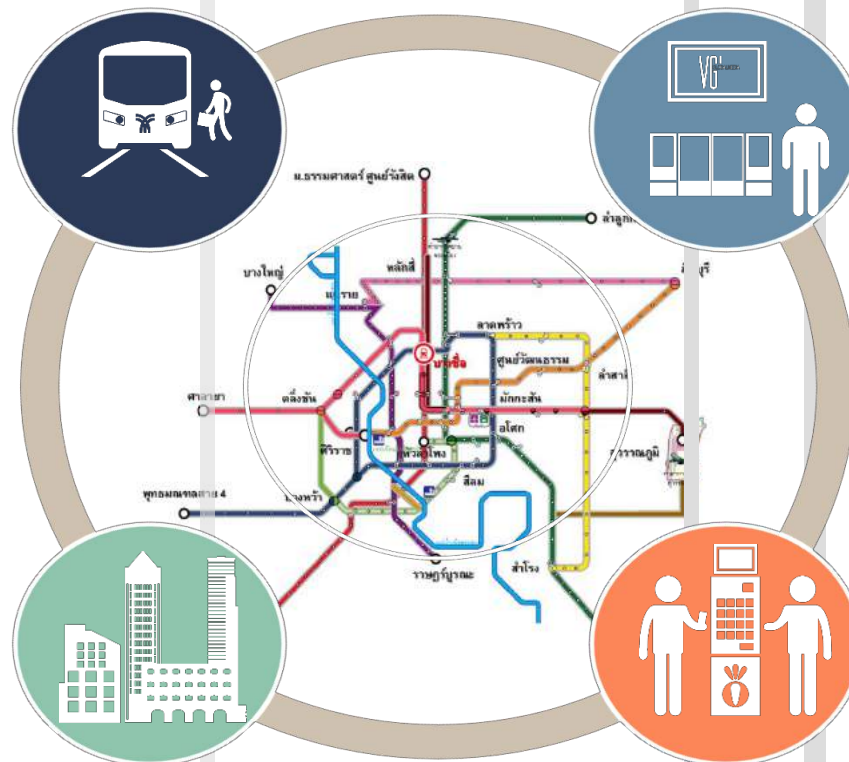
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-เขตคลองสาน-ถนนประชาธิปไตย) ระยะทางประมาณ ๒.๗ กิโลเมตร
เสนอระบบรถไฟฟ้าทางอัตโนมัติ (Automated Guided Transit: AGT)



ระยะที่ ๑ ช่วงถนนกรุงธนบุรี –
แยกคลองสาน ระยะทาง ๑.๗
กิโลเมตร

ระยะที่ ๒ ช่วงถนนสมเด็จพระ
เจ้าพระยา – ถนนประชาธิปไตย
(โรงพยาบาลตากสิน – วัดทอง
นพคุณ) ระยะทาง ๑
กิโลเมตร

2. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)



กรอบแนวคิดการพัฒนาและบูรณาการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครเชื่อมจังหวัดปริมณฑลและจังหวัดในภูมิภาค

Conceptual Idea for the development and Integration of Rail Mass Rapid Transit
and Public Transport for Bangkok Metropolitan and Regional Cities



Timeline
M-MAP 2

เริ่มศึกษา
ปี 2560

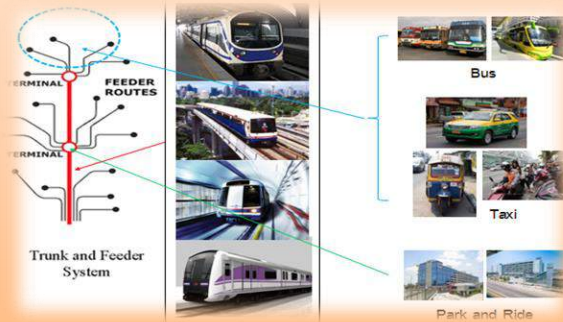
วิเคราะห์ความต้องการ
ในการเดินทาง
ปี 2560-2561

วางกรอบแนวคิด
ปี 2561

แผน M-MAP 2
ปี 2562

เป้าหมายของ M-MAP 2 :

บูรณาการร่วมกับระบบขนส่งมวลชน
สาธารณะทุกประเภท (Feeder)



มีการพัฒนาพื้นที่ (TOD)
อย่างเหมาะสม



M-MAP 2

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า
ให้สอดคล้องกับการเติบโตของเมือง

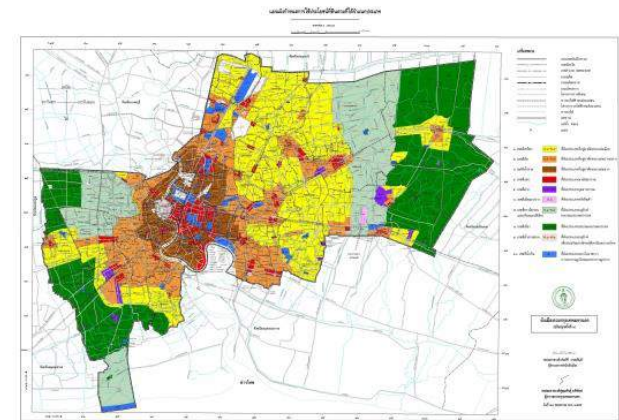
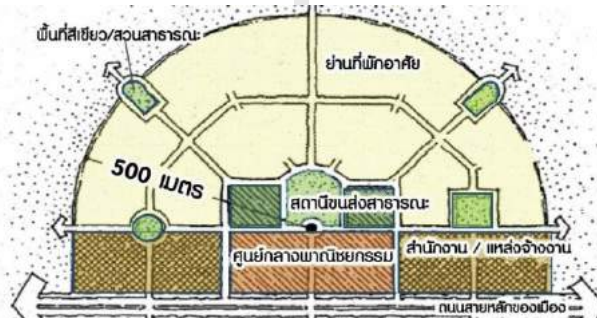


เพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน



3. Transit Oriented Development : TOD

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง



การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่

- **โครงข่ายคมนาคมขนส่ง** : กระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ขอบเขต
- **โครงข่ายถนน** : ตอบสนองความต้องการเดินทางได้ตรง ขยายเส้นทางง่าย แต่จะ
การสูญเสียความสมดุลของโครงสร้างพื้นฐานทางธรรมชาติและสภาพแวดล้อม
- **โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน** : ราคาแพง ขยายเส้นทางยาก แต่ตอบสนองการ
พัฒนาเมืองที่ต้องการควบคุมทิศทางได้ดี

ดังนั้น การเปลี่ยนแนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โดยให้ระบบขนส่ง
มวลชนได้รับการพัฒนาไปพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่รอบโครงข่ายและสถานี จะ
สามารถควบคุมทิศทางการพัฒนาเมืองให้เกิดความกระชับ และมีกิจกรรมการใช้
ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

Transit Oriented Development :TOD

=> การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน



Transit Oriented Development (TOD) คืออะไร



TOD คือ กระบวนการจัดการพื้นที่ในเมืองให้เกิดความกระชับ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานในระยะที่เดินด้วยเท้าได้ โดยสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน

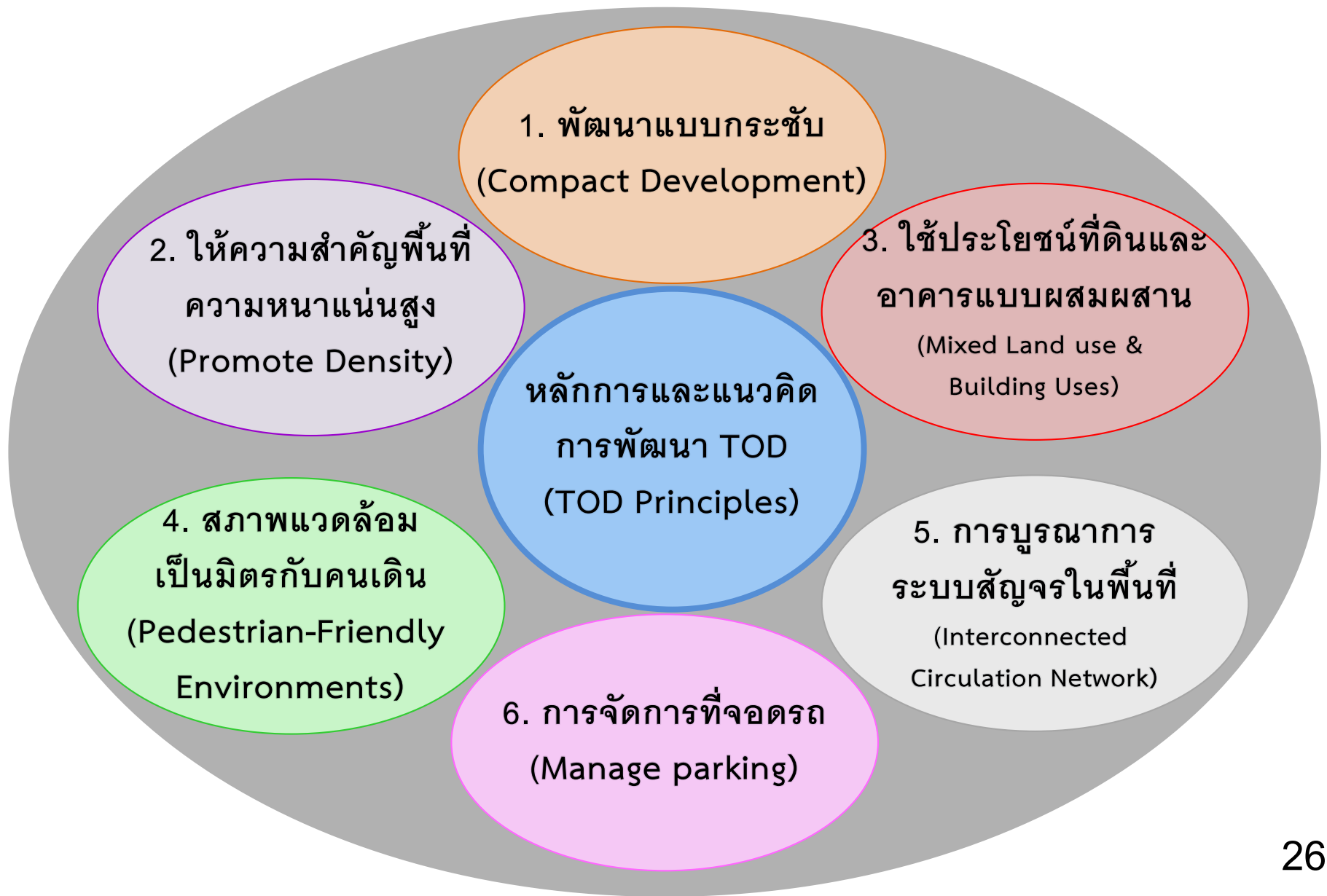


TOD มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาเมือง พร้อมสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนและลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์



TOD มุ่งสร้างแหล่งกิจกรรมหลากหลายรอบสถานีขนส่งมวลชนอย่างเพียงพอ ในระยะเดินเท้า จากที่อยู่อาศัยไปยังระบบขนส่งมวลชน แหล่งงาน แหล่งจับจ่ายสินค้าและแหล่งกิจกรรมอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์

หลักแนวคิด Transit Oriented Development (TOD)

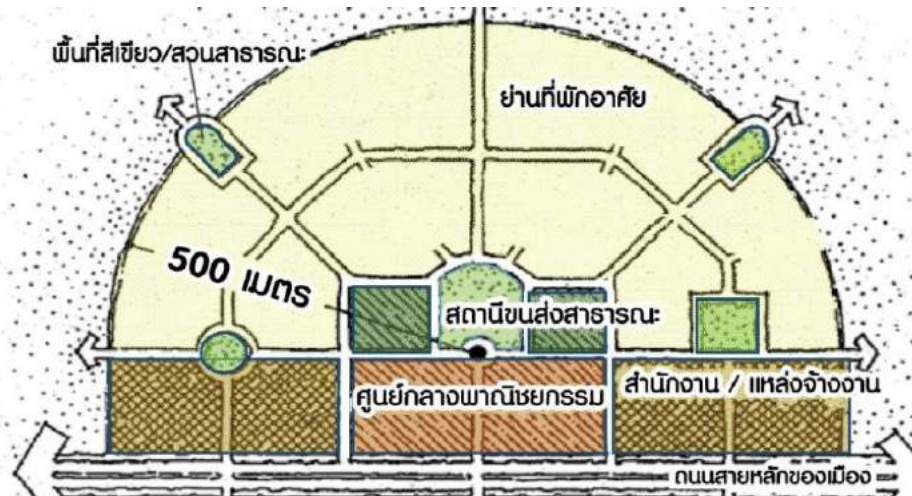


หลักแนวคิด Transit Oriented Development (TOD)



เป็นการพัฒนาพื้นที่
เศรษฐกิจโดยรอบสถานีให้
เป็นศูนย์กลางธุรกิจหลัก
ของเมือง ขนาดพื้นที่ 12 ไร่

การพัฒนาพื้นที่รอบ
สถานีที่มีรัศมีการเดินเท้า
ระยะเวลา 5-10 นาที
หรือประมาณ 600 ม.
จากสถานีรถไฟหรือ
ระบบขนส่งมวลชน

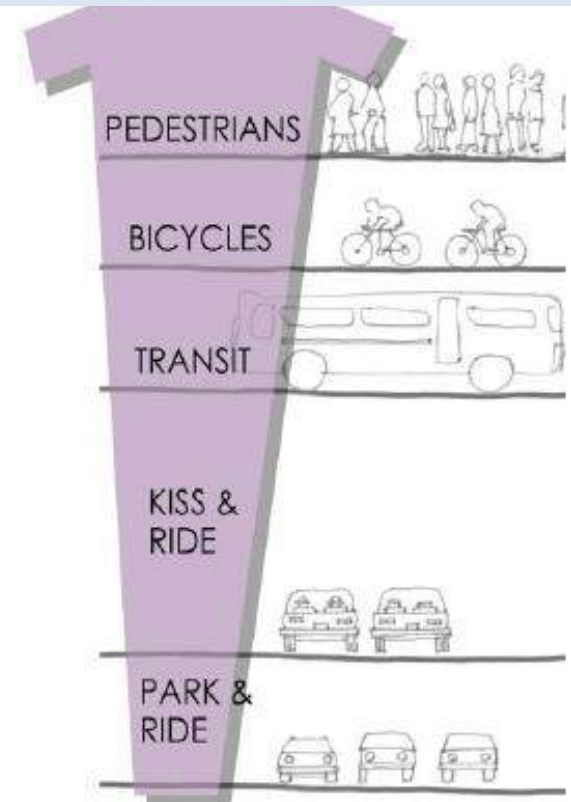
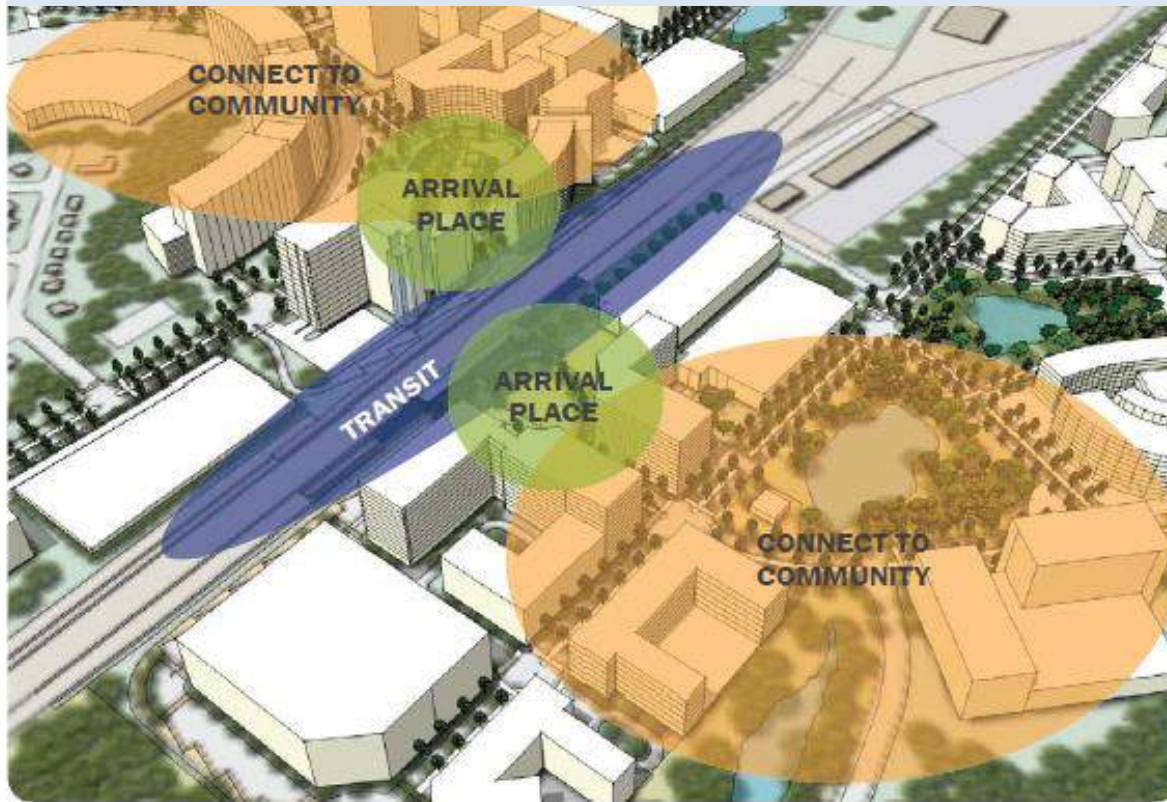


(Calthorpe, 1993, p.56)



ปัจจัยสู่ความสำเร็จ คือ การจัดการด้านการเข้าถึงสถานี

เป็นการเชื่อมต่อสถานีและพื้นที่ต่าง ๆ ที่ต้องพิจารณาถึงประโยชน์ใช้สอย ความเหมาะสมทางกายภาพ การจัดลำดับความสำคัญ การมีรูปแบบการเดินทางและทางเข้า-ออกที่หลากหลาย



ผลประโยชน์ที่จะได้รับจาก Transit Oriented Development (TOD)

เศรษฐกิจ

- ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชนเมือง
- พื้นที่ถูกนำมาพัฒนาให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ช่วยลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทางของประชาชน

สังคม

- ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนน
- สภาพแวดล้อม ทัศนียภาพ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ส่งเสริมให้ผู้ที่ต้องสัญจรหรืออาศัยอยู่ในบริเวณนั้นๆ รู้สึกถึงความปลอดภัย
- ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

สิ่งแวดล้อม

- ลดมลพิษที่เกิดจากการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเครื่องยนต์
- การจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีแบบ TOD

- กำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนและสอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ในปัจจุบัน โดยครอบคลุมพื้นที่ในรัศมีประมาณไม่เกิน 600 เมตรจากสถานี ซึ่งเป็นระยะทางที่คนเต็มใจที่จะเดินเท้าเพื่อเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชน
- กำหนดขอบเขตของพื้นที่รอบสถานี ควรกำหนดให้มีความสอดคล้องกับแนวขอบเขตธรรมชาติหรือขอบเขตที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินเท้าเข้าถึงสถานี ตลอดจนโอกาส และข้อจำกัดในการพัฒนาต่างๆ เช่น โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ที่กำลังก่อสร้างหรือที่มีอยู่แล้ว
- ต้องพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอยู่ในปัจจุบัน และกำหนดทิศทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต ให้สอดคล้องกับลักษณะปัจจุบันของพื้นที่และสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน
- การปรับปรุงกฎหมาย หรือกฎระเบียบต่างๆ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เสนอตามแผนพัฒนาฯ

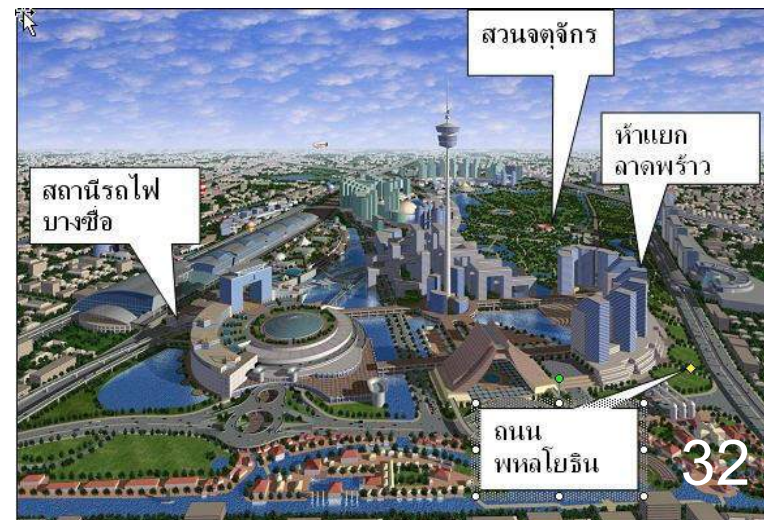
การลงทุนสำหรับ TOD

- TOD เป็นโอกาสสำหรับการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-private partnerships หรือ PPP)
- เงื่อนไขตลาดเป็นตัวกำหนดสัดส่วนการลงทุนของภาครัฐและเอกชน
- การลงทุนโดยภาครัฐมีหลายรูปแบบ ตั้งแต่การร่วมลงทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคจนถึงการให้เงินอุดหนุนโดยตรง



แนวคิดตามหลักการ TOD ในกรุงเทพฯ

การพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน



แนวทางการพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธินเบื้องต้น

ผังแนวคิดการพัฒนาเบื้องต้น

ประยุกต์ใช้หลักการ TOD

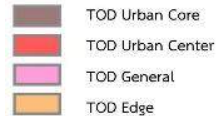
สร้างศักยภาพและลดข้อจำกัด

“ศูนย์กลางมหานครแห่งใหม่ระดับ ASEAN”

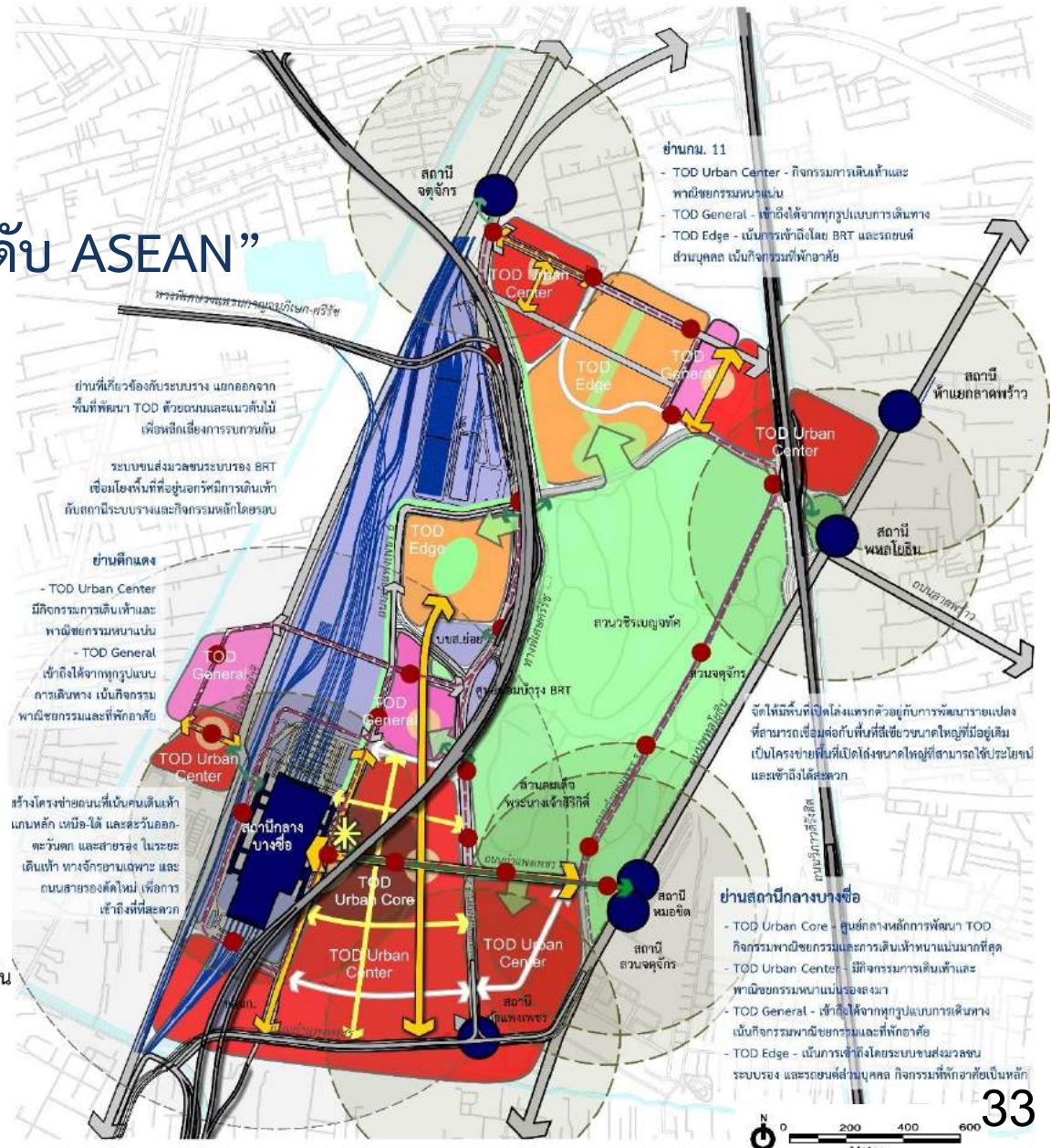
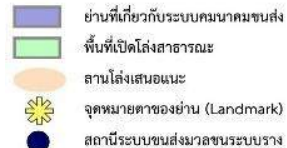
- เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจและการค้าใหม่ของกรุงเทพฯ
- เป็นย่านที่มีรูปแบบการพัฒนาแบบเมืองกระชับ (Compact City)
- เป็นย่านที่น่าอยู่ (Livable City) มีสภาพแวดล้อมที่ดี

โครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง

ประเภทของ TOD



การใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบอื่น



ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเบื้องต้น

[illegible]

แนวทางการพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธินเบื้องต้น

ผังโครงข่ายคมนาคมขนส่งเบื้องต้น

- โครงข่ายถนน (ถนนที่เน้นคนเดินเท้า และถนนสำหรับรถยนต์)
- ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (BRT at grade) 14 km. 23 สถานี
- ทางจักรยาน

ถนนที่เน้นคนเดินเท้าและทางจักรยาน

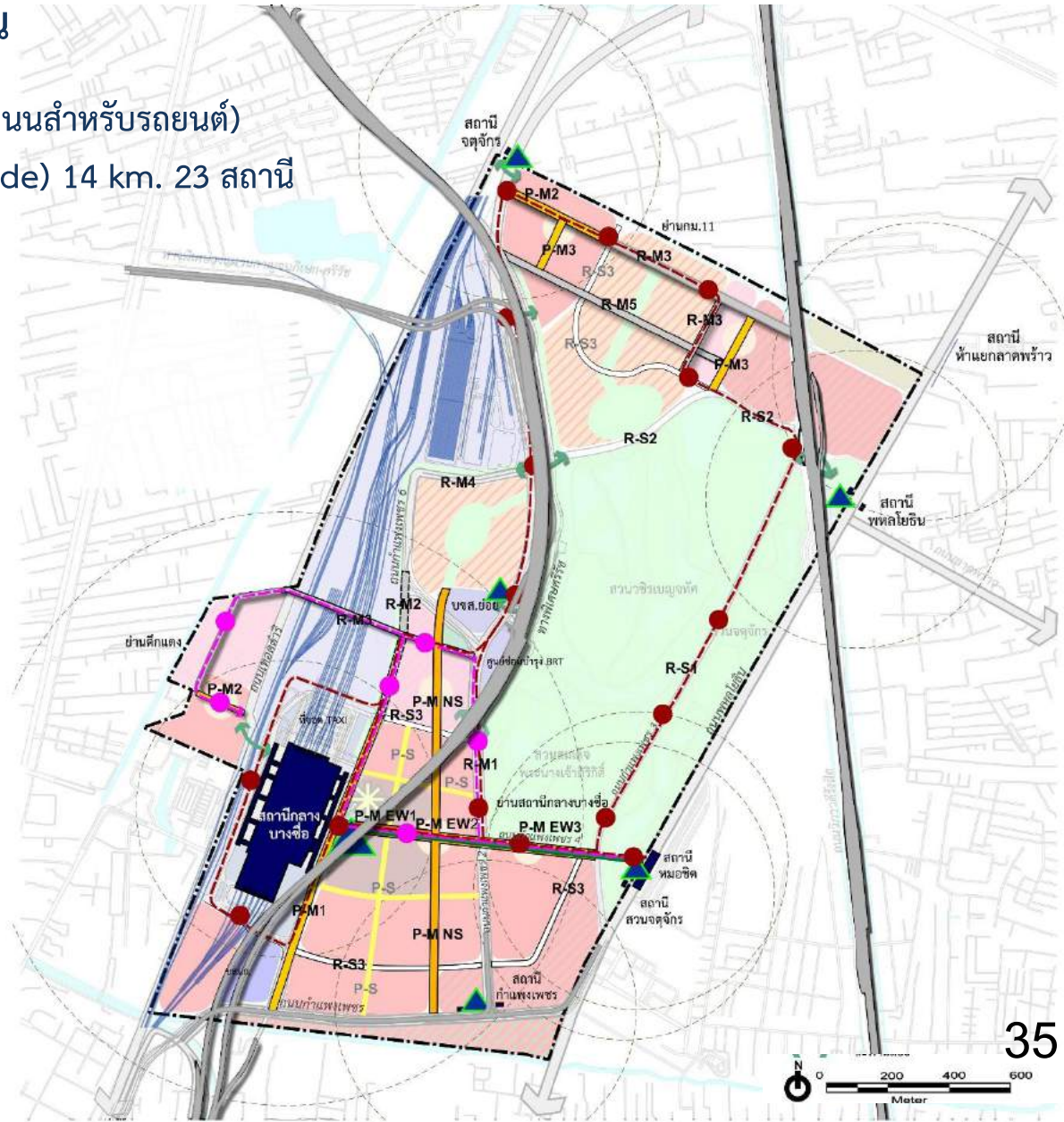
- | | |
|---|---------------------------------|
|  | ถนนคนเดินเท้า (Pedestrian Mall) |
|  | ถนนที่เน้นคนเดินเท้าสายหลัก |
|  | ถนนที่เน้นคนเดินเท้าสายรอง |
|  | ทางเดินเท้ายกระดับ (Skywalk) |
|  | สะพานลอยพร้อมรางจักรยาน |
|  | จุดจอดจักรยานหลัก |

ระบบขนส่งมวลชน

-  ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองพร้อมที่จอดจักรยาน
 ทางรถไฟ
 สถานีระบบขนส่งมวลชนระบบราง

ถนนสำหรับรถยนต์

- | | |
|---|--|
|  | ถนนสายหลักปรับปรุง |
|  | ถนนสายหลักตัดใหม่ |
|  | ถนนสายหลักส่วนต่อขยาย |
|  | ถนนสายรองปรับปรุง |
|  | ถนนสายรองตัดใหม่เพื่อการเข้าถึงพื้นที่ |
|  | ทางพิเศษ ทางยกระดับ |



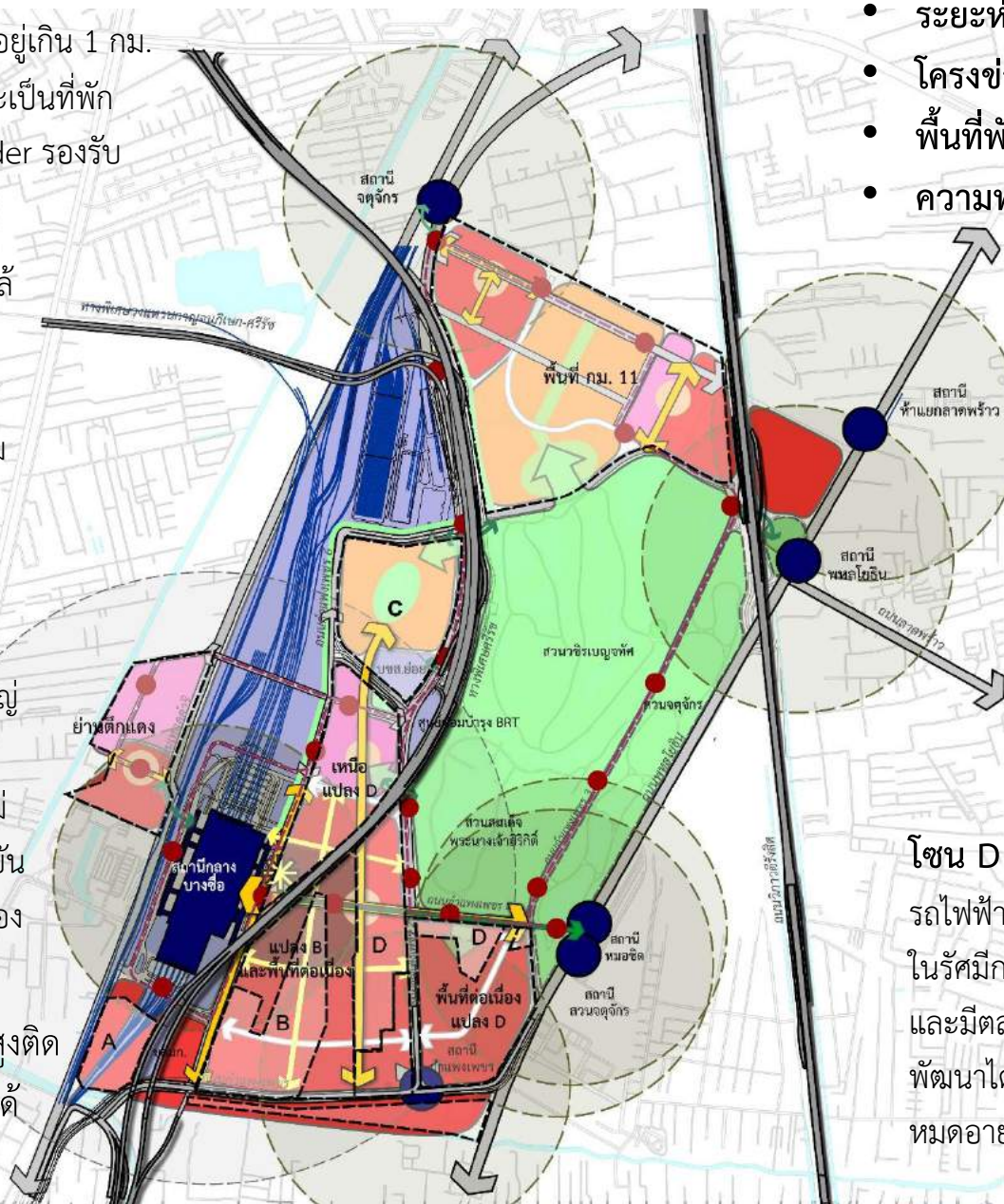
ความพร้อมในการพัฒนารายแปลง

- ระยะห่างจากสถานีระบบขนส่งมวลชน
- โครงข่ายถนนและการเข้าถึง
- พื้นที่พัฒนาโดยรอบ
- ความพร้อมในการพัฒนา

กม.11 (360 ไร่) บริเวณ 500 ม.
จากสถานีสายสีแดง เขียวและน้ำ
เงิน ศักยภาพสูง **พัฒนาได้ทันที**
ตอนกลาง ศักยภาพปานกลาง
จำเป็นต้องมีระบบ feeder อาจมี
ปัญหาการรื้อย้าย

เหนือโซน D ศักยภาพสูงต่อเนื่อง
จากแปลง B และ D ต้องรื้อวางราง
ย้ายออกจึงจะพัฒนาได้

โซน D (83ไร่) ศักยภาพสูงอยู่ใกล้สถานี
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว และอยู่
ในรัศมีการให้บริการของสถานีกกลางบางซื่อ
และมีตลาดนัดจตุจักรที่มีชื่อเสียง ต่อยอดการ
พัฒนาได้ง่าย ส่วนใหญ่สัญญาเช่าหมด/ใกล้
หมดอายุ **พัฒนาได้ทันที**



โซน C ศักยภาพปานกลาง อยู่เกิน 1 กม.
จากสถานีกกลางบางซื่อ เหมาะเป็นที่พัก
อาศัย ต้องพัฒนาระบบ feeder รองรับ

ย่านตึกแดง (119 ไร่)
ศักยภาพปานกลาง-สูง อยู่ใกล้
สถานีกกลางบางซื่อ แต่มีถนน
คั่น ไม่ต่อเนื่องกับแปลงอื่น
เข้าถึงยาก ต้องสร้างทางเชื่อม
และ feeder

โซน B-ขอบโซน D
ศักยภาพสูงติดเหมาะเป็น
ศูนย์กลางของย่าน แปลงใหญ่
รองรับการพัฒนาผสมผสาน
หลากหลายหนาแน่นสูง ยังไม่
สามารถพัฒนาได้ทันที ปัจจุบัน
วางแผนเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงของ
รถไฟฟ้าระยะไกล

โซน A (35 ไร่) ศักยภาพสูงติด
สถานีกกลางบางซื่อ เข้าถึงได้
สะดวก **พัฒนาได้ทันที**

4. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง กับการขยายตัวของเมือง



กรุงเทพมหานคร ปรับผังเมืองรวมใหม่ประกาศปี 2561

รองรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



บูรณาการผังเมืองรวม
กรุงเทพฯ และ 6 จังหวัด
ปริมณฑล
แบบไร้รอยต่อ รองรับ
ระบบขนส่งมวลชนที่
ต่อเชื่อมสู่จังหวัด

กรุงเทพมหานคร ปรับผังเมืองรวมใหม่ประกาศปี 2561

รองรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

สนับสนุนพื้นที่รัศมี
500 เมตร รอบสถานี
รถไฟฟ้า 400 สถานี
เป็นที่อยู่อาศัย
หนาแน่นสูง

ปรับใหม่ผังเมืองรวมกรุงเทพฯ



ที่มา: ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

ความเป็นจริงของการขยายตัวของเมืองรองสถานีรถไฟฟ้า กรณีตัวอย่าง
โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : Airport Rail Link

แนวเส้นทาง



ความเป็นจริงของการขยายตัวของเมืองรองสถานีรถไฟฟ้า กรณีตัวอย่าง โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : Airport Rail Link

3 สถานีของ ARL บนตำแหน่งพื้นที่ที่แตกต่างกัน

สถานีพญาไท

ตั้งอยู่เขตพญาไท ใจกลาง
กรุงเทพฯ ที่มีความ
หนาแน่นสูง



สถานีบ้านทับช้าง

ตั้งอยู่เขตประเวศ ฝั่ง
ตะวันออกเฉียงใต้ของ
กรุงเทพฯ ที่มีความ
หนาแน่นปานกลาง



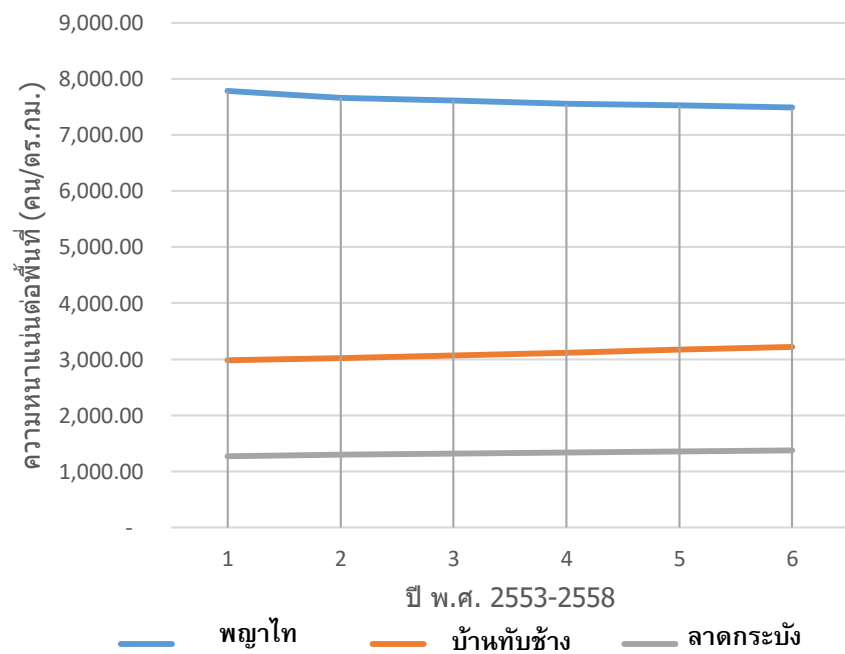
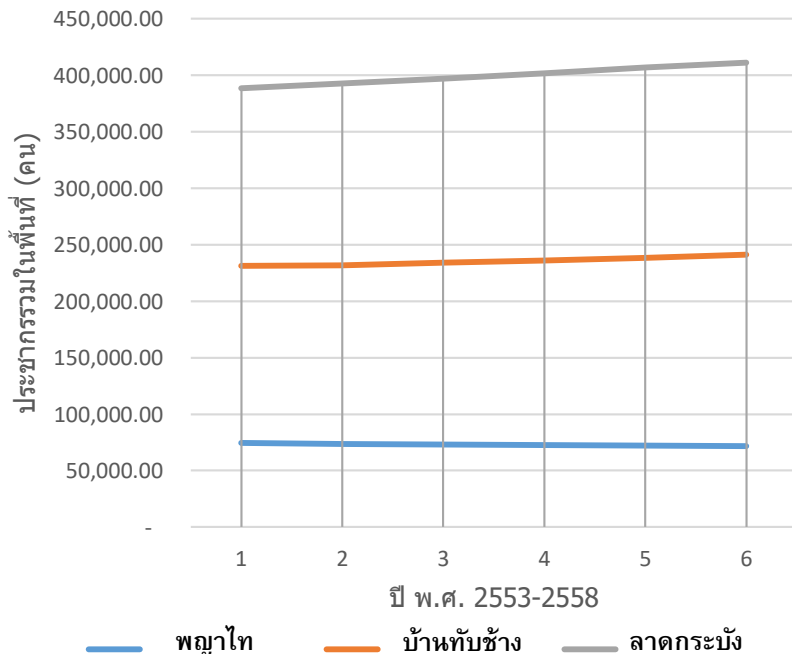
สถานีลาดกระบัง

ตั้งอยู่เขตลาดกระบัง สุด
เขตกรุงเทพฯ ฝั่ง
ตะวันออก มีความ
หนาแน่นปานกลางถึงต่ำ



การเติบโตของประชากรใน 3 เขตของสถานีรถไฟฟ้า ARL

สถานี	เขต	ประชากรรวมในพื้นที่ (คน)							อัตราการเติบโต (ปี 53-58)
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	
พญาไท	พญาไท	75,493.00	74,693.00	73,533.00	73,084.00	72,495.00	72,203.00	71,864.00	- 3.79
บ้านทับช้าง	ประเวศ	155,077.00	156,567.00	158,457.00	160,816.00	163,485.00	166,364.00	169,212.00	8.08
ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	152,528.00	157,477.00	160,850.00	163,317.00	165,724.00	168,309.00	170,070.00	8.00
สถานี	เขต	ความหนาแน่นต่อพื้นที่ (คนต่อตารางกิโลเมตร)							อัตราการเติบโต (ปี 53-58)
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	
พญาไท	พญาไท	7,868.00	7,785.00	7,664.00	7,617.00	7,555.00	7,525.00	7,490.00	- 3.79
บ้านทับช้าง	ประเวศ	2,954.00	2,983.00	3,019.00	3,064.00	3,115.00	3,169.00	3,224.00	8.08
ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	1,231.00	1,271.00	1,299.00	1,319.00	1,338.00	1,359.00	1,373.00	8.03





ขอขอบคุณ

