

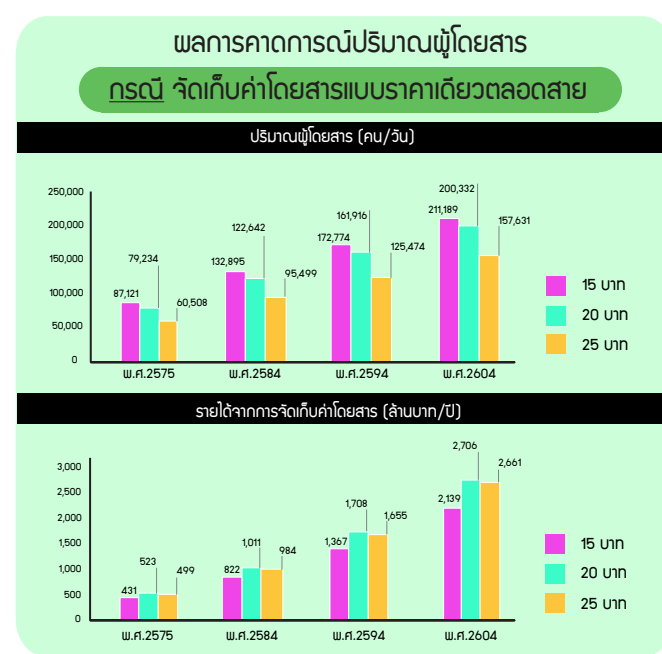
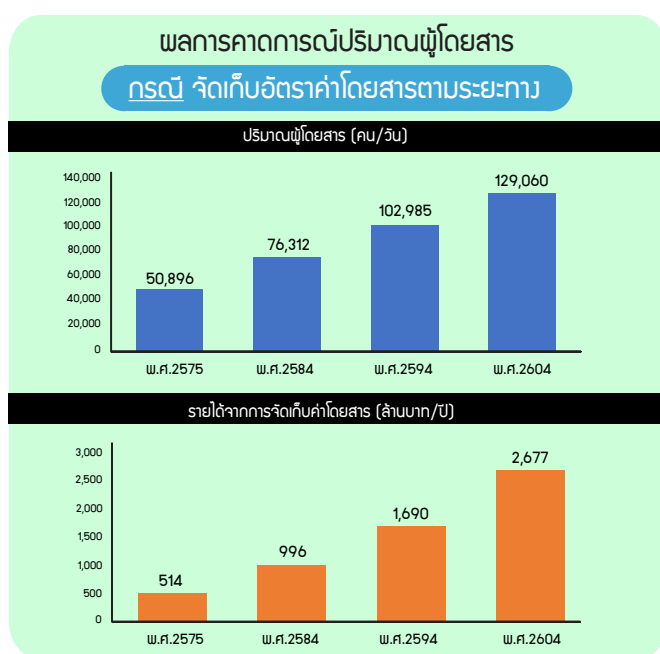
3. การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ

3.1 การศึกษาการจับเก็บอัตราค่าโดยสาร

กรณีที่ 1 กรณีจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางตามข้อกำหนดของ MRT Assessment Standardization (ค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 14 บาท และเพิ่มขึ้น 2 บาท/กิโลเมตร)

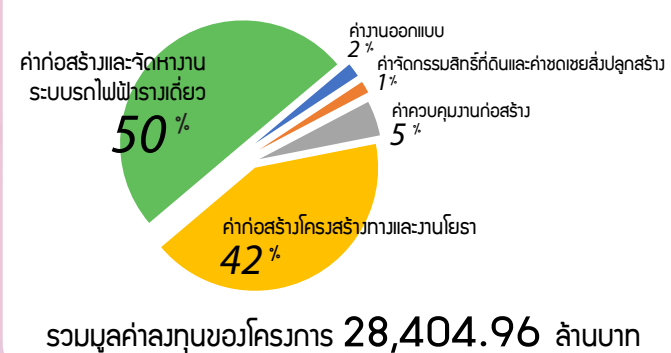
กรณีที่ 2 กรณีจัดเก็บค่าโดยสารแบบราคาเดียว

3.2 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและรายได้สำหรับกรณีจัดเก็บอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน



- ดังนั้น ในการศึกษาวิจัยศึกษา 2 กรณีเพื่อนำไปพิจารณาต่อไป ดังนี้
1. กรณีจัดเก็บค่าโดยสารแบบราคาเดียวตลอดสายที่อัตราค่าโดยสาร 20 บาท ซึ่งจะมีความเหมาะสมที่สุด
 2. กรณีจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางตามข้อกำหนดของ MRT Assessment Standardization โดยมีค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 14 บาท และเพิ่มขึ้น 2 บาท/กิโลเมตร

3.3 มูลค่าลงทุนของโครงการ



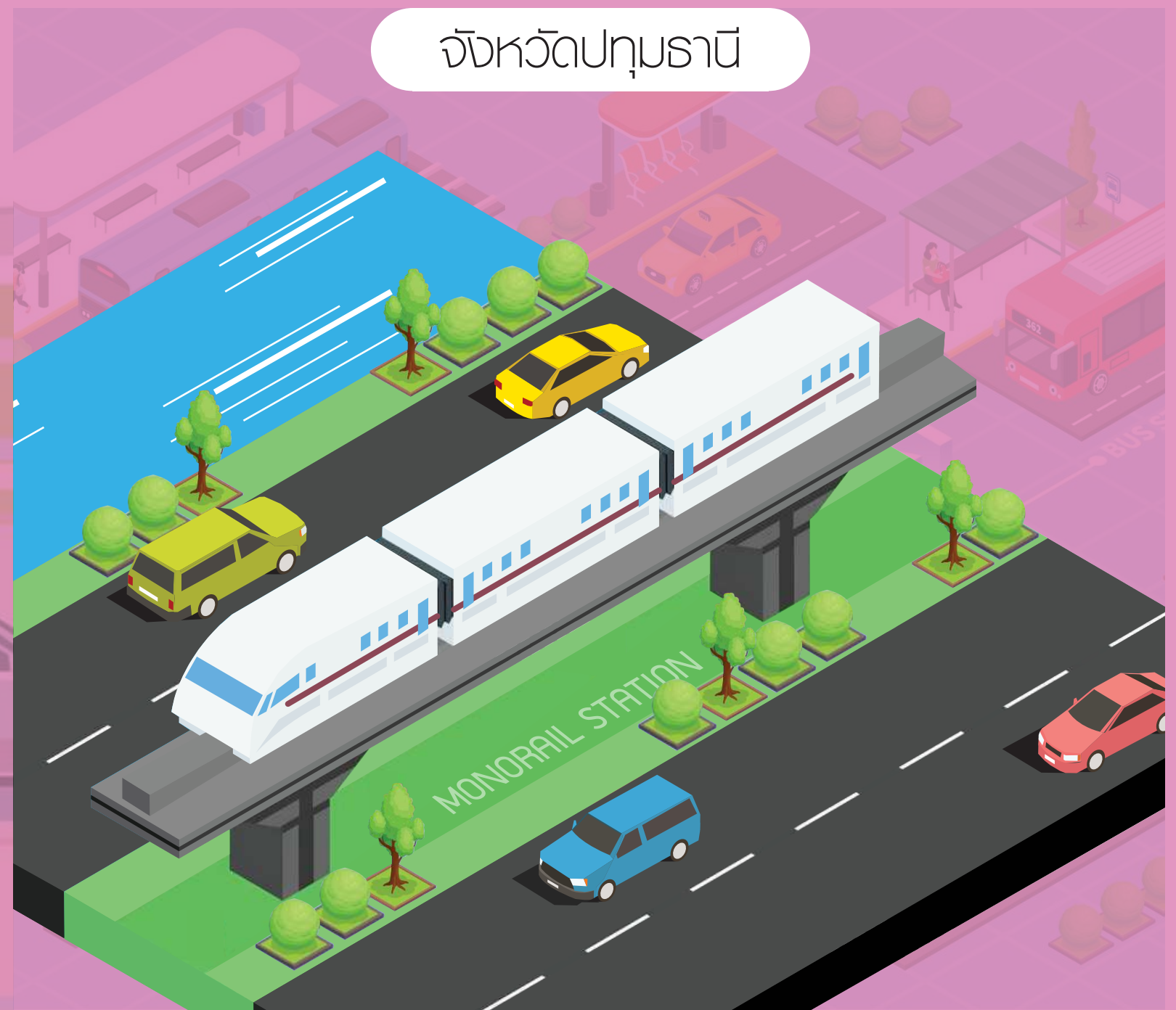
3.4 การประเมินผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของโครงการ

ทางเลือกในการจัดเก็บค่าโดยสาร	ดัชนีหลักทางด้านเศรษฐกิจ		
	NPV (ล้านบาท)	EIRR (ร้อยละ)	B/C
กรณีจัดเก็บค่าโดยสาร 20 บาท	3,181.15	14.38	1.27
กรณีจัดเก็บค่าโดยสาร 14+2 บาท/กม.	49.27	12.04	1.00

เมื่อพิจารณาอัตราผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจศาสตร์ของโครงการ (EIRR) พบว่า การจัดเก็บค่าโดยสารทั้ง 2 กรณี มีความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการ โดยการจัดเก็บค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสาย มีความเหมาะสมมากกว่าการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง ซึ่งพิจารณาจากค่า EIRR ร้อยละ 14.38 และ ร้อยละ 12.04 ตามลำดับ

โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชน

จังหวัดปทุมธานี



ช่องทางการติดต่อ



โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานี



เว็บไซต์ : <https://pathumpao.go.th/public/list/data/index/menu/5005>



องค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี โทร : 02-975-8940 ถึง 8



องค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี



สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



มหาวิทยาลัยขอนแก่น

1. แนวเส้นทางนำร่องในโครงการ

การกำหนดแนวเส้นทางนำร่องในโครงการ โดยการพิจารณาผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของแนวเส้นทางตามแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดปทุมธานี ที่มีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจมากกว่าร้อยละ 12* ซึ่งประกอบด้วย 2 แนวเส้นทาง ดังนี้

- แนวเส้นทางที่ 1** : รังสิต - วัดเขียบเขต - คลองสี่ ระยะทาง 16.66 กม.
- แนวเส้นทางที่ 2** : วัดเขียบเขต - สวนสัตว์แห่งใหม่ ระยะทาง 7.43 กม.



หมายเหตุ * คู่มือแนวทางและหลักการ การวิเคราะห์โครงการ สำหรับงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 2555



เส้นทาง : รังสิต-วัดเขียบเขต-คลองสี่ ผ่านถนนรังสิต-นครนายก และถนนลำลูกกาคลองสี่ (พ.ท.3017)

ระยะทาง : 16.66 กิโลเมตร

จำนวน : 12 สถานี

เส้นทาง : วัดเขียบเขต-สวนสัตว์แห่งใหม่ ผ่านถนนรังสิต-นครนายก

ระยะทาง : 7.43 กม.

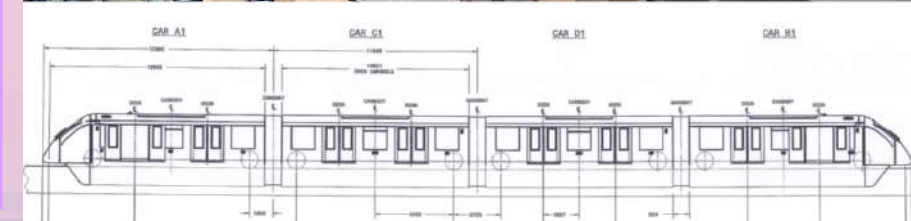
จำนวน : 6 สถานี



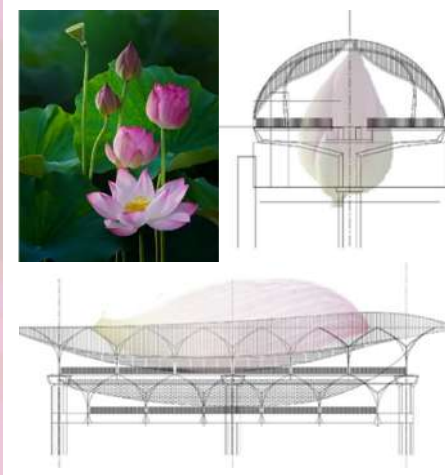
2. ระบบรถไฟฟ้า และรูปแบบโครงสร้าง

ระบบขนส่งมวลชนในโครงการเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

- ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง
- ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า
- ควบคุมการเดินรถด้วยระบบอัตโนมัติ
- เส้นทางยกระดับตลอดเส้นทาง
- การให้บริการมีความปลอดภัยสูง
- ทางวิ่งที่มีขนาดเล็ก และน้ำหนักเบา
- ดำเนินการก่อสร้างไม่ซับซ้อน และรวดเร็ว
- มูลค่าของระบบรางเดี่ยวต่อระยะทางต่ำกว่าระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่



แนวคิดการออกแบบสถานี ดอกบัว : สัญลักษณ์จังหวัดปทุมธานี



สรุปการวางแนวโครงสร้างในเส้นทางนำร่อง

