แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล พ.ศ.2553-2572

1. โครงข่ายแผนแม่บทฯ พ.ศ.2553-2572

โครงข่ายเส้นทางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2553- พ.ศ. 2572) **มีจำนวนทั้งสิ้น 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 508 กม. แบ่งเป็น**

1) โครงข่ายสายหลัก 8 เส้นทาง ประกอบด้วย

1.1) โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train, CT) จำนวน 2 เส้นทาง ร่วมกับระบบรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตลิงค์ 1 เส้นทาง รวมระยะทาง 189 กม.

1.2) โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit, MRT) จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทาง 217 กม.

2) โครงข่ายสายรอง 4 เส้นทาง ระยะทาง 102 กม.

มีระยทาง ดังนี้

สายที่	โครงการ	รวม
	ระบบรถไฟชานเมือง (Commuter Train)	
1	สายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์-มหาชัย)	80.8
2.	สายสีแดงอ่อน (ศาลายา-ตลิ่งชัน-หัวหมาก) *เพิ่มเติมช่วงบางบำหรุ-มักกะสัน*	58.5
3.	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Link) (พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) และส่วนต่อขยายฯ (ช่วงพญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง)	49.5
	ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดหลัก (Mass Rapid Transit :MRT)	
4.	สายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา-สะพานใหม่-หมอชิต-อ่อนนุช- แบริ่ง-สมุทรปราการ-บางปู)	66.5
5	สายสีเขียวอ่อน (ยศเส -สะพานตากสิน-บางหว้า)	15.5
6.	สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ, หัวลำโพง-บางแค- พุทธมณฑลสาย 4)	55
7.	สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ)	42.8
8.	สายสีส้ม (ตลิ่งชัน-มีนบุรี)	37.5
	ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder)	
9.	สายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี)	36
10.	สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)	30.4
11.	สายสีเทา (วัชรพล-สะพานพระราม 9)	26
12.	สายสีฟ้า (ดินแดง-สาทร)	9.5
	รวม	**508**

โดยแบ่งกลุ่มแผนงานทั้งหมดเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- แผนโครงข่ายเร่งรัดตามมติ ครม.
- แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2562
- แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2572

2. แนวเส้นทางโครงการ 12 สายทาง สรุป ดังนี้

2.1 สายสีแดงเข้ม (แนวเหนือ-ใต้) (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์–มหาชัย) ระยะทาง 80.8 กม.

แนวเส้นทางเริ่มที่สถานีธรรมศาสตร์ บริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (รังสิต) แบบระดับดิน เข้าสู่สถานีเชียงราก รังสิต แล้วจึงยกระดับเข้าสู่สถานีดอนเมือง มุ่งหน้าลงทิศใต้วิ่งขนานตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต ผ่านหลักสี่ สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ แยกงามวงศ์วาน วัดเสมียนนารี สถานีบางซื่อ เมื่อถึงบริเวณถนนประดิพัทธิ์ จึงลดระดับลงมาอยู่ในระดับของคลองแห้ง (Open Trench) ซึ่งอยู่ต่ำกว่าระดับดินประมาณ 10 เมตร ผ่านสามเสน สวนจิตรลดา สนามม้านางเลิ้ง เมื่อถึงบริเวณถนนเพชรบุรี จึงยกระดับเข้าสู่สถานีหัวลำโพง มุ่งหน้าถนนมหาพฤฒาราม ริมคลองผดุงกรุงเกษม ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณใกล้ศูนย์การค้าริเวอร์ซิตี้ ถนนลาดหญ้า ถนน เจริญรัถ และหลบแนวอนุสาวรีย์พระเจ้าตากสิน ข้ามถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เพื่อเข้าแนวทางรถไฟสายแม่กลองเดิม ผ่านถนนราชพฤกษ์ สถานีรางโพธิ์บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก โดยลดระดับเป็นระดับดินเข้าสู่เขตจังหวัดสมุทรสาคร และสิ้นสุดที่สถานีมหาชัยแห่งใหม่

โดยแบ่งแผนการดำเนินงาน ดังนี้

1. <u>แผนเร่งรัด</u> ช่วงธรรมศาสตร์ –บางซื่อ ระยะทาง 36.3 กม.
   ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 6.5 กม.
2. <u>แผนภายในปี 2562</u> ช่วงหัวลำโพง-บางบอน ระยะทาง 18.0 กม.
3. <u>แผนภายในปี 2572</u> ช่วงบางบอน-มหาชัย ระยะทาง 20.0 กม.

2.2 สายสีแดงอ่อน (แนวตะวันตก - ตะวันออก) ศาลายา-ตลิ่งชัน-มักกะสัน-หัวหมาก 58.5 กม.

เริ่มต้นสถานีศาลายา บริเวณถนนพุทธมณฑลสาย 4 พุทธมณฑลสาย 3 พุทธมณฑลสาย 2 ตลิ่งชัน บางบำหรุ **<u>แล้วยกระดับ</u>**ข้ามถนนจรัลสนิทวงศ์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทดแทนสะพานพระราม 6 ผ่านบางซ่อน เข้าสู่สถานีบางซื่อ แล้วมุ่งหน้าลงทิศใต้ เมื่อถึงบริเวณถนนประดิพัทธิ์ จึงลดระดับลงมาอยู่ในระดับของคลองแห้ง (Open Trench) ซึ่งอยู่ต่ำกว่าระดับดินประมาณ 10 เมตร ผ่านสามเสน สวนจิตรลดา สนามม้านางเลิ้ง แล้วจึงเลี้ยวมาทางทิศตะวันออก ผ่านทางพิเศษศรีรัช บริเวณถนนกำแพงเพชร 5 และระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวในปัจจุบัน บริเวณสถานีพญาไท เมื่อถึงบริเวณถนนราชปรารภ จึงเพิ่มระดับขึ้นมาเป็นแบบยกระดับ ข้ามทางพิเศษเฉลิมมหานคร เพื่อเข้าสู่สถานีมักกะสัน ผ่านจุดตัดถนนประดิษฐ์มนูญธรรม ถนนรามคำแหง ทางพิเศษฉลองรัช ผ่านจุดตัดถนนศรีนครินทร์ สิ้นสุดที่สถานีหัวหมาก

ทั้งนี้ แผนแม่บทฯ ได้เสนอเส้นทางเพิ่มเติมช่วงบางบำหรุ-มักกะสัน (ตะวันตก-ตะวันออก) ในช่วงปี พ.ศ. 2572 เริ่มจากบริเวณสถานีบางบำหรุ เป็นอุโมงค์ใต้ดินลึกประมาณ 20 เมตร เริ่มต้นแยกจากสายสีแดงอ่อนเดิมบริเวณสถานีบางบำหรุ เข้าสู่แนวของถนนสิรินธร ผ่านจุดตัดถนนจรัลสนิทวงศ์ ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานกรุงธน เข้าสู่แนวของถนนราชวิถี ผ่านโรงพยาบาลวชิระ แยกสามเสน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต สวนสัตว์ดุสิต พระราชวังสวนจิตรลดา ทางพิเศษศรีรัช อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ วิ่งผ่านตามแนวทางด่วนเข้าสู่บริเวณศูนย์มักกะสัน แล้วเริ่มยกระดับขึ้นมาอยู่ในระดับของคลองแห้ง บรรจบกับสายสีแดงอ่อนเดิมในช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน

โดยแบ่งแผนการดำเนินงาน ดังนี้

1. <u>แผนเร่งรัด</u> ช่วงบางซื่อ-ตลิ่ง ชัน (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) ระยะทาง 15.0 กม.
   ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน ระยะทาง 9.0 กม.
   ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 10.0 กม.
2. <u>แผนภายในปี 2562</u> ช่วงศาลายา-ตลิ่งชัน ระยะทาง 14.0 กม.
3. <u>แผนภายในปี 2572</u> ช่วงบางบำหรุ-มักกะสัน ระยะทาง 10.5 กม.

2.3 สายรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือแอร์พอร์ตลิงค์ (SARL) ระยะทาง 49.5 กม.

(1) ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ (เปิดบริการปี พ.ศ. 2553) ระยะทาง 28.5 กม.

แนวสายทางตามแนวทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน โครงสร้างแบบยกระดับ เริ่มต้นที่สถานี พญาไท ซึ่งเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-อ่อนนุช ในปัจจุบัน ผ่านจุดตัดถนนราชปรารภ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร สถานีมักกะสันและศูนย์คมนาคมมักกะสัน ผ่านจุดตัดถนนรัชดาภิเษก ถนนประดิษฐ์มนูญธรรม ถนนรามคำแหง ทางพิเศษฉลองรัช จุดตัดถนนศรีนครินทร์ ข้ามวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก และเลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(2) ช่วงพญาไท-บางซื่อ (ภายในปี 2562) ระยะทาง 7.9 กม.

แนวเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีดอนเมือง มุ่งหน้าลงทิศใต้เข้าสู่สถานีบางซื่อ เมื่อถึงบริเวณถนนประดิพัทธิ์ จึงลดระดับลงมาอยู่ในระดับของคลองแห้ง (Open Trench) ผ่านสามเสน สวนจิตรลดา สนามม้านางเลิ้ง แล้วจึงเลี้ยวมาทางทิศตะวันออก ต่อเชื่อมกับโครงสร้างเดิมบริเวณสถานีพญาไท

ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์2553 มีมติมอบหมายให้ต่อขยายเส้นทางโครงการ Airport Link ช่วงพญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 21 กม. โดยให้ดำเนินการภายใน พ.ศ. 2562 ด้วย

2.4 สายสีเขียวเข้ม ลำลูกกา-คูคต-สะพานใหม่-แบริ่ง-สมุทรปราการ-บางปู ระยะทาง 66.5 กม.

เริ่มที่สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก เป็นโครงสร้างยกระดับ มุ่งหน้าทิศตะวันตกตามแนวเกาะกลางถนนลำลูกกา เพื่อเชื่อมกับถนนพหลโยธินบริเวณ ต.คูคต บริเวณซอยพหลโยธิน 54 ผ่านโรงเรียนนายเรืออากาศ โรงพยาบาลภูมิพล มุ่งหน้าทางทิศใต้ สถานีสะพานใหม่ วงเวียนอนุสาวรีย์หลักสี่ วัดพระศรีมหาธาตุ กรมทหารราบที่ 11 มหาวิทยาลัยศรีปทุม กรมป่าไม้ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรมพัฒนาที่ดิน ซอยเสนานิคม 1 รัชโยธิน ห้าแยกลาดพร้าว เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (BTS) ในปัจจุบันที่สถานีหมอชิต ช่วงหมอชิต-อ่อนนุช-แบริ่ง แล้วมุ่งหน้าทางทิศใต้ ผ่านทางแยกถนนเทพารักษ์ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ โรงเรียนนายเรือ พิพิธภัณฑ์ทหารเรือ ที่ว่าการอำเภอเมือง และศูนย์ราชการ จ.สมุทรปราการ จุดตัดถนนศรีนครินทร์ สถานีเคหะสมุทรปราการ นิคมอุตสาหกรรมบางปู สิ้นสุดที่สถานีสถานตากอากาศบางปู
โดยแบ่งแผนการดำเนินงาน ดังนี้

1. <u>แผนเร่งรัด</u> ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง 11.4 กม.
   ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 กม.
2. <u>ภายในปี 2562</u> ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.0 กม.
3. <u>ภายในปี 2572</u> ช่วงคูคต-ลำลูกกา ระยะทาง 6.5 กม.
   ช่วงสมุทรปราการ-บางปู ระยะทาง 7.0 กม.

2.5. สายสีเขียวอ่อน บางหว้า-ยศเส ระยะทาง 15.5 กม. (ภายในปี 2562)

แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ในปัจจุบันเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง โดยเป็นโครงสร้างยกระดับตามแนวเกาะกลางของถนนพระราม 1 เริ่มที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ มุ่งหน้าทางทิศตะวันตก สิ้นสุดที่บริเวณสถานียศเส

2.6 สายสีน้ำเงิน ระยะทาง 55 กม. ประกอบด้วย

(1) ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (แผนเร่งรัด) ระยะทาง 13 กม.

เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงินในปัจจุบัน เป็นโครงสร้างยกระดับตามแนวถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนจรัลสนิทวงศ์ เริ่มที่สถานีบางซื่อ มุ่งหน้าทางทิศตะวันตก ตามแนวถนนประชาราษฎร์สาย 2 ผ่านแยกเตาปูน แล้วจึงเพิ่มระดับจากใต้ดินเป็นแบบยกระดับ และก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แล้วเลี้ยวเข้าสู่แนวถนนจรัลสนิทวงศ์ มุ่งลงทิศใต้ตามแนวเกาะกลางของถนนจรัลสนิทวงศ์ ผ่านบางพลัด จุดตัดถนนสิรินธร ผ่านบางขุนนนท์ สามแยกไฟฉาย และสิ้นสุดที่สถานีท่าพระ

(2) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (แผนเร่งรัด) ระยะทาง 14 กม.

แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงินในปัจจุบัน เป็นอุโมงค์ใต้ดิน เริ่มต้นที่สถานีหัวลำโพง มุ่งหน้าทางทิศตะวันตก ตามแนวถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมังกร วรจักร วังบูรพา แล้วเลี้ยวเข้าตามแนวถนนสนามไชย ผ่านวัดพระเชตุพน และก่อสร้างเป็นอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยามุ่งหน้าทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ตัดผ่านถนนอรุณอัมรินทร์ ถนนอิสรภาพ และเพิ่มระดับจากใต้ดินขึ้นมาเป็นยกระดับก่อนเข้าสู่แยกท่าพระ เพื่อเข้าสู่สถานีท่าพระ เป็นโครงสร้างยกระดับตามแนวถนนเพชรเกษม ภาษีเจริญ บางแค วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และสิ้นสุดที่สถานีหลักสอง

(3) ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ภายในปี 2572) ระยะทาง 8 กม.

แนวเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงท่าพระ-บางแค ตามแนวเกาะกลางของถนนเพชรเกษม เริ่มต้นที่สถานีหลักสอง มุ่งหน้าทางทิศตะวันตก ไปสิ้นสุดบริเวณจุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4

2.7 สายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 42.8 กม.

โครงสร้างยกระดับ เริ่มต้นที่สถานีคลองบางไผ่ ตลาดบางใหญ่ ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก มุ่งหน้าทางตะวันออก ข้ามทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ ซอยท่าอิฐ สะพานพระนั่งเกล้า ผ่านศูนย์ราชการนนทบุรี ถนนรัตนาธิเบศร์ กระทรวงสาธารณสุข ถนนติวานนท์ ยกข้ามสะพานข้ามทางแยกในแนวถนนวงศ์สว่าง ผ่านบางซ่อน เข้าสู่สถานีเตาปูน มุ่งหน้าทางทิศใต้ โดยลดระดับเป็นใต้ดิน ผ่านแยกเกียกกาย ถนนสามเสน ผ่านศรีย่าน โรงพยาบาลวชิระ หอสมุดแห่งชาติ บางขุนพรหม แล้วเลี้ยวเข้าถนนพระสุเมรุ สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ภูเขาทอง แล้วลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระปกเกล้า ถนนประชาธิปก ลอดใต้อนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสุขสวัสดิ์ แล้วจึงขึ้นมาเป็นยกระดับผ่านดาวคะนอง บางปะกอก เข้าสู่สถานีปลายทางราษฎร์บูรณะ

โดยแบ่งแผนการดำเนินงาน ดังนี้

1. แผนเร่งรัด ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทาง 23.0 กม.
2. แผนภายในปี 2562) ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 19.8 กม.

2.8 สายสีส้ม ตลิ่งชัน-มีนบุรี (ภายในปี 2562) ระยะทาง 37.5 กม.

เป็นอุโมงค์ใต้ดิน เริ่มต้นบริเวณสถานีตลิ่งชัน ผ่านโรงพยาบาลศิริราช ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาและเข้าสู่แนวถนนราชดำเนินบริเวณเชิงสะพานพระปิ่นเกล้า ผ่านสนามหลวง อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ผ่านตามแนวของถนนหลานหลวง ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนราชปรารภ ผ่านศาลาว่าการกรุงเทพมหานครแห่งที่ 2 ชุมชนดินแดง บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต เลี้ยวเข้าสู่แนวของถนนประชาสงเคราะห์ ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ถนนเทียมร่วมมิตร และถนนประชาอุทิศ ผ่านทางด่วนฉลองรัช คลองแสนแสบ และเลี้ยวเข้าสู่แนวของถนนรามคำแหง บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง ผ่านรัชมังคลากีฬาสถาน (สนามกีฬาหัวหมาก) แยกลำสาลี และสิ้นสุดที่สถานีลำสาลี ถนนศรีบูรพา แล้วเริ่มเพิ่มระดับจากใต้ดินขึ้นมาอยู่ในระดับดินเพื่อเข้าสู่สถานีบ้านคลองม้า ผ่านหมู่บ้านสัมมากร ยกข้ามทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ผ่านเคหะรามคำแหง และสิ้นสุดที่สถานีมีนบุรี

2.9 สายสีชมพู แคราย-มีนบุรี (ภายในปี 2562) ระยะทาง 36 กม.

โครงสร้างยกระดับ ตามแนวเกาะกลางของถนนติวานนท์ แนวเส้นทางเริ่มต้นที่สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีบริเวณแยกแคราย มุ่งตามแนวของถนนติวานนท์ ผ่านแยกสนามบินน้ำ ซอยสามัคคี วัดชลประทานกรมชลประทาน เลี้ยวเข้าสู่แนวถนนแจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด เบี่ยงแนวไปทางทิศใต้เพื่อลอดผ่านทางพิเศษศรีรัช ผ่านทางเข้าเมืองทองธานี ข้ามคลองชลประทาน ผ่านศูนย์ราชการกรุงเทพฯ แยกหลักสี่ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร เมื่อถึงบริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ (วงเวียนหลักสี่) สถานีอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ถนนรามอินทรา แยกลาดปลาเค้า เคหะรามอินทรา ซอยวัชรพล ยกข้ามทางพิเศษฉลองรัช ผ่านแยกนวมินทร์ วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก แยกถนนสวนสยาม บางชัน โรงเรียนเศรษฐบุตรบำเพ็ญ สิ้นสุดที่สถานีมีนบุรี

2.10 สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง (ภายในปี 2572) ระยะทาง 30.4 กม.

โครงสร้างยกระดับ ตามแนวเกาะกลางถนนลาดพร้าว มุ่งหน้าทิศตะวันออก ผ่านซอยภาวนา ถนนโชคชัย 4 ทางพิเศษฉลองรัช ชุมชนแฮปปี้แลนด์ เลี้ยวเข้าสู่แนวถนนศรีนครินทร์ ข้ามสะพานแยกลำสาลี ผ่านจุดตัดถนนกรุงเทพกรีฑา ข้ามทางแยกต่างระดับจุดตัดถนนศรีนครินทร์-พระราม 9 พัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ซอยอุดมสุข ซอยลาซาล ซอยแบริ่ง ถนนเทพารักษ์ ถึงจุดตัดกับถนนสุขุมวิท สิ้นสุดที่สถานีสำโรง

2.11 สายสีเทา ช่วงวัชรพล-ลาดพร้าว-พระราม 4-สะพานพระราม 9 (ภายในปี 2572) ระยะทาง 26 กม.

โครงสร้างยกระดับ ตามแนวถนนประดิษฐ์มนูญธรรม มุ่งหน้าลงทิศใต้ผ่านซอยนวลจันทร์ ถนนเกษตร-นวมินทร์ ถนนประชาอุทิศ เลี้ยวเข้าถนนเพชรบุรีตัดใหม่ตามแนวเกาะกลางถนน เลี้ยวเข้าซอยทองหล่อ เข้าซอยสุขุมวิท 38 ซอยสุขุมวิท 40 ถนนพระราม 4 บริเวณตลาดคลองเตย ถนนพระราม 3 มุ่งหน้าทิศใต้ โดยลัดเลาะแนวทางเท้า จนไปเชื่อมกับถนนรัชดาภิเษกเลียบแนวทางด่วนเฉลิมมหานคร ถนนรัชดาภิเษก จนสิ้นสุดที่จุดตัดกับถนนพระราม 3

2.12 สายสีฟ้า ดินแดง-สาทร (ภายในปี 2572) ระยะทาง 9.5 กม.

โครงสร้างยกระดับ เริ่มที่สถานีประชาสงเคราะห์ บริเวณศาลาว่าการกรุงเทพมหานครแห่งที่ 2 เลี้ยวเข้าสู่แนวถนนประชาสงเคราะห์ ผ่านชุมชนดินแดง ทางพิเศษศรีรัช เข้าสู่พื้นที่ศูนย์มักกะสัน ถนนวิทยุ ชุมชนหลังสวน สวนลุมพินี ถนนสาทร สิ้นสุดที่จุดตัดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ที่สถานีช่องนนทรี

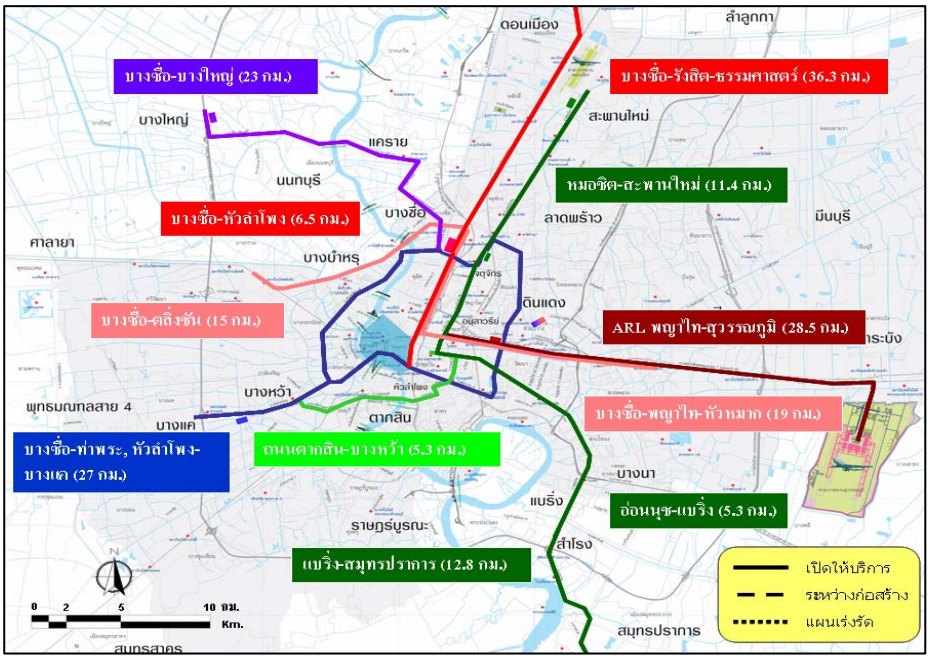
3. แผนการดำเนินโครงการ

แบ่งกลุ่มแผนงานทั้งหมดเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- แผนโครงข่ายเร่งรัดตามมติ ครม.
- แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2562 และ
- แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2572

3.1 แผนโครงข่ายเร่งรัดตามมติ ครม.

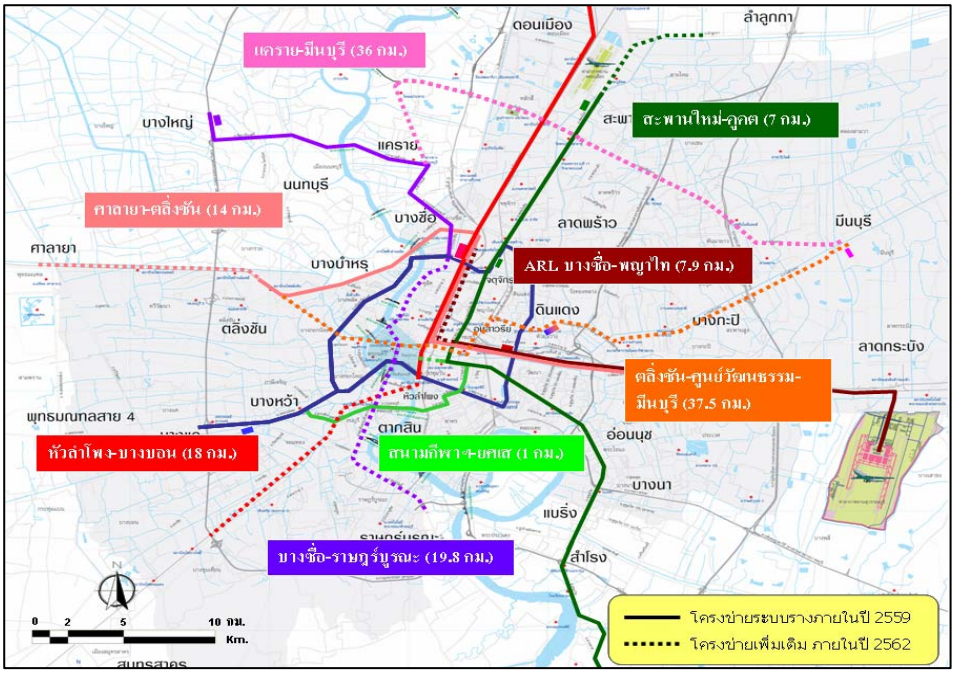
แผนโครงข่ายเร่งรัดตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 7 พ.ย. 2549 เร่งรัด 5 สายทาง 7 โครงการ โดยมีการก่อสร้างเพิ่มเติมระยะทางรวม 145 กม. ประกอบด้วยโครงข่ายระบบรถไฟชานเมืองและระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลัก เน้นการบริการให้เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางถึงหนาแน่นมากกับพื้นที่เขตเมืองซึ่งเป็นแหล่งธุรกิจและพานิชยกรรม เกือบทั้งหมดจะเป็นเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและเส้นทางที่มีความพร้อมในการดำเนินงาน โดยสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2557- 2559 โดยจะมีระยะทางให้บริการรวม 236 กม. 145 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 370 ตร.กม. บริเวณศูนย์กลางเมือง ให้บริการประชากรประมาณ 3.3 ล้านคน



รูปที่ 1 แผนโครงข่ายเร่งรัดตามมติ ครม. แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2559

3.2. แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ.2562

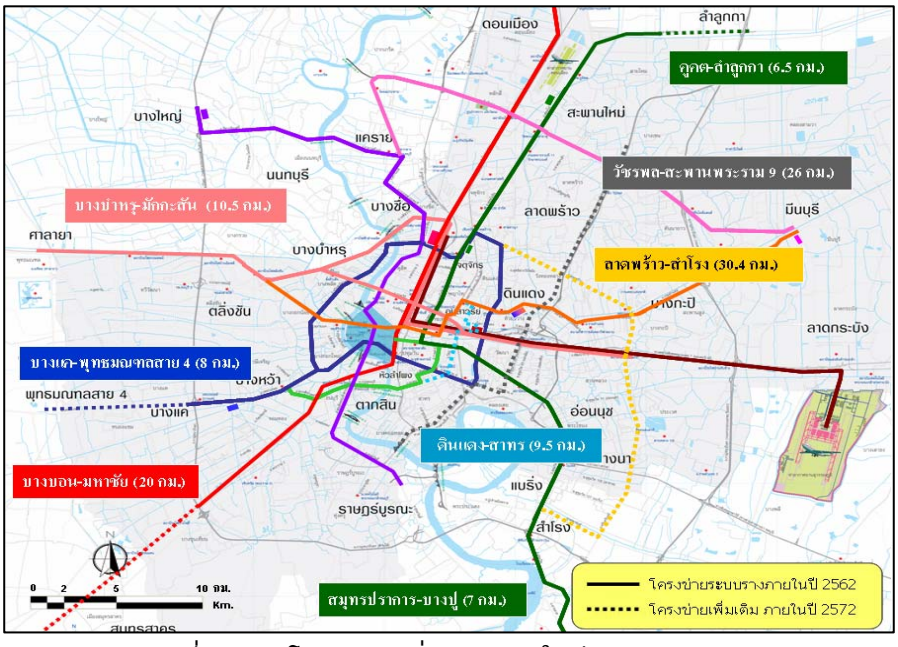
นอกจากโครงข่ายเร่งรัดตามมติ ครม. พ.ศ. 2549 แล้วยังมีเส้นทางที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและมีความอยู่รอดทางด้านการเงิน ประกอบด้วยโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักส่วนต่อขยายและเส้นทางใหม่ รวมทั้งระบบรถไฟฟ้าสายรอง โดยยังเน้นการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนที่มีความหนาแน่นเพียงพอ แหล่งธุรกิจและพาณิชยกรรมในเขตเมือง ซึ่งโครงการมีความพร้อมและสามารถเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ.2562 ระยะทางรวม 154 กม. ภายในปี พ.ศ. 2562 กรุงเทพฯและปริมณฑลจะมีระบบรถไฟฟ้ารวมระยะทาง 390 กม. ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ 525 ตร.กม. ประชาชนในเขตให้บริการประมาณ 3.8 ล้านคน



รูปที่ 2 แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2562

3.3 แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2572

โครงข่ายเพิ่มเติมในระยะ 10 ปีถัดไป เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางส่วนต่อขยายของโครงข่ายหลักเดิมและเพิ่มเติมโครงข่ายรอง โดยเพิ่มส่วนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหลักไปยังศูนย์ชุมชนและศูนย์พาณิชย กรรมย่อยตามผังเมืองรวม และต่อขยายและเพิ่มเส้นทางรถไฟฟ้าระบบรองสายใหม่เพื่อรองรับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้บริการของระบบ ซึ่งโครงข่ายสามารถเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2572 มีระยะทางรวม 117.9 กม. ภายในปี พ.ศ. 2572 กรุงเทพฯ และปริมณฑลจะมีระบบรถไฟฟ้ารวมระยะทาง 508 กม.



รูปที่ 3 แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2572