



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ
กำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร
พ.ศ.

อ.พ. 13/2569 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง ชุดที่ 27 ปีที่ 1



อ.พ. 13/2569
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง
ชุดที่ 27 ปีที่ 1

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5731, 5741, 5751

ร่างพระราชบัญญัติ
กำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร
พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายเชษฐา ทองยิ่ง

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางอรณิชา รุ่งธิพานนท์

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรชำนาญการ

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

พฤษภาคม 2569

บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี* มีที่ดินที่ถูกกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 2 แปลง โดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ (ไม่ต้องเวนคืน) เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้า โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 คือ ที่ดินเอกชนที่ รฟม. จะต้องกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเจ้าของได้ยินยอมให้ รฟม. เข้าใช้ประโยชน์แล้ว แต่ยังไม่ได้มีการตกลงทำสัญญาและจดทะเบียนกำหนดลักษณะภาวะในอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 2 แปลง เนื่องจากยังไม่อาจตกลงกันได้ในเรื่องการกำหนดลักษณะในอสังหาริมทรัพย์หรือในเรื่องเงินค่าทดแทน ดังนั้น รฟม. จึงจำเป็นต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 มาตรา 20 และมาตรา 21 โดยการเสนอร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. และตราเป็นกฎหมายเพื่อให้อสังหาริมทรัพย์ตกอยู่ภายใต้ภาวะในอสังหาริมทรัพย์โดยการจดทะเบียนในหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินต่อไป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. คือ เป็นการกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร ภายในแนวเขตตามแผนที่ และตามบัญชีรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย และลักษณะของภาวะในอสังหาริมทรัพย์แนบท้ายพระราชบัญญัตินี้ ให้ตกอยู่ภายใต้ภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชนในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โดยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

ทั้งนี้ การกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เป็นการลดความจำเป็นในการเวนคืนกรรมสิทธิ์ในที่ดิน โดยกรรมสิทธิ์ในที่ดินยังคงเป็นของเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย อย่างไรก็ตาม การกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์อาจเป็นการจำกัดสิทธิของเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายในการใช้ประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์อย่างเต็มที่ และอาจก่อให้เกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับค่าทดแทนหากการประเมินภาวะในอสังหาริมทรัพย์ไม่เหมาะสมและไม่เป็นธรรม

* รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1	
- หลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-2
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	3-1
1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู	3-1
2. การเดินทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายอื่น	3-3
3. สถิติจำนวนผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ปี 2566-2569	3-4

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

ร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

กำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร

เหตุผล

เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้สำรวจและทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกำหนด
ลักษณะภาวะในอสังหาริมทรัพย์ที่จำเป็นสำหรับกิจการขนส่งมวลชน โดยไม่จำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์
เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี แล้ว แต่พนักงาน
เจ้าหน้าที่และเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์ไม่อาจตกลงกันได้ในเรื่อง
การกำหนดลักษณะในอสังหาริมทรัพย์หรือในเรื่องเงินค่าทดแทน ในการนี้ สมควรกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์
ดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สรุปสาระสำคัญ*

**ร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร**

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร โดยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

* ร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ), ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 27 ปีที่ 1 ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2569. สืบค้น 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 จาก https://pis.parliament.go.th/PARFileDownloadProxy/download?s=qScj0jMoBmqMa36ZLubolehX6ilh7BrzDKjJngTJamRgBb8J6LkxNLVEym5ZWl_E2UAOgSgYjyKzXNd2gOKgTbexyq71n2K6SqLeHGrJ3jCxijfAoVGpY3OKMFeZcllyiatUoL46tryv98kvF7iwQgtuHObQ6KDNtT29A==&ref=10053130&n=1

ร่าง

พระราชบัญญัติ

กำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร

พ.ศ.

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรให้กำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล
ซึ่งมาตรา 26 ประกอบกับมาตรา 33 และมาตรา 37 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้
โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้
เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่สามารถกำหนดลักษณะภาวะในอสังหาริมทรัพย์และเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของ
หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นได้ และเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นในการสร้าง
กิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับ
เงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

.....

.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติกำหนดภาวะในอสังหาริมทรัพย์
เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่
กรุงเทพมหานคร พ.ศ.”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 ให้ที่ดินในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปรากฏที่ดิน รายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย และลักษณะของภาระในอสังหาริมทรัพย์ ตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ตกอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชนในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

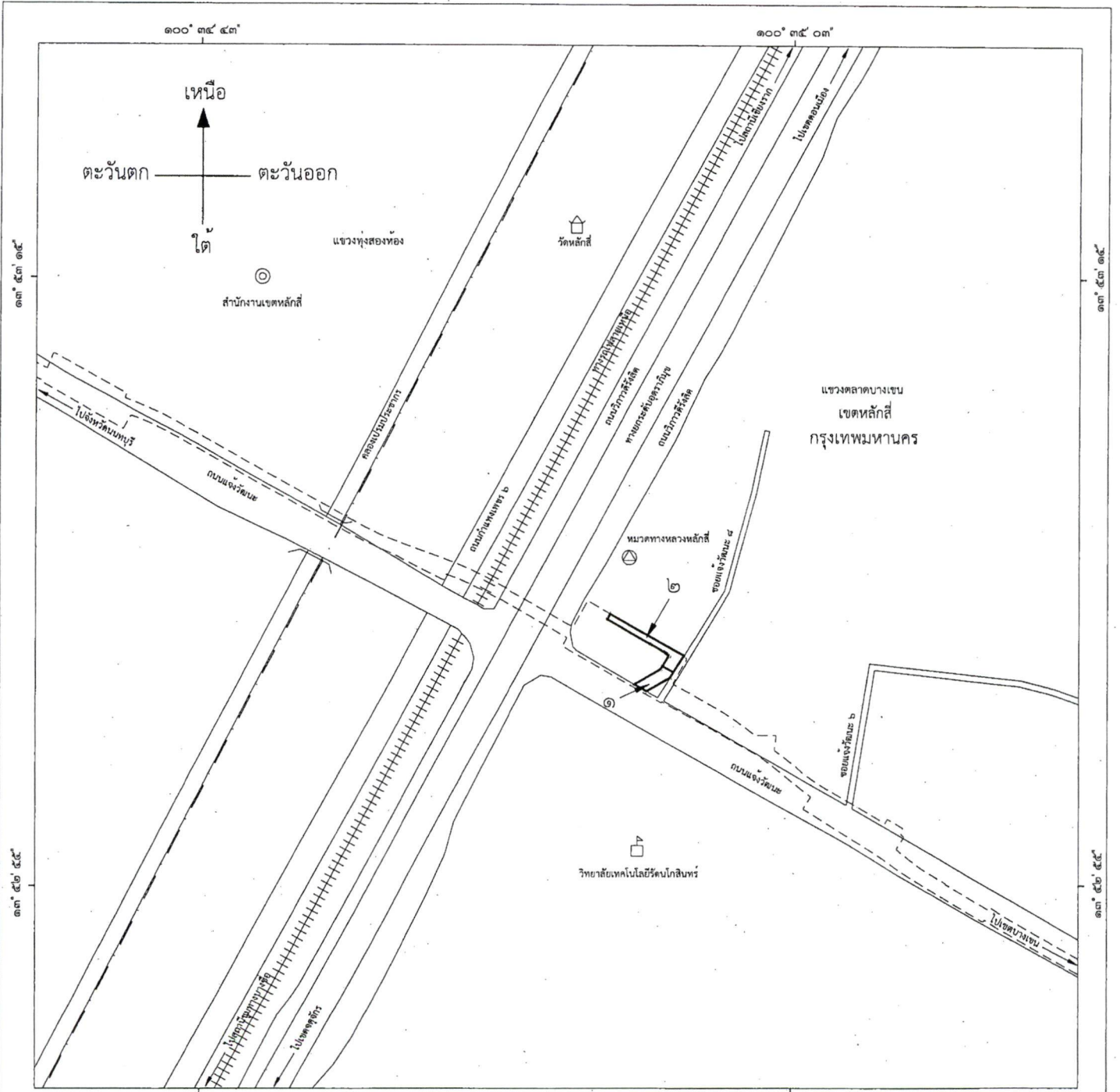
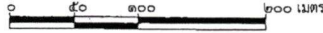
มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

แผนที่ท้ายพระราชบัญญัติกำหนดภาวะในสิ่งทวาทิตย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร
พ.ศ.

มาตราส่วน ๑ : ๕,๐๐๐



เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่ต้องคงอยู่ภายใต้ภาวะในสิ่งทวาทิตย์
- แนวเขตที่จะสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล เขตของแขวง
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย

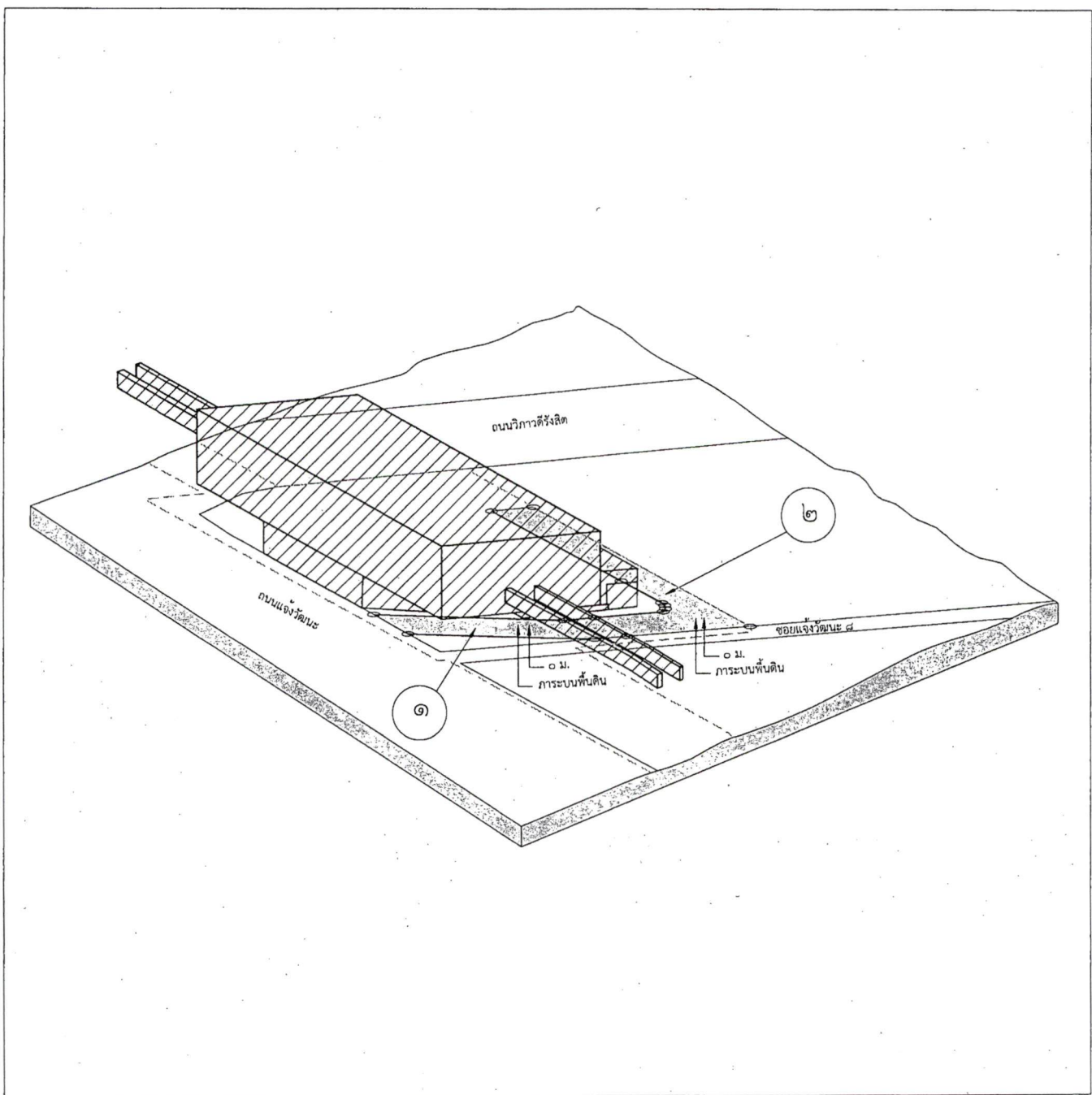
- ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานเขต
- สถานที่ราชการ
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

(นายชัยยศ ณ นคร)
ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน



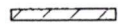

(นายพิชิต พันธุ์มงคล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
รักษาการแทน ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แผนผังแสดงแนวเขตที่ดินที่ต้องตกอยู่ภายใต้การะโนอสังหาริมทรัพย์ท้ายพระราชบัญญัติกำหนดการะโนอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร
พ.ศ.



เครื่องหมาย

-  แนวเขตที่ดินที่ต้องตกอยู่ภายใต้การะโนอสังหาริมทรัพย์
-  แนวเขตที่ดินที่จะสร้างกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
-  โครงสร้างทางวิ่งเหนือพื้นดิน
-  ทางหลวง ถนน ซอย
- ๑ ม. เมตร



(นายชัยศ ณ นคร)
ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

อิชยา พันธุ์มงคล

(นายวิทยา พันธุ์มงคล)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)
รักษาการแทน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

บัญชีรายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดิน และลักษณะของภาระที่ต้องค้ำค้ำอยู่ภายใต้ภาระในอสังหาริมทรัพย์
 ท้ายพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร
 พ.ศ.

แปลง หมายเลขที่	รายชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครอง	ตั้งบ้านเรือนอยู่ที่			ที่ดินตั้งอยู่ที่			หนังสือสำคัญ					เนื้อที่ตามหนังสือสำคัญ			ระดับและเนื้อที่ที่ต้องค้ำค้ำอยู่ภายใต้ภาระ			ลักษณะภาระ ในอสังหาริมทรัพย์	หมายเหตุ	
		ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด	ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด	ประเภท	เลขที่	ระหว่าง	เลขที่ดิน	หน้าสำรวจ	ไร่	งาน	ตารางวา	ระดับ (เมตร)	เนื้อที่				
																	ไร่	งาน			ตารางวา
๑	นางสาวศาลิษา วิเศษสัมมาพันธ์	ลาดพร้าว	ลาดพร้าว	กรุงเทพมหานคร	ตลาดบางเขน	หลักสี่	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๓๙๗๖๙	๕๑๓๖ IV ๗๐๓๔ - ๗	๑๓๗๓	๖๐๙๐	-	-	๙๙ ๗/๑๐	๐	-	-	๙๙ ๗/๑๐	กำหนดลักษณะภาระบน ที่ดิน	
๒	นางสาวศาลิษา วิเศษสัมมาพันธ์	ลาดพร้าว	ลาดพร้าว	กรุงเทพมหานคร	ตลาดบางเขน	หลักสี่	กรุงเทพมหานคร	โฉนด	๓๙๗๗๗	๕๑๓๖ IV ๗๐๓๔ - ๗	๑๕๗๒	๖๐๙๖	-	๑	๗๐ ๖/๑๐	๐	-	๑	๗๐ ๖/๑๐	กำหนดลักษณะภาระบน ที่ดิน	

ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์¹

1. ที่มา/สภาพปัญหา

ร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. เป็นร่างกฎหมายที่คณะรัฐมนตรี โดยมีเป้าหมายเพื่อรองรับการจัดการจัดการและการใช้ประโยชน์อสังหาริมทรัพย์ที่จำเป็นต่อกิจการรถไฟฟ้าในแนวโครงการ โดยเฉพาะพื้นที่ที่ต้องกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร

จากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ มีอสังหาริมทรัพย์ บางแปลงที่เจ้าของยินยอมให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เข้าใช้ประโยชน์แล้ว แต่ยังไม่ได้ตกลงทำสัญญาและยังไม่ได้จดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ในหนังสือแสดงสิทธิที่ดินให้ครบถ้วน เนื่องจากยังไม่อาจตกลงกันได้ในเรื่องการกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์หรือในเรื่องเงินค่าทดแทน การตรากฎหมายเฉพาะจึงเป็นกลไกเพื่อให้การใช้พื้นที่ดังกล่าวมีฐานอำนาจทางกฎหมายที่ชัดเจน ลดความเสี่ยง ด้านกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง และข้อพิพาท

2. วิเคราะห์ประเด็นสำคัญของร่างกฎหมาย

2.1 ความจำเป็นในการกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์

การกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เป็นมาตรการที่มีลักษณะจำกัดสิทธิในที่ดินเฉพาะเท่าที่จำเป็นต่อกิจการขนส่งมวลชนแต่ไม่ใช้การโอนกรรมสิทธิ์ทั้งหมดให้รัฐโดยตรง ข้อดีของแนวทางนี้ คือ ทำให้โครงการสาธารณูปโภคสามารถดำเนินการได้โดยยังคงให้เจ้าของที่ดินมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของตนเองภายใต้ข้อจำกัดตามลักษณะภาระที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรการดังกล่าวต้องมีขอบเขตชัดเจน โปร่งใส และต้องสอดคล้องกับความจำเป็นของโครงการอย่างแท้จริง

2.2 สิทธิของเจ้าของที่ดิน ค่าทดแทน และช่องทางคุ้มครองสิทธิ

เจ้าของหรือผู้มีสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกกำหนดภาระยังคงมีสิทธิได้รับค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมถึงมีสิทธิคัดค้านหรือใช้ช่องทางอุทธรณ์ในกรณีไม่เห็นด้วยกับราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทน ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญต้องทำให้ประชาชนใช้สิทธิได้จริงโดยผ่านกระบวนการของการประเมินราคา การแจ้งสิทธิ การรับเงินค่าทดแทน และการอุทธรณ์

¹ 1. ร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ), ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 27 ปีที่ 1 ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2569. สืบค้น 17 พฤษภาคม 2569 จาก <https://shorturl.asia/S48Ce>

2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). ความรู้สำหรับประชาชน เรื่อง การกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างโครงการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 17 พฤษภาคม 2569 จาก <https://www.mrt.co.th/th/relevant-law/1367>

3. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (กรกฎาคม 2548). บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง การใช้ประโยชน์ที่ดินที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มาโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์. สืบค้น 17 พฤษภาคม 2569 จาก <https://shorturl.asia/tFSLh>

2.3 ขอบเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินและความเสี่ยงจากการใช้ผิวดินวัตถุประสงค์

หลักสำคัญของการได้มาซึ่งที่ดินหรือสิทธิในที่ดินโดยอาศัยอำนาจรัฐ คือ ต้องใช้ทรัพย์สินให้ตรงตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนหรือวัตถุประสงค์ของโครงการสาธารณะนั้น ๆ เทียบความเห็นคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสรีที่ 394/2548 ซึ่งวางแนวไว้ว่า รัฐไม่ควรนำที่ดินที่ได้มาโดยอาศัยอำนาจเวนคืนไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการเดิม แม้วัตถุประสงค์ใหม่นั้นจะเป็นประโยชน์ของทางราชการก็ตาม

เมื่อนำหลักดังกล่าวมาใช้กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ ที่ดินหรือสิทธิที่ได้มาตามกฎหมายกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์ฯ จึงควรถูกใช้เพื่อกิจการรถไฟฟ้าและกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น โครงสร้างทางวิ่ง สถานี ทางขึ้นลง ระบบเชื่อมต่อการเดินทาง ความปลอดภัย การบำรุงรักษา และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร การใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ทั่วไปที่ไม่เกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าโดยตรงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความชอบด้วยกฎหมายและการยอมรับของประชาชน

2.4 การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยภายใต้กรอบกิจการรถไฟฟ้า

เทียบเคียงความเห็นคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสรีที่ 394/2548 ซึ่งได้วางหลักเกี่ยวกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ไว้ว่า รฟม. สามารถพัฒนาพื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้า อาคารจอดรถ และอาคารอเนกประสงค์ได้ หากการพัฒนานั้นเป็นไปเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม หากเป็นพื้นที่ดินว่างเปล่าที่ได้มาโดยอาศัยอำนาจเวนคืนหรือกระบวนการบังคับตามกฎหมาย รฟม. ไม่สามารถนำไปพัฒนาเพื่อธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ทั่วไปที่ไม่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนได้ แม้ว่าการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์จะเป็นอำนาจอย่างหนึ่งของ รฟม. ก็ตาม

ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟฟ้า อาคารจอดรถ หรืออาคารอเนกประสงค์ได้ สามารถทำได้เมื่อมีความเชื่อมโยงกับการให้บริการรถไฟฟ้าและสร้างประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้บริการโดยตรง แต่ไม่ควรขยายความไปถึงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อธุรกิจทั่วไปที่แยกขาดจากวัตถุประสงค์ของการได้มาซึ่งที่ดินหรือสิทธิในที่ดิน

3. ข้อเสนอแนะ

1. ควรกำหนดแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ที่ถูกกำหนดภาระให้ชัดเจน โดยระบุว่าพื้นที่แต่ละส่วนจำเป็นต้องกิจการรถไฟฟ้าอย่างไร และมีกลไกติดตามเพื่อไม่ให้ใช้ผิวดินวัตถุประสงค์
2. ควรจัดระบบการประเมินและจ่ายค่าทดแทนที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ และสื่อสารกับประชาชนด้วยภาษาที่เข้าใจง่าย โดยระบุหลักเกณฑ์ วิธีประเมิน ขั้นตอนรับเงิน สิทธิอุทธรณ์ และสิทธิฟ้องคดีอย่างครบถ้วน
3. การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีควรอยู่ภายใต้กรอบกิจการรถไฟฟ้าและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ไม่ควรนำพื้นที่ที่ได้มาจากอำนาจรัฐไปใช้เพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์ทั่วไปที่ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

4. บทสรุป

ร่างพระราชบัญญัติกำหนดภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในท้องที่เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. มีเหตุผลรองรับในเชิงหลักการเนื่องจากช่วยจัดระเบียบฐานอำนาจในการใช้ประโยชน์อสังหาริมทรัพย์ที่จำเป็นต่อโครงการ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญกับการคุ้มครองสิทธิของประชาชน การเยียวยาอย่างเป็นธรรม และการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่ให้เกินขอบเขตของกิจการรถไฟฟ้า เพราะประเด็นสำคัญของความชอบด้วยกฎหมายและการยอมรับของประชาชนต่อโครงการ

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู¹

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เป็นโครงการหนึ่งในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region: M-MAP) เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) ที่เป็นทางยกระดับตลอดเส้นทาง รวมระยะทางให้บริการ 34.5 กิโลเมตร โดยเริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566

1.2 ลักษณะโครงการ

แนวเส้นทาง

ระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรีและจังหวัดนนทบุรี โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณถนนรัตนวิบูลย์ ระหว่างศูนย์ราชการนนทบุรีและแยกแคราย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - บางซื่อ) บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี จากนั้นจะวิ่งเลีย่วซ้ายบริเวณแยกแคราย เข้าถนนติวานนท์ วิ่งตามถนนติวานนท์จนถึงแยกปากเกร็ด เลี้ยวขวาเข้าถนนแจ้งวัฒนะผ่านเมืองทองธานี ผ่านศูนย์ราชการ ผ่านทางแยกหลักสี่ เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่สถานีหลักสี่ ลอดใต้ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลเวย์) และผ่านวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ โดยมีสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ เป็นสถานีเชื่อมต่อ (Interchange Station) เพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งตามถนนรามอินทรา ยกยกระดับข้ามทางพิเศษฉลองรัชบริเวณแยกวัชรพล จนถึงแยกมีนบุรีแล้ววิ่งเข้าเมืองมีนบุรีตามถนนสีหบุรานุกิจ จากนั้นจะข้ามคลองสามวาและเลีย่วขวาข้ามคลองแสนแสบผ่านพื้นที่ว่างและข้ามเข้าถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) จนถึงสุดบริเวณทางแยกร่มเกล้า ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี ที่สถานีมีนบุรี มีความยาวของแนวเส้นทางทั้งสิ้นประมาณ 34.5 กิโลเมตร

โครงสร้าง

ระบบคานคอนกรีตรูปตัวโอหล่อสำเร็จรูปจากโรงงาน เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมสำหรับโครงสร้างทางยกระดับมากที่สุด เนื่องจากโครงการเป็นทางยกระดับที่สร้างบนเกาะกลางถนน

¹ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). รถไฟฟ้ามหานคร สายวิวัฒนาการ (สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี). สืบค้น 17 พฤษภาคม 2569 จาก https://www.mrta.co.th/th/the-pink-line#content_15373

สถานี

ประกอบด้วย สถานีทั้งหมด 30 แห่ง โครงสร้างสถานีเป็นลักษณะโครงสร้างยกระดับเหนือพื้นผิวถนน ขานชานชาลาของสถานีจะอยู่ในรูปแบบของขานชานชาลาด้านข้างหรืออยู่ตรงกลางขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของแต่ละสถานี โดยบางสถานีจะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายอื่น ๆ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ ยังมีบันไดเลื่อน ลิฟต์ ห้องน้ำ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อผู้พิการอีกด้วย

ศูนย์ซ่อมบำรุง

ศูนย์ซ่อมบำรุงมีนบุรีตั้งอยู่บนพื้นที่ว่างริมถนนรามคำแหง ระหว่างซอยรามคำแหง 192 และคลองสองต้นนุ่น ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินขนาดประมาณ 229 ไร่ โดยมีพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ทั้งการตรวจสอบประจำ (Inspection) และการซ่อมบำรุง (Maintenance and Repair) พื้นที่สำหรับจอดรถไฟฟ้า และสำนักงานรถไฟฟ้าสายสีชมพู ซึ่งบริเวณนี้เป็นสถานีปลายทางทำให้การให้บริการเดินรถไฟฟ้าในช่วงเช้า เป็นไปได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ ในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงยังเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร ซึ่งสามารถให้บริการสำหรับผู้โดยสารทั้งของรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีส้มได้ โดยบริเวณด้านหน้ามีสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม เป็นจุดที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ระหว่างรถไฟฟ้าทั้งสองสาย

อาคารจอดแล้วจร

อาคารจอดแล้วจรมี 1 แห่ง คือ สถานีมีนบุรี ซึ่งสามารถจอดรถได้ 3,000 คัน

คานทางวิ่ง

Guideway Beam หรือคานทางวิ่งถูกติดตั้งไว้เป็นคู่ขนานกันไปตลอดทั้งเส้นทาง โดยระหว่างคานทางวิ่งมีการติดตั้ง Walkway เพื่อใช้สำหรับอพยพในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงมีการติดตั้ง Conductor Rail หรือรางจ่ายไฟตลอดทั้งเส้นทาง

ประเภทของคานทางวิ่งที่ใช้ในโครงการแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ตามลักษณะโครงสร้าง คือ

- โครงสร้างเป็นคอนกรีต (Concrete Guideway Beam) เป็นคานทางวิ่งที่ใช้ทั่วไปในโครงการ มีความยาวประมาณ 30 เมตร

- โครงสร้างเป็นเหล็ก (Steel Guideway Beam) มีความยาวตั้งแต่ 20 - 70 เมตร ใช้ในช่วงเส้นทางที่มีรัศมีวงเลี้ยวแคบ หรือระยะห่างระหว่างเสามากกว่าปกติ เช่น ช่วงข้ามคลองหรือทางแยกขนาดใหญ่

ขบวนรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้าใช้กระแสไฟฟ้ากระแสตรง 750 โวลต์ โดยใน 1 ขบวน จะประกอบไปด้วยตู้ 4 ตู้ ซึ่งในอนาคตสามารถต่อตู้เพิ่มได้เป็น 7 ตู้ต่อขบวน ซึ่งจะสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้ถึง 28,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง

ขบวนรถเป็นแบบคร่อม (Straddle) ไร้คนขับซึ่งเป็นโครงการแรกของประเทศไทย ความเร็วในการให้บริการสูงสุดอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายในมีสิ่งอำนวยความสะดวกตามหลัก Universal Design และระบบความปลอดภัยภายในขบวนรถแบบครบครัน จำนวนขบวนรถทั้งหมดที่ใช้ในโครงการ 42 ขบวน

ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้ามอเตอร์ใช้ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าที่รับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง ที่ระดับแรงดัน 115 กิโลโวลต์ ผ่านสถานีจ่ายไฟฟ้าประธาน (Bulk Substation: BSS) จำนวน 2 แห่ง ที่จะทำหน้าที่ ปรับระดับแรงดันเป็น 24 กิโลโวลต์ เพื่อจ่ายไฟฟ้าให้กับสถานีไฟฟ้าย่อย (Service Substation) สำหรับจ่ายไฟฟ้า ให้กับอุปกรณ์ภายในสถานีและสถานีไฟฟ้าย่อยขับเคลื่อน (Traction Substation) สำหรับแปลงไฟฟ้า จากกระแสสลับเป็นไฟฟ้ากระแสตรงแรงดัน 750 โวลต์เพื่อจ่ายให้กับรางนำกระแสไฟฟ้า (Conductor Rail) ตามแนวสายทาง เพื่อใช้ขับเคลื่อนรถไฟ

ระบบโดยรวม

ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบสื่อสารอัตโนมัติของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี จะเหมือนกับสายเฉลิมรัชมงคล

อุปกรณ์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

อุปกรณ์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าถูกติดตั้งอยู่ภายในอาคาร Main Workshop ประกอบไปด้วย รถตรวจสอบ - ซ่อมบำรุงทางวิ่ง (Maintenance - Inspection Vehicle: MIV) อุปกรณ์ และเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ซ่อมแซม บำรุงรักษา ได้แก่ Overhead Crane ขนาด 2 ตัน และ 5 ตัน Bogie Maintenance Work Station (BMWS) อุปกรณ์เติมลมยาง รวมถึงอุปกรณ์ทำความสะอาดสำหรับขบวนรถไฟฟ้า ได้แก่ Train Wash Plant

ระบบประตูกั้นชานชาลา

เป็นแผงประตูกั้นระหว่างชานชาลากับรางรถไฟที่ปลอดภัยของชานชาลา เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยลักษณะของประตูที่ใช้ในโครงการเป็นประตูแบบครึ่งบาน (Half Height Platform Screen Door) ทั้งหมด

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ทั้งแบบตัวเที่ยวเดียวและแบบเติมเงินในบัตรโดยสาร รวมทั้งสามารถใช้บัตรเครดิตที่มี EMV Chip ซึ่งข้อมูลจะถูกส่งไปยังระบบจัดเก็บค่าโดยสารในระบบศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลาง (Clearing House) ช่วยให้การจัดเก็บค่าโดยสารสามารถบริหารจัดการและตรวจสอบได้อย่างเป็นระบบ

2. การเดินทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายอื่น

หนึ่งในจุดเด่นที่สำคัญของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู คือ การมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายอื่น ๆ หลายจุด ทำให้การเดินทางสะดวกและครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น โดยมีจุดเชื่อมต่อที่สำคัญ ดังนี้

จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี (PK01) เป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง (สายฉลองรัชธรรม) ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากฝั่งตะวันตกของนนทบุรีมายังเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพูได้อย่างสะดวก และยังสามารถเดินทางต่อไปยังสถานีบางซื่อซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกรุงเทพมหานครได้อีกด้วย

จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว

สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (PK16) เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ที่สถานีวัดพระศรีมหาธาตุเช่นเดียวกัน การเชื่อมต่อนี้ช่วยให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากย่านรามอินทราเข้าสู่ใจกลางเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น

จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า SRT สายสีแดง

สถานีหลักสี่ (PK14) เชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ด้วยทางเดินยกระดับลอยฟ้า (Skywalk) ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากย่านแจ้งวัฒนะไปยังบางซื่อ หรือมุ่งหน้าสู่รังสิต และปทุมธานีได้โดยสะดวก

จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม

บริเวณสถานีมีนบุรี (PK30) เป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสีชมพู มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี ทำให้การเดินทางจากฝั่งตะวันออกเข้าสู่ใจกลางเมืองสะดวกยิ่งขึ้น

3. สถิติจำนวนผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ปี 2566-2569

หน่วย : คน

เดือน	จำนวนวันให้บริการ	รวม
31 ธันวาคม 2566	1	62,586
มกราคม - ธันวาคม 2567	366	20,190,507
มกราคม - ธันวาคม 2568	365	22,987,513
มกราคม - มีนาคม 2569	90	5,739,017

หมายเหตุ: รวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 17 พฤษภาคม 2569

สถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

สถานะปัจจุบัน : รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทางหลัก 34.5 กิโลเมตร ทั้งหมด 30 สถานี ซึ่งในปี 2568 ได้มีส่วนต่อขยายเข้าเมืองทองธานี เพิ่มเติมจากสถานีศรีรัช

เส้นทาง : ส่วนต่อขยายศรีรัช - เมืองทองธานี² ระยะทางประมาณ 2.8 กิโลเมตร โดยเพิ่มอีก 2 สถานีใหม่ ได้แก่ สถานีอิมแพคเมืองทองธานี และสถานีทะเลสาบเมืองทองธานี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู โดยได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้โดยไม่คิดค่าโดยสาร ตั้งแต่วันที่ 20 พฤษภาคม 2568 จนถึงวันที่ 16 มิถุนายน 2568 โดยเปิดให้บริการทุกวัน เวลา 06.00-22.00 นาฬิกา และวันหยุดเสาร์อาทิตย์ เวลา 06.00-23.30 นาฬิกา

ปริมาณผู้โดยสาร³ : ช่วงเปิดทดลองส่วนต่อขยายเมืองทองธานี (20 พฤษภาคม - 16 มิถุนายน 2568) ปรากฏจำนวนผู้ใช้บริการเฉพาะส่วนต่อขยายสูงถึงกว่า 2 แสนคนในช่วงเปิดให้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร

² THAIFEX ดันผู้โดยสาร 'สีชมพูเข้าเมืองทอง' พุ่งสูงสุด 1.2 หมื่นคน. (28 พฤษภาคม 2568). กรุงเทพธุรกิจ. สืบค้น 16 พฤษภาคม 2569 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1182263>

³ กรมการขนส่งทางราง. (20 มิถุนายน 2025). กรมรางเผยยอดผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยายเมืองทองฯ ทะลุ 2 แสนคนในช่วงให้บริการฟรี. สืบค้น 17 พฤษภาคม 2569 จาก <https://www.drt.go.th/media/infographic/กรมรางเผยยอดผู้โดยสาร>



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

Tel. 0 2242 5900 ext. 5730, 5740, 5750

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร