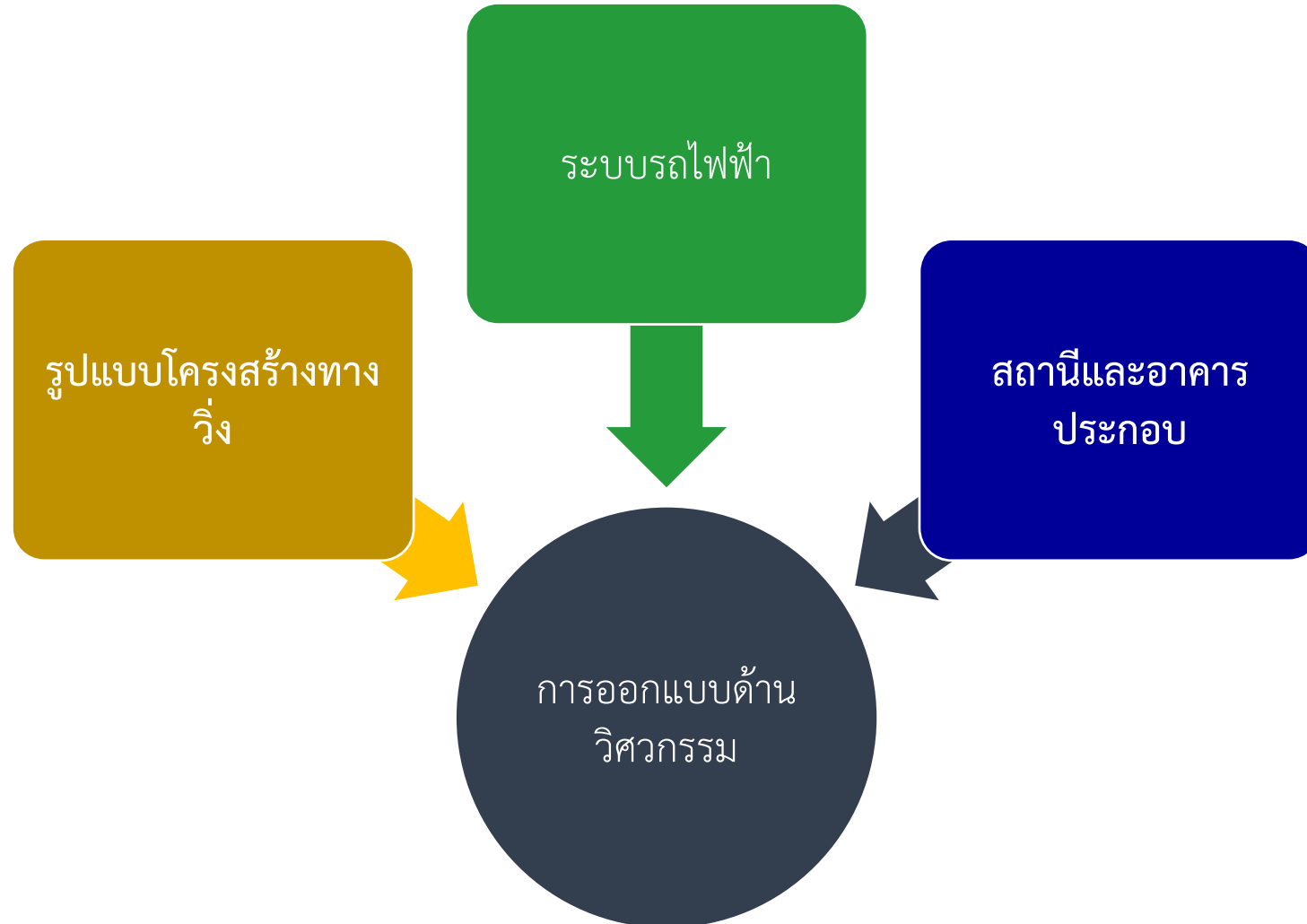




(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม





(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ)

ระบบรถไฟฟ้า



(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

ระบบรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร

รถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT)
มีตัวรถทั้งแบบรถปกติและแบบรถพ่วง 2 คัน โดยรถจะแยกออกจากกระแสการจราจร (Exclusive Right of Way) เพื่อให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารมากกว่ารถประจำทางทั่วไป **มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 2,000-4,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง**



BRT ในกรุงเทพฯ



BRT ในเมืองเชียงใหม่

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

ระบบรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร

ระบบรถไฟฟ้าแบบวิ่งบนรางเฉพาะบนพื้นถนน (Tram)
ซึ่งใช้พื้นที่ร่วมกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น มีสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร
อยู่ริมทางเท้า เหมาะสำหรับการเดินทางในระยะสามารถต่อเป็น
ขบวนยาวที่มีตู้โดยสาร 3-6 ตู้ ตั๋วรถมีระบบส่งกำลังไฟฟ้าผ่าน
สายไฟฟ้าที่เป็นสายอากาศ (Aerial Cable) **มีความสามารถในการ
รองรับผู้โดยสารได้ 15,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง**



Tram ในปารีส



Tram ในชิดนีย์



(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ)

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

ระบบรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร

Monorail

เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนระบบเบารูปแบบหนึ่ง มี 2 ประเภท ได้แก่ รถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบวิ่งคร่อมบนรางเดี่ยว และรถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบแขวน ตัวรถวิ่งด้วยล้อวางบนเขตทางเฉพาะ **มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 10,000-48,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง**



Monorail ในฉงชิ่ง



Monorail ในญี่ปุ่น



(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

ระบบรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร

ระบบรถไฟฟ้าขนาดเบา (LRT)

สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารในระดับปานกลาง (Light Load Passenger) และสามารถเดินทางด้วยความเร็วสูงมากขึ้น มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 20,000-40,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง



LRT ในฉางชุน



LRT ในกัวลาลัมเปอร์



(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ)

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

ระบบรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร

Heavy rail

เป็นรถไฟฟ้าขนส่งสายหลัก รองรับผู้โดยสารจำนวนมาก มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ มากกว่า 60,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง



BTS ประเทศไทย



Heavy Rail ในสหรัฐอเมริกา



(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ

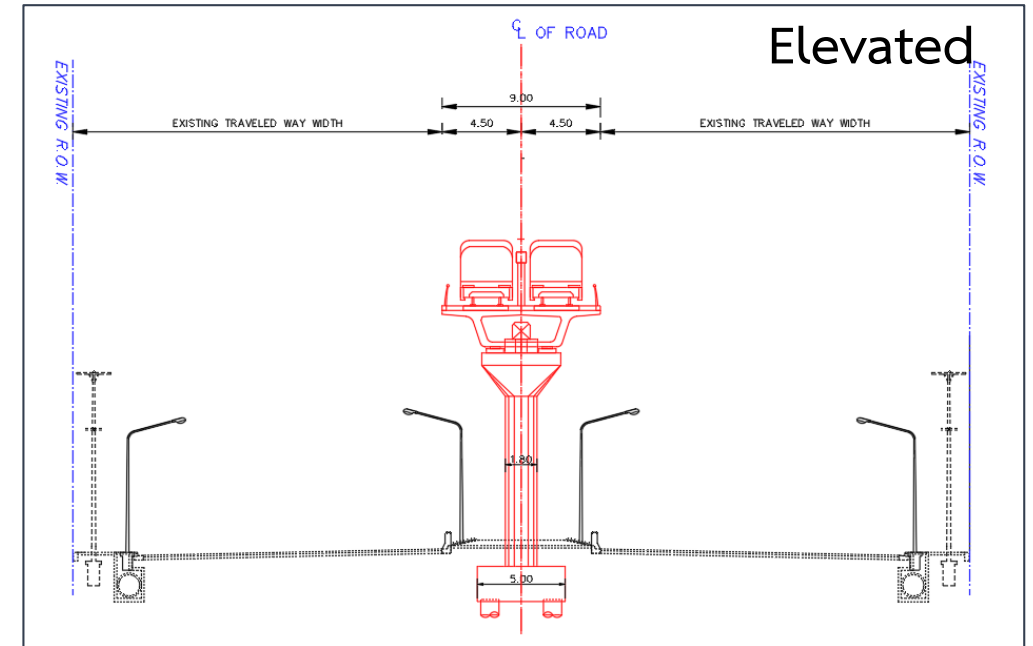
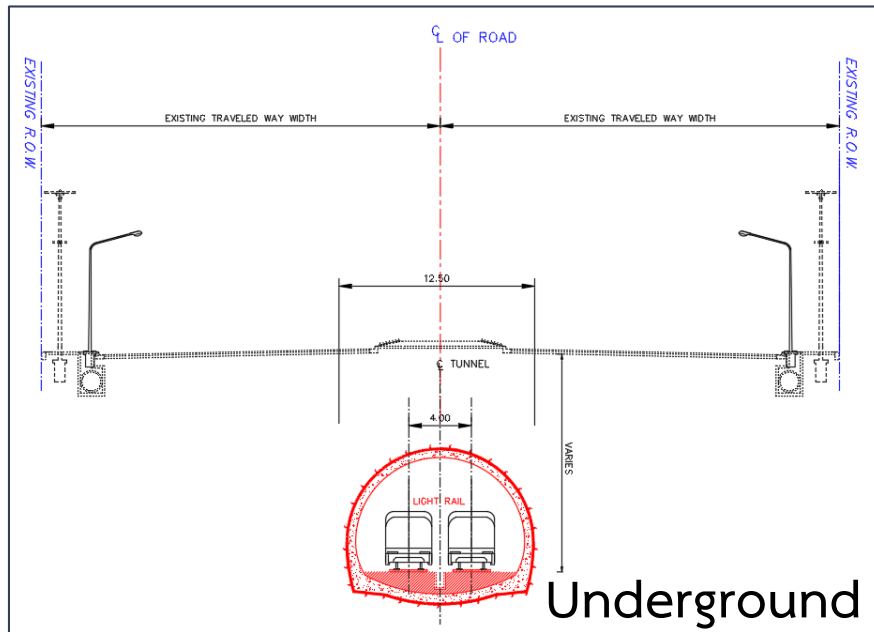
รูปแบบโครงข่ายทางวิ่ง



(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ)

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

รูปแบบโครงสร้างทางวิ่ง



ระยะห่างระหว่างเสาตอม่อ 25-30 เมตร



(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

หลักเกณฑ์การกำหนดรูปแบบ
โครงสร้างทางวิ่ง

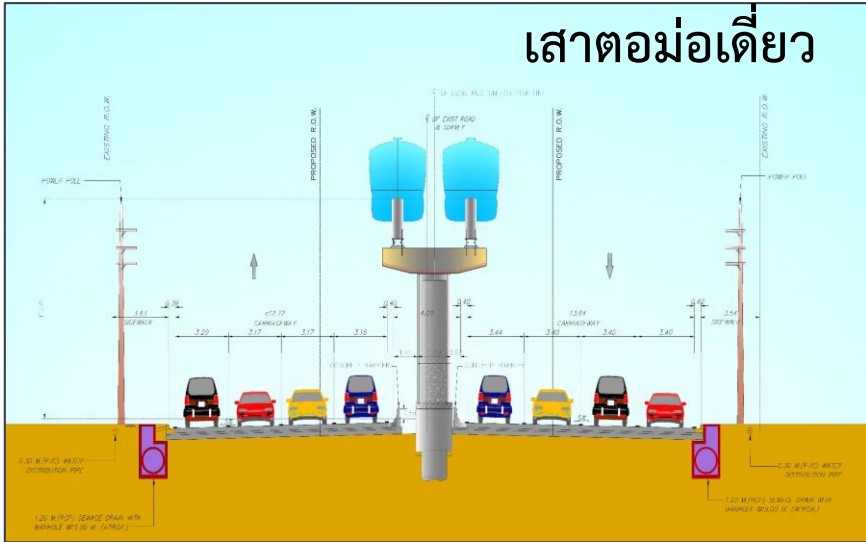




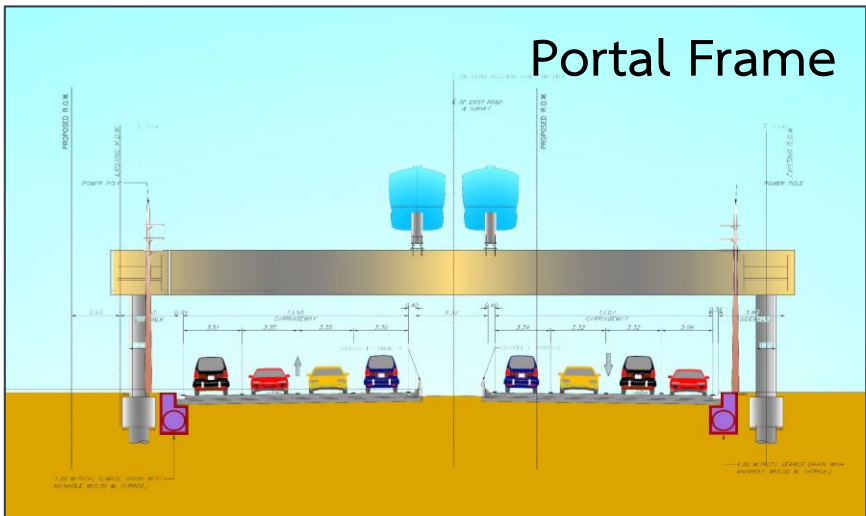
(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ)

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

เสาตอม่อเดี่ยว

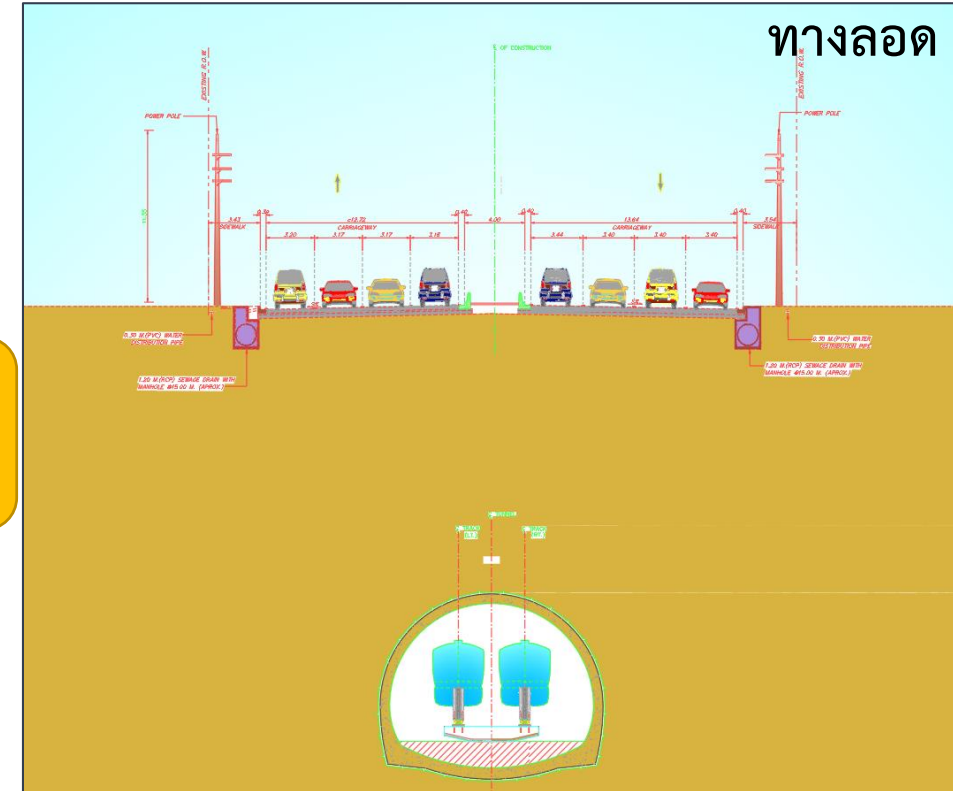


Portal Frame



รูปแบบโครงสร้างทางวิ่ง

ทางลอด





(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ

สถานี และอาคารต่างๆ

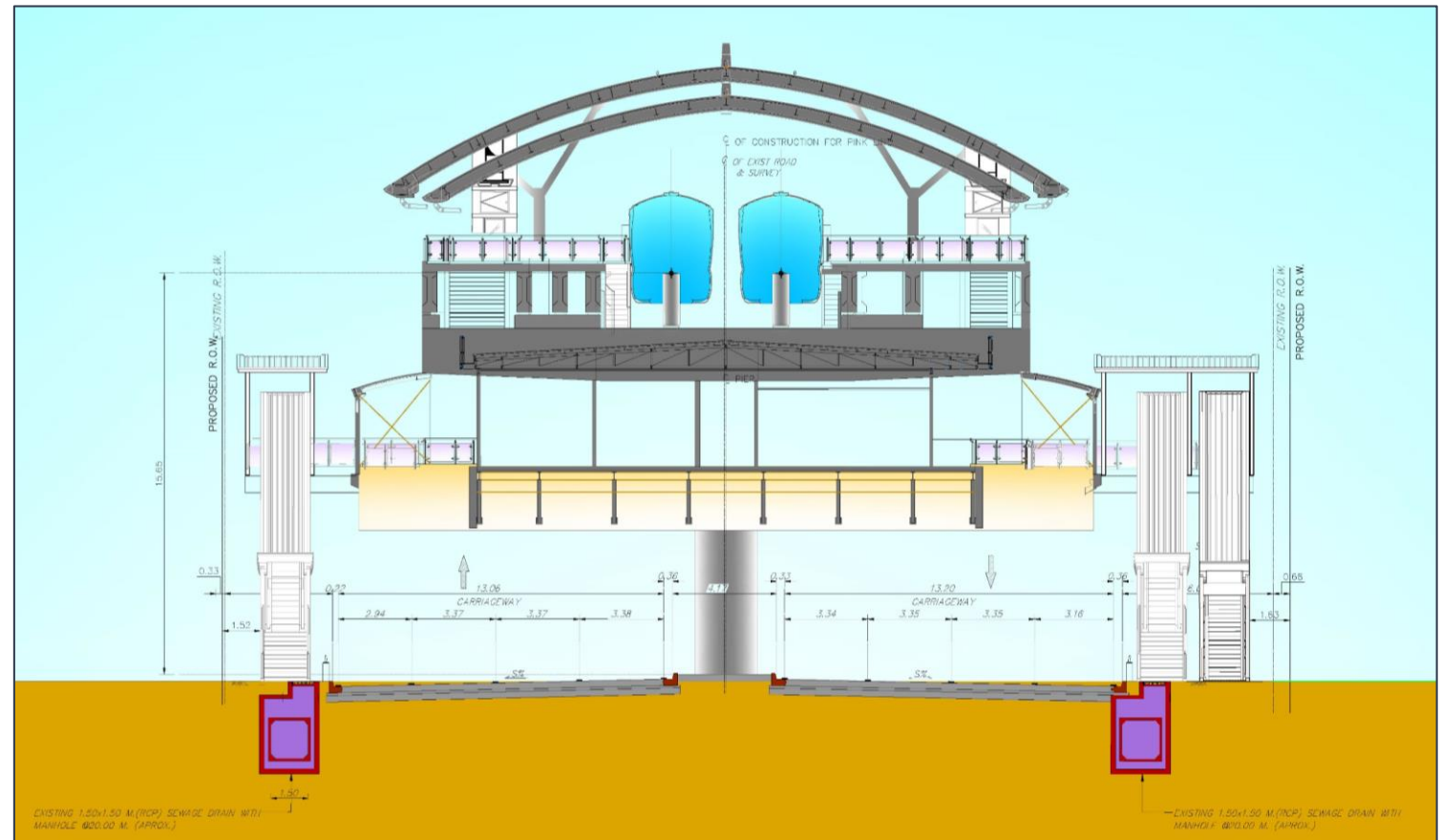


(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ)

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

รูปแบบเบื้องต้นสถานี

ตำแหน่งสถานีครอบคลุมระยะ 1 – 1.5 กิโลเมตร





(TOR 3.3.5 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุนของเส้นทางใหม่ที่มีการเสนอแนะ

การศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม

อาคารประกอบต่างๆ



ศูนย์ซ่อมบำรุง รถไฟฟ้าสายสีม่วง

ที่มา

http://edoc.mrta.co.th/complaint/images/stories/project/purple_line/P001-3.jpg



อาคารจอดรถ รถไฟฟ้าสายสีม่วง

ที่มา

<https://www.motorist.co.th/article/2046/updated-mrt-park-ride-building-and-parking-lot-in-2023>