

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน ก่อให้เกิดความต้องการการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่อบรรลุดัตุประสงค์ในการเดินทางประจำวัน ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงรูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง โดยศึกษาสภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ ประชากร การใช้ที่ดิน ในด้านจำนวน ความหนาแน่นและการเปลี่ยนแปลงประชากร การใช้ที่ดิน การกระจายตัวของหมู่บ้านจัดสรร ระบบการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ข้อดีและข้อจำกัดของการขนส่งทางรถไฟ ตลอดจนปริมาณการเดินทาง สภาพปัญหา และความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงรูปแบบของการเดินทางโดยรถไฟ และเสนอแนวทางการจัดการขนส่งทางรถไฟเพื่อสนองความต้องการของผู้โดยสาร และประสานรูปแบบการเดินทางโดยรถไฟกับรูปแบบการคมนาคมขนส่งประเภทอื่น

7.1 สรุปผลการวิจัย

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ใช้แผนพัฒนาฉบับที่ 5 และ 6 (2525-2534) เป็นต้นมา กรุงเทพและปริมณฑลได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว สาเหตุของการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโดยส่วนรวมของประเทศ โดยมีการลงทุนจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนี้มีอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในภาคบริการเพิ่มขึ้น รองลงมาคือภาคอุตสาหกรรม ส่วนภาคการเกษตรเริ่มลดบทบาทลง ทำให้แรงงานจากภาคการเกษตรมีการโยกย้ายเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม การขยายตัวอย่างรวดเร็วของเมืองชั้นใน และการขยายตัวของเมืองภายนอกแผ่ขยายออกไปยังจังหวัดข้างเคียง บ้านจัดสรรกระจายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมและขยายตัวอย่างไร้ทิศทาง ทำให้เกิดการขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ประชากรของภาคมหานครส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีความหนาแน่นของประชากรสูงสุด 3,727 คนต่อตารางกิโลเมตร ในปี 2532 และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง ในขณะที่เขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มของประชากรสูงกว่า ส่วนแหล่งงานที่เป็นโรงงานขนาดเล็ก ใช้ทุนน้อยหรืองานบริการมักจะอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งพิจารณาได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมของภาคบริการที่เพิ่มสูงขึ้น จากลักษณะการเติบโตของกรุงเทพมหานคร การเพิ่มขึ้นของงานบริการ การขยายตัวของเมือง และการเพิ่มของประชากรรอบนอกกรุงเทพมหานคร และจากการที่กรุงเทพมหานครยังคงเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมประเภทต่างๆ ทำให้เกิดการเดินทางจากรอบๆ กรุงเทพมหานคร เข้าสู่ศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมานพ พงศทัต ได้ทำการศึกษาถึงลักษณะการเดินทางของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครไว้ว่า มีการเคลื่อนที่จากนอกเมืองเข้ามายัง CBD ประมาณร้อยละ 60 ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า ในขณะที่มีการเดินทางใน CBD เองหรือการเดินทางจาก CBD ออกไปนอกเมืองมีประเภทละไม่เกินร้อยละ 20 ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟ คือในการเดินทางประจำวันของแต่ละสาย จะมีปริมาณผู้โดยสารอยู่ในช่วงสถานีหัวลำโพงถึงสถานีตอนเมืองในสายเหนือ สถานีหัวลำโพงถึงสถานีพระจอมเกล้าในสายตะวันออก และสถานีธนบุรีถึงสถานีศาลายาในสายใต้ โดยที่ในเวลาเร่งด่วนการให้บริการรถไฟไม่เพียงพอในช่วงที่มีปริมาณผู้โดยสารสูงคือ สถานีหัวลำโพงถึงสถานีตอนเมืองในสายเหนือทั้งเที่ยวเข้าและเที่ยวออก ส่วนในสายตะวันออกผู้โดยสารที่เดินทางเข้าเมืองในช่วงเช้าจะมีปริมาณสูงจนกระทั่งการให้บริการของรถไฟไม่พอเพียง แต่ในเที่ยวออกนอกเมืองปริมาณผู้โดยสารสูงเกินความจุเพียงเล็กน้อย และในช่วงเย็นของสายตะวันออกจะกลับกันกับในช่วงเช้า และสายใต้การให้บริการของรถไฟไม่พอกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารจากสถานีศาลายาถึงสถานีธนบุรีในเที่ยวเข้าเข้า แสดงว่าผู้โดยสารเดินทางเข้าเมืองในช่วงเช้าเป็นส่วนใหญ่ และมีการเดินทางออกนอกเมืองเพียงเล็กน้อย ส่วนในตอนเย็นก็จะกลับกันกับในช่วงเช้า

ระบบการคมนาคมขนส่งที่มีผลต่อรูปแบบการเดินทางของคน ซึ่ง Leibbrand ได้กล่าวถึงอิทธิพลของการขนส่งที่มีต่อการตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของอิทธิพลเมืองไว้ว่า เส้นทางขนส่งมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของเมือง และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ทั้งนี้รูปแบบการขนส่งเป็นตัวกำหนดและจำกัดรูปแบบของเมือง ในอดีตการขนส่งทางรถไฟใช้ในการเชื่อมโยงเข้าถึงพื้นที่และมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัด และไม่ได้เน้นในการนำมาใช้เป็นระบบการขนส่งในเมือง แต่จากสภาพการจราจรในปัจจุบัน และปัญหาต่างๆ ของการเจริญเติบโตในกรุงเทพมหานคร



และปริมาณพล จึงได้มีการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของประชากร รถไฟเป็นการขนส่งมวลชนระบบหนึ่งที่ได้นำมาพัฒนาเพื่อใช้รองรับการเดินทางของผู้โดยสารในเขตเมือง และระหว่างชานเมืองกับเขตเมือง โดยการรถไฟฯ ได้จัดนำขบวนรถในการขนส่งผู้โดยสารในระยะสั้น หรือเรียกว่ารถชานเมือง โดยใช้รถดีเซลรางหรือรถธรรมดาเป็นส่วนใหญ่ และเก็บค่าโดยสารในอัตรา 2 บาทใน 10 กิโลเมตร แรก และเพิ่มอีก 1 บาทในระยะทาง 5 กิโลเมตรถัดไป และไม่คิดค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งเป็นอัตราค่าโดยสารที่ถูกลงกว่าการขนส่งประเภทอื่น แต่หากใช้รถบริการทางไกลระหว่างจังหวัดในการเดินทางก็ต้องเสียค่าโดยสารพร้อมอัตราค่า

ธรรมเนียม รวมแล้วก็จะเป็ราคาที่สูงเกินกว่าปกติ แต่ในปัจจุบันการรถไฟฯ ได้จัดขบวนรถเพื่อให้บริการผู้โดยสารชานเมือง โดยเน้นให้รถขบวนชานเมือง เข้ามาในเขตเมืองทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และมีรถบริการทางไกลเข้ามาในเขตเมือง ในเวลาเร่งด่วนเพียงเล็กน้อย จนกระทั่งสถานีหัวลำโพงไม่สามารถรับขบวนรถที่เข้ามาได้เกินกว่า ที่เป็นอยู่ในขณะนี้ นอกจากนี้การรถไฟฯ ยังได้จัดสถานที่จอดรถในการให้บริการผู้โดยสารขึ้นใน สถานีต่างๆ คือบริเวณถนนใหญ่ ที่ชุมนุมชน จุดเปลี่ยนการเดินทาง จุดตัดหรือทางแยก ซึ่งก่อให้เกิด ความเชื่อมต่อของระบบรถไฟและถนน โดยจะพบว่าสถานีในเส้นทางใดมีรถประจำทางให้บริการใน การรองรับผู้โดยสารเพื่อกระจายตัวออกไปยังพื้นที่อื่นๆ มากเท่าไร สถานีนั้นจะเป็นสถานีสำคัญมี ผู้โดยสารขึ้น-ลงมากกว่าในสถานีอื่นๆ

จากการวิเคราะห์ถึง ระดับความสำคัญของสถานีพบว่าสถานีที่มีความสำคัญ โดยส่วนใหญ่ จะอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และเขตที่มีการใช้ที่ดินบริเวณรอบๆ สถานีเป็นแหล่งงาน โรงเรียน แหล่งชุมนุมชน ที่พักอาศัย และย่านการค้า พาณิชยกรรม นอกจากนี้ยังสามารถแบ่งขอบเขตของผู้ใช้บริการรถไฟ ได้เป็น 3 เขตคือ เขตชั้นในของการให้บริการทางรถไฟซึ่งเป็นเขตที่อยู่ในกรุงเทพมหานครหรือเขตเมือง มีปริมาณการเดินทางสูงกว่าการให้บริการของการรถไฟฯ ส่วนเขตชั้นกลางเป็นเขตที่มีปริมาณผู้โดยสารค่อนข้างสูง แต่การให้บริการของผู้โดยสารยังคงพอเพียงกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และเป็นเขตที่ถัดจากเขตชั้นในไปถึงชุมทางบ้านภาชีในสายเหนือ จะเชิงเทราในสายตะวันออก และวัดจิวรายในสายใต้ ส่วนเขตชั้นนอกนั้นจะถัดจากพื้นที่ชั้นกลางถึงพื้นที่ของการรถไฟฯ กำหนดให้เป็นเขตรถไฟชานเมือง

จากโครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน ที่ทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและพื้นที่รอบนอกที่เกี่ยวข้องกับเขตกรุงเทพมหานคร เข้ามายังเขตเมืองและศูนย์กลางเมือง โดยมีระบบการขนส่งทางถนนเข้ามาประสานจนกระทั่งเกิดความเชื่อมต่อของระบบทั้ง 2 แต่จากโครงข่าย

ของระบบทั้ง 2 ที่อยู่บนพื้นผิวจราจรระดับเดียวกันก่อให้เกิดปัญหาบริเวณจุดตัดระหว่างรถไฟและถนน มีผลต่อสภาพการจราจรที่ติดขัดอยู่แล้วให้ติดขัดยิ่งขึ้น เนื่องจากการปิดกั้นการจราจร จากปัญหาด้านการจราจร และจุดตัดระหว่างรถไฟกับถนน จึงทำให้เกิดโครงการของระบบรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งมีผลต่อโครงข่ายการคมนาคม โดยโครงการของไฮโปเวลล์จะเป็นเส้นแกนตัดผ่านจากเหนือไปใต้ โครงการของรถไฟฟ้ามหานครเป็นเส้นเชื่อมต่อแกนให้เป็นรูปร่างกลมและโครงการของธนายงให้เป็นแนวรัศมี ที่จะนำผู้โดยสารที่เข้ามาจากเขตรอบนอกกระจายออกไปยังศูนย์กลางเมือง และโครงการรถไฟยกระดับจะเป็นส่วนหนึ่งของโครงการไฮโปเวลล์ โดยจะยกระดับทางรถไฟขึ้นอยู่เหนือพื้นดินเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดที่เกิดขึ้น 23 จุดในกรุงเทพมหานคร โครงข่ายการคมนาคมที่เปลี่ยนไปเช่นนี้ย่อมทำให้รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงไป จากการเดินทางโดยรถไฟเข้ามาจนกระทั่งใกล้จุดหมายปลายทางมากที่สุด และเดินเท้าหรือใช้พาหนะอื่น เช่นรถประจำทาง เพื่อ ต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ก็จะเปลี่ยนเป็นเดินทางโดยรถชานเมืองเข้ามาเพื่อต่อโครงการของไฮโปเวลล์ ธนายงและรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อกระจายออกไปสู่จุดหมายปลายทาง

รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการของรถไฟ จากแบบสอบถามพบว่าผู้โดยสารเป็นชายมากกว่าเป็นหญิง โดยส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยทำงานและวัยเรียน จากการถามถึงวัตถุประสงค์ในการเดินทางนั้น ได้แบ่งวัตถุประสงค์ทางการเดินทางตามแนวคิดรูปแบบการ เดินทางของคนที่รวิชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง ได้แบ่งไว้ และจากผู้โดยสารทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม มีการเดินทางในรูปแบบของ Home Based Work : HBW คือการเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงาน และจากที่ทำงานเพื่อกลับบ้านในเขตเมืองมากที่สุด รองลงมาคือ Home Based School : HBS คือเดินทางเพื่อไปโรงเรียน และเดินทางจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน ดังนั้นสถานที่ที่อยู่ในเขตที่มีการใช้ที่ดินเป็นหน่วยงาน สถานที่ราชการ และแหล่งสถาบันการศึกษา จึงมีผู้โดยสารขึ้น-ลงมาก และมีผู้โดยสารส่วนหนึ่งที่เดินทางในลักษณะของจุดต้นทางและจุดปลายทางอยู่ในเมืองด้วย ผู้โดยสารที่มาใช้บริการของรถไฟสามารถแบ่งระยะทางของการเดินทางจากจุดต้นทางมายังจุดปลายทางได้เป็น 3 ประเภท คือผู้ที่เดินทางในระยะสั้นน้อยกว่า 10 กิโลเมตร มีเพียงร้อยละ 26.7 เดินทางในระยะปานกลางมีมากที่สุดคือร้อยละ 46.8 และเดินทางในระยะไกลคือ มากกว่า 30 กิโลเมตร ร้อยละ 26.5 ผู้โดยสารที่ใช้รถไฟมากกว่าร้อยละ 90 สามารถใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟได้ทั้ง 3 สาย และส่วนใหญ่จะใช้รถประจำทางแทนการเดินทางโดยรถไฟ แต่ผู้โดยสารให้เหตุผลในการไม่ใช้รถประจำทางเนื่องจากรถติด คนแน่น ไม่แน่นอนในกำหนดเวลา อากาศไม่ดี คิวขึ้นเสียมากและไม่ปลอดภัย นอกจากนี้ยังให้เหตุผลในการ



เลือกใช้รถไฟอีกว่า รถไฟมีเส้นทางของตนเอง ทำให้ไม่ติดขัด ถึงที่หมายเร็วกว่า และมีความสะดวกกว่าการใช้พาหนะชนิดอื่น และรู้สึกปลอดภัย ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีความต้องการทางธรรมชาติของมนุษย์ ทางด้านความสะดวกสบาย และความมั่นคงปลอดภัย จากความเห็นในการปรับปรุงการให้บริการของรถไฟนั้นต้องการให้เพิ่มโบกี้หรือขบวนรถเนื่องจากรถแน่นโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน และต้องการให้รถไฟมาตรงตามกำหนดเวลา และวิ่งเร็วขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันรถไฟต้องเสียเวลาในการรอหลัก และเมื่อถึงแยกจุดตัดรถไฟต้องชลอในการผ่านจุดตัดและการจอดที่ขบวนเข้าชานชาลาทำให้เสียเวลาเพิ่มขึ้น

## 7.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึงรูปแบบการเดินทาง สภาพปัญหาและความต้องการของผู้โดยสารรถไฟ สามารถนำมาวางแนวทางต่างๆ เพื่อสนองความต้องการของผู้โดยสาร และเป็นแนวทางในการส่งเสริมการใช้รถไฟ และประสานการขนส่งทางรถไฟกับการขนส่งในรูปแบบอื่น โดยปัญหาที่เกิดขึ้นสามารถแบ่งได้เป็น

1. โคจรข่ายของรถไฟในปัจจุบันเป็นเส้นทางนำผู้โดยสารเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยพาดผ่านพื้นที่เมือง จากการที่รถไฟเข้าออกยังพื้นที่เมือง ซึ่งมีโครงข่ายการคมนาคมที่หนาแน่นอยู่แล้ว ก่อให้เกิดผลกระทบต่อจราจรที่บริเวณจุดตัดของรถไฟและถนน และเกิดปัญหาต่างๆ ตามมาคือ

- ปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากจุดตัดของทางรถไฟและถนน กระจายออกเป็นโครงข่ายต่อเนื่อง

- รถไฟไม่สามารถใช้ความเร็วได้เต็มที่ เนื่องจากต้องชลอความเร็วลงเมื่อผ่านจุดตัด
- พื้นที่บริเวณจุดตัดไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้เนื่องจากต้องใช้พื้นที่ในการจัดตั้ง

อุปกรณ์

จากปัญหาจุดตัดของทางรถไฟและถนนเกิดขึ้นจากรถไฟมีเส้นทางอยู่บนพื้นผิวเดียวกันกับถนน การแก้ปัญหาจึงควรแยกเส้นทางของทั้ง 2 ระบบออกจากกัน โดยยกระดับหรือระดับถนนขึ้น นอกจากนี้ปัญหาที่เกิดจากผลกระทบก็จะหมดไปด้วย

2. จากจำนวนการขึ้นลงของผู้โดยสารพบว่า สถานที่ที่มีผู้ใช้บริการมากจะอยู่ในพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินในบริเวณสถานีเป็นย่านธุรกิจ พาณิชยกรรม หน่วยงานราชการ สถาบันการศึกษา และ

ที่พักอาศัย สถานีหัวลำโพงเป็นสถานีที่มีความสำคัญที่สุด มีผู้โดยสารขึ้น-ลงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากหัวลำโพงเป็นสถานีต้นทางและล้อมรอบด้วยแหล่งธุรกิจ หน่วยงานราชการ ผู้โดยสารสามารถกระจายตัว ออกไปยังพื้นที่ต่างๆ ได้โดยง่าย เพราะมีต้นสายของรถประจำทางที่ผู้โดยสารสามารถใช้เพื่อเดินทางออกไป ในเส้นทางสายเหนือพบว่าสถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นศูนย์รวมได้คือ สถานีดอนเมือง หลักสี่ และบางเขน สายตะวันออกคือ สถานีหัวหมาก ในสายใต้คือ สถานีธนบุรี เนื่องจากทิศทางการกระจายตัว ของหมู่บ้านจัดสรร และการขยายตัวของเมือง ได้ขยายออกไปยังทิศเหนือ และทิศตะวันออก สภาพของสถานีรถไฟจะมีผู้โดยสารหนาแน่นกิจกรรมต่างๆ รอบสถานีรถไฟไม่เพียงพอ ดังนั้นสถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นศูนย์รวม ควรจัดกิจกรรมเพิ่มขึ้นคือ

- ก. เพิ่มการบริการของรถประจำทาง เนื่องจากผู้โดยสารโดยส่วนใหญ่จะใช้รถประจำทางเป็นพาหนะรองรับกับการใช้รถไฟ
- ข. จัดสถานที่จอดรถให้ผู้ที่ใช้รถส่วนตัวสามารถจอดรถไว้นอกเมือง และต่อรถไฟเข้ามายังเขตเมืองเพื่อลดปัญหาการแออัดของการจราจรในเมือง

3. จากการแบ่งพื้นที่การให้บริการรถไฟชานเมืองออกเป็น 3 ชั้นพบว่า การให้บริการบริการของรถไฟไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะในเขตการใช้บริการชั้นใน เนื่องจากความหนาแน่นของประชากร และแหล่งงาน หน่วยงานต่างๆ ที่กระจุกตัวอยู่ในศูนย์กลาง CBD ในขณะที่ที่อยู่อาศัยมีทิศทางการกระจายตัวออกไปสู่ชานเมือง ก่อให้เกิดปริมาณความต้องการในการเดินทางเข้าเมืองเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน และในปัจจุบันการให้บริการบริการขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ จากการศึกษาถึงความต้องการของผู้โดยสารรถไฟถึงปัญหาของการให้บริการ คือ คนแน่น ขบวนรถน้อย และไม่ตรงเวลา การแก้ปัญหาจึงควร

- ก. เพิ่มจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
- ข. เพิ่มโบกี้ให้มีความยาวของขบวนรถเพิ่มขึ้น
- ค. จัดทำทางคู่เพื่อเพิ่มความจุของทาง ไม่ต้องรอหลีกและสามารถแก้ปัญหาความไม่ตรงต่อเวลาของรถไฟ



แต่จากการเพิ่มจำนวนเที่ยวรถ หรือโบกี้ หรือการจัดทำทางคู่ก็ย่อมส่งผลกระทบต่อการจราจรโดยทั่วไป หากทางรถไฟกับถนนยังอยู่ในระดับเดียวกัน การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นโดยส่งผลกระทบต่อคนน้อยที่สุด จึงควรยกระดับทางรถไฟหรือถนนขึ้นให้แยกจากกัน ซึ่งในปัจจุบันได้มีโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง คือ โฮปเวลล์ ธนายาง และรถไฟฟ้ามหานคร หากโครงการโฮปเวลล์เกิดขึ้นก็จะสามารถแก้ปัญหาทางด้านจุดตัดก็จะหมดไป เนื่องจากการเป็นการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก มีความถี่ของจำนวนเที่ยวมาก ไม่ต้องรอหลิัก เนื่องจากใช้รางคู่ ไม่ใช่รางเดี่ยวในปัจจุบัน และไม่มีปัญหาทางด้าน การติดขัด ใช้พลังงานน้อย และไม่มีมลภาวะ อีกทั้งสามารถนำพื้นที่ใต้ทางรถไฟยกระดับมาหาประโยชน์อื่น ๆ ได้ และหากโครงการนี้เกิดขึ้นรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟก็อาจจะเปลี่ยนไป เนื่องจากรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟเป็นการนำผู้โดยสารเข้ามาจากพื้นที่ชานเมือง และนำเข้ามายังเขตเมือง และสามารถลงยังสถานีที่ใกล้ที่สุดได้ แต่หากโครงการเกิดขึ้นผู้โดยสารรถไฟจะสามารถลงได้เฉพาะสถานีหลักๆ ที่ได้กำหนดไว้เท่านั้น ดังนั้นผู้โดยสารรถไฟเดิมก็จะเป็นการนำผู้โดยสารจากชานเมืองเข้ามายังศูนย์กลางเมือง หรือเป็นการนำผู้โดยสารเข้ามาและมาต่อรถไฟฟ้าโฮปเวลล์จากข้างนอกเข้ามาข้างในโดยมีโครงการอื่นๆ รอรับอยู่ นอกจากนี้สถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนจุดร่วมของโครงการต่างๆ ก็ควรจะมีการจัดกิจกรรมเพื่อรองรับให้เพียงพอกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการในสถานีนั้น เช่น การบริการจัดที่จอดรถเพื่อเป็นการลดการนำรถส่วนตัวเข้ามายังเขตเมือง

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย