



# รายงานผลกระทบ สำหรับการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน



## บทนำ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อสร้างการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้มีการริเริ่มพัฒนากรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน เพื่อเป็นแนวทางในการจัดหาเงินสำหรับการลงทุน และ/หรือการรีไฟแนนซ์ โครงการ (หรือทรัพย์สิน) ที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมและสังคม

### กรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน

กรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืนถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานสากล อาทิ มาตรฐาน Green Bond Principles (“GBP”) มาตรฐาน Social Bond Principles (“SBP”) และมาตรฐาน Sustainability Bond Guidelines (“SBG”) ที่ออกโดย the International Capital Market Association (ICMA) และมาตรฐาน ASEAN Green Bond Standards (“GBS”) มาตรฐาน ASEAN Social Bond Standards (“SBS”) และมาตรฐาน ASEAN Sustainability Bond Standards (“SUS”) ที่ออกโดย the ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) รวมถึงมาตรฐาน Green Loan Principles (“GLP”) และ Social Loan Principles (“SLP”) ที่ออกโดย the Loan Market Association (LMA)

### พอร์ตโฟลิโอของหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน

ในปี 2567 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน จำนวน 2 ครั้ง มูลค่ารวมทั้งสิ้น 12,000 ล้านบาท ประกอบด้วย หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2567 เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2567 จำนวน 5,000 ล้านบาท และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2567 เมื่อเดือนกันยายน 2567 จำนวน 7,000 ล้านบาท ให้กับผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ รายละเอียดของหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีดังนี้

ลำดับ	สัญลักษณ์ ตราสารหนี้	วันออก ตราสาร	วันครบ กำหนดอายุ	อายุตราสาร (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (ต่อปี)	จำนวน (ล้านบาท)
1	BEM264A	28 เม.ย. 2564	28 เม.ย. 2569	5	2.24%	2,000
2	BEM284A	28 เม.ย. 2564	28 เม.ย. 2571	7	2.91%	1,000
3	BEM314A	28 เม.ย. 2564	28 เม.ย. 2574	10	3.33%	1,000
4	BEM259A	5 ก.ย. 2565	5 ก.ย. 2568	3	2.76%	1,000
5	BEM279A	5 ก.ย. 2565	5 ก.ย. 2570	5	3.33%	1,500
6	BEM329A	5 ก.ย. 2565	5 ก.ย. 2575	10	4.01%	1,000
7	BEM349A	5 ก.ย. 2565	5 ก.ย. 2577	12	4.15%	1,000
8	BEM264B	3 เม.ย. 2566	3 เม.ย. 2569	3	2.79%	1,800
9	BEM284B	3 เม.ย. 2566	3 เม.ย. 2571	5	3.13%	300
10	BEM334A	3 เม.ย. 2566	3 เม.ย. 2576	10	4.00%	3,400
11	BEM354A	3 เม.ย. 2566	3 เม.ย. 2578	12	4.07%	1,000
12	BEM272A	15 ก.พ. 2567	15 ก.พ. 2570	3	3.07%	1,000
13	BEM292A	15 ก.พ. 2567	15 ก.พ. 2572	5	3.33%	1,500

ลำดับ	สัญลักษณ์ ตราสารหนี้	วันออก ตราสาร	วันครบ กำหนดอายุ	อายุตราสาร (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (ต่อปี)	จำนวน (ล้านบาท)
14	BEM312A	15 ก.พ. 2567	15 ก.พ. 2574	7	3.67%	1,000
15	BEM342A	15 ก.พ. 2567	15 ก.พ. 2577	10	3.96%	1,000
16	BEM362A	15 ก.พ. 2567	15 ก.พ. 2579	12	4.05%	500
17	BEM279B	12 ก.ย. 2567	12 ก.ย. 2570	3	3.16%	2,500
18	BEM299A	12 ก.ย. 2567	12 ก.ย. 2572	5	3.60%	3,400
19	BEM349B	12 ก.ย. 2567	12 ก.ย. 2577	10	4.05%	600
20	BEM369A	12 ก.ย. 2567	12 ก.ย. 2579	12	4.16%	500
รวม						27,000

### พอร์ตโฟลิโอของสินเชื่อเพื่อความยั่งยืน

ในปี 2567 บริษัทได้ทำสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืนกับสถาบันการเงินภายในประเทศ วงเงิน 2,000 ล้านบาท และ 2,500 ล้านบาท ตามลำดับ รายละเอียดของสินเชื่อเพื่อความยั่งยืน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีดังนี้

ลำดับ	ประเภท	วันที่ เริ่มต้น	วันที่ สิ้นสุด	อายุสินเชื่อ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (ต่อปี)	วงเงินสินเชื่อ (ล้านบาท)
1	สัญญาสินเชื่อ	ก.พ. 2565	ก.พ. 2570	5	THOR+ส่วนต่าง ที่กำหนด	3,000
2	สัญญาสินเชื่อ	เม.ย. 2567	เม.ย. 2572	5	THOR+ส่วนต่าง ที่กำหนด	2,000
3	สัญญาสินเชื่อ	พ.ย. 2567	พ.ย. 2574	7	THOR+ส่วนต่าง ที่กำหนด	2,500
รวม						7,500

### การจัดสรรเงิน

บริษัทได้จัดสรรเงินที่ได้รับจากหุ้นกู้และสินเชื่อเพื่อความยั่งยืนครบเต็มจำนวนในวันที่มีการออกหุ้นกู้ และ/หรือ เบิกใช้สินเชื่อ โดยนำเงินไปชำระคืนหนี้ (Refinance) และ/หรือ ลงทุน (Invest) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และ/หรือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และ/หรือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ตามหมวดหมู่ของโครงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และโครงการเพื่อสังคม ได้แก่ การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้ ภายใต้กรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืนของบริษัท

ชื่อโครงการ	หมวดหมู่ของโครงการ	วันที่จัดสรรเงิน	จำนวนเงินที่จัดสรรแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการชำระคืนหนี้ : ลงทุน	ระยะเวลาการลงทุน
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน <sup>[1]</sup>	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	28 เม.ย. 2564	4,000	100% : 0%	พ.ย. 2561 – ก.ย. 2562
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	28 ก.พ. และ 31 พ.ค. 2565	3,000	100% : 0%	ต.ค. 2562 – ก.พ. 2563
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	5 ก.ย. 2565	4,500	100% : 0%	มี.ค. 2563 – พ.ย. 2563
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	3 เม.ย. 2566	6,500	100% : 0%	ธ.ค. 2563 – พ.ย. 2564
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	15 ก.พ. 2567	5,000	100% : 0%	ธ.ค. 2564 – ก.ย. 2565
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	30 เม.ย. 2567	2,000	100% : 0%	ก.ย. 2564 – มี.ค. 2566
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน <sup>[2]</sup>	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	12 ก.ย. 2567	2,500	100% : 0%	ต.ค. 2565
รถไฟฟ้าสายสีส้ม	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	12 ก.ย. 2567	4,500	100% : 0%	ก.ค. 2567 – ก.ย. 2567

ชื่อโครงการ	หมวดหมู่ของโครงการ	วันที่ จัดสรรเงิน	จำนวนเงินที่ จัดสรรแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการ ชำระคืนหนี้ : ลงทุน	ระยะเวลา การลงทุน
รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน <sup>[3]</sup>	การขนส่งที่ใช้พลังงาน สะอาด และโครงสร้าง พื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	8 พ.ย. 2567	2,183	0% : 100%	พ.ย. 2567

รวม 34,183

หมายเหตุ : <sup>[1]</sup> หุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน จำนวน 2,000 ล้านบาท ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 28 เมษายน 2567

<sup>[2]</sup> วันที่ 12 กันยายน 2567 บริษัทออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน จำนวน 7,000 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการ Roll Over หุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน จำนวน 2,000 ล้านบาท ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2567

<sup>[3]</sup> วันที่ 31 ธันวาคม 2567 สินเชื่อเพื่อความยั่งยืนกับสถาบันการเงินภายในประเทศแห่งหนึ่ง วงเงิน 2,500 ล้านบาท ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 317 ล้านบาท

## รายงานผลกระทบ

รายละเอียดโครงการเพื่อความยั่งยืน และผลประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

ชื่อโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ประกอบด้วย ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มีระยะทาง 48 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 38 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับสายสีม่วง ที่สถานีเตาปูน และสายสีส้มที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีบางขุนนนท์ เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนดำเนินงานโยธาทั้งหมด และบริษัทมีหน้าที่จัดหา ติดตั้ง อุปกรณ์งานระบบ ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณาการให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้า มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทางคือวันที่ 30 มีนาคม 2563	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ มีระยะทาง 23 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงิน ที่สถานีเตาปูน เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนดำเนินงานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า (รฟม. จะทยอยจ่ายคืนเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี) รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครทิศตะวันออก และทิศตะวันตก มีระยะทาง 35.9 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 28 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงิน ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีบางขุนนนท์ โครงการแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้ (1) ช่วงตะวันออก ตั้งแต่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย จนถึงสถานีแยกร่มเกล้า ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี (2) ช่วงตะวันตก ตั้งแต่สถานีบางขุนนนท์ จนถึงสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี เป็นการร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนดำเนินงานโยธาช่วงตะวันออก และบริษัทลงทุนดำเนินงานโยธาช่วงตะวันตก (รฟม. จะทยอยจ่ายคืนภายใน 6 ปี เริ่มตั้งแต่ปีที่ 3) และดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง โดยบริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บ

ชื่อโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม
			รายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้า โครงสร้างทางยกระดับและใต้ดิน ขบวนรถไฟฟ้าและทางเชื่อมต่ออาคารอื่นๆ ที่เชื่อมกับโครงการ มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการช่วงตะวันออก ภายในปี 2571
หมวดหมู่ของโครงการ	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้		
ประโยชน์ของโครงการ	ให้บริการระบบขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด ช่วยบรรเทาปัญหาจราจร รักษาสิ่งแวดล้อม และพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม		
จำนวนเที่ยวผู้โดยสาร	156,231,182 เที่ยว ในปี 2567	24,534,661 เที่ยว ในปี 2567	-
ปริมาณ CO <sub>2</sub> e ที่ลดได้ต่อปี (ตัน)	9,270 ตัน <sup>[4]</sup> ในปี 2567	1,926 ตัน <sup>[4]</sup> ในปี 2567	- <sup>[4]</sup>
ประโยชน์อื่น ๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม บริษัทบริหารจัดการพลังงานโดยนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมเข้ามาสนับสนุนการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องเพื่อลดการใช้พลังงานและทรัพยากรภายในบริษัท อาทิเช่น โครงการลดการใช้ น้ำมันโดยเปลี่ยนรถยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายในเป็นรถยนต์ไฟฟ้า, โครงการเปลี่ยนโคมไฟและหลอดไฟเป็นชนิด LED, โครงการติดตั้งระบบผลิตพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาของอาคาร, โครงการระบบรีไซเคิลน้ำสำหรับโรงล้างรถไฟฟ้า และอื่นๆ</li> <li>ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและชุมชนสัมพันธ์ บริษัทได้จัดกิจกรรม CSR ภายใต้กลยุทธ์ส่งเสริมความสุขทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ความสุขของการเดินทาง (Happy Journey) ความสุขของชุมชนและสังคม (Happy Living Society) และความสุขของโลกที่ยั่งยืน (Happy Planet) เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต การศึกษา เศรษฐกิจ</li> </ul>		

ชื่อโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม
	ประเพณี วัฒนธรรม และความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชนโดยรอบ อาทิเช่น กิจกรรมชุมชนสัมพันธ์รอบเส้นทางรถไฟฟ้าและทางพิเศษ, โครงการ Happy Journey with BEM เพื่อสนับสนุนนโยบายท่องเที่ยวของภาครัฐ และกระจายรายได้ให้กับชุมชนและวิสาหกิจชุมชนรอบเส้นทาง, โครงการ MRT พาน้องพิชิต TCAS by BEM เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาของเยาวชน, กิจกรรมปลูกต้นไม้ในวันครบรอบการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า และกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ ได้แก่ โครงการ Metro Art @ MRT พหลโยธิน, กิจกรรมส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในสถานีรถไฟฟ้า, กิจกรรมสืบสานวัฒนธรรมประเพณีและทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา เป็นต้น		

หมายเหตุ : <sup>[4]</sup> การประมาณการการลดลงของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง มาจากการเปรียบเทียบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระหว่างรถไฟฟ้ากับรถบัส โดยสมมติว่าในกรณีที่ไม่มีบริการรถไฟฟ้า ผู้โดยสารจะเดินทางโดยใช้รถบัสแทน ซึ่งเป็นการประมาณการอย่างระมัดระวัง เนื่องจากในทางปฏิบัติผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะเดินทางอย่างผสมผสานโดยใช้รถบัสขนาดเล็ก รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่าการใช้รถบัสเพียงอย่างเดียว โดยคำนวณจากสูตรดังนี้

$$\text{ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้} = \frac{\text{จำนวนผู้โดยสาร} \times (\text{ค่าแฟคเตอร์ของรถบัส} - \text{ค่าแฟคเตอร์ของรถไฟฟ้า}) \times \text{ระยะทางเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร}}{1,000}$$

1) การคำนวณค่าแฟคเตอร์ของรถบัสและค่าแฟคเตอร์ของรถไฟฟ้า

รูปแบบการเดินทาง	ค่าแฟคเตอร์ (kgCO <sub>2</sub> e per Passenger-km)	วิธีการคำนวณ [ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก <sup>[5]</sup> (kgCO <sub>2</sub> e/kwh) ÷ อัตราสิ้นเปลือง (km/litre) ÷ ความจุพาหนะ (PAX/vehicle)]
รถบัส	0.0112 <sup>[6]</sup>	
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	0.0043	0.4999 kgCO <sub>2</sub> e/kwh + 0.131 km/kwh + 886 PAX/vehicle
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	0.0038	0.4999 kgCO <sub>2</sub> e/kwh + 0.145 km/kwh + 920 PAX/vehicle

ที่มา : <sup>[5]</sup> รายงานขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) (“อบก.”) ([http://thaicarbonlabel.tgo.or.th/admin/uploadfiles/emission/ts\\_578cd2cb78.pdf](http://thaicarbonlabel.tgo.or.th/admin/uploadfiles/emission/ts_578cd2cb78.pdf))

<sup>[6]</sup> ระเบียบวิธีการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแบบราง รหัสเอกสาร T-VER-S-METH-03-01 เวอร์ชัน 1 หน้า 6 (<https://ghgredution.tgo.or.th/th/tver-method/t-ver-classify-methodology/t-ver-methodology3/item/3570-modal-shift-in-passenger-transportation-by-rail-based-mass-rapid-transit.html>)

2) การคำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้

โครงการ	จำนวนผู้โดยสาร (พันเที่ยว/ปี)	ระยะการเดินทางเฉลี่ย (กม./เที่ยว)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้ (CO <sub>2</sub> e ตัน/ปี)
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	156,231	8.60	9,270
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	24,535	10.50	1,926

3) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จะมีการคำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้ภายหลังการเปิดให้บริการช่วงตะวันออกภายในปี 2571