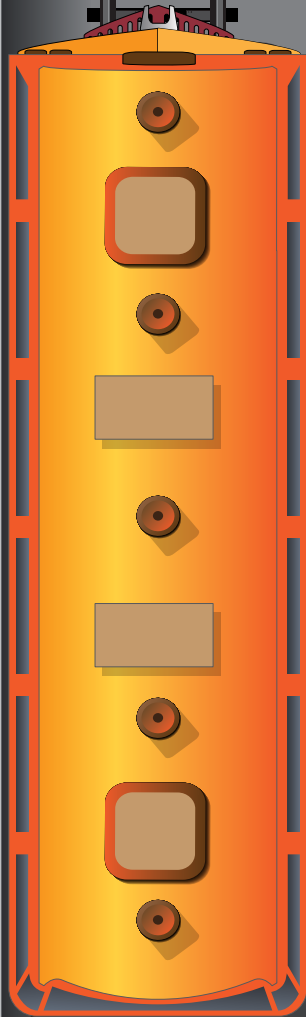


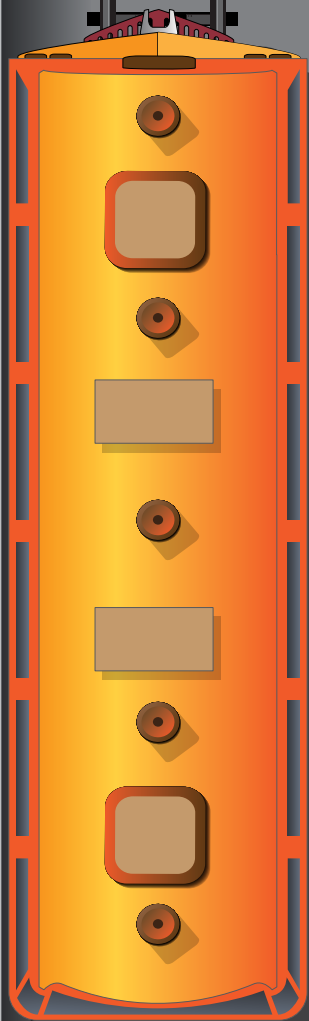
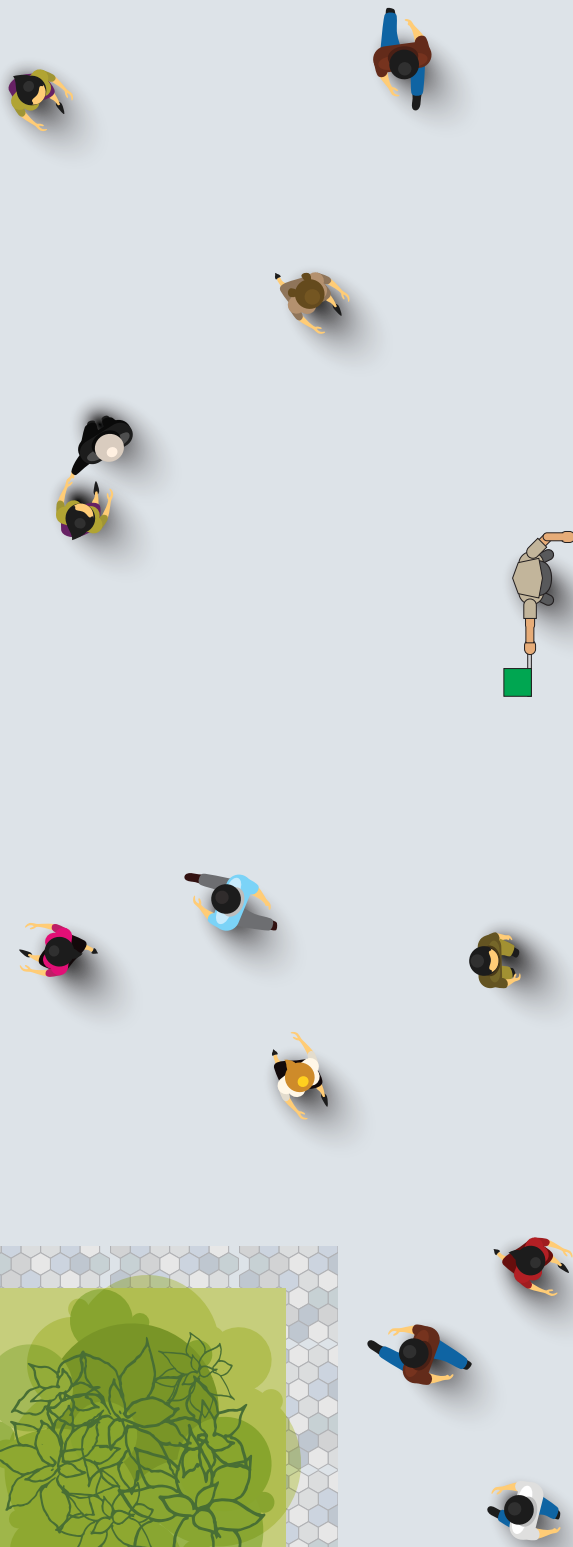


วารสาร รถไฟลัมพันธ์

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์ | VOLUME 4 : 2018

จาก
ทาง
นี้
เดียว

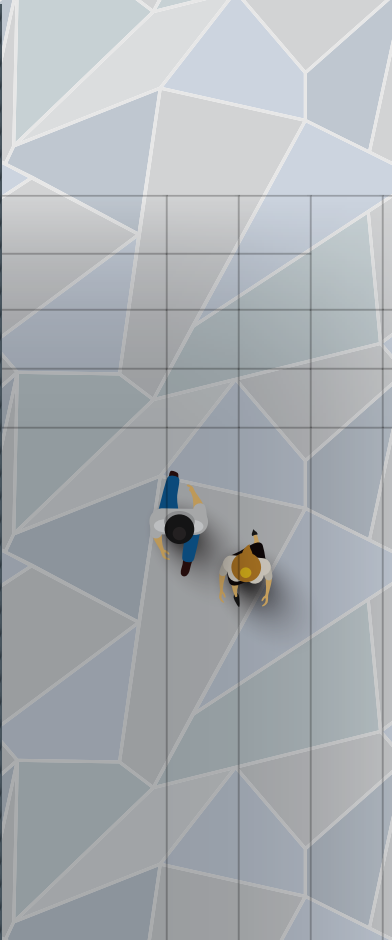
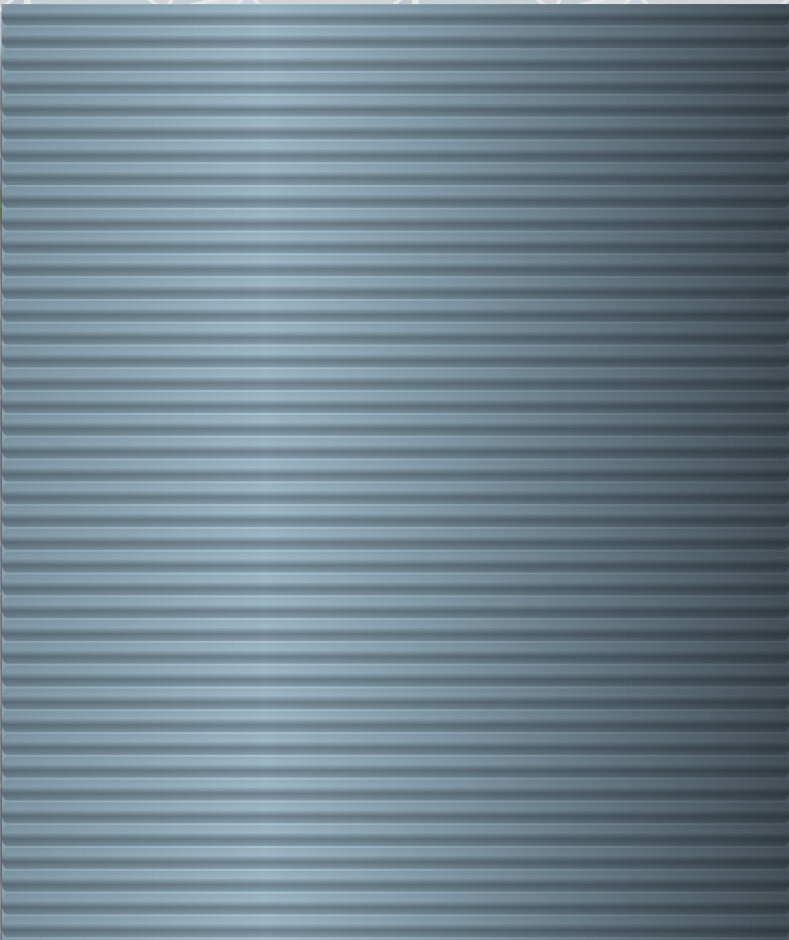
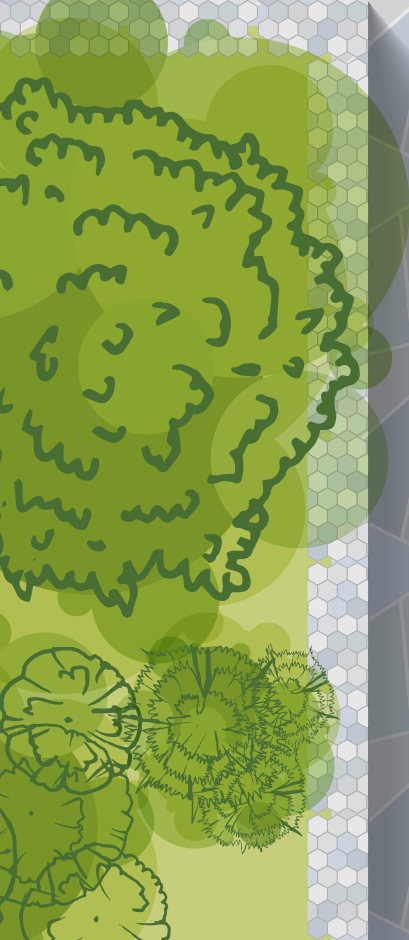




ทางค
ย







ทางคู่

เส้นทางพัฒนาโลจิสติกส์ไทย

รัฐบาลภายใต้การบริหารของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี มีนโยบายสำคัญที่มุ่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและขยายขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นฟันเฟืองสำคัญในการขับเคลื่อนพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศให้มีศักยภาพ และบริการที่ดีขึ้นทัดเทียมอารยประเทศ เพื่อให้ระบบขนส่งทางรางของประเทศมีความรวดเร็ว ปลอดภัย ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง กระจายความเจริญ เชื่อมโยงฐานการผลิต และการเดินทางระหว่างภูมิภาคเข้าด้วยกัน

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีทางรถไฟความยาวรวมกันประมาณ 4,044 กิโลเมตร เกือบทั้งหมดสร้างและเปิดให้บริการก่อน พ.ศ. 2500 หลังจากนั้นมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางสาม (ตามข้อมูลในตารางด้านล่าง) จนกระทั่งทางรถไฟใหม่ที่เกิดขึ้นล่าสุด คือ ทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง เป็นทางคู่ที่สร้างเสร็จและเปิดใช้เมื่อต้นปี พ.ศ. 2555 มีระยะทางเพียง 78 กิโลเมตร เพื่อขนส่งสินค้าเข้า - ออกจากท่าเรือแหลมฉบัง

ทางเดี่ยว	3,687 กม.	91.22%
ทางคู่	250 กม.	6.18%
ทางสาม	107 กม.	2.6%

ทางคู่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เปิดใช้
กรุงเทพฯ - รังสิต	29	-
ขท.บ้านภาชี - ลพบุรี	43	2546
ขท.บ้านภาชี - มาบกระเบา	44	2543
ขท.บางซื่อ - นครปฐม	56	2543
ขท.ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง	78	2555
ทางสาม	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เปิดใช้
รังสิต - ขท.ภาชี	61	2563
หัวหมาก - ขท.ฉะเชิงเทรา	46	2547



โดยปัจจุบันขยายเส้นทางจากฉะเชิงเทราไปถึงแก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร เชื่อมกับรถไฟสายอีสาน เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 จะแล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ 2562 (สนับสนุนการขนส่งสินค้าจากภาคเหนือและภาคอีสานไปสู่ท่าเรือแหลมฉบังโดยไม่ต้องเข้ากรุงเทพฯ)

การรถไฟแห่งประเทศไทย ลงทุนพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ตามนโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จึงเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของระบบขนส่งทางรางในประเทศ นับตั้งแต่เริ่มมีกิจการรถไฟเกิดขึ้นในประเทศไทยเมื่อ 126 ปีก่อน โดยทางคู่ทั้งเฟสแรกและเฟสสองที่มีระยะทางรวมกัน 3 พันกว่ากิโลเมตร จะช่วยลดเวลาและแก้ปัญหาความคับคั่งในการเดินทาง เพราะไม่ต้องรอลับหลีกขบวนกัน ทำให้สามารถควบคุมการเดินทางได้ตรงเวลา รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยให้ถูกลง จากปัจจุบันไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีในสัดส่วนร้อยละ 14.2 ถือเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

State Railway of Thailand has invested in double track railways according to the government's policy and transportation development strategies. This has been a remarkable remark of Thailand's railway transportation since the railway system has been found 126 years ago. The double track railways both phase one and two are over 3 thousand kilometers long and they will help reducing time and traffic since shunting is not necessary, this helps transportation becoming more punctual. The system also reduces the budget per unit from Thailand GDP percentage of 14.2 which will help the country in long term potential competition.



โครงข่ายทางรถไฟ ปัจจุบัน

ชนิดทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	(สัดส่วน)
ทางเดี่ยว	3,687	(91.22%)
ทางคู่	250	(6.18%)
ทางสาม	107	(2.6%)
รวม	4,044	

โครงข่าย	ระยะทาง (กิโลเมตร)	
สายเหนือ	781	
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	1,094	
สายตะวันออก	534	
สายใต้	1,570	
สายแม่กลอง	65	

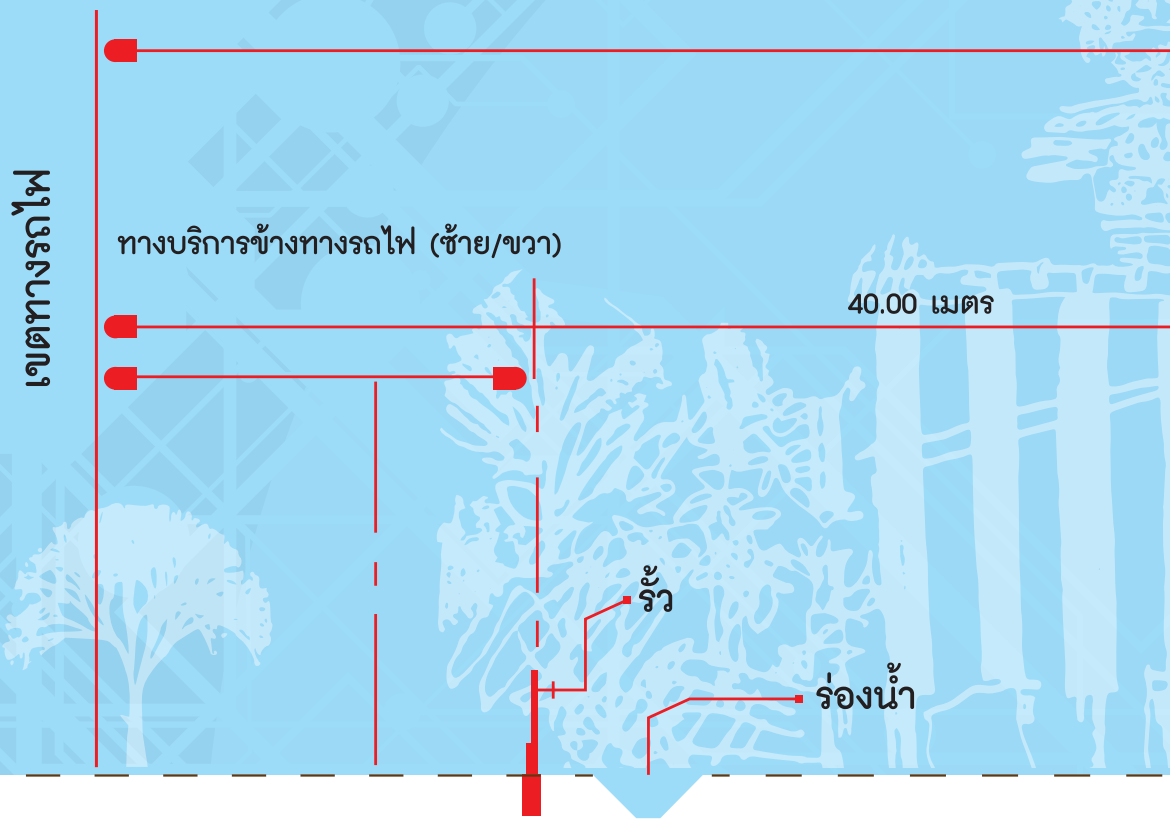


โครงข่ายรถไฟทางคู่และทางสายใหม่ ในอนาคต

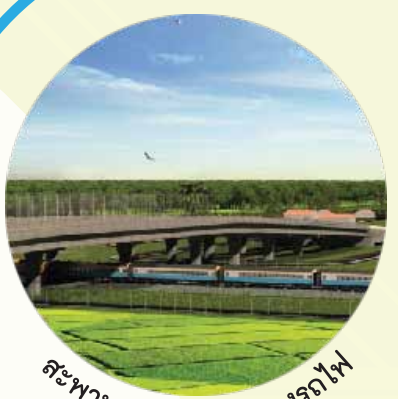
โครงการทางคู่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ระยะที่ 1	993	ตุลาคม 2565
ระยะที่ 2	1,483	ตุลาคม 2566
สายใหม่	681	ตุลาคม 2568
รวม	3,157	

ชนิดทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	(สัดส่วน)
ทางเดี่ยว	1,568	(32.45%)
ทางคู่และสายใหม่	3,157	(65.34%)
ทางสาม	107	(2.21%)
รวม	4,832	

รูปตัด ทางรถไฟ เบื้องต้น



รูปแบบ การออกแบบ สถานี



80.00 เมตร

ศูนย์กลางทางรถไฟใหม่ (ซ้าย/ขวา)

ศูนย์กลางทางรถไฟเดิม

40.00 เมตร

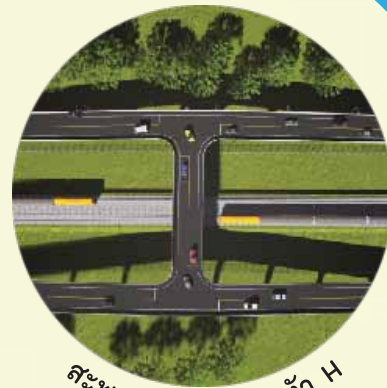
4.00-10.00
เมตร

เขตทางรถไฟ

ร่องน้ำ

ราง

รูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ



โครงการรถไฟทางคู่

ระยะที่หนึ่ง (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)

เส้นทาง	สัญญา	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าการก่อสร้าง (ล้านบาท)
1. ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	สัญญาที่ 1 ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-วิหารแดงและบึงใหญ่-แก่งคอย พร้อมทางเลี้ยวเมือง	97	9,825.81
	สัญญาที่ 2 วิหารแดง-บึงใหญ่ พร้อมอุโมงค์	9	407.05
2. ชุมทางถนนจระ-ขอนแก่น		187	23,430.00
3. ลพบุรี-ปากน้ำโพ	สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย-โคกกระเทียม	29	10,050.00
	สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ	116	8,649.00
4. มาบกะเบา-ชุมทางถนนจระ	สัญญาที่ 1 มาบกะเบา-คลองขนานจิตร	58	7,560.00
	สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจระ	69	10,466.34*
	สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ	8	9,290.00
5. นครปฐม-หัวหิน	สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล	93	8,198.00
	สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน	76	7,520.00
6. หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์		84	5,807.00
7. ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย	88	6,465.00
	สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร	79	5,992.00
	งานระบบอำนวยการเดินรถ สัญญา ลพบุรี-ปากน้ำโพ		2,988.57*
	งานระบบอำนวยการเดินรถ สัญญา มาบกะเบา-ชุมทางถนนจระ		2,549.89*
	งานระบบอำนวยการเดินรถ สัญญา นครปฐม-ชุมพร		7,384.84*
รวม		993	126,583.50

หมายเหตุ: *วงเงินค่าก่อสร้างตามมติ คสม.

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย

ระยะทาง **106** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ **10,673.39** ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **6.75%** ค่า EIRR = **27.31%**

ปริมาณผู้โดยสาร **3.57** ล้านคนต่อปี ในปี 2559

เพิ่มเป็น **7.17** ล้านคนต่อปี ในปี 2569

ปริมาณขนส่งสินค้า **9.44** ล้านตันต่อปี ในปี 2559

เพิ่มเป็น **17.18** ล้านตันต่อปี ในปี 2569

สถานีแก่งคอย
(จุดสิ้นสุดโครงการ)

สถานีไฟนาบุญ (ใหม่)

สถานีบึงใหญ่

สถานีวิหารแดง

สถานีองครักษ์

สถานีคลองสิบเก้า

สถานีบางน้ำเปรี้ยว

สถานีฉะเชิงเทรา
(จุดเริ่มต้นโครงการ)



สัญญาแรก

ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - วิหารแดง และบึงใหญ่ - แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง

ก่อสร้างทางเพิ่มใหม่อีก 1 ทาง เริ่มจากสถานีฉะเชิงเทรา (กม.61+190) ถึงสถานีแก่งคอย (กม.167+800)

ก่อสร้างทางคู่เลี้ยงเมือง 2 ทาง เพื่อใช้เป็นทางคู่เลี้ยงเมือง 3 แห่ง ระยะทาง 7.1 กม.

- ชุมทางฉะเชิงเทรา (กท.61+190 ถึง กม.62+600) ระยะทาง 1.41 กม. เชื่อมสายคลองสิบเก้า - แก่งคอย กับสายฉะเชิงเทรา - สัตหีบ
- ชุมทางบ้านภาชี (กท.92+000 ถึง กม.93+600) ระยะทาง 1.60 กม. เชื่อมสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ
- ชุมทางแก่งคอย (กม.163+350 ถึง กม.167+400) ระยะทาง 4.05 กม. เชื่อมสายตะวันออกเฉียงเหนือกับสายคลองสิบเก้า - แก่งคอย

สัญญาสอง

ช่วงวิหารแดง - บึงใหญ่ พร้อมอุโมงค์ลอดใต้เขาพระพุทธฉาย

ก่อสร้างอุโมงค์บริเวณเขาพระพุทธฉายขนานไปกับอุโมงค์เดิม (กม.147+100 ถึง กม.148+307) ระยะทาง 1.2 กม. ก่อสร้างสถานีเพิ่มเติม 1 สถานี

คือ สถานีไฟนาบุญ (กม.162+819) ระหว่างสถานีบึงใหญ่และสถานีแก่งคอย

สถานีขอนแก่น
(จุดสิ้นสุดโครงการ)



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

ระยะทาง **187** กิโลเมตร
มูลค่าโครงการ **24,064** ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **5.90%** ค่า EIRR = **24.55%**

ปริมาณผู้โดยสาร **33,000** คนต่อวัน ในปี 2568

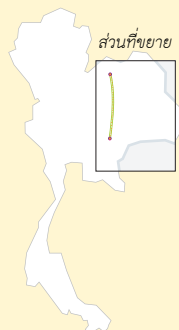
เพิ่มเป็น **46,350** คนต่อวัน ในปี 2577

ปริมาณขนส่งสินค้า **11,000** ตันต่อวัน ในปี 2568

เพิ่มเป็น **16,400** ตันต่อวัน ในปี 2577

- สถานีท่าพระ **CY**
- ขอนแก่น
- สถานีบ้านแฮด
- สถานีบ้านไผ่
- สถานีบ้านหัน
- สถานีเมืองพล
- สถานีหนองมะเชื้อ
- ที่หยุดรถศาลาดิน
- สถานีหนองบัวลาย
- ที่หยุดรถเนินสวรรค์
- สถานีชุมทางบัวใหญ่ **CY**
- ที่หยุดรถห้วยระหัด
- สถานีโนนทองหลาง
- ที่หยุดรถบ้านไร่
- สถานีเมืองคง
- สถานีบ้านดอนใหญ่
- สถานีพลสงคราม
- ที่หยุดรถเนินถั่วแปบ
- สถานีบ้านมะค่า
- สถานีบ้านดงพรง
- สถานีโนนสูง
- ที่หยุดรถบ้านหนองกั๋งาง
- นครราชสีมา
- สถานีบ้านกระโดน **CY**
- สถานีบ้านเกาะ

สถานีนครราชสีมา
(จุดเริ่มต้นโครงการ)



ก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น 1 ทาง เป็นคันทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม ระยะทาง 181 กิโลเมตร

ก่อสร้างทางรถไฟ 2 ทาง เป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น ระยะทาง 6 กิโลเมตร

มี 19 สถานี เริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ สิ้นสุดที่สถานีขอนแก่น

ก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 3 แห่ง คือ สถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีท่าพระ

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ ต้องเวนคืนที่ดินบางส่วน ประมาณ 13 ไร่ เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

ยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน

ประกอบด้วย ถนนยกข้ามทางรถไฟ 8 แห่ง ถนนยกระดับรูปตัวยู 26 แห่ง รูปแบบท่อเหลี่ยม 38 แห่ง

สะพานทางรถไฟ 84 แห่ง ทางรถไฟยกระดับ 1 ช่วง รองรับจุดตัด 5 แห่ง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

ระยะทาง **145** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ

สัญญาที่ 1 มูลค่า **10,050.00** ล้านบาท

สัญญาที่ 2 มูลค่า **8,649.00** ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **5.59%** ค่า EIRR = **20.21%**

ปริมาณผู้โดยสาร **33,880** คนต่อวัน ในปี 2557

เพิ่มเป็น **81,130** คนต่อวัน ในปี 2577

ปริมาณขนส่งสินค้า **25,910** ตันต่อวัน ในปี 2557

เพิ่มเป็น **60,430** ตันต่อวัน ในปี 2577



สัญญาแรก

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านกล้วย - โดกกระเทียม (กม.121+000 - กม.141+000) บริเวณเลี้ยวเมืองลพบุรี เป็นทางรถไฟระดับพื้นดิน ระยะทาง 6 กิโลเมตร และทางรถไฟทางคู่ยกระดับ ระยะทาง 23 กิโลเมตร
ก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่ 2 สถานี คือ สถานีลพบุรี 1 สถานีลพบุรี 2
งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ เช่น ระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม
งานก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

สัญญาสอง

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ (กม.136+341 - กม.252+225) เป็นทางรถไฟระดับพื้นดิน ระยะทาง 116 กิโลเมตร
ก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม รวม 18 สถานี
ก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) คือ สถานีเขาทอง
ก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมการเดินทาง สถานีนครสวรรค์
งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ เช่น งานก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา - ชุมทางถนนจิระ

สถานีชุมทางถนนจิระ
(จุดสิ้นสุดโครงการ)



นครราชสีมา



ระยะทาง **135** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ

สัญญาที่ 1 มูลค่า **7,560** ล้านบาท

สัญญาที่ 2 มูลค่า **10,466.34** ล้านบาท

สัญญาที่ 3 มูลค่า **9,290** ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **8.33%** ค่า EIRR = **19.40%**

ปริมาณผู้โดยสาร **33,336** คนต่อวัน ในปี 2557

เพิ่มเป็น **78,395** คนต่อวัน ในปี 2577

ปริมาณขนส่งสินค้า **12,884** ตันต่อวัน ในปี 2557

เพิ่มเป็น **29,841** ตันต่อวัน ในปี 2577

สัญญาแรก

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา - คลองขนานจิตร (กม.134+250 - กม.198+200) เป็นทางวิ่งระดับพื้น ระยะทาง 53 กิโลเมตร และทางคู่ยกระดับ ระยะทาง 5 กิโลเมตร รวม 58 กิโลเมตร

ก่อสร้างสถานีรถไฟ 7 สถานี แบ่งเป็น ปรับปรุงสถานีเดิม 3 สถานี ก่อสร้างสถานีใหม่ระดับพื้น 3 สถานี การก่อสร้างสถานีใหม่ยกระดับ 1 สถานี งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ

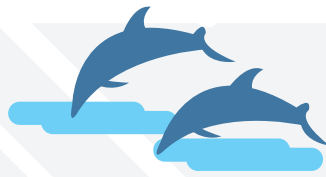
สัญญาสอง

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางทางถนนจิระ (กม.199+600 - กม.268+135.681) เป็นทางวิ่งระดับพื้น ระยะทาง 68 กิโลเมตร และทางคู่ยกระดับ ระยะทาง 700 เมตร รวม 69 กิโลเมตร

ก่อสร้างสถานีรถไฟ 12 สถานี แบ่งเป็น ปรับปรุงสถานีเดิม 6 สถานี สถานีใหม่ระดับพื้น 6 สถานี ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 1 แห่ง ที่สถานีภูดจิก ก่อสร้างศูนย์กวดควบคุมการเดินรถ (LACC) ที่สถานีนครราชสีมา งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ

สัญญาสาม

ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ประกอบด้วย อุโมงค์ที่ 1 (กม.136+000 - กม.141+850) อุโมงค์ที่ 2 (กม.144+400 - กม.145+050) อุโมงค์ที่ 3 (กม.198+200 - กม.199+600) ระยะทางรวม 8 กิโลเมตร





โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน

ระยะทาง **169** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ

สัญญาที่ 1 มูลค่า **8,198** ล้านบาท

สัญญาที่ 2 มูลค่า **7,520** ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **16.51%** ค่า EIRR = **20.27%**

ปริมาณผู้โดยสาร **55,758** คนต่อวัน ในปี 2557

เพิ่มเป็น **128,743** คนต่อวัน ในปี 2577

ปริมาณขนส่งสินค้า **12,568** ตันต่อวัน ในปี 2557

เพิ่มเป็น **35,089** ตันต่อวัน ในปี 2577

สัญญาแรก

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล (กม.47+700 - กม.140+700) เป็นทางวิ่งระดับพื้น ระยะทาง 93 กิโลเมตร มีสะพานรถไฟคอนกรีตเสริมเหล็ก 80 สะพาน สะพานรถไฟเหล็ก 1 สะพาน ก่อสร้างสถานีรถไฟระดับพื้นดิน 17 สถานี งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ เช่น งานระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม งานรั้ว งานก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

สัญญาสอง

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน (กม.140+700 - กม.217+008) เป็นทางวิ่งระดับพื้น ระยะทาง 76 กิโลเมตร มีสะพานรถไฟคอนกรีตเสริมเหล็ก 92 สะพาน โครงสร้างทางรถไฟทางคู่ยกระดับ 1 แห่ง ก่อสร้างสถานีรถไฟระดับพื้นดิน 9 สถานี สถานีรถไฟยกระดับ 1 สถานี งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ เช่น งานก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

ระยะทาง **187** กิโลเมตร
มูลค่าโครงการ **5,807** ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **2.98%** ค่า EIRR = 19.45%

ปริมาณผู้โดยสาร **1,240** คนต่อวัน ในปี 2563

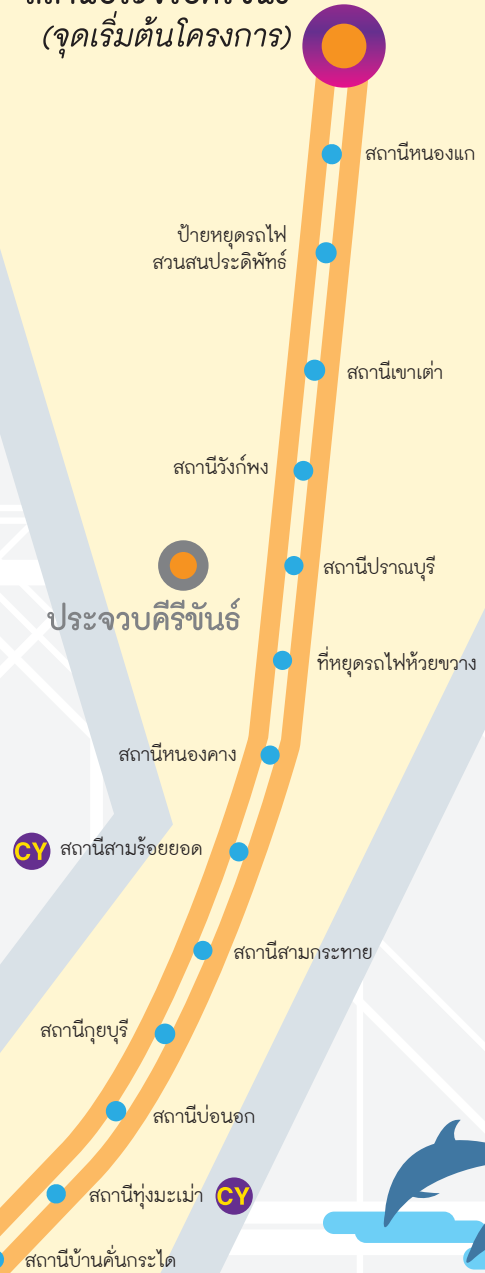
เพิ่มเป็น **4,210** คนต่อวัน ในปี 2569

ปริมาณขนส่งสินค้า **31,300** ตันต่อวัน ในปี 2563

เพิ่มเป็น **75,990** ตันต่อวัน ในปี 2569



สถานีประจวบคีรีขันธ์
(จุดเริ่มต้นโครงการ)



ประจวบคีรีขันธ์

สถานีประจวบคีรีขันธ์
(จุดสิ้นสุดโครงการ)



ส่วนที่ขยาย



ก่อสร้างทางรถไฟเพิ่ม 1 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม ระยะทาง 84 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งระดับพื้น กว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) มีสะพานรถไฟ 82 แห่ง

ก่อสร้างสถานีรถไฟระดับพื้น 12 สถานี และป้ายหยุดรถไฟ 1 แห่ง

ก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 2 แห่ง คือ สถานีสามร้อยยอด สถานีหุ้มมะเฒ่า

งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ เช่น ระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม งานรั้ว ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Flyover)

ถนนกั้บรอยกระดับรูปตัวยู (Over pass U-Turn) ถนนลอดใต้สะพานทางรถไฟ (Underpass) ถนนลอดใต้สะพานทางรถไฟ

โดยใช้ท่อเหลี่ยม (Underpass Box)

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

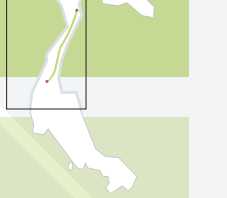
ระยะทาง **167** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ

สัญญาที่ 1 มูลค่า **6,465** ล้านบาท

สัญญาที่ 2 มูลค่า **5,992** ล้านบาท

ส่วนที่ขยาย



ผลการศึกษาความเหมาะสม

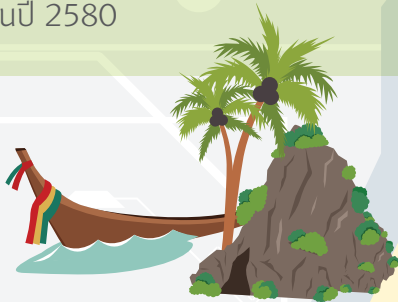
ค่า FIRR = **4.89%** ค่า EIRR = 23.82%

ปริมาณผู้โดยสาร **27,000** คนต่อวัน ในปี 2558

เพิ่มเป็น **64,900** คนต่อวัน ในปี 2580

ปริมาณขนส่งสินค้า **1.02** ล้านตันต่อปี ในปี 2558

เพิ่มเป็น **2.06** ล้านตันต่อปี ในปี 2580



สัญญาแรก

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย

(กม.301+000 - กม.389+300) เป็นทางวิ่งระดับพื้น ระยะทาง 88 กิโลเมตร
สะพานรถไฟ 96 สะพาน

สถานีรถไฟระดับพื้น 10 สถานี ที่หยุดรถ 4 แห่ง และป้ายหยุดรถ 1 แห่ง
ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 2 แห่ง คือ สถานีห้วยกอก (สถานีใหม่)
สถานีนาฝักขวง

งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ เช่น ระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม
งานรั้ว งานก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

สัญญาสอง

ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบางสะพานน้อย - ชุมพร
(กม.389+300 - กม.468+800) เป็นทางวิ่งระดับพื้น
ระยะทาง 79 กิโลเมตร

สะพานรถไฟ 73 สะพาน

สถานีรถไฟระดับพื้น 10 สถานี ที่หยุดรถ 3 แห่ง

ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 2 แห่ง คือ สถานีมาบอำมฤต สถานีสะพลี

งานก่อสร้างโยธา และอื่นๆ เช่น งานก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ



สถานีประจวบคีรีขันธ์
(จุดเริ่มต้นโครงการ)

ที่หยุดรถหนองหิน

CY สถานีห้วยกอก

สถานีวังด้วน

สถานีห้วยยาง

ที่หยุดรถทุ่งประดู่

สถานีทับสะแก

ที่หยุดรถดอนทราย

สถานีโคกตาหอม

สถานีบ้านกรูด

ที่หยุดรถหนองมงคล

CY สถานีนาฝักขวง

สถานีบางสะพานใหญ่

ป้ายหยุดรถหินกอง

สถานีชะมวง

สถานีบางสะพานน้อย

สถานีห้วยลึก

ที่หยุดรถบ้านทรายทอง

สถานีเขาไชยราช

CY สถานีมาบอำมฤต

ที่หยุดรถบ้านทรัพย์สมบูรณ์

สถานีคลองวังช้าง

สถานีปะทิว

สถานีบ้านคอกม้า

CY สถานีสะพลี

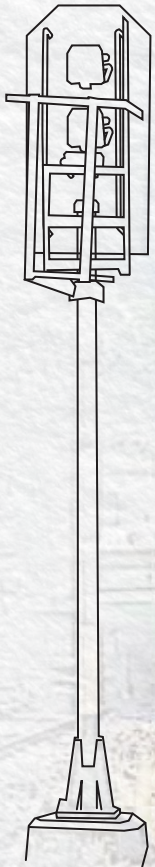
ที่หยุดรถหนองเนียน

สถานีนาชะอัง

สถานีชุมพร
(จุดสิ้นสุดโครงการ)

ชุมพร







จากทางเดิน สู่ทางคู่... มุ่งสู่อนาคต

Move forward into the future

โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่สอง

เส้นทางคู่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
1) ปากน้ำโพ - เด่นชัย	285	62,883.55
2) เด่นชัย - เชียงใหม่	189	56,837.78
3) ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	308	37,527.10
4) ขอนแก่น - หนองคาย	169	26,663.26
5) ชุมพร - สุราษฎร์ธานี	168	24,294.36
6) สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	324	57,375.43
7) ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	45	8,120.12
ทางสายใหม่	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
1) เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	326	85,345.00
2) บ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	355	67,965.33
รวม	2,169	427,012.03

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย

ระยะทาง **285** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ **62,883.55** ล้านบาท

ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ

และระบบโทรคมนาคม **48** เดือน

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **8.56%** ค่า EIRR = **12.30%**

ปริมาณผู้โดยสาร **12,137** คนต่อวัน ในปี 2563

เพิ่มเป็น **23,131** คนต่อวัน ในปี 2592

ปริมาณขนส่งสินค้า **2.15** ล้านตันต่อปี ในปี 2563

เพิ่มเป็น **3.79** ล้านตันต่อปี ในปี 2592

สถานีเด่นชัย
(จุดสิ้นสุดโครงการ)



ก่อสร้างรถไฟเพิ่ม 1 ทาง ส่วนใหญ่เป็นคันทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม
 อุโมงค์รถไฟ ระยะทาง 2 กิโลเมตร
 สถานีรถไฟ 42 สถานี เริ่มต้นจากสถานีปากน้ำโพ สิ้นสุดที่สถานีเด่นชัย
 ยานเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 3 แห่ง คือ สถานีบางกระทุ่ม สถานีวังกะพี้ สถานีศิลอาสน์

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ มีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ หรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน ประกอบด้วย สะพานรถไฟ (Railway Bridge) 18 แห่ง สะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ 8 แห่ง ทางลอด (Underpass) 2 แห่ง สะพานยกระดับข้ามทางรถไฟด้วย 16 แห่ง ท่อลอด (Box Culvert) 69 แห่ง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

ระยะทาง **189** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ **56,837.78** ล้านบาท

ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และระบบโทรคมนาคม **48** เดือน

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **1.23%** ค่า EIRR = **12.15%**

ปริมาณผู้โดยสาร **10,859** คนต่อวัน ในปี 2565

เพิ่มเป็น **25,751** คนต่อวัน ในปี 2595

ปริมาณขนส่งสินค้า **0.91** ล้านตันต่อปี ในปี 2565

เพิ่มเป็น **1.55** ล้านตันต่อปี ในปี 2595

สถานีเชียงใหม่
(จุดสิ้นสุดโครงการ)



ก่อสร้างทางรถไฟ ขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge) มีทั้งออกแบบทางใหม่เพิ่ม 1 ทางขนานไปกับทางรถไฟเดิม รวมเป็น 2 ทาง และการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ให้ได้ 2 ทาง

สถานีรถไฟ 17 สถานี ที่หยุดรถ 1 แห่ง เริ่มต้นจากสถานีเด่นชัย สิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่ ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 2 แห่ง คือ สถานีห้างฉัตร สถานีสารภี

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ มีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง และก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ หรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน ประกอบด้วย ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟในแนวตรง (Overpass) 1 แห่ง สะพานยกระดับข้ามทางรถไฟด้วย 1 แห่ง ท่อเหลี่ยมรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟ (Box Underpass) 33 แห่ง ทางรถไฟยกระดับ (Elevated Railway) 54 แห่ง และปิดจุดตัด/ใช้จุดตัดใกล้เคียง 29 แห่ง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย



ระยะทาง **169** กิโลเมตร
มูลค่าโครงการ **26,057.89** ล้านบาท
ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และระบบโทรคมนาคม **36** เดือน

ผลการศึกษาความเหมาะสม

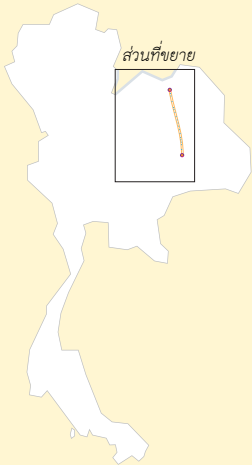
ค่า FIRR = **-3.19%** ค่า EIRR = **19.28%**

ปริมาณผู้โดยสาร **1,160,970** คนต่อปี ในปี 2564

เพิ่มเป็น **1,945,380** คนต่อปี ในปี 2594

ปริมาณขนส่งสินค้า **3.2** ล้านตันต่อปี ในปี 2564

เพิ่มเป็น **4.2** ล้านตันต่อปี ในปี 2594



ส่วนที่ย้าย



ขอนแก่น



สถานีขอนแก่น
(จุดเริ่มต้นโครงการ)

สถานีหนองคาย
(จุดสิ้นสุดโครงการ)

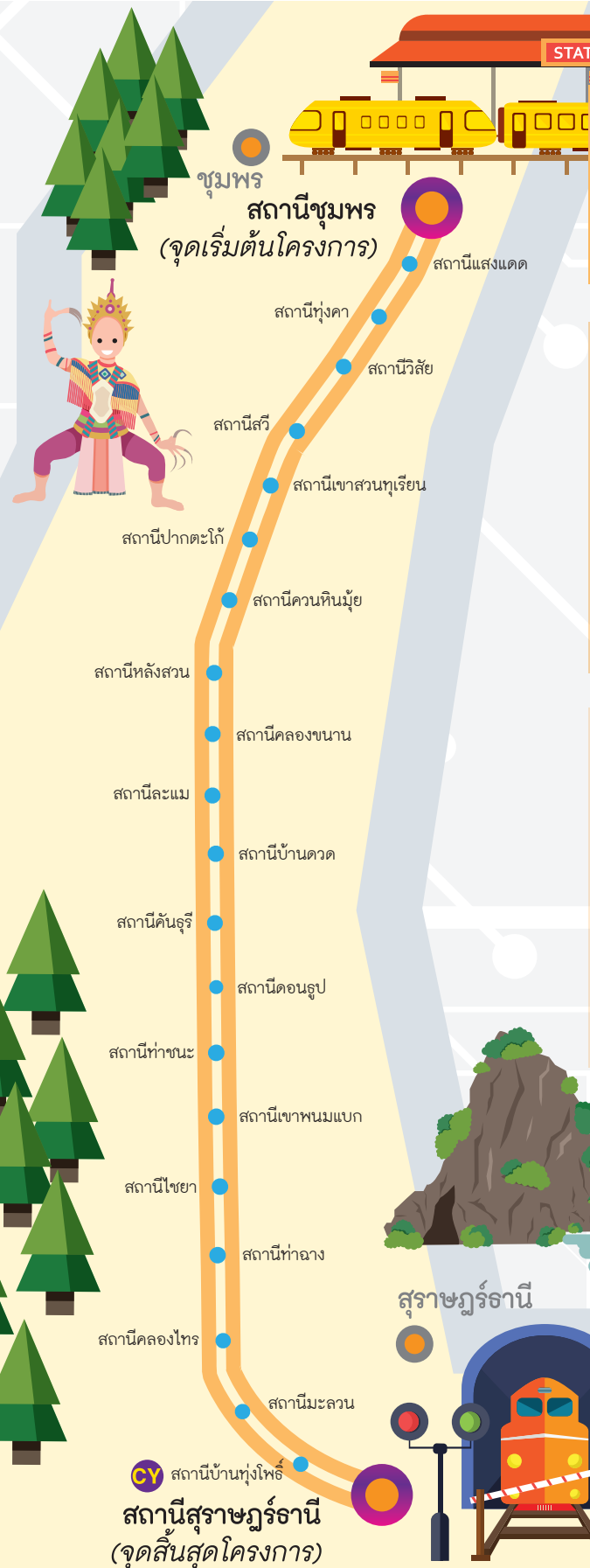


ก่อสร้างทางรถไฟเพิ่ม 1 ทาง ส่วนใหญ่เป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม เป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทาง 11 กิโลเมตร

สถานีรถไฟ 15 สถานี เริ่มต้นจากสถานีขอนแก่น สิ้นสุดที่สถานีหนองคาย

ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 3 แห่ง คือ สถานีเขาสวนกวาง สถานีหนองตะไ้ สถานีนาทา

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ มีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง และก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ หรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน ประกอบด้วย U-Turn Overpass 8 แห่ง Underpass Box 2 แห่ง Box Convert 1 Cell 18 แห่ง Overpass 22 แห่ง Pedestrian Bridge 1 แห่ง Underpass Box 1 Cell 14 แห่ง Underpass Box 2 Cell 23 แห่ง และสะพานรถไฟ 10 แห่ง



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี

ระยะทาง **168** กิโลเมตร
 มูลค่าโครงการ **24,294.36** ล้านบาท
 ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ และระบบโทรคมนาคม **40** เดือน

ผลการศึกษาความเหมาะสม
 ค่า FIRR = **3.34%** ค่า EIRR = **16.8%**
 ปริมาณผู้โดยสาร 667,570 คนต่อปี ในปี 2557
 เพิ่มเป็น **2.854** ล้านคนต่อปี ในปี 2594
 ปริมาณขนส่งสินค้า **107,274** ตันต่อปี ในปี 2557
 เพิ่มเป็น **1.845** ล้านตันต่อปี ในปี 2594

ก่อสร้างทางรถไฟเพิ่ม 1 ทาง เป็นเส้นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม สถานีรถไฟ 22 สถานี เริ่มต้นจากสถานีชุมพร สิ้นสุดที่สถานีสุราษฎร์ธานี ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 1 แห่ง คือ ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ มีการเวนคืนเพื่อ Re-alignment บางช่วง ยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง และก่อสร้างสะพานรยยนต์ข้ามทางรถไฟ และทางรยยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน ประกอบด้วย ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) 10 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยมใต้ทางรถไฟ (Box Underpass) 57 แห่ง ถนนยกระดับรูปตัวยู (U-Shape Overpass) 13 แห่ง ยกยกระดับรถไฟ (Elevated Railway) 2 แห่ง สะพานรถไฟ 10 แห่ง



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา

ระยะทาง **321** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ **57,375.43** ล้านบาท

ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ

และระบบโทรคมนาคม **48** เดือน

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **-4.67%** ค่า EIRR = **13.18%**

ปริมาณผู้โดยสาร **21,416** คนต่อวัน ในปี 2564

เพิ่มเป็น **45,950** คนต่อวัน ในปี 2594

ปริมาณขนส่งสินค้า **4,026,932** ตันต่อปี ในปี 2564

เพิ่มเป็น **14,894,111** ตันต่อปี ในปี 2594



สถานีสุราษฎร์ธานี
(จุดเริ่มต้นโครงการ)



ก่อสร้างทางรถไฟเพิ่ม 1 ทาง จากสถานีสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ เป็นคันทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม ระยะทาง 324 กิโลเมตร และจากชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 29 กิโลเมตร สถานีรถไฟ 65 สถานี ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 2 แห่ง คือ สถานีทุ่งสง สถานีบางกล้า

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ มีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง และก่อสร้าง สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ และทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน ประกอบด้วย ถนนยกระดับรูปตัวยู (U-Turn Bridge) 73 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยมใต้ทางรถไฟ (Box Underpass) 41 แห่ง ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) 18 แห่ง H-Turn Bridge 4 แห่ง ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) 1 แห่ง สะพานลอยสำหรับรถจักรยานยนต์ 12 แห่ง สะพานลอยสำหรับรถจักรยานยนต์ 12 แห่ง สะพานรถไฟข้ามทางรถยนต์ (Railway Bridge) 38 แห่ง





โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

สถานีชุมทางหาดใหญ่ (จุดเริ่มต้นโครงการ)

ป้ายหยุดรถบ้านพรุ

สถานีศาลาทรงสูง

สถานีคลองแงะ

ป้ายหยุดรถคลองรำ

ป้ายหยุดรถท่าข่อย

สถานีปาดังเบซาร์ 2 (จุดสิ้นสุดโครงการ)

ระยะทาง **45** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ **8,120.12** ล้านบาท

ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ

และระบบโทรคมนาคม **36** เดือน

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **0.34%** ค่า EIRR = **18.89%**

ปริมาณผู้โดยสาร **4,505** คนต่อวัน ในปี 2564

เพิ่มเป็น **15,470** คนต่อวัน ในปี 2593

ปริมาณขนส่งสินค้า **1.19** ล้านตันต่อปี ในปี 2564

เพิ่มเป็น **2.39** ล้านตันต่อปี ในปี 2593



ก่อสร้างทางคันทาง 3 รูปแบบ

- รูปแบบที่ 1 เส้นใหม่ ด้านซ้ายและขวา เป็นทางระดับดินห่างจากทางเดิม 5.0 - 7.0 เมตร
- รูปแบบที่ 2 เป็นทางระดับดินเส้นทางใหม่ เป็นทางคู่ด้านซ้ายของทางเดิม เมื่อก่อสร้างทางคู่ใหม่แล้วเสร็จ เส้นทางเดิมจะยกเลิก
- รูปแบบที่ 3 ทางใหม่ เป็นทางคู่อุบบนสะพานยกระดับ ข้ามจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4

สถานีรถไฟ 3 สถานี คือ สถานีทุ่งลุง สถานีคลองแงะ สถานีปาดังเบซาร์

พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟ ต้องเวนคืนที่ดินบางส่วน 21 ไร่ 3 งาน 91.6 ตารางวา มีจุดตัดทางรถไฟ 33

แห่งตามแนวเส้นทางเดิม เป็นจุดตัดที่แก้ไขปัญหาไปแล้วด้วยการก่อสร้างเป็นจุดตัดต่างระดับ 2 แห่ง

เหลือจุดตัดระดับเดียวกันที่ต้องพิจารณาแก้ไขอีก 31 จุด ในรูปแบบ ได้แก่ ถนนกลับรถยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass U-Turn)

6 แห่ง ถนนลอดทางรถไฟโดยใช้ท่อเหลี่ยม (Underpass Box) 15 แห่ง สะพานรถไฟข้ามจุดตัด (Elevated Railway) 10 แห่ง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ระยะทาง **326** กิโลเมตร

มูลค่าโครงการ **85,345** ล้านบาท

ระยะเวลาก่อสร้างพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ

และระบบโทรคมนาคม **48** เดือน

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = **1.02%** ค่า EIRR = **13.31%**

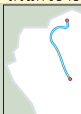
ปริมาณผู้โดยสาร **5,614** คนต่อวัน ในปี 2566

เพิ่มเป็น **9,816** คนต่อวัน ในปี 2595

ปริมาณขนส่งสินค้า **2.20** ล้านตันต่อปี ในปี 2566

เพิ่มเป็น **8.23** ล้านตันต่อปี ในปี 2595

ส่วนที่ขยาย



สถานีเชียงของ
(จุดสิ้นสุดโครงการ)

● เชียงราย

● สถานีศรีดอนชัย

● สถานีบ้านเกียง

● พะเยา

● ลำปาง

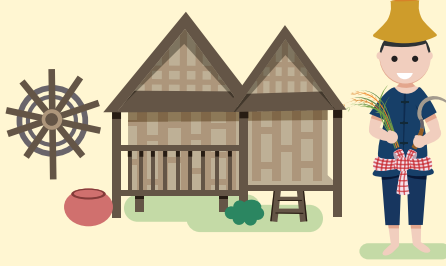
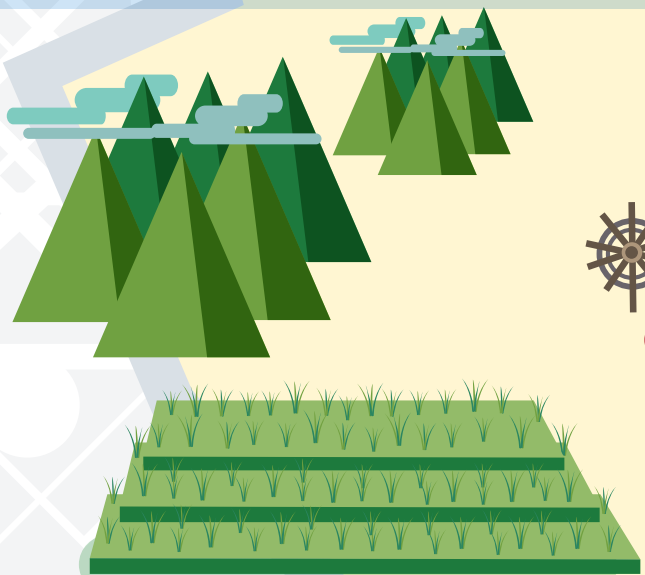
● น่าน

● แพร่

สถานีเด่นชัย
(จุดเริ่มต้นโครงการ)



ชุมทางสถานีบ้านป่าซาง
สถานีเวียงเชียงรุ้ง
สถานีเชียงราย
สถานีสันป่าเหียง
สถานีบ้านโป่งเกลือ
สถานีป่าแงะ
สถานีป่าแดด
สถานีบ้านใหม่
สถานีบ้านร่อง
สถานีดงเจน
สถานีพะเยา
สถานีบ้านโทกกวาก
สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา
สถานีปงเตา
สถานีงาว
สถานีแม่ตึบ
สถานีสอง
สถานีหนองเสี้ยว
สถานีแม่คำมี
สถานีแพร่
สถานีสูงเม่น



เป็นการพัฒนาโครงข่ายและระบบการขนส่งทางรถไฟที่ช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว และจีนตอนใต้ ระยะทาง 325 กิโลเมตร ก่อสร้างทางใหม่เพิ่ม 2 เส้นทาง อุโมงค์รถไฟ 4 อุโมงค์ ระยะทาง 13.90 กิโลเมตร สถานีรถไฟ 26 สถานี เริ่มต้นจากสถานีเด่นชัย สิ้นสุดที่สถานีเชียงของ

พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของรถไฟ ต้องเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตลอดเส้นทาง ในเขตทาง 50 เมตร รวม 9,661 ไร่ ก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟและทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟ โดยไม่มีจุดตัดเสมอระดับทาง ประกอบด้วย ถนนยกข้ามทางรถไฟ (Overpass) 40 แห่ง ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) 102 แห่ง



รถไฟทางคู่และทางสายใหม่

ปัจจุบัน รถไฟที่ให้บริการในประเทศไทย เป็นทางรถไฟขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge) ระยะทางรวม 4,044 กม. โดยเป็นทางเดี่ยวถึง 91% ของทางรถไฟทั้งหมดอีกประมาณ 9% จึงเป็นทางคู่หรือทางสาม

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เร่งดำเนินการโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนและระยะที่ 2 บนเส้นทางรถไฟเดิม รวมถึงทางรถไฟสายใหม่ เพื่อยกระดับการให้บริการทางรถไฟให้เป็นแกนหลักในการพัฒนาการเดินทาง การขนส่ง และโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ประโยชน์ของทางรถไฟคู่

- ทำให้มีทางคู่เพิ่มขึ้น 3,157 กิโลเมตรหรือร้อยละ 65.33 ของเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ
- ความจุทางเพิ่มขึ้น 4 เท่า ของโครงข่ายรถไฟเดิม
- ลดระยะเวลาการเดินทางได้ 30% เนื่องจากไม่ต้องรอหลักขบวนรถ
- เพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทางด้วยการแก้ไขปัญหาจุดติดถนน กับทางรถไฟโดยใช้สะพานกับทางข้ามรถไฟหรือทางลอดใต้ทางรถไฟ และกันรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ
- เชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมพื้นฐานอื่นๆ เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก

แผนพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป

- เพิ่มเส้นทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง
- มีระยะทางให้บริการรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 2,419 กม. จากเดิมมีระยะทาง 4,044 กม. รวมเป็นระยะทาง 6,463 กม.
- เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านจากเดิม 47 จังหวัด เป็น 61 จังหวัด
- เป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการเดินทางและขนส่ง พร้อมทั้งสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟพาดผ่านมาก่อน

Double-track Railways and New Routes

Presently, railways across Thailand, with a combined length of 4,044 kilometers, feature meter-gauge or one-meter-wide tracks. Ninety-one percent of the lines are single track and only 9 percent are double or triple track. As such, passenger usually experience operational delays as train have to wait for a train running in the opposite direction to pass.

The STR is thus expediting several double-track railway lines (Urgent Phase) and new line projects in the contexts of upgrading service and promoting railways as the nation's chief mode for travel, logistics and transportation.

Benefits

- Increase the combined stretch of double-track railways nation-wide to 3,157 kilometers or 65.33 percent of the total existing railway networks
- Increase the capacity of the railway network by fourfold
- Reduce travel time by 30 percent
- Greater speed and safety as level crossing will be replaced by overpasses and underpasses and fences will be installed on either side of track along the route
- Provide convenient links to other transportation facilities i.e. ports, airports, and truck terminals

Future Plans for New Railway Routes

- To develop another 12 new lines
- To increase railway stretches by 2,419 kilometers – from the existing 4,044 to 6,463 kilometers
- To increase area coverage from 47 to 61 provinces
- To develop and new option for inexpensive and safe travel, thus improving quality of life in terms of transportation and opening up opportunities for business, trade, investment and tourism along the routes



ทางคู่ระยะเร่งด่วน

- 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กม.
(อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)
1. ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย
 2. ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
 3. น่านทกเค-ชุมทางถนนจิระ
 4. ลพบุรี-ปากน้ำโพ
 5. นครปฐม-หัวหิน
 6. หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
 7. ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

ทางคู่ระยะที่ 2

- 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร
(อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา)
1. ปากน้ำโพ-เด่นชัย
 2. เด่นชัย-เชียงใหม่
 3. ขอนแก่น-หนองคาย
 4. ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
 5. ชุมพร-สุราษฎร์ธานี
 6. สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
 7. ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ทางสายใหม่

- 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร
1. เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่
 2. บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

Urgent Phase

- Seven routes with a combined length of 993 km
(under construction)
1. Chachoengsao-Khlong Sip Kao-Kaeng Khoi
 2. Thanon Chira Jungtion-khon Kaen
 3. Map Kabao-Thanon Chira Jungtion
 4. Lop Buri- Pak Nam Pho
 5. Nakhon Pathom-Hua Hin
 6. Hua Hin-Prachuap Khiri Khan
 7. Prachuap Khiri Khan-Chumphon

Phase 2

- Seven routes with a combined length of 1,483 km
(under the tender document preparation process)
1. Pak Nam Pho-Den Chai
 2. Den Chai-Chiang Mai
 3. Khon Kaen-Nong Khai
 4. Thanon Chira Jungtion-Ubon Ratchatani
 5. Chumphon-Surat Tani
 6. Surat Tani-Hat Yai Junction-Songkhla
 7. Hat Yai Junction-Padang Besar

New Routes

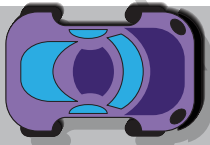
- Two new routes with a combined length of 681 km
(under the tender document preparation process)
1. Den Chai-Chiang Rai-Chiang Khong
 2. Ban Phai-Mukdahan-Nakhon Phanom

ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป

1. แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์
2. นครสวรรค์-บ้านไผ่
3. ศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด
4. อุบลราชธานี-ช่องเม็ก
5. กาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน
6. กาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี
7. ศรีราชา-ระยอง
8. มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด
9. ชุมพร-ระนอง
10. สุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าปูน
11. สุราษฎร์ธานี-ดอนสัก
12. ทับปุด-กระบี่

New Routes to Be Developed in the Next Phase

1. Mae Sod-Tak-Kamphaeng Phet-Nakhon Sawan
2. Nakhon Sawan-Ban Phai
3. Si Sa Ket-Yasothon-Roi Et
4. Ubon Ratchathani-Chong Mek
5. Kanchanaburi-Ban Phu Nam Ron
6. Kanchanaburi-Supan Buri-Ban Phachi Junction
7. Si Racha-Rayong
8. Map Ta Phut-Rayong-Chanthaburi-Trat
9. Chumphon-Ranong
10. Surat Thani-Phang Nga-Tha Nun
11. Surat Thani-Don Sak
12. Thap Put-Krabi

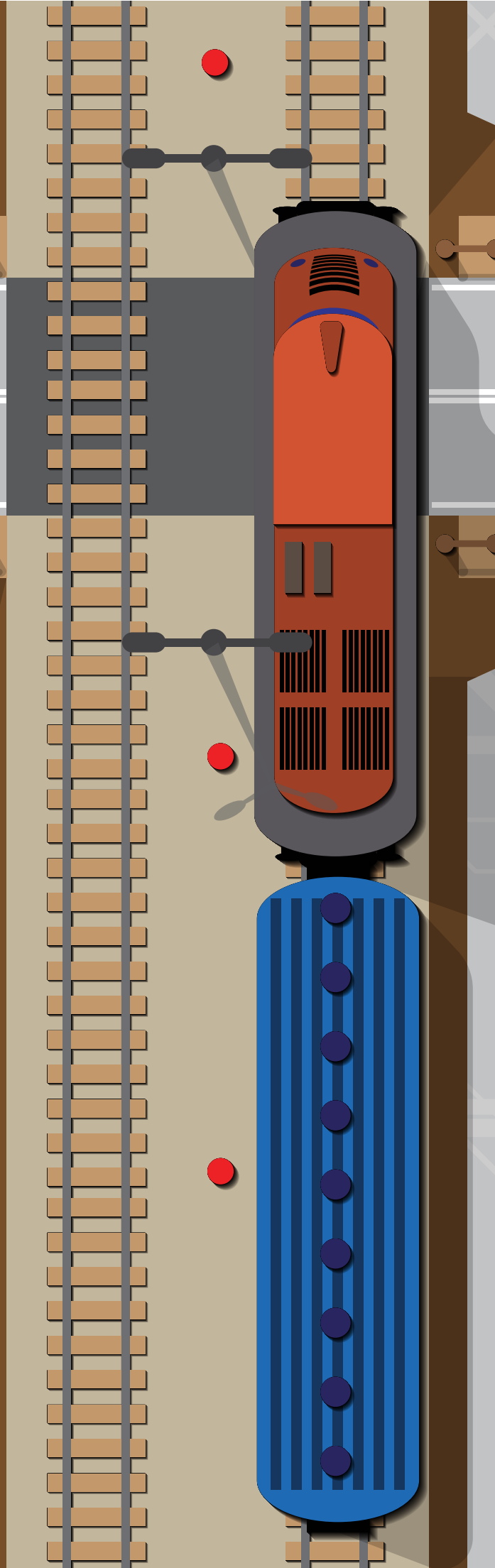


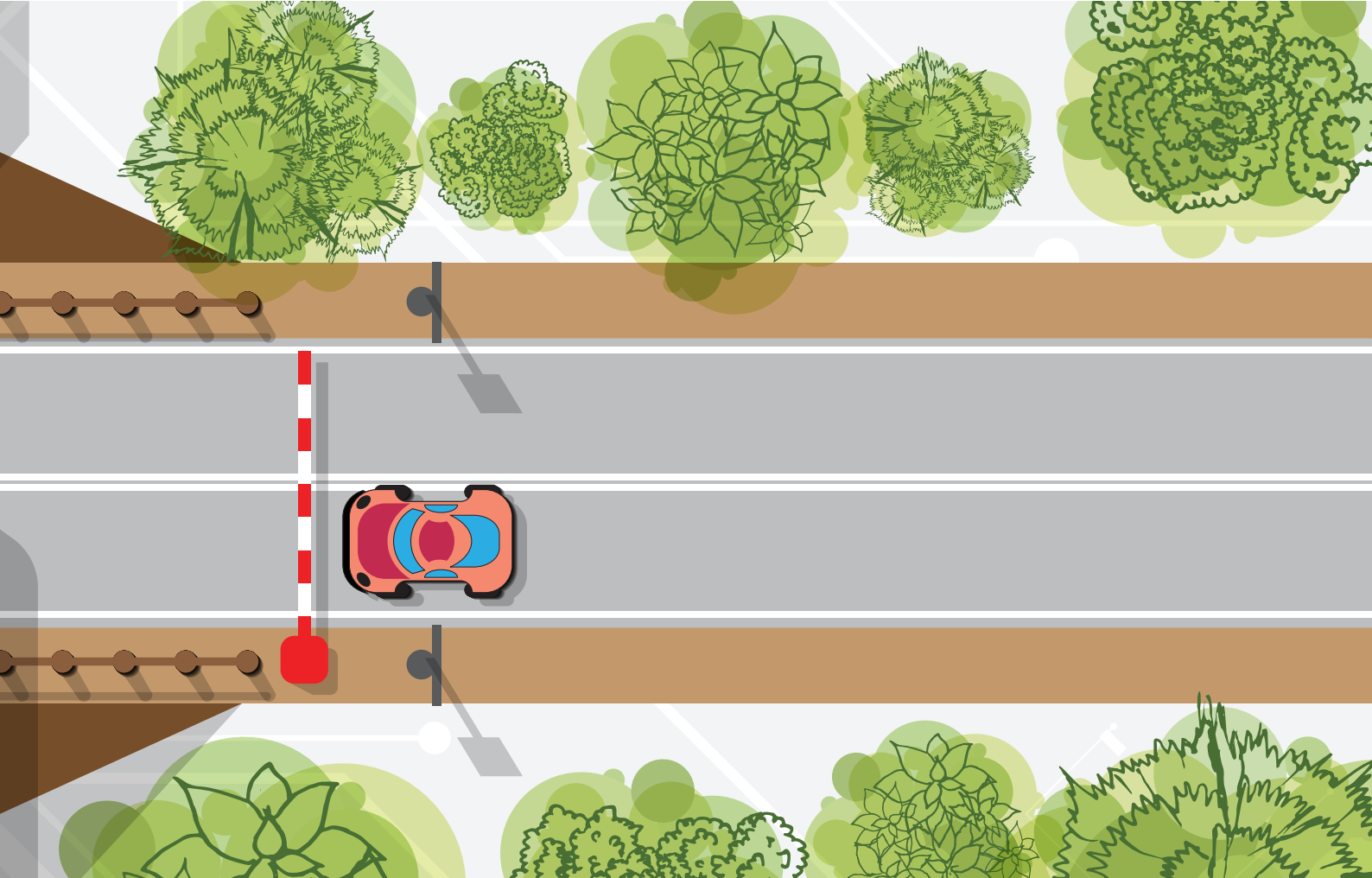
ผลจากการพัฒนาด้านการบริการ

- ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 34.95 ล้านคน/ปี เป็น 79.90 ล้านคน/ปี ในปี 2570 (เพิ่มขึ้น 128.60%)
- การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น จาก 12.17 ล้านตัน/ปี เป็น 46.89 ล้านตัน/ปี ในปี 2570 (เพิ่มขึ้น 285.25%)
- ยกระดับคุณภาพการเดินทางประชาชนมีความสะดวกสบาย และปลอดภัยในการโดยสารรถไฟยิ่งขึ้น
- เพิ่มความเร็วและความตรงต่อเวลาในการเดินขบวนรถไฟ
- เชื่อมโยงประชาชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน

Benefits from Service Development

- Increasing the number of passengers by 128.60 percent 34.95 million to 79.90 million in 2027
- Increasing the goods' transport volume by 285.25 percent from 12.17 million tons/year to 46.89 million tons/year in 2027
- Greater passenger safety and more effective transportation
- Swifter and more punctual railway operation
- Providing links at rural, urban and cross-border levels





การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่และย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมือง

ในย่านสถานีรถไฟที่สำคัญ สามารถพัฒนาเป็นที่พักอาศัย โรงแรม ศูนย์การค้า ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ ตลาด คลังสินค้า ตลอดจนพื้นที่สาธารณะอย่างโรงพยาบาล โรงเรียน ศูนย์สุขภาพ สวนสาธารณะ และสวนสัตว์ ตามแต่ศักยภาพและทำเลที่ตั้งของแต่ละสถานี โดยมีแผนการพัฒนาย่านสถานีรถไฟทั่วประเทศ ดังนี้

Area Development in the Vicinity of Double-track Railway and Commuter Train Stations

In the vicinity of major railway stations nation-wide, convention and exhibition centers, office buildings, commercial buildings, markets, warehouses, hotels, schools, health centers, public parks, and zoos can be developed based on the potential and location of each station.

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่1 จำนวน 13 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนารวม 657 ไร่ ได้แก่

1. กาญจนบุรี
2. ฉะเชิงเทรา
3. อัญประเทศ-คลองลิก
4. พิชณุโลก
5. อุตรดิตถ์
6. นครลำปาง
7. เชียงใหม่
8. นครราชสีมา
9. บุรีรัมย์
10. ศรีสะเกษ
11. ขอนแก่น
12. หัวหิน
13. หาดใหญ่

Area Development in the Vicinity of the Double-track Railway Stations, Phase1: 13 areas with a combined span of 657 rai

1. Kanchanaburi
2. Chachoengsao
3. Aranyprathat-Khlong Luek
4. Phitsanulok
5. Uttaradit
6. Nakhon Lampang
7. Chiang Mai
8. Nakhon Ratchasima
9. Buriram
10. Si Sa Ket
11. Khon Kaen
12. Hua Hin
13. Hat Yai

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่2 จำนวน 12 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนารวม 1,685 ไร่ ได้แก่

1. ธนบุรี
2. ศรีราชา
3. นครสวรรค์
4. ศิลาดาส
5. ปากช่อง
6. บัวใหญ่
- 7.หนองคาย
8. อุบลราชธานีและทางแยกสาย บุ่งหวาย-โพธิ์มูล
9. ะอ่า
10. ชุมพร
11. สุราษฎร์ธานี
12. ท่าปุ่น

Area Development in the Vicinity of the Double-track Railway Stations, Phase2: 12 areas with a combined span of 1,685 rai

1. Thon Buri
2. Si Racha
3. Nakhon Sawan
4. Sila At
5. Pak Chong
6. Bua Yai
7. Nong Khai
8. Ubon Ratchatani and Bung Wai-Pho Mun Intersection
9. Cha-am
10. Chumphon
11. Surat Thani
12. Tha Nun

บทสรุปภาพรวมการพัฒนา รถไฟของประเทศ

- รถไฟฟ้าชานเมือง เพิ่มขึ้น 2 เส้นทาง 7 โครงการ 135 กม.
- รถไฟทางคู่ เพิ่มขึ้น 14 เส้นทาง 3,157 กม. ระยะถัดไป 12 เส้นทาง 2,419 กม.
- รถไฟความเร็วสูง เพิ่มขึ้น 4 เส้นทาง 8 โครงการ 2,766 กม.
- รถจักร เพิ่มขึ้น 280 คัน
- รถโดยสาร เพิ่มขึ้น 949 คัน
- รถดีเซลราง เพิ่มขึ้น 988 คัน
- รถพ่วง เพิ่มขึ้น 2,028 คัน
- ศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้น 39 แห่ง
- การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ 4 แห่ง
- การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟ 29 แห่ง

An Overview of Railway Development in Thailand

- Commuter trains: Two routes under seven projects with a combined length of 135 km
- Double-track railways: 14 routes with a combined length of 3,157 km and 12 routes in the next phase with a combined length of 2,419 km
- High-speed railways: Four routes under eight projects with a combined length of 2,766 km
- Locomotives: An additional 280 units
- Passenger cars: An additional 949 units
- Diesel Railcars: An additional 988 units
- Freight Cars: An additional 2,028 units
- Rail Transport centers: An additional 39 locations
- Large plot development: 4 locations
- Development areas surrounding railway stations: 29 sites

ขับเคลื่อนอนาคตไทย ไปสู่ความยั่งยืน

Unlocking Thailand's Sustainable Future

การขนส่งผู้โดยสาร จะทำให้
Passenger Transportation:

ผู้โดยสารโดยรวม
เพิ่มขึ้น 79.90 ล้านคน/ปี
Anticipated ridership:
79.90 million
passengers/year

ความเร็วเฉลี่ย
ของรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้นเป็น
100 กม./ชม. (จากเดิม 60 กม./ชม.)
Average speed: 100 km/hr
(from the current 60 km/hr)

สัดส่วนผู้ใช้
ระบบขนส่งมวลชน
ทางรางภายในเมืองเพิ่มขึ้น
เป็น 30% (จากเดิม 5%)
The ratio of rail passengers
in urban areas will be
increased from 5 to
30 percent.

การขนส่งสินค้าทางราง จะทำให้
Goods' Transportation:

ปริมาณสินค้าโดยรวม
เพิ่มขึ้น 46.89 ล้านตัน/ปี
Overall good volume:
46.89 million tons/year

ความเร็วเฉลี่ย
ของรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้น
เป็น 60 กม./ชม. (จากเดิม 39 กม./ชม.)
Average speed: 60 km/hr
(from the current 39 km/hr)

สัดส่วนปริมาณ
การขนส่งสินค้าทางราง
เพิ่มขึ้นเป็น 10.0% (ปี 2558 อยู่ที่ 1.4%)
The ratio of goods transportation
by rail will be increased from
1.4 percent in 2015 to
10.0 percent.

ต้นทุนโลจิสติกส์
ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายใน
ประเทศ (จีดีพี) ลดลงเป็น 11.9%
(ปี 2556 อยู่ที่ 14.2%)
The ratio of logistics costs to
GDP will be decreased from
14.2 percent in 2013 to
11.9 percent.

ต้นทุนค่าขนส่ง
สินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
ภายในประเทศ (จีดีพี) ลดลงเป็น 6.7%
(ปี 2558 อยู่ที่ 7.4%)
The ratio of goods transportation
costs to GDP will be decreased
from 7.4 percent in 2015
to 6.7 percent.



คณะกรรมการ

- นายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานกรรมการ
- นายกวิน ทั้งสุพานิช กรรมการ
- นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธ์ุ กรรมการ
- นายเพชร อนันต์ศิลป์ กรรมการ
- นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม กรรมการ
- นายวรวิทย์ มาลา กรรมการ
- นายสุพจน์ เหล่าสุภาภา กรรมการ
- นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ กรรมการ
- นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอุยทธ์ กรรมการ

คณะผู้บริหาร

- นายวรวิทย์ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
- นางสิริมา หิรัญเจริญเวช รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- นายเอก สิทธิเวดิน รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
- นายจรูญ รุ่งฐานีย์ รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน (รองการแต่งตั้ง)
- นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า (รองการแต่งตั้ง)
- นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
- นายจุฬพงษ์ จุฬานนท์ ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
- นางลัดดา ละออกุล ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
- นายวัชรชาติ สิริสุวรรณทัศน์ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
- นายไพบูลย์ สุจริงกุล วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
- นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
- นายอริวัตร ทองเนตร ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
- นายนิธิต ตั้งระดมสิน ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
- นายพรจัน เทียบรัตน์ ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
- นายฐาตุร อินทรขม ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
- นายศิริพงษ์ พฤทธิพันธุ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน

- นายสุชีพ สุขสว่าง (รองการแต่งตั้ง)
- นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล (รองการแต่งตั้ง)
- นายพิระเดช หนูขวัญ
- นางสุรดา จำปาเหลือง
- นายบุญเลิศ ตันติวิญญูพงศ์ (รองการแต่งตั้ง)
- นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ
- นายบุญสม เวียงชัย (รองการแต่งตั้ง)
- นายมนัญ มณีจักร
- นายสมญ ฤทธิรัฐห์
- นายปิยบุตร โดวีจรรย์
- นายชาติ พิภพโถ่กลาง
- พล.ต.ต. วรพงษ์ ทองใหญ่กุล
- นายณพล ดำมณี
- นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา
- นางสาวสุติมา วงศ์ศิระวิลาศ
- นายโสภาส ตีระมาศเสถียร

- วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัย และพัฒนา
- หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
- หัวหน้าสำนักงานแพทย์
- หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
- หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
- หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
- หัวหน้าสำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง
- หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
- หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
- ผู้บังคับกองตำรวจรถไฟ
- ผู้ตรวจการรถไฟ 1
- ผู้ตรวจการรถไฟ 2
- ผู้ตรวจการรถไฟ 3
- ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ปรึกษา นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย, นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์

บรรณาธิการบริหาร นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้ากองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

กองบรรณาธิการ บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด

ฝ่ายประสานงาน นางศุภมาส ปลื้มกุล, นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์

ฝ่ายภาพ บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด, กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว, กองประชาสัมพันธ์

ฝ่ายจัดส่ง กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง ผปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย

ออกแบบและผลิต บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด

27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร

แขวงคลองตันใหม่ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600

โทรศัพท์ 0 2861 0674

โทรสาร 0 2861 0675

ข้อมูลเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561





การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
www.railway.co.th

facebook : ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center : 1690