



การรถไฟแห่งประเทศไทย



128 ปี รถไฟไทย

คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



สารประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

เนื่องในโอกาสวันครบรอบ 128 ปี ของการสถาปนา กิจการรถไฟไทย ย่อมเป็นประจักษ์พยานสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการพัฒนา การคมนาคมขนส่งทางรางให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และแนวทาง “คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย” ของกระทรวง คมนาคม ที่มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพบริการเพื่อคุณภาพชีวิต ของคนไทย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการยกระดับทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ของกิจการรถไฟไทยมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการเดินทาง ของประชาชนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ในช่วงปี 2567 จนถึงต้นปี 2568 คณะกรรมการ รถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและอนุมัติโครงการสำคัญ

ที่จะมีบทบาทในการพัฒนาระบบรางของประเทศหลายโครงการ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา และช่วงเด่นชัย- เชียงใหม่ โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงรังสิต- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย รวมถึงอนุมัติโครงการ จัดหารถโดยสาร 182 คัน และโครงการจัดหารถดีเซลราง ปรับอากาศ 184 คัน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ประชาชน นอกจากนี้ ยังได้มีมติขยายระยะเวลามาตรการ รถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย สำหรับรถไฟชานเมืองสายสีแดง ออกไปอีก 1 ปี จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2568 เพื่อช่วย ลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนด้วย



ในนามของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอขอบคุณคณะผู้บริหารและพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกท่าน ที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่นตั้งใจ วิริยอุตสาหะ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ที่ได้ร่วมกันขับเคลื่อนและส่งเสริมให้ระบบรถไฟเป็นการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศ ตลอดจนประชาชนผู้ใช้บริการที่ให้ความไว้วางใจในการบริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และจะมีส่วนร่วมสนับสนุนให้กิจการรถไฟไทยมีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นต่อไป

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

ประธานกรรมการ
รถไฟแห่งประเทศไทย



สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

เมื่อ 128 ปีที่แล้ว กำเนิดเป็นปฐมฤกษ์ของเส้นทางรถไฟสยาม เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทรงประกาศพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟสยามตั้งแต่กรุงเทพมหานครถึงนครราชสีมา ความว่า

“...การสร้างทางรถไฟเดินไปมาระหว่างหัวเมืองไกลเป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างดีอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะชกยันหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยาก ให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ไปมาถึงกันได้สะดวกเร็วพลัน การย้ายของสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย..เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์ มีทางตั้งการทำมาหากินกว้างขวางออกไป.. ทั้งเป็นคุณประโยชน์ ในการบังคับบัญชาตรวจตราราชการบำรุงรักษาพระราชอาณาเขตให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขโดยสะดวก...” เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433

และได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดรถไฟสายนี้เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 เป็นรถไฟสายแรกของสยามประเทศ และเป็นการปูรากฐานในการพัฒนากิจการรถไฟไทยสืบสานพระราชปณิธานของพระมหากษัตริย์เพื่อความเจริญมั่นคงของชาติ และความสุขของปวงชนชาวไทยมาจนถึงปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคมเป็น **วันสถาปนากิจการรถไฟ**

การรถไฟแห่งประเทศไทย ทุ่มเทพพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานทางรางอย่างไม่หยุดนิ่ง ปัจจุบันเรายังคงมุ่งมั่นขับเคลื่อนโครงการสำคัญของประเทศให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง และระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ



การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังเดินหน้าโครงการสำคัญอื่นๆ เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย รวมถึงโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา และขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เช่น ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าหนุ่ย และช่วงชุมทางหาดใหญ่-สุโขทัย-โก-ลก เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถือเป็นการเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ด้วยการเปิดให้บริการขบวนรถและตู้โดยสารโฉมใหม่ เพื่อดึงดูดใจนักท่องเที่ยว กระจายรายได้สู่ชุมชนและท้องถิ่น ขณะเดียวกัน การรถไฟแห่งประเทศไทย



ยังมุ่งมั่นยกระดับประสิทธิภาพองค์กรสู่ Smart Organization และเตรียมความพร้อมของบุคลากรในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สะดวก ปลอดภัย ตรงต่อเวลา เชื่อมโยงครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ในราคาที่เหมาะสม

ผมรู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน และมีภารกิจอันยิ่งใหญ่เพื่อประเทศชาติ และขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกท่าน ที่ร่วมแรงร่วมใจกันเร่งรัดดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความสุขให้กับประชาชน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้งให้เกิดขึ้นและเห็นผลเป็นรูปธรรม ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบการให้บริการในด้านต่าง ๆ เพื่อสร้างเสริมระบบการคมนาคมขนส่งทางรางของไทย ให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

นายวิรัช อัมระปา

ผู้อำนวยการอาวุโส
แห่งประเทศไทย







คำนำ

หนังสือ **“128 ปี รถไฟไทย คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย”** เล่มนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นที่ระลึกในวาระครบ 128 ปีแห่งการสถาปนากิจการรถไฟไทย ในวันที่ 26 มีนาคม 2568 และเป็นบันทึกถึงพัฒนาการของกิจการรถไฟไทยในช่วงปี 2567-2568 ซึ่งเกิดจากความมุ่งมั่นของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการยกระดับรถไฟให้เป็นระบบหลักของการคมนาคมขนส่งของประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

หนังสือเล่มนี้ได้บอกเล่าเรื่องราวเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการของระบบรถไฟ ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยมี **“สถานีกลางกรุงเทพภิวัตน์”** ศูนย์กลางการเดินทางรถไฟที่ทันสมัยและใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน เป็นศูนย์กลางการเดินทางและขนส่งทางราง ทั้งรถไฟขานเมืองรถไฟทางไกล และรถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เชื่อมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ ไปยังทุกภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมต่อพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านไปสู่เส้นทางเศรษฐกิจของภูมิภาค การให้บริการของขบวนรถโดยสารหลากหลายรูปแบบเพื่อการเดินทางและท่องเที่ยวของประชาชน และขบวนรถสินค้าที่รองรับการขนส่งและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ รวมถึงภารกิจของบริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนกิจการรถไฟให้มีความก้าวหน้ามั่นคงไปพร้อมๆ กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ

หวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือ **“128 ปี รถไฟไทย คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย”** เล่มนี้จะเป็นประโยชน์ในการสื่อสารภารกิจและพัฒนาการในทุกมิติของกิจการรถไฟไทย และสร้างความมั่นใจในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย **“เพื่อโอกาสประเทศไทย”**

เอกธิ ศรีอาระยันพงษ์

บรรณาธิการ

สารบัญ



บทที่ 2 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

30

โยงโย 4 กิโลเมตร กรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล

ระยะที่ 1 (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)

- สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) 34
- สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) 36

ระยะที่ 2

- ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 38
- ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา 40
- ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง และช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก 42
- ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย 44

- รู้จักขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง 46
- ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 47
- ทางเดินลอยฟ้า 48
- สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 50
- เปิดเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ระยะที่ 3 52



บทที่ 3 รถไฟทางคู่

54

ยกระดับรถไฟพื้นฐานทั่วประเทศ

ก่อสร้างแล้วเสร็จ

- ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย 60
- ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น 62
- ช่วงนครปฐม-หัวหิน 64
- ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 70
- ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 72

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

- ช่วงมวกะเกษ-ชุมทางถนนจิระ 74
- ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ 78
- ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ 82
- ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม 86

ระบบอาณัติสัญญาณ ETCS Level 1

88

ระยะที่ 2

- ช่วงขอนแก่น-หนองคาย 90
- ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี 92
- ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย 94
- ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ 96
- ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี 98
- ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา 100
- ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 102

รถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป

104

บทที่ 4 รถไฟความเร็วสูง

106

การเดินทางที่โลกกว่าที่เคย

ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	110
ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย	114
ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา	118
ระยะที่ 2 ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด	122
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	124
ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	126
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	128
ระยะที่ 3 ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี	130
ระยะที่ 3 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	132

บทที่ 5 การให้บริการขบวนรถโดยสาร

134

สู่จุดหมายอย่างสะดวก ปลอดภัย และคุ้มค่า

รถโดยสาร ชั้นที่ 1	136
รถโดยสาร ชั้นที่ 2	138
รถโดยสาร ชั้นที่ 3	144
ผู้สับยงรุ่นใหม่	146
ผู้รถโดยสารพิเศษ	147
ท่องเที่ยวทางรถไฟ	152
ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket	158

บทที่ 6 การให้บริการขบวนรถสินค้า

160

ขนส่งมั่นใจ ปลอดภัยตลอดเส้นทาง

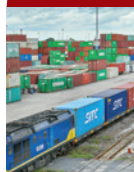
เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน	162
พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ	164

บทที่ 7 บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

168

เดินหน้าธุรกิจ สร้างโอกาสใหม่ให้ประเทศ

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	170
• การให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงในปัจจุบัน	172
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	174
• การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง	176
• โครงการ “บ้านเพื่อคนไทย”	178



สรุปภาพรวมการพัฒนา ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย



สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รองรับการเดินทางรถไฟทุกระดับ จำนวน **24** ชานชาลา

รองรับผู้โดยสารได้ **624,000** คน-เที่ยว/วัน

พัฒนาพื้นที่ใช้สอยภายในสถานีเต็มศักยภาพ **270,000** ตร.ม.



รถไฟชานเมืองสายสีแดง

เปิดให้บริการแล้ว **41.5** กิโลเมตร

พัฒนาเพิ่มเป็น **312.6** กิโลเมตร



รถไฟทางคู่

เปิดให้บริการแล้ว **713** กิโลเมตร

อยู่ระหว่างก่อสร้าง **957** กิโลเมตร

พัฒนาเพิ่มเป็น **4,548** กิโลเมตร

การให้บริการขบวนรถโดยสาร

เป้าหมายผู้โดยสารรถไฟโดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น **80** ล้านคน/ปี



รถไฟความเร็วสูง

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

471 กิโลเมตร

พัฒนาเพิ่มเป็น

2,656 กิโลเมตร



การให้บริการขบวนรถสินค้า

เป้าหมายการขนส่งสินค้าทางราง
โดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น **47** ล้านตัน/ปี

สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง
เพิ่มเป็น **10%**

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP
ลดลงเป็น **11.9%**



การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

อยู่ระหว่างการพัฒนาพื้นที่แปลงใหญ่
ศักยภาพสูง **3,079** ไร่





อันดับที่ 1

สถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์

ศูนย์กลางระบบรถไฟ ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เป็นสถานีรถไฟยกระดับศูนย์กลางระบบรางของประเทศไทยและเป็นสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน ที่เชื่อมต่อบรรทุกรูปแบบ ทั้งรถไฟฟ้ามหานคร รถไฟทางไกล รถไฟชานเมืองสายสีแดง รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) และรถไฟความเร็วสูง อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับระบบการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ได้อย่างสะดวก ด้วยพื้นที่ใช้สอยที่กว้างขวางและมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน รองรับผู้โดยสารได้มากกว่า 600,000 คน-เที่ยว/วัน ด้วยสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์และคำนึงถึงผู้ใช้บริการทุกคน **สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์**จึงเป็นแลนด์มาร์คใหม่ของประเทศไทยที่พร้อมสร้างความประทับใจให้แก่ผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวทุกคน



**สัญลักษณ์อันโดดเด่น
นาฬิกาประจำสถานี**



พื้นที่ใช้สอยกว้างขวาง
ขนาด **2,475** ไร่



รองรับหลากหลายการเดินทาง
24 ชั่วโมง
624,000 คน-เที่ยว/วัน



เชื่อมต่อ

- รถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)
- รถไฟชานเมืองสายสีแดง
- รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์)
- รถไฟทางไกล
- รถไฟความเร็วสูง



สถาปัตยกรรมโดดเด่นทันสมัย



Universal Design
เป็นมิตรกับทุกคน



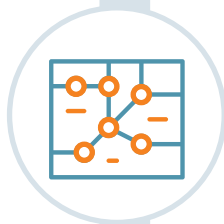
มณฑลนามพระราชทาน

พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม พระราชทานชื่อศูนย์กลางระบบรางของประเทศว่า “สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” (Krung Thep Aphiwat Central Terminal) เพื่อเป็นสิริมงคลแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยและปวงชนชาวไทย มีความหมายว่าความเจริญรุ่งเรืองแห่งกรุงเทพมหานคร



ท่ารถที่ตั้ง เชื่อมต่อทั่วทุกทิศ

10 ถนนกำแพงเพชร
แขวงจตุจักร IV ตจจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900



แลนด์มาร์กและ ศูนย์กลางแห่งใหม่

อาคารสถานีโดดเด่นและสะดุดตา
มองเห็นได้จากทางพิเศษศรีรัช
และอาคารสูงใกล้เคียง

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์





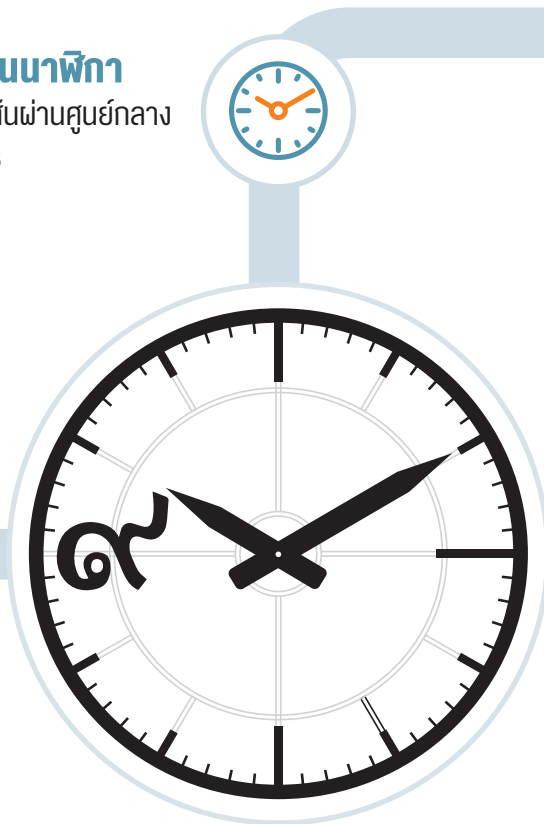
นาฬิกาหน้าปัดเลข ๙ สัญลักษณ์ประจำสถานี

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ นำนาฬิกาประจำสถานี ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) มาเป็นสัญลักษณ์ประจำสถานี โดยหน้าปัด มีเลข “๙” เลขไทย เพียงเลขเดียว เพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากษัตริย์คุณของ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และเพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดี

เทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตอัญเชิญพระบรมฉายาลักษณ์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี ติดตั้ง ณ บริเวณผนังกระจกคู่กับนาฬิกาประจำ สถานีด้วย

ตัวเรือนนาฬิกา

มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง
5.8 เมตร



ติดตั้งเมื่อ

วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2562



ติดตั้งที่

ผนังกระจกทางเข้าสถานี
ความสูง 21 เมตร



ผลิตโดย

Electric Time Company, Inc. สหรัฐอเมริกา

เปิดพื้นที่ใช้สอย ตอบสนองทุกการเดินทาง

อาคารสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ มี 4 ชั้น (รวมชั้นใต้ดิน) ความยาว 596.6 เมตร กว้าง 244 เมตร และสูง 43 เมตร มีการจัดสรรการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายใน

อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพและน่าประทับใจ



ชั้นใต้ดิน 72,000 ตารางเมตร

จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)

ที่จอดรถยนต์บุคคลทั่วไป **1,681** คัน

ที่จอดรถยนต์คนพิการ **19** คัน รวม **1,700** คัน

ลานพระบรมราชานุสาวรีย์

พื้นที่ลาน **18,630** ตารางเมตร

พื้นที่บึงน้ำ **14,000** ตารางเมตร

ประดิษฐานพระบรมราชานุสาวรีย์

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

(รัชกาลที่ 5)

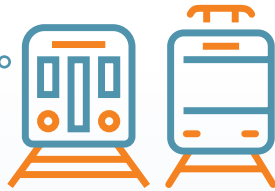


ชั้น 3

67,000 ตารางเมตร

รถไฟความเร็วสูง 10 ชานชาลา

รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) 2 ชานชาลา



ชั้น 2

67,000 ตารางเมตร

รถไฟทางไกล 8 ชานชาลา

รถไฟชานเมืองสายสีแดง 4 ชานชาลา

← ชั้น 3 ชานชาลารถไฟความเร็วสูง

← ชั้น 2 ชานชาลารถไฟทางไกล/รถไฟชานเมือง

← ชั้น 1 พื้นที่จำหน่ายตั๋ว

← ชั้นใต้ดิน ที่จอดรถ



ชั้นลอย

12,000 ตารางเมตร

พื้นที่เชิงพาณิชย์



ชั้น 1

86,000 ตารางเมตร

พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า

ศูนย์อาหาร พื้นที่พักคอย ห้องน้ำ



เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง



ชั้น 2 ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์



รถไฟฟ้าสายสีแดง **4** ชานชาลา
สายสีแดงเข้ม **2** ชานชาลา
สายสีแดงอ่อน **2** ชานชาลา



เชื่อมต่อรถไฟทางไกล



ชั้น 2 ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รถไฟทางไกล 8 ชานชาลา
เดินทางสะดวกสบาย
ไปถึง**ทุกภูมิภาค**





เชื่อมต่อรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน



ชั้น 3 ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์



รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน 2 ชานชาลา

เชื่อมโยง

- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานอุตุตะกา



เชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง



ชั้น 3 ของสถานีกลาง

กรุงเทพอภิวัฒน์

สถานีสำพาน
• รถไฟทางไกลสายเหนือ



รถไฟความเร็วสูงสายเหนือ

(กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)

สถานีสุโขทัย
สถานีพิษณุโลก
• รถไฟทางไกลสายเหนือ

สถานีพิจิตร
• รถไฟทางไกลสายเหนือ

สถานีนครสวรรค์
• รถไฟทางไกลสายเหนือ

สถานีลพบุรี
• รถไฟทางไกลสายเหนือ

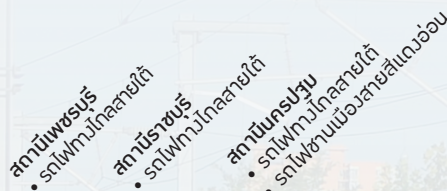
สถานีอยุธยา
• รถไฟทางไกลสายเหนือ
• รถไฟทางไกลสายตะวันออกเฉียงเหนือ
• รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม

สถานีดอนเมือง
• รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
• รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รถไฟความเร็วสูงสายใต้

(กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์)



สถานีหัวหิน
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีประจวบคีรีขันธ์
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีชุมพร
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีสุราษฎร์ธานี
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีชุมทางทุ่งสง
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีพัทลุง
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีหาดใหญ่
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีปาดังเบซาร์
• รถไฟทางไกลสายใต้

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์



รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ

(กรุงเทพฯ-หนองคาย)



รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออก

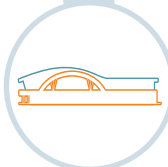
(กรุงเทพฯ-ระยอง)





สถาปัตยกรรมสุดล้ำ สะท้อนความร่วมมือสมัย

การออกแบบและก่อสร้างอาคาร นอกจากยึดหลักความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยเป็นสำคัญ ยังคำนึงถึงความสวยงามทางสถาปัตยกรรมและประหยัดพลังงาน สะท้อนการเป็น “ศูนย์กลางการคมนาคมระบบราง” ที่ทันสมัย ได้มาตรฐาน สะดวกสบาย ครบครัน ตอบสนองทุกวิถีชีวิตและความต้องการในการเดินทาง



หลังคาทรงโค้ง

รูปทรงร่วมสมัย สื่อถึง
ความเคลื่อนไหวที่ทรงพลัง



เหล็กและกระจก

เป็นโครงสร้างหลัก



รองรับผู้โดยสาร

ได้ทั้งทางทิศตะวันออกและตะวันตก

อารยสถาปัตยกรรม เพื่อทุกคนอย่างทั่วถึง และเท่าเทียม

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ออกแบบโดยยึดหลัก “อารยสถาปัตยกรรม” หรือ “Universal Design” สำหรับออกแบบพื้นที่ภายใน เพื่ออำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการทุกเพศ ทุกวัย ทุกสภาพร่างกาย ให้ใช้บริการอย่างปลอดภัย ทั่วถึง และเท่าเทียม พร้อมทั้งมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายดำเนินมาตรการเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้โดยสารอย่างใกล้ชิด



ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ



สัญลักษณ์ที่เป็นสากล



จุดยึดและ
จุดจอดวีลแชร์



พื้นที่อาคาร
ไม่มีระดับ



พื้นที่ลาด



ป้ายบอกทาง
เข้าใจง่าย

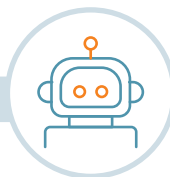


ลิฟต์ขึ้น-ลง
ทุกชั้นชานชาลา



สถานีอัจฉริยะ 5G แห่งแรกในอาเซียน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำระบบ 5G และเทคโนโลยีดิจิทัลล้ำสมัย รวมถึงโซลูชัน 5G ต่างๆ ที่พัฒนาร่วมกับบริษัท ทูริ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) คณะกรรมการขับเคลื่อน 5G แห่งชาติ คณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการบริหารกองทุนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เพื่อตอบโจทย์ประชาชนผู้ใช้บริการในยุคดิจิทัล ให้สามารถเข้าถึงบริการ 5G ได้อย่างเท่าเทียม และสามารถช่วยเหลือนักเดินทาง ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ให้ได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัยในการใช้บริการมากยิ่งขึ้น รวมทั้งยังเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ทันสมัยในด้านการคมนาคมของประเทศด้วย โดยเทคโนโลยี 5G ที่นำมาใช้ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ประกอบด้วย



หุ่นยนต์ต้อนรับ SRT Bot

จำนวน 6 ตัว ให้บริการช่วยเหลือผู้โดยสาร ทั้งบริการข้อมูลการเดินทาง นำทางในสถานี แนะนำเส้นทางทางท่องเที่ยว ซึ่งสามารถโต้ตอบได้แบบเรียลไทม์ ทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ พร้อมช่วยสอดส่องดูแลความปลอดภัยภายในสถานี



รถเข็นอัจฉริยะ (Smart Wheelchair)

จำนวน 7 คัน มีระบบ Automation ให้บริการช่วยเหลือผู้สูงอายุและผู้ทุพพลภาพ สามารถเคลื่อนที่ส่งไปยังพื้นที่เป้าหมายอัตโนมัติ ควบคุมง่ายด้วยระบบสัมผัสผ่านหน้าจอคอมพิวเตอร์ มีความปลอดภัยด้วยระบบเซ็นเซอร์แจ้งเตือนเมื่อเข้าใกล้สิ่งของต่างๆ และหยุดเมื่อถึงระยะที่ใกล้เกินกำหนด พร้อมปุ่มสัญญาณขอความช่วยเหลือฉุกเฉินได้ทันที





กล้องวงจรปิดอัจฉริยะ (AI Security)

เชื่อมต่อกับกล้องวงจรปิดไม่น้อยกว่า 120 ตัว จากกล้องวงจรปิดของสถานีทั้งหมด 1,125 ตัว และในอนาคตจะเชื่อมต่อไปยังหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ประชาชนและผู้ใช้บริการ ซึ่งกล้องดังกล่าวจะมีความพิเศษมากกว่า กล้องวงจรปิดเดิมที่ติดตั้งอยู่ในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เช่น สามารถตรวจจับคนเดินล้ำเส้นเหลือง บนชานชาลา วิเคราะห์ผู้โดยสารที่มีความเสี่ยง จะเกิดอุบัติเหตุ (คนเป็นลม/ช็อก) โดยจะส่งสัญญาณไปยังเจ้าหน้าที่แบบเรียลไทม์ และส่งเสียงแจ้งเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ หรือสั่งหยุดรถไฟกรณีเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น



ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับลดค่าบริการจอดรถ ชั้นใต้ดิน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เพื่อเป็นการช่วยลด ค่าครองชีพแก่ประชาชน รวมถึงส่งเสริมให้ประชาชนเดินทาง เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้อย่างสะดวก ประหยัด รวดเร็ว ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยผู้ใช้บริการรถไฟทางไกล รถไฟชานเมืองสายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สามารถนำตั๋วโดยสารหรือบัตรรถไฟฟ้ามารับบัตรส่วนลด (E-Stamp) เพื่อใช้เป็นส่วนลดค่าจอดรถได้ ซึ่งจะคิดค่าบริการจอดรถฟรีใน 30 นาทีแรก จากนั้นคิดค่าบริการ ชั่วโมงที่ 1-2 เริ่มต้นเพียง 15 บาทเท่านั้น สูงสุด 24 ชั่วโมง เหม่าจ่าย 150 บาท หากไม่ได้ใช้บริการรถไฟ คิดค่าบริการ ชั่วโมงที่ 1-2 เริ่มต้น 30 บาท สูงสุด 24 ชั่วโมง เหม่าจ่าย 210 บาท และสามารถเช่าที่จอดรถรายเดือนได้ในราคา 1,000 บาท เท่านั้น

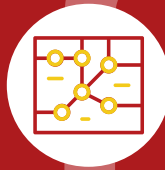


บทที่ 2

รถไฟชานเมือง สายสีแดง

โยงโย 4 ทิศ กรุงเทพฯ-ปริมณฑล

รถไฟชานเมือง หรือ Commuter Train เป็นรูปแบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เน้นการขนส่งผู้โดยสารระหว่างย่านใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมือง มีแนวเส้นทางและระยะห่างระหว่างสถานีมากกว่ารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองสายอื่นๆ โดยดำเนินการก่อสร้างตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองโดยรอบทั้ง 4 ทิศ ในแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยมีศูนย์กลางที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และพร้อมเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกสายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังทุกพื้นที่ได้อย่างไร้รอยต่อ อีกทั้งยังเป็นการปรับปรุงขีดความสามารถในการเดินทางด้วยรถไฟภายในเมือง ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน



แผนการพัฒนา 3 ระยะ:

ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง
รวม 41.5 กิโลเมตร

ระยะที่ 2 จำนวน 6 เส้นทาง
รวม 92.2 กิโลเมตร

ระยะที่ 3 จำนวน 4 เส้นทาง
รวม 178.9 กิโลเมตร



12 เส้นทาง
รวมกึ่งสิ้น 312.6 กิโลเมตร



ระบบรถไฟไฟฟ้า
(Electrification)
สายแรกโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย



ระบบอัตโนมัติสัญญาณ
แบบ ETCS Level 1
ป้องกันอุบัติเหตุขบวนรถทุกการเดินทาง
เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ



ทางเดินลอยฟ้า
เชื่อมต่อกำอากาศยานดอนเมือง



สะพานข้ามทางรถไฟ
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าทุกสาย เดินทางสะดวกสบาย คลี่คลายปัญหาจราจร

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ซึ่งดำเนินการบนเขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่

1. **รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม** เป็นเส้นทางตามแนวเหนือ-ใต้ (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย) ผ่านพื้นที่สำคัญ ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต รังสิต ดอนเมือง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สามเสน สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) วงเวียนใหญ่ บางบอน มหาชัย รวมระยะทาง 79 กิโลเมตร

2. **รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน** เป็นเส้นทางตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (ศาลายา-หัวหมาก) ผ่านพื้นที่สำคัญ ได้แก่ ศาลายา ตลิ่งชัน ศิริราช สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สามเสน อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี หัวหมาก รวมระยะทาง 54.7 กิโลเมตร



ปัจจุบัน

**รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง
ได้เปิดให้บริการแล้ว 2 เส้นทาง**

ระยะทางรวม **41.5** กิโลเมตร

ทิศเหนือ สายธานีรัถยา

(ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)

ทิศตะวันตก สายนครวิถี

(ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน)

ดำเนินการ

**พัฒนาส่วนต่อขยาย
ถึง 4 ทิศทางในอนาคต**

ทิศเหนือ ถึง จ.พระนครศรีอยุธยา

ทิศใต้ ถึง จ.ราชบุรี

ทิศตะวันออก ถึง จ.ฉะเชิงเทรา

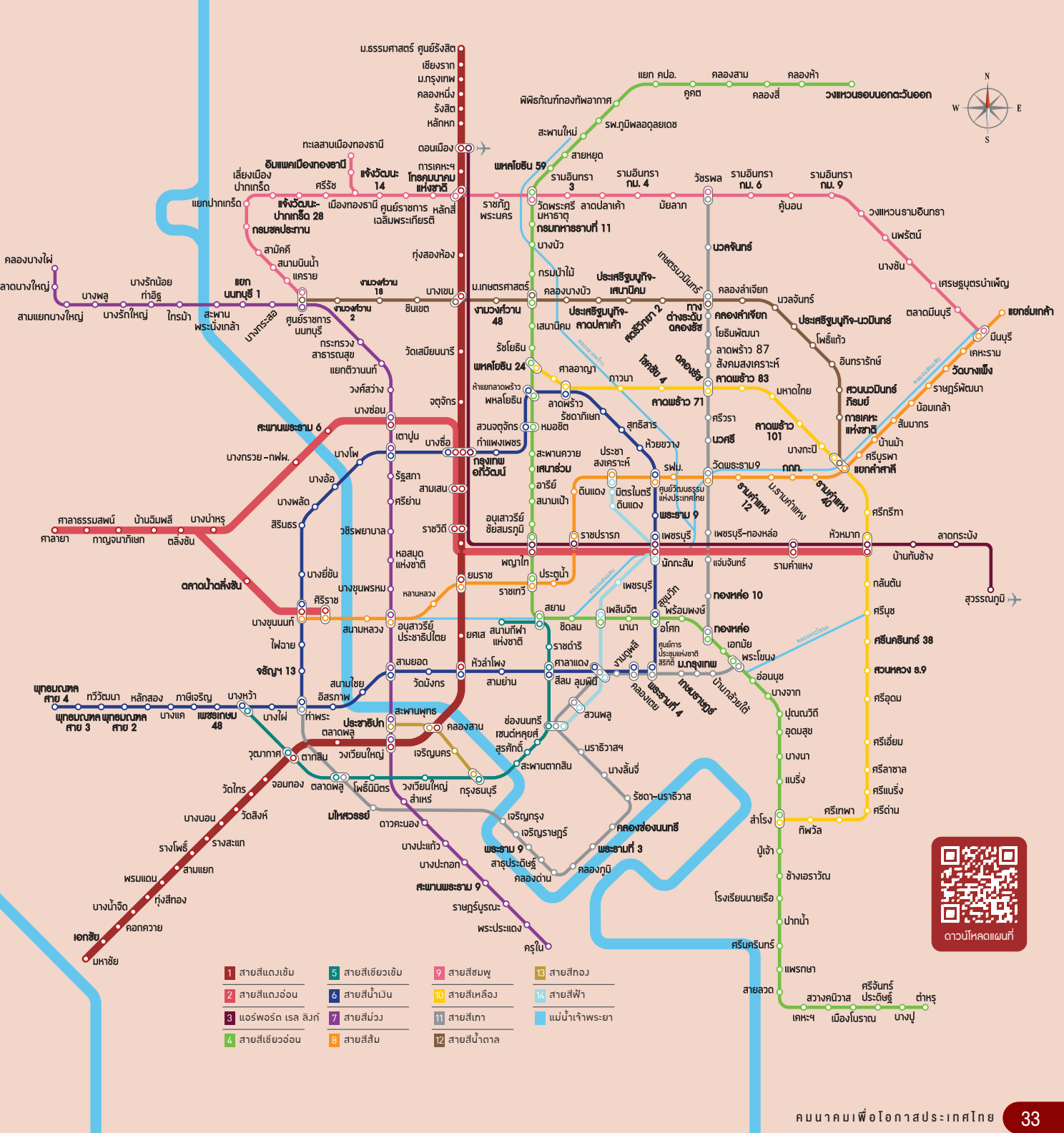
ทิศตะวันตก ถึง จ.นครปฐม

รองรับการเดินทางที่สะดวก ทันใจ

ให้บริการทุก **10-15** นาที/ขบวน

มีทางวิ่งเฉพาะ **ทั้งทางยกระดับ**

**ใต้ดิน และระดับดิน ไร้ปัญหาจุดตัด
กับถนน**



- | | | | |
|-----------------------|------------------|----------------|-------------------|
| 1 สายสีแดงเข้ม | 5 สายสีเขียวเข้ม | 9 สายสีชมพู | 13 สายสีทอง |
| 2 สายสีแดงอ่อน | 6 สายสีม่วง | 10 สายสีเหลือง | 14 สายสีฟ้า |
| 3 แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ | 7 สายสีส้ม | 11 สายสีเทา | ■ แม่น้ำเจ้าพระยา |
| 4 สายสีเขียวอ่อน | 8 สายสีส้มอ่อน | 12 สายสีน้ำตาล | |



ดาวน์โหลดแผนที่

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 1 สายธานีรัชยา (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)

เป็นรถไฟฟ้าที่วิ่งในแนวเหนือ-ใต้ จากใจกลางเมืองไปยังรังสิต
พื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง
และลดปัญหาการจราจรติดขัดจากรถยนต์เข้าสู่ตัวเมือง



ระยะทาง
26.3 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

**ความเร็ว
ในการให้บริการ**
รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
10 สถานี



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -2.21%
ค่า EIRR = 16.49%



สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2564**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
83,000 คน-เที่ยว/วัน
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าเมือง ระยะที่ 1)



วงเงินลงทุน
90,014 ล้านบาท



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



ความถี่ในการให้บริการ
10-15 นาที/ขบวน
สามารถปรับความถี่ได้ถึง
10 นาที/ขบวน
กรณีมีผู้โดยสารมากขึ้น



จำนวนรถโดยสาร
ขบวนละ **6** ตู้



ปทุมธานี

สถานีรังสิต

สถานีหลักหก

สถานีดอนเมือง

เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง

สถานีการเคหะ

สถานีหลักสี่

เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพู

สถานีทุ่งสองห้อง

สถานีบางเขน

เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

สถานีวัดเสมียนนารี

สถานีจตุจักร

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์



สถานี



จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)



จุดเชื่อมต่อท่าอากาศยาน

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 1 สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน)

เป็นรถไฟฟ้าที่วิ่งในแนวตะวันออก-ตะวันตก จากใจกลางเมือง
ไปยังตลิ่งชัน พื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก โดยใช้เวลาเพียง
15 นาทีเท่านั้น



ระยะทาง
15.2 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็ว
ในการให้บริการ
รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
3 สถานี
(2 สถานีอนาคต)



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 8.80%
ค่า EIRR = 12.70%



สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2564**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
18,000 คน-เที่ยว/วัน
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าเมือง ระยะที่ 1)



วงเงินลงทุน
15,034 ล้านบาท



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



ความถี่ในการให้บริการ
20 นาที/ขบวน



จำนวนรถโดยสาร
ขบวนละ **4** ตู้



สถานีตลิ่งชัน
เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม

สถานีบางบำหรุ
สถานีบางทราย-กฟผ.
(สถานีอนาคต)
สถานีสะพานพระราม 6
(สถานีอนาคต)
สถานีบางซื่อ
เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

- สถานี
- 🚊🚋 จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2

(ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจาก
ระยะที่ 1 ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต เชื่อมต่อจาก
สถานีรังสิตไปยังสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
จ.ปทุมธานี รองรับการเดินทางของผู้โดยสารบริเวณทิศเหนือ
ของกรุงเทพฯ



ระยะทาง
8.84 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน

ความเร็ว
ในการให้บริการ
รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 1.11%

ค่า EIRR = 24.61%



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2571



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
26,000 คน-เที่ยว/วัน



วงเงินลงทุน
6,473 ล้านบาท



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



จำนวนสถานี
4 สถานี



สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

สถานีเชียงราก

สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สถานีคลองหนึ่ง

สถานีรังสิต

ปทุมธานี

นนทบุรี

กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

- สถานี

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 2 (ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา)

เป็นรถไฟฟ้าตามแนวตะวันออก-ตะวันตก จากพื้นที่
ใจกลางเมืองไปยังชานเมืองด้านทิศตะวันตก แบ่งเป็น 2 ช่วง
ได้แก่ เส้นทางจากตลิ่งชันสิ้นสุดที่โรงพยาบาลศิริราช และ
เส้นทางจากตลิ่งชันต่อขยายไปยังศาลายา จ.นครปฐม



ระยะทาง

20.5 กิโลเมตร

ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช 5.7 กิโลเมตร

ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา 14.8 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง

ระดับดินและยกระดับ

ความเร็ว ในการให้บริการ

รถธรรมดา

120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี

7 สถานี

ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช 3 สถานี

ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา 4 สถานี



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR

ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช = -4.16%

ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา = 22.83%

ค่า EIRR

ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช = 17.85%

ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา = 34.75%



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี **2572**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **19,000** คน-เที่ยว/วัน



วงเงินลงทุน

15,176 ล้านบาท



ระบบราง Meter Gauge

ขนาดความกว้าง **1** เมตร





นนทบุรี

สถานีศาลาลาย
สถานีศาลธรรมสพน์
สถานีตากยจนภิเษก
สถานีบ้านอินพลี



สถานีตลิ่งชัน

เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม

สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน

สถานีบางขุนนนท์

เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและรถไฟฟ้าสายสีส้ม



สถานีศิริราช

เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม

กรุงเทพมหานคร

นครปฐม

สัญลักษณ์



สถานี

จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง)

เป็นรถไฟฟ้าตามแนวเหนือ-ใต้ จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ไปยังสถานีหัวลำโพง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้าสายสีส้มลดการเดินทางด้วยรถยนต์ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก)

เป็นรถไฟฟ้าตามแนวตะวันออก-ตะวันตก จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ไปยังสถานีหัวหมาก เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) ทำให้การเดินทางไปสนามบินสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย



ระยะทาง 25.9 กิโลเมตร

ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง 6.9 กิโลเมตร
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก 19 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง

ระดับดิน ใต้ดิน และยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ

รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี 11 สถานี

ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง 5 สถานี
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก 6 สถานี



ระบบราง Meter Gauge

ขนาดความกว้าง 1 เมตร



วงเงินลงทุน

44,157 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-พญาไท-มักกะสัน
51,000 คน-เที่ยว/วัน
ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก
17,000 คน-เที่ยว/วัน



ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ

ปี 2576



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 10.66%

ค่า EIRR = 29.91%



สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

กรุงเทพมหานคร



สถานีสามเสน



สถานีราชวิถี



สถานียมราช
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม



สถานียศเส
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม



สถานีพญาไท
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน
และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน

สถานีรามคำแหง
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน



สถานีมักกะสัน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน



สถานีหัวหมาก
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน



สถานีหัวลำโพง
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สัญลักษณ์

- สถานี
- จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจากช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง เชื่อมต่อจากสถานีหัวลำโพงไปยังสถานีมหาชัย จ.สมุทรสาคร เดินทางสะดวก รวดเร็วจากกรุงเทพฯ ไปยังปริมณฑล



ระยะทาง
37 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ยกระดับ

**ความเร็ว
ในการให้บริการ**

รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
17 สถานี



ผลการศึกษาความเหมาะสม
อยู่ระหว่างทบทวนผลการศึกษาโครงการ



ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2575



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
81,000 คน-เที่ยว/วัน



วงเงินลงทุน
56,859 ล้านบาท



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



นครปฐม

กรุงเทพมหานคร

สถานีหัวลำโพง
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สถานีคลองสาน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีทอง

สถานีวงเวียนใหญ่
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง

สถานีตากสิน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม

สถานีตลาดพลู

สถานีวัดโกร

สถานีจอมทอง

สถานีบางบอน

สถานีวัดสิงห์

สมุทรสาคร

สถานีรางโพธิ์

สถานีรางสะแก

สถานีพรหมแดน

สถานีสามแยก

สมุทรปราการ

สถานีทุ่งสีทอง

สถานีบางน้ำจืด

สถานีคอกควาย

สถานีบ้านจอม

สถานีมหาชัย

สัญลักษณ์



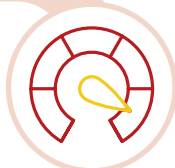
สถานี



จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รู้จักขบวนรถไฟ ชานเมืองสายสีแดง เพิ่มประสิทธิภาพ การเดินทางสู่ใจกลางเมือง

รถไฟชานเมืองสายสีแดง เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เป็นเส้นทางหลักระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล ถูกออกแบบให้สามารถทำความเร็วได้สูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อรองรับการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ

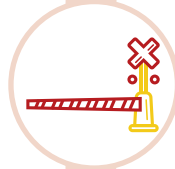


ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

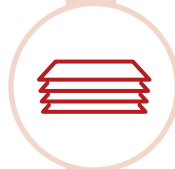
ความจุผู้โดยสาร
4 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร **1,120** คน
6 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร **1,710** คน



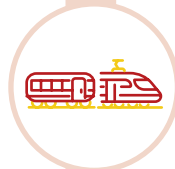
ระบบอัตโนมัติสัญญาณ
European Train Control System
(ETCS) Level 1



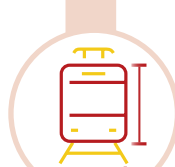
ผลิตโดย
บริษัท ฮิตาชิ จำกัด



วัสดุขบวนรถ
Aluminum Double Skin



จำนวนตู้โดยสาร
4 ตู้ จำนวน **10** ขบวน
6 ตู้ จำนวน **15** ขบวน
รวมทั้งหมด **130** ตู้



ขนาดรถไฟ
4 ตู้/ขบวน
กว้าง **2.86** เมตร
ยาว **81.2** เมตร
(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)
6 ตู้/ขบวน
กว้าง **2.86** เมตร
ยาว **121.2** เมตร
(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)

ระบบอัตโนมัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1

ระบบป้องกันเหตุ มาตรฐานสากล

รถไฟชานเมืองสายสีแดงมีระบบป้องกันเหตุ ซึ่งควบคุมความเร็วและการหยุดรถอัตโนมัติ ด้วยระบบอัตโนมัติสัญญาณแบบ European Train Control System (ETCS) Level 1 ซึ่งถือเป็นการใช้ระบบอัตโนมัติสัญญาณชนิดนี้ เป็นสายแรกของประเทศไทย



ระบบอัตโนมัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1



มีคนขับรถไฟ
เป็นผู้ควบคุมความเร็ว
เบรก และหยุดด้วยตัวเอง



มีระบบสั่งการและควบคุม
จากส่วนกลาง



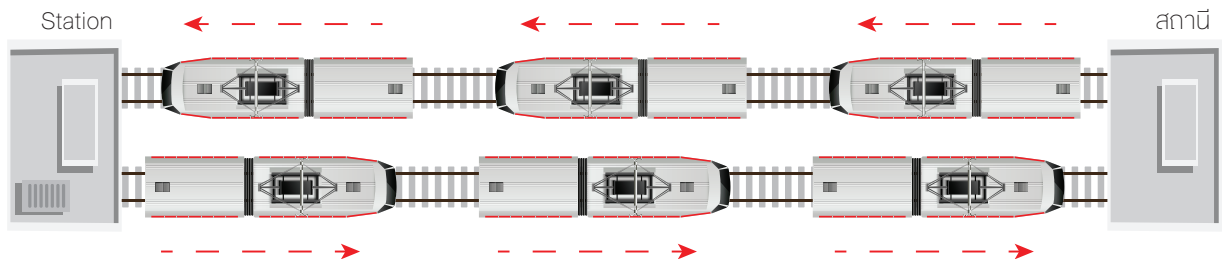
มีระบบการป้องกันขบวนรถอัตโนมัติ
(Automatic Train Protection: ATP)
ป้องกันรถไฟชนกัน เป็นระบบความปลอดภัย



ควบคุมความปลอดภัย
ในการขับของ**คนขับรถไฟ**



มีระบบทำการ**เบรกฉุกเฉิน**
(Emergency Brake)
ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ



ทางเดินลอยฟ้า เชื่อมต่อการเดินทาง ระบบรางสู่อากาศยาน

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงสถานีกลางกรุงเทพ
อภิวัฒน์-รังสิต เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง
จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ไปยังสถานีดอนเมือง
โดยใช้เวลาเพียงแค่ 20 นาที ผู้โดยสารสามารถเดินเข้าสู่
ท่าอากาศยานดอนเมืองด้วยทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk)
ได้อย่างรวดเร็ว พร้อมมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอด
ทางเดินลอยฟ้า



ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้



กล้องวงจรปิด



ป้ายบอกทาง



ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง



ทางหนีไฟ



ทางลาด



ลิฟต์



บันไดลงระดับพื้นถนน



สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมโยงการเดินทางสองฝั่ง อย่างมีประสิทธิภาพ

รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) มีช่วงที่ต้องข้ามผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับที่มีรูปแบบพิเศษ ขนานไปกับสะพานพระราม 6 ซึ่งเป็นสะพานรถไฟเดิม เพื่อให้การเดินทางระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเชื่อมโยงถึงกันอย่างไร้รอยต่อ



รองรับความเร็วสูงสุด
160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

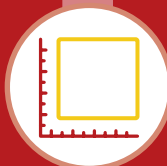
โครงสร้างสะพานชนิดคอนกรีต
อัดแรงรูปกล่อง (Box Girder)



ความยาวสะพาน
ทั้งสิ้น **516** เมตร



ก่อสร้างแบบคานยื่นสมดุล
(Balanced Cantilever)



ความกว้างของสะพาน
10.7 เมตร



ความยาวสะพาน
ช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยา
120 เมตร



เปิดเส้นทางรถไฟชานเมือง สายสีแดง ระยะที่ 3 เชื่อมโยงไกลถึง 4 ทิศ รอบกรุงเทพฯ



การรถไฟแห่งประเทศไทย
ได้วางแผนการพัฒนารถไฟชานเมือง
สายสีแดง ระยะที่ 3 อีก **4** เส้นทาง
ระยะทางรวม **178.9** กิโลเมตร
เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2574
เป็นต้นไป

1. ช่วงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
-บ้านภาชี 50.90 กิโลเมตร
2. ช่วงมหาชัย-ปากท่อ 56 กิโลเมตร
3. ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา 44 กิโลเมตร
4. ช่วงศาลายา-นครปฐม 28 กิโลเมตร



เพื่อการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ชานเมือง
โดยรอบกรุงเทพฯ อย่างแท้จริง
จะมีเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง
รวมทั้งสิ้น **312.6** กิโลเมตร

ทิศเหนือ ถึง จ.พระนครศรีอยุธยา
ทิศใต้ ถึง จ.ราชบุรี
ทิศตะวันออก ถึง จ.ฉะเชิงเทรา
ทิศตะวันตก ถึง จ.นครปฐม





อ่างทอง

สระบุรี

สถานีบ้านกาฬ

1

พระนครศรีอยุธยา

สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ศูนย์รังสิต

ปทุมธานี

นครนายก

สถานีรังสิต

สถานีคอนเมือง

นนทบุรี

สถานีนครปฐม

4

กรุงเทพมหานคร

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

สถานีศาลายา

สถานีตลิ่งชัน

สถานีศิริราช

สถานีหัวลำโพง

สถานีท่ากระสัน

สถานีหัวหมาก

3

สถานีฉะเชิงเทรา

ฉะเชิงเทรา

นครปฐม

ราชบุรี

สมุทรสาคร

สมุทรปราการ

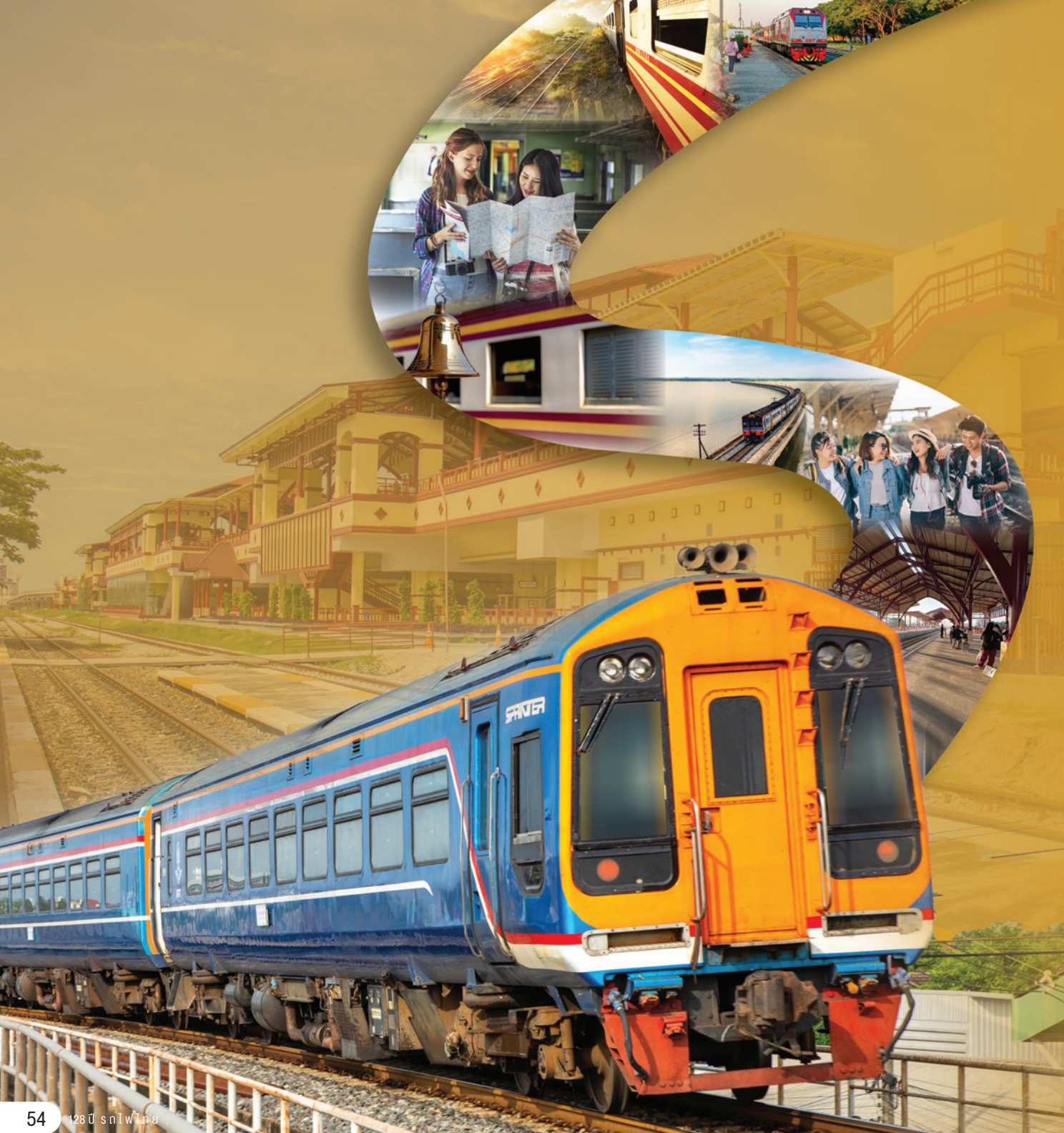
ชลบุรี

2

สถานีมหาชัย

สถานีปากท่อ

สมุทรสงคราม



3 บทที่ รถไฟทางคู่

ยกระดับรถไฟพื้นฐาน ทั่วประเทศ

การพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายรถไฟทางไกลทั่วประเทศ เป็นภารกิจเร่งด่วนและสำคัญยิ่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากถนนมาสู่รถไฟที่มีต้นทุนต่ำกว่า เพื่อให้ระบบรางเป็นแกนหลักในการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเดิมที่เป็นทางเดี่ยว ให้เป็น “รถไฟทางคู่” ซึ่งนอกเหนือจากการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้าแล้ว ยังเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินรถไฟ ด้วยการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟกับถนนให้เป็นทางต่างระดับ พร้อมติดตั้งรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางรถไฟ รวมถึงปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณแบบใหม่ที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ 5 เส้นทาง อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2 เส้นทาง และก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่อีก 2 เส้นทาง และเตรียมการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในระยะที่ 2 อีก 7 เส้นทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงไปสู่พรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน อันจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระบบรางของภูมิภาคอย่างแท้จริง



ก่อสร้างแล้วเสร็จ

เปิดให้บริการแล้ว **5** เส้นทาง
ระยะทางรวม **713** กิโลเมตร



อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ทางคู่เดิม **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **280** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2568**
ทางคู่สายใหม่ **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **677** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2570-2571**



พัฒนารถไฟทางคู่ระยะที่ 2

7 เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,479** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จ
ปี **2570-2572**



พัฒนาทางคู่สายใหม่

ระยะถัดไป **11** เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,399** กิโลเมตร
คาดว่าจะเริ่มดำเนินการ
ในปี **2571** เป็นต้นไป



รวมทั้งสิ้น **27** เส้นทาง
4,548 กิโลเมตร
ครอบคลุมพื้นที่ **64** จังหวัด

ทางเดียว

เป็นทางรถไฟทางเดียว
ขนาด 1 เมตร

ที่ต้องรอสับหลักบริเวณทางหลัก

สามารถรองรับความเร็ว
ในการเดินรถโดยสาร
ได้เพียง **50** กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถสินค้าได้ **29** กิโลเมตร/ชั่วโมง

ไม่มีรั้วกัน
เขตทางรถไฟ
มีการบุกรุกพื้นที่
เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

มีจุดตัดทางรถไฟกับถนน
เป็นจำนวนมาก

เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
รถไฟไม่สามารถทำความเร็วได้

ใช้ระบบอาณัติสัญญาณ
แบบไฟสี

มีประสิทธิภาพในการรองรับ
ขบวนรถไฟได้น้อย

ทางคู่

รวดเร็วกว่า โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่
ขนานกับทางรถไฟเดิมให้เป็นทางคู่

สามารถเดินรถสวนกันได้โดยไม่ต้องรอสลิก
ทำให้เดินทางได้ตรงเวลา

ปลอดภัยกว่า
โดยมีรั้วกันตลอดแนว

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ
เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง
ป้องกันการบุกรุก

รวดเร็วกว่า
โดยใช้ระบบ
อาณัติสัญญาณ
แบบ ETCS Level 1

มาตรฐานยุโรป
เพิ่มประสิทธิภาพ
และความปลอดภัย
ในการเดินรถ

รวดเร็วกว่า
โดยการปรับปรุง
คุณภาพทาง

ให้สามารถรองรับความเร็ว
ในการเดินรถโดยสารได้
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถสินค้าได้
60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

สบายกว่า
โดยการปรับปรุงสถานี

เพิ่มความสะดวกสบาย
มีสิ่งอำนวยความสะดวก
แก่ผู้โดยสารทุกกลุ่ม
ตามหลัก Universal Design

คุ้มค่ากว่า
โดยการพัฒนา
ศูนย์ขนส่งสินค้า
ทางราง (CY)

เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง
เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์
ของประเทศ

ปลอดภัยกว่า

โดยก่อสร้างเป็นทางต่างระดับ

เช่น อุโมงค์ทางลอดหรือสะพานข้ามแยก
เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดบริเวณทางแยก

รู้จักเส้นทางรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และทางคู่สายใหม่



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 1
ที่เปิดให้บริการแล้ว
จำนวน **5** เส้นทาง
ระยะทางรวม **713** กิโลเมตร



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 1
ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
จำนวน **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **280** กิโลเมตร



รถไฟทางคู่สายใหม่
ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
จำนวน **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **677** กิโลเมตร



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2
เตรียมดำเนินการพัฒนา
จำนวน **7** เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,479** กิโลเมตร

ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
189 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
281 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

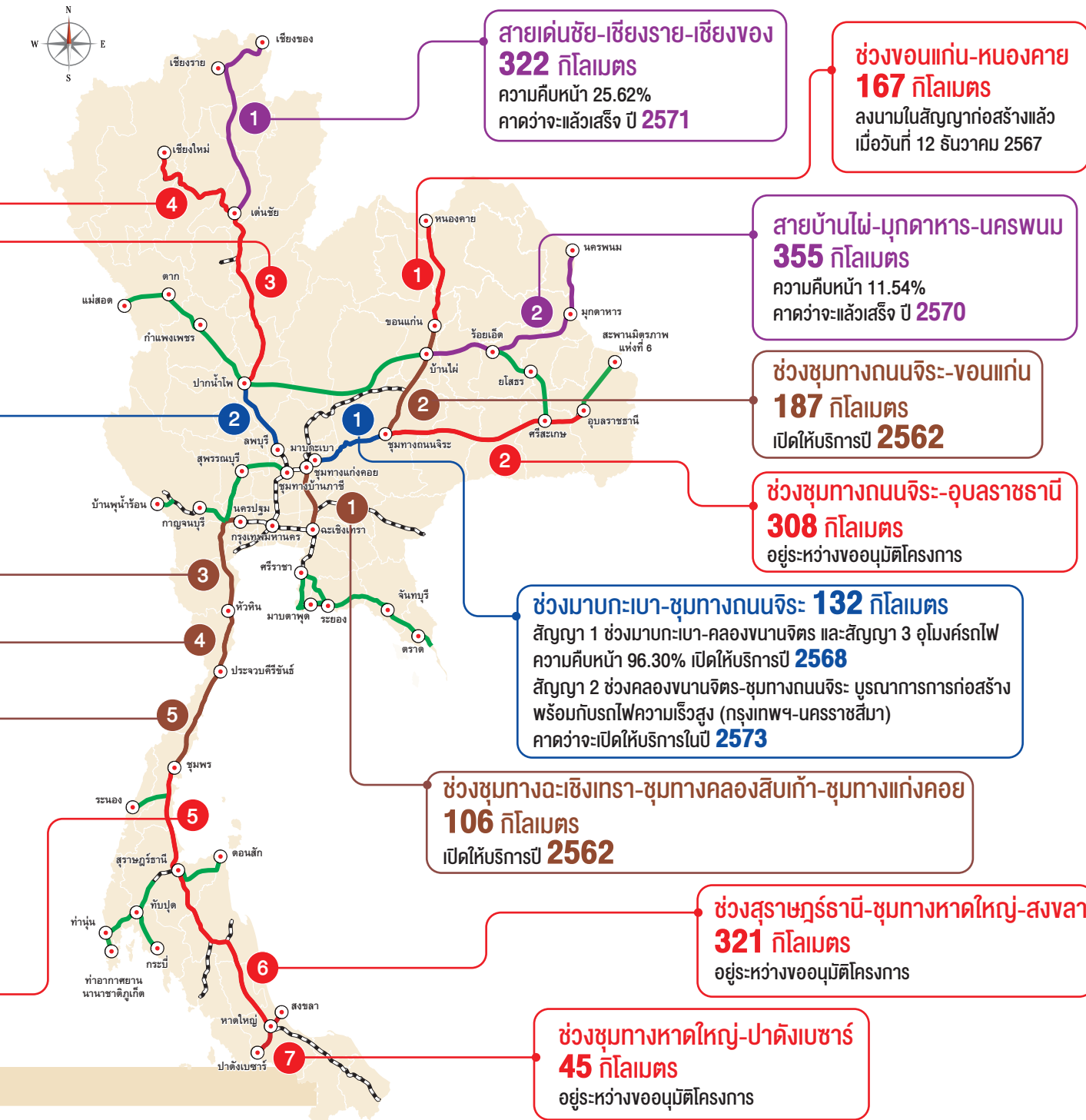
ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
148 กิโลเมตร
ความคืบหน้างานโยธา 100%
เปิดให้บริการปี **2568**

ช่วงนครปฐม-หัวหิน
169 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2567**

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
84 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2565**

ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
167 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2567**

ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
168 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ



รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา- ชุมทางคลองสิบเก้า- ชุมทางแก่งคอย

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบังไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างสะดวกโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ โดยเริ่มจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราผ่าน จ.นครนายก ไปยังสถานีชุมทางแก่งคอย จ.สระบุรี



ระยะทาง
106 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
7 สถานี



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 ชุมทางฉะเชิงเทรา-
ชุมทางคลองสิบเก้า-วิหารแดง และบึงใหญ่-
ชุมทางแก่งคอย พร้อมทางเลี่ยงเมือง
สัญญาที่ 2 วิหารแดง-บึงใหญ่ พร้อมอุโมงค์



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 6.75%
ค่า EIRR = 27.31%



วงเงินลงทุน
10,233 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
17.18 ล้านตัน/ปี (ปี 2569)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
7.17 ล้านคน/ปี (ปี 2569)



สถานะ
ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2562



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ลพบุรี

อ่างทอง

สระบุรี

นครราชสีมา

สถานีชุมทางแก่งคอย

สถานีไผ่नाบุญ (ใหม่)

สถานีบุใหญ่

สถานีวิหารแดง

นครนายก

สถานีองครักษ์

ปราจีนบุรี

พระนครศรีอยุธยา

ปทุมธานี

สถานีชุมทางคลองสิบเก้า

สถานีบางน้ำเปรี้ยว

นนทบุรี

สถานีชุมทางอะเซิงเทรา

นครปฐม

กรุงเทพมหานคร

อะเซิงเทรา

สมุทรสาคร

สมุทรปราการ

ชลบุรี

สัญลักษณ์

● สถานี

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อจากช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ โดยเริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา ไปยังสถานีขอนแก่น ซึ่งเป็นใจกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มประสิทธิภาพของเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน



ระยะทาง
187 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

**ความเร็ว
ในการให้บริการ**
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
19 สถานี
ป้ายหยุดรถ 7 แห่ง



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 5.90%
ค่า EIRR = 24.55%



วงเงินลงทุน
24,326 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
16,400 ตัน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
46,350 คน/วัน (ปี 2577)



สถานะ
เปิดให้บริการ ปี 2562



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



**ย่านกองเก็บ
และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน
สถานีชุมทางบัวใหญ่
และสถานีท่าพระ)



ภาพสีนู้



จอนแก่น

สถานีจอนแก่น

CY

สถานีท่าพระ

ป้ายหยุดรถหนองเม็ก

สถานีบ้านแฮด

สถานีบ้านไผ่

มหาสารคาม

สถานีบ้านหัน

ชัยภูมิ

สถานีเมืองพล

สถานีหนองมะเขือ

ป้ายหยุดรถศาลาดิน

สถานีหนองบัวลาย

ป้ายหยุดรถเนินสวัสดิ์

CY

สถานีชุมทางบัวใหญ่

ป้ายหยุดรถห้วยระหัด

สถานีโนนทองหลาง

ป้ายหยุดรถบ้านไร่

สถานีเมืองคง

สถานีบ้านดอนใหญ่

สถานีพลสงคราม

ป้ายหยุดรถเนินแก้วเปบ

สถานีบ้านมะค่า

สถานีบ้านดงพลอง

สถานีโนนสูง

สถานีหนองแมว

สถานีบ้านกระโดน

ป้ายหยุดรถบ้านหนองกันงา

สถานีบ้านเกาะ

CY

สถานีชุมทางถนนจิระ

บุรีรัมย์

- สัญลักษณ์
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
 - CY ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคใต้ โดยเชื่อมต่อจาก
สถานีนครปฐม ผ่าน จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี ไปยังสถานีหัวหิน
จ.ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของ
ภาคกลางตอนล่างและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้



ระยะทาง
169 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

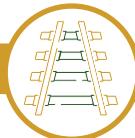


ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
27 สถานี

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล
สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 16.51%
ค่า EIRR = 20.27%



วงเงินลงทุน
15,718 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
35,089 ตัน/ปี (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
128,743 คน/วัน (ปี 2577)



สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2567**



กาญจนบุรี

สถานีชุมทางหนองปลาดุก
สถานีคลองบางตา
สถานีโพธิ์มะหัดือ

ปทุมธานี

นนทบุรี

สถานีบ้านโป่ง
สถานีนครชุมน์
สถานีคลองตาคร
สถานีโพธาราม

สถานีนครปฐม

นครปฐม

กรุงเทพมหานคร

สถานีเจ็ดเสมียน

สถานีบ้านกล้วย

สมุทรสาคร

สมุทรปราการ

ราชบุรี

สถานีราชบุรี

สถานีบ้านคูบัว

สถานีบ่อตะคร้อ

สถานีปากท่อ

สมุทรสงคราม

สถานีบางเค็ม

สถานีเขาชัย

สถานีหนองปลาไหล

สถานีบางจาก

สถานีเพชรบุรี

สถานีเขาทโมน

สถานีหนองไม้เหลือง

สถานีหนองจอก

สถานีหนองสาขลา

สถานีชะอำ

สถานีห้วยทรายเหนือ

สถานีห้วยทรายใต้

สถานีหัวหิน

สถานีหนองแก

ประจวบคีรีขันธ์

สัญลักษณ์

● สถานี

สถานีหัวหินแห่งใหม่ ผสมผสานการพัฒนา ร่วมกับการอนุรักษ์

ทางรถไฟช่วงผ่านตัวเมืองหัวหิน ระยะทาง 7 กิโลเมตร การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างปรับปรุงเป็นทางยกระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง ทำให้การจราจร มีความคล่องตัวและปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงได้ดำเนินการ ก่อสร้างสถานีหัวหินแห่งใหม่ขึ้น ให้สอดคล้องกับแนวเส้นทาง รถไฟยกระดับ



ออกแบบตามหลัก
Universal Design
มีความทันสมัย

มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
สำหรับผู้โดยสารทุกคน

ออกแบบตามสถาปัตยกรรมวิกตอเรีย
ใช้โทนสีแดงสลับสีครีม
มีความสวยงามตามแบบอาคารเดิม
เป็นแลนด์มาร์ก
การท่องเที่ยวแห่งใหม่





อนุรักษอาคารสถานีหัวหินเดิม

อายุ **112** ปี

ซึ่งเป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น
ของสมาคมสถาปนิกสยาม
ในพระบรมราชูปถัมภ์
เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าชมได้ตามเดิม
และจะพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์
ต่อไป



ตั้งอยู่ห่างจากอาคารสถานีเดิม
ประมาณ **20** เมตร
เดินทางได้สะดวกเช่นเดิม



ก่อสร้างอาคารสถานีใหม่

สูง **3** ชั้น รวมชั้นใต้ดิน
รองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก



สะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกของประเทศไทย

ในการก่อสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางเดิมนี้ มีโครงสร้างที่สำคัญคือ สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง คู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์ซึ่งเป็นสะพานทางเดี่ยวเดิม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้าง สะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แบบไม่มีเสากลางแม่น้ำ เป็นทางเดี่ยว ความยาวสะพาน รวม 340 เมตร ซึ่งนับเป็นสะพานคานขึงแห่งแรกของ

ประเทศไทย เหตุที่ต้องสร้างสะพานในรูปแบบนี้ เนื่องจาก มีระเบิดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จมอยู่ในลำน้ำ ทำให้ไม่สามารถสร้างสะพานแบบเดิมได้ เพราะจะต้อง มีการเคลื่อนย้ายระเบิดออกทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงสูง การสร้างสะพานแบบใหม่ สามารถลดความเสี่ยง และไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน





ลดปัญหาการกีดขวางทางน้ำ

โดยมีความกว้าง
ระหว่างเสา **160** เมตร สูง **16** เมตร
ไม่ต้องก่อสร้างเสากลางแม่น้ำ



ประหยัดค่าก่อสร้าง

โดยเป็นรูปแบบสะพานที่ผสมผสาน
ระหว่างสะพานคอนกรีตอัดแรง
ที่มีต้นทุนต่ำสุดแต่มีข้อจำกัดในการ
ก่อสร้าง กับสะพานหึงซึ่งมีต้นทุนสูงสุด



สวยงามเป็นเอกลักษณ์

ด้วยเสาหลักและสายเคเบิล
ที่ใช้รับน้ำหนักสะพาน
นับเป็น **แลนด์มาร์ก**
และแหล่งท่องเที่ยว
แห่งใหม่ของ จ.ราชบุรี



รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงนครปฐม-หัวหิน โดยเริ่มจากสถานีหัวหิน ไปยังสถานีประจวบคีรีขันธ์ เพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางรถไฟสายหลักไปสู่ภาคใต้



ระยะทาง
84 กิโลเมตร



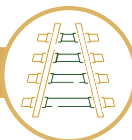
รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
12 สถานี
ที่หยุดรถ 1 แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

จำนวน 1 สัญญา
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 2.98%
ค่า EIRR = 19.45%



วงเงินลงทุน
5,807 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
75,990 ตัน/วัน (ปี 2592)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
4,210 คน/วัน (ปี 2592)



สถานะ
เปิดให้บริการ ปี 2565



เพชรบุรี

สถานีหัวหิน

สถานีหนองแก

สถานีสวนสนประดิพัทธ์

สถานีเขาเต่า

สถานีวังภพ

สถานีปราณบุรี

ที่หยุดรถห้วยขวาง

ประจวบคีรีขันธ์

สถานีหนองคาง

สถานีสามร้อยยอด

CY

สถานีสามกระชาย

สถานีกุยบุรี

สถานีบ่อนอก

สถานีทุ่งมะเเ่

CY

สถานีคันกระโด

สถานีประจวบคีรีขันธ์

สัญลักษณ์



สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยเริ่มจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ ไปยังสถานีชุมพร ซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้



ระยะทาง
167 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
19 สถานี
ที่หยุดรถ 7 แห่ง
ป้ายหยุดรถ 1 แห่ง

**ย่านกองเก็บ
และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
4 แห่ง (สถานีหัวท้อ สถานีนาฝักวง
สถานีมาบอำมฤต และสถานีสะพลี)



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย
สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 4.89%
ค่า EIRR = 23.82%



วงเงินลงทุน

12,457 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า

2.06 ล้านตัน/ปี (ปี 2580)



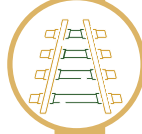
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

64,900 คน/วัน (ปี 2580)



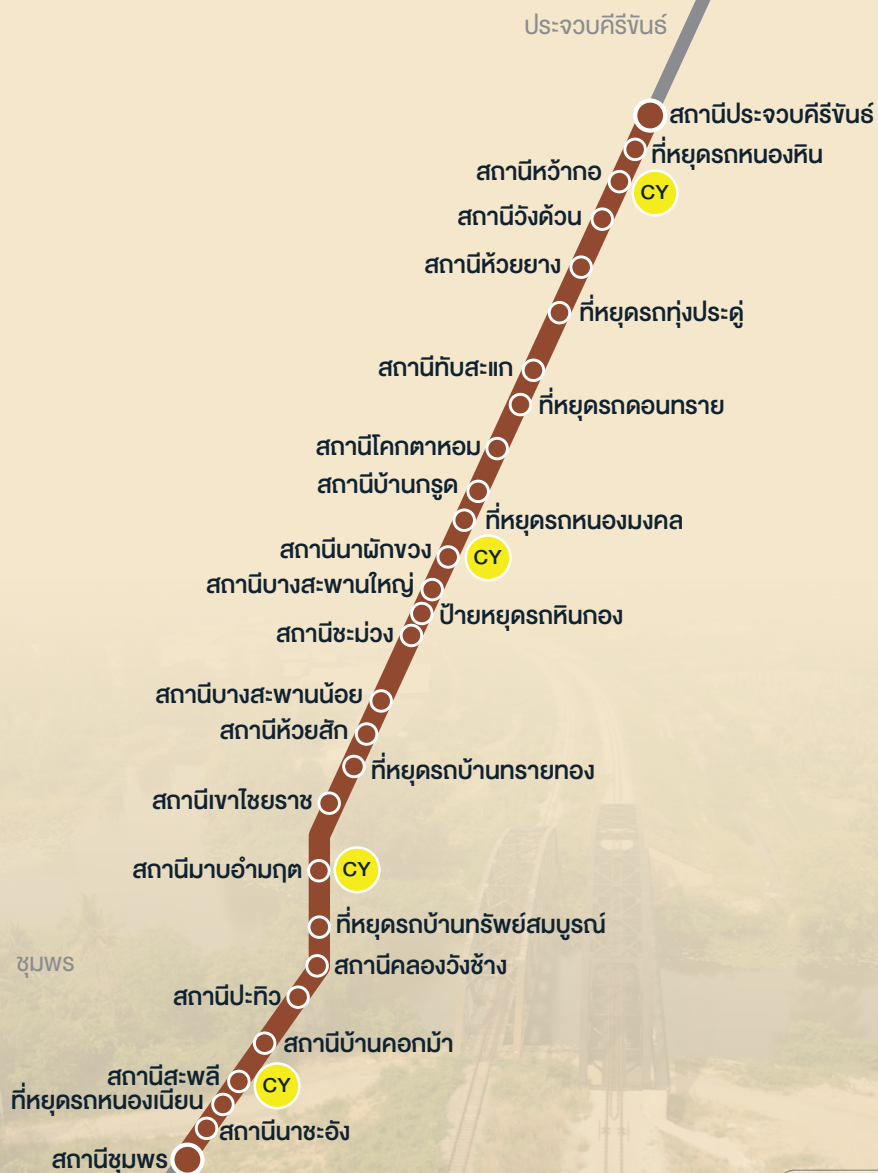
สถานะ

ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2567



ระบบราง Meter Gauge

ขนาดความกว้าง 1 เมตร



- สัญลักษณ์
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
 - ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

ระนอง

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ช่วงมาบะเขา-ชุมทางถนนจิระ

เป็นเส้นทางสำคัญที่แยกจากเส้นทางสายเหนือ ไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มจากสถานีมาบะเขา จ.สระบุรี ไปยังสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งผ่านภูเขาและพื้นที่แอ่งกระทะ ให้มีความรวดเร็วคล่องตัวยิ่งขึ้น



ระยะทาง
132 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
19 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง (สถานีทุกจิก)



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 3 สัญญา
สัญญาที่ 1 มาบะเขา-คลองขนานจิตร
สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 8.33%
ค่า EIRR = 19.40%



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
29,841 ตัน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
78,395 คน/วัน (ปี 2577)



สถานะ
อยู่ระหว่างการก่อสร้าง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ
1 แห่ง (สถานีนครราชสีมา)



เพชรบูรณ์

ชัยภูมิ



ลพบุรี

สถานีคลองจั่น

สถานีลาดบัวขาว

สถานีบ้านใหม่สำโรง

สถานีสีคิ้ว

สถานีนครราชสีมา

สถานีภูเขาลาด

CY

สถานีชุมทางถนนจิระ

สถานีโคกกรวด

สถานีกุดจิก

สถานีสูงเนิน

สถานีโคกสะอาด

สถานีหนองน้ำขุ่น

สถานีบันไดม้า

สถานีคลองไผ่

สถานีมาบตาพาด

สถานีจันทัก

นครราชสีมา

สถานีชัยม่วง

สระบุรี

สถานีปากช่อง

สถานีปางอโศก

สถานีม่วงเหล็ก (ใหม่)

นครนายก

ปราจีนบุรี

สัญลักษณ์

- สถานี
- CY ยานกอล์ฟและรถจักรยานยนต์ (CY)
- อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ

ทางรถไฟยกระดับสูงที่สุดในประเทศไทย และอุโมงค์รถไฟยาวที่สุดในประเทศไทย

เส้นทางรถไฟช่วงมาบะเมา-ชุมทางถนนจิระ นับว่ามีอุปสรรคในเชิงกายภาพที่ทำให้การเดินทางล่าช้า นั่นคือพื้นที่แอ่งกระทะบริเวณคลองมวกเหล็ก จ.สระบุรี และเทือกเขาตงพญาเย็น จ.สระบุรี-จ.นครราชสีมา ทำให้เส้นทางรถไฟเดิมมีลักษณะลาดเอียง มีความลาดชันมาก และใช้ความเร็วได้ต่ำ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้แก้ปัญหาทางกายภาพด้วยการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เป็นทางยกระดับและอุโมงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น



ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ที่สูงที่สุดในประเทศไทย

ยกระดับข้ามคลองมวกเหล็ก
มีจุดสูงสุด **48-50** เมตรจากพื้นดิน
ระยะทาง **4.8** กิโลเมตร





ลดเวลาการเดินทาง

โดยตัดเป็นแนวเส้นทางตรง
ทดแทนทางเดิม
ที่อ้อมไปตามขอบแอ่งกระทะ
ใช้เวลาเหลือเพียง **5** นาที
จากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ
30 นาที



ก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟ ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

บริเวณช่วงสถานีมาบตาพาด
สถานีphaเสด็จ และสถานีหินลับ
มีความยาวมากที่สุด
ประมาณ **5.42** กิโลเมตร
ลอดใต้เทือกเขาตงพญาเย็น



เดินทางและขนส่งได้อย่างรวดเร็ว

ด้วยแนวเส้นทางตัดตรง
มีความลาดชันน้อย
ช่วยให้การเดินทาง
มีความปลอดภัย
และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคเหนือ โดยเริ่มจากสถานีบ้านกล้วย จ.ลพบุรี ไปยังสถานีปากน้ำโพ จ.นครสวรรค์ ซึ่งเป็นจังหวัดเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคกลางตอนบน โดยมีการปรับแนวเส้นทางบริเวณที่ผ่านพระปรางค์สามยอด ไปสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อลดผลกระทบต่อโบราณสถานของชาติ



ระยะทาง
148 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
19 สถานี ที่หยุดรถ 5 แห่ง



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



อาคาร
ศูนย์ควบคุมการเดินรถ
1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย-โคกกระทียม
สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 5.59%
ค่า EIRR = 20.21%



วงเงินลงทุน
18,699 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
60,430 ตัน/วัน (ปี 2577)



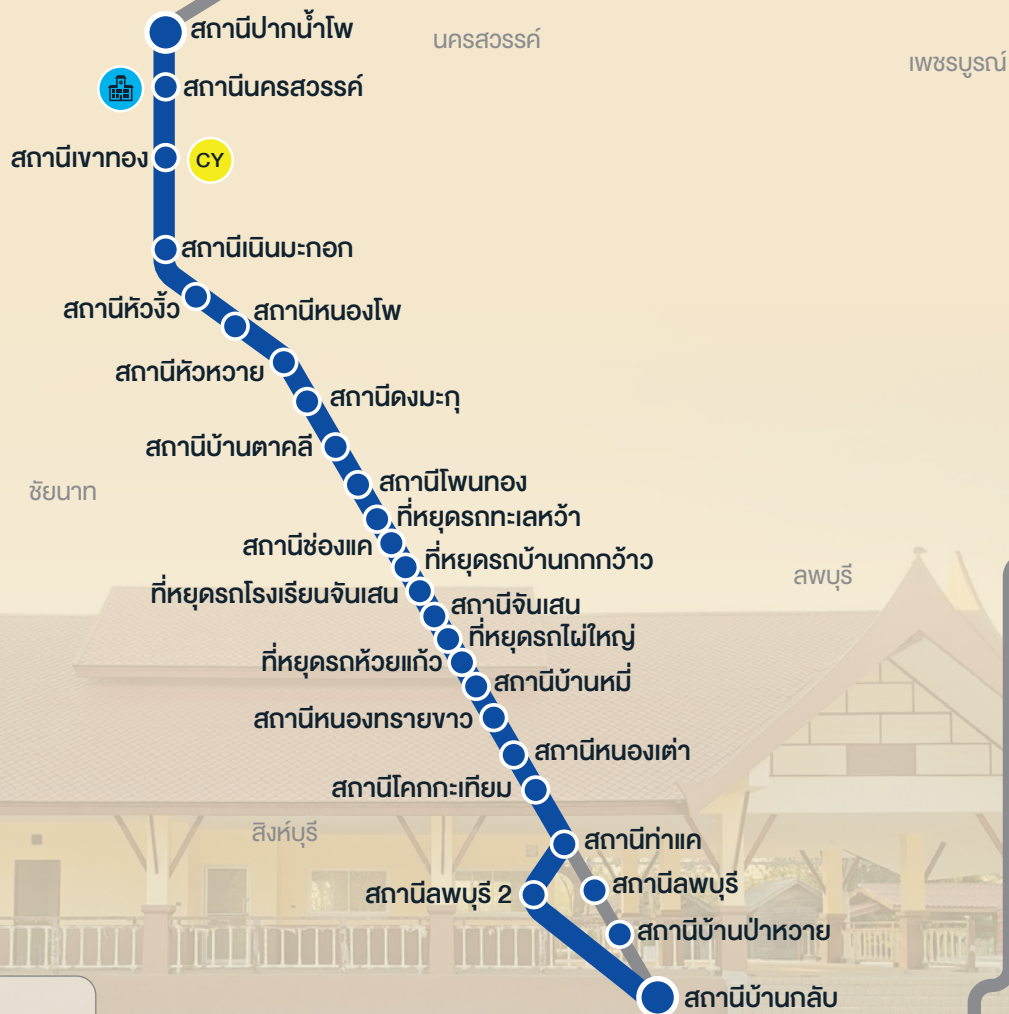
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
81,130 คน/วัน (ปี 2577)



สถานะ
คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี **2568**



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
1 แห่ง (สถานีเททอง)



สัญลักษณ์

- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
- CY ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
- อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ



ทางรถไฟยกระดับ ยาวที่สุดในประเทศไทย

ในช่วงเส้นทางรถไฟที่ผ่านตัวเมืองลพบุรี มีการปรับแนวเส้นทางรถไฟใหม่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบกับพระปรางค์สามยอด และโบราณสถานที่สำคัญของจังหวัด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเลียบเมือง จากสถานีบ้านกล้วย ไปถึงสถานีโคกกะเทียม เพื่อแก้ไขผลกระทบดังกล่าว



เปิดพื้นที่การพัฒนาใหม่
ด้วยทางรถไฟเลียบเมือง
ระยะทาง **29** กิโลเมตร
ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข **366**



ก่อสร้างสถานีลพบุรี 2

ซึ่งเป็นสถานียกระดับ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 366 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองทดแทนสถานีลพบุรีเดิม



ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

ระยะทาง 19 กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟเลี่ยงเมือง



รถไฟทางคู่สายใหม่ สายเด่นชัย- เชียงราย-เชียงทอง

เป็นเส้นทางรถไฟสายใหม่สายยุทธศาสตร์ของภาคเหนือ จากสถานีเด่นชัย จ.แพร่ ผ่าน จ.ลำปาง จ.พะเยา ไปยังสถานีเชียงทอง จ.เชียงราย บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงทอง-ห้วยทราย) พร้อมเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้ากับ สปป.ลาวและจีน



ระยะทาง
322 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
12 สถานี
ป้ายหยุดรถ **13** แห่ง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 3 สัญญา
สัญญาที่ 1 เด่นชัย-งาว
สัญญาที่ 2 งาว-เชียงราย
สัญญาที่ 3 เชียงราย-เชียงทอง



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -2.02%
ค่า EIRR = 12.09%



วงเงินลงทุน
72,835 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.23 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



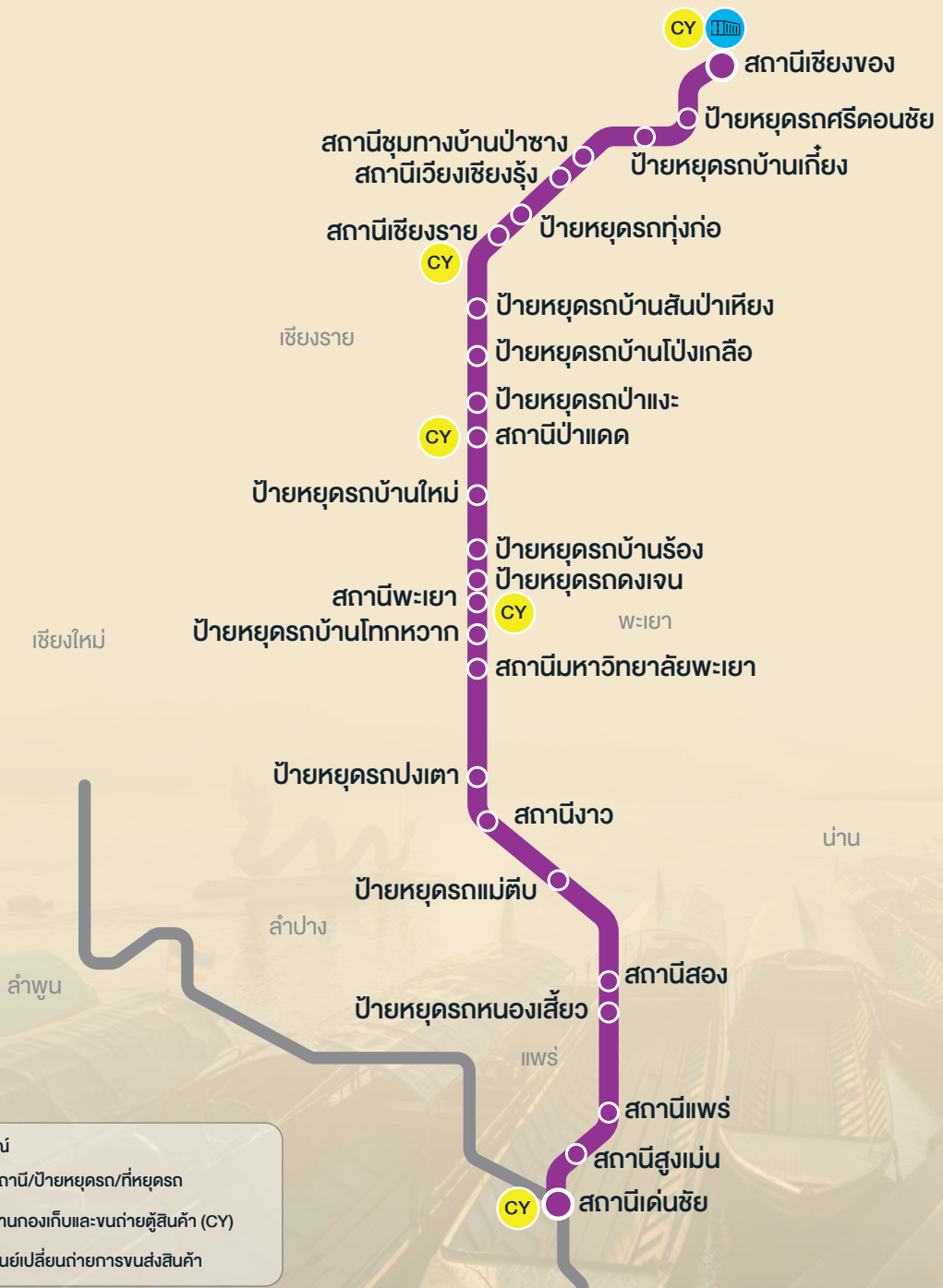
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
9,816 คน/วัน (ปี 2595)



สถานะ:
ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2564
อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน
คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี **2571**



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
5 แห่ง (สถานีเด่นชัย สถานีพะเยา
สถานีป่าแดด สถานีเชียงราย
และสถานีเชียงทอง)



- สัญลักษณ์
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
 - (CY) ย่านกองเก็บและเงินถ่ายตู้สินค้า (CY)
 - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า



ก้าวข้ามอุปสรรคทางกายภาพ ด้วยเทคโนโลยีก่อสร้างอันทันสมัย

พื้นที่จังหวัดแพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย เต็มไปด้วยภูเขา ซึ่งเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตามด้วยเทคโนโลยีการก่อสร้างในปัจจุบัน ทำให้การเจาะอุโมงค์เพื่อลอดใต้ภูเขาสามารถทำได้สะดวกมากขึ้น ซึ่งจะทำให้แนวเส้นทางมีความตรงและความลาดชันน้อย มีประสิทธิภาพในการเดินทาง



มีระบบป้องกันแผ่นดินไหว และน้ำท่วม

เพื่อความปลอดภัยและ
ความต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้าง



ก่อสร้างสะพานรถไฟโค้ง หล่อสำเร็จแห่งแรก ของประเทศไทย

(Backfilled Arch Bridge)

โดยเป็นเทคโนโลยีการก่อสร้าง

จากประเทศสวีเดน

ก่อสร้างอยู่ที่บ้านปางป่าหวาย จ.แพร่

ช่วยลดเวลาการก่อสร้าง ประหยัดค่าใช้จ่าย

และลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์

จากการลดการใช้ปูนซีเมนต์และเหล็ก



ก่อสร้างอุโมงค์ 4 แห่ง ตามแนวเส้นทางโครงการ

1. อุโมงค์สอง จ.แพร่
ความยาว **1.2** กิโลเมตร
2. อุโมงค์งาว จ.ลำปาง
ความยาว **6.2** กิโลเมตร
ซึ่งจะเป็นอุโมงค์รถไฟ
ที่มีความยาวที่สุดในประเทศไทย
เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ
3. อุโมงค์แม่กา จ.พะเยา
ความยาว **2.7** กิโลเมตร
4. อุโมงค์ดอยหลวง จ.เชียงราย
ความยาว **3.4** กิโลเมตร



รถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่- มุกดาหาร-นครพนม

เป็นเส้นทางรถไฟสายใหม่สายยุทธศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางและตอนบน จากสถานีบ้านไผ่ จ.ขอนแก่น ผ่าน จ.มหาสารคาม จ.ร้อยเอ็ด จ.ยโสธร จ.มุกดาหาร ไปยังสถานีสะพานมิตรภาพ 3 จ.นครพนม บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) พร้อมเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้ากับ สปป.ลาวและเวียดนาม



ระยะทาง
355 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
18 สถานี



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 บ้านไผ่-หนองพอก
สัญญาที่ 2 หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 0.42%
ค่า EIRR = 13.49%



วงเงินลงทุน
55,462 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.07 ล้านตัน/ปี (ปี 2599)



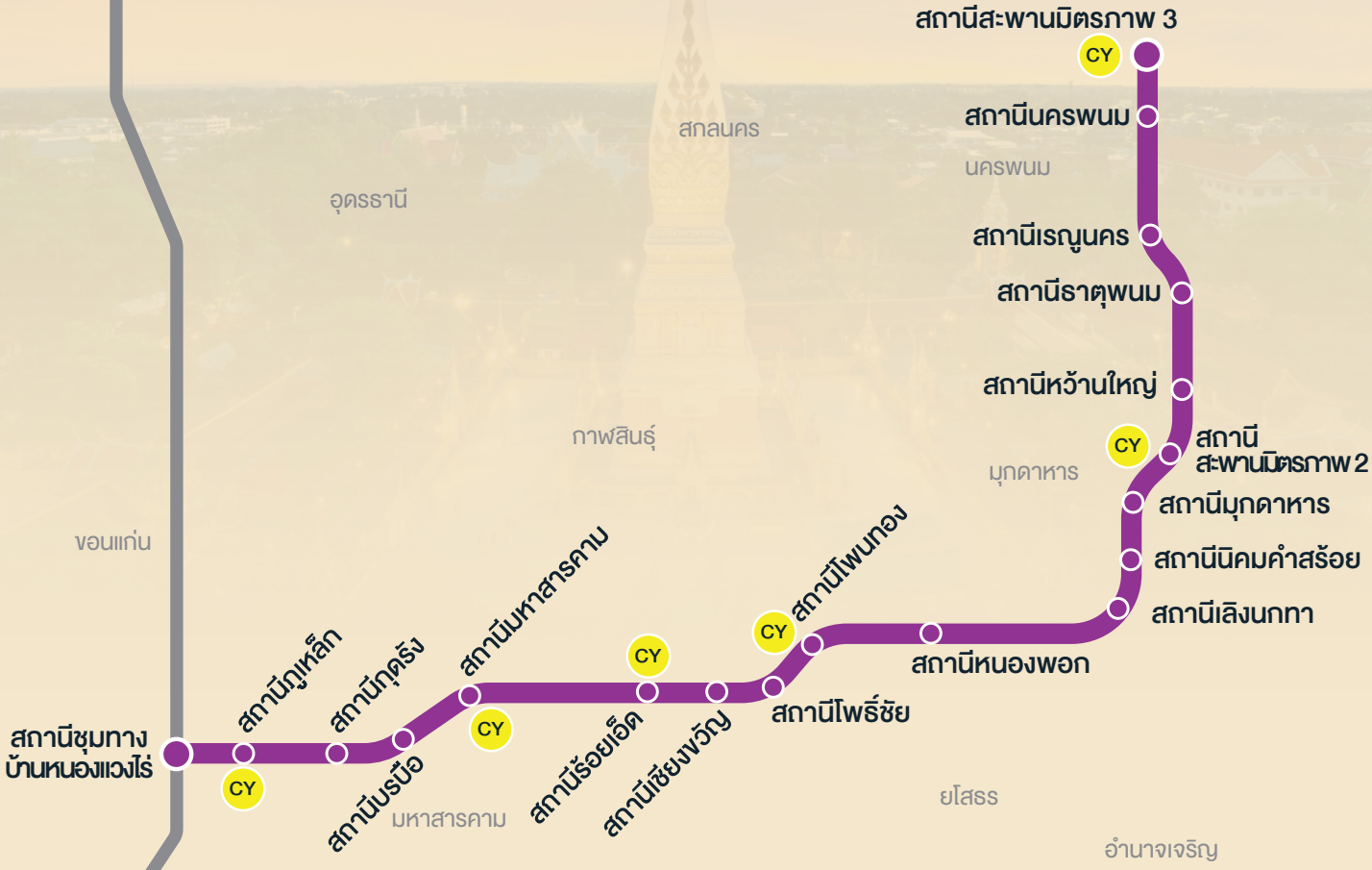
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
25,185 คน/วัน (ปี 2599)



สถานะ:
ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2564
อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน
คาดว่าจะก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2570**



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
6 แห่ง (สถานีภูเหล็ก สถานีมหาสารคาม
สถานีร้อยเอ็ด สถานีโพนทอง
สถานีสะพานมิตรภาพ 2
และสถานีสะพานมิตรภาพ 3)



สัญลักษณ์

- สถานี
- สถานี ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

ระบบอัตโนมัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทุกสายมีการติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณแบบ European Train Control System หรือ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบควบคุมรถไฟมาตรฐานกลางของยุโรป

ระบบ ETCS Level 1 นั้น เป็นระบบที่ควบคุมความเร็วและการหยุดขบวนรถแบบอัตโนมัติ หากพนักงานขับรถเร็วเกินกำหนด ระบบจะทำการลดความเร็วลงหรือหยุดรถโดยอัตโนมัติ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร อีกทั้งยังมีพนักงานขับรถคอยควบคุมหากระบบรถไฟเกิดขัดข้อง สามารถให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารบนขบวนรถได้อย่างทันที่



มีระบบการป้องกันขบวนอัตโนมัติ (Automatic Train Protection : ATP) ป้องกันรถไฟชนกัน



มีระบบสั่งการและควบคุมจากส่วนกลาง



มีคนขับรถไฟเป็นผู้ควบคุมความเร็วเบรก และหยุดด้วยตัวเอง

เป็นระบบควบคุม
ความปลอดภัยในการขับ
ของพนักงานขับรถไฟ



มีระบบทำการเบรกฉุกเฉิน
(Emergency Brake)
ป้องกันอุบัติเหตุ



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อจากช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น จากสถานีขอนแก่น ผ่าน จ.อุดรธานี และสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย เพื่อเติมเต็มระบบรถไฟทางคู่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า และการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน



ระยะทาง
167 กิโลเมตร



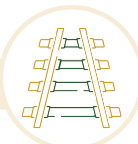
รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
15 สถานี



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -3.98%
ค่า EIRR = 18.46%



วงเงินลงทุน
28,759 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
4.2 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
3,300 คน/วัน (ปี 2566)
หรือ 5,500 คน/วัน (ปี 2596)



สถานะ
ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
3 แห่ง (สถานีโนนสะอาด
สถานีหนองตะเภา และสถานีนาทา)

นึ่งภาพ



หนองคาย

● สถานีหนองคาย
○ สถานีนาทา

○ สถานีนาพู่

สถานีอุดรธานี

อุดรธานี

○ สถานีหนองจอนกว้าง

สกลนคร

● สถานีหนองตะไก่อ

○ สถานีห้วยสามพาด

○ สถานีกุมภวาปี

○ สถานีห้วยแก้ง

● สถานีโนนสะอาด

○ สถานีเขาสวนกว้าง

○ สถานีห้วยเสียว

○ สถานีน้ำพอง

ขอนแก่น

○ สถานีโนนพยอม

กาฬสินธุ์

○ สถานีสำราญ

● สถานีขอนแก่น

ร้อยเอ็ด

มหาสารคาม

ชัยภูมิ

สัญลักษณ์

● สถานี

● ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมทางถนนจิระ- อุบลราชธานี

เป็นเส้นทางสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ที่เชื่อมต่อจากช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระจากสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา ผ่าน จ.บุรีรัมย์ จ.สุรินทร์ จ.ศรีสะเกษ ไปยังสถานีอุบลราชธานี ซึ่งเป็นปลายทางของแนวเส้นทางและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง



ระยะทาง
308 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
35 สถานี ที่หยุดรถ 6 แห่ง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 6.31%
ค่า EIRR = 15.43%



วงเงินลงทุน
42,957 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.22 ล้านตัน/ปี (ปี 2602)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
36,690 คน/วัน (ปี 2502)



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
4 แห่ง (ที่หยุดรถบ้านตะโก สถานีบุฤๅษี
สถานีหนองแวง และสถานีบึงหวาย)



ชัยภูมิ

ขอนแก่น

กาฬสินธุ์

มุกดาหาร

มหาสารคาม

ร้อยเอ็ด

ยโสธร

อำนาจเจริญ

นครราชสีมา

สถานีอุทกทางถนนเจริญ

สถานีหนองบัวระเหว

สถานีท่าช้าง

สถานีจักราช

สถานีหินดาด

สถานีหนองกระเทียม

สถานีเกาะพะนอมชัย

สถานีบ้านหนองตาต

สถานีบุรีรัมย์

ที่หยุดรถไฟบุรีรัมย์

สถานีหนองต๋อง

สถานีกระสัง

สถานีลำไย

สถานีบึงกาฬ

สถานีกระโดนคู

สถานีบ้านเกาะสน

สถานีห้วยทับทัน

สถานีอุทุมพรพิสัย

สถานีบ้านนิยม

สถานีบ้านกล้วย

สถานีบ้านกล้วย

สถานีอุบลราชธานี

บุรีรัมย์

สุรินทร์

ศรีสะเกษ

ปราจีนบุรี

สระแก้ว

สัญลักษณ์

- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
- ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

ฉะเชิงเทรา

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคเหนือ ต่อเนื่องจาก ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยเริ่มจากสถานีปากน้ำโพ จ.นครสวรรค์ ผ่าน จ.พิจิตร จ.พิษณุโลก จ.สุโขทัย จ.อุตรดิตถ์ ไปยังสถานีเด่นชัย จ.แพร่ เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อกับ จังหวัดเศรษฐกิจตามแนวเส้นทาง



ระยะทาง
287 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
36 สถานี
ที่หยุดรถ 6 แห่ง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -8.81%
ค่า EIRR = 12.25%



วงเงินลงทุน
77,831.97 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.16 ล้านตัน/ปี (ปี 2603)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
26,453 คน/วัน (ปี 2603)



สถานะ:
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
3 แห่ง (สถานีบางกระทุ่ม
สถานีวังกะพี้ และสถานีศิลาอาสน์)



ลำพูน

พร้าว

น่าน

สถานีเด่นชัย

สถานีห้วยไร่

ที่หยุดรถปางต้นผึ้ง

ที่หยุดรถบ้านคำน

สถานีสิลาอาสน์ CY

สถานีอุตรดิตถ์

อุตรดิตถ์

ลำปาง

สถานีวังกะพี้

CY

สถานีตรอน

สถานีท่าสัก

สถานีชุมทางบ้านคารา

สถานีไร่อ้อย

เลย

สถานีพิชัย

สุโขทัย

สถานีบ้านโคน

สถานีบ้านนุ่ง

สถานีหนองตม

พิษณุโลก

สถานีพรหมพิราม

สถานีแควน้อย

สถานีบ้านตุม

ตาก

สถานีบ้านเต็งหนาม

สถานีพิษณุโลก

สถานีบึงพระ

สถานีบ้านใหม่

สถานีแม่เทียม

สถานีบางกระทุ่ม

CY

สถานีท่าพ่อ

พิจิตร

สถานีวังกรด

สถานีพิจิตร

กำแพงเพชร

สถานีห้วยเกตุ

สถานีห้วยคต

เพชรบูรณ์

สถานีดงตะขบ

สถานีตะพานหิน

ชัยภูมิ

สถานีบางมูลนาก

สถานีหอไกร

สถานีชุมแสง

สถานีวังกร่าง

สถานีทับกฤช

สถานีคลองปลากด

สถานีปากน้ำโพ

สถานีบึงบอระเพ็ด

นครสวรรค์

สัญลักษณ์

- สถานี
- ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

อุทัยธานี

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

เป็นเส้นทางสำคัญในภาคเหนือ ต่อเนื่องจากช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย โดยเริ่มจากสถานีเด่นชัย จ.แพร่ ผ่าน จ.ลำปาง จ.ลำพูน ไปสิ้นสุดยังสถานีเชียงใหม่ ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยัง จ.เชียงใหม่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาคเหนือ



ระยะทาง
189 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
17 สถานี
ป้ายหยุดรถ 1 แห่ง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -1.84%
ค่า EIRR = 12.05%



วงเงินลงทุน
63,496.81 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.74 ล้านตัน/ปี (ปี 2603)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
16,090 คน/วัน (ปี 2603)



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร
และสถานีสารภี)



พะเยา



- สัญลักษณ์
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
 - ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร โดยเริ่มจากสถานีชุมพร ไปยังสถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคใต้ และเป็นทางแยกไปยังกลุ่มจังหวัดอันดามัน (กระบี่ พังงา ภูเก็ต)



ระยะทาง
168 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
22 สถานี
ที่หยุดรถ 5 แห่ง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 1.92%
ค่า EIRR = 14.27%



วงเงินลงทุน
29,009.07 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า

2.15 ล้านตัน/ปี (ปี 2602)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

8,190 คน/วัน (ปี 2602)



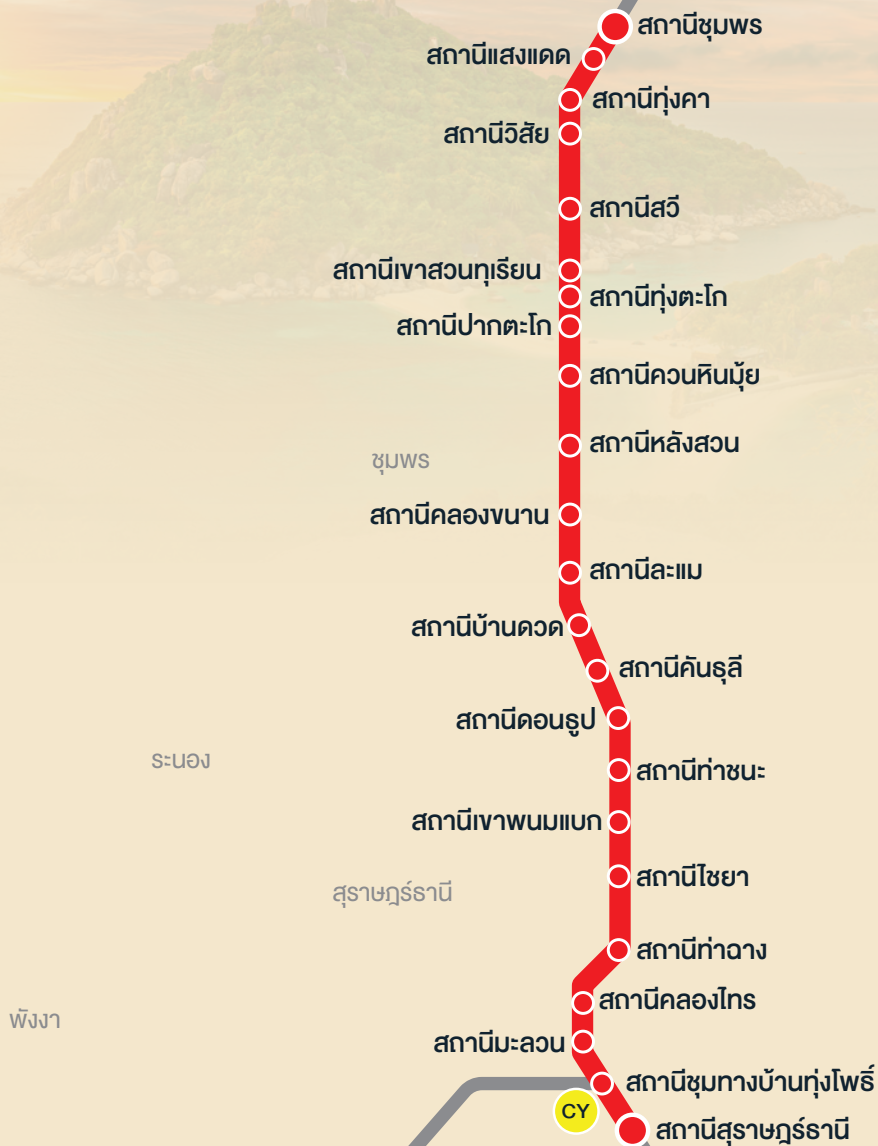
สถานะ

อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**

1 แห่ง (สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)



สัญลักษณ์

- สถานี
- (CY) ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงสุราษฎร์ธานี- ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี โดยเริ่มจากสถานีสุราษฎร์ธานี ผ่าน จ.นครศรีธรรมราช จ.พัทลุง ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ จ.สงขลา ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกแห่งของภาคใต้ตอนล่าง และฟื้นฟูทางรถไฟเดิมจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ ไปยังสถานีสงขลา เพื่อให้เป็นเส้นทางในการเดินทางและขนส่งที่สำคัญอีกครั้ง



ระยะทาง
321 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
47 สถานี
ป้ายหยุดรถ 18 แห่ง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -6.09%
ค่า EIRR = 15.97%



วงเงินลงทุน
64,578 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.91 ล้านตัน/ปี (ปี 2603)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
51,404 คน/วัน (ปี 2603)



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
2 แห่ง
(สถานีชุมทางทุ่งสงและสถานีบางกล่ำ)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมทางหาดใหญ่- ปาดังเบซาร์

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา โดยเริ่มจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ไปยังสถานีปาดังเบซาร์ จ.สงขลา ซึ่งเป็นสถานีชายแดนเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของประเทศมาเลเซีย ช่วยส่งเสริมการเดินทาง การขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เชื่อมสายใยแห่งมิตรภาพระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ



ระยะทาง
45 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
3 สถานี
ป้ายหยุดรถ 3 แห่ง



ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -5.58%
ค่า EIRR = 16.96%



วงเงินลงทุน
7,574.12 ล้านบาท



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.36 ล้านตัน/ปี (ปี 2601)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
16,605 คน/วัน (ปี 2601)



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY)**
1 แห่ง
(สถานีปาดังเบซาร์)



สถานีชุมทางหาดใหญ่



สถานีศาลาท่งลุ่ม



สถานีคลองแะ



CY



สถานีป่าดงเบขาร์

สัญลักษณ์

● สถานี

● ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)



เปิดเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป เชื่อมเศรษฐกิจไทย เชื่อมสายใยประเทศเพื่อนบ้าน



การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนา รถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะถัดไปอีก 11 เส้นทาง

1. ระยะทางรวม 1,399 กิโลเมตร
จะมีเส้นทางรถไฟทางคู่เพิ่มรวมทั้งสิ้น 4,548 กิโลเมตร
ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 64 จังหวัด
2. เชื่อมโยงการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
3. ส่งเสริมการเดินทางและการท่องเที่ยวในเมืองหลักและเมืองรอง
4. กระตุ้นการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน EEC และ SEC



ตอนที่ 4

รถไฟความเร็วสูง

การเดินทางที่ไวกว่าที่เคย

ในหลายประเทศทั่วโลก รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail) ได้รับความนิยมในการเดินทางมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีความปลอดภัยสูง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางสำหรับธุรกิจและการท่องเที่ยวที่ต้องการความรวดเร็ว สะดวกสบาย และตรงเวลา สำหรับประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่เมืองในภูมิภาคต่างๆ และเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างกลุ่มประเทศในอาเซียนและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง 2 สายแรก คือ รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ซึ่งจะเป็นการยกระดับการเดินทางด้วยระบบรางของไทยอย่างแท้จริง



อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ **1**
2 เส้นทาง
ระยะทางรวม **471** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2573**



พัฒนารถไฟความเร็วสูง ระยะที่ **2**
5 เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,426** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2581**



พัฒนารถไฟความเร็วสูง ระยะที่ **3**
2 เส้นทาง
ระยะทางรวม **759** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2586**



รวมทั้งสิ้น **4** เส้นทาง
9 โครงการ
ระยะทาง **2,656** กิโลเมตร

ประโยชน์หลากหลาย จากการพัฒนา รถไฟความเร็วสูง

ด้านการเดินทาง

ยกระดับการเดินทางที่สะดวก
รวดเร็ว ปลอดภัย
เทียบเท่าการโดยสารเครื่องบิน
แต่ขั้นตอนน้อยกว่า
และมีสถานีปลายทาง
ที่รองรับความต้องการเดินทาง
ที่หลากหลายและครอบคลุมพื้นที่
มากกว่าเครื่องบิน

ด้านธุรกิจ และการท่องเที่ยว

เป็นทางเลือกในการเดินทาง
ที่ตอบสนองความต้องการ
ของนักธุรกิจและนักท่องเที่ยว
ดึงดูดการลงทุนและการท่องเที่ยว
มายังเมืองที่รถไฟความเร็วสูง
พาดผ่าน

ด้านการเชื่อมต่อต่างประเทศ

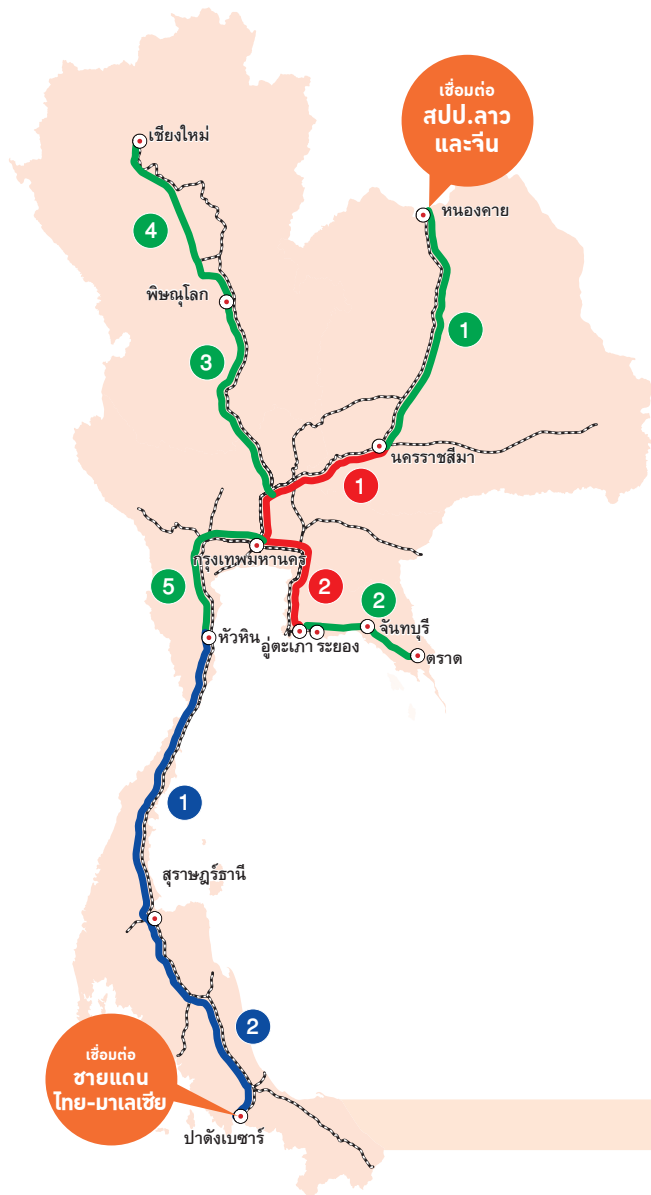
เชื่อมต่อการเดินทางกับ สปป.ลาว
และจีน (สายตะวันออกเฉียงเหนือ)
เชื่อมต่อกับมาเลเซีย (สายใต้)
เชื่อมต่อ 3 สนามบินหลักของไทย
(สายตะวันออก) เปิดประตูการค้า
และการท่องเที่ยวสู่สากล

ด้านการพัฒนาเมือง

เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
และการพัฒนาเมืองตามจังหวัด
ที่พาดผ่าน ด้วยแนวคิด TOD
(Transit-Oriented Development)
สร้างโอกาสในการพัฒนาหัวเมือง
ตามภูมิภาค



เปิดแผนการพัฒนา รถไฟความเร็วสูงของไทย



อยู่ระหว่างการก่อสร้าง รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง

ระยะทางรวม 471 กิโลเมตร

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2573

1. ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา 251 กิโลเมตร
2. ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตุตะกา 220 กิโลเมตร



เตรียมการพัฒนา รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 จำนวน 5 เส้นทาง

ระยะทางรวม 1,426 กิโลเมตร

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2581

1. ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย 357 กิโลเมตร
2. ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด 190 กิโลเมตร
3. ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก 380 กิโลเมตร
4. ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ 288 กิโลเมตร
5. ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน 211 กิโลเมตร



เติมเต็มโครงข่าย รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 อีก 2 เส้นทาง

ระยะทางรวม 759 กิโลเมตร

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2586

1. ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี 424 กิโลเมตร
2. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ 335 กิโลเมตร

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1)



ระยะทาง
251 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการสูงสุด
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง 26 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
6 สถานี



ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 11.68%

วงเงินลงทุน
179,412.21 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2573

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
ปีที่เปิดให้บริการ 5,000 คน-เที่ยว/วัน

สถานะ
อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา



ขอบเขตการดำเนินงานโยธา

- สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.50 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- สัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11.00 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- สัญญา 3-1 ช่วงชุมทางแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 3-2 งานอุโมงค์ (บวกหลักและลำตะคอง) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 3-3 ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง ระยะทาง 26.10 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร บูรณาการการก่อสร้างร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เริ่มก่อสร้าง มี.ย. 2568
- สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23.00 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรุกน้อย อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กิโลเมตร อยู่ระหว่างศึกษาผลกระทบต่อมรดกโลก เริ่มก่อสร้าง เม.ย. 2568
- สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง



กรุงเทพมหานคร

สถานีคอนเมือง

สถานีอยุธยา

สถานีสระบุรี

สถานีปากช่อง

สถานีนครราชสีมา

สัญลักษณ์
● สถานี

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน พัฒนาระบบรางไทย เชื่อมโยงโครงข่ายสู่สากล

รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและจีนตอนใต้ ซึ่งสอดคล้อง กับยุทธศาสตร์การพัฒนา Belt and Road Initiative (BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีเป้าหมายเพื่อการเชื่อมต่อ การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กรุงเวียงจันทน์ และนครคุนหมิง ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของลาวและจีน ได้อย่างไร้รอยต่อ และจะพัฒนาต่อเนื่องไปยังประเทศมาเลเซีย และประเทศสิงคโปร์ในอนาคต



กระจายความเจริญ สู่ภูมิภาค

และประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน



เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง สู่ภาคอีสาน

และเชื่อมต่อ สปป.ลาว และจีน
ได้ในอนาคต



ยกระดับคุณภาพชีวิต ในด้านการเดินทาง ของประชาชน

ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด
และปลอดภัยยิ่งขึ้น





ส่งเสริมการท่องเที่ยว

ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
(สปป.ลาว และจีน)



ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ในประเทศ

พัฒนาการท่องเที่ยวและสินค้าหนึ่งตำบล
หนึ่งผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้เติบโตยิ่งขึ้น



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย (รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 2)

เป็นเส้นทางต่อเนื่องของช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพื่อเติมเต็มโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นจาก จ.นครราชสีมา ผ่าน จ.ขอนแก่น จ.อุดรธานี ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ไปถึงชายแดน ประเทศไทยที่ จ.หนองคาย และสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟของ สปป.ลาว และจีนได้อย่างไร้รอยต่อ

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 12.23%



วงเงินลงทุน

341,351.42 ล้านบาท



คาดว่าจะเปิดให้บริการ

ปี **2575**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

9,030 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2574)

13,550 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2578)



สถานะ

ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ

คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

4 กุมภาพันธ์ 2568

อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา



ระบบราง Standard Gauge

ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร



ระยะเวลาการเดินทาง

กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 1 ชั่วโมง 26 นาที

นครราชสีมา-หนองคาย 1 ชั่วโมง 44 นาที

กรุงเทพฯ-หนองคาย 3 ชั่วโมง 28 นาที



ระยะทาง

357 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง

ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการสูงสุด

250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ช่วงเวลาให้บริการ

06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี

5 สถานี





บึงกาฬ

หนองคาย

สถานีหนองคาย

นครพนม

เลย

อุดรธานี

สกลนคร

หนองบัวลำภู

สถานีอุดรธานี

ขอนแก่น

สถานีขอนแก่น

กาฬสินธุ์

มุกดาหาร

เพชรบูรณ์

ชัยภูมิ

สถานีบ้านไผ่

มหาสารคาม

ร้อยเอ็ด

ยโสธร

สถานีบัวใหญ่

นครราชสีมา

ลพบุรี

บุรีรัมย์

สุรินทร์

สถานีนครราชสีมา

ศรีสะเกษ

อ่างทอง

สระบุรี

สัญลักษณ์

● สถานี

เตรียมพร้อมเชื่อมโยงไทย ก้าวไกลสู่ สปป.ลาว และจีน

คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ได้กำหนดแผนดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างทั้ง 3 ประเทศ ได้อย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศ ให้เติบโตยิ่งขึ้น



เชื่อมต่อการขนส่งสินค้า ข้ามแดนผ่านทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์

โดยในระยะเร่งด่วนเป็นการพัฒนาสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และระยะยาวจะพัฒนาพื้นที่สถานีอากาศประมาณ 290 ไร่ เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางราง รองรับการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต



เชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดน ผ่านทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์

โดยขยายเส้นทางจากช่วงหนองคาย-กานาแล้ง ไปยังสถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)



ปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำโขงเดิม

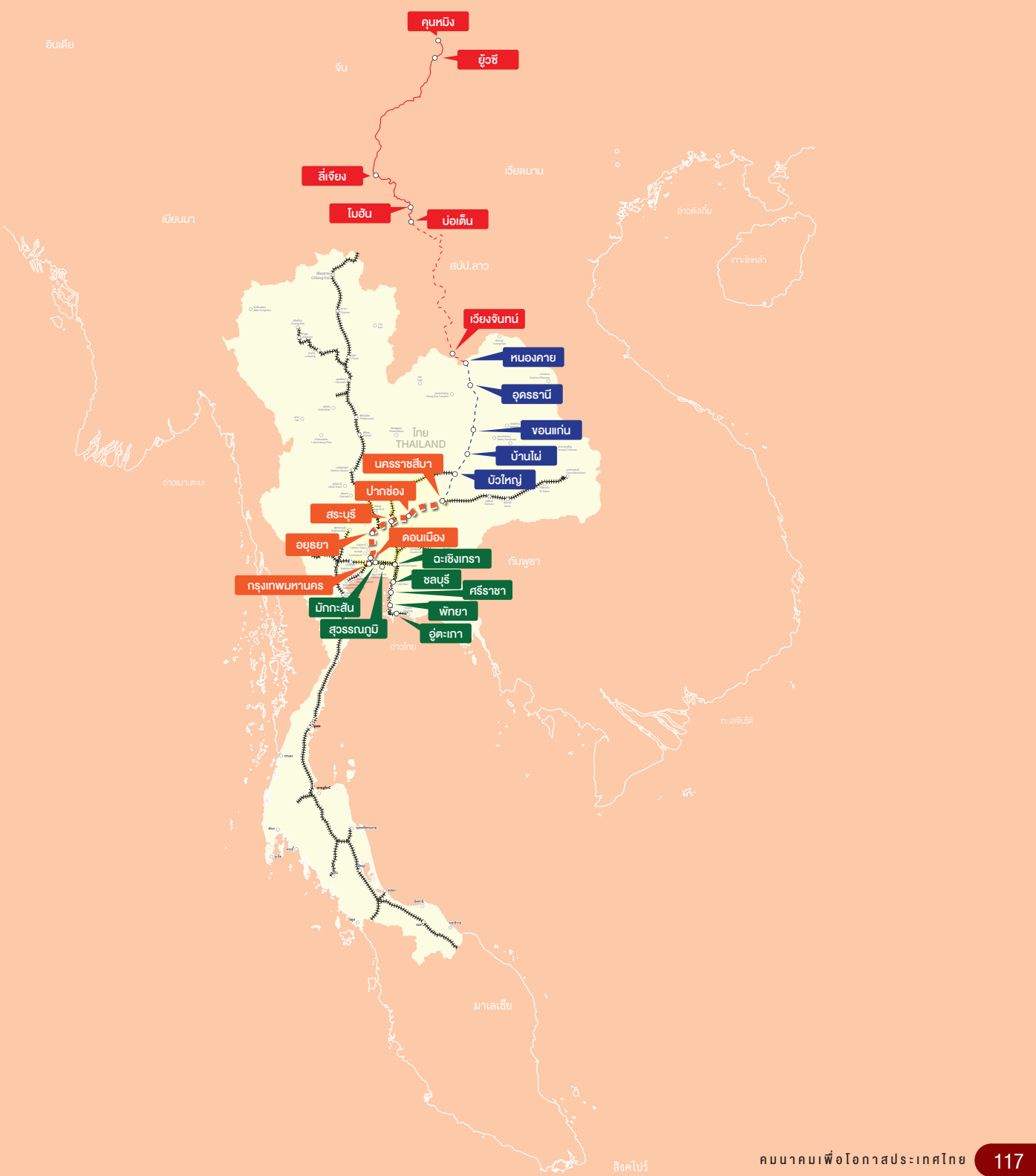
เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าทางถนนและรถไฟได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น **และก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่** เพื่อรองรับทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร และทางรถไฟขนาด 1 เมตร



เร่งรัดการก่อสร้าง รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และเร่งรัดการดำเนินการ ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

ให้เปิดบริการได้โดยเร็ว รวมถึงเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคายด้วย





รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง- สุวรรณภูมิ-อุตะภา (รถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน)

เป็นเส้นทางที่รวมโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยมีท่าอากาศยานอุตะภาเป็นท่าอากาศยานหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ พร้อมกับขยายการพัฒนาทางเศรษฐกิจไปสู่ภาคตะวันออก



ระยะทาง
220 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 14.19%



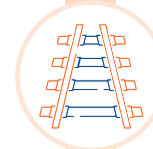
วงเงินลงทุน
224,544.36 ล้านบาท



คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2573



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
147,200 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2572)
307,810 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2617)



สถานะ:

ลงนามสัญญาร่วมลงทุน
กับภาคเอกชน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562
อยู่ระหว่างแก้ปัญหาโครงการและคาดว่าจะ
จะเริ่มก่อสร้างเดือนมิถุนายน 2568



ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร



จำนวนสถานี

15 สถานี
สถานียกระดับ **13** สถานี
สถานีใต้ดิน **2** สถานี



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.





รถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน ประตูสู่ EEC เชื่อมโยงไทยสู่เวทีโลก

เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกับเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ที่มีมูลค่าการลงทุนรวมมากกว่า 3 แสนล้านบาท เพื่อสร้างความเจริญเติบโตของเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อให้เป็น “ประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย และเป็นศูนย์กลางในการเดินทางและขนส่งของโลก”



เพิ่มศักยภาพทางด้านดิจิทัล และโทรคมนาคม

ที่เป็นพื้นฐานสำคัญในการสร้างเมืองอัจฉริยะ: (Smart City)



สร้างความเชี่ยวชาญ ในการพัฒนาระบบราง

ทั้งด้านการก่อสร้างและการบริหารจัดการระบบราง



เชื่อมโยง 3 สนามบินหลัก ของประเทศอย่างไร้รอยต่อ

ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของประเทศไทย



ช่วยลดเวลาในการเดินทาง ระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ และ EEC

ส่งเสริมการกระจายการพัฒนาไปสู่ภาคตะวันออก





สร้างเครือข่ายทางธุรกิจ

ที่ช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ
ในอุตสาหกรรมต่างๆ
เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จของประเทศ



สร้างงานและสร้างโอกาส ทางเศรษฐกิจ

ให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด

เป็นเส้นทางส่วนต่อขยายของรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยจะพัฒนาต่อเนื่องไปยัง จ.ระยอง จ.จันทบุรี และ จ.ตราด ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคตะวันออก และยังมีศักยภาพในการพัฒนาต่อเนื่องไปยังชายแดนไทย-กัมพูชาได้ในอนาคต



ระยะทาง
190 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลา
การเดินทาง 64 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
4 สถานี



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 5.39%



วงเงินลงทุน
101,728 ล้านบาท



คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2578

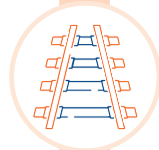


คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
7,429 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2571)
19,575 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2601)



สถานะ

อยู่ระหว่างทวงงบประมาณปี 2569
เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์
โครงการแบบ PPP และจัดทำรายงาน EIA



ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

สมุทรปราการ

ฉะเชิงเทรา

สระแก้ว



ชลบุรี

จันทบุรี

ระยอง

สถานีระยอง

สถานีแกลง

สถานีจันทบุรี

สถานีอู่ตะเภา

ตราด

สถานีตราด

สัญลักษณ์

● สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายเหนือในช่วงแรก โดยใช้แนวเขตทางร่วมกับช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาจนถึง จ.พระนครศรีอยุธยา จากนั้นจะผ่าน จ.ลพบุรี จ.นครสวรรค์ จ.พิจิตร และ จ.พิษณุโลก ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน



ระยะทาง
380 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง 50 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
7 สถานี



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 14.7%



วงเงินลงทุน
276,606 ล้านบาท



คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2576



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
29,000 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2568)



สถานะ
อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบโครงการ



ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก โดยเปิดเส้นทางรถไฟใหม่ผ่าน จ.สุโขทัย จ.ลำปาง จ.ลำพูน และไปสิ้นสุดที่ จ.เชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของภาคเหนือ

ผลการศึกษาความเหมาะสม

อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม

วงเงินลงทุน

269,338 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ

ปี 2581

สถานะ

อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม

ระบบราง Standard Gauge

ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร



ระยะทาง
288 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



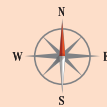
ระยะเวลาการเดินทาง
55 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
5 สถานี



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายได้ในช่วงแรกผ่านพื้นที่ จ.นครปฐม จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี มาถึง อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของภาคกลางตอนล่างและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = **9.76%**

วงเงินลงทุน

100,125 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ

ปี **2579**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

10,094 คน/วัน (ปี 2570)

สถานะ

มีแผนงบประมาณปี 2569

ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม

ระบบราง Standard Gauge

ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร



ระยะทาง

211 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง

ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ

250-300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง

1 ชั่วโมง **17** นาที



ช่วงเวลาให้บริการ

06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี

5 สถานี



พระนครคีรีอยุธยา



ปทุมธานี

กาญจนบุรี

นครปฐม

นนทบุรี

สถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์

สถานีนครปฐม

กรุงเทพมหานคร

สมุทรสาคร

สมุทรปราการ

สถานีราชบุรี

ราชบุรี

สมุทรสงคราม

เพชรบุรี

สถานีเพชรบุรี

สถานีหัวหิน

ประจวบคีรีขันธ์

สัญลักษณ์

- สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี

เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน โดยผ่านพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร มายัง จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นเมืองสำคัญในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนบน และยังเป็นชุมทางในการเดินทางต่อไปยังกลุ่มจังหวัดอันดามันได้เช่นกัน



ระยะทาง
424 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
250-300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
2 ชั่วโมง 5 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
3 สถานี



ผลการศึกษาความเหมาะสม
มีการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น



วงเงินลงทุน
186,416 ล้านบาท



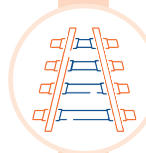
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2583



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
41,938 คน/วัน (ปี 2570)



สถานะ
อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา



ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร



ราชบุรี

เพชรบุรี

สถานีหัวหิน

ประจวบคีรีขันธ์

สถานีประจวบคีรีขันธ์

ชุมพร

สถานีชุมพร

ระนอง

สถานีสุราษฎร์ธานี

สุราษฎร์ธานี

นครศรีธรรมราช

พังงา

กระบี่

ตรัง

สัญลักษณ์

- สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 ช่วงสุราษฎร์ธานี- ปาดังเบซาร์

เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี โดยผ่านพื้นที่ จ.นครศรีธรรมราช จ.พัทลุง และ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคใต้ตอนล่าง ไปถึงชายแดนประเทศไทยที่ด่านปาดังเบซาร์ โดยพร้อมพัฒนาต่อไปยังประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ได้ในอนาคต

ผลการศึกษาความเหมาะสม

มีการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

วงเงินลงทุน

160,601 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ

ปี 2586

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

96,775 คน/วัน

สถานะ

อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา

ระบบราง Standard Gauge

ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร



ระยะทาง

335 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง

ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ

250-300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง

1 ชั่วโมง 32 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ

06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี

4 สถานี



สัญลักษณ์ สถานีปาดังเบซาร์ (ไทย)
 (Padang Besar Station (Thailand))
 ● สถานี



5 บทที่ การให้บริการ ขบวนรถโดยสาร สู่จุดหมายอย่างสะดวก ปลอดภัย และคุ้มค่า

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีขบวนรถไฟบริการประชาชนที่หลากหลาย ทั้งเส้นทางระยะใกล้และระยะไกลตามประเภทของขบวนรถ ตลอดจนมีลำดับชั้นของรถโดยสารแบ่งเป็น 3 ชั้น โดยชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 เป็นรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน สำหรับผู้โดยสารที่มีกำลังซื้อ และชั้นที่ 3 เป็นรถโดยสารเชิงสังคม เพื่อบริการผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานของรัฐได้ โดยปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการพัฒนาขบวนรถโดยสารชั้นที่ 3 ให้เป็นรถปรับอากาศทั้งหมด เพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น



ขบวนรถโดยสาร

ขบวนรถด่วนพิเศษ

(Special Express)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น



ขบวนรถด่วน (Express)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น ซึ่งมีการให้บริการของชนิดรถพ่วงมากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ



ขบวนรถเร็ว (Rapid)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล มีการให้บริการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถด่วน



ขบวนรถธรรมดา (Ordinary)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศไทย ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารทุกๆ สถานี



ขบวนรถชานเมือง (Commuter)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน



ขบวนรถท้องถิ่น (Local)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัดในแต่ละภูมิภาค หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ



ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น

รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1 (Air-conditioned First Class Day & Night Coach)

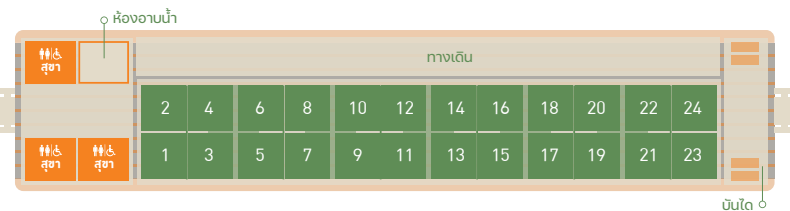


รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (รถโดยสารรุ่นใหม่)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่
(เตียงบน 12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่)
ห้องสามารถเปิดเข้าหากันได้
สำหรับผู้เดินทางเป็นครอบครัว



เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 9/10
“อุดรธานี”
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 23/24
“อีสานวัฒนา”
กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 25/26
“อีสานมรรคา”
กรุงเทพฯ-หนองคาย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 31/32
“ทักษิณารัตน์”
กรุงเทพฯ-ชุมทางหาดใหญ่-กรุงเทพฯ

สิ่งอำนวยความสะดวก

- จอ LED แบบทัชสกรีน
- กระจกเงา
- ที่เก็บแก้วน้ำ
- อ่างล้างหน้า
- ปลั๊กไฟ
- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ช่องเสียบชาร์จแบบ USB
- ระบบปรับอากาศ
- ห้องน้ำ



สัมภาระ:

น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (ฮุนได)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่
(เตียงบน 12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่)
ห้องสามารถเปิดเข้าหากันได้
สำหรับผู้เดินทางเป็นครอบครัว

สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ห้องน้ำ



ปลั๊กไฟ



อ่างล้างหน้า



ระบบปรับอากาศ



สัมภาระ:

น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพ-สุโขทัย-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 83/84 กรุงเทพ-ตรัง-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 85/86 กรุงเทพ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 13/14 กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ

ประตูโผลดของ



รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (Air-conditioned Second Class Day & Night Coach)



รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (un.p.)

จำนวนที่ : 40 ที่ หรือ 36 ที่ (รองรับผู้พิการ)

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 20 ที่ เตี้ยล่าง 20 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก



จอ LED แบบทึบแสง



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ระบบปรับอากาศ



ที่เก็บสัมภาระขนาดใหญ่ บริเวณห้องน้ำ



ปลั๊กไฟ



ห้องน้ำ



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ:

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



เส้นทางการเดินทาง

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 9/10 “อุตราวิถี”
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 23/24 “อีสานวัฒนา”
กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 25/26 “อีสานมรรคา”
กรุงเทพฯ-หนองคาย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 31/32 “ทักษิณารัตน์”
กรุงเทพฯ-ชุมทางหาดใหญ่-กรุงเทพฯ



รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนก.ป.) (แดง)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 20 ที่ เตี้ยงล่าง 20 ที่
เตี้ยงนอนขนาดกว้างที่สุดในบรรดาตู้นอนทั้งหมด

สิ่งอำนวยความสะดวก



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ห้องน้ำ



ระบบปรับอากาศ



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 45/46 กรุงเทพ-ปาดังเบซาร์-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 83/84 กรุงเทพ-ตรัง-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 85/86 กรุงเทพ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพ





รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บน.ป.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตียบน 20 ที่ เตียงล่าง 20 ที่

สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ห้องน้ำ



ระบบปรับอากาศ



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ: ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 13/14 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 107/108 กรุงเทพฯ-เด่นชัย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 109/102 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพฯ-กันตัง-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ

สุขา สุขา Sink	1	2	5	6	9	10	13	14	17	18	21	22	25	26	29	30	33	34	37	38
	ทางเดิน																			
	3	4	7	8	11	12	15	16	19	20	23	24	27	28	31	32	35	36	39	40

■ ที่นั่งปกติ ■ ที่นั่งที่มีปลั๊กไฟ

บันได



รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.ป.) ชั้นที่ 36 ที่นั่ง

จำนวนที่ : 36 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 18 ที่ เตี้ยงล่าง 18 ที่

สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ห้องน้ำ



ระบบปรับอากาศ



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ:

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 107/108 กรุงเทพ-เด่นชัย-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพ-ยะลา-กรุงเทพ





รถนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 32 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 16 ที่ เตี้ยล่าง 16 ที่



บันได

สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



ห้องน้ำ



พัดลม



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ:

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



เส้นทางการเดินทาง

- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพ-กันตัง-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพ-ยะลา-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพ-สุโขทัย-กรุงเทพ



รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บขท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 64 ที่

ลักษณะภายในรถ : เป็นรถนั่ง

เบาะสามารถปรับเอนได้



รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บขท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 30 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่และที่นั่งเดี่ยว

รองรับผู้โดยสารที่ใช้รถวีลแชร์



รถชั้นที่ 2

(บขท.) นั่งพัดลม

จำนวนที่ : 48 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่



รถโดยสาร ชั้นที่ 3 (Third Class Carriage)



รถโดยสาร ชั้นที่ 3

(บชส.) (Bogie Third Class Carriage)

จำนวนที่ : 76 ที่



รถโดยสาร ชั้นที่ 3ปรับอากาศ

(บชส.อ.) (Air-Conditioned Third Class Carriage)

จำนวนที่ : 76 ที่





รถดีเซลราง ชั้นที่ 3

(นขว.) (Diesel Railcar, Third Class)

จำนวนที่ : 76 ที่



 สุขา	9	11	16	17	18	ทางขึ้น-ลง	21	22		27	29	35	37	43	45	51	53	57	58	ทางขึ้น-ลง	62	63	64	69	71	73	75
	10	12							28	30	36	38	44	46	52	54								70	72	74	76
ทางเดิน																											
2	4	6	8						24	26	32	34	40	42	48	50								66	68	 สุขา	
1	3	5	7	13	14	15	ทางขึ้น-ลง	19	20	23	25	31	33	39	41	47	49	55	56	ทางขึ้น-ลง	59	60	61	65	67		



ตู้เสบียงรุ่นใหม่ สวยใส สะอาดตา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุง
รถปรับอากาศขายอาหารให้สวยงาม สะอาด และถูกหลัก
อนามัย



เมนูแนะนำ ที่ตู้เสบียง



กาแฟสด
และเครื่องดื่ม



อาหารจานหลัก



แซนด์วิช



วณม

Checklist

สำหรับผู้โดยสารรถไฟ เตรียมไว้ก่อนอุ่นใจกว่า



แปรงสีฟัน ยาสีฟัน
โฟมล้างหน้า สบู่



ยาสามัญประจำบ้าน
ยารักษาโรคประจำตัว



ยาคุม



กระดาษชำระ



สมุด/ปากกา



หูฟัง



ที่ชาร์จแบตเตอรี่สำรอง
(Power Bank)



ถุงใส่ของแบบพกพา



สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเช่ารถประชุม
และรถนอน สแกนที่นี่



สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเช่ารถเสียบ้าง
สแกนที่นี่

รถ VIP Train

ชั้นห้องล้อใต้ไปอีสาน กับขบวนรถไฟแห่งความสุข

รถ VIP Train เป็นรถโดยสารที่ดัดแปลงขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ สะดวกสบาย รองรับการจัดกิจกรรม สัมมนา และการท่องเที่ยวได้อย่างเพลิดเพลิน เป็นรถชุด 3 คัน ประกอบไปด้วย

รถเสบียง

เป็นห้องอาหารและห้องครัวเคลื่อนที่ ตกแต่งด้วยเฟอร์นิเจอร์ที่ทันสมัย เคาน์เตอร์บาร์ขนาดใหญ่ รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน



รถประชุมและสัมมนา

เป็นห้องประชุมเคลื่อนที่ มีโต๊ะประชุมยาว ไมโครโฟนสำหรับประชุม จอทีวีขนาดใหญ่ เครื่องเสียงคาราโอเกะ รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน



รถนอน

เป็นรถนอนส่วนตัวสำหรับพักผ่อน มีห้องนอนขนาดใหญ่สำหรับ VIP 1 ห้อง มีทีวีพร้อมห้องน้ำในตัว และมีห้องนอนสำหรับผู้ติดตามและห้องประชุมย่อยพร้อมทีวีและโซฟาสำหรับกิจกรรม รองรับได้ 6 คน และมีจุดเด่นคือระเบียบที่สามารถออกไปชมวิวยานนอกได้ ปกติจะพ่วงเป็นคันสุดท้ายของขบวน





รถ OTOP Train ครบครันทุกสิ่งอำนวยความสะดวก



สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเช่าขบวนรถ
สถานที่

รถ OTOP Train เป็นรถชุด 2 คัน เพื่อบริการนักท่องเที่ยวได้เดินทางด้วยความสะดวกสบายเป็นพิเศษ โดยสามารถเลือกเส้นทางสู่จุดหมายปลายทางได้ทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันตก ประกอบไปด้วย

ตู้โดยสารคันที่ 1

ภายในประกอบไปด้วยห้องคาราโอเกะส่วนตัว รองรับได้ 4-5 คน มินิบาร์สำหรับบริการเครื่องดื่ม และที่นั่งโดยสารที่สามารถปรับเอนได้ จำนวน 40 ที่นั่ง



ตู้โดยสารคันที่ 2

ภายในประกอบด้วยที่นั่งโดยสารที่สามารถปรับเอนได้ จำนวน 70 ที่นั่ง





สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเช่ารถประชุม
และรถนอน สแกนที่นี่



สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเช่ารถเสียบียง
สแกนที่นี่



รถ SRT Prestige

เกียรติยศรถไฟไทย ความสุขเหนือระดับที่คุณสัมผัสได้

SRT Prestige หรือรถชุดเกียรติยศรถไฟไทย ดัดแปลงมาจากรถไฟโดยสาร JR-West จากประเทศญี่ปุ่น เป็นขบวนรถเพื่อเดินทางประชุม สัมมนาอย่างง่าย และเพื่อการท่องเที่ยว โดยเป็นรถชุดจำนวน 4 คัน ประกอบไปด้วย

รถเสียบียงครวียืน

ที่ดัดแปลงเป็นห้องจัดเลี้ยงสไตล์ค็อกเทล มีมินิบาร์ โต๊ะอาหารแบบ 2 ที่นั่ง และ 4 ที่นั่ง รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน



รถนอน VVIP

มีลักษณะเป็นตู้นอนส่วนตัวที่มีความหรูหรา ตกแต่งอลังการได้อย่างสวยงาม มีห้องนอนขนาดใหญ่ 1 ห้อง พร้อมทีวีและห้องน้ำในตัว ห้องนอนขนาดกลาง และห้องนอนแบบเตียง 2 ชั้น และมุมโซฟาที่นั่งเล่นบริเวณท้ายขบวนจำนวน 6 ที่นั่ง ใช้ทำกิจกรรมสนทนาหรือพักผ่อนตามอัธยาศัย



รถเสียบียงครว้ร้อน

เป็นรถที่ดัดแปลงเป็นห้องอาหารสำหรับรับประทานอาหารเคลื่อนที่ มีห้องครัวสำหรับเตรียมอาหาร มุมเคาน์เตอร์บาร์เล็ก โต๊ะอาหารแบบ 2 ที่นั่ง และ 4 ที่นั่ง พร้อมเครื่องเสียงให้บริการ รองรับผู้โดยสารได้ 18 คน



รถประชุม

เป็นห้องประชุมและสนทนาการเคลื่อนที่ มีโต๊ะประชุมยาว ไมโครโฟน จอทีวี เครื่องเสียง รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน พร้อมห้องพักผ่อนที่มีโซฟา รองรับได้ 6-8 คน



เผยโฉม “SRT Royal Blossom” ขบวนรถท่องเที่ยวปรับปรุงใหม่จากญี่ปุ่น

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบรถโดยสารชนิดนั่งปรับอากาศ Hamanasu (ฮามานะสุ) จากบริษัท JR Hokkaido ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 10 คัน ซึ่งได้ดำเนินการปรับปรุงตู้โดยสารภายใต้ชื่อ “SRT Royal Blossom” เพื่อช่วยเสริมศักยภาพในการเดินทางและการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จครบทั้ง 10 คัน และเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบไปเมื่อกลางปี 2567

ขบวนโดยสาร SRT Royal Blossom จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เปิดประสบการณ์การเดินทางใหม่ๆ ให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้เกิดความประทับใจ รวมถึงช่วยสร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียงทางรถไฟให้มีรายได้เพิ่มขึ้น สร้างความเข้มแข็งต่อเศรษฐกิจฐานรากได้อย่างยั่งยืน



ภายนอกตู้ SRT Royal Blossom

ถูกแต่งแต้มสีสันภายนอกด้วยสีแดงเชอร์วิค คาดลายสีทอง ซึ่งเป็นสีของกลีบดอกไม้ที่มีความสวยงามและเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของขบวนรถไฟท่องเที่ยวชุดนี้ ด้านหน้าและด้านข้างตัวรถจะมีสัญลักษณ์เป็นโลโก้ “STATE RAILWAY OF THAILAND ROYAL BLOSSOM SINCE 2022” คู่กับดอกราชพฤกษ์ ถูกวางบนหน้าปัดนาฬิกาตัวเลขโรมัน และเข็มนาฬิกาชี้ไปที่ตัวเลข 13 (XIII)



ตู้โดยสาร 3 แบบ รองรับความต้องการหลากหลาย



สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเข้าขบวนรถ
สแกนที่นี่



Group Car จำนวน 1 คัน

เป็นห้องโดยสารแบบกลุ่มส่วนตัว จำนวน 4 ห้อง รองรับได้ห้องละ 4-6 คน สามารถชมวิวทิวทัศน์ได้กว่า 180 องศา



Leisure Car จำนวน 1 คัน

เป็นรถเสบียง สำหรับให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งผู้โดยสารสามารถมาใช้บริการหรือซื้อกลับไปรับประทานที่ตู้โดยสารได้



Passenger Car จำนวน 3 คัน

เป็นห้องโดยสารแบบรวม มีทั้งหมด 48 ที่นั่ง/คัน โดยที่นั่งมีทั้งแบบหันหน้าเข้าหาหน้าต่างเพื่อชมวิวหรือปรับเบาะหันหน้าเข้าหากันเพื่อทำกิจกรรมในกลุ่มเพื่อนได้ นอกจากนี้ยังมีอีก 8 ที่นั่งที่แยกออกมาสำหรับผู้ที่ต้องการความเป็นส่วนตัว



ท่องเที่ยวทางรถไฟ

นอกจากการโดยสารรถไฟสู่จุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ ด้วยชนิดของตู้โดยสารที่หลากหลาย การรถไฟแห่งประเทศไทยยังพัฒนาศักยภาพรองรับการให้บริการ ส่งเสริม “การท่องเที่ยว” ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งอรรถรสของการพักผ่อนด้วยระบบราง โดยมีขบวนรถไฟ

ท่องเที่ยวหลายเส้นทางทั้งแบบเข้าไป-เย็นกลับ พักค้างคืน หรือแบบหมู่คณะ พร้อมสัมผัสบรรยากาศสองข้างทางรถไฟ และสูดกลิ่นอายธรรมชาติตามสถานที่สวยงามในหลายจังหวัดตามเส้นทางรถไฟ

นั่งรถจักรไอน้ำ ย้อนอดีตวันวาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำรถจักรไอน้ำรุ่นแปซิฟิก สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มาให้บริการขบวนพิเศษนำเที่ยวใน 7 โอกาสพิเศษเป็นประจำทุกปี ประกอบด้วย*

วันที่ 4 พฤษภาคม ของทุกปี
วันฉัตรมงคล
เส้นทาง “กรุงเทพฯ-นครปฐม”

1

วันที่ 26 มีนาคม ของทุกปี
วันสถาปนากิจการรถไฟ
เส้นทาง “กรุงเทพฯ-อยุธยา”

2

วันที่ 3 มิถุนายน ของทุกปี
วันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี
เส้นทาง “กรุงเทพฯ-นครปฐม”

3

7

วันที่ 5 ธันวาคม ของทุกปี
วันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ
เส้นทาง “กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา”

6

วันที่ 23 ตุลาคม ของทุกปี
วันปิยมหาราช
เส้นทาง “กรุงเทพฯ-อยุธยา”

5

วันที่ 12 สิงหาคม ของทุกปี
วันแม่แห่งชาติ
เส้นทาง “กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา”

4

วันที่ 28 กรกฎาคม ของทุกปี
วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว
เส้นทาง “กรุงเทพฯ-อยุธยา”

รถปรับอากาศ ราคา 799 บาท/คน (ไป-กลับ)
หรือ 1,999 บาท/คน (ไป-กลับ แบบมีบริการนำเที่ยว)
รถพัดลม ราคา 329 บาท/คน (ไป-กลับ)

* ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2568



824

824



เที่ยวได้ทุกวันหยุด กับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวประจำทุกสุดสัปดาห์

สัมผัสเสน่ห์แห่งวิถีชีวิตท้องถิ่น ด้วยขบวนรถไฟท่องเที่ยว
ที่ให้บริการทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์
บริการด้วยรถไฟดีเซลราง มีทั้งรถปรับอากาศและรถพัดลม



นั่งรถไฟเที่ยวสวนสนประดิพัทธ์

ขบวนรถพิเศษนำเที่ยวที่ 911/912 กรุงเทพฯ (หัวลำโพง)-สวนสนประดิพัทธ์-กรุงเทพฯ (หัวลำโพง)
(ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์)
รถปรับอากาศ ราคา 240 บาท/คน (ไป-กลับ)
รถพัดลม ราคา 120 บาท/คน (ไป-กลับ)



นั่งรถไฟเที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย

ขบวนรถพิเศษนำเที่ยวที่ 909/910 กรุงเทพฯ (หัวลำโพง)-น้ำตก-กรุงเทพฯ (หัวลำโพง)
(ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์)
รถปรับอากาศ ราคา 240 บาท/คน (ไป-กลับ)
รถพัดลม ราคา 120 บาท/คน (ไป-กลับ)



นั่งรถไฟเที่ยวศรีราชา พัทยา สอนนงนุช

ขบวนรถพิเศษโดยสารที่ 997/998 กรุงเทพฯ (หัวลำโพง)-บ้านพญาทาสอง-จุกเสม็ด-กรุงเทพฯ (หัวลำโพง)
(ทุกวันเสาร์-อาทิตย์)
รถปรับอากาศ ราคาตามระยะทาง สูงสุด 170 บาท/คน/เที่ยว

คืนชีวิตใหม่ให้รถไฟ KIIHA 183 จัดขบวนพิเศษนำเที่ยวประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบรถไฟดีเซลราง
ปรับอากาศ รุ่น KIIHA 183 จำนวน 17 คัน จากบริษัท
JR Hokkaido เพื่อนำมาปรับปรุงเป็นขบวนรถท่องเที่ยว
โดยยังคงความสวยงามและเอกลักษณ์ดั้งเดิมแบบญี่ปุ่นเอาไว้
พร้อมด้วยประสิทธิภาพที่สูง ทำความเร็วได้ถึง 110 กิโลเมตร/
ชั่วโมง รองรับผู้โดยสารได้ 202 คน



จัดโปรแกรมท่องเที่ยวพิเศษ กับขบวนรถไฟ KIIHA 183 ตลอดทั้งปี

เปิดประสบการณ์ใหม่ เที่ยวไทยผสมกลิ่นอาย
สไตล์ญี่ปุ่น ทุกวันเสาร์และอาทิตย์
ทั้งแบบเข้าไป-เย็นกลับ และแบบพักค้างคืน



แต่ละเดือนจัดโปรแกรม การท่องเที่ยวหลากหลายสไตล์ สุดเอ็กซ์คลูซีฟ

ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว
ทุกกลุ่ม ได้สัมผัสการท่องเที่ยวตามเส้นทาง
รถไฟในจังหวัดต่างๆ



เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบราง ในมิติด้านการท่องเที่ยว

พร้อมบูรณาการความร่วมมือกับพันธมิตรด้านการท่องเที่ยว
เพื่อพัฒนารูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวทางรถไฟเส้นทางใหม่ๆ ตลอดเวลา



ช่วยกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น สร้างความยั่งยืนและความเข้มแข็ง

ให้แก่เศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยวภายในประเทศ



สามารถติดต่อซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทางได้ไม่เกิน

30 วัน ได้ที่สถานีรถไฟทุกแห่ง หรือผ่านระบบ D-Ticket

หรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์

หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง

หรือเฟซบุ๊กแฟนเพจ **ทีมพ้ออาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย**



สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเข้าขบวนรถ
สถานีนี้



ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket สะดวกสบาย จองออนไลน์ได้ทุกที่ทุกเวลา

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่งรูปแบบใหม่ในระบบ D-Ticket เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของประชาชน สอดคล้องกับเทรนด์โลกดิจิทัลในปัจจุบัน ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการรถไฟได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านหลายช่องทาง ทั้งที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ ระบบอินเทอร์เน็ต แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ เครื่องจำหน่ายตั๋วบนขบวนรถไฟ หรือผ่านเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย (www.railway.co.th)

โดยสามารถติดต่อซื้อตั๋วและสำรองที่นั่งด้วยระบบ D-Ticket ได้ด้วยตนเอง ล่วงหน้า 90 วัน โดยสามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ เฟซบุ๊กแฟนเพจ : ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย



แอปพลิเคชัน
D-Ticket

เข้าเว็บไซต์

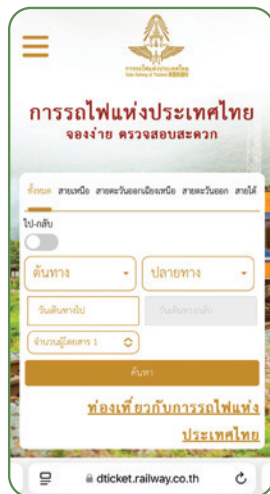
www.dticket.railway.co.th

สมัครสมาชิกและเข้าสู่ระบบ

ค้นหาขบวนรถ

โดยเลือกต้นทางและปลายทาง

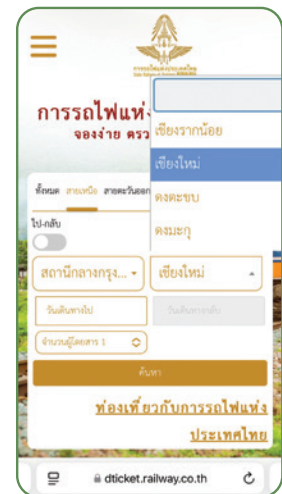
1



2

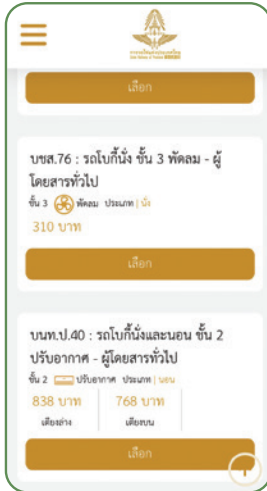


3



เลือกขบวนรถโดยสารที่จะสะดวก

4



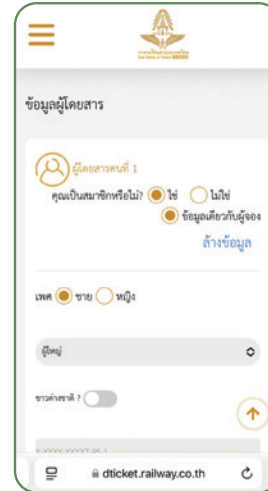
เลือกที่นั่งที่ว่าง

5



ระบุข้อมูลผู้โดยสาร

6



7

กดชำระเงินด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต/พร้อมเพย์



8

กดพิมพ์ตั๋วหรือบันทึกไว้ในโทรศัพท์ โดยที่ตัวโดยสารจะมี QR Code สำหรับให้เจ้าหน้าที่สถานีตรวจสอบยืนยันที่นั่งบนขบวนรถ





บทที่ 6

การให้บริการ ขบวนรถสินค้า ขนส่งมันใจ ลดต้นทุนโลจิสติกส์

การขนส่งสินค้าทางรางได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ประหยัดพลังงาน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นแกนหลักในด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟทางคู่ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภทในหลายเส้นทาง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางกระจายตามแนวเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต



บริการด้านการขนส่งสินค้า

กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

ภายในประเทศ

ระหว่างประเทศ

ไทย-มาเลเซีย

ไทย-สปป.ลาว



กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้า
ซีเมนต์

กลุ่มสินค้า
ปิโตรเลียม

ก๊าซ

น้ำมันดิบ

น้ำมันใส



กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าราชการ

กลุ่มสินค้า
เทกอง

กลุ่มสินค้า
ทั่วไป

กลุ่มสินค้า
ราชการ

เหล็ก

วัสดุ
ก่อสร้าง

ยุทธโปกรณ์
ทางทหาร

สินแร่

อลูมินา

เครื่องแบบ

โปแตช

หมวกฟองแห้ง

เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน



กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

ขบวนประจำเส้นทาง (Block Train)



ขบวนขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย (Landbridge)



ขบวนขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว (Transit)





กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้าซีเมนต์

- หินลับ-เชียงรากน้อย
- หินลับ-เปรง
- หินลับ-หนองพอกกว้าง

กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม

ก๊าซ

- บางละมุง-นครสวรรค์
- บางละมุง-สำราญ

น้ำมันดิบ

- บึงพระ-แม่ น้ำ
- บึงพระ-แหลมอมิง
- บึงพระ-มาบตาพุด

น้ำมันใส

- บ้านปোকเบิก-อุบลราชธานี
- บ้านปোকเบิก-พิษณุโลก/เชียงใหม่



พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ

นอกจากการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับเพื่อนบ้านแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยยังเดินหน้าพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนา

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) โดยมีแผนการพัฒนา ดังนี้

ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง



CY/ICD ปัจจุบันและอยู่ระหว่างปรับปรุง

ภาคเหนือ

1. บ้านป่าห้วย
2. พิจิตร
3. บ้านใหม่
4. ศิลาอาสน์
5. ลำพูน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

6. ชุมทางแก่งคอย
7. กุดฉิก
8. ชุมทางถนนจิระ
9. บ้านกระโดน
10. ชุมทางบัวใหญ่
11. ท่าพระ
12. โนนพยอม
13. หนองตะโก
14. อุดรธานี
15. นาทา
16. หนองคาย
17. บ้านหินโคน
18. อุบลราชธานี

ภาคใต้

19. วัดจิวราย
20. สามร้อยยอด
21. นาฝักชวง
22. สะพลี
23. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
24. สุราษฎร์ธานี
25. ชุมทางทุ่งสง
26. CY/ICD ชุมทางทุ่งสง
27. กันตัง
28. บางกล้า
29. ชุมทางหาดใหญ่
30. ปาดังเบซาร์
31. นาประดู่

ภาคกลาง/ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ/ภาคตะวันออก

32. ย่านพหลโยธิน
33. ICD ลาดกระบัง
34. ชลบุรี
35. มาบตาพุด
36. สระโกสินารายณ์
37. ท่าเรือน้อย
38. ที่หยุดรถท่าม่วง

CY ที่จะก่อสร้างใหม่ในโครงการรถไฟทางคู่

ภาคเหนือ

1. เขาทอง
2. บางกระทุ่ม
3. วังกะพี้
4. ห้างฉัตร
5. สารภี
6. แพร่
7. พะเยา
8. ป่าแดด
9. เชียงราย
10. เชียงของ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

11. บ้านตะโก
12. บุกชี
13. หนองแวง
14. บุ่งหวาย
15. ภูเหล็ก
16. มหาสารคาม
17. ร้อยเอ็ด
18. โพนทอง
19. สะพานมิตรภาพ 2
20. สะพานมิตรภาพ 3
21. โนนสะอาด



การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น
จาก 12.17 ล้านตัน/ปี
เป็น 46.89 ล้านตัน/ปี
ในปี 2570

บริการขนส่งพัสดुरายย่อยประเภทหีบห่อ ช่วยลดค่าครองชีพแก่ประชาชน ลดต้นทุนการขนส่งของธุรกิจ SME



โดยสินค้าที่จะใช้บริการขนส่งจะต้องบรรจุในหีบห่อที่ปิดมิดชิด แข็งแรง มีขนาด (กว้างxยาวxสูง) ไม่เกิน 2.50x1.00x0.80 เมตร หรือมีเนื้อที่ไม่เกิน 2 ตารางเมตร และสูงไม่เกิน 1 เมตร มีน้ำหนักไม่เกิน 20 กิโลกรัม/ชิ้น และเป็นสินค้าที่ไม่เน่าเสียง่าย เช่น สิ่งของ อะไหล่ เสื้อผ้า และอาหารแห้ง อัตราค่าบริการเริ่มต้นที่ 50 บาท ต่อน้ำหนัก 20 กิโลกรัม จนถึงสูงสุด 470 บาท ต่อน้ำหนัก 200 กิโลกรัม ซึ่งถูกกว่าการขนส่งทางถนน 50-70%



นอกจากนี้ ยังมีบริการรับ-ส่งพัสดุขนาดเล็กที่บรรจุกล่องปิดเรียบร้อยในราคาพิเศษ ระหว่างจุดรับส่งสินค้าพหลโยธิน (ใกล้สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์) กับสถานีต่างๆ ทั้งสายเหนือ (ปลายทางเชียงใหม่) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ปลายทางหนองคายและอุบลราชธานี) และสายใต้ (ปลายทางสุโขทัย-ลพ นครศรีธรรมราช และกันตัง) ทุกวันตั้งแต่ 06.00-20.00 น.

น้ำหนัก : ไม่เกิน 2 กิโลกรัม

ขนาดบรรจุภัณฑ์ : ทุกด้านไม่เกิน 50 เซนติเมตร

อัตราค่าบริการ : ราคาเดียว 30 บาท

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ :

ห้องสัมภาระชุมทางบางซื่อ โทร. 06 6037 8733

ย่าน LD โทร. 06 3684 9080

ปรับปรุงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 หนองคาย-เวียงจันทน์ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ เชื่อมไทย-ลาว-จีน



เดิมเส้นทางนี้สามารถรองรับรถจักรและรถพ่วง
น้ำหนักดเพลลา 15 ตัน/เพลลา หรือ U15 หรือไม่เกิน 1,500
ตัน/ขบวน ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่ง
สินค้า จึงได้ดำเนินการปรับปรุงความแข็งแรงของ
สะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักดเพลลาได้เป็น 20
ตัน/เพลลา หรือ U20 หรือไม่เกิน 2,500 ตัน/ขบวนได้
ซึ่งการปรับปรุงความแข็งแรงของสะพานจะช่วยส่งเสริม
การขนส่งสินค้าทางรางระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน
และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี





7

บริษัทในสังกัด การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เดินนำธุรกิจ สร้างโอกาสใหม่ให้ประเทศ

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรที่มีหน่วยงานภายในเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีภารกิจที่หลากหลาย นอกเหนือไปจากด้านการพัฒนาและให้บริการด้านคมนาคมขนส่งทางรถไฟซึ่งเป็นธุรกิจหลักด้วย จึงมีการจัดตั้งบริษัทลูกขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการดำเนินงานและการบริหารจัดการตามภารกิจนั้นๆ โดยในปัจจุบัน ได้ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกแล้ว 2 บริษัท ได้แก่



บริษัท รถไฟฟ้า ส.พ.ท. จำกัด
ทำหน้าที่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในเมือง
สายสีแดงทั้ง 2 เส้นทาง



บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
ทำหน้าที่บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของ
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (S.R.T. Electrified Train Co., Ltd.) จัดตั้งโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน (Airport Rail Link: ARL) ต่อมา เมื่อมีการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้ส่งมอบการเดินรถให้แก่บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด บริษัทเอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการ และได้มอบหมายภารกิจใหม่ให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดง ทั้งสายนครวิถี (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) โดยเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

ทั้งนี้ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตั้งเป้าภาพรวมอนาคตตามนโยบายและแผนการดำเนินงานไว้ทั้งสิ้น 5 ประการ ประกอบด้วย



ให้บริการด้วยใจ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สร้างความพึงพอใจ และความคุ้มค่าแก่ผู้ใช้บริการ



สร้างมาตรฐาน การปฏิบัติงานในการเดินรถ และซ่อมบำรุง



อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ

เพื่อบรรลุมติทัศน์
“การมุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล”



รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจขององค์กร



พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพอย่างต่อเนื่อง



การให้บริการรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง ในปัจจุบัน

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้มุ่งเน้นเรื่องการเพิ่มศักยภาพของระบบขนส่งทางรางให้มีความทันสมัย สะดวก และปลอดภัย สร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ประชาชน รวมถึงสามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ ซึ่งในปัจจุบันรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงมีการพัฒนาอย่างรอบด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการเดินทางรถไฟฟ้า ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการเชื่อมต่อ และที่สำคัญที่สุดคือมีความปลอดภัย โดยบริษัทได้ผ่านการรับรองคุณภาพ ISO 9001 : 2015 ด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุง และด้านปฏิบัติการเดินรถไฟฟ้า

ด้านการเชื่อมต่อ ได้พัฒนาการเดินทางด้วยระบบขนส่งรอง หรือ Feeder อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงได้อย่างสะดวก ได้แก่ เส้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตึกแดงวินเทจ ตลาดนัดจตุจักร (ทดลองให้บริการ 3 เดือน) มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก รวมถึงเส้นทางสถานีหลักหก-มหาวิทยาลัยรังสิต และเส้นทางสถานีหลักสี่-ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ก็มีผู้โดยสารใช้บริการจำนวนมากเช่นกัน

อีกโครงการที่ได้ผลตอบรับที่ดีจากผู้ใช้บริการ คือโครงการ Pet Friendly Train Weekend Service (เฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์) โดยผู้ใช้บริการสามารถนำสัตว์เลี้ยงแสนรักร่วมเดินทางไปท่องเที่ยวโลกกว้างด้วยรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงได้อย่างมีความสุข ตอบโจทย์สำหรับผู้ที่รักสัตว์เลี้ยง

รวมถึงดำเนินโครงการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุดไม่เกิน 20 บาท มาเป็นระยะเวลากว่า 1 ปี ก็ได้รับการตอบรับที่ดีจากประชาชนเป็นอย่างมาก ส่งผลให้รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง สามารถทำสถิติผู้ใช้บริการสูงสุดมากกว่า 60,000 คน-เที่ยว/วัน และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งตลอดระยะเวลากว่า 3 ปี ที่ให้บริการ มีปริมาณผู้ใช้บริการรวม 27 ล้านคน ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืน





บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นบริษัทในสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้รับการก่อตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563 ที่เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท เพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินและร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ เพื่อสร้างมูลค่าจากสินทรัพย์ที่อยู่ในการครอบครองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ไม่ว่าจะเป็นรายได้จากค่ารับจ้างบริหารสัญญาเช่า รายได้จากการให้เช่าช่วง ร่วมทุน หรือพัฒนาที่ดิน รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนและการพัฒนาพื้นที่ที่ดินเปล่าแปลงอื่นๆ และในอนาคตอาจมีรายได้จากการขายกระแสเงินสดในอนาคตให้แก่กองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

เบื้องต้น บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีเป้าหมายในการดำเนินโครงการพัฒนาที่ดินเป็นสำคัญ โดยมีที่ดินแปลงใหญ่ศักยภาพสูง ในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งประกอบด้วย



**ที่ดินย่าน
สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
หรือศูนย์คมนาคมพหลโยธิน**
จำนวน **2,325** ไร่



ที่ดินย่านสถานีมีกกะสัน
จำนวน **330** ไร่
(ส่วนที่เหลือออกโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง
เชื่อมสามสนามบิน)



ที่ดินย่านสถานีธนบุรี
จำนวน **147** ไร่



ที่ดินย่านสถานีแม่น้ำ
จำนวน **277** ไร่

การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง



ย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของไทยและอาเซียน ภายใต้แนวคิด ASEAN Linkage & Business Hub เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน อาคารหน่วยงานราชการ ศูนย์การประชุมและแสดงสินค้า แบ่งพื้นที่ออกเป็น 9 โซน พื้นที่การพัฒนา 2,325 ไร่

ย่านสถานีมีกกะสัน

พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ ที่ผสมผสานการใช้ชีวิตที่ดีของคนเมือง มีทั้งพื้นที่พาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน สวนสาธารณะ และพิพิธภัณฑ์ พื้นที่การพัฒนา 330 ไร่



ย่านสถานีแม่น้ำ

พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย
อาคารสำนักงาน อาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ
และท่าเทียบเรือ แบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 โซน
พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่



ย่านสถานีธนบุรี

พัฒนาร่วมกับคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล
มหาวิทยาลัยมหิดล
ภายใต้แนวคิด Medical District & Green Society
ตอบโจทย์การคมนาคม
และบริการด้านสาธารณสุขของประชาชน
โดยพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย
อาคารบริการทางการแพทย์
พื้นที่การพัฒนา 147 ไร่



โครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” พัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่รอบสถานีรถไฟ ให้เข้าถึงการอยู่อาศัยระยะยาว ในราคาที่เหมาะสม

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่อยู่อาศัยระยะ 20 ปี (2560-2579) พบว่า จำนวนครัวเรือนในประเทศไทย 21.32 ล้านครัวเรือน มีคนไทยถึง 27.5% หรือ 5.87 ล้านครัวเรือนที่ยังไม่มีบ้านเป็นของตัวเอง และปัจจุบันบ้านที่มีคุณภาพสูงในทำเลที่ดี มีราคาค่อนข้างแพง และใช้ต้องเงินดาวน์ ทำให้ความฝันที่จะมีบ้านเป็นเรื่องยาก โดยเฉพาะคนที่เพิ่งเริ่มทำงาน (First Jobber) ดังนั้น รัฐบาลจึงทำโครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” สร้างที่อยู่อาศัยทั้งรูปแบบบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียม

โดยไม่ต้องมีเงินดาวน์ ผ่อนรายเดือนไม่สูง และมีคุณภาพดี เพื่อให้คนไทยทุกคนเข้าถึงที่อยู่อาศัยได้ มีบ้านของตัวเอง และลดความเหลื่อมล้ำ

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นผู้พัฒนาและบริหารโครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” โดยเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลนางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ที่ให้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน โดยนำที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มาดำเนินโครงการ ซึ่งจะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการดำเนินการจากทั่วประเทศ โดยในการดำเนินการระยะแรก ซึ่งเป็นโครงการนำร่อง ในปี 2568-2569 จะมีพื้นที่โครงการ 4 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่บางซื่อ กม.11 (วิภาวดี) พื้นที่เชียงใหม่ พื้นที่เชียงราย (ปทุมธานี) และพื้นที่ธนบุรี ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยทั้งในรูปแบบบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียม บนทำเลที่มีศักยภาพ สะดวกต่อการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชน

โครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” เกิดขึ้นจากวิสัยทัศน์ของรัฐบาลที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของที่อยู่อาศัย ในฐานะปัจจัยพื้นฐานที่เอื้อต่อคุณภาพชีวิตที่ดี โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำ และการสร้างโอกาสในการเข้าถึงที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพ ในราคาที่เหมาะสม โดยการใช้ประโยชน์จากที่ดินรัฐมาสร้างประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายของรัฐบาล ซึ่งเป็นอีกหนึ่งนโยบายสำคัญที่จะช่วยลดภาระค่าครองชีพของประชาชน สนับสนุนการเดินทางที่สะดวกและเข้าถึงง่ายระหว่างที่พักอาศัยและสถานที่ทำงาน ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณรอบสถานีรถไฟ รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ สร้างชุมชนที่มั่นคงและน่าอยู่อาศัย





การรถไฟแห่งประเทศไทย

ISBN: 978-616-7754-89-5

จำนวนพิมพ์ 200 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2568

บรรณาธิการ

นายเอกวิทย์ ศรีอาระยันพงษ์

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ

รักษาการแทน ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์

จัดทำโดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Call Center: 1690

www.railway.co.th

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

สร้างสรรค์โดย

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้าน เดอะริจินท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทรศัพท์ : 0 2375 5422 โทรสาร : 0 2375 5427

www.daoreuk.co.th







ศูนย์ประชาสัมพันธ์
การรถไฟแห่งประเทศไทย



สแกน QR Code เดียว
ติดตาม swท. ได้ทุกช่องทาง



การรถไฟแห่งประเทศไทย

-  เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
 -  www.railway.co.th
 -  Call Center: 1690
 -  www.facebook.com/pr.railway
- Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย



ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์
การรถไฟแห่งประเทศไทย



สแกน QR Code เดียว
ติดตาม swk. ได้ทุกช่องทาง