



123

๑๒๓ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

ก้าวสู่ผู้นำ **ระบอบราช**  
ยกระดับการเดินทางของประเทศ



123

๑๒๓ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

ก้าวสู่ผู้นำ **ระบอบราช**  
ยกระดับการเดินทางของประเทศ

# คำนำ

นับเป็นเวลา 123 ปีแล้ว ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ก่อตั้งและเปิดให้บริการกิจการของรถไฟไทย และเป็นรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองที่เคียงข้างคนไทย มาอย่างยาวนาน

เมื่อปี 2561 ได้มีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) เพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการเดินทางและขนส่งของประเทศ อันเป็นรากฐานของความมั่นคงและมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ รวมถึงมีส่วนในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ให้มีความสอดคล้อง โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาคุณภาพชีวิต และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และกำหนดให้ระบบรางเป็นแกนหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการพัฒนาระบบรางของประเทศ จึงได้รับมอบหมายให้ลงทุนและพัฒนาระบบรางของประเทศ

พลิกฟื้นระบบรางของไทย ให้มีมาตรฐานเทียบเคียงกับสากล มีโครงข่ายที่ครอบคลุม เชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมกันนี้ ได้แบ่งการพัฒนาระบบรางในความรับผิดชอบออกเป็น 3 มิติหลัก คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาการบริการ และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

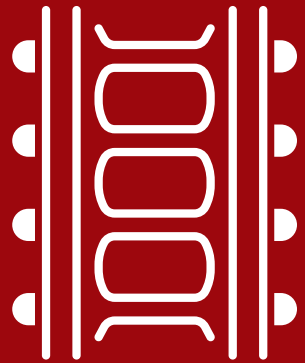
## หนังสือ “123 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ก้าวสู่ผู้ให้บริการ ยกระดับการเดินทางของประเทศ”

เป็นหนังสือที่รวบรวมโครงการพัฒนาระบบรางของไทยที่สำคัญ ครอบคลุมในทุกมิติ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบราง ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความมุ่งหวังอย่างยิ่งว่าในอนาคตอันใกล้นี้ ระบบรางจะเป็นระบบการเดินทางและขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เป็นรูปแบบการเดินทางและขนส่งที่ให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ได้รับความไว้วางใจจากประชาชน และช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าการลงทุนของประเทศและภูมิภาคให้รุ่งเรืองและก้าวไกล นำไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ได้อย่างวัฒนาถาวร

### การรถไฟแห่งประเทศไทย

# สารบัญ

4	<b>ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย</b>	128	<b>บริการทุกระดับ เพื่อทุกการเดินทางและขนส่ง</b>
5	กรอบและแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย	129	เราอยากให้ทุกคนใช้บริการรถไฟอย่างมีความสุข
		131	จอตัวรถไฟ ง่ายตายและมีสุข
8	<b>การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและระบบโลจิสติกส์ของไทย</b>	134	รถไฟหลากหลายระบบ
9	ระบบราง แกนหลักการเดินทางของประเทศ	136	คู่โดยสารหลากหลาย
		148	พร้อมให้เลือกใช้บริการ
13	พัฒนาระบบราง สร้างความยั่งยืน	150	ท่องโลกริมราง เกี่ยวกับการรถไฟฯ
		154	รถไฟเพื่อการเดินทางของทุกคน
20	<b>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทย</b>	159	รถไฟเพื่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ
21	สถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางระบบรางของไทย		รถไฟเชื่อมเพื่อนบ้าน
35	รถไฟทางคู่ เพิ่มประสิทธิภาพระบบรางสู่มาตรฐานสากล	168	<b>การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์</b>
40	พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทุกทิศทั่วไทย	169	พัฒนารถไฟ พัฒนาเมือง
76	รถไฟความเร็วสูง อีกระดับของการเดินทาง	187	<b>นวัตกรรมการบริหารจัดการนำพาประเทศก้าวไกล</b>
80	พัฒนารถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยวหัวเมืองสำคัญของประเทศสู่อาเซียน		PPP เครื่องมือพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด
104	รถไฟฟ้าชานเมือง ทางเลือกใหม่ของการเดินทาง	186	<b>นวัตกรรมบูรณ</b>
110	พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง	190	



# ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบรางของการรถไฟ แห่งประเทศไทย

5    กรอบและแผนการดำเนินงานขอ  
การรถไฟแห่งประเทศไทย



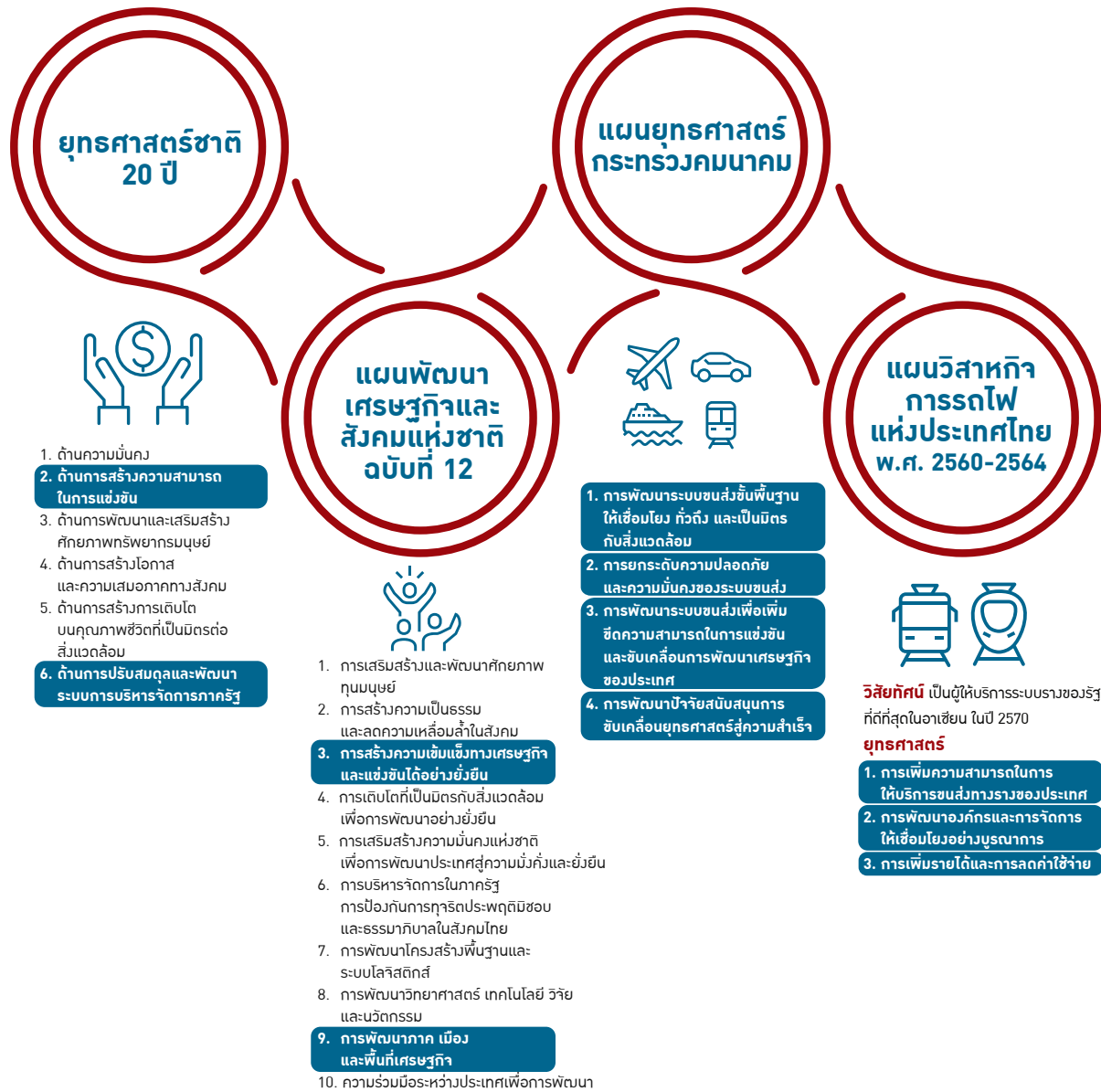
## กรอบและแผนการดำเนินงานของการรถไฟ แห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมพัฒนาชาติไทย ให้เติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564 โดยมุ่งเน้น การยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งทางราง ปรับปรุง

การดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรองอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนานวัตกรรมและบุคลากรให้สอดคล้องกับการลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งเพิ่มฐานะทางการเงิน เพื่อเสริม ศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และร่วมสร้างคุณภาพ ชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน

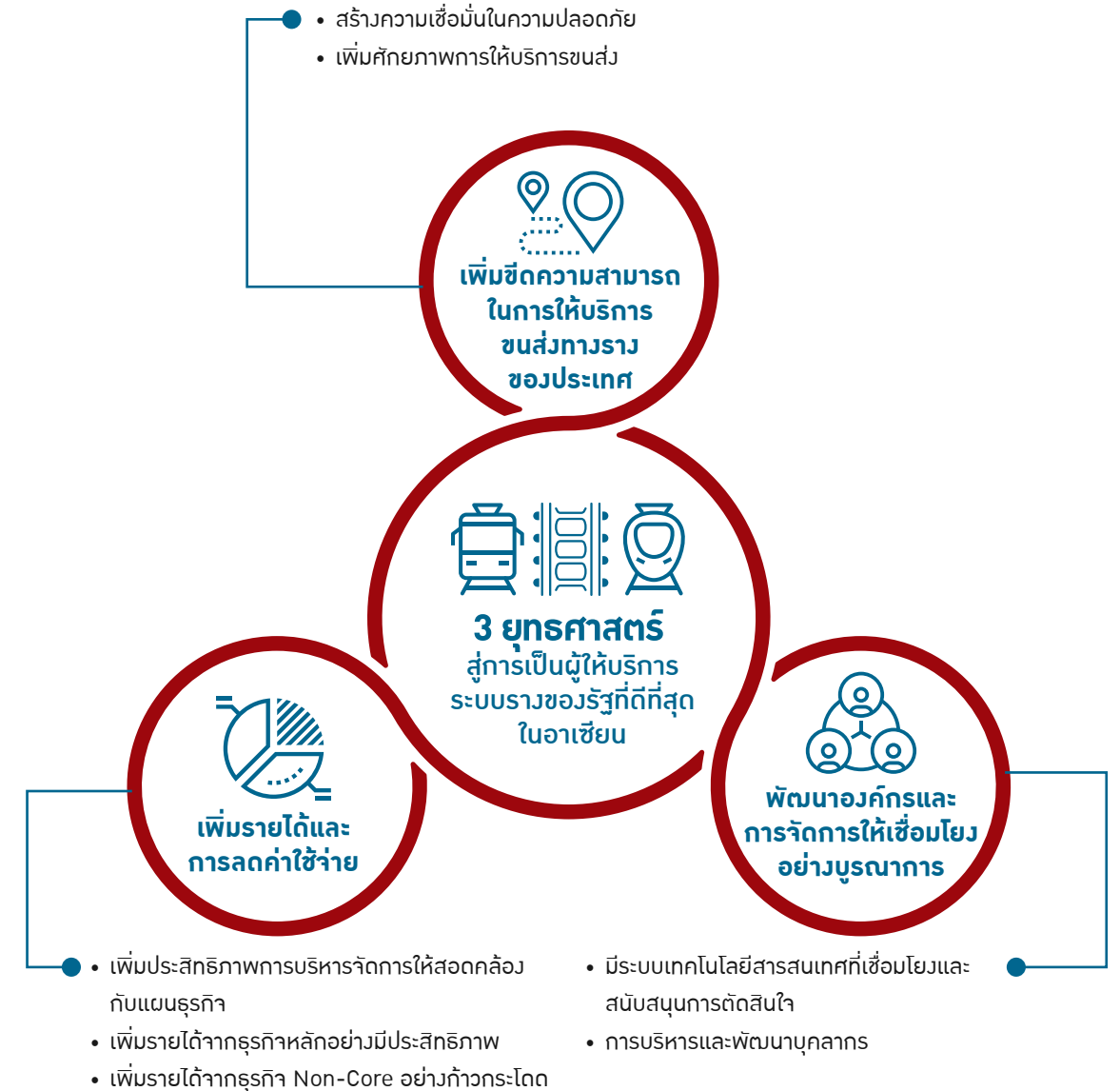
# กรอบการดำเนินงานของการรถไฟฯ

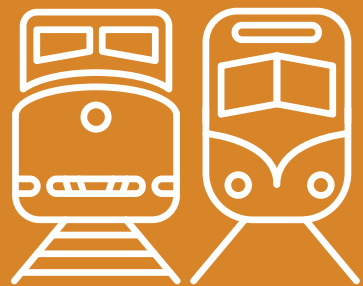
ความเชื่อมโยงระหว่างแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย



# แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564

วิสัยทัศน์ : เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียน ในปี 2570





## การพัฒนา ระบบขนส่งมวลชน และระบบโลจิสติกส์ ของไทย

- 9 ระบบราง แกนหลักการเดินทางของประเทศ
- 13 พัฒนาระบบราง สร้างความยั่งยืน



## ระบบราง แกนหลักการเดินทางของประเทศ

คนยิ่งมาก ความต้องการการเดินทางยิ่งมาก ทั้งเดินทางไปทำงาน ท่องเที่ยว จับจ่ายซื้อของ พบปะเพื่อนฝูง และเจรจาธุรกิจ มหานครทั่วโลกจึงให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน หรือ Mass Transit โดยการก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางที่ทันสมัย ครอบคลุม และสะดวกสบาย เพื่อจูงใจให้ประชาชนลด ละ และเลิกการใช้ยานพาหนะส่วนตัวที่จุกจิก

ได้น้อย ใช้พื้นที่ในการเดินทางมาก และก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ประเทศไทยจึงมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทั่วประเทศ เพื่อให้ประชาชนชาวไทย นักท่องเที่ยว และนักธุรกิจที่เดินทางมายังประเทศไทย ได้เดินทางอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

# วิวัฒนาการ “ระบบราง” ของไทย

รัชกาลที่ 5

## รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมระยะทาง 932 กิโลเมตร

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 690 กิโลเมตร

ตุลาคม 2433

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากิจการรถไฟ และให้นาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ

26 มีนาคม 2439

เปิดให้บริการรถไฟหลวงสายแรก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ช่วงกรุงเทพฯ-อยุธยา



## รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมระยะทาง 2,581 กิโลเมตร

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 497 กิโลเมตร

5 มิถุนายน 2460

ก่อตั้งกรมรถไฟหลวง โดยมีพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

2471

รถจักรดีเซลการกลคันแรก (นำเข้าจากประเทศสวีเดน) ได้ออกให้บริการประชาชนเป็นครั้งแรก



รัชกาลที่ 6

รัชกาลที่ 7

## รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว

เปิดใช้ทางรถไฟเพิ่ม 418 กิโลเมตร



## รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร

เปิดใช้ทางรถไฟเพิ่ม 259 กิโลเมตร



ผลกระทบจากสงครามโลก ทำให้สถานะเศรษฐกิจของประเทศไทยปั่นป่วน ส่งผลให้การก่อสร้างรถไฟเป็นไปอย่างล่าช้า

รัชกาลที่ 8

รัชกาลที่ 9

## รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร

ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมระยะทาง 4,044 กิโลเมตร

1 กรกฎาคม 2494

กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภท สาธารณูปการในชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย”



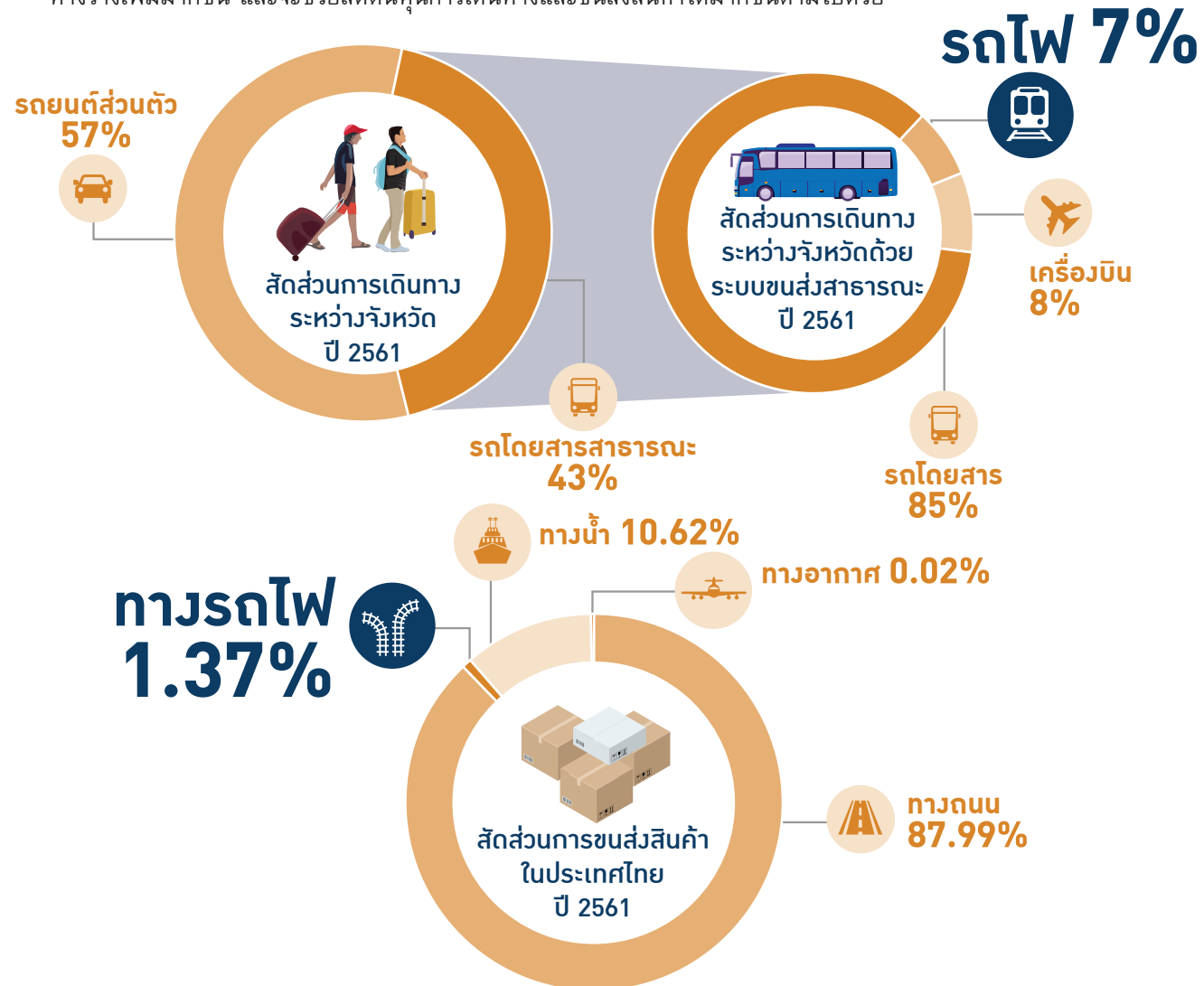
รัชกาลที่ 10

## พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว



## สัดส่วนการเดินทางและขนส่งสินค้าในปัจจุบันของไทย

ในปี 2561 ประเทศไทยมีปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแม้ว่าจะมีปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นจากปี 2560 แต่สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะกลับลดลงเป็นร้อยละ 43.14 จากร้อยละ 48 ในขณะที่สัดส่วนการขนส่งทางรางไม่แตกต่างจากปีก่อน เนื่องจากเป็นช่วงที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงและพัฒนากระบวนรางให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อโครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนเปิดให้บริการ จะกระตุ้นให้มีการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น และจะช่วยลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้มากขึ้นตามไปด้วย



## พัฒนาระบบราง สร้างความยั่งยืน

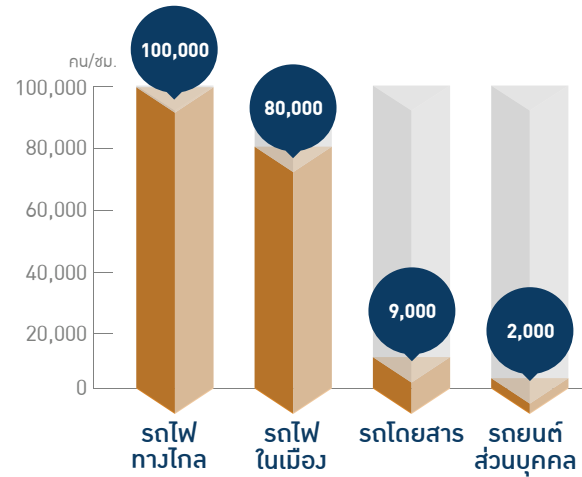
กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ **“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”** เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง และขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

**การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีความมุ่งมั่นที่จะยกระดับการให้บริการขนส่งทางรางให้ทันสมัย** มีการบริหารจัดการที่ดี และส่งเสริมการแข่งขันของประเทศ เพื่อให้ระบบรางเป็นแกนหลักของการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ คุ่มค่า ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถทางการค้าระหว่างประเทศ

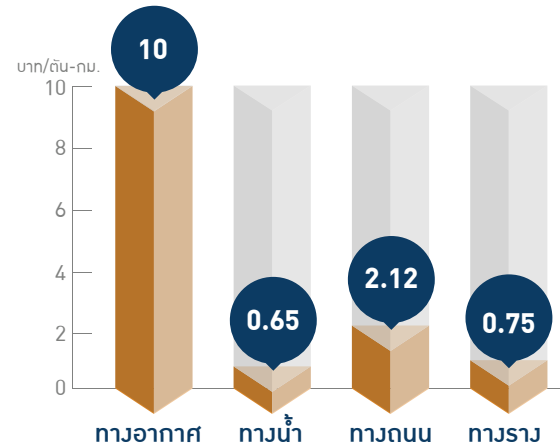
## ใช้รถไฟแล้วดีอย่างไร

ทำไมยุโรป ญี่ปุ่น และจีน ถึงลงทุนก่อสร้างทางรถไฟจำนวนมาก นั้นเป็นเพราะรถไฟมี "ดี"

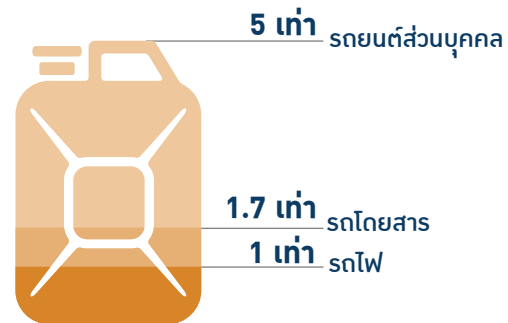
### ขนส่งผู้โดยสารได้ปริมาณมาก



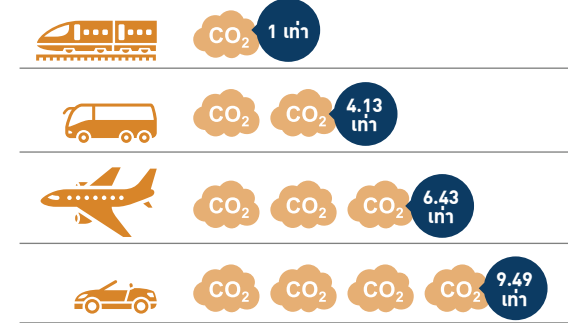
### ต้นทุนการขนส่งต่ำ



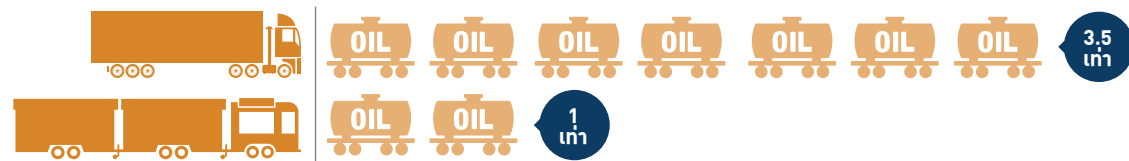
### ดัชนีการใช้พลังงานในการเดินทางต่ำ



### ดัชนีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำ



### ดัชนีการใช้พลังงานในการขนส่งสินค้าต่ำกว่าทางถนน



ที่มา : GIZ and TU Delit

## 3 หัวจักรขับเคลื่อนรถไฟไทย ก้าวไกลสู่สากล

การรถไฟแห่งประเทศไทยเดินทางขับเคลื่อนการพัฒนาของระบบรางของไทย ให้ก้าวไกลสู่สากล โดยแบ่งการพัฒนาของระบบรางในความรับผิดชอบออกเป็น 3 มิติหลัก คือ

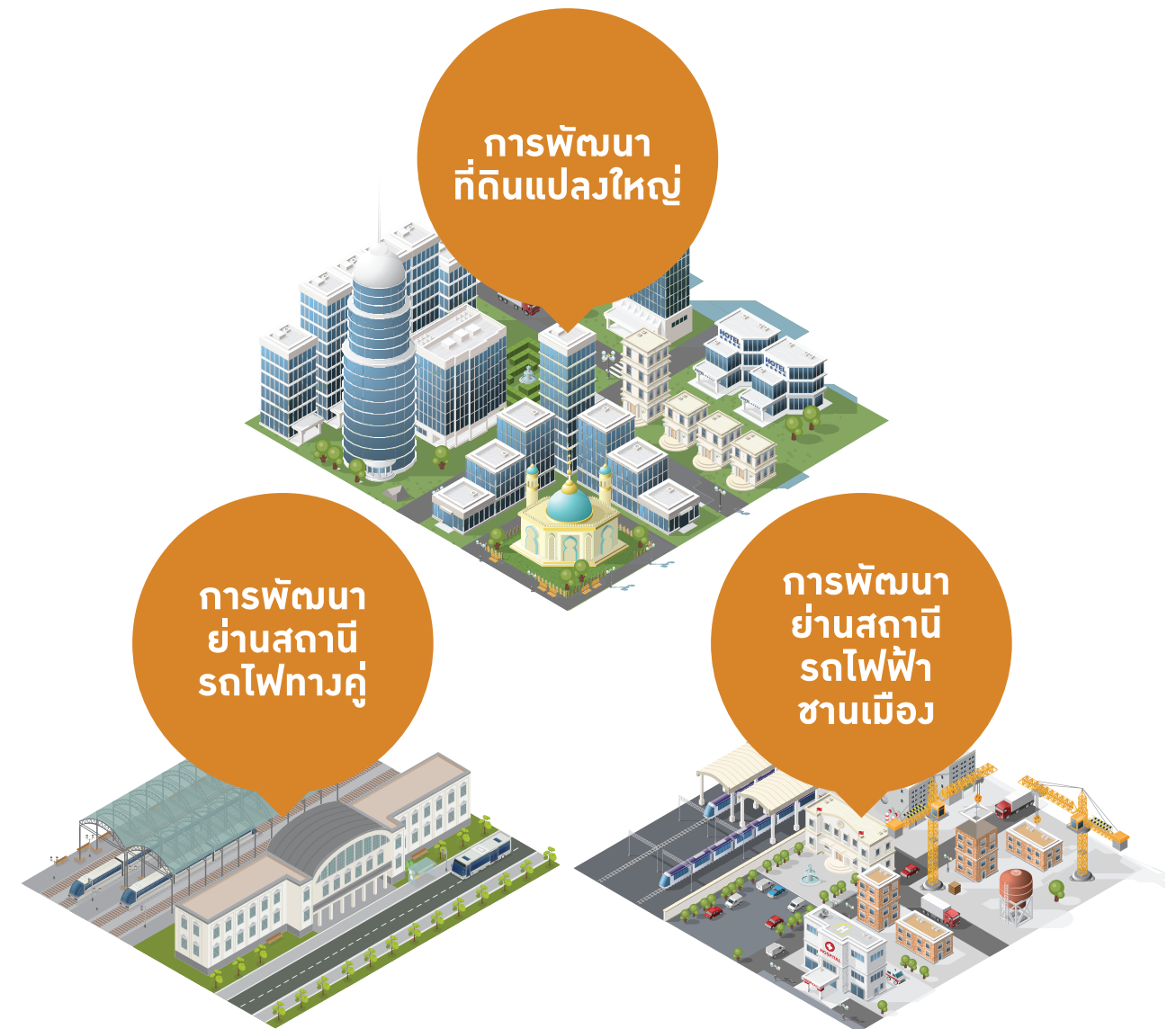
**1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** ให้มีโครงข่ายที่ครอบคลุม เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยว และเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางและขนส่งอื่นๆ อย่างไร้รอยต่อ



**2. การพัฒนาการบริการ** ยกระดับคุณภาพชีวิตในด้านการเดินทางของประชาชน ให้ประชาชนได้รับบริการที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ได้มาตรฐาน และได้รับความสะดวกในการเดินทาง สามารถนำมาใช้เป็นข้อได้เปรียบทางด้านการแข่งขันทางเศรษฐกิจ



**3. การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์** นำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ Transit-Oriented Development (TOD) โดยคำนึงถึงความสมดุลของความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ความเหมาะสมต่อสภาพพื้นที่ สิ่งแวดล้อม และชุมชน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน



## อนาคตรถไฟไทย อนาคตประเทศไทย

ในทศวรรษหน้า การพัฒนาระบบรางจะเริ่มเป็นรูปเป็นร่าง ทั้งการพัฒนาโครงการ การให้บริการ และพื้นที่เชิงพาณิชย์ ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ความยั่งยืน



### รถไฟทางคู่

เพิ่มจาก **4,044** กิโลเมตร เป็น **6,463** กิโลเมตร



### รถไฟความเร็วสูง

**4** เส้นทาง **2,766** กิโลเมตร



### รถไฟฟ้ามหานคร

**2** เส้นทาง **135** กิโลเมตร



### ศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

เพิ่มขึ้น **39** แห่ง



### การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่

**4** แห่ง



### พัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟ

**29** แห่ง

## รถไฟเป็นแกนหลักในการเดินทางของประเทศ



### ผู้โดยสาร

เพิ่มขึ้นเป็น **79.90** ล้านคน/ปี



### ความเร็วเฉลี่ย\*

ของรถไฟโดยสาร **100** กิโลเมตร/ชั่วโมง



### สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่ง

ทางรางภายในเมือง เพิ่มขึ้น 5% เป็น **30%**

## รถไฟช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์



- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้นเป็น **46.89** ล้านตัน/ปี
- ความเร็วเฉลี่ย\* ของรถไฟขนส่งสินค้า เป็น **60** กิโลเมตร/ชั่วโมง
- สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งทางรางภายในเมือง เพิ่มขึ้นจาก 1.4% เป็น **10%**
- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงจาก 14.2% เป็น **11.9%**
- ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงจาก 7.4% เป็น **6.7%**

\*ความเร็วเฉลี่ย คือ ค่าความเร็วที่รวมระยะเวลาหยุดรถในแต่ละสถานี ซึ่งจะผันผวนตามจำนวนสถานีที่จอด



## การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทย

- 21 สถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางระบบรางของไทย
- 35 รถไฟฟ้าชานเมือง เพิ่มประสิทธิภาพระบบรางสู่มาตรฐานสากล
- 40 พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าทุกทิศทั่วไทย
- 76 รถไฟความเร็วสูง อีกระดับของการเดินทาง
- 80 พัฒนารถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงหัวเมืองสำคัญของประเทศสู่อาเซียน
- 104 รถไฟฟ้าชานเมือง ทางเลือกใหม่ของการเดินทาง
- 110 พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง



ภาพ : คุณรุ่งกานา เจริญวัฒน์

### สถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางระบบรางของไทย

ในปี 2564 สถานีกลางบางซื่อจะเปิดให้บริการพร้อมกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งจะทำให้สถานีกลางบางซื่อกลายเป็นสถานีที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของไทยและอาเซียน ซึ่งนอกจากจะเป็น

ศูนย์กลางระบบรางของไทยแล้ว ยังเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้อย่างสะดวกสบาย

## จากสถานีกรุงเทพ สู่สถานีกลางบางซื่อ

การพัฒนาสถานีกลางบางซื่อ ไม่ใช่เป็นเพียงการสร้างสถานีขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น หากแต่เป็นการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นย่านธุรกิจ (Central Business District: CBD) แห่งใหม่ทดแทนสถานีกรุงเทพ

### สถานีกรุงเทพ



**พื้นที่ 120 ไร่**

ถูกล้อมรอบด้วยคลอง  
ไม่สามารถขยายพื้นที่สถานีได้

**14 ชานชาลา**

รองรับเฉพาะรถไฟทางไกล

**รองรับผู้โดยสารประมาณ  
60,000 คน-เที่ยว/วัน**

**เชื่อมต่อกับ**

**รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน**

**เดินทางเชื่อมต่อไปยัง  
ท่าอากาศยานดอนเมือง**

### สถานีกลางบางซื่อ



**พื้นที่ 2,475 ไร่ (รวมพื้นที่โดยรอบ)**

สามารถขยายสถานีรองรับรถไฟหลายระบบ  
และรองรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ

**24 ชานชาลา**

รองรับรถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูง  
รถไฟฟ้าชานเมือง

**รองรับผู้โดยสารประมาณ  
624,000 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2575)**

**เชื่อมต่อกับ**

- รถไฟฟ้าความเร็วสูง**
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน**
- รถไฟฟ้าสายสีเขียว**
- รถไฟฟ้าสายสีม่วง**
- สถานีขนส่งกรุงเทพ**

**เดินทางเชื่อมต่อไปยัง  
ท่าอากาศยานดอนเมือง  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ  
และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา**

## รูปแบบสถานีกลางบางซื่อ



ชานชาลารถไฟความเร็วสูง



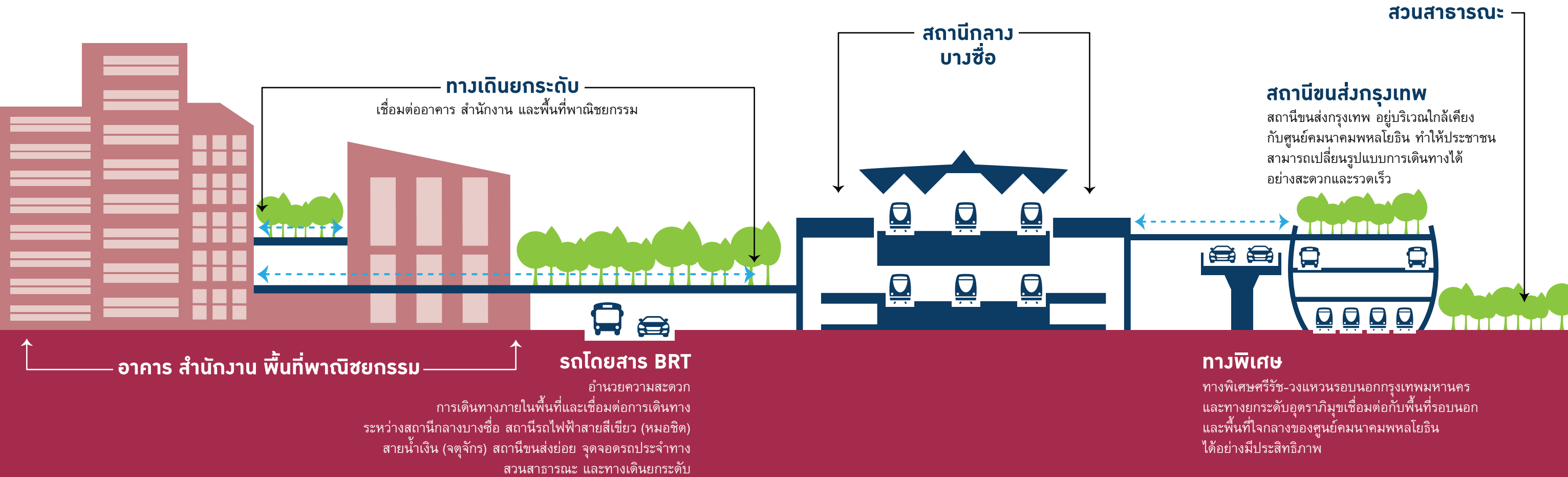
สถานีจากภายนอกอาคาร



ภายในสถานี



# การพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ (ย่านพหลโยธิน)



# รู้จักสถานีกลางบางซื่ออีกสักนิด

พื้นที่ใช้สอยรวม  
**304,000**  
ตารางเมตร



## ข้อมูลจำเพาะสถานีกลางบางซื่อ

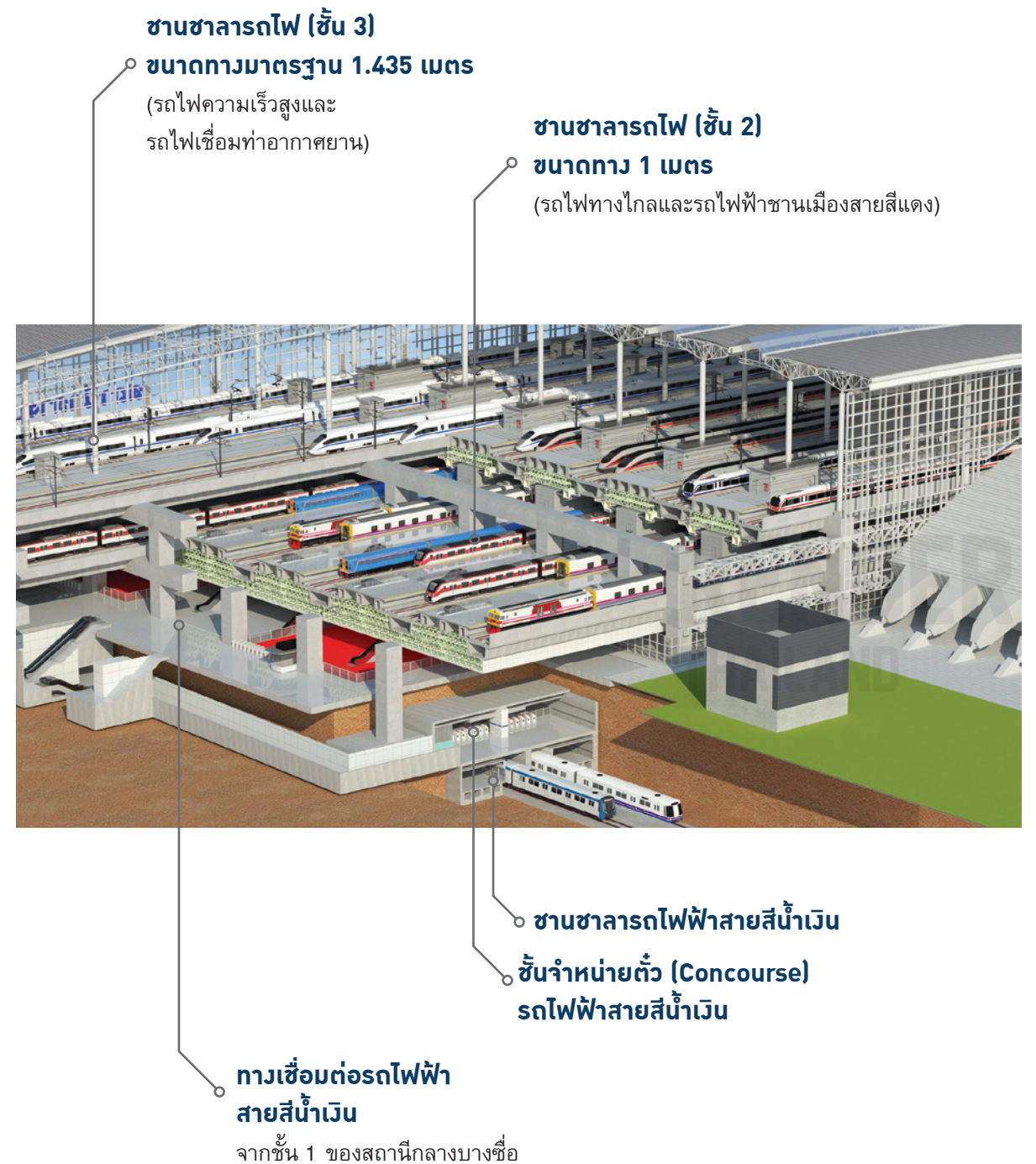
ออกแบบโดยบริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด

กว้าง	180	เมตร
ยาว	520	เมตร
สูง	43	เมตร

## พื้นที่ใช้สอยรวม 304,000 ตารางเมตร (ไม่รวมพื้นที่บิมน้ำ) แบ่งเป็น 4 ชั้น ประกอบด้วย

ชั้นใต้ดิน	72,000	ตารางเมตร
ชั้น 1	86,000	ตารางเมตร
ชั้น 2	67,000	ตารางเมตร
ชั้น 3	67,000	ตารางเมตร
ชั้นลอย	12,000	ตารางเมตร

## พื้นที่บิมน้ำ 14,000 ตารางเมตร



ชานชาลารถไฟ (ชั้น 3)  
ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร  
(รถไฟความเร็วสูงและ  
รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน)

ชานชาลารถไฟ (ชั้น 2)  
ขนาดทาง 1 เมตร  
(รถไฟทางไกลและรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง)

ชานชาลารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน  
ชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse)  
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า  
สายสีน้ำเงิน

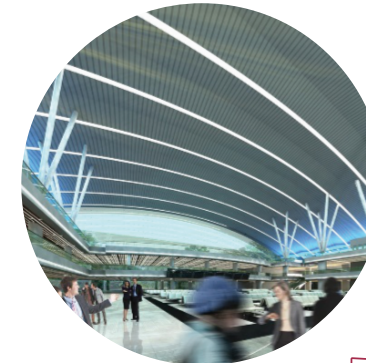
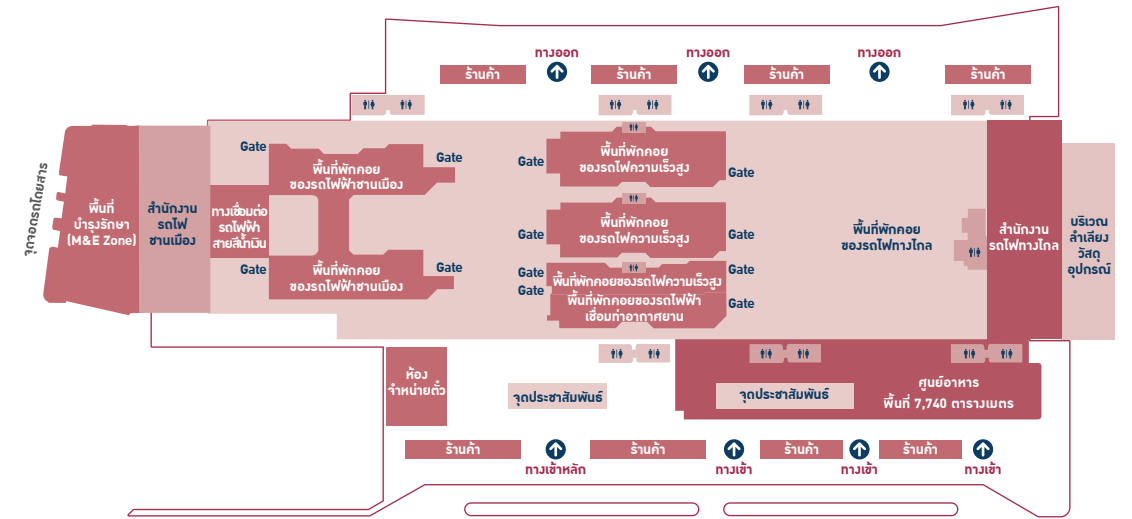
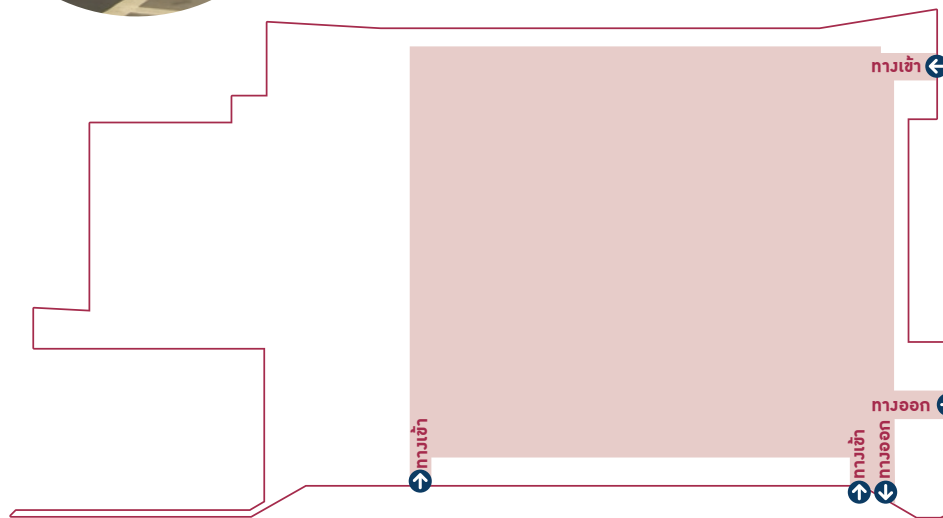
จากชั้น 1 ของสถานีกลางบางซื่อ

## ผังการใช้ประโยชน์พื้นที่สถานีกลางบางซื่อ



### ชั้นใต้ดิน

พื้นที่รวม **72,000** ตารางเมตร  
 ที่จอดรถยนต์สำหรับบุคคลทั่วไป **1,681** คัน  
 ที่จอดรถคนพิการ **19** คัน  
 รวม **1,700** คัน



### ชั้น 1

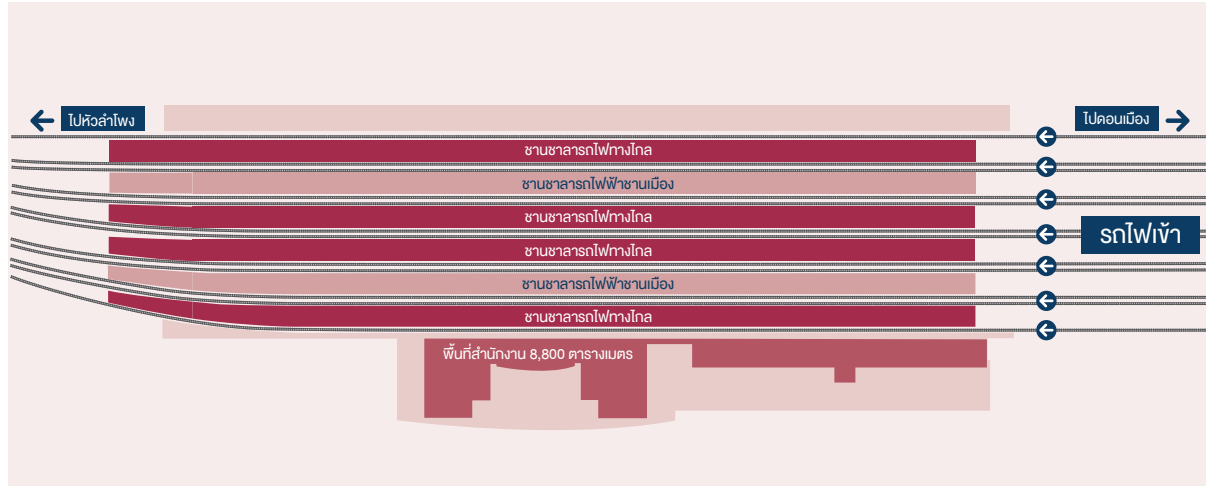
พื้นที่รวม **86,000** ตารางเมตร  
 พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า ศูนย์อาหาร  
 สำนักงาน พื้นที่พักคอย ห้องน้ำ  
 และมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



### ชั้นลอย

พื้นที่รวม **12,000** ตารางเมตร  
 พื้นที่ร้านค้า และห้องควบคุม





## ชั้น 2

พื้นที่รวม **67,000** ตารางเมตร  
ชานชาลารถไฟทางไกล  
และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง



## ชั้น 3

พื้นที่รวม **67,000** ตารางเมตร  
ชานชาลารถไฟความเร็วสูง  
และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน





## นาฬิกาหน้าปิด เลข ๙ ประจำสถานี

นาฬิกาประจำสถานีกลางบางซื่อ หนึ่งในสัญลักษณ์สำคัญของสถานีที่ออกแบบเพื่อให้น้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร โดยออกแบบหน้าปัดให้มีเลข ๙ เพียงเลขเดียว ติดตั้งบนผนังกระจกทางเข้าสถานี สามารถมองเห็นได้ในระยะไกล

### ข้อมูลจำเพาะ

ออกแบบโดย	บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด
ผลิตโดย	บริษัท Electric Time Company, Inc ประเทศสหรัฐอเมริกา
ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของตัวเรือน	6 เมตร
ติดตั้งสูงจากระดับพื้นดิน	21 เมตร
บริเวณที่ติดตั้ง	บนผนังกระจกของทางเข้าสถานี
ติดตั้งเมื่อวันที่	23 ตุลาคม 2562



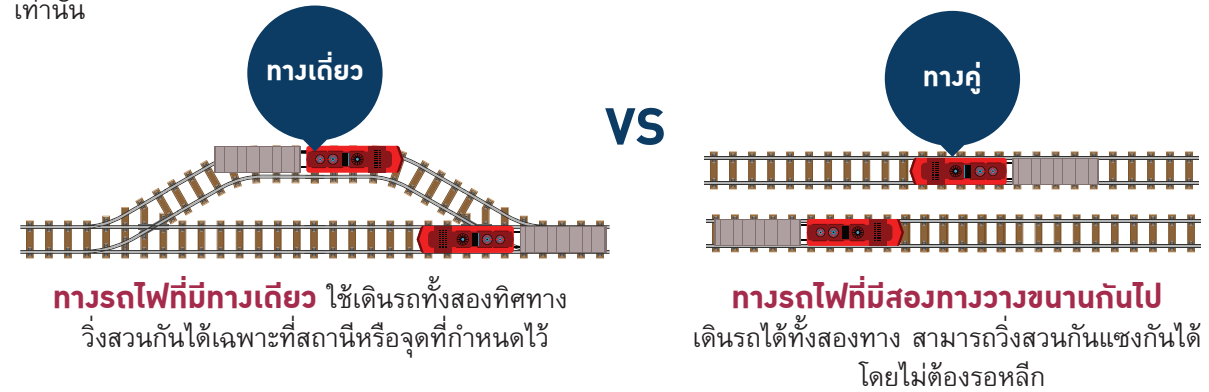
## รถไฟทางคู่ เพิ่มประสิทธิภาพระบบรางสู่มาตรฐานสากล

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกล จากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ เป็นนโยบายสำคัญที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโดยเร่งด่วน เพื่อเพิ่มความจุ

และประสิทธิภาพในการเดินทางและขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิต ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญรุดหน้าไปอย่างมั่นคงและยั่งยืน

## การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ของไทย

ระบบรถไฟทางไกลของไทยที่ให้บริการในปัจจุบันเป็นทางรถไฟขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge) มีระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยวถึงร้อยละ 91 ที่เหลือเป็นทางคู่หรือทางสาม ซึ่งยังมีการพัฒนาและเปิดให้บริการระบบรถไฟทางคู่เร็วมากขึ้นเท่าไรและเพิ่มมากขึ้นเท่าไร ก็ยิ่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการมากขึ้นเท่านั้น



### สัดส่วนชนิดทางของโครงข่ายรถไฟทางไกล



## โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ พัฒนาอะไรบ้าง

โครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ในแต่ละโครงการ นอกจากการสร้างทางแล้ว ยังมีการพัฒนาระบบต่างๆ ให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ



## แก้ปัญหา “จุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ” อย่างเบ็ดเสร็จ

จุดตัดทางรถไฟ คือ ทางที่ต้องตัดผ่านทางรถไฟ ทั้งในระดับเดียวกันและต่างระดับ โดยจะมีป้ายสัญญาณเตือน อุปกรณ์กันชนกันชน หรือเครื่องกั้นให้หยุดการจราจรบนถนนเมื่อมีรถไฟวิ่งผ่าน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้มีการแก้ไขปัญหาคัดเสมอระดับทางรถไฟ โดยกำหนดรูปแบบเพื่อความปลอดภัย ดังนี้



### สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass)

ในกรณีที่ถนนมีปริมาณการจราจรสูง และมีเขตทางเพียงพอ



### สะพานรถไฟข้ามทางรถยนต์ (Underpass)

ในกรณีที่เป็นถนนสายหลัก มีปริมาณการจราจรหนาแน่น



### สะพานกลับรถแบบเกือกม้า (ตัว U)

ในกรณีที่เป็นบริเวณชุมชนหนาแน่น หรือถนนเชื่อมต่อเติม มีข้อจำกัดของพื้นที่ หรือเขตทางไม่เพียงพอ



### ทางลอดใต้ทางรถไฟ

ในกรณีที่เป็นบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนลาดลงที่มีปริมาณการจราจรต่ำ บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมสองข้างทางรถไฟ



### ทางบริการข้ามทางรถไฟ

บริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนท้องถิ่นหลายๆ เส้น โดยเชื่อมทางท้องถิ่นเข้าด้วยกัน แล้วก่อสร้างทางลอดหรือทางข้ามเพียงจุดเดียว

## คนไทยได้ประโยชน์จากการพัฒนารถไฟทางคู่

ลดเวลาการเดินทาง 30%

เพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง

เป็นแกนหลักในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอื่นๆ

### รถไฟขนส่งผู้โดยสาร

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ

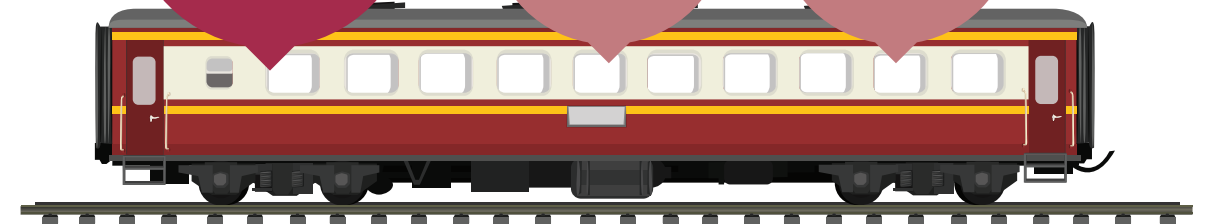
จำนวนผู้โดยสารระยะเร่งด่วน

จำนวนผู้โดยสารระยะที่ 2

จาก 50 กม./ชม. เป็น 100 กม./ชม.\*

25 ล้านคน/ปี

80 ล้านคน/ปี



### รถไฟขนส่งสินค้า

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

จาก 39 กม./ชม. เป็น 60 กม./ชม.\*

จาก 11 ล้านตัน/ปี เป็น 38 ล้านตัน/ปี



หมายเหตุ \*ความเร็วเฉลี่ย



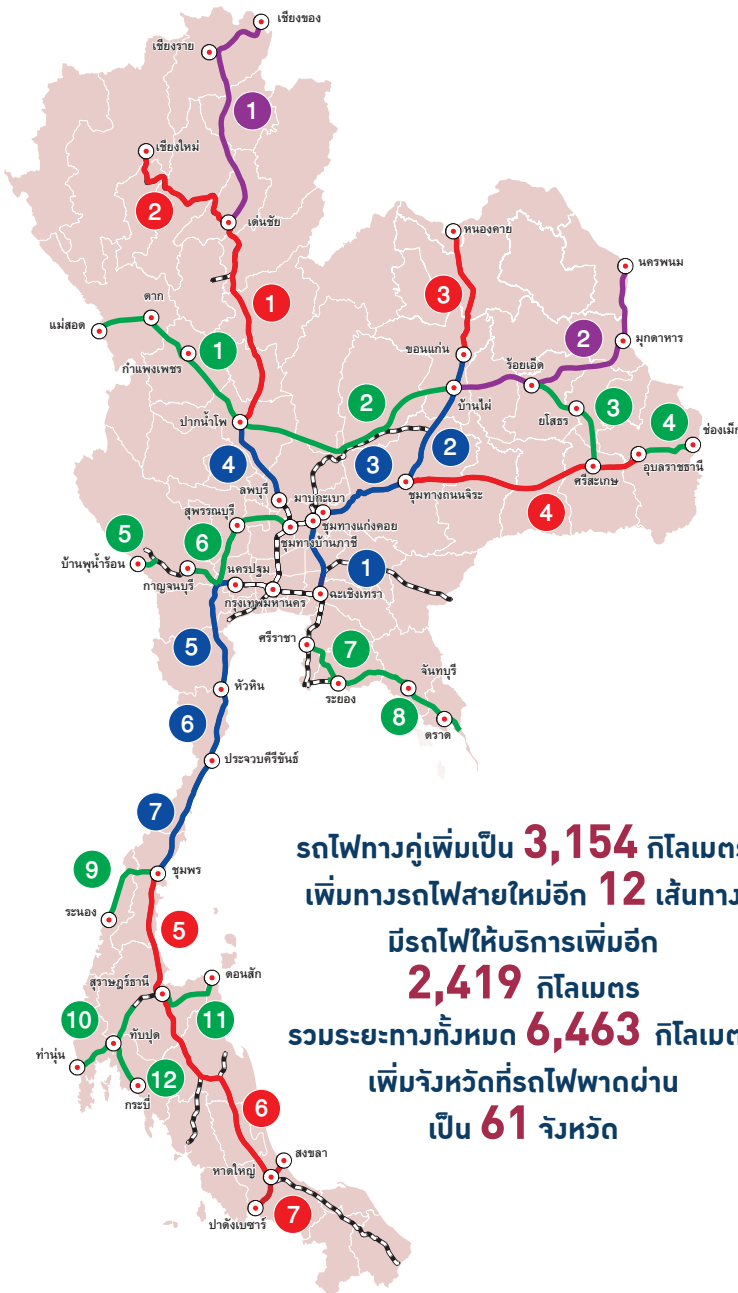
## พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ ทุกทิศทั่วไทย

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ นับเป็นการขับเคลื่อนประเทศชาติสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน โดยจะดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ตามลำดับความสำคัญ

ของแนวเส้นทาง โดยพิจารณาจากการพัฒนาเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของประชาชน แล้วจึงต่อขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่จนครบตามแผนงานที่กำหนดไว้

## อนาคตโครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

รฟท. ได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ และทางรถไฟสายใหม่ ตามลำดับความสำคัญดังนี้



รถไฟทางคู่เพิ่มเป็น **3,154** กิโลเมตร  
 เพิ่มทางรถไฟสายใหม่อีก **12** เส้นทาง  
 มีรถไฟให้บริการเพิ่มอีก **2,419** กิโลเมตร  
 รวมระยะทางทั้งหมด **6,463** กิโลเมตร  
 เพิ่มจังหวัดที่รถไฟพาดผ่าน เป็น **61** จังหวัด

### ทางคู่ระยะเร่งด่วน

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร

- 1 ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย
- 2 ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
- 3 ช่วงมวกะเหมา-ชุมทางถนนจิระ
- 4 ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
- 5 ช่วงนครปฐม-หัวหิน
- 6 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
- 7 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

### ทางคู่ระยะที่ 2

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร

- 1 ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
- 2 ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
- 3 ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
- 4 ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
- 5 ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
- 6 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
- 7 ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

### ทางรถไฟสายใหม่

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 678 กิโลเมตร

- 1 ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่
- 2 ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

### ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป

- 1 ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์
- 2 ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่
- 3 ช่วงศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด
- 4 ช่วงอุบลราชธานี-ขอนแก่น
- 5 ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน
- 6 ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี
- 7 ช่วงศรีราชา-ระยอง
- 8 ช่วงมวกะเหมา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด
- 9 ช่วงชุมพร-ระนอง
- 10 ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าฉัตรไชย
- 11 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก
- 12 ช่วงทับปุด-กระบี่



## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

### — ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

<b>ระยะทาง</b>	: 106 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน และอุโมงค์
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 7 สถานี
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
<b>สถานะ</b>	: ก่อสร้างแล้วเสร็จ



#### วงเงินลงทุน

 **10,673**  
ล้านบาท



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**7.17** ล้านคน/ปี (ปี 2569)



**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**17.18** ล้านตัน/ปี (ปี 2569)

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 6.75%  
ค่า EIRR = 27.31%

#### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา  
**สัญญาที่ 1** ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-วิหารแดง  
และบุญใหญ่-แก่งคอย พร้อมทางเลี้ยวเมือง  
**สัญญาที่ 2** วิหารแดง-บุญใหญ่ พร้อมอุโมงค์



## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

### — ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

<b>ระยะทาง</b>	: 187 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 19 สถานี
<b>ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)</b>	: 3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และ สถานีท่าพระ)
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
<b>สถานะ</b>	: ก่อสร้างแล้วเสร็จ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร  
**46,350** คน/วัน (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า  
**16,400** ล้านตัน/ปี (ปี 2577)

**วงเงินลงทุน**

**24,064**  
ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม**

ค่า FIRR = 5.90%  
ค่า EIRR = 24.55%



## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

### — ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

<b>ระยะทาง</b>	: 132 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 17 สถานี
<b>ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)</b>	: 1 แห่ง (สถานีกุตจิก)
<b>อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ</b>	: 1 แห่ง (สถานีนครราชสีมา)
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
<b>สถานะ</b>	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
78,395 คน/วัน (ปี 2577)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
29,841 ตัน/วัน (ปี 2577)

#### วงเงินลงทุน

**30,615**  
ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 8.33%  
ค่า EIRR = 19.40%

#### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 3 สัญญา

- สัญญาที่ 1** มาบกะเบา-คลองขนานจิตร
- สัญญาที่ 2** คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ
- สัญญาที่ 3** อุโมงค์รถไฟ



## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

- ระยะทาง** : 145 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน และยกระดับ
- ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- จำนวนสถานี** : 17 สถานี ที่หยุดรถ 6 แห่ง
- ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
- อาคารศูนย์ควบคุมการเดินทาง** : 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
- ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างก่อสร้าง



### วงเงินลงทุน

 **25,845**  
ล้านบาท


### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 5.59%  
ค่า EIRR = 20.21%


### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

- สัญญาที่ 1** บ้านกล้วย-โคกกระทียม
- สัญญาที่ 2** ท่าแค-ปากน้ำโพ



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**81,130** คน/วัน (ปี 2577)



**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**60,430** ตัน/วัน (ปี 2577)

## รูปแบบสถานี

โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ได้ออกแบบสถานีโดยคงเอกลักษณ์แต่ละท้องถิ่นผสมผสานกับความทันสมัย และความคิดสร้างสรรค์ โดยแบ่งเป็นสถานีขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก





## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงนครปฐม-หัวหิน

- ระยะทาง** : 169 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน และยกระดับ (หัวหิน)
- ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- จำนวนสถานี** : 27 สถานี
- ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างก่อสร้าง



### วงเงินลงทุน

 **16,034**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 16.51%  
ค่า EIRR = 20.27%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

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

 **คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**128,743** คน/วัน (ปี 2577)

 **คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**35,089** ตัน/วัน (ปี 2577)



## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

### — ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

- ระยะทาง** : 84 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน
- ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- จำนวนสถานี** : 12 สถานี
- ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 2 แห่ง (สถานีสามร้อยยอดและสถานีทุ่งมะเเฒ่า)
- ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างก่อสร้าง



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**4,210** คน/วัน (ปี 2592)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**75,990** ตัน/ปี (ปี 2592)

#### วงเงินลงทุน

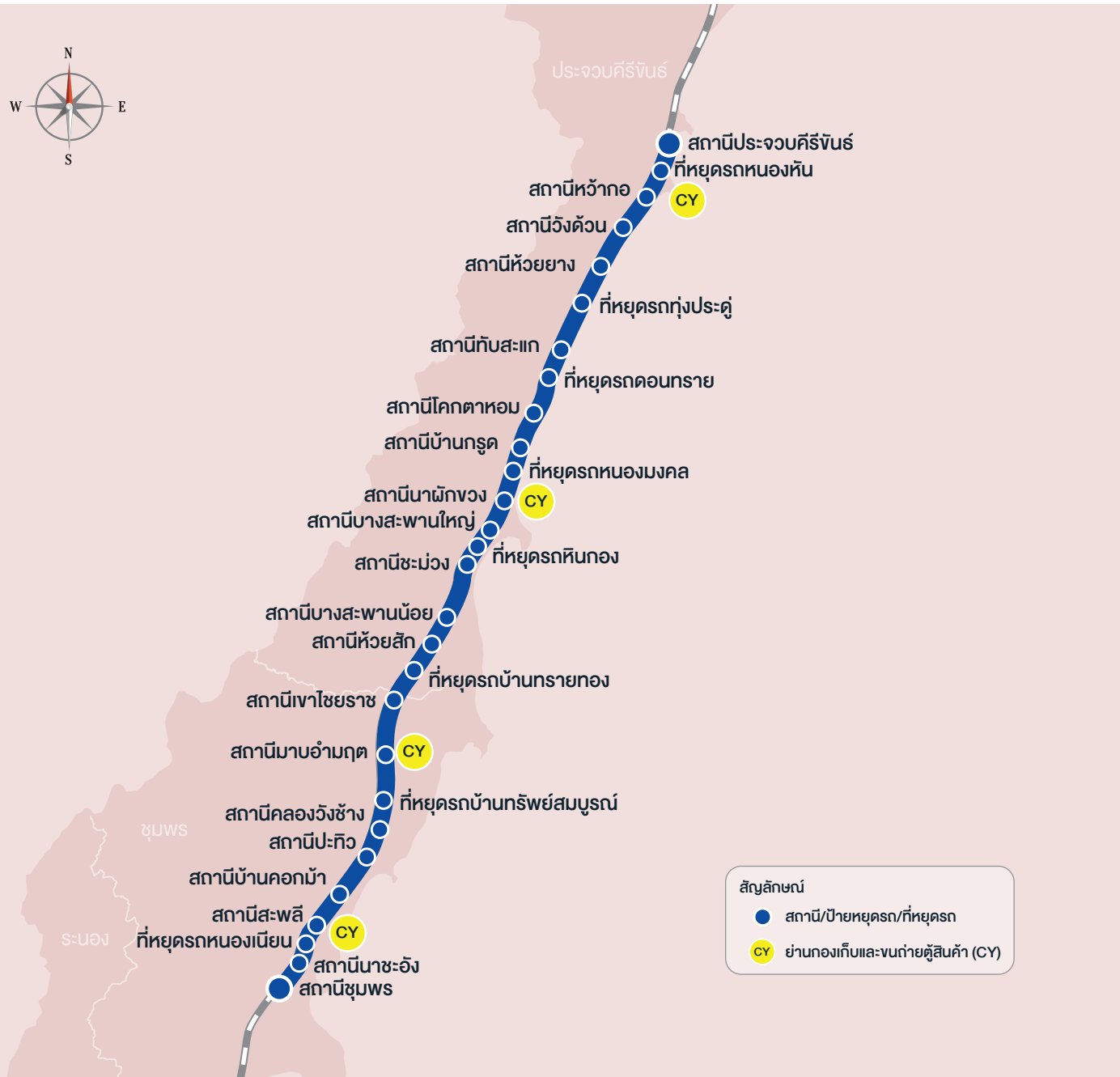
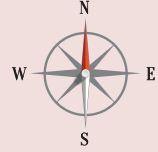
**6,939**  
ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 2.98%  
ค่า EIRR = 19.45%

#### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 1 สัญญา  
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



## รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

- ระยะทาง** : 167 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน
- ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- จำนวนสถานี** : 20 สถานี
- ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 4 แห่ง (สถานีหัวจากอ สถานีนาฝักขวง สถานีมาบอำมฤต และสถานีสะพลี)
- ระบบราง** : Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างก่อสร้าง



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**64,900** คน/วัน (ปี 2580)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**2.06** ล้านตัน/ปี (ปี 2580)

### วงเงินลงทุน

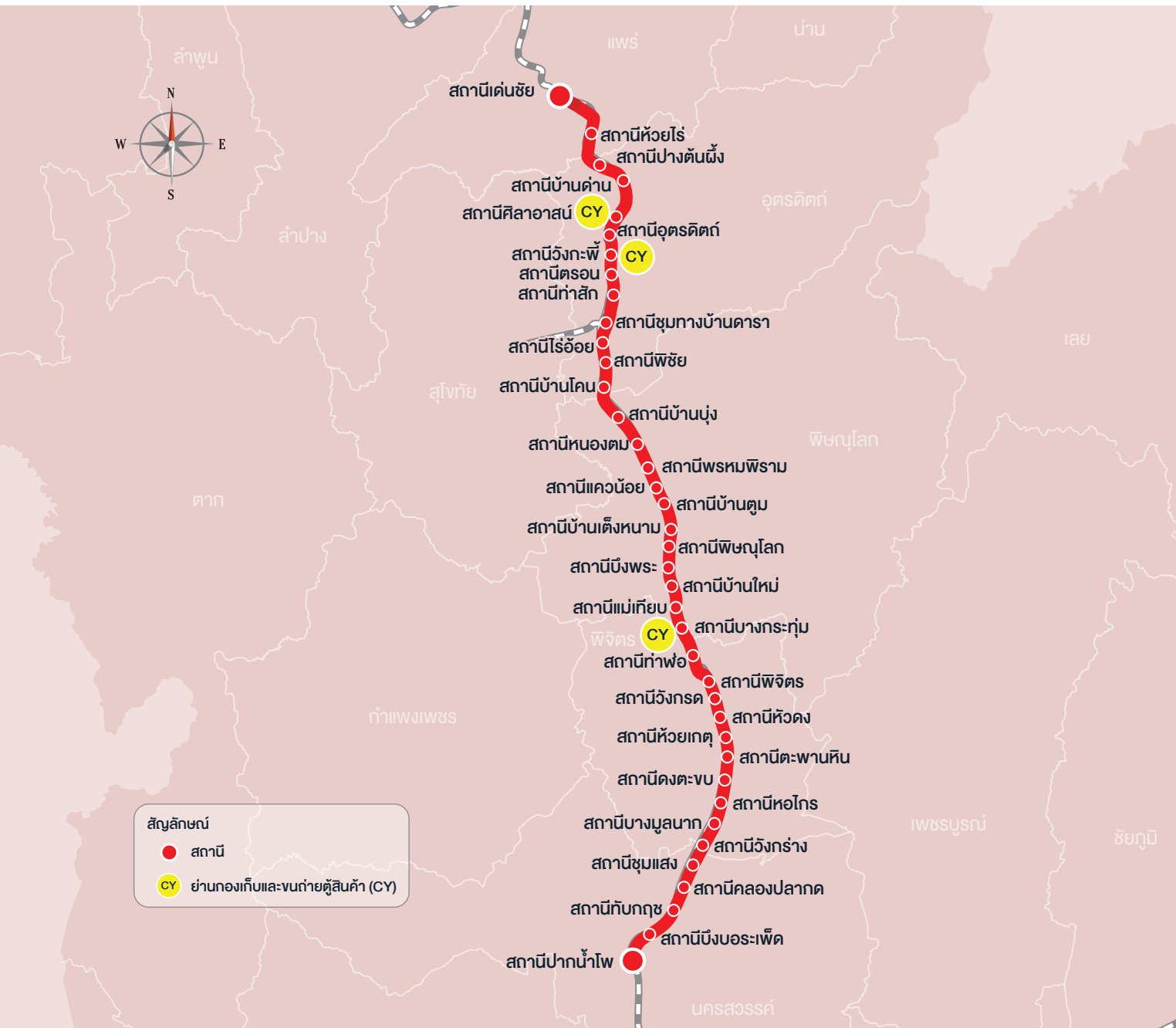
**13,696**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 4.89%  
ค่า EIRR = 23.82%

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 2 สัญญา  
**สัญญาที่ 1** ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย  
**สัญญาที่ 2** บางสะพานน้อย-ชุมพร



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 — ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

ระยะทาง	: 285 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 42 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 3 แห่ง (สถานีบางกระทุ่ม สถานีวังกะพี้ และสถานีสิลาอาสน์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณานุมัติโครงการ



### วงเงินลงทุน

**62,859.74**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -8.59%  
ค่า EIRR = 13.38%

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**34,000** คน/วัน (ปี 2592)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**7.94** ล้านตัน/ปี (ปี 2592)



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### — ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

ระยะทาง	:	189 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	:	ระดับพื้นดิน ยกระดับ และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	:	80-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	:	17 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	:	2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร และสถานีสารภี)
ระบบราง	:	Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	:	อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
14,830 คน/วัน (ปี 2597)

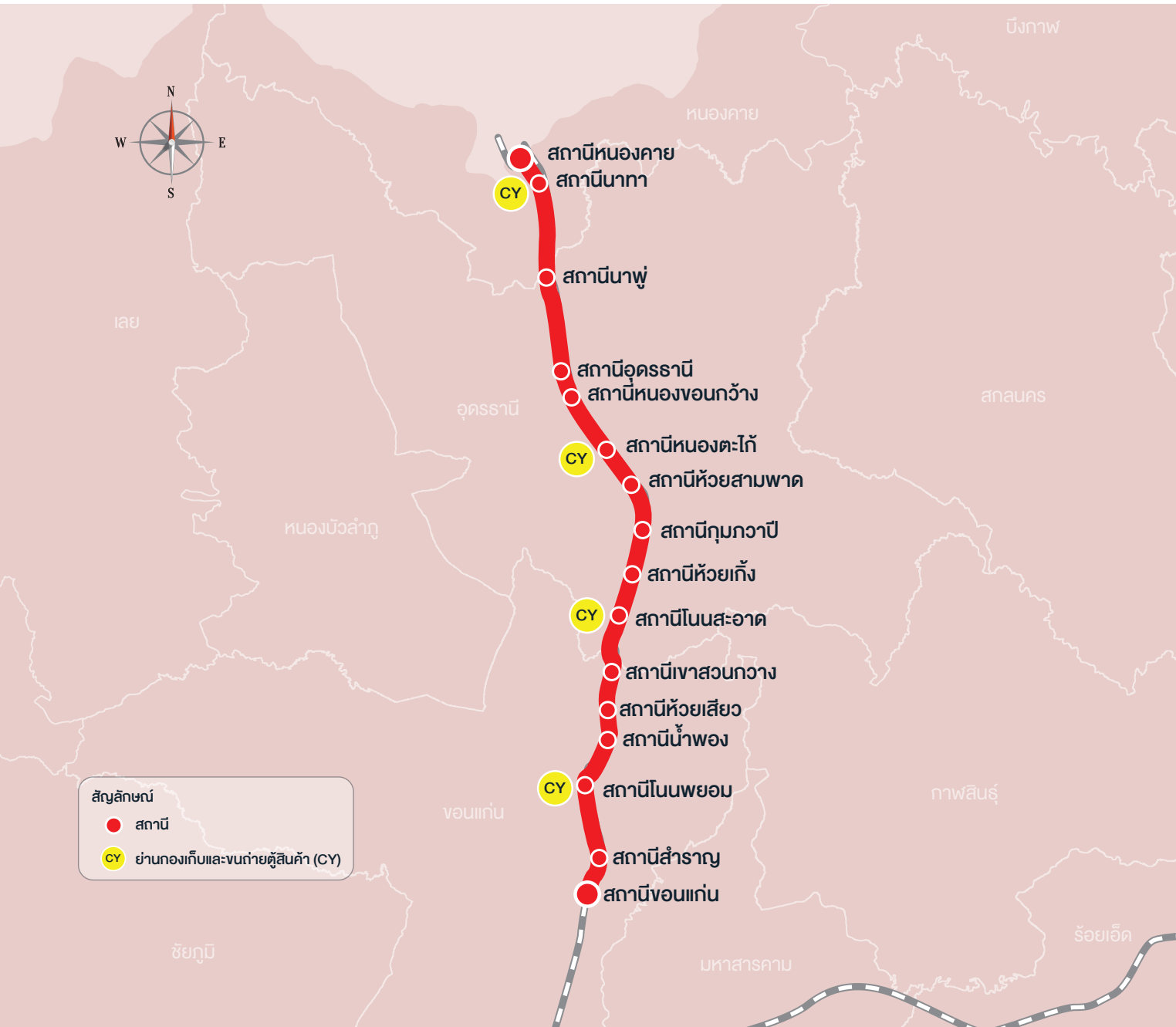
**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
1.61 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)

#### วงเงินลงทุน

**56,837.78**  
ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 1.28%  
ค่า EIRR = 13.20%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### — ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

- ระยะทาง** : 167 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน และยกระดับ
- ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- จำนวนสถานี** : 15 สถานี
- ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)** : 4 แห่ง (สถานีโนนพยอม, สถานีโนนสะอาด, สถานีหนองตะไ้ และสถานีนาทา)
- ระบบราง** : Meter Gauge, ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณานุมัติโครงการ



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**1.945** ล้านคน/ปี หรือ **5,400** คน/วัน (ปี 2594)

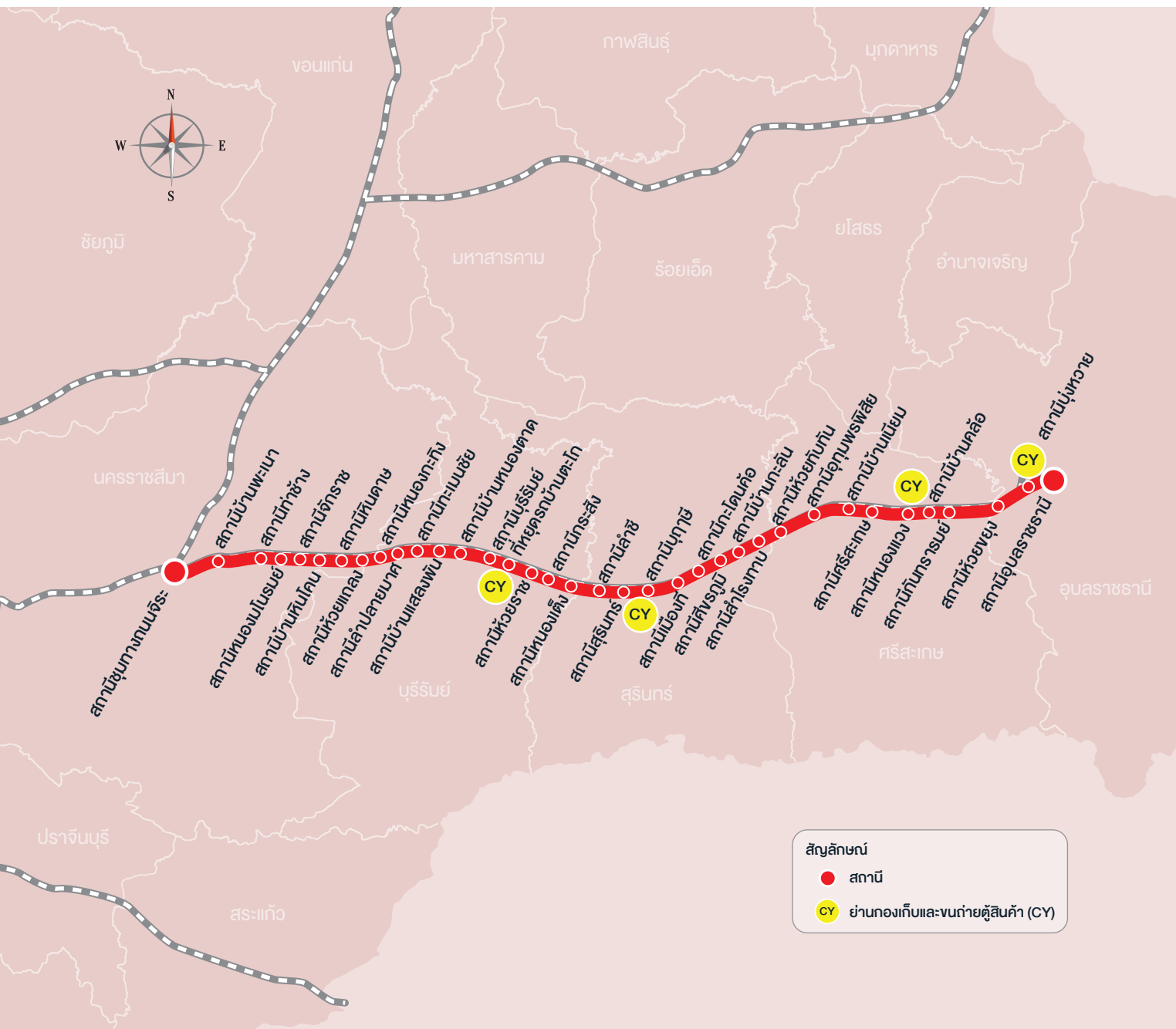
**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**4.2** ล้านตัน/ปี (ปี 2594)

#### วงเงินลงทุน

**25,842** ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -3.84%  
 ค่า EIRR = 18.57%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### — ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

ระยะทาง	: 308 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 35 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 4 แห่ง (ที่ห้วยจรดบ้านตะโก สถานีบุญฤๅษี สถานีหนองแวง และสถานีบึงหวาย)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณานอญุมัติโครงการ



#### วงเงินลงทุน

 **37,527.10**  
ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 7.77%  
ค่า EIRR = 17.06%



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร  
**33,680** คน/วัน (ปี 2596)

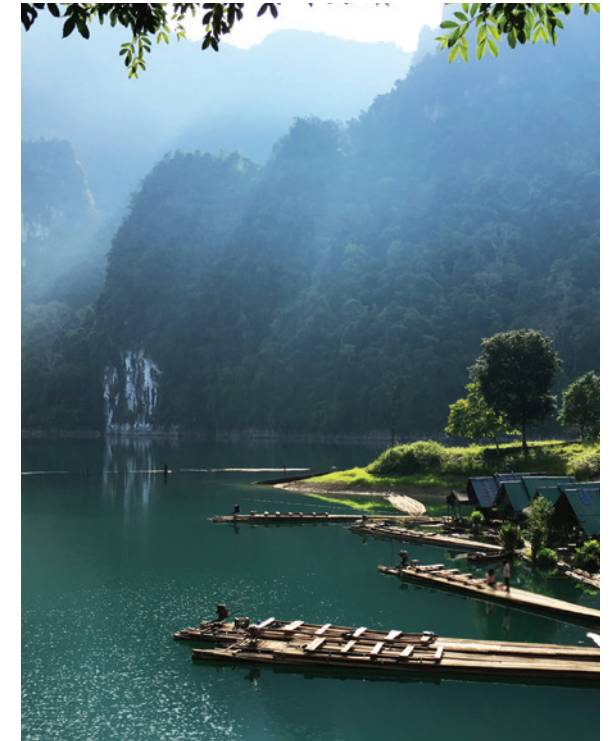


คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า  
**1.56** ล้านตัน/ปี (ปี 2596)



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 — ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

ระยะทาง	: 168 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 20 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร  
**8,095** คน/วัน (ปี 2596)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า  
**2.09** ล้านตัน/ปี (ปี 2596)

### วงเงินลงทุน



**24,294.36**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 3.25%  
ค่า EIRR = 19.90%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 — ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา

ระยะทาง	: 321 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกกระต๊ับ และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 56 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 2 แห่ง (สถานีชุมทางทุ่งสง และสถานีบางกล่ำ)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณานุมัติโครงการ



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
 23,380 คน/วัน (ปี 2567)

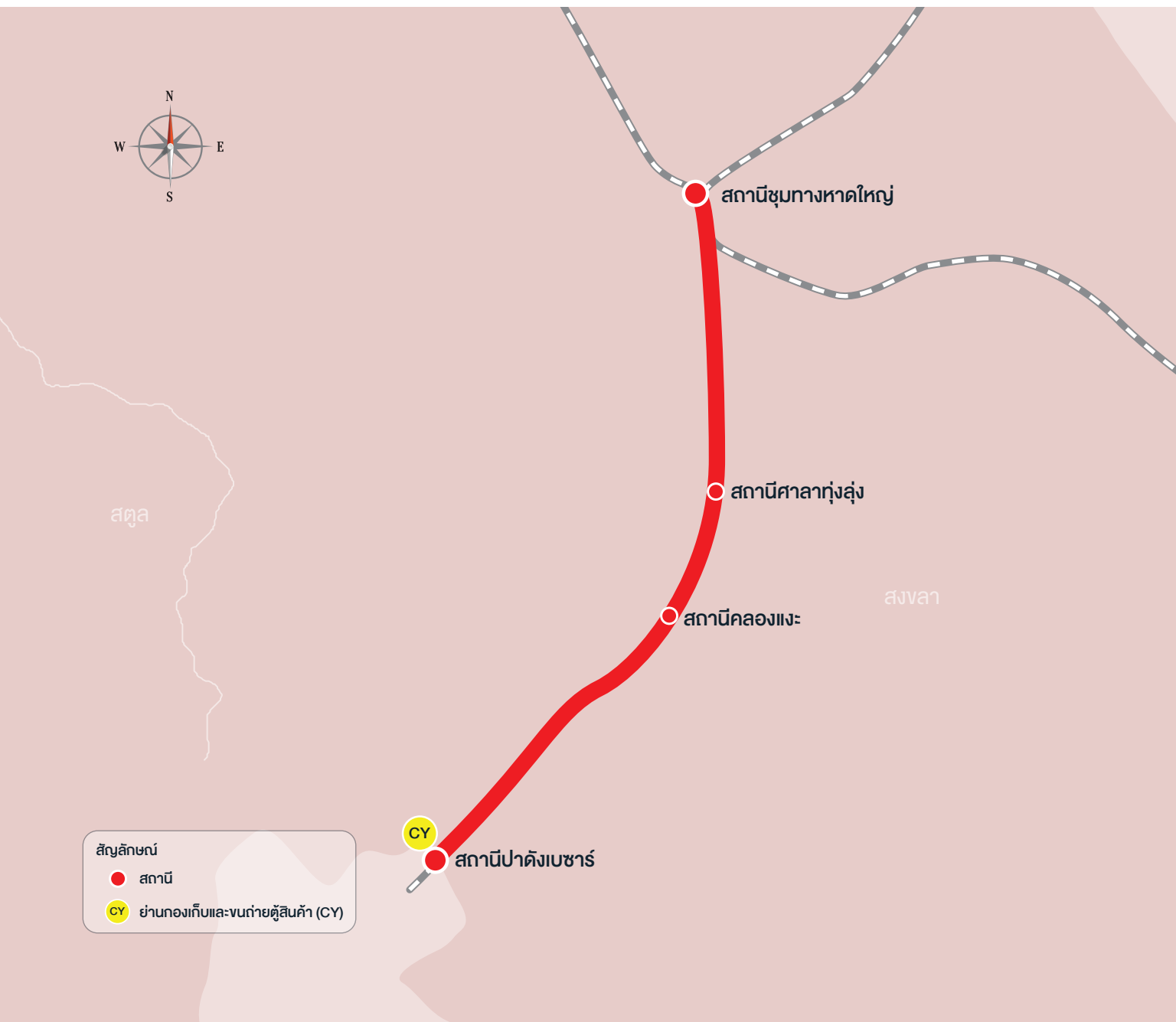
**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
 8.50 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)

### วงเงินลงทุน

**57,375.43**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -2.72%  
 ค่า EIRR = 18.07%



## รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

### — ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ระยะทาง	: 45 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 3 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีปาดังเบซาร์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ

วงเงินลงทุน

**6,661.37**  
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

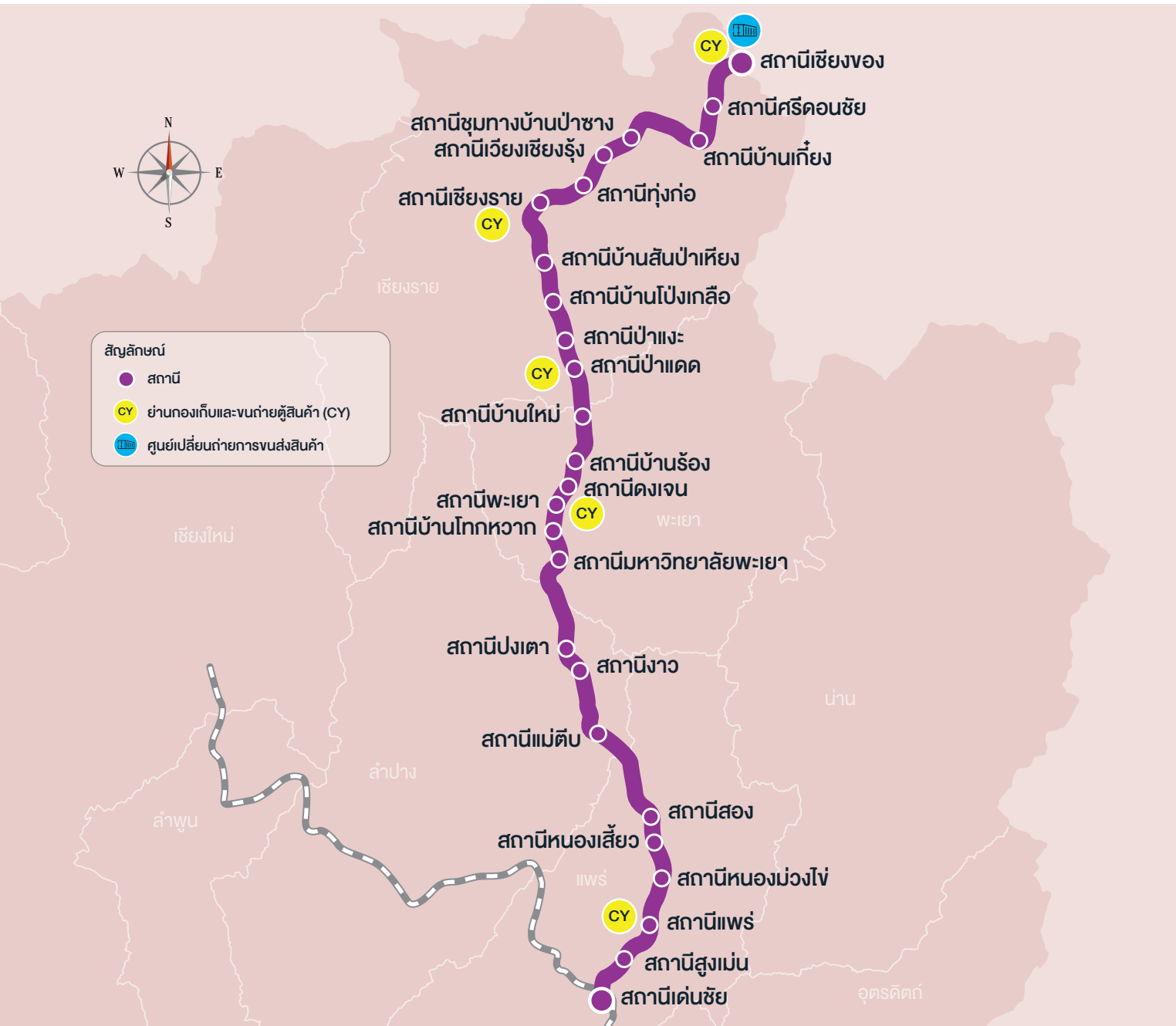
ค่า FIRR = -5.29%  
ค่า EIRR = 18.18%



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **16,605** คน/วัน (ปี 2595)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **2.36** ล้านตัน/ปี (ปี 2595)





## รถไฟทางคู่ สายใหม่

### — ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

**ระยะทาง** : 323 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 26 สถานี

**ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) :** 5 แห่ง (สถานีแพร์ สถานีพะเยา สถานีป่าแดด สถานีเชียงทอง และสถานีเชียงของ)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

**สถานะ** : ครม. อนุมัติโครงการแล้ว  
อยู่ระหว่างออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**9,816** คน/วัน (ปี 2595)

**คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า**  
**8.23** ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



### วงเงินลงทุน

**85,345**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -2.02%

ค่า EIRR = 12.09%





## รถไฟความเร็วสูง อีกระดับของการเดินทาง

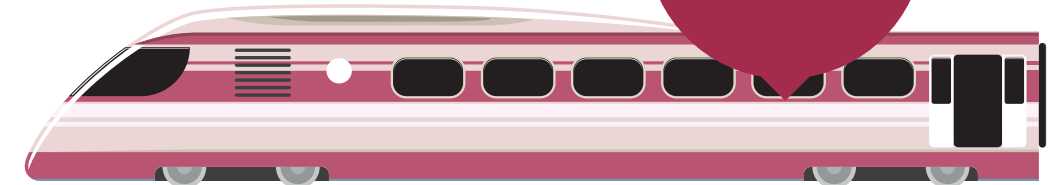
รถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) เป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะใช้รางขนาดมาตรฐาน หรือ Standard Gauge ในการเดินรถ จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูงคือ สามารถเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา โดยที่ไม่ต้องผ่านขั้นตอนที่ยุ่งยากเหมือนกับการโดยสารเครื่องบิน

จึงทำให้รถไฟความเร็วสูงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเทศไทยได้ดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 สายทาง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง สนับสนุนเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้รุดหน้า และเป็นการกระจายความเจริญของเมืองไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ

## รถไฟความเร็วสูงมีกี่แบบกันนะ

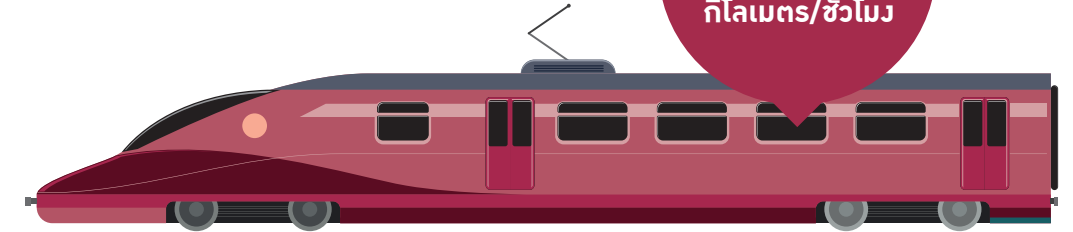
รถไฟความเร็วสูง (High Speed)

ความเร็ว  
200-300  
กิโลเมตร/ชั่วโมง



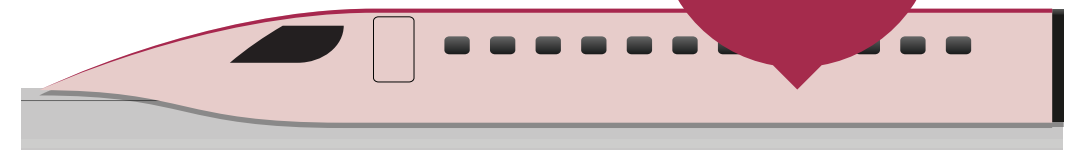
รถไฟความเร็วสูงมาก (Very High Speed)

ความเร็วที่ใช้  
301-500  
กิโลเมตร/ชั่วโมง

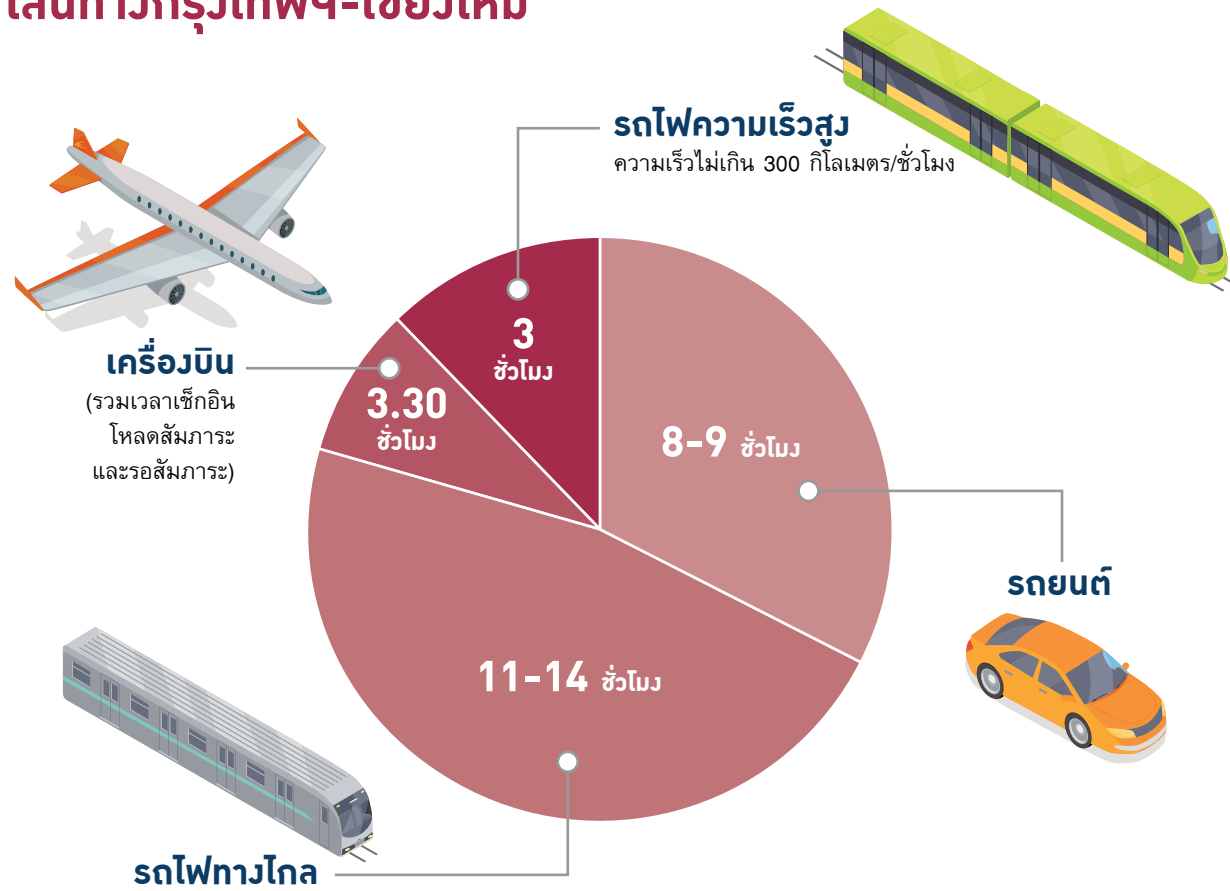


รถไฟความเร็วสูงพิเศษ (Ultra High Speed)

ความเร็ว  
500-1,000  
กิโลเมตร/ชั่วโมง



# ระยะเวลาในการเดินทางของรถไฟความเร็วสูง เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ รถไฟทางไกล เครื่องบิน เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่



## ระยะทางที่เหมาะสมในการเดินทางในรูปแบบต่างๆ



ระยะทาง 150-400 กิโลเมตร  
เหมาะกับรถไฟความเร็วสูง  
ระยะเวลาการเดินทาง  
1 ถึง 4 ชั่วโมง 30 นาที



ระยะทาง 0-150 กิโลเมตร  
เหมาะกับรถยนต์  
ระยะเวลาการเดินทาง  
1-1 ชั่วโมง 30 นาที



400 กิโลเมตร ขึ้นไป  
เหมาะกับเครื่องบิน  
ระยะเวลาการเดินทาง  
5 ชั่วโมงขึ้นไป

# ทำไมประเทศไทยต้องมีรถไฟความเร็วสูง



## ลดการใช้พลังงาน ลดโลกร้อน

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์  
ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง

รถไฟความเร็วสูง	4 กิโลกรัมต่อผู้โดยสาร 100 คน-กิโลเมตร
รถยนต์	14 กิโลกรัมต่อผู้โดยสาร 100 คน-กิโลเมตร
เครื่องบิน	17 กิโลกรัมต่อผู้โดยสาร 100 คน-กิโลเมตร



## ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจากการเดินทาง

เดินทางบนทางเฉพาะ ลดความเสี่ยง  
ของการเกิดอุบัติเหตุ และไม่มีจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ  
ตลอดแนวเส้นทาง



## เกิดการพัฒนาเมือง

กระจายความเจริญไปในพื้นที่โดยรอบ  
เกิดการจ้างงานสร้างอาชีพ



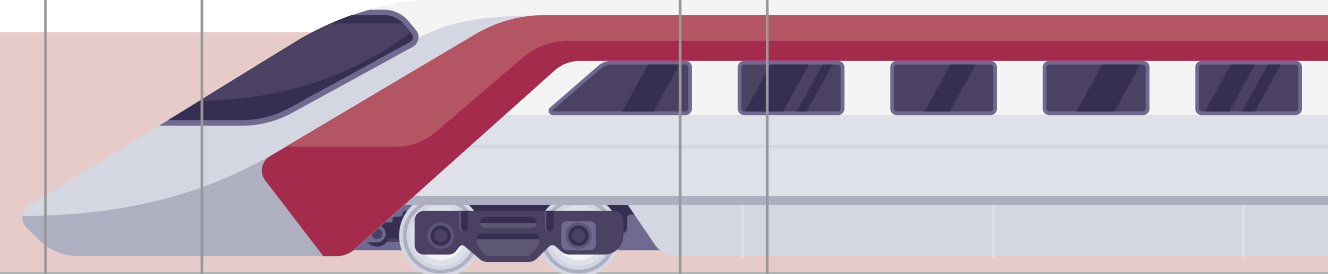
## ขยายโอกาสของธุรกิจท้องถิ่น

เปิดโอกาสให้มีการจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น  
และผลผลิตต่างๆ รวมถึงการเกิดพื้นที่  
พาณิชย์กรรมโดยรอบสถานีรถไฟ



## ส่งเสริมการท่องเที่ยว

ลดเวลาการเดินทาง  
สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยัง  
สถานที่ต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว  
โดยเฉพาะในเมืองที่อยู่ใกล้เคียงกัน





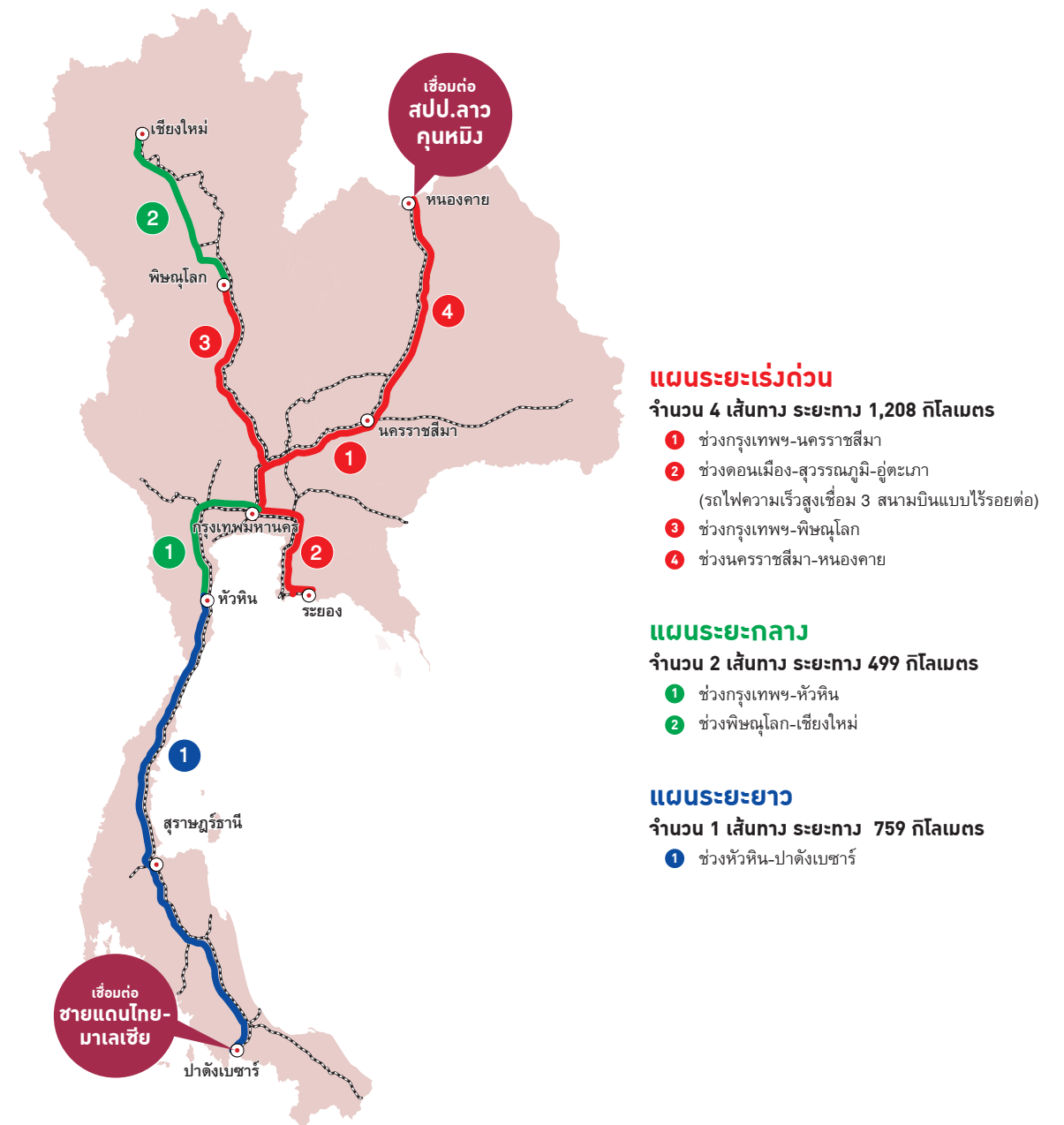
## พัฒนารถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงหัวเมืองสำคัญของประเทศสู่อาเซียน

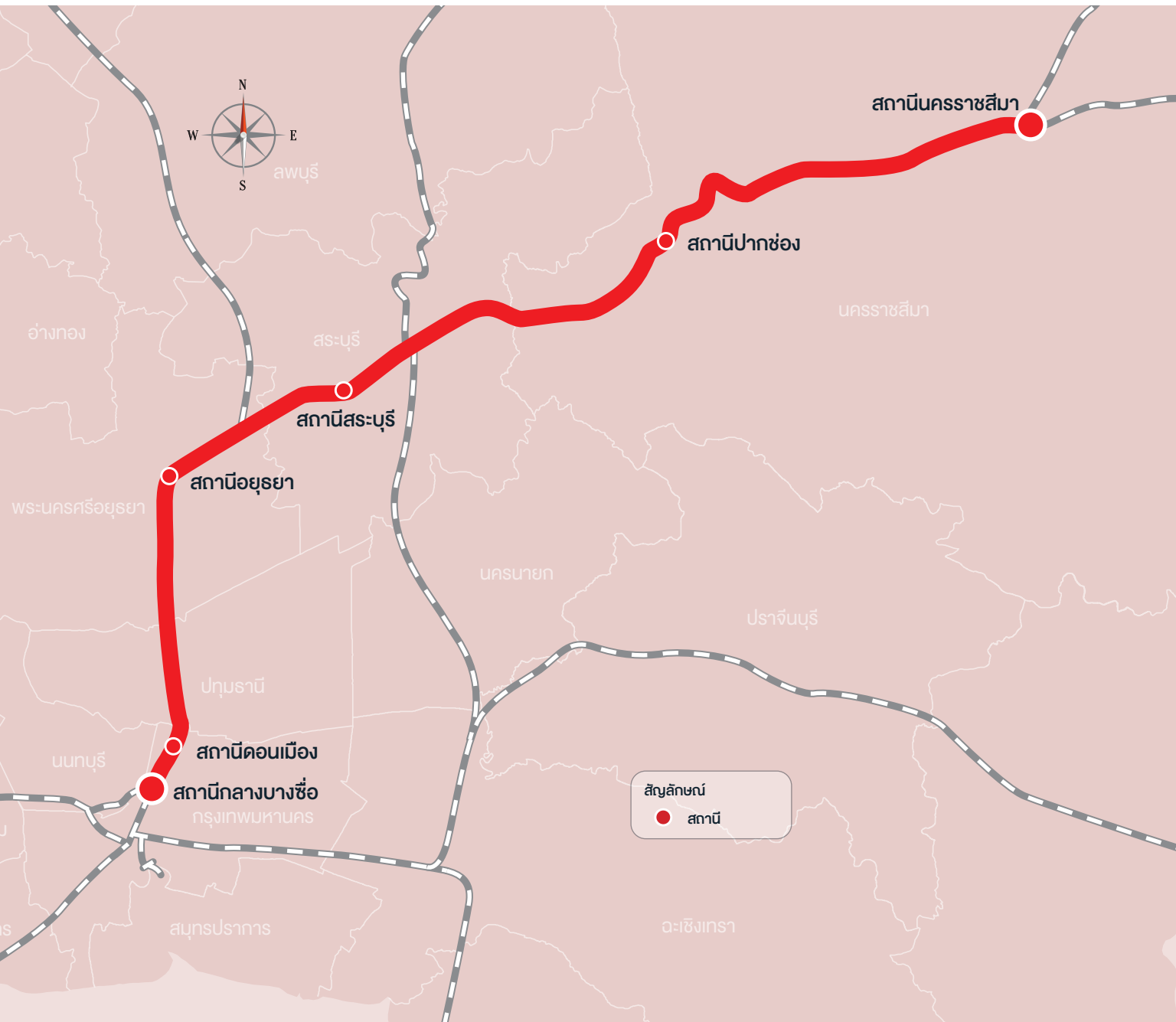
โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยมีทั้งหมด 4 สายทาง คือ **สายเหนือ** กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ **สายตะวันออกเฉิยเหนือ** กรุงเทพฯ-หนองคาย **สายตะวันออก** กรุงเทพฯ-ระยอง และ**สายใต้** กรุงเทพฯ-

ปาดังเบซาร์ ซึ่งนอกจากจะกำหนดให้ผ่านจังหวัดสำคัญๆ แล้ว ยังกำหนดโครงข่ายให้มีความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทางไปมาหาสู่กันในภูมิภาคอาเซียน

## การพัฒนา “รถไฟความเร็วสูง” ของไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ตามลำดับความสำคัญดังนี้





## รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน — ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

ระยะทาง	: 253 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ระยะเวลาการเดินทาง	: 1 ชั่วโมง 30 นาที (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
ช่วงเวลาให้บริการ	: 06.00-24.00 น.
จำนวนสถานี	: 6 สถานี
ระบบราง	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา
ค่าโดยสาร	: เริ่มต้น 107 บาท สูงสุด 534 บาท

 **คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**5,000 คน/วัน (ปี 2566)**

 **ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2566**

**ผลการศึกษาความเหมาะสม**  
ค่า EIRR = 11.68%

### วงเงินลงทุน

 **198,451**  
**ล้านบาท**

### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้างงานโยธา

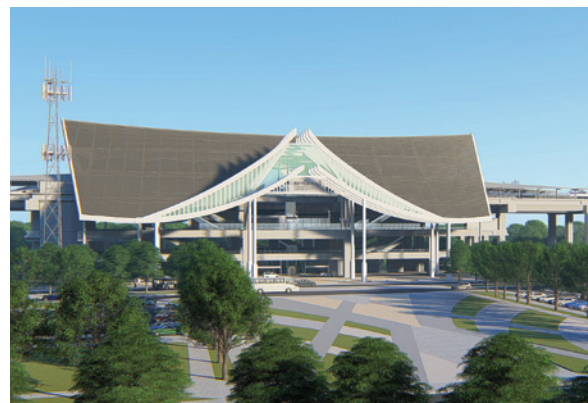
- สัญญา 1-1** ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- สัญญา 2-1** ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- สัญญา 3-1** ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา
- สัญญา 3-2** งานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา
- สัญญา 3-3** ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ระยะทาง 26.1 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 3-4** ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา
- สัญญา 3-5** ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-1** ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-2** ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-3** ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-4** ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา
- สัญญา 4-5** ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-6** ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-7** ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา

## สถานีออกแบบเพื่อทุกคน

รถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีทั้งหมด 6 สถานี โครงการจะดำเนินการออกแบบและก่อสร้างจำนวน 4 สถานี ไม่รวมสถานีกลางบางซื่อและสถานีดอนเมือง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยคำนึงถึงความสะดวกสบายในการใช้บริการ สถาปัตยกรรมและการตกแต่งจะเน้นความทันสมัย และมีกลิ่นอายของอัตลักษณ์ประจำท้องถิ่น

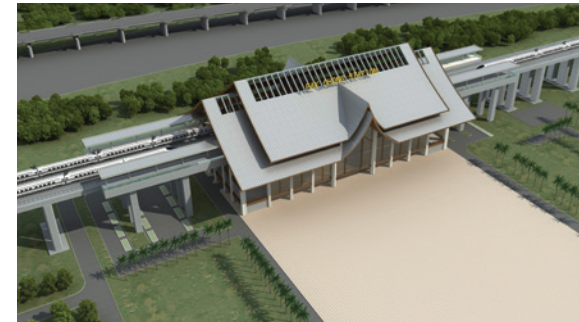
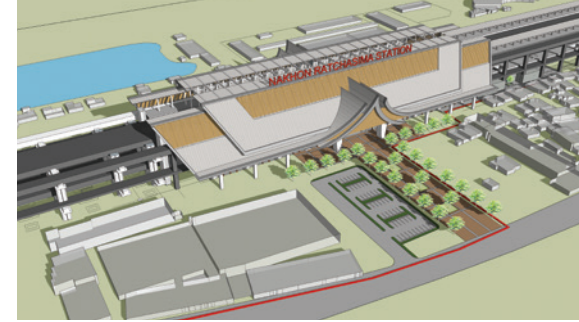
### สถานีอยุธยา

- ชั้น 1** ทางเข้าอาคาร และชั้นชานชาลารถไฟทางไกลและรถไฟสายสีแดง
- ชั้น 2** ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร และพื้นที่พักผ่อนผู้โดยสาร
- ชั้น 3** ชั้นชานชาลารถไฟความเร็วสูง



### สถานีสระบุรี

- ชั้น 1** ทางเข้าอาคาร และชั้นชานชาลารถไฟทางไกล (อนาคต)
- ชั้น 2** ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟทางไกล และชั้นเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร
- ชั้น 3** ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟความเร็วสูง และพื้นที่พักผ่อนผู้โดยสาร
- ชั้น 4** ชั้นชานชาลารถไฟความเร็วสูง



### สถานีนครราชสีมา

- ชั้น 1** ทางเข้าอาคาร และพื้นที่พักผ่อนผู้โดยสาร
- ชั้น 2** ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร และชานชาลารถไฟทางไกล
- ชั้น 3** ชั้นชานชาลารถไฟความเร็วสูง

### สถานีปากช่อง

- ชั้น 1** ทางเข้าอาคาร และชั้นชานชาลารถไฟทางไกล (อนาคต)
- ชั้น 2** ชั้นโถงทางเข้าหลัก และพื้นที่พาณิชยกรรม
- ชั้น 3** ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร และพื้นที่พักผ่อนผู้โดยสาร
- ชั้น 4** ชั้นชานชาลารถไฟความเร็วสูง

## รูปแบบขบวนรถไฟความเร็วสูง

ตู้โดยสารมีทั้งหมด 8 ตู้ แบ่งเป็น

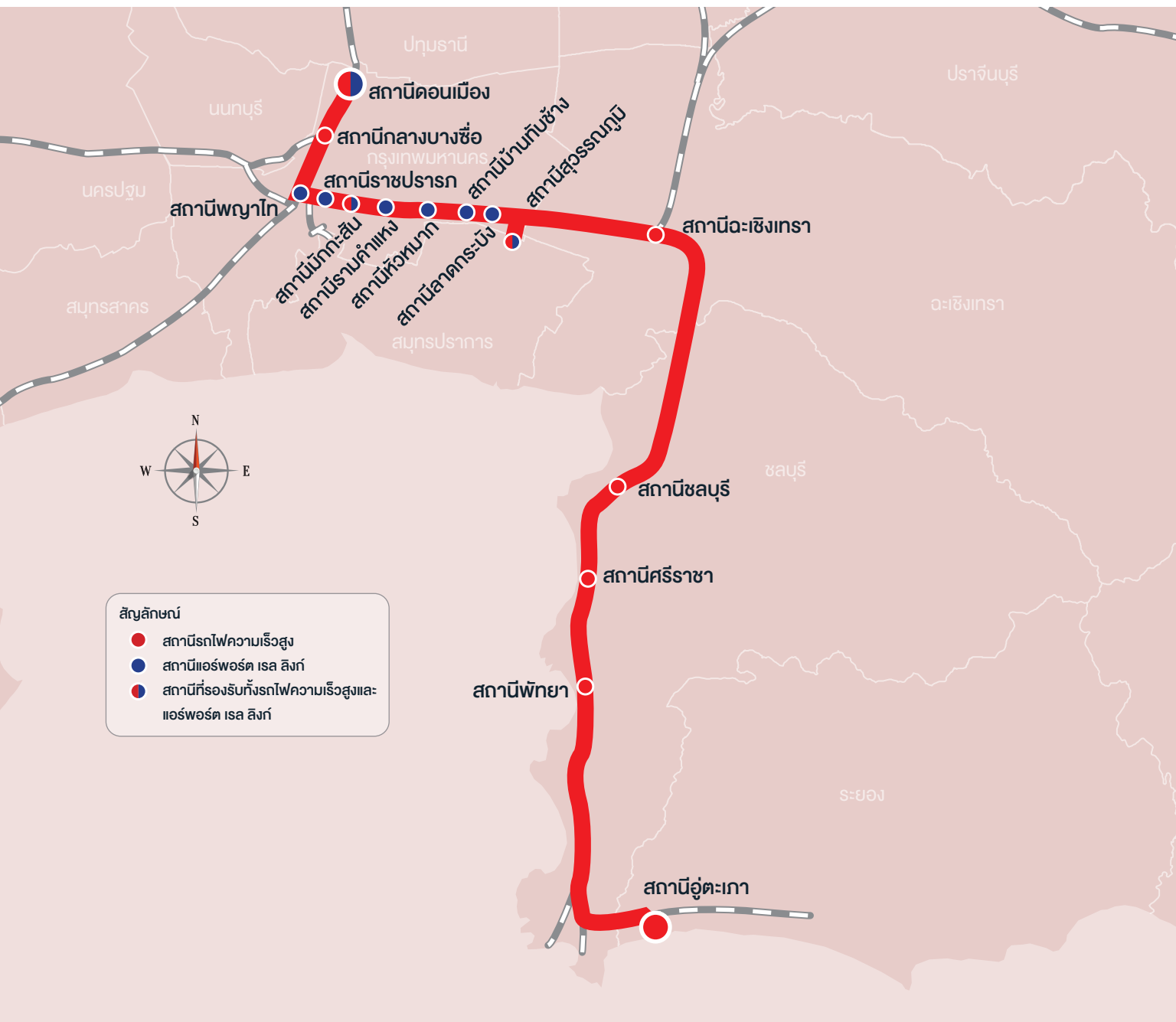
- ตู้โดยสารชั้น 1 จำนวน 2 ตู้
- ตู้โดยสารชั้น 2 จำนวน 6 ตู้

ตู้โดยสารได้ทั้งหมด 594 ที่นั่ง แบ่งเป็น

- ตู้โดยสารชั้น 1 จำนวน 96 ที่นั่ง
- ตู้โดยสารชั้น 2 จำนวน 498 ที่นั่ง

### สิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยภายในขบวนรถ





## รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน — ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเกา

- ระยะทาง** : 220 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน ยกกระต๊ับ และใต้ดิน
- ความเร็วในการให้บริการ** : 160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
- ระยะเวลาการเดินทาง** : 1 ชั่วโมง
- ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.
- จำนวนสถานี** : 15 สถานี  
สถานียกกระต๊ับ 13 สถานี  
สถานีใต้ดิน 2 สถานี
- ระบบราง** : Standard Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
- สถานะ** : ลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับภาคเอกชน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562

**ค่าโดยสาร** : รถไฟ City Line  
แรกเข้า 13 บาท  
คิดราคา 2 บาทต่อกิโลเมตร  
รถไฟความเร็วสูง  
แรกเข้า 80 บาท  
คิดราคา 1.8 บาทต่อกิโลเมตร

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**

ปี 2567 (ปีเปิดให้บริการ)  
**147,200** คน-เที่ยว/วัน

ปี 2617 (50 ปีข้างหน้า)  
**307,810** คน-เที่ยว/วัน

**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2567**

**วงเงินลงทุน**

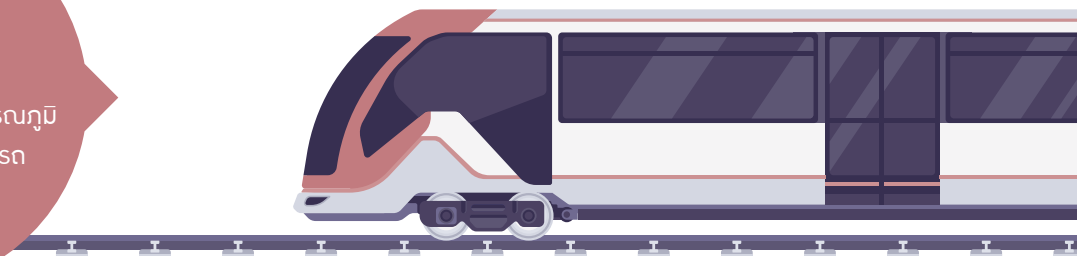
**224,544**  
ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม**  
ค่า EIRR = 14.19%

ขบวนรถที่ให้บริการ รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง

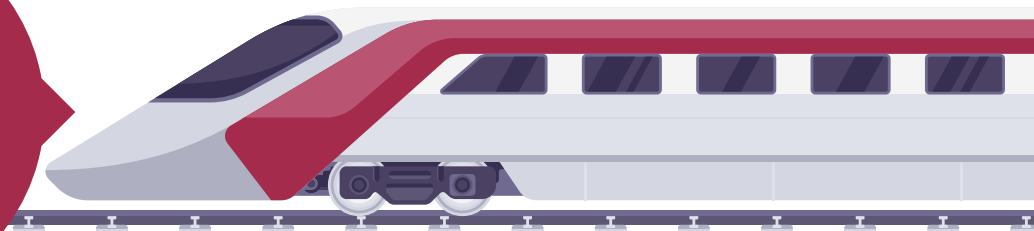
### รถไฟธรรมดา (City Line)

ให้บริการตั้งแต่ สถานีดอนเมือง-สถานีสุวรรณภูมิ ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 160 กม./ชม.



### รถไฟความเร็วสูง (HSR)

ให้บริการตั้งแต่ สถานีดอนเมือง-สถานีระยอง ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 250 กม./ชม.



### แนวเส้นทาง ประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (ARL) เปิดให้บริการแล้ว
2. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงพญาไท-ดอนเมือง (ARLEX)
3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ระยอง (HSR)



ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot):

อยู่ที่ฉะเชิงเทรา



สถานีจ่ายไฟฟ้า (Substation):

5 แห่ง



ระบบอาณัติสัญญาณ:

แบบ ETCS Level 2



ศูนย์กลางควบคุมการเดินรถ (OCC):

2 แห่ง ที่คลองตัน และฉะเชิงเทรา

# รูปแบบโครงการ



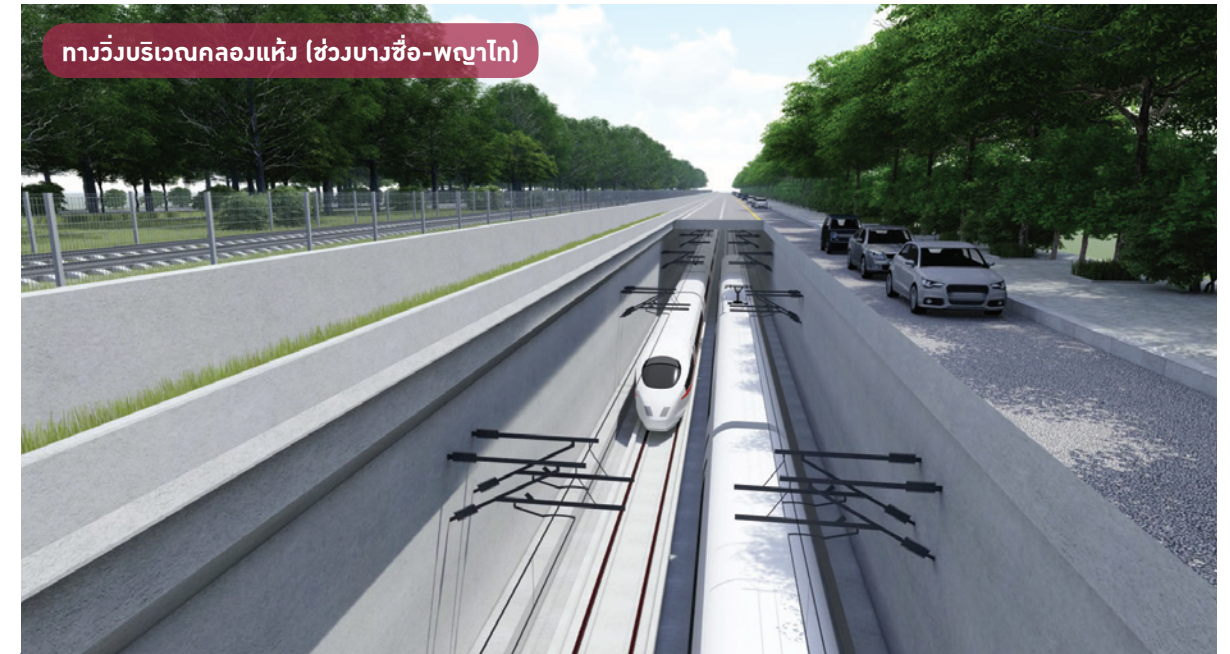
ทางยกระดับ



ทางระดับดิน



ทางระดับใต้ดิน (อุโมงค์บริเวณเขาชะรอย)

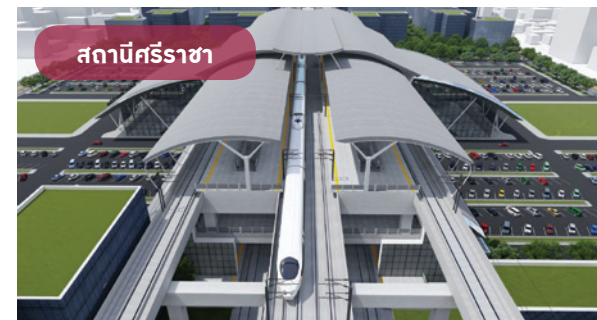


ทางวิ่งบริเวณคลองแห้ว (ช่วงบางซื่อ-พญาไท)



โครงสร้างอุโมงค์ร่วมบริเวณสถานีรถไฟสวนจิตรลดา ประกอบไปด้วย รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และรถไฟทางไกล  
 รถไฟความเร็วสูงจะเป็นทางวิ่งแบบอุโมงค์ ผนังด้านบนจะมีการก่อสร้างเป็นถนน (Local Road) รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงจะเป็นทางวิ่งแบบคลองแห้ว (Open Trench and Cut & Cover Tunnel) ส่วนรถไฟทางไกลวิ่งบนเส้นทางเดิม

# รูปแบบสถานี





## รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน — ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

- ระยะทาง** : 380 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์
- ความเร็วในการให้บริการ** : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
- ระยะเวลาการเดินทาง** : 1 ชั่วโมง 50 นาที
- ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.
- จำนวนสถานี** : 6 สถานี
- ระบบราง** : Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างพิจารณา รูปแบบโครงการ
- ค่าโดยสาร** : 640-1,700 บาท



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**29,000** คน/วัน (ปี 2568)

**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2568**

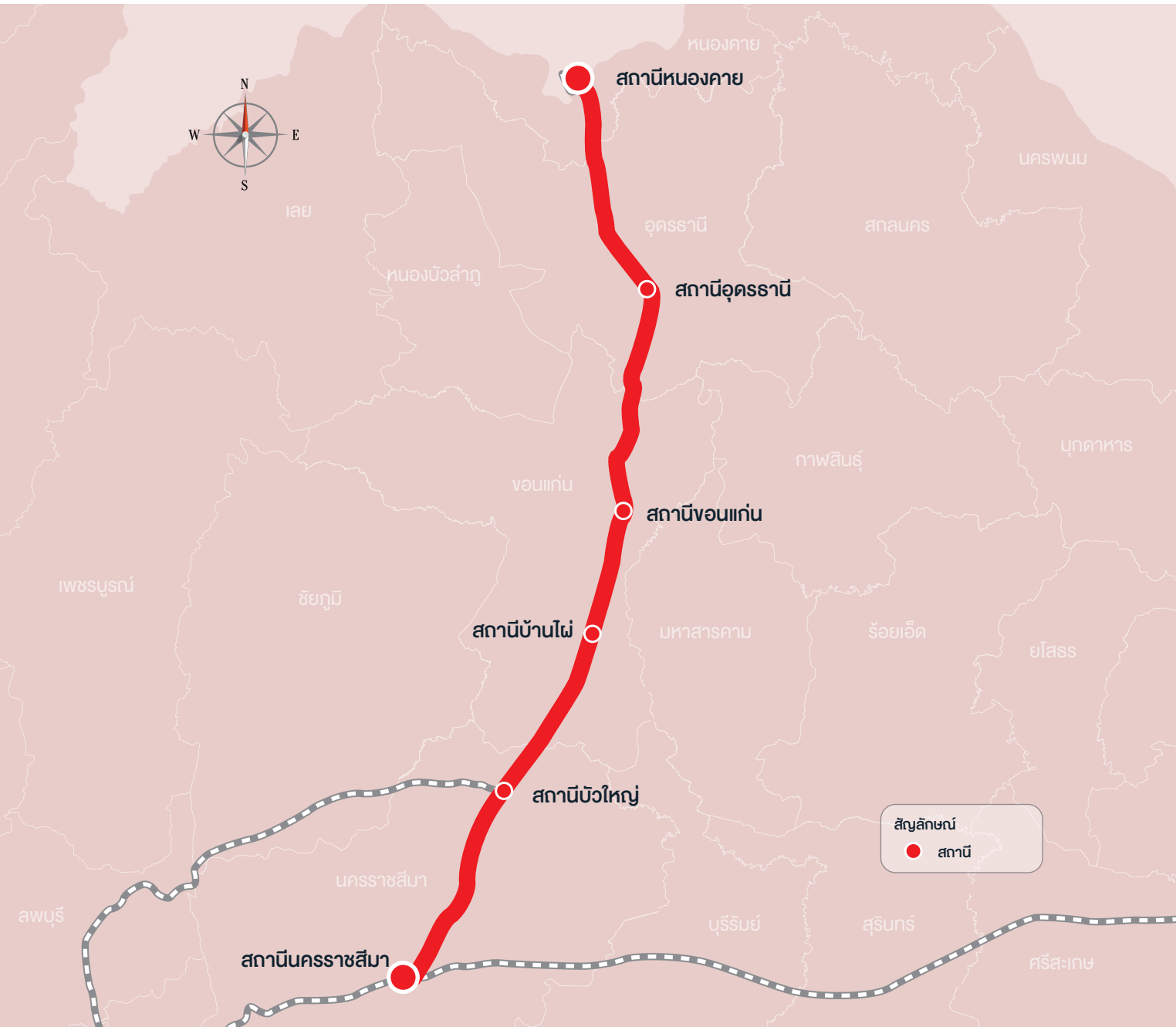
### วงเงินลงทุน

212,892

ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 14.7%



## รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน — ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

- ระยะทาง** : 355 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน และยกระดับ
- ความเร็วในการให้บริการ** : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
- ระยะเวลาการเดินทาง** : 2 ชั่วโมง 10 นาที
- ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.
- จำนวนสถานี** : 5 สถานี
- ระบบราง** : Standard Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน  
ผลการศึกษาความเหมาะสม
- ค่าโดยสาร** : อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน  
ผลการศึกษาความเหมาะสม



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**21,160** คน/วัน

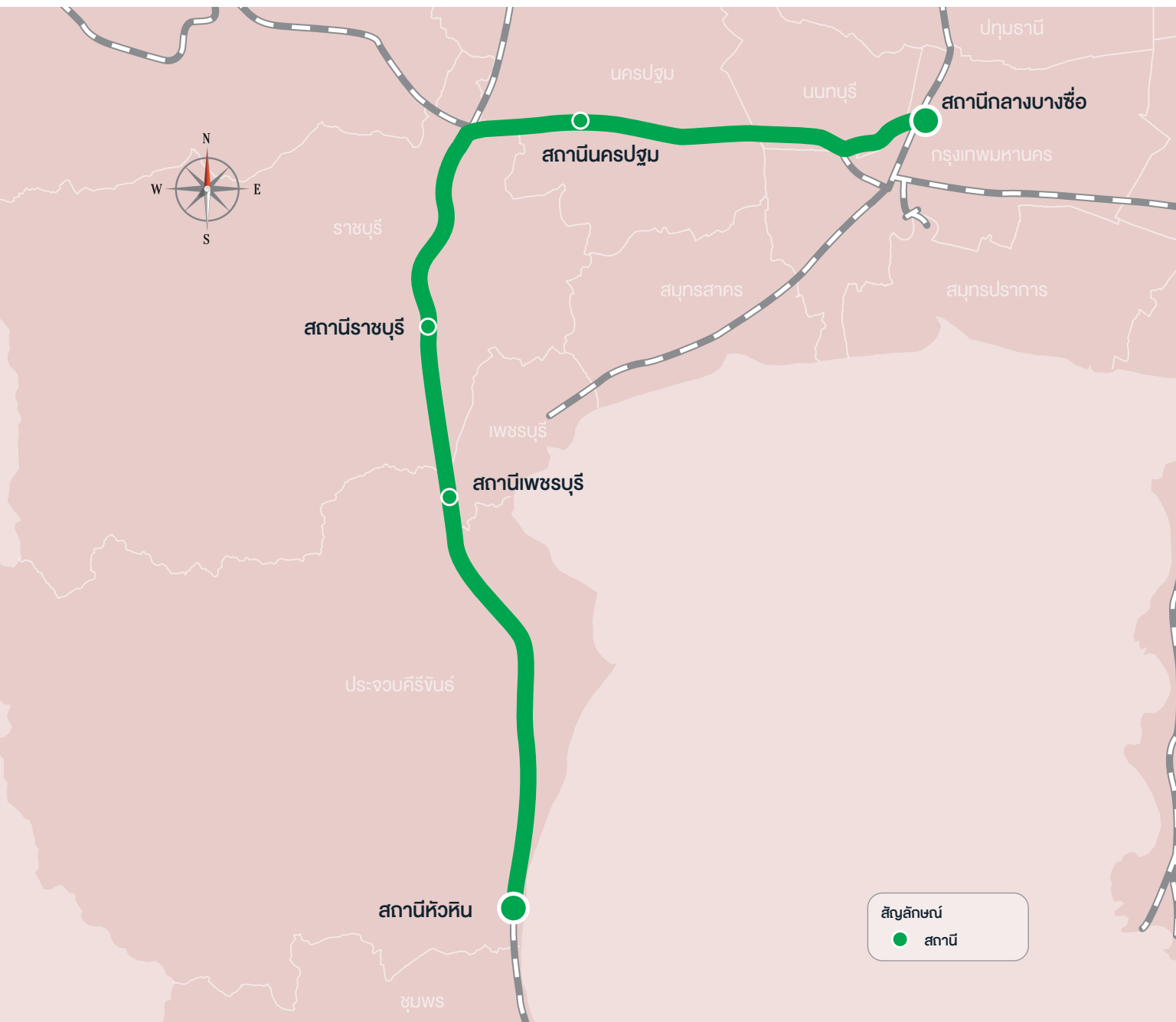
**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2569**

### วงเงินลงทุน

**226,340**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 11.68%



## แผนระยะกลาง — ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

- ระยะทาง** : 211 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน และยกระดับ
- ความเร็วในการให้บริการ** : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
- ระยะเวลาการเดินทาง** : 1 ชั่วโมง 17 นาที
- ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.
- จำนวนสถานี** : 4 สถานี
- ระบบราง** : Standard Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2564 เพื่อทบทวนผลการศึกษาเดิม
- ค่าโดยสาร** : 385-1,044 บาท



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**10,094** คน/วัน (ปี 2570)

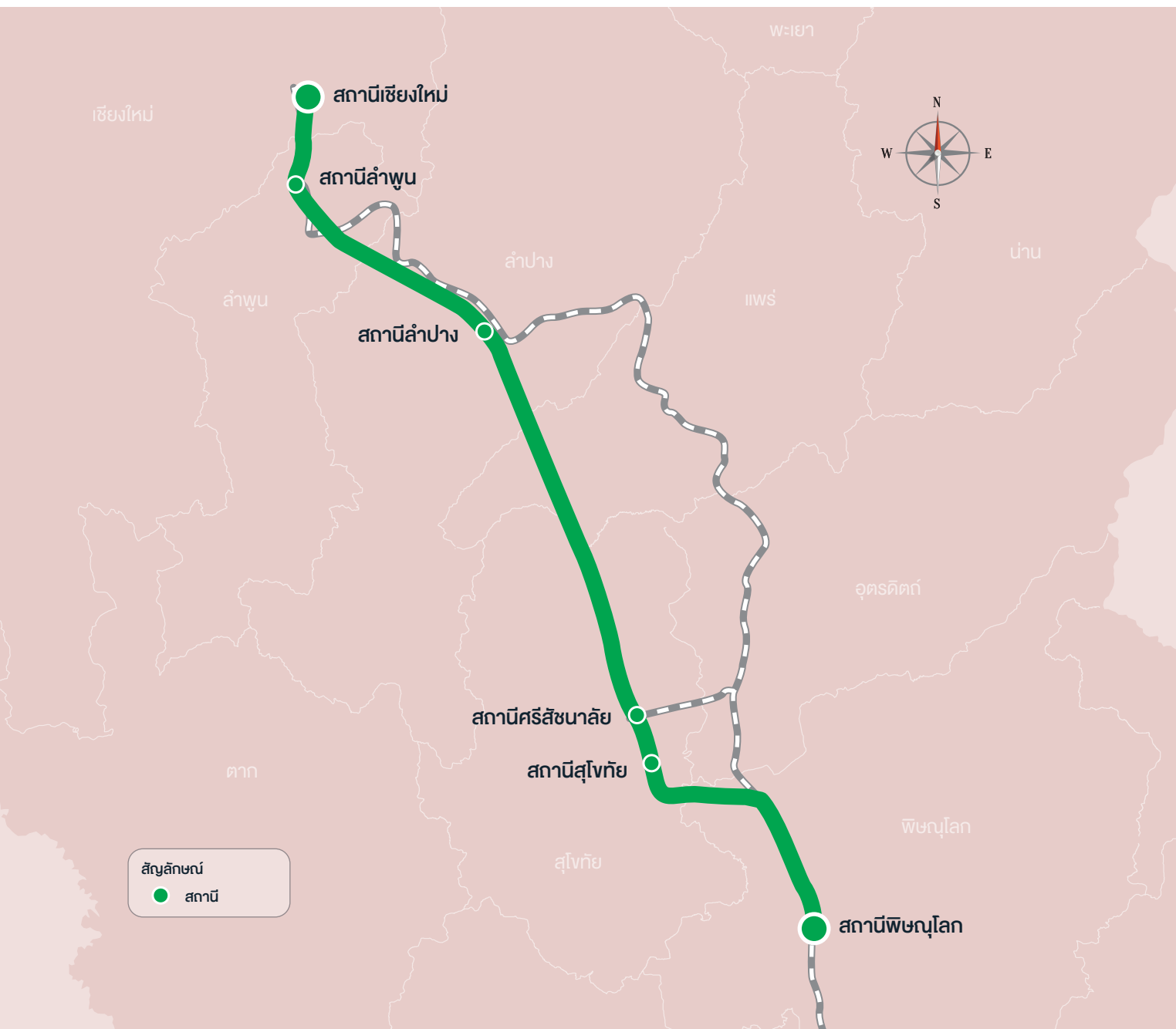
**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2570**

### วงเงินลงทุน

**100,125**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 9.76%



## แผนระยะกลาง

### — ช่วงพิชณูโลก-เชียงใหม่

<b>ระยะทาง</b>	: 288 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
<b>ระยะเวลาการเดินทาง</b>	: 55 นาที
<b>ช่วงเวลาให้บริการ</b>	: 06.00-24.00 น.
<b>จำนวนสถานี</b>	: 5 สถานี
<b>ระบบราง</b>	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
<b>สถานะ</b>	: อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน ผลการศึกษาความเหมาะสม
<b>ค่าโดยสาร</b>	: 385-1,044 บาท

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน  
ผลการศึกษาความเหมาะสม

**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2572**



### วงเงินลงทุน

**232,411**  
ล้านบาท

### ผลการศึกษาความเหมาะสม

อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม

## แผนระยะยาว

### — รถไฟความเร็วสูง ช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์

- ระยะทาง** : 759 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน และยกระดับ
- ความเร็วในการให้บริการ** : อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา
- ระยะเวลาการเดินทาง** : 4 ชั่วโมง
- ช่วงเวลาให้บริการ** : 06.00-24.00 น.
- จำนวนสถานี** : 7 สถานี
- ระบบราง** : Standard Gauge  
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
- สถานะ** : อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา
- ค่าโดยสาร** : อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา





**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา



**ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2580**

#### วงเงินลงทุน

432,329

ล้านบาท

**ผลการศึกษาความเหมาะสม**  
อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา





## รถไฟฟ้าชานเมือง ทางเลือกใหม่ของการเดินทาง

ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองและหัวเมืองโดยรอบ โดยในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในกรุงเทพมหานครและ

ปริมณฑล ได้กำหนดให้มีโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองทั้งหมด 2 สายทาง คือสายสีแดงเข้ม และสายสีแดงอ่อน ตามแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและจังหวัดโดยรอบ และเชื่อมต่อกับรถไฟทางไกล

## เราต้องะไรจากการพัฒนารถไฟฟ้าชานเมือง



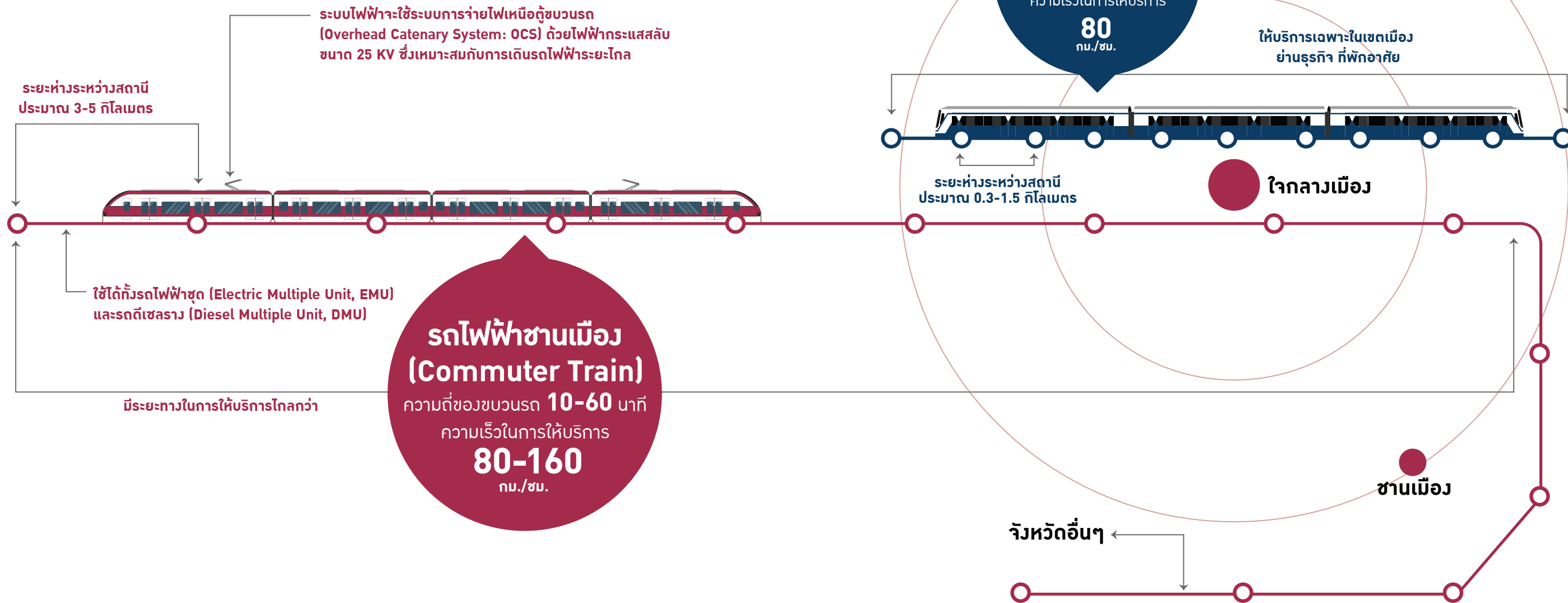
### คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร



เพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางภายในเมืองที่ระบบเป็นร้อยละ **30** (จากเดิมร้อยละ 5)

## “รถไฟฟ้าชานเมือง” แตกต่างจากรถไฟฟ้าอื่นๆ อย่างไร

ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชน จากชานเมืองเข้าสู่ในเมือง ความถี่ของขบวนรถจะแตกต่างจากรถไฟในเมือง (Metro) รถไฟฟ้าชานเมืองจะป้อนผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่เมืองชั้นใน โดยมีรถไฟในเมืองที่มีสถานีถี่กว่ารับช่วงต่อจากสถานีที่เชื่อมต่อระบบกัน โดยมีลักษณะเฉพาะดังนี้



## รูปแบบขบวนรถที่ให้บริการ



### สิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถ

ความเร็วสูงสุดในการออกแบบ: 160 กม./ชม.  
ความเร็วสูงสุดในการให้บริการ: 145 กม./ชม.  
ความกว้างทาง: 1 ม.  
ความจุผู้โดยสาร: 6 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร 1,710 คน  
และ 4 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร 1,120 คน  
ระบบอาณัติสัญญาณ: European Train Control System (ETCS) Level 1

### ข้อมูลจำเพาะของรถไฟ

ผลิตโดย: บริษัท ฮิตาชิ จำกัด  
วัสดุขบวนรถ: Aluminum Double Skin  
จำนวนตู้โดยสาร:  
4 ตู้ จำนวน 10 ขบวน / 6 ตู้ จำนวน 15 ขบวน  
รวมทั้งหมด 130 ตู้ หรือรูปแบบรถไฟแบบ Four-car set  
ขนาดรถไฟ:  
6 ตู้/ขบวน กว้าง 2.86 ม. ยาว 121.2 ม.  
(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)  
4 ตู้/ขบวน กว้าง 2.86 ม. ยาว 81.2 ม.  
(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)  
ขนาดของราง: UIC60 หรือ BS120



## สิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถ



ถังดับเพลิง



แผนที่เส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองและจุดเชื่อมต่อ



กล้อง CCTV



ระบบเปิดประตูฉุกเฉิน



ราวจับ



ที่วางสัมภาระ



### สถานที่จอด

ณ โรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (Commuter Train Depot) สถานีกลางบางซื่อ เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร



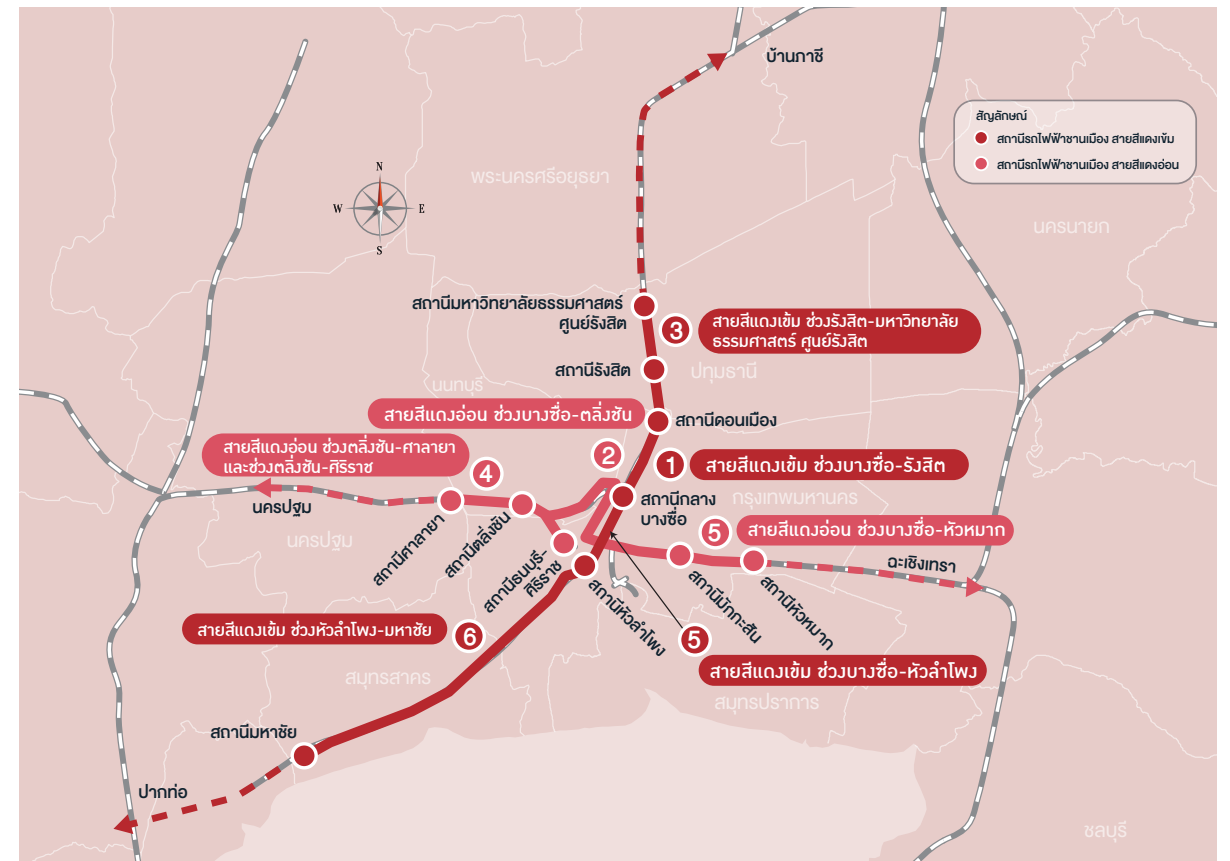
## พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง

โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมีทั้งหมด 2 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม เป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ-ใต้ ตามแนวทางรถไฟเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่

เส้นทางหลักในแนวตะวันออก-ตะวันตก ตามแนวทางรถไฟเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก (พื้นที่ศาลายา ตลิ่งชัน) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันออก (พื้นที่หัวหมาก) เข้าสู่ใจกลางเมือง แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ตามแผนแม่บท โดยรถไฟฟ้าชานเมือง ช่วงบางซื่อ-รังสิต จะเปิดให้บริการในปี 2564 พร้อมกับสถานีกลางบางซื่อ

## แผนการพัฒนารถไฟฟ้าชานเมือง

รฟท. ได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดังนี้

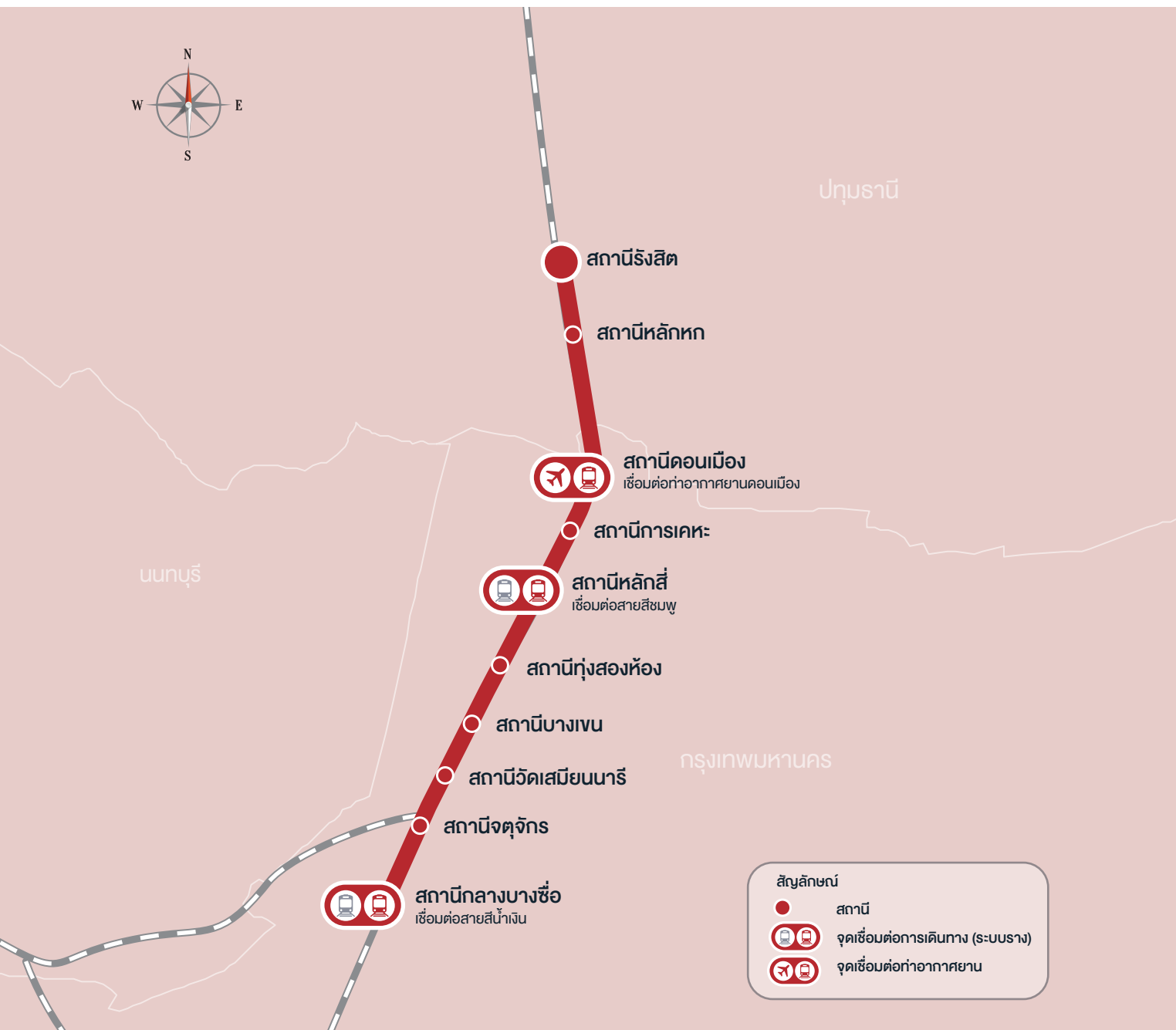


**ระยะที่ 1** จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง **41.5** กิโลเมตร

- 1 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต
- 2 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

**ระยะที่ 2** จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง **97.3** กิโลเมตร


- 3 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
- 4 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช
- 5 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง
- 6 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย




## รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1

### — รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต

<b>ระยะทาง</b>	: 26.3 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้าง</b>	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
<b>ความเร็วในการให้บริการ</b>	: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง
<b>จำนวนสถานี</b>	: 10 สถานี
<b>จำนวนรถโดยสาร</b>	: 17 ขบวน แบ่งเป็น ขบวนละ 4 ตู้ 10 ขบวน ขบวนละ 6 ตู้ 7 ขบวน
<b>ความถี่ในการให้บริการ</b>	: รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) และประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
<b>ระบบราง</b>	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1 เมตร
<b>สถานะ</b>	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง



**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**86,620 คน-เที่ยว/วัน**  
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1)



**ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2564**

#### วงเงินลงทุน

88,003

ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 1.49%  
ค่า EIRR = 12.04%

#### ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

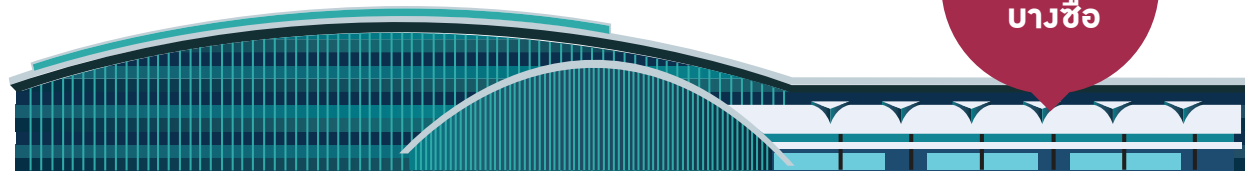
จำนวน 3 สัญญา  
สัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง  
สัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต  
สัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ สำหรับระบบรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต

# รูปแบบสถานี

สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ได้ออกแบบให้บางสถานีสามารถรองรับระบบรถไฟหลากหลายระบบ เพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางอย่างสมบูรณ์

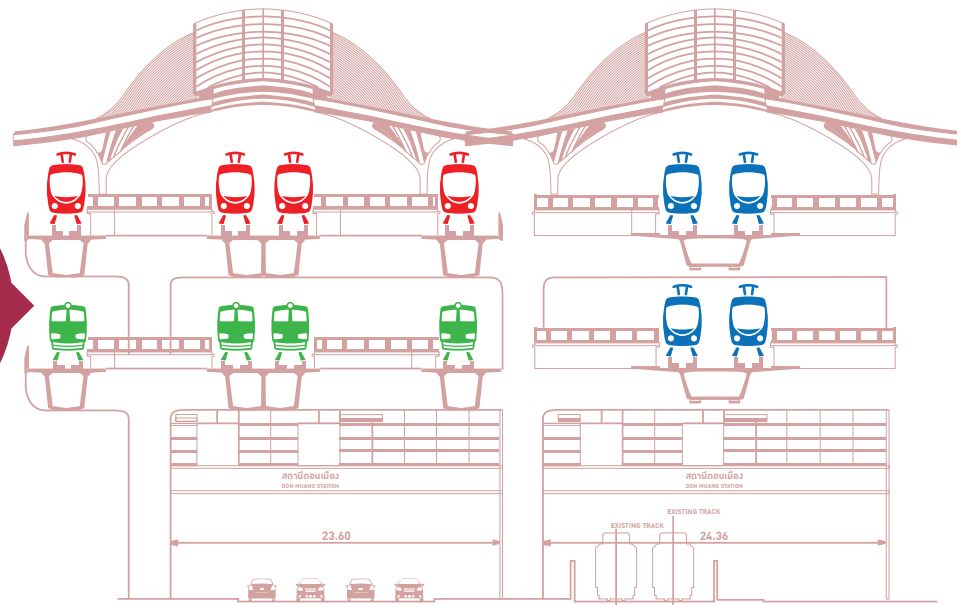
## สถานีที่รองรับรถไฟหลายระบบ

สถานีกลางบางซื่อ

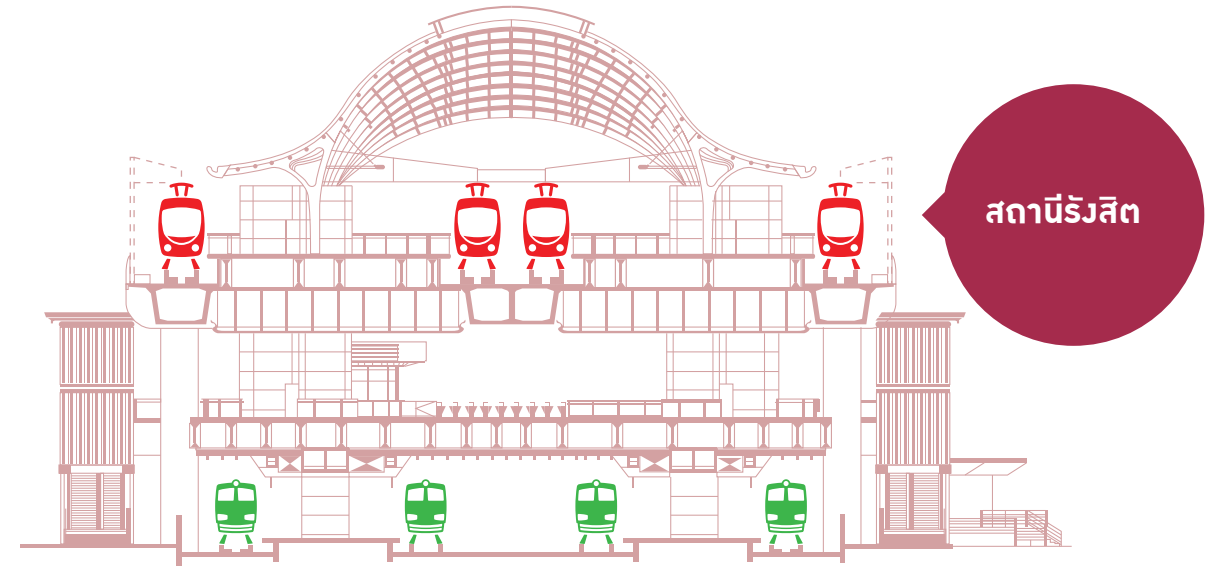


ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางราง รองรับรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) รถไฟทางไกล รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) รถไฟความเร็วสูง

สถานีดอนเมือง

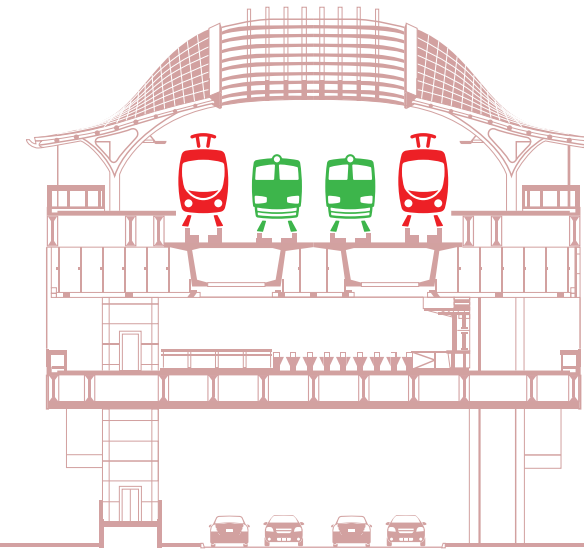


เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง รองรับทั้งรถไฟฟ้ามหานครและรถไฟทางไกล และในอนาคตจะรองรับรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน และรถไฟความเร็วสูง



สถานีรังสิต

เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภูมิภาค รองรับรถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟทางไกล



สถานีที่รองรับเฉพาะรถไฟฟ้าชานเมือง

สถานีจตุจักร สถานีวัดเสมียนนารี สถานีบางเขน สถานีทุ่งสองห้อง สถานีหลักสี่ สถานีการเคหะ และสถานีหลักหก



## รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1

### — รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

- ระยะทาง** : 15.2 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน และยกระดับ
- ความเร็วในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- จำนวนสถานี** : 5 สถานี
- ความถี่ในการให้บริการ** : รถธรรมดา  
ประมาณ 5 นาที/ขบวน  
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
ประมาณ 10 นาที/ขบวน  
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)  
รถด่วน  
ประมาณ 25 นาที/ขบวน  
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
และประมาณ 60 นาที/ขบวน  
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
- ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร
- ขนาดขบวน** : UIC60 หรือ BS120
- สถานะ** : อยู่ระหว่างติดตั้ง  
ระบบอาณัติสัญญาณ

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**86,620** คน-เที่ยว/วัน  
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการ  
รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1)

**ทดสอบการเดินรถ**  
**ตุลาคม 2563**  
เปิดให้บริการ  
ปี 2564

#### วงเงินลงทุน

**15,034**  
ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 12.69%

## รูปแบบสถานี

สถานีรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้ออกแบบสถานีให้สามารถเชื่อมต่อการรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ดังนี้





## รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

### — รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม

#### ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

**ระยะทาง** : 8.84 กิโลเมตร

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน

**ความเร็วในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : 4 สถานี

**ความถี่ในการให้บริการ** : รถธรรมดา  
ประมาณ 5 นาที/ขบวน  
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
ประมาณ 10 นาที/ขบวน  
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)  
รถด่วน  
ประมาณ 25 นาที/ขบวน  
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
และประมาณ 60 นาที/ขบวน  
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

**สถานะ** : เตรียมประกวดราคา

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**  
**28,150** คน-เที่ยว/วัน  
(ปี 2565)

**ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ**  
**ปี 2566**

#### วงเงินลงทุน

**6,570**  
ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 24.61%



## รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

### — รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแฉงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศรจรษ และช่วงตลิ่งชัน-ศลลยภ

<b>ระยะทง</b>	: 20.5 กิโลเมตร
<b>รูปแบบโครงสร้ง</b>	: ระดับพื้นดิน และยกระดบ
<b>ควมเร็วในการให้บริก</b>	: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ช่วโมง รถต่วน 160 กิโลเมตร/ช่วโมง
<b>จนวนสถน</b>	: 7 สถน
<b>ควมถ้ในการให้บริก</b>	: รถธรรมดา ประมาณ 5 นาท/ชบวน (ในช่วโมงเร่งต่วน) ประมาณ 10 นาท/ชบวน (นอกช่วโมงเร่งต่วน) รถต่วน ประมาณ 25 นาท/ชบวน (ในช่วโมงเร่งต่วน) และประมาณ 60 นาท/ชบวน (นอกช่วโมงเร่งต่วน)
<b>ระบบรช</b>	: Meter Gauge ขนาดควมกว้ง 1 เมตร
<b>สถน</b>	: เตรียมประกวตราคา

**คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร**

- ช่วงตลิ่งชัน-ศรจรษ  
**55,200** คน-เทยว/วัน
- ช่วงตลิ่งชัน-ศลลยภ  
**47,570** คน-เทยว/วัน  
(ปี 2565)

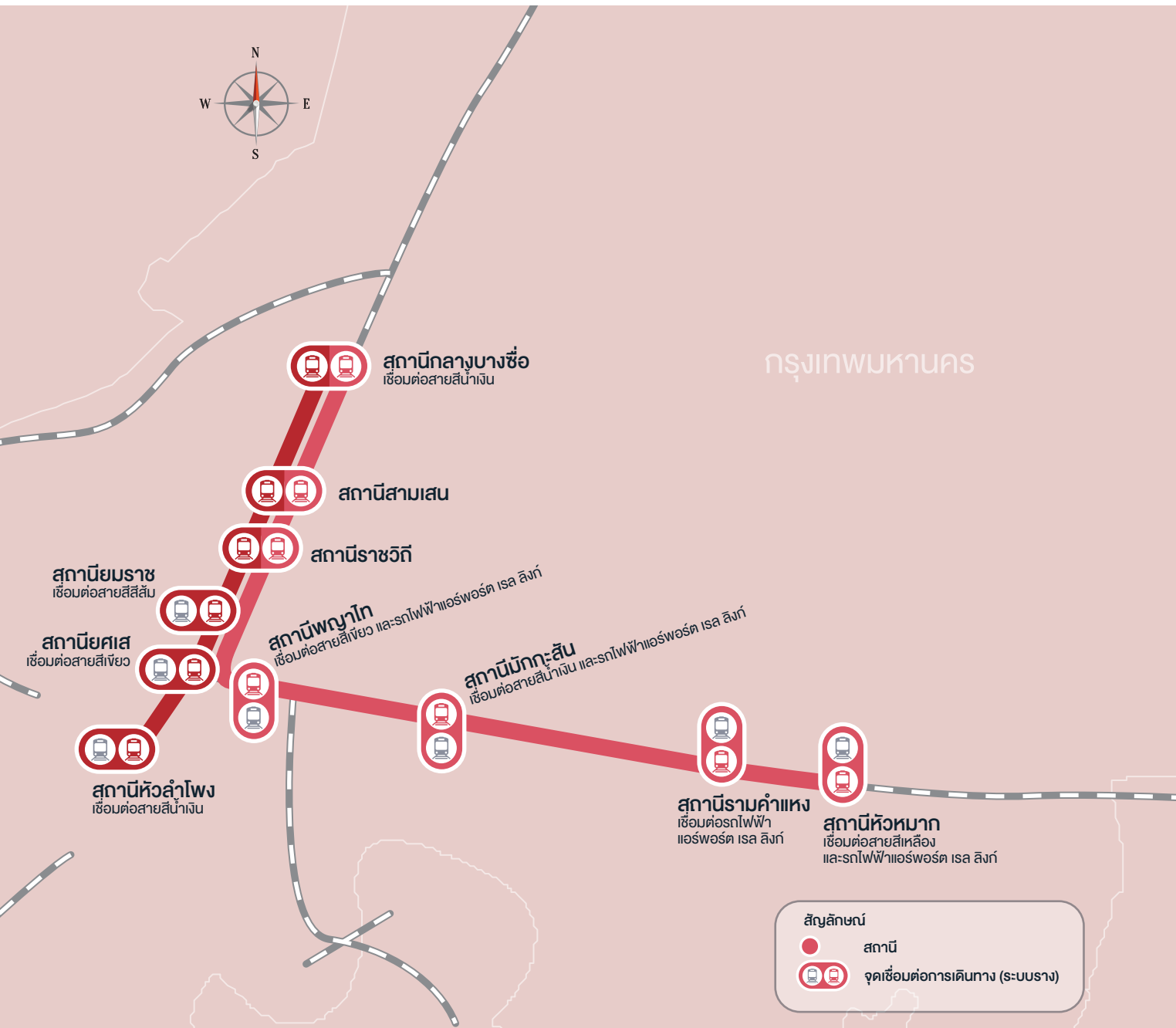
**ปีทีคาดว่าจะเปิดให้บริก**  
**ปี 2566**

#### วงเงินลงทุน

**16,847**  
ล้านบาท

#### ผลการศึกษควมเหมาะสม

ค่า EIRR  
ช่วงตลิ่งชัน-ศรจรษ = 17.85%  
ช่วงตลิ่งชัน-ศลลยภ = 34.75%



## รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง

**ระยะทาง** : 25.9 กิโลเมตร  
ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก  
19 กิโลเมตร  
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง  
6.9 กิโลเมตร

**ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

**สถานะ** : เตรียมเสนอ ครม. พิจารณา  
การปรับรูปแบบโครงการ

**รูปแบบโครงสร้าง** : ระดับพื้นดิน ใต้ดิน และยกระดับ

**ความเร็วในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

**จำนวนสถานี** : ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก  
จำนวน 6 สถานี  
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง  
จำนวน 5 สถานี

**ความถี่ในการให้บริการ** : รถธรรมดา  
ประมาณ 5 นาที/ขบวน  
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
ประมาณ 10 นาที/ขบวน  
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)  
รถด่วน  
ประมาณ 25 นาที/ขบวน  
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
และประมาณ 60 นาที/ขบวน  
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มีนกะสัน

**15,000** คน-เที่ยว/วัน

ช่วงมีนกะสัน-หัวหมาก

**75,000** คน-เที่ยว/วัน



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ

**ปี 2567**

วงเงินลงทุน



**44,157**  
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR

ช่วงมีนกะสัน-หัวหมาก = 20.33%

ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มีนกะสัน = 27.58%



## รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

### — รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย

- ระยะทาง** : 37 กิโลเมตร
- รูปแบบโครงสร้าง** : ยกยกระดับ
- ความเร็วในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- จำนวนสถานี** : จำนวน 17 สถานี
- ความถี่ในการให้บริการ** : รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)  
รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน)  
และประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
- ระบบราง** : Meter Gauge  
ขนาดความกว้าง 1 เมตร
- สถานะ** : ของบประมาณปี 2564 เพื่อทบทวนแบบรายละเอียด

- คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ
- ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ

#### วงเงินลงทุน

56,859 ล้านบาท

#### ผลการศึกษาความเหมาะสม

อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ



## บริการทุกระดับ เพื่อทุกการเดินทาง และขนส่ง

- 129 เราอยากให้คุณใช้บริการรถไฟอย่างมีความสุข
- 131 จอตัวรถไฟ ง่ายตายและมีสุข
- 134 รถไฟหลากหลายระบบ
- 136 ตู้โดยสารหลากหลาย พร้อมให้เลือกใช้บริการ
- 148 ท่องโลกริมราง เกี่ยวไปกับการรถไฟฯ
- 150 รถไฟเพื่อการเดินทางของคุณ
- 154 รถไฟเพื่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ
- 159 รถไฟเชื่อมเพื่อนบ้าน หุ่นนำเศรษฐกิจก้าวไกล



## เราอยากให้คุณใช้บริการรถไฟอย่างมีความสุข

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะยกระดับคุณภาพบริการในทุกมิติ เพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย และมีความสุขในทุกการเดินทาง พร้อมทั้งพัฒนางานบริการด้าน

การขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวของไทยอย่างยั่งยืน

## คนไทยจะได้ประโยชน์จากการพัฒนางานบริการของ รฟท.

### ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

จาก **34.95** ล้านคน/ปี  
เป็น **79.90** ล้านคน/ปี  
ในปี 2570



**ยกระดับคุณภาพชีวิต**  
ด้านการเดินทางของประชาชน

### เพิ่มความเร็ว

และความตรงต่อเวลา  
ในการเดินทาง



**เชื่อมโยงประชาชน**  
สินค้าและบริการ  
เข้าไว้ด้วยกัน

### การขนส่งสินค้า

เพิ่มขึ้นจาก **12.17** ล้านตัน/ปี  
เป็น **46.89** ล้านตัน/ปี  
ในปี 2570



**เพิ่มความปลอดภัย**  
ในการโดยสารรถไฟ

### เชื่อมต่อการเดินทาง

อย่างไร้รอยต่อทุกพื้นที่



## จองตั๋วรถไฟ ง่ายดายและมีสุข

การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดช่องทางการจองตั๋วโดยสารให้มีความหลากหลาย สร้างความสะดวกสบายให้กับคนทุกเพศทุกวัย โดยจำหน่ายตั๋วล่วงหน้าไม่เกิน 90 วัน ผ่าน 3 ช่องทาง ได้แก่ ที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ

โทรศัพท์ และเว็บไซต์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารให้มีความหลากหลาย สร้างความสะดวกสบายให้กับคนทุกเพศทุกวัย

# ขั้นตอนการซื้อตั๋วโดยสาร



## ที่สถานีรถไฟ

- 1 แจ้งจุดหมายปลายทาง ขบวนรถ และประเภทรถ
- 2 แสดงบัตรประจำตัวประชาชน สิทธิประโยชน์ (ถ้ามี)
- 3 ตรวจสอบความถูกต้องของที่นั่ง ตรวจสอบราคา วันเวลาที่เดินทาง และจุดหมายปลายทาง
- 4 จ่ายเงินค่าตั๋วโดยสาร และรับตั๋วโดยสาร

## โทรศัพท์ 1690

- 1 แจ้งจุดหมายปลายทาง ขบวนรถ และประเภทรถ
- 2 แจ้งเลขบัตรประจำตัวประชาชน สิทธิประโยชน์ (ถ้ามี)
- 3 ตรวจสอบความถูกต้องของที่นั่ง ตรวจสอบราคา วันเวลาที่เดินทาง และจุดหมายปลายทาง
- 4 รับตั๋วโดยสารและจ่ายเงินค่าตั๋วโดยสารที่สถานีรถไฟ



**หมายเหตุ** ผู้โดยสารสามารถจองตัวก่อนวันเดินทางไม่น้อยกว่า 5 วัน โดยต้องไปรับตั๋วไม่เกิน 22.00 น. ของวันรุ่งขึ้น และสำรองที่นั่งได้ครั้งละไม่เกิน 10 ที่

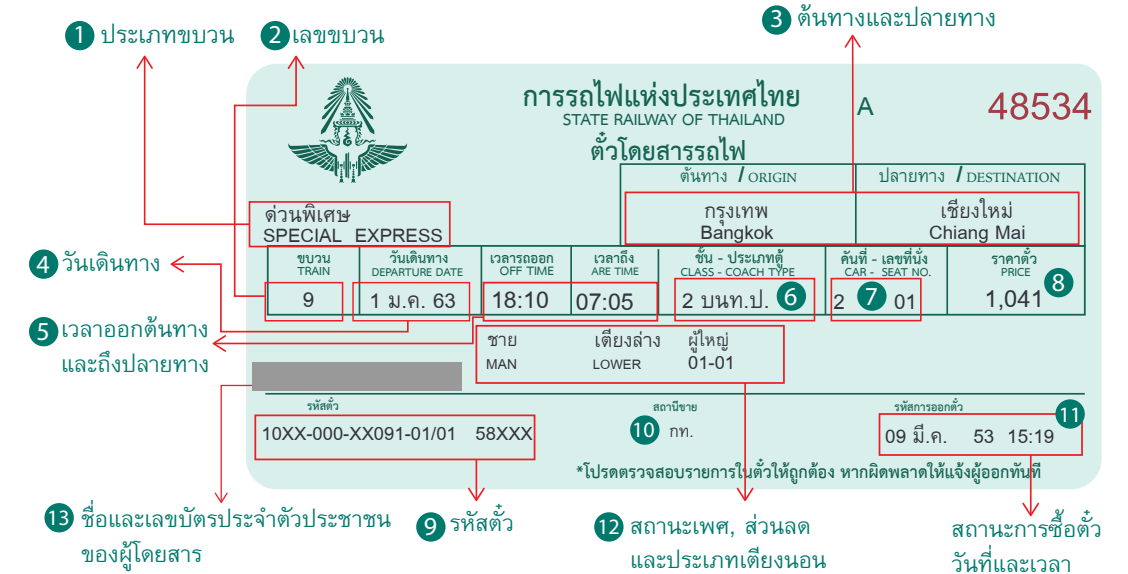
## เว็บไซต์ [www.thairailwayticket.com/eTSRT](http://www.thairailwayticket.com/eTSRT)

- 1 สมัครสมาชิก โดยกรอกรายละเอียดให้ครบถ้วน และยืนยันข้อมูล
- 2 เข้าสู่ระบบสมาชิก (Log in)
- 3 ตรวจสอบขบวนรถ ต้นทาง-ปลายทาง วันและเวลาเดินทาง และจำนวนที่นั่งที่ต้องการ
- 4 เลือกขบวนรถ เลือกตู้โดยสาร
- 5 ระบุข้อมูลผู้โดยสารและเลือกที่นั่ง
- 6 ชำระเงิน
- 7 พิมพ์ตั๋วโดยสารที่ได้รับผ่านทางหน้าเว็บไซต์และทางอีเมลที่สมัครสมาชิก



ขณะนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังอยู่ระหว่างพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อการซื้อตั๋วโดยสารที่สะดวกสบายยิ่งขึ้น เพื่อให้ทุกคนสามารถซื้อตั๋วโดยสารได้ทุกที่ทุกเวลาที่ต้องการ

# ตั๋วรถไฟในมือบอกอะไรเราบ้าง



- 1 ประเภทขบวน แบ่งเป็นด่วนพิเศษ ด่วน เร็ว ธรรมดา
- 2 เลขขบวน ระบุว่าเราจะเดินทางรถขบวนไหน
- 3 ต้นทางและปลายทาง ระบุว่าเราจะขึ้น-ลงที่สถานีใด
- 4 วันเดินทาง ระบุวันที่เดินทาง (หากเลยเที่ยงคืนจะนับเป็นวันที่ถัดไป เช่น เวลา 01.00 น. ของคืนวันที่ 14 จะลงวันที่ 15)
- 5 เวลาออกเดินทาง และเวลาถึงปลายทาง
- 6 ชั้น-ประเภทตู้ ชั้น แบ่งเป็นชั้น 1, 2 และ 3 ส่วนตู้จะมีหลายประเภท ทั้งนั่ง นอน พัดลม หรือปรับอากาศ ซึ่งจะระบุเป็นตัวย่อ
- 7 คันที่นั่ง-เลขที่นั่ง ระบุว่าเราโดยสารตู้ไหนและเลขที่นั่งอะไร
- 8 ราคาตั๋วโดยสาร
- 9 รหัสตัว เป็นรหัสตรวจสอบความถูกต้องใช้ในกรณีคืนตั๋ว แจ้งความเมื่อตั๋วหาย หรือเหตุอื่นๆ
- 10 สถานีขาย ระบุว่าซื้อตั๋วจากที่ใด
- 11 รหัสในการออกตั๋ว ระบุวันเวลาที่ออกตั๋วโดยสาร
- 12 สถานะผู้โดยสาร ระบุเพศ ประเภทของเตียง หรือส่วนลดที่ได้รับ
- 13 ชื่อและเลขบัตรประจำตัวประชาชนของผู้โดยสาร



## รถไฟหลากหลายระบบ

รถไฟในประเทศไทยมีหลากหลายระบบให้เลือกใช้บริการ ทั้งรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง และรถไฟฟ้ามวลชน และในอนาคตเราจะมีรถไฟความเร็วสูง

ให้บริการ เรามาดูกันดีกว่าว่ารถไฟแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันอย่างไร



### รถด่วนพิเศษ

จัดเดินรถระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีสำคัญเท่านั้น



### รถด่วน

จัดเดินรถระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีสำคัญเท่านั้น โดยมีขบวนรถฟางมากกว่ารถด่วนพิเศษ



### รถเร็ว

จัดเดินรถระยะทางไกล หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถด่วน



### รถธรรมดา

จัดเดินรถเพื่อบริการไปยังทุกภูมิภาค หยุดทุกสถานี



### รถท้องถิ่น

จัดเดินรถระหว่างจังหวัด หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ



### รถนำเที่ยว

บริการเดินรถสำหรับนักท่องเที่ยว ในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ หยุดรับ-ส่งเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยว



### รถสินค้า

ให้บริการด้านการขนส่งสินค้า “ประเภทเหมาคัน” ทั้งภายในประเทศ และเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ



## ตู้โดยสารหลากหลาย พร้อมให้เลือกใช้บริการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดสรรตู้โดยสาร การเดินทางที่แตกต่างกัน ซึ่งปัจจุบันมีประเภทของ หลากหลายประเภทเพื่อรองรับความต้องการด้าน ตู้โดยสารที่ให้บริการ ดังนี้

## รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (Air-conditioned First Class Day & Night Coach)

### 1) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) (รถโดยสารรุ่นใหม่)

จำนวนที่ : 24 ที่  
 ลักษณะภายในรถ : แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่ (เตียงบน 12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่) ห้องสามารถเปิด เข้าหากันได้ สำหรับผู้ที่ เดินทางมาเป็นครอบครัว



### สิ่งอำนวยความสะดวก

- จอแอลอีดีแบบทัชสกรีน
- โคมไฟสว่างที่หัวนอน
- กระจกเงา
- ช่องเสียบชาร์จแบบ USB
- ที่เก็บแก้วน้ำ
- Wi-Fi
- อ่างล้างหน้า
- ระบบปรับอากาศ
- ปลั๊กไฟ
- ห้องน้ำ

### เส้นทางรถเดินรถ

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



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

## 2) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) (Hyundai)

- จำนวนที่ : 24 ที่  
 ลักษณะภายในรถ : แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่ (เตียงบน 12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่) ห้องสามารถเปิดเข้าหากันได้ สำหรับผู้ที่เดินทางมาเป็นครอบครัว

### สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ห้องน้ำ
- ปลั๊กไฟ
- อ่างล้างหน้า
- ระบบปรับอากาศ

### เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วน 67/68 กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพฯ-สุโขทัย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วน 83/84 กรุงเทพฯ-ตรัง-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วน 85/86 กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 13/14 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ



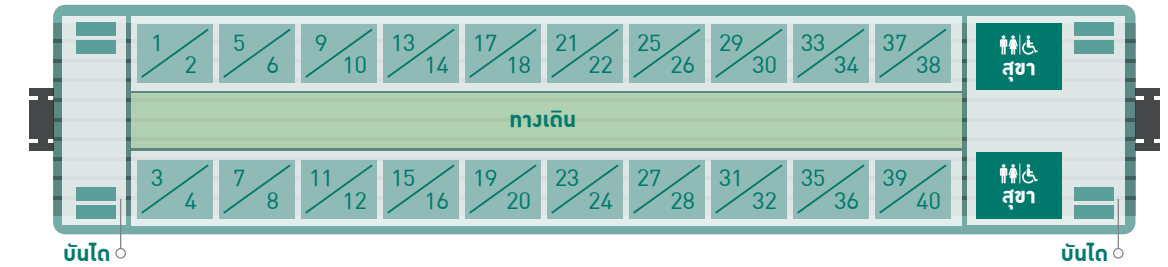
สัมภาระ: น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



## รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (Air-conditioned Second Class Day & Night Coach)

### 1) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนอ.ป.)

- จำนวนที่ : 40 ที่ หรือ 36 ที่ (รองรับผู้พิการ)  
 ลักษณะภายในรถ : เตียงบน 20 ที่ เตียงล่าง 20 ที่



### สิ่งอำนวยความสะดวก

- จอแอลอีดี
- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ระบบปรับอากาศ
- ที่เก็บสัมภาระขนาดใหญ่บริเวณหัวนอน
- ปลั๊กไฟ
- ห้องน้ำ



สัมภาระ: น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

### เส้นทางการเดินรถ

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

## 2) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บมอ.ป.) (Daewoo)

จำนวนที่ : 40 ที่  
 ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 20 เตี้ยงล่าง 20  
 เตี้ยงนอนขนาดกว้างที่สุด  
 ในบรรดาตู้นอนทั้งหมด



### เส้นทางรถเดินรถ

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



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ: ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

### สิ่งอำนวยความสะดวก



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ห้องน้ำ



ระบบปรับอากาศ



## 3) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บมท.ป.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 40 ที่  
 ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 20 ที่ เตี้ยงล่าง 20 ที่



### สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ห้องน้ำ



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ระบบปรับอากาศ

### เส้นทางรถเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพ-สุโขทัย-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 13/14 กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 67/68 กรุงเทพ-อุบลราชธานี-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 107/108 กรุงเทพ-เด่นชัย-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 109/102 กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 139/140 กรุงเทพ-อุบลราชธานี-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพ-กันตัง-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพ-ยะลา-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพ-สุโขทัย-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 173/174 กรุงเทพ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพ



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ: ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

#### 4) รถนอนปรับอากาศชั้นที่ 2 (บนท.ป.) ชนิด 36 ที่นั่ง

จำนวนที่ : 36 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 18 ที่ เตี้ยล่าง 18 ที่



##### สิ่งอำนวยความสะดวก

ไฟส่องสว่างที่หัวนอน

ห้องน้ำ

ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง

ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)

ระบบปรับอากาศ



##### เส้นทางรถเดินรถ

- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 107/108 กรุงเทพฯ-เด่นชัย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพฯ-กันตัง-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 173/174 กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ



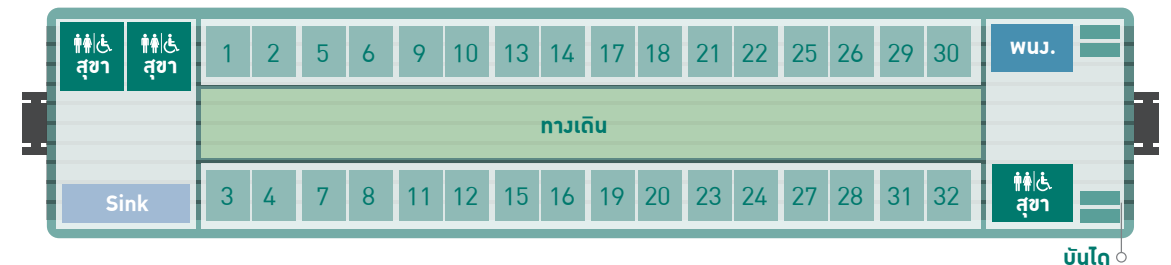
สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

#### 5) รถนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.) นอนพัดลม

จำนวนที่ : 32 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 16 ที่ เตี้ยล่าง 16 ที่



##### สิ่งอำนวยความสะดวก

ไฟส่องสว่างที่หัวนอน

ห้องน้ำ

ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง

พัดลม

##### เส้นทางรถเดินรถ

- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพฯ-กันตัง-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 173/174 กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

**6) รถปรับอากาศชั้นที่ 2 นึ่งปรับอากาศ (บขท.ป.)**

จำนวนที่ : 64 ที่นั่ง  
 ลักษณะภายในรถ : เป็นรถนึ่ง เบาะสามารถปรับเอนได้



**7) รถปรับอากาศชั้นที่ 2 (บขท.ป.) นึ่งปรับอากาศ**

จำนวนที่ : 30 ที่นั่ง  
 ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่ และที่นั่งเดี่ยว รองรับผู้โดยสารที่ใช้วีลแชร์



**8) รถชั้นที่ 2 (บขท.) นึ่งพัดลม**

จำนวนที่ : 48 ที่นั่ง  
 ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่



**รถโดยสารชั้นที่ 3 (บขส.) (Bogie Third Class Carriage)**

จำนวนที่ : 76 ที่นั่ง



**ตู้เสบียงรุ่นใหม่ สวยใส สะอาดตา**

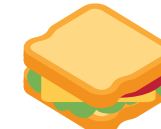
รฟท. ได้ดำเนินการปรับปรุงรถปรับอากาศขายอาหารให้สวยงาม สะอาด และถูกหลักอนามัย



**เมนูแนะนำที่ตู้เสบียง**



กาแฟสด และเครื่องดื่ม



แซนด์วิช



แปรงสีฟัน ยาสีฟัน โฟมล้างหน้า สบู่



ยาสีฟันประจำบ้าน ยาโรคประจำตัว



ยาอม



อาหารจานหลัก



ขนม



กระดาษชำระ



สมุด/ปากกา



หูฟัง



ที่ชาร์จแบตเตอรี่สำรอง (Power Bank)



ถุงใส่ของแบบพกพา

## รถสัมภาระ



บรรจุสินค้า  
ขนาดใหญ่



ส่วนปฏิบัติงาน  
พนักงานบนขบวนรถ



บรรจุสินค้าประเภทหีบห่อ  
หรือสินค้าขนาดกลางและเล็ก

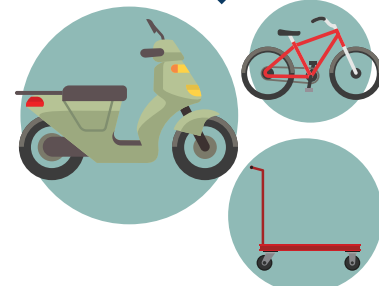
### สินค้าที่ขนส่ง แบ่งออกเป็น

ประเภท  
หีบห่อ



อาหาร เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า  
คอมพิวเตอร์ ถัง ฯลฯ

ประเภท  
ล้อเลื่อน



รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถเข็น

## ไปแบบเหมาๆ กับตู้รถโดยสารพิเศษ

### รถบรรทุกจักรยาน

จำนวนที่ : 26 ที่นั่ง  
ที่แขวนจักรยาน : 30 คัน  
พร้อมติดตั้งประตูขนาดใหญ่  
สำหรับนำจักรยานขึ้นสู่  
ตู้โดยสาร



### รถ OTOP Train

จำนวนที่ : 112 ที่นั่ง  
ตู้โดยสารพิเศษ  
เพื่อการท่องเที่ยว แบ่งเป็น  
ส่วนของคาราโอเกะ มินิบาร์  
และส่วนนั่งโดยสาร



### รถชุด VIP Train

จำนวนที่ : 30-40 ที่นั่ง  
ใช้สำหรับการเดินทางเป็น  
หมู่คณะ เป็นรถชุด จำนวน  
3 คัน ประกอบด้วย รถตู้นอน  
รถเสบียง และรถประชุม  
และสำนักงาน



### รถชุดเกียรติยศรถไฟไทย SRT Prestige

ดัดแปลงมาจากรถโดยสารปรับอากาศ JR-West  
เป็นขบวนรถชุดเพื่อเดินทางประชุม สัมมนาบ่อย และ  
การท่องเที่ยว เป็นรถชุด จำนวน 4 คัน ประกอบด้วย รถตู้นอน  
รถเสบียงครัวร้อน รถเสบียงครัวเย็น รถประชุมใหญ่





## ท่องโลกริมราง เกี่ยวกับการรถไฟ

นอกจากรถไฟโดยสารแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังได้จัดเดินรถไฟท่องเที่ยว ทั้งแบบเช้าไปเย็นกลับ และ ค้างคืน เพื่อให้ประชาชนได้สัมผัสกับเสน่ห์ของการเดินทาง

โดยรถไฟ และสุดกลิ่นอายของธรรมชาติตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ สมดังคำที่มีคนเคยกล่าวไว้ว่า “ฉันไม่ได้นั่งรถไฟไปเที่ยว แต่ฉันไปเที่ยวเพื่อที่จะได้นั่งรถไฟ”

## ไปเช้า-เย็นกลับ เฉพาะโอกาสพิเศษ

**นั่งรถไฟเที่ยวเชื่อมป่าสักชลสิทธิ์**  
เส้นทางกรุงเทพ-เชื่อมป่าสักชลสิทธิ์-กรุงเทพ

**ความพิเศษของกริ๊ป :** ผู้ร่วมทริปจะได้นั่งรถไฟชมบรรยากาศบริเวณสันเขื่อน ซึ่งเมื่อมองไกลๆ เหมือนกับรถไฟกำลังลอยเหนือน้ำ



**นั่งรถจักรไอน้ำย้อนรอยวันวาน**  
เส้นทางกรุงเทพ-อะเซ็มเทรา-กรุงเทพ  
เส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา-กรุงเทพ  
เส้นทางกรุงเทพ-นครปฐม-กรุงเทพ

**ความพิเศษของกริ๊ป :** ผู้ร่วมทริปจะได้ย้อนอดีตวันวานด้วยการนั่งรถไฟโดยสารที่ลากจูงด้วยรถจักรไอน้ำ ซึ่งเปิดให้ประชาชนได้ใช้บริการในโอกาสพิเศษเท่านั้น

## ไปเช้า-เย็นกลับ ไปได้ทุกวันหยุด

สำหรับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวที่มีทุกวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ได้แก่

- กรุงเทพ-สวนสนประดิพัทธ์-กรุงเทพ
- กรุงเทพ-น้ำตกไทรโยคน้อย-กรุงเทพ
- กรุงเทพ-เดอะสวนไทรโยคพาร์ค แอดเวนเจอร์-กรุงเทพ
- กรุงเทพ-อุทยานประวัติศาสตร์ปราสาทเมืองสิงห์-กรุงเทพ

## ฉีกฉัก พร้อมพักค้างคืน

สำหรับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวที่แบบค้างคืนได้แก่

- เดอะสวนไทรโยคพาร์ค แอดเวนเจอร์
- บ้านริมแคว แพริมม่าน รีสอร์ท
- จังหวัดชายแดนภาคอีสาน เลาะริมแม่น้ำโขง



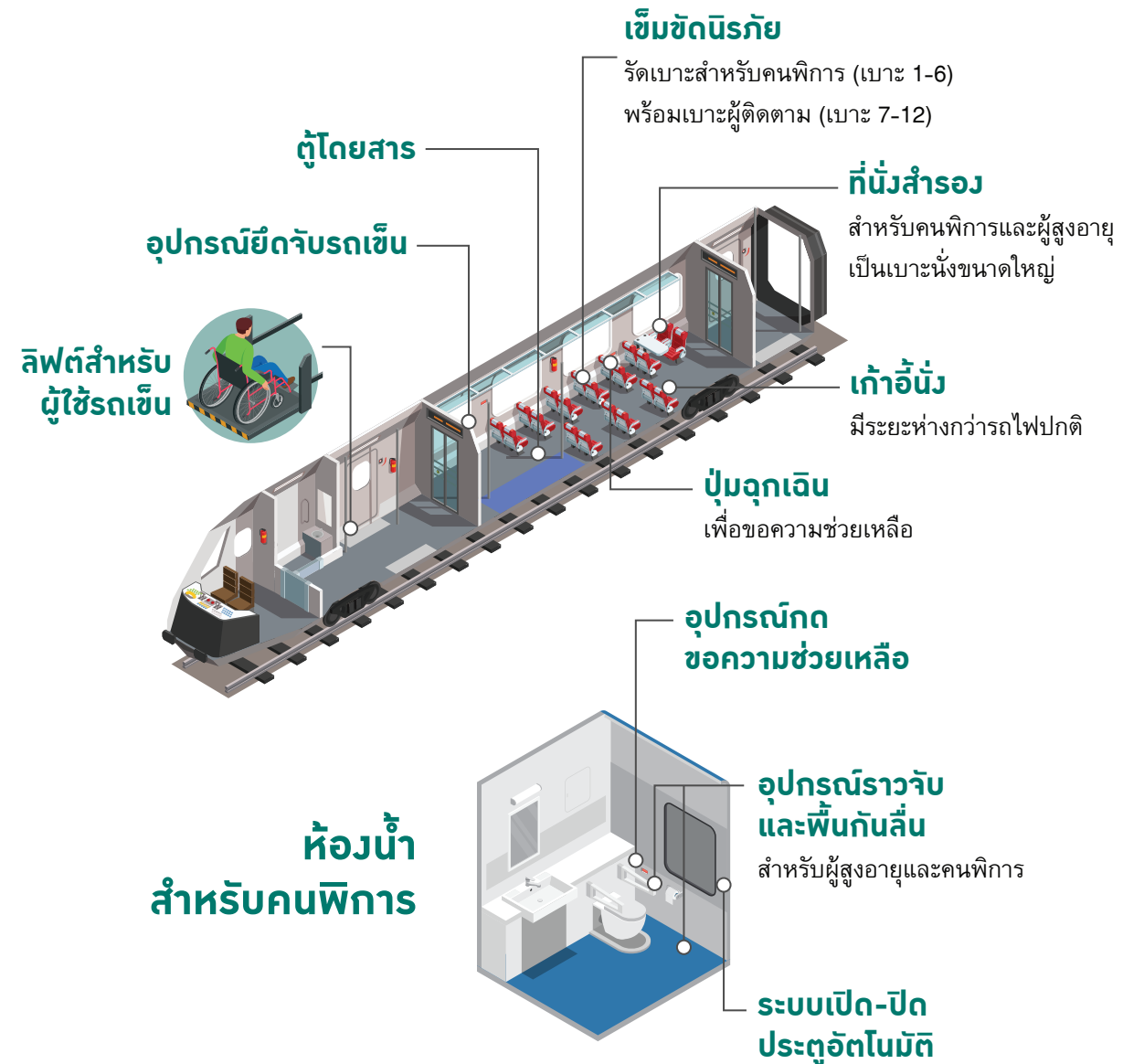
## รถไฟเพื่อการเดินทางของทุกคน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการปรับปรุงการออกแบบสถานี รถโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตามหลักอารยสถาปัตย์ หรือ Universal Design

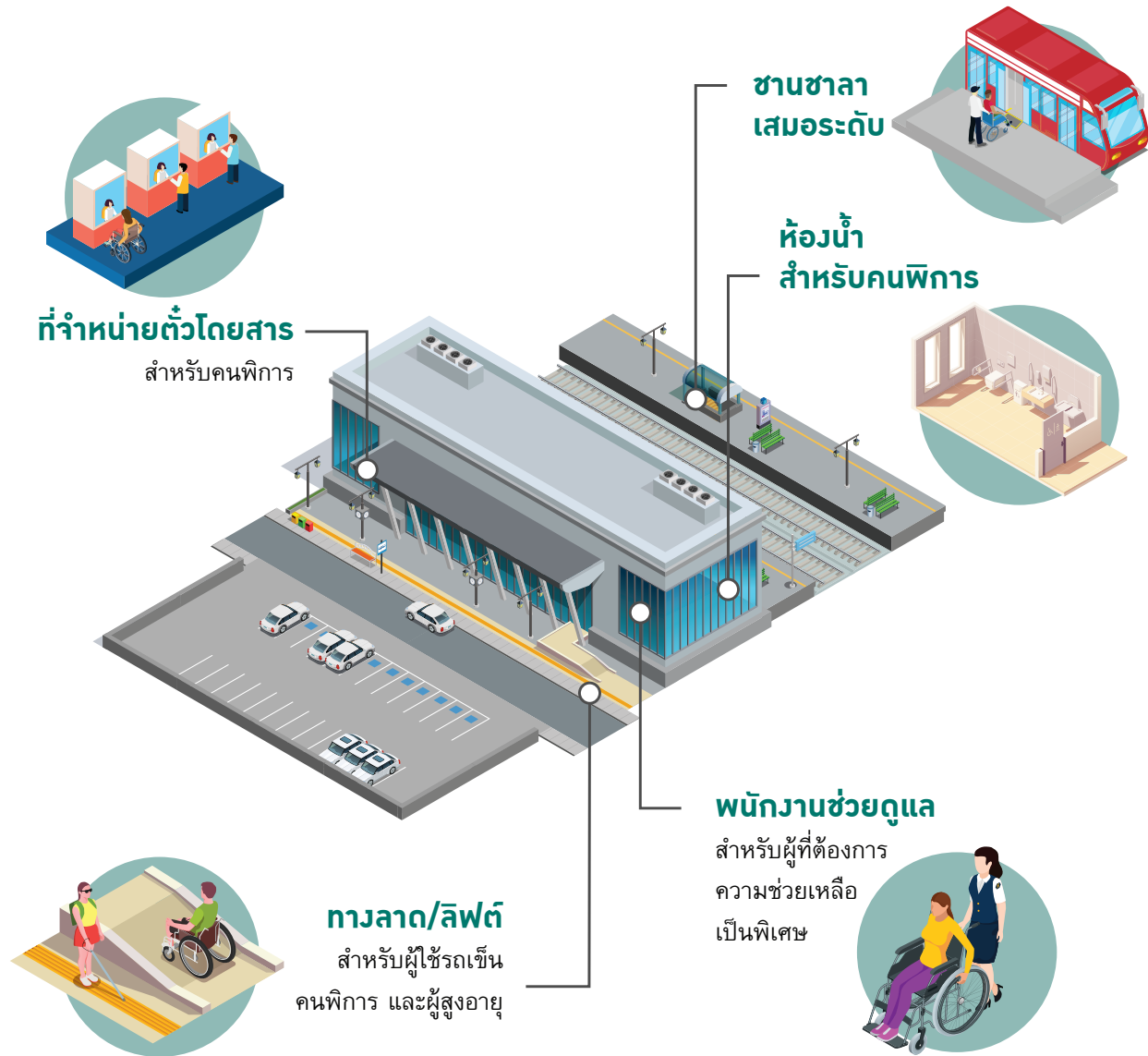
เพื่อให้คนพิการ ผู้สูงอายุ สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย ตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงปลายทาง

## ตู้โดยสารสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ

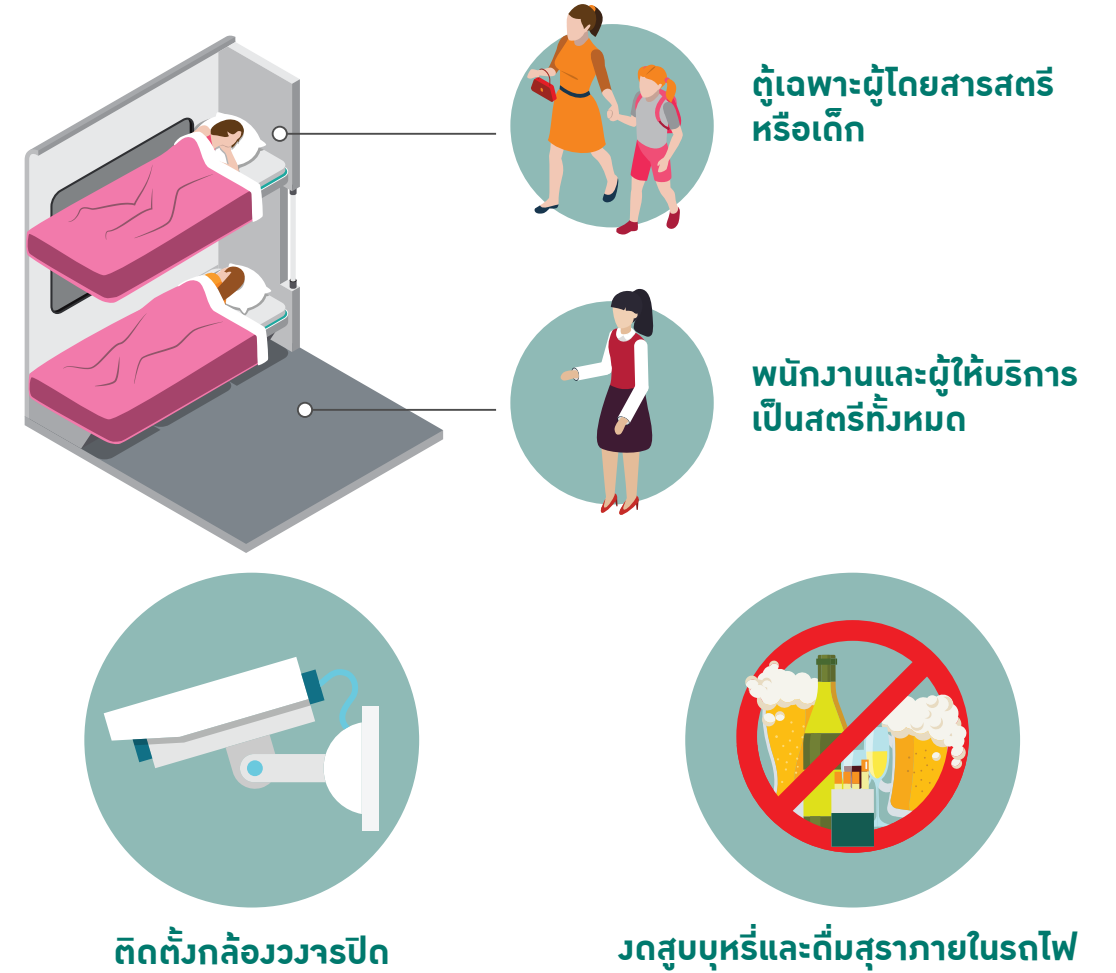
เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ใช้รถเข็น โดยจัดให้มีตู้โดยสารสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในตู้โดยสารทั่วไปตามความจำเป็น



## สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการที่สถานี



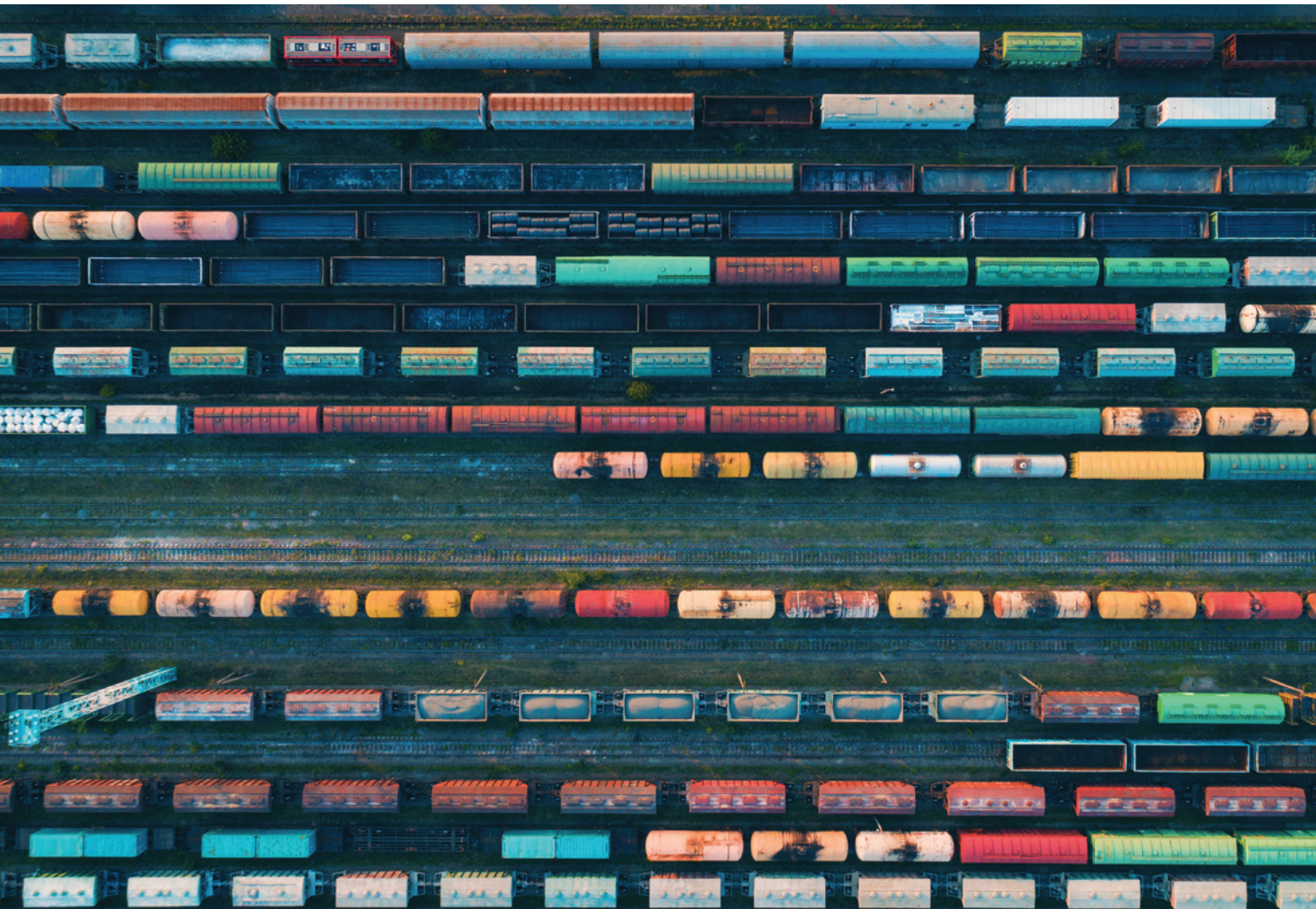
## จัดให้มีตู้โดยสารสำหรับเด็กและสตรี



### บุคคลที่ได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร (แจ้งก่อนซื้อตั๋วโดยสาร)

- เด็กสูงเกิน 100 ซม. แต่ไม่เกิน 150 ซม.
- ผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป)\*
- พระภิกษุ สามเณร
- อาสาสมัครประจำหมู่บ้าน\* (เฉพาะรถโดยสารชั้น 3)
- ทหารในเครื่องแบบ

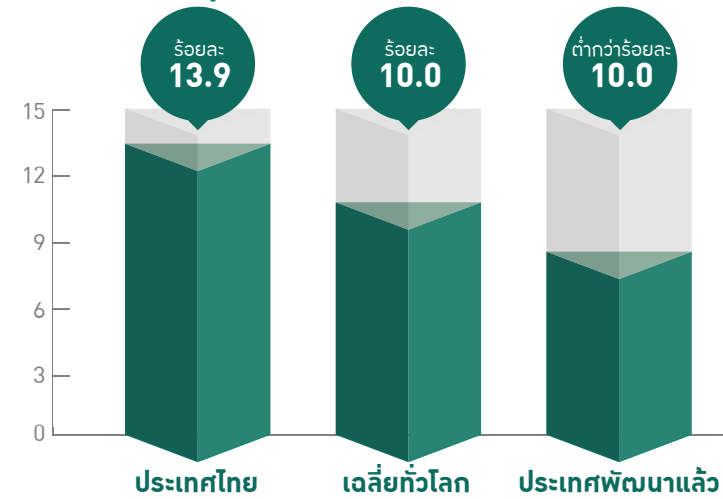
\*หมายเหตุ เฉพาะช่วง 1 มิ.ย.-30 ก.ย. ของทุกปี



## ขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างไร

ปัจจุบันต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ 13.9 ต่อ GDP ซึ่งมากกว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของโลก (ร้อยละ 10.9) ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP น้อยกว่าร้อยละ 10

### สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



- ข้อดีของการขนส่งสินค้าทางราง**
- ประหยัด ค่าใช้จ่าย สามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก
  - รวดเร็ว และตรงเวลา
  - มีความปลอดภัย
  - ขนส่งได้ทุกสภาพอากาศ
  - มีรูปแบบการให้บริการที่หลากหลาย

### ปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ



ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลากหลายรูปแบบ



ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ



บริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ



มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม

## รถไฟเพื่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้เพียงให้บริการโดยสารเท่านั้น หากแต่ให้บริการการขนส่งสินค้าทางราง หรือระบบโลจิสติกส์ทางราง ซึ่งช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

เพิ่มโอกาสทางการแข่งขัน และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศให้มีความมั่นคงยั่งยืน

ปี 2560 ประเทศไทยมีปริมาณขนส่งสินค้ารวม 809.67 ล้านตัน ลองทายกันดูสิว่า เราขนส่งสินค้าด้วยวิธีการใดมากที่สุด คำตอบคือ **ทางถนน**

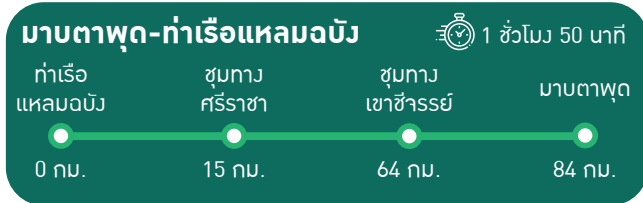


# สินค้าอะโรขนส่งทางรางได้บ้าง

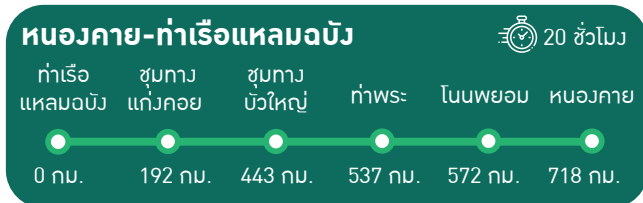
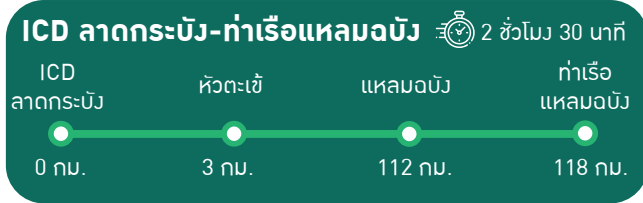
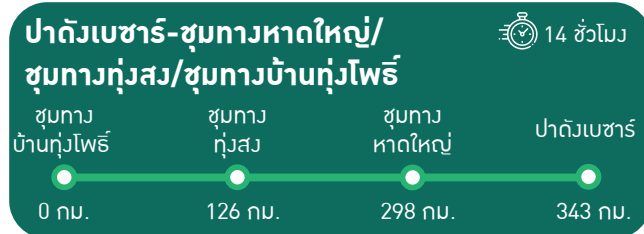
## กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์



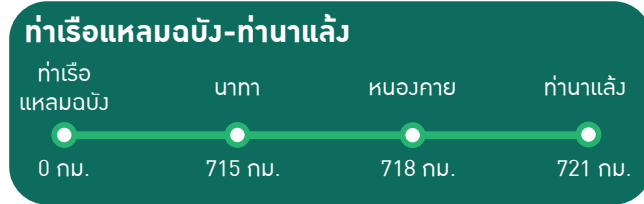
### ขบวนประจำเส้นทาง (Block Train)



### ขบวนขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย (Landbridge)



### ขบวนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) ระหว่างไทย-สปป.ลาว



## กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้าซีเมนต์

กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม

ก๊าซ

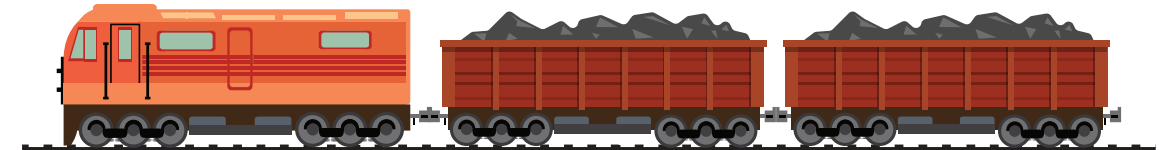


## กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้านำเข้า

กลุ่มสินค้าเทกอง  
แร่เหล็ก สินแร่ เมล็ดพืช  
ถ่านหิน ฟอสเฟต  
และอลูมินา

กลุ่มสินค้าทั่วไป  
วัสดุก่อสร้าง

สินค้านำเข้า  
ยุทธภัณฑ์  
ทางทหาร



# พัฒนาศูนย์ขนส่งทางรางทั่วประเทศ

ด้วยเหตุนี้ นอกจากการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ยังเดินหน้าพัฒนา ศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนาท่ากองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) โดยมีแผนการพัฒนา ดังนี้



**การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น**  
จาก 12.17 ล้านตันต่อปี เป็น 46.89 ล้านตันต่อปี ในปี 2570

## ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

### CY/ICD ปัจจุบัน

- 1 ตีลาอาสน์
- 2 ท่าข้าวก้านทร
- 3 กุดจิก
- 4 ชุมทางถนนจิระ
- 5 ชุมทางบัวใหญ่
- 6 ท่าพระ
- 7 โนนพยอม
- 8 ท่าม่วง
- 9 ICD ลาดกระบัง
- 10 มาบตาพุด
- 11 ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
- 12 ชุมทางทุ่งสง
- 13 ปาดังเบซาร์

### แผนระยะเร่งด่วน

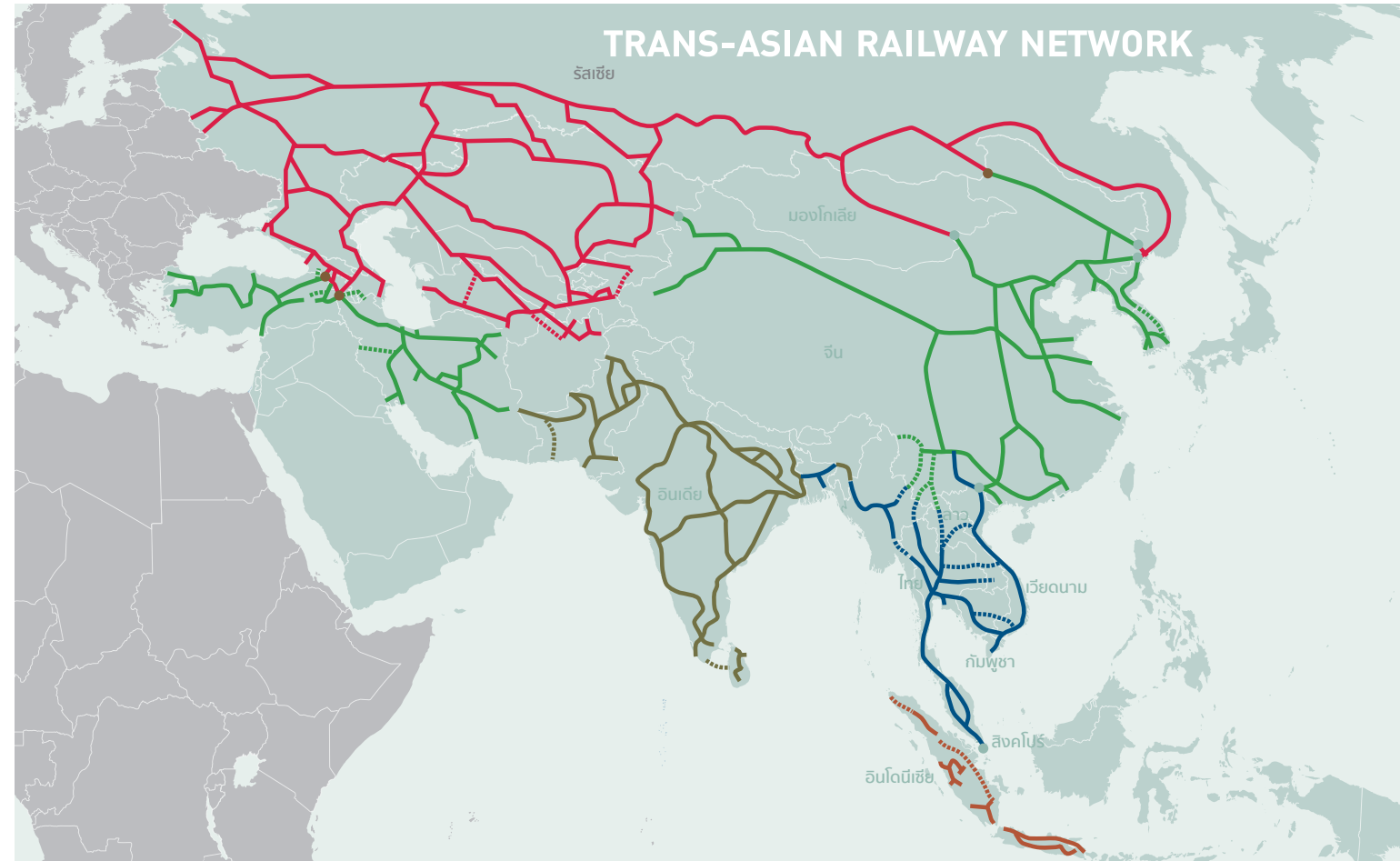
- 1 คลองลึก
- 2 วัดแจ้งวราช
- 3 นาม่วง
- 4 บ้านกระโดน
- 5 นครสวรรค์
- 6 สามร้อยยอด
- 7 ทุ่งมะเฒ่า
- 8 ห้วยกอ
- 9 นาฝักขวง
- 10 มาบอำมฤต
- 11 สะพลี

### แผนระยะกลาง

- 1 บ้านม้า
- 2 สุโขทัย-ลก
- 3 นาทา
- 4 โนนสะอาด
- 5 หนองตะไก่อ
- 6 บ้านตะโก
- 7 บุญชี
- 8 หนองแวง
- 9 บึงหวาย
- 10 บางกระทุ่ม
- 11 วังกะพี้
- 12 บางกล้า
- 13 ห้างฉัตร
- 14 สารภี

### แผนระยะยาว

- 1 ลำพูน
- 2 ภูเหล็ก
- 3 มหาสารคาม
- 4 ร้อยเอ็ด
- 5 โพนทอง
- 6 สะพานมิตรภาพ 2
- 7 สะพานมิตรภาพ 3
- 8 แพร่
- 9 พะเยา
- 10 ป่าแดด
- 11 เชียงราย
- 12 เชียงของ



# รถไฟเชื่อมเพื่อนบ้าน หนุนนำเศรษฐกิจก้าวไกล

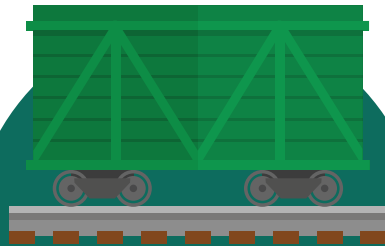
การเดินทางที่เชื่อมต่อและต่อเนื่องกันอย่างไร้รอยต่อ ไร้พรมแดน คือสวรรค์ของนักเดินทางทุกคน เพราะการมีเส้นทางที่เชื่อมต่อกันระหว่างสองประเทศไม่ได้ยังประโยชน์ด้านการเดินทางที่รวดเร็วและสะดวกสบายเท่านั้น หากแต่หมายถึงการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ หนุนนำเศรษฐกิจการค้ารุ่งเรือง ก้าวไกล

อย่างมั่นคง ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางการค้า และส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษให้คึกคัก หนุนนำประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

# เราจะได้อะไรจากการเชื่อมต่อบรรยากาศกับประเทศเพื่อนบ้าน



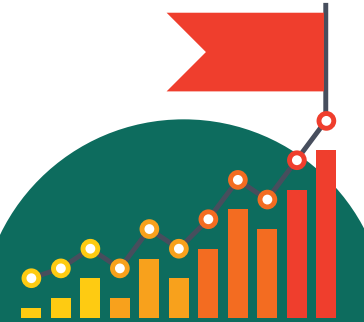
มูลค่าการค้า  
ชายแดนเพิ่มขึ้น



ตัวเลือก  
ในการขนส่งสินค้า  
เพิ่มมากขึ้น



เมืองขยายตัว  
เมืองมีการพัฒนา  
อย่างก้าวกระโดด



เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น  
ประชาชนมีรายได้  
เพิ่มขึ้น



ประเทศเพื่อนบ้าน  
ขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือหลัก  
ของไทยเพิ่มมากขึ้น



การท่องเกี่ยวข้อง  
ระหว่างประเทศผ่าน  
ระบบรางเพิ่มมากขึ้น



คุณภาพชีวิตดีขึ้น

# พัฒนาระบบราง สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ

รัฐบาลได้ประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจการค้าบริเวณชายแดน โดยมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานให้มีความต่อเนื่องและเชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยต่อ โดยในระยะที่ 1 ได้กำหนดให้มีเขตเศรษฐกิจทั้งหมด 5 เขต ดังต่อไปนี้

**📍** **ด่านแม่สอด จ.ตาก**  
**โอกาส**

- มูลค่าการค้าชายแดน ไทย-เมียนมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น
- เชื่อมโยงไปยังเมืองย่างกุ้ง
- อยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมต่อไปยังเวียดนาม

- การพัฒนา**
- โลจิสติกส์
  - อุตสาหกรรม เช่น สิ่งทอ เกษตรเฟอร์นิเจอร์

**📍** **ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว**  
**โอกาส**

- มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- อยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง
- อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

- การพัฒนา**
- อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร การขนส่งต่อเนื่อง การค้าส่ง ค้าปลีก ระหว่างประเทศ

**📍** **ด่านบ้านหาดเล็ก จ.ตราด**  
**โอกาส**

- มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาสูงขึ้น
- ใกล้ท่าเรือสีหนุวิลล์และแหลมฉบัง

**การพัฒนา**

- เมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- การขนส่งต่อเนื่องหลากหลายรูปแบบ
- การค้าชายแดนปลอดภาษี

**📍** **ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร**  
**โอกาส**

- มูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- อยู่ในแนว EWEC

**การพัฒนา**

- การค้าส่งและขนส่งต่อเนื่อง
- อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- คลังสินค้า

**📍** **ด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา**  
**โอกาส**

- มูลค่าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียสูงขึ้น
- ใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลางของมาเลเซีย

**การพัฒนา**

- โลจิสติกส์และบริการ
- อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล
- ยางพารา



## ต่อขยายสายทาง เชื่อมโยงเพื่อนบ้าน สู่โลก

ณ ขณะนี้ ประเทศในเอเชียพยายามที่จะก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน เพื่อเป็นเส้นทางเดินทางและขนส่งสินค้า โดยได้พัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) กับประเทศเพื่อนบ้าน ดังต่อไปนี้

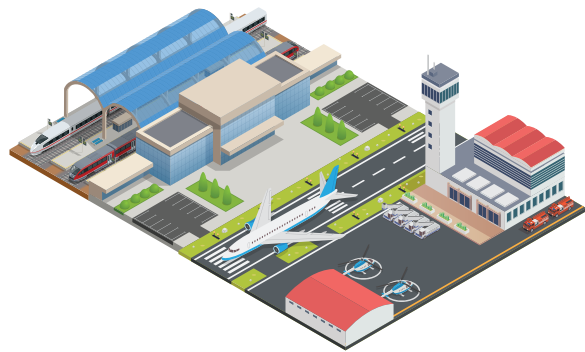
### เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ในแผนการดำเนินงาน

- 1 **โครงการรถไฟความเร็วสูง** ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อมต่อ สปป.ลาว-คุนหมิง และ**โครงการรถไฟทางคู่** ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
- 2 **โครงการรถไฟทางคู่** ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน เชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกทวาย
- 3 **โครงการรถไฟทางคู่** ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เชื่อมต่อ สปป.ลาว จีน
- 4 **โครงการรถไฟทางคู่** ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม เชื่อมต่อ สปป.ลาว จีน
- 5 **โครงการรถไฟทางคู่** ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด เชื่อมต่อกัมพูชา
- 6 **โครงการรถไฟทางคู่** ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ เชื่อมต่อมาเลเซีย



# รถไฟเชื่อมโยง EEC หนุนพื้นที่การค้า

ขณะนี้ ประเทศไทยกำลังเร่งพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการขับเคลื่อน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย เป็นกลไกเศรษฐกิจสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยมีโครงการพัฒนาระบบรางที่สำคัญดังนี้



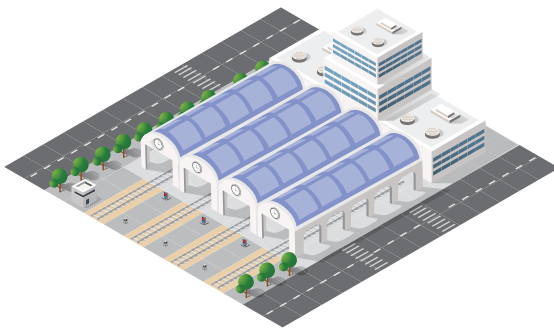
## โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ

รองรับการเดินทาง **60 ล้านคน/ปี** ดึงดูดนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจ



## โครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ

ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางทะเล ถนน และราง ให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ

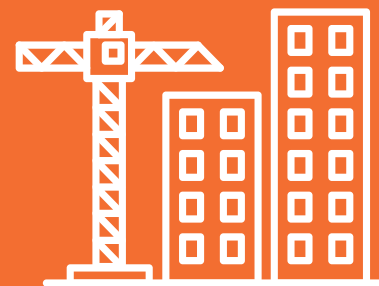


## โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง และโครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด

เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้าในภาคตะวันออก



- รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 1
- รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2
- รถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ทางหลวง
- EECd ศูนย์ดิจิทัลภาคตะวันออก
- EECi ศูนย์นวัตกรรมภาคตะวันออก



# การพัฒนาพื้นที่ เชิงพาณิชย์

169 พัฒนาการไฟ พัฒนาเมือง



## พัฒนารถไฟ พัฒนาเมือง

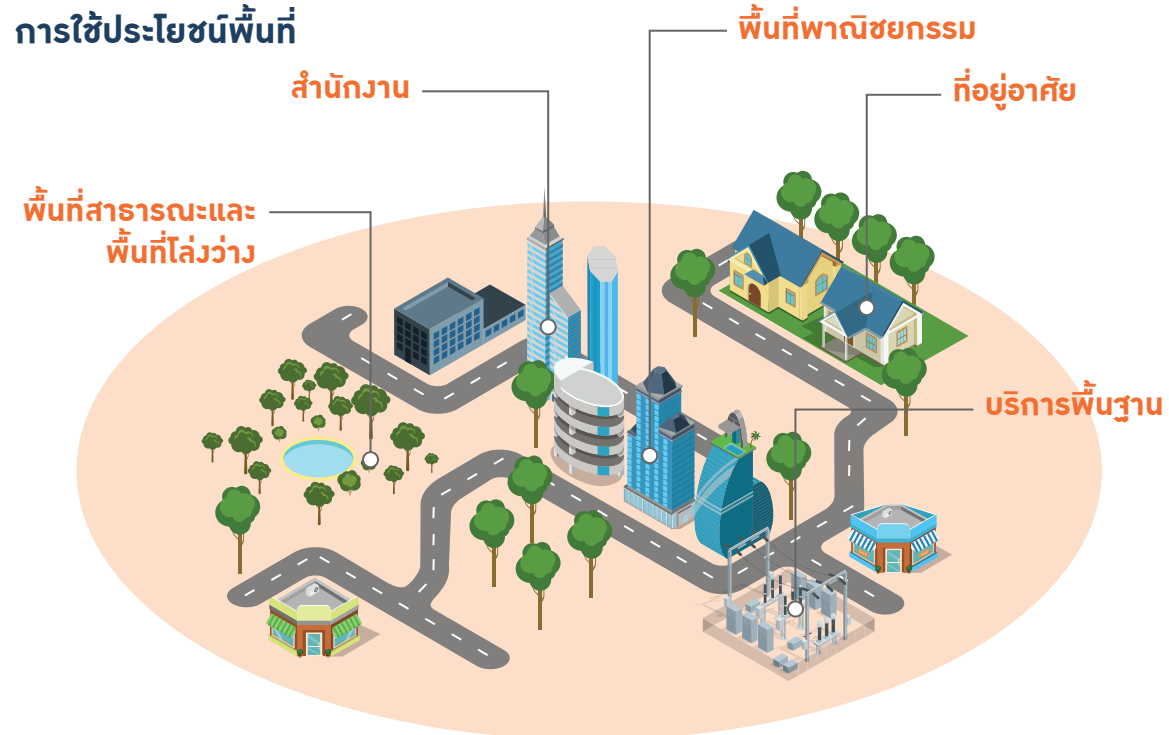
ทุกครั้งที่มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างรถไฟหรือถนน สิ่งที่เกิดขึ้นตามไปด้วยเสมอคือ “เมือง” ที่อยู่โดยรอบ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนอย่างสมดุลยั่งยืน จำต้องมีการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการนำ “แนวคิดการพัฒนาพื้นที่

เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD)” มาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดิน สร้างความเจริญสู่ท้องถิ่น และดึงดูดการลงทุนจากทุกภาคส่วน

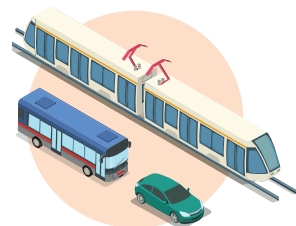
## พัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้เป็นแผ่นดินทองตามหลัก TOD

TOD คือ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งมวลชน ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมแบบผสมผสาน ทั้งตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรม โดยจัดสรรการใช้พื้นที่ให้มีทั้งที่อยู่อาศัย ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่งว่างและพื้นที่สาธารณะ บริการพื้นฐานต่างๆ และส่งเสริมให้ผู้อยู่ในพื้นที่เดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ทั้งระบบขนส่งมวลชน จักรยาน เดินเท้า

### การใช้ประโยชน์พื้นที่



### รูปแบบการเดินทางที่มีในพื้นที่



ระบบขนส่งมวลชน



จักรยาน



เดินเท้า

## หลักพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนา TOD

**Transit** พื้นที่อยู่ในรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในรัศมีการเดินเท้า (ประมาณ 400-800 เมตร จากสถานี)

**Density** พื้นที่ที่อยู่โดยรอบสถานีมีความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงกว่าบริเวณที่อยู่ถัดออกไป

**Mix** ผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งแนวตั้งและแนวนอน เน้นกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งกลางวันและกลางคืน เพื่อเป็นเมืองที่สมบูรณ์และมีชีวิตชีวา

**Compact** เชื่อมโยงการอยู่อาศัย การค้า แหล่งงาน พื้นที่สาธารณะ และพื้นที่ส่วนบริการแบบกระชับ

**Walk** ส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินเท้า

**Connect** มีโครงข่ายถนนสำหรับการเดินเท้าที่เชื่อมโยงบริเวณพื้นที่โดยรอบและอาคารต่างๆ ในพื้นที่กับสถานีระบบขนส่งมวลชน

**Cycle** ส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการใช้จักรยานในการเดินทางในพื้นที่ ทั้งจัดให้มีทางจักรยาน จุดจอดจักรยาน ไฟฟ้าแสงสว่าง

**Shift** ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล บริหารจัดการและออกแบบที่จอดรถแบบจำกัด เพื่อการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า

**พัฒนาบริเวณจุดใจกลางย่านให้มีความร่มรื่น และให้เป็นพื้นที่พิเศษ** โดยปรับปรุงภูมิทัศน์ การออกแบบทางสถาปัตยกรรม เพื่อให้ชุมชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกัน

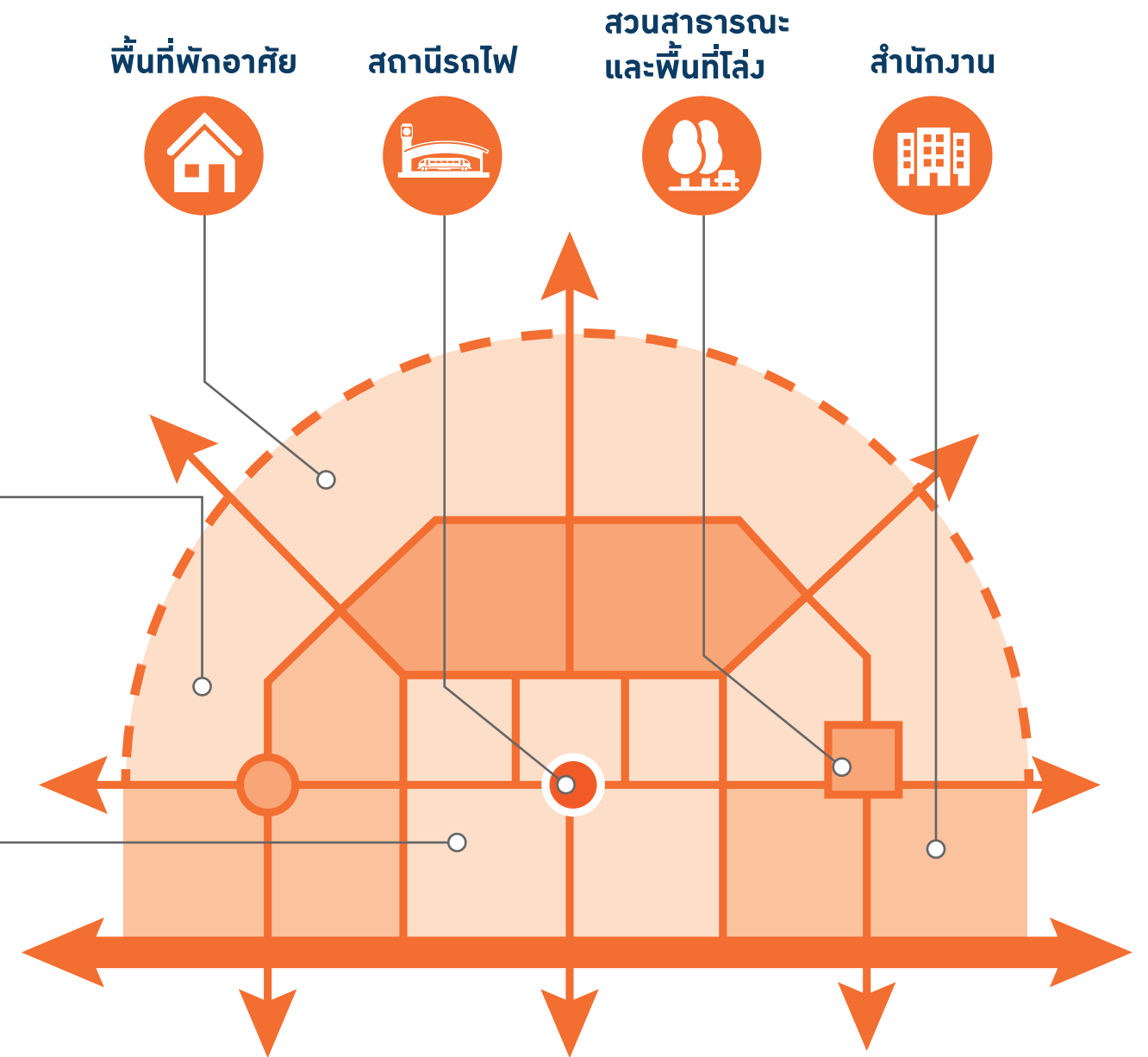


การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟหรือระบบขนส่งมวลชน จะพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งในรัศมี 1-2 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ในรัศมี 400-800 เมตร เป็นพื้นที่ที่เป็นหัวใจของการพัฒนาที่ต้องสร้างความสะดวกสบายให้แก่ประชาชนในการเดินทางภายในพื้นที่ และพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหลากหลาย

**หัวใจสำคัญ = เข้าถึงสถานีด้วยวิธีการที่หลากหลาย**

-  เดินเท้า
-  ขี่จักรยาน
-  ระบบขนส่งมวลชนรอง
-  ส่วงแล้วว (Kiss and Ride)
-  จอดแล้วว (Park and Ride)

หากมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ใช่แค่การพัฒนาเมืองใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ยังเป็น การจูงใจให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนอีกด้วย



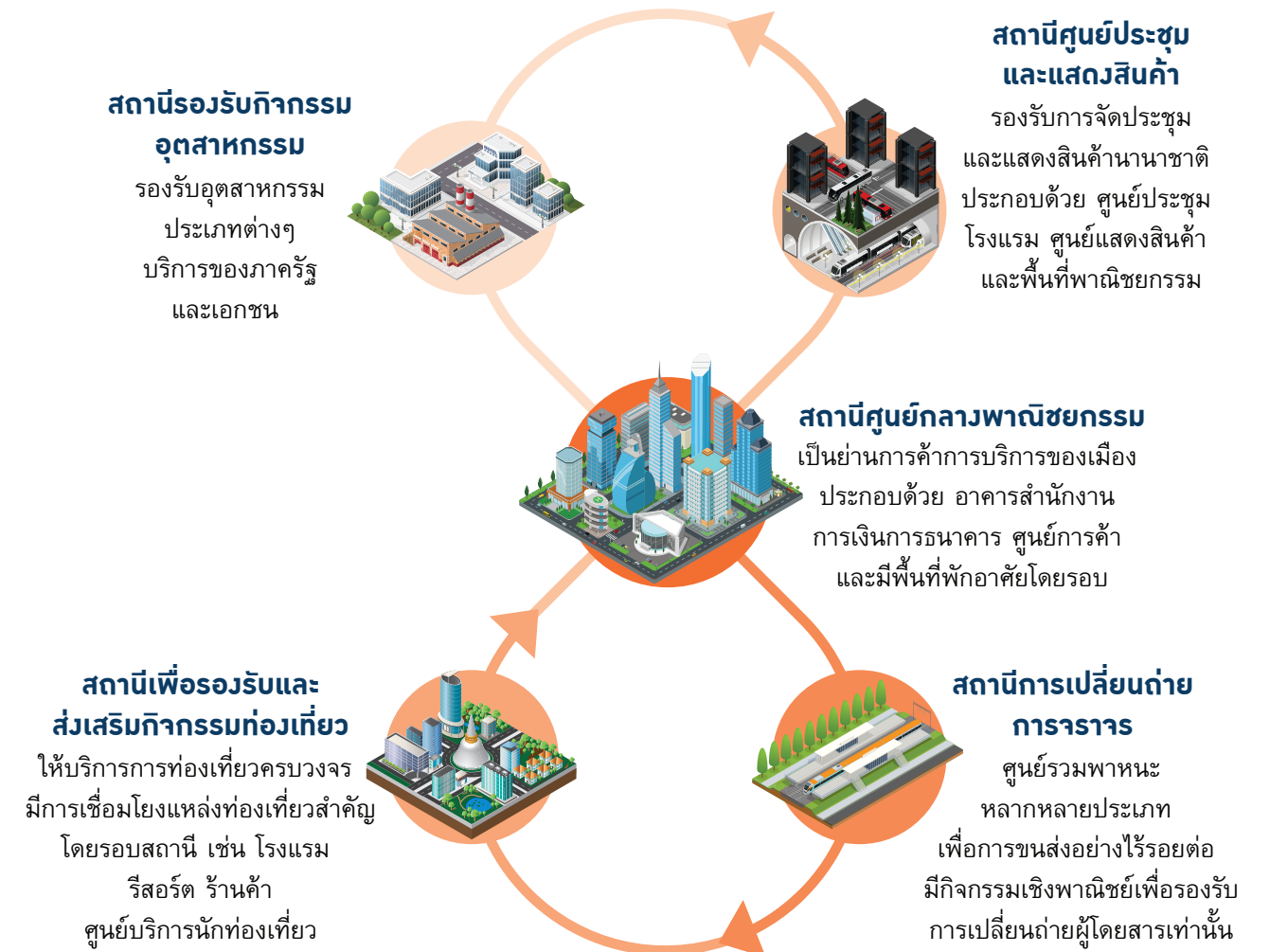
## TOD มีกี่แบบกันนะ

รูปแบบของการพัฒนา TOD ขึ้นอยู่กับประเภทของระบบขนส่งมวลชน การจัดประเภทของ TOD จึงขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการพัฒนา ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

**แบ่งตามหลักทางวิศวกรรมการขนส่ง** ส่วนใหญ่ใช้กับระบบรางที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก



## แบ่งตามหลักการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมหลักโดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชน



## พัฒนาย่านสถานีอย่างยั่งยืน



## รฟท. พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อความยั่งยืน

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความมุ่งมั่นและตั้งใจในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟให้มีความคุ้มค่า สามารถนำรายได้มาเสริมประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน ไปพร้อมๆ กับการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนที่อยู่โดยรอบ ให้สถานีรถไฟเป็นศูนย์กลางความเจริญของเมือง โดยแบ่งการพัฒนาที่ดินเป็น 3 ประเภท ดังนี้



## การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง

### 1 ย่านสถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางย่านธุรกิจแห่งใหม่ของไทยและอาเซียน

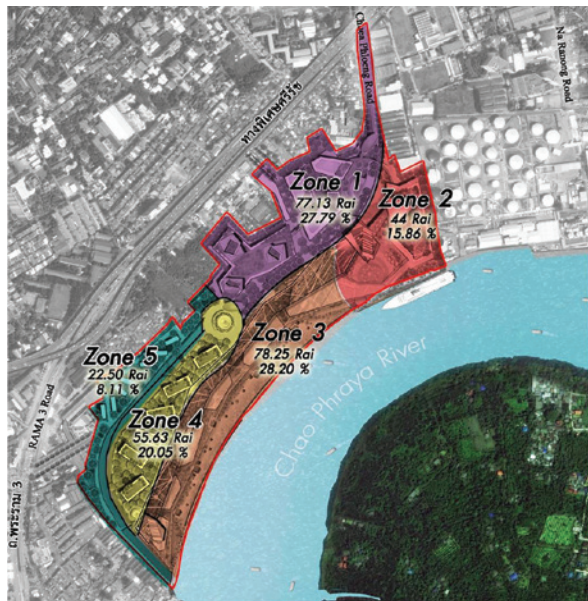
พื้นที่ย่านพหลโยธิน หรือบริเวณโดยรอบสถานีกลางบางซื่อ จำนวน 2,325 ไร่ จะพัฒนาตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน แบ่งพื้นที่เป็น 9 โซน ดังนี้



### 2 ย่านสถานีมักกะสัน เปิดพื้นที่กิจกรรมใจกลางเมือง

พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม สวนสาธารณะ และพืชรักกันซ์





### 3 ย่านสถานีแม่น้ำ พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย

แบ่งพื้นที่ออกเป็นทั้งหมด 5 โซน

- โซน 1 Gateway Commercial Park** แบ่งเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ และที่พักอาศัย
- โซน 2 Iconic Marina** แบ่งเป็นอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษและท่าเทียบเรือ
- โซน 3 Cultural Promenade** แบ่งเป็นอาคารสำนักงาน และพื้นที่เชิงพาณิชย์
- โซน 4 Riverfront Residence** พัฒนาเป็นกลุ่มอาคารพักอาศัย
- โซน 5 Affordable Community** พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย

### 4 โรงแรมฟิวชั่น ยุกระดับการให้บริการ

พัฒนาโครงการแบบยกแปลงในรูปแบบผสมผสาน ประกอบด้วยอาคารโรงแรม 5 ดาว โรงแรม 4 ดาว และอาคารการค้าปลีก (Retail) ขนาดเล็ก ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าติดกับถนน

#### รูปแบบการพัฒนาโครงการ

##### โซน A

##### อาคารปัจจุบัน

1. อาคารอนุรักษ์ Railway Wing
2. Lobby
3. Colonial Wing

##### อาคารสร้างใหม่

4. โรงแรม 5 ดาว
5. จัดเลี้ยงและห้องประชุม
6. จัดเลี้ยงและห้องประชุมของโรงแรม 4 ดาว

##### โซน B

##### อาคารปัจจุบัน

7. โรงแรม 4 ดาว
8. ร้านค้าพาณิชยกรรม และพลาซ่า

##### อาคารสร้างใหม่

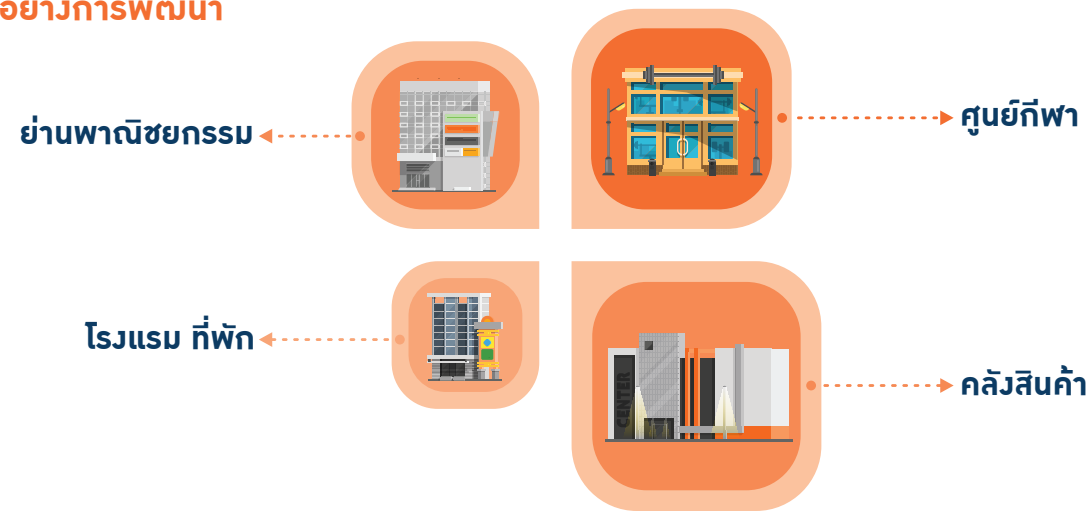
9. บังกะไล
10. Lobby โรงแรม 5 ดาว
11. อาคารโรงแรม 5 ดาว



## การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่

การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่เพียงแต่พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่เท่านั้น หากแต่มีโครงการในการพัฒนาที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟ โดยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ตามความเหมาะสมของพื้นที่

### ตัวอย่างการพัฒนา



**ในระยะที่ 1** ได้พัฒนาพื้นที่ จำนวน 13 ย่านสถานี ตามเส้นทางรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง และ**ในระยะที่ 2** พัฒนาเพิ่มอีก 12 ย่านสถานี ดังนี้



พัฒนาพื้นที่  
ย่านสถานี  
รถไฟทางคู่  
จำนวน 25 สถานี

### ระยะที่ 1 จำนวน 13 ย่านสถานี 657 ไร่ ได้แก่

- 1 กาญจนบุรี จำนวน 95.7 ไร่
- 2 ฉะเชิงเทรา จำนวน 25.4 ไร่
- 3 อรัญประเทศ-คลองลึก จำนวน 163 ไร่
- 4 พิษณุโลก จำนวน 26.4 ไร่
- 5 อุตรดิตถ์ จำนวน 30.6 ไร่
- 6 นครลำปาง จำนวน 24.9 ไร่
- 7 เชียงใหม่ จำนวน 50.2 ไร่
- 8 นครราชสีมา จำนวน 86.7 ไร่
- 9 บุรีรัมย์ จำนวน 10 ไร่
- 10 ศรีสะเกษ จำนวน 10.8 ไร่
- 11 ขอนแก่น จำนวน 56.3 ไร่
- 12 หัวหิน จำนวน 46.1 ไร่
- 13 หาดใหญ่ จำนวน 30.4 ไร่

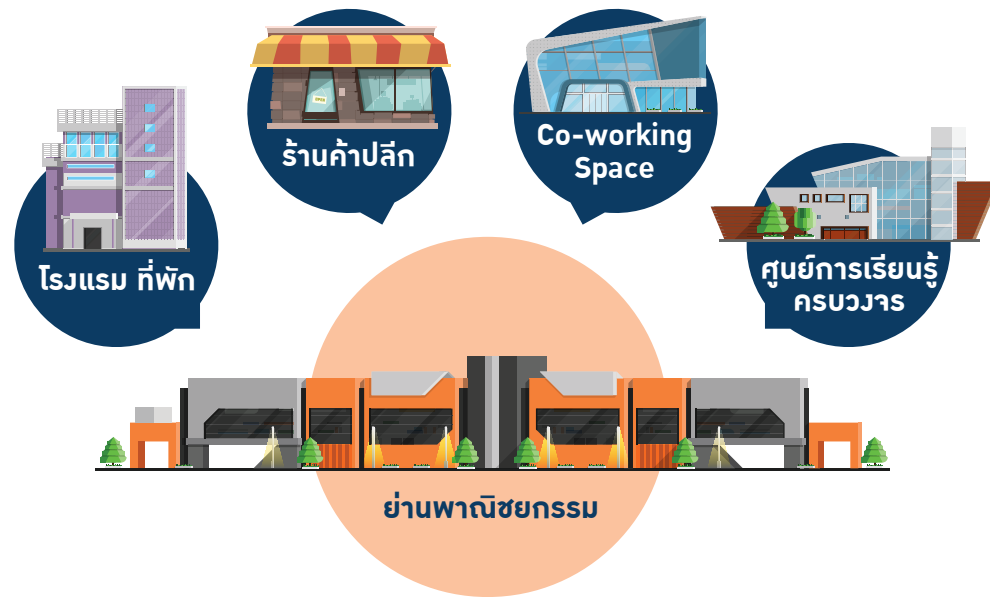
### ระยะที่ 2 จำนวน 12 ย่านสถานี 1,685 ไร่ ได้แก่

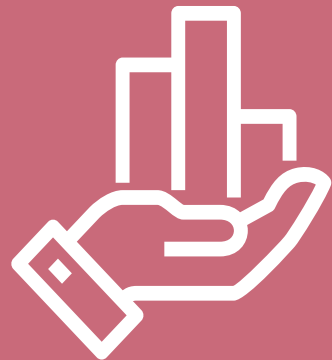
- 1 ธนบุรี จำนวน 147.93 ไร่
- 2 ศรีราชา จำนวน 96.21 ไร่
- 3 นครสวรรค์ จำนวน 297.56 ไร่
- 4 ศีลาอาสน์ จำนวน 381.36 ไร่
- 5 ปากช่อง จำนวน 47.95 ไร่
- 6 ชุมทางบัวใหญ่ จำนวน 100 ไร่
- 7 หนองคาย จำนวน 200.16 ไร่
- 8 อุบลราชธานีและทางแยกสาย บุ่งหวาย-โพธิ์มูล จำนวน 196.97 ไร่
- 9 ชะอำ จำนวน 50 ไร่
- 10 ชุมพร จำนวน 107.15 ไร่
- 11 สุราษฎร์ธานี จำนวน 111.32 ไร่
- 12 ท่าฉนวน จำนวน 860 ไร่



## การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมือง

รถไฟฟ้าชานเมือง เป็นรถไฟที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ที่อยู่บริเวณชานเมืองของกรุงเทพมหานครกับใจกลางกรุงเทพมหานคร ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีศักยภาพการพัฒนาที่แตกต่างกันออกไป การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมืองจึงเป็นการส่งเสริมอัตลักษณ์ของพื้นที่ให้เด่นชัด รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และสร้างรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างยั่งยืน





## นวัตกรรม การบริหารจัดการ นำพาประเทศก้าวไกล

187 PPP เครื่องมือพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด



### PPP เครื่องมือพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด

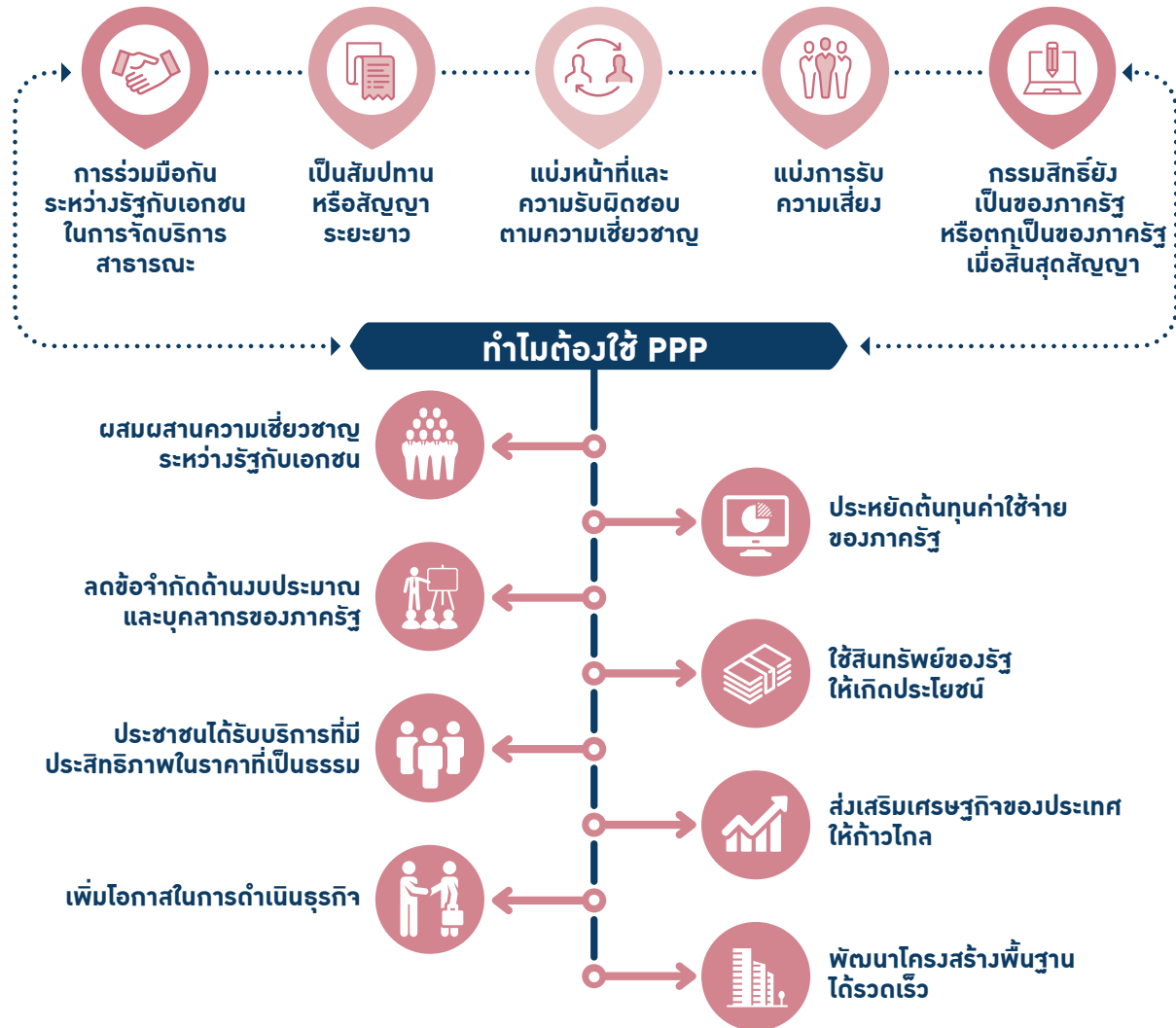
การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ หรือ PPP เป็นนโยบายหนึ่งที่พูดกันอย่างกว้างขวางในช่วงเวลานี้ เนื่องจากเป็นนโยบายที่ลดข้อจำกัด

ด้านงบประมาณ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารโครงการ และทรัพยากรบุคคล พร้อมไปกับการกระจายความเจริญ และกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้รุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว

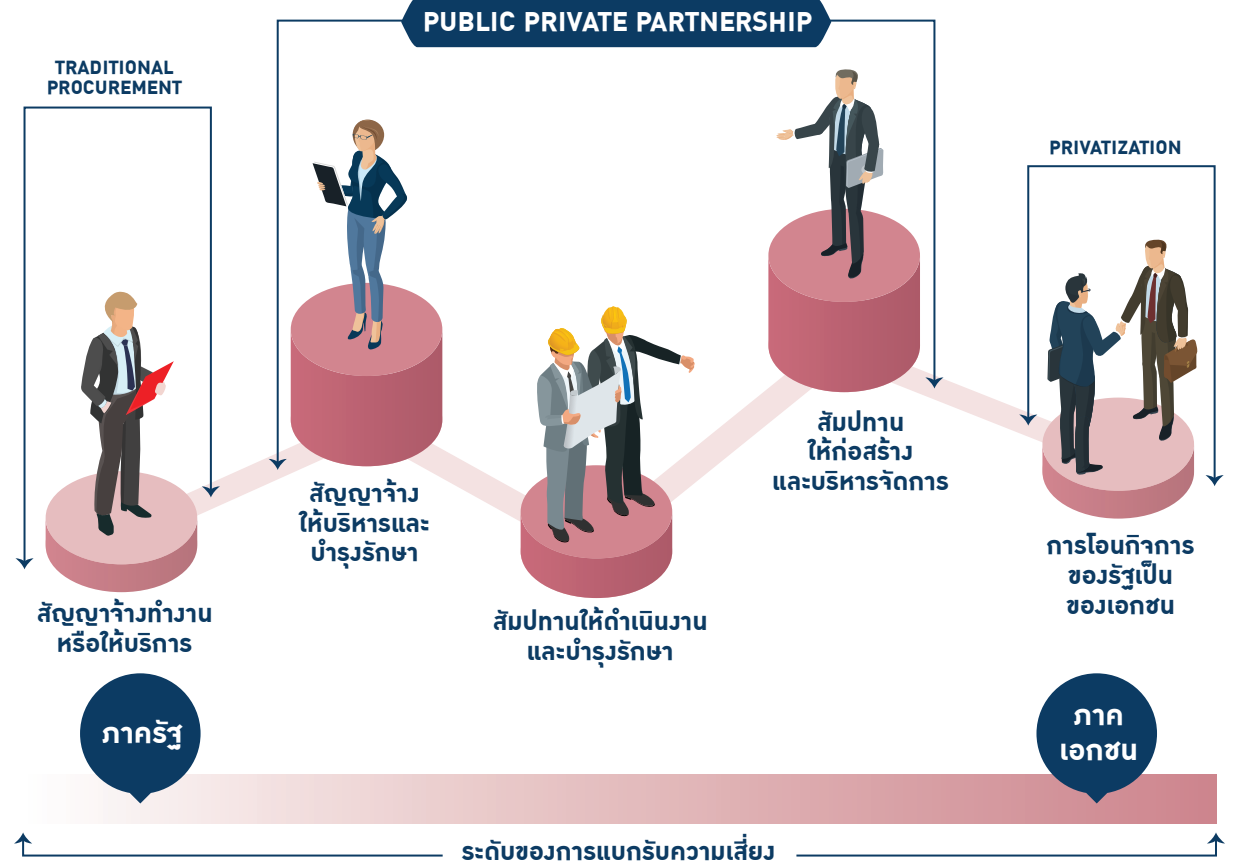
# PPP (Public Private Partnership) คืออะไร

การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnership (PPP) คือ การที่ภาครัฐเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกันพัฒนาและให้บริการสาธารณะระยะยาว และให้ภาคเอกชนเป็นผู้ให้บริการ ผู้บริหาร หรือก่อสร้างงานโยธา ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศได้เป็นอย่างดี

## ลักษณะของ PPP



## การให้เอกชนเข้าร่วมในกิจการของรัฐ



## ตัวอย่างผลตอบแทนที่ภาคเอกชนจะได้รับ



# บรรณานุกรม

- กรมทางหลวง. (2556). *การให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนและบริหารจัดการทางหลวง*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- กระทรวงคมนาคม. (2561). *เปิดแผน Bang Sue Junction ศูนย์กลางธุรกิจอาเซียน*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2560). *โครงการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2561). *Future of Train, Future of Thais อนาคตรถไฟ อนาคตประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2561). *โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ*. กรุงเทพฯ: ศูนย์โครงการก่อสร้าง ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2561). *เจาะลึกโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1-2 เรื่องที่คนไทยต้องรู้*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2561). *ถ้าวันหนึ่งฉันจะนั่งรถไฟ*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2561). *ไป แนะนำขบวนรถและตู้โดยสารของ การรถไฟฯ*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *ก้าวสู่ทศวรรษใหม่การรถไฟไทย*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *โครงการพัฒนาระบบรางของการรถไฟฯ*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- คณะกรรมการรถไฟฯ. (2561). *แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564 ประจำปีงบประมาณ 2562*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.

- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)*. (22 พฤศจิกายน 2561). เข้าถึงได้จาก สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ: [www.nesdb.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf](http://www.nesdb.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf).
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (20 พฤศจิกายน 2561). *เขตเศรษฐกิจพิเศษ โอกาสของ SME ไทย*. เข้าถึงได้จาก ธนาคารกสิกรไทย: <https://www.kasikornbank.com/th/business/sme/KSMEKnowledge/article/KSMEAnalysis/Documents/BorderSEZsForThaiSMEs2.pdf>.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ. (ม.ป.ป.). *การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2558). *รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาจัดทำโครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2559). *ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเชื่อมต่อการเดินทางภายในศูนย์กลางคมนาคมพลโยธินให้สะดวกและสมบูรณ์*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (พฤศจิกายน 2561). *ข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร*. เข้าถึงได้จาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร: <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=2052>.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *ภาพรวมโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2560*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.



๑๒๓ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

## ก้าวสู่ผู้นำ **ระบบราง** ยกระดับการเดินทางของประเทศ

ISBN: 978-616-7754-56-7

จำนวนพิมพ์ 800 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2563

### สร้างสรรค์โดย

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

2782 ซอยลาดพร้าว 130 ถนนลาดพร้าว แขวงคลองจั่น

เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

โทรศัพท์ : 0 2375 5422 โทรสาร : 0 2375 5427

[www.daoreuk.com](http://www.daoreuk.com)

### จัดทำโดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน

กรุงเทพฯ 10330

Call Center: 1690

[www.railway.co.th](http://www.railway.co.th)

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทย

📍 เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

🌐 [www.railway.co.th](http://www.railway.co.th)

☎ Call Center: 1690

📘 [www.facebook.com/pr.railway](https://www.facebook.com/pr.railway)