



# THE FUTURE VISION

มอง...อนาคตใหม่

วารสารรถไฟสัมพันธ์

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

VOLUME 5 : 2018



"The experiences which we had shared and many obstacles which we had were valued lessons. We aim to develop ourselves in every way because the world is moving forward and we will never stop improving. In our lives, we need to move and look forward to the unknown future. We might not know what is ahead of us but we do know that "if we stop walking forward, we will lose."

---

State Railway of Thailand would like to be an encouragement for Thai people to move forward to reach destinations with happiness.



“ประสบการณ์ที่เราได้ร่วมกันฟันฝ่า  
ผ่านอุปสรรคนานัปการ คือ บทเรียนอันมีค่า  
เราจึงมุ่งหน้า พัฒนาในทุกๆ ด้าน  
และพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลง  
เพราะโลก ไม่เคยหยุดรอใคร  
และเราไม่เคยคิดที่จะหยุดเดิน...  
ก็เหมือนกับชีวิตของเราทุกคน  
ที่จะต้องต่อสู้เพื่อก้าวเดินต่อไป  
เราไม่รู้หรอกว่า อนาคตข้างหน้า จะเป็นอย่างไร  
รู้แค่เพียง “หยุดเมื่อไหร่ก็แพ้เมื่อนั้น”

---

การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอเป็นแรงใจให้กับคนไทยทุกคน  
ก้าวเดินไปสู่จุดหมายปลายทางอย่างมีความสุข

## พัฒนารถไฟใน

# 3

## มิติ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการพัฒนาคุณภาพการให้บริการในทุกมิติ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตด้านการเดินทางให้แก่ประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในการเดินทาง เป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง และการขนส่งสินค้าของประเทศไทย อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญช่วยกระตุ้นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจขยายความจริงใจไปสู่ภูมิภาค สร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สร้างอนาคตประเทศไทยอย่างยั่งยืน



### การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- รถไฟฟ้าชานเมือง
- รถไฟทางคู่/ทางสายใหม่
- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟเชื่อมโยงการพัฒนา  
ระเบียงเศรษฐกิจ  
ภาคตะวันออก (EEC)

### การพัฒนาการบริการ

- การพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋ว  
D-Ticket
- การปรับปรุงชานชาลาให้เป็นชานสูง
- การจัดการดีเซลราง 186 คัน
- แผนการจัดการจักรและรถพ่วง
- การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้า  
ทางรางทั่วประเทศ

### การพัฒนารถไฟ ใน 3 มิติหลัก

จะเป็นแกนสำคัญ  
ในการขับเคลื่อน  
การพัฒนาประเทศ

### การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

- การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่
- การพัฒนาย่านสถานีรถไฟทางคู่
- การพัฒนาย่านสถานี  
รถไฟฟ้าชานเมือง

# พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

## สถานีกลางบางซื่อ

ศูนย์กลางของระบบรางแห่งใหม่แห่งประเทศไทย  
ที่รองรับการเดินทางทุกประเภท ทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง  
รถไฟทางไกล และรถไฟความเร็วสูง

## รถไฟฟ้าชานเมือง



เป็นเส้นทางหลักในการ  
เดินทางระหว่างพื้นที่  
ใจกลางกรุงเทพฯ  
กับพื้นที่ปริมณฑล  
ได้อย่างรวดเร็ว



สร้างความสะดวก  
สบายในการเดินทาง  
เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่  
ประชาชน



ลดการใช้รถยนต์  
ลดการสิ้นเปลืองน้ำมัน  
และลดการจราจรติดขัด



ขยายความเจริญของ  
กรุงเทพฯ ไปยังย่าน  
ชานเมืองตามแนว  
เส้นทางรถไฟฟ้า

จะมีผู้โดยสารใช้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง

410,000

คน/วัน ในปี 2564

และจะเพิ่มขึ้นเป็น

1,080,000

คน/วัน ในปี 2574

# ปัจจุบัน

รถไฟฟ้าชานเมืองที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย  
เป็นผู้ดำเนินการ ได้แก่

1

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน  
ช่วงพญาไท - มัคกะสัน  
- สุวรรณภูมิ  
เปิดให้บริการเมื่อปี 2553

2

รถไฟฟ้าชานเมือง  
สายสีแดงเข้ม  
ช่วงบางซื่อ - รังสิต  
อยู่ระหว่างการ  
ก่อสร้าง จะเปิดให้  
บริการในปี 2563

3

รถไฟฟ้าชานเมืองสาย  
สีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ  
- ตลิ่งชัน อยู่ระหว่าง  
การติดตั้งระบบ  
อาณัติสัญญาณ จะ  
เปิดให้บริการในปี 2563

โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง  
ส่วนต่อขยายที่จะดำเนินการในระยะต่อไป

1

รถไฟฟ้าชานเมือง  
สายสีแดงเข้ม  
ช่วงรังสิต -  
ม.ธรรมศาสตร์  
ศูนย์รังสิต

2

รถไฟฟ้าชานเมือง  
สายสีแดงอ่อน  
ช่วงตลิ่งชัน -  
ศาลายาและ  
ตลิ่งชัน - ทิรัราช

3

รถไฟฟ้าชานเมือง  
สายสีแดงเข้ม  
ช่วงบางซื่อ -  
หัวลำโพง

4

รถไฟฟ้าชานเมือง  
สายสีแดงอ่อน  
ช่วงบางซื่อ -  
หัวหมาก

5

รถไฟฟ้าชานเมือง  
สายสีแดงเข้ม  
ช่วงหัวลำโพง -  
มหาชัย



# รถไฟทางคู่ และ ทางสายใหม่

ปัจจุบัน รถไฟที่ให้บริการในประเทศ เป็นทางรถไฟขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge) ระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยวถึง 91% ของทางรถไฟทั้งหมด อีกประมาณ 9% จึงเป็นทางคู่หรือทางสาม

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เร่งดำเนินการโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน และระยะที่ 2 บนเส้นทางรถไฟเดิม รวมถึงทางรถไฟสายใหม่ เพื่อยกระดับการให้บริการทางรถไฟให้เป็นแกนหลักในการพัฒนา การเดินทาง การขนส่ง และโลจิสติกส์ของประเทศไทย

## ประโยชน์ ของ รถไฟทางคู่

- ทำให้มีทางคู่เพิ่มขึ้น 3,157 กิโลเมตร หรือร้อยละ 65.33 ของเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ
- ความจุทางเพิ่มขึ้น 4 เท่าของโครงข่ายรถไฟเดิม
- ลดระยะเวลาการเดินทางได้ 30% เนื่องจากไม่ต้องรอหลีกเลี่ยงขบวนรถ
- เพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินรถ ด้วยการแก้ไขปัญหาคูแฉกจุดติดถนนกับทางรถไฟ โดยใช้สะพานข้ามทางรถไฟ หรือทางลอดใต้ทางรถไฟ และกั้นรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ
- เชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมพื้นฐานอื่นๆ เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งสินค้า ได้อย่างเต็มรูปแบบ

แผนพัฒนา

# ทางรถไฟสายใหม่ ระยะถัดไป

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

ทางคู่

## ระยะเร่งด่วน

**7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร  
(อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)**

1. ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย
2. ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
3. มาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ
4. ลพบุรี-ปากน้ำโพ
5. นครปฐม-หัวหิน
6. หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
7. ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

ทางรถไฟ

## สายใหม่

**2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร  
(อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา)**

1. เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่
2. บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

ทางคู่

## ระยะที่ 2

**7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร  
(อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา)**

1. ปากน้ำโพ-เด่นชัย
2. เด่นชัย-เชียงใหม่
3. ขอนแก่น-หนองคาย
4. ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
5. ชุมพร-สุราษฎร์ธานี
6. สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
7. ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ทางรถไฟ

## สายใหม่ระยะตัดไป

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

# ร ๓ ใ ๗ ๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖ ๗ ๘ ๙ ๐

เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทยในการยกระดับคุณภาพการเดินทางด้วยรถไฟ และมีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน

ทางรถไฟมีขนาดความกว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge) ใช้ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. ขึ้นไป

สามารถรองรับผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมาก และมีจุดหมายปลายทางเพิ่มขึ้น สามารถตอบโจทย์ความต้องการให้แก่ ผู้โดยสารได้มากขึ้น



# แผนพัฒนา โครงการรถไฟ ความเร็วสูง

## แผนระยะเร่งด่วน

- 4 เส้นทาง ระยะทาง 1,508 กิโลเมตร
1. กรุงเทพฯ-นครราชสีมา
  2. กรุงเทพฯ-ระยอง  
ระยะที่ 1 รถไฟความเร็วสูง  
เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ  
(ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-  
อู่ตะเภา)  
ระยะที่ 2 ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง
  3. กรุงเทพฯ-พิษณุโลก
  4. นครราชสีมา-หนองคาย

## แผนระยะกลาง

- 2 เส้นทาง ระยะทาง 499 กิโลเมตร
1. กรุงเทพฯ-หัวหิน
  2. พิษณุโลก-เชียงใหม่

## แผนระยะยาว

- 2 เส้นทาง ระยะทาง 759 กิโลเมตร
1. หัวหิน-สุราษฎร์ธานี
  2. สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

เป็นทางเลือกในการเดินทาง  
ของประชาชนที่รวดเร็ว สะดวก  
ปลอดภัย มีความรวดเร็ว  
และคุณภาพการให้บริการ  
ทัดเทียมกับเครื่องบิน

เชื่อมภูมิภาคต่างๆ  
เข้าไว้ด้วยกัน กระจาย  
ความเจริญสู่ท้องถิ่น  
ส่งเสริมการค้า การลงทุน  
และการท่องเที่ยว

# โครงข่ายรถไฟ สนับสนุนการพัฒนา

# EEEC

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินโครงการพัฒนา  
ด้านการคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อรองรับ  
การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก  
(Eastern Economic Corridor : EEC)  
ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งใหม่  
ของประเทศ ด้วยการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยุคใหม่  
ดึงดูดการลงทุนจากนานาชาติ สร้างโอกาส  
สร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ และเศรษฐกิจ  
โดยรวมของประเทศ โดยมีโครงการสำคัญ ดังนี้

1

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง  
เชื่อมต่อ 3 สนามบิน  
แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-  
สุวรรณภูมิ-อุตะเถา)  
ช่วยให้การเดินทางระหว่าง  
กรุงเทพฯ และพื้นที่ EEC  
มีความสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น  
ส่งเสริมการพัฒนา  
ท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็น  
ท่าอากาศยานหลักของประเทศ  
แห่งที่ 3 รองรับความต้องการ  
ในการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้น  
ได้อีก 15 ล้านคน/ปี และดึงดูด  
นักท่องเที่ยวและนักลงทุน  
มาสู่ EEC

2

โครงการรถไฟฟ้าทางคู่เชื่อม  
3 ท่าเรือ (แหลมฉบัง-สัตหีบ-  
มาบตาพุด) เป็นการส่งเสริม  
การขนส่งสินค้าทางทะเล  
ทางถนน และทางราง  
ให้สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่าง  
มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุน  
การขนส่ง พร้อมกับส่งเสริม  
การขยายตัวของ  
ภาคอุตสาหกรรม การขนส่ง  
และโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC

3

โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่  
ศรีราชา-ระยอง

4

โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่  
ระยอง-จันทบุรี-ตราด  
ช่วยเปิดพื้นที่ให้บริการ  
ของระบบรถไฟเพิ่มขึ้นไปยัง  
จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด  
ช่วยให้การเดินทาง และ  
การขนส่งสินค้ามีความสะดวก  
ปลอดภัย และประหยัดมากยิ่งขึ้น





สถานีกลางบางซื่อ  
ระหว่างการก่อสร้าง ณ วันที่ 9 กรกฎาคม 2561

# พัฒนา การบริการ

การพัฒนา ระบบจำหน่ายตั๋ว และสำรองที่นั่ง D-Ticket เพื่อให้การบริการจำหน่ายตั๋วโดยสาร และสำรองที่นั่งแก่ประชาชน เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นไปตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาล ให้ประชาชนสามารถเข้าถึง บริการรถไฟได้สะดวก ทุกที่ ทุกเวลา โดยมีช่องทางในการจำหน่ายตั๋ว ดังนี้

1. ณ สถานีต่างๆ ทั่วประเทศ
2. ระบบอินเทอร์เน็ต
3. แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ
4. เครื่องจำหน่ายตั๋วบนขบวนรถ

สามารถรองรับการชำระเงินได้หลายรูปแบบ เช่น PayPal การชำระเงินด้วยบัตรเครดิตอิเล็กทรอนิกส์ ต่างๆ บัตรโดยสารตั๋วร่วม บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ตู้ ATM จุดบริการ Counter Service ที่ทำการไปรษณีย์ เคาน์เตอร์ธนาคาร เป็นต้น และเพิ่มขีดความสามารถในการสำรองที่นั่งได้ 365 วัน โดยจะให้บริการในปี 2563



## การปรับปรุงชานชาลาให้เป็นชานสูง

เดิมสถานีรถไฟของไทยมีชานชาลาแบบต่ำ (Low-Height Platform) ทำให้ใช้เวลานานในการขึ้นรถไฟและต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น ในการพัฒนาสถานีรถไฟใหม่ในโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองนั้น จะปรับเปลี่ยนเป็นชานชาลาแบบสูง (High-Height Platform) ซึ่งสูงจากระดับพื้นประมาณ 1.10 เมตร ทำให้ระดับของพื้นชานชาลามีความสูงเท่ากับระดับพื้นของตู้โดยสารรถไฟ การเข้า-ออกของผู้โดยสารจึงสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ลดเวลาในการจอดที่สถานีลง ทั้งยังเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารจากการพลัดตกจากตู้โดยสาร ช่วยให้ผู้พิการและผู้ใช้เก้าอี้รถเข็น เข้า-ออก ตู้โดยสารได้สะดวกมากขึ้น

การจัดการรถโดยสารดีเซลรางปรับอากาศสำหรับ

## บริการเชิงพาณิชย์

จำนวน **186 คัน** พร้อมอะไหล่

- เปิดเดินขบวนใหม่ในเส้นทางระยะไกล 14 ขบวน/วัน (72 คัน)
- เปิดเดินขบวนใหม่ในเส้นทางระยะกลาง 34 ขบวน/วัน (72 คัน)
- เพิ่มคุณภาพขบวนรถในเส้นทางเดิม 10 ขบวน/วัน (42 คัน)
- เพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความถี่ในการให้บริการ
- มีความตรงต่อเวลา และใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าขบวนรถด่วนพิเศษดีเซลรางปรับอากาศในปัจจุบัน
- แก้อัปเดตโดยสารมีความกว้าง และมีระยะห่างที่เหมาะสม ปรับเอนได้ เพิ่มความสะดวกสบายในระหว่างการเดินทาง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน

### แผนการจัดการรถจักรและรถพ่วง

เมื่อโครงการรถไฟทางคู่ระยะต่างๆ แล้วเสร็จ การรถไฟฯ มีแผนการจัดการรถจักรและรถพ่วง เพื่อให้บริการประชาชนอย่างเต็มรูปแบบ ดังนี้

	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ
	2560	2565	2570
รถจักร	132	193	280
รถโดยสาร	788	788	949
รถดีเซลราง	172	244	988
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	528	1,432	2,028

หน่วย : คัน



2

# การพัฒนาศูนย์กลาง สินค้าทางรางทั่วประเทศ

เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางราง ได้แก่ ลานกองเก็บตู้สินค้า  
(Container Yard : CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง  
(Inland Container Depot : ICD) โดยมีแผนพัฒนา  
ศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศระยะต่างๆ ดังนี้

# ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

## CY/ICD ปัจจุบัน

1. ศิลาอาสน์
2. ท่าข้าวท่ามันทรัง
3. บ้านหินจรนงค์
4. มาบกะเบา
5. กุดจิก
6. ชุมทางถนนจร-
7. ชุมทางบัวใหญ่
8. ท่าพระ
9. โนนพยอม
10. ท่าม่วง
11. ICD ลาดกระบัง
12. มาบตาพุด
13. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
14. ชุมทางทุ่งสง
15. ปาดังเบซาร์

## แผนระยะเร่งด่วน

1. คลองลึก
2. จั้วราย
3. นาม่วง
4. บ้านกระโดน
5. นครสวรรค์
6. สามร้อยยอด
7. ทุ่งมะเฒ่า
8. หัวากอ
9. นาฝักทอง
10. มาบอำมฤต
11. สะพลี
12. ภูเหล็ก
13. มหาสารคาม
14. ร้อยเอ็ด
15. โพนทอง
16. สะพานมิตรภาพ 2
17. สะพานมิตรภาพ 3
18. แพร่
19. พะเยา
20. ป่าแดด
21. เชียงราย
22. เชียงทอง
23. ทับปุด
24. ท่าบุน

## แผนระยะกลาง

1. บ้านม้า
2. สุโขทัย
3. นาทา
4. โนนสะอาด
5. นิคมฯ อุดรธานี
6. บ้านตะโก
7. บุตุษี
8. หนองแวง
9. บุ่งหวาย
10. บางกระทุ่ม
11. วังกะพี้
12. บางกล้า
13. ห้างฉัตร
14. สารภี

## แผนระยะยาว

1. หนองสัง
2. ลำพูน

## ผลจากการพัฒนาด้านการบริการ



ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น  
จาก 34.95 ล้านคน/ปี  
เป็น 79.90 ล้านคน/ปี  
ในปี 2570  
(เพิ่มขึ้น 128.60%)



การขนส่งสินค้า  
เพิ่มขึ้นจาก  
12.17 ล้านตัน/ปี  
เป็น 46.89 ล้านตัน/ปี  
ในปี 2570  
(เพิ่มขึ้น 285.25%)



ยกระดับคุณภาพ  
การเดินทาง  
ประชาชนมีความ  
สะดวกสบาย และ  
ปลอดภัยในการ  
โดยสารรถไฟยิ่งขึ้น



เพิ่มความเร็ว  
และความตรงต่อ  
เวลา ในการ  
เดินขบวนรถไฟ



เชื่อมโยงประชาชน  
สินค้า และบริการ  
ทั้งในพื้นที่ชนบท  
เมือง และระหว่าง  
ประเทศเข้าด้วยกัน

# พัฒนา พื้นที่เชิงพาณิชย์

การพัฒนาที่ดินในเชิงพาณิชย์ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่บนหลักการของความสมดุลระหว่างความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และสิ่งแวดล้อม มีความเหมาะสมและมีปฏิสัมพันธ์อันดีกับชุมชน และสังคมโดยรอบ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development : TOD) ให้สถานีรถไฟฟ้าเป็นศูนย์กลาง พร้อมด้วยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์แบบผสมผสาน (Mix Use) ทั้งที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่สาธารณะ มีที่ตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าได้และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนหลายประเภท ซึ่งจะช่วยให้ผู้คนเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้า

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ จะช่วยยกระดับการใช้ที่ดินของ สฟท. ให้เป็นการสร้างความเจริญสู่ท้องถิ่น ดึงดูดการลงทุนไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ ส่งเสริมการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (Public Private Partnership : PPP) และชี้้นำการพัฒนาให้พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเป็นศูนย์กลางความเจริญของเมือง โดยที่รายได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์จะนำมาอุดหนุนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการบริการของกิจการรถไฟฟ้าต่อไป



## การพัฒนาที่ดินแปลงในคู่ศักยภาพสูง

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีที่ดินที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง ซึ่งสามารถพัฒนาในรูปแบบชุมชนใหม่ (New Community) เป็นที่พักอาศัย ศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน โรงแรม โรงพยาบาล และสวนสาธารณะ ซึ่งมีความสะดวกด้านการคมนาคม เพราะอยู่ในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า จึงสามารถดึงดูดผู้โดยสารให้มาเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าได้เป็นอย่างดี โดยที่ดินสำคัญที่มีศักยภาพสูงในระดับที่เป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ และดึงดูดการพัฒนาจากนักลงทุนขนาดใหญ่ ได้แก่

1	2	3	4
ย่านสถานีกลาง บางซื่อ พื้นที่การพัฒนา	ย่านสถานีมักกะสัน พื้นที่การพัฒนา	ย่านสถานีแม่น้ำ พื้นที่การพัฒนา	โรงแรมรถไฟหัวหิน พื้นที่การพัฒนา
1,100 ไร่	497 ไร่	277 ไร่	72 ไร่

# พัฒนาพื้นที่ย่าน สถานีรถไฟทางคู่

และ

## ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมือง

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

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่

## ระยะที่ 1

จำนวน 13 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา  
รวม 657 ไร่ ได้แก่

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

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่

## ระยะที่ 2

จำนวน 12 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา  
รวม 1,685 ไร่ ได้แก่


1. ธนบุรี
2. ศรีราชา
3. นครสวรรค์
4. ศิลาอาสน์
5. ปากช่อง
6. บัวใหญ่
7. หนองคาย
8. อุบลราชธานีและทางแยก  
สายบึงหวาย-โพธิ์บุล
9. ชะอำ
10. ชุมพร
11. สุราษฎร์ธานี
12. กำป่วน

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

## สายสีแดง

จำนวน 7 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา  
รวม 97 ไร่ ได้แก่

1. ศาลายา
2. ศาลารธรรมสพน์
3. พุทธมณฑลสาย 2
4. หลักสี่
5. หลักหก
6. ป้ายหยุดรถคลองรังสิต
7. เชียงราก



อนาคต  
การพัฒนาระบบรถไฟ  
ของประเทศไทย

รถไฟฟ้าชานเมือง เพิ่มขึ้น	รถไฟทางคู่ เพิ่มขึ้น	รถไฟความเร็วสูง เพิ่มขึ้น
2	14	4
เส้นทาง	เส้นทาง	เส้นทาง
7	3,157	8
โครงการ	กม.	โครงการ
135	ระยะถัดไป	2,766
กม.	12	กม.
	เส้นทาง	
	2,419	
	กม.	

รถจักร เพิ่มขึ้น	รถโดยสาร เพิ่มขึ้น	รถดีเซลราง เพิ่มขึ้น	รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า เพิ่มขึ้น
280	949	988	2,028
คัน	คัน	คัน	คัน

ศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้น	การพัฒนาที่ดิน แปลงใหญ่	การพัฒนาพื้นที่ ย่านสถานีรถไฟ
39	4	32
แห่ง	แห่ง	แห่ง

**Commuter trains:**  
2 routes under seven projects with a combined length of 135 km

**Double-track railways:**  
14 routes with a combined length of 3,157 km and 12 routes in the next phase with a combined length of 2,419 km

**High-speed railways:**  
4 routes under 8 projects with a combined length of 2,766 km

**Locomotives:**  
An additional 280 units

**Passenger cars:**  
An additional 949 units

**Diesel railcars:**  
An additional 988 units

**Freight cars:**  
An additional 2,028 units

**Rail transport centers:**  
An additional 39 locations

**Large plot development:**  
4 locations

**Development areas surrounding railway stations:**  
32 sites

# จับเคลื่อนอนาคตไทย ไปสู่ความยั่งยืน



# 1

## ด้านการขนส่งผู้โดยสาร

- ผู้โดยสารโดยรวม เพิ่มขึ้นเป็น 79.90 ล้านคน/ปี
- ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 100 กม./ชม. (จากเดิม 60 กม./ชม.)
- สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางภายในเมืองเพิ่มขึ้นเป็น 30% (จากเดิม 5%)

## Passenger Transportation:

- Anticipated ridership: 79.90 million passengers/year
- Average speed: 100 km/hr (from the current 60 km/hr)
- The ratio of rail passengers in urban areas will be increased from 5 to 30 percent.

# 2

## ด้านการขนส่งสินค้าทางราง

- ปริมาณสินค้าโดยรวม เพิ่มขึ้นเป็น 46.89 ล้านตัน/ปี
- ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 60 กม./ชม. (จากเดิม 39 กม./ชม.)
- สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นเป็น 10% (ปี 2558 อยู่ที่ 1.4%)
- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็น 11.9% (ปี 2556 อยู่ที่ 14.2%)
- ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็น 6.7% (ปี 2558 อยู่ที่ 7.4%)

## Goods' Transportation:

- Overall good volume: 46.89 million tons/year
- Average speed: 60 km/hr (from the current 39 km/hr)
- The ratio of goods transportation by rail will be increased from 1.4 percent in 2015 to 10 percent.
- The ratio of logistics costs to GDP will be decreased from 14.2 percent in 2013 to 11.9 percent.
- The ratio of goods transportation costs to GDP will be decreased from 7.4 percent in 2015 to 6.7 percent.





## คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

### คณะกรรมการ

นายกุลิศ สมบัติศิริ	ประธานกรรมการ
นายกวิน ทังสุพานิช	กรรมการ
นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธุ์	กรรมการ
นายเพชร อนันตศิลป์	กรรมการ
นางสาวเพ็ญจันทร์ จริเกษม	กรรมการ
นายวรวิทย์ มาลา	กรรมการ
นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา	กรรมการ
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	กรรมการ
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยู่กร์	กรรมการ

### คณะผู้บริหาร

นายวรวิทย์ มาลา

นางสิริมา ศิริบุญเจริญเวช

นายเอก สิกธีรวิน

นายจรูญ รุ่งชูชัย

นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล

นายทงนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ

นายศิริพงษ์ พกฤทธิพันธุ์

นางสาวเจษฎาพร ยุทธเนวิบูลย์ชัย

นายจุลพงษ์ จุฬานนท์

นางลัดดา ลอออกูล

นายวัชรชาติ สิริสุวรรณทัศน

นายไพฑูริย์ สุจิริงกุล

นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร

นายนิรุต ตั้งระดมสิน

นายวรพจน์ เทียบรัตน์

นายชาฎกร อินทรชม

(รองการแต่งตั้ง)

นายสุชีพ สุขสว่าง

(รองการแต่งตั้ง)

(รองการแต่งตั้ง)

(รองการแต่งตั้ง)

นายพีระเดช หนูขวัญ

นางสุภรดา จำปาเหลือง

นายบุญเลิศ ต้นตวิญญูพงศ์

(รองการแต่งตั้ง)

นางสาวมณฑาทาญจน์ ศรีวิลาศ

นายบุญสม เวียงชัย

(รองการแต่งตั้ง)

นายมนัญ มณีจักร

นายสยามภู ฤทธิรัฐพงศ์

นายปิยะบุตร ไตรวิจารณ์

พล.ต.ต. วรพงษ์ กองไพฑูริย์

นายธนพล คำมณี

นายราชพลлак ชื่นปรีชา

นางสาวชุตินา วงศ์ศิวะวิลาศ

นายไอลภาส ติรมาศเสถียร

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน  
รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รองผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์

รองผู้อำนวยการกลุ่มอำนวยการ

รองผู้อำนวยการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน

รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักร  
และล้อเลื่อน

ผู้ช่วยผู้อำนวยการด้านบริหาร

ผู้ช่วยผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและ  
โทรคมนาคม

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน

วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

หัวหน้าสำนักงานแพทย์

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ

หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า

หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ

หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง

หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม

หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน

รักษาการแทนผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ

ผู้ตรวจการรถไฟ 1

ผู้ตรวจการรถไฟ 2

ผู้ตรวจการรถไฟ 3

ผู้ตรวจการรถไฟ 4



เจ้าของ  
ที่ปรึกษา

บรรณาธิการบริหาร

กองบรรณาธิการ

ฝ่ายประสานงาน

ฝ่ายภาพ

ฝ่ายจัดส่ง

ฝ่ายสมาชิก

ออกแบบและผลิต

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

นางสาวเจษฎาพร ยุทธเนวิบูลย์ชัย

นางนวลอนงค์ วงษ์จันทร์

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์

หัวหน้ากองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด

นางศุภมาส ปัสสิกุล

นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์

บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

กองประชาสัมพันธ์

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

รับ-ส่ง ๗๒๑.๑ ฝ่ายบริการโดยสาร

หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ 0 2220 4271

บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด

27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร

แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600

โทรศัพท์ 0 2861 0674

โทรสาร 0 2861 0675



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

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

Call Center: 1690