



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
State Railway of Thailand

วารสารรถไฟลัมพินี  
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

COMPLETE GUIDE TO

SRT.

4.0



# อนาคตรถไฟไทย อนาคตประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มุ่งมั่น ปรับปรุง พัฒนา และดำเนินงานตามแผนและนโยบายภาครัฐอย่างเข้มข้นและจริงจัง ในการยกระดับคุณภาพบริการขนส่ง เพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน เพิ่มสถานะทางการเงินและศักยภาพการแข่งขันกับนานาประเทศ สู่การเติบโตที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศไทย

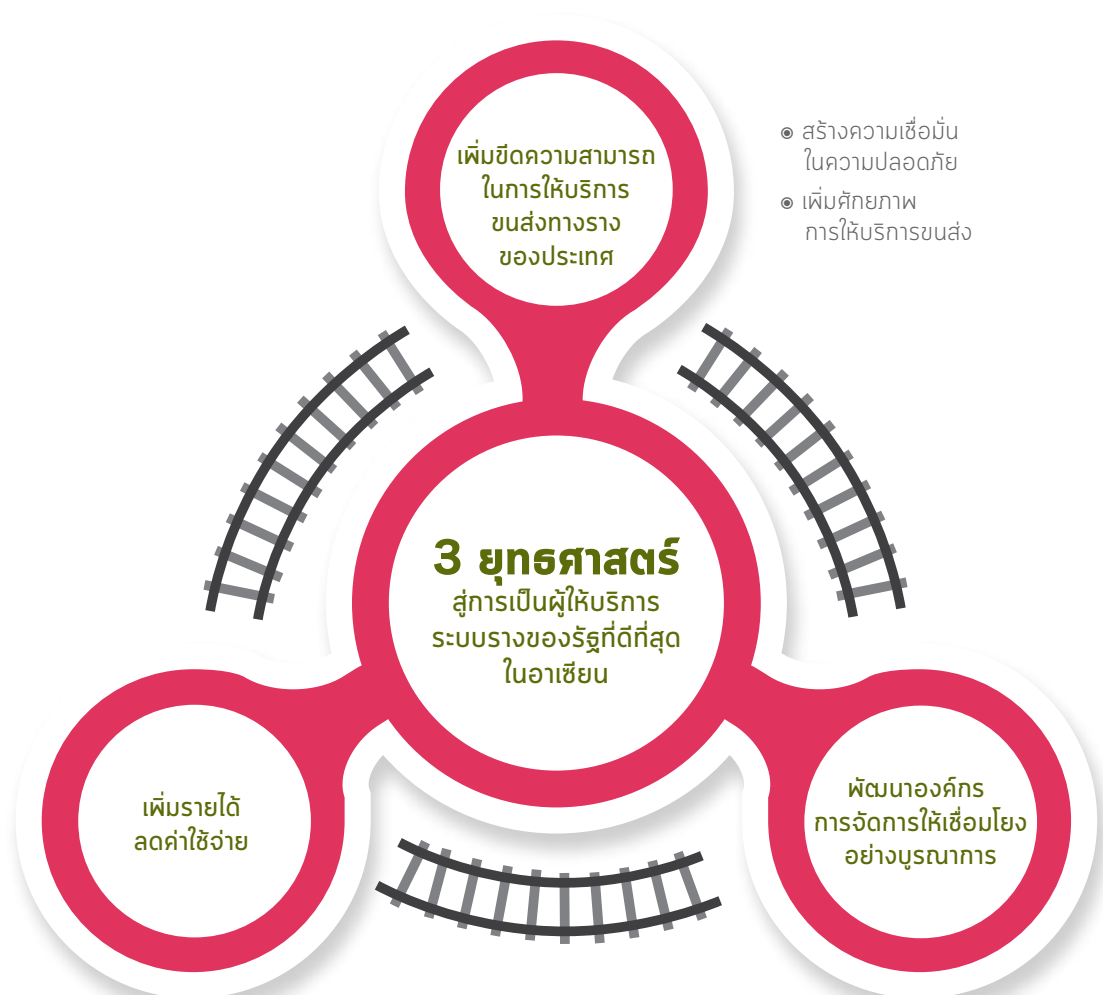
The State Railway of Thailand supports developing the country stability, prosperity and sustainability under Thailand's 20 years National Development Strategy, the 12th the National Economic and Social Development plan, Transport Ministry's National Plan and the 2017-2021 the State Railway of Thailand's plan in order to improve the people's quality of life and to increase the potential for competition in the international level.



# แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564

## วิสัยทัศน์

เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570



- ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ  
ที่สอดคล้องกับแผนธุรกิจ
- ประสิทธิภาพในการเพิ่มรายได้  
จากธุรกิจหลัก
- เพิ่มรายได้จากธุรกิจ  
Non-Core อย่างก้าวกระโดด

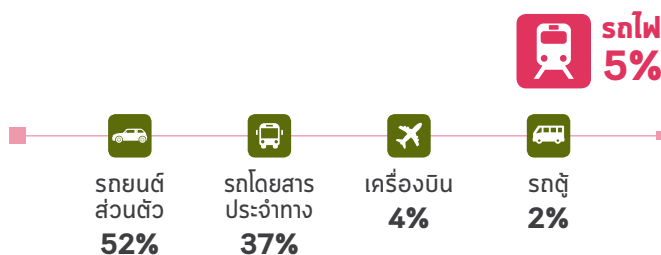
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ  
ที่เชื่อมโยงและสนับสนุน  
การตัดสินใจ
- การบริหารและพัฒนาบุคลากร

# Mass Transit

## ยุคใหม่ของการเดินทาง

พฤติกรรมการใช้รถยนต์ส่วนตัว ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรและมลภาวะเป็นพิษอย่างหนัก มหานครทั่วโลกจึงเริ่มหันมาให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนหรือ Mass Transit โดยการก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางที่ทันสมัยครอบคลุม และสร้างความสะดวกสบายสูงสุดให้กับมวลชน

## คนไทยกับการเดินทาง สัดส่วนการเดินทางของคนไทย ปี 2560



## สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าของไทย ปี 2560



ข้อมูล : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

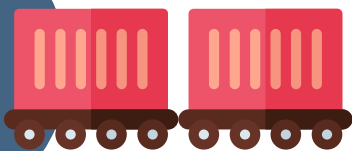
สัดส่วนการเดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะลดลงภายหลังระบบได้รับการพัฒนา



จาก 59%  
เป็น 40%

จาก 1.4%  
เป็น 10%

สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

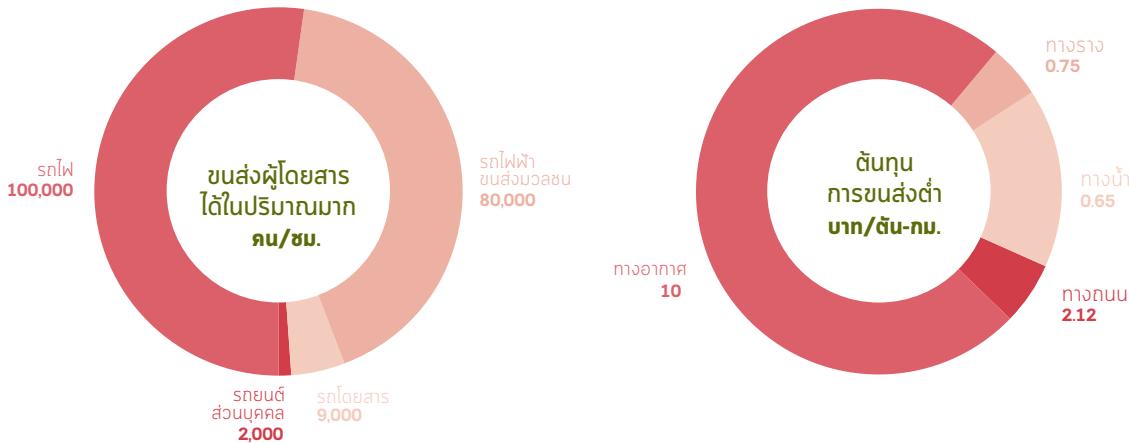


Big cities globally are placing important on mass transit system through modern and extensive railway system. Thailand's transportation still mainly relies on road-based system. Thailand strives to transform the country from road based to rail-based system by increasing rail transport from 1.4% to 10% following amendment of the Transportation and Traffic plan.

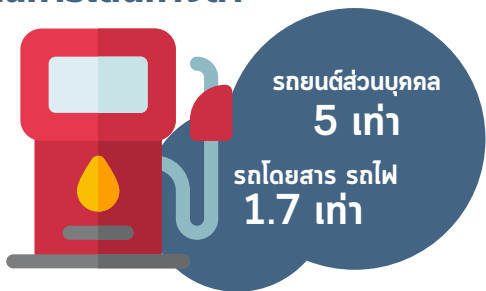
# โลกแห่งราง

“ระบบราง” ได้รับการยอมรับว่าเป็นพาหนะที่กำหนดเวลาการเดินทางได้แน่นอน ตรงเวลา จุผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ราคาประหยัด และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประเทศญี่ปุ่น จีน รวมถึง ประเทศในแถบยุโรป ต่างลงทุนในด้านทางรถไฟเป็นอย่างมากเนื่องจากเห็นข้อดีในส่วนนี้

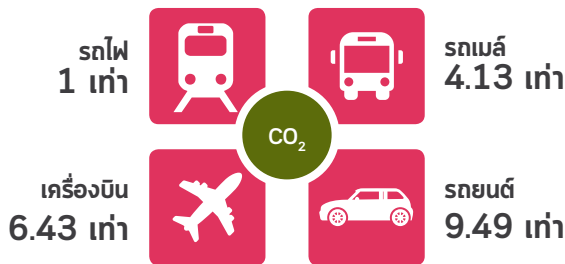
## ใช้รถไฟได้อย่างไร



## ดัชนีการใช้พลังงานในการเดินทางต่ำ



## ดัชนีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำ



## ดัชนีการใช้พลังงานในการขนส่งสินค้าต่ำกว่าทางถนน 3.5 เท่า



ที่มา : GIZ and TU Delit

## ทางรถไฟทั่วโลก

มีทางรถไฟประมาณ 1,370,782 กิโลเมตร

ประเทศที่ครองแชมป์ความยาวของทางรถไฟ คือ สหรัฐอเมริกา ระยะทางรวมอยู่ที่ 226,427 กิโลเมตร

ประเทศที่ครองแชมป์ความยาวรางต่อพื้นที่ คือ เยอรมนี อยู่ที่ 105 เมตรต่อตารางกิโลเมตร

ประเทศที่ครองแชมป์ความยาวรางต่อจำนวนประชากร คือ รัสเซีย อยู่ที่ 895 ล้านคนต่อกิโลเมตร

## รถไฟไทยในปัจจุบันมีกี่แบบ



## 3 หัวจักรขับเคลื่อนรถไฟไทย

สพท. พัฒนารถไฟไทยใน 3 มิติหลัก คือ

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** ได้แก่ การพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง และรถไฟชานเมือง
- การพัฒนาการบริการ** ได้แก่ การพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket การจัดการรถไฟ การจัดการจักรและรถฟอง การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ
- การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์** ได้แก่ การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ การพัฒนาย่านสถานีรถไฟ และการพัฒนาย่านสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง

## ภาพรวมภายหลังการพัฒนาาระบบรถไฟไทย

ผู้โดยสารโดยรวม

เพิ่มขึ้นเป็น **79.90 ล้านคน/ปี**

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

เพิ่มขึ้นเป็น **10% (จาก 14%)**

ปริมาณจากขนส่งสินค้าโดยรวม

เพิ่มขึ้นเป็น **46.89 ล้านตัน/ปี**

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

**(GDP) ลดลงเป็น 6.7% (จาก 7.4%)**

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

**(GDP) ลดลงเป็น 11.9% (จาก 14.2%)**

# “สถานีกลาง” แห่งอนาคต

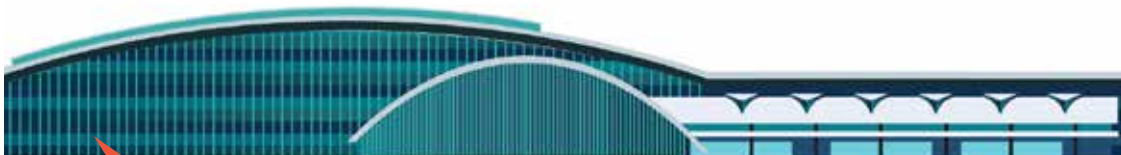
“สถานีกลางบางซื่อ” ซึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางระบบรางของไทย ในปี 2564 นี้ จะรับบทบาทสถานีที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน ทำลายสถิติสถานี KL Sentral ของมาเลเซีย โดยจะทำหน้าที่เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายการเดินทางเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ อย่างสะดวกสบาย

## สถานีกรุงเทพ

กว้าง 100 เมตร ยาว 300 เมตร

พื้นที่ใช้สอย

**192,000 ตารางเมตร**



## สถานีกลางบางซื่อ

กว้าง 244 เมตร ยาว 596.6 เมตร  
สูง 43 เมตร

พื้นที่ใช้สอย

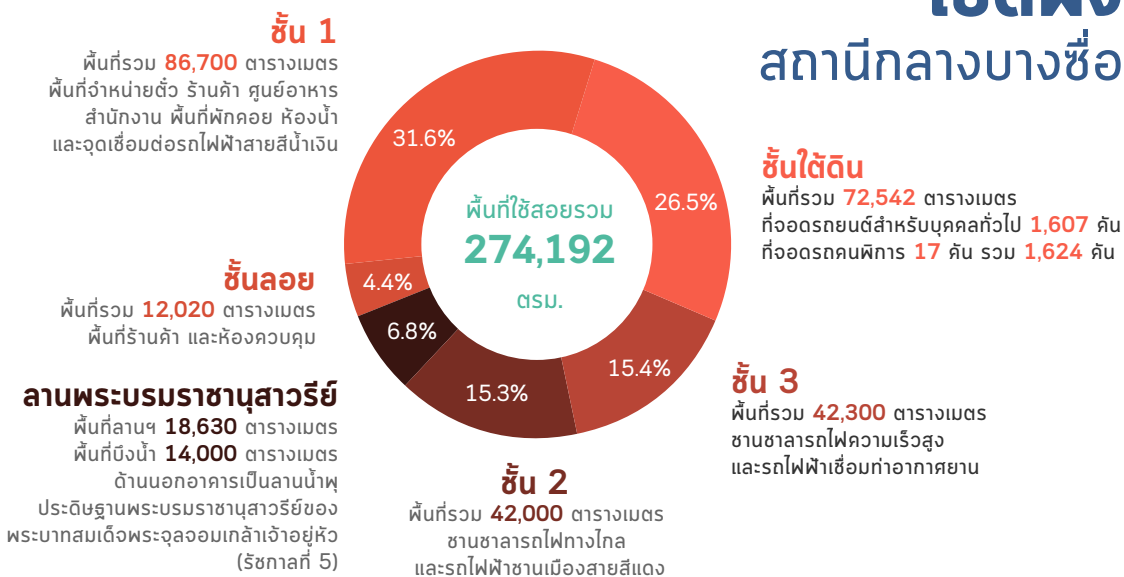
**274,192 ตารางเมตร**

“The Bangsue station” will be a new central station, replacing the current Hua Lam pong Station, for all rail systems in Thailand by 2021. The area becomes Bangkok new central Business Development. The station will have space 274,192 sq. meters and will become the biggest railway station in ASEAN.

## สถานีกลางบางซื่อ และการพัฒนาย่านธุรกิจแห่งใหม่ (CBD) ทดแทนสถานีกรุงเทพ

สถานี กรุงเทพ		พื้นที่ 120 ไร่	14 ชานชาลา	รองรับผู้โดยสาร 60,000 คน-เที่ยว/วัน	เชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน
สถานี กลาง บางซื่อ		พื้นที่ 2,325 ไร่ (รวมพื้นที่ โดยรอบ)	24 ชานชาลา	รองรับผู้โดยสาร 624,000 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2575)	เชื่อมต่อกับ สถานีขนส่ง กรุงเทพ และ รถไฟฟ้าสาย สีน้ำเงิน/ม่วง/เขียว

## เปิดผัง สถานีกลางบางซื่อ

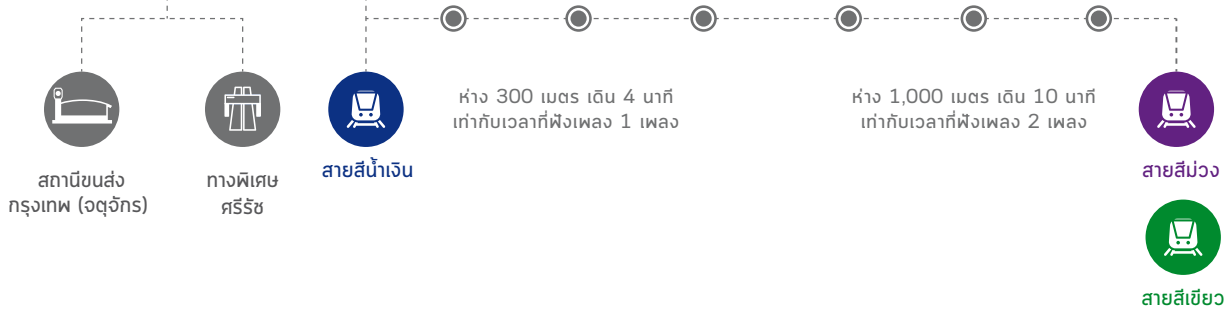
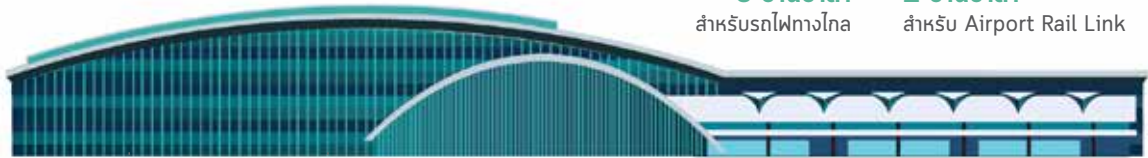


# ศูนย์กลาง ระบบรางของไทย

## 24 ชานชาลา

สถานีกลาง  
บางซื่อ

- 4 ชานชาลา สำหรับรถไฟชานเมือง
- 8 ชานชาลา สำหรับรถไฟทางไกล
- 10 ชานชาลา สำหรับรถไฟความเร็วสูง
- 2 ชานชาลา สำหรับ Airport Rail Link



ปริมาณ  
ผู้โดยสาร



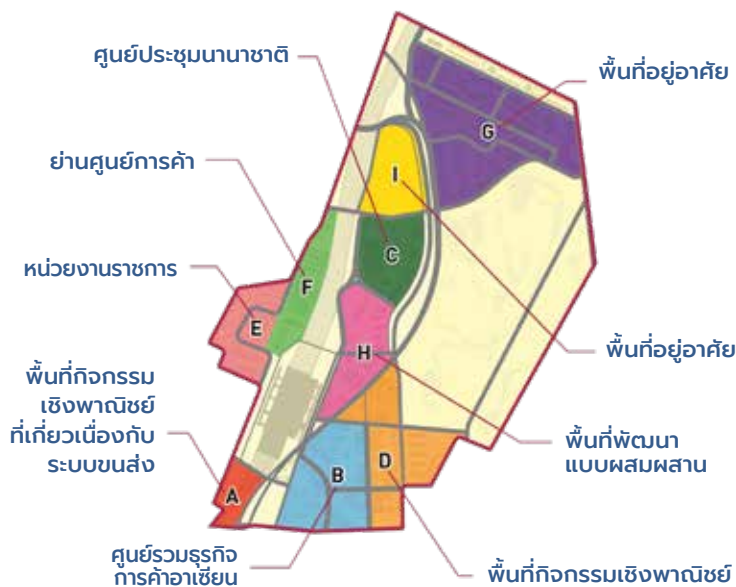
136,000  
คน-เที่ยว/วัน  
ปี 2565

359,000  
คน-เที่ยว/วัน  
ปี 2570

624,000  
คน-เที่ยว/วัน  
ปี 2575



เพิ่มขึ้น 2 เท่า  
ภายใน 10 ปี



## ศูนย์กลางย่านธุรกิจ แห่งใหม่ของไทย และอาเซียน

พื้นที่ย่านพหลโยธินหรือบริเวณโดยรอบสถานีกลางบางซื่อจำนวน 2,325 ไร่ จะพัฒนาตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนหรือ Transit-Oriented Development: TOD แบ่งพื้นที่เป็น 9 โซน

นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง ทางจักรยาน ทางเท้า และทางเดินยกระดับในพื้นที่ เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางภายในย่าน

# รถไฟทางคู่ สู่ความยั่งยืน

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกลจากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ เป็นนโยบายสำคัญที่ สรพ. ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการเพื่อยกระดับการเดินทางและขนส่งสินค้าไทยให้มีประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

## ทางรถไฟ มีที่แบบกันนะ



“ระบบรถไฟรางคู่”  
เป็นระบบที่มีรางสองเส้นวางคู่  
ขนานกัน เป็นระบบรถไฟ  
ที่คุ้นเคยกันทั่วโลก



“ระบบรถไฟรางเดี่ยว”  
เป็นระบบที่มีคานคอนกรีตเส้นเดียว  
ให้ขบวนรถ  
ที่ใช้ลูกล้อวางวงรีคร่อม

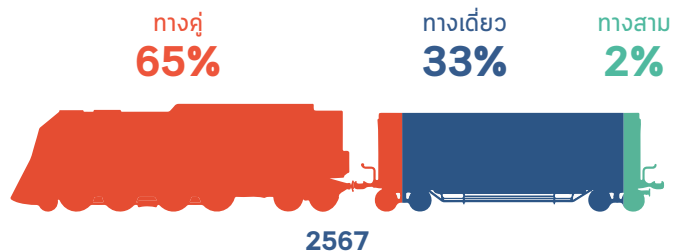
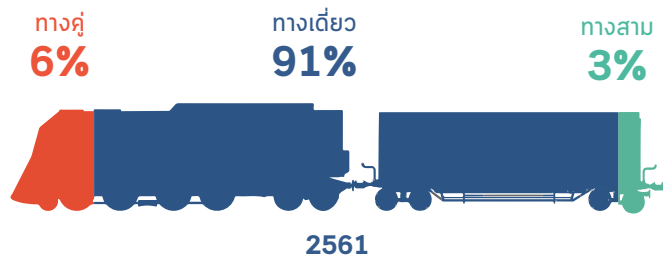
โดยปกติแล้ว ทางรถไฟ ประกอบด้วยรางรถไฟที่ทำจากเหล็ก (Rail) 2 เส้นวางไว้บนหมอนรองราง (Sleeper) ยึดด้วยอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว (Fastener) ใต้ทางรองรับหินโรยทาง (Ballast) เราเรียกสิ่งนี้รวมกันว่า “ทางรถไฟ” (Railway)

รถไฟทางเดี่ยว (Single Track) คือทางรถไฟที่มีทางเดียว ใช้วิ่งรถทั้งไปและกลับ จะสวนกันได้เฉพาะที่สถานี หรือจุดที่กำหนดไว้  
รถไฟทางคู่ (Double Track/ Dual Track) คือทางรถไฟ 2 ทางที่วางขนานกันไป เดินรถได้ทั้ง 2 ทาง สวนกันได้โดยไม่ต้องรอหลีกกันที่สถานี

## โครงข่ายรถไฟทางไกล ของไทยในปัจจุบัน

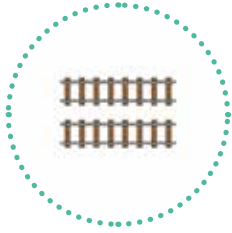
โครงข่ายรถไฟทางไกลของไทย ในปัจจุบันมีระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร ในจำนวนนี้เป็นทางเดี่ยว 3,687 กิโลเมตร เป็นทางคู่ 250 กิโลเมตร และเป็นทางสาม 107 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด แบ่งเป็น

- สายเหนือ 781 กิโลเมตร
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,094 กิโลเมตร
- สายตะวันออก 534 กิโลเมตร
- สายใต้ 1,570 กิโลเมตร
- สายแม่กลอง 65 กิโลเมตร

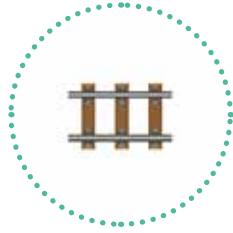


Development of long distance railway network from single track to dual track is an important policy that the SRT is undertaking to support the country's sustainable development.

# ทางคู่ ดีอย่างไร



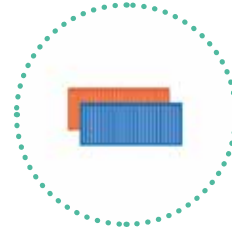
**ทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง**  
เดินรถได้มากขึ้น  
รถไฟวิ่งสวนกันได้เลย



**ทางรถไฟสายใหม่**  
กระจายความเจริญ  
กระจายรายได้สู่ภูมิภาค



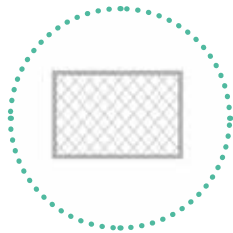
**ปรับปรุงสถานี**  
ออกแบบตามหลัก  
Universal Design  
เชื่อมต่อกับระบบอื่นสะดวก



**ปรับปรุง/ ก่อสร้าง  
ย่านลานกองสินค้า**  
เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง  
ลดต้นทุนโลจิสติกส์



**เปลี่ยนจุดตัดรถไฟ  
ให้กลายเป็นสะพาน  
หรือทางลอด**  
เพิ่มความปลอดภัย  
ความคล่องตัวในการเดินทาง



**กันรั้วตลอดแนวเส้นทาง**  
ความปลอดภัย  
ความชัดเจนของ  
ขอบเขตทาง ป้องกัน  
การบุกรุก



**ปรับปรุงระบบ  
อาณัติสัญญาณ**  
เพิ่มประสิทธิภาพและ  
ความปลอดภัย  
ในการเดินทาง

## รถไฟขนส่งผู้โดยสาร



ความเร็วสูงสุดของขบวนรถ  
อยู่ที่ 100-120 กม./ชม.

จำนวนผู้โดยสารระยะเร่งด่วน  
35 ล้านคนต่อปี

จำนวนผู้โดยสาร ระยะที่ 2  
80 ล้านคนต่อปี

ความเร็วสูงสุดของขบวนรถ  
60 กม./ชม.

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง  
จาก 20 ล้านตันต่อปี  
เป็น 30 ล้านตันต่อปี

## รถไฟขนส่งสินค้า



The advantages of the dual track system is that the train will have more capacity to carry passengers and cargo, do not have to wait at the junctions thereby increasing punctuality.





ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น



ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่



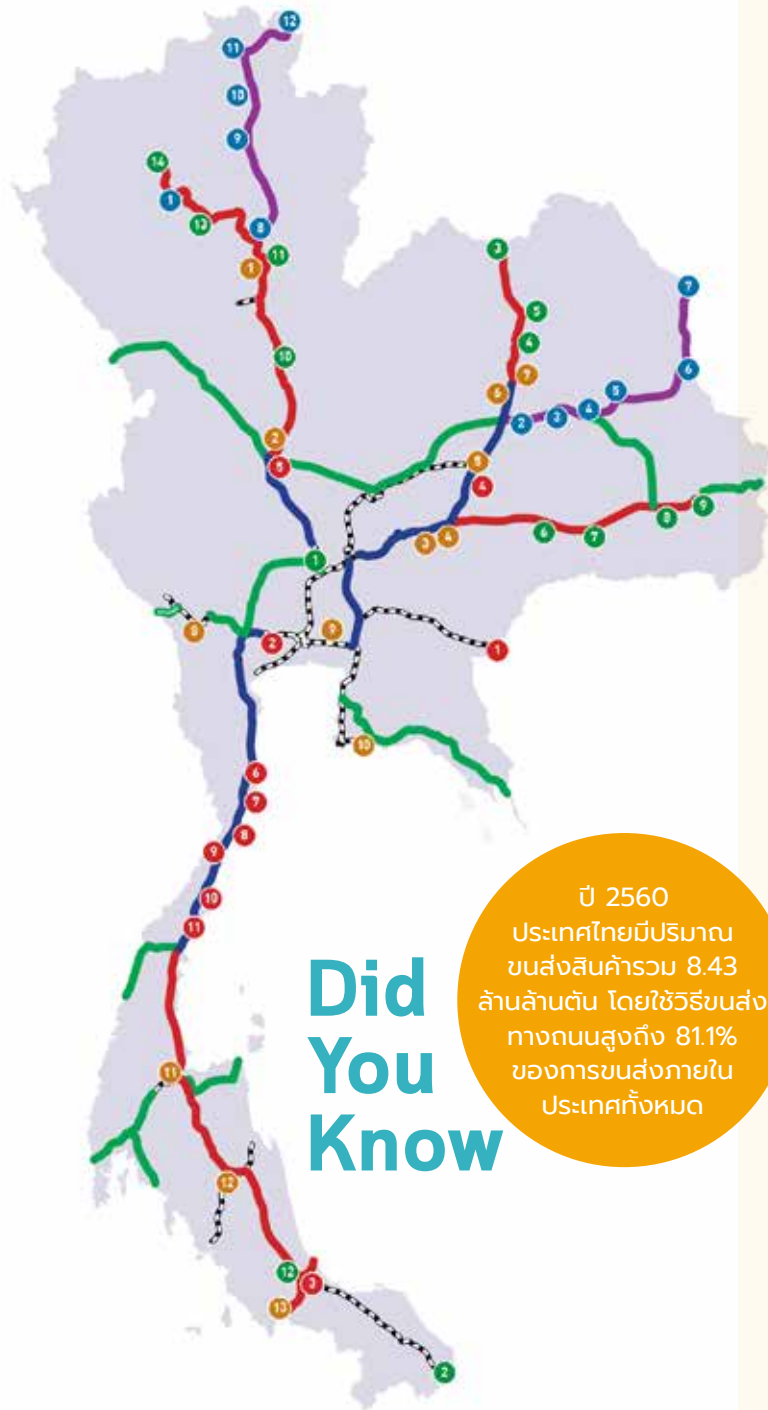
ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

## Fact About เส้นทางรถไฟทางคู่

- ในอนาคต รถไฟทางคู่จะเพิ่มเป็น 3,157 กิโลเมตร
- เพิ่มทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง มีรถไฟให้บริการเพิ่มอีก 2,419 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมด 6,463 กิโลเมตร
- เพิ่มจังหวัดที่รถไฟพาดผ่านเป็น 61 จังหวัด จำนวนสถานีต่อสาย ตั้งแต่ 3-65 สถานี
- ความเร็วในการให้บริการตั้งแต่ 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารต่อสาย อย่างน้อย 4,210 คน และอย่างมาก 11.793 ล้านคน ต่อวัน (ปี 2569)
- คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้าต่อสายสูงสุด 14.894 ล้านตันต่อปี ในระยะที่ 2 (ปี 2594)
- วงเงินลงทุนต่อสาย เป็นเงินตั้งแต่ 8,116 ล้านบาท - สูงสุด 85,345 ล้านบาท

In the future, the SRT aims to increase the network of dual track railway to 3,157 km., adding 12 new railway routes. There will be additional trains for 2,419 km., a total of 6,463 km. The trains will pass through 61 provinces.

# เศรษฐกิจก้าวตามราง ศูนย์ขนส่งสินค้า เส้นทางรถไฟ



**Did You Know**

ปี 2560 ประเทศไทยมีปริมาณขนส่งสินค้ารวม 8.43 ล้านล้านตัน โดยใช้วิธีขนส่งทางถนนสูงถึง 81.1% ของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด

ปัจจุบันต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีอัตราที่สูงกว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของโลก ระบบรางซึ่งเป็นระบบที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำ จะเป็นทางเลือกในการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันให้กับทั้งภาคผลิตและภาคบริการของประเทศไทยในอนาคต

## สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



ประเทศไทย



เฉลี่ยทั่วโลก



ประเทศพัฒนาแล้ว

**CY/ICD ปัจจุบัน :** ศิลาอาสน์ ท่าข้าวทำนันทรง กุดจิก ชุมทางถนนจิระ ชุมทางบัวใหญ่ ท่าพระ โนนพยอม ท่าม่วง ICD ลาดกระบัง มาบตาพุด ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ชุมทางทุ่งสง ปาดังเบซาร์

**แผนระยะเร่งด่วน :** คลองลึก วัดจิวราย นาม่วง บ้านกระโดน นครสวรรค์ สามร้อยยอด ทุ่งมะเเฒ่า หัวกอก นาฬิกาขวง มาบอำมฤต สะพ्ली

**แผนระยะกลาง :** บ้านม้า สุโขทัย-ลพบุรี โนนสะอาด หนองตะโก บ้านตะโก บุฤาษี หนองแวง ปุ้งหวาย บางกระบือ วังกะพี้ บางกล้า ห้างฉัตร สารภี

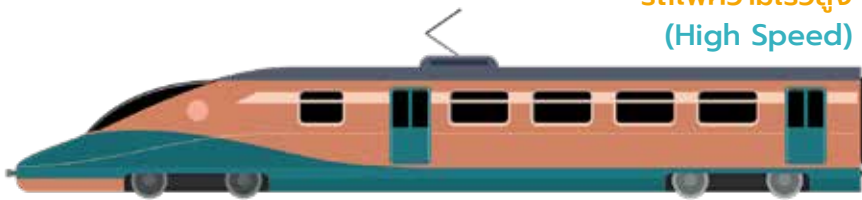
**แผนระยะยาว :** ลำพูน ภูเหล็ก มหาสารคาม ร้อยเอ็ด โพนทอง สะพานมิตรภาพ 2-3 แพร่ พะเยา ป่าแดด เชียงราย เชียงของ

การขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นจาก 12.17 ล้านตันต่อปี เป็น 46.89 ล้านตันต่อปี ในปี 2570

รถไฟความเร็วสูง หรือ High Speed Rail (HSR) เป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วสูงกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้รางขนาดความกว้างมาตรฐาน (Standard Gauge) ในการเดินรถ มีความตรงเวลา และไม่มีขั้นตอนการเดินทางที่ยุ่งยากเท่าการโดยสารโดยเครื่องบิน

ประเทศไทยดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 สาย เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง สนับสนุนเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้รวดเร็ว กระจายความเจริญไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ

# High Speed is Good!



รถไฟความเร็วสูง  
(High Speed)

ความเร็ว  
200-300  
กม./ชม.



รถไฟความเร็วสูงมาก  
(Very High Speed)

ความเร็ว  
301-500  
กม./ชม.



รถไฟความเร็วสูงพิเศษ  
(Ultra High Speed)

ความเร็ว  
500-1,000  
กม./ชม.

High Speed Railway will help reduce accident rate, city development and to promote tourism as well as to minimize the climate change impact as only 4 kg. Of CO<sub>2</sub> per 100 passengers per km. will be released.

# 5

## อันดับรถไฟ ความเร็วสูง ที่เร็วที่สุดในโลก

ที่มา : นิตยสาร Conde Nast Traveler



### อันดับ 1 Shanghai Maglev (รถไฟพลังแม่เหล็ก)

ความเร็ว 430 กม./ชม.  
ต้นทาง : ท่าอากาศยานนานาชาติชางไห่ผู้ตง  
ปลายทาง : สถานี Longyang Metro  
เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 7 นาที



### อันดับ 2 Fuxing Hao CR400AF/BF

ความเร็ว 400 กม./ชม.  
ต้นทาง : Beijing South  
ปลายทาง : สถานี Shanghai Hongqiao Station  
เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 5 ชั่วโมง



### อันดับ 3 Shinkansen H5 และ E5

ความเร็ว 360 กม./ชม.  
ต้นทาง : Tohoku  
ปลายทาง : Hokkaido  
เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 4 ชั่วโมง



### อันดับ 4 The Italo และ Frecciarossa

ความเร็ว 354 กม./ชม.  
ต้นทาง : มิลาน  
ปลายทาง : ฟลอเรนซ์ หรือโรม  
เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 5 ชั่วโมง



### อันดับ 5 Renfe AVE

ความเร็ว 349 กม./ชม.  
ต้นทาง : บาร์เซโลนา  
ปลายทาง : ปารีส  
เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 5 ชั่วโมง

## ระยะเวลาเดินทางของรถไฟความเร็วสูง เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ รถไฟทางไกล เครื่องบิน เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

3  
ชั่วโมง



รถไฟความเร็วสูง  
(ความเร็วไม่เกิน  
300 กม./ชม.)

8-9  
ชั่วโมง



รถยนต์

11-14  
ชั่วโมง



รถไฟทางไกล

3.30  
ชั่วโมง



เครื่องบิน  
(รวมเวลาเช็คอิน  
โหลดสัมภาระ และรอสัมภาระ)



# ทำไมประเทศไทย ต้องมีรถไฟความเร็วสูง

## ○ ลดการใช้พลังงาน ลดโลกร้อน

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์  
ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง :  
รถไฟความเร็วสูง 4 กก./ ผู้โดยสาร 100 คน-กม.  
รถยนต์ 14 กก./ ผู้โดยสาร 100 คน-กม.  
เครื่องบิน 17 กก./ ผู้โดยสาร 100 คน-กม.

## ○ ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุ จากการเดินทาง

เดินรถบนทางเฉพาะ ลดความ  
เสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและ  
ไม่มีจุดตัดทางรถไฟ เสมอระดับ  
ตลอดแนวเส้นทาง



## ○ เกิดการพัฒนาเมือง

กระจายความเจริญไปใน  
พื้นที่โดยรอบ เกิดการ  
จ้างงาน สร้างอาชีพ

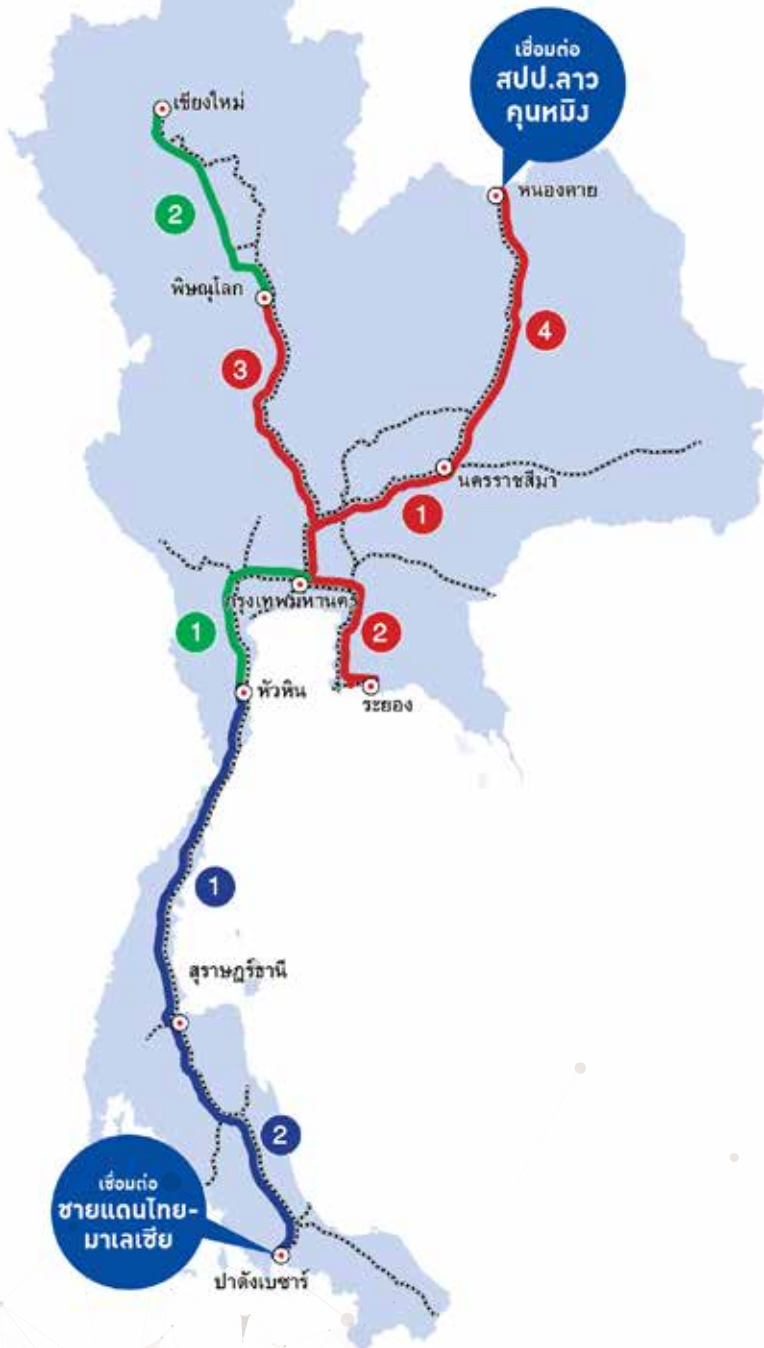
## ○ ส่งเสริม การท่องเที่ยว

ลดเวลาการเดินทาง  
สามารถเดินทางท่องเที่ยว  
ไปยังสถานที่ต่างๆ ได้  
อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะ  
ในเมืองที่อยู่ใกล้เคียงกัน

## ○ ขยายโอกาส ของธุรกิจท้องถิ่น

เปิดโอกาสให้มีการจำหน่าย  
สินค้าท้องถิ่นและผลผลิต  
ต่างๆ รวมถึงการเกิด  
พื้นที่พาณิชย์กรรมโดย  
รอบสถานีรถไฟ

# เส้นทางเดิน รถไฟความเร็วสูง ในประเทศไทย



โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของไทย มีทั้งหมด 4 สาย ได้แก่ สายเหนือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ-หนองคาย สายตะวันออก กรุงเทพฯ-ระยอง และสายใต้ กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ ซึ่งนอกจากจะกำหนดให้ผ่านจังหวัดสำคัญๆ แล้ว ยังกำหนดโครงข่ายให้มีความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

## แผนระยะเร่งด่วน

จำนวน 4 เส้นทาง

ระยะทาง 1,508 กิโลเมตร

1. ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
2. ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเทกา (รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)
3. ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก
4. ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

## แผนระยะกลาง

จำนวน 2 เส้นทาง

ระยะทาง 499 กิโลเมตร

1. ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน
2. ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

## แผนระยะยาว

จำนวน 1 เส้นทาง

ระยะทาง 759 กิโลเมตร

1. ช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์

There are four routes for the High speed train in Thailand: The northern route from Bangkok to Chiang Mai, the Northeastern route from Bangkok to Nong Khai, the Eastern route from Bangkok to Rayong and the Southern route from Bangkok to Padang Besar, in Malaysia.



ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก



ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย



ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่



ช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์

## Fact About

### เส้นทางรถไฟความเร็วสูง ของไทย

- รถไฟความเร็วสูงระยะเร่งด่วนจนถึงแผนระยะยาวของ ไทย คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ตั้งแต่ปี 2566-2580 เป็นต้นไป
- มีจำนวนสถานี ตั้งแต่สายละ 4 สถานี - 15 สถานี
- ระยะทาง ตั้งแต่ 209-759 กิโลเมตร
- ระยะเวลาเดินทาง เริ่มตั้งแต่ 55 นาที - 4 ชั่วโมง
- ช่วงเวลาให้บริการ ตั้งแต่ 06.00-24.00 น.
- ค่าโดยสาร ตั้งแต่ 107-1,700 บาท
- คาดการณ์ผู้โดยสารสูงสุด 29,000 คนต่อสายต่อวัน ในปี 2568
- วงเงินลงทุน ตั้งแต่ 100,125 ล้านบาท - 432,329 ล้านบาท

### ขบวนรถที่ให้บริการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง

#### รถไฟฟ้าชานเมือง (City Line)

ให้บริการตั้งแต่สถานีดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-สถานีอุตะเภา ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 160 กม./ชม.

#### รถไฟความเร็วสูง (HSR)

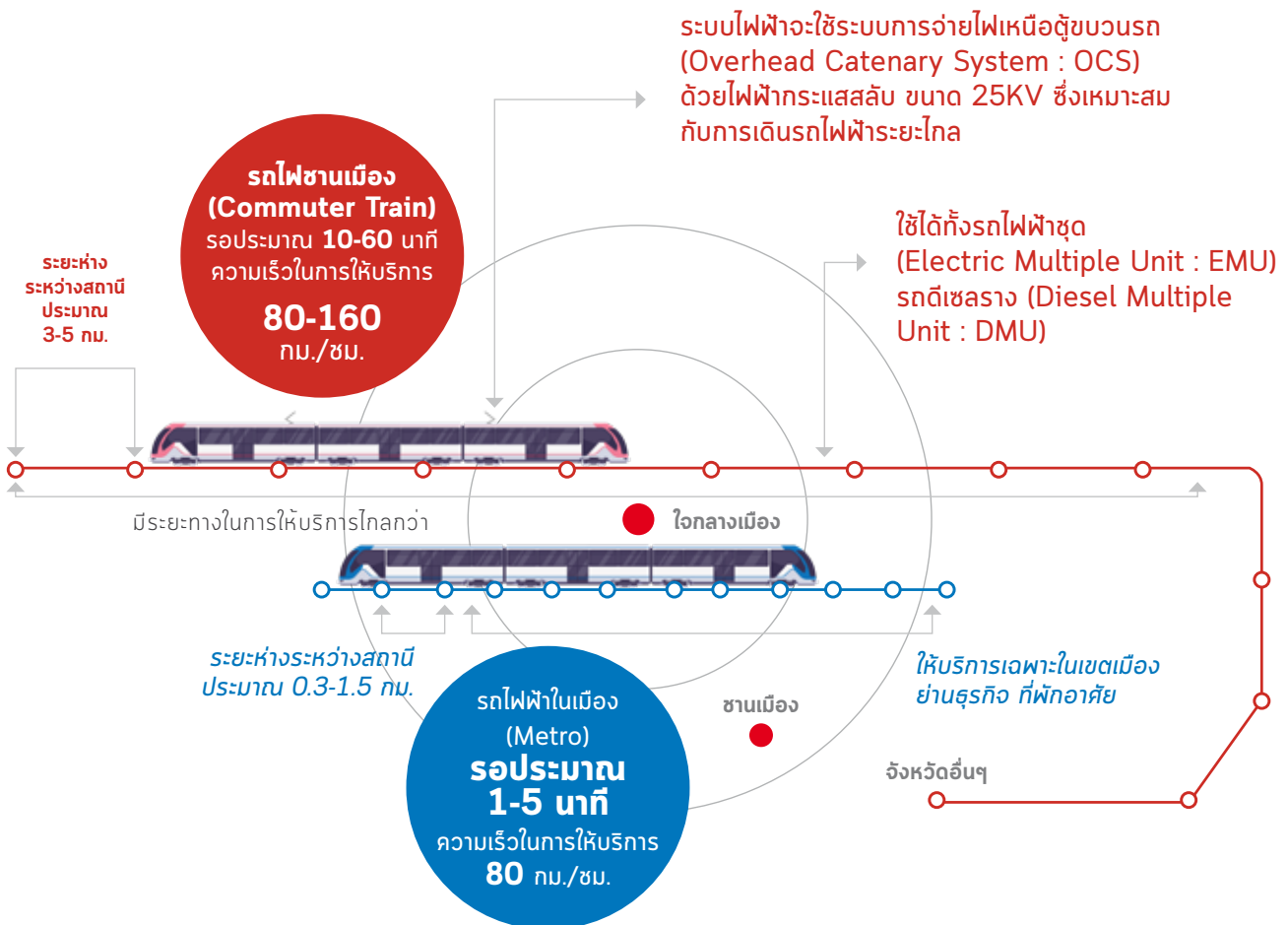
ให้บริการตั้งแต่สถานีดอนเมือง-สถานีระยอง-สถานีอุตะเภา ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 250 กม./ชม.

According to Thailand's urgent and long term plans, high speed train is expected to be opened for service in 2023-2037 onwards. The fare price ranges from 107-1,700 baht. It is expected that the maximum passengers will be up to 29,000 people a day in 2025.

# รถไฟฟ้าในเมือง...

## ทางเลือกใหม่ของการเดินทาง

รถไฟฟ้าในเมือง (Commuter Train) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางเมือง กับพื้นที่ชานเมืองและหัวเมืองโดยรอบ สามารถเดินทางด้วยระบบดีเซลหรือไฟฟ้าก็ได้ ซึ่งความถี่ของขบวนรถจะแตกต่างจากรถไฟในเมือง (Metro) โดยรถไฟฟ้าในเมืองจะเป็นตัวป้อนคนจากชานเมืองเข้าสู่เมืองชั้นใน โดยมีรถไฟในเมือง (Metro) ที่มีสถานีที่กว่ารับช่วงต่อจากสถานีที่เชื่อมต่อระบบกัน




Commuter train is a mass transit system linking traveling from the city center of Bangkok and its surrounding areas. It looks like Mass Rapid Transit (MRT) as it runs through the city but it has a lower operating frequency and can link to the long distance trains.

# ทำไมต้องพัฒนาโครงข่าย รถไฟฟ้าชานเมือง



เดินทางระหว่างพื้นที่  
ใจกลางกรุงเทพฯ  
กับพื้นที่ปริมณฑล  
ได้อย่างรวดเร็ว



เพิ่มคุณภาพชีวิต  
ไม่ต้องทนกับปัญหา  
รถติดและความแออัด  
บริเวณใจกลางเมือง



จูงใจให้เกิดการใช้ระบบ  
ขนส่งมวลชนแทนการใช้  
รถยนต์ส่วนตัว



กระจายความเจริญ  
ไปยังย่านชานเมือง  
ตามแนวเส้นทาง  
รถไฟฟ้า

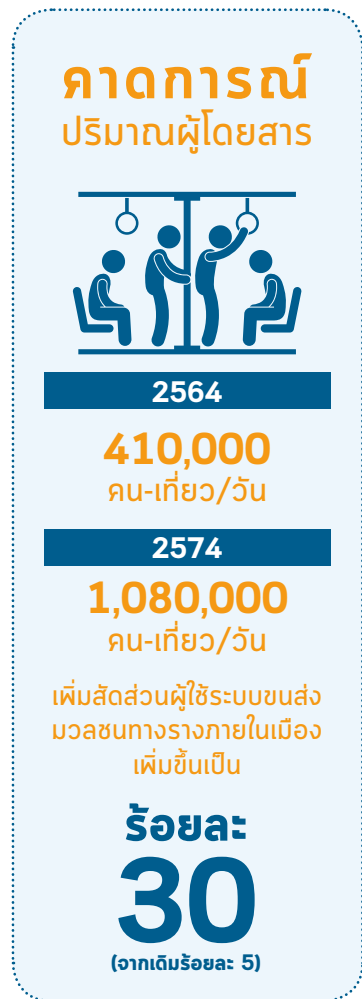


ลดฝุ่นละออง และ  
ลดมลพิษทางอากาศ



ลดปัญหาจุดตัดทางรถไฟ  
ด้วยทางที่แยกเฉพาะ

Sub-urban train system or Commuter train will improve the quality of life. The passengers have no need to endure the traffic jam and congestion in the city. It will motivate the use of public transport instead of private cars. It is expected that the amount of passengers will reach 1,080,000 people per travel per day in 2031.



# รถไฟฟ้าชานเมือง

## สายสีแดงอ่อน และแดงเข้ม

โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองของการรถไฟแห่งประเทศไทยมี 2 เส้นทางคือ สายสีแดงเข้มตามแนวเหนือ-ใต้ และสายสีแดงอ่อนตามแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเป็นเส้นทางหลัก ตามแนวทางการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเปิดให้บริการในปี 2564 พร้อมกับสถานีกลางบางซื่อ



## แผนพัฒนา รถไฟฟ้าชานเมือง

### ระยะที่ 1

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 41.5 กม.

1. สายสีแดงเข้ม  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต
2. สายสีแดงอ่อน  
ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน



### ระยะที่ 2

จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทาง 95.4 กม.

3. สายสีแดงเข้ม  
ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
4. สายสีแดงอ่อน  
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช
5. สายสีแดงเข้ม  
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และหัวลำโพง-มหาชัย
6. สายสีแดงอ่อน  
ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก

The commuter train development plan has two routes: dark red line and light red line along North-South and East-West. It will be opened in 2021 together with the Bang sue Central station.

# รถไฟฟ้าชานเมืองไทย สายสีแดงอ่อน และแดงเข้ม



## ระยะที่ 1

- สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต 10 สถานี : บางซื่อ จตุจักร วัดเสมียนนารี บางเขน กุ่มสองห้อง หลักสี่ การเคหะ ดอนเมือง หลักหก รังสิต

- สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน 5 สถานี : บางซื่อ บางซ่อน สะพานพระราม 6 บางกรวย-กฟผ. บางบำหรุ ตลิ่งชัน

โดย สถานี พระรามหก / บางกรวย-กฟผ. เป็นสถานีในอนาคต

## ระยะที่ 2

- สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 5 สถานี : รังสิต คลองหนึ่ง มหาวิทยาลัยกรุงเทพ เชียงราก ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

- สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช 8 สถานี : ศิริราช จรัญสนิทวงศ์ ตลาดน้ำตลิ่งชัน ตลิ่งชัน บ้านจิมพลี กาญจนภิเษก ศาลาธรรมสพน์ ศาลายา

- สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และหัวลำโพง-มหาชัย 17 สถานี : บางซื่อ ประดิพัทธ์ สามเสน ราชวิถี ยมราช ยศเส หัวลำโพง คลองสาน วงเวียนใหญ่ ตลาดพลู ตากสิน จอมทอง วัดโทร วัดสิงห์ บางบอน รางสะแก รางโพธิ์ สามแยก พรหมแดน กุ่มสีกอง บางน้ำจืด คอกควาย บ้านขอม มหาชัย

- สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก 8 สถานี : บางซื่อ สามเสน ราชวิถี พญาไท ราชปรารภ มัทกะสัน ศูนย์วิจัย रामคำแหง หัวหมาก

Thailand's the commuter train: light red line and dark red line, there are two routes in the first phase. The total distance is 41.5 km. and there are five routes in the second phase. The total distance is 95.4 km.

# A-Z เกี่ยวกับขบวนรถไฟไทย

รถโดยสาร  
ชั้น 1



รถโดยสาร  
ชั้น 2



## รถไฟทางไกลไทยมี 2 ประเภท

1. รถลาก ใช้หัวรถจักรในการลากรถพ่วง ใช้พลังงานในการลากจูงสูง



รถจักรไอน้ำ  
(Steam Locomotive)

ใช้พลังงานแรงดันสูงจากไอน้ำอันเกิดจากน้ำต้มเดือด ในการดันลูกสูบเพื่อหมุนล้อ (ปัจจุบัน สฟท. ใช้เฉพาะโดยสารในเส้นทางท่องเที่ยวในช่วงเวลาพิเศษเท่านั้น)



รถจักรดีเซล  
(Diesel Locomotive)

ใช้เครื่องยนต์ดีเซลกำเนิดพลังงานไฟฟ้าเพื่อหมุนมอเตอร์ลากจูง



รถจักรไฟฟ้า  
(Electric Locomotive)

ใช้ไฟฟ้าหมุนมอเตอร์ลากจูง เป็นรถจักรที่มีกำลังสูงมากกว่าประเภทอื่นๆ



ปรับอากาศนั่ง/นอน  
CNR  
ตู้ละ 24 ที่นั่ง

ปรับอากาศนั่ง/นอน  
Hyundai  
ตู้ละ 24 ที่นั่ง



ปรับอากาศนั่ง/นอน  
(โตคิว)  
ตู้ละ 40 ที่นั่ง

ปรับอากาศ  
นั่ง/นอน  
(Kawasaki)  
ตู้ละ 36 ที่นั่ง

พัดลม นั่ง/นอน  
บนท.32  
ตู้ละ 32 ที่นั่ง

รถนั่งชั้น 2  
(บขท.)  
ตู้ละ 48 ที่นั่ง

ปรับอากาศนั่ง  
บขท.ป.  
30 ที่นั่ง (รองรับผู้ใช้วีลแชร์)



- ไฟส่องสว่างหัวนอน
- อ่างล้างหน้า
- จอ LED Touchscreen
- ระบบปรับอากาศ
- ที่เก็บแก้วน้ำ
- Wi-fi
- ปลั๊กไฟ
- ช่องเสียบชาร์จ USB
- ห้องน้ำ
- พัดลม
- ที่เก็บสัมภาระ
- ห้องอาบน้ำ

## 2. รถโดยสารที่ขับเคลื่อนได้เอง น้ำหนักเบา คล่องตัว สามารถทำความเร็วได้



**รถดีเซลราง  
(Diesel Multiple Unit : DMU)**

ขับเคลื่อนด้วยดีเซลการกล  
หรือดีเซลไฮโดรลิก  
พ่วงตู้โดยสารได้ไม่จำกัด  
ขึ้นทางลาดชันได้ดีกว่า



**รถไฟฟ้าชุด  
(Electric Multiple Unit : EMU)**

ใช้มอเตอร์ซึ่งใช้พลังงานไฟฟ้า  
ในการขับเคลื่อน มีทั้งส่งไฟฟ้า  
จากรางที่สามและจากด้านบน

**A**

**Air-conditioned** รถไฟไทย ประกอบด้วยรถโดยสารและตู้เสบียงที่ติดตั้งระบบปรับอากาศทั้งในชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2



**B**

**Bike Train** คนรักจักรยานสามารถเหมาตู้โดยสารพิเศษที่มีประตูบานใหญ่ ประกอบด้วย 26 ที่นั่ง และมีที่แขวนจักรยานสำหรับ 30 คัน



**C**

**CCTV** มีการติดตั้งกล้องวงจรปิด ในตู้โดยสารและรถนอน เพื่อความอุ่นใจ



**E**

**EEC** swท. กำลังเร่งพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ โดยมีโครงการพัฒนาระบบรางต่างๆ ทั้งโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ โครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 2 ท่าเรือ และโครงการรถไฟสายใหม่ต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้าในภาคตะวันออก

**D**

**Dining Car** ตู้เสบียงของรถไฟไทย ได้รับการปรับปรุงใหม่ ถูกสุขลักษณะอนามัย มีจำหน่ายทั้งกาแฟสด เครื่องดื่ม แชนด์วิช อาหารจานหลัก ขนม ไปจนถึงจำหน่ายแปรงสีฟัน ยาสีฟัน ยา และกระดาษทิชชู



**F**

**First Class Day & Night Coach (CNR)** รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้น 1 เป็นรถโดยสารรุ่นใหม่ที่เปี่ยมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วยห้องนอนจำนวน 12 ห้อง ใน 1 ห้องมี 2 เตียง รวม 24 เตียง ห้องยังสามารถเปิดเข้าหากันได้ กรณีผู้โดยสารเดินทางเป็นครอบครัว



**G**

**Grilled Chicken!**

ไต่อย่างร้อนๆ ไม้ละ 20 ซึ่งผู้haber จะจำหน่ายระหว่างรถไฟจอดพักตามสถานี กล่าวได้ว่าเป็นตำนานความอร่อยของประสบการณ์การโดยสารรถไฟไทยอย่างแท้จริง ไต่อย่างอร่อยเด็ดริมทางรถไฟมีตั้งแต่ไต่อย่างบางตาลสถานีนครปฐม และในเส้นทางรถไฟสายอีสาน อาทิ สถานีห้วยแถลง นครราชสีมา สถานีจตุรัส ชัยภูมิ สถานีห้วยทับทัน ศรีสะเกษ สถานีเขาสวนกวาง ขอนแก่น



The Thai trains consist of floor 1, 2, 3 as floor 1-2 is the air-conditioned car. The train has passenger carriages, sleeping cabinets, food cabin and facilities like luggage storage, shower rooms, toilets and safety systems such as CCTV installation.



**I**

**International Connectivity**

ระบบรถไฟของไทยเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย สเปน ลาว และกัมพูชา โดยมีรถไฟวิ่งระหว่างประเทศเชื่อมถึงกัน (กัมพูชาอยู่ระหว่างการเชื่อมต่อ) ซึ่งเราสามารถนั่งรถไฟผ่านได้ 4 ประเทศ คือ ลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์



**H**

**Hot Line 1690** คือสายด่วน Call Center ของ สวท. ซึ่งให้บริการตอบคำถามทั้งเกี่ยวกับเที่ยวการเดินทางโดยรถไฟ และนำเส้นทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ รวมถึงจองตั๋วรถไฟ ให้บริการ 24 ชั่วโมง

**J**

**Joint Ticket**

ผู้โดยสารสามารถซื้อบัตรโดยสารร่วมรถไฟ-เรือ สำหรับการเดินทางไปยังเกาะสมุย ได้อย่างสะดวกสบายในครั้งเดียว



**K**

**Karaoke** เชื่อใหม่ว่าบนรถไฟก็มีคาราโอเกะให้ร้องด้วย บนตู้รถโดยสารพิเศษ OTOP Train 40 ที่นั่ง เป็นตู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว นอกจากส่วนนั่งโดยสารจะประกอบด้วยคาราโอเกะและมินิบาร์



**L**

**Ladies & Children Car** เพิ่มความอุ่นใจให้กับผู้โดยสารเด็กและสตรี โดยการจัดตู้โดยสารเฉพาะ โดยมีพนักงานและผู้ให้บริการเป็นผู้หญิงทั้งหมด



**M**

**2,512 Miles หรือ 4,044 กิโลเมตร** คือระยะทางทั้งหมดที่รถไฟไทยเปิดการเดินทางจนถึงปัจจุบัน (ข้อมูล ณ วันที่ 14 กันยายน 2559)

At present, the Thai railways provides a total of 2,800 miles of service. The rail system is being developed including high speed railway projects connecting to three airports, dual railway project linking to two ports and new route trains. It sets target to get 15 million passengers from all over the world per year.



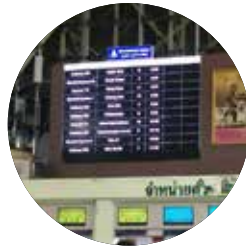
**N**  
**Non-Smoking & Non-Alcohol** งดสูบบุหรี่ และดื่มสุรารภายในรถไฟ



**Q**  
**No More Queue** หมดปัญหาการยืนต่อคิวซื้อบัตรโดยสารรถไฟที่สถานี เนื่องจากปัจจุบันผู้โดยสารสามารถจองบัตรผ่านบริการออนไลน์หรือ e-TSRT ผ่าน [www.thairailwayticket.com](http://www.thairailwayticket.com)



**R**  
**River Kwai Experience** ทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรี ถือเป็นร่องรอยประวัติศาสตร์ที่สำคัญและเป็นที่น่าสนใจของคนทั่วโลกในฐานะแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในปัจจุบัน นอกจาก One day trip แล้ว สฟท. ยังจัดทริปค้างคืน เดินทางโดยรถไฟไปเที่ยวในเส้นทางดังกล่าว โดยจัดให้พักที่บ้านริมแคว แพร่มีน้ำ รีสอร์ท



**O**  
**Overnight Train** รถไฟไทยมีบริการตูนอนสำหรับขบวนข้ามคืน ทั้งในประเภทรถเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษ พร้อมหมอน ผ้าห่ม เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง และให้ผู้โดยสารได้พักผ่อนสบายตลอดทั้งคืน



**S**  
**Scenery** สองข้างทางรถไฟมีทิวทัศน์ที่สวยงามตามภูมิประเทศที่ผ่าน ทั้งวิวเมืองภูเขา ป่าไม้ ทุ่งนา ทะเล รวมถึงบ้านหมอกในป่าสายเหนือในฤดูหนาว อยากรู้ต้องมานั่งรถไฟ



**T**  
**Toilet** ห้องน้ำบนรถไฟรุ่นใหม่ออกแบบให้เหมาะสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ โดยมีอุปกรณ์ กดขอความช่วยเหลือ ราวจับ พื้นกันลื่น และระบบเปิด-ปิดประตูอัตโนมัติ

**P**  
**Power Outlet**  
 บนรถไฟปรับอากาศ ชั้น 1 ชั้น 2 มีปลั๊กไฟให้บริการ รวมถึงช่องเสียบชาร์จ USB



The SRT develops its service with 1690 hotline service, online ticket reservation or e-TSRT. In addition, it also organizes trips along various train routes, both for one-day or overnight trips.



**Y**

**Year 2439** คือปี พ.ศ. ที่เส้นทางรถไฟเส้นทางแรกของไทยคือเส้น กรุงเทพฯ-อยุธยา เปิดให้บริการโดยมีพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางรถไฟ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439



**V**

**VIP Train** ตู้วีไอพีสำหรับเดินทางเป็นหมู่คณะ เป็นรถชุดจำนวน 3 คัน 30-40 ที่นั่ง ประกอบด้วยรถตู้นอนรถเสบียง และรถประชุม-สัมมนาการ

**W**

**Wheel** ระบบล้อรถไฟ มี 2 ประเภทคือ ล้อกำลัง และล้อรับน้ำหนัก ล้อกำลังมีขนาดใหญ่ทำหน้าที่เคลื่อนรถจักรจากแรงดันเครื่องจักรไอน้ำ ส่วนล้อรับน้ำหนักจะมีขนาดเล็กกว่าและมีหน้าที่รับน้ำหนักรถจักร



**X**

**X-perience** swท. จัดโปรแกรมท่องเที่ยวด้วยรถไฟแบบไปเช้า-เย็นกลับสำหรับโอกาสพิเศษ เช่น นั่งรถไฟเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ประสบการณ์ "รถไฟลอยน้ำ" หรือทริปนั่งรถจักรไอน้ำย้อนวันวาน เส้นทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา กรุงเทพฯ-อยุธยา หรือ กรุงเทพฯ-นครปฐม เป็นต้น เพื่อเปิดประสบการณ์เดินทางแบบไปเช้า-เย็นกลับในราคาประหยัด



**U**

**Universal Design** ออกแบบอาคารสถานี เพื่อให้ทุกคนสามารถเดินทางได้สะดวก สถานีรถไฟประกอบด้วยที่จำหน่ายตั๋วโดยสารสำหรับคนพิการ ทางลาด ลิฟต์ สำหรับผู้ใช้รถเข็น และยังติดตั้งอุปกรณ์ยึดจับรถเข็นในตู้รถไฟด้วย



**Z**

**Zero Accident** swท. แก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟจำนวน 2,518 แห่งอย่างเบ็ดเสร็จเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและลดปัญหาการจราจรในเมือง โดยกำหนดให้สร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass) สะพานรถไฟข้ามทางรถยนต์ (Underpass) สะพานกลับรถแบบเกือกม้าหรือตัว U และทางลอดใต้ทางรถไฟ

The Thai trains have also special cabinets such as VIP cabinets, Lady & Child cabinets, bike cabinets, etc. All services are designed like civilized or universal design.

# พัฒนารถไฟ เท่ากับ พัฒนาเมือง

ทุกครั้งที่มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างรถไฟฟ้าหรือถนน สิ่งที่เกิดขึ้นตามไปด้วยเสมอคือ “เมือง” ที่อยู่โดยรอบ

การนำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชนหรือ Transit-Oriented Development : TOD มาเป็นหลักเกณฑ์ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดิน สร้างความเจริญสู่ท้องถิ่น และดึงดูดการลงทุนจากทุกภาคส่วน

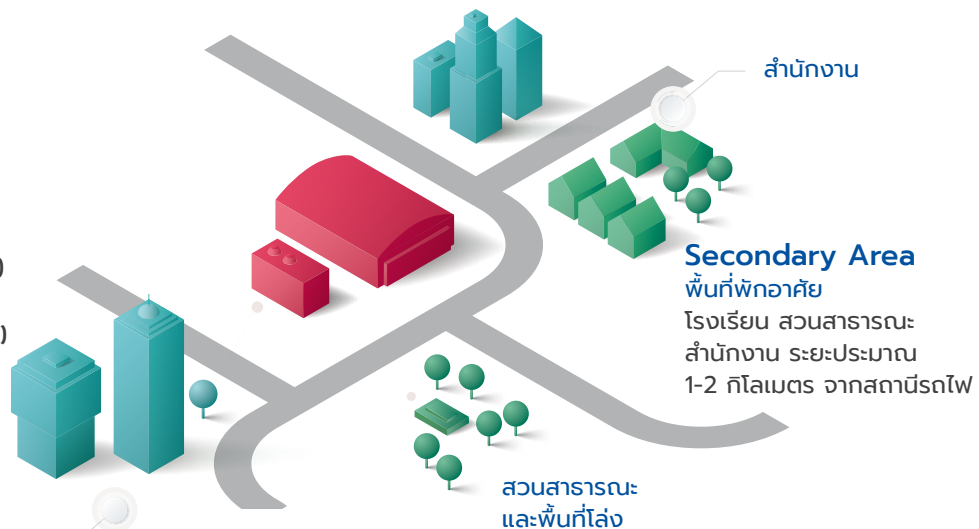
## การใช้ประโยชน์พื้นที่



การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟหรือระบบขนส่งมวลชนจะพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีในรัศมี 1-2 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ในรัศมี 400-800 เมตรเป็นพื้นที่หัวใจของการพัฒนา โดยต้องสร้างความสะดวกสบายให้แก่ประชาชนในการเดินทาง และพัฒนาให้พื้นที่โดยรอบมีการใช้ประโยชน์ที่หลากหลาย

## หัวใจสำคัญ = เข้าถึงสถานีด้วยวิธีการที่หลากหลาย

- เดินเท้า
- ชี้อกรยาน
- ระบบขนส่งมวลชน
- ส่งแล้วจอด (Kiss and Ride)
- จอดแล้วจอด (Park and Ride)



### Core Commercial

พื้นที่การค้า

และย่านพาณิชย์กรรมหลัก ระยะ 400-800 เมตร จากสถานีรถไฟ (ระยะการเดินทางประมาณ 10 นาที)

# พัฒนาย่านสถานีเชิงพาณิชย์ สู่ความยั่งยืน



Thailand is developing the commercial areas around the Transit-Oriented Development (TOD) that it will be used as a basis for the development of the area around the station. It consists of Core Commercial, which is the commercial areas and the secondary area which is the residential areas, schools, parks, and office buildings. The key point is to facilitating access to the stations with various methods.

**แนวทางพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อความยั่งยืนของ รฟท. แบ่งการพัฒนาที่ดินเป็น 3 ประเภท คือ**

**การพัฒนาที่ดินย่านรถไฟฟ้าชานเมือง**  
พัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้มและสายสีแดงอ่อน 7 สถานี 97 ไร่ ประกอบด้วย ย่านพาณิชย์กรรม โรงแรม ที่พัก ร้านค้าปลีก Co-Working Space และ ศูนย์การเรียนรู้ครบวงจร

**การพัฒนาที่ดินย่านสถานีรถไฟทางคู่**

- ระยะที่ 1 พัฒนาพื้นที่ 13 ย่านสถานี ตามเส้นทางรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง และใน
- ระยะที่ 2 เพิ่มอีก 12 ย่านสถานี รวม 25 สถานี

**การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ศักยภาพสูง : การสร้างชุมชนใหม่ (New Community)**

- ที่พักอาศัย
- อาคารสำนักงาน
- สวนสาธารณะ
- โรงแรม
- โรงพยาบาล
- ศูนย์การค้า
- สถานีรถไฟ

# New Good Communities

## 4

### 1. ย่านสถานีกลางบางซื่อ พื้นที่การพัฒนา 1,100 ไร่

Shopping Mall, พื้นที่อยู่อาศัย, MICE Super Arena, Commercial Area, ASEAN Commercial Business Hub, Smart Business Complex และ สำนักงานของหน่วยงานราชการ ซึ่งออกแบบเป็นตึกระฟ้าเพื่อให้เป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่

### 2. ย่านสถานีมักกะสัน พื้นที่การพัฒนา 497 ไร่

พัฒนาให้เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม สวนสาธารณะ และ พืชพันธุ์

### 3. สถานีย่านแม่น้ำ พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่

พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัย แบ่งออกเป็น 5 โซน คือโซน Gateway Commercial Park, Iconic Marina, Cultural Promenade, Riverfront Residence และ Affordable Community

### 4. โรงแรมรถไฟหัวหิน พื้นที่การพัฒนา 72 ไร่

พัฒนาเป็นพื้นที่โรงแรม บังกะโล จัดเลี้ยงและจัดประชุม โดยอนุรักษ์และปรับปรุงอาคารเดิม และสร้างอาคารใหม่พร้อมพื้นที่พาณิชย์กรรม

พื้นที่แปลงใหญ่ในย่านสถานีที่เป็นทำเลทอง และมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งพาณิชย์กรรม



The development of commercial areas for the SRT's sustainability is divided into three ways: land development around sub-urban areas, dual railway station areas and new community in the station areas on a large plot of land that has a prime location and high potential.

# PPP : เครื่องมือพัฒนาประเทศแบบก้าวกระโดด

การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnership (PPP) จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศได้แบบก้าวกระโดด

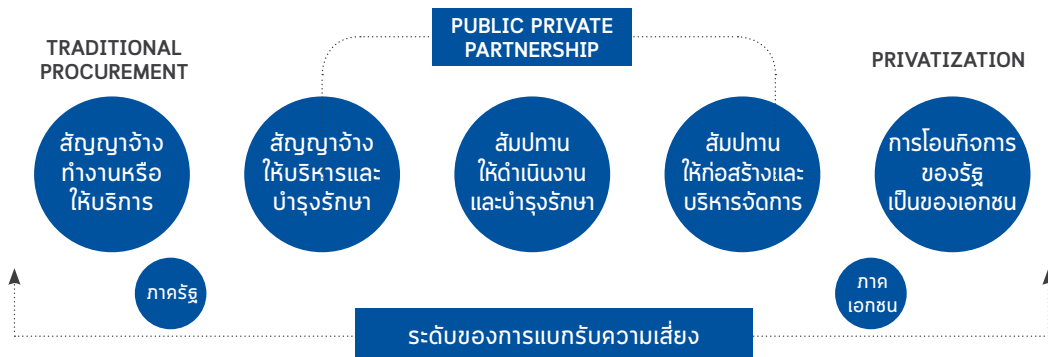
## ลักษณะของ PPP



## ทำไมต้องใช้ PPP



## ลักษณะของการให้เอกชนเข้าร่วมในกิจการของรัฐ

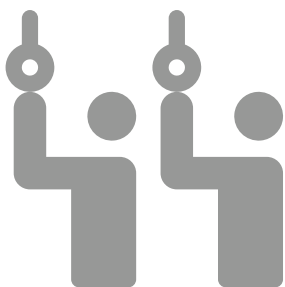


## โครงการที่เปิดให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุน ระหว่าง พ.ศ. 2558-2562 รวม 66 โครงการ แบ่งเป็น

<b>87.07%</b>	<b>4.58%</b>	<b>4.28%</b>	<b>3.90%</b>	<b>0.01%</b>	<b>0.17%</b>
ด้านคมนาคม จำนวน 27 โครงการ	ด้านการศึกษา สาธารณสุข และ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี จำนวน 19 โครงการ	โครงการการสื่อสาร จำนวน 5 โครงการ	ด้านการจัดการคุณภาพน้ำ ชลประทาน และ สิ่งแวดล้อม จำนวน 11 โครงการ	ด้านโครงสร้างพื้นฐานเชิงสังคม จำนวน 1 โครงการ	ด้านโครงสร้างพื้นฐานเชิงพาณิชย์ จำนวน 1 โครงการ

# บทสรุป อนาคตรถไฟไทย

- **รถไฟทางคู่** เพิ่มจาก **4,044** กิโลเมตร เป็น **6,463** กิโลเมตร
- **รถไฟความเร็วสูง** 4 เส้นทาง **2,766** กิโลเมตร
- **รถไฟชานเมือง** 2 เส้นทาง **135** กิโลเมตร
- **ศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง** เพิ่มขึ้น **39** แห่ง
- **การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่** 4 แห่ง
- **พัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟ** 29 แห่ง



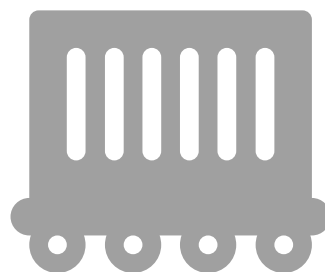
## อนาคตประเทศไทย

รถไฟเป็นแกนหลัก  
ในการเดินทางของประเทศ

- **ผู้โดยสาร** เพิ่มขึ้นเป็น **79.90** ล้านคนต่อปี
- **ความเร็วเฉลี่ย** ของรถไฟโดยสาร **100** กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- **สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งทางราง** ภายในเมือง เพิ่มขึ้นจาก 5% เป็น **30%**

### รถไฟช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์

- **ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง** เพิ่มขึ้นเป็น **46.89** ล้านตันต่อปี
- **ความเร็วเฉลี่ย\*** ของรถไฟขนส่งสินค้า เป็น **60** กิโลเมตร/ชั่วโมง
- **สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งทางราง** ภายในเมือง เพิ่มขึ้นจาก 1.4% เป็น 10%
- **ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม** ภายในประเทศ (GDP) ลดลงจาก 14.2% เป็น **11.9%**
- **ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม** ภายในประเทศ (GDP) ลดลงจาก 7.4% เป็น **6.7%**



The future of Thai railways is part of determining the future of Thailand. The railway systems will be the main core of the country's journey. There will have more various train lines together with the development of cities around the stations. This will help reduce logistics costs for the country.

\*ความเร็วเฉลี่ย คือค่าความเร็วที่รวมระยะเวลาหยุดรถในแต่ละสถานี ซึ่งจะผูกพันตามจำนวนสถานีที่จอด



## คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

### คณะกรรมการ

นายกุลิศ สมบัติศิริ  
 นายกวิน กังสุพานิช  
 นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธ์  
 นายเพชร อนันตศิลป์  
 นางสาวเพ็ญจันทร์ จริตเกษม  
 นายวรุฒม์ มาลา  
 นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา  
 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์  
 นายอารีศักดิ์ เลติยธรรมาพอดุรงค์

ประธานกรรมการ  
 กรรมการ  
 กรรมการ  
 กรรมการ  
 กรรมการ  
 กรรมการ  
 กรรมการ  
 กรรมการ  
 กรรมการ

### คณะผู้บริหาร

นายวรุฒม์ มาลา

นางสิริมา ศิริบุญเจริญเวช  
 นายเอก สิกธิเวตติ  
 นายจรูญ รุ่งธานี  
 นายสุจิตต์ เชาวศิริกุล  
 (รองการแต่งตั้ง)  
 นายศิริพงษ์ พงศ์ภักดิ์

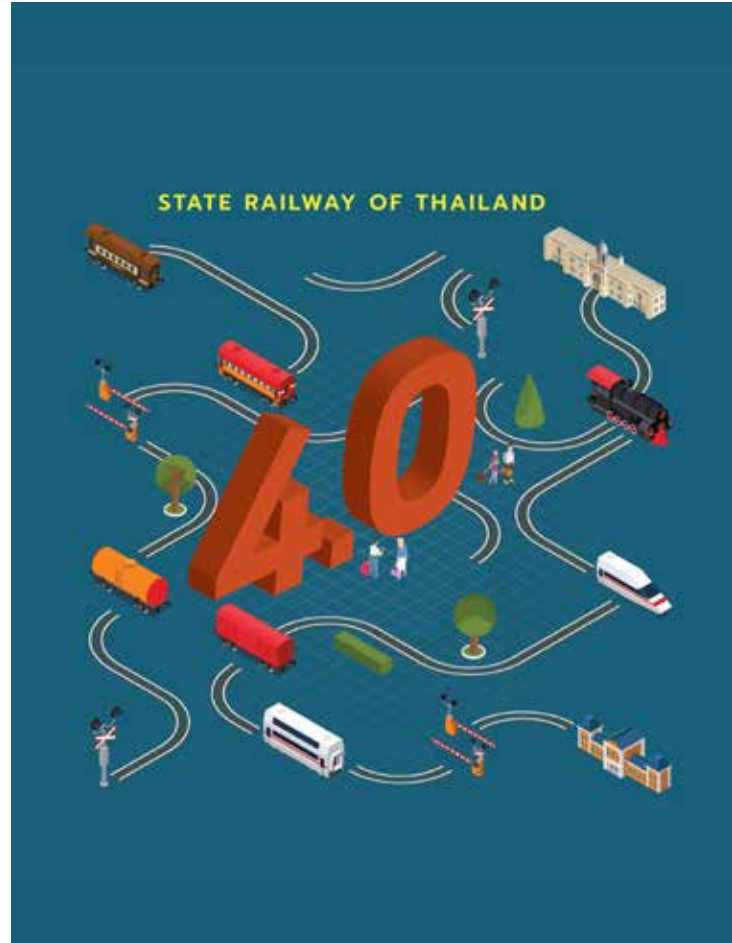
รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน  
 รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย  
 รองผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์  
 รองผู้อำนวยการกลุ่มอำนวยการ  
 รองผู้อำนวยการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน  
 รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า  
 รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ  
 รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักร  
 และล้อเลื่อน

นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย  
 นายจุลพงษ์ จุฬานนท์  
 นางลัดดา ละออลกุล  
 นายวิษรชชาญ สิริสุวรรณทัศน์  
 นายไพฑูริย์ สุจริงกุล  
 นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข

ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร  
 ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ  
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี  
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล  
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา  
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ  
 และโทรคมนาคม

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร  
 นายบรีศ ตั้งระดมสิน  
 นายวรพงษ์ เทียบรัตน์  
 (รองการแต่งตั้ง)  
 (รองการแต่งตั้ง)  
 นายสุชีพ สุขสว่าง  
 นายชาตุร อินทรชม  
 (รองการแต่งตั้ง)  
 (รองการแต่งตั้ง)  
 นายพีระเดช หมู่ขวัญ  
 นางสุภรดา จำปาเหลือง  
 นายบุญเลิศ ดันตวิญญูพงษ์  
 นพ. อองอาจ จริยาสถาพร  
 นางสาวมณฑาทาญจน์ ศรีวิลาศ  
 นางสาวกานต์วี ทองพูล  
 นางสาวกัทกรสุดา เมษาศาสตร์  
 (รองการแต่งตั้ง)  
 นายสมมฤ ฤทธิวิรุฬห์  
 นายปิยะบุตร ไตรวิจารณ์  
 นายชวลิต พิมพ์โพธิ์กลาง  
 พล.ต.ต. วรพงษ์ ทองไพฑูริย์  
 นายมนัญ มณีจักร  
 นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา  
 นางสาวชุตินา วงศ์ศิวิลาศ  
 นายโกภาส ติรมาศเสถียร

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ  
 ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน  
 ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ  
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน  
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน  
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง  
 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ  
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร  
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า  
 ผู้อำนวยการฝ่ายการบริการบุคคล  
 หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา  
 หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า  
 หัวหน้าสำนักงานแพทย์  
 หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ  
 หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ  
 หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ  
 หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง  
 หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม  
 หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรณสิริที่ติด  
 หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด  
 ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ  
 ผู้ตรวจการรถไฟ 1  
 ผู้ตรวจการรถไฟ 2  
 ผู้ตรวจการรถไฟ 3  
 ผู้ตรวจการรถไฟ 4



เจ้าจง ที่ปรึกษา	การรถไฟแห่งประเทศไทย นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการบริหาร	นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้ากองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว บริษัท คอร์แอนด์พิค จำกัด
กองบรรณาธิการ ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ เปลือกกุล นางอากาศพันธุ์ สวัสดิ์ บริษัท คอร์แอนด์พิค จำกัด กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง ฝปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ
ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0 2220 4271
ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์แอนด์พิค จำกัด 27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600 โทรศัพท์ 0 2861 0674 โทรสาร 0 2861 0675



Special Thanks : นายฉวีวัชร เนียมปาน



**การรถไฟแห่งประเทศไทย**

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

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

Call Center: 1690