

วารสารรถไฟสัมพันธ์

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

๒๖ มีนาคม ๒๕๖๓

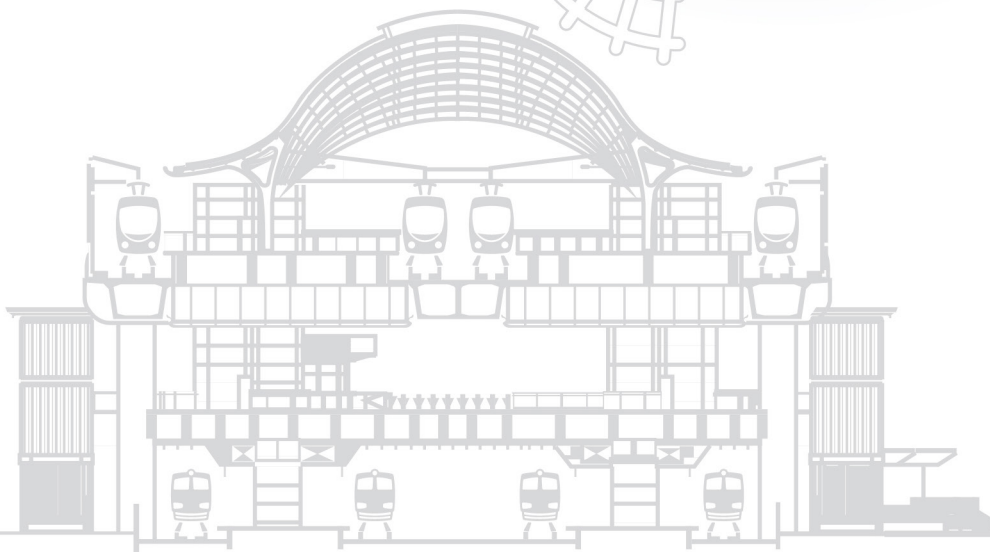
วันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ



รถไฟ

๑๒๓ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

ก้าวสู่...
อนาคตรถไฟไทย



บทบรรณาธิการ

1-2-3 เป็นตัวเลขจำนวนนับที่ซ่อนพลังความทึ่มทึ่มเอาไว้ คล้ายกับหลายที่ที่หลายคนนับ 1-2-3 เพื่อแสดงความพร้อมที่จะเดินต่อไปในเส้นทางที่ตนเองเลือกเดิน

123 ปี (หนึ่งร้อยยี่สิบสามปี) กับการทำงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ควบคู่ไปกับการพัฒนาประเทศเศรษฐกิจและสังคม มีโครงการต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมาย ที่ทำให้ทีมงานผู้เกี่ยวข้อง ต้องฟังเสียงซึ่งกันและกัน ถกเถียงปัญหา สอบถามรับฟังความคิดเห็น ก่อนที่จะพร้อมใจกันนับ 1-2-3 แล้วก้าวเดินไปพร้อมกัน ซึ่งแน่นอนว่า ตลอดระยะเวลา 123 ปีนี้ มีกลุ่มบุคคลากรหลากหลายช่วงวัย จากรุ่นสู่รุ่น เพื่อสานต่อความมุ่งมั่นอันแรงกล้า ที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าทัดเทียมนานาชาติ

ในขณะเดียวกัน ผู้โดยสารที่ยังคงเชื่อมั่นในการทำงาน มักมอบเสียงสะท้อนตอบรับการทำหน้าที่ขนส่งทางรางของการรถไฟฯ หลากหลายรุ่น อย่างต่อเนื่องเช่นกัน หากจะกล่าวให้ดูลึกซึ้งกินใจ คงสื่อความหมายออกมาได้ว่า เราพร้อมที่จะเติบโตเคียงข้างกันไปในทุกขวบปีก็คงไม่ผิดนัก

วารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้ ทำหน้าที่รวบรวมเรื่องราวการเติบโตของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ก้าวแรกที่เริ่มเดินจนเติบโตอย่างแข็งแกร่ง ตลอดจนโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังสานต่อ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของประเทศไทย โดยนำเสนอในรูปแบบ Info Graphic ที่มีสีสันสวยงามและสามารถเข้าใจได้อย่างง่าย ๆ

เพื่อเรียนรู้เรื่องราวของการรถไฟแห่งประเทศไทย แล้วเติบโตไปพร้อมกัน ในหน้าถัดไปได้เลยครับ

เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



123 ปี ก้าวสู่ผู้นำระบบราง ยกระดับการเดินทางของประเทศ

ระบบการขนส่งทางราง เรียกได้ว่าเป็นการขนส่งที่ปลอดภัย และมีความสำคัญตั้งแต่อดีตจวบจนปัจจุบัน ในอดีตรถไฟไทยเป็นระบบการคมนาคมขนส่ง ที่มีความสำคัญต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ และด้านการเมืองการปกครองเป็นอย่างมาก

กิจการรถไฟ เริ่มขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพื่อความสะดวกในการปกครอง ตรวจจับ ป้องกันการรุกร้าอาณาเขต อีกทั้งยังเป็นการเรียงร้อยแผ่นดินสยามจากเหนือจรดใต้ให้เป็นปึกแผ่นด้วยรางรถไฟ

แรกเริ่มรถไฟไทย

ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง มาทรงประกอบพระราชพิธีตอกหมุดตรึงที่รางทองรางเงิน เพื่อเปิดการเดินทางรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรระหว่างสถานีกรุงเทพ - ออยุธยา "วันที่ 26 มีนาคม" ของทุกปี เป็น วันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ตั้งแต่นั้นมา

ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบรางของการรถไฟฯ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมพัฒนาชาติไทยให้เติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนวิสัยทัศน์การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564

โดยมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งทางราง ปรับปรุงการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรองอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนางค์กรและบุคลากรให้สอดคล้องกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งเพิ่มฐานะทางการเงินเพื่อเสริมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และร่วมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี



1. ด้านความมั่นคง
2. ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
3. ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพบุคคล
4. ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
5. ด้านการสร้างความเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. ด้านการปรับสมดุลและการพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

แผนพัฒนา เศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12



1. การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
2. การเสริมสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
3. การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
4. การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน
5. ความมั่นคง
6. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการในภาครัฐและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
7. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
8. วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม
9. การพัฒนาภูมิภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ
10. การต่างประเทศ ประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค

กรอบการดำเนินงานของการรถไฟฯ

ความเชื่อมโยงระหว่างแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม



1. การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ทัวถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2. การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง
3. การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
4. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

แผนวิสาหกิจ การรถไฟ แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564



วิสัยทัศน์

เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียน ในปี 2570

ยุทธศาสตร์

1. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางรางของประเทศ
2. การพัฒนาองค์กรและการจัดการให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ
3. การเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่าย

การพัฒนา ระบบขนส่งมวลชน และระบบโลจิสติกส์ ของไทย



ระบบราง แคนหลักการเดินทางทั่วประเทศ

คนยิ่งมาก ความต้องการการเดินทางก็ยิ่งมาก ทั้งเดินทางไปทำงาน ท่องเที่ยว จับจ่ายซื้อของ พบปะเพื่อนฝูงและเจรจาธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ มหานครทั่วโลกจึงให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน หรือ Mass Transit โดยการก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางที่ทันสมัย ครอบคลุม และสะดวกสบาย เพื่อจูงใจให้ประชาชน ลด ละ และเลิกการใช้นยานพาหนะส่วนตัวที่ผู้คนได้น้อย ใช้พื้นที่ในการเดินทางมาก และก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ประเทศไทยจึงมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทั่วประเทศ เพื่อให้ประชาชนชาวไทย นักท่องเที่ยว และนักธุรกิจ ที่เดินทางมายังประเทศไทย ได้เดินทางอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

The more people, the more needs of transportation for work, travelling, shopping and meetings. For this reason, big cities around the world place great importance on traveling via public transport.

วิวัฒนาการระบบราง

รัชกาลที่ 5

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถระยะทาง 932 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง 690 กิโลเมตร
ตุลาคม 2433
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากกรมรถไฟ และให้ นาย เค. เบ็ทเท (K. Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เปิดใช้ทางรถไฟเพิ่ม 418 กิโลเมตร
26 มีนาคม 2439
 เปิดให้บริการรถไฟหลวงสายแรก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ช่วงกรุงเทพฯ-อยุธยา



รัชกาลที่ 6

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถระยะทาง 2,581 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง 497 กิโลเมตร
5 มิถุนายน 2460
 ก่อตั้งกรมรถไฟหลวง โดยมีพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก
2471
 รถจักรดีเซลการกลคันแรก (นำเข้าจากประเทศสวีเดน) ได้ออกให้บริการประชาชนเป็นครั้งแรก



รัชกาลที่ 9

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร
 ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมระยะทาง 4,044 กิโลเมตร
1 กรกฎาคม 2494
 กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภท สหกรณ์การรถไฟชื่อว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย"



รัชกาลที่ 8

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร

เปิดใช้ทางรถไฟเพิ่ม 259 กิโลเมตร ผลกระทบจากสงครามโลก ทำให้สถานะเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นบ้านหลังผลให้การก่อสร้างรถไฟเป็นไปอย่างล่าช้า

รัชกาลที่ 7

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว
 เปิดใช้ทางรถไฟเพิ่ม 418 กิโลเมตร

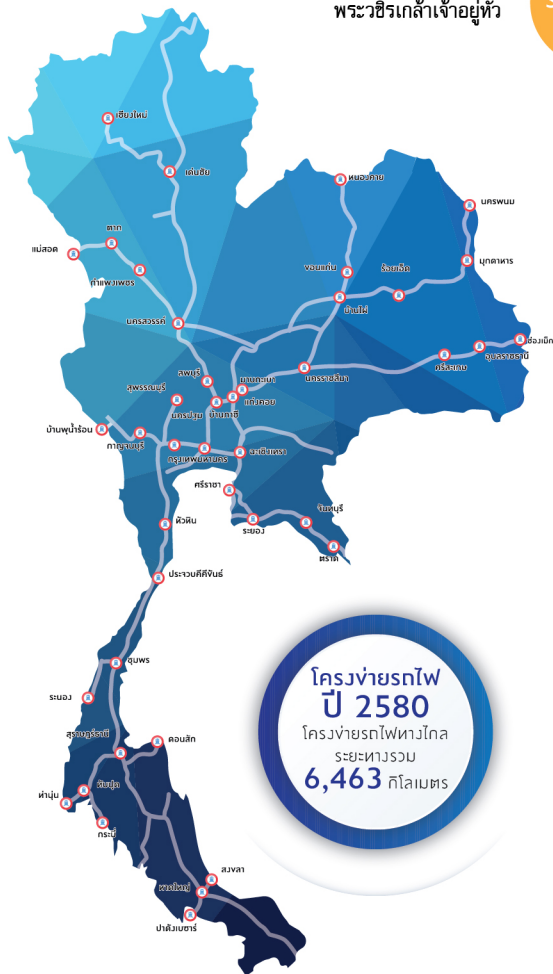


พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล ศรีสินทรมหาเวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว

รัชกาลที่ 10



โครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน
 โครงข่ายรถไฟทางไกล ระยะทางรวม **4,044** กิโลเมตร



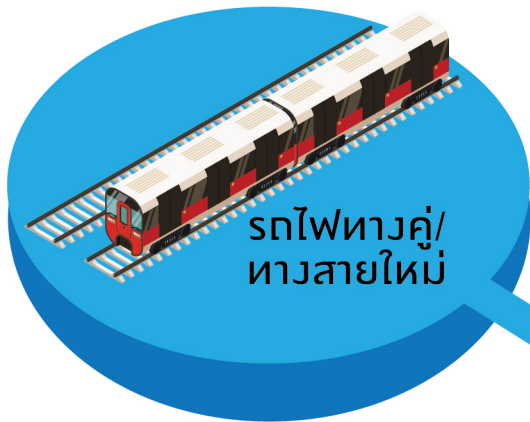
โครงข่ายรถไฟปี 2580
 โครงข่ายรถไฟทางไกล ระยะทางรวม **6,463** กิโลเมตร

3 หัวจักรขับเคลื่อนรถไฟ ก้าวไกลสู่สากล

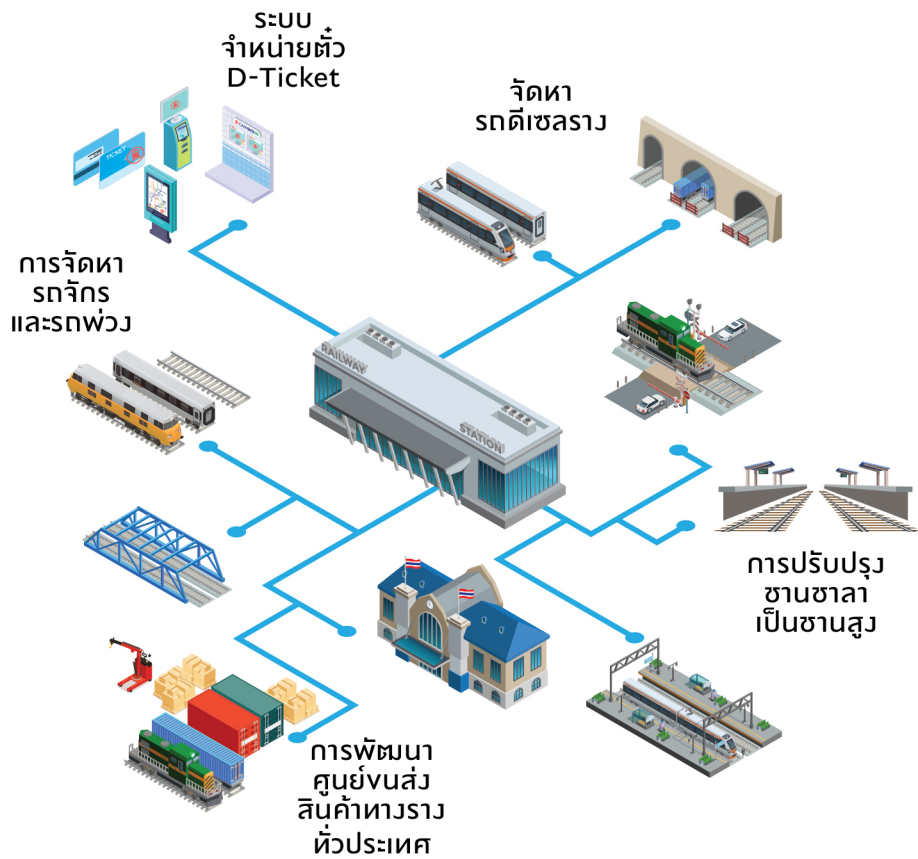
การรถไฟแห่งประเทศไทย เดินทางขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรางของไทยให้ก้าวไกลสู่สากล โดยแบ่งการพัฒนาในความรับผิดชอบออกเป็น 3 มิติหลัก คือ

The State Railway of Thailand is pushing the development of Thai transportation system in order to reach the international standard. We have divided the development of the responsible rail system into 3 main dimensions.

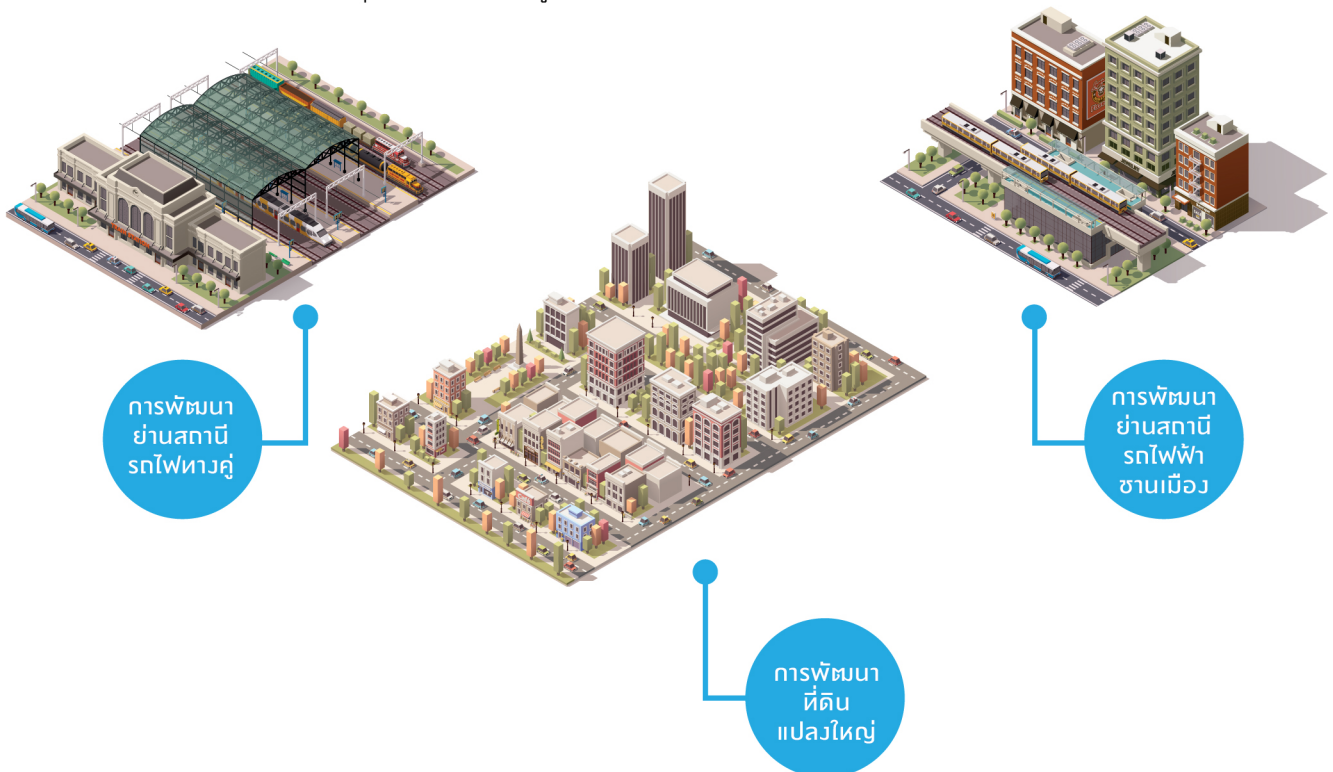
1.การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีโครงข่ายที่ครอบคลุม เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยว และเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางและขนส่งอื่น ๆ อย่างไร้รอยต่อ



2.การพัฒนาการบริการ ยกระดับคุณภาพชีวิตด้านการเดินทางของประชาชน ให้ประชาชนได้รับบริการที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ได้มาตรฐานและได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง สามารถนำมาใช้เป็นข้อได้เปรียบทางด้านการแข่งขันทางเศรษฐกิจ



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



สถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางระบบรางของไทย

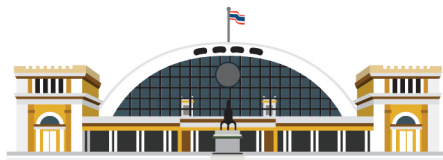


ในปี 2564 สถานีกลางบางซื่อจะเปิดให้บริการพร้อมกับเดินรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต ซึ่งจะทำให้สถานีกลางบางซื่อกลายเป็นสถานีที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทยและอาเซียน แทนสถานี KL Sentral ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งนอกจากจะเป็นศูนย์กลางระบบรางของไทยแล้ว ยังเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ ได้อย่างสะดวกสบาย

In 2021, the Bang Sue Grand Station will be open for service along with the dark red suburb line, Bang Sue - Rangsit Section. This will make Bang Sue Grand Station become the largest station in Thailand and ASEAN instead of KL Sentral Station in Malaysia. Apart from being the center of the Thai rail system, it is also a travelling exchange centre that connects other kind of transportations, making it more convenient to travel.

จากสถานีกรุงเทพ สู่สถานีกลางบางซื่อ

การพัฒนาสถานีกลางบางซื่อ ไม่ใช่เป็นเพียงการสร้างสถานีขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น หากแต่เป็นการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นย่านธุรกิจแห่งใหม่ (Central Business District: CBD) ทดแทนสถานีกรุงเทพ



สถานีกรุงเทพ

พื้นที่ 120 ไร่

ถูกล้อมรอบด้วยคลอง
ไม่สามารถขยายพื้นที่ของสถานีได้

14 ชานชาลา

รองรับเฉพาะรถไฟทางไกล

รองรับผู้โดยสารประมาณ
60,000 คน – เที่ยว / วัน

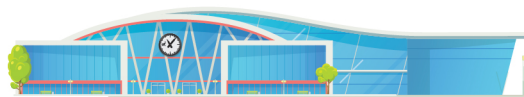
เชื่อมต่อกับ



รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

เชื่อมต่อกับ

ท่าอากาศยานดอนเมือง



สถานีกลางบางซื่อ

พื้นที่ 2,475 ไร่ (รวมพื้นที่โดยรอบ)

24 ชานชาลา

รองรับรถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูง
รถไฟฟ้าชานเมือง

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

เชื่อมต่อกับ



รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



รถไฟฟ้าสายสีเขียว



รถไฟฟ้าสายสีม่วง



สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ

เชื่อมต่อกับ

ท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

เชื่อมต่อทุกรูปแบบการเดินทาง



สถานีกลางบางซื่อ



รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

– ท่างประมาณ 300 เมตร เดินประมาณ 4 นาที
เท่ากับเวลาที่ฟังเพลง 1 เพลง



รถไฟฟ้าสายสีเขียว

– ท่างประมาณ 1,000 เมตร เดินประมาณ 10 นาที
เท่ากับเวลาที่ฟังเพลง 2 เพลง



รถไฟฟ้าสายสีม่วง

– ท่างประมาณ 1,000 เมตร เดินประมาณ 10 นาที
เท่ากับเวลาที่ฟังเพลง 2 เพลง



สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต)



ทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอก

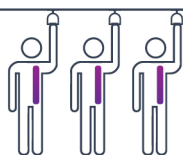


ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2 เท่าภายใน 10 ปี

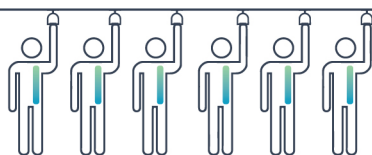
136,000
คน-เที่ยว/วัน

359,000
คน-เที่ยว/วัน

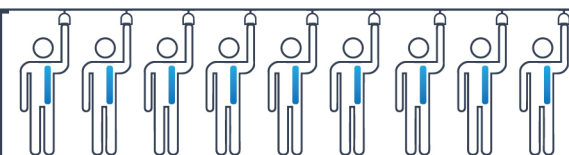
624,000
คน-เที่ยว/วัน



2565



2570



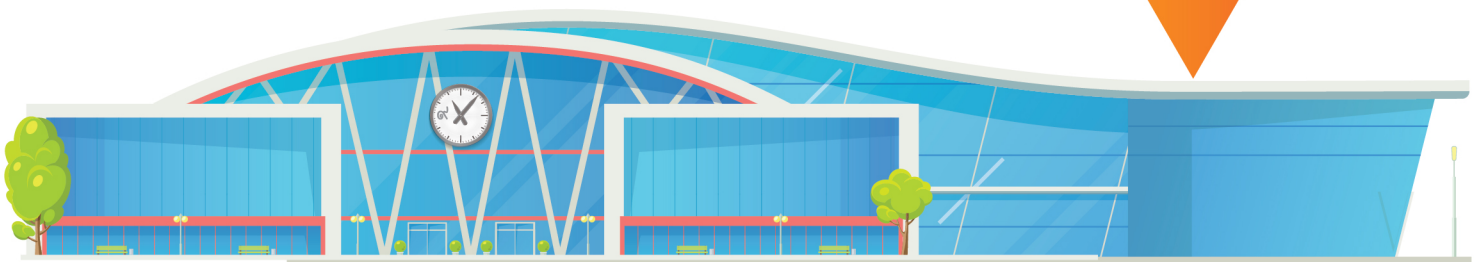
2575

สถานีกลางบางซื่อ

ข้อมูลจำเพาะสถานีกลางบางซื่อ

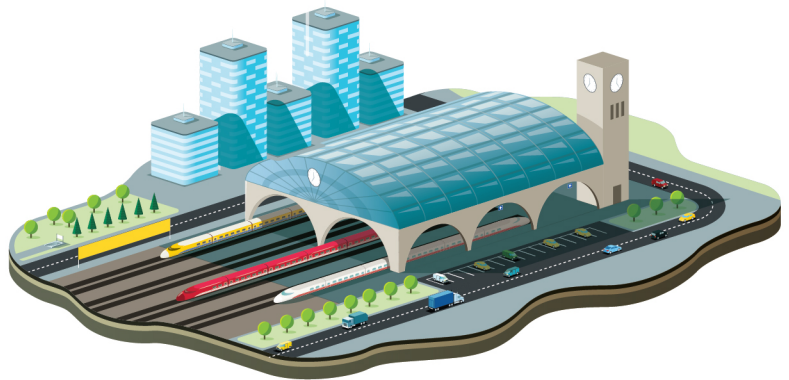
ออกแบบโดยบริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ปต์ จำกัด
กว้าง 180 เมตร
ยาว 520 เมตร
สูง 43 เมตร

มีพื้นที่ใช้สอยรวม
304,000
ตร.ม.



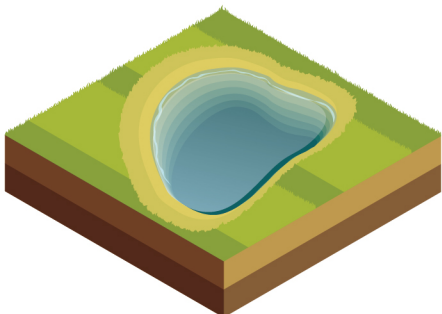
พื้นที่ใช้สอย

มีพื้นที่ใช้สอยรวม
274,192
ตร.ม.
(ไม่รวมพื้นที่บึงน้ำ)



แบ่งเป็น 4 ชั้น ประกอบด้วย

พื้นที่บึงน้ำ



พื้นที่ 14,000 ตารางเมตร

ชั้นใต้ดิน (ที่จอดรถ)



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

ชั้นลอย



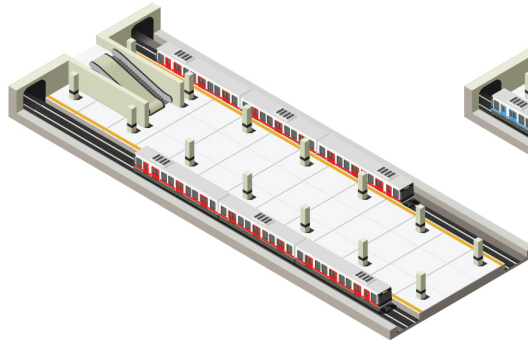
12,000 ตารางเมตร พื้นที่ร้านค้าและห้องควบคุม

ชั้น 1 พื้นที่จำหน่ายตั๋ว



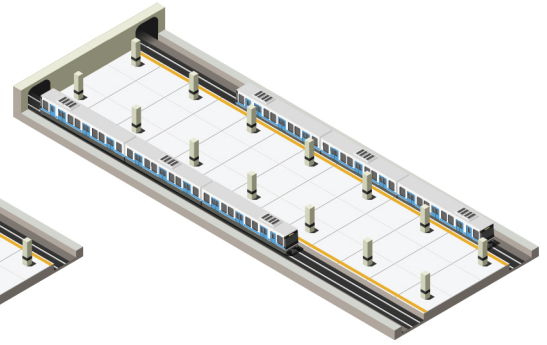
86,000 ตารางเมตร ชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse)
ร้านค้า ศูนย์อาหาร อาคารสำนักงาน พื้นที่พักผ่อน
ห้องน้ำ และจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ชั้น 2 ขานชาลารถไฟ Meter Gauge



67,000 ตารางเมตร ขานชานลา ขนาดทาง 1 เมตร
รถไฟทางไกลและรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

ชั้น 3 ขานชาลารถไฟ Standard Gauge



67,000 ตารางเมตร ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร
รถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน

นาฬิกาหน้าปิด เลว ๙ ประจำสถานี

นาฬิกาประจำสถานีกลางบางซื่อ หนึ่งในสัญลักษณ์สำคัญของสถานีที่ออกแบบเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร โดยออกแบบหน้าปิดให้มีเลข ๙ เพียงเลขเดียวติดตั้งบนผนังกระจกทางเข้าสถานี สามารถมองเห็นได้ในระยะไกล

The clock at Bang Sue Grand Station is one of the important symbols of the station, designed to commemorate the royal grace of His Majesty King Bhumibol Adulyadej The Great. The clock was designed have only number 9 installed on the glass wall of the station entrance. It can be seen in the distance.



ข้อมูลจำเพาะ

ออกแบบโดย

ผลิตโดย

ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของตัวเรือน

ติดตั้งสูงจากระดับพื้นดิน

บริเวณที่ติดตั้ง

ติดตั้งเมื่อ

บริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด

บริษัท Electric Time Company, Inc ประเทศสหรัฐอเมริกา

6 เมตร

21 เมตร

บนผนังกระจกของทางเข้าสถานี

วันที่ 23 ตุลาคม 2562

อนาคตรถไฟไทย

รถไฟทางคู่ เพิ่มประสิทธิภาพระบบราง สู่มาตรฐานสากล

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกล จากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ เป็นนโยบายสำคัญที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโดยเร่งด่วน เพื่อเพิ่มความจุและประสิทธิภาพในการเดินทางและขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิต ชับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญรุดหน้าไปอย่างมั่นคงและยั่งยืน

Long-distance railway network development from a single way to double ways is an important policy which the State Railway of Thailand has been assigned urgently to increase the capacity and efficiency of traveling and goods transportation. This will help improve the quality of people's lives and drive the country's economy forward to a stable and sustainable progress.



การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ของไทย

ระบบรถไฟทางไกลของประเทศไทยที่ให้บริการในปัจจุบัน เป็นทางรถไฟขนาดกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) มีระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยวถึงร้อยละ 91 ที่เหลือเป็นทางคู่ หรือทางสาม หากมีการพัฒนาและเปิดให้บริการระบบรถไฟทางคู่เร็วมากขึ้นเท่าไร ก็จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้มากขึ้นเท่านั้น

ทางเดี่ยว



ใช้เดินรถทั้งสองทิศทาง วิ่งสวนกันได้
เฉพาะที่สถานีหรือจุดที่กำหนดไว้

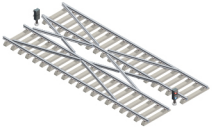
ทางคู่



เดินรถได้สองทาง สามารถสวนกัน
แข่งกันได้โดยไม่ต้องรอลูก

โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ พัฒนาอะไรบ้าง

โครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ในแต่ละโครงการ นอกจากการสร้างทางแล้ว ยังมีการพัฒนาระบบต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยมากขึ้น



ทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง

- เพิ่มความจุทาง 4 เท่า ทำให้เดินรถได้มากขึ้น รถไฟไม่ต้องรอสัญญาณจราจร จึงเดินทางได้ตรงเวลา



ทางรถไฟสายใหม่

- เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟผ่าน ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและรวดเร็วในการเดินทาง เพิ่มการกระจายรายได้ ชัยยความเจริญสู่ทุกภูมิภาค



ปรับปรุงสถานี

- ออกแบบเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางให้กับผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ และบุคคลทั่วไปตามหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design) เพิ่มความสะดวกและรวดเร็ว ในการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบอื่นๆ



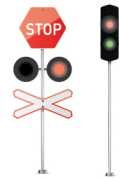
ปรับปรุง / ก่อสร้าง ย่านลานกอร์สสินค้า

- เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์



ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้เป็นสะพานหรือทางลอด

- เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ เพิ่มความคล่องตัว การเดินทางบนท้องถนนโดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น



ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ

- เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยในการเดินรถ



กั้นรั้วตลอดแนวเส้นทาง

- เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง ป้องกันการบุกรุก

คนไทยได้อะไรจากการพัฒนารถไฟทางคู่



ลดเวลาการเดินทาง 30%



เพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง



เป็นแกนหลักในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอื่นๆ

รถไฟขนส่งผู้โดยสาร

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ

จำนวนผู้โดยสารระยะเร่งด่วน

จำนวนผู้โดยสารระยะที่ 2



รถไฟขนส่งสินค้า

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง



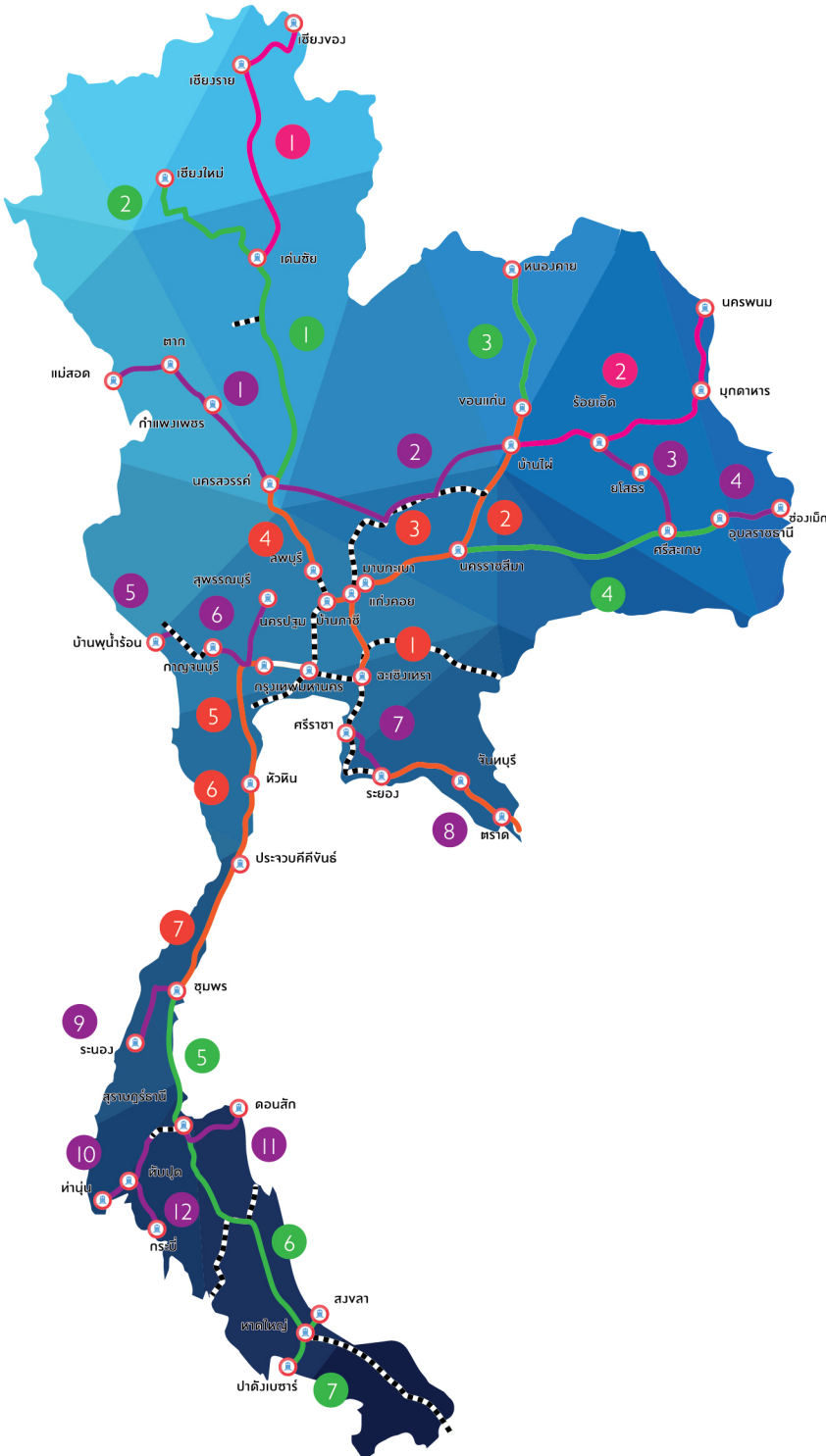
*หมายเหตุ: ความเร็วเฉลี่ย

พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าทุกทิศทั่วไทย

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าทุกทิศทั่วไทย นับเป็นการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน โดยจะดำเนินโครงการรถไฟฟ้าตามลำดับความสำคัญของแนวเส้นทาง โดยพิจารณาจากการพัฒนาเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของประชาชน แล้วจึงต่อขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าจนครบตามแผนงานที่กำหนดไว้

โครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ และทางรถไฟสายใหม่ ตามลำดับความสำคัญ ดังนี้



ทางคู่ระยะเร่งด่วน

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร

- 1 ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร จำนวน 7 สถานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- 2 ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร จำนวน 19 สถานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- 3 ช่วงมวกะเกษ - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร จำนวน 19 สถานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- 4 ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- 5 ช่วงนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร จำนวน 27 สถานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- 6 ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร จำนวน 12 สถานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- 7 ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ทางคู่ระยะที่ 2

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร

- 1 ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร จำนวน 42 สถานี อยู่ระหว่างทบทวนรายละเอียดโครงการ
- 2 ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา
- 3 ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร จำนวน 15 สถานี อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา
- 4 ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร จำนวน 35 สถานี อยู่ระหว่างการเตรียม เอกสารประกวดราคา
- 5 ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติ
- 6 ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร จำนวน 65 สถานี อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติ
- 7 ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร จำนวน 3 สถานี อยู่ระหว่างการเตรียม เอกสารประกวดราคา

ทางรถไฟสายใหม่

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 678 กิโลเมตร

- 1 ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร จำนวน 26 สถานี อยู่ระหว่างการเตรียม เอกสารประกวดราคาและเวนคืนที่ดิน
- 2 ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี อยู่ระหว่างการเตรียม เอกสารประกวดราคาและเวนคืนที่ดิน

ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป

- 1 ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์
- 2 ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่
- 3 ช่วงศรีสะเกษ - ยะลา - ร้อยเอ็ด
- 4 ช่วงอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก
- 5 ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน
- 6 ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี - ชุมทางบ้านมาลี
- 7 ช่วงศรีราชา - ระยอง
- 8 ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด
- 9 ช่วงชุมพร - ระนอง
- 10 ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ทุ่งนุ่น
- 11 ช่วงสุราษฎร์ธานี - คอนสลิค
- 12 ช่วงทับปุด - กระบี่


รถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) เป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะใช้ราง ขนาดมาตรฐาน หรือ Standard Gauge ในการเดินรถ จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูงคือ สามารถเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา โดยที่ไม่ต้องผ่านขั้นตอนที่ยุ่งยากเหมือนกับการโดยสารเครื่องบิน จึงทำให้รถไฟความเร็วสูงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเทศไทยได้ดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 สายทาง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง สนับสนุนเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้รุดหน้า และเป็นการกระจายความเจริญ ของเมืองไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ

High Speed Rail is an inter-city train system which operates at speeds of more than 200 kilometers / hour. The high-speed trains use standard gauge tracks to operate. The highlight of the high-speed train is that it can travel between cities quickly, conveniently and it is, since it does not require a lot of process like travelling by plane.

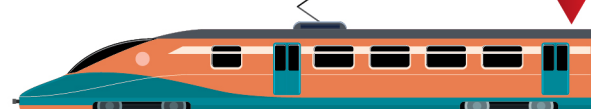
รูปแบบของรถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูง
(High Speed)




ความเร็ว
200-300
กิโลเมตร / ชั่วโมง

รถไฟความเร็วสูงมาก
(Very High Speed)



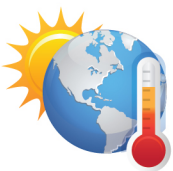
ความเร็ว
301-500
กิโลเมตร / ชั่วโมง

รถไฟความเร็วสูงพิเศษ
(Ultra High Speed)



ความเร็ว
500-1,000
กิโลเมตร / ชั่วโมง

ทำไมประเทศไทยต้องมีรถไฟความเร็วสูง



ลดการใช้พลังงาน

ลดโลกร้อน ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง

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



เกิดการพัฒนาเมือง
กระจายความเจริญในพื้นที่โดยรอบ
เกิดการจ้างงานสร้างอาชีพ



ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจากการเดินทาง

เดินทางบนทางเฉพาะ ลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และไม่มีจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ ตลอดแนวเส้นทาง



ขยายโอกาสของธุรกิจท้องถิ่น

เปิดโอกาสให้มีการจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น และผลผลิตต่าง ๆ รวมถึงการเกิดพื้นที่พาณิชย์กรรมโดยรอบสถานีรถไฟ



ส่งเสริมการท่องเที่ยว

ลดเวลาการเดินทาง สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในเมืองที่อยู่ใกล้เดียวกัน

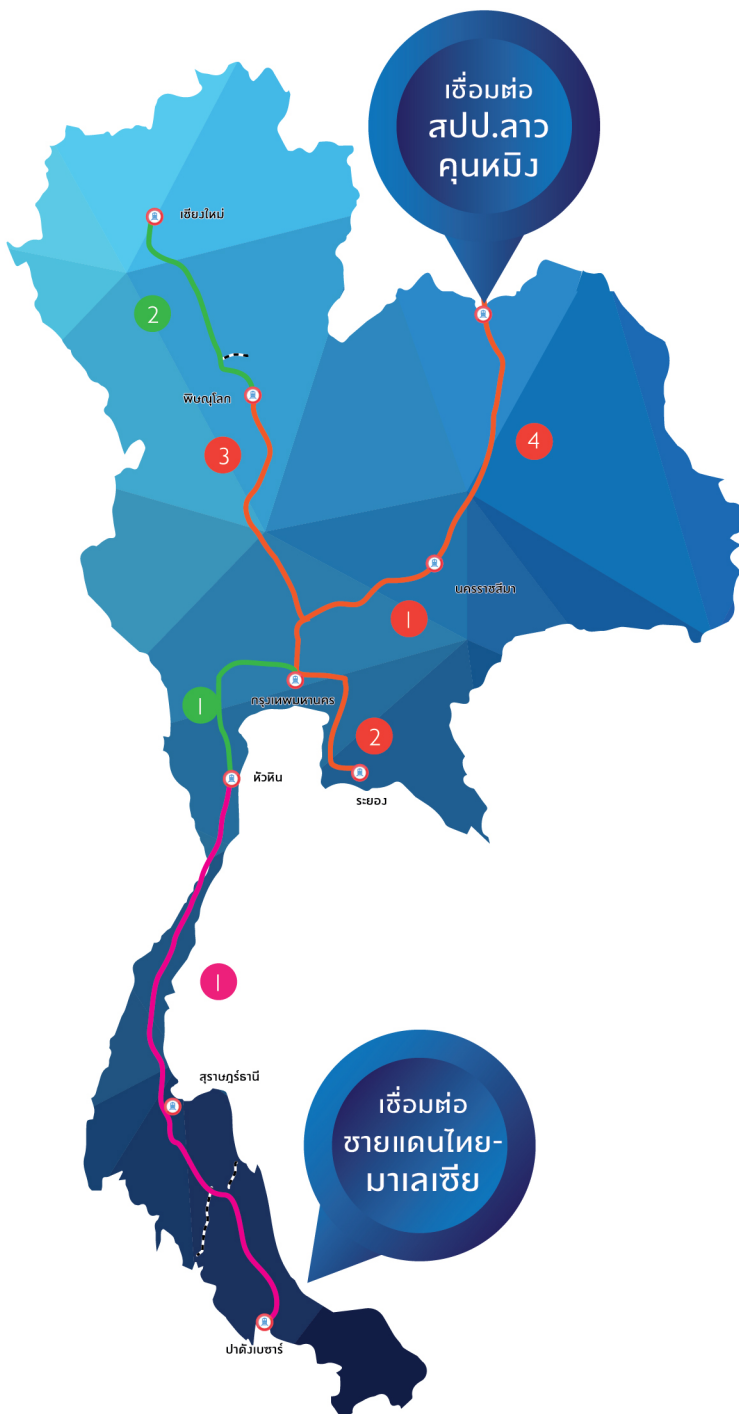


พัฒนารถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงหัวเมืองสำคัญของประเทศสู่อาเซียน

โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยมีทั้งหมด 4 เส้นทาง คือ สายเหนือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา สายตะวันออก กรุงเทพฯ - ระยอง และสายใต้ กรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ ซึ่งนอกจากจะกำหนดให้ผ่านจังหวัดสำคัญ ๆ แล้ว ยังกำหนดโครงข่ายให้มีความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทางในภูมิภาคอาเซียน

การพัฒนา “รถไฟความเร็วสูง” ของประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ตามลำดับความสำคัญดังนี้



แผนระยะเร่งด่วน

จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 1,208 กิโลเมตร

- 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร จำนวน 5 สถานี อยู่ระหว่างสร้างงานโยธา
- 2 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะภา (รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ) ระยะทาง 220 กิโลเมตร จำนวน 15 สถานี ลงนามสัญญาร่วมกับภาคเอกชน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562
- 3 ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร จำนวน 6 สถานี อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบโครงการ
- 4 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร จำนวน 5 สถานี อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาที่เหมาะสม

แผนระยะกลาง

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 499 กิโลเมตร

- 1 ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร จำนวน 4 สถานี อยู่ระหว่างขอบงบประมาณปี 2564 เพื่อทบทวนผลการศึกษาเดิม
- 2 ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร จำนวน 5 สถานี อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาที่เหมาะสม

แผนระยะยาว

จำนวน 1 เส้นทาง ระยะทาง 759 กิโลเมตร

- 1 ช่วงหัวหิน - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 759 กิโลเมตร จำนวน 7 สถานี อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา

รถไฟฟ้าชานเมือง ทางเลือกใหม่ของการเดินทาง

ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองและหัวเมืองโดยรอบ โดยในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดให้มีโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองทั้งหมด 2 เส้นทาง คือสายสีแดงเข้มและสายสีแดงอ่อน ตามแนว เหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมโยงพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร

The commuter train system is a public transportation that connects traveling system for people between the city center area, the suburbs and surrounding districts. It is determined that there are 2 suburban electric train lines, the dark red line and the light red line.

คนไทยได้อะไร จากการพัฒนารถไฟฟ้าชานเมือง



เดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ปริมณฑลได้อย่างรวดเร็ว



เพิ่มคุณภาพชีวิต ไม่ต้องทนกับปัญหาการติดขัดและความแออัดบริเวณใจกลางเมือง



จุดใจให้เกิดการใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว



กระจายความเจริญไปยังย่านชานเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



ลดฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ



ลดปัญหาจุดติดทางรถไฟด้วยทางที่แยกเฉพาะ

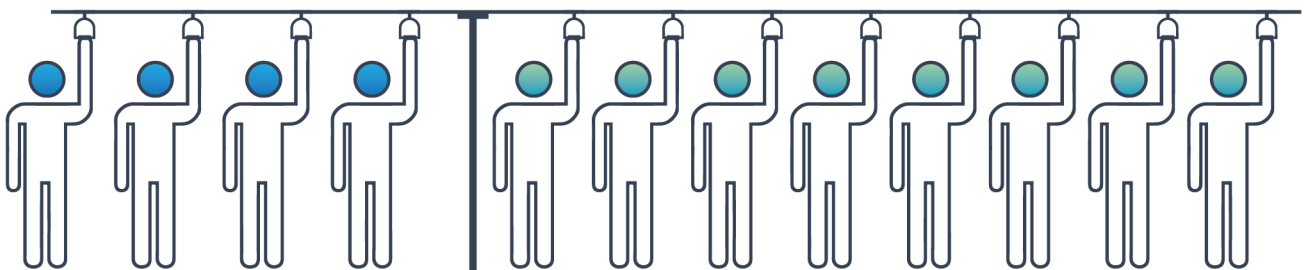
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

2564

86,620
คน-เที่ยว/วัน

2575

135,129
คน-เที่ยว/วัน



เพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางภายในเมืองทั้งระบบเป็นร้อยละ 30 (จากเดิมร้อยละ 5)

รถไฟฟ้าชานเมือง แตกต่างจากรถไฟฟ้าอื่นๆ อย่างไร

ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองที่ทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชนจากชานเมืองเข้าสู่เมือง ความถี่ของขบวนรถจะแตกต่างจากรถไฟในเมือง (Metro) รถไฟชานเมืองจะป้อนผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่เมืองชั้นใน โดยมีรถไฟในเมืองที่มีสถานีที่ต่ำกว่ารับช่วงต่อจากสถานีที่เชื่อมต่อระบบกัน โดยมีลักษณะเฉพาะดังนี้

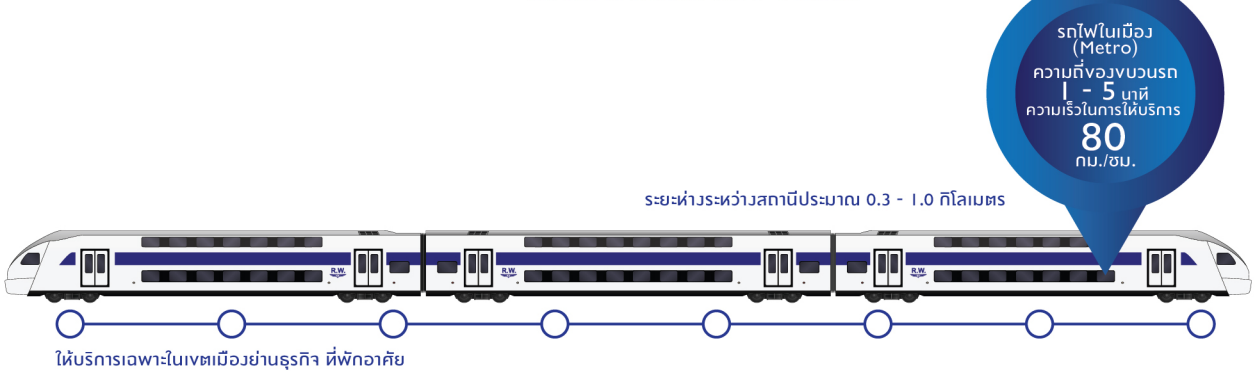
ระบบไฟฟ้าจะใช้ระบบการจ่ายไฟเหนือหัวขบวนรถ (Overhead Catenary System : OCS) ด้วยไฟฟ้ากระแสสลับขนาด 25 KV ซึ่งเหมาะสมกับการเดินรถไฟฟ้าระยะไกล

ใช้ได้ทั้งรถไฟฟ้าชุด (Electric Multiple Unit, EMU) และรถดีเซลรวม (Diesel Multiple Unit, DMU)

รถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter)
 ความถี่ของขบวนรถ 10 - 60 นาที
 ความเร็วในการให้บริการ 80-160 กม./ชม.



รถไฟฟ้าในเมือง (Metro)
 ความถี่ของขบวนรถ 1 - 5 นาที
 ความเร็วในการให้บริการ 80 กม./ชม.



ให้บริการเฉพาะในเขตเมืองย่านธุรกิจ ที่พักอาศัย

พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง


โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมีทั้งหมด 2 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม เป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ - ใต้ ตามแนวทางการรถไฟแห่งประเทศไทยเชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี) และ พื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง (หัวลำโพง) และรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน เป็นเส้นทางหลักในแนวตะวันออก-ตะวันตก ตามแนวทางการรถไฟแห่งประเทศไทยเชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก (พื้นที่ศาลายา ตลิ่งชัน) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันออก (พื้นที่หัวหมาก) เข้าสู่ใจกลางเมือง แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ตามแผนแม่บทฯ โดยรถไฟฟ้าชานเมือง ช่วงบางซื่อ - รังสิต จะเปิดให้บริการในปี 2564 พร้อมกับสถานีกลางบางซื่อ

แผนการพัฒนารถไฟฟ้าชานเมือง

ระยะที่ 1
 จำนวน 2 เส้นทาง ระยะ 41.5 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม
 ช่วงบางซื่อ - รังสิต
 ระยะทาง 26.3 กิโลเมตร
 จำนวน 10 สถานี
 อยู่ระหว่างก่อสร้าง

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน
 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน
 ระยะทาง 15.2 กิโลเมตร
 จำนวน 5 สถานี
 อยู่ระหว่างติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ



ระยะที่ 2
 จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 97.3 กิโลเมตร

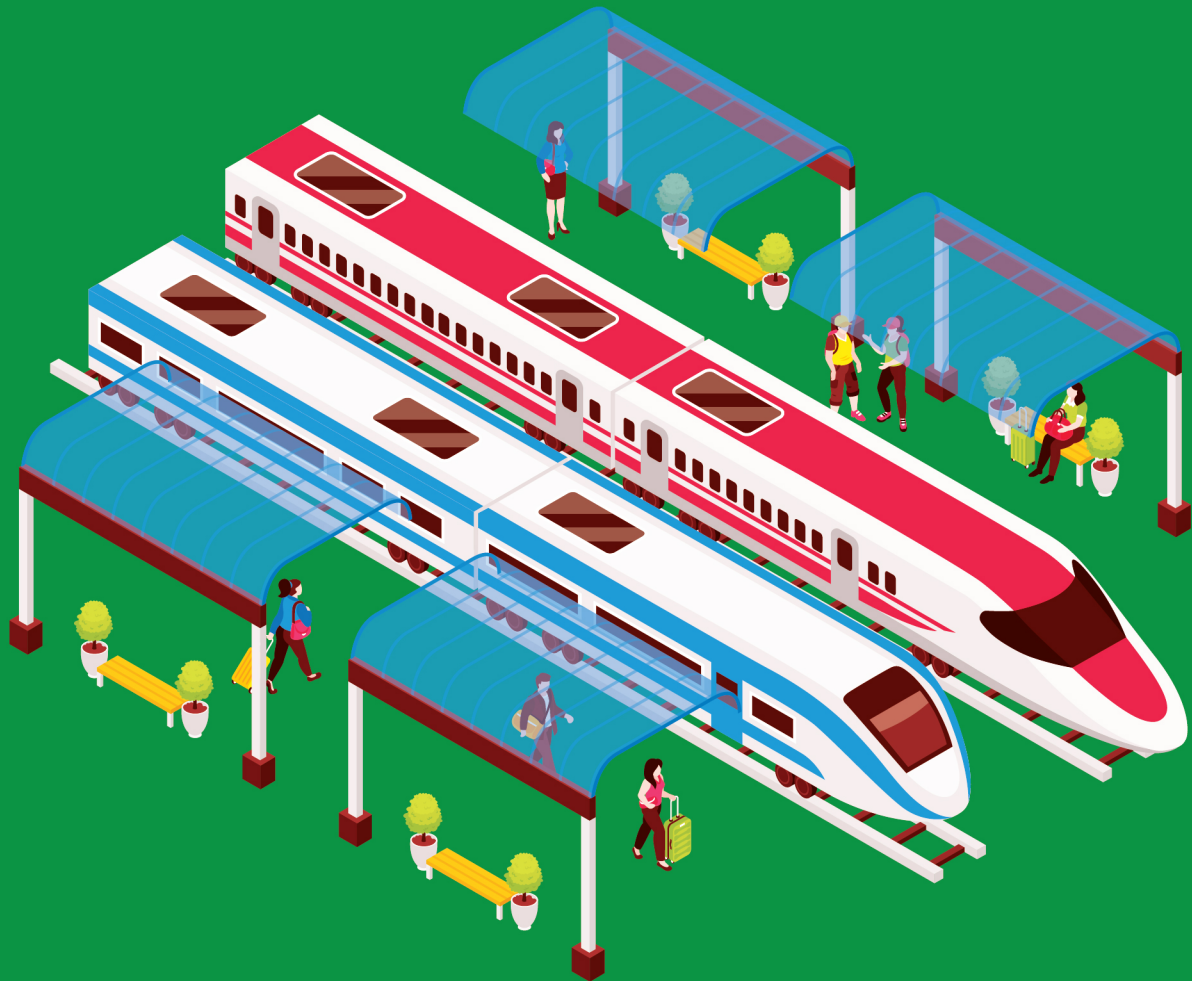
รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม
 ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
 ระยะทาง 8.84 กิโลเมตร
 จำนวน 4 สถานี
 เตรียมประกวดราคา

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน
 ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช
 ระยะทาง 20.5 กิโลเมตร จำนวน 7 สถานี
 เตรียมประกวดราคา

รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน
 ช่วงบางซื่อ - หัวหมาก และรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม
 ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง
 ระยะทาง 25.9 กิโลเมตร
 จำนวนสถานี
 ช่วงบางซื่อ - หัวหมาก 6 สถานี
 ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง 5 สถานี



บริการทุกระดับ เพื่อทุกการเดินทางและขนส่ง



เราอยากให้ทุกคนใช้บริการรถไฟอย่างมีความสุข

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะยกระดับคุณภาพบริการในทุกมิติ เพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย และมีความสุขในทุกการเดินทาง พร้อมทั้งพัฒนางานบริการด้าน การขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุน รวมถึงการท่องเที่ยวของไทยอย่างยั่งยืน

The State Railway of Thailand is committed and intends to improve the quality of service in every dimension so that all everyone can travel comfortably and happily on every journey. We are also developing the services in order to make them modern and efficient for transporting goods and logistics. This will increase opportunities for trading and investment and Thai tourism sustainably.

คนไทยได้อะไรจากการพัฒนางานบริการจอรฟพ.



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



ยกระดับคุณภาพชีวิต
ด้านการเดินทางของประชาชน



เพิ่มความเร็ว
และความตรงต่อเวลาในการเดินทาง



เชื่อมโยงประชาชน
สินค้าและบริการ
เข้าด้วยกัน



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



เพิ่มความปลอดภัย
ในการโดยสารรถไฟ



เชื่อมต่อการเดินทาง
อย่างไร้รอยต่อทุกพื้นที่

จอรฟพ. ง่ายตายและมีสุข

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดช่องทางการจองตั๋วโดยสารให้มีความหลากหลายสร้างความสะดวกสบายให้กับคนทุกเพศทุกวัย โดยจำหน่ายตั๋วล่วงหน้าไม่เกิน 90 วัน ผ่าน 3 ช่องทาง ได้แก่ ที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ Call Center 1690 และเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย "<http://www.thairailwayticket.com/eTSRT>" www.thairailwayticket.com/eTSRT

ขั้นตอนการซื้อตั๋วโดยสาร



จอรฟพ. ที่สถานีรถไฟ

- แจ้งจุดหมายปลายทาง ชวชนรถ และประเภทรถ
- แสดงบัตรประชาชน สิทธิประโยชน์ (ถ้ามี)
- ตรวจสอบความถูกต้องของที่นั่ง ตรวจสอบราคา วันเวลาที่เดินทางและจุดหมายปลายทาง
- จ่ายเงินค่าตั๋วโดยสาร และรับตั๋วโดยสาร

จอรฟพ. โทรศัพท 1690

- แจ้งจุดหมายปลายทาง ชวชนรถ และประเภทรถ
- แสดงบัตรประชาชน สิทธิประโยชน์ (ถ้ามี)
- ตรวจสอบความถูกต้องของที่นั่ง ตรวจสอบราคา วันเวลาที่เดินทางและจุดหมายปลายทาง
- รับตั๋วโดยสารและจ่ายค่าตั๋วโดยสารที่สถานีรถไฟ
- ผู้โดยสารสามารถจองตั้ก่อนวันเดินทางไม่น้อยกว่า 5 วัน โดยต้องไปรับตั้ไม่เกิน 22.00 น. ของวันรุ่งขึ้น และสำรองที่นั่งได้ครั้งละไม่เกิน 10 ที่



เว็บไซต์ "<http://www.thairailwayticket.com/eTSRT>" www.thairailwayticket.com/eTSRT

- สมัครสมาชิก โดยกรอกรายละเอียดให้ครบถ้วน และยืนยันข้อมูล
- เข้าสู่ระบบสมาชิก (Log in)
- ตรวจสอบชวชนรถ ต้นทาง - ปลายทาง วันและเวลาการเดินทาง และจำนวนที่นั่งที่ต้องการ
- เลือกชวชน เลือกผู้โดยสาร
- ระบุข้อมูลผู้โดยสารและเลือกที่นั่ง
- ชำระเงิน
- พิมพ์ตั๋วโดยสารที่ได้รับผ่านทางหน้าเว็บบทและทางอีเมลที่สมัครสมาชิก

ขณะนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังอยู่ระหว่างพัฒนาแอปพลิเคชัน เพื่ออำนวยความสะดวกในการซื้อตั๋วโดยสารที่สะดวกสบายยิ่งขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้ทุกคนสามารถซื้อตั๋วโดยสารได้ทุกที่ทุกเวลาที่ต้องการ

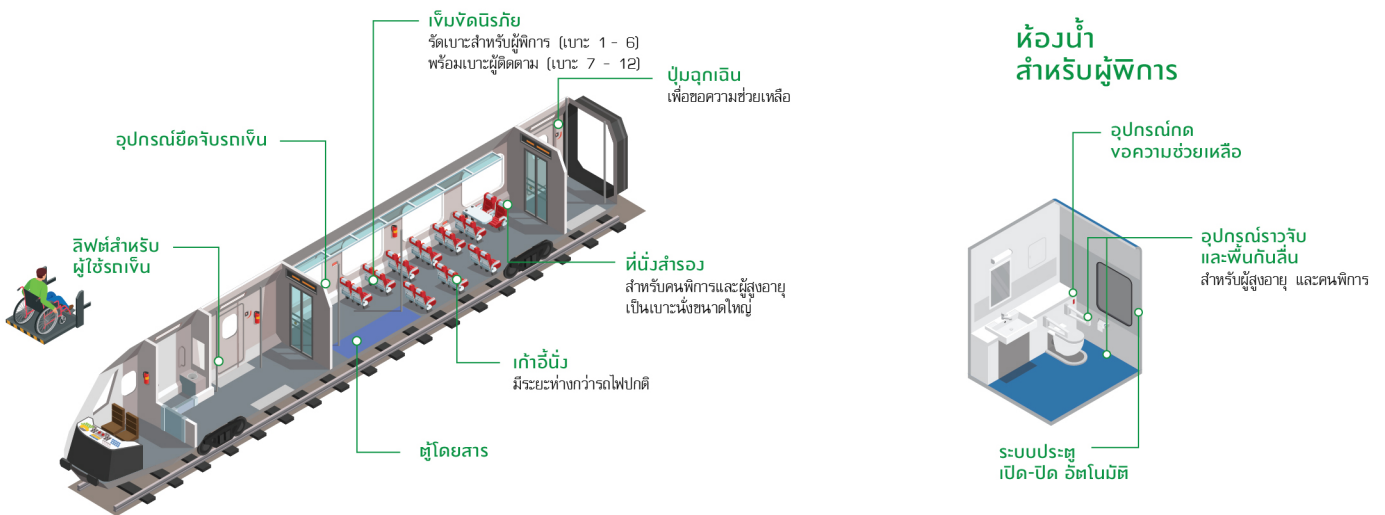
รถไฟเพื่อการเดินทางของทุกคน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการปรับปรุงการออกแบบสถานี รถโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามหลักอารยสถาปัตย์ หรือ Universal Design เพื่อให้ผู้พิการและผู้สูงอายุ สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย ตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงปลายทาง

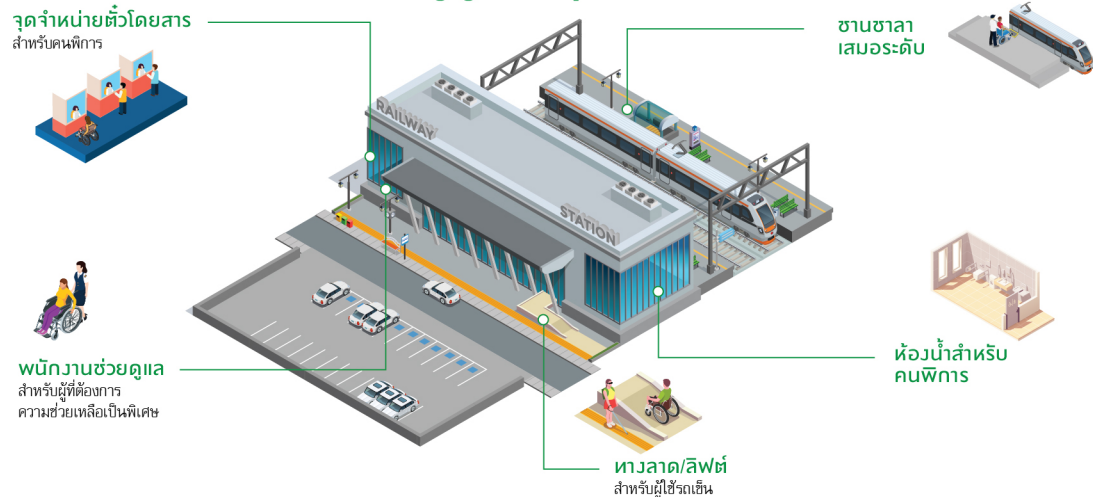
State Railway of Thailand has improved its stations and facilities according to Universal Design to allow the elderly and the disabled to travel comfortably from the starting station to their destinations.

ตู้โดยสารสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ

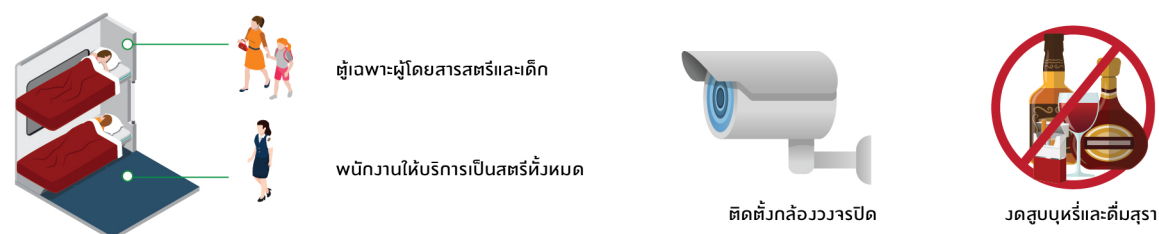
เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ใช้รถเข็น โดยจัดให้มีตู้โดยสารสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในตู้โดยสารทั่วไปตามความจำเป็น



สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการที่สถานี



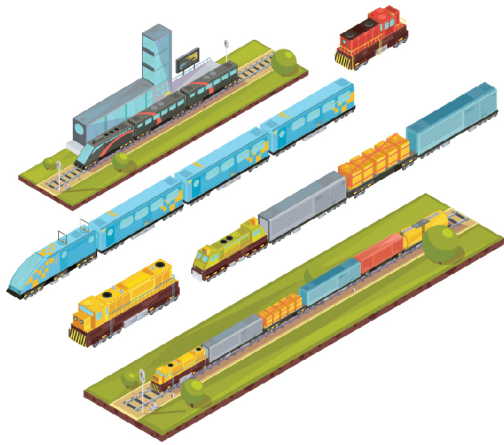
จัดให้มีตู้โดยสารสำหรับเด็กและสตรี



รถไฟเพื่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ได้เพียงให้บริการรถโดยสารเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการให้บริการการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทางราง ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งโลจิสติกส์ เพิ่มโอกาสทางการแข่งขัน และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศให้มีความมั่นคงยั่งยืน

State Railway of Thailand does not just provide bus service but rail transportation services or rail logistic systems as well. They reduce the cost of logistics and increase the opportunity to compete economically and help the overall economy of the country sustainably.



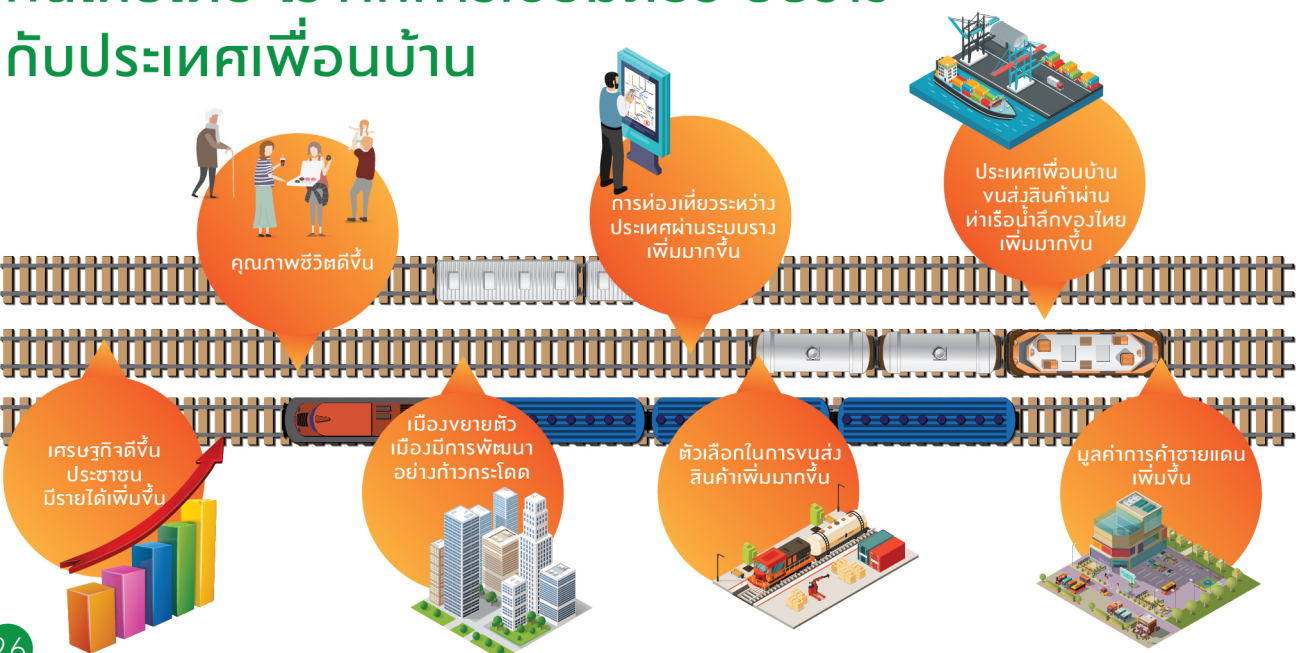
ข้อดีของการขนส่งสินค้าทางราง

- ประหยัด คับคั่ง สามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก
- รวดเร็ว และตรงเวลา
- มีความปลอดภัย
- ขนส่งได้ทุกสภาพอากาศ
- มีรูปแบบการให้บริการที่หลากหลาย

รถไฟเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน หนุนนำเศรษฐกิจก้าวไกล

การเดินทางที่เชื่อมต่อและต่อเนื่องกันอย่าง ไร้รอยต่อ ไร้พรมแดน คือสวรรค์ของนักเดินทางทุกคน เพราะการมีเส้นทางที่เชื่อมต่อกันระหว่างสองประเทศ ไม่ได้ยิ่งประโยชน์ด้านการเดินทางที่รวดเร็วและสะดวกสบายเท่านั้น หากแต่หมายถึงการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ หนุนนำเศรษฐกิจการค้ารุ่งเรือง ก้าวไกลอย่างมั่นคง ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง การค้า และส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษให้คึกคัก หนุนนำประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

คนไทยได้อะไรจากการเชื่อมต่อกับระบบราง กับประเทศเพื่อนบ้าน





เส้นทางเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ที่อยู่ในแผนการดำเนินงาน

- 1 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย เชื่อมต่อ สปป.ลาว - กุนหมิง และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
- 2 โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน เชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกทวาย
- 3 โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ เชื่อมต่อ สปป.ลาว จีน
- 4 โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านฝ้าย - มุกดาหาร - นครพนม เชื่อมต่อ สปป.ลาว จีน
- 5 โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด เชื่อมต่อกัมพูชา
- 6 โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ เชื่อมต่อมาเลเซีย

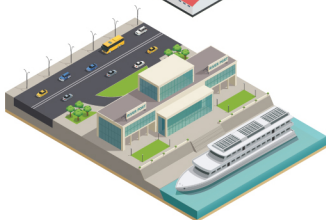
— โครงการรถไฟในประเทศไทยที่เชื่อมต่อ
กับประเทศเพื่อนบ้าน
— โครงการรถไฟในต่างประเทศที่เชื่อมต่อ
ในภูมิภาค

รถไฟเชื่อมโยง EEC หนุนพื้นที่การค้า

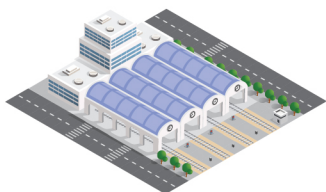
ประเทศไทยกำลังเร่งพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ให้เป็น ศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการขับเคลื่อน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย เป็นกลไกเศรษฐกิจสู่การพัฒนาประเทศ อย่างยั่งยืน โดยมีโครงการพัฒนาระบบรางที่สำคัญดังนี้



โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ
รองรับการเดินทาง 60 ล้านคน/ปี ดึงดูดนักท่องเที่ยว และนักธุรกิจ



โครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ
ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางทะเล ถนน และรางให้เชื่อมต่อกัน อย่างมีประสิทธิภาพ



โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง
และโครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด
เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้าในภาคตะวันออก

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์



พัฒนารถไฟ พัฒนาเมือง

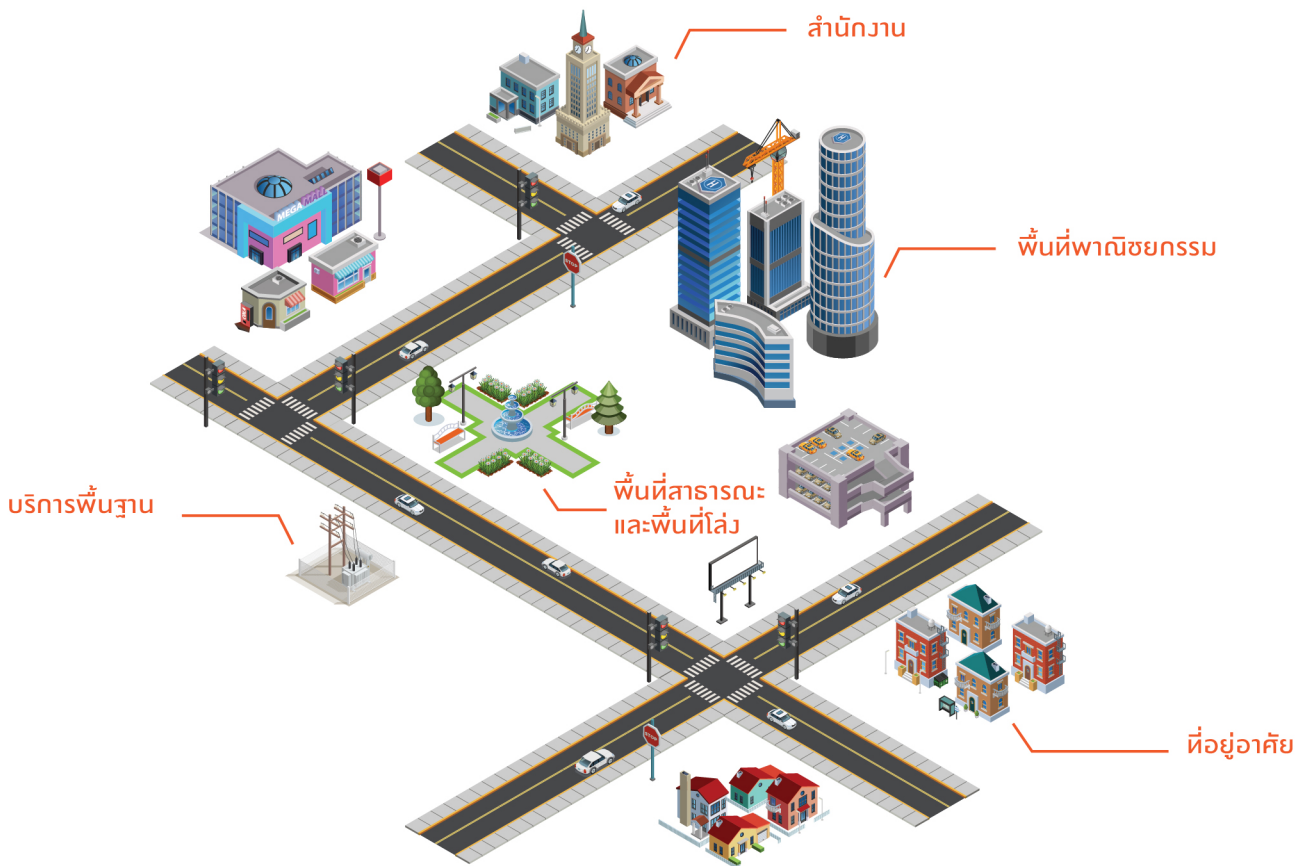
ทุกครั้งที่มีการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมอย่างทางรถไฟ หรือทางถนน สิ่งที่เกิดขึ้นตามไปด้วยเสมอ คือ “เมือง” ที่อยู่โดยรอบ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนอย่างสมดุลยั่งยืน จำต้องมีการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการนำ “แนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD)” มาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดิน สร้างความเจริญสู่ท้องถิ่น และดึงดูดการลงทุนจากทุกภาคส่วน

พัฒนาพื้นที่รอบสถานี

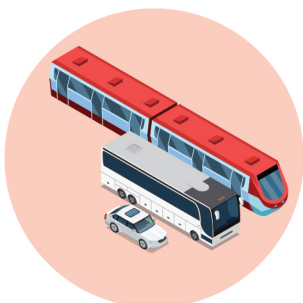
ให้เป็นแผ่นดินทองตามหลัก TOD

TOD (Transit-Oriented Development: TOD) คือ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งมวลชนที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมแบบผสมผสาน ทั้งตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรม โดยจัดสรรการใช้พื้นที่ให้มีทั้งที่อยู่อาศัย ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่งว่างและพื้นที่สาธารณะ บริการพื้นฐานต่าง ๆ และส่งเสริมให้ผู้อยู่ในพื้นที่เดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ทั้งระบบขนส่งมวลชน จักรยาน เดินเท้า

การใช้ประโยชน์พื้นที่



รูปแบบการเดินทางที่มีในพื้นที่



ระบบขนส่งมวลชน



เดินเท้า



จักรยาน

หลักพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนา TOD

Transit

พื้นที่อยู่ในรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในรัศมีการเดินเท้า ประมาณ 400 - 800 เมตร จากสถานี

Density

พื้นที่ที่อยู่โดยรอบสถานีมีความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงกว่าบริเวณที่อยู่ถัดออกไป

Mix

ผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งแนวตั้งและแนวนอน เน้นกิจกรรมที่หลากหลายทั้งกลางวันและกลางคืน เพื่อเป็นเมืองที่สมบูรณ์และมีชีวิตชีวา

Compact

เชื่อมโยงการอยู่อาศัย การค้า แหล่งงาน พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนบริการแบบกระชับ

Walk

ส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินเท้า

Connect

มีโครงข่ายถนนสำหรับการเดินเท้าที่เชื่อมโยงบริเวณพื้นที่โดยรอบและอาคารต่าง ๆ ในพื้นที่กับสถานี ระบบขนส่งมวลชน

Cycle

ส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการใช้จักรยานในการเดินทางในพื้นที่ ทั้งจัดให้มีทางจักรยาน จุดจอดจักรยาน ไฟฟ้าแสงสว่าง

Shift

ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล บริหารจัดการและออกแบบที่จอดรถแบบจำกัด เพื่อการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า

พัฒนาบริเวณจุดใจกลางย่านให้มีความร่มรื่น และให้เป็นพื้นที่พิเศษ

โดยปรับปรุงภูมิทัศน์การออกแบบทางสถาปัตยกรรม เพื่อให้ชุมชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกัน



TOD แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

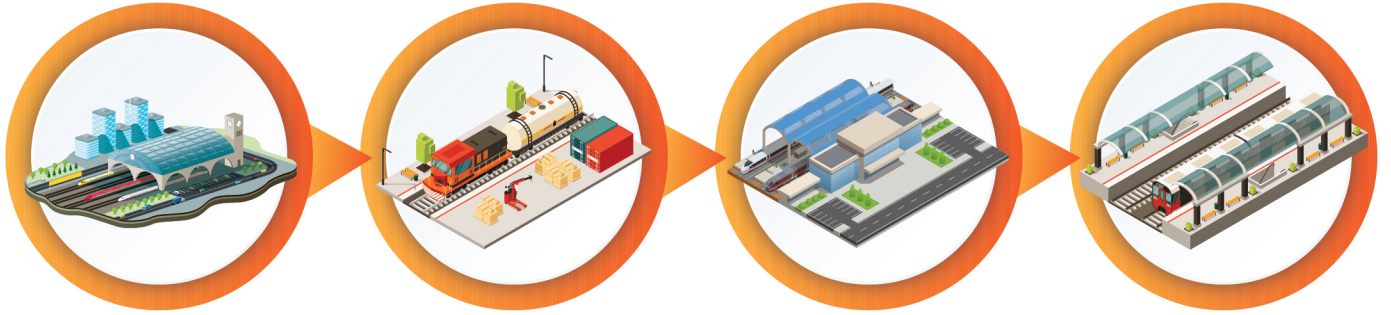
แบ่งตามหลักทางวิศวกรรมการขนส่ง ส่วนใหญ่ใช้กับระบบรางที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก

สถานีปลายทาง

จุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างพาหนะส่วนตัว
กับระบบรถไฟฟ้าเป็นศูนย์พาณิชย์กรรมรอง
พื้นที่ค้าปลีกและค้าส่งมีที่อยู่อาศัย
หนาแน่นปานกลาง มีพื้นที่จอดแล้วจร

สถานีหัวไป

รองรับพื้นที่พาณิชย์กรรมและเป็น
จุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทาง



สถานีกลาง

ศูนย์รวมการขนส่งหลากหลายประเภท
มีผู้คนเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก
จึงเป็นแหล่งพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่
เช่น ศูนย์การค้านานาชาติ
สำนักงานขนาดใหญ่ของหน่วยงานภาครัฐ
และเอกชนมักอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมือง

สถานีเปลี่ยนถ่าย กับสายทางอื่น

กระจายผู้โดยสารไปในหลายทิศทาง
มีศักยภาพในการรองรับพื้นที่
พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง

แบ่งตามหลักการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมหลักโดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชน

สถานีรองรับกิจกรรมอุตสาหกรรม

รองรับอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ
บริการของรัฐและเอกชน



สถานีศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า

รองรับการจัดประชุมและแสดงสินค้า
นานาชาติ ประกอบด้วย ศูนย์ประชุม โรงแรม
ศูนย์แสดงสินค้าและพื้นที่พาณิชย์กรรม



สถานีเพื่อรองรับและ ส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยว

ให้บริการการท่องเที่ยวแบบครบวงจร
มีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ
โดยรอบสถานี เช่น โรงแรม รีสอร์ท ร้านค้า
ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว



สถานีศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

เป็นย่านการค้าบริการของเมือง
ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน
การเงินการธนาคาร ศูนย์การค้า
และมีพื้นที่พักอาศัยโดยรอบ



สถานีเปลี่ยนถ่ายการจราจร

ศูนย์รวมพาหนะหลากหลายประเภท
เพื่อการขนส่งอย่างไร้รอยต่อ
มีกิจกรรมเชิงพาณิชย์เพื่อรองรับ
การเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารเท่านั้น



การรถไฟแห่งประเทศไทย พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อความยั่งยืน

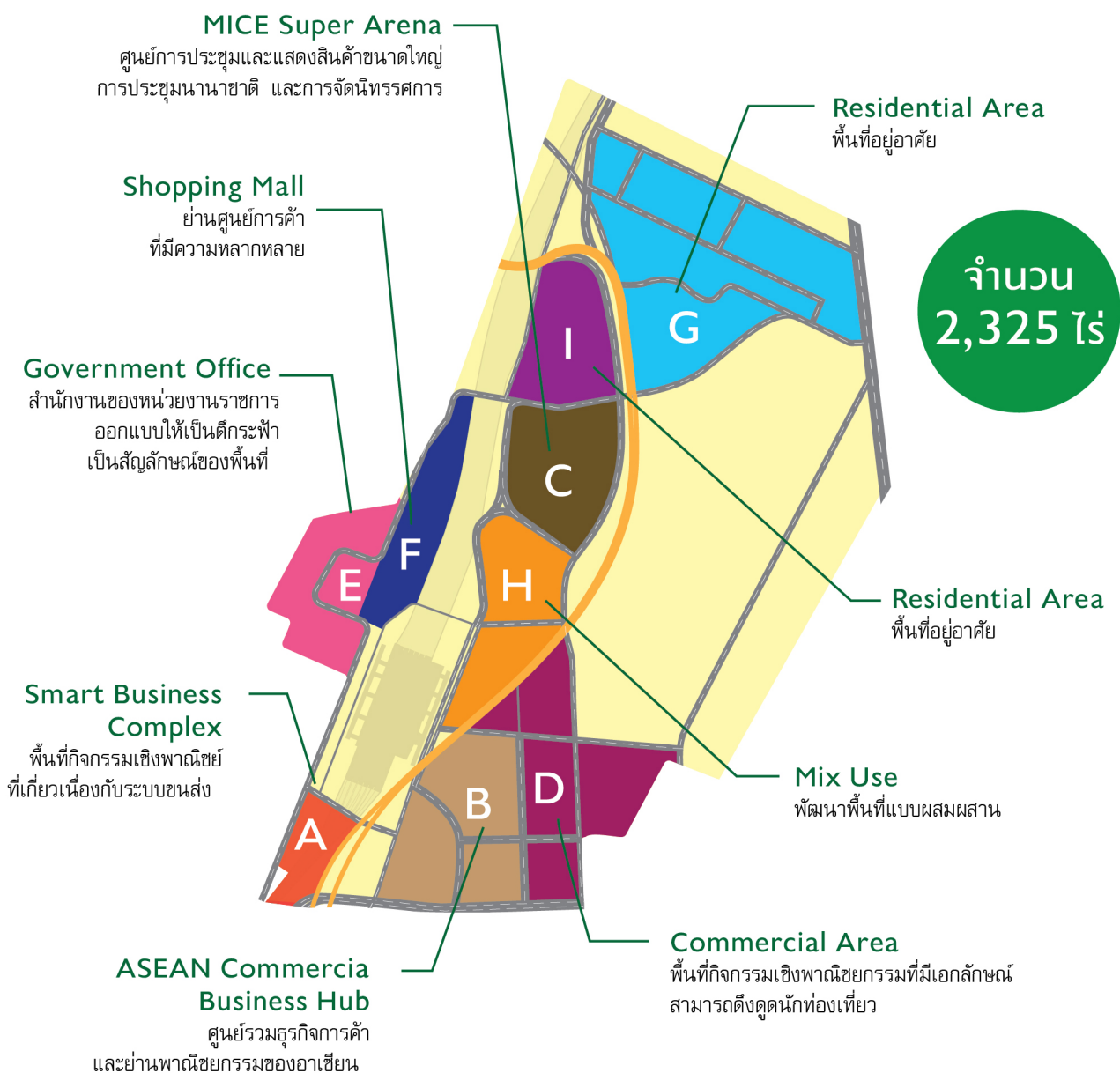
การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความมุ่งมั่นและตั้งใจในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟให้มีความคุ้มค่า สามารถนำรายได้มาเสริมประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน ไปพร้อม ๆ กับการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนที่อยู่โดยรอบ โดยให้สถานีรถไฟเป็นศูนย์กลางความเจริญของเมืองโดยแบ่งการพัฒนาที่ดินเป็น 3 ประเภท ดังนี้

The State Railway of Thailand is determined to develop the area around the railway station to be worthwhile, and we are able to bring income to enhance the efficiency of providing services to the people. This generates the income for the surrounding communities as well. The train station is the center of civilization of the city.

การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง

ย่านสถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางย่านธุรกิจแห่งใหม่ของประเทศไทยและอาเซียน

พัฒนาตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน แบ่งพื้นที่เป็น 9 โซน คือ



จำนวน
2,325 ไร่

ย่านสถานีมักกะสัน เปิดพื้นที่กิจกรรมใจกลางเมือง

จำนวน 497 ไร่ พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ยกรรม สวนสาธารณะ และพิกัดอื่นที่



พื้นที่
การพัฒนา
497 ไร่

ย่านสถานีแม่น้ำ พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย

จำนวน 277 ไร่ แบ่งออกเป็น 5 โซน



โซน 1 Gateway Commercial Park

แบ่งเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ และที่พักอาศัย

โซน 2 Iconic Marina

แบ่งเป็นอาคารสูง ขนาดใหญ่พิเศษ
และท่าเทียบเรือ

โซน 3 Cultural Promenade

แบ่งเป็น อาคารสำนักงาน และพื้นที่เชิงพาณิชย์

โซน 4 Riverfront Residence

พัฒนาเป็น กลุ่มอาคารพักอาศัย

โซน 5 Affordable Community

พัฒนา เป็นที่อยู่อาศัย

พื้นที่
พาณิชย์กรรม
277 ไร่

โรงแรมรถไฟหัวหิน

ยกระดับการให้บริการ พื้นที่การพัฒนา 27 ไร่ ให้เป็นโครงการแบบยกแปลงในรูปแบบผสมผสาน ประกอบด้วย อาคารโรงแรม 5 ดาว โรงแรม 4 ดาว และอาคารการค้าปลีก (Retail) ขนาดเล็ก ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าติดกับถนน



จำนวน
72 ไร่

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าทางคู่

การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่เพียงแต่พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่เท่านั้น หากแต่มีโครงการในการพัฒนาที่ดินโดยรอบ สถานีรถไฟ โดยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์ แนวทางการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ตามความเหมาะสมของพื้นที่



ระยะที่ 1 ได้พัฒนาพื้นที่ จำนวน 13 ย่านสถานี 657 ไร่ ตามเส้นทางรถไฟฟ้าทางคู่ 6 เส้นทาง

ระยะที่ 2 พัฒนาเพิ่มอีก 12 ย่านสถานี 1,685 ไร่

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมือง



รถไฟฟ้าชานเมือง เป็นรถไฟที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ที่อยู่เขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานครกับใจกลางกรุงเทพมหานคร ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีศักยภาพการพัฒนาที่แตกต่างกันออกไป การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมือง จำนวน 7 สถานี พื้นที่ 97 ไร่ จึงเป็นการส่งเสริมอัตลักษณ์ของพื้นที่ให้เด่นชัด รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และสร้างรายได้ให้กับ การรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างยั่งยืน



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฯ
นายชัยธรม พรหมศรี	กรรมการรถไฟฯ
นายอำนาจ ปรีมนวงค์	กรรมการรถไฟฯ
นางสาวไตรศพรย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟฯ
นายธันวา เลหาศิริวงศ์	กรรมการรถไฟฯ
นายพีรณัฐ พัวพันธ์	กรรมการรถไฟฯ
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟฯ

คณะผู้บริหาร

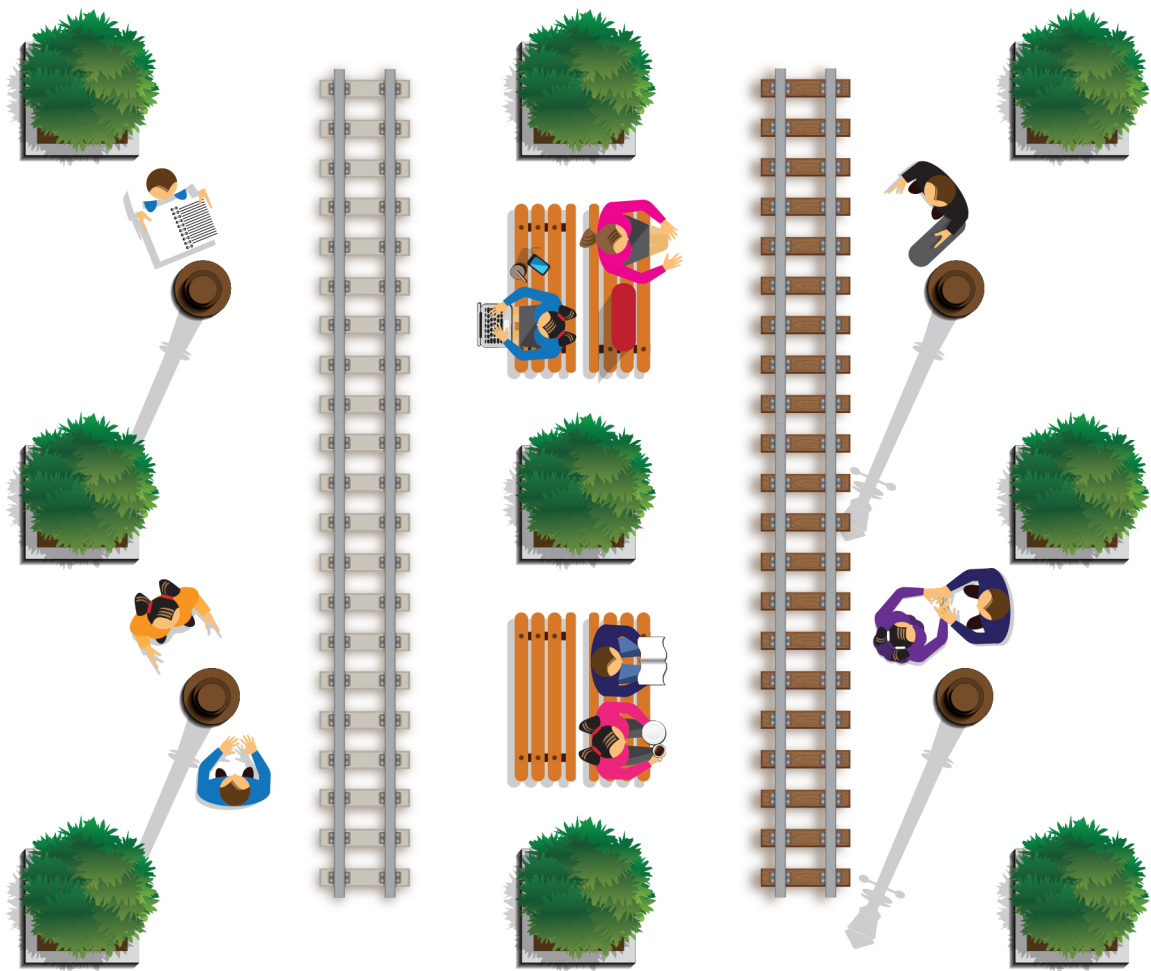
นายวรวิทย์ มาลา	รองผู้อำนวยการศูนย์ธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
(รองการแต่งตั้ง)	รองผู้อำนวยการศูนย์ยุทธศาสตร์
นายเอก สีหวิวัฒน์	รองผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการ
นายจารุ รุ่งฐานิย์	รองผู้อำนวยการศูนย์โครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล	รองผู้อำนวยการศูนย์บริหารรถไฟฟ้
(รองการแต่งตั้ง)	รองผู้อำนวยการศูนย์ธุรกิจการเดินรถ
นายศิริวัฒน์ พุกหิรัญษ์	รองผู้อำนวยการศูนย์ธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักร และล้อเลื่อน
นางสาวเจษฎาพร ยุทธวินุชย์ชัย	ผู้ช่วยผู้อำนวยการด้านบริหาร
นายจุลพงษ์ จุลานนท์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ
นางสิทธิดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพบุษย์ สุจริงกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นายอวิรุทธิ์ หอมเนตร	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ

(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุชีพ สุขสว่าง	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายสุภากร อินทรสม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายพีระเดช หนูวงษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นายบวร จันทร์สุข	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายบุญเลิศ ต้นติวัญญพงศ์	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้
บพ.อว.อาจ จรรย์สาถาวร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางสาวกานต์รวี หอมพูล	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายชวลิต พิมพ์โพธิ์กลาง	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
นางสาวกัทริสสุดา นบสมุทร	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
นายณิชาพล กุ้ตั้ง	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายสยามภู ฤทธิ์วิรุจน์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายปิยบุตร ไทวิจารณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
พล.ต.ท.ปภิเดช เกตุพันธ์	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรณีเหตุที่ติด
นายมนัญ วนิชจิกร	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา	ผู้ตรวจการรถไฟ 1
นางสาวสุติมา วงศ์ศิวัช	ผู้ตรวจการรถไฟ 2
นายโอภาส ติรมาเสถียร	ผู้ตรวจการรถไฟ 3
	ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าวง บรรณาธิการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้ากองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
กองบรรณาธิการ ฝ่ายประสานงาน	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด นางศุภมาศ ปัสสัมกุล นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์
ฝ่ายภาพ	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง ผปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสินการะ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0 2220 4271
ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด 27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันเหนือ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600 โทรศัพท์ 0 2861 0674 โทรสาร 0 2861 0675





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

facebook: ทีมพิชารการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690