

วารสารรถไฟสัมพันธ
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์
ฉบับที่ 6 / 2564

รถไฟทางคู่



บทบรรณาธิการ

รถไฟทางคู่ โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาประเทศ

เป็นที่ทราบกันดีว่า โครงสร้างพื้นฐาน คือ โครงสร้างทางกายภาพที่จำเป็นต่อชุมชนและประชาชน เพื่อการใช้งานและอำนวยความสะดวกต่อสาธารณะ และที่สำคัญโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นบริการที่จำเป็นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามรูปแบบทางเศรษฐศาสตร์ ที่ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล โดยมีการลงทุนเพื่อการพัฒนาที่เพิ่มขึ้นให้มีโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งระบบรางของประเทศ ด้วยการผลักดันโครงการต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนชาวไทย ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อมเสมอมา

โครงการรถไฟทางคู่ แม้ว่าจะเป็นการปฏิรูประบบรางที่จะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งจะส่งผลดีในหลายด้าน แต่คงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า สิ่งใดก็ตามที่เกิดขึ้นใหม่ หรือสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างใดอย่างหนึ่งนั้นย่อมเป็นที่จับตามองถึงผลสัมฤทธิ์ที่จะตามมาอยู่เสมอ

วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับนี้ จึงขอทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการบอกเล่าเรื่องราวการพัฒนา ตลอดจนศักยภาพของรถไฟทางคู่ ทั้งในส่วนที่กำลังดำเนินการอยู่ และส่วนที่เป็นโครงการพัฒนาที่จะขยายลงไปในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงอาณาเขตของไทยเข้าไว้ด้วยกัน และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคเอเชียได้ในอนาคตอันใกล้

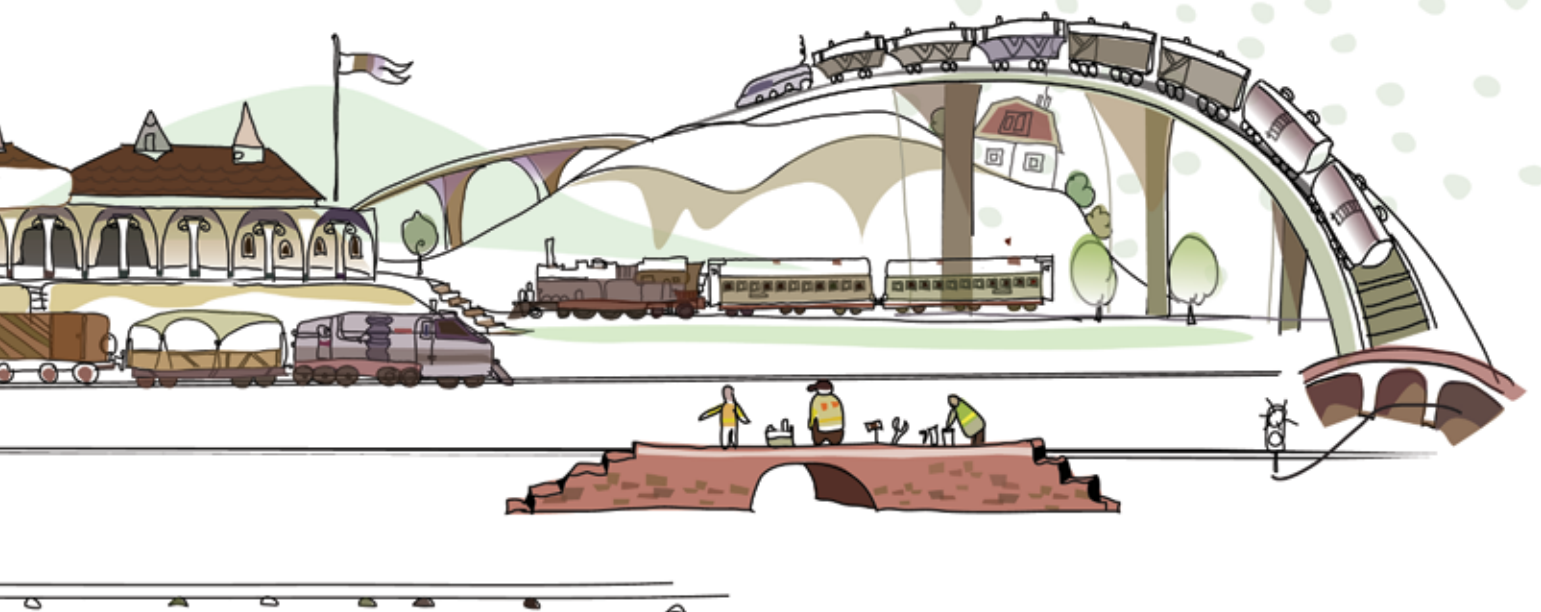
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



รถไฟทางคู่

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกล เป็นอีกหนึ่งนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินงานอย่างเร่งด่วนเพื่อรองรับนโยบายด้านการขนส่ง เนื่องจากระบบขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ โดยปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถไฟทางเดียวให้เป็นรถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งลดต้นทุนและระยะเวลาในการเดินทางของประชาชน พร้อมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ นับเป็นการขับเคลื่อนประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ตามลำดับความสำคัญของแนวเส้นทาง โดยพิจารณาจากการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน และจะดำเนินการขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่จนครบตามแผนงาน

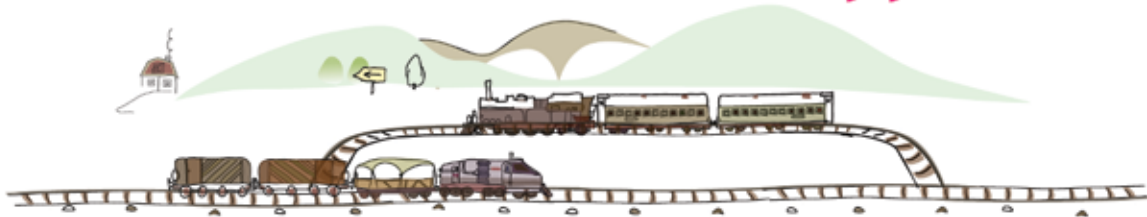
“ Double-track railways will expand the capacity of rail transport services to handle the increasing number of passengers and freight volumes in the future. It can reduce travel time and costs of people while also effectively connecting with neighboring countries. This is to drive the country towards security, prosperity and sustainability. ”



การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่ของไทย

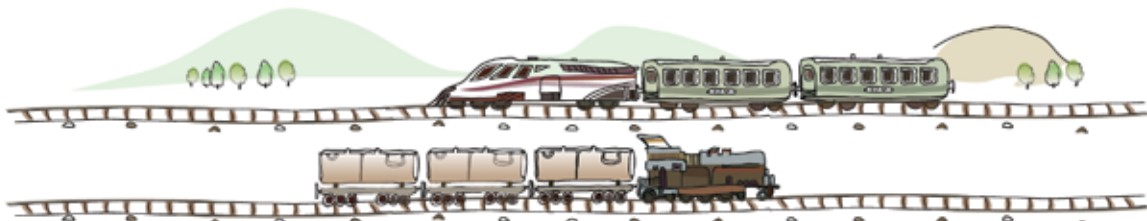
ระบบรถไฟทางไกลของไทยที่ให้บริการในปัจจุบันเป็นทางรถไฟขนาดความกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) มีระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยวร้อยละ 91 ที่เหลือเป็นทางคู่ หรือทางสาม หากมีการพัฒนา และเปิดให้บริการระบบรถไฟทางคู่ได้เร็ว และเพิ่มขึ้นมากเท่าไร จะยิ่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการมากขึ้นเท่านั้น

“ The more we develop and the faster we launch double-track railway services; the efficiency of the service will be greater. ”



ทางรถไฟทางเดี่ยว

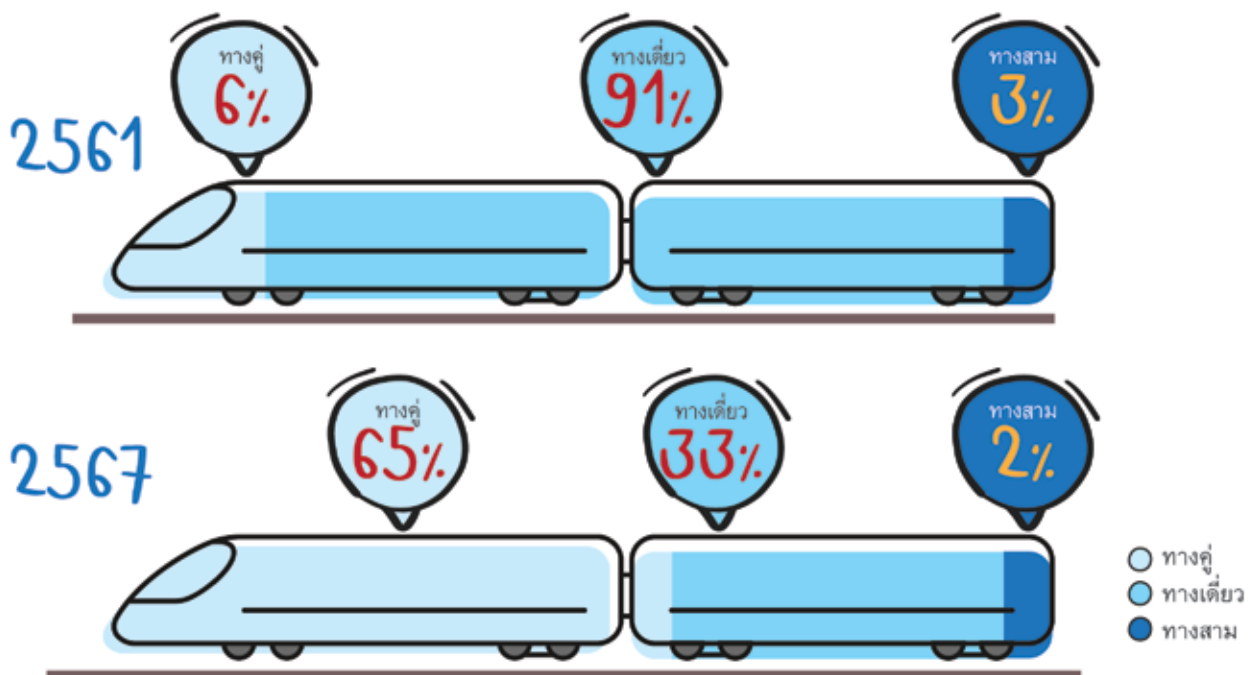
ใช้เดินรถทั้งสองทิศทาง วิ่งสวนกันได้เฉพาะสถานีหรือจุดที่กำหนดไว้



ทางรถไฟทางคู่

เดินรถได้ทั้งสองทาง สามารถวิ่งสวนกันแข่งกันได้ โดยไม่ต้องรอลูก

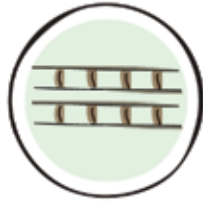
สัดส่วนชนิดทางของโครงข่ายรถไฟทางไกล



โครงการพัฒนารถไฟทางคู่

การก่อสร้างรถไฟทางคู่เป็นการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้มีศักยภาพรองรับการขนส่งได้มากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ดังนี้

“Double-track railway projects will develop the various components of infrastructure of services”



ทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง Additional 1 railway track

เพิ่มความจุทาง 4 เท่า ทำให้เดินรถได้มากขึ้น
รถไฟไม่ต้องรอหลัก ทำให้เดินทางได้ตรงเวลา



ทางรถไฟสายใหม่ New railway lines

เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟพาดผ่าน ทำให้ประชาชน
ได้รับความสะดวกสบาย และความเร็วในการเดินทาง
เพิ่มการกระจายรายได้ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค



ปรับปรุงสถานี Improve stations

เพิ่มความสะดวกสบายด้านการเดินทางให้กับ
ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และบุคคลทั่วไป ด้วยการ
ออกแบบสถานีตามหลักอารยสถาปัตย์
(Universal Design) เพิ่มความสะดวกและรวดเร็ว
ในการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบอื่น ๆ



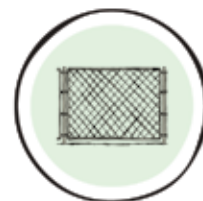
ปรับปรุง / ก่อสร้าง ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า Improve/build cys

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
และลดต้นทุนโลจิสติกส์



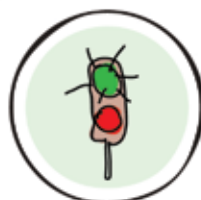
ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ให้เป็นสะพานหรือทางลอด Improve level crossings by building a bridge or an underpass

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มความคล่องตัว
การเดินทางบนท้องถนน โดยเฉพาะในเขตเมือง
ที่มีการจราจรหนาแน่น



กั้นรั้วตลอดแนวเส้นทาง Install fences along railway lines

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง
ป้องกันการบุกรุก



ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ Improve signaling system

เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง

ประโยชน์จากรถไฟทางคู่ / The advantages of double-track railway



ลดเวลาการเดินทาง 30%
Reduce travel time by 30%



เพิ่มความเร็วและความปลอดภัย
ในการเดินรถ
Increase speed and safety
of train operations



เป็นแกนหลักในการเชื่อมโยง
โครงข่ายคมนาคมอื่น ๆ
Be the backbone connecting
other transport networks

รถไฟขนส่งผู้โดยสาร

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ



จำนวนผู้โดยสาร
(การก่อสร้างทางคู่ระยะเร่งด่วน)



จำนวนผู้โดยสาร
(การก่อสร้างทางคู่ระยะที่ 2)

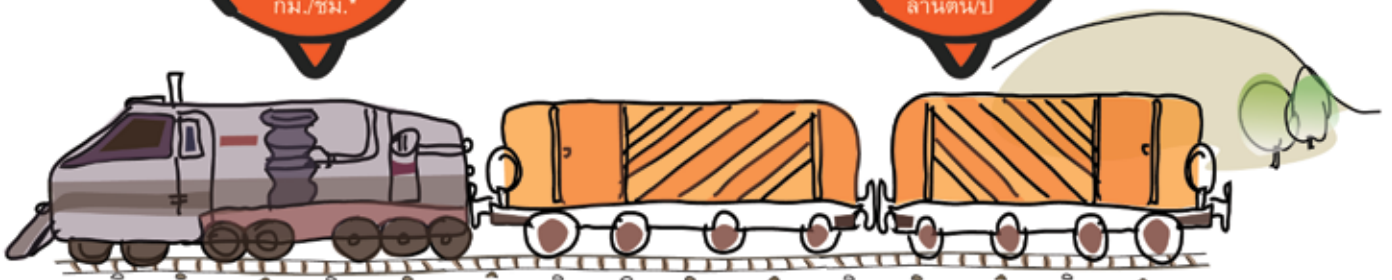


รถไฟขนส่งสินค้า

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง



*หมายเหตุ ความเร็วเฉลี่ย

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

โครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน หรือระยะที่ 1 มีความยาวรวมกัน 993 กิโลเมตร มีการดำเนินงานก่อสร้างครบทุกเส้นทาง ซึ่งตามกำหนดจะสามารถเปิดให้บริการได้ครบภายใน พ.ศ. 2568 โดยโครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จะช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินรถไฟขนส่งสินค้า จากเฉลี่ย 39 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มความเร็วเฉลี่ยจาก 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟในรัศมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ใช้เวลาน้อยลง 1 เท่าตัว นอกจากนี้ ยังช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางมากขึ้น จาก 10 ล้านตัน/ปี เพิ่มเป็น 20 ล้านตัน/ปี กระตุ้นให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟเดินทางเพิ่มขึ้นเป็น 35 ล้านคนต่อปี



The double-track railway project: Phase 1 will increase the speed of freight trains from an average 29 km/h to 60 km/h and increased the speed of passenger trains from an average of 50 km/h to 100-120 km/h so travelling by train within a 500 km radius from Bangkok will cut the travel time by 1-fold.



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน		
ลพบุรี	ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	นครสวรรค์
ฉะเชิงเทรา	ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอบ	สระบุรี
สระบุรี	ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ	นครราชสีมา
นครราชสีมา	ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	ขอนแก่น
นครปฐม	ช่วงนครปฐม - หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์
ประจวบคีรีขันธ์	ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบคีรีขันธ์
ประจวบคีรีขันธ์	ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	ชุมพร





สถานีเขาคอง

สถานีปากน้ำโพ

สถานีนครสวรรค์

สถานีเนินมะกอก

สถานีน้ำจืด

สถานีหนองโพ

สถานีวันวาน

สถานีตงมะกู

สถานีบ้านศาลาลี้

สถานีโพนทอง

สถานีช่องแค

สถานีจินเสน

สถานีไม้ไผ่ใหญ่

ที่นบุดรถนัรบแก้ว

สถานีบ้านหมี

สถานีหนองทรายขาว

สถานีหนองเต่า

สถานีโคกกระเทียม

สถานีท่าแค

สถานีฉนวนบุรี 2

สถานีฉนวนบุรี

สถานีบ้านป่าหวาย

สถานีฉนวนบุรี 1

สถานีบ้านกล้วย

สัญลักษณ์

● สถานี/ป้ายบนบุดรถ/ที่นบุดรถ

● บ้านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

● อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ

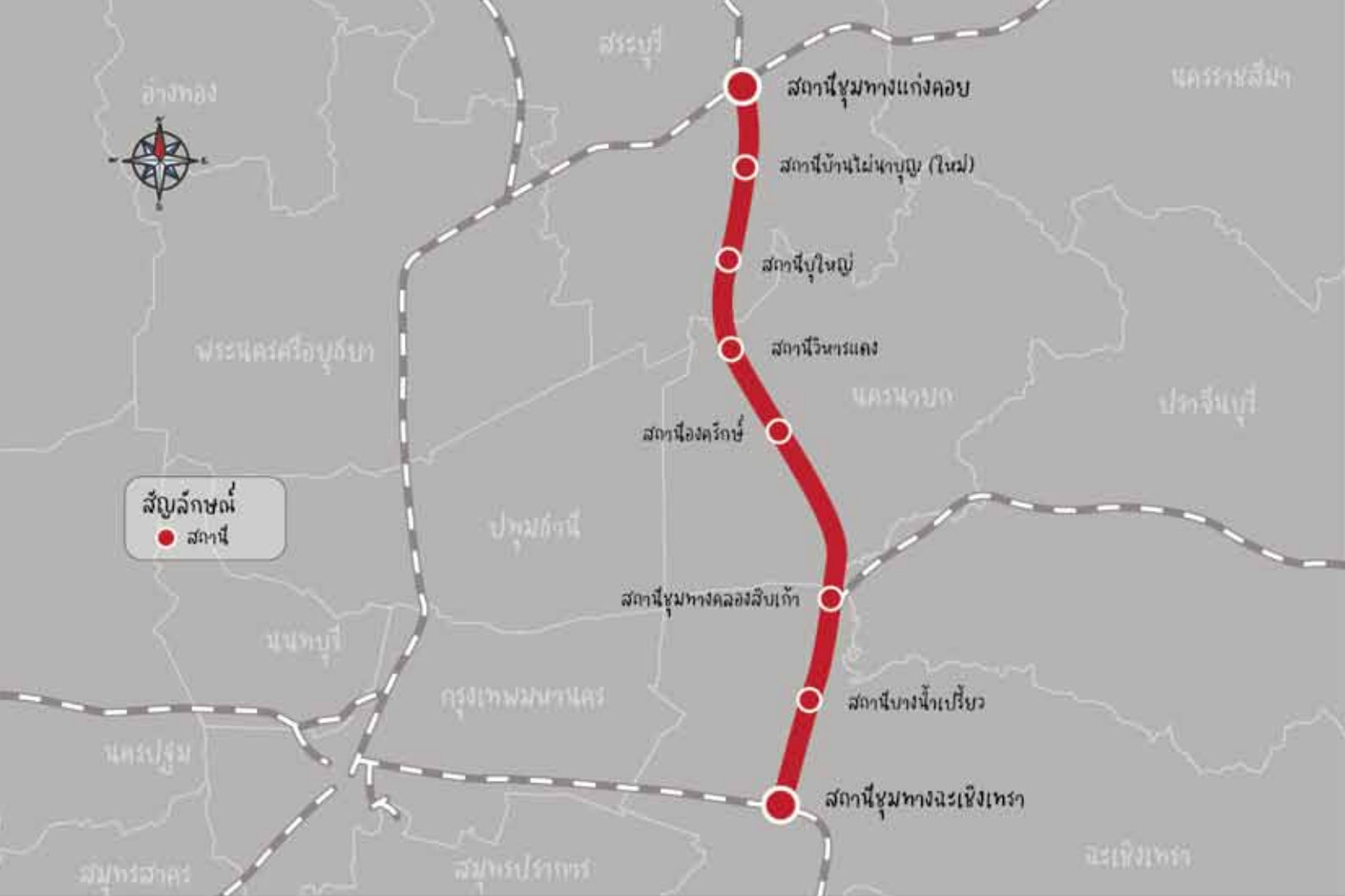
รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

ระยะทาง	: 148 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 21 สถานี ที่หยุดรถ 6 แห่ง
บ้านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
อาคารศูนย์ควบคุม การเดินรถ	: 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานี	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง

คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 81,130 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 60,430 ตัน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
วงเงินลงทุน	: 18,699 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 5.59% ค่า EIRR = 20.21%

ขอบเขตการดำเนินงานโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย - โครกกระเทียม
สัญญาที่ 2 ท่าแค - ปากน้ำโพ

ทุ่งทานตะวัน
ลพบุรี



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

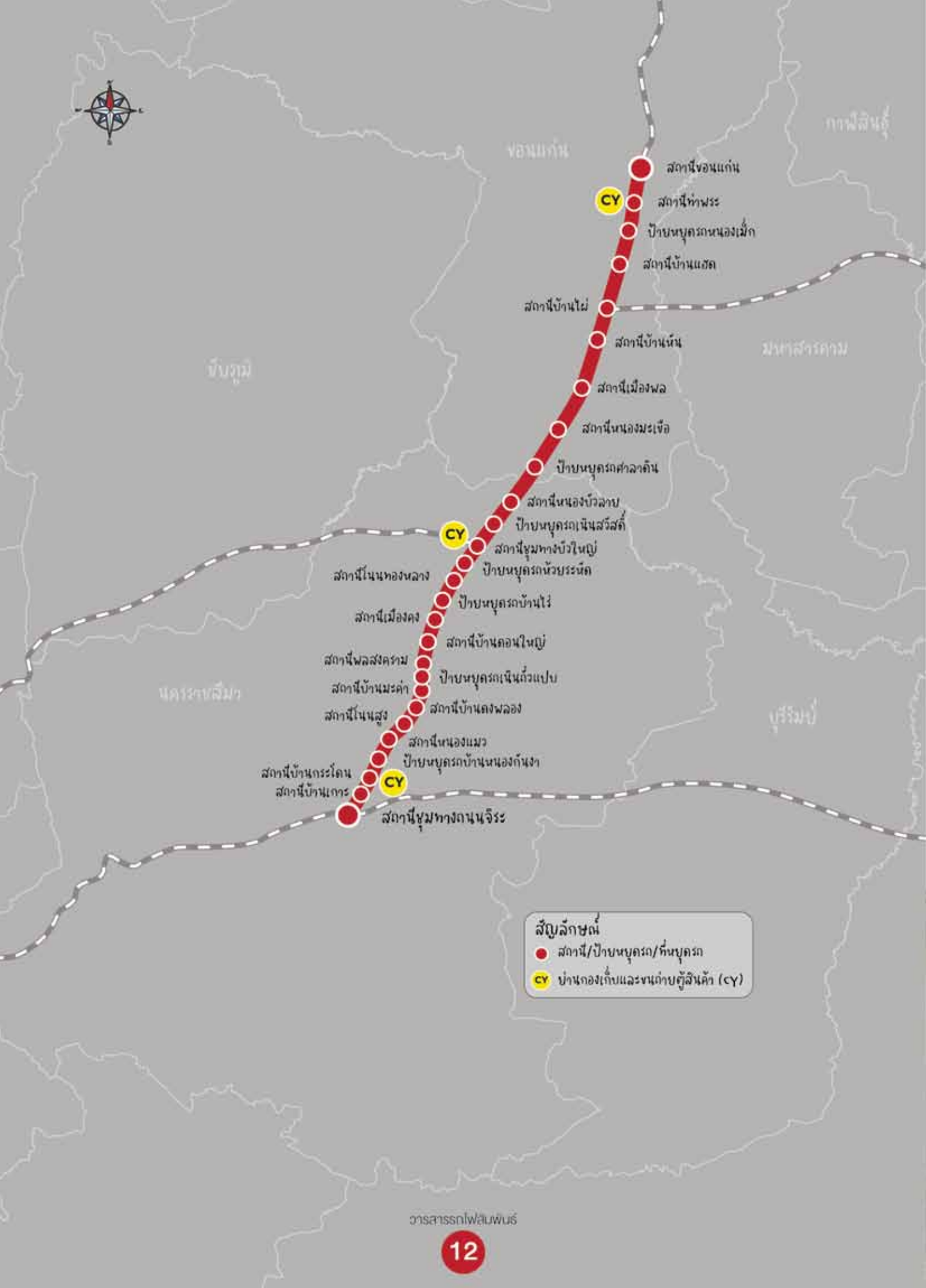
ระยะทาง	: 106 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 7 สถานี
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: ก่อสร้างแล้วเสร็จ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 7.17 ล้านคน/ปี (ปี พ.ศ. 2569)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 17.18 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2569)
วงเงินลงทุน	: 10,233 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 6.75% ค่า EIRR = 27.31%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

- แบ่งเป็น 2 สัญญา
- สัญญาที่ 1 ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า
- วิหารแดง และบุรีรัมย์ - ชุมทางแก่งคอย
พร้อมทางเลี้ยงเมือง
- สัญญาที่ 2 วิหารแดง - บุรีรัมย์ พร้อมอุโมงค์

น้ำตกเจ็ดสาวน้อย
สระบุรี



สัญลักษณ์
 ● สถานี/ป้ายหยุดรถ/ต้นหยุดรถ
 ● ป้ายกองเก็บและรถตู้สินค้า (CY)

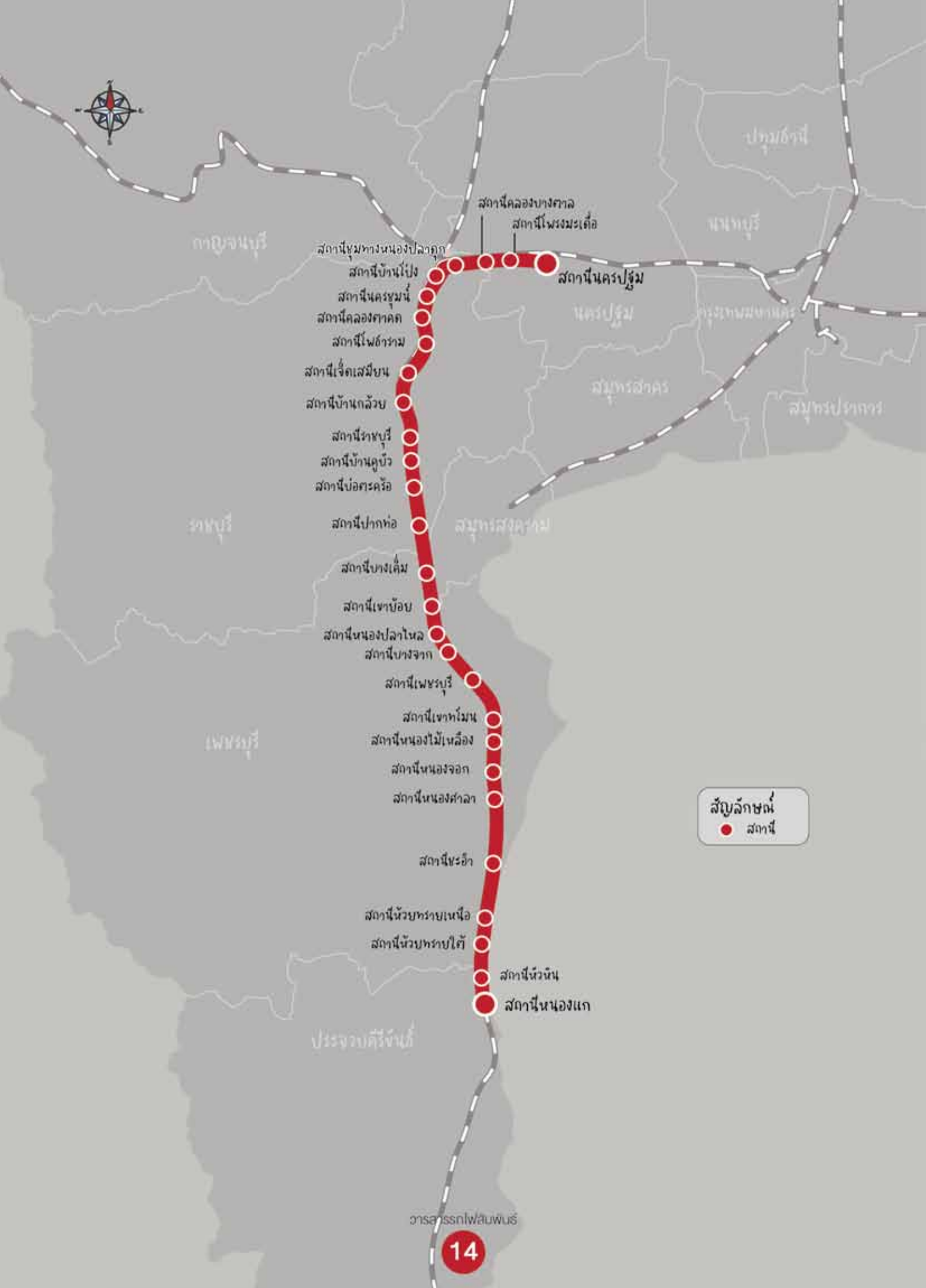
รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

ระยะทาง	: 187 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 19 สถานี
บ้านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: ก่อสร้างแล้วเสร็จ

คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 46,350 คนวัน (ปี พ.ศ. 2577)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 16,400 ตันตันปี (ปี พ.ศ. 2577)
วงเงินลงทุน	: 24,326 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 5.90% ค่า EIRR = 24.55%





รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงนครปฐม-หัวหิน



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

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 128,743 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 35,089 ตัน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
วงเงินลงทุน	: 15,718 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 16.51% ค่า EIRR = 20.27%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

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



หัวหิน
ประจวบคีรีขันธ์





ประจวบคีรีขันธ์



- สัญลักษณ์**
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
 - CY บำรุงกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

ระยะทาง	: 84 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 12 สถานี
บ้านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 2 แห่ง (สถานีสามร้อยยอด และสถานีทุ่งมะเเฒ่า)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานี	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 4,210 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2592)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 75,990 ตัน/วัน (ปี พ.ศ. 2592)
วงเงินลงทุน	: 5,807 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 2.98% ค่า EIRR = 19.45%
ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง	: แบ่งเป็น 1 สัญญา สัญญาที่ 1 ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

ทั้งสามร้อยยอด
ประจวบคีรีขันธ์

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางเพิ่มขึ้นจาก 10 ล้านตัน/ปี เป็น 20 ล้านตัน/ปี และกระตุ้นให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟเดินทางเพิ่มขึ้นจาก 35 ล้านคน/ปี เป็น 80 ล้านคน/ปี



The double-track railway project: phase 2 will help promote the freight transport by rail by increasing freight volumes from 10 million tons per year to 20 million tons per year after the completion of the project.



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2		
นครสวรรค์	ช่วงปากน้ำโพ - เก่งชัย	แพร่
แพร่	ช่วงเก่งชัย - เชียงใหม่	เชียงใหม่
ขอนแก่น	ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	หนองคาย
นครราชสีมา	ช่วงทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	อุบลราชธานี
ชุมพร	ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี
สุราษฎร์ธานี	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	สงขลา
สงขลา	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปากังเบซาร์	สงขลา



เกาะพะงัน สุราษฎร์ธานี
Koh Phangah, Surat Thani province



วัดพระธาตुช่อแฮ แพร่
Phra That cho Hae, Phrae province



ศาลหลักเมือง ขอนแก่น
city Pillar Shrine, Khon Kaen province



พาสาน ปากน้ำโพ นครสวรรค์
Pasah, Pak Nam Pho, Nakhon Sawan province



ฉะเชิงเทรา

แพร่

น่าน

สถานีเด่นชัย

สถานีเวียงไคร้

สถานีปางกั้นเข็ง

สถานีบ้านด่าน

อุตรดิตถ์

สถานีติลาอาสน์

CY

สถานีอุตรดิตถ์

ลำปาง

สถานีวังกระแจะ

CY

สถานีสุรอน

สถานีท่าสัก

สถานีชุมทางบ้านตาตนา

เลย

สถานีไร่อ้อ

สถานีพิชัย

สุโขทัย

สถานีบ้านโคก

สถานีบ้านบุง

พิษณุโลก

สถานีหนองตม

สถานีพรมพิภม

ตาก

สถานีแควน้อย

สถานีบ้านตุม

สถานีบ้านเคิ่งนนาม

สถานีพิษณุโลก

สถานีวังพระ

สถานีบ้านใหม่

สถานีแม่เทียบ

สถานีบางกระทุ่ม

CY

สถานีท่าเรือ

สถานีพิจิตร

กำแพงเพชร

สถานีวังกรด

สถานีหัวคอง

สถานีเวียงเตย

สถานีสะพานหิน

สถานีทองตะขบ

สถานีหนองไกร

เพชรบูรณ์

สัญลักษณ์

● สถานี

● CY

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

สถานีบางมูลนาก

สถานีวังม่วง

สถานีชุมแสง

สถานีคลองปลากต

สถานีทับทิม

สถานีบึงบอระเพ็ด

สถานีปากน้ำโพ

นครสวรรค์

อุทัยธานี

ชัยนาท

สารสนเทศ

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

ระยะทาง	: 281 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 39 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 3 แห่ง (สถานีบางกระทุ่ม สถานีวังกะพือ และสถานีศิลาอาสน์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 34,000 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2592)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 7.94 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2592)
วงเงินลงทุน	: 62,859.74 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 8.59% ค่า EIRR = 13.38%





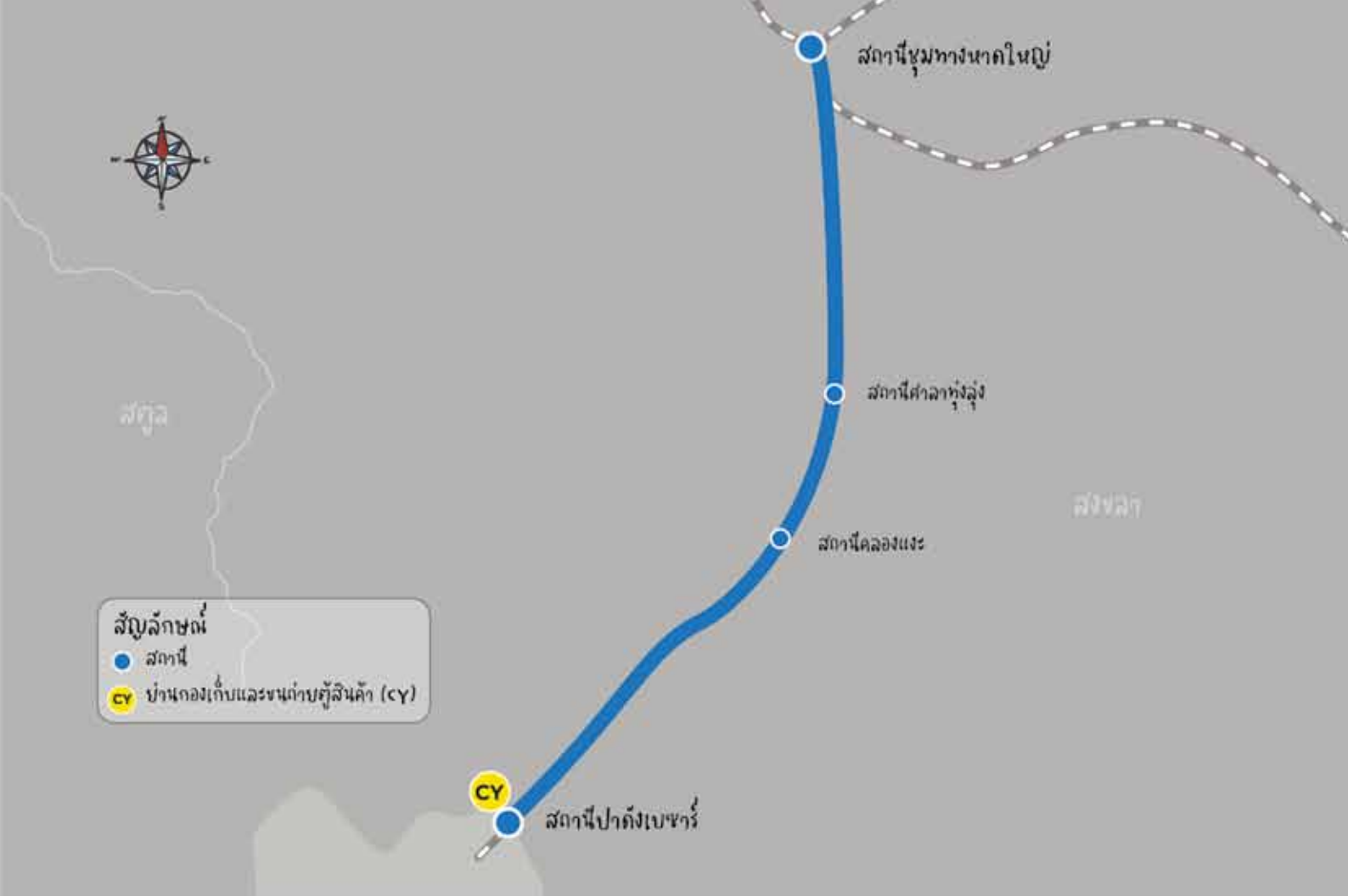
รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

ระยะทาง	: 189 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 80 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 17 สถานี
บ้านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร และสถานีสารภี)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานี	: อยู่ระหว่างเสนอ ทรม. พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 14,830 คนวัน (ปี พ.ศ. 2597)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 1.61 ล้านตันปี (ปี พ.ศ. 2597)
วงเงินลงทุน	: 56,837.78 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 1.28% ค่า EIRR = 13.20%

จุดชมวิวดาแดงหลวง
ลำพูน



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ป่าตองเบขาร์

ระยะทาง	: 45 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 3 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีป่าตองเบขาร์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานี	: อยู่ระหว่างเสนอ ธรรม. พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 16,605 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2595)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 2.36 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2595)
วงเงินลงทุน	: 6,661.37 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = -5.29% ค่า EIRR = 18.18%
ขอบเขตการดำเนินงานโครงการก่อสร้าง	แบ่งเป็น 1 สัญญา สัญญาที่ 1 กระจับจิวอินทร์ - บางสะพานน้อย สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย - ชุมพร

มีสถานีกลางตู้ขบวนตู้สินค้าสงขลา

รถไฟทางคู่ สายใหม่

เมื่อโครงการรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ด้านโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และลดปัญหาหมอกพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเชื่อมโยงเครือข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ



New double-track railway line projects will increase the efficiency of rail transport, shorten travel time, reduce fuel consumption and lessen pollution issues that affect the environment.



รถไฟทางคู่ สายใหม่		
แพร่	ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงทอง	เชียงราย
ขอนแก่น	ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	นครพนม



ท้องทุ่งนา พะเยา
Paddy Field, Phayao province



ภูชี้ดาว เชียงราย
Phu Chi Dao, Chiang Rai province



พระธาตูก่อก้งขาวน้อย ยโสธร
Phra That Kong Khao Noi,
Yasothon province



โบสถ์นักบุญอันนา นครพนม
Saint Anna catholic church,
Nakhon Phanom province



- สัญลักษณ์**
- สถานี
 - บ้านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
 - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า

สถานีชุมทางบ้านป่าช้าง
 สถานีเวียงเชียงรุ้ง
 สถานีเชียงดาว
 สถานีทุ่งก่อ
 สถานีบ้านสันป่าเจียง
 สถานีบ้านโป่งเกลือ
 สถานีป่าแฉะ
 สถานีป่าแดด
 สถานีบ้านใหม่
 สถานีบ้านร้อง
 สถานีตงเจน
 สถานีพะเยา
 สถานีบ้านโศภนวาท
 สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา
 สถานีปงเตา
 สถานีงาว
 สถานีแม่ต๋ำ
 สถานีหนองเลี้ยว
 สถานีสอง
 สถานีหนองม่วงไข่
 สถานีแพร่
 สถานีสูงเม่น
 สถานีเด่นชัย

สถานีเชียงของ
 สถานีศรีถ่อนชัย
 สถานีบ้านเก็บ

เชียงใหม่

เชียงใหม่

พะเยา

ลำปาง

น่าน

ลำพูน

แพร่

อุตรดิตถ์

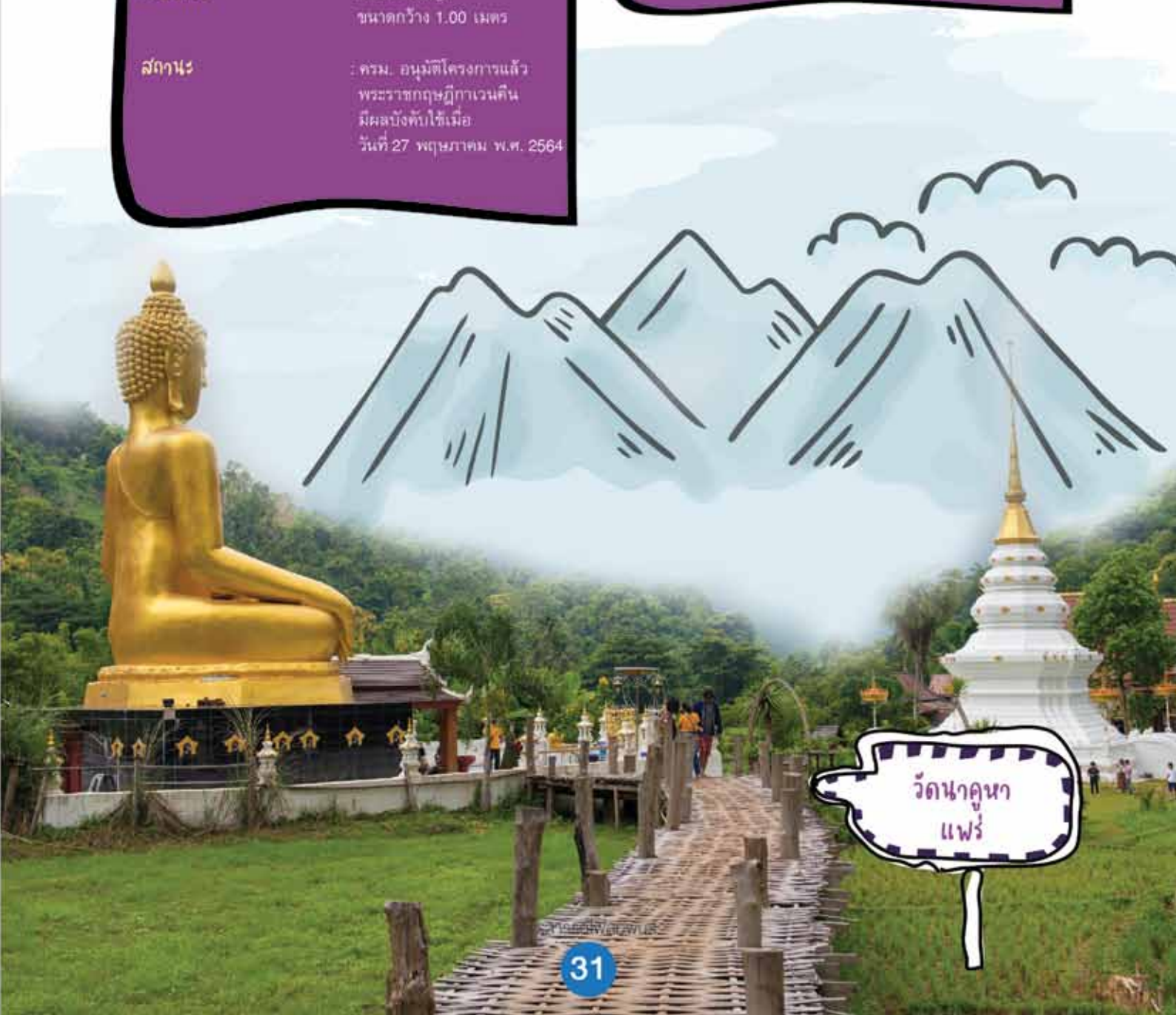
สุโขทัย

รถไฟทางคู่ สายใหม่

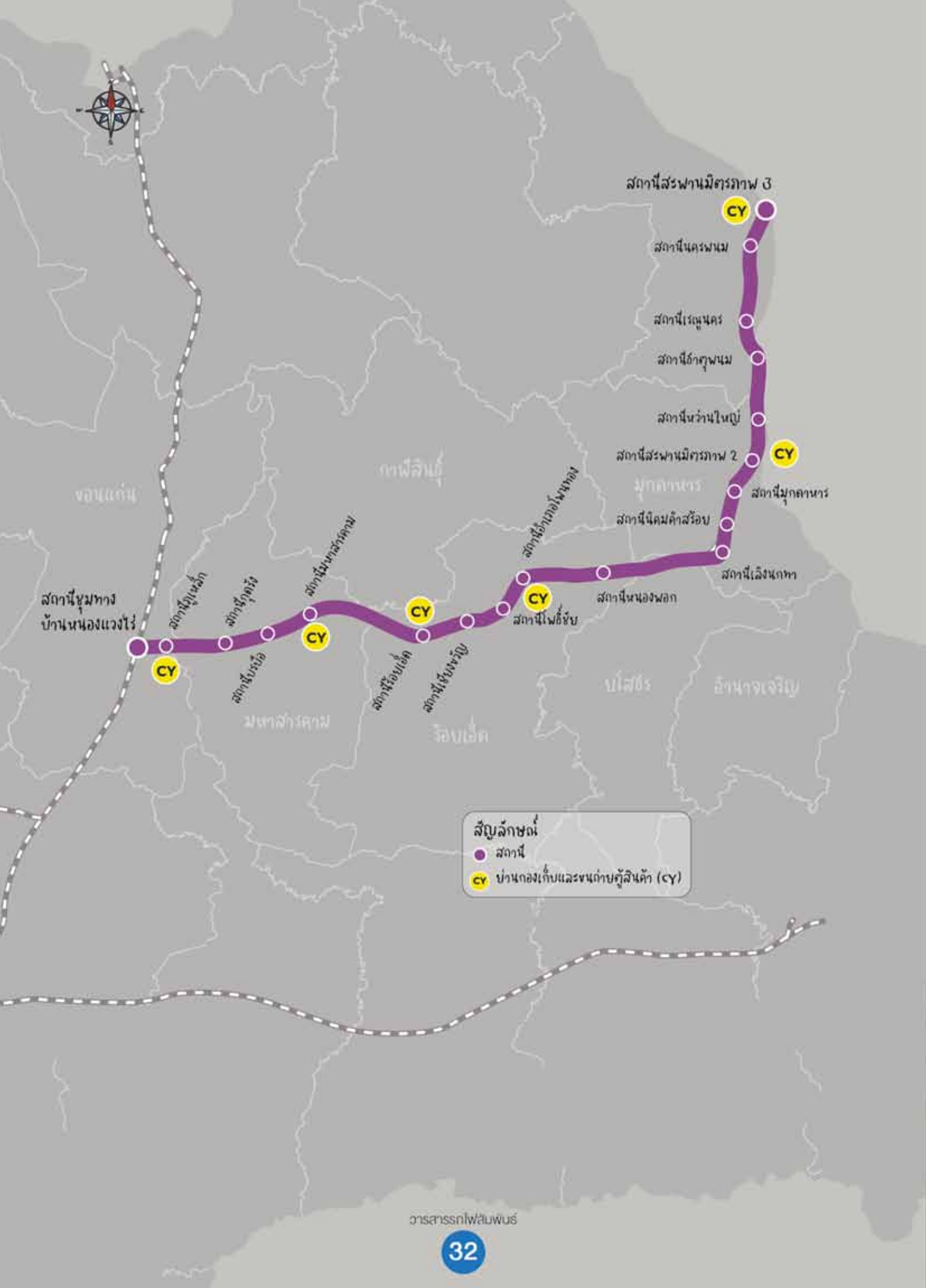
— ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่

ระยะทาง	: 323 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 13 สถานี 13 ที่หยุดรถ
ย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 4 แห่ง (สถานีแพร่ สถานี พะเยา สถานีป่าแดด และสถานีเชียงใหม่)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: ครม. อนุมัติโครงการแล้ว พระราชกฤษฎีกาเวนคืน มีผลบังคับใช้เมื่อ วันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2564

คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 9,816 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2595)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 8.23 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2595)
วงเงินลงทุน	: 85,345 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = -2.02% ค่า EIRR = 12.09%



วัดนาคูน
แพร่



รถไฟทางคู่ สายใหม่

— ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

ระยะทาง	: 355 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 30 สถานี
ย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 6 แห่ง (สถานีกุเหล็ก สถานีมหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด สถานีโพธิ์ชัย สถานีสะพานมิตรภาพ 2 และสถานีสะพานมิตร 3)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: ครม. อนุมัติโครงการแล้ว อยู่ระหว่างออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 25,185 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2599)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 1.07 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2599)
วงเงินลงทุน	: 66,848.33
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 0.42% ค่า EIRR = 0.42%

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3
นครพนม

รถไฟทางคู่ระยะต่อไป

กระทรวงคมนาคม มีนโยบายพัฒนาการคมนาคมระบบรางให้เป็นระบบขนส่งหลัก เพื่อเพิ่มปริมาณ รับ-ส่งสินค้าพร้อมแนวคิดส่งเสริมผู้ประกอบการภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการใช้งานระบบรางอย่างเต็มประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสร้างผลตอบแทนให้ประเทศชาติอย่างคุ้มค่าสูงสุด

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการศึกษาและวางแผนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะต่อไปเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมในจังหวัดสำคัญ ตลอดจนระหว่างประเทศ และโดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านมาก่อนนับตั้งแต่เส้นทางช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ซึ่งถือเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าชายแดน

เชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในประเทศ และเป็นแนวเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางระเบียงเศรษฐกิจ อีสต์-เวสต์ คอร์ริดอร์ (East - West Corridor) ที่เชื่อมกับช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ และบ้านไผ่ - นครพนมทำให้แผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมตะวันออก-ตะวันตก จากแม่สอด-นครพนม มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ มีความสอดคล้องกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจพิเศษการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและแผนงานพัฒนาระบบราง

นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการจ้างงานและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอีกด้วย จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้าผู้โดยสารและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

“ The Ministry of Transport has a policy to develop rail transport system as the main mode of transportation in order to increase freight transport volumes, with the idea of encouraging private sector operators to participate in the rail services and collaborate with the State Railway of Thailand to use the rail system efficiently. ”





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ (น.ส.ร.ก.ฎ.ก.บ. 2564)

นายวีรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟ
นายกรณินทร์ กาญจน์โมโย	กรรมการรถไฟ
นายอำนาจ ปรีชนวงศ์	กรรมการรถไฟ
นางสาวไตรภพ ศึกษากฤษณกุล	กรรมการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟ
นายพิเชิฐ พิวพันธ์	กรรมการรถไฟ
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟ
นายวีรุตม์ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร (น.ส.ร.ก.ฎ.ก.บ. 2564)

นายวีรุตม์ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิกธีระวัฒน์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจบริการกรฟยีส
นายพีรเดช ภูมิวิบูลย์	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายวชิรุตร์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มงานบริการ
นายจรูญ ฐิติชัย	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟ
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศิริพงษ์ พุกภักดิ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นางสาวอุษิตา วงศ์วิศาล	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ ไพรัตน์แดง	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ลอออกกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวิงษยาญ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพฑูริย์ สุจริงกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการวางนิตินโยบายและโทรคมนาคม
นางฐานิยา วัฒนอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการผลิต

นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย
 นายวรพจน์ เทียบรัตน์
 นายประยูร สุขดำเนิน
 นายสมยศ ธีรอนงาม
 นายสุรเดช ธูปะวีระ
 นายจตุกร อินทรชน
 นายประสิทธิ์ กาวร
 นายสิริชัย บุญเสริมสุข
 นายไพฑูริย์ มงคลกุฎาว
 นางสาวอุษิตา จตุรงค์ศรี
 นายบุญเลิศ ดินดีวิบูลย์พงศ์
 พ.พ.ช.จาง จริยาภาพร
 นางสาวณกษกาญจน์ ศิริวิลาศ
 นางสาวกานต์วี ทองพูล
 นางสาวจิตติธยา เดงเจริญ
 นายพลายงาม ศิรินทร์
 นายพิษพล กู๋ตั้ง
 นายสมบุญ ฤกษ์วิรุฬห์
 (รองการ(แต่งตั้ง)
 พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์
 นายมนัญ มณีจักร
 นายราชพลลภ ชัยปรีชา
 นายนิยมบุตร โตวิจารณ์
 นายโอกาส ติรนาทเสถียร

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
 ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกรฟยีส
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพัฒนาและก่อสร้าง
 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
 ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
 หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
 หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟ
 หัวหน้าสำนักงานแพทย์
 หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
 หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมรถไฟ
 หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
 หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
 หัวหน้าสำนักงานจัดหาผลิตซ่อมบำรุง
 หัวหน้าสำนักงานจากนาบาล
 หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรณสิทธิ์ที่ดิน
 ผู้บังคับกองช่างตรวจรถไฟ
 ผู้ตรวจการรถไฟ 1
 ผู้ตรวจการรถไฟ 2
 ผู้ตรวจการรถไฟ 3
 ผู้ตรวจการรถไฟ 4

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

เจ้าของ บรรณาธิการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย นายเอกรัช ศรีอาร-ยิมพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
กองบรรณาธิการ ฝ่ายประสานงาน	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด นางศุภมาศ ปัสสิณกุล นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์ นายทวิวัฒน์ ใจธรรม นายอินรินทร์ กมลพล นายภาสุ โสยสุวรรณ
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์ บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง พ.บ.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ- สถานีกรุงเทพ





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถ.รองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook: ทีมพื่อารการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690

