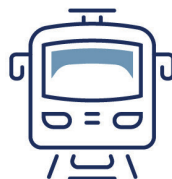




การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand



122 YEARS AND THE FUTURE OF

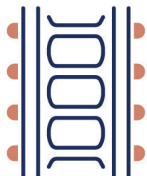
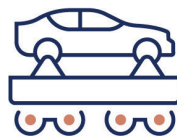
SRT

26 มีนาคม 2562



122 ปี

ก้าวสู่อุณหาคตรรถไฟไทย



122 YEARS AND THE FUTURE OF

SRT

26 มีนาคม 2562



122 ปี

ก้าวสู่ออนาคตรถไฟไทย

คำนำ

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งทุกหน่วยงานได้ขานรับนโยบายเช่นเดียวกับที่กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาคุณภาพชีวิต และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และกำหนดให้ระบบรางเป็นแกนกลางในการเดินทางและขนส่งของประเทศ ด้วยเป็นรูปแบบการเดินทางที่สามารถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้ในปริมาณมาก และมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าทางถนนและอากาศ

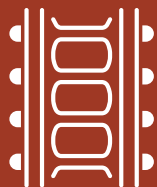
การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้รับมอบหมายให้ลงทุนและพัฒนาระบบรางของประเทศ ทั้งการพัฒนารถไฟทางคู่ทั่วประเทศ รถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้าชานเมือง ไปพร้อมๆ กับการยกระดับการให้บริการให้มีความทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และพัฒนารูขีจรอง โดยการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD)

ดังนั้น เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบรางของประเทศทั้งในปัจจุบันและอนาคตให้แก่บุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนโดยทั่วไป จึงได้จัดทำหนังสือ **“122 YEARS AND THE FUTURE OF SRT: 122 ปี ก้าวสู่อุณหครรถไฟไทย”** ขึ้น เพื่อรวบรวมผลงานของหน่วยงาน ซึ่งครอบคลุมถึงทุกกิจการและทุกมิติที่จะพัฒนา ทั้งมิติโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และรายละเอียดข้อมูลโครงการ และเพื่อเป็นอนุสรณ์ให้แก่คนรุ่นหลังสืบไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สารบัญ

04	การเดินทางโดยรถไฟฟ้ายุคใหม่ของคนไทย โดย สฟท.	102	รถไฟฟ้าชานเมืองทางเลือกใหม่ของการเดินทาง
05	สฟท. พร้อมร่วมพัฒนาชาติไทย	103	รถไฟฟ้าชานเมืองคืออะไร
		107	พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง
08	การเดินทางของคนไทยในยุคไทยแลนด์ 4.0	122	ขบวนรถหลากหลายเลือกได้ตามใจคุณ
09	เรา MASS พอหรือยัง?	123	มาทำความรู้จักขบวนรถไฟฟ้ากัน
12	โลกแห่งเรา	137	เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าไทย
18	รถไฟฟ้า แกนหลักในการเดินทางของประเทศ	139	รถไฟฟ้าเพื่อคุณ
22	สถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางระบบรางของไทย	142	รถไฟฟ้าเชื่อมเพื่อนบ้าน เปิดการค้าชายแดน
23	โฉมหน้าสถานีกลางบางซื่อ	143	ต่อขยายสายทาง
			ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ
32	รถไฟฟ้าต้องมี (ทาง) คู่ ถึงจะอยู่อย่างยั่งยืน	152	ขยายโอกาสทั่วรั้วรอบขอบสถานี
33	มารู้จักรถไฟฟ้าทางคู่กันเถอะ	153	พัฒนารถไฟฟ้า พัฒนาเมือง
38	รถไฟฟ้าทางคู่ทุกทิศทั่วไทย		
72	พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง		
	ส่งเสริมเศรษฐกิจไทยก้าวไกล		
75	แก้ปัญหา “จุดตัดทางรถไฟฟ้า” อย่างเบ็ดเสร็จ		
172	นวัตกรรมการบริหารจัดการ PPP เครื่องมือพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด	172	นวัตกรรมการบริหารจัดการ
		173	PPP เครื่องมือพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด
78	รถไฟฟ้าความเร็วสูง อีกระดับของการเดินทาง	178	บรรณานุกรม
79	ยินดีที่ได้รู้จัก “คุณรถไฟฟ้าความเร็วสูง”		
84	พัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง		
	เชื่อมโยงหัวเมืองสำคัญของประเทศสู่อาเซียน		



การเดินทาง โดยรถไฟยุคใหม่ ของคนไทย โดย สฟท.

05 สฟท. พร้อมร่วมพัฒนาชาติไทย



รฟท. ร่วมร่วมพัฒนาชาติไทย

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

การดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรองอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนานวัตกรรมและบุคลากรให้สอดคล้องกับการลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งเพิ่มฐานะทางการเงิน เพื่อเสริมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และร่วมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน

กรอบการดำเนินงานของการรถไฟฯ

ความเชื่อมโยงระหว่างแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี



1. ด้านความมั่นคง
2. ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
3. ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพบุคคล
4. ด้านการสร้างโอกาส ความเสมอภาค และเท่าเทียมกันทางสังคม
5. ด้านการสร้างความเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. ด้านการปรับสมดุลและการพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม



1. การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐาน ให้ความเชื่อมโยง ท่อส่ง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2. การยกระดับความปลอดภัย และความมั่นคงของระบบขนส่ง
3. การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
4. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12



1. การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพคนมนุษย์
2. การเสริมสร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
3. การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
4. การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
5. ความมั่นคง
6. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการในภาครัฐและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
7. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
8. วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิทยา และนวัตกรรม
9. การพัฒนาภูมิภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
10. การต่างประเทศ ประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาค

แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564



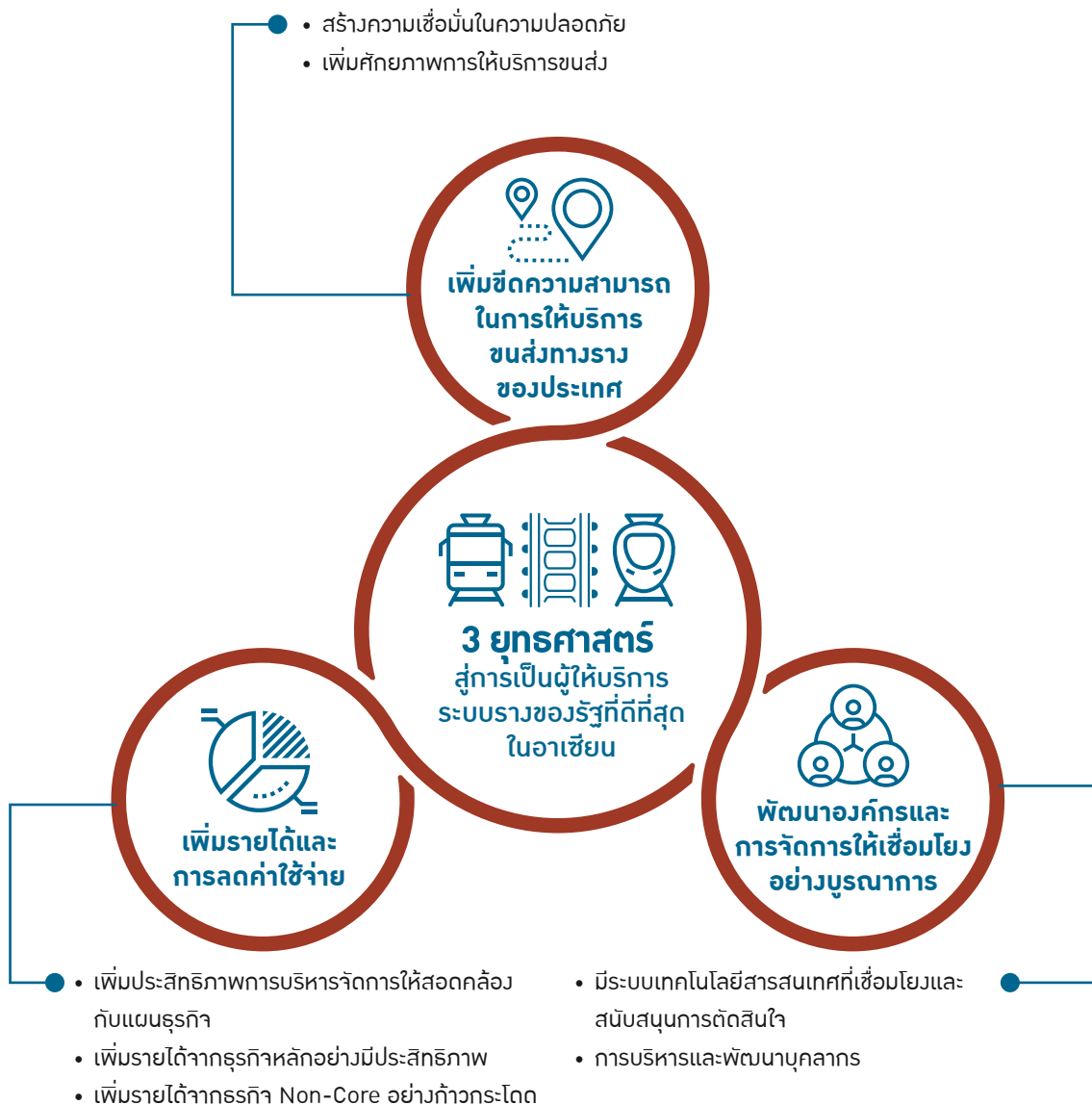
วิสัยทัศน์ เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐ ที่ดีที่สุดในอาเซียน ในปี 2570

ยุทธศาสตร์

1. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางรางของประเทศ
2. การพัฒนาองค์กรและการจัดการ ให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ
3. การเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่าย

แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564

วิสัยทัศน์ : เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียน ในปี 2570





การเดินทางของคนไทย ในยุคไทยแลนด์ 4.0

- 09 เรา MASS พอหรือยัง?
- 12 โลกแห่งเรา
- 18 รถไฟ แกนหลักในการเดินทางของประเทศ



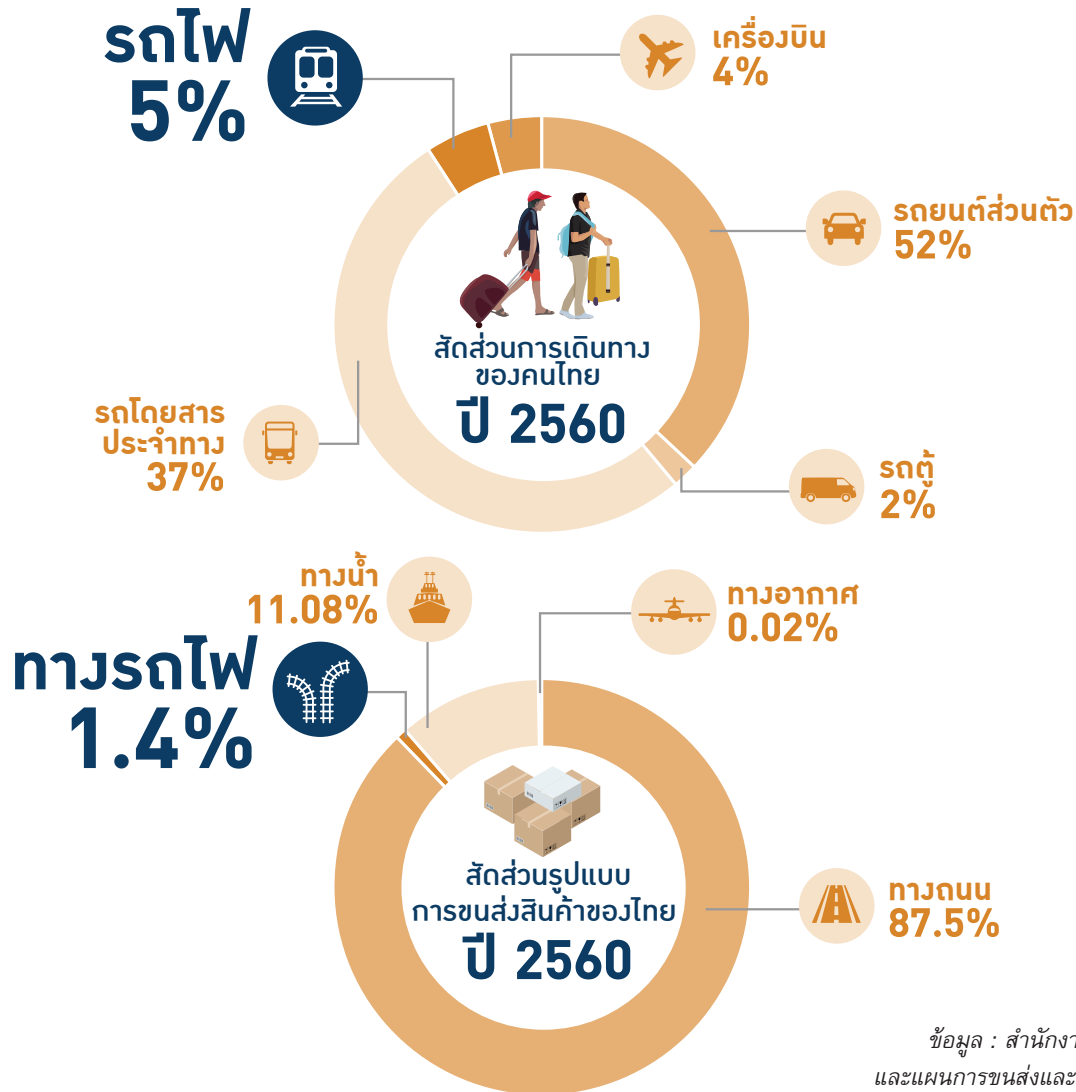
เรา Mass พอหรือยัง?

มากยิ่งขึ้น ความต้องการการเดินทางก็ยิ่งมากขึ้น เดินทางไปทำงาน ท่องเที่ยว จับจ่ายซื้อของ พบปะเพื่อนฝูง และเจรจาธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ มหานครทั่วโลกจึงให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน หรือ Mass Transit โดยการก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางที่ทันสมัย ครอบคลุม และสะดวกสบาย เพื่อจูงใจให้ประชาชน

ลด ละ และเลิกการใช้ยานพาหนะส่วนตัวที่ผู้คนได้น้อย ใช้พื้นที่ในการเดินทางมาก และก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ประเทศไทยจึงมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทั่วประเทศ เพื่อให้ประชาชนชาวไทย นักท่องเที่ยว และนักธุรกิจที่เดินทางมายังประเทศไทย ได้เดินทางอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

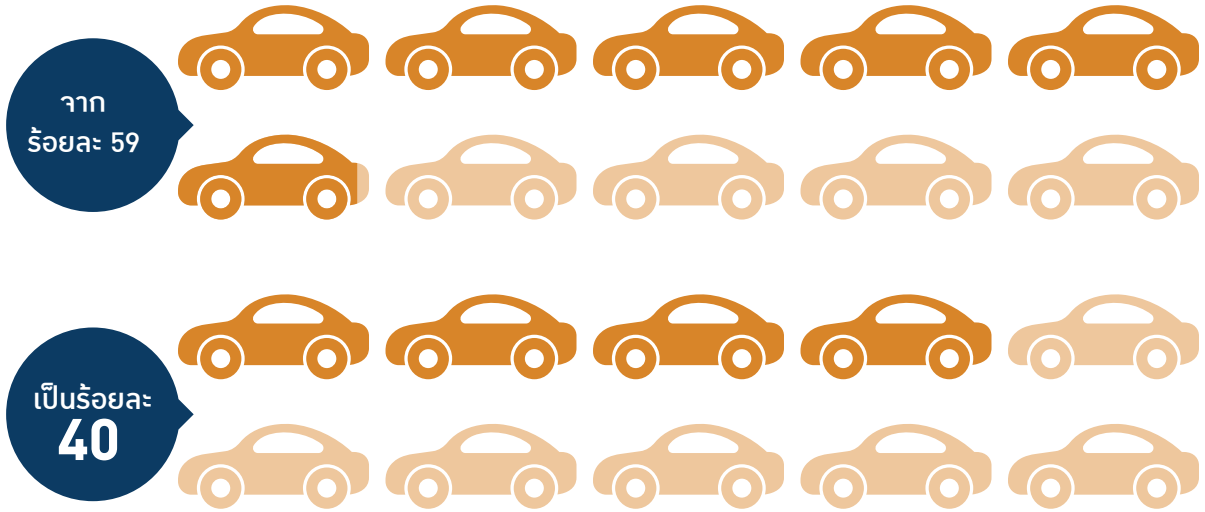
คนไทยกับการเดินทาง

ความต้องการเดินทางยิ่งมาก ยิ่งต้องมีการวางแผนและบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรกลายเป็นจลาจล อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันการเดินทางของคนไทยยังคงพึ่งพาระบบถนนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากมีความสะดวกสบาย และสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ แต่หากทุกคนใช้แต่รถยนต์ส่วนตัว การจราจรก็จะติดขัด ปัญหามลพิษ และปัญหาอื่นๆ ก็จะมาตาม

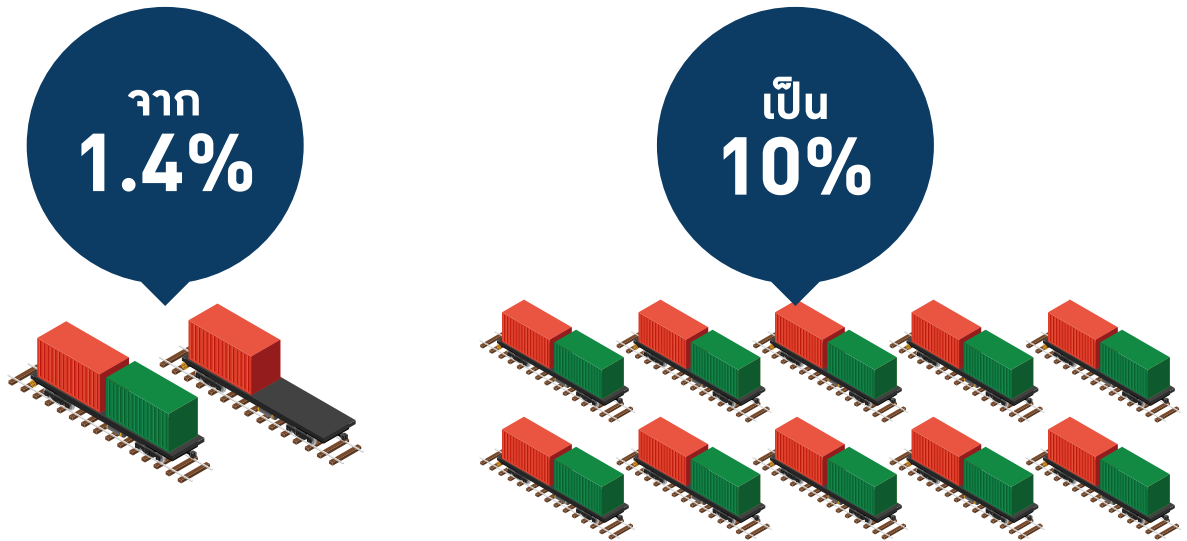


เมื่อมีการพัฒนาระบบรางแล้ว จะทำให้...

สัดส่วนการเดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลง



สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น





โลกแห่งเรา

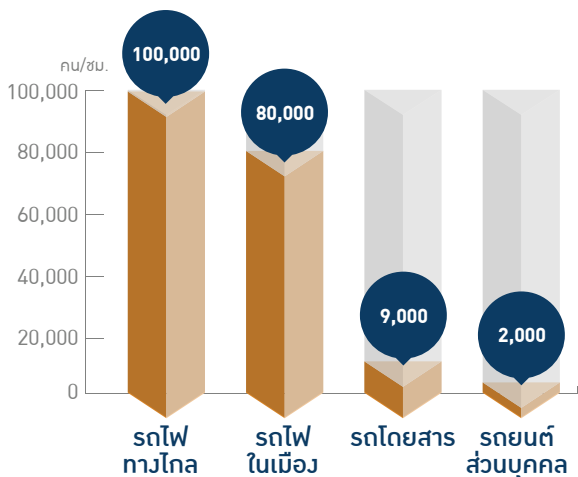
ปัจจุบัน ทัวโลกหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางมากขึ้น ทั้งการพัฒนารถไฟทางไกล (รถไฟธรรมดาและรถไฟความเร็วสูง) และรถไฟในเมือง หรือรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตเมือง (Mass Rapid

Transit) ซึ่งระบบรางเป็นระบบที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นการเดินทางที่กำหนดเวลาการเดินทางได้แน่นอนตรงเวลา สามารถจุผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ราคาถูก และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

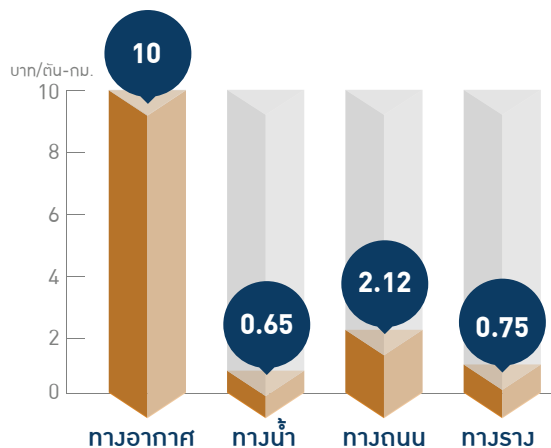
ใช้รถไฟแล้วได้อย่างไร

ทำไม้ยุโรป ญี่ปุ่น และจีน ถึงลงทุนก่อสร้างทางรถไฟจำนวนมาก นั่นเป็นเพราะรถไฟมี "ดี"

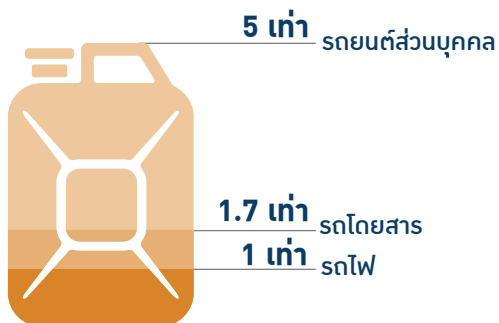
ขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก



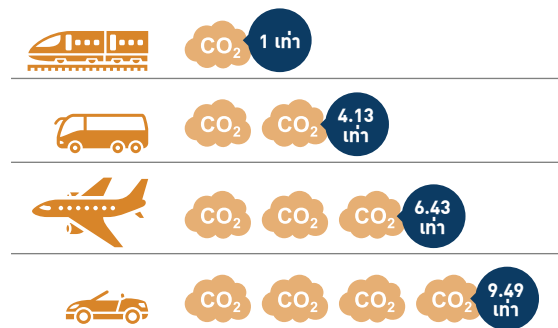
ต้นทุนการขนส่งต่ำ



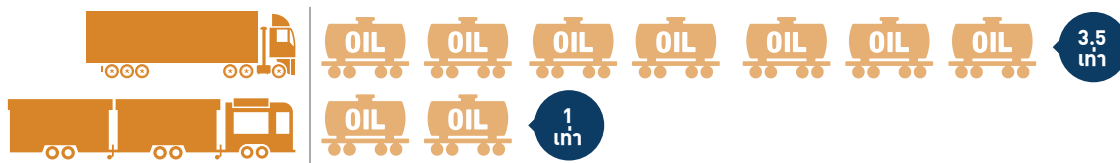
ดัชนีการใช้พลังงานในการเดินทางต่ำ



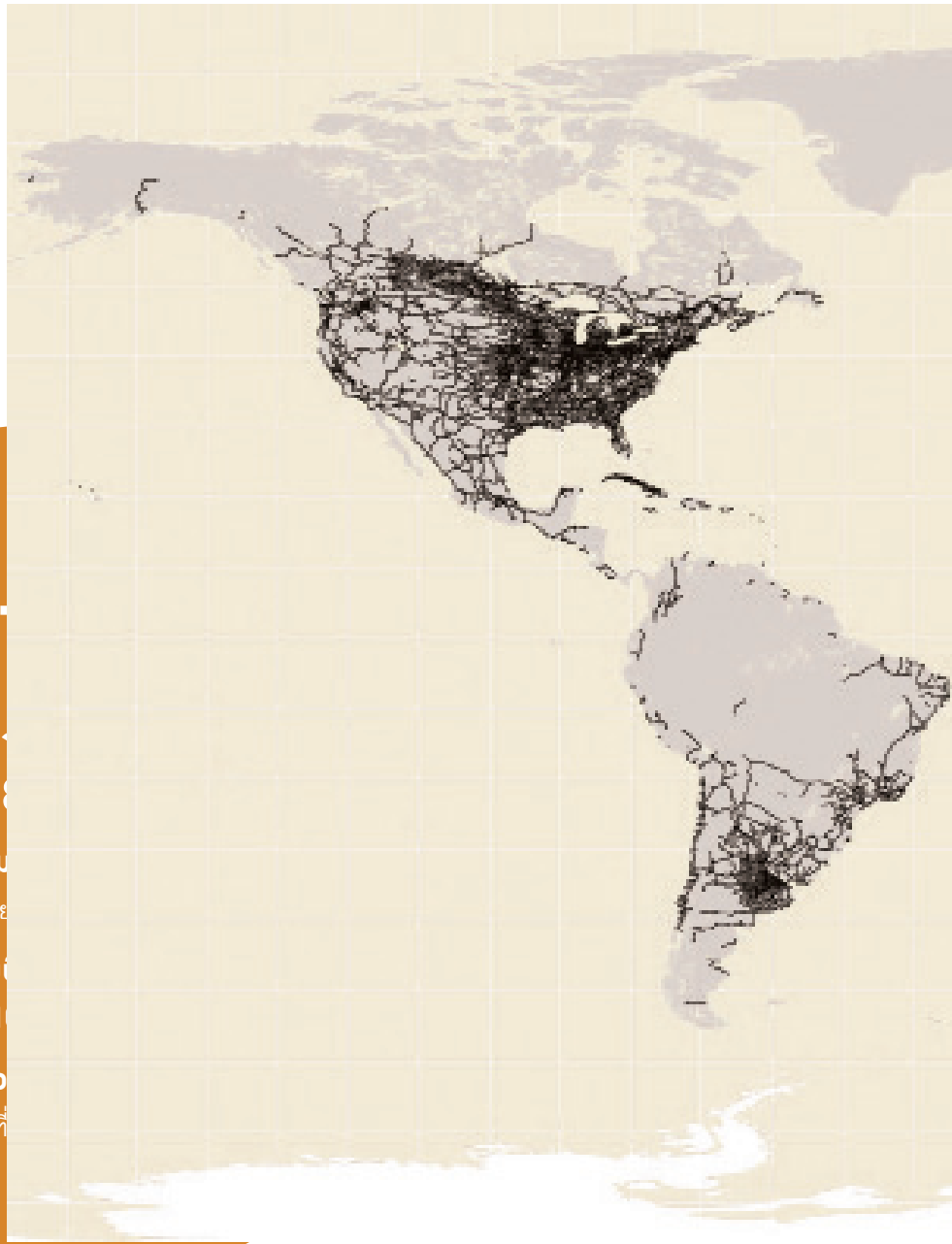
ดัชนีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำ



ดัชนีการใช้พลังงานในการขนส่งสินค้าต่ำกว่าทางถนน



ที่มา : GIZ and TU Delit



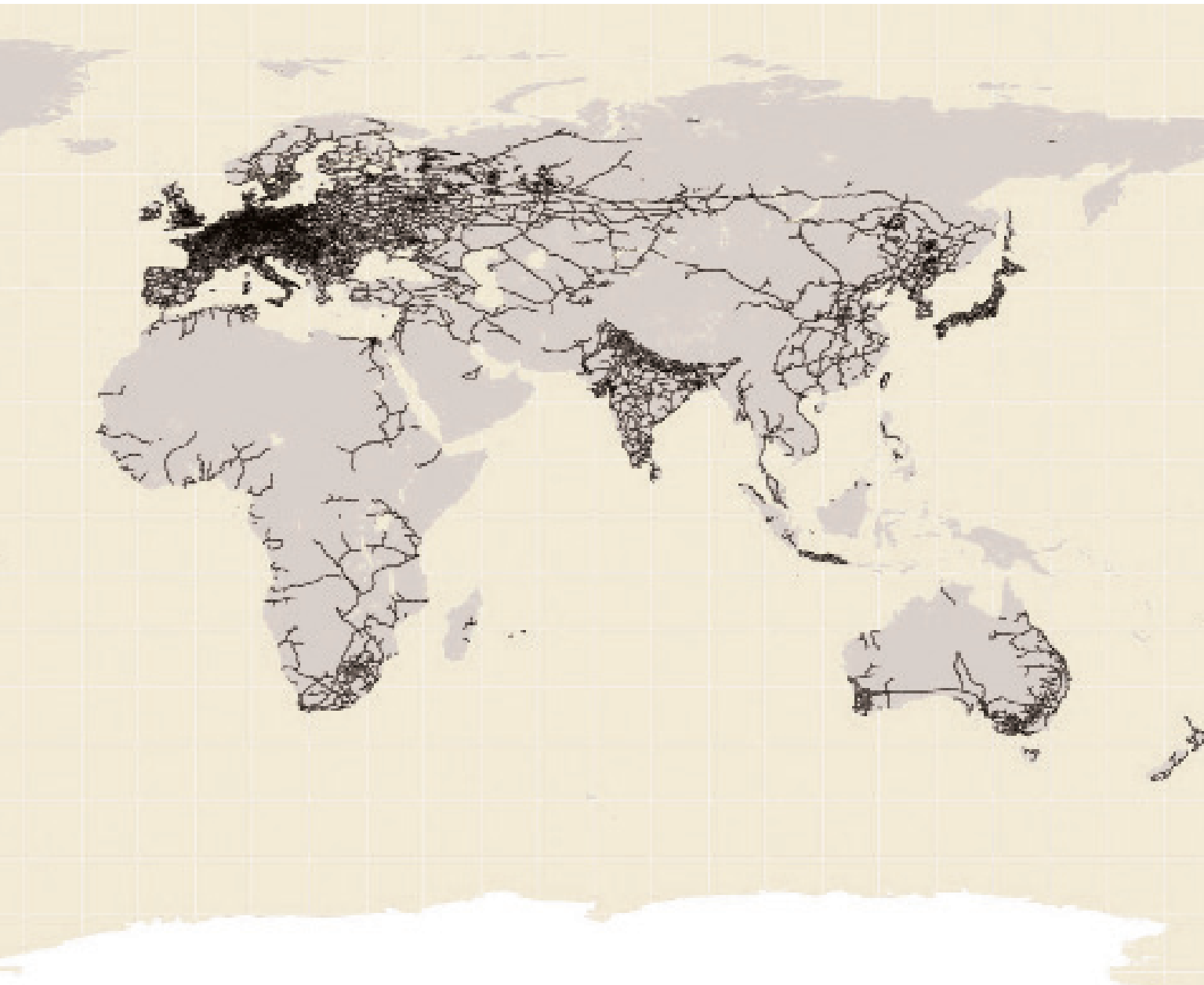
ทางรถ

ทั่วทั้งโลกมีทาง
1,370,700

ประเทศที่ครองแชมป์
คือ สหรัฐอเมริกา ระยะ

ประเทศที่ครองแชมป์
เยอรมนี อยู่ที่ 1

ประเทศที่ครองแชมป์คว
คือ รัสเซีย อยู่ที่



รถไฟหลากหลายระบบ

รถไฟในประเทศไทยมีหลากหลายระบบให้เลือกใช้บริการ ทั้งรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง และรถไฟฟ้ามหานคร และในอนาคตเราจะมีรถไฟความเร็วสูงให้บริการ เรามาดูกันดีกว่าว่ารถไฟแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันอย่างไร

รถไฟทางไกล (Intercity) ใช้เดินทางระหว่างเมือง

- ระยะห่างของสถานี : 5-20 กิโลเมตร
- ประเภทรถไฟ : รถดีเซล
- ความกว้างของราง : 1 เมตร (Meter Gauge)
- ความเร็วในการเดินรถ : รถโดยสาร 90-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถสินค้า 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง



รถด่วนพิเศษ

จัดเดินรถระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีสำคัญเท่านั้น



รถด่วน

จัดเดินรถระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีสำคัญเท่านั้น โดยมีขบวนรถพ่วงมากกว่ารถด่วนพิเศษ



รถเร็ว

จัดเดินรถระยะทางไกล หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถด่วน



รถธรรมดา

จัดเดินรถเพื่อบริการไปยังทุกภูมิภาค หยุดทุกสถานี



รถท้องถิ่น

จัดเดินรถระหว่างจังหวัด หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ



รถนำเที่ยว

บริการเดินรถสำหรับนักท่องเที่ยว ในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ หยุดรับ-ส่งเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยว



รถสินค้า

ให้บริการด้านการขนส่งสินค้า “ประเภทเหมาคัน” ทั้งภายในประเทศและเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ

รถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail)

ใช้เดินทางระหว่างเมือง ให้บริการเฉพาะรถโดยสาร

ระยะห่างของสถานี : 50 กิโลเมตร

ประเภทรถไฟ : รถไฟฟ้า

ความกว้างของราง : 1.435 เมตร
(Standard Gauge)

ความเร็วในการเดินทาง : 200-400 กิโลเมตร/ชั่วโมง

รถไฟในเมือง (Metro)

ใช้เดินทางภายในเขตเมือง

ระยะห่างของสถานี : 300-1,500 เมตร

ประเภทรถไฟ : รถไฟฟ้า

ความกว้างของราง : 1.435 เมตร
(Standard Gauge)

ความเร็วในการเดินทาง : 40-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง

รถไฟชานเมือง (Commuter)

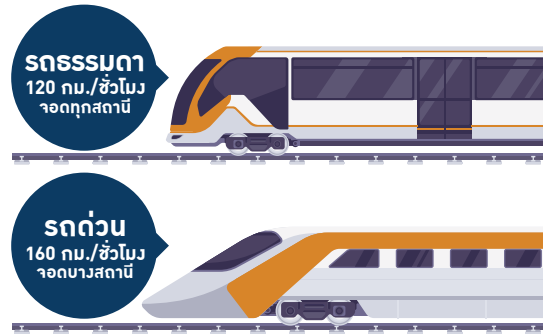
ใช้เดินทางระหว่างชานเมืองกับใจกลางเมือง

ระยะห่างของสถานี : 3-10 กิโลเมตร

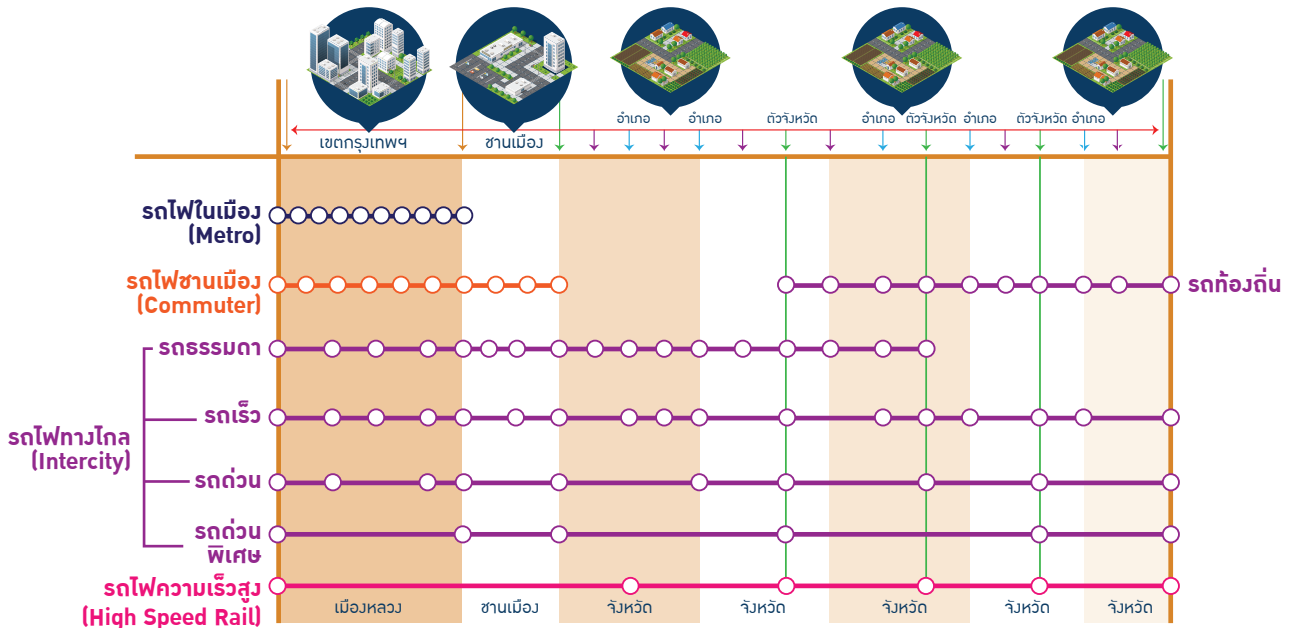
ประเภทรถไฟ : รถไฟฟ้า/รถดีเซล

ความกว้างของราง : 1 เมตร
(Meter Gauge)

ความเร็วในการเดินทาง : 120-160 กิโลเมตร/ชั่วโมง



รถไฟแต่ละประเภท ต่างกันอย่างไร





รถไฟ แกนหลักในการเดินทางของประเทศ

ณ ขณะนี้ ประเทศไทยกำลังขับเคลื่อนการพัฒนา
ระบบรางของประเทศให้เป็นแกนหลักการเดินทางและ
ขนส่งสินค้าภายในประเทศ และเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศ
เนื่องจากรถไฟเป็นระบบที่มีต้นทุนค่าเดินทางและขนส่งต่ำ

สามารถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้ในปริมาณมาก ทั้งยัง
ปล่อยก๊าซเรือนกระจกน้อยกว่ารูปแบบการเดินทางอื่นๆ
ในประเทศที่พัฒนาแล้วจึงปรากฏว่ามีโครงข่ายรถไฟ
หลากหลายประเภทให้บริการประชาชน

รถไฟไทย ฮิปมาตั้งแต่ร้อยปีที่แล้ว

รัชกาลที่ 5

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว
ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมระยะทาง 2,581 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างก่อสร้าง 497 กิโลเมตร

5 มิถุนายน 2460

ก่อตั้งกรมรถไฟหลวง โดยมีพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

2471

รถจักรดีเซลการกลคันแรก (นำเข้ามาจากประเทศสวีตเซอร์แลนด์) ได้ออกให้บริการประชาชนเป็นครั้งแรก



รัชกาลที่ 7

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร
เปิดใช้ทางรถไฟเพิ่ม 259 กิโลเมตร

ผลกระทบจากสงครามโลก ทำให้สภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยปั่นป่วน ส่งผลให้การก่อสร้างรถไฟเป็นไปอย่างล่าช้า



รัชกาลที่ 9

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมระยะทาง 932 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างก่อสร้าง 690 กิโลเมตร

ตุลาคม 2433

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

26 มีนาคม 2439

เปิดให้บริการรถไฟหลวงสายแรก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ช่วงกรุงเทพฯ-อยุธยา



รัชกาลที่ 6

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว
เปิดใช้ทางรถไฟเพิ่ม 418 กิโลเมตร



รัชกาลที่ 8

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร
ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมระยะทาง 4,034 กิโลเมตร

1 กรกฎาคม 2494

กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจประเภท สาธารณูปการในชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย”



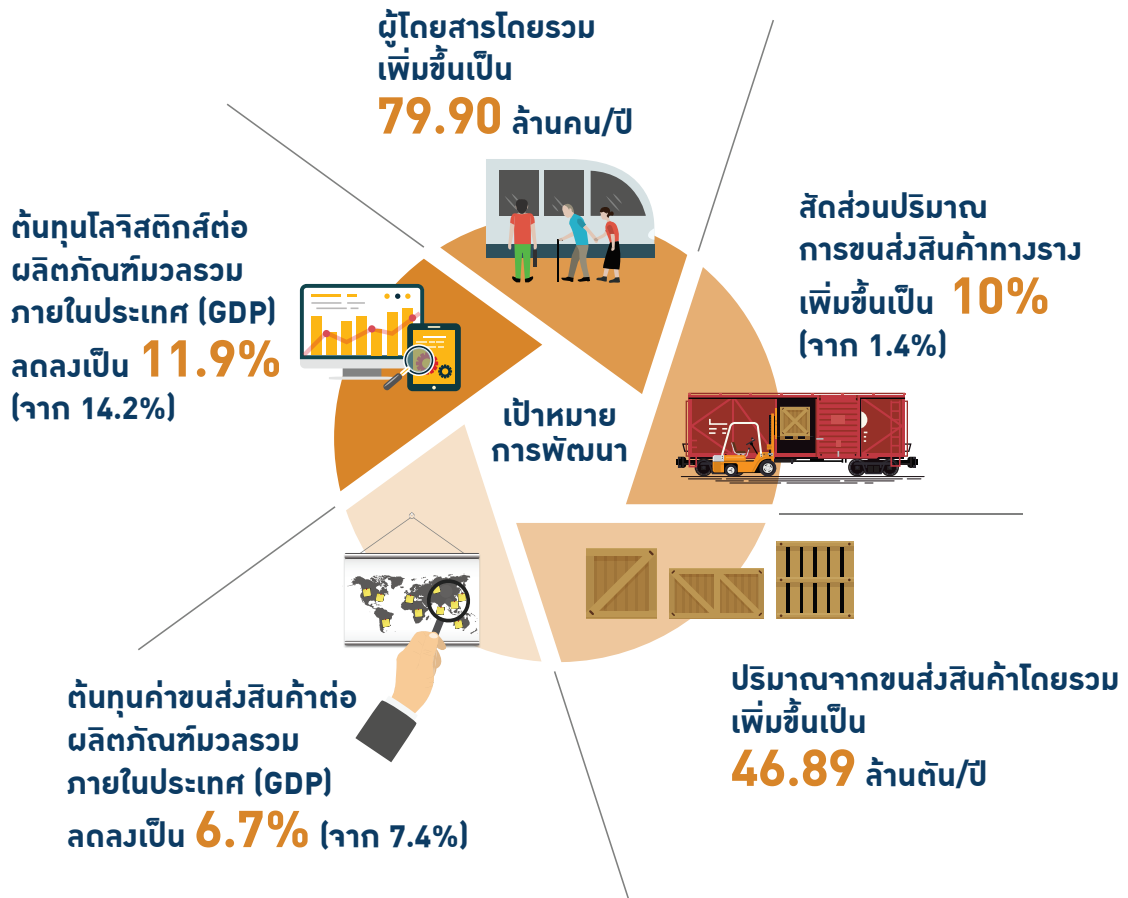
3 หัวจักร ขับเคลื่อนรถไฟไทย

รฟท. พัฒนารถไฟไทยใน 3 มิติหลัก คือ

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้ามหานคร

2. การพัฒนาการบริการ ได้แก่ การพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket การจัดการรถไฟ การจัดการจักรและรถพ่วง การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ

3. การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ได้แก่ การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ การพัฒนาย่านสถานีรถไฟทางคู่ และการพัฒนาย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง





สถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางระบบราง ของไทย

23 โฉมหน้าสถานีกลางบางซื่อ



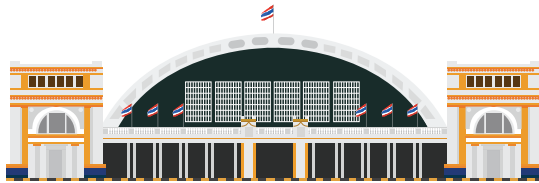
โฉมหน้าสถานีกลางบางซื่อ

ในปี 2564 สถานีกลางบางซื่อจะเปิดให้บริการพร้อมกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งจะทำให้สถานีกลางบางซื่อกลายเป็นสถานีที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของอาเซียน แทนสถานี KL Sentral ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งนอกจากจะเป็นศูนย์กลางระบบรางของไทยแล้ว ยังเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง

ที่เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้อย่างสะดวกสบาย นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาพื้นที่ตามหลักการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) จึงทำให้พื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อกลายเป็นย่านธุรกิจใหม่และเป็นทำเลทองที่ใครๆ ต่างสนใจเข้ามาลงทุน

แฉนี้ ใครใหญ่

อาคารผู้โดยสารสถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีกลางขนาดใหญ่ สมราคาการเป็นศูนย์กลางคมนาคมระบบรางแห่งใหม่ของไทย ซึ่งจะใหญ่แค่ไหน เราลองมาดูกัน

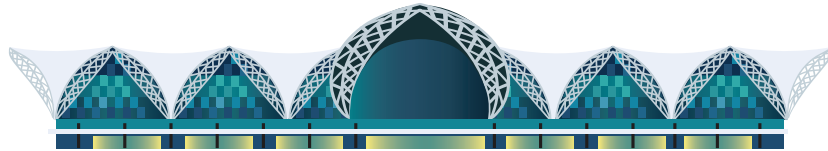


สถานีกรุงเทพ

กว้าง 100 เมตร ยาว 300 เมตร

พื้นที่ใช้สอย
192,000
ตารางเมตร

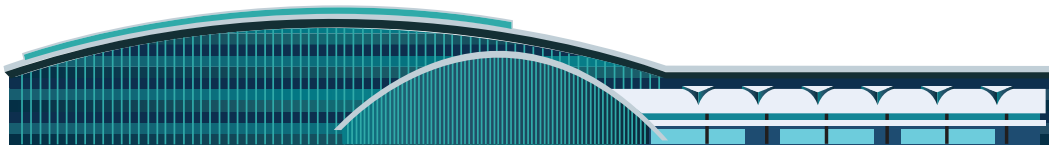
พื้นที่ใช้สอย
563,000
ตารางเมตร



ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กว้าง 111 เมตร ยาว 444 เมตร สูง 42.85 เมตร

(มีทั้งหมด 9 ชั้น รวมชั้นใต้ดิน)



สถานีกลางบางซื่อ

กว้าง 244 เมตร ยาว 596.6 เมตร สูงประมาณ 43 เมตร

(มีทั้งหมด 5 ชั้น รวมชั้นใต้ดินและชั้นลอย)

พื้นที่ใช้สอย
274,192
ตารางเมตร

ทำไมต้องพัฒนาสถานีกลางบางซื่อ

การพัฒนาสถานีกลางบางซื่อ ไม่ใช่เป็นเพียงการสร้างสถานีขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น หากแต่เป็นการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นย่านธุรกิจแห่งใหม่ (Central Business District: CBD) ทดแทนสถานีกรุงเทพ

สถานีกรุงเทพ



พื้นที่ 120 ไร่

ถูกล้อมรอบด้วยคลอง
ไม่สามารถขยายพื้นที่สถานีได้

14 ชานชาลา

รองรับเฉพาะรถไฟทางไกล

รองรับผู้โดยสารประมาณ
60,000 คน-เที่ยว/วัน

เชื่อมต่อกับ
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สถานีกลางบางซื่อ



พื้นที่ 2,325 ไร่ (รวมพื้นที่โดยรอบ)

สามารถขยายสถานีรองรับ
รถไฟหลายระบบทั้งรถไฟทางไกล
รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าชานเมือง
และรองรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ

24 ชานชาลา

รองรับรถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูง
รถไฟฟ้าชานเมือง

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

เชื่อมต่อกับ
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สายสีเขียว
สายสีม่วง
สถานีขนส่งกรุงเทพ



เปิดผังสถานีกลางบางซื่อ

ชั้น 1

พื้นที่รวม **86,700** ตารางเมตร
พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า ศูนย์อาหาร
สำนักงาน พื้นที่พักผ่อน ห้องน้ำ
และมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



ชั้นใต้ดิน

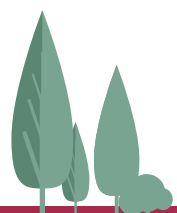
พื้นที่รวม **72,542** ตารางเมตร
ที่จอดรถยนต์สำหรับบุคคลทั่วไป **1,607** คัน
ที่จอดรถคนพิการ **17** คัน
รวม **1,624** คัน

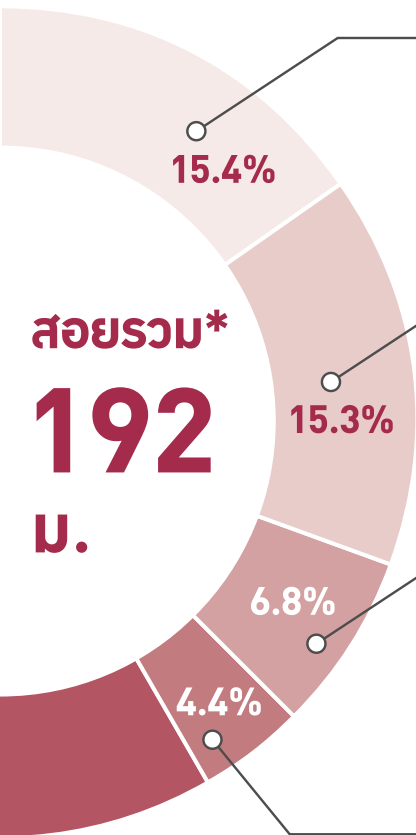


31.6%

พื้นที่ใช้
274,
ตร.

26.5%





ชั้น 3

พื้นที่รวม **42,300** ตารางเมตร
 ชานชาลารถไฟความเร็วสูง
 และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน



ชั้น 2

พื้นที่รวม **42,000** ตารางเมตร
 ชานชาลารถไฟทางไกล
 และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง



ลานพระบรมราชานุสาวรีย์

พื้นที่ลานฯ **18,630** ตารางเมตร
 พื้นที่บึงน้ำ **14,000** ตารางเมตร
 ด้านนอกอาคารเป็นลานน้ำพุ
 ประดิษฐานพระบรมราชานุสาวรีย์ของ
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5



ชั้นลอย

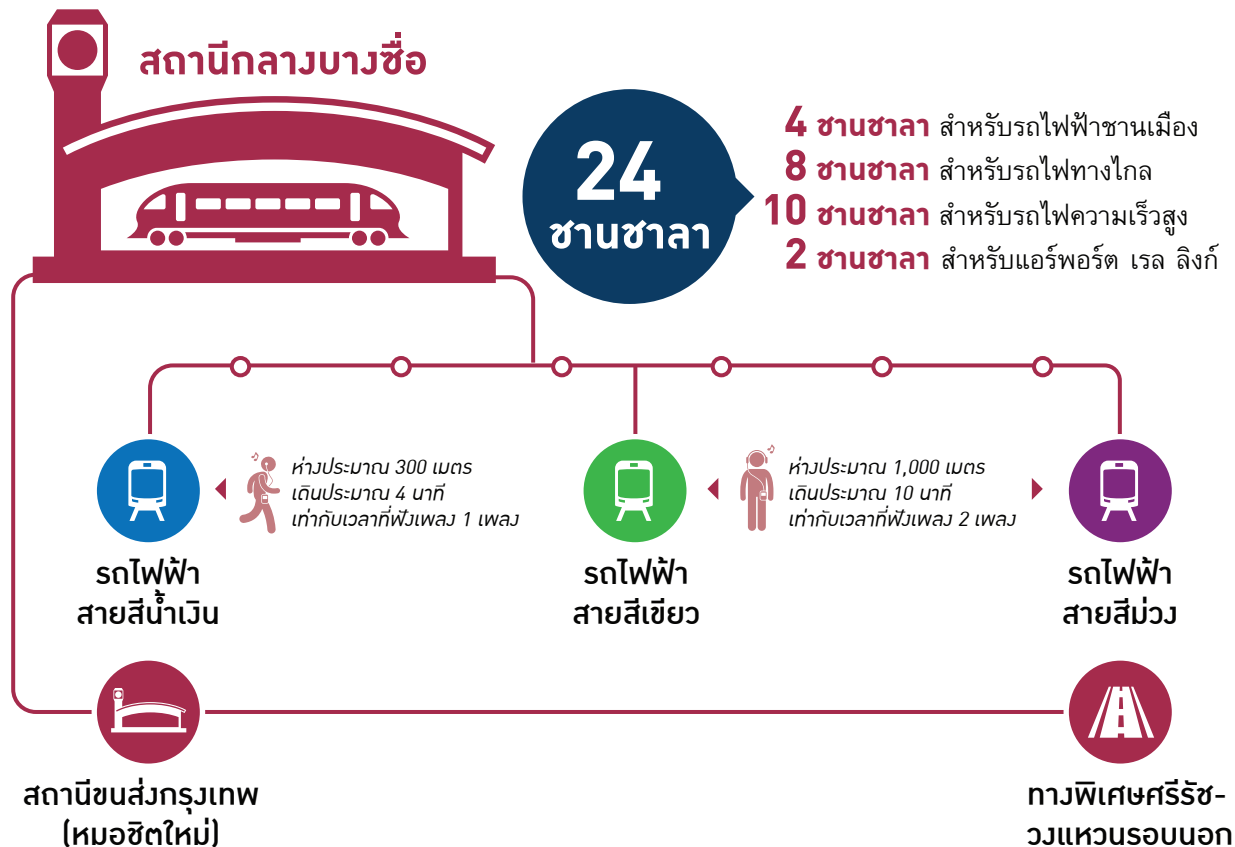
พื้นที่รวม **12,020** ตารางเมตร
 พื้นที่ร้านค้า และห้องควบคุม



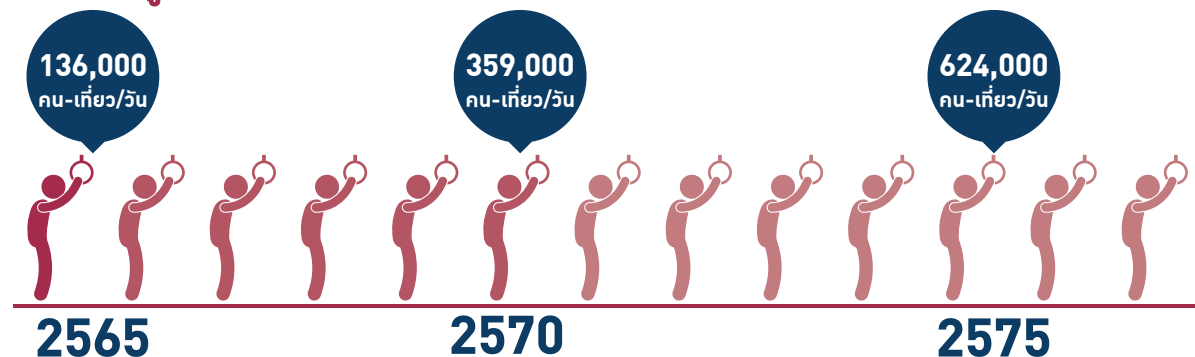
*ตัวเลขพื้นที่ใช้สรุปรวมไม่รวมพื้นที่บึงน้ำ



ศูนย์กลางระบบรางของไทย



ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2 เท่า ภายใน 10 ปี

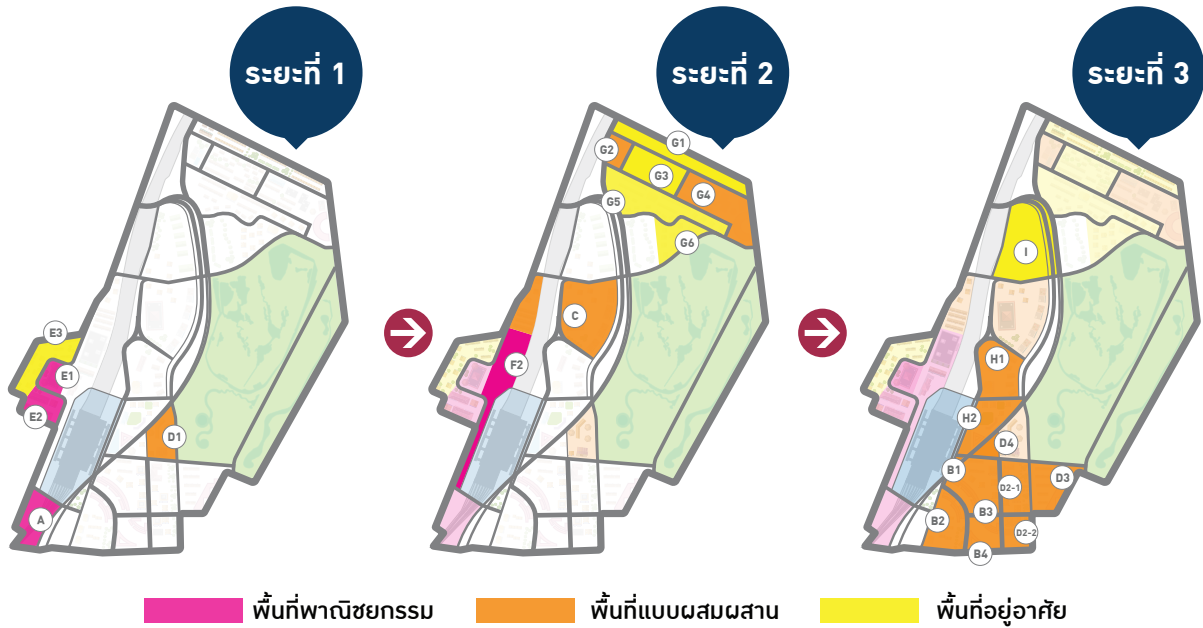


ศูนย์กลางย่านธุรกิจแห่งใหม่ของไทยและอาเซียน

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

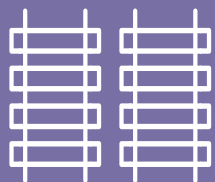


การพัฒนาพื้นที่ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้



นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง ทางจักรยาน ทางเท้า และทางเดินยกระดับในพื้นที่ เพื่อเพิ่มความสะดวกรสบายในการเดินทางภายในย่าน





รถไฟต้องมี (ทาง) คู่ ถึงจะอยู่อย่างยั่งยืน

- 33 มาธุรกิจรถไฟทางคู่กันเถอะ
- 38 รถไฟทางคู่ทุกทิศทั่วไทย
- 72 พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง ส่งเสริมเศรษฐกิจไทยก้าวไกล
- 75 แก้ปัญหา “จุดตัดทางรถไฟ” อย่างเบ็ดเสร็จ



มารู้จักรถไฟทางคู่กันเถอะ

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกล จากทางเดี่ยว ให้เป็นทางคู่ เป็นนโยบายสำคัญที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบหมายในการดำเนินการ เพื่อยกระดับการเดินทาง

และขนส่งสินค้าของไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิต ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ให้เจริญรุดหน้าไปอย่างมั่นคง

รถไฟทางคู่คืออะไรกันนะ

ช่วงนี้มีแต่คนพูดเรื่อง “รถไฟทางคู่” บางคนก็พูดถึง “รถไฟรางคู่” บางคนก็พูดถึงรถไฟรางเดี่ยว ที่จริงแล้วคืออะไรกัน แล้วเรียกแบบไหนถึงถูกต้อง



ระบบรถไฟรางเดี่ยว

เป็นระบบที่มีคานคอนกรีตเส้นเดียว
ให้ขบวนรถที่ใช้ลูกล้อวางวิ่งคร่อม



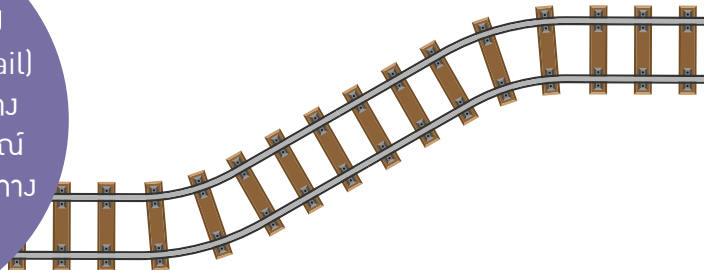
ระบบรถไฟรางคู่

เป็นระบบที่มีรางสองเส้นวางคู่ขนานกัน
เช่น รถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง

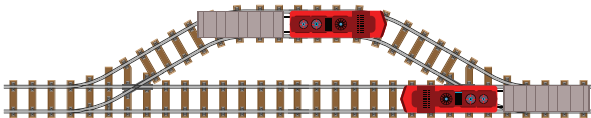
VS

การรถไฟ 1 ทง

ประกอบด้วย รางรถไฟ (Rail)
2 เส้น วางบนหมอนรองราง
(Sleeper) ยึดด้วยอุปกรณ์
ยึดเหนี่ยว (Fastener) ใต้ทาง
รองรับหินโรยทาง
(Ballast)

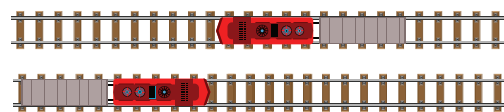


ทางเดี่ยว



การรถไฟที่มีทางเดี่ยว ใช้เดินรถทั้งสองทิศทาง
วิ่งสวนกันได้เฉพาะที่สถานีหรือจุดที่กำหนดไว้

ทางคู่



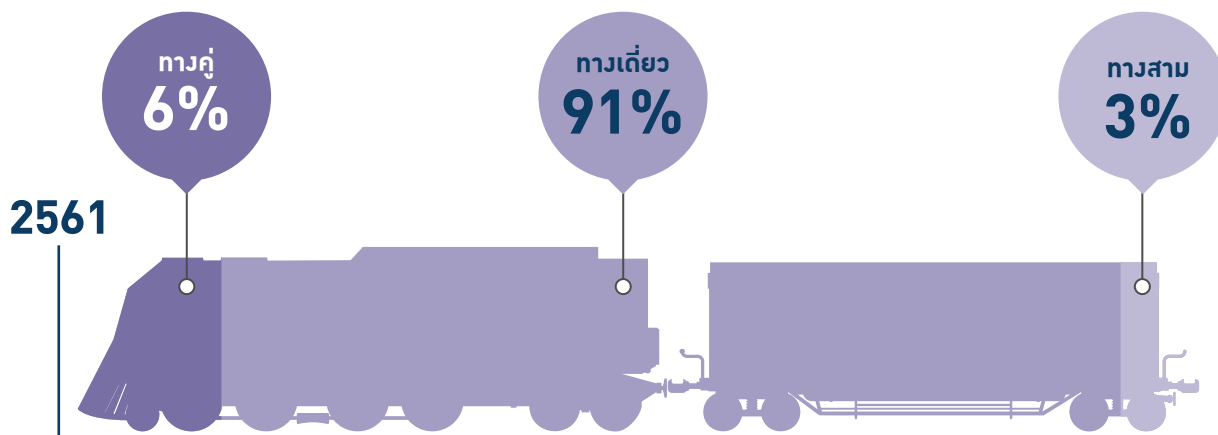
การรถไฟที่มีสองทางวางขนานกัน
เดินรถได้ทั้งสองทาง สามารถวิ่งสวนกันแข่งกันได้
โดยไม่ต้องรอลูก

VS

โครงข่ายรถไฟทางไกลของไทยในปัจจุบัน

โครงข่ายรถไฟทางไกลของไทยปัจจุบันมีระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร ในจำนวนนี้เป็นทางเดี่ยว 3,687 กิโลเมตร เป็นทางคู่ 250 กิโลเมตร และเป็นทางสาม 107 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด แบ่งเป็นรถไฟสายเหนือ 781 กิโลเมตร สายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,094 กิโลเมตร และสายตะวันออก 534 กิโลเมตร สายใต้ 1,570 กิโลเมตร และสายแม่กลอง 65 กิโลเมตร

สัดส่วนชนิดทางของโครงข่ายรถไฟทางไกล



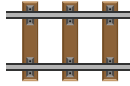
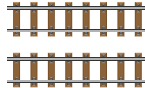
● ทางคู่ ● ทางเดี่ยว ● ทางสาม

การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าคู่ ไม่ใช่แค่ทางที่เพิ่มขึ้น

โครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในแต่ละโครงการ นอกจากการสร้างทางแล้ว ยังมีการพัฒนาระบบต่างๆ ให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

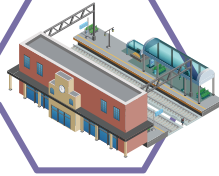
การรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง

เพิ่มความจุทาง ทำให้เดินรถได้มากขึ้น
รถไฟไม่ต้องรอหลีก ทำให้เดินทางได้
ตรงเวลา



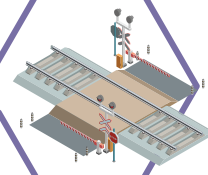
ปรับปรุงสถานี

เพิ่มความสะดวกสบายด้านการเดินทางให้แก่ คนพิการ
ผู้สูงอายุ และบุคคลทั่วไปด้วยการออกแบบสถานี
ตามหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design)
เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเชื่อมต่อ
การเดินทางกับระบบอื่นๆ



ปรับปรุงจุดตัดการรถไฟ ให้เป็นสะพานหรือทางลอด

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
เพิ่มความคล่องตัวการเดินทางบนท้องถนน
โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มี
การจราจรหนาแน่น



ปรับปรุงระบบ อาณัติสัญญาณ

เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง



กั้นรั้วตลอดแนวเส้นทาง

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง
ป้องกันการบุกรุก

การรถไฟสายใหม่

เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟพาดผ่าน ทำให้ประชาชน
ได้รับความสะดวกสบายและความรวดเร็ว
ในการเดินทาง
เพิ่มการกระจายรายได้
กระจายความเจริญสู่ทุกภูมิภาค

ปรับปรุง/ก่อสร้าง ย่านลานกองสินค้า

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์

เมื่อพัฒนารถไฟทางคู่ทั้งระบบแล้ว คนไทยจะได้...

รถไฟขนส่งผู้โดยสาร

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ

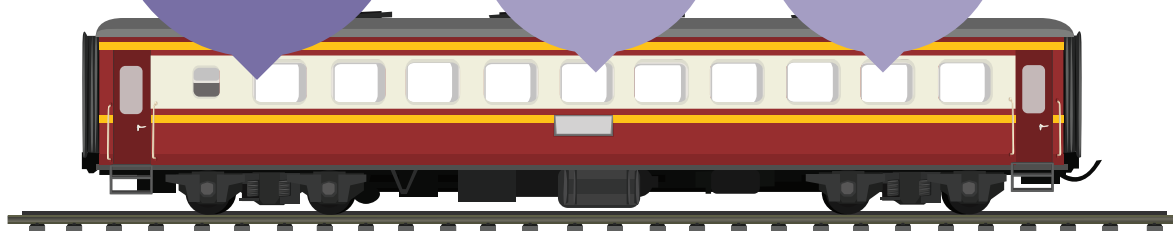
จาก 50 กม./ชม.
เป็น
100 กม./ชม.*

จำนวนผู้โดยสาร
ระยะเร่งด่วน

35
ล้านคน/ปี

จำนวนผู้โดยสาร
ระยะที่ 2

80
ล้านคน/ปี



รถไฟขนส่งสินค้า

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ

จาก 39 กม./ชม.
เป็น
60 กม./ชม.*

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราว

จาก 20 ล้านตัน/ปี
เป็น
30
ล้านตัน/ปี



หมายเหตุ *ความเร็วเฉลี่ย



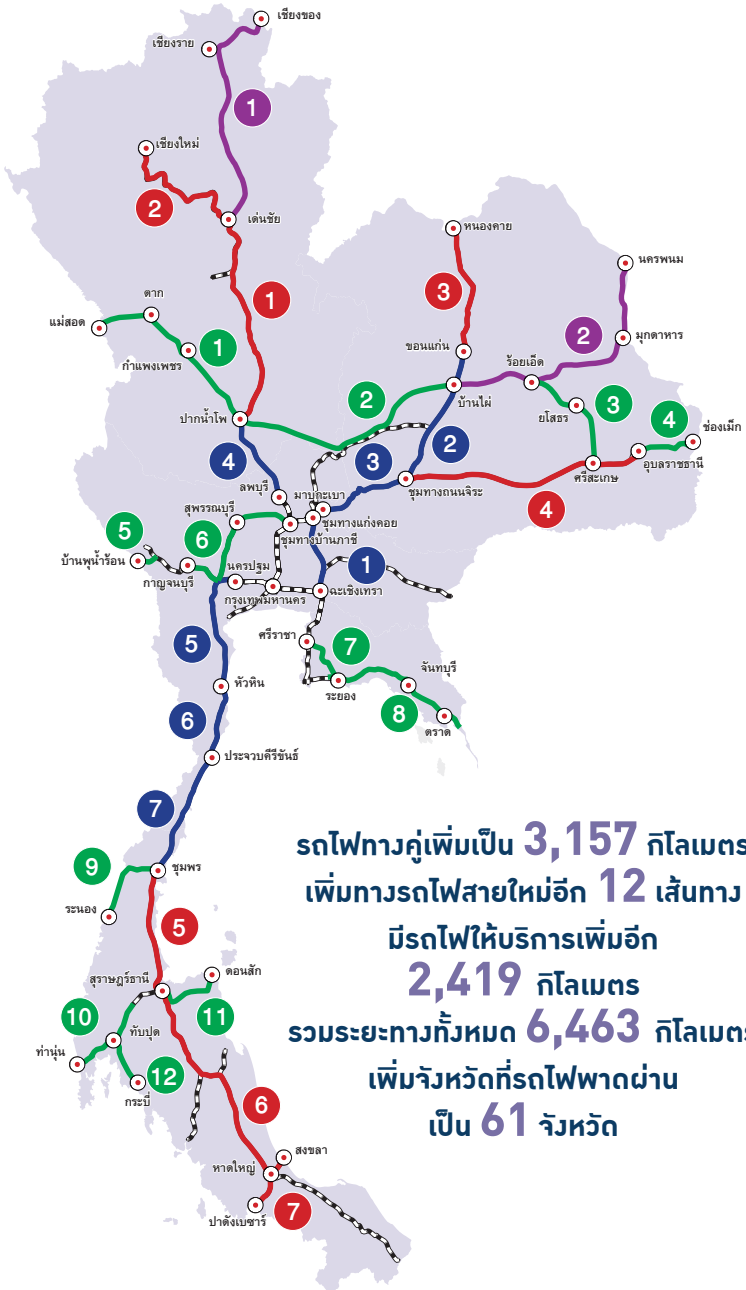
รถไฟฟ้าทุกทิศทั่วไทย

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่ นับเป็นการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน โดยจะดำเนินโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ตามลำดับความสำคัญ

ของแนวเส้นทาง ที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน จากนั้นจึงต่อขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่จนครบตามแผนงานที่กำหนดไว้

อนาคตโครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

รฟท. ได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ และทางรถไฟสายใหม่ ตามลำดับความสำคัญดังนี้



รถไฟทางคู่เพิ่มเป็น 3,157 กิโลเมตร
เพิ่มทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง
มีรถไฟให้บริการเพิ่มอีก 2,419 กิโลเมตร
รวมระยะทางทั้งหมด 6,463 กิโลเมตร
เพิ่มจังหวัดที่รถไฟพาดผ่าน เป็น 61 จังหวัด

ทางคู่ระยะเร่งด่วน

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร

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

ทางคู่ระยะที่ 2

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร

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

ทางรถไฟสายใหม่

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร

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

ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป

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



รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย

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



วงเงินลงทุน

 **10,923**
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 6.75%

ค่า EIRR = 27.31%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 ฉะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-วิหารแดง
และบุญใหญ่-แก่งคอย พร้อมทางเลี้ยวเมือง

สัญญาที่ 2 วิหารแดง-บุญใหญ่ พร้อมอุโมงค์



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
7.17 ล้านคน/ปี (ปี 2569)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
7.18 ล้านตัน/ปี (ปี 2569)



รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

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



วงเงินลงทุน

 **23,996**
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 5.90%

ค่า EIRR = 24.55%



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
46,350 คน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
16,400 ล้านตัน/ปี (ปี 2577)

รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

ระยะทาง	: 132 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 19 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีกุดจิก)
อาคารศูนย์ควบคุมการเดินทาง	: 1 แห่ง (สถานีนครราชสีมา)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
78,395 คน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
29,841 ตัน/วัน (ปี 2577)

วงเงินลงทุน



26,460
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 8.33%

ค่า EIRR = 19.14%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 3 สัญญา

สัญญาที่ 1 มาบกะเบา-คลองขนานจิตร

สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ

สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ



รถไฟฟ้ารางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

ระยะทาง	: 148 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 20 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
อาคารศูนย์ควบคุมการเดินทาง	: 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
81,130 คน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
60,430 ตัน/วัน (ปี 2577)



วงเงินลงทุน



23,254
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 5.59%

ค่า EIRR = 20.21%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย-โคกกระทิง

สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ



รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงนครปฐม-หัวหิน

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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
128,743 คน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
35,089 ตัน/วัน (ปี 2577)



วงเงินลงทุน



18,870
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 16.51%

ค่า EIRR = 20.27%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล

สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน



ประจวบคีรีขันธ์

สถานีหัวหิน

สถานีหนองแก

สถานีสวนสนประดิพัทธ์

สถานีเขาเต่า

สถานีวังท่พ

สถานีปราณบุรี

สถานีหนองคาง

สถานีสามร้อยยอด

CY

สถานีสามกระชาย

สถานีกุยบุรี

สถานีบ่อนอก

สถานีทุ่งมะพร้าว

CY

สถานีคันกระโศก

สถานีประจวบคีรีขันธ์

สัญลักษณ์

● สถานี

● CY ผ่านทอเท็มและขบวนท่าอากาศยาน (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
4,210 คน/วัน (ปี 2592)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
75,990 ตัน/ปี (ปี 2592)

วงเงินลงทุน



8,653
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 2.98%

ค่า EIRR = 19.45%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 1 สัญญา

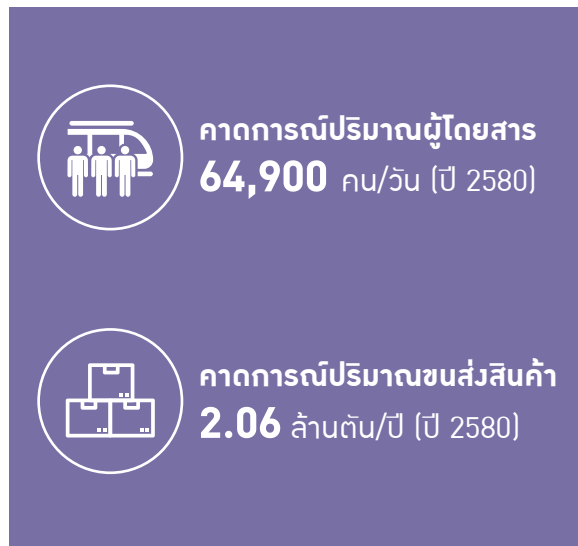
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

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



วงเงินลงทุน



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 4.89%

ค่า EIRR = 23.82%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย

สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร



รถไฟฟ้าคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

ระยะทาง	: 285 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 42 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 3 แห่ง (สถานีบางกระท่อม สถานีวังกะพี้ และสถานีศิลาอาสน์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
23,131 คน/วัน (ปี 2592)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
3.79 ล้านตัน/ปี (ปี 2592)



วงเงินลงทุน



62,859
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -8.56%

ค่า EIRR = 12.30%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 — ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

ระยะทาง	: 189 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 80-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 17 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร และสถานีสารภี)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างการเตรียม เอกสารประกวดราคา



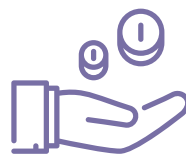
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
25,751 คน/วัน (ปี 2595)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.55 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



วงเงินลงทุน



56,837
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -1.23%

ค่า EIRR = 12.15%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

ระยะทาง	: 167 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 15 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 4 แห่ง (สถานีโนนพยอม สถานีโนนสะอาด สถานีหนองตะไก่อ และสถานีนาทา)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา



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



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
4.2 ล้านตัน/ปี (ปี 2594)

วงเงินลงทุน



26,385
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -3.19%

ค่า EIRR = 19.28%

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

ระยะทาง : 308 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็วในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 35 สถานี

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) : 4 แห่ง (ที่หยุดรถไฟบ้านตะโก สถานีบุญฤๅษี สถานีหนองแวง และสถานีปทุมวัน)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา



วงเงินลงทุน

 **37,523**
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 7.77%

ค่า EIRR = 17.06%



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
11.793 ล้านคน/ปี (ปี 2594)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.35 ล้านตัน/ปี (ปี 2594)



รถไฟฟ้ารางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

ระยะทาง	: 168 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 22 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา

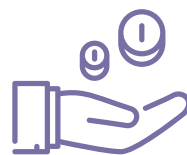


คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
2.854 ล้านคน/ปี (ปี 2594)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.845 ล้านตัน/ปี (ปี 2594)

วงเงินลงทุน



24,287
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 3.34%

ค่า EIRR = 16.8%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา

ระยะทาง	: 321 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 49 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 2 แห่ง (สถานีชุมทางทุ่งสง และสถานีบางกล่ำ)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา

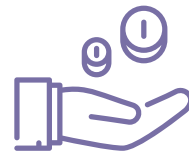


คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
45,950 คน/วัน (ปี 2594)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
14.894 ล้านตัน/ปี (ปี 2594)

วงเงินลงทุน



57,375
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -4.67%

ค่า EIRR = 13.18%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

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

วงเงินลงทุน

 **8,116** ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 0.34%

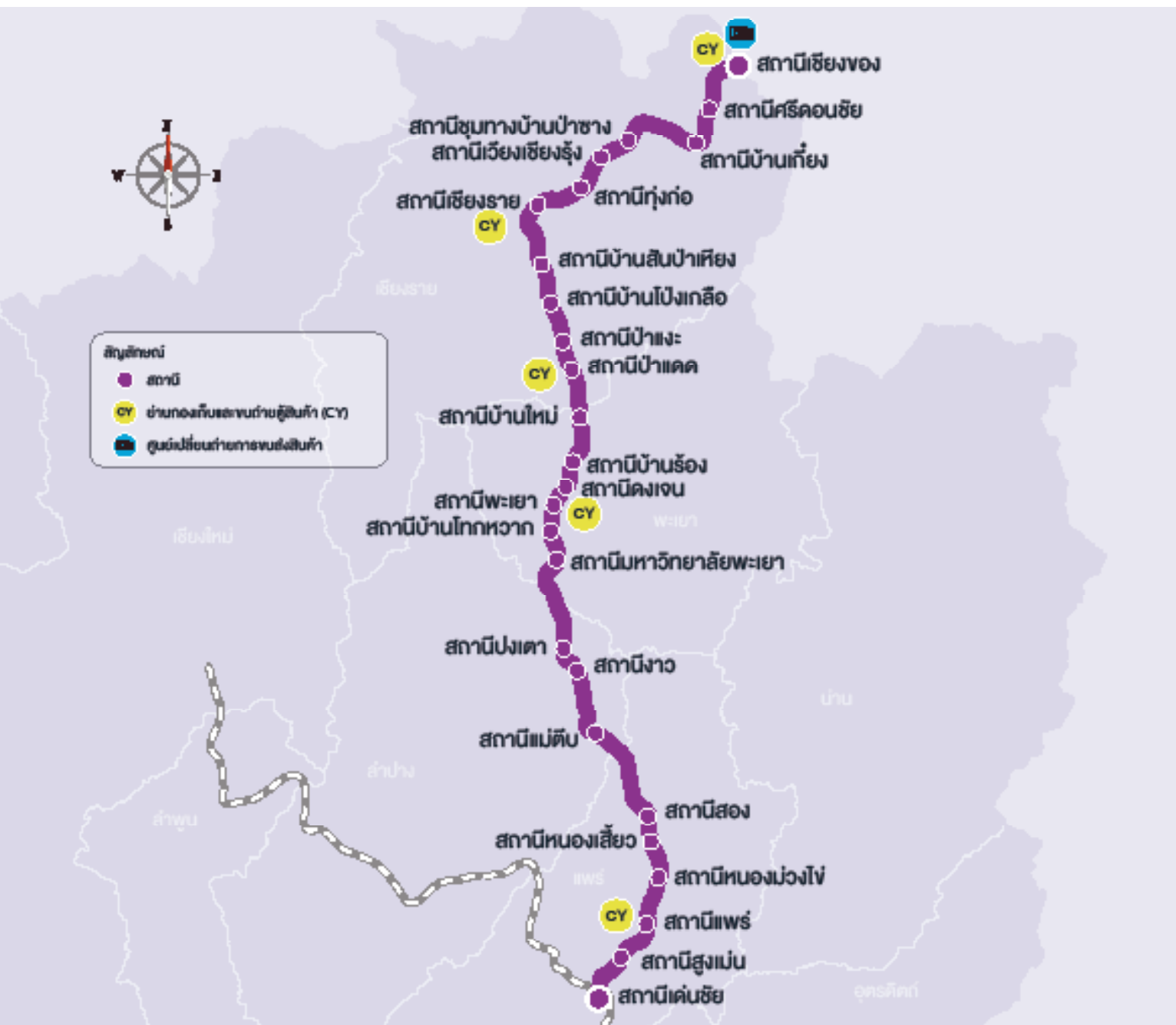
ค่า EIRR = 18.89%



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
15,470 คน/วัน (ปี 2593)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.39 ล้านตัน/ปี (ปี 2593)



รถไฟทางคู่ สายใหม่

— ช่วงเด่นชัย-เขียงราย-เขียงขอม

ระยะทาง : 326 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็วในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 26 สถานี

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) : 5 แห่ง (สถานีแพร่ สถานีพะเยา สถานีป่าแดด สถานีเขียงราย และสถานีเขียงขอม)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา



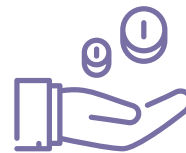
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
9,816 คน/วัน (ปี 2595)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.23 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



วงเงินลงทุน



85,345
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = -4.81%

ค่า EIRR = 12.05%



รถไฟฟ้าคู่ สายใหม่

— ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

ระยะทาง : 355 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็วในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 19 สถานี

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) : 6 แห่ง (สถานีภูเหล็ก สถานีมหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด สถานีโพธิ์ชัย สถานีสะพานมิตรภาพ 2 และสถานีสะพานมิตรภาพ 3)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

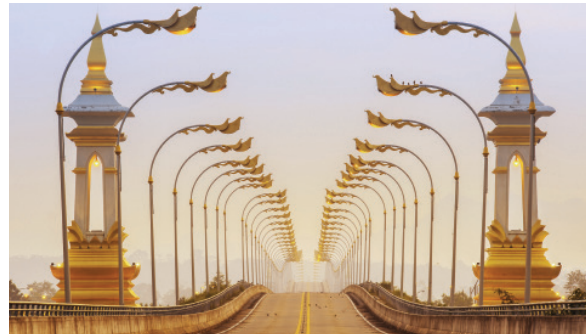
สถานะ : อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคา



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
7.791 ล้านคน/ปี (ปี 2592)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.019 ล้านตัน/ปี (ปี 2592)



วงเงินลงทุน



67,965
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 1.49%

ค่า EIRR = 12.04%



พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง ส่งเสริมเศรษฐกิจไทยก้าวไกล

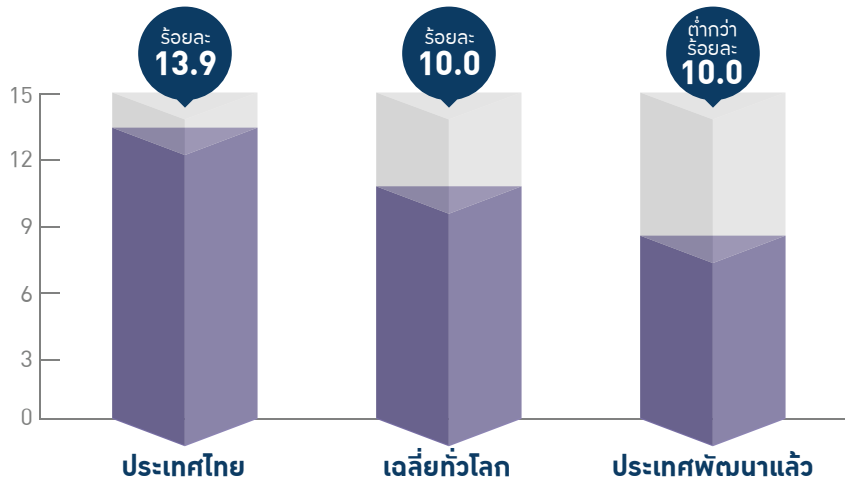
การพัฒนารถไฟทางคู่ไม่เพียงแต่สร้างความสะดวกรวดเร็วให้แก่การเดินทางเท่านั้น หากยังช่วยในเรื่องของการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากระบบรางเป็นระบบที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำ จึงช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ทั้งภาคการผลิตและภาคบริการของไทย

ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกและจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น เป็นการขยายโอกาสทางเศรษฐกิจและการค้า และวางรากฐานการพัฒนาประเทศอย่างมั่นคงและก้าวไกล

รฟท. ร่วมด้วยช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์

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

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



ปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ



ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลากหลายรูปแบบ



ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ



บริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ



มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม

ปี 2560 ประเทศไทยมีปริมาณขนส่งสินค้ารวม 8.43 ล้านล้านตัน ลองทายกันดูสิว่า เราขนส่งสินค้าด้วยวิธีการใดมากที่สุด คำตอบคือ ทางถนน

สูงถึงร้อยละ **81.1** ของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด

ด้วยเหตุนี้ นอกจากการพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ยังเดินทางพัฒนา ศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) โดยมีแผนการพัฒนาดังนี้



การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น
จาก 12.17 ล้านตันต่อปี เป็น 46.89 ล้านตันต่อปี ในปี 2570

ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

CY/ICD ปัจจุบัน

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

แผนระยะเร่งด่วน

- 1 คลองลึก
- 2 วัดจี้วราย
- 3 นาม่วง
- 4 บ้านกระโดน
- 5 นครสวรรค์
- 6 สามร้อยยอด
- 7 ทุ่งมะเเฒ่า
- 8 ห้วยกอ
- 9 นาผักขวาง
- 10 มาบอำมฤต
- 11 สะพลี

แผนระยะกลาง

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

แผนระยะยาว

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



แก้ปัญหา “จุดตัดทางรถไฟ” อย่างเบ็ดเสร็จ

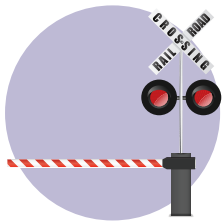
รฟท. ใส่ใจพร้อมร่วมแก้ไขปัญหาคัดตัดเสมอระดับ
ทางรถไฟ ด้วยการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟในแนวเส้นทาง

รถไฟทางคู่ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัย
และลดปัญหาการจราจรในเมือง

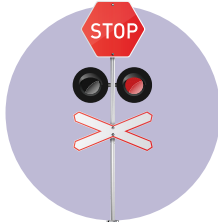
จุดตัดทางรถไฟ คืออะไร?

จุดตัดทางรถไฟ คือ ทางที่ต้องตัดผ่านทางรถไฟ ทั้งในระดับเดียวกันและต่างระดับ โดยจะมีป้ายเตือน สัญญาณเตือน อุปกรณ์คานกั้นถนน หรือเครื่องกั้นให้หยุดการจราจรบนถนนเมื่อมีรถไฟวิ่งผ่าน

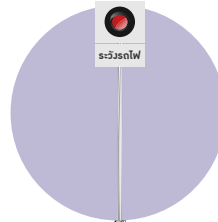
ปัจจุบันจุดตัดทางรถไฟมีทั้งหมด 2,683 แห่ง* แบ่งเป็นประเภทต่างๆ ได้ดังนี้



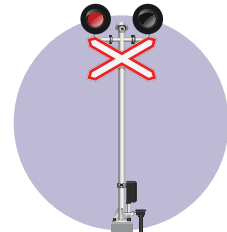
จุดตัดที่มีคานกั้นถนน
1,420 แห่ง



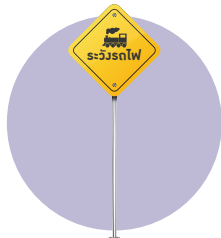
จุดตัดที่มีไฟเตือน
6 แห่ง



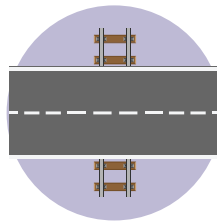
จุดตัดที่มีสัญญาณไฟกะพริบ
214 แห่ง



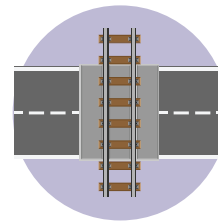
จุดตัดที่มีสัญญาณไฟกะพริบ
และเซนเซอร์ 245 แห่ง



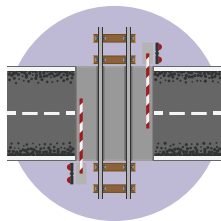
จุดตัดที่มีป้ายจราจรเตือน
223 แห่ง



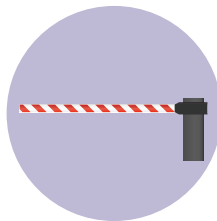
จุดตัดที่เป็นสะพานข้าม
(Overpass) 192 แห่ง



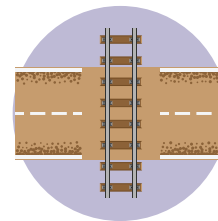
จุดตัดที่มีทางลอดใต้ทางรถไฟ
(Underpass) 214 แห่ง



ทางตัดผ่านของเอกชน
6 แห่ง



จุดตัดไม่มีระบบเตือน
163 แห่ง



ทางลัดผ่าน 622 แห่ง

*หมายเหตุ ไม่นับทางลัดผ่าน

มาแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดรูปแบบจุดตัดทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ดังนี้



สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass)

ในกรณีที่ถนนมีปริมาณการจราจรสูง และมีเขตทางเพียงพอ



สะพานรถไฟข้ามทางรถยนต์ (Underpass)

ในกรณีที่ถนนสายหลัก มีปริมาณการจราจรหนาแน่น



สะพานกลับรถแบบเกือกม้า (ตัว U)

ในกรณีที่เป็นบริเวณชุมชนหนาแน่น หรือถนนเชื่อมต่อเดิม มีข้อจำกัดของพื้นที่ หรือเขตทางไม่เพียงพอ



ทางลอดใต้ทางรถไฟ

ในกรณีที่เป็นบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนลำลองที่มีปริมาณการจราจรต่ำ บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมสองข้างทางรถไฟ



ทางบริการข้ามทางรถไฟ

บริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนท้องถิ่นหลายๆ เส้น โดยเชื่อมทางท้องถิ่นเข้าด้วยกัน แล้วก่อสร้างทางลอดหรือทางข้ามเพียงจุดเดียว



รถไฟความเร็วสูง อีกระดับของการเดินทาง

- 79 ยินดีที่ได้รู้จัก “คุณรถไฟความเร็วสูง”
- 84 พัฒนาการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อมโยงหัวเมืองสำคัญของประเทศสู่อาเซียน



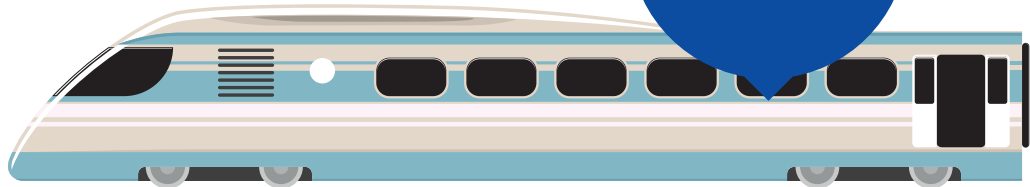
ยินดีที่ได้รู้จัก “คุณรถไฟความเร็วสูง”

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

จึงทำให้รถไฟความเร็วสูงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเทศไทยได้ดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 สายทาง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง สนับสนุนเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้รุดหน้า และเป็นการกระจายความเจริญของเมืองไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ

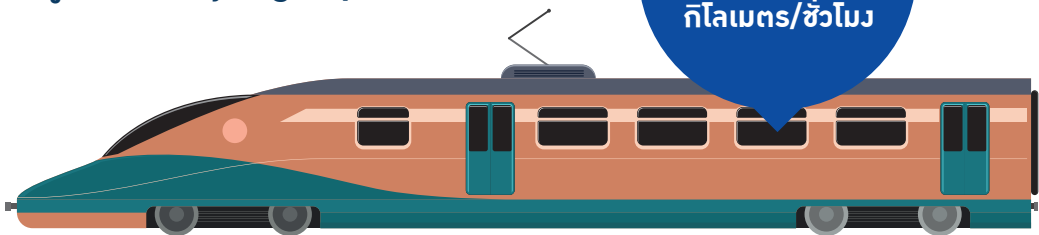
รถไฟความเร็วสูงมีกี่แบบกันนะ

รถไฟความเร็วสูง (High Speed)



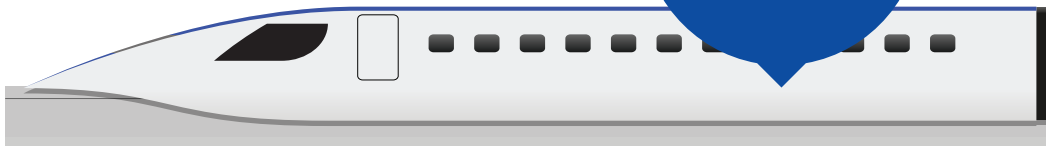
ความเร็ว
200-300
กิโลเมตร/ชั่วโมง

รถไฟความเร็วสูงมาก (Very High Speed)



ความเร็วที่ใช้
301-500
กิโลเมตร/ชั่วโมง

รถไฟความเร็วสูงพิเศษ (Ultra High Speed)



ความเร็ว
500-1,000
กิโลเมตร/ชั่วโมง

5 อันดับ รถไฟความเร็วสูง ที่มีความเร็วมากที่สุดในโลก

อันดับ 1 Shanghai Maglev

ความเร็วประมาณ 430 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ต้นทาง : ท่าอากาศยานนานาชาติชางไห่ผู้ตง

ปลายทาง : Longyang metro

เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 7 นาที

อันดับ 2 Fuxing Hao CR400AF/BF

ความเร็วประมาณ 400 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ต้นทาง : Beijing South

ปลายทาง : Shanghai Hongqiao

เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 5 ชั่วโมง

อันดับ 3 Shinkansen H5 and E5

ความเร็วประมาณ 360 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ต้นทาง : Tohoku

ปลายทาง : Hokkaido

เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 4 ชั่วโมง

อันดับ 4 The Italo and Frecciarossa

ความเร็วประมาณ 354 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ต้นทาง : มิลาน

ปลายทาง : ฟลอเรนซ์ หรือโรม

เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 5 ชั่วโมง

อันดับ 5 Renfe AVE

ความเร็วประมาณ 349 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ต้นทาง : บาร์เซโลนา

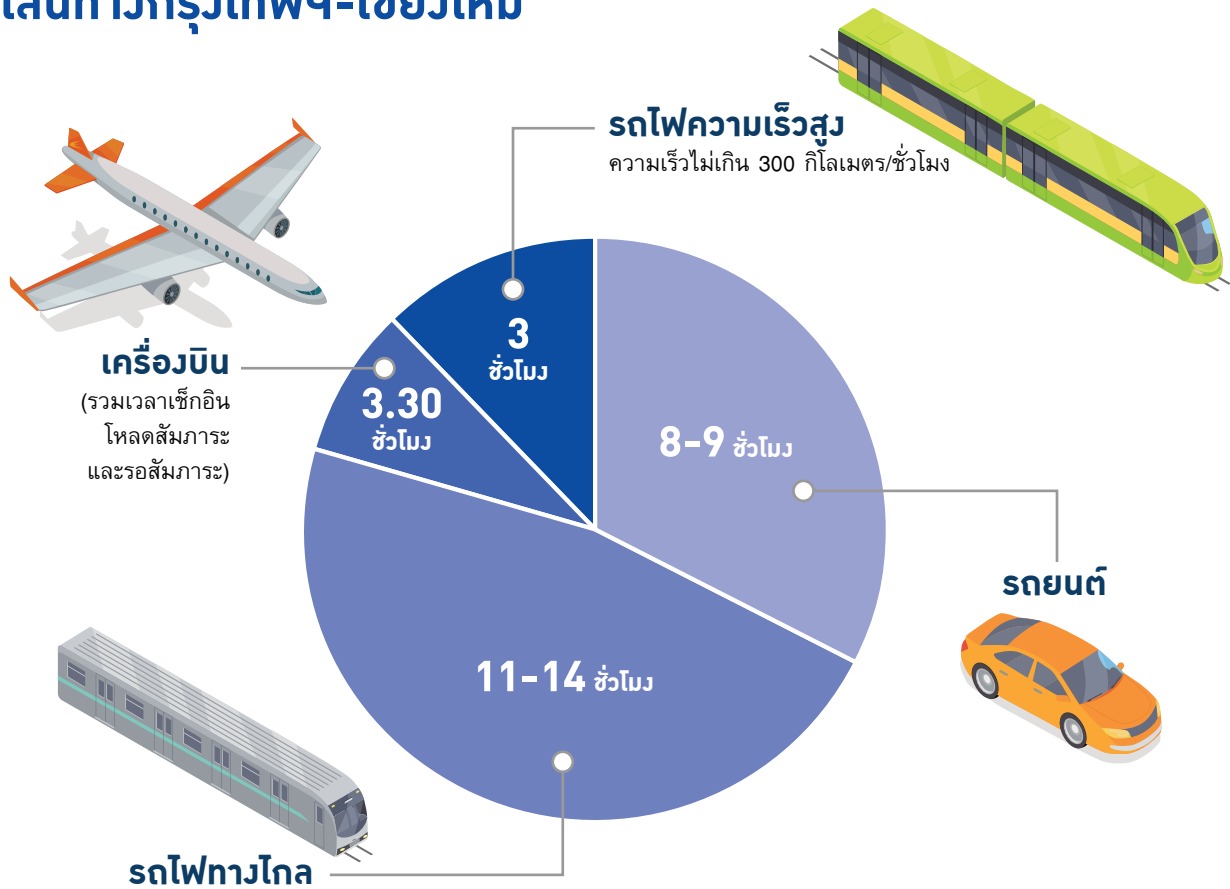
ปลายทาง : ปารีส

เวลาจากต้นทางถึงปลายทาง : 5 ชั่วโมง

ที่มา : นิตยสาร Conde Nast Traveler
www.cntraveler.com



ระยะเวลาในการเดินทางของรถไฟความเร็วสูง เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ รถไฟทางไกล เครื่องบิน เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่



ระยะทางที่เหมาะสมในการเดินทางในรูปแบบต่างๆ



ระยะทาง 150-400 กม.
เหมาะกับรถไฟความเร็วสูง
ระยะเวลาการเดินทาง
1 ถึง 4½ ชั่วโมง



ระยะทาง 0-150 กม.
เหมาะกับรถยนต์
ระยะเวลาการเดินทาง
1-1½ ชั่วโมง



400 กม. ขึ้นไป
เหมาะกับเครื่องบิน
ระยะเวลาการเดินทาง
5 ชั่วโมงขึ้นไป

ทำไมประเทศไทยต้องมีรถไฟความเร็วสูง



ลดการใช้พลังงาน ลดโลกร้อน

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง

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



ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจากการเดินทาง

เดินทางบนทางเฉพาะ ลดความเสี่ยง
ของการเกิดอุบัติเหตุ และไม่มีจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ
ตลอดแนวเส้นทาง



เกิดการพัฒนาเมือง

กระจายความเจริญไปในพื้นที่โดยรอบ
เกิดการจ้างงานสร้างอาชีพ



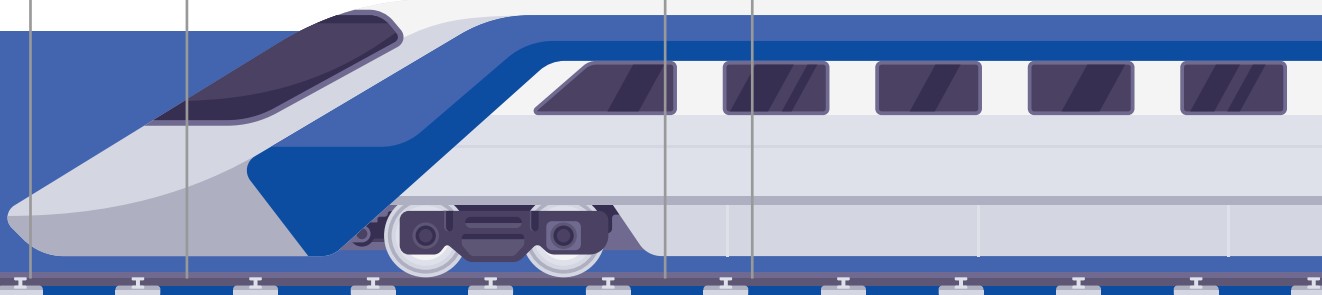
ขยายโอกาสของธุรกิจท้องถิ่น

เปิดโอกาสให้มีการจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น
และผลผลิตต่างๆ รวมถึงการเกิดพื้นที่
พาณิชย์กรรมโดยรอบสถานีรถไฟ



ส่งเสริมการท่องเที่ยว

ลดเวลาการเดินทาง
สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยัง
สถานที่ต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว
โดยเฉพาะในเมืองที่อยู่ใกล้เคียงกัน





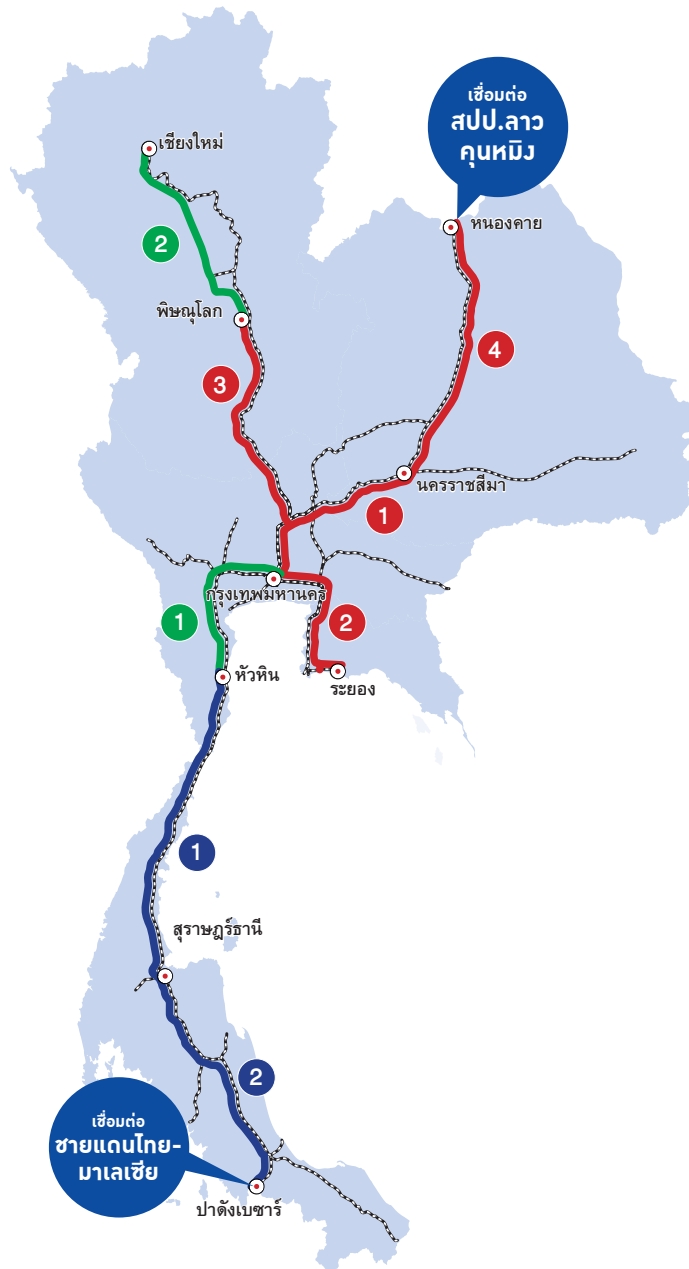
พัฒนารถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงหัวเมืองสำคัญของประเทศสู่อาเซียน

โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยมีทั้งหมด 4 สายทาง คือ สายเหนือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ-หนองคาย สายตะวันออก กรุงเทพฯ-ระยอง และสายใต้ กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์

ซึ่งนอกจากจะกำหนดให้ผ่านจังหวัดสำคัญๆ แล้ว ยังกำหนดโครงข่ายให้มีความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทางไปมาหาสู่กันในภูมิภาคอาเซียน

การพัฒนา “รถไฟความเร็วสูง” ของไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ตามลำดับความสำคัญดังนี้



แผนระยะเร่งด่วน

จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 1,208 กิโลเมตร

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

แผนระยะกลาง

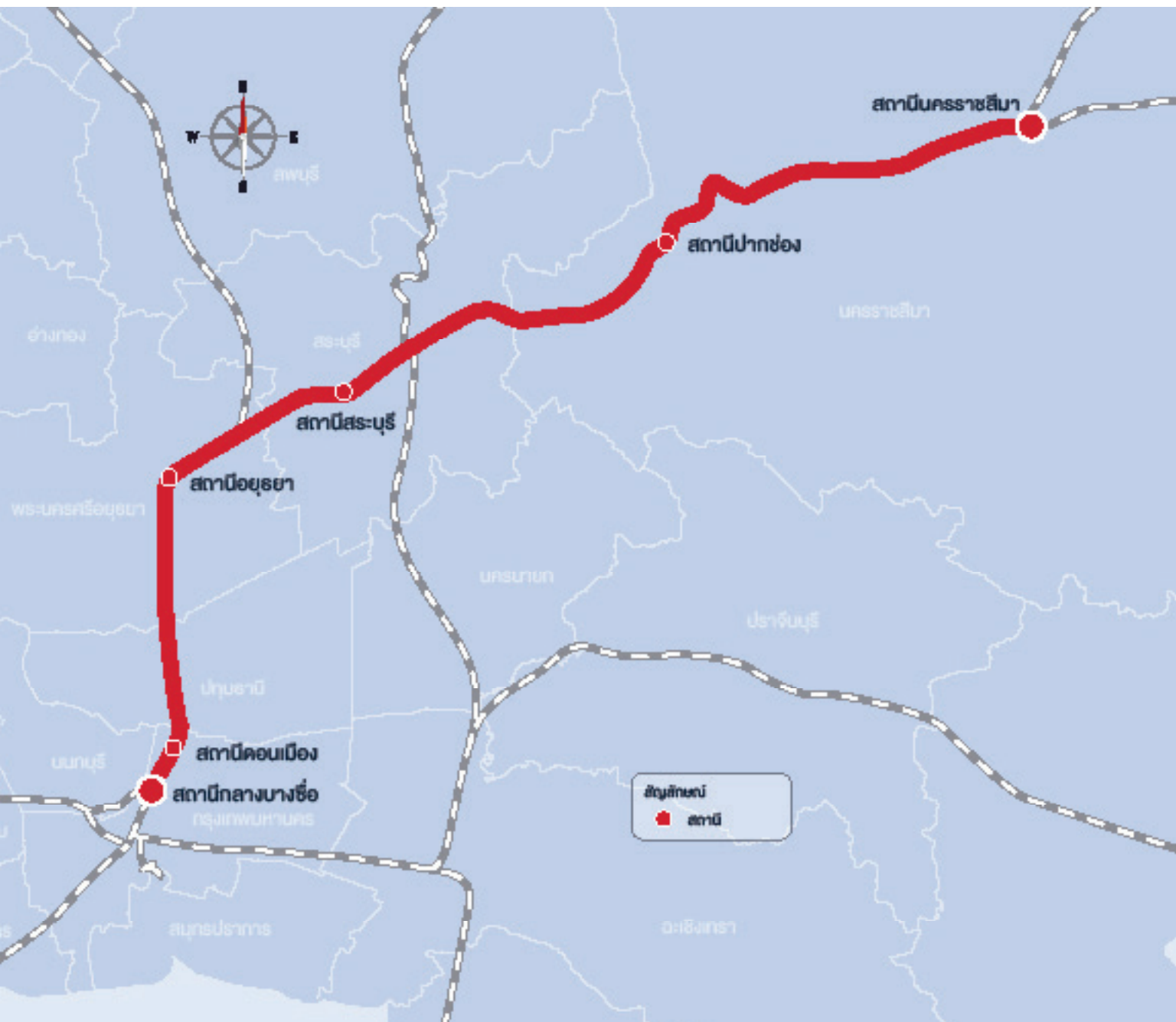
จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 499 กิโลเมตร

- 1 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน
- 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

แผนระยะยาว

จำนวน 1 เส้นทาง ระยะทาง 759 กิโลเมตร

- 1 ช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์



รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

— ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

ระยะทาง	: 253 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ระยะเวลาการเดินทาง	: 1 ชั่วโมง 30 นาที (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
ช่วงเวลาให้บริการ	: 06.00-24.00 น.
จำนวนสถานี	: 5 สถานี
ระบบราง	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา
ค่าโดยสาร	: เริ่มต้น 107 บาท สูงสุด 534 บาท



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
5,000 คน/วัน (ปี 2566)



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2566

วงเงินลงทุน



179,413
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 11.68%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้างงานโยธา

แบ่งเป็น 14 สัญญา อยู่ระหว่างดำเนินการ 2 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1 กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง สัญญาที่ 2 สีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กิโลเมตร เตรียมประกวดราคาและลงนามในสัญญาอีก 12 สัญญา



รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

— ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเทกา (กรุงเทพฯ-ระยอง)

ระยะทาง	: 220 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกกระต๊ับ และใต้ดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
ระยะเวลาการเดินทาง	: 1 ชั่วโมง
ช่วงเวลาให้บริการ	: 06.00-24.00 น.
จำนวนสถานี	: 15 สถานี สถานียกกระต๊ับ 7 สถานี สถานีรูปแบบอาคาร ผู้โดยสาร 6 สถานี สถานีใต้ดิน 2 สถานี
ระบบราง	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่าง การประกวดราคา
ค่าโดยสาร	: 200 บาท



วงเงินลงทุน



ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 13.26%

ขบวนรถที่ให้บริการ รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง

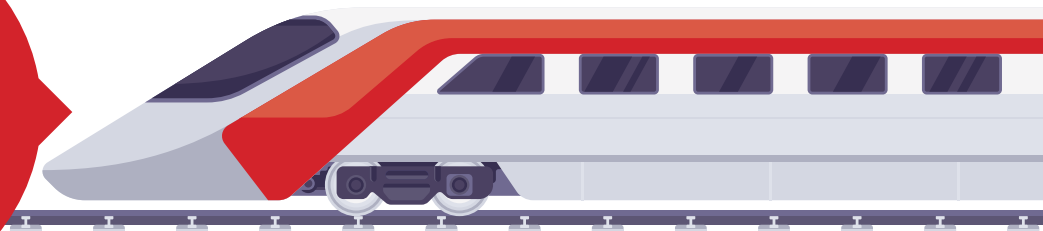
รถไฟธรรมดา (City Line)

ให้บริการตั้งแต่
สถานีดอนเมือง-สถานีสุวรรณภูมิ
ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ
160 กม./ชม.



รถไฟความเร็วสูง (HSR)

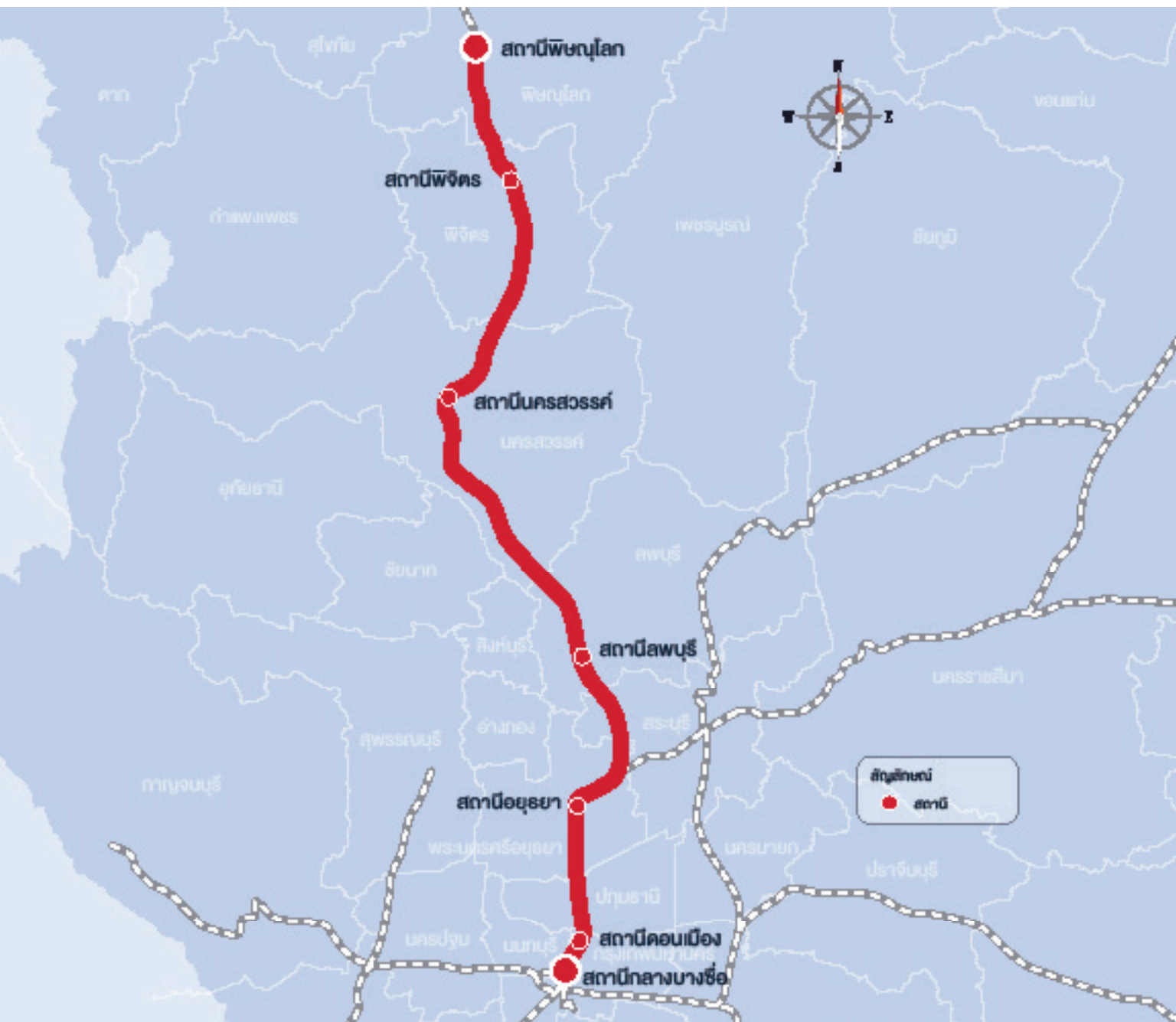
ให้บริการตั้งแต่
สถานีดอนเมือง-สถานีระยอง
ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ
250 กม./ชม.



แนวเส้นทาง ประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

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





รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน — ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

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

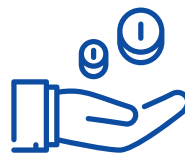


คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
29,000 คน/วัน (ปี 2568)



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2568

วงเงินลงทุน



212,892
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 14.7%



รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

— ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

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

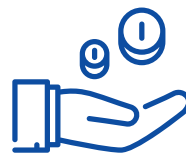


คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
21,160 คน/วัน



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2569

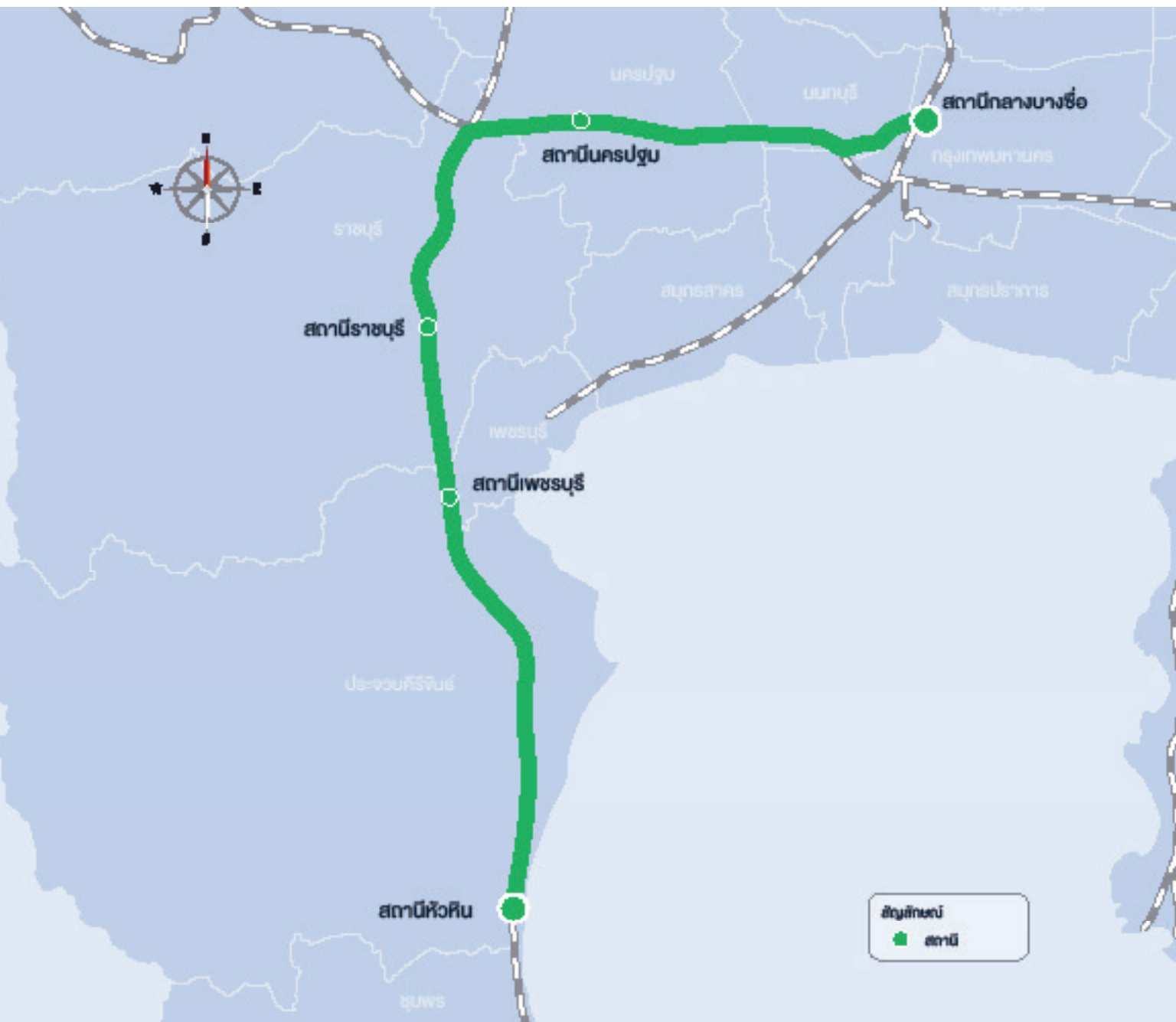
วงเงินลงทุน



226,340
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 11.68%



แผนระยะกลาง

— ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
10,094 คน/วัน (ปี 2570)



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2570

วงเงินลงทุน



100,125
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 9.76%



แผนระยะกลาง

— ช่วงพิเศษโลก-เชียงใหม่

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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน
ผลการศึกษาความเหมาะสม



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2572



วงเงินลงทุน



232,411
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม



แผนระยะยาว

— รถไฟความเร็วสูง ช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์

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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2580

วงเงินลงทุน



432,329
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา



รถไฟฟ้าชานเมือง ทางเลือกใหม่ ของการเดินทาง

- 103 รถไฟฟ้าชานเมืองคืออะไร
- 107 พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง



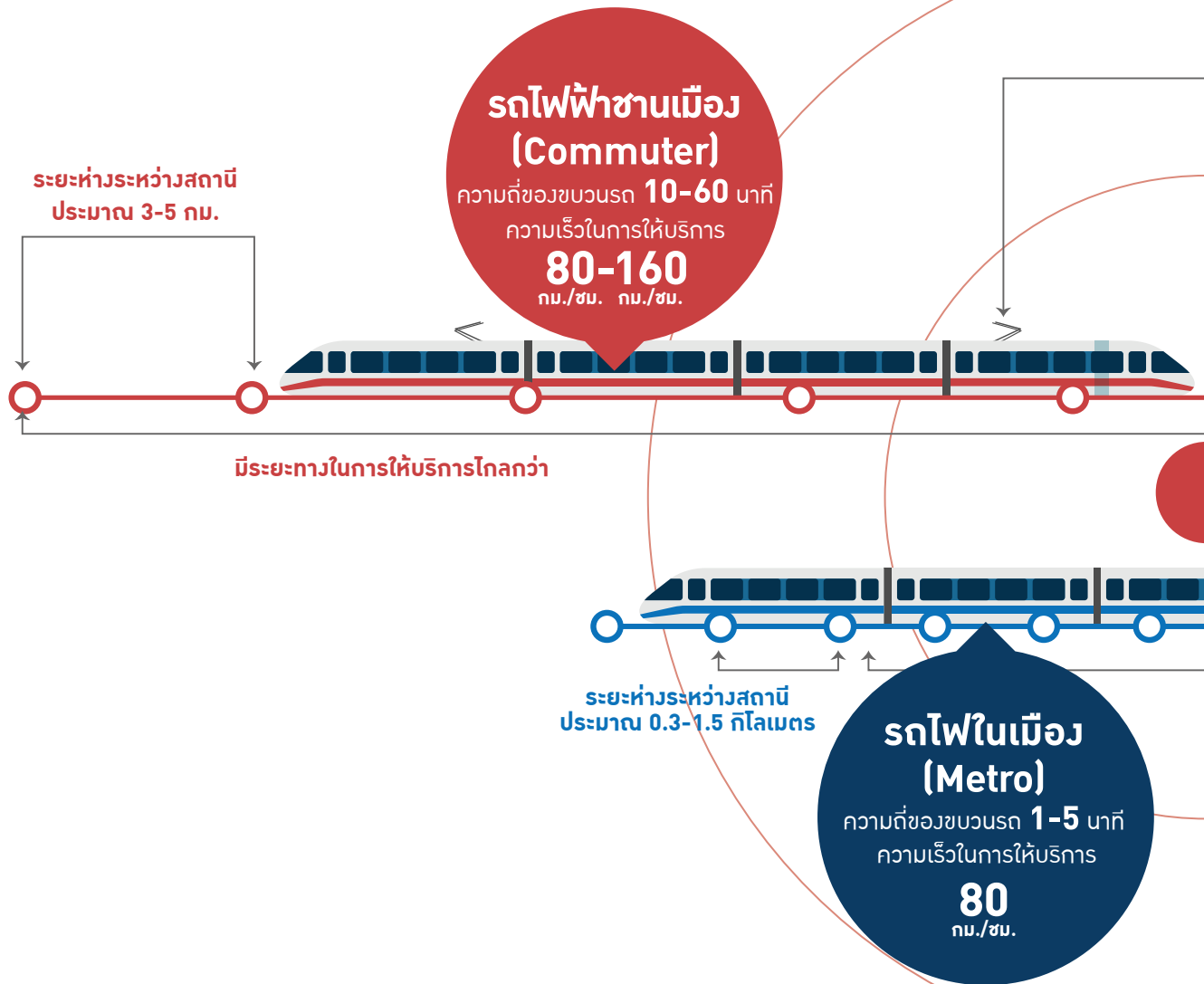
รถไฟฟ้าชานเมืองคืออะไร

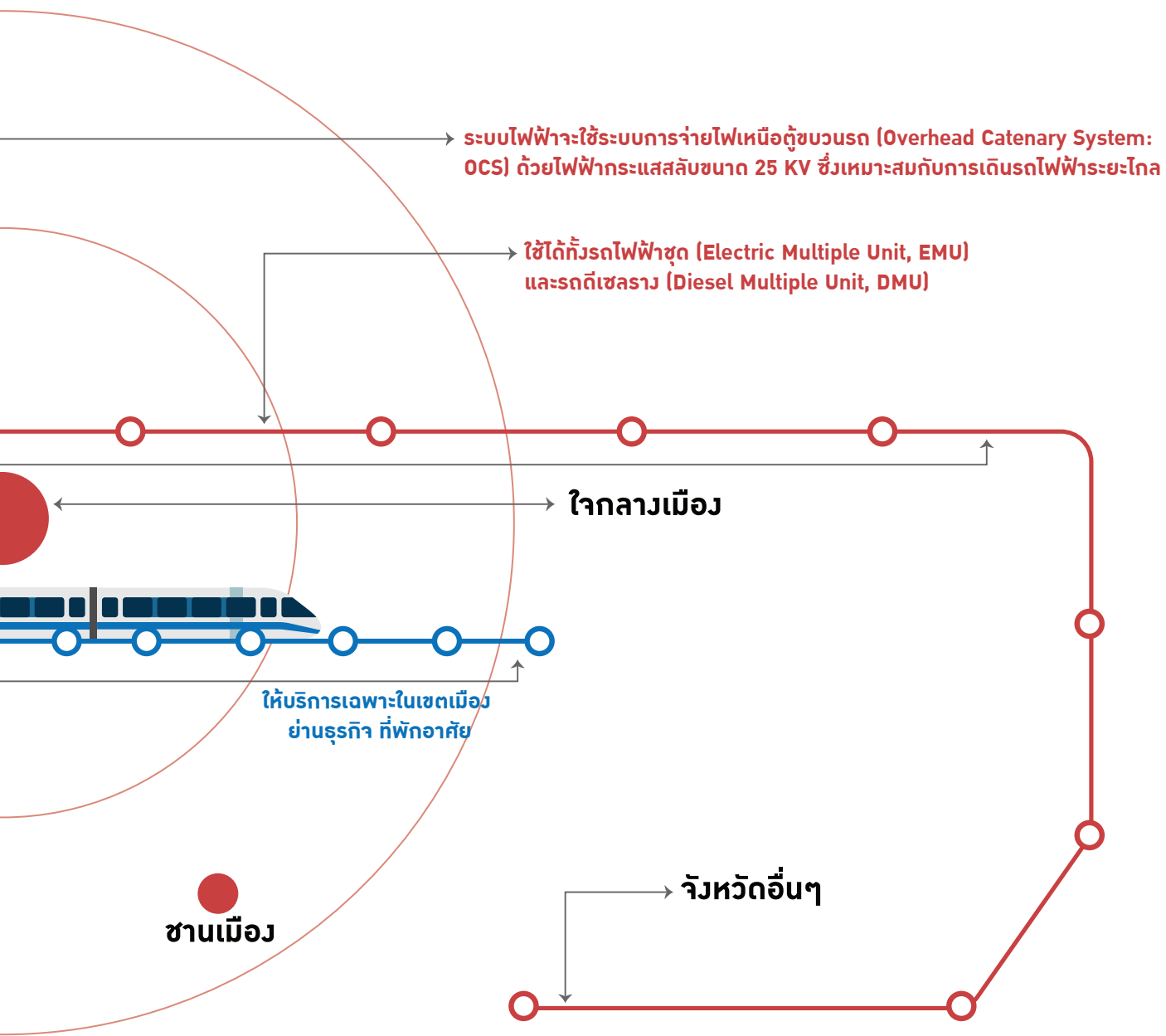
ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองและหัวเมืองโดยรอบ โดยในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในกรุงเทพมหานครและ

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

“รถไฟฟ้าชานเมือง” แตกต่างจากรถไฟฟ้าอื่นๆ อย่างไร

ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองที่ทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชน จากชานเมืองเข้าสู่ในเมือง ความถี่ของขบวนรถจะแตกต่างจากรถไฟในเมือง (Metro) รถไฟฟ้าชานเมืองจะป้อนผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่เมืองชั้นใน โดยมีรถไฟในเมืองที่มีสถานีถี่กว่ารับช่วงต่อจากสถานีที่เชื่อมต่อระบบกัน โดยมีลักษณะเฉพาะดังนี้





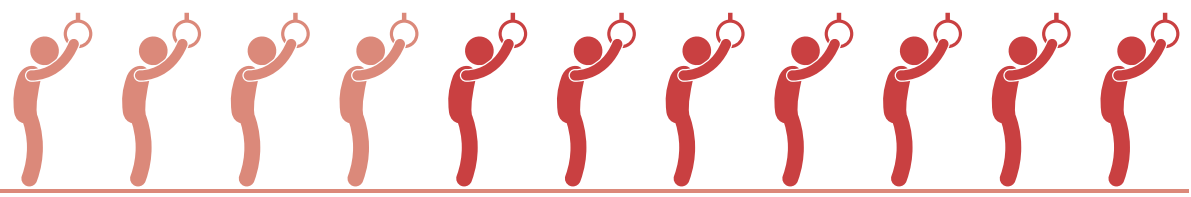
เราได้อะไรจากการพัฒนารถไฟฟ้าชานเมือง



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

410,000
คน-เที่ยว/วัน

1,080,000
คน-เที่ยว/วัน



2564

2574

เพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางภายในเมืองเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ **30** (จากเดิมร้อยละ 5)



พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง

โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมีทั้งหมด 2 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม เป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ-ใต้ ตามแนวทางการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง (หัวลำโพง) และรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน เป็น

เส้นทางหลักในแนวตะวันออก-ตะวันตก ตามแนวทางการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก (พื้นที่ศาลายา ดลิ่งชัน) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันออก (พื้นที่หัวหมาก) เข้าสู่ใจกลางเมือง แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ตามแผนแม่บทฯ โดยรถไฟฟ้าชานเมือง ช่วงบางซื่อ-รังสิต จะเปิดให้บริการในปี 2564 พร้อมกับสถานีกลางบางซื่อ

แผนการพัฒนารถไฟฟ้าชานเมือง

รฟท. ได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดังนี้



ระยะที่ 1

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง **41.5** กิโลเมตร

1

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม
ช่วงบางซื่อ-รังสิต

2

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน
ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน



ระยะที่ 2

จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง **95.4** กิโลเมตร

3

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม
ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ศูนย์รังสิต

4

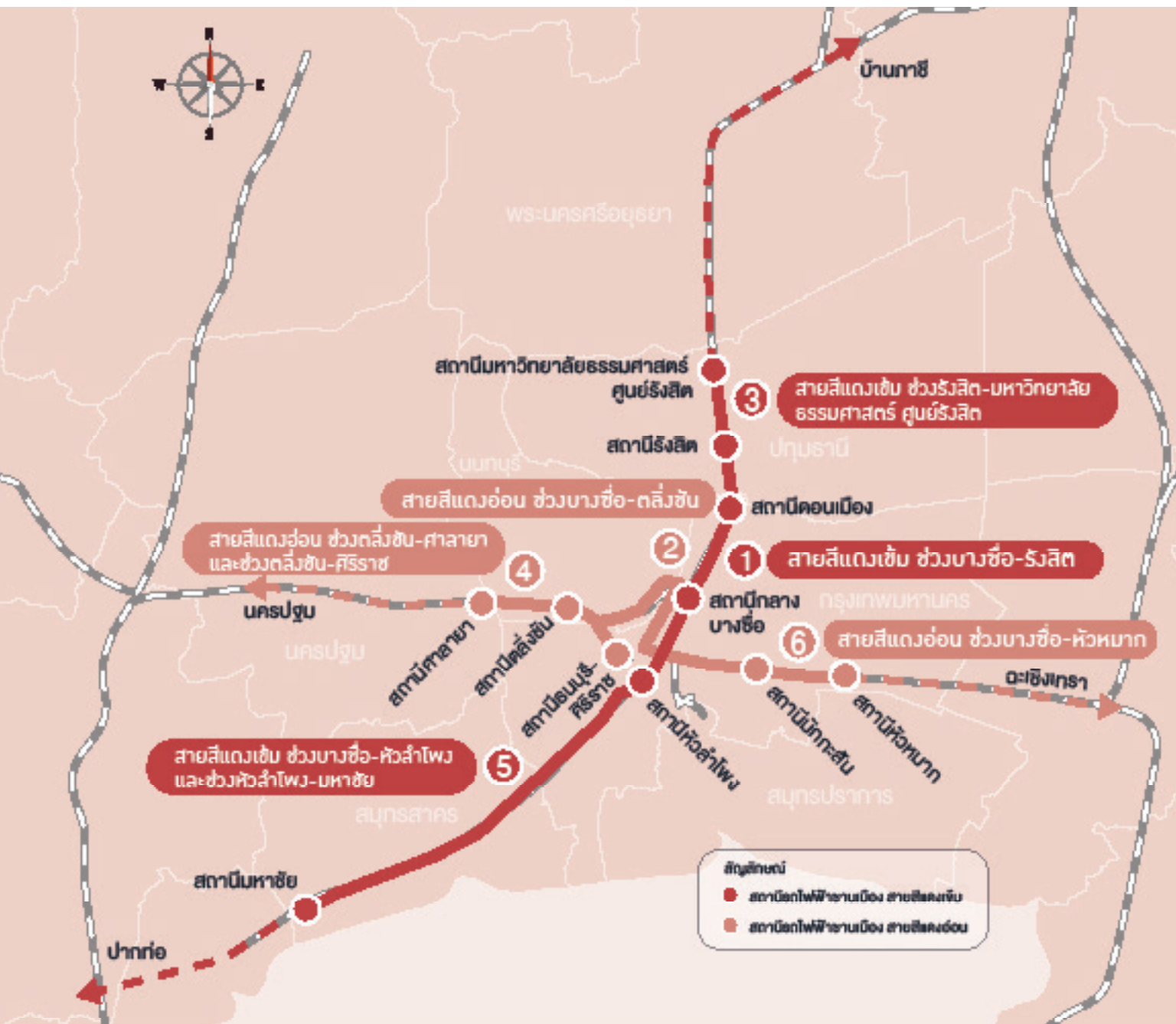
รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และ
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช

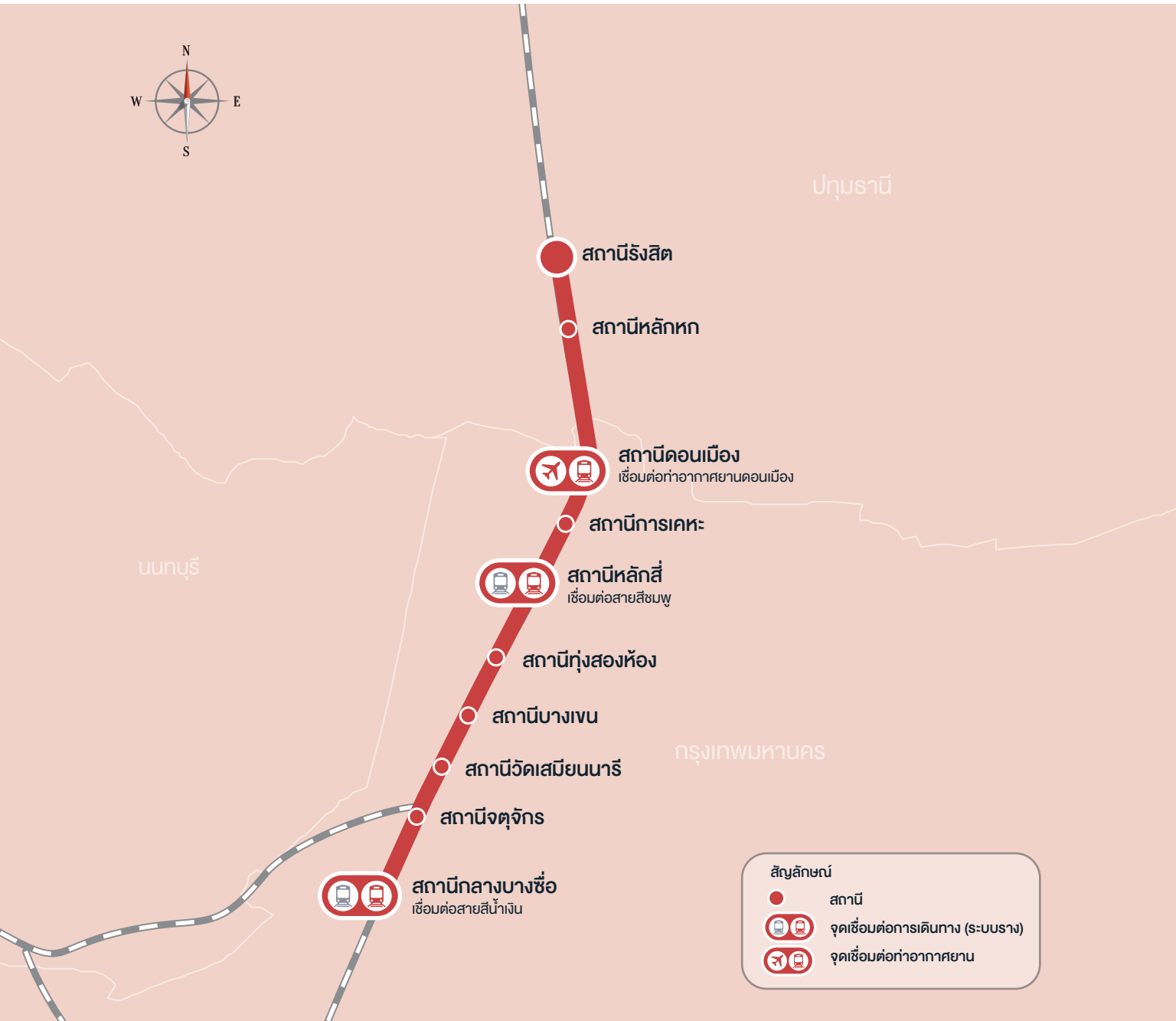
5

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และ
ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย

6

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน
ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก





รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต

ระยะทาง	: 26.3 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 10 สถานี
จำนวนรถโดยสาร	: 17 ขบวน แบ่งเป็น ขบวนละ 3 ตู้ 10 ขบวน ขบวนละ 6 ตู้ 7 ขบวน
ความถี่ในการให้บริการ	: รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) และประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

80,000 คน-เที่ยว/วัน

(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1)



ปีที่จะเปิดให้บริการ
ปี 2564

วงเงินลงทุน



88,003
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า FIRR = 1.49%

ค่า EIRR = 12.04%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 3 สัญญา

สัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและ

ศูนย์ซ่อมบำรุง

สัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต

สัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ สำหรับ

ระบบรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต



นนทบุรี

สถานีบางซื่อ
เชื่อมต่อกับสายสีม่วง

สถานีสะพานพระราม 6
(สถานีอนาคต)

สถานีบางทรายใหญ่- กฟผ.
(สถานีอนาคต)

สถานีบางบัวใหญ่

สถานีตลิ่งชัน
เชื่อมต่อกับสายสีส้ม

สถานีกลางบางซื่อ
เชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงิน

กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์



สถานี



จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

80,000 คน-เที่ยว/วัน

(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 1)



ปีที่จะคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2564

วงเงินลงทุน



8,748
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 12.69%



สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

สถานีเชียงราก

สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สถานีคลองหนึ่ง

สถานีรังสิต

ปทุมธานี

สัญลักษณ์

● สถานี

นนทบุรี

รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม

ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

ระยะทาง	: 8.84 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 5 สถานี
ความถี่ในการให้บริการ	: รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) และประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1 เมตร
สถานะ	: อยู่ในขั้นตอนการพิจารณา ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ (สศช.)



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



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2565

วงเงินลงทุน



6,570
ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIR = 24.61%



นนทบุรี

สถานีศาลายา

สถานีศาลาธรรมสพน์

สถานีกาญจนาภิเษก

สถานีบ้านฉิมพลี

สถานีตลิ่งชัน
เชื่อมต่อสายสีเขียว



สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน

สถานีจรัญสนิทวงศ์
เชื่อมต่อสายสีน้ำเงินและสายสีส้ม



สถานีศิริราช
เชื่อมต่อสายสีส้ม

นครปฐม

กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์



สถานี



จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช

ระยะทาง	: 18.5 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 8 สถานี
ความถี่ในการให้บริการ	: รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) และประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1 เมตร
สถานะ	: อยู่ในขั้นตอนการพิจารณา ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ (สศช.)



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

29,400 คน-เที่ยว/วัน

(ปี 2565)



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ

ปี 2565

วงเงินลงทุน



17,671

ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR = 20.31%

(เฉพาะช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา)



สัญลักษณ์

- สถานี
- 🚊 จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และช่วงหัวลำโพง-มหาชัย

ระยะทาง : 49 กม.

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และใต้ดิน

ความเร็วในการให้บริการ : รถธรรมดา 120 กม./ชม.
รถด่วน 160 กม./ชม.

จำนวนสถานี : ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง
จำนวน 6 สถานี
ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย
จำนวน 17 สถานี

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

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

สถานะ : อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ



ภาคการณัปริมาณผู้โดยสาร
อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ

วงเงินลงทุน



อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ

ผลการศึกษาความเหมาะสม
อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ



กรุงเทพมหานคร



สถานีกลางบางซื่อ
เชื่อมต่อสายสีน้ำเงิน



สถานีสามเสน



สถานีราชวิถี
เชื่อมต่อสายสีแดงเข้ม

สถานีพญาไท
เชื่อมต่อสายสีม่วง และ-รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

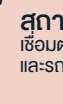
สถานีราชประสงค์
เชื่อมต่อสายสีส้ม และ-รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

สถานีมักกะสัน
เชื่อมต่อสายสีน้ำเงิน และ-รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

สถานีศูนย์วิจัย



สถานีรามคำแหง
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์



สถานีหัวหมาก
เชื่อมต่อสายสีเหลือง และ-รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

สัญลักษณ์



สถานี



จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟฟ้าชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก

ระยะทาง	: 19 กม.
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 8 สถานี
ความถี่ในการให้บริการ	: รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) และประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1 เมตร
สถานะ	: อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน

15,000 คน-เที่ยว/วัน

ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก

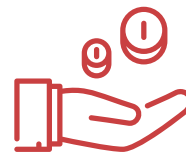
75,000 คน-เที่ยว/วัน



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ

ปี 2567

วงเงินลงทุน



44,000

ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่า EIRR

ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน = 27.58%

ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก = 20.33%



ขบวนรถหลากหลาย เลือกได้ตามใจคุณ

- 123 มาทำความรู้จักขบวนรถไฟกัน
- 137 เกี่ยวไปกับรถไฟไทย
- 139 รถไฟเพื่อคุณ



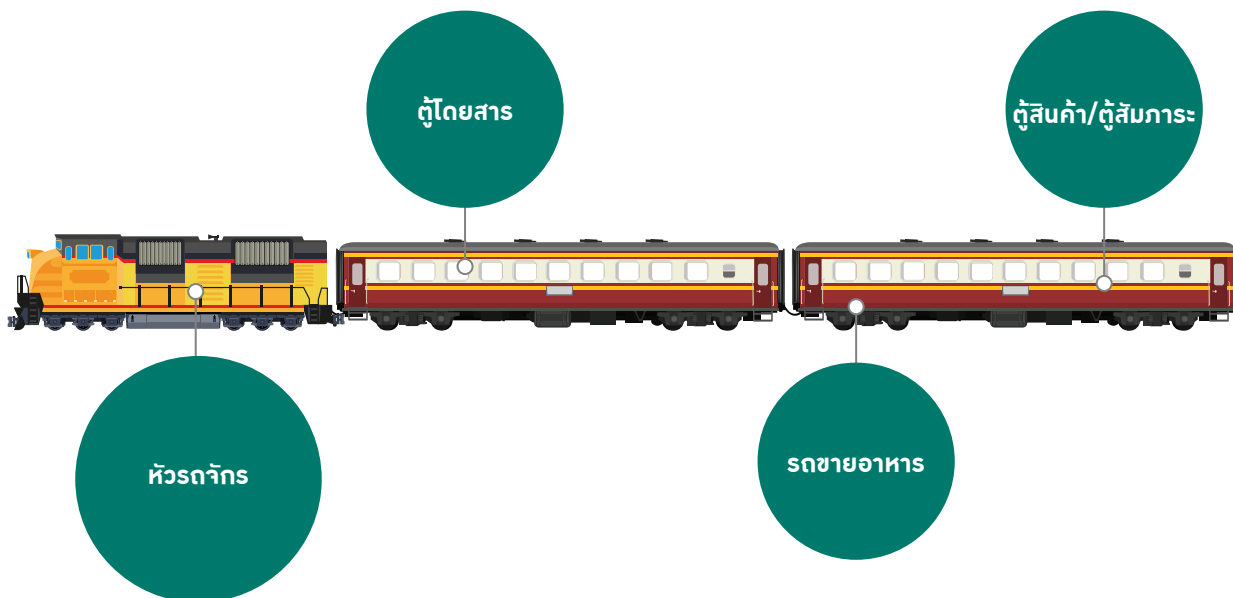
มาทำความรู้จักขบวนรถไฟกัน

รถไฟ 1 ขบวน เหมือนกับเป็นตัวต่อที่มีตู้หลายๆ ตู้ มาต่อกัน ซึ่งแต่ละตู้ก็มีการใช้งานที่แตกต่างกันออกไป ทั้งหัวรถจักร ตู้โดยสารหลากหลายประเภท ตู้เสบียง ตู้บรรทุกสัมภาระ และอื่นๆ อีกมากมาย วันนี้เรามาลองดูกัน

ดีกว่าว่า ใน 1 ขบวนรถไฟที่วิ่งไปตามราง ประกอบด้วย อะไรบ้าง คราวหน้าเวลาจองตั๋วรถไฟ จะได้เลือกจองได้อย่างใจต้องการ

รถไฟ 1 ขบวน ประกอบด้วย...

รถไฟทางไกล



รถไฟฟ้ายานเมือง/รถไฟความเร็วสูง

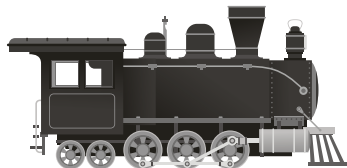


เปิดหูกพร้อมเดินทาง

รถไฟทางไกลของไทย สามารถแบ่งตามประเภทของรถไฟได้ 2 ประเภท คือ แบบรถลาก (ใช้หัวรถจักร) และ ตู้โดยสารที่ขับเคลื่อนตัวเอง

รถลาก

ใช้หัวรถจักรในการลากรถพ่วง
ทำให้ใช้พลังงาน
ในการลากรถสูง



รถจักรไอน้ำ (Steam Locomotive)

ใช้พลังงานต้มน้ำจากไอน้ำอันเกิดจากน้ำต้มเดือด
ในการดันลูกสูบเพื่อหมุนล้อ (ปัจจุบัน รฟท. ใช้เฉพาะโดยสาร
ในเส้นทางท่องเที่ยวในช่วงเวลาพิเศษเท่านั้น)



รถจักรดีเซล (Diesel Locomotive)

ใช้เครื่องยนต์ดีเซลกำเนิดพลังงานไฟฟ้าเพื่อหมุนมอเตอร์ลากจูง
(Traction Motor: TM)



รถจักรไฟฟ้า (Electric Locomotive)

ใช้ไฟฟ้าหมุนมอเตอร์ลากจูง (Traction Motor: TM)
เป็นรถจักรที่มีกำลังสูงมากกว่าประเภทอื่นๆ

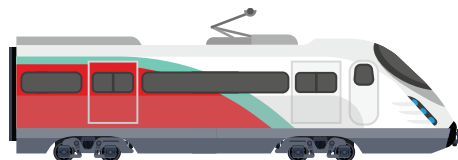
รถโดยสารที่ ขับเคลื่อนตัวเอง

น้ำหนักเบา คล่องตัว
สามารถทำความเร็วได้



รถดีเซลรวม (Diesel Multiple Unit: DMU)

ขับเคลื่อนด้วยดีเซลการกล หรือดีเซลไฮดรอลิก
สามารถพ่วงตู้โดยสารได้ไม่จำกัด
และสามารถขึ้นทางลาดชันได้ดีกว่า



รถไฟฟ้าชุด (Electric Multiple Unit: EMU)

ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ซึ่งใช้พลังงานไฟฟ้า
ในการขับเคลื่อน มีทั้งส่งไฟฟ้าจากรางที่สาม
และจากด้านบน

ตู้โดยสารหลากสโตร์ เลือกสรรได้ตามใจคุณ

สำหรับใครอยากลองนั่งรถไฟเดินทางและท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ วันนี้ รฟท. ขอพาทุกท่านมารู้จักตู้โดยสารชนิดต่างๆ ที่ให้บริการในปัจจุบัน

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

1) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้น 1 (บนอ.ป.) (รถโดยสารรุ่นใหม่)

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



สิ่งอำนวยความสะดวก

- จอแอลอีดีแบบทัชสกรีน
- กระจกน้ำ
- ที่เก็บแก้วน้ำ
- อ่างล้างหน้า
- ปลั๊กไฟ
- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ช่องเสียบชาร์จแบบ USB
- Wi-Fi
- ระบบปรับอากาศ
- ห้องน้ำ

เส้นทางการเดินทาง

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 9/10 “อุดรวิถีสยาม” กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 23/24 “อีสานวิถีสยาม” กรุงเทพ-อุบลราชธานี-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 25/26 “อีสานมรรคา” กรุงเทพ-หนองคาย-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 31/32 “ทักษิณวิถีสยาม” กรุงเทพ-ชุมทางหาดใหญ่-กรุงเทพ

2) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้น 1 (บνο.ป.) (Hyundai)

จำนวนที่ : 24 ที่
 ลักษณะภายในรถ : แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่
 (เตียงบน 12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่)
 ห้องสามารถเปิดเข้าหากันได้
 สำหรับผู้ที่เดินทางมา
 เป็นครอบครัว

สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ห้องน้ำ



ปลั๊กไฟ



อ่างล้างหน้า



ระบบปรับอากาศ



เส้นทางการเดินรถ

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

ประตูโถงขบวน



บันได

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

1) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้น 2 (บนอ.ป.)

จำนวนที่นั่ง : 40 ที่ หรือ 36 ที่ (รองรับผู้พิการ)

ลักษณะของเตียงนอน : เตียงขนาด 90 ซม. x เตียงยาว 200 ซม.



สิ่งอำนวยความสะดวก



จอบแอลอีดี



ระบบปรับอากาศ



ปลั๊กไฟ



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ที่เก็บสัมภาระขนาดใหญ่
บริเวณหัวน้ำ



ห้องน้ำ

เส้นทางการเดินทาง

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

2) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บอ.ป.) (Daewoo)

จำนวนที่ : 40 ที่
 ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 20 เตี้ยล่าง 20
 เตี้ยนอนขนาดกว้างที่สุด
 ในบรรดาตู้นอนทั้งหมด



สิ่งอำนวยความสะดวก



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ห้องน้ำ



ระบบปรับอากาศ

เส้นทางเดินรถ

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



3) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนก.ป.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 20 ที่ เตี้ยล่าง 20 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ห้องน้ำ



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ระบบปรับอากาศ

เส้นทางรถเดินรถ

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

4) รถนอนปรับอากาศชั้น 2 (บขท.ป.) ชนิด 36 ที่นั่ง

จำนวนที่ : 36 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 18 ที่ เตี้ยงล่าง 18 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ห้องน้ำ



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ระบบปรับอากาศ



เส้นทางรถโดยสาร

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

5) รถนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บพท.) นอนพักลม

จำนวนที่ : 32 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 16 ที่ เตี้ยงล่าง 16 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่าง
ที่หัวนอน



ที่เก็บสัมภาระ
บริเวณที่นั่ง



ห้องน้ำ



พักลม

เส้นทางรถ

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

6) รถปรับอากาศชั้นที่ 2 นั้ปรับอากาศ (บขท.ป.)

จำนวนที่ : 64 ที่นั่ง
ลักษณะภายในรถ : เป็นรถนั้ เบาะสามารถปรับเอนได้



7) รถปรับอากาศชั้นที่ 2 (บขท.ป.) นั้ปรับอากาศ

จำนวนที่ : 30 ที่นั่ง
ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่ และที่นั่งเดี่ยว รองรับผู้โดยสารที่ใช้วีลแชร์



8) รถชั้นที่ 2 (บขท.) นั้พัดลม

จำนวนที่ : 48 ที่นั่ง
ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่



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

จำนวนที่นั่ง : 76 ที่



ตู้เสบียงรุ่นใหม่ สวยใส สะอาดตา

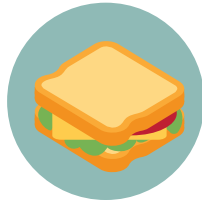
รฟท. ได้ดำเนินการปรับปรุงรถปรับอากาศขายอาหารให้สวยงาม สะอาด และถูกหลักอนามัย



เมนูแนะนำที่ตู้เสบียง



กาแฟสด
และเครื่องดื่ม



แซนวิช



อาหารจานหลัก

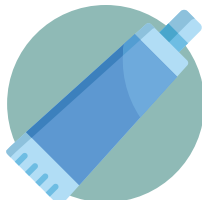


ขนม

ตู้เสบียงไม่ได้มีแค่อาหาร แต่ยังมี...



แปรงสีฟัน



ยาสีฟัน



ยาสามัญญะประจำบ้าน



กระดาษชำระ ฯลฯ

รถสัมภาระ



บรรจุภัณฑ์
ขนาดใหญ่



ส่วนปฏิบัติงาน
พนักงานบนขบวนรถ



บรรจุภัณฑ์ประเภทหีบห่อ
หรือสินค้าขนาดกลางและเล็ก

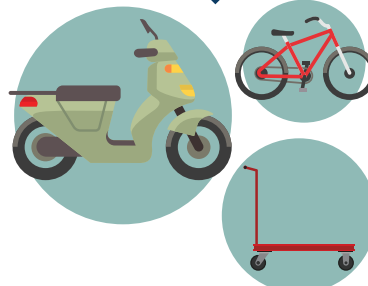
สินค้าที่ขนส่ง แบ่งออกเป็น

ประเภท
หีบห่อ



อาหาร เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า
คอมพิวเตอร์ ฯลฯ

ประเภท
ล้อเลื่อน



รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถเข็น

ไปแบบเหมาๆ กับตู้รถโดยสารพิเศษ

รถบรรทุกจักรยาน

ที่นั่ง : 26 ที่นั่ง
ที่แขวนจักรยาน : 30 คัน
พร้อมติดตั้งประตูขนาดใหญ่
สำหรับนำจักรยานขึ้นสู่
ตู้โดยสาร



รถ OTOP Train

ที่นั่ง : 112 ที่นั่ง
ตู้โดยสารพิเศษ
เพื่อการท่องเที่ยว แบ่งเป็น
ส่วนของคาราโอเกะ มินิบาร์
และส่วนนั่งโดยสาร



รถชุด VIP Train

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



รถชุดเกียรติยศรถไฟไทย SRT Prestige

ดัดแปลงมาจากรถไฟโดยสารปรับอากาศ JR-West
เป็นขบวนรถชุดเพื่อเดินทางประชุม สัมมนาบ่อย และการ
ท่องเที่ยว เป็นรถชุด จำนวน 4 คัน ประกอบด้วย รถตู้นอน
รถเสบียงครัวร้อน รถเสบียงครัวเย็น รถประชุมใหญ่





เที่ยวไปกับรถไฟไทย

นอกจากรถไฟโดยสารแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังได้จัดเดินรถไฟท่องเที่ยว ทั้งแบบเช้าไปเย็นกลับ และค้างคืน เพื่อให้ประชาชนได้สัมผัสกับเสน่ห์ของการเดินทาง

โดยรถไฟ และสูดกลิ่นอายของธรรมชาติตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ สมดังคำที่มีคนเคยกล่าวไว้ว่า “ฉันไม่ได้นั่งรถไฟไปเที่ยว แต่ฉันไปเที่ยวเพื่อที่จะได้นั่งรถไฟ”

ไปเข้า-เย็นกลับ เฉพาะโอกาสพิเศษ



บริการพิเศษเฉพาะโอกาสพิเศษ
สำหรับสายรถไฟที่ให้บริการ
เฉพาะโอกาสพิเศษ
เฉพาะโอกาสพิเศษ
เฉพาะโอกาสพิเศษ

บริการพิเศษเฉพาะโอกาสพิเศษ
สำหรับสายรถไฟที่ให้บริการ
เฉพาะโอกาสพิเศษ
เฉพาะโอกาสพิเศษ
เฉพาะโอกาสพิเศษ

บริการพิเศษเฉพาะโอกาสพิเศษ
สำหรับสายรถไฟที่ให้บริการ
เฉพาะโอกาสพิเศษ
เฉพาะโอกาสพิเศษ
เฉพาะโอกาสพิเศษ

ไปเข้า-เย็นกลับ ไปได้ทุกวันหยุด

สำหรับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวที่มีทุกวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ได้แก่

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

จิกจ๊ก พร้อมพักค้างคืน

สำหรับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวที่แบบค้างคืน ได้แก่

- เดอะสวนไทรโยคพาร์ค แอดเวนเจอร์
- บ้านริมแคว แพริมน้ำ รีสอร์ท
- จังหวัดชายแดนภาคอีสาน เลาะริมแม่น้ำโขง



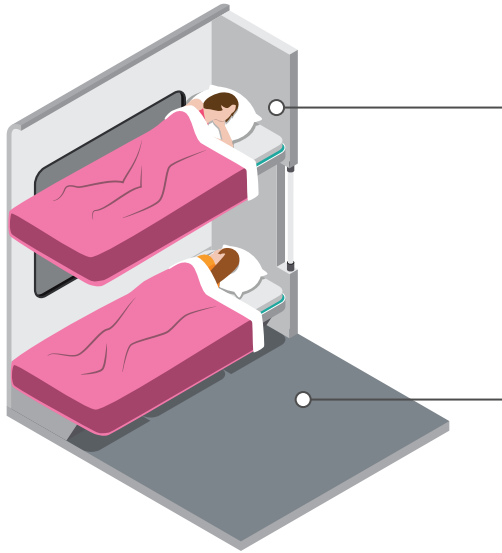
รถไฟเพื่อคุณ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการปรับปรุงการออกแบบสถานี รถโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตามหลักอารยสถาปัตยกรรม หรือ Universal Design

เพื่อให้ผู้พิการ ผู้สูงอายุ สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย ตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงปลายทาง

เพิ่มนโยบายด้านความปลอดภัยในขบวนรถ

จัดให้มีตู้โดยสารสำหรับเด็กและสตรี



ตู้เฉพาะผู้โดยสารสตรี
หรือเด็ก



พนักงานและผู้ให้บริการ
เป็นสตรีทั้งหมด



ติดตั้งกล้องวงจรปิด



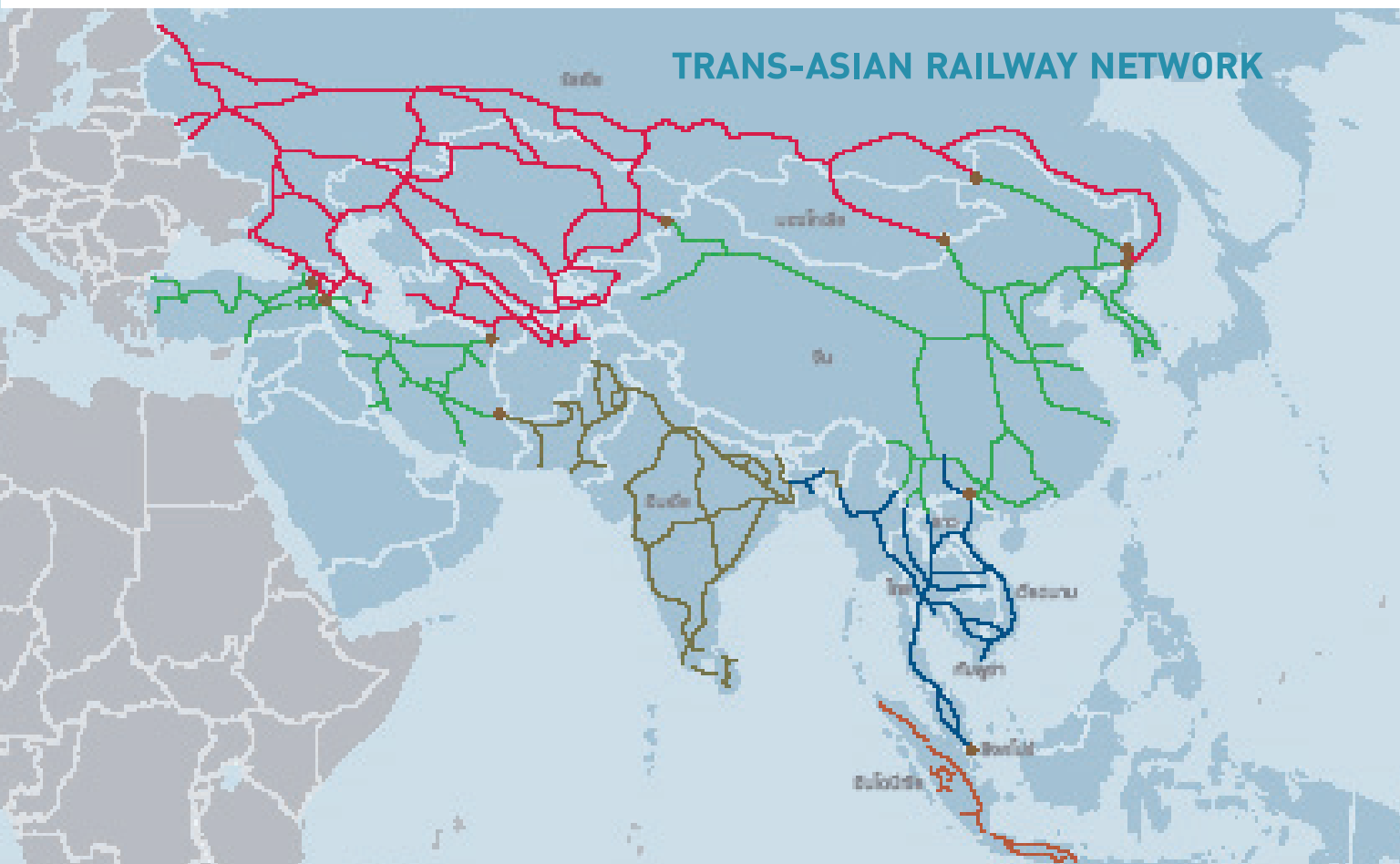
งดสูบบุหรี่และดื่มสุรกายในรถไฟ



รถไฟเชื่อมเพื่อนบ้าน เปิดการค้าชายแดน

143 ต่อขยายสายทาง สงเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ

TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK



ต่อขยายสายทาง ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ

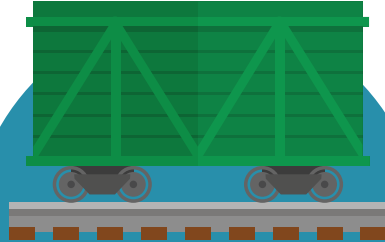
การเดินทางที่เชื่อมต่อและต่อเนื่องกันอย่างไร้รอยต่อ ไร้พรมแดน คือสวรรค์ของนักเดินทางทุกคน เพราะการมีเส้นทางที่เชื่อมต่อกันระหว่างสองประเทศ ไม่ได้ยังประโยชน์ด้านการเดินทางที่รวดเร็วและสะดวกสบายเท่านั้น หากแต่หมายถึงการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ หนุนนำเศรษฐกิจการค้ารุ่งเรือง ก้าวไกล

อย่างมั่นคง ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางการค้า และส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษให้คึกคัก หนุนนำประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

เราจะได้อะไรจากการเชื่อมต่อระบบรางกับประเทศเพื่อนบ้าน



มูลค่าการค้า
ชายแดนเพิ่มขึ้น



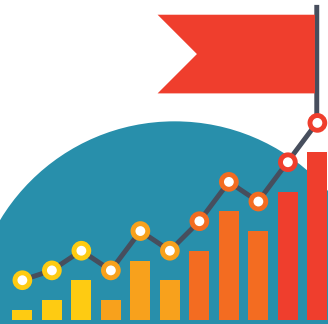
ตัวเลือก
ในการขนส่งสินค้า
เพิ่มมากขึ้น

ประเทศเพื่อนบ้าน
ขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือน้ำลึก
ของไทยเพิ่มมากขึ้น



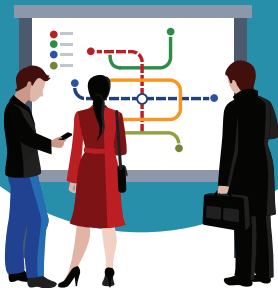


เมืองขยายตัว
เมืองมีการพัฒนา
อย่างก้าวกระโดด



เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น
ประชาชนมีรายได้
เพิ่มขึ้น

การท่องเที่ยว
ระหว่างประเทศผ่าน
ระบบรางเพิ่มมากขึ้น



คุณภาพชีวิตดีขึ้น

พัฒนาระบบราง สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ

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



ด่านแม่สอด จ.ตาก โอกาส

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

การพัฒนา

- โลจิสติกส์
- อุตสาหกรรม เช่น สิ่งทอ เกษตรเฟอร์นิเจอร์



ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว โอกาส

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

การพัฒนา

- อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร การขนส่งต่อเนื่อง การค้าส่ง ค้าปลีก ระหว่างประเทศ



ด่านบ้านหาดเล็ก จ.ตราด โอกาส

- มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาสูงขึ้น
- ใกล้ท่าเรือศรีหนุวิลล์และแหลมฉบัง

การพัฒนา

- เมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- การขนส่งต่อเนื่องหลากหลายรูปแบบ
- การค้าชายแดนปลอดภาษี



ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร โอกาส

- มูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- อยู่ในแนว EWEC

การพัฒนา

- การค้าส่งและขนส่งต่อเนื่อง
- อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- คลังสินค้า



ด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา โอกาส

- มูลค่าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียสูงขึ้น
- ใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลางของมาเลเซีย

การพัฒนา

- โลจิสติกส์และบริการ
- อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล
- ยางพารา



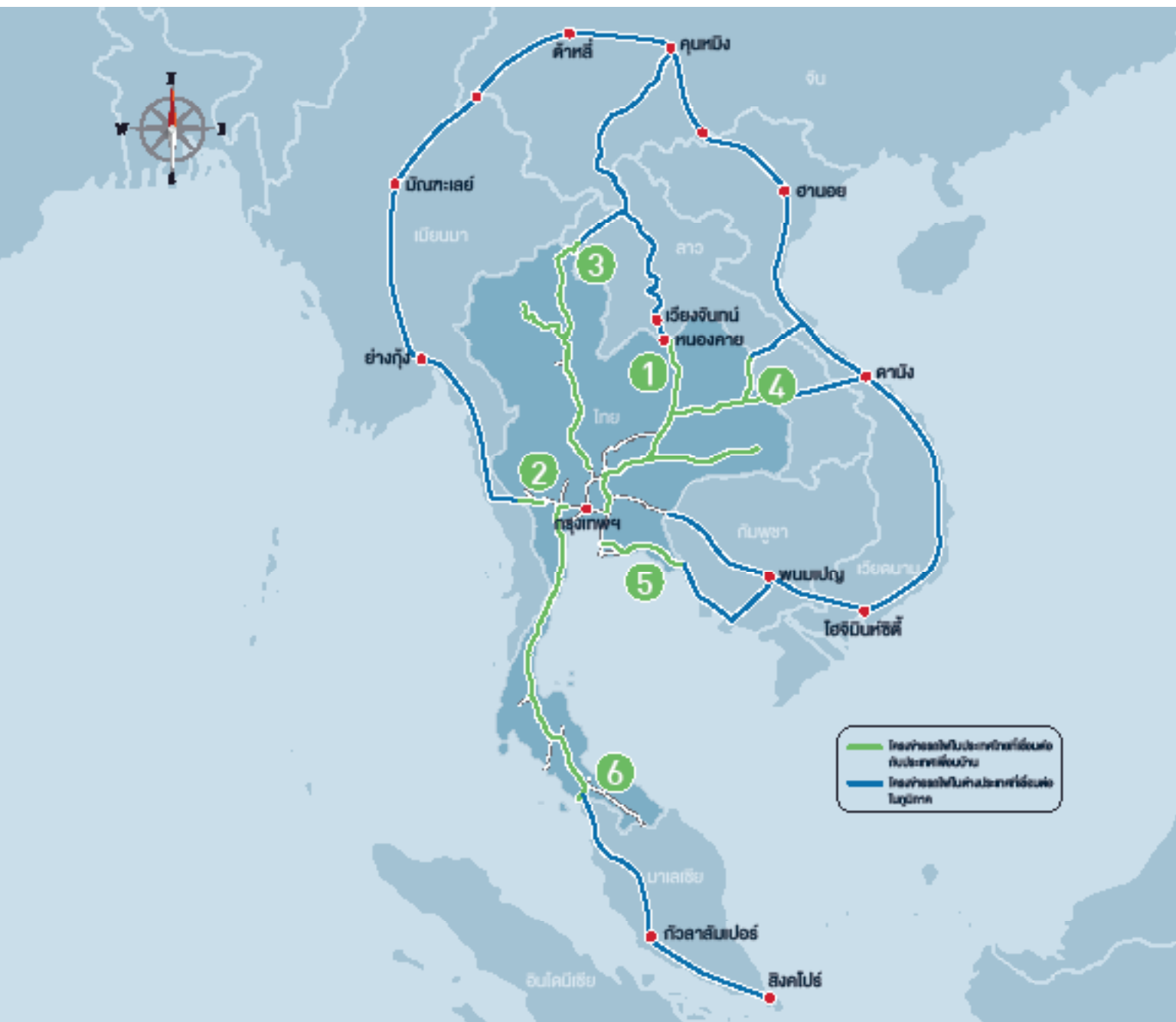
สัญลักษณ์
 [Blue icon] พื้นที่โครงการพัฒนาศูนย์ ระดับ 1
 [Red icon] พื้นที่โครงการพัฒนาศูนย์ ระดับ 2

ต่อขยายสายทาง เชื่อมโยงเพื่อนบ้าน สู่โลก

ณ ขณะนี้ ประเทศในเอเชียพยายามที่จะก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะประเทศอาเซียนและจีน เพื่อเป็นเส้นทางเดินทางและขนส่งสินค้า โดยได้พัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) กับประเทศเพื่อนบ้าน ดังต่อไปนี้

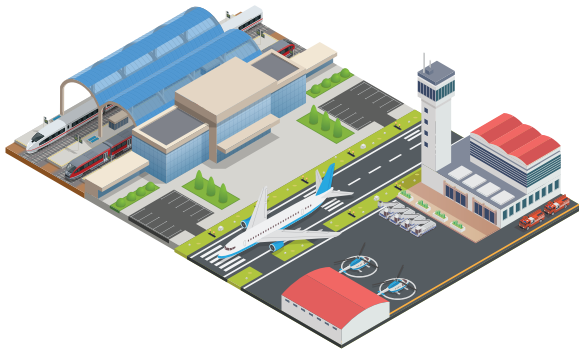
เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ในแผนการดำเนินงาน

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



รถไฟเชื่อมโยง EEC หนุนพื้นที่การค้า

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



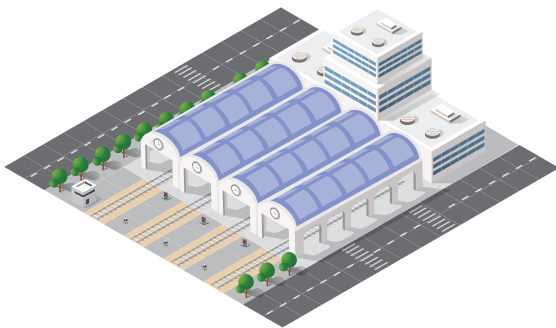
โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ

รองรับการเดินทาง **15 ล้านคน/ปี** ดึงดูดนักท่องเที่ยว และนักธุรกิจ

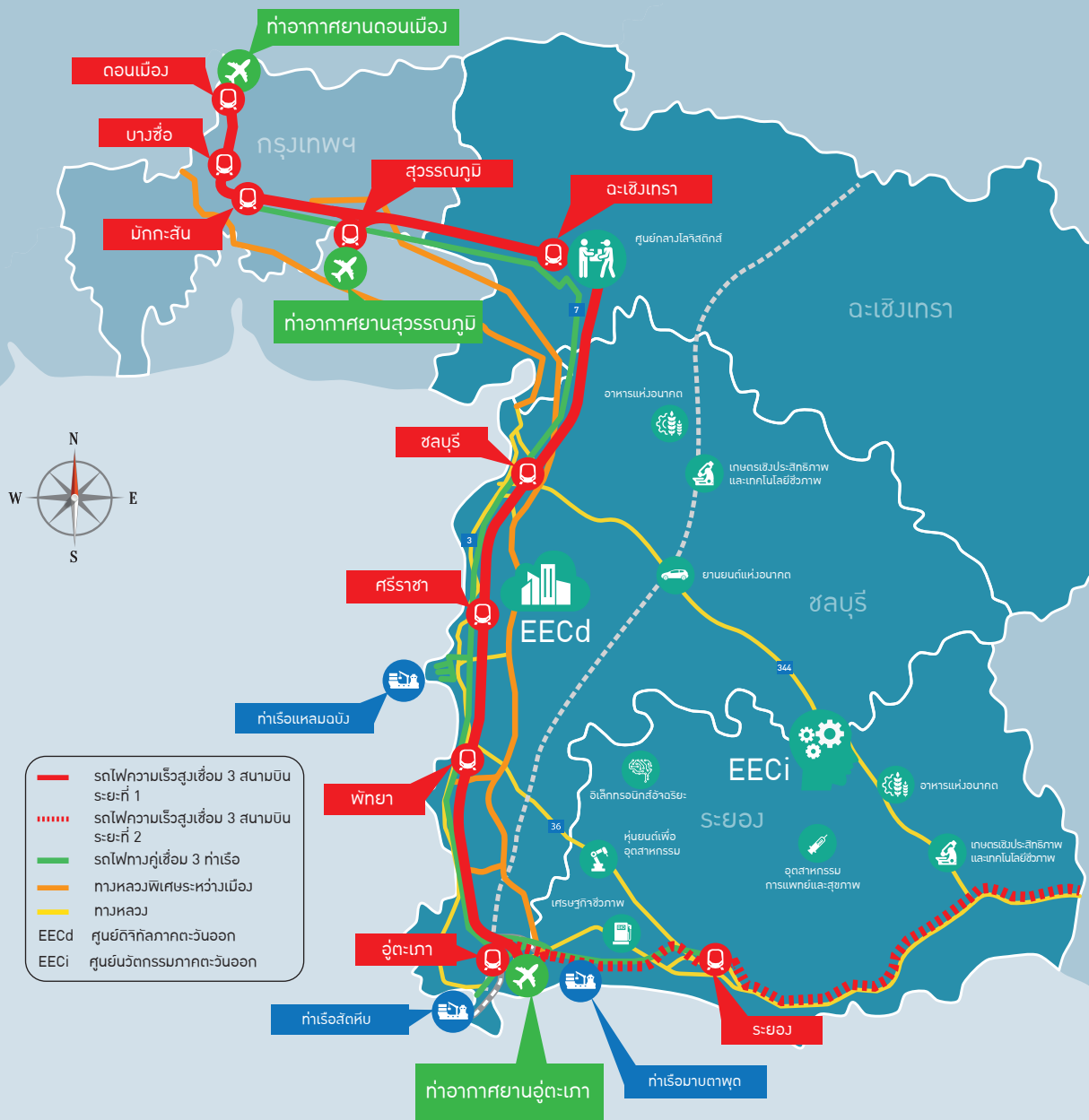


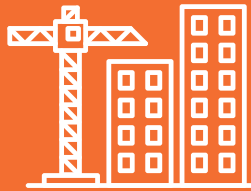
โครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ

ส่งเสริมการ **ขนส่งสินค้าทางทะเล ถนน และราง** ให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ



โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง และ **โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด** เพิ่มประสิทธิภาพ **การเดินทาง** และ **ขนส่งสินค้าในภาคตะวันออก**





ขยายโอกาส ทั่วรั้วรอบขอบสถานี

153

พัฒนารถไฟ พัฒนาเมือง



พัฒนารถไฟ พัฒนาเมือง

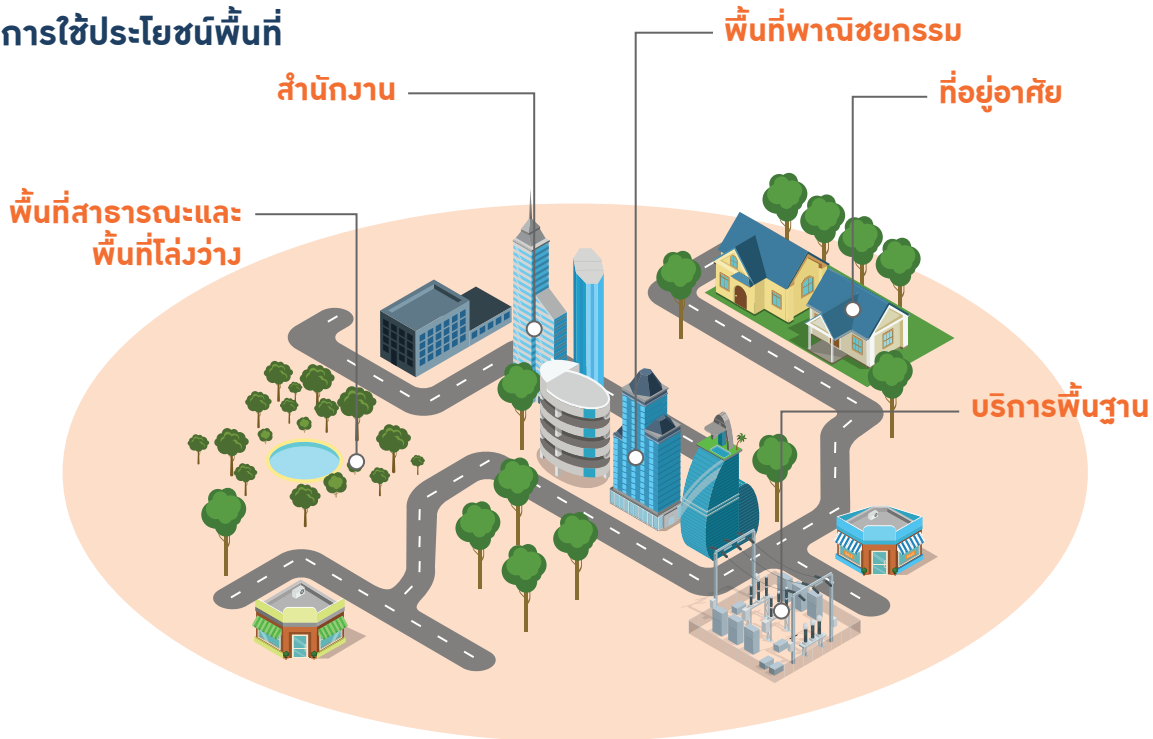
ทุกครั้งที่มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างรถไฟหรือถนน สิ่งที่เกิดขึ้นตามไปด้วยเสมอคือ “เมือง” ที่อยู่โดยรอบ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนอย่างสมดุลยั่งยืน จำต้องมีการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการนำ “แนวคิดการพัฒนาพื้นที่

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

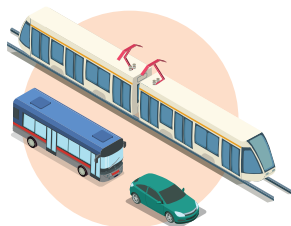
พัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้เป็นแผ่นดินทอง

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

การใช้ประโยชน์พื้นที่



รูปแบบการเดินทางที่มีในพื้นที่



ระบบขนส่งมวลชน



จักรยาน



เดินเท้า

หลักพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนา TOD

Transit พื้นที่อยู่ในรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในรัศมีการเดินเท้า (ประมาณ 400-800 เมตร จากสถานี)

Density พื้นที่ที่อยู่โดยรอบสถานีมีความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงกว่าบริเวณที่อยู่ถัดออกไป

Mix ผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งแนวตั้งและแนวนอน เน้นกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งกลางวันและกลางคืน เพื่อเป็นเมืองที่สมบูรณ์และมีชีวิตชีวา

Compact เชื่อมโยงการอยู่อาศัย การค้า แหล่งงาน พื้นที่สาธารณะ และพื้นที่ส่วนบริการแบบกระชับ

Walk ส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินเท้า

Connect มีโครงข่ายถนนสำหรับการเดินเท้าที่เชื่อมโยงบริเวณพื้นที่โดยรอบและอาคารต่างๆ ในพื้นที่กับสถานีระบบขนส่งมวลชน

Cycle ส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการใช้จักรยานในการเดินทางในพื้นที่ ทั้งจัดให้มีทางจักรยาน จุดจอดจักรยาน ไฟฟ้าแสงสว่าง

Shift ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล บริหารจัดการและออกแบบที่จอดรถแบบจำกัด เพื่อการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า

พัฒนาบริเวณจุดใจกลางย่านให้มีความร่มรื่น และให้เป็นพื้นที่พิเศษ โดยปรับปรุงภูมิทัศน์ การออกแบบทางสถาปัตยกรรม เพื่อให้ชุมชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกัน



การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งมวลชน จะพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งในรัศมี 1-2 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ในรัศมี 400-800 กิโลเมตรเป็นพื้นที่ที่เป็นหัวใจของการพัฒนาที่ต้องสร้างความสะดวกสบายให้แก่ประชาชนในการเดินทางภายในพื้นที่ และพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหลากหลาย

หัวใจสำคัญ = เข้าถึงสถานีด้วยวิธีการที่หลากหลาย



เดินเท้า



ส่งแล้ววาร์ (Kiss and Ride)



ขี่จักรยาน



จอดแล้ววาร์ (Park and Ride)

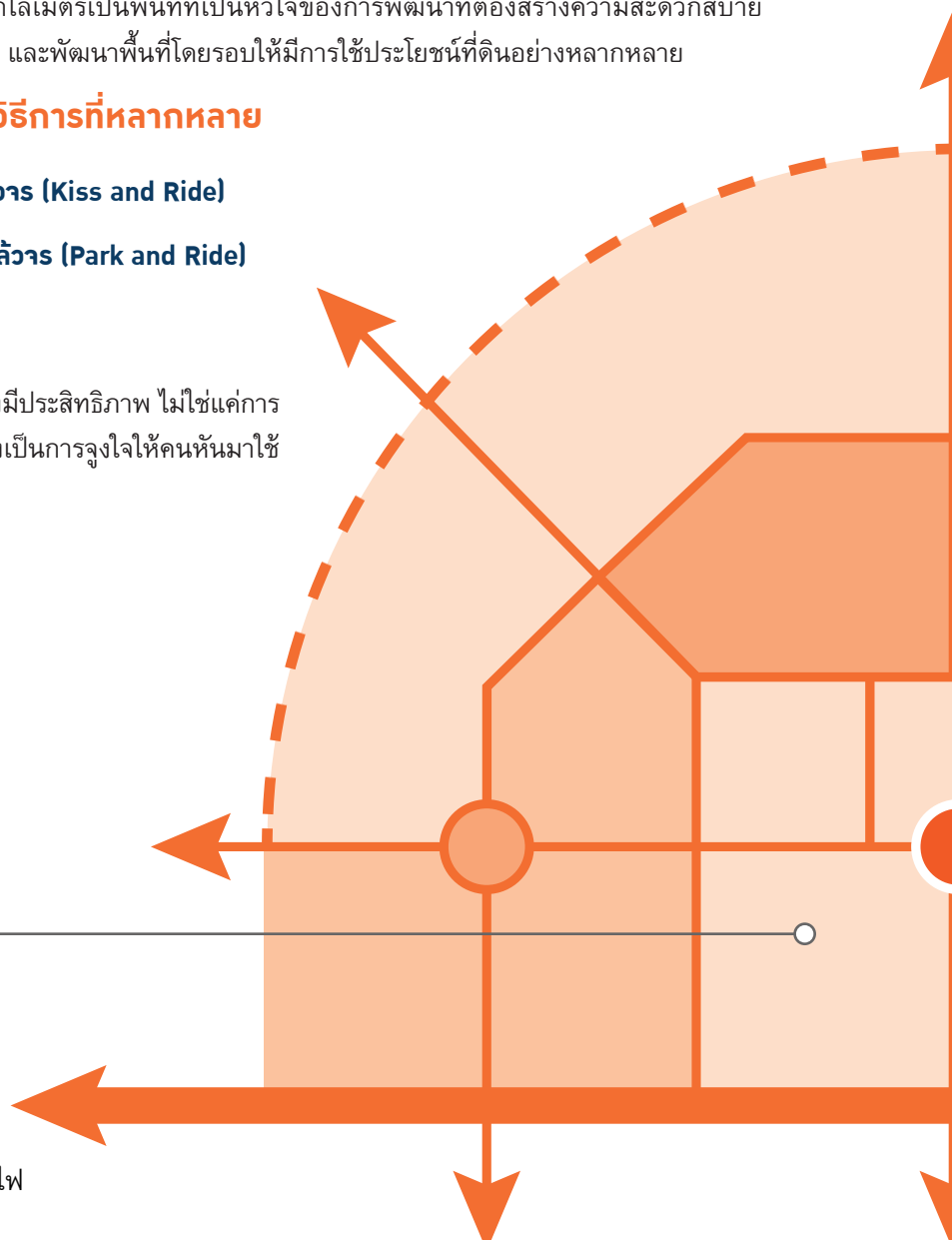


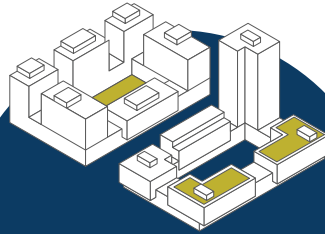
ระบบขนส่งมวลชนรอบ

หากมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ใช่แค่การพัฒนาเมืองใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ยังเป็นการจูงใจให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนอีกด้วย



ระยะ 400-800 เมตร จากสถานีรถไฟ
(ระยะการเดินทางประมาณ 10 นาที)





Secondary Area
พื้นที่พักอาศัย โรงเรียน
สวนสาธารณะ
สำนักงาน

**ระยะประมาณ
1-2 กิโลเมตร**

จากสถานีรถไฟ



พื้นที่พักอาศัย



สถานีรถไฟ



สวนสาธารณะ
และพื้นที่โล่ง



สำนักงาน

TOD มีกี่แบบกันนะ

รูปแบบของการพัฒนา TOD ขึ้นอยู่กับประเภทของระบบขนส่งมวลชน การจัดประเภทของ TOD จึงขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการพัฒนา ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

แบ่งตามหลักทางวิศวกรรมการขนส่ง ส่วนใหญ่ใช้กับระบบรางที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก

สถานีกลาง

ศูนย์รวมการขนส่งหลากหลายประเภท มีผู้คนเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก
จึงเป็นแหล่งพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ เช่น ศูนย์การค้านานาชาติ
สำนักงานขนาดใหญ่ของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน
มักอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมือง



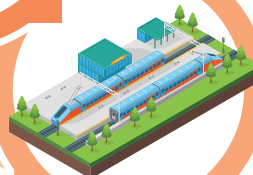
สถานีทั่วไป

รองรับพื้นที่พาณิชย์กรรม
และเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย
รูปแบบการเดินทาง



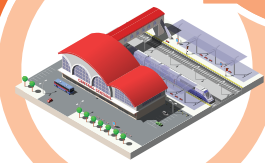
สถานีปลายทาง

จุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างพาหนะ
ส่วนตัวกับระบบรถไฟฟ้า
เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมรอง
พื้นที่ค้าปลีกและค้าส่ง
มีที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
มีพื้นที่จอดแล้วจร



สถานีเปลี่ยนถ่ายกับสายทางอื่น

กระจายผู้โดยสารไปในหลายทิศทาง มีศักยภาพในการรองรับพื้นที่พาณิชย์กรรม
และที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง



แบ่งตามหลักการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมหลักโดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชน

สถานีรองรับกิจกรรม

อุตสาหกรรม

รองรับอุตสาหกรรม
ประเภทต่างๆ
บริการของภาครัฐ
และเอกชน



สถานีศูนย์ประชุม และแสดงสินค้า

รองรับการจัดประชุม
และแสดงสินค้านานาชาติ
ประกอบด้วย ศูนย์ประชุม
โรงแรม ศูนย์แสดงสินค้า
และพื้นที่พาณิชยกรรม



สถานีศูนย์กลางพาณิชยกรรม

เป็นย่านการค้าบริการของเมือง
ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน
การเงินการธนาคาร ศูนย์การค้า
และมีพื้นที่พักอาศัยโดยรอบ



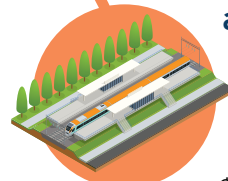
สถานีเพื่อรองรับและ ส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยว

ให้บริการการท่องเที่ยวครบวงจร
มีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ
โดยรอบสถานี เช่น โรงแรม
รีสอร์ท ร้านค้า
ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว



สถานีการเปลี่ยนถ่าย การจราจร

ศูนย์รวมพาหนะ
หลากหลายประเภท
เพื่อการขนส่งอย่างไร้รอยต่อ
มีกิจกรรมเชิงพาณิชย์เพื่อรองรับ
การเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารเท่านั้น



พัฒนาย่านสถานีสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน



swท. พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อความยั่งยืน

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความมุ่งมั่นและตั้งใจในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟให้มีความคุ้มค่า สามารถนำรายได้มาเสริมประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน ไปพร้อมๆ กับการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนที่อยู่โดยรอบ ให้สถานีรถไฟเป็นศูนย์กลางความเจริญของเมือง โดยแบ่งการพัฒนาที่ดินเป็น 3 ประเภท ดังนี้

การพัฒนา
ที่ดินแปลงใหญ่
ศักยภาพสูง

การพัฒนาที่ดิน
ย่านสถานีรถไฟ
ทางคู่

การพัฒนาที่ดิน
ย่านรถไฟฟ้า
ชานเมือง

การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง

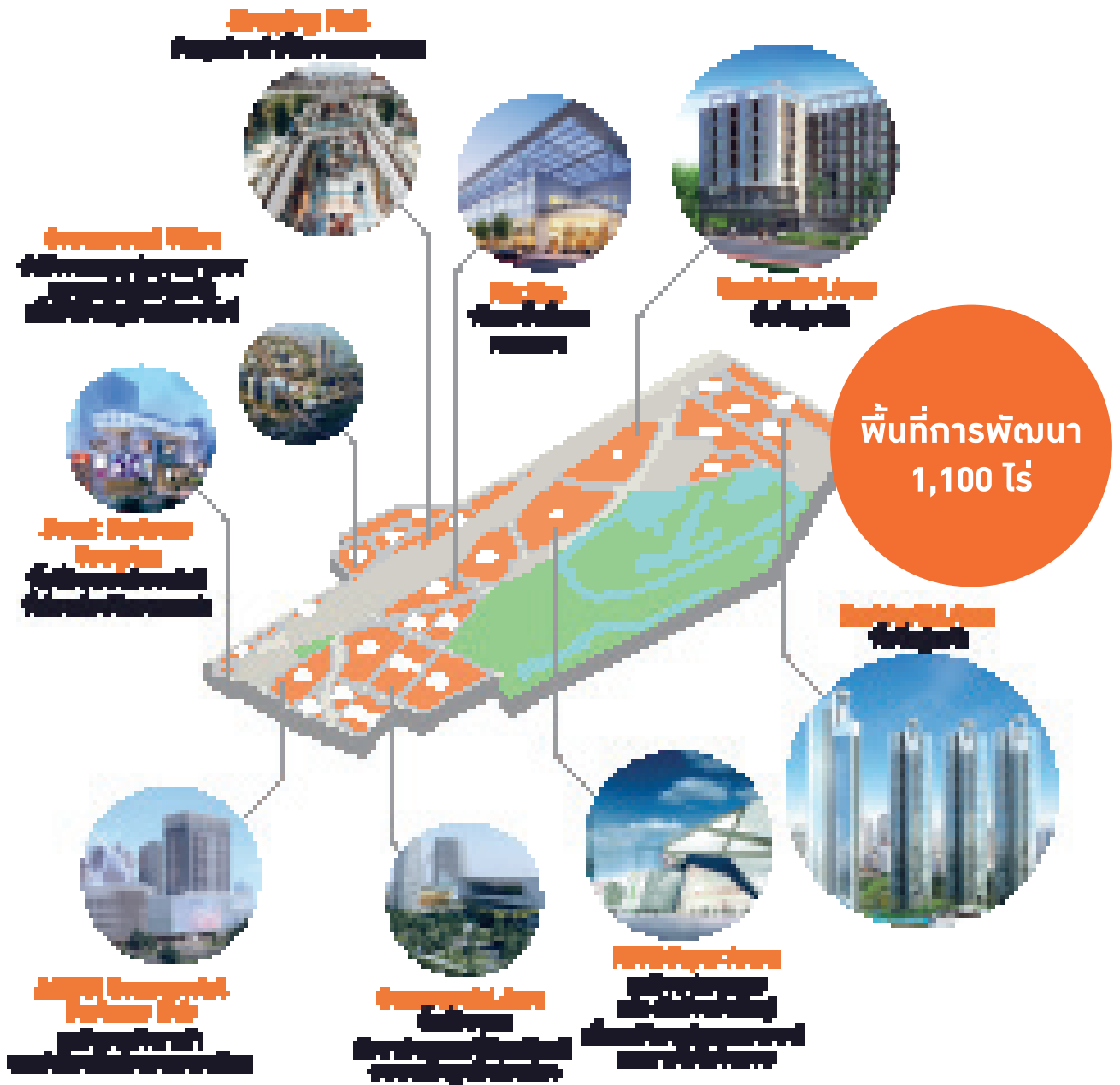


4 พื้นที่ทำเลทอง

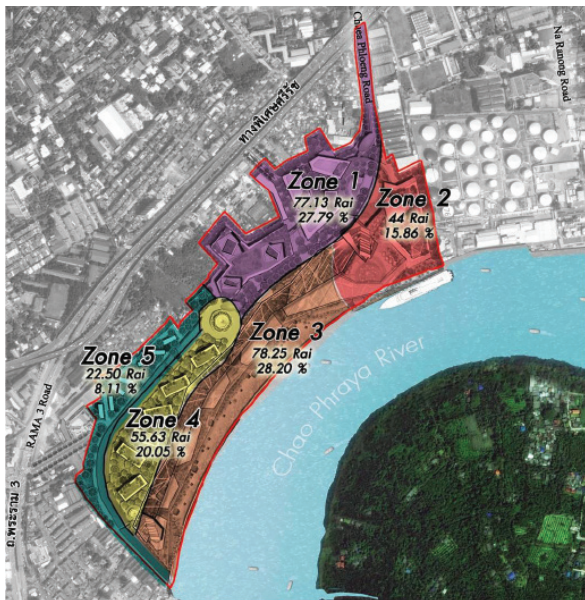
พัฒนาพื้นที่แปลงใหญ่ในย่านสถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งพาณิชย์กรรมและกิจกรรมอื่นๆ



1) ย่านสถานีกลางบางซื่อ



พื้นที่การพัฒนา
277 ไร่



3) ย่านสถานีแม่น้ำ

พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็นทั้งหมด 5 โซน

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



**พื้นที่การพัฒนา
72 ไร่**

4) โรงแรมรถไฟหัวหิน

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

รูปแบบการพัฒนาโครงการ

โซน A

อาคารปัจจุบัน

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

อาคารสร้างใหม่

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

7. โรงแรม 4 ดาว
8. ร้านค้าพาณิชยกรรม และพลาซ่า

โซน B

อาคารปัจจุบัน

9. บังกะโล

อาคารสร้างใหม่

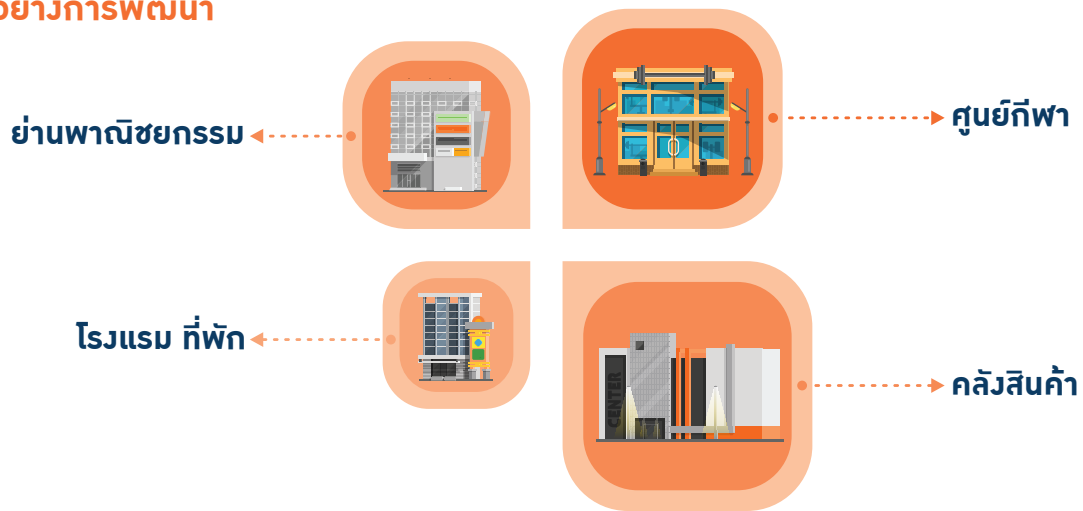
10. Lobby โรงแรม 5 ดาว
11. อาคารโรงแรม 5 ดาว



การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทงคู

การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่เพียงแต่พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่เท่านั้น หากแต่มีโครงการในการพัฒนาที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟ โดยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ตามความเหมาะสมของพื้นที่

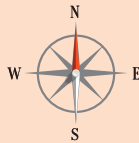
ตัวอย่างการพัฒนา



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



พัฒนาพื้นที่ ย่านสถานี รถไฟฟ้า จำนวน 25 สถานี



ระยะที่ 1 จำนวน 13 ย่านสถานี 657 ไร่ ได้แก่

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

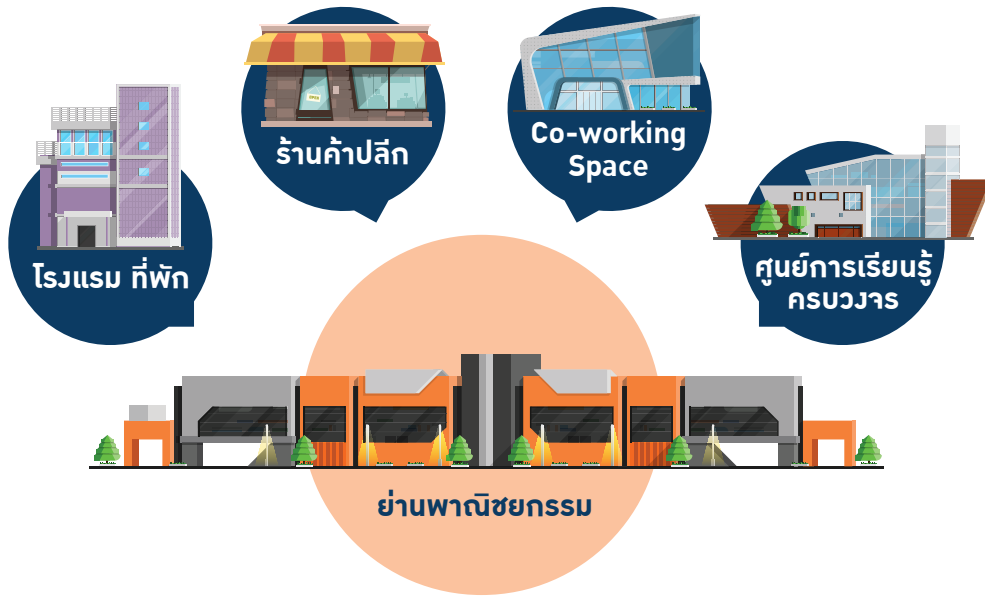


ระยะที่ 2 จำนวน 12 ย่านสถานี 1,685 ไร่ ได้แก่

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

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมือง

รถไฟฟ้าชานเมือง เป็นรถไฟที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ที่อยู่ปริมณฑลของกรุงเทพมหานครกับใจกลางกรุงเทพมหานคร ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีศักยภาพการพัฒนาที่แตกต่างกันออกไป การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมืองจึงเป็นการส่งเสริมอัตลักษณ์ของพื้นที่ให้เด่นชัด รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และสร้างรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างยั่งยืน



พัฒนาพื้นที่
ย่านสถานีรถไฟฟ้า
ชานเมืองสายสีแดง
จำนวน 7 สถานี
97 ไร่

สายสีแดงอ่อน ช่วงศาลายา-ศิริราช-หัวหมาก

สายสีแดงเข้ม ช่วงมหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย

- 1 ศาลายา จำนวน 16 ไร่
- 2 ศาลาธรรมสพน์ จำนวน 7 ไร่
- 3 พุทธรณีสถลสาย 2 จำนวน 7 ไร่
- 4 หลักสี่ จำนวน 8 ไร่

- 5 หลักหก จำนวน 19 ไร่
- 6 ป้ายหยุดรถคลองรังสิต จำนวน 8 ไร่
- 7 เขียงราก จำนวน 24 ไร่



นวัตกรรม การบริหารจัดการ

173

PPP เครื่องมือพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด



PPP เครื่องมือพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด

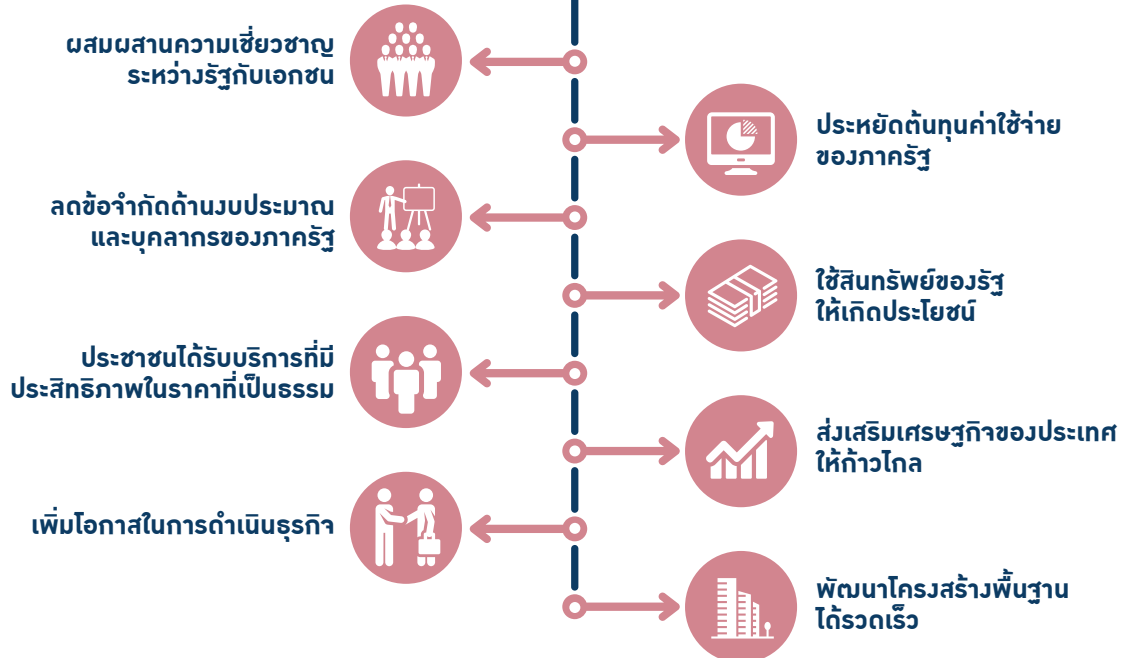
การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ หรือ PPP เป็นนโยบายหนึ่งที่พูดกันอย่างกว้างขวางในช่วงเวลานี้ เนื่องจากเป็นนโยบายที่ลดข้อจำกัดด้าน

งบประมาณ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารโครงการและทรัพยากรบุคคล พร้อมไปกับการกระจายความเจริญและกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้รุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว

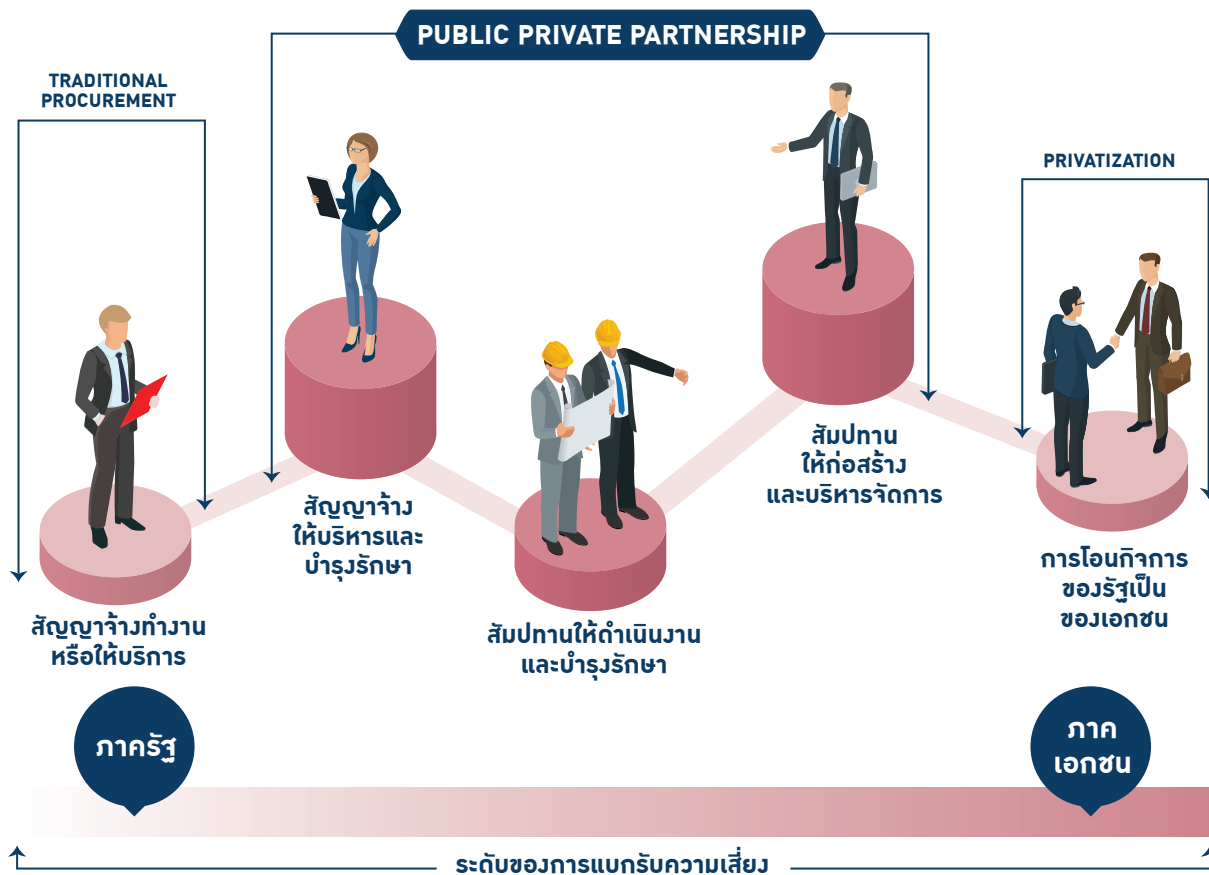
PPP (Public Private Partnership) คืออะไร

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

ลักษณะของ PPP



การให้เอกชนเข้าร่วมในกิจการของรัฐ



ตัวอย่างผลตอบแทนที่ภาคเอกชนจะได้รับ



โครงการที่เปิดให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุน พ.ศ. 2558-2562

จำนวน 66 โครงการ แบ่งเป็น

ด้านคมนาคม

จำนวน 27 โครงการ แบ่งเป็น

ระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง 17.02%

ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมือง 44.22%

ระบบตัวร่วม 0.07%

สถานีขนส่งมวลชนแยกและกระจายสินค้า 1.64%

ถนนที่มีการเก็บค่าผ่านทางระหว่างเมือง 26.49%

ถนนที่มีการเก็บค่าผ่านทางในเมือง 0.93%

ท่าเรือขนส่งสินค้า 9.63%

87.07%

ด้านโครงสร้าง
พื้นฐานเชิงสังคม
จำนวน 1 โครงการ
(ไม่ระบุเงินลงทุน)

ด้านโครงสร้าง
พื้นฐานเชิงพาณิชย์
จำนวน 1 โครงการ

0.17%

4.58%

ด้านการศึกษา สาธารณสุข
และวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี
จำนวน 19 โครงการ

4.28%

โครงการการสื่อสาร
จำนวน 5 โครงการ

3.90%

ด้านการจัดการ
คุณภาพน้ำ ชลประทาน
และสิ่งแวดล้อม
จำนวน 11 โครงการ

ตัวอย่างโครงการของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยที่เปิดให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุน

- โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินอย่างไร้รอยต่อ
- โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน แปลง A

อนาคตรถไฟไทย



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

อนาคตประเทศไทย

รถไฟเป็นแกนหลักในการเดินทางของประเทศ



- ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น **79.90** ล้านคน/ปี
- ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสาร **100** กิโลเมตร/ชั่วโมง
- สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งทางรางในเมือง เพิ่มขึ้น 5% เป็น **30%**

รถไฟช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์



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

*ความเร็วเฉลี่ย คือ ค่าความเร็วที่รวมระยะเวลาหยุดรถในแต่ละสถานี ซึ่งจะผกผันตามจำนวนสถานีที่จอด

บรรณานุกรม

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

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3

(พ.ศ. 2560-2564). (22 พฤศจิกายน 2561). เข้าถึงได้จาก สำนักงาน
สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ: www.nesdb.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf.

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (20 พฤศจิกายน 2561). **เขตเศรษฐกิจพิเศษ โอกาส
ของ SME ไทย.** เข้าถึงได้จาก ธนาคารกสิกรไทย: <https://www.kasikornbank.com/th/business/sme/KSMEKnowledge/article/KSMEAnalysis/Documents/BorderSEZsForThaiSMEs2.pdf>.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). **ภาพรวม
โลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2560.** กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ. (ม.ป.ป.). **การให้เอกชนร่วมลงทุน
ในกิจการของรัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการ
ของรัฐ พ.ศ. 2556.** กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2558). **รายงานฉบับสมบูรณ์
การศึกษาจัดทำโครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง
(Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจร
และระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร.** กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2559). **ระบบขนส่งมวลชน
ขนาดรองเชื่อมต่อการเดินทางภายในศูนย์คมนาคมพหลโยธิน
ให้สะดวกและสมบูรณ์.** กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (พฤศจิกายน 2561).
ข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร. เข้าถึงได้จาก สำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร: <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=2052>.

122 YEARS AND THE FUTURE OF
SRT 122 ปี
26 มีนาคม 2562 : **ก้าวสู่นาคทรรถไฟไทย**

ISBN: 978-616-7754-48-2

จำนวนพิมพ์ 7,000 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2562

สร้างสรรค์โดย

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

2782 ซอยลาดพร้าว 130 ถนนลาดพร้าว แขวงคลองจั่น

เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

โทรศัพท์ : 0 2375 5422 โทรสาร : 0 2375 5427

www.daoreuk.com

ควบคุมการผลิตโดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน

กรุงเทพฯ 10330

Call Center : 1690

www.railway.co.th

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

📍 เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

🌐 www.railway.co.th

☎ Call Center : 1690

📘 www.facebook.com/pr.railway