



๑๒๗ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟไทย

สุดหรู





อี.ก.ท.

๑๒๗ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟไทย

อุดมสุข



สารประธานกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

ในวาระครบรอบ 127 ปี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย กิจการรถไฟไทยได้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และโครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและการขนส่งที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่กำหนดให้ระบบรางเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ

ในปีที่ผ่านมา ภารกิจที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการแล้วเสร็จแล้ว คือการเปิดให้บริการรถไฟทางคู่ 3 ช่วง คือช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ให้ประชาชนได้ใช้บริการอย่างสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น ในปีนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้เร่งรัดโครงการรถไฟทางคู่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งใกล้จะแล้วเสร็จ คือช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ เพื่อให้โครงข่ายรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง 993 กิโลเมตร แล้วเสร็จครบถ้วนบริบูรณ์ ซึ่งความสำเร็จเหล่านี้ เกิดขึ้นจากความพยายามร่วมกันของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงมุ่งมั่นดำเนินการ และกำกับแผนงานพัฒนากิจการรถไฟ ให้มีความต่อเนื่อง และบรรลุเป้าหมาย ทั้งการก่อสร้างโครงการที่ดำเนินการอยู่ ให้แล้วเสร็จ และผลักดันโครงการใหม่ๆ เพื่อเพิ่มเติมโครงข่ายรถไฟ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยมีปณิธานอันแน่วแน่คือ “เพื่อประโยชน์สุขของประเทศไทยและประชาชน” เป็นสำคัญ



สารผู้ว่าการรถไฟ แห่งประเทศไทย

นายนิรุฒ มณีพันธ์

127 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงเดินหน้าพัฒนา รถไฟให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่เชื่อมโยงไปด้วยประสิทธิภาพและสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่ผู้โดยสาร พร้อมเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสู่ทุกภูมิภาค และเติบโตเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

นอกเหนือไปจากการเปิดให้บริการสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และรถไฟชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี และสายธานีรัถยาแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยยังได้เร่งรัดการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟทางคู่สายใต้ ประกอบด้วย ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ตลอดจนเร่งรัดการก่อสร้างโครงการสำคัญ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และสายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม รวมถึงโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ซึ่งแสดงถึงการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ในปีนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟอีกหลายโครงการ เช่น รถไฟทางคู่ระยะที่ 2 โครงการรถไฟความเร็วสูงสายนครราชสีมา-หนองคาย และโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย เพื่อเพิ่มเติมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางให้มีความสมบูรณ์ และเป็นหลักของการคมนาคมขนส่งของประเทศอย่างแท้จริง

ในขณะเดียวกัน ยังมุ่งเน้นการยกระดับประสิทธิภาพในการทำงาน หรือ Smart Organization และการพัฒนาในด้านการให้บริการประชาชน ที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงต่อเวลา ในราคาที่เหมาะสม เพื่อให้เชื่อมโยงครอบคลุมทั้งการเดินทาง และการขนส่งแก่ประชาชนในทุกภูมิภาค เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย”

สารบัญ

บทที่ 1 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

6



ชื่อนี้มีที่มา...	8
นาฬิกาหน้าปิดสัญลักษณ์ประจำสถานี	10
เปิดพื้นที่ใช้สอย	12
การเชื่อมต่อระบบรางต่างๆ	14
สถาปัตยกรรมสุดล้ำแห่งยุค	20
Universal Design	21

บทที่ 2 รถไฟชานเมืองสายสีแดง

22

ระยะที่ 1 (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)

• สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)	26
• สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน)	28

ระยะที่ 2

• ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	30
• ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา	32
• ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง และช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก	34
• ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย	36

รู้จักขบวนรถไฟชานเมืองสายสีแดง

ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1	38
ทางเดินลอยฟ้า	39
สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	40
เปิดเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ระยะที่ 3	42
	44



บทที่ 3 รถไฟทางคู่

46

ก่อสร้างแล้วเสร็จ

• ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย	52
• ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	54
• ช่วงนครปฐม-หัวหิน	56
• ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	62
• ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	64

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

• ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ	66
• ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	70
• สายเด่นชัย-เชียงใหม่	74
• สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	78

ระยะที่ 2

• ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	80
• ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	82
• ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	84
• ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	86
• ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	88
• ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	90
• ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	92

เปิดเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป	94
---------------------------------------	----



บทที่ 4 รถไฟความเร็วสูง

96



ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	100
ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย	104
ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา	108
ระยะที่ 2 ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด	112
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	114
ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	116
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	118
ระยะที่ 3 ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี	120
ระยะที่ 3 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	122

บทที่ 5 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

124

การพัฒนาเมืองตามหลัก TOD	126
การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	128
การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีมีกะสัน	130
การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำ	132
การพัฒนาพื้นที่โรงแรมรถไฟหัวหิน	133



บทที่ 6 การให้บริการขบวนรถโดยสาร

134



รถโดยสารชั้นที่ 1	136
รถโดยสารชั้นที่ 2	138
รถโดยสารชั้นที่ 3	146
ตู้เสบียงรุ่นใหม่	150
ตู้รถโดยสารพิเศษ	151
ห้องเที่ยวทางรถไฟ	156
ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket	166

บทที่ 7 การให้บริการขบวนรถสินค้า

168

เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน	170
พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ	172



บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	176
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	177



บทที่ 1 สถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์

ศูนย์กลางระบบรางยุคใหม่ ของประเทศไทย

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีรถไฟที่ยกระดับสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระบบรางของประเทศที่เชื่อมโยงทุกการเดินทางหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ด้วยระบบรางที่ครบวงจรรองรับการเดินทางเข้า-ออกเมืองไว้ด้วยกัน ทั้งยังเป็นแลนด์มาร์กแห่งใหม่ และเป็นสถานีรถไฟที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน พร้อมอำนวยความสะดวกสบายแก่ประชาชนทุกการเดินทางอย่างรวดเร็วและปลอดภัย



สัญลักษณ์อันโดดเด่น
นาฬิกาประจำสถานี



พื้นที่ใช้สอยกว้างขวาง
ขนาด **2,475** ไร่



รองรับหลากหลายการเดินทาง
24 ชานชาลา
624,000 คน-เที่ยว/วัน



เชื่อมต่อกับ

- รถไฟฟ้าหอนาคร (สายสีน้ำเงิน)
- รถไฟชานเมืองสายสีแดง
- รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์)
- รถไฟทางไกล
- รถไฟความเร็วสูง



สถาปัตยกรรมโดดเด่นทันสมัย



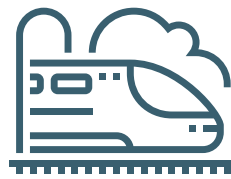
Universal Design
เป็นมิตรกับทุกคน





ชื่อนี้มีที่มา...

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานชื่อศูนย์กลางระบบรางของประเทศว่า “สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” (Krung Thep Aphiwat Central Terminal) เพื่อเป็นสิริมงคลแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยและปวงชนชาวไทย มีความหมายว่า ความเจริญรุ่งเรืองแห่งกรุงเทพมหานคร



ทำเลที่ตั้ง เชื่อมต่อทั่วทุกทิศ

10 ถนนกำแพงเพชร
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900



แลนด์มาร์กและ ศูนย์กลางแห่งใหม่

อาคารสถานีโดดเด่นและ
สะดูดตา มองเห็นได้จาก
ทางพิเศษศรีรัช
และอาคารสูงใกล้เคียง





นาฬิกาหน้าปิดสัญลักษณ์ประจำสถานี

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ นำนาฬิกาประจำสถานี ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) มาเป็นสัญลักษณ์ประจำสถานี โดยหน้าปิด มีเลข “๙” เลขไทย เพียงเลขเดียว เพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากษัตริย์คุณของ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และเพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดี

เทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตอัญเชิญพระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี ติดตั้ง ณ บริเวณผนังกระจก คู่กับนาฬิกาประจำสถานีด้วย

ตัวเรือนนาฬิกา

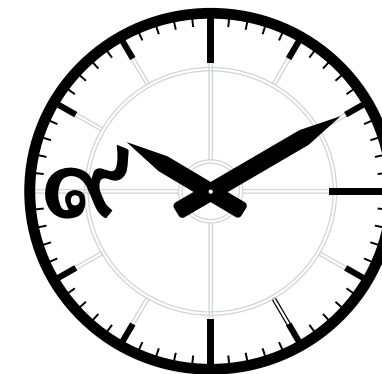
มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง

5.8 เมตร

ติดตั้งที่

ผนังกระจกทางเข้าสถานี

ความสูง **21** เมตร



ติดตั้งเมื่อ

วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2562

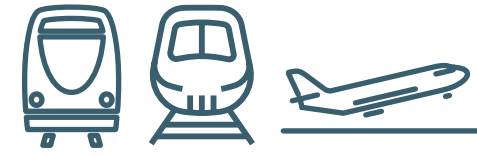
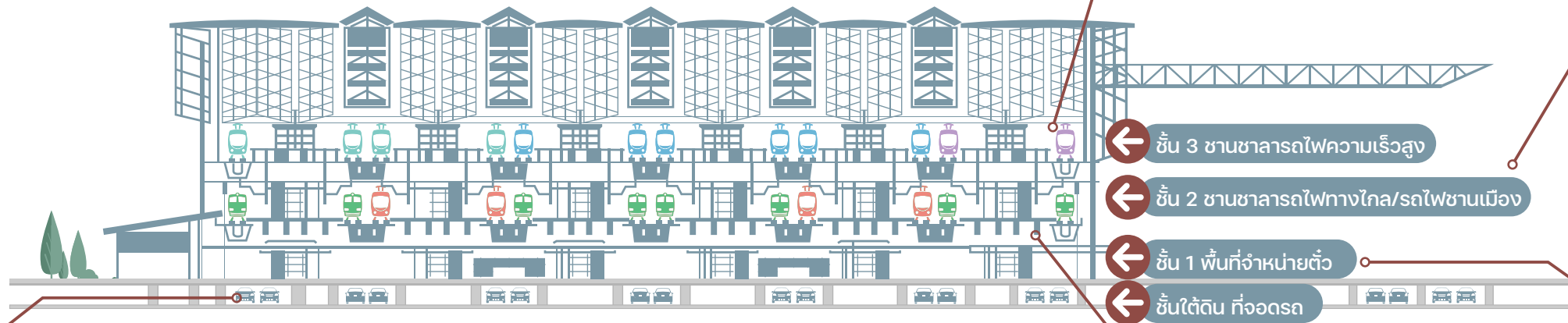
ผลิตโดย

บริษัท Electric Time

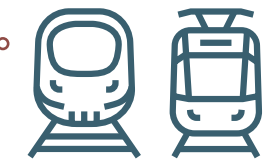
Company, Inc. สหรัฐอเมริกา

เปิดพื้นที่ใช้สอย โดดเด่นทันสมัย ตอบสนองทุกการเดินทาง

อาคารสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ มี 4 ชั้น (รวมชั้นใต้ดิน) ความยาว 596.6 เมตร กว้าง 244 เมตร และสูง 43 เมตร มีการจัดสรรการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพและน่าประทับใจ



ชั้น 3
67,000 ตารางเมตร
รถไฟความเร็วสูง **10** ขานชาลา
รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
(แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) **2** ขานชาลา



ชั้น 2
67,000 ตารางเมตร
รถไฟทางไกล **8** ขานชาลา
รถไฟชานเมืองสายสีแดง
4 ขานชาลา



ชั้น 1
86,000 ตารางเมตร
พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า
ศูนย์อาหาร พื้นที่พักผ่อน ห้องน้ำ



ชั้นลอย
12,000 ตารางเมตร
พื้นที่เชิงพาณิชย์



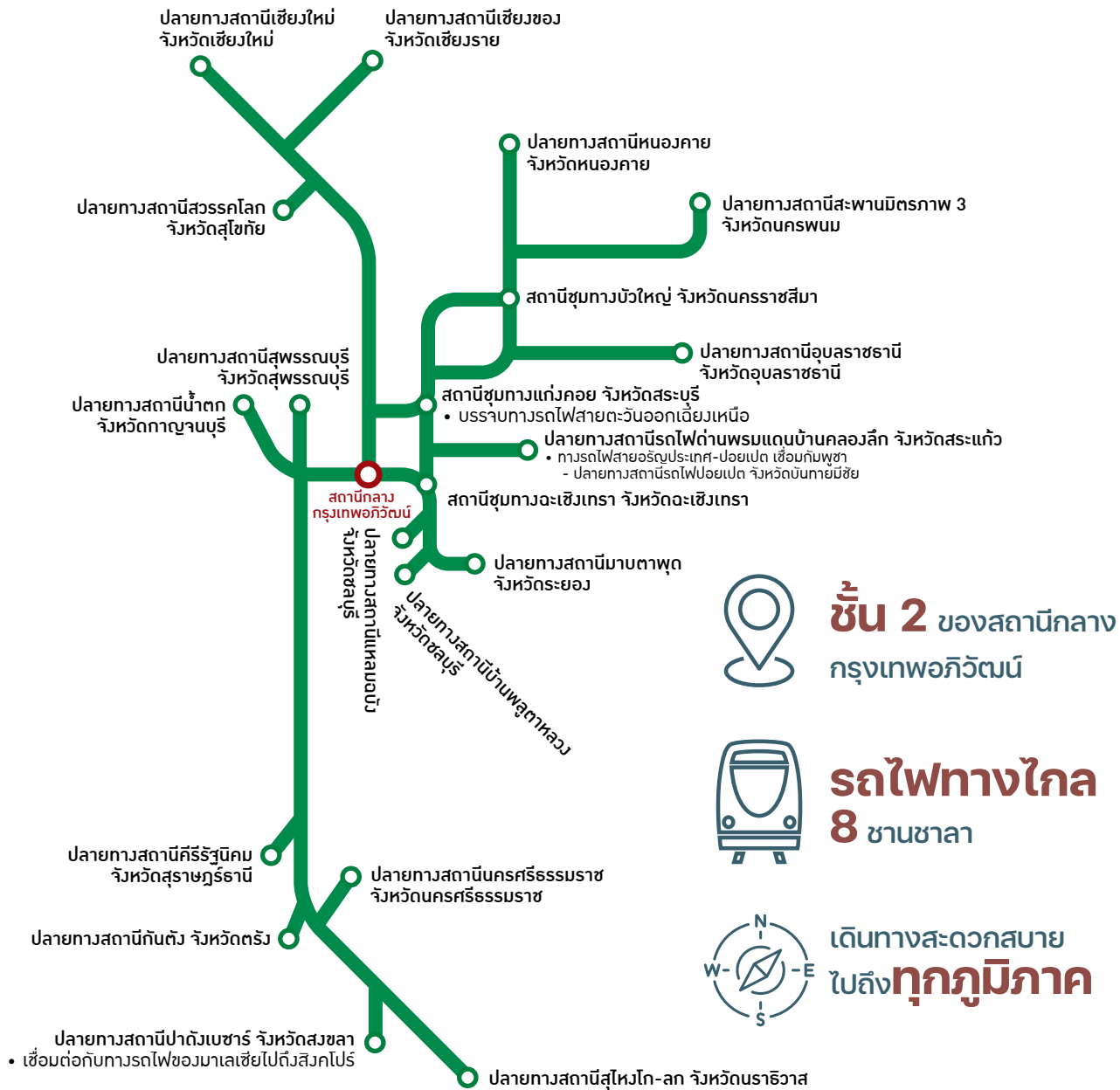
ชั้นใต้ดิน
72,000 ตารางเมตร
จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)



ที่จอดรถยนต์
บุคคลทั่วไป **1,681** คัน
คนพิการ **19** คัน รวม **1,700** คัน

ลานพระบรมราชานุสาวรีย์
พื้นที่ลาน **18,630** ตารางเมตร
พื้นที่บึงน้ำ **14,000** ตารางเมตร
ประดิษฐานพระบรมราชานุสาวรีย์
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เชื่อมต่อรถไฟทางไกล



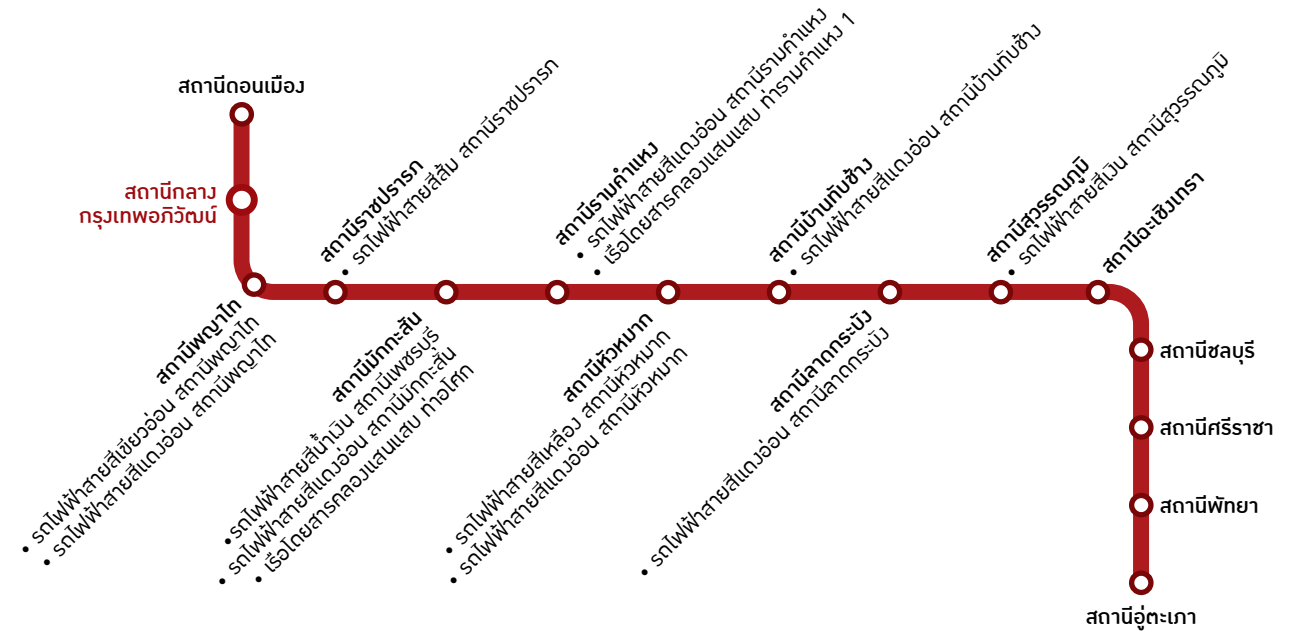
เชื่อมต่อรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน

**ชั้น 3 ของสถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์**

**รถไฟเชื่อม
ท่าอากาศยาน
2 ชานชาลา**

เชื่อมโยงถึง

- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานอุตะเกา



เชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูงสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)



ชั้น 3 ของสถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์



รถไฟความเร็วสูง
10 ชั่วโมง



โครงข่ายเชื่อมโยง
กับประเทศในภูมิภาคอาเซียน



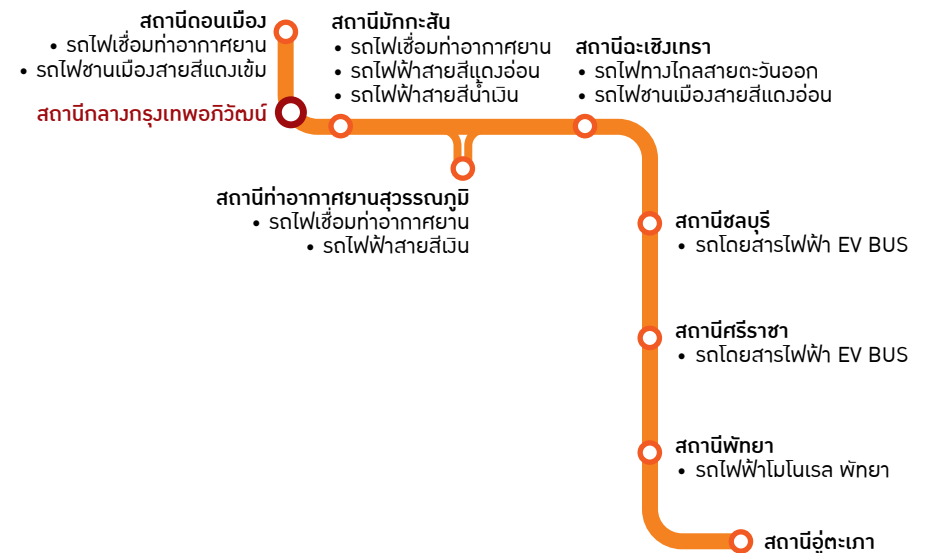
รถไฟความเร็วสูงสายใต้ (กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์)



รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-หนองคาย)



รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง)



สถาปัตยกรรมสุดล้ำแห่งยุค สะท้อนความงามแห่งเอกลักษณ์ไทย

การออกแบบและก่อสร้างอาคาร นอกจากยึดหลักความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ ยังคำนึงถึงความสวยงามทางสถาปัตยกรรม และประหยัดพลังงาน สะท้อนการเป็น “ศูนย์กลางการคมนาคมระบบราง” ที่ได้มาตรฐาน สะดวกสบาย ครบครัน ตอบสนองทุกวิถีชีวิต และความต้องการในการเดินทาง



หลังคาทรงโค้ง
รูปทรงร่วมสมัย สื่อถึง
ความเคลื่อนไหวที่ทรงพลัง



เหล็กและกระจก
เป็นโครงสร้างหลัก

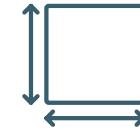


รองรับผู้โดยสาร
ได้ทั้งทางทิศตะวันออก
และตะวันตก



Universal Design เพื่อทุกคนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ออกแบบโดยยึดหลัก “อารยสถาปัตย์” หรือ “Universal Design” สำหรับออกแบบพื้นที่ภายใน เพื่ออำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการทุกเพศ ทุกวัย ทุกสภาพร่างกาย ให้ใช้บริการอย่างปลอดภัย ทั่วถึง และเท่าเทียม พร้อมทั้งมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายดำเนินมาตรการเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้โดยสารอย่างใกล้ชิด



**พื้นอาคาร
ไม่มีระดับ**



พื้นทางลาด



**ลิฟต์ขึ้น-ลง
ทุกชั้นชานชาลา**



**ป้ายบอกทาง
เข้าใจง่าย**



**สัญลักษณ์
ที่เป็นสากล**



**จุดยึดและจุดจอด
รถวีลแชร์**



**ห้องน้ำ
สำหรับผู้พิการ**

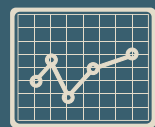


บทที่ 2

รถไฟชานเมือง สายสีแดง

ระบบรถไฟไฟฟ้า
เชื่อมกรุงเทพฯ และปริมณฑล
สายแรกของประเทศ

รถไฟชานเมือง หรือ Commuter Train เป็นรถไฟไฟฟ้าขนส่งมวลชนเช่นเดียวกับรถไฟฟ้าสายอื่นๆ แต่มีแนวเส้นทางและระยะห่างระหว่างสถานีที่ยาวกว่า เป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองกับชานเมืองโดยรอบทั้ง 4 ทิศจากกรุงเทพมหานคร ในแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ลดปัญหาการจราจรติดขัด



แผนการพัฒนา 3 ระยะ
ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง
รวม 41.5 กิโลเมตร
ระยะที่ 2 จำนวน 6 เส้นทาง
รวม 92.2 กิโลเมตร
ระยะที่ 3 จำนวน 4 เส้นทาง
รวม 153 กิโลเมตร



12 เส้นทาง
รวมทั้งสิ้น 286.7 กิโลเมตร



ระบบรถไฟไฟฟ้า
(Electrification)
สายแรกโดย swt.



ระบบอาณัติสัญญาณ
แบบ ETCS Level 1
ป้องกันขบวนรถ
ทุกการเดินทาง

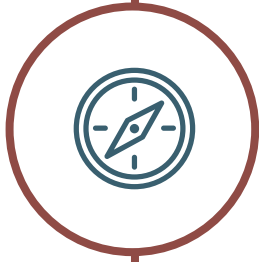
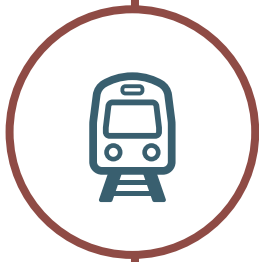


ทางเดินลอยฟ้า
เชื่อมต่อท่าอากาศยาน



สะพานทางรถไฟ
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา





เปิดให้บริการแล้ว

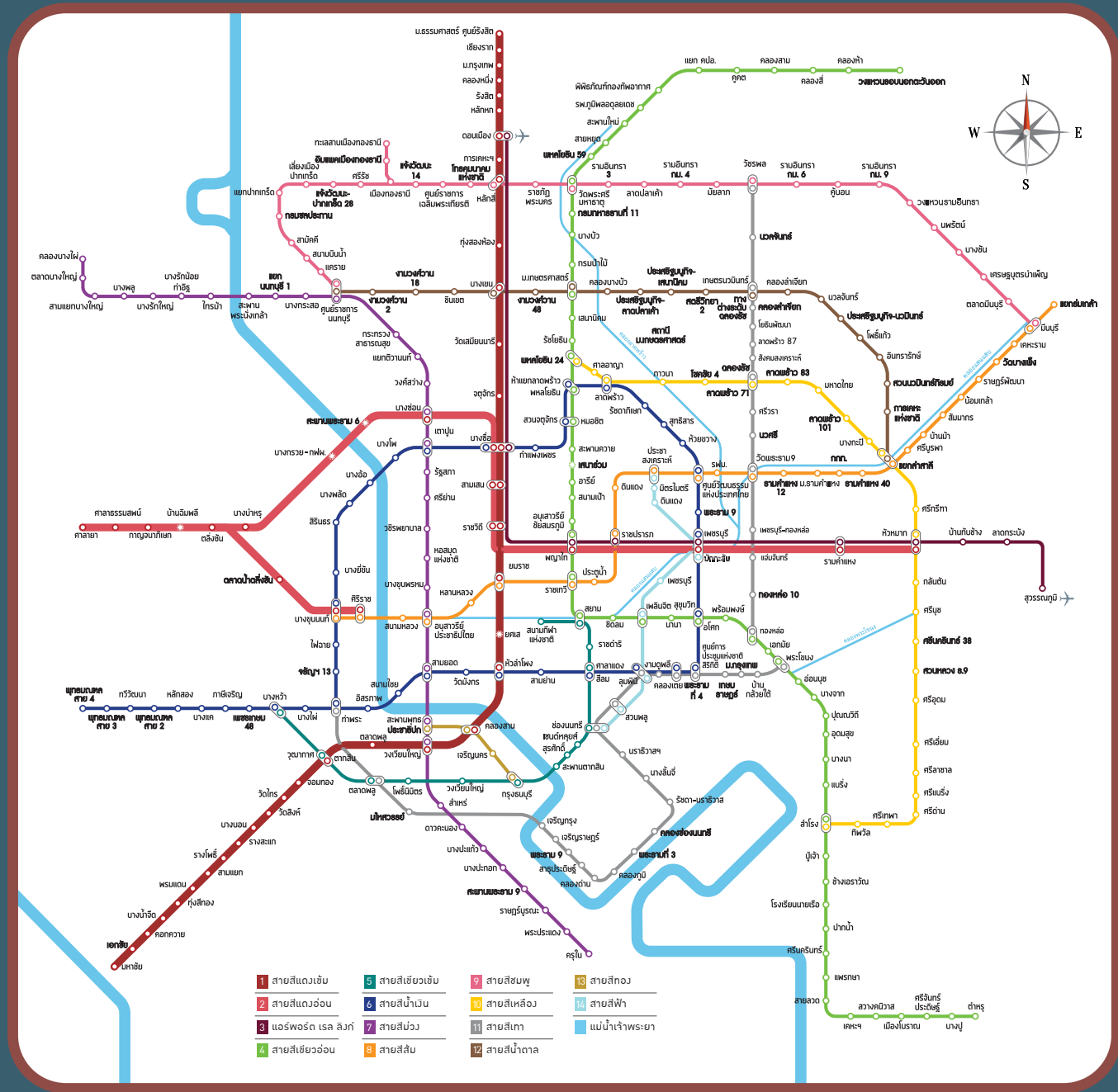
เปิดบริการแล้ว **2** เส้นทาง ระยะทางรวม **41.5** กิโลเมตร
ทิศเหนือ สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)
ทิศตะวันตก สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน)

4 ทิศแห่งการเชื่อมต่อ ในอนาคต

- ทิศเหนือ** ถึง จ.พระนครศรีอยุธยา
- ทิศใต้** ถึง จ.ราชบุรี
- ทิศตะวันออก** ถึง จ.ฉะเชิงเทรา
- ทิศตะวันตก** ถึง จ.นครปฐม

รองรับการเดินทาง สะดวก กันใจ












10-15 นาที/ขบวน
มีทางวิ่งเฉพาะ ทั้ง **ทางยกระดับและระดับดิน**
ไร้ปัญหาจุดตัด



รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 1 สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)

เป็นรถไฟที่วิ่งในแนวเหนือ-ใต้ จากใจกลางเมืองไปยังรังสิต พื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง และลดปัญหาการจราจรติดขัดจากรถยนต์เข้าสู่ตัวเมือง



-  ระยะทาง **26.3** กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดินและยกระดับ**
-  ความเร็วในการให้บริการ รถธรรมดา **120** กิโลเมตร/ชั่วโมง
-  จำนวนสถานี **10** สถานี
-  จำนวนรถโดยสาร ขบวนละ **6** ตู้
-  ความถี่ในการให้บริการ **10-15** นาที/ขบวน สามารถปรับความถี่ได้ถึง **10** นาที/ขบวน กรณีมีผู้โดยสารมากขึ้น
-  ระบบราง **Meter Gauge** ขนาดความกว้าง **1** เมตร
-  วงเงินลงทุน **90,014** ล้านบาท
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **83,000** คน-เที่ยว/วัน (จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการรถไฟชานเมือง ระยะที่ 1)
-  สถานะ **เปิดให้บริการ ปี 2564**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **-2.21%**
ค่า EIRR = **16.49%**



รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 1 สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์- ตลิ่งชัน)

เป็นรถไฟที่วิ่งในแนวตะวันออก-ตะวันตก จาก
ใจกลางเมืองไปยังตลิ่งชัน พื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก
โดยใช้เวลาเพียง 15 นาทีเท่านั้น



ระยะทาง
15.2 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120 กิโลเมตร/ชั่วโมง**



จำนวนสถานี
3 สถานี
(2 สถานีอนาคต)



จำนวนรถโดยสาร
ขบวนละ **4 ตู้**



ความถี่ในการให้บริการ
20 นาที/ขบวน



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



วงเงินลงทุน
15,034 ล้านบาท



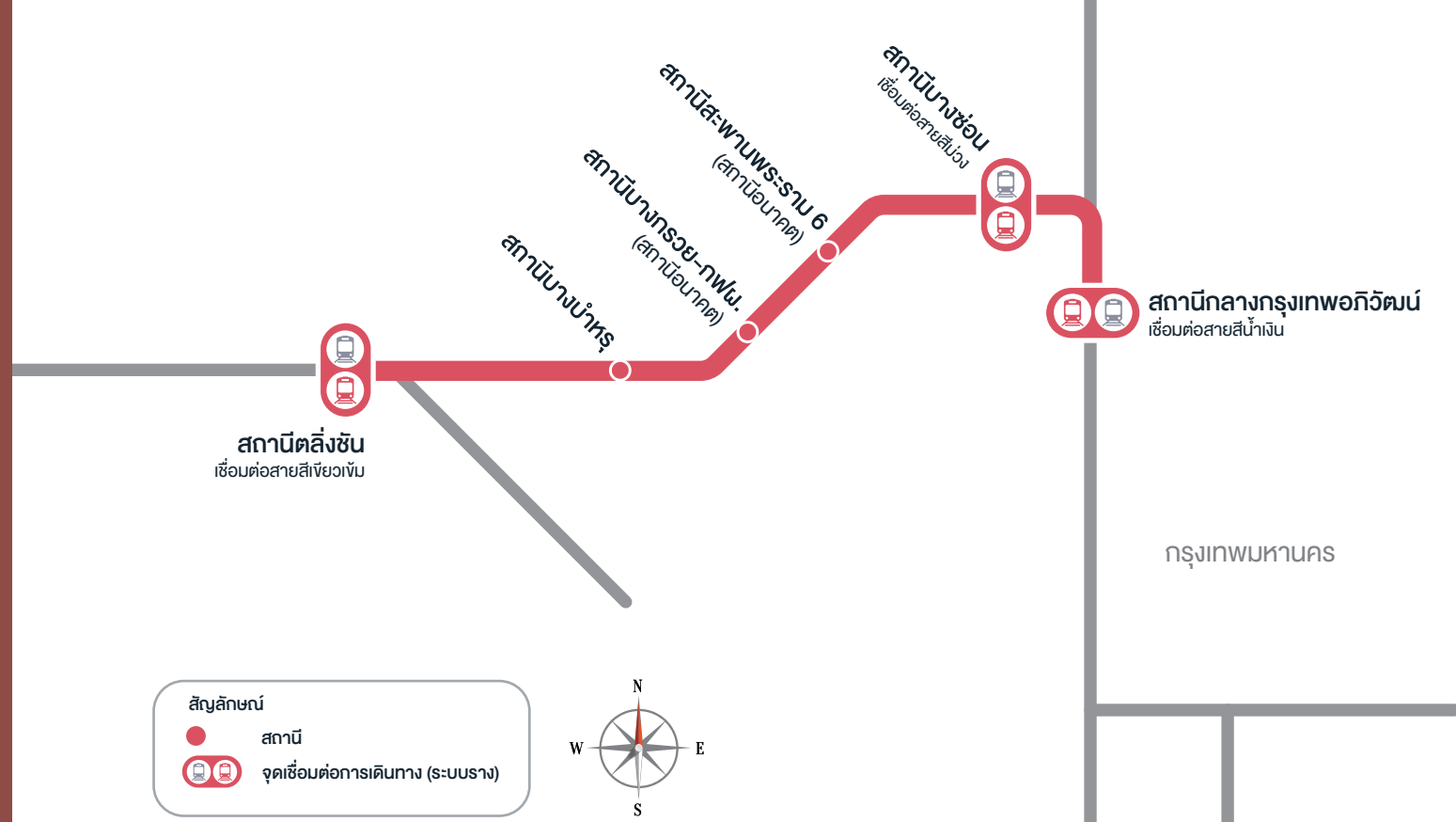
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
18,000 คน-เที่ยว/วัน
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าเมือง ระยะที่ 1)



สถานะ
เปิดให้บริการ ปี 2564



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **8.80%**
ค่า EIRR = **12.70%**



รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงรังสิต- มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจาก
ระยะที่ 1 ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต เชื่อมต่อจาก
สถานีรังสิตไปยังสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
จ.ปทุมธานี รองรับการเดินทางของผู้โดยสารบริเวณทิศเหนือ
ของกรุงเทพฯ



ระยะทาง
8.84 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
4 สถานี



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



วงเงินลงทุน
6,570 ล้านบาท



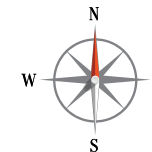
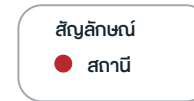
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
26,000 คน-เที่ยว/วัน



ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2570



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 1.11%**
ค่า **EIRR = 24.61%**



สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

สถานีเชียงราก

สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สถานีคลองหนึ่ง

สถานีรังสิต

ปทุมธานี

นนทบุรี

กรุงเทพมหานคร

รถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 2 (ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน- ศาลายา)

เป็นรถไฟตามแนวตะวันออก-ตะวันตก จากพื้นที่
กลางใจเมืองไปยังชานเมืองด้านทิศตะวันตก แบ่งเป็น 2 ช่วง
ได้แก่ เส้นทางจากตลิ่งชันสิ้นสุดที่โรงพยาบาลศิริราช และ
เส้นทางจากตลิ่งชันต่อขยายไปยังศาลายา จ.นครปฐม



ระยะทาง
20.5 กิโลเมตร
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช **5.7** กิโลเมตร
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา **14.8** กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
7 สถานี
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช **3** สถานี
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา **4** สถานี



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



วงเงินลงทุน
16,847 ล้านบาท



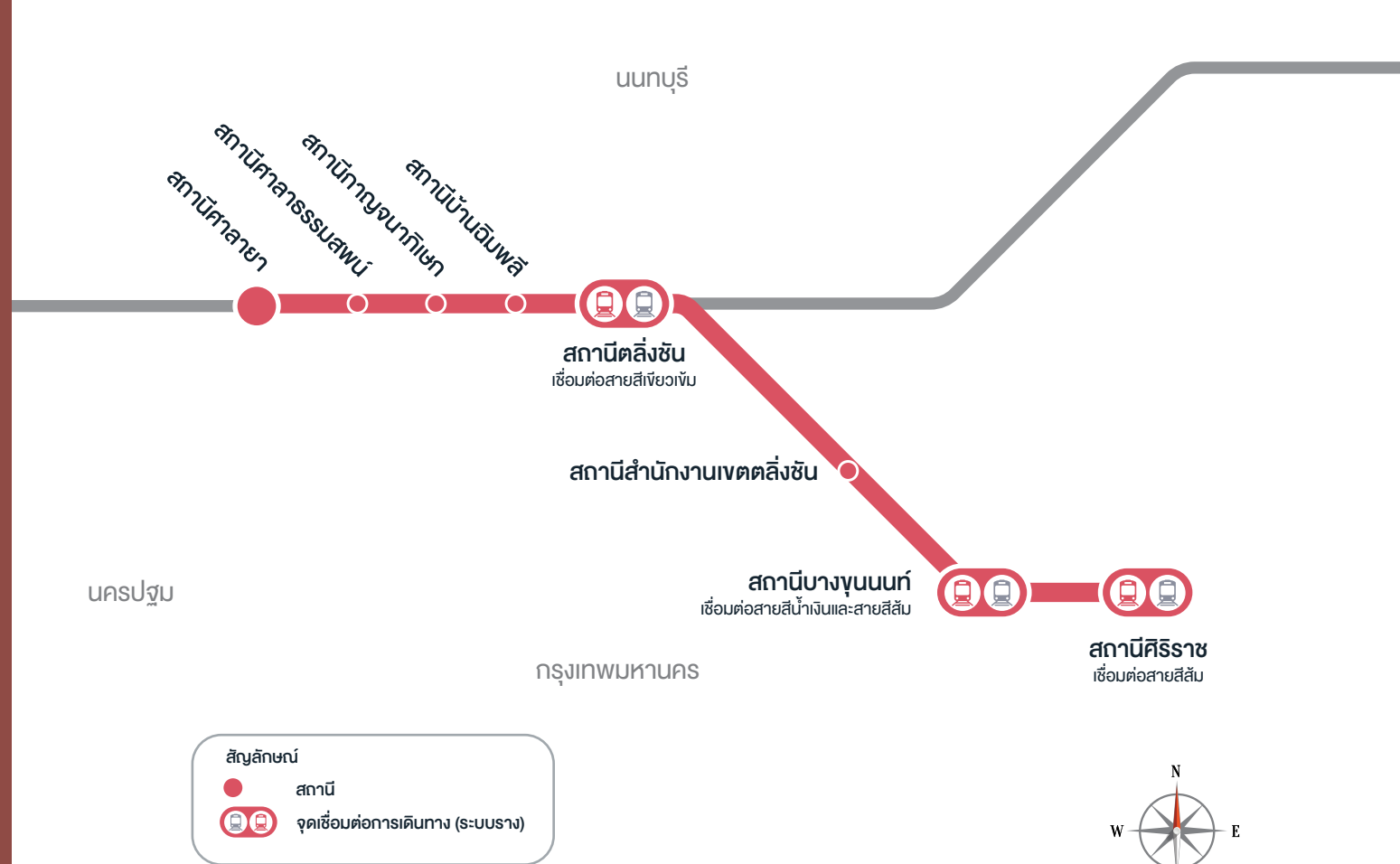
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
19,000 คน-เที่ยว/วัน



ปีทีคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2570



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช = **-4.16%**
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา = **22.83%**
ค่า EIRR
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช = **17.85%**
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา = **34.75%**



รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์- หัวลำโพง)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ไปยังสถานีหัวลำโพง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มด้วยรถยนต์ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์- หัวหมาก)

เป็นรถไฟตามแนวตะวันออก-ตะวันตก จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ไปยังสถานีหัวหมาก เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) ทำให้การเดินทางไปสนามบินสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย



ระยะทาง
25.9 กิโลเมตร
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง **6.9** กิโลเมตร
ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก **19** กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ใต้ดิน และยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
11 สถานี
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง **5** สถานี
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก **6** สถานี



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



วงเงินลงทุน
44,157 ล้านบาท



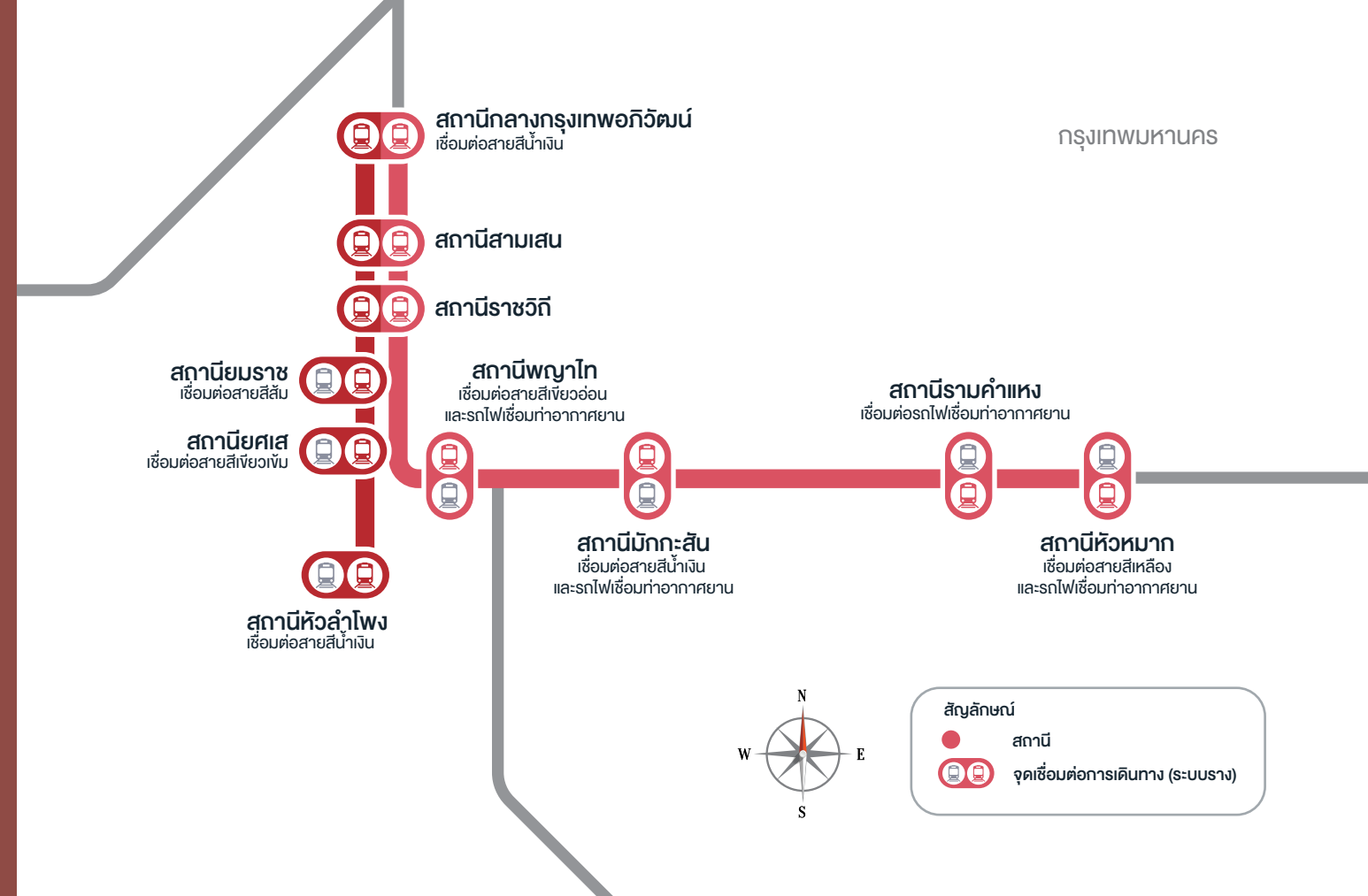
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-พญาไท-มีนกะสิน
51,000 คน-เที่ยว/วัน
ช่วงมีนกะสิน-หัวหมาก
17,000 คน-เที่ยว/วัน



ปีทีคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2570



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 10.66%**
ค่า **EIRR = 29.91%**



รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงหัวลำโพง- มหาชัย)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจาก
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง เชื่อมต่อจาก
สถานีหัวลำโพงไปยังสถานีมหาชัย จ.สมุทรสาคร เดินทาง
สะดวกรวดเร็วจากกรุงเทพฯ ไปยังปริมณฑล



-  ระยะทาง **37 กิโลเมตร**
-  รูปแบบโครงสร้าง **ยกระดับ**
-  ความเร็วในการให้บริการ **รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง**
-  จำนวนสถานี **17 สถานี**
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**
-  วงเงินลงทุน **56,859 ล้านบาท**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **81,000 คน-เที่ยว/วัน**
-  ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ **ปี 2574**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม **อยู่ระหว่างพิจารณาโครงการ**



รู้จักขบวนรถไฟ ชานเมืองสายสีแดง เพิ่มประสิทธิภาพ การเดินทาง สู่ใจกลางเมือง

รถไฟชานเมืองสายสีแดง เป็นระบบรถไฟไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เป็นเส้นทางหลักระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล ถูกออกแบบให้สามารถทำความเร็วได้สูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อรองรับการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ



สรรมมา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

ความจุผู้โดยสาร
4 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร 1,120 คน
6 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร 1,710 คน

ระบบอาณัติสัญญาณ
European Train Control System (ETCS) Level 1

ผลิตโดย
บริษัท ฮิตาชิ จำกัด

วัสดุขบวนรถ
Aluminum Double Skin

จำนวนตู้โดยสาร
4 ตู้ จำนวน 10 ขบวน
6 ตู้ จำนวน 15 ขบวน
รวมทั้งหมด 130 ตู้

ขนาดรถไฟ
4 ตู้/ขบวน
กว้าง 2.86 เมตร
ยาว 81.2 เมตร
(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)
6 ตู้/ขบวน
กว้าง 2.86 เมตร
ยาว 121.2 เมตร
(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)

ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 ระบบป้องกันเหตุ มาตรฐานสากล

รถไฟชานเมืองสายสีแดงมีระบบป้องกันเหตุ ซึ่งควบคุมความเร็วและการหยุดรถอัตโนมัติ ด้วยระบบอาณัติสัญญาณแบบ European Train Control System (ETCS) Level 1 ซึ่งถือเป็นการใช้ระบบอาณัติสัญญาณชนิดนี้เป็นสายแรกของประเทศไทย



ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1



มีคนขับรถไฟ
เป็นผู้ควบคุมความเร็ว เบรก และหยุดด้วยตัวเอง



มีระบบสั่งการและควบคุม จากส่วนกลาง



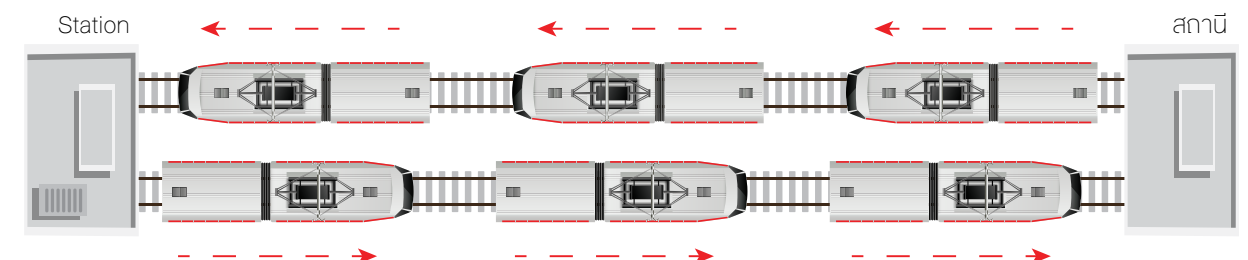
มีระบบการป้องกัน ขบวนรถอัตโนมัติ
(Automatic Train Protection: ATP)
ป้องกันรถไฟชนกัน เป็นระบบความปลอดภัย



ควบคุมความปลอดภัย ในการขับของ **คนขับรถไฟ**



มีระบบทำการ **เบรกฉุกเฉิน**
(Emergency Brake)
ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ



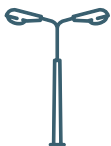
ทางเดินลอยฟ้า เชื่อมต่อการเดินทาง ระบบรางสู่อาคาร

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงสถานีกลางกรุงเทพ
อภิวัฒน์-รังสิต เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง
จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ไปยังสถานีดอนเมือง
โดยใช้เวลาเพียงแค่ 20 นาที ผู้โดยสารสามารถเดินเข้าสู่
ท่าอากาศยานดอนเมืองด้วยทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk)
ได้อย่างรวดเร็ว พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
ตลอดทางเดินลอยฟ้า



ป้ายบอกทาง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง



กล่องวงจรปิด

ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้



ทางหนีไฟ

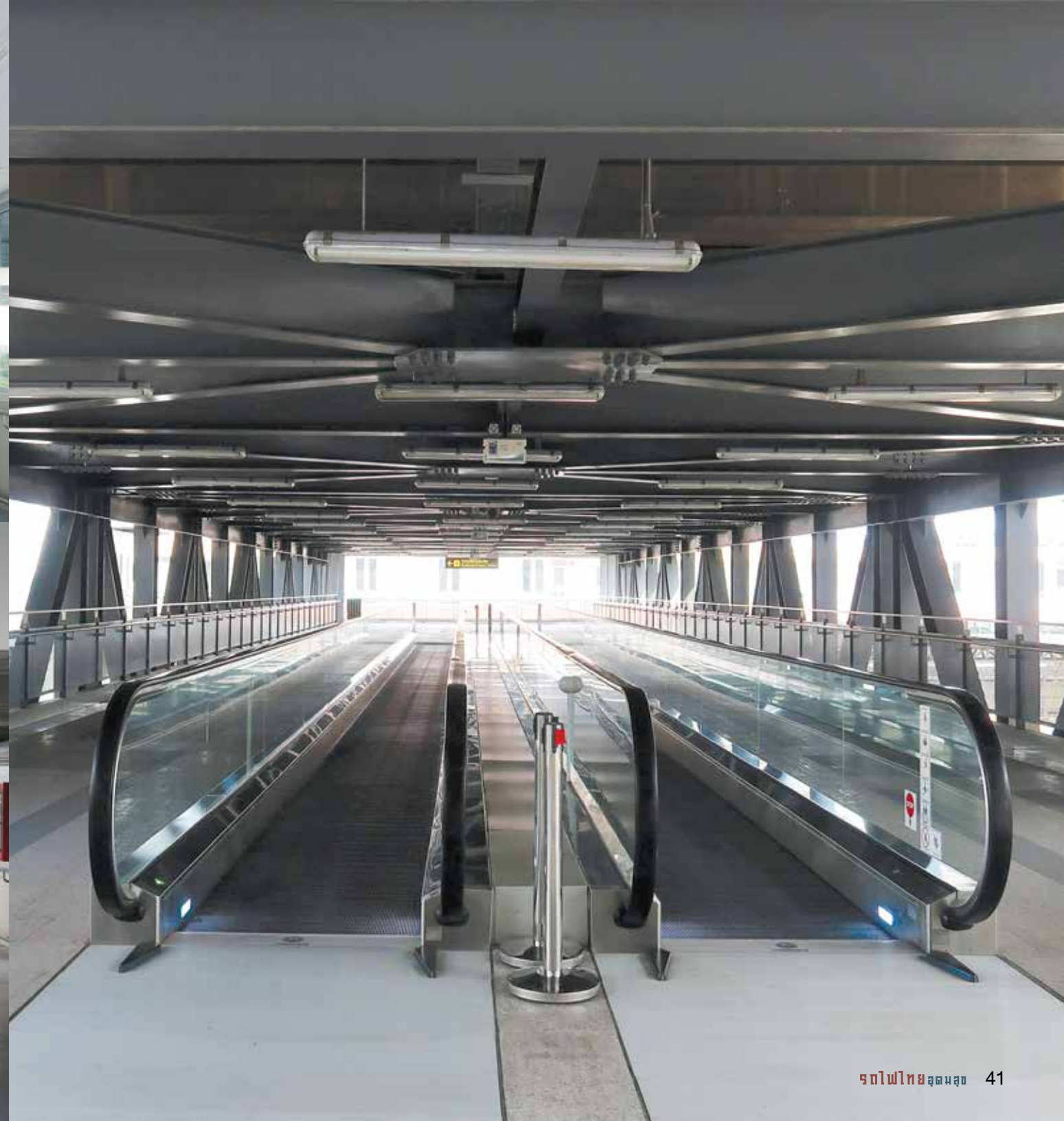


ทางลาด



ลิฟต์

บันไดลงระดับพื้นถนน



สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมโยงการเดินทางสองฝั่ง อย่างมีประสิทธิภาพ

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) มีช่วงที่ต้องข้ามผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

โดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับที่มีรูปแบบพิเศษ ขนานไปกับสะพานพระราม 6 ซึ่งเป็นสะพานรถไฟเดิม เพื่อให้การเดินทางของสองฝั่งแม่น้ำเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างไร้รอยต่อ



รองรับความเร็วสูงสุด
160 กิโลเมตร/ชั่วโมง



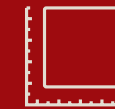
โครงสร้างสะพานชนิด
คอนกรีต**อัดแรงรูปกล่อง**
(Box Girder)



ความยาวสะพาน
กึ่งสั้น **516** เมตร



ความยาวสะพาน
ช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยา
120 เมตร



ความกว้างของสะพาน
10.7 เมตร



ก่อสร้างแบบ**คานยื่นสมดุล**
(Balanced Cantilever)



เปิดเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ระยะที่ 3 เชื่อมโยงไกลถึง 4 ทิศรอบกรุงเทพฯ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนารถไฟชานเมืองสายสีแดงระยะที่ 3 อีก 4 เส้นทาง ระยะทางรวม 153 กิโลเมตร เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2574 เป็นต้นไป

เพื่อการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ชานเมืองโดยรอบกรุงเทพฯ อย่างแท้จริง จะมีเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงรวมทั้งสิ้น 286.7 กิโลเมตร

- 1. ช่วงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-บ้านภาชี 28 กิโลเมตร
 - 2. ช่วงมหาชัย-ปากท่อ 56 กิโลเมตร
 - 3. ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา 40 กิโลเมตร
 - 4. ช่วงศาลายา-นครปฐม 29 กิโลเมตร
- ทิศเหนือ ถึง จ.พระนครศรีอยุธยา
 - ทิศใต้ ถึง จ.ราชบุรี
 - ทิศตะวันออก ถึง จ.ฉะเชิงเทรา
 - ทิศตะวันตก ถึง จ.นครปฐม



บทที่ 3 รถไฟทางคู่

เชื่อมโยงทั่วไทย
สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย
ทั้งคนและสินค้า

เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้เปลี่ยนรถไฟทางเดี่ยวเป็น “รถไฟทางคู่” สู่ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ และเชื่อมโยงไปยังพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางของประชาชน ยกกระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร ตลอดจนลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการอีกด้วย



ก่อสร้างแล้วเสร็จ
เปิดให้บริการแล้ว **5** เส้นทาง
ระยะทางรวม **713** กิโลเมตร



อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
ทางคู่เดิม **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **280** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2567**
ทางคู่สายใหม่ **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **677** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จ
ปี **2570-2571**



พัฒนารถไฟทางคู่ระยะที่ **2**
7 เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,479** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จ
ปี **2570-2572**



พัฒนาทางคู่สายใหม่
ระยะถัดไป **11** เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,399** กิโลเมตร
คาดว่าจะเริ่มดำเนินการ
ในปี **2571** เป็นต้นไป



รวมทั้งสิ้น **27** เส้นทาง
4,548 กิโลเมตร
ครอบคลุมพื้นที่ **64** จังหวัด



ทางเดี่ยว V S ทางคู่



เป็นทางรถไฟทางเดี่ยวขนาด 1 เมตร

ที่ต้องรอสับหลักบริเวณทางหลัก



มีคุณภาพทางไม่ดี

สามารถรองรับความเร็วในการเดินทางโดยสารได้ **50** กิโลเมตร/ชั่วโมง รถสินค้าได้ **29** กิโลเมตร/ชั่วโมง



ใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบไฟสี

มีประสิทธิภาพในการรองรับขบวนรถไฟได้น้อย



มีจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นจำนวนมาก

ไม่มีความปลอดภัย รถไฟไม่สามารถทำความเร็วได้



ไม่มีรั้วกั้นเขตทางรถไฟ

มีการบุกรุกพื้นที่ เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ



รวดเร็วกว่า โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนานกับทางรถไฟเดิมให้เป็นทางคู่

สามารถเดินรถสวนกันได้โดยไม่ต้องรอหลัก ทำให้เดินทางได้ตรงเวลา



รวดเร็วกว่า โดยการปรับปรุงคุณภาพทาง

ให้สามารถรองรับความเร็วในการเดินทางโดยสารได้ **100-120** กิโลเมตร/ชั่วโมง รถสินค้าได้ **60** กิโลเมตร/ชั่วโมง



รวดเร็วกว่า โดยใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1

มาตรฐานยุโรป เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง



สบายกว่า โดยการปรับปรุงสถานี

เพิ่มความสะดวกสบาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารทุกกลุ่ม ตามหลัก Universal Design



ปลอดภัยกว่า โดยก่อสร้างเป็นทางต่างระดับ

เช่น อุโมงค์ทางลอดหรือสะพานข้ามแยก เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดบริเวณทางแยก



ปลอดภัยกว่า โดยมีรั้วกั้นตลอดแนว

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง ป้องกันการบุกรุก



คุ้มค่ากว่า โดยการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง (CY)

เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงชุมทาง ฉะเชิงเทรา- ชุมทางคลองสิบเก้า- ชุมทางแก่งคอย

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบัง ไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างสะดวกโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ โดยเริ่มจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ผ่าน จ.นครนายก ไปยังสถานีชุมทางแก่งคอย จ.สระบุรี



-  ระยะทาง **106** กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดินและอุโมงค์**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120** กิโลเมตร/ชั่วโมง
-  จำนวนสถานี **7** สถานี
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1** เมตร
-  สถานะ **ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2562**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **7.17** ล้านคน/ปี (ปี 2569)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **17.18** ล้านตัน/ปี (ปี 2569)
-  วงเงินลงทุน **10,233** ล้านบาท
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 6.75%
ค่า EIRR = 27.31%
-  ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2 สัญญา**
สัญญาที่ 1 ชุมทางฉะเชิงเทรา-
ชุมทางคลองสิบเก้า-วิหารแดง
และบุรีใหญ่-ชุมทางแก่งคอย
พร้อมทางเลี่ยงเมือง
สัญญาที่ 2 วิหารแดง-บุรีใหญ่ พร้อมอุโมงค์



รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงชุมทางถนนจิระ- ขอนแก่น

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อจากช่วงมาบะเขา-
ชุมทางถนนจิระ โดยเริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ
จนครราชสีมา ไปยังสถานีขอนแก่น ซึ่งเป็นใจกลางของ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มประสิทธิภาพของเส้นทาง
รถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน



ระยะทาง
187 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
19 สถานี ป้ายหยุดรถ **7** แห่ง



ย่านกองเก็บ
และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน สถานี
ชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
ก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2562**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
46,350 คน/วัน (ปี 2577)



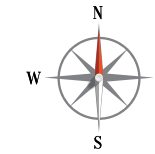
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
16,400 ตัน/วัน (ปี 2577)



วงเงินลงทุน
24,326 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **5.90%**
ค่า EIRR = **24.55%**

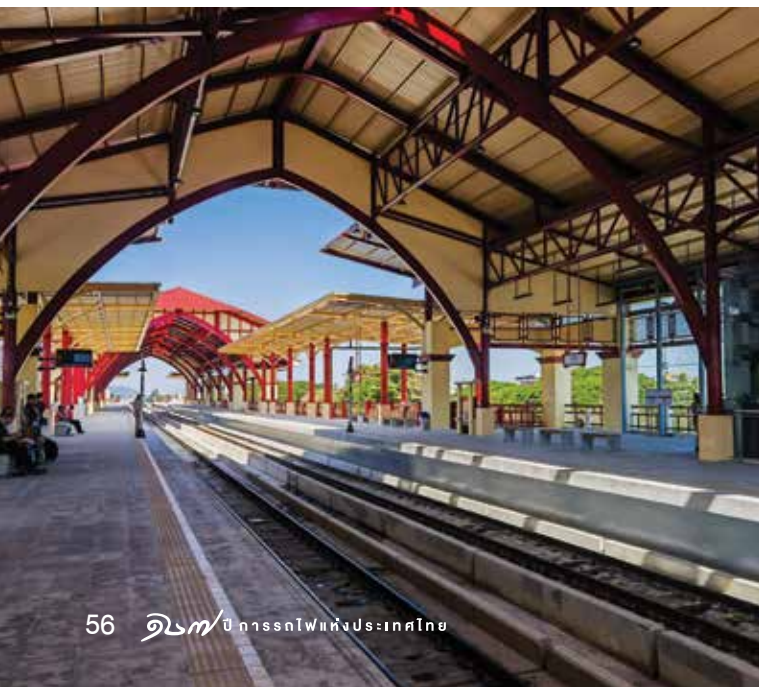


สัญลักษณ์
● สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
● CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

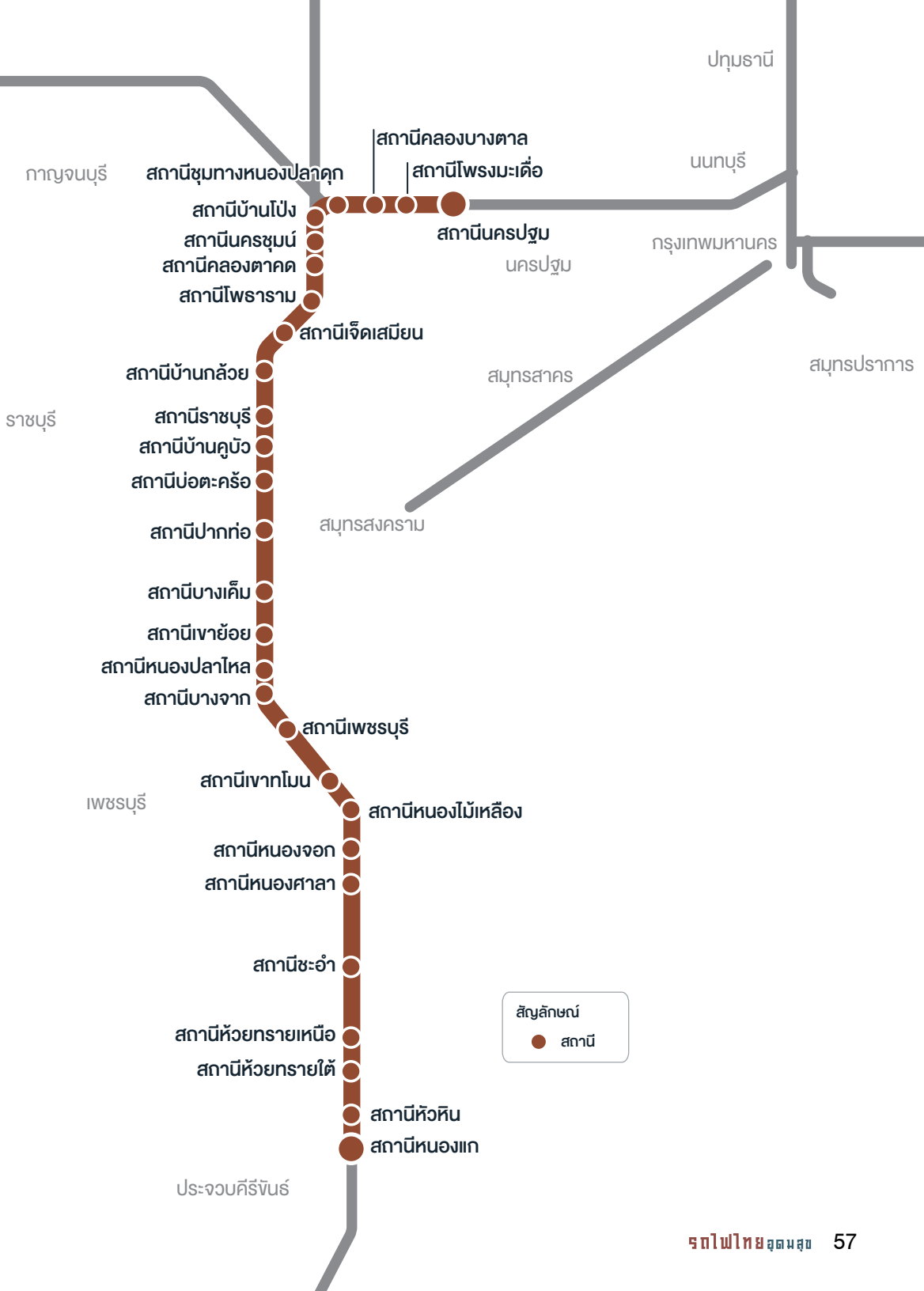
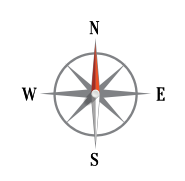


รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคใต้ โดยเชื่อมต่อจาก
สถานีนครปฐม ผ่าน จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี ไปยังสถานีหัวหิน
จ.ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของ
ภาคกลางตอนล่างและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้



-  ระยะทาง **169** กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดินและยกระดับ**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120** กิโลเมตร/ชั่วโมง
-  จำนวนสถานี **27** สถานี
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1** เมตร
-  สถานะ **ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2566**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **128,743** คน/วัน (ปี 2577)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **35,089** ตัน/วัน (ปี 2577)
-  วงเงินลงทุน **15,718** ล้านบาท
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **16.51%**
ค่า EIRR = **20.27%**
-  ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2 สัญญา**
สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล
สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน



สถานีหัวหินแห่งใหม่

ผสมผสานการพัฒนา ร่วมกับการอนุรักษ์

ทางรถไฟช่วงผ่านตัวเมืองหัวหิน ระยะทาง 7 กิโลเมตร การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างปรับปรุงเป็นทางยกระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง ทำให้การจราจรมีความคล่องตัวและปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีหัวหินแห่งใหม่ขึ้น ให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟยกระดับ



ก่อสร้างอาคารสถานีใหม่
สูง **3** ชั้น รวมชั้นใต้ดิน
รองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก



ตั้งอยู่ห่างจากอาคารสถานีเดิม
ประมาณ **20** เมตร
เดินทางได้สะดวก เช่นเดิม



ออกแบบตามหลัก
Universal Design
มีความทันสมัย
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
สำหรับผู้โดยสารทุกสภาพร่างกาย



ออกแบบตามสถาปัตยกรรมวิศตอเรีย
ใช้โทนสีแดงสลับสีครีม
มีความสวยงามตามแบบอาคารเดิม
เป็นแลนด์มาร์ก
การท่องเที่ยวแห่งใหม่



อนุรักษ์อาคารสถานี
หัวหินเดิม อายุ **112** ปี
ซึ่งเป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น
ของสมาคมสถาปนิกสยาม
ในพระบรมราชูปถัมภ์
เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าชม
ได้ตามเดิม และ**จะพัฒนาเป็น**
พิพิธภัณฑ์ต่อไป



สะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกของประเทศไทย

ในการก่อสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางเดิมนี้ มีโครงสร้างที่สำคัญคือ สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง คู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์ซึ่งเป็นสะพานทางเดียวเดิม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แบบไม่มีเสากลางแม่น้ำ เป็นทางเดียว ความยาวสะพานรวม 340 เมตร ซึ่งนับเป็นสะพานคานขึงแห่งแรกของ

ประเทศไทย เหตุที่ต้องสร้างสะพานในรูปแบบนี้ เนื่องจากมีระเบิดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จมอยู่ในลำน้ำ ทำให้ไม่สามารถสร้างสะพานแบบเดิมได้ เพราะจะต้องมีการเคลื่อนย้ายระเบิดออกทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงสูง การสร้างสะพานแบบใหม่ สามารถลดความเสี่ยงและไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน



ลดปัญหาการกีดขวางทางน้ำ
โดยมีความกว้างระหว่างเสา **160** เมตร สูง **16** เมตร ไม่ต้องก่อสร้างเสากลางแม่น้ำ



สวยงามเป็นเอกลักษณ์
ด้วยเสาหลักและสายเคเบิลที่ใช้รับน้ำหนักสะพาน นับเป็น **แลนด์มาร์ก** และ **แหล่งท่องเที่ยว** แห่งใหม่ของ จ.ราชบุรี



ประหยัดค่าก่อสร้าง
โดยเป็นรูปแบบสะพานที่ผสมผสานกับสะพานคอนกรีตอัดแรงที่มีต้นทุนต่ำสุดแต่มีข้อจำกัดในการก่อสร้างกับสะพานขึงซึ่งมีต้นทุนสูงสุด



รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงหัวหิน- ประจวบคีรีขันธ์

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงนครปฐม-หัวหิน โดยเริ่มจากสถานีหัวหินไปยังสถานีประจวบคีรีขันธ์ เพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางรถไฟสายหลักไปสู่ภาคใต้



ระยะทาง
84 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
13 สถานี ที่หยุดรถ **1** แห่ง

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
2 แห่ง (สถานีสามร้อยยอด
และสถานีทุ่งมะเเ่า)

ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

สถานะ
ก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2566**

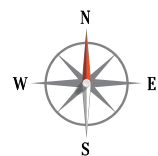
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
4,210 คน/วัน (ปี 2592)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
75,990 ตัน/วัน (ปี 2592)

วงเงินลงทุน
5,807 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 2.98%**
ค่า **EIRR = 19.45%**

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
จำนวน 1 สัญญา
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



สัญลักษณ์

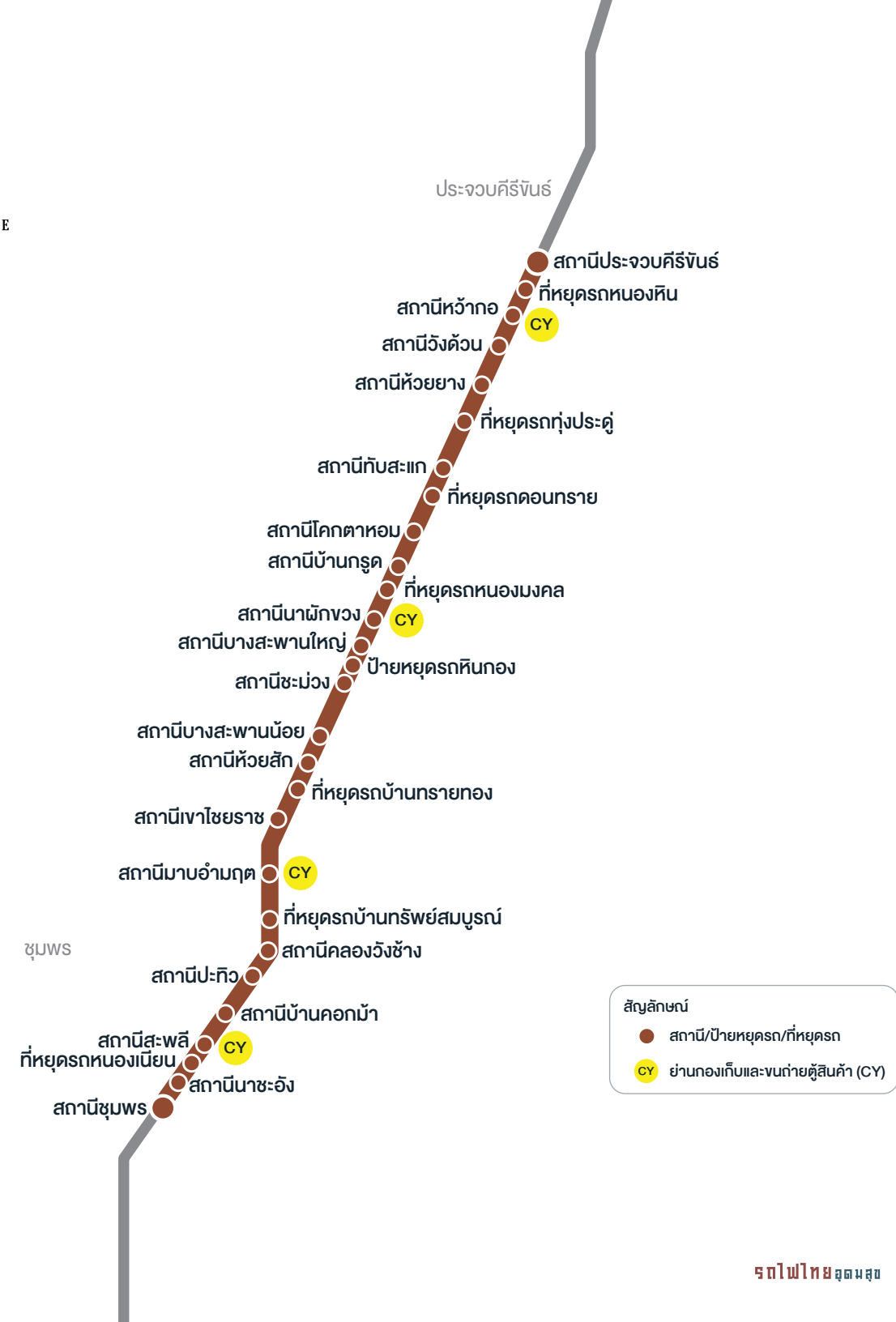
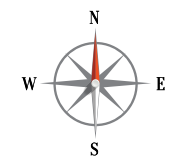
- สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
- (CY) ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงประจวบคีรีขันธ์- ชุมพร

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยเริ่มจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ ไปยังสถานีชุมพร ซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้

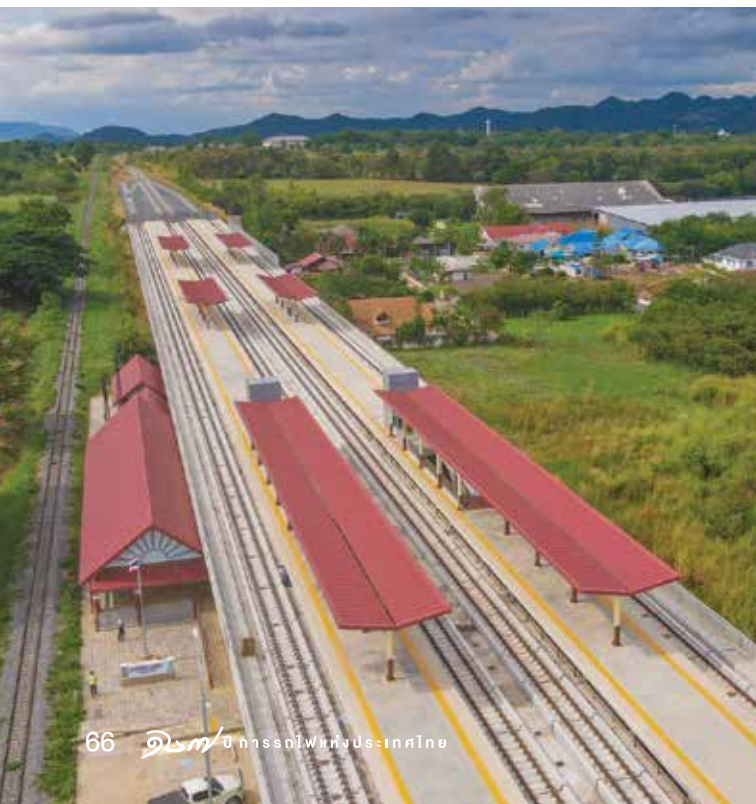














-  ระยะทาง **167** กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดิน**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120** กิโลเมตร/ชั่วโมง
-  จำนวนสถานี **19** สถานี ที่หยุดรถ **7** แห่ง
ป้ายหยุดรถ **1** แห่ง
-  ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) **4** แห่ง (สถานีห้วยถั่ว สถานีนาฝักขวง สถานีมาบอำมฤต และสถานีสะพลี)
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1** เมตร
-  สถานะ **ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี 2566**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **64,900** คน/วัน (ปี 2580)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **2.06** ล้านตัน/ปี (ปี 2580)
-  วงเงินลงทุน **12,457** ล้านบาท
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **4.89%**
ค่า EIRR = **23.82%**
-  ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2** สัญญา
สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย
สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ช่วงมาบกะเบา- ชุมทางถนนจิระ

เป็นเส้นทางสำคัญที่แยกจากเส้นทางสายเหนือไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มจากสถานีมาบกะเบา จ.สระบุรี ไปยังสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งผ่านภูเขาและพื้นที่แอ่งกระทะให้มีความรวดเร็วคล่องตัวยิ่งขึ้น



-  ระยะทาง **132** กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120** กิโลเมตร/ชั่วโมง
-  จำนวนสถานี **19** สถานี
-  ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) **1** แห่ง (สถานีกุดจิก)
-  อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ **1** แห่ง (สถานีนครราชสีมา)
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1** เมตร
-  สถานะ **คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2567**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **78,395** คน/วัน (ปี 2577)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **29,841** ตัน/วัน (ปี 2577)
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 8.33%
ค่า EIRR = 19.40%
-  ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **3 สัญญา**
สัญญาที่ 1 มาบกะเบา-คลองขนานจิตร
สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ



ทางรถไฟยกระดับสูงที่สุดในประเทศไทย และอุโมงค์รถไฟยาวที่สุดในประเทศไทย

เส้นทางรถไฟช่วงมาบะทา-ชุมทางถนนจิระ นับว่ามีอุปสรรคในเชิงกายภาพที่ทำให้การเดินทางล่าช้า นั่นคือพื้นที่แอ่งกระทะบริเวณคลองมวกเหล็ก จ.สระบุรี และเทือกเขาตองพญาเย็น จ.สระบุรี-จ.นครราชสีมา ทำให้เส้นทางรถไฟเดิมมีลักษณะลดเลี้ยว มีความลาดชันมาก และใช้ความเร็วได้ต่ำ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้แก้ปัญหาทางกายภาพด้วยการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เป็นทางยกระดับและอุโมงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น



ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับสูงที่สุดในประเทศไทย
ยกระดับข้ามคลองมวกเหล็ก มีจุดสูงสุด **48-50** เมตรจากพื้นดิน ระยะทาง **4.8** กิโลเมตร



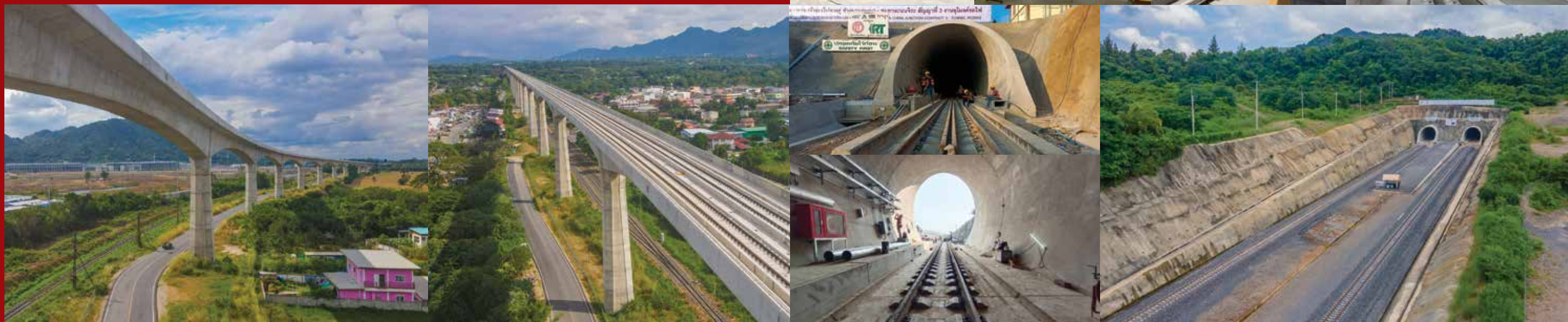
ลดเวลาการเดินทาง โดยตัดเป็นแนวเส้นทางตรง ทดแทนทางเดิมที่อ้อมไปตามขอบแอ่งกระทะ ใช้เวลาเหลือเพียง **5** นาที จากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ **30** นาที



ก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย
บริเวณช่องสถานีมาบะทา สถานีนาเสด็จ และสถานีหินลับ มีความยาวมากที่สุด ประมาณ **5.42** กิโลเมตร ลอดใต้เทือกเขาตองพญาเย็น



เดินทางและขนส่งได้อย่างรวดเร็ว ด้วยแนวเส้นทางตัดตรง มีความลาดชันน้อย ช่วยให้การเดินรถมีความปลอดภัยและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

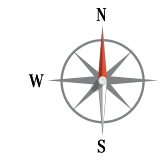


รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคเหนือ โดยเริ่มจากสถานีบ้านกล้วย จ.ลพบุรี ไปยังสถานีปากน้ำโพ จ.นครสวรรค์ ซึ่งเป็นจังหวัดเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคกลางตอนบน โดยมีการปรับแนวเส้นทางบริเวณที่ผ่านพระปรางค์สามยอด ไปสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อลดผลกระทบต่อโบราณสถานของชาติ



-  ระยะทาง **148** กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดินและยกระดับ**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120** กิโลเมตร/ชั่วโมง
-  จำนวนสถานี **19** สถานี ที่หยุดรถ **5** แห่ง
-  ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) **1** แห่ง (สถานีเขากอง)
-  อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ **1** แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1** เมตร
-  สถานะ
คาดว่าจะ**แล้วเสร็จ ปี 2567**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **81,130** คน/วัน (ปี 2577)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **60,430** ตัน/วัน (ปี 2577)
-  วงเงินลงทุน **18,699** ล้านบาท
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 5.59%**
ค่า **EIRR = 20.21%**
-  ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2 สัญญา**
สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย-โคกกระทิง
สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ



ทางรถไฟยกระดับ ยาวที่สุดในประเทศไทย

ในช่วงเส้นทางรถไฟที่ผ่านตัวเมืองลพบุรี มีการปรับแนวเส้นทางรถไฟใหม่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบกับพระปรางค์สามยอด และโบราณสถานที่สำคัญของจังหวัด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเลี้ยวเมือง จากสถานีบ้านกล้วยไปถึงสถานีโคกกะเทียม เพื่อแก้ไขผลกระทบดังกล่าว



เปิดพื้นที่การพัฒนาใหม่
ด้วยทางรถไฟเลี้ยวเมือง ระยะทาง
29 กิโลเมตร ขนานไปกับทางหลวง
หมายเลข **366**



ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ
ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย
ระยะทาง **19** กิโลเมตร ซึ่งเป็น
ส่วนหนึ่งของทางรถไฟเลี้ยวเมือง



ก่อสร้างสถานีลพบุรี 2
ซึ่งเป็นสถานียกระดับ ตั้งอยู่
บริเวณทางหลวงหมายเลข
366 เพื่ออำนวยความสะดวก
ให้แก่ประชาชนตามแนวเส้นทาง
เลี้ยวเมืองทดแทนสถานีลพบุรีเดิม



รถไฟทางคู่สายใหม่ สายเด่นชัย- เชียงราย-เชียงของ

เป็นเส้นทางรถไฟสายใหม่สายยุทธศาสตร์ของภาคเหนือ จากสถานีเด่นชัย จ.แพร่ ผ่าน จ.ลำปาง จ.พะเยา ไปยังสถานีเชียงของ จ.เชียงราย บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) พร้อมเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้ากับ สปป.ลาวและจีน



ระยะทาง
322 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
25 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
5 แห่ง (สถานีเด่นชัย สถานีพะเยา สถานีป่าแดด สถานีเชียงราย และสถานีเชียงของ)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2564
อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน
คาดว่าจะก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2571**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
9.816 คน/วัน (ปี 2595)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.23 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



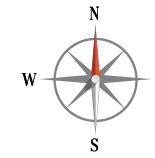
วงเงินลงทุน
72,883.50 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **-2.02%**
ค่า EIRR = **12.09%**

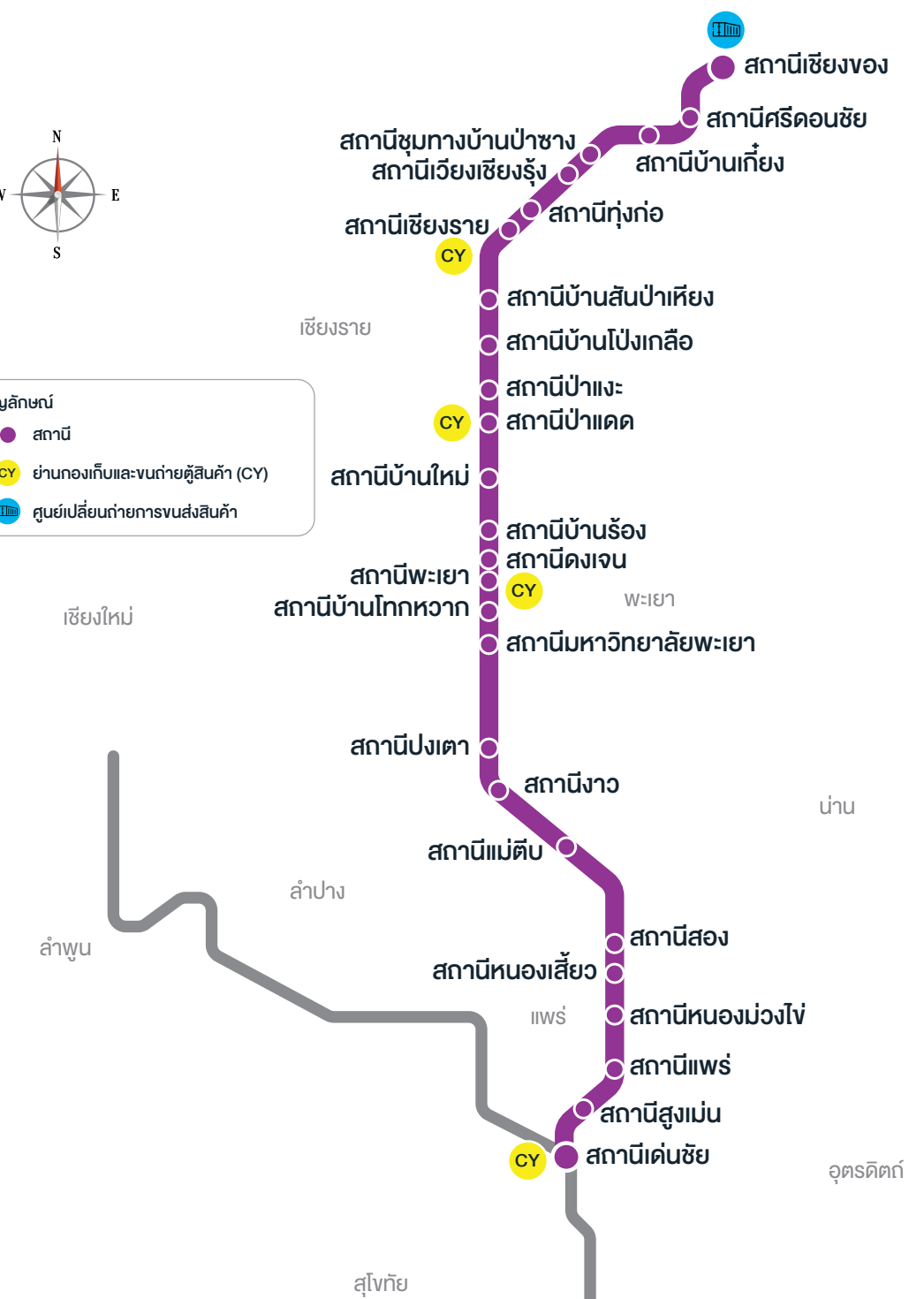


ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **3 สัญญา**
สัญญาที่ 1 เด่นชัย-งาว
สัญญาที่ 2 งาว-เชียงราย
สัญญาที่ 3 เชียงราย-เชียงของ



สัญลักษณ์

- สถานี
- CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า



ก้าวข้ามอุปสรรคทางกายภาพ ด้วยเทคโนโลยีก่อสร้างอันทันสมัย

พื้นที่ จ.แพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย เต็มไปด้วยภูเขา ซึ่งเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตามด้วยเทคโนโลยีการก่อสร้างในปัจจุบัน

ทำให้การเจาะอุโมงค์เพื่อลอดใต้ภูเขาสามารถทำได้ง่ายขึ้น ซึ่งจะทำให้แนวเส้นทางมีความตรงและความลาดชันน้อย มีประสิทธิภาพในการเดินทาง



ก่อสร้างอุโมงค์ 4 แห่ง
ตามแนวเส้นทางโครงการ

1. อุโมงค์สอง จ.แพร่ ความยาว **1.2** กิโลเมตร
2. อุโมงค์ยาว จ.ลำปาง ความยาว **6.2** กิโลเมตร ซึ่งเป็นอุโมงค์รถไฟที่มีความยาวที่สุดในประเทศไทย เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ
3. อุโมงค์แม่กา จ.พะเยา ความยาว **2.7** กิโลเมตร
4. อุโมงค์ดอยหลวง จ.เชียงราย ความยาว **3.4** กิโลเมตร



มีระบบป้องกันแผ่นดินไหวและน้ำท่วม เพื่อความปลอดภัยและความต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้าง



ก่อสร้างสะพานรถไฟโค้งหล่อสำเร็จแห่งแรกของประเทศไทย (Backfilled Arch Bridge) โดยเป็นเทคโนโลยีการก่อสร้างจากประเทศสวีตเซอร์แลนด์ ก่อสร้างอยู่ที่บ้านปางป่าหวาย จ.แพร่ ช่วยลดทั้งเวลาก่อสร้าง ประหยัดค่าใช้จ่าย และลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์จากการลดการใช้ปูนซีเมนต์และเหล็ก



รถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่- มุกดาหาร-นครพนม

เป็นเส้นทางรถไฟสายใหม่สายยุทธศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางและตอนบน จากสถานีบ้านไผ่ จ.ขอนแก่น ผ่าน จ.มหาสารคาม จ.ร้อยเอ็ด จ.ยโสธร จ.มุกดาหาร ไปยังสถานีสะพานมิตรภาพ 3 จ.นครพนม บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) พร้อมเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้ากับ สปป.ลาวและเวียดนาม



ระยะทาง
355 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
18 สถานี



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



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2564
อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน
คาดว่าจะก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2570**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
25,185 คน/วัน (ปี 2599)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.07 ล้านตัน/ปี (ปี 2599)



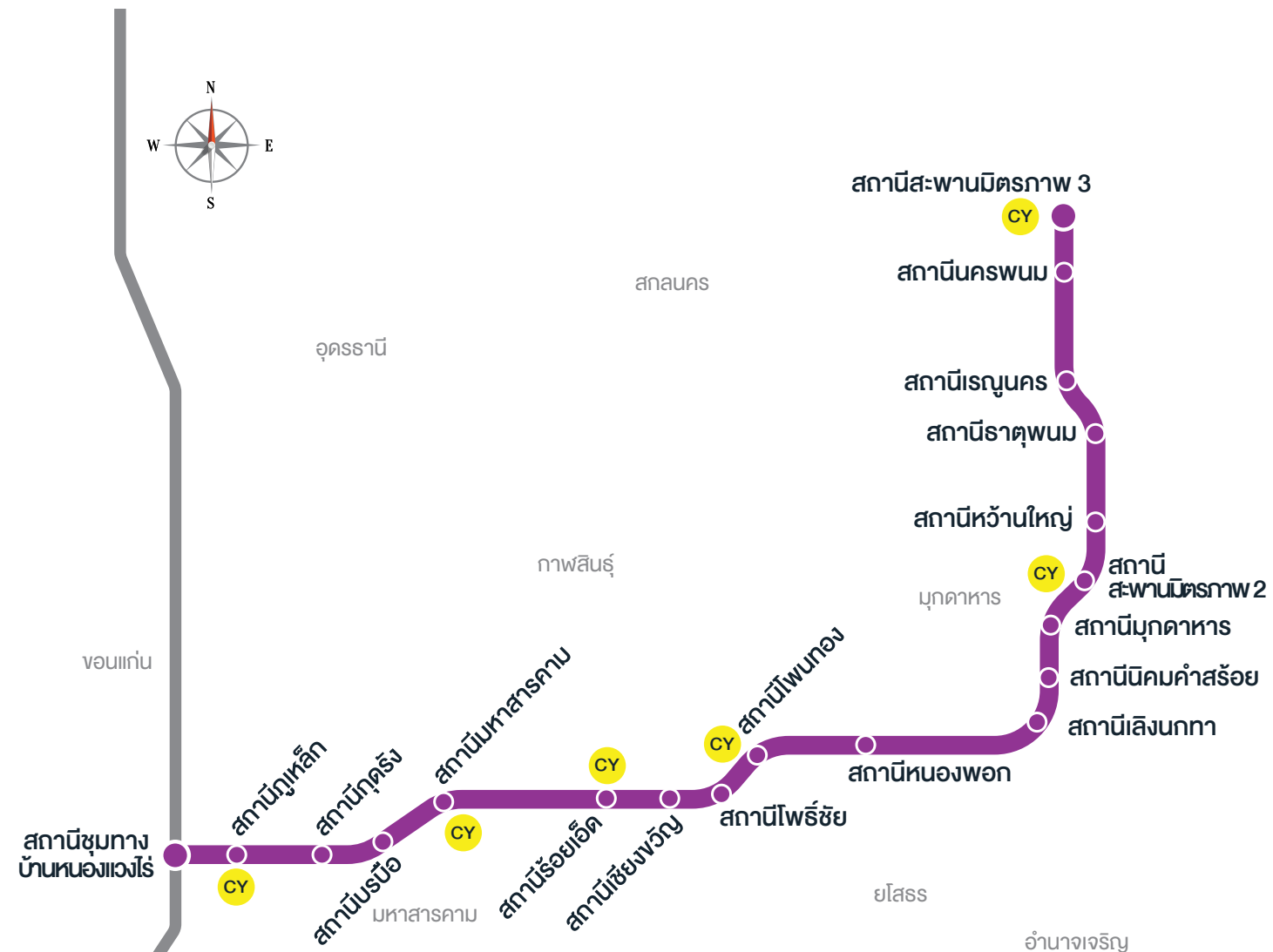
วงเงินลงทุน **55,401** ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **0.42%**
ค่า EIRR = **13.49%**



ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2** สัญญา
สัญญาที่ 1 บ้านไผ่-หนองพอก
สัญญาที่ 2 หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3



สัญลักษณ์

- สถานี
- (CY) ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

เป็นเส้นทางสำคัญในภาคเหนือ ต่อเนื่องจาก ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย โดยเริ่มจากสถานีเด่นชัย จ.แพร่ ผ่าน จ.ลำปาง จ.ลำพูน ไปสิ้นสุดยังสถานีเชียงใหม่ ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือ เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ไปยัง จ.เชียงใหม่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาคเหนือ



ระยะทาง
189 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
17 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร และสถานีสารภี)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
14,830 คน/วัน (ปี 2597)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.61 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)

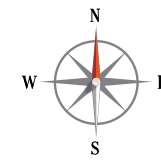


วงเงินลงทุน
56,837.78 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **1.28%**
ค่า EIRR = **13.20%**

พะเยา



สัญลักษณ์
● สถานี
● CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

สุโขทัย

อุตรดิตถ์

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงขอนแก่น- หนองคาย

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อกับวงแหวนทางถนนจรีระ-ขอนแก่น จากสถานีขอนแก่น ผ่าน จ.อุดรธานี และสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย เพื่อเติมเต็มระบบรถไฟทางคู่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า และการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน














-  ระยะทาง **167 กิโลเมตร**
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดินและยกระดับ**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง**
-  จำนวนสถานี **15 สถานี**
-  ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) **3 แห่ง** (สถานีโนนสะอาด สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา)
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**
-  สถานะ **ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว**
เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **3,300 คน/วัน** (ปี 2566)
หรือ **5,500 คน/วัน** (ปี 2594)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **4.2 ล้านตัน/ปี** (ปี 2596)
-  วงเงินลงทุน **29,748.00 ล้านบาท**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **-3.84%**
ค่า EIRR = **18.57%**



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมทางถนนจิระ- อุบลราชธานี

เป็นเส้นทางสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ที่เชื่อมต่อจากช่วงมาบะเขา-ชุมทางถนนจิระ จากสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา ผ่าน จ.บุรีรัมย์ จ.สุรินทร์ จ.ศรีสะเกษ ไปยังสถานีอุบลราชธานี ซึ่งเป็นปลายทางของแนวเส้นทางและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง



-  ระยะทาง **308 กิโลเมตร**
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดิน**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง**
-  จำนวนสถานี **34 สถานี** ที่หยุดรถ **1 แห่ง**
-  ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) **4 แห่ง** (ที่หยุดรถบ้านตะโก สถานีบุฤๅษี สถานีหนองแวง และสถานีทุ่งหวาย)
-  ระบบราง **Meter Gauge** ขนาดความกว้าง **1 เมตร**
-  สถานะ **อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **33,680 คน/วัน** (ปี 2596)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **1.56 ล้านตัน/ปี** (ปี 2596)
-  วงเงินลงทุน **44,095.36 ล้านบาท**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม **ค่า FIRR = 7.02%**
ค่า EIRR = 18.00%

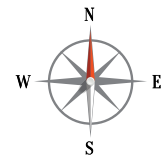


รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมพร- สุราษฎร์ธานี

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร โดยเริ่มจากสถานีชุมพร ไปยังสถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคใต้ และเป็นทางแยกไปยังกลุ่มจังหวัดอันดามัน (กระบี่ พังงา ภูเก็ต)














-  ระยะทาง **168** กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดิน**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120** กิโลเมตร/ชั่วโมง
-  จำนวนสถานี **21** สถานี
-  ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) **1** แห่ง (สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1** เมตร
-  สถานะ **อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **8,095** คน/วัน (ปี 2596)
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **2.09** ล้านตัน/ปี (ปี 2596)
-  วงเงินลงทุน **30,342.37** ล้านบาท
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **3.25%**
ค่า EIRR = **19.90%**



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงสุราษฎร์ธานี- ชุมทางหาดใหญ่- สงขลา

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี โดยเริ่มจากสถานีสุราษฎร์ธานี ผ่าน จ.นครศรีธรรมราช จ.พัทลุง ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ จ.สงขลา ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกแห่งของภาคใต้ตอนล่าง และฟื้นฟูทางรถไฟเดิมจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ ไปยังสถานีสงขลา เพื่อให้เป็นเส้นทางในการเดินทางและขนส่งที่สำคัญอีกครั้ง



-  ระยะทาง **321 กิโลเมตร**
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์**
-  ความเร็วในการให้บริการ **100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง**
-  จำนวนสถานี **48 สถานี**
-  ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) **2 แห่ง**
(สถานีชุมทางทุ่งสงและสถานีบางกล่ำ)
-  ระบบราง **Meter Gauge**
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**
-  สถานะ **อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **23,380 คน/วัน (ปี 2567)**
-  คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า **8.50 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)**
-  วงเงินลงทุน **61,101.01 ล้านบาท**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **-2.72%**
ค่า EIRR = **18.07%**



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมทางหาดใหญ่- ปาดังเบซาร์

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา โดยเริ่มจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ไปยังสถานีปาดังเบซาร์ จ.สงขลา ซึ่งเป็นสถานีชายแดนเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของประเทศมาเลเซีย ช่วยส่งเสริมการเดินทาง การขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เชื่อมสายใยแห่งมิตรภาพระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ



ระยะทาง
45 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
3 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง
(สถานีปาดังเบซาร์)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
16,605 คน/วัน (ปี 2595)



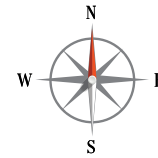
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.36 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



วงเงินลงทุน
7,772.90 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **-5.29%**
ค่า EIRR = **18.18%**



สตูล

สงขลา

สัญลักษณ์

● สถานี

●(CY) ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

CY

● สถานีปาดังเบซาร์

● สถานีชุมทางหาดใหญ่

○ สถานีศาลาท่งลุ่ม

○ สถานีคลองแงะ

เปิดเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป เชื่อมเศรษฐกิจไทย เชื่อมสายใยประเทศเพื่อนบ้าน



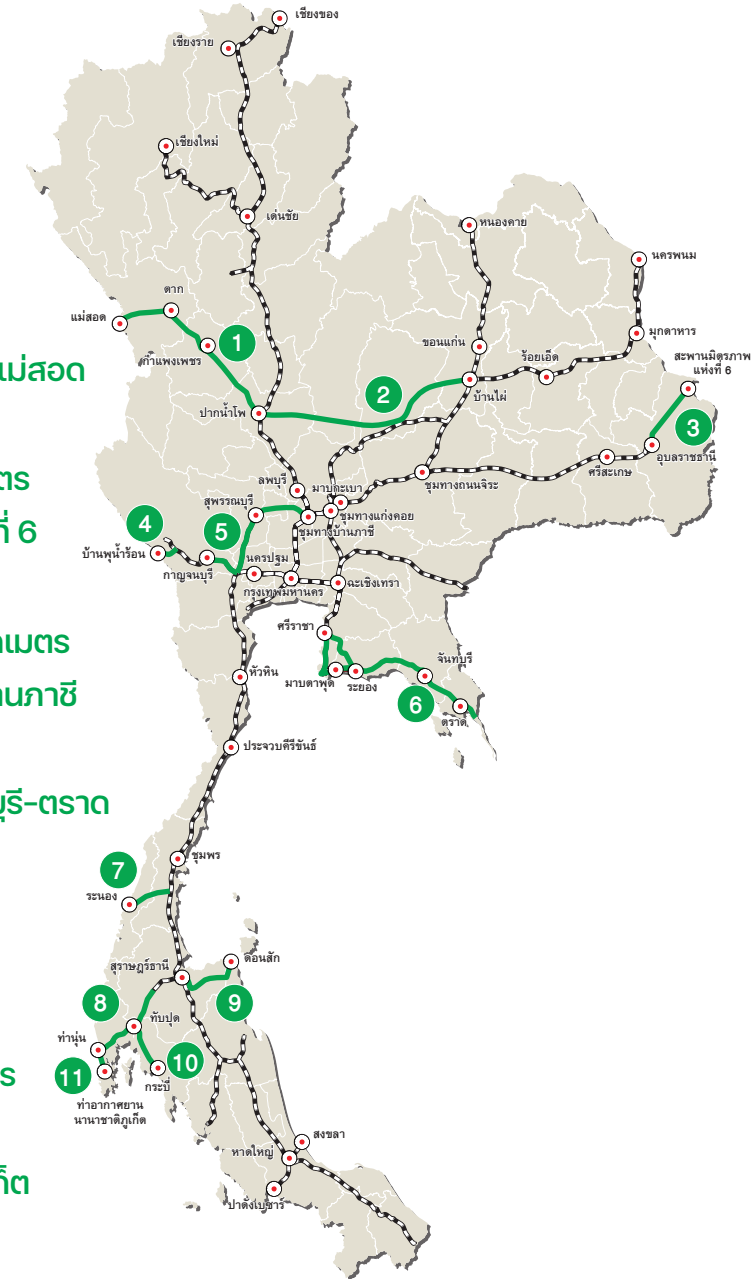
การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนา
รถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะถัดไปอีก 11 เส้นทาง

- ระยะทางรวม **1,399** กิโลเมตร
- จะมีเส้นทางรถไฟทางคู่เพิ่มรวมทั้งสิ้น **4,548** กิโลเมตร
- ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น **64** จังหวัด
- **เชื่อมโยง** การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- **ส่งเสริมการเดินทาง** และ**การท่องเที่ยว** ในเมืองหลักและเมืองรอง
- **กระตุ้นการพัฒนา** พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน EEC และ SEC



รถไฟทางคู่สายใหม่
ระยะถัดไป 11 เส้นทาง
ระยะทางรวม 1,399 กิโลเมตร
เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2571
เป็นต้นไป

- 1. ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด **250** กิโลเมตร
- 2. ช่วงนครสวรรค์-บ้านไร่ **304** กิโลเมตร
- 3. ช่วงอุบลราชธานี-สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 **110** กิโลเมตร
- 4. ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน **36** กิโลเมตร
- 5. ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี **68** กิโลเมตร
- 6. ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด **218** กิโลเมตร
- 7. ช่วงชุมพร-ระนอง **91** กิโลเมตร
- 8. ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าขุน **158** กิโลเมตร
- 9. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก **78** กิโลเมตร
- 10. ช่วงทับปุด-กระบี่ **68** กิโลเมตร
- 11. ช่วงท่าขุน-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต **18** กิโลเมตร



บทที่ 4 รถไฟความเร็วสูง

ทางเลือกใหม่ของการเดินทาง
ที่สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการพัฒนา
รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail) ซึ่งเป็นรถไฟ
โฉมใหม่ที่มีความทันสมัย เดินทางด้วยความเร็วมากกว่า
200 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีความปลอดภัยสูง และมี
สิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน เพื่อเชื่อมโยงเป็นทางเลือก
ในการเดินทางสำหรับธุรกิจและการท่องเที่ยวที่ต้องการ
ความรวดเร็ว สะดวกสบาย และตรงเวลา พร้อมกับ
ขับเคลื่อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจไปสู่เมืองในภูมิภาคและ
เชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง



อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
รถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1
2 เส้นทาง ระยะทางรวม
471 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จ
ปี 2571-2572



พัฒนารถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2
5 เส้นทาง ระยะทางรวม
1,426 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2581



พัฒนารถไฟความเร็วสูงระยะที่ 3
2 เส้นทาง ระยะทางรวม
759 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2586



รวมทั้งสิ้น 4 เส้นทาง
9 โครงการ
ระยะทาง 2,656 กิโลเมตร



ประโยชน์หลากหลาย จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูง



ด้านการเดินทาง

ยกระดับการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เทียบเท่าการโดยสารเครื่องบิน แต่ขั้นตอนน้อยกว่า และมีสถานีปลายทางที่รองรับความต้องการเดินทางที่หลากหลาย และครอบคลุมพื้นที่มากกว่าเครื่องบิน



ด้านธุรกิจและการท่องเที่ยว

เป็นทางเลือกในการเดินทางที่ตอบสนองความต้องการของนักธุรกิจและนักท่องเที่ยว ดึงดูดการลงทุนและการท่องเที่ยวมายังเมืองที่รถไฟความเร็วสูงพาดผ่าน



ด้านการเชื่อมต่อต่างประเทศ

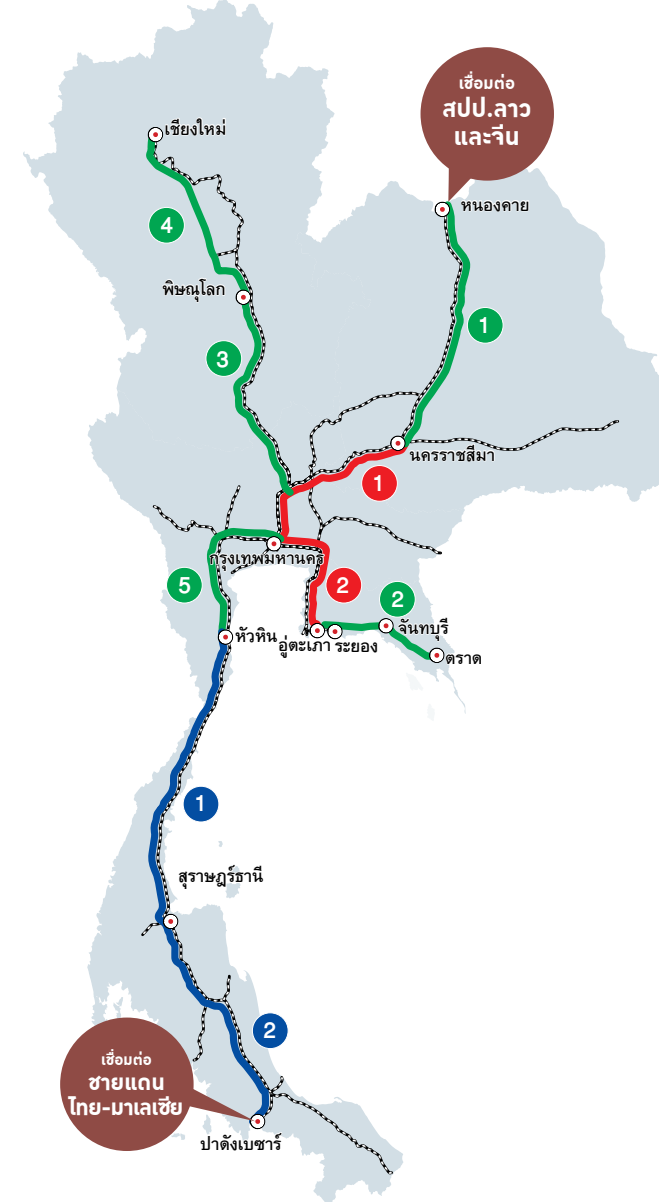
เชื่อมต่อการเดินทางกับ สปป.ลาวและจีน (สายตะวันออกเฉียงเหนือ) เชื่อมต่อกับ มาเลเซีย (สายใต้) เชื่อมต่อ 3 สนามบินหลักของไทย (สายตะวันออก) เปิดประตูการค้า และการท่องเที่ยวสู่สากล



ด้านการพัฒนาเมือง

เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาเมืองตามจังหวัดที่พาดผ่าน ด้วยแนวคิด TOD (Transit-Oriented Development) สร้างโอกาสในการพัฒนาหัวเมืองตามภูมิภาค

เปิดแผนการพัฒนา รถไฟความเร็วสูงของไทย



**อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง
ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง**

ระยะทางรวม 471 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2572

1. ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา 251 กิโลเมตร
2. ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา 220 กิโลเมตร

**เตรียมการพัฒนารถไฟความเร็วสูง
ระยะที่ 2 จำนวน 5 เส้นทาง**

ระยะทางรวม 1,426 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2581

1. ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย 357 กิโลเมตร
2. ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด 190 กิโลเมตร
3. ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก 380 กิโลเมตร
4. ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ 288 กิโลเมตร
5. ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน 211 กิโลเมตร

**เติมเต็มโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง
ระยะที่ 3 อีก 2 เส้นทาง**

ระยะทางรวม 759 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2586

1. ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี 424 กิโลเมตร
2. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ 335 กิโลเมตร



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ- นครราชสีมา (รถไฟ ไทย-จีน ระยะที่ 1)

 ระยะทาง
251 กิโลเมตร

 รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์

 ความเร็วในการให้บริการสูงสุด
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง

 ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง 26 นาที


 ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.


 จำนวนสถานี
6 สถานี


 ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**


 สถานะ
อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา

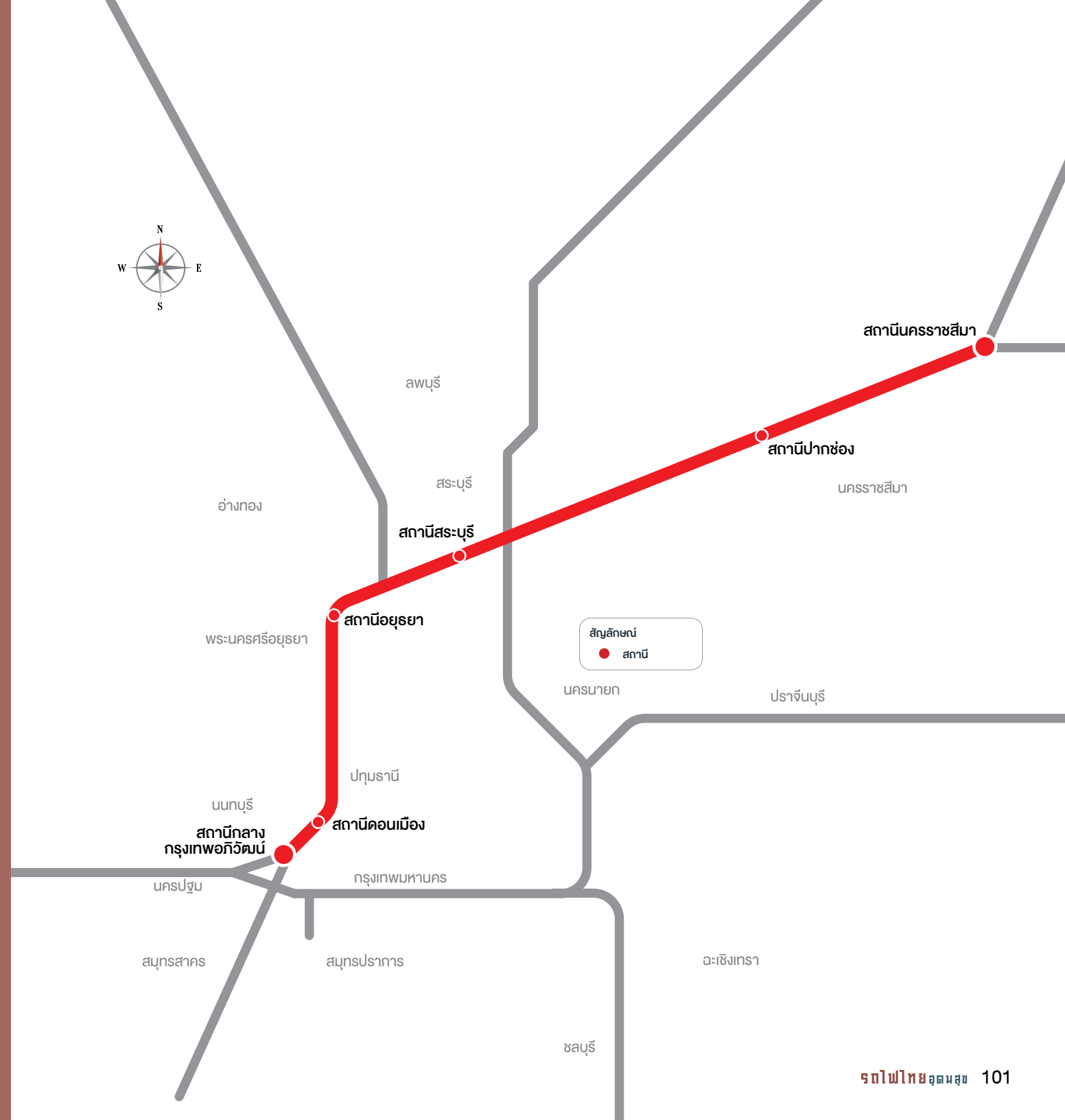
 คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
ปีที่เปิดให้บริการ
5,000 คน-เที่ยว/วัน

 คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2571

 วงเงินลงทุน
179,412.21 ล้านบาท

 ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 11.68%

-  ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้างงานโยธา
- สัญญา 1-1** ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.50 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ
 - สัญญา 2-1** ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11.00 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ
 - สัญญา 3-1** ช่วงชุมทางแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 3-2** งานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 3-3** ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง ระยะทาง 26.10 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 3-4** ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 3-5** ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 4-1** ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร บูรณาการการก่อสร้างร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
 - สัญญา 4-2** ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 4-3** ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23.00 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 4-4** ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 4-5** ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กิโลเมตร อยู่ระหว่างศึกษาผลกระทบต่อมรดกโลก
 - สัญญา 4-6** ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง
 - สัญญา 4-7** ช่วงสระบุรี-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง



รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน พัฒนาระบบรางไทย เชื่อมโยงโครงข่ายสู่สากล

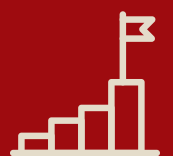
รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและจีนตอนใต้ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนา Belt and Road Initiative (BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีเป้าหมายเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กรุงเวียงจันทน์ และนครคุนหมิง ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของลาวและจีนได้อย่างไร้รอยต่อ และจะพัฒนาต่อไปยังประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ในอนาคต



ยกระดับคุณภาพชีวิตในด้านการเดินทางของประชาชน ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยยิ่งขึ้น



เพิ่มทางเลือกในการเดินทางสู่ภาคอีสาน และเชื่อมต่อ สปป.ลาว และจีนได้ในอนาคต



กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน



ส่งเสริมการท่องเที่ยว ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ (สปป.ลาว และจีน)



ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศ พัฒนาการท่องเที่ยวและสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้เติบโตยิ่งขึ้น



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา- หนองคาย (รถไฟ ไทย-จีน ระยะที่ 2)

เป็นเส้นทางต่อเนื่องของช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพื่อเติมเต็มโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก เฉียงเหนือ เริ่มต้นจาก จ.นครราชสีมา ผ่าน จ.ขอนแก่น จ.อุดรธานี ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ไปถึงชายแดนประเทศไทยที่ จ.หนองคาย และสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟของ สปป.ลาวและจีนได้อย่างไร้รอยต่อ



ระยะทาง
357 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการสูงสุด
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา **1 ชั่วโมง 26 นาที**
นครราชสีมา-หนองคาย **1 ชั่วโมง 44 นาที**
กรุงเทพฯ-หนองคาย **3 ชั่วโมง 28 นาที**



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
5 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร



สถานะ
ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ
เตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
9,030 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2574)
13,550 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2578)



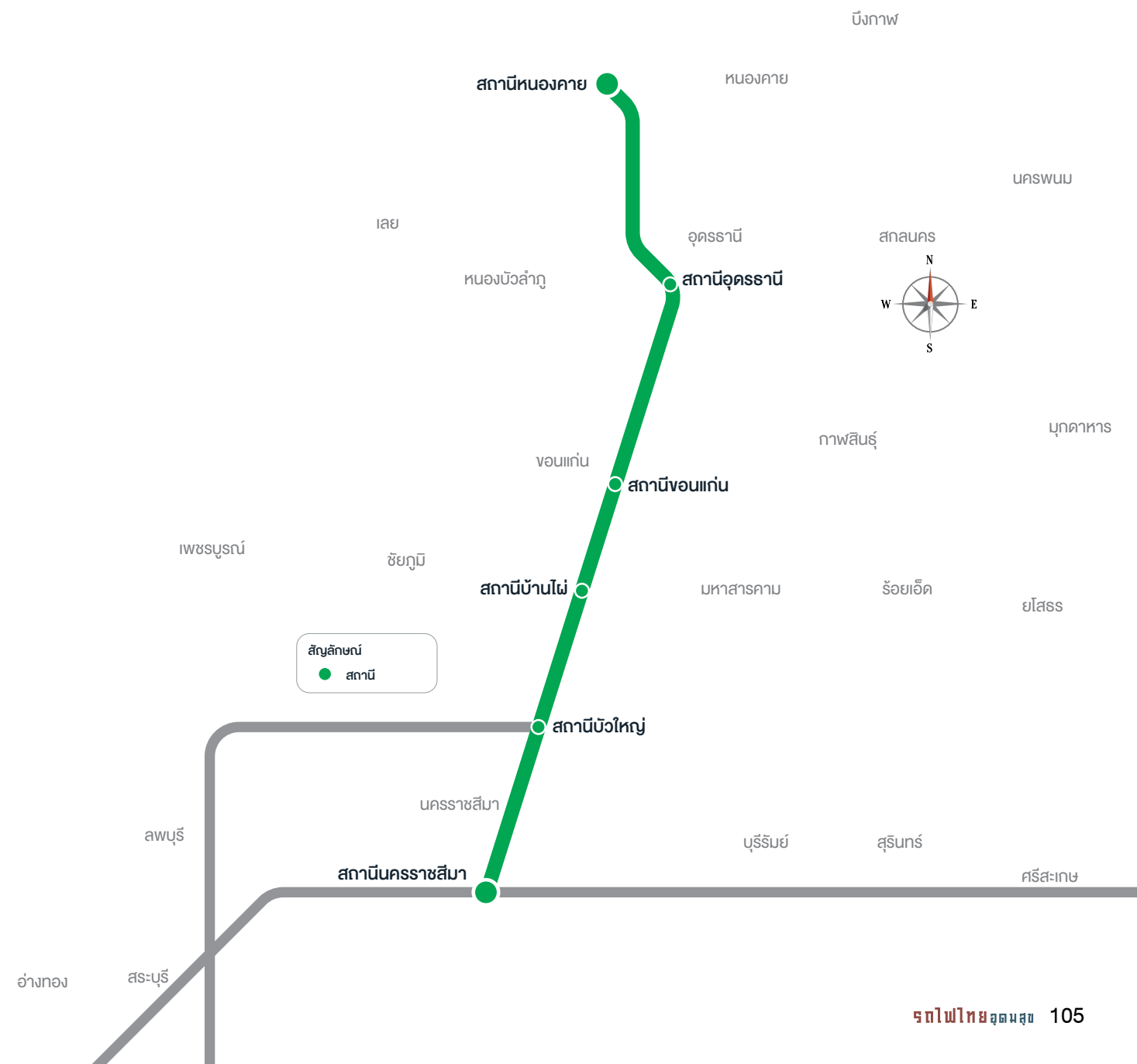
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2574



วงเงินลงทุน
341,351.42 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย
ค่า **EIRR = 12.23%**



เตรียมพร้อมเชื่อมโยงไทย ก้าวไกลสู่ สปป.ลาว และจีน

คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ได้กำหนดแผนดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างทั้ง 3 ประเทศอย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศให้เติบโตยิ่งขึ้น



เร่งรัดการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และเร่งรัดการดำเนินการ ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ให้เปิดบริการได้โดยเร็ว รวมถึงเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคายด้วย



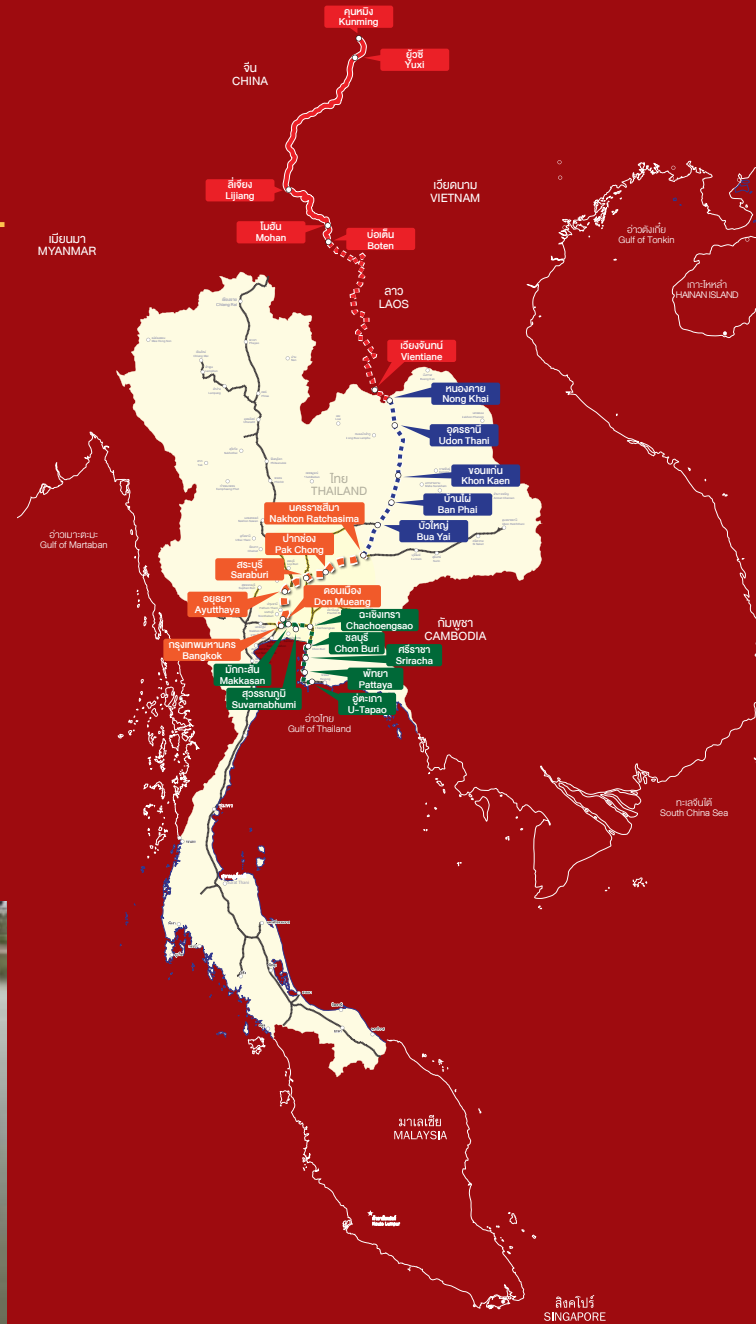
ปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำโขงเดิม เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าทางถนนและรถไฟได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น **และก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่** เพื่อรองรับทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร และทางรถไฟขนาด 1 เมตร



เชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยขยายเส้นทางจากช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ไปยังสถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)



เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยในระยะเร่งด่วนเป็นการพัฒนาสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และระยะยาวจะพัฒนาพื้นที่สถานีนาทา ประมาณ 290 ไร่ เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรางรองรับการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1

ช่วงดอนเมือง- สุวรรณภูมิ-อุตะเกา (รถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน)

เป็นเส้นทางที่รวมโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยมีท่าอากาศยานอุตะเกาเป็นท่าอากาศยานหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ พร้อมกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจไปสู่ภาคตะวันออก



ระยะทาง
220 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
15 สถานี
สถานียกระดับ **13 สถานี**
สถานีใต้ดิน **2 สถานี**



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
**ลงนามสัญญาร่วมลงทุน
กับภาคเอกชน** เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
147,200 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2572)
307,810 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2617)



คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2572



วงเงินลงทุน
224,544 ล้านบาท




ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 14.19%





รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ประตูสู่ EEC เชื่อมโยงไทยสู่เวทีโลก

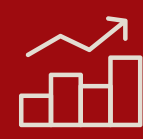
เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกับเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ที่มีมูลค่าการลงทุนรวมมากกว่า 3 แสนล้านบาท เพื่อสร้างความเจริญเติบโตของเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อให้เป็น “ประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย และเป็นศูนย์กลางในการเดินทางและขนส่งของโลก”

 **ช่วยลดเวลาในการเดินทางระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ และ EEC** ส่งเสริมการกระจายการพัฒนาไปสู่ภาคตะวันออก

 **เชื่อมโยง 3 สนามบินหลักของประเทศอย่างไร้รอยต่อ** ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของประเทศไทย

 **สร้างความเชี่ยวชาญในการพัฒนาระบบราง** ทั้งด้านการก่อสร้างและการบริหารจัดการระบบราง

 **เพิ่มศักยภาพทางด้านดิจิทัลและโทรคมนาคม** ที่เป็นพื้นฐานสำคัญในการสร้างเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

 **สร้างเครือข่ายทางธุรกิจ** ที่ช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมต่างๆ เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จของประเทศ

 **สร้างงานและสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ** ให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงระยอง- จันทบุรี-ตราด

เป็นเส้นทางส่วนต่อขยายของรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยจะพัฒนาต่อเนื่องไปยัง จ.ระยอง จ.จันทบุรี และ จ.ตราด ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคตะวันออก และยังมีศักยภาพในการพัฒนาต่อเนื่องไปยังชายแดนไทย-กัมพูชาได้ในอนาคต



ระยะทาง
190 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
64 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
4 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2568
เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์
โครงการแบบ PPP และจัดทำรายงาน EIA



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
7,429 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2571)
19,575 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2601)



ปีทีคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2578

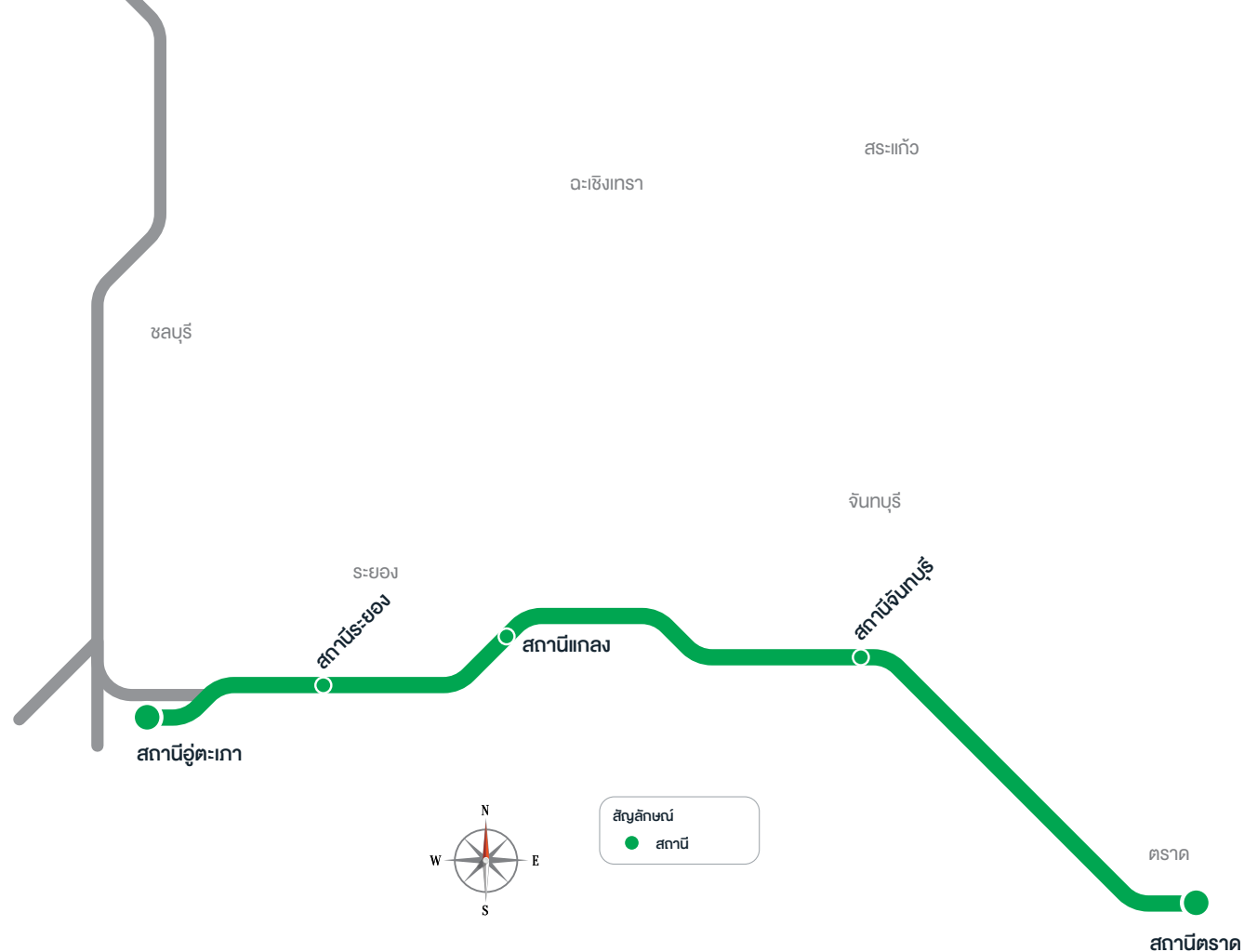


วงเงินลงทุน
101,728 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **EIRR = 5.39%**













สมุทรปราการ

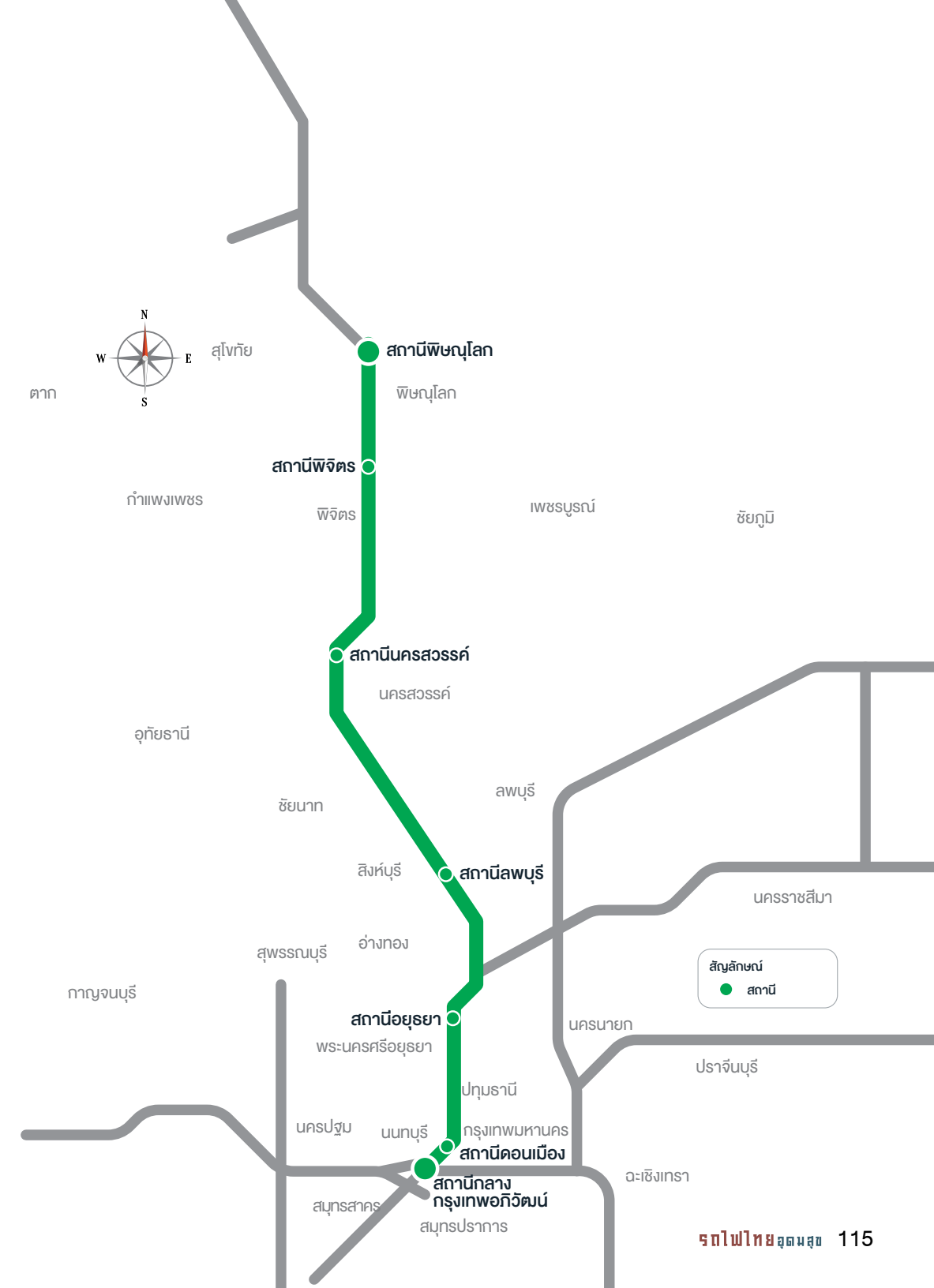


รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ- พิษณุโลก

เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายเหนือในช่วงแรก โดยใช้แนวเขตทางร่วมกับช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาจนถึง จ.พระนครศรีอยุธยา จากนั้นจะผ่าน จ.ลพบุรี จ.นครสวรรค์ จ.พิจิตร และ จ.พิษณุโลก ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน



-  ระยะทาง **380 กิโลเมตร**
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์**
-  ความเร็วในการให้บริการ **300 กิโลเมตร/ชั่วโมง**
-  ระยะเวลาการเดินทาง **1 ชั่วโมง 50 นาที**
-  ช่วงเวลาให้บริการ **06.00-24.00 น.**
-  จำนวนสถานี **7 สถานี**
-  ระบบราง **Standard Gauge**
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**
-  สถานะ **อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบโครงการ**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **29,000 คน/วัน (ปี 2568)**
-  คาดว่าจะเปิดให้บริการ **ปี 2576**
-  วงเงินลงทุน **276,606 ล้านบาท**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม **ค่า EIRR = 14.7%**



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก- เชียงใหม่

เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก โดยเปิดเส้นทางรถไฟใหม่ผ่าน จ.สุโขทัย จ.ลำปาง จ.ลำพูน และไปสิ้นสุดที่ จ.เชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของภาคเหนือ



ระยะทาง
288 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
55 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
5 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่าง**ทบทวนรายงาน**
ผลการศึกษาความเหมาะสม



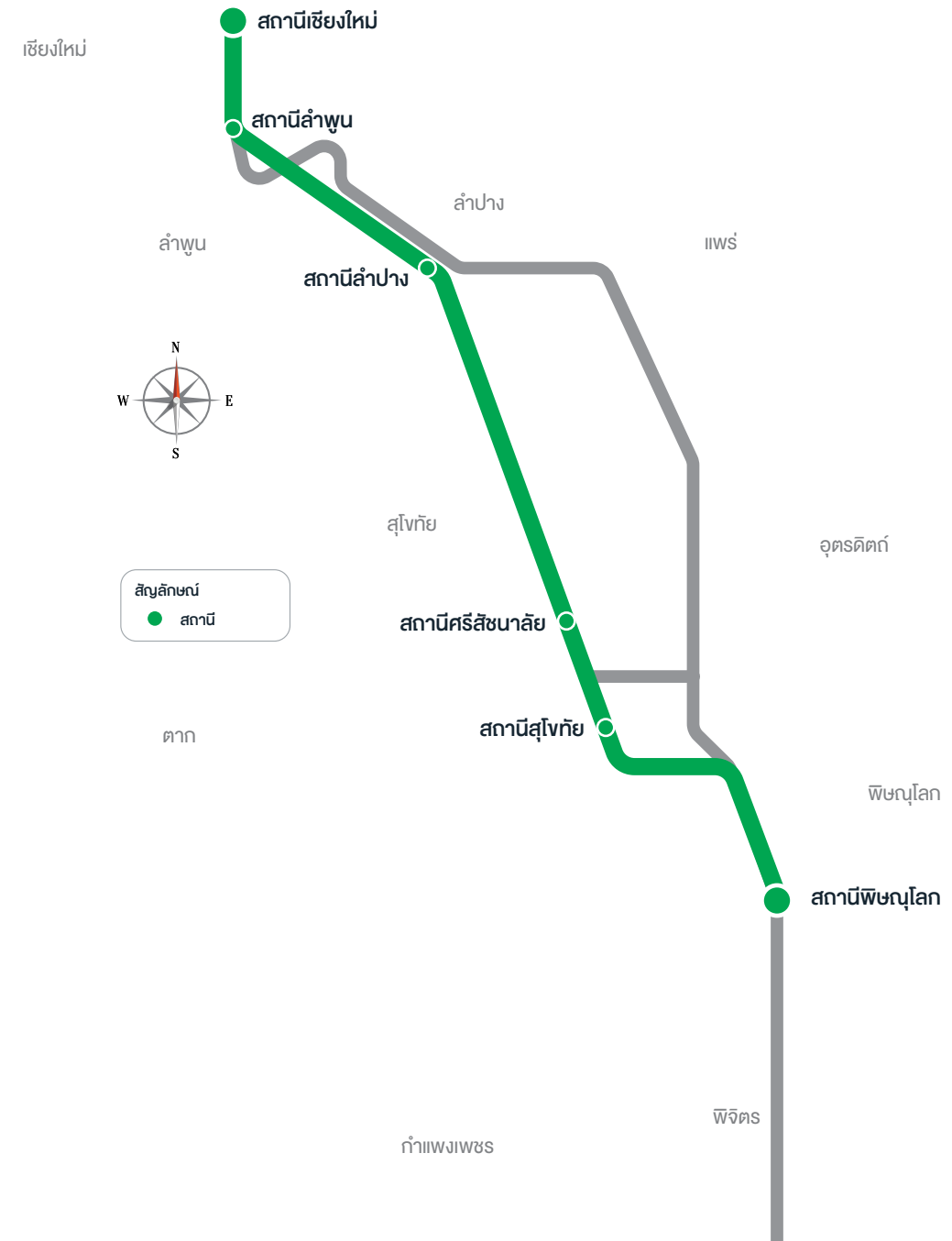
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2581**



วงเงินลงทุน
269,338 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
อยู่ระหว่าง**ทบทวนรายงาน**
ผลการศึกษาความเหมาะสม

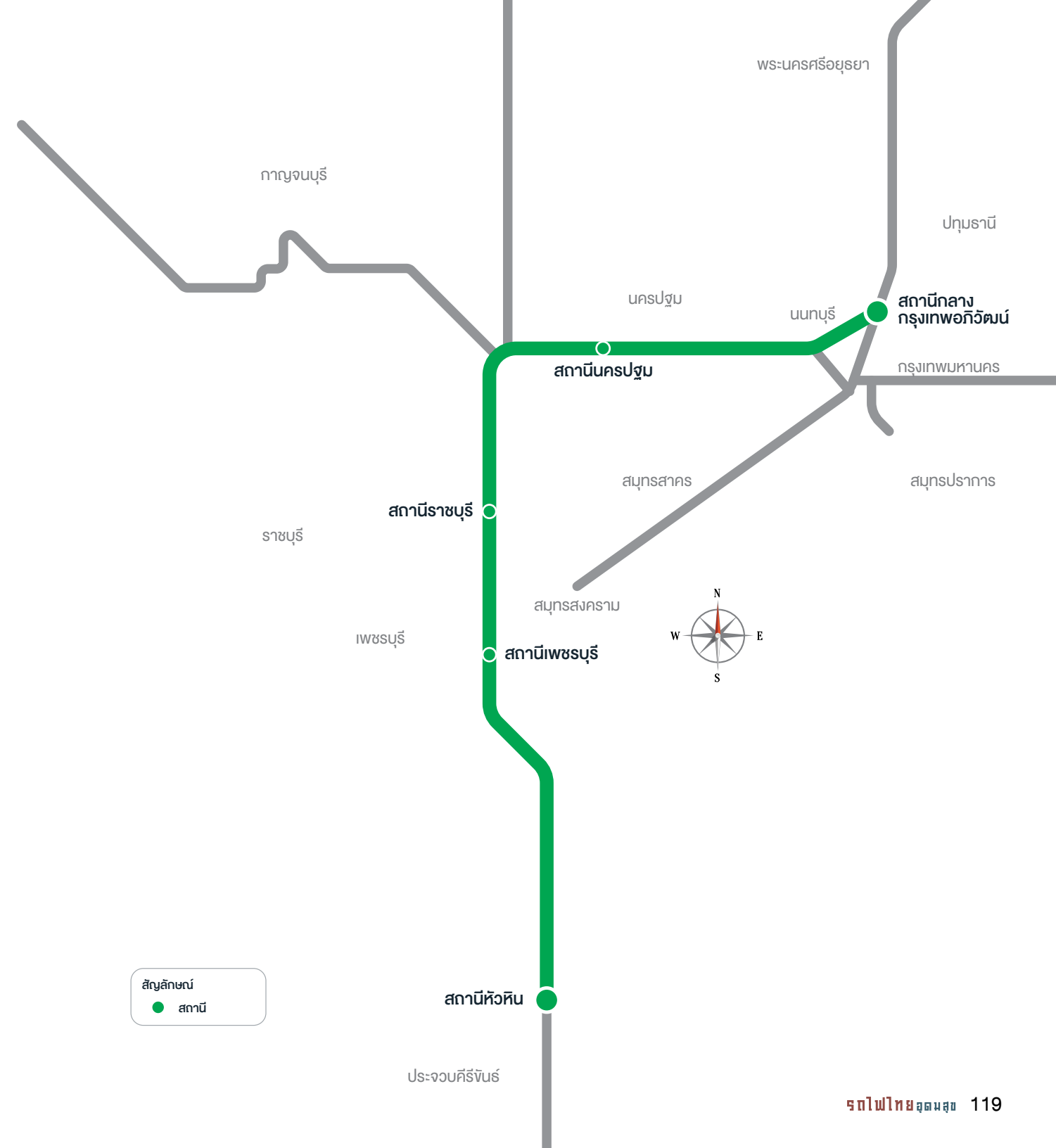


รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายใต้ในช่วงแรก ผ่านพื้นที่ จ.นครปฐม จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี มาถึง อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของภาคกลางตอนล่างและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้



-  ระยะทาง **211 กิโลเมตร**
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดินและยกระดับ**
-  ความเร็วในการให้บริการ **200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง**
-  ระยะเวลาการเดินทาง **1 ชั่วโมง 17 นาที**
-  ช่วงเวลาให้บริการ **06.00-24.00 น.**
-  จำนวนสถานี **5 สถานี**
-  ระบบราง **Standard Gauge**
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**
-  สถานะ **มีแผนของงบประมาณปี 2569**
กบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **10,094 คน/วัน (ปี 2570)**
-  คาดว่าจะเปิดให้บริการ **ปี 2579**
-  วงเงินลงทุน **100,125 ล้านบาท**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม **ค่า EIRR = 9.76%**



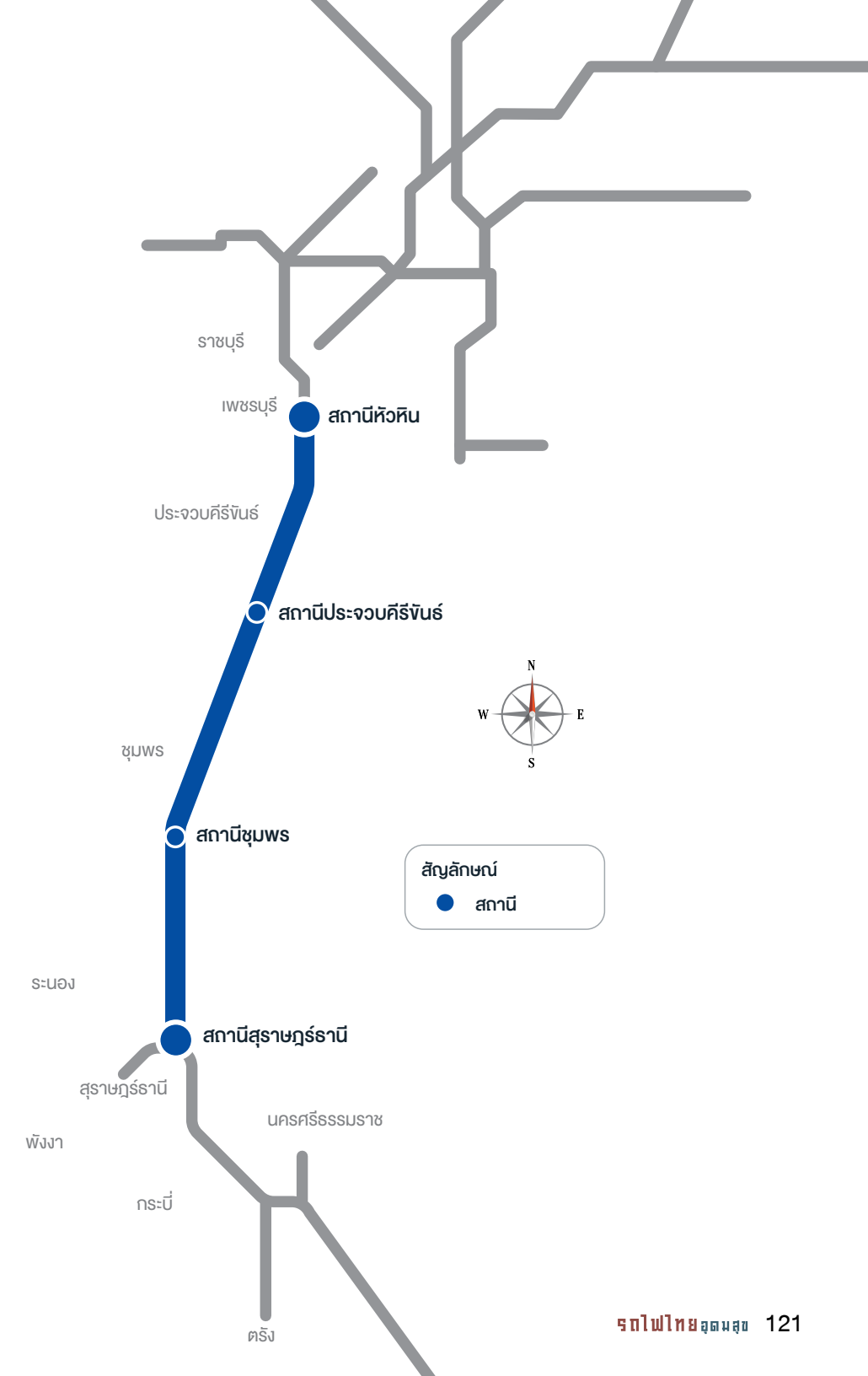
สัญลักษณ์
● สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 ช่วงหัวหิน- สุราษฎร์ธานี

เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน โดยผ่านพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร มายัง จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นเมืองสำคัญในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนบน และยังเป็นชุมทางในการเดินทางต่อไปยังกลุ่มจังหวัดอันดามันได้เช่นกัน



-  ระยะทาง **424 กิโลเมตร**
-  รูปแบบโครงสร้าง **ระดับดินและยกระดับ**
-  ความเร็วในการให้บริการ **อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา**
-  ระยะเวลาการเดินทาง **2 ชั่วโมง 5 นาที**
-  ช่วงเวลาให้บริการ **06.00-24.00 น.**
-  จำนวนสถานี **3 สถานี**
-  ระบบราง **Standard Gauge**
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**
-  สถานะ **อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา**
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร **41,938 คน/วัน**
-  ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ **ปี 2583**
-  วงเงินลงทุน **186,416 ล้านบาท**
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม **ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น**



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 ช่วงสุราษฎร์ธานี- ปาดังเบซาร์

เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี โดยผ่านพื้นที่ จ.นครศรีธรรมราช จ.พัทลุง และ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคใต้ ตอนล่าง ไปถึงชายแดนประเทศไทยที่ด่านปาดังเบซาร์ โดยพร้อมพัฒนาต่อไปยังประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ได้ในอนาคต



ระยะทาง
335 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
อยู่ระหว่าง**เตรียมการศึกษา**



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง 32 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
4 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่าง**เตรียมการศึกษา**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
96,775 คน/วัน



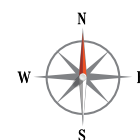
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2586



วงเงินลงทุน
160,601 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น



บทที่ 5 การพัฒนาพื้นที่ เชิงพาณิชย์

ส่งเสริมการเดินทาง
สร้างมูลค่า พัฒนาคุณภาพชีวิต

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าระบบต่างๆ ย่อมเอื้อต่อการเติบโตของเมืองและพื้นที่โดยรอบ เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอย่างสมดุลและยั่งยืน จำเป็นต้องดำเนินการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้นำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ Transit-Oriented Development (TOD) มาเป็นหลักในการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน เสริมสร้างความเจริญแก่พื้นที่ และรองรับการลงทุนจากทุกภาคส่วน นอกจากนี้ ยังนำที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยส่วนที่นอกเหนือจากการบริการเดินรถมาพัฒนาให้เกิดมูลค่าเพื่อสร้างรายได้นำมาอุดหนุนการให้บริการรถไฟต่อไป



พัฒนาพื้นที่
**ย่านสถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์**
พื้นที่การพัฒนา 2,325 ไร่



พัฒนาพื้นที่
ย่านสถานีมักกะสัน
พื้นที่การพัฒนา 330 ไร่



พัฒนาพื้นที่
ย่านสถานีแม่น้ำ
พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่

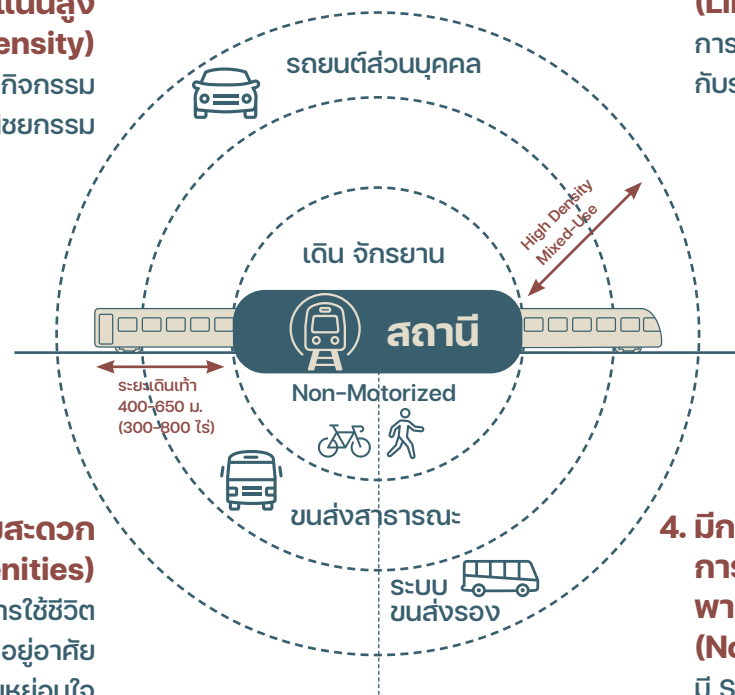


พัฒนาพื้นที่
โรงแรมรถไฟหัวหิน
พื้นที่การพัฒนา 72 ไร่



องค์ประกอบ 4 ด้าน ที่ทำให้การพัฒนาเมืองตามหลัก TOD มีความสมบูรณ์

**1. มีกิจกรรมผสมผสาน
ที่มีความหนาแน่นสูง
(Mixed-Use and Density)**
โดยพัฒนาพื้นที่ที่มีกิจกรรม
หลากหลายในเชิงพาณิชย์รวม



**2. มีระบบการเชื่อมต่อ
(Linkages)**
การคมนาคมขนส่งระบบหลัก
กับระบบรองในพื้นที่

**3. มีสิ่งอำนวยความสะดวก
(Amenities)**
ที่ตอบสนองการใช้ชีวิต
การทำงาน การอยู่อาศัย
และการพักผ่อนหย่อนใจ

**4. มีการเปลี่ยนถ่าย
การเดินทางที่ลดการใช้
พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์
(Non-Motorized Transit)**
มี Station Plaza เชื่อมต่อ
ทางเท้า ทางจักรยาน
จากสถานีสู่พื้นที่ต่างๆ

แนวทางการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



**มีความคุ้มค่า
ทางเศรษฐกิจ**



**เหมาะสมกับ
สภาพพื้นที่
และสิ่งแวดล้อม**



**เหมาะสมกับ
ชุมชนและ
สังคมโดยรอบ**



**นำไปสู่การพัฒนา
อย่างมั่นคงและยั่งยืน**

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้ง “บริษัท
เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด” ขึ้นมาเพื่อวางแผน ผลักดัน
และดำเนินการพัฒนาพื้นที่อสังหาริมทรัพย์โดยรอบสถานี
รถไฟ ตลอดจนบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน และ
ร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในหลายรูปแบบ เพื่อสร้างมูลค่า
จากสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เกิดประโยชน์
สูงสุดและยั่งยืน โดยภารกิจสำคัญคือ การดำเนินโครงการ
“พัฒนาที่ดินแปลงใหญ่” ซึ่งมีโครงการสำคัญ ได้แก่

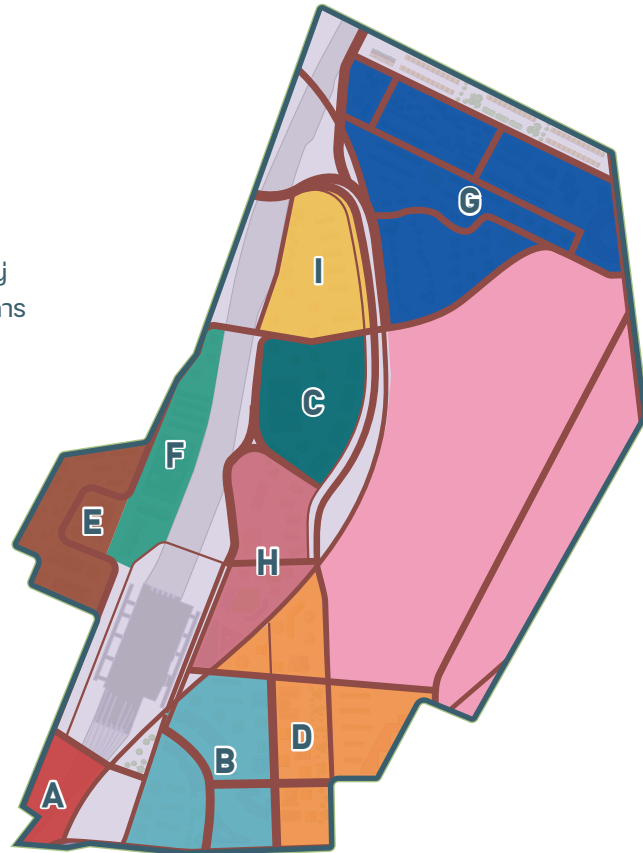


การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง

ย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ศูนย์กลางย่านธุรกิจแห่งใหม่ของไทยและอาเซียน

การรถไฟแห่งประเทศไทย จะพัฒนาพื้นที่ย่าน
พหลโยธินหรือบริเวณโดยรอบสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
จำนวน 2,325 ไร่ ตามแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ
สถานีขนส่งมวลชน แบ่งพื้นที่เป็น 9 โซน ดังนี้

-  **A Smart Business Complex**
พื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์
ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง
-  **B ASEAN Commercial and Business Hub**
ศูนย์รวมธุรกิจการค้า
และย่านพาณิชย์กรรมของอาเซียน
-  **C MICE Super Arena**
ศูนย์การประชุมและแสดงสินค้าขนาดใหญ่
การประชุมนานาชาติ และการจัดนิทรรศการ
-  **D Commercial Area**
พื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่มีเอกลักษณ์
สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว
-  **E Government Offices**
สำนักงานของหน่วยงานราชการ
ออกแบบให้เป็นตึกระฟ้า
เป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่
-  **F Shopping Mall**
ย่านศูนย์การค้าที่มีความหลากหลาย
-  **G Residential Area**
พื้นที่อยู่อาศัย
-  **H Mixed Use**
พัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน
-  **I Residential Area**
พื้นที่อยู่อาศัย

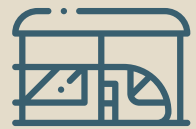


สำหรับสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ถือเป็น “โมเดล
แห่งอนาคต” ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมควบคู่ไปกับ
การพัฒนาพื้นที่โดยรอบในเชิงพาณิชย์ใน “เขตที่ดินแปลงใหญ่
ศักยภาพสูง” เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพ
และการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย ที่รัฐบาลมุ่งหมายให้เกิด
การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่ “ระบบราง”

โดยมีการเนรมิตสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ให้เป็น
“Complex City” ภายใต้ชื่อโครงการ “ASEAN
Linkage & Business Hub” ที่โดดเด่นในฐานะการเป็น
ศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่งทางรางที่ใหญ่ที่สุดของ
ไทยและภูมิภาคอาเซียน



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ยังมีที่ดินในการครอบครองที่มีศักยภาพ ในการพัฒนาสูง สามารถพัฒนาในรูปแบบชุมชนใหม่ หรือ **“New Community”** ซึ่งเป็นทั้งที่พักอาศัย ศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน โรงแรม โรงพยาบาล และ สวนสาธารณะ มีความสะดวกด้านการคมนาคม เพราะอยู่ในบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟ จึงสามารถดึงดูดผู้โดยสารให้มาเลือกใช้บริการรถไฟได้เป็นอย่างดี โดยที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูงในระดับที่เป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ และสามารถดึงดูดการพัฒนาจากนักลงทุนรายใหญ่ นอกจากย่านสถานีกลาง กรุงเทพมหานคร การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยยังมีแผนการพัฒนาใน **ย่านสถานี มักกะสัน ย่านสถานีแม่น้ำ และโรงแรมรถไฟหัวหิน**



ย่านสถานีมักกะสัน

พัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม สวนสาธารณะ และพิพิธภัณฑ์

พื้นที่การพัฒนา **330 ไร่**





ย่านสถานีแม่น้ำ

พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัย แบ่งพื้นที่ ออกเป็นทั้งหมด 5 โซน พื้นที่การพัฒนา **277 ไร่**



- โซน 1 Gateway Commercial Park**
พื้นที่เชิงพาณิชย์ และที่พักอาศัย
- โซน 2 Iconic Marina**
อาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ และท่าเทียบเรือ
- โซน 3 Cultural Promenade**
อาคารสำนักงาน และพื้นที่เชิงพาณิชย์
- โซน 4 Riverfront Residence**
กลุ่มอาคารที่พักอาศัย
- โซน 5 Affordable Community**
ที่พักอาศัย



โรงแรมไฟหวิหิน

ยกระดับการให้บริการ
พื้นที่การพัฒนา **72 ไร่**

พัฒนาโครงการแบบยกแปลงในรูปแบบผสมผสาน ประกอบด้วยอาคารโรงแรม 5 ดาว โรงแรม 4 ดาว และ อาคารการค้าปลีก (Retail) ขนาดเล็ก ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้า ติดกับถนน



6 บทที่ การให้บริการ ขบวนรถโดยสาร

มุ่งเน้นตอบสนอง
ทุกความต้องการของประชาชน

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีขบวนรถไฟที่หลากหลายในเส้นทางทั้งระยะใกล้และระยะไกล และจอดในจำนวนสถานีที่แตกต่างกันตามประเภทของขบวน ตลอดจนมีประเภทของรถโดยสาร 3 ชั้น โดยชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 เป็นรถโดยสารเชิงพาณิชย์ สำหรับผู้โดยสารที่มีกำลังจ่าย โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน ส่วนชั้นที่ 3 เป็นรถโดยสารเชิงสังคม เพื่อบริการผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานของรัฐได้



ขบวนรถโดยสาร



ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล
หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น



ขบวนรถด่วน (Express)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล
หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น
ซึ่งมีการให้บริการของชมนิดรถพ่วง
มากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ



ขบวนรถเร็ว (Rapid)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล
มีการให้บริการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร
มากกว่าขบวนรถด่วน



ขบวนรถธรรมดา (Ordinary)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการ
แก่ผู้โดยสารที่เดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ
ทั่วประเทศไทย ให้บริการรับ-ส่ง
ผู้โดยสารทุกๆ สถานี



ขบวนรถชานเมือง (Commuter)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร
ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล
รัศมีไม่เกิน 150 กิโลเมตร เพื่อใช้เดินทาง
ไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน



ขบวนรถท้องถิ่น (Local)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการ
แก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัดในแต่ละภูมิภาค
หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ



ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการ
นักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์
และวันหยุดราชการ หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร
เฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น



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

1. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (รถโดยสารรุ่นใหม่)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ: แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่ (เตียงบน 12 ที่
เตียงล่าง 12 ที่) ห้องสามารถเปิดเข้าหา
กันได้ สำหรับผู้เดินทางเป็นครอบครัว



สิ่งอำนวยความสะดวก

- จอ LED แบบทัชสกรีน
- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- กระแสไฟ
- ช่องเสียบชาร์จแบบ USB
- ที่เก็บแก้วน้ำ
- ระบบปรับอากาศ
- อ่างล้างหน้า
- ห้องน้ำ
- ปลั๊กไฟ



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

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

2. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (ฮุนได)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ: แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่ (เตียงบน 12 ที่
เตียงล่าง 12 ที่) ห้องสามารถเปิดเข้าหา
กันได้ สำหรับผู้เดินทางเป็นครอบครัว

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ห้องน้ำ
- ปลั๊กไฟ
- อ่างล้างหน้า
- ระบบปรับอากาศ

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพฯ-สุโขทัย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วน 83/84 กรุงเทพฯ-ตรัง-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วน 85/86 กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 13/14 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

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

1. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.ป.)

จำนวนที่ : 40 ที่ หรือ 36 ที่ (รองรับผู้พิการ)

ลักษณะภายในรถ: เตี้ยบน 20 ที่ เตี้ยล่าง 20 ที่



สัมภาระ:

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



สิ่งอำนวยความสะดวก

- จอ LED แบบทัชสกรีน
- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ระบบปรับอากาศ
- ที่เก็บสัมภาระขนาดใหญ่ บริเวณห้องน้ำ
- ปลั๊กไฟ
- ห้องน้ำ

เส้นทางการเดินทาง

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 9/10 “อุตราวิถี” กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 23/24 “อีสานวิวัฒนา” กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 25/26 “อีสานมรรคา” กรุงเทพฯ-หนองคาย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 31/32 “ทักษิณารัตน์” กรุงเทพฯ-ชุมทางหาดใหญ่-กรุงเทพฯ

2. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.ป.) (แถว)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ: เตี้ยบน 20 ที่ เตี้ยล่าง 20 ที่ เตี้ยนอน
ขนาดกว้างที่สุดในบรรดาตู้โดยสารทั้งหมด

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)
- ห้องน้ำ
- ระบบปรับอากาศ

เส้นทางการเดินทาง

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



สัมภาระ:

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



3. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนก.ป.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ: เตียงบน 20 ที่ เตียงล่าง 20 ที่

สิ่งอำนวยความสะดวก

-  ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
-  ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)
-  ห้องน้ำ
-  ระบบปรับอากาศ
-  ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



 **สัมภาระ:** น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 13/14 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 107/108 กรุงเทพฯ-เด่นชัย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 109/102 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพฯ-กันตัง-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ



4. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนก.ป.) ชนิด 36 ที่นั่ง

จำนวนที่ : 36 ที่

ลักษณะภายในรถ: เตียงบน 18 ที่ เตียงล่าง 18 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก

-  ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
-  ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)
-  ห้องน้ำ
-  ระบบปรับอากาศ
-  ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 107/108 กรุงเทพฯ-เด่นชัย-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ



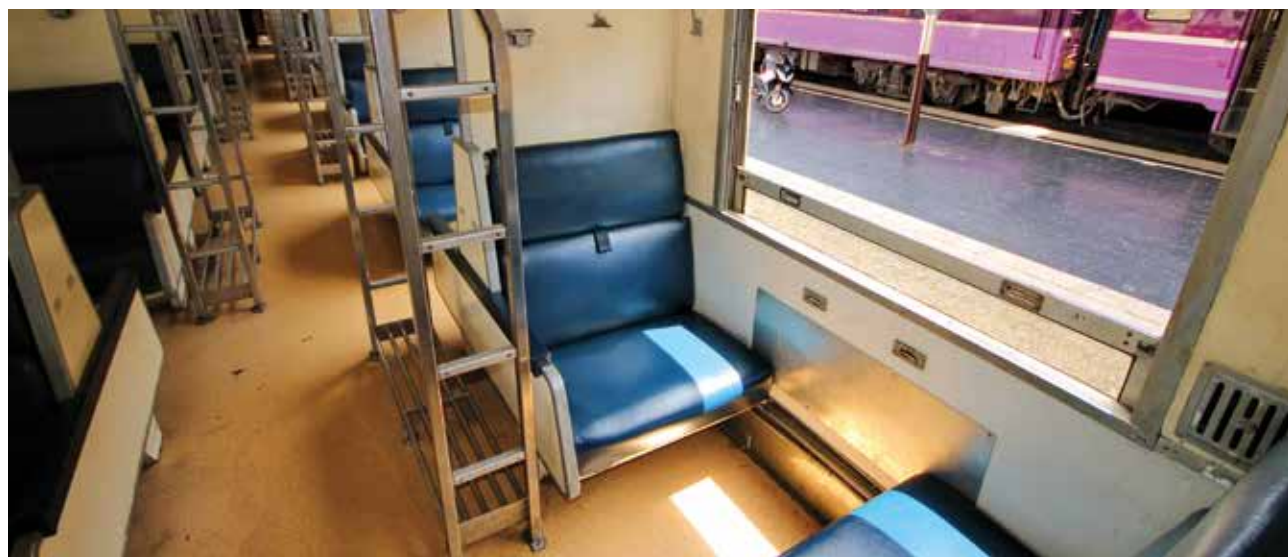
 **สัมภาระ:** น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

5. รถนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บมท.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 32 ที่

ลักษณะภายในรถ: เตียงบน 16 ที่ เตียงล่าง 16 ที่



6. รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บชท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 64 ที่

ลักษณะภายในรถ: เป็นรถนั่ง

เบาะสามารถปรับเอนได้



7. รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บชท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 30 ที่

ลักษณะภายในรถ: แบ่งที่นั่งคู่และที่นั่งเดี่ยว

รองรับผู้โดยสารที่ใช้รถวีลแชร์



8. รถชั้นที่ 2

(บชท.) นั่งพัดลม

จำนวนที่ : 48 ที่

ลักษณะภายในรถ: แบ่งที่นั่งคู่



สิ่งอำนวยความสะดวก

ไฟส่องสว่างที่หัวนอน ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง

ห้องน้ำ พัดลม



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพฯ-กันตัง-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพฯ-สุโขทัย-กรุงเทพฯ



รถโดยสาร ชั้นที่ 3 (Third Class Carriage)

1. รถโดยสาร ชั้นที่ 3

(บชส.) (Bogie Third Class Carriage)

จำนวนที่ : 76 ที่



2. รถดีเซลราง ชั้นที่ 3

(กชข.) (Diesel Railcar, Third Class)

จำนวนที่ : 76 ที่



 สุขา	9	11	16	17	18	ทางขึ้น-ลง	21	22	27	29	35	37	43	45	51	53	57	58	ทางขึ้น-ลง	62	63	64	69	71	73	75		
	10	12							28	30	36	38	44	46	52	54							70	72	74	76		
ทางเดิน																												
	2	4	6	8						24	26	32	34	40	42	48	50							66	68	 สุขา		
	1	3	5	7	13	14	15	ทางขึ้น-ลง	19	20	23	25	31	33	39	41	47	49	55	56	ทางขึ้น-ลง	59	60	61	65	67		



○ ตู้เสบียงรุ่นใหม่ สวยใส สะอาดตา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุง
รถปรับอากาศขายอาหารให้สวยงาม สะอาด และ
ถูกหลักอนามัย

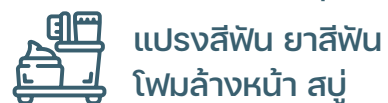


เมนูแนะนำที่ตู้เสบียง



Checklist สำหรับผู้โดยสารรถไฟ

เตรียมไว้ก่อนขึ้นใจกว่า



○ ไปแบบเหมาะๆ กับตู้รถโดยสารพิเศษ



รถชุด VIP Train

จำนวนที่นั่ง : 30-40 ที่นั่ง

รองรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ เป็นรถชุด จำนวน 3 คัน ประกอบด้วย รถตู้นอน รถเสบียง และรถประชุม และสันทนาการ



รถ OTOPT Train

จำนวนที่นั่ง : 112 ที่นั่ง

เป็นตู้โดยสารพิเศษเพื่อการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ จำนวน 2 คัน แบ่งเป็นส่วนของการคาราโอเกะ มินิบาร์ และส่วนนั่งโดยสาร

รถชุดเกียรติยศรถไฟไทย SRT Prestige

ดัดแปลงมาจากรถโดยสารปรับอากาศ JR-West เป็นขบวนรถโดยสารชุดใหม่เพื่อเดินทางประชุม สัมมนาย่อย และการท่องเที่ยว เป็นรถชุด จำนวน 4 คัน ประกอบด้วย รถตู้นอน รถเสบียงครัวร้อน รถเสบียงครัวเย็น และรถประชุมใหญ่

รถจักรดีเซลไฟฟ้า “อุตราแมน” คุณสมบัติที่ใช้ ตอบโจทย์ทุกการใช้งาน

รถจักรดีเซลไฟฟ้า (Diesel Electric Locomotive) รุ่น CDA5B1 เป็นรถจักรรุ่นใหม่ที่จะนำมาใช้สำหรับลากจูงขบวนรถทั่วประเทศ มีสมรรถนะที่ดีกว่ารถจักรที่ใช้ในปัจจุบันที่ผ่านการใช้งานเป็นเวลานาน เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถและรองรับการเปิดใช้งานเส้นทางรถไฟทางคู่



กำลังเครื่องยนต์สูงสุด
3,263 แรงม้า (2,400 kW)



ลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก
550 ตัน ได้ความเร็วสูงสุด
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก
1,000 ตัน ได้ความเร็วสูงสุด
100 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก
2,100 ตัน ได้ความเร็วสูงสุด
70 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระบบห้ามล้อแบบ **Electronic Air Brake System** ซ่อมบำรุงรักษาง่ายกว่ารถจักรแบบเก่า ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย



มีค่ามาตรฐานการปล่อย
ควันทันไอเสียต่ำ ตามมาตรฐาน
UIC IIA / EU Stage IIA
รองรับการใช้เชื้อเพลิงน้ำมัน
ไบโอดีเซลจนถึง B20
ลดการเผาไหม้
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

รถไฟฟ้า EV ON TRAIN ขับเคลื่อนด้วยพลังงานสะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

รถไฟฟ้า EV ON TRAIN การคมนาคมมิติใหม่ที่จะพลิกโฉมการให้บริการรถไฟไทย โดยเปลี่ยนมาใช้ระบบแบตเตอรี่จ่ายไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ช่วยประหยัดพลังงาน ลดต้นทุนค่าขนส่ง รวมทั้งลดมลพิษและบรรเทาภาวะโลกร้อน ด้วยเทคโนโลยี Zero Emission ไม่ก่อให้เกิด PM2.5 ยกระดับการเดินทางและการขนส่งทางรางสู่ความยั่งยืนทางด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม



ใช้ระบบแบตเตอรี่จ่ายไฟฟ้า
ประหยัดต้นทุนพลังงานมากกว่า
60% ชาร์จเต็มภายใน 1 ชั่วโมง



ไปได้ไกลกว่า ด้วยตู้ **Power Car** ซึ่งเปรียบเสมือน Power Bank เคลื่อนที่ เพิ่มระยะทางวิ่งได้ **160-200** กิโลเมตร ต่อ **1** ตู้ สามารถชาร์จไฟจากจุดชาร์จ และสับเปลี่ยนแบตเตอรี่จากสถานี



เป็นการคมนาคมขนส่ง
ที่ไร้มลพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ยกระดับการให้บริการด้วย
ระบบไฟฟ้าที่สิ้นเปลืองน้อยลง
สะดวกสบาย และมีประสิทธิภาพดี
ยิ่งขึ้น



ตอบโจทย์การพัฒนา
ในทุกเส้นทางพัฒนาได้รวดเร็ว
ทั้งบนเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน
และรถไฟทางคู่

เผยโฉม “SRT Royal Blossom” ขบวนรถท่องเที่ยวปรับปรุงใหม่จากญี่ปุ่น

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบรถโดยสารชนิดนั่งปรับอากาศ Hamanasu (ฮามานะสุ) จากบริษัท JR Hokkaido ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 10 คัน ซึ่งได้ดำเนินการปรับปรุงตู้โดยสารชุดแรก จำนวน 5 คัน ภายใต้ชื่อ “SRT Royal Blossom” เพื่อช่วยเสริมศักยภาพในการเดินทางและการท่องเที่ยวภายในประเทศ ส่วนขบวนรถที่เหลืออีก 5 คัน การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างเร่งดำเนินการปรับปรุง คาดว่าจะแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการได้เต็มรูปแบบในช่วงกลางปี 2567

ขบวนโดยสาร SRT Royal Blossom จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เปิดประสบการณ์การเดินทางใหม่ๆ ให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้เกิดความประทับใจ รวมถึงช่วยสร้างงาน สร้างอาชีพให้กับชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียงทางรถไฟ ให้มีรายได้เพิ่มขึ้น สร้างความเข้มแข็งต่อเศรษฐกิจฐานรากได้อย่างยั่งยืน



ภายนอกตู้ SRT Royal Blossom ถูกแต่งแต้มสีสันทันภายนอกด้วยสีแดงเชอร์รี่คาดลายสีทอง ซึ่งเป็นสีของกลีบดอกไม้ที่มีความสวยงามและเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของขบวนรถไฟท่องเที่ยวชุดนี้ ด้านหน้าและด้านข้างตัวรถจะมีสัญลักษณ์เป็นโลโก้ “STATE RAILWAY OF THAILAND ROYAL BLOSSOM SINCE 2022” คู่กับดอกราชพฤกษ์ ภูทิวบานหน้าปัดนาฬิกาตัวเลขโรมัน และเข็มนาฬิกาชี้ไปที่ตัวเลข 13 (XIII)



ตู้โดยสาร 3 แบบ รองรับความต้องการหลากหลาย



Group Car จำนวน 1 คัน

เป็นห้องโดยสารแบบกลุ่มส่วนตัว จำนวน 4 ห้อง รองรับได้ห้องละ 4-6 คน สามารถชมวิวทิวทัศน์ได้กว่า 180 องศา



Leisure Car จำนวน 1 คัน

เป็นรถเสบียง สำหรับให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม ที่ผู้โดยสารสามารถมาใช้บริการหรือซื้อกลับไปรับประทานที่ตู้โดยสารได้



Passenger Car จำนวน 3 คัน

เป็นห้องโดยสารแบบรวม มีทั้งหมด 48 ที่นั่ง/คัน โดยที่นั่งมีทั้งแบบหันหน้าเข้าหาหน้าต่างเพื่อชมวิว หรือปรับเบาะหันหน้าเข้าหากันเพื่อทำกิจกรรมในกลุ่มเพื่อนได้ นอกจากนี้ ยังมีอีก 8 ที่นั่ง ที่แยกออกมาสำหรับผู้ที่ต้องการความเป็นส่วนตัว

○ ท่องเที่ยวทางรถไฟ

นอกจากการโดยสารรถไฟสู่จุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ ด้วยชนิดขบวนโดยสารที่หลากหลาย การรถไฟแห่งประเทศไทยยังพัฒนาศักยภาพรองรับการให้บริการ ส่งเสริม “การท่องเที่ยว” ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งอรรถรสของการพักผ่อนด้วยระบบราง โดยมีขบวนรถไฟ

ท่องเที่ยวหลายเส้นทางทั้งแบบเข้าไป-เย็นกลับ พักค้างคืน หรือแบบหมู่คณะ พร้อมสัมผัสบรรยากาศสองข้างทางรถไฟ และสูดกลิ่นอายธรรมชาติตามสถานที่สวยงามในหลายจังหวัดตามเส้นทางรถไฟ





○ นั้งรถจักรไอน้ำ ย้อนอดีตวันวาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำรถจักรไอน้ำ รุ่นแปซิฟิก สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มาให้บริการขบวนพิเศษ นำเที่ยวใน 6 โอกาสพิเศษเป็นประจำทุกปี ประกอบด้วย*

- 1. วันที่ **26 มีนาคม** ของทุกปี **วันสถาปนากิจการรถไฟ**
เส้นทาง “กรุงเทพ-อยุธยา”
- 2. วันที่ **3 มิถุนายน** ของทุกปี **วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี**
เส้นทาง “กรุงเทพ-นครปฐม”
- 3. วันที่ **28 กรกฎาคม** ของทุกปี **วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว** เส้นทาง “กรุงเทพ-อยุธยา”
- 4. วันที่ **12 สิงหาคม** ของทุกปี **วันแม่แห่งชาติ**
เส้นทาง “กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา”
- 5. วันที่ **23 ตุลาคม** ของทุกปี **วันปิยมหาราช** เส้นทาง “กรุงเทพ-อยุธยา”
- 6. วันที่ **5 ธันวาคม** ของทุกปี **วันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ**
เส้นทาง “กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา”

รถปรับอากาศ ราคา 799 บาท/คน (ไป-กลับ) หรือ 1,999 บาท/คน (ไป-กลับ แบบมีบริการนำเที่ยว)

รถพัดลม ราคา 299 บาท/คน (ไป-กลับ)

* ข้อมูล ณ พ.ศ. 2567

○ **เที่ยวได้ทุกวันหยุด** กับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวประจำทุกสุดสัปดาห์

สัมผัสเสน่ห์แห่งวิถีชีวิตท้องถิ่น ด้วยขบวนรถไฟท่องเที่ยว ที่ให้บริการทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ บริการด้วยรถไฟดีเซลราง มีทั้งรถปรับอากาศและรถพัดลม

1. นั่งรถไฟเที่ยวสวนสนประดิพัทธ์

ขบวนรถพิเศษนำเที่ยวที่ 911/912 กรุงเทพ (หัวลำโพง)-สวนสนประดิพัทธ์-กรุงเทพ (หัวลำโพง) (ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์)

รถปรับอากาศ ราคา 240 บาท/คน (ไป-กลับ)

รถพัดลม ราคา 120 บาท/คน (ไป-กลับ)

2. นั่งรถไฟเที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย

ขบวนรถพิเศษนำเที่ยวที่ 909/910 กรุงเทพ (หัวลำโพง)-น้ำตก-กรุงเทพ (หัวลำโพง) (ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์)

รถปรับอากาศ ราคา 240 บาท/คน (ไป-กลับ)

รถพัดลม ราคา 120 บาท/คน (ไป-กลับ)

3. นั่งรถไฟเที่ยวศรีราชา พัทยา สวนนงนุช

ขบวนรถพิเศษโดยสารที่ 997/998 กรุงเทพ (หัวลำโพง)-บ้านพลูตาหลวง-จุกเสม็ด-กรุงเทพ (หัวลำโพง) (ทุกวันเสาร์-อาทิตย์)

รถปรับอากาศ ราคาตามระยะทาง สูงสุด 170 บาท/คน/เที่ยว





○ คืบชีวิตใหม่ให้รถไฟ KIHA 183 จัดขบวนพิเศษนำเที่ยวประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับมอบรถไฟดีเซลรางปรับอากาศ รุ่น KIHA 183 จำนวน 17 คัน จากบริษัท JR Hokkaido เพื่อนำมาปรับปรุงเป็นขบวนรถท่องเที่ยว โดยยังคงความสวยงามและเอกลักษณ์ดั้งเดิมแบบญี่ปุ่นเอาไว้ พร้อมด้วยประสิทธิภาพที่สูง ทำความเร็วได้ถึง 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง รองรับผู้โดยสารได้ 202 คน

- **จัดโปรแกรมท่องเที่ยวพิเศษกับขบวนรถไฟ KIHA 183 ตลอดทั้งปี** เปิดประสบการณ์ใหม่ เที่ยวไทยผสมกลิ่นอายสไตล์ญี่ปุ่น ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ทั้งแบบเช้าไป-เย็นกลับ และแบบพักค้างคืน
- แต่ละเดือนจัด**โปรแกรมการท่องเที่ยวหลากหลายสไตล์ สุดเอ็กซ์คลูซีฟ** ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ได้สัมผัสการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟในจังหวัดต่างๆ
- เป็นส่วนหนึ่งของการ**พัฒนาระบบรางในมิติด้านการท่องเที่ยว** พร้อมบูรณาการความร่วมมือกับพันธมิตรด้านการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนารูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวทางรถไฟเส้นทางใหม่ๆ ตลอดเวลา
- ช่วย**กระจายรายได้สู่ท้องถิ่น** สร้างความยั่งยืนและ**ความเข้มแข็ง** ให้กับเศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตามนโยบายของ **นายนิรุฒ มณีพันธ์** ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- สามารถติดต่อซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทางได้ไม่เกิน **30 วัน** ได้ที่**สถานีรถไฟทุกแห่ง** หรือผ่านระบบ **D-Ticket** หรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ **1690** ตลอด **24 ชั่วโมง** หรือเฟซบุ๊กแฟนเพจ **ทีมพิอาร์ทการรถไฟแห่งประเทศไทย**

ท่องเที่ยวพักผ่อนพร้อมสัมมนา กับขบวนรถไฟพิเศษ



OTOP Train

สามารถเลือกเดินทางสู่จุดหมายปลายทาง ทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาค ตะวันตก ด้วยตู้รถไฟส่วนตัวที่รองรับผู้โดยสารได้ 110 คน (ตู้รถไฟคันที่ 1 รองรับได้ 40 คน ตู้รถไฟคันที่ 2 รองรับได้ 70 คน) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งเก้าอี้ที่ปรับพนักได้ โซฟา ห้องคาราโอเกะส่วนตัว และเคาน์เตอร์บาร์ สำหรับ ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม



SRT Prestige

ท่องเที่ยวพักผ่อนบนขบวนรถ SRT Prestige หรือ รถเกียรตินิยมรถไฟไทย ซึ่งเป็นพาหนะโดยสารสำหรับการ เดินทางเป็นหมู่คณะ ด้วยรูปลักษณ์สุดหรูของตู้โดยสาร พิเศษ สีน้ำเงินคาดทองคลาสสิกและวินเทจ ภายในตกแต่ง ด้วยไม้ หูหระา สุด Exclusive แบ่งสัดส่วนการใช้งานอย่าง ลงตัว อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้อย่างหลากหลาย แบ่งเป็น 4 ตู้ ได้แก่ รถเสบียงครัวร้อน รถเสบียงครัวเย็น รถตู้นอน และรถประชุมใหญ่

VIP Train

จัดกิจกรรมหรือสัมมนาเป็นหมู่คณะ บนตู้รถไฟ VIP ที่ครบครันด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งห้องพักแบบ ห้องน้ำในตัว ห้องรับรองส่วนตัวที่มีระเบียงยื่นออกไป สูดอากาศธรรมชาติ ห้องประชุมขนาดใหญ่ พร้อมเทคโนโลยี คอมพิวเตอร์ไฮเทค คาราโอเกะ จอ LCD ห้องรับประทานอาหาร พื้นที่ประกอบอาหาร บาร์โซฟาที่จะให้บริการ อาหารและเครื่องดื่ม และสามารถชมทิวทัศน์ตลอดการเดินทางด้วยกระจกสองข้างแบบพาโนรามา เหมาะสำหรับ ผู้ที่ต้องการความหรูหรา ความเป็นส่วนตัว ผสมผสานกับ การท่องเที่ยวแบบสบายๆ



ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket สะดวกสบาย จองออนไลน์ได้ทุกที่ทุกเวลา

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่งรูปแบบใหม่ในระบบ D-Ticket เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของประชาชน สอดคล้องกับเทรนด์โลกดิจิทัลในปัจจุบัน ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการรถไฟได้ทุกที่ทุกเวลา ผ่านหลายช่องทาง ทั้งที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ ระบบอินเทอร์เน็ต แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ

เครื่องจำหน่ายตั๋วบนขบวนรถไฟ หรือผ่านเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย (www.railway.co.th) โดยสามารถติดต่อซื้อตั๋วและสำรองที่นั่งด้วยระบบ D-Ticket ได้ด้วยตนเอง ล่วงหน้า 90 วัน โดยสามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ เฟซบุ๊กแฟนเพจ : ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย



ขั้นตอนการสมัครสมาชิกและซื้อตั๋วรถไฟ ระบบ D-Ticket

1. เข้าเว็บไซต์ : www.dticket.railway.co.th



2. สมัครสมาชิกและเข้าสู่ระบบ



3. ค้นหาขบวนรถ โดยเลือกต้นทางและปลายทาง



4. เลือกขบวนรถโดยสารที่สะดวก



5. ระบุข้อมูลผู้โดยสาร



6. เลือกที่นั่งที่ว่าง



7. กดชำระเงินด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต



8. กดพิมพ์ตั๋วหรือบันทึกไว้ในโทรศัพท์ โดยที่ตั๋วโดยสารจะมี QR Code สำหรับให้เจ้าหน้าที่สแกนตรวจสอบยืนยันที่นั่งบนขบวนรถ



บทที่ 7 การให้บริการ ขบวนรถสินค้า

ประหยัดพลังงาน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งเสริมเศรษฐกิจ

การขนส่งสินค้าทางรางได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ประหยัดพลังงาน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบรางให้เป็นแกนหลักในด้านการขนส่งของประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายและเพิ่มประสิทธิภาพรถไฟ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าหลายประเภทในหลายเส้นทางทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

บริการด้านการขนส่งสินค้า

กลุ่มสินค้า คอนเทนเนอร์

ภายในประเทศ

ระหว่างประเทศ

ไทย-มาเลเซีย

ไทย-สปป.ลาว

กลุ่มสินค้า อุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้า
ซีเมนต์

กลุ่มสินค้า
ปิโตรเลียม

ก๊าซ

น้ำมันดิบ

น้ำมันใส

กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าราชการ

กลุ่มสินค้า
เทกอง

กลุ่มสินค้า
ทั่วไป

กลุ่มสินค้า
ราชการ

เหล็ก

วัสดุ

ยุทธโปกรณ์

สินแร่

ก่อสร้าง

ทางทหาร

อลูมินา

เครื่องบิน

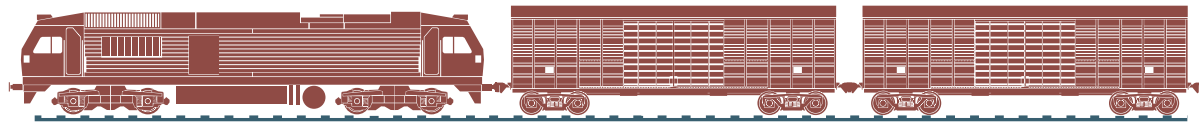
โปแตช

หลั่ฟ้าพ่อนแห้ง

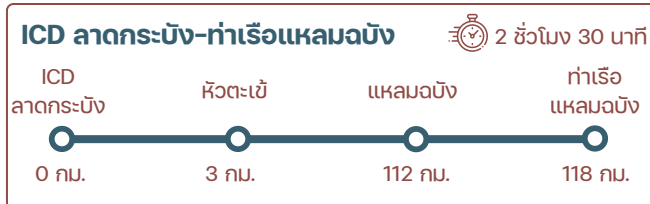


เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน

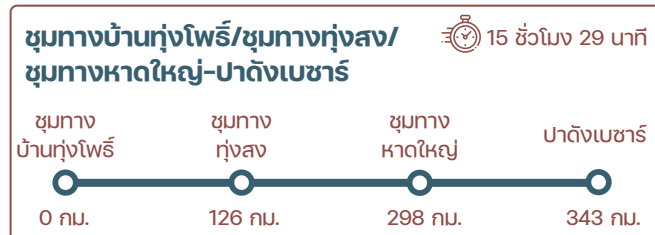
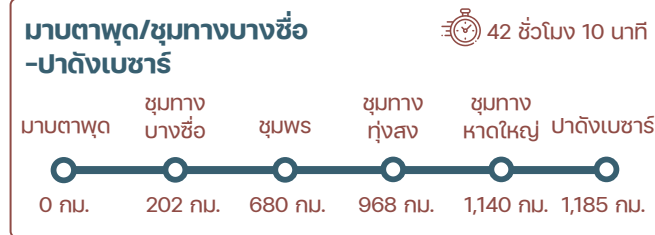
กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์



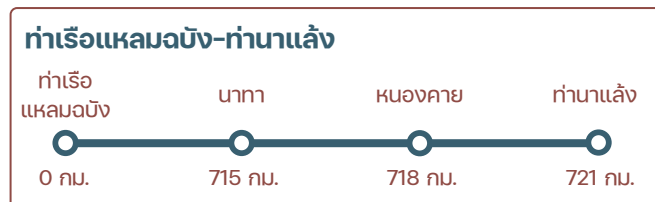
ขบวนประจำเส้นทาง (Block Train)



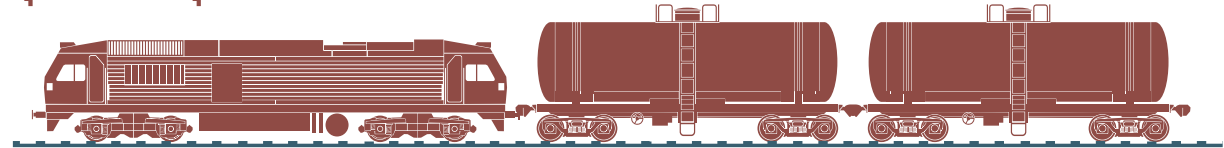
ขบวนขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย (Landbridge)



ขบวนขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว (Transit)



กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม



กลุ่มสินค้าซีเมนต์



หินลับ-เชียงรากน้อย
หินลับ-เปรง
หินลับ-หนองขอนกว้าง
หินลับ-ลำชี/ห้วยขยุง/อุบลราชธานี
หินลับ-บึงพระ

กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม



ก๊าซ
บางละมุง-นครสวรรค์
บางละมุง-ลำราญ

น้ำมันดิบ
บึงพระ-แม่น้ำ
บึงพระ-แหลมฉบัง
บึงพระ-มาตาพุด

น้ำมันใส
บ้านปึกเป็ก-อุบลราชธานี
บ้านปึกเป็ก-พิษณุโลก/เชียงใหม่

พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ

นอกจากการพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยยังเดินหน้าพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนาย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) โดยมีแผนการพัฒนา ดังนี้

ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

CY/ICD ปัจจุบัน

ภาคเหนือ

1. บ้านป่าหยา
2. ท่าข้าวก้านันทรง
3. พิจิตร
4. บ้านใหม่
5. ศิลาอาสน์
6. ลำพูน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

7. ชุมทางแก่งคอย
8. กุดจิก
9. ชุมทางถนนจิระ
10. บ้านกระโดน
11. ชุมทางบัวใหญ่
12. ท่าพระ
13. โนนพยอม
14. หนองตะไไ้
15. อุดรธานี
16. นาทา
17. หนองคาย
18. บ้านหินโคน
19. อุบลราชธานี

ภาคใต้

20. วัดจิวราย
21. สะพือ
22. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
23. สุราษฎร์ธานี
24. ชุมทางทุ่งสง
25. ICD ชุมทางทุ่งสง
26. กันตัง
27. บางกล้า
28. ชุมทางหาดใหญ่
29. ปาดังเบซาร์
30. นาประดู่

ภาคกลาง/ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ/ ภาคตะวันตก

31. ย่านพหลโยธิน
32. ICD ลาดกระบัง
33. ชลบุรี
34. มาบตาพุด
35. สระโกลสินารายณ์
36. ท่าเรือร้อย
37. ที่หยุดรถไฟม่วง

CY ที่จะปรับปรุงและก่อสร้างใหม่ ในโครงการรถไฟทางคู่

ภาคเหนือ

1. เขาทอง
2. บางกระทุ่ม
3. วังกะพี้
4. ศิลาอาสน์
5. ห้างฉัตร
6. สารภี
7. เด่นชัย
8. พะเยา
9. ป่าแดด
10. เชียงราย
11. เชียงของ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

12. กุดจิก
13. บ้านกระโดน
14. ชุมทางบัวใหญ่
15. ท่าพระ
16. โนนสะอาด
17. หนองตะไไ้
18. นาทา
19. บ้านตะโก
20. ปุณณิ

ภาคใต้

21. หนองแวง
22. บุ่งหวาย
23. ภูเหล็ก
24. มหาสารคาม
25. ร้อยเอ็ด
26. โพนทอง
27. สะพานมิตรภาพ 2
28. สะพานมิตรภาพ 3
29. สามร้อยยอด
30. ทุ่งมะเเมา
31. หัวกอก
32. นาผักขวง
33. มาบอำมฤต
34. สะพือ
35. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
36. ชุมทางทุ่งสง
37. บางกล้า
38. ปาดังเบซาร์



การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น
จาก 12.17 ล้านตัน/ปี
เป็น 46.89 ล้านตัน/ปี
ในปี 2570



บริการขนส่งพัสดุรายย่อยประเภทหีบห่อ ช่วยลดค่าครองชีพแก่ประชาชน ลดต้นทุน การขนส่งของธุรกิจ SME

โดยสินค้าที่จะใช้บริการขนส่งจะต้องบรรจุในหีบห่อที่ปิดมิดชิด แข็งแรง มีขนาด (กว้างxยาวxสูง) ไม่เกิน 2.50x1.00x0.80 เมตร หรือมีเนื้อที่ไม่เกิน 2 ตารางเมตร และสูงไม่เกิน 1 เมตร มีน้ำหนักไม่เกิน 20 กิโลกรัม/ชิ้น และเป็นสินค้าที่ไม่เน่าเสียง่าย เช่น สิ่งของ อะไหล่ เสื้อผ้า และอาหารแห้ง อัตราค่าบริการเริ่มต้นที่ 50 บาท ต่อน้ำหนัก 20 กิโลกรัม จนถึงสูงสุด 470 บาท ต่อน้ำหนัก 200 กิโลกรัม ซึ่งถูกกว่าการขนส่งทางถนน 50-70%

นอกจากนี้ ยังมีบริการรับ-ส่งพัสดุขนาดเล็กที่บรรจุกล่องปิดเรียบร้อยในราคาพิเศษ ระหว่างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์กับสถานีต่างๆ ทั้งสายเหนือ (ปลายทางเชียงใหม่) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ปลายทางหนองคายและอุบลราชธานี) และสายใต้ (ปลายทางสุโขทัย-นครศรีธรรมราช และกันตัง) ทุกวันตั้งแต่ 06.00-20.00 น.
น้ำหนัก : ไม่เกิน 2 กิโลกรัม
ขนาดบรรจุภัณฑ์ : ทุกด้านไม่เกิน 50 เซนติเมตร
อัตราค่าบริการ : ราคาเดียว 30 บาท



ปรับปรุงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 หนองคาย-เวียงจันทน์ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ เชื่อมไทย-ลาว-จีน

เดิมเส้นทางนี้สามารถรองรับรถจักรและรถพ่วงน้ำหนักดเพลลา 15 ตัน/เพลลา หรือ U15 หรือไม่เกิน 1,500 ตัน/ขบวน ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่งสินค้า จึงได้ดำเนินการปรับปรุงความแข็งแรงของสะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักดเพลลาได้เป็น 20 ตัน/เพลลา หรือ U20 หรือไม่เกิน 2,500 ตัน/ขบวนได้

ซึ่งการปรับปรุงความแข็งแรงของสะพานจะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี



บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (S.R.T. Electrified Train Co., Ltd.) จัดตั้งโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Rail Link: ARL) ต่อมา เมื่อมีการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้ส่งมอบการเดินรถให้แก่บริษัท เอเชียเอรา วัน จำกัด บริษัทเอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการ และได้มอบหมายภารกิจใหม่ให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าขบวนสายสีแดง ทั้งสายนครวิถี (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) โดยเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

ทั้งนี้ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตั้งเป้าภาพรวมอนาคตตามนโยบายและแผนการดำเนินงานไว้ทั้งสิ้น 5 ประการ ประกอบด้วย

1. ให้บริการด้วยใจ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สร้างความพึงพอใจและความคุ้มค่าแก่ผู้ใช้บริการ
2. สร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานในการเดินรถ และซ่อมบำรุง
3. พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
4. รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขององค์กร
5. อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ “การมุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล”



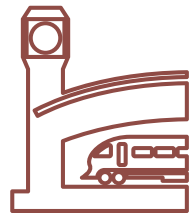
บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นบริษัทในสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้รับการก่อตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563 ที่เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท เพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินและร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ เพื่อสร้างมูลค่าจากสินทรัพย์ที่อยู่ในการครอบครองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ไม่ว่าจะเป็นรายได้จากค่ารับจ้างบริหารสัญญาเช่า รายได้จาก การให้เช่าช่วง ร่วมทุน หรือพัฒนาที่ดิน รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนและการพัฒนาพื้นที่ที่ดินเปล่าแปลงอื่นๆ และในอนาคต อาจมีรายได้จากการขายกระแสเงินสด ในอนาคตให้แก่กองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

เบื้องต้นบริษัทเอสอาร์ทีแอสเสทจำกัดมีเป้าหมายในการดำเนินโครงการพัฒนาที่ดินเป็นสำคัญ ทั้งที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง ในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งประกอบด้วยที่ดินบริเวณสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์หรือศูนย์คมนาคมพหลโยธิน จำนวน 2,325 ไร่ ที่ดินย่านสถานีมักกะสัน จำนวน 330 ไร่ (ส่วนที่เหลือนอกโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน) และที่ดินย่านสถานีแม่น้ำ จำนวน 277 ไร่ และย่านสถานีธนบุรี จำนวน 147.92 ไร่ โดยร่วมกับคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล เพื่อพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์กลางด้านการแพทย์ของภูมิภาค (Medical District)



สรุปภาพรวมการพัฒนา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

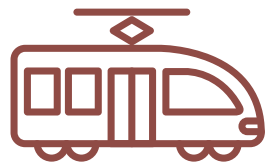


สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รองรับการเดินทางรถไฟทุกระดับ จำนวน **24** ชานชาลา
รองรับผู้โดยสารได้ **624,000** คน-เที่ยว/วัน
พัฒนาพื้นที่ใช้สอยภายในสถานีเต็มศักยภาพ **270,000** ตารางเมตร

รถไฟชานเมืองสายสีแดง

เปิดให้บริการแล้ว **41.5** กิโลเมตร
พัฒนาเพิ่มเป็น **286.7** กิโลเมตร



รถไฟทางคู่

เปิดให้บริการแล้ว **713** กิโลเมตร
อยู่ระหว่างก่อสร้าง **957** กิโลเมตร
พัฒนาเพิ่มเป็น **4,548** กิโลเมตร

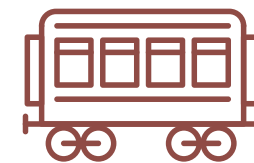


รถไฟความเร็วสูง

อยู่ระหว่างก่อสร้าง **471** กิโลเมตร
พัฒนาเพิ่มเป็น **2,656** กิโลเมตร

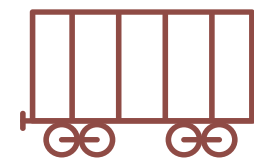
การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

อยู่ระหว่างการพัฒนาพื้นที่แปลงใหญ่ศักยภาพสูง
3,004 ไร่



การให้บริการขบวนรถโดยสาร

เป้าหมายผู้โดยสารรถไฟโดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น
80 ล้านคน/ปี



การให้บริการขบวนรถสินค้า

เป้าหมายการขนส่งสินค้าทางราง
โดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น **47** ล้านตัน/ปี
สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มเป็น **10%**
ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP
ลดลงเป็น **11.9%**



การรถไฟแห่งประเทศไทย

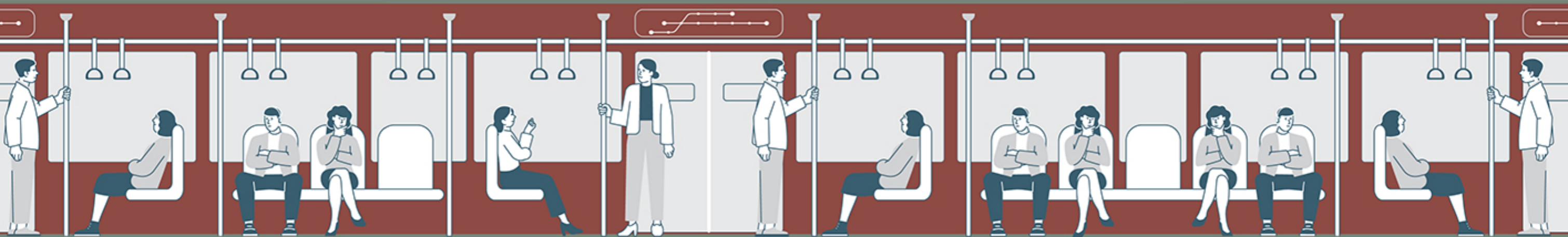
📍 เลนที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

🌐 www.railway.co.th

☎ Call Center: 1690

📘 www.facebook.com/pr.railway

Fanpage: ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย





รถไฟไทย

อุดมสุข

ISBN: 978-616-7754-84-0

จำนวนพิมพ์ 200 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2567

จัดทำโดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Call Center: 1690

www.railway.co.th

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

สร้างสรรค์โดย

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้าน เดอะรีเจ้นท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทรศัพท์ : 0 2375 5422 โทรสาร : 0 2375 5427

www.daoreuk.co.th



ดาวน์โหลดแอปพลิเคชัน



ระบบติดตามขบวนรถ (TTS)
TRAIN TRACKING
SYSTEM



SRT
FANPAGE



SRT
YouTube Channel
การรถไฟแห่งประเทศไทย
OFFICIAL



SRT
WEBSITE

Call Center
1690