

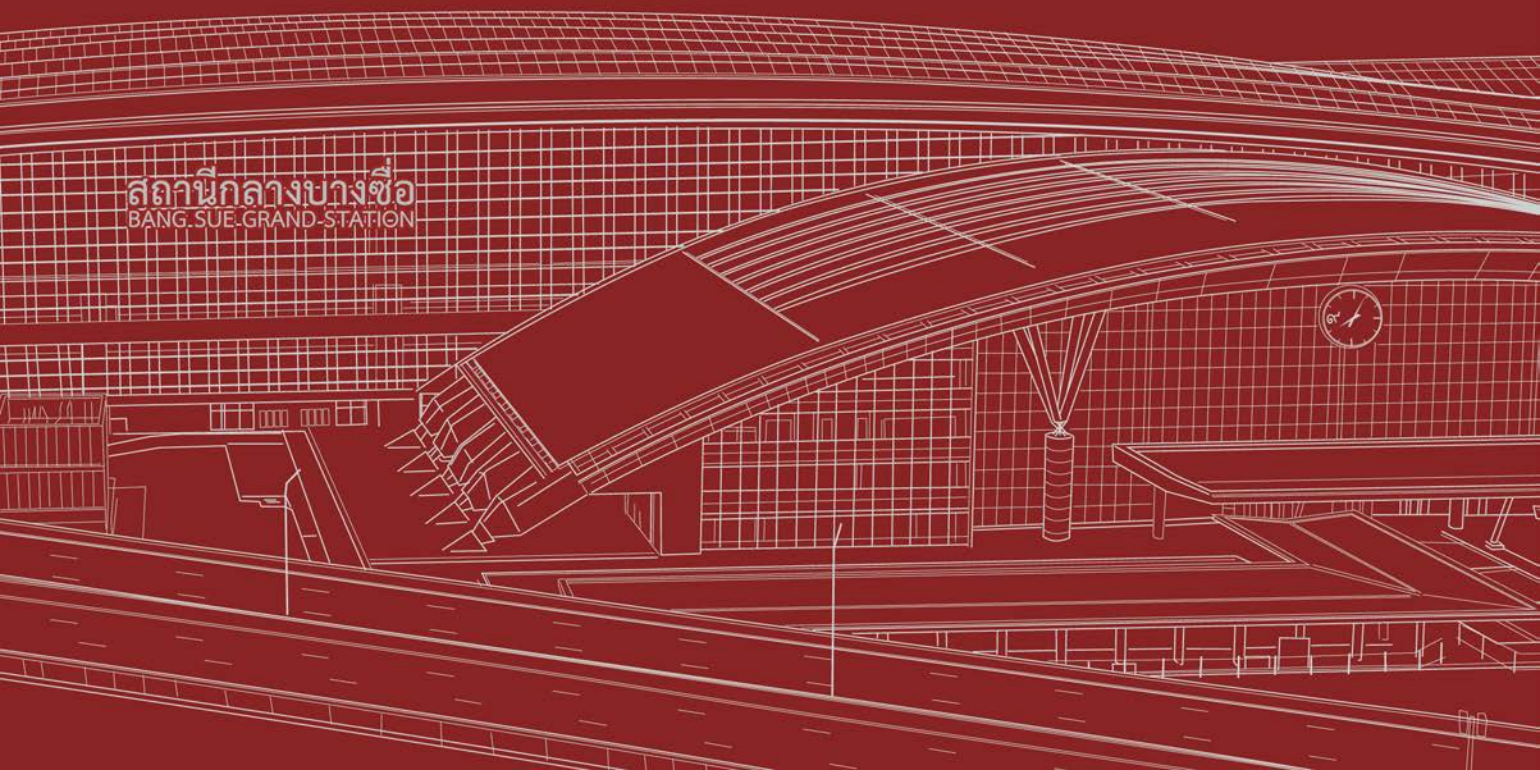


๑๒๕

๑๒๕ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์กลางระบบราง โครงข่ายอนาคตของประเทศไทย

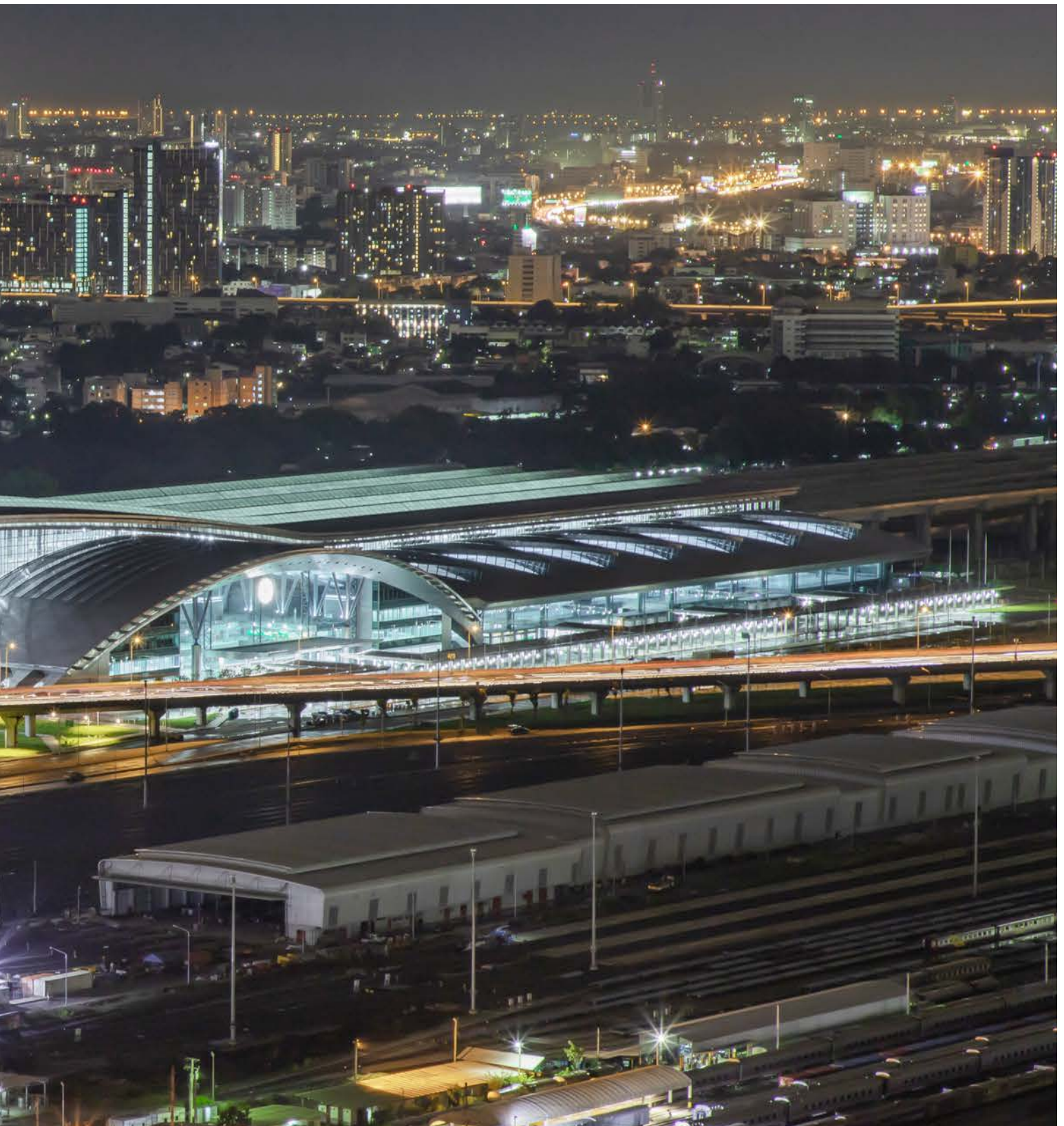
สถานีกลางบางซื่อ
BANG SUE GRAND STATION





ศูนย์กลางระบบราง
โครงข่ายอนาคตของประเทศ





สารประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

124 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ใน พ.ศ. 2564 นับเป็นศักราชแห่งความปิติยินดี ด้วยเป็นห้วงเวลาสำคัญทางประวัติศาสตร์ ที่ได้รับการกล่าวขานถึงความก้าวหน้าครั้งใหญ่ของกิจการรถไฟไทย เมื่อ “สถานีกลางบางซื่อ” สถานีรถไฟหลักแห่งใหม่ เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ ในฐานะศูนย์กลางระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน ที่เชื่อมต่อทุกบริการขนส่งมวลชน ทั้งรถไฟ รถไฟฟ้า และโครงข่ายถนนสายหลัก ขึ้นแท่นเป็นสถานีรถไฟชั้นนำระดับโลก

ทั้งนี้ ถือเป็นความพยายามร่วมกันของการรถไฟแห่งประเทศไทยกับหลายภาคส่วน รวมถึงเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายที่ร่วมมือและร่วมใจผลักดันโครงการต่าง ๆ ให้ปรากฏผลสัมฤทธิ์และความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อรองรับนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในรูปแบบที่มีประสิทธิภาพและสามารถเชื่อมโยงทุกภูมิภาคของประเทศ



ด้วยเหตุนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมุ่งมั่นดำเนินการและกำกับแผนงานการก่อสร้าง “เส้นทางรถไฟ” ให้มีความต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมาย ทั้งโครงข่ายรถไฟชานเมือง ที่สามารถเปิดบริการได้ในปีนี้ รถไฟฟ้าทางคู่ที่เร่งรัดเดินหน้าให้แล้วเสร็จและครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศ ตลอดจนรถไฟความเร็วสูง และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน โดยมีปณิธานอันแน่วแน่คือประโยชน์สุขของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ

สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายนิรุฒ มณีพันธ์

ครบรอบ 124 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงเดินหน้าพัฒนา “รฟท.” ให้เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางและการขนส่ง ที่เปี่ยมประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทุกภูมิภาค และเติบโตเป็นศูนย์กลางการคมนาคม “ระบบราง” ที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

ด้วยเหตุนี้ จึงถือเป็นความภูมิใจของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการขับเคลื่อนโครงการต่างๆ ให้บรรลุผลสมเจตนารมณ์และเป้าหมาย ด้วยความมุ่งมั่น กระทั่ง “สถานีกลางบางซื่อ” Grand Station หรือ สถานีรถไฟหลักแห่งใหม่ของไทย ศูนย์กลางระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน ตลอดจน “รถไฟชานเมือง สายสีแดง” ระบบขนส่งมวลชนทางรางระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สามารถเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการใน พ.ศ. 2564 สะท้อนถึงความก้าวหน้าอีกขั้นของวิวัฒนาการการรถไฟไทย



ทั้งนี้ ด้วยวิสัยทัศน์ “การเป็นผู้ให้บริการระบบรางที่ดีที่สุดในอาเซียน ใน พ.ศ. 2570” การก้าวในรอบปีที่ผ่านมา ตลอดจนในอนาคตอันใกล้ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงเกี่ยวข้องกับความพยายามในการวางแผน กำกับ และผลักดันโครงการต่าง ๆ ให้มีความต่อเนื่องและสำเร็จ โดยมุ่งเน้นการยกระดับประสิทธิภาพในการทำงานหรือ Smart Organization และการขยายโครงข่ายรถไฟให้เชื่อมโยงและครอบคลุมทั้งการเดินทาง การขนส่ง และที่สำคัญคือประชาชนทุกภาค เพื่อให้ “รฟท.ไทย” เป็นหนึ่งใน “โครงข่ายคมนาคม เพื่ออนาคตของคนไทย”

สถานีกลางบางซื่อ
BANG SUE GRAND STATION

ศูนย์กลางระบบราง โครงข่ายอนาคตของประเทศไทย 5





สารบัญ

1 สถานี กลางบางซื่อ 15	สถานีกลางบางซื่อ16	
	การเชื่อมต่อ24	รถไฟฟ้าหมอชิต27
		รถไฟฟ้าสายสีม่วง28
		รถไฟฟ้าความเร็วสูง30
		รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน32
		รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง35



2

รถไฟฟ้า สายสีแดง

39

ระยะที่ 1 42

รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม
ช่วงบางซื่อ-รังสิต 42

รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน
ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน 43

ระยะที่ 2 44

รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม
ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 44
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง 46
ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย 47

รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช 45
ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก 46



3

รถไฟทางคู่

55

ระยะเร่งด่วน 60

ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	63
ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย	65
ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ	67
ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	69
ช่วงนครปฐม-หัวหิน	71
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	73
ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	75

ระยะที่ 2 77

ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	79
ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	81
ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	83
ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	85
ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	87
ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	89
ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	91

สายใหม่ 93

ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	95
ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	97

ระยะต่อไป

98

4 รถไฟ ความเร็วสูง 105

ระยะเร่งด่วน 106

ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา 111

ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา
(รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน แบบไร้รอยต่อ) 113

ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก 115

ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย 117

ระยะกลาง 118

ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน 121

ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ 123

ระยะยาว 124

ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี 127

ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ 129

5 การพัฒนา การบริการ 133

ด้านการโดยสาร 134

ขบวนรถโดยสาร 134

ชนิดรถโดยสาร 136

ตั๋วโดยสาร D-ticket 148

ท่องเที่ยวทางรถไฟ 154

ด้านสินค้า 159

บริการด้านการขนส่งสินค้า 159

เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน 160

ศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง 162

การพัฒนาพื้นที่ เชิงพาณิชย์ 164

ที่ดินแปลงใหญ่ศักยภาพสูง 171

ย่านรถไฟฟ้าขานเมือง 176

ย่านสถานีรถไฟทางคู่ 176

บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย 180

รถไฟไทย ต้านภัยโควิด-19 188







1

สถานีกลางบางซื่อ

สถานีรถไฟบางซื่อ หรือ "สถานีกลางบางซื่อ" ถือเป็น "หมุดหมาย" ยุคใหม่ของระบบคมนาคมขนส่งทางรางและเป็น "โอกาส" ในการเพิ่มขีดความสามารถของไทย ที่รัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาเพื่อให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของไทย ในรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทุกภูมิภาค โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นกลไกหลัก ซึ่งได้มอบหมายให้ "การรถไฟแห่งประเทศไทย" ร่วมดำเนินการผลักดันการพัฒนา ทั้งโครงข่ายระบบรางและพื้นที่โดยรอบ เพื่อให้ Grand Station แห่งนี้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน



สถานีกลางบางซื่อ BANG SUE GRAND STATION

สถานีกลางบางซื่อ

สถานีกลางบางซื่อ เป็น Grand Station หรือ "สถานีรถไฟหลัก" แห่งใหม่ของไทย ที่ได้รับการพัฒนาและยกระดับให้เป็น "ศูนย์กลางรถไฟไทย" ทุกระบบ ครอบคลุมครบทุกบริการ "ระบบราง" สามารถเชื่อมต่อทุกรูปแบบการเดินทาง โดยเชื่อมต่อระบบรางกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ซึ่งเรียกได้ว่าเป็น "การเดินทางแบบไร้รอยต่อ" น้ำ บก อากาศ" ทั้ง "รถไฟทางไกล" ไม่ว่าจะเป็นสายเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ ได้ ตะวันออก และตะวันตก "รถไฟความเร็วสูง" "รถไฟชานเมือง" รวมถึง "รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน" ทั้งเชื่อมต่อกับระบบ "รถไฟฟ้ามหานคร" และโครงข่าย

"ถนนสายหลัก" ซึ่งนอกเหนือจากความงดงามที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ด้วยรูปทรงโค้งแบบร่วมสมัย ยังเน้นเรื่องความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และประหยัดเวลา เพื่อให้ประชาชนสามารถเชื่อมการเดินทางไปยังทุกจุดมุ่งหมาย บนพื้นที่ใช้สอยที่กว้างขวางกว่าสองแสนเจ็ดหมื่นตารางเมตร ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากกว่าหกแสนคนต่อวัน ขึ้นแท่นเป็นสถานีศูนย์กลางระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน เทียบเท่าสถานีรถไฟชั้นนำระดับโลก



สถานที่ตั้ง

336 ซอยกำแพงเพชร 2 แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900



ขนาดอาคาร

ความกว้าง 244 เมตร ความยาว 596.6 เมตร
ความสูง 43 เมตร



ขนาดพื้นที่ 2,475 ไร่ (รวมพื้นที่โดยรอบ)

สามารถขยายสถานีรองรับรถไฟฟ้าหลายระบบ
และรองรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ



จำนวน 24 ชานชาลา

รองรับรถไฟฟ้าทางไกล รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าชานเมือง



การรองรับผู้โดยสารประมาณ

624,000 คน-เที่ยว/วัน โดยประมาณ



เชื่อมต่อกับ

- รถไฟความเร็วสูง
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
- รถไฟฟ้าสายสีเขียว
- รถไฟฟ้าสายสีม่วง
- สถานีขนส่งกรุงเทพ



เดินทางเชื่อมต่อไปยัง

- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา



สถานีกลางบางซื่อ

ลานพระบรมราชานุสาวรีย์	พื้นที่ลาน 18,630 ตารางเมตร	
	พื้นที่บึงน้ำ 14,000 ตารางเมตร	
	ประดิษฐานพระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	
ชั้นใต้ดิน	72,000 ตารางเมตร	
	ที่จอดรถยนต์ สำหรับบุคคลทั่วไป 1,681 คัน	รวม 1,700 คัน
	ที่จอดรถคนพิการ 19 คัน	
ชั้นลอย	12,000 ตารางเมตร	
	พื้นที่ร้านค้าและห้องควบคุม	
ชั้นที่ 1	86,000 ตารางเมตร	
	พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า ศูนย์อาหาร สำนักงาน พื้นที่พักคอย ห้องน้ำ และ จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	
ชั้นที่ 2	86,000 ตารางเมตร	
	8 ชานชาลา รถไฟฟ้าทางไกล 4 ชานชาลา รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	
ชั้นที่ 3	67,000 ตารางเมตร	
	10 ชานชาลา รถไฟความเร็วสูง 2 ชานชาลา รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์)	

ชานชาลารถไฟ (ชั้น 3)

ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร

รถไฟความเร็วสูง

รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน

ชานชาลารถไฟ (ชั้น 2)

ขนาดทาง 1 เมตร

รถไฟทางไกลและรถไฟชานเมืองสายสีแดง



ชานชาลารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse)
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

จากชั้น 1 ของสถานีกลางบางซื่อ

Univeral Design

สถานีกลางบางซื่อ นอกจากได้รับการก่อสร้างให้รองรับการเป็น ศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่งทางรางที่ใหญ่ที่สุดของ ประเทศไทย ด้วยมาตรฐานเทียบเท่าสถานีรถไฟชั้นนำของโลก การรถไฟแห่งประเทศไทยยังยึดหลัก "อารยสถาปัตย์" หรือ Univeral Design ในการออกแบบพื้นที่ภายใน เพื่อให้ "ผู้โดยสารทุกคน" สามารถใช้บริการต่าง ๆ ได้อย่าง "สะดวก ปลอดภัย ทันสมัย เป็นธรรม กว้าง และเท่าเทียม" ไม่ว่าจะเป็นที่จอดรถสำหรับคนพิการ ทางลาด ลิฟต์ ห้องน้ำคนพิการ โทรศัพท์สำหรับคนพิการ ป้ายบอกทาง จุดยึดและจุดจอดรถวีลแชร์

ทั้งนี้ ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นปรับปรุงสถานที่ต่าง ๆ ในบริเวณสถานีรถไฟ อาทิ ชานชาลา ตลอดจนตู้รถไฟโดยสารตามหลักอารยสถาปัตย์ ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ลิฟต์ ที่แยกส่วนออกจากตู้โดยสาร อุปกรณ์ยึดจับล้อรถวีลแชร์ และห้องน้ำสำหรับคนพิการ เป็นต้น ภายใต้การคำนึงถึงประโยชน์ในการให้บริการแก่ผู้โดยสารทุกประเภททั้งผู้โดยสารทั่วไป ผู้พิการ เด็ก สตรีมีครรภ์ คนชรา รวมถึงผู้โดยสารที่มีสัมภาระจำนวนมาก ให้ได้รับความสะดวกอย่างเท่าเทียมกัน พร้อมกันนั้นยังมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายร่วมมือกันดำเนินมาตรการเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารอย่างใกล้ชิด เพื่อมุ่งสู่ "ความเป็นเลิศในการให้บริการระบบรางที่สะดวก ตรงต่อเวลา และปลอดภัย"





นาฬิกาหน้าปัด เลข ๙ ประจำสถานี

การรถไฟแห่งประเทศไทยคำนึงถึงเอกลักษณ์ของความเป็นมาอย่างยาวนานของการรถไฟไทย จึงนำจุดเด่นของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มาเป็นรูปแบบด้านหน้าอาคารสถานีกลางบางซื่อและดำเนินการติดตั้ง “นาฬิกาประจำสถานี” ที่ได้รับการออกแบบเป็นพิเศษ ให้บนหน้าปัดมีเลข “๙” เลขไทย เพียงเลขเดียว เพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร พระมหากษัตริย์ รัชกาลที่ 9 โดยแนวคิดต้องการให้ “นาฬิกา” มีตัวเรือนใหญ่พิเศษ เพื่อเป็นสัญลักษณ์ของสถานีกลางบางซื่อ และเป็นสัญลักษณ์ที่หมายถึงการเดินทางที่เที่ยงตรง โดยตัวเรือนนาฬิกามีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 6 เมตร ติดตั้งบนผนังกระจกของทางเข้าสถานี สูงจากระดับพื้นดิน 21 เมตร ผลิตโดย บริษัท Electric Time Company, Inc. สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นบริษัทผลิตนาฬิกาเก่าแก่และมีชื่อเสียงด้านการออกแบบและผลิตนาฬิกากลางแจ้งขนาดใหญ่ ทั้งเคยได้รับการว่าจ้างให้ผลิตนาฬิกาประดับสถานที่สำคัญต่าง ๆ เช่น หน้าอาคารสำนักงานใหญ่บริษัท Tiffany & Co. นครนิวยอร์ก Walt Disney World เมืองออร์แลนโด หรือที่ Great American Ball Park เมืองซินซินเนติ สหรัฐอเมริกา



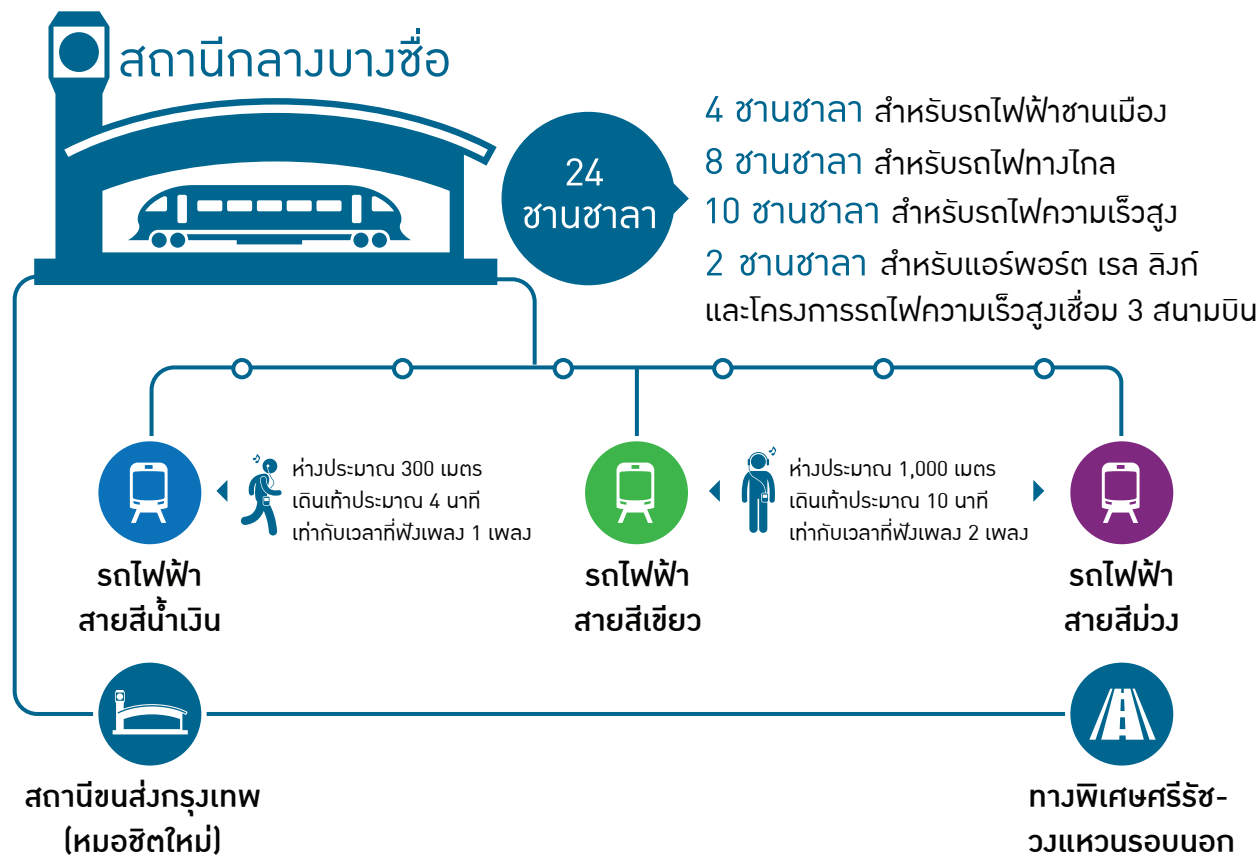




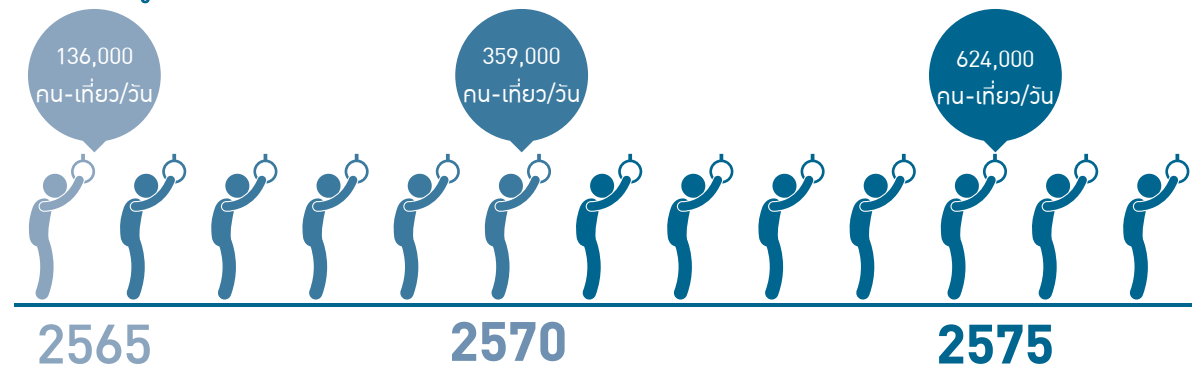
การเชื่อมต่อ

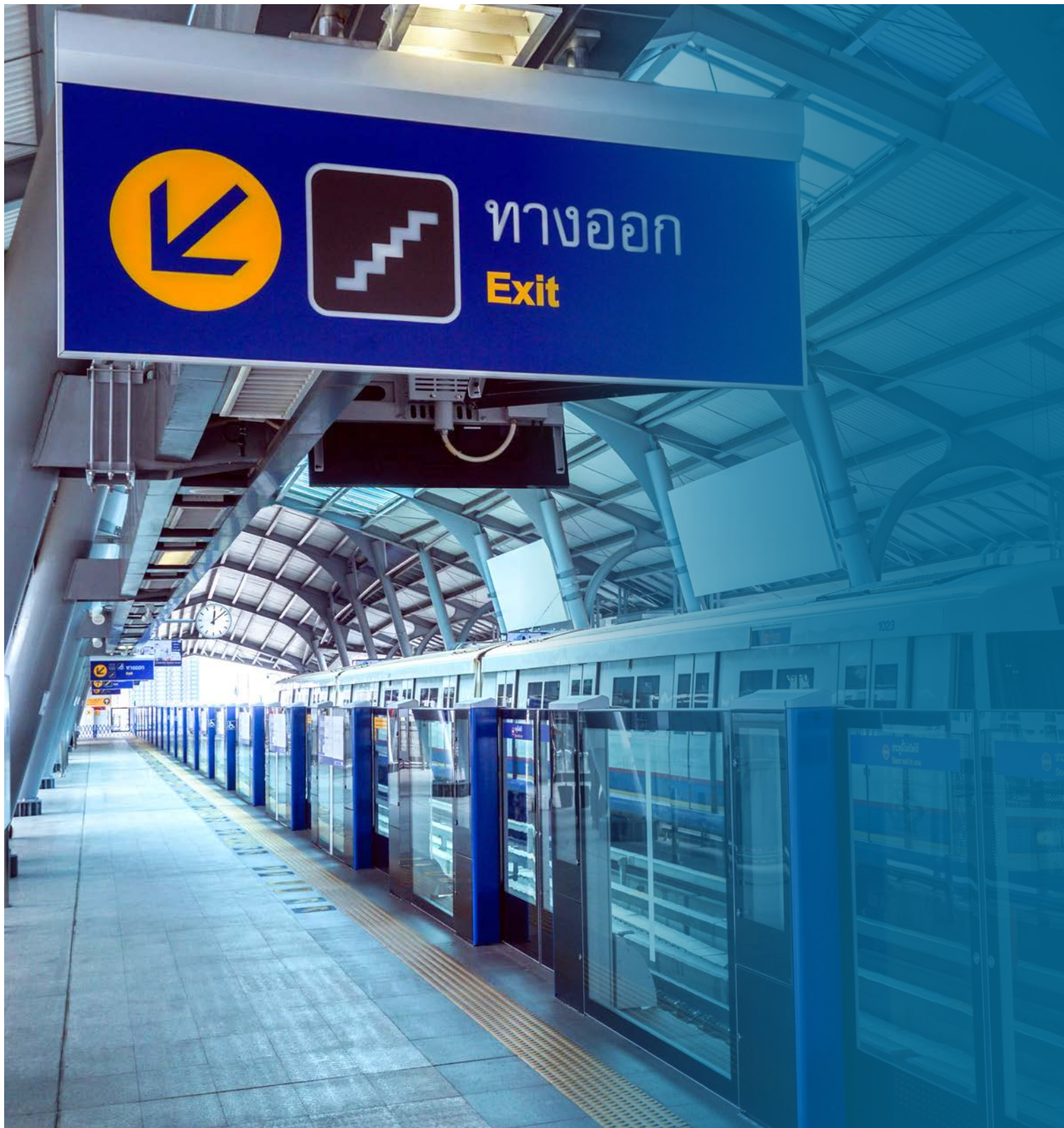
สถานีกลางบางซื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้สอดคล้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย ที่โดดเด่นในฐานะการเป็น "ศูนย์กลางการคมนาคม" โดยเป็น "Hub" ที่เชื่อมต่อกับทุกการเดินทาง ทั้ง **"การราง"** ในเขตกรุงเทพฯ ด้วยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กรุงเทพฯ กับปริมณฑล ด้วยรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และกรุงเทพฯ กับภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ด้วยรถไฟทางไกลหรือรถไฟทางคู่และรถไฟ

ความเร็วสูง **"ทางบก"** เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกและทางยกระดับอุตสาหกรรม **"ทางน้ำ"** รถไฟทางไกลและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เชื่อมต่อกับเรือโดยสารไฟฟ้าคลองผดุงกรุงเกษม ที่สามารถต่อเรือด่วนเจ้าพระยาและเรือคลองแสนแสบ และ **"ทางอากาศ"** ที่มีรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินอู่ตะเภา



ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2 เท่า ภายใน 10 ปี





รถไฟฟ้ามหานคร (MRT สายสีน้ำเงิน)

สถานีท่าพระ (เจริญสุขุมวิท)	รถไฟฟ้าสถานีท่าพระ (โครงการ)
สถานีบางขุนนนท์	รถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานีบางขุนนนท์ (โครงการ)
	รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีเจริญสุขุมวิท (โครงการ)
สถานีบางโพ	เรือด่วนเจ้าพระยา ท่าบางโพ
สถานีเตาปูน	รถไฟฟ้าสายสีม่วง
สถานีสวนจตุจักร	รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม สถานีหมอชิต
สถานีพหลโยธิน	รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม สถานีห้าแยกลาดพร้าว
สถานีลาดพร้าว	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง สถานีลาดพร้าว
สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	รถไฟฟ้าสายสีส้ม
สถานีเพชรบุรี	รถไฟฟ้าสายเชื่อมท่าอากาศยาน
	สถานีมักกะสัน
	รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีมักกะสัน (โครงการ)
	รถไฟฟ้าสายสีฟ้า สถานีมักกะสัน (โครงการ)
	เรือด่วนคลองแสนแสบ ท่าอโศก
สถานีสุขุมวิท	รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม สถานีอโศก
สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	รถไฟฟ้าสายสีเทา สถานีพระราม 4 (โครงการ)
สถานีคลองเตย	รถไฟฟ้าสายสีเทา สถานีคลองเตย (โครงการ)
	รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีคลองเตย (โครงการ)
สถานีลุมพินี	รถไฟฟ้าสายสีเทา สถานีลุมพินี (โครงการ)
	รถไฟฟ้าสายสีฟ้า สถานีลุมพินี (โครงการ)
สถานีสีลม	รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน สถานีศาลาแดง
สถานีสามย่าน	รถไฟฟ้าโมโนเรล สายจุฬาฯ-สยามสแควร์ (โครงการ)
สถานีหัวลำโพง	รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม สถานีหัวลำโพง (โครงการ)
สถานีสามยอด	รถไฟฟ้าสายสีม่วง (โครงการ)
สถานีสนามไชย	เรือด่วนเจ้าพระยา ท่าราชินี
สถานีอิสรภาพ	รถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีอิสรภาพ (โครงการ)
สถานีท่าพระ (เพชรเกษม)	รถไฟฟ้าสายสีเทา สถานีท่าพระ (โครงการ)
สถานีบางหว้า	รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน สถานีบางหว้า
	เรือด่วนคลองภาษีเจริญ ท่าบางหว้า

รถไฟทางไกล

- สายเหนือ
- ปลายทางสถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่
- ปลายทางสถานีสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ
- สถานีประติพจน์ รถไฟชานเมืองสายสีแดง
- ปลายทางสถานีอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี
- ปลายทางสถานีหนองคาย จังหวัดหนองคาย
- ปลายทางสถานีจตุรัส จังหวัดชัยภูมิ



- สายใต้
- ปลายทางสถานีสุโขทัยโลก จังหวัดนราธิวาส
- ปลายทางสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี
- ปลายทางสถานีศรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- ปลายทางสถานีกันตัง จังหวัดตรัง
- ปลายทางสถานีนครศรีธรรมราช
- ปลายทางสถานีนครศรีธรรมราช
- ปลายทางสถานีชุมทางหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
- ปลายทางสถานีปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา
- เชื่อมต่อกับทางรถไฟขอมมาเลเซียไปถึงสิงคโปร์

- สายตะวันออก
- ปลายทางสถานีรถไฟท่าบ่อหมก บ้านคลองลึก
- จังหวัดสระแก้ว
- ทางรถไฟสายอรัญประเทศ-ปอยเปต เชื่อมกับพม่า
- ปลายทางสถานีรถไฟปอยเปต จังหวัดบันทายมีชัย
- สถานีชุมทางแก่งคอย จังหวัดสระบุรี
- บรรจบรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
- สถานีชุมทางอะเซิงเทรา จังหวัดอะเซิงเทรา
- แยกไปสถานีท่าเรือน้ำลึกสัดหับ จังหวัดชลบุรี
- สถานีชุมทางศรีราชา จังหวัดชลบุรี
- แยกไปท่าเรือ-แหลมฉบัง
- สถานีชุมทางเขาชะรรมย์ จังหวัดชลบุรี
- แยกไปนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด



รถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูงสายเหนือ

สถานีดอนเมือง	—	•	—	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน
		•	—	รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม
สถานีอยุธยา	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
		•	—	รถไฟทางไกลสายตะวันออกเฉียงเหนือ
สถานีลพบุรี	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีนครสวรรค์	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีพิจิตร	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีพิษณุโลก	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีสุโขทัย	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีศรีสะเกษ	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีลำปาง	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีลำพูน	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ
สถานีเชียงใหม่	—	•	—	รถไฟทางไกลสายเหนือ

รถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกเฉียงเหนือ

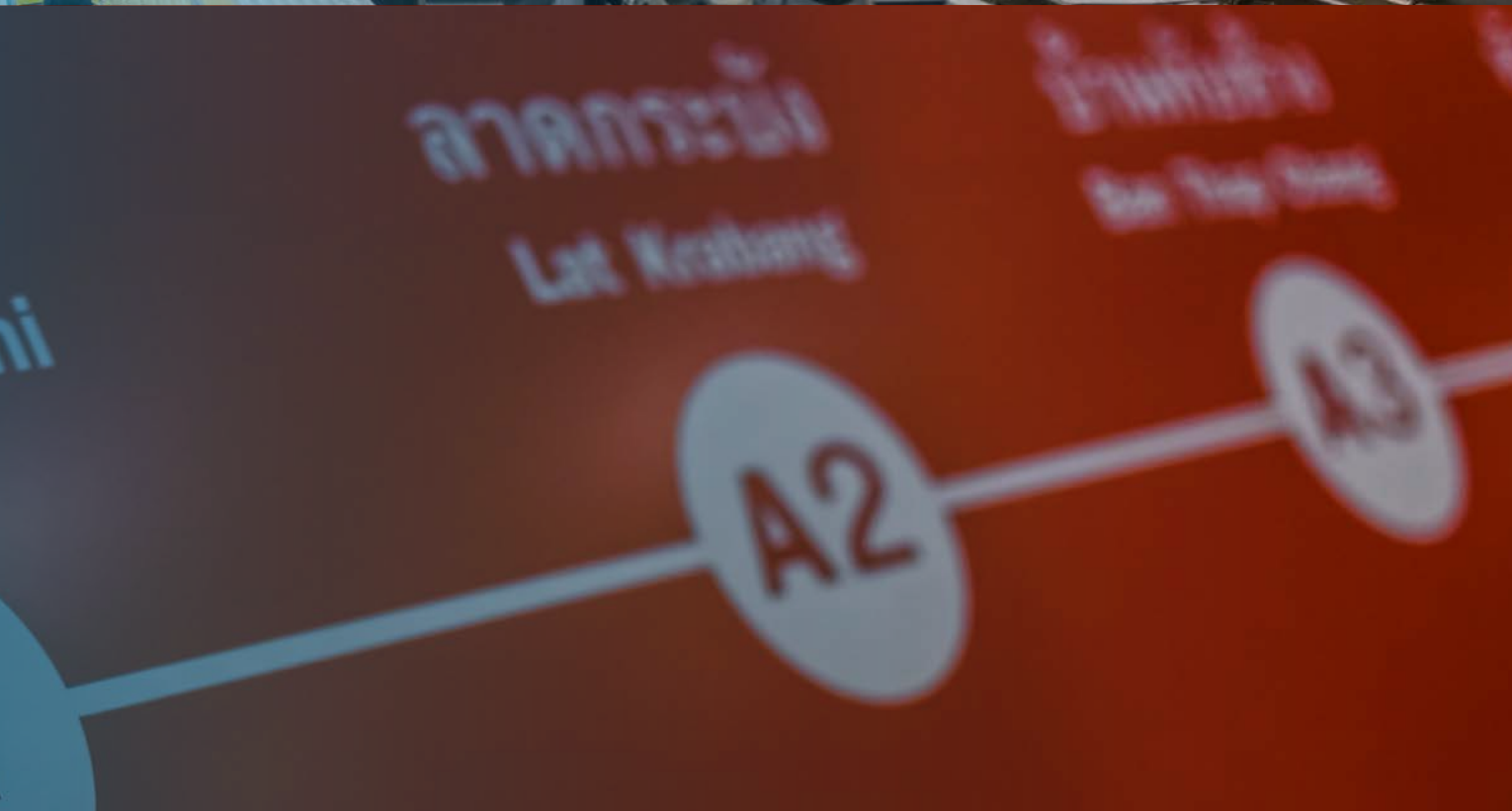
สถานีดอนเมือง	—	•	—	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน
		•	—	รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม
สถานีอยุธยา	—	•	—	รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม

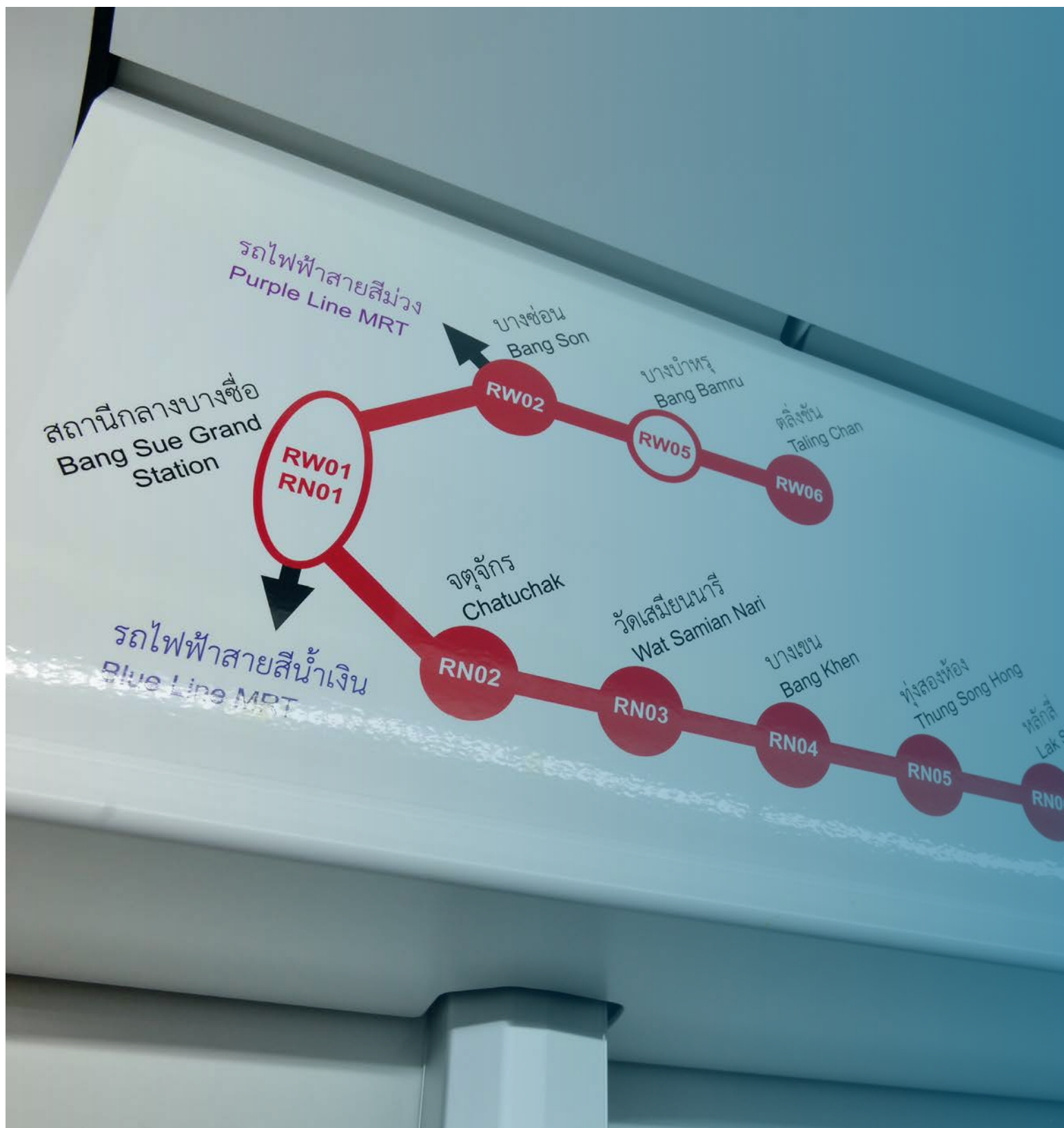
รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก

สถานีท่าอากาศยานดอนเมือง	รถไฟไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
	รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม
สถานีมีนกะสัน	รถไฟไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน
	รถไฟไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน
	รถไฟไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	รถไฟไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน
	รถไฟไฟฟ้าสายสีฟ้าอ่อน
สถานีฉะเชิงเทรา	รถไฟทางไกลสายตะวันออก
	รถไฟทางไกลสายชายฝั่งทะเลตะวันออก
สถานีชลบุรี	รถโดยสารไฟฟ้า EV BUS
สถานีศรีราชา	รถโดยสารไฟฟ้า EV BUS
สถานีพัทยา	รถไฟไฟฟ้าโมโนเรล พัทยา
สถานีระยอง	รถไฟไฟฟ้าล้อยาง Trambus

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน

- สถานีสุวรรณภูมิ — รถไฟฟ้าสายสีฟ้าอ่อน สถานีสุวรรณภูมิ (โครงการ)
- สถานีลาดกระบัง — รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีลาดกระบัง (โครงการ)
- สถานีบ้านกุ่มข้าว — รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีบ้านกุ่มข้าว (โครงการ)
- สถานีหัวหมาก — รถไฟฟ้าสายสีเหลือง สถานีพัฒนาการ
- รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีหัวหมาก (โครงการ)
- สถานีรามคำแหง — รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีรามคำแหง (โครงการ)
- เรือโดยสารคลองแสนแสบ ท่ารามคำแหง 1
- สถานีมักกะสัน — รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีเพชรบุรี
- รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีมักกะสัน
- เรือโดยสารคลองแสนแสบ ท่าอโศก
- สถานีราชปรารภ — รถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานีราชปรารภ (โครงการ)
- สถานีพญาไท — รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม สถานีพญาไท
- รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีพญาไท (โครงการ)





รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดง

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงเข้ม

สถานีดอนเมือง	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน สถานีดอนเมือง
สถานีหลักสี่	รถไฟฟ้าสายสีชมพู สถานีหลักสี่
สถานีบางเขน	รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล สถานีบางเขน (โครงการ)
สถานีแยกราชวิถี	รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีแยกราชวิถี
สถานียมราช	รถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานียมราช (โครงการ)
สถานียศเส	รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน สถานียศเส (โครงการ)
สถานีหัวลำโพง	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีหัวลำโพง

รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงอ่อน

สถานีตลิ่งชัน	รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน สถานีตลิ่งชัน (โครงการ)
สถานีบางซ่อน	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีบางซ่อน
สถานีแยกราชวิถี	รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม สถานีแยกราชวิถี
สถานีพญาไท	รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม สถานีพญาไท
สถานีพญาไท	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน สถานีพญาไท
สถานีมักกะสัน	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีมักกะสัน
สถานีรามคำแหง	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน สถานีรามคำแหง
สถานีหัวหมาก	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง สถานีพัฒนาการ
	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน สถานีหัวหมาก
สถานีรัฐสภินทร์	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีบางขุนนนท์
	รถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานีบางขุนนนท์ (โครงการ)
สถานีศิริราช	รถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานีศิริราช (โครงการ)







2

รถไฟฟ้าเมือง

สถานีกลางบางซื่อ เป็นสถานีรถไฟฟ้าหลักแห่งใหม่ของไทย ที่มีระบบคมนาคมขนส่งทางรางที่ดีที่สุดของประเทศ ทั้งยังเป็น สถานีรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่รวบรวม การเชื่อมต่อทุกการเดินทางเข้าไว้ด้วยกัน ด้วยการเชื่อมต่อเส้นทาง สำคัญ ที่เปรียบเสมือนเส้นทางหลักในการเข้าถึงแหล่งเศรษฐกิจ ระดับแนวหน้าของประเทศไทย รวมถึงรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท จำกัด เป็นผู้ให้บริการ

โครงการระบบรถไฟฟ้าเมืองหรือรถไฟฟ้าสายสีแดง เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่ในการบริการขนส่งผู้โดยสาร ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่กรุงเทพฯ ด้วยระบบรางที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ เพื่อป้อนผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อันได้แก่ รถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมี สถานีหลักคือ สถานีกลางบางซื่อ

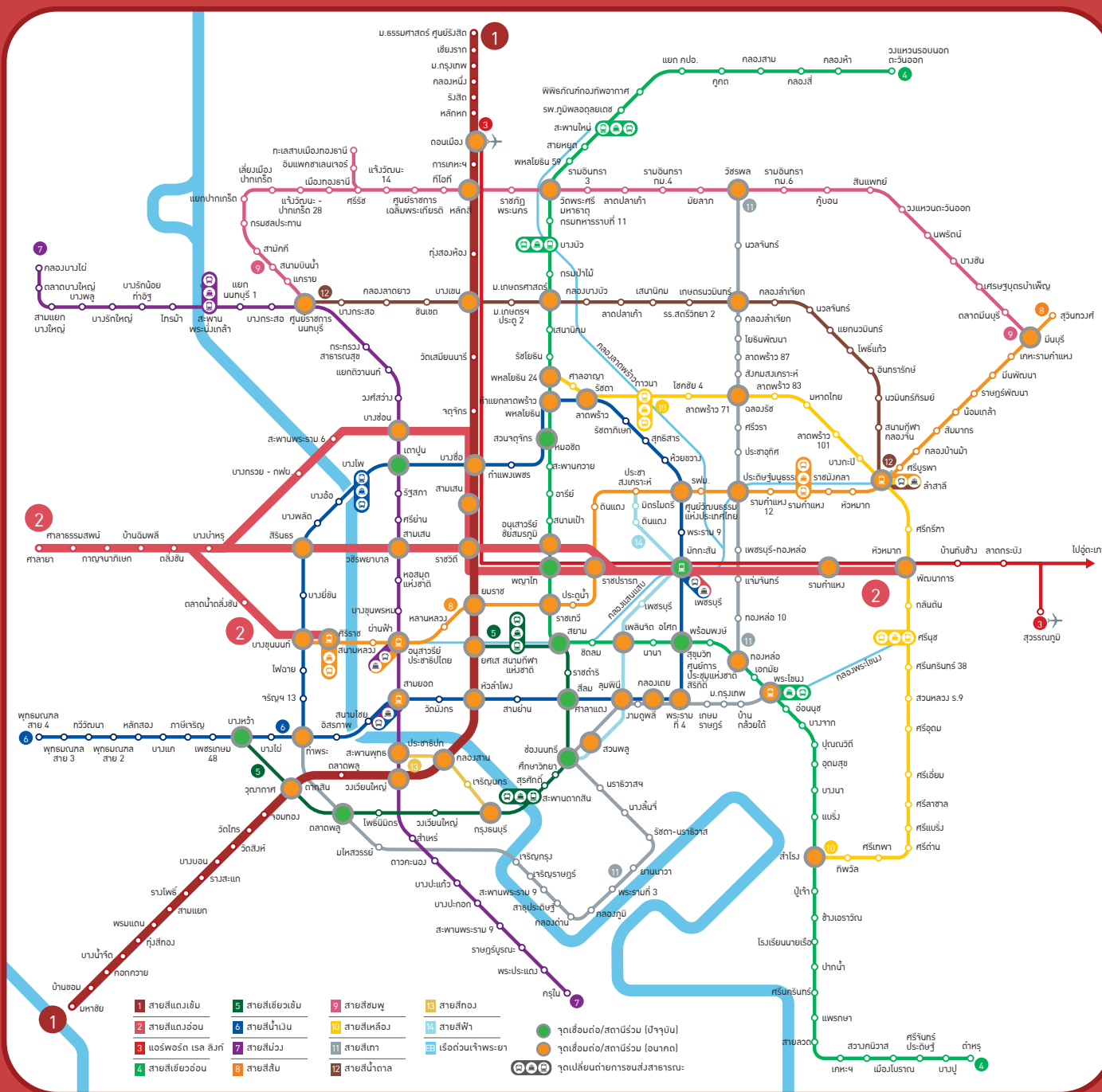
โครงข่ายรถไฟชานเมืองในเขตกรุงเทพฯ และ
ปริมณฑล มีทั้งหมด 2 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟชานเมือง
สายสีแดงเข้ม เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่
ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้
(พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง และรถไฟ
ชานเมือง สายสีแดงอ่อน เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศ

ตะวันตก (พื้นที่ศาลายา ตลิ่งชัน) และพื้นที่ชานเมือง
ด้านทิศตะวันออก (พื้นที่หัวหมาก) เข้าสู่ใจกลางเมือง
แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ตามแผนแม่บท
โดยรถไฟชานเมือง เปิดให้บริการ ใน พ.ศ. 2564 พร้อมกับการ
เปิดสถานีกลางบางซื่อ

แผนการดำเนินงาน

แผน	รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม	รถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน
ระยะที่ 1	ช่วงบางซื่อ-รังสิต	ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน
ระยะที่ 2	ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช
	ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง	ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช
	ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย	





รถไฟชานเมือง ระยะที่ 1

— รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต

ระยะทาง : 26.3 กิโลเมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างก่อสร้าง

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร

: 86,620 คน-เที่ยว/วัน
(จำนวนผู้โดยสารรวม
เมื่อเปิดให้บริการรถไฟชานเมือง
ระยะที่ 1)

ความเร็ว

ในการให้บริการ : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ปีที่คาดว่าจะ

เปิดให้บริการ : ปี 2564

จำนวนสถานี : 10 สถานี

จำนวนรถโดยสาร : 17 ขบวน แบ่งเป็น
ขบวนละ 4 ตู้ 10 ขบวน
ขบวนละ 6 ตู้ 7 ขบวน

วงเงินลงทุน : 88,003 ล้านบาท

ความถี่

ในการให้บริการ : รถธรรมดา
ประมาณ 5 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
ประมาณ 10 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
รถด่วน
ประมาณ 25 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
และประมาณ 60 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 1.49%
ค่า EIRR = 12.04%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 3 สัญญา
สัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ
และศูนย์ซ่อมบำรุง
สัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต
สัญญาที่ 3 งานระบบไฟและเครื่องกล
สำหรับระบบรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

รถไฟฟ้าเมือง ระยะที่ 1

— รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

ระยะทาง : 15.2 กิโลเมตร

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

ขนาดของราง : UIC60 หรือ BS120

ความเร็วในการให้บริการ : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

สถานะ : อยู่ระหว่างติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ

จำนวนสถานี : 5 สถานี

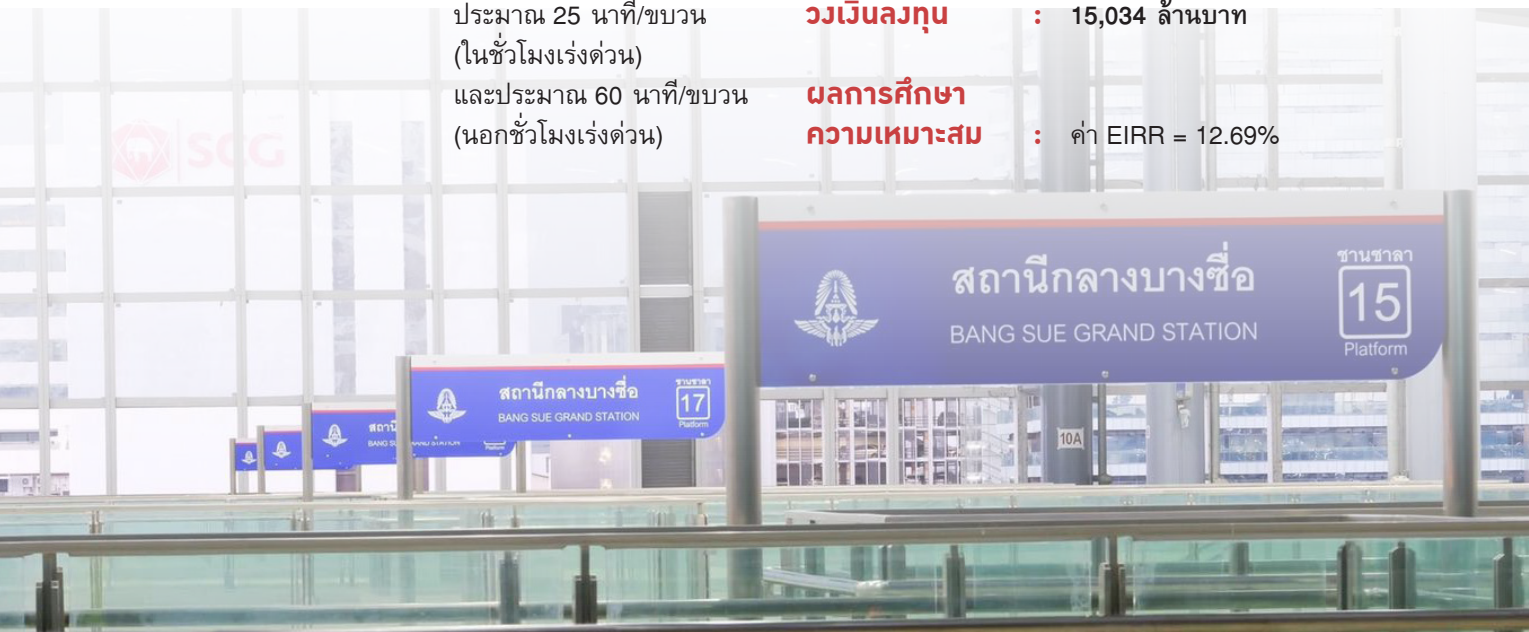
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร : 86,620 คน-เที่ยว/วัน
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเมืองระยะที่ 1)

ความถี่ในการให้บริการ : รถธรรมดา
ประมาณ 5 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
ประมาณ 10 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
รถด่วน
ประมาณ 25 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
และประมาณ 60 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)

ทดสอบการเดินรถ : ตุลาคม 2563
เปิดให้บริการ ปี 2564

วงเงินลงทุน : 15,034 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม : ค่า EIRR = 12.69%



รถไฟชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม

ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

ระยะทาง : 8.84 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

**ความเร็ว
ในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 4 สถานี

**ความถี่
ในการให้บริการ** : รถธรรมดา
ประมาณ 5 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
ประมาณ 10 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
รถด่วน
ประมาณ 25 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
และประมาณ 60 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

สถานะ : เตรียมประกวดราคา

**คาดการณ์
ปริมาณผู้โดยสาร** : 28,150 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2565)

**ปีที่คาดว่าจะ
เปิดให้บริการ** : ปี 2566

วงเงินลงทุน : 6,570 ล้านบาท

**ผลการศึกษา
ความเหมาะสม** : ค่า EIRR = 24.61%



รถไฟฟ้าเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

ระยะทาง : 20.5 กิโลเมตร

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

สถานะ : เตรียมประกวดราคา

ความเร็วในการให้บริการ : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร : ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช
55,200 คน-เที่ยว/วัน
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา
47,570 คน-เที่ยว/วัน
(ปี 2565)

จำนวนสถานี : 7 สถานี

ความถี่ในการให้บริการ : รถธรรมดา
ประมาณ 5 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
ประมาณ 10 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
รถด่วน
ประมาณ 25 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
และประมาณ 60 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)

ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ : ปี 2566

วงเงินลงทุน : 16,847 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม : ค่า EIRR
ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช = 17.85%
ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา = 34.75%



รถไฟชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก

— รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง

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

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร

สถานะ : เตรียมเสนอ ครม. พิจารณา
การปรับรูปแบบโครงการ

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน ใต้ดิน และยกระดับ

**คาดการณ์ปริมาณ
ผู้โดยสาร**

: ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน
15,000 คน-เที่ยว/วัน
ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก
75,000 คน-เที่ยว/วัน

**ความเร็ว
ในการให้บริการ** : รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก
จำนวน 6 สถานี
ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง
จำนวน 5 สถานี

**ปีที่คาดว่าจะ
จะเปิดให้บริการ** : ปี 2567

วงเงินลงทุน : 44,157 ล้านบาท

**ความถี่
ในการให้บริการ** : รถธรรมดา
ประมาณ 5 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
ประมาณ 10 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
รถด่วน
ประมาณ 25 นาที/ขบวน
(ในชั่วโมงเร่งด่วน)
และประมาณ 60 นาที/ขบวน
(นอกชั่วโมงเร่งด่วน)

**ผลการศึกษา
ความเหมาะสม** : ค่า EIRR
ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก
= 20.33%
ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน
= 27.58%

รถไฟชานเมือง ระยะที่ 2

— รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย

ระยะทาง	: 37 กิโลเมตร	สถานะ	: ขอบประมาณปี 2564 เพื่อทบทวนแบบรายละเอียด
รูปแบบโครงสร้าง	: ยกกระดาน	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ
ความเร็วในการให้บริการ	: รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถด่วน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง	ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ	: อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ
จำนวนสถานี	: จำนวน 17 สถานี	วงเงินลงทุน	: 56,859 ล้านบาท
ความถี่ในการให้บริการ	: รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) และประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)	ผลการศึกษาความเหมาะสม	: อยู่ในช่วงพิจารณาโครงการ
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดความกว้าง 1 เมตร		



การเชื่อมต่อ

สถานีกลางบางซื่อ

รถไฟฟ้าทางไกล			
รถไฟฟ้าความเร็วสูง			
รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน			
รถไฟฟ้ามหานคร (MRT สายสีน้ำเงิน)			
รถไฟฟ้าชานเมือง			
รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม		รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน	
สถานีดอนเมือง	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน	สถานีตลิ่งชัน	รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (สถานีตลิ่งชัน)
สถานีหลักสี่	รถไฟฟ้าสายสีชมพู (สถานีหลักสี่)	สถานีบางซื่อ	รถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีบางซื่อ)
สถานีบางเขน	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานีบางเขน)	สถานีแยกราชวิถี	รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม (สถานีแยกราชวิถี)
สถานียมราช	รถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม (สถานียมราช)	สถานีพญาไท	รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (สถานีพญาไท)
สถานียศเส	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สถานียศเส)	สถานีมักกะสัน	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีพญาไท)
สถานีหัวลำโพง	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานีหัวลำโพง)		รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานีเพชรบุรี)
		สถานีรามคำแหง	รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีมักกะสัน)
			รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (สถานีรามคำแหง)
		สถานีหัวหมาก	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (สถานีพัฒนาการ)
		สถานีจรัญสนิทวงศ์	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานีบางขุนนท์)
			รถไฟฟ้าสายสีส้ม (สถานีบางขุนนท์)
		สถานีศิริราช	รถไฟฟ้าสายสีส้ม (สถานีสถานีศิริราช)

รูปแบบขบวนรถที่ให้บริการ

สิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถ

ความเร็วสูงสุดในการออกแบบ: 160 กม./ชม.

ความเร็วสูงสุดในการให้บริการ: 145 กม./ชม.

ความกว้างทาง: 1 ม.

ความจุผู้โดยสาร: 6 ตู้/ขบวน

จุผู้โดยสาร 1,710 คน

และ 4 ตู้/ขบวน จุผู้โดยสาร 1,120 คน

ระบบอาณัติสัญญาณ: European Train Control System (ETCS) Level 1

ข้อมูลจำเพาะของรถไฟ

ผลิตโดย: บริษัท ฮิตาชิ จำกัด

วัสดุขบวนรถ: Aluminum Double Skin

จำนวนตู้โดยสาร:

4 ตู้ จำนวน 10 ขบวน / 6 ตู้ จำนวน 15 ขบวน

รวมทั้งหมด 130 ตู้ หรือรูปแบบรถไฟแบบ Four-car set

ขนาดรถไฟ:

6 ตู้/ขบวน กว้าง 2.86 ม. ยาว 121.2 ม.

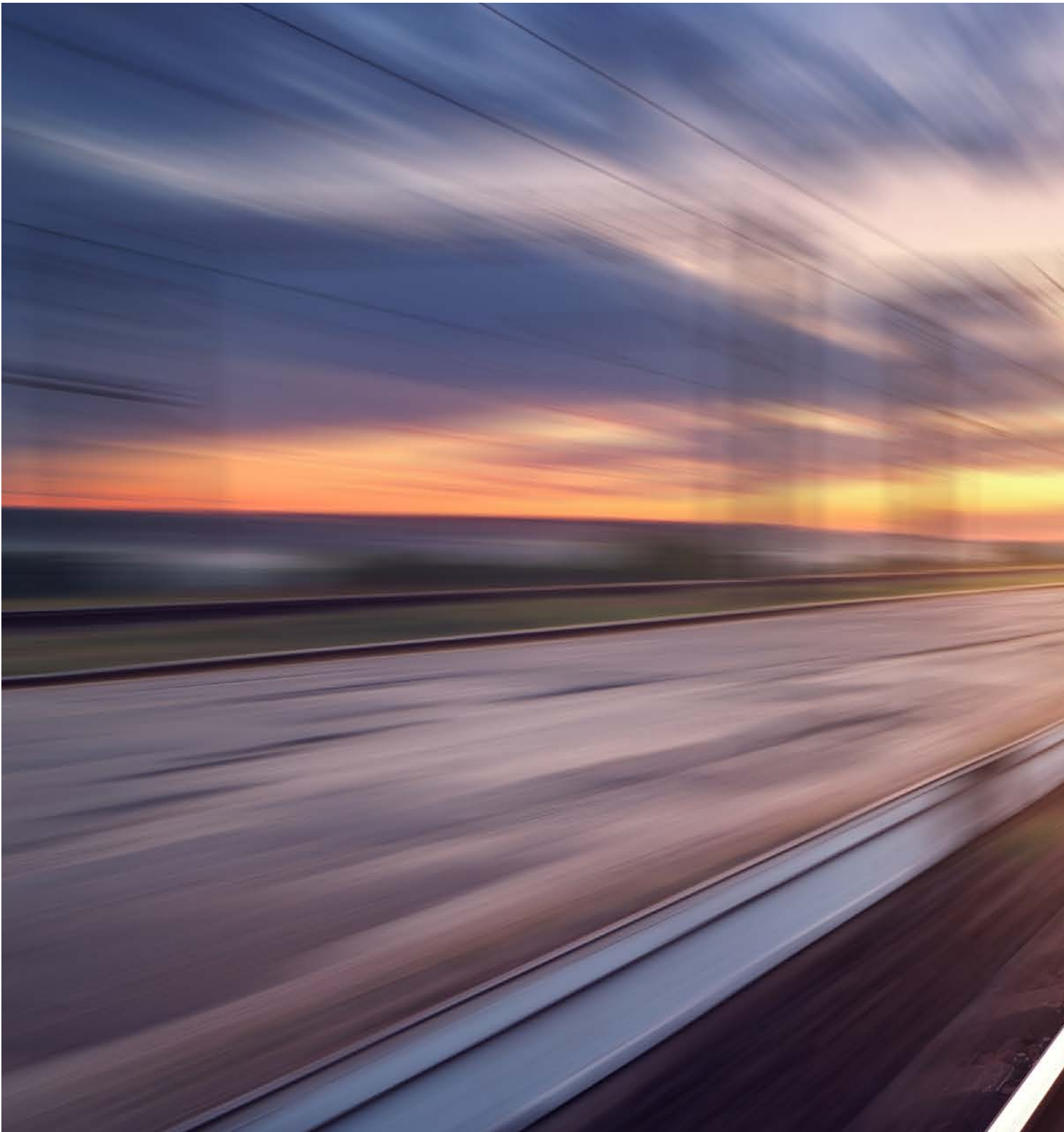
(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)

4 ตู้/ขบวน กว้าง 2.86 ม. ยาว 81.2 ม.

(ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)

ขนาดของราง: UIC60 หรือ BS120









3

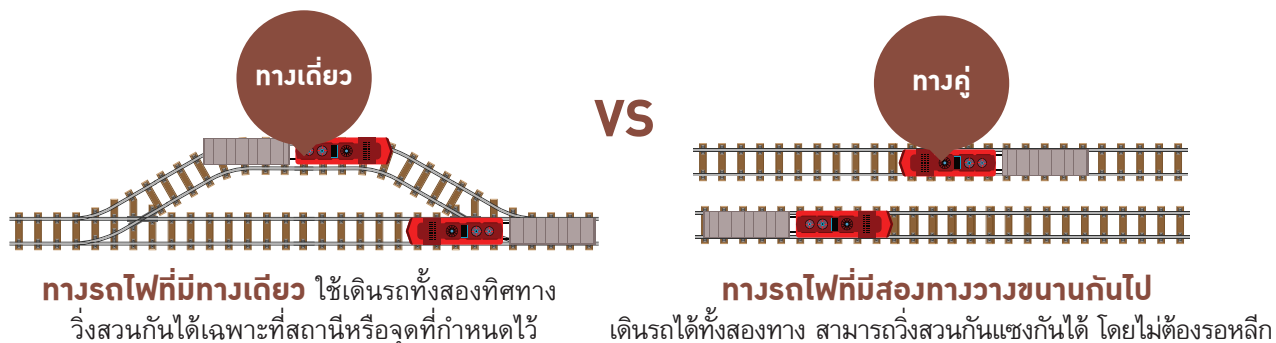
รถไฟทางคู่

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกล เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินงานอย่างเร่งด่วน เพื่อรองรับนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า โดยปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถไฟทางเดี่ยวให้เป็นรถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งลดระยะเวลาและต้นทุนการเดินทางของประชาชน พร้อมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ นับเป็นการขับเคลื่อนประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ตามลำดับความสำคัญของแนวเส้นทาง โดยพิจารณาจากการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน แล้วจึงทยอยโครงข่ายรถไฟทางคู่จนครบตามแผนงาน

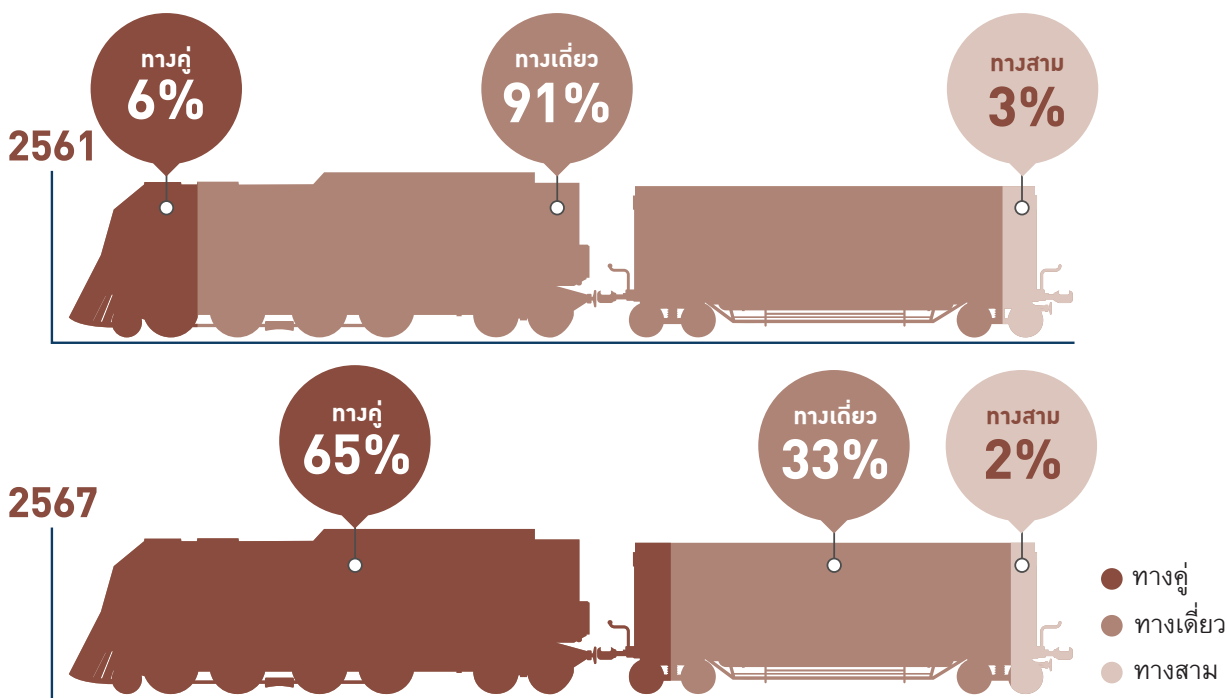
การพัฒนากระบบรถไฟทางคู่ของไทย

ระบบรถไฟทางไกลของไทยที่ให้บริการในปัจจุบัน เป็นทางรถไฟขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge) มีระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยวถึงร้อยละ 91 ที่เหลือเป็นทางคู่หรือทางสาม ซึ่งยังมีการพัฒนา

และเปิดให้บริการระบบรถไฟทางคู่เร็วมากขึ้นเท่าไร และเพิ่มมากขึ้นเท่าไร จะยิ่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการมากขึ้นเท่านั้น



สัดส่วนชนิดทางของโครงข่ายรถไฟทางไกล

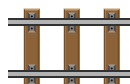
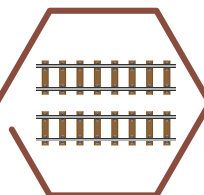


โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ พัฒนาระบบ

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่แต่ละโครงการ ให้มีความทันสมัยมากขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ
นอกจากการสร้างทางแล้ว ยังมีการพัฒนาระบบต่าง ๆ การให้บริการ

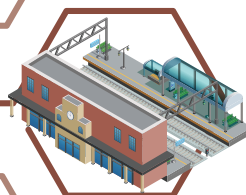
การรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง

เพิ่มความจุทาง 4 เท่า ทำให้เดินรถได้มากขึ้น
รถไฟไม่ต้องรอหลีก ทำให้เดินทางได้
ตรงเวลา



ปรับปรุงสถานี

เพิ่มความสะดวกสบายด้านการเดินทางให้แก่คนพิการ
ผู้สูงอายุ และบุคคลทั่วไป ด้วยการออกแบบสถานี
ตามหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design)
เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเชื่อมต่อ
การเดินทางกับระบบอื่น ๆ



การรถไฟสายใหม่

เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟพาดผ่าน
ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย
และความรวดเร็วในการเดินทาง
เพิ่มการกระจายรายได้
กระจายความเจริญสู่ทุกภูมิภาค

ปรับปรุง/ก่อสร้าง ย่านลานกองสินค้า

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์



ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ให้เป็นสะพานหรือทางลอด

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
เพิ่มความคล่องตัวการเดินทางบนท้องถนน
โดยเฉพาะในเขตเมือง
ที่มีการจราจรหนาแน่น



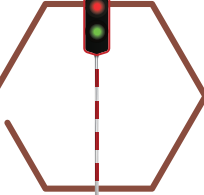
กั้นรั้วตลอดแนวเส้นทาง

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง
ป้องกันการบุกรุก



ปรับปรุงระบบ อาณัติสัญญาณ

เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง



โครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

รถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน	รถไฟทางคู่ระยะที่ 2
ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า- ชุมทางแก่งคอย	ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ	ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
ช่วงนครปฐม-หัวหิน	ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์





รถไฟทางคู่สายใหม่	รถไฟทางคู่ระยะต่อไป
ช่วงเด่นชัย-เข็ญทราย-เข็ญซอง	ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์
ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่
	ช่วงศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด
	ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก
	ช่วงกาญจนบุรี-บ้านน้ำพุร้อน
	ช่วงศรีราชา-ระยอง
	ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด
	ช่วงชุมพร-ระนอง
	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก
	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ท่าใหม่
	ช่วงทับปุด-กระบี่

รถไฟฟ้าระยะเร่งด่วน

โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ระยะเร่งด่วนหรือระยะที่ 1 มีความยาวรวมกัน 993 กิโลเมตร มีการดำเนินงานก่อสร้างครบทุกเส้นทาง ซึ่งตามกำหนดจะสามารถเปิดให้บริการได้ครบภายใน พ.ศ. 2568 โดยโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ระยะที่ 1 จะช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินทางขนส่งสินค้า จากเฉลี่ย 29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มจากเฉลี่ย

50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟในรัศมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ใช้เวลาน้อยลง 1 เท่าตัว นอกจากนี้ ยังช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางมากขึ้น จาก 10 ล้านตันต่อปี เพิ่มขึ้นเป็น 20 ล้านตันต่อปี และกระตุ้นให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟเดินทางเพิ่มขึ้นเป็น 35 ล้านคนต่อปี

โครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

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

วัดพระบรมธาตุสวี ชุมพร



ถ้ำพระยานกร ประจวบคีรีขันธ์



วัดพระพุทธบาท สระบุรี



น้ำตกเหวสุวัต นครราชสีมา



รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

ระยะทาง : 145 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 17 สถานี ที่หยุดรถ 6 แห่ง

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)

อาคารศูนย์
ควบคุมการเดินรถ: 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

สถานะ : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2565

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 81,130 คน/วัน (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 60,430 ตัน/วัน (ปี 2577)

วงเงินลงทุน : 25,845 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 5.59%
ค่า EIRR = 20.21%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย-โคกกะเทียม

สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ



รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

ระยะทาง : 106 กิโลเมตร

วงเงินลงทุน : 10,673 ล้านบาท

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และอุโมงค์

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 6.75%
ค่า EIRR = 27.31%

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 7 สถานี

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-วิหารแดง

และบุญใหญ่-แก่งคอย พร้อมทางเลี่ยงเมือง

สัญญาที่ 2 วิหารแดง-บุญใหญ่ พร้อมอุโมงค์

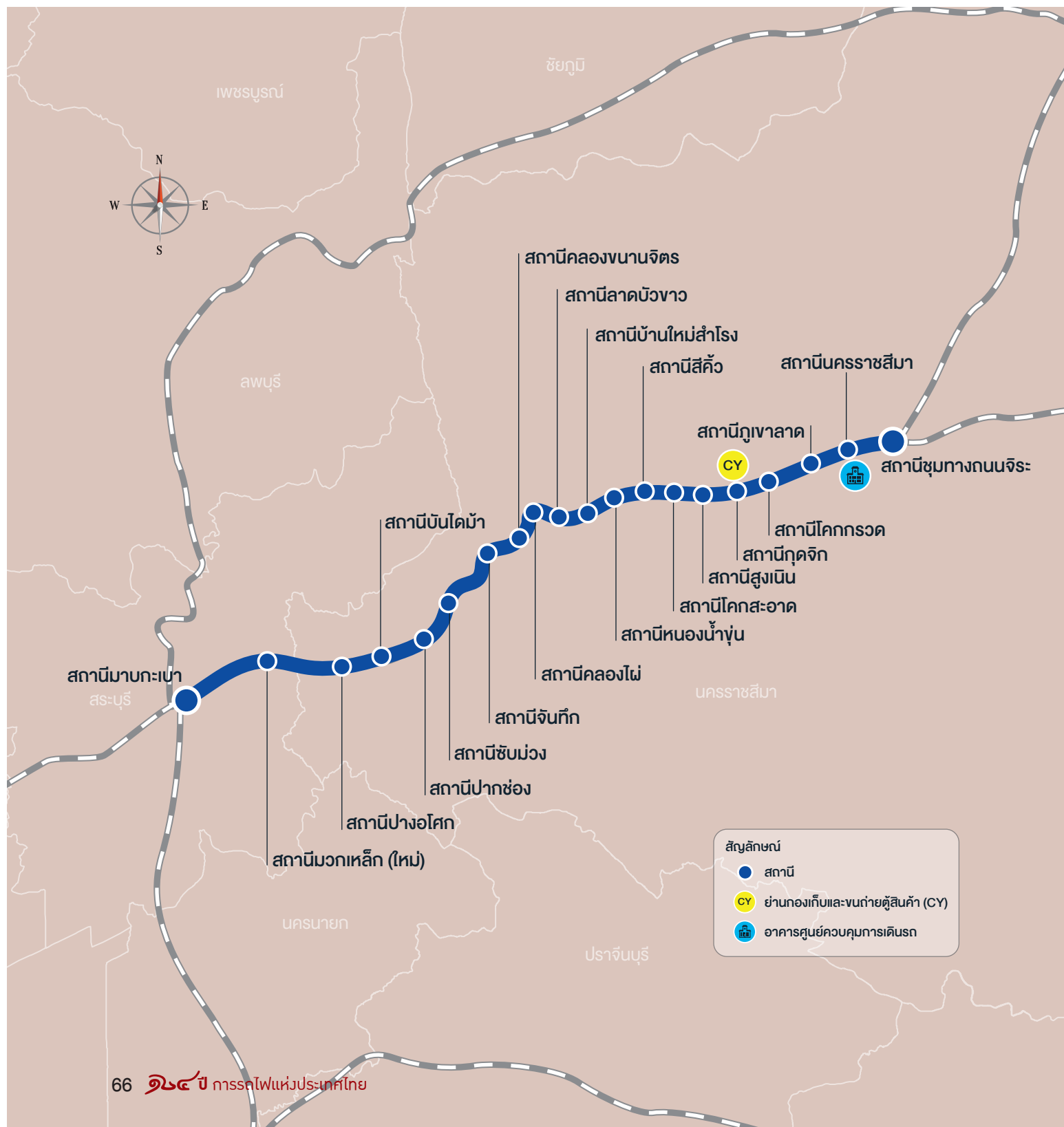
ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : ก่อสร้างแล้วเสร็จ

คาดการณ์ปริมาณ
ผู้โดยสาร : 7.17 ล้านคน/ปี (ปี 2569)

คาดการณ์ปริมาณ
ขนส่งสินค้า : 17.18 ล้านตัน/ปี (ปี 2569)

น้ำตกเจ็ดสาวน้อย สระบุรี



รถไฟฟ้าคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

ระยะทาง : 132 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน ยกกระดาน
และอุโมงค์

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 17 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 1 แห่ง (สถานีภูเก็ต)

อาคารศูนย์
ควบคุมการเดินรถ: 1 แห่ง (สถานีนครราชสีมา)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2567

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 78,395 คน/วัน (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 29,841 ตัน/วัน (ปี 2577)

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 8.33%
ค่า EIRR = 19.40%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 3 สัญญา

สัญญาที่ 1 มาบกะเบา-คลองขนานจิตร

สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ

สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ



เขื่อนลำตะคอง นครราชสีมา



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

ระยะทาง : 187 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 19 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน
สถานีชุมทางบัวใหญ่
และสถานีท่าพระ)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

สถานะ : ก่อสร้างแล้วเสร็จ

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 46,350 คน/วัน (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 16,400 ล้านตัน/ปี (ปี 2577)

วงเงินลงทุน : 24,064 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 5.90%

: ค่า EIRR = 24.55%



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงนครปฐม-หัวหิน

ระยะทาง : 169 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน
และยกระดับ (หัวหิน)

**ความเร็ว
ในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 27 สถานี

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2565

**คาดการณ์ปริมาณ
ผู้โดยสาร** : 128,743 คน/วัน (ปี 2577)

**คาดการณ์ปริมาณ
ขนส่งสินค้า** : 35,089 ตัน/วัน (ปี 2577)

วงเงินลงทุน : 16,034 ล้านบาท

**ผลการศึกษา
ความเหมาะสม** : ค่า FIRR = 16.51%
ค่า EIRR = 20.27%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล

สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน



ประจวบคีรีขันธ์



สัญลักษณ์

● สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ

CY ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

ระยะทาง : 84 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 12 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY) : 2 แห่ง (สถานีสามร้อยยอด
และสถานีทุ่งมะเเฒ่า)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2565

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 4,210 คน/วัน (ปี 2592)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 75,990 ตัน/ปี (ปี 2592)

วงเงินลงทุน : 6,939 ล้านบาท

ผลการศึกษา

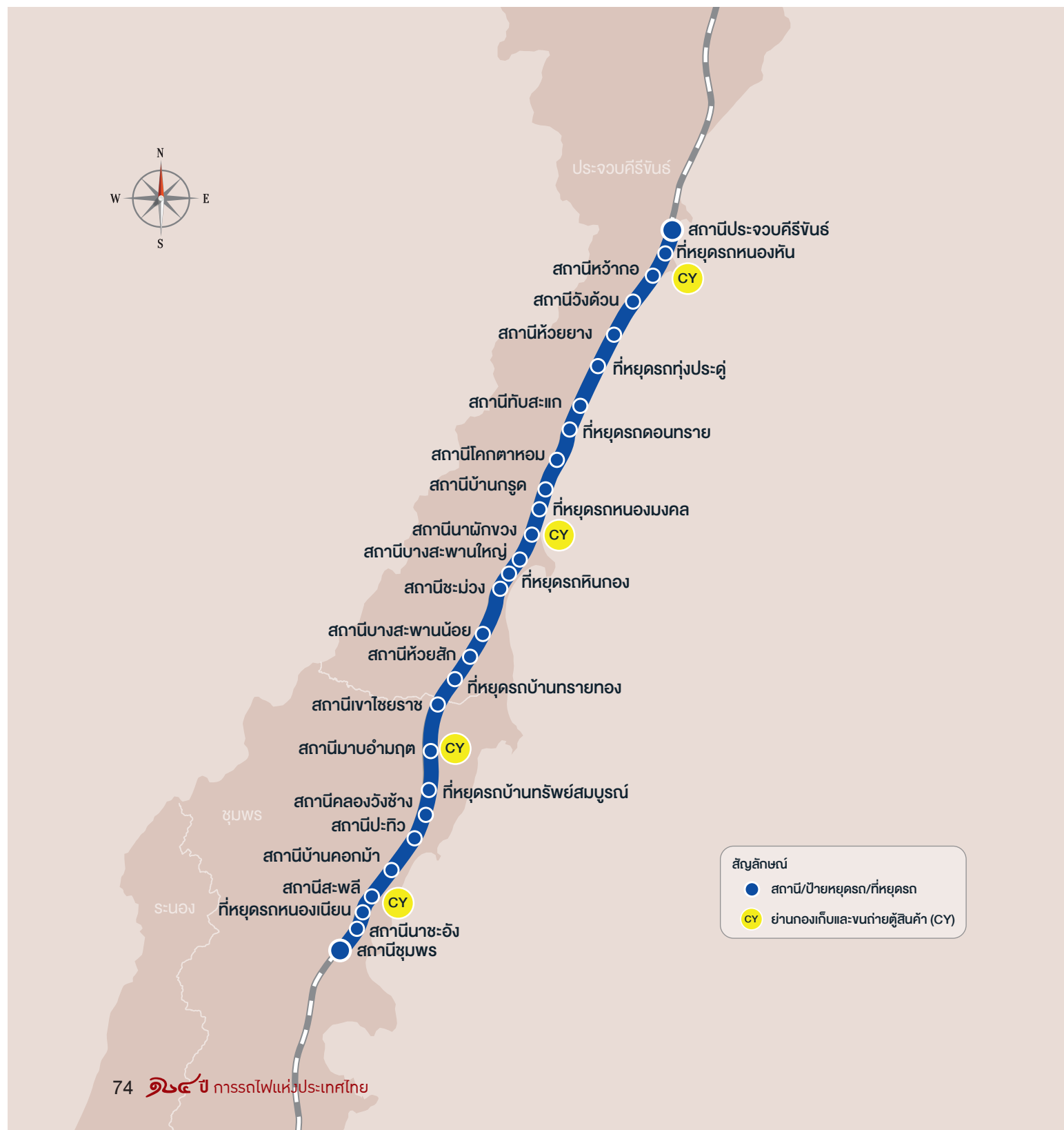
ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 2.98%
ค่า EIRR = 19.45%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 1 สัญญา

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

ทุ่งสามร้อยยอด ประจวบคีรีขันธ์



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

— ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

ระยะทาง : 167 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 20 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY) : 4 แห่ง (สถานีหัวกอก
สถานีนาฝักขวง
สถานีมาบอำมฤต
และสถานีสะพาน)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2565

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 64,900 คน/วัน (ปี 2580)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 2.06 ล้านตัน/ปี (ปี 2580)

วงเงินลงทุน : 13,696 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 4.89%
ค่า EIRR = 23.82%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

จำนวน 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย

สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร

วัดพระธาตุช่อแฮ แพร่



ศาลหลักเมือง ขอนแก่น



เกาะพะงัน สุราษฎร์ธานี

พาสาน ปากน้ำโพ นครสวรรค์



รถไฟฟ้าระยะที่ 2

เมื่อรถไฟฟ้าระยะที่ 2 ดำเนินการก่อสร้าง ให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟฟ้าเดินทางแล้วเสร็จ จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางเพิ่มขึ้นจาก 35 ล้านคนต่อปี เป็น 80 ล้านคนต่อปี เพิ่มขึ้นจาก 10 ล้านตันต่อปี เป็น 20 ล้านตันต่อปี และกระตุ้น

โครงข่ายทางรถไฟฟ้าของไทย

รถไฟฟ้าระยะที่ 2		
นครสวรรค์	ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	แพร่
แพร่	ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	เชียงใหม่
ขอนแก่น	ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	หนองคาย
นครราชสีมา	ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	อุบลราชธานี
สุพรรณ	ช่วงสุพรรณ-สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี
สุราษฎร์ธานี	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	สงขลา
สงขลา	ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	สงขลา



รถไฟฟ้าคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

ระยะทาง : 285 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน
และอุโมงค์

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 42 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 3 แห่ง (สถานีบางกระทุ่ม
สถานีวังกะพี้
และสถานีศิลาอาสน์)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างเสนอ ครม.
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณ
ผู้โดยสาร : 34,000 คน/วัน (ปี 2592)

คาดการณ์ปริมาณ
ขนส่งสินค้า : 7.94 ล้านตัน/ปี (ปี 2592)

วงเงินลงทุน : 62,859.74 ล้านบาท

ผลการศึกษา
ความเหมาะสม : ค่า FIRR = -8.59%
ค่า EIRR = 13.38%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

ระยะทาง : 189 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน
ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 80-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 17 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร
และสถานีสารภี)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างเสนอ ครม.
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 14,830 คน/วัน (ปี 2597)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 1.61 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)

วงเงินลงทุน : 56,837.78 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 1.28%
ค่า EIRR = 13.20%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

ระยะทาง : 167 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 15 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 4 แห่ง (สถานีโนนพยอม
สถานีโนนสะอาด
สถานีหนองตะไก้
และสถานีนาทา)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างเสนอ ครม.
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณ

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

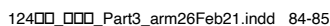
คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 4.2 ล้านตัน/ปี (ปี 2594)

วงเงินลงทุน : 25,842 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = -3.84%
ค่า EIRR = 18.57%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

ระยะทาง : 308 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็วในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 35 สถานี

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

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณานุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร : 33,680 คน/วัน (ปี 2596)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า : 1.56 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)

วงเงินลงทุน : 37,527.10 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม : ค่า FIRR = 7.77%
ค่า EIRR = 17.06%



- สัญลักษณ์
- สถานี
 - ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

สถานีชุมพร
สถานีแสงแดด
สถานีทุ่งคา
สถานีวิสัย
สถานีสวี
สถานีเขาสวนทุเรียน
สถานีปากตะโก
สถานีควนหินนุ้ย
สถานีหลังสวน
สถานีคลองขนาน
สถานีละแม
สถานีบ้านควด
สถานีคันธุลี
สถานีดอนรูป
สถานีท่าชนะ
สถานีเขาพนมเบก
สถานีไชยา
สถานีท่าอ่าง
สถานีคลองไทร
สถานีมะลวน
สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
สถานีสุราษฎร์ธานี

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

ระยะทาง : 168 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 20 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 1 แห่ง
(สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างเสนอ ครม.
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 8,095 คน/วัน (ปี 2596)

คาดการณ์ปริมาณ

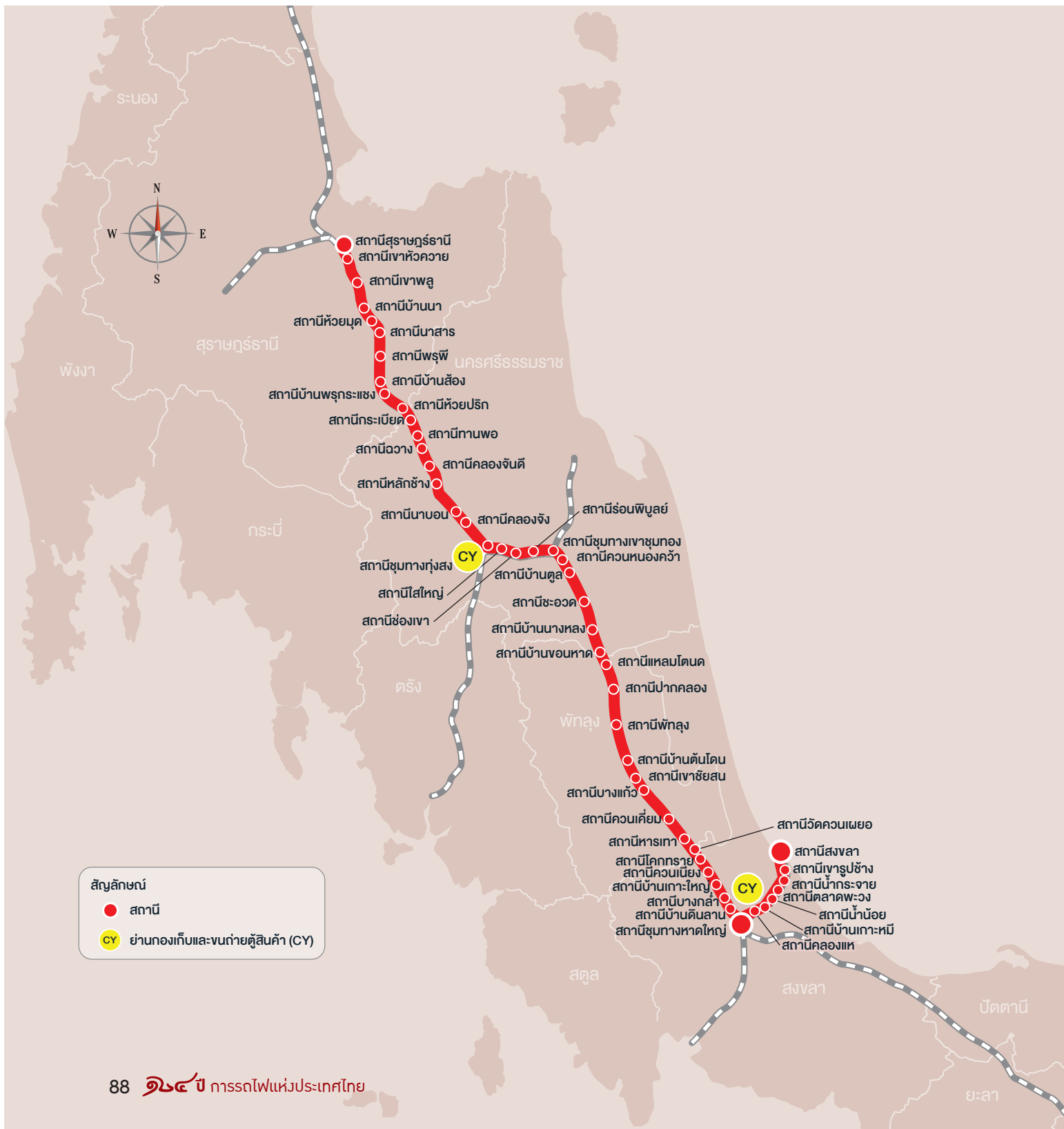
ขนส่งสินค้า : 2.09 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)

วงเงินลงทุน : 24,294.36 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 3.25%
ค่า EIRR = 19.90%

อุทยานธรรมชาติในหลวง สุราษฎร์ธานี



รถไฟฟ้าคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา

ระยะทาง : 321 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน ยกกระดาน
และอุโมงค์

**ความเร็ว
ในการให้บริการ** : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 56 สถานี

**ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY):** 2 แห่ง (สถานีชุมทางทุ่งสง
และสถานีบางกล่ำ)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างเสนอ
กรม. พิจารณานุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 23,380 คน/วัน (ปี 2567)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 8.50 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)

วงเงินลงทุน : 57,375.43 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = -2.72%
ค่า EIRR = 18.07%



สตูล

สงขลา

สัญลักษณ์

● สถานี

● CY ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

CY

สถานีปาดังเบซาร์

สถานีชุมทางหาดใหญ่

สถานีศาลาทุ่งสูง

สถานีคลองแงะ

รถไฟฟ้าคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ระยะทาง : 45 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน
และยกระดับ

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 3 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY) : 1 แห่ง (สถานีปาดังเบซาร์)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างเสนอ ครม.
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสาร : 16,605 คน/วัน (ปี 2595)

คาดการณ์ปริมาณ

ขนส่งสินค้า : 2.36 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)

วงเงินลงทุน : 6,661.37 ล้านบาท

ผลการศึกษา

ความเหมาะสม : ค่า FIRR = -5.29%
ค่า EIRR = 18.18%



รถไฟฟ้าคู่สายใหม่

เมื่อโครงการรถไฟฟ้าทางคู่แล้วเสร็จ จะเป็นช่วยลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเชื่อมโยงเครือข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ



พระธาตุก่อด้วยอิฐน้อย ยโสธร



โบสถ์นักบุญอันนา นครพนม

ภูชี้ดาว เชียงราย



โครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

รถไฟทางคู่สายใหม่

แพร่

ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

เชียงราย

ขอนแก่น

ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

นครพนม



สัญลักษณ์

● สถานี

● CY ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

● ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า

สถานีชุมทางบ้านป้าซาง
สถานีเวียงเชียงรุ้ง
สถานีบ้านเกี๋ยง
สถานีเชียงทอง
สถานีศรีดอนชัย
สถานีบ้านเกี๋ยง
สถานีทุ่งก่อ
สถานีบ้านสันป่าเหียง
สถานีบ้านโป่งเกลือ
สถานีป่าแะ
สถานีป่าแดด
สถานีบ้านใหม่
สถานีบ้านร่อง
สถานีดงเจน
สถานีพะเยา
สถานีบ้านโทกหวาก
สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา
สถานีปงเตา
สถานีงาว
สถานีแม่ต๋ับ
สถานีหนองเลี้ยว
สถานีหนองม่วงไข่
สถานีแพร่
สถานีสูงเม่น
สถานีเด่นชัย

รถไฟฟ้าคู่ สายใหม่ — ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่

ระยะทาง : 323 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็วในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 26 สถานี

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าและย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 5 แห่ง (สถานีแพร่ สถานีพะเยา สถานีป่าแดด สถานีเชียงราย และสถานีเชียงใหม่)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

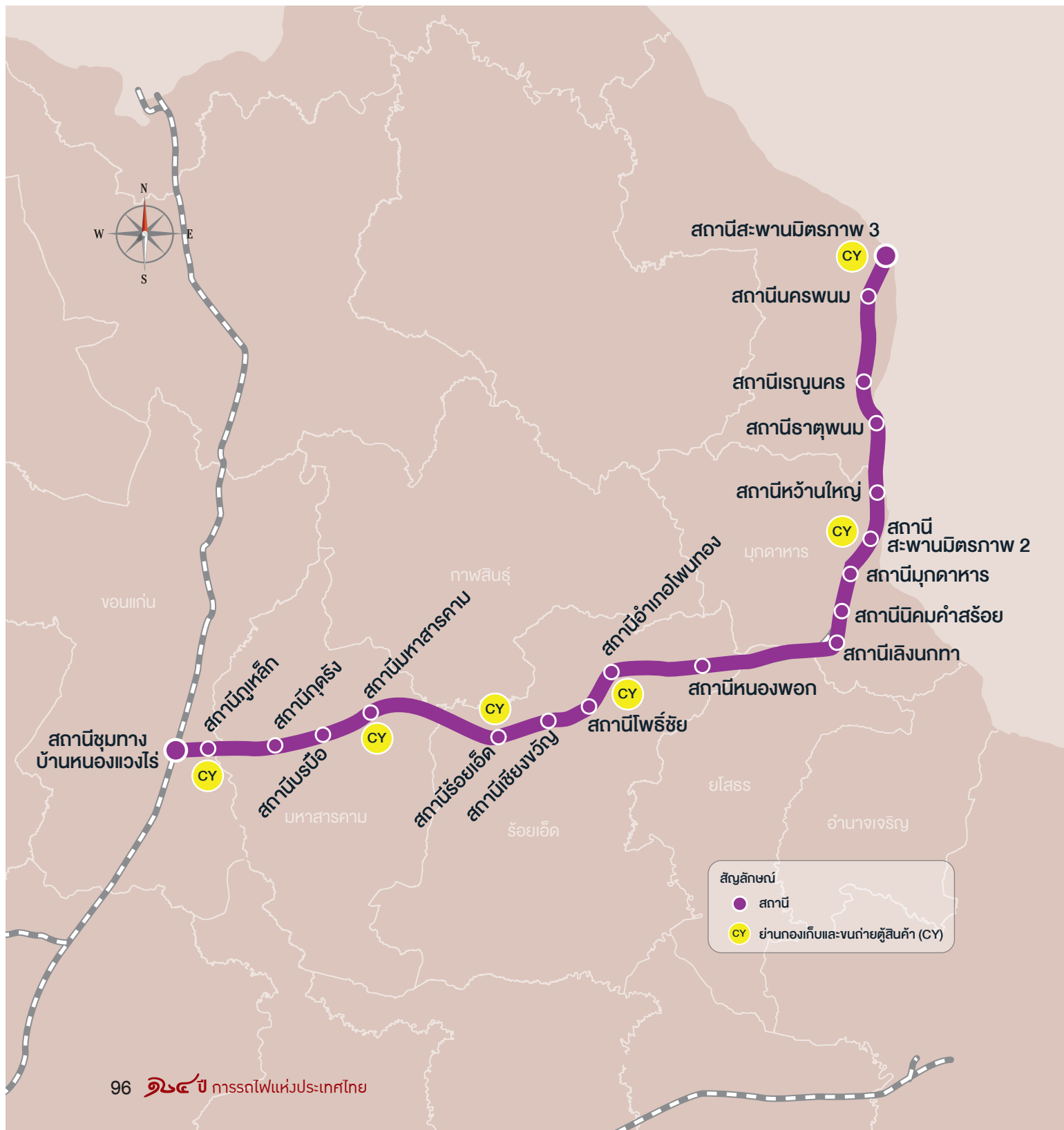
สถานะ : ครม. อนุมัติโครงการแล้ว
อยู่ระหว่างออก
พระราชกฤษฎีกาเวนคืน

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร : 9,816 คน/วัน (ปี 2595)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า : 8.23 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)

วงเงินลงทุน : 85,345 ล้านบาท

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



รถไฟฟ้าคู่ สายใหม่

— ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

ระยะทาง : 355 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน

ความเร็ว
ในการให้บริการ : 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี : 18 สถานี

ย่านกองเก็บและ
ขนถ่ายตู้สินค้า (CY): 6 แห่ง (สถานีภูเหล็ก สถานี
มหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด
สถานีโพนพิสัย สถานีสะพาน
มิตรภาพ 2 และสถานีสะพาน
มิตรภาพ 3)

ระบบราง : Meter Gauge
ขนาดความกว้าง
1.00 เมตร

สถานะ : ครม. อนุมัติโครงการแล้ว
อยู่ระหว่างออก
พระราชกฤษฎีกาเวนคืน

คาดการณ์
ปริมาณผู้โดยสาร : 25,185 คน/ปี (ปี 2599)

คาดการณ์ปริมาณ
ขนส่งสินค้า : 1.07 ล้านตัน/ปี (ปี 2599)

วงเงินลงทุน : 66,848 ล้านบาท

ผลการศึกษา
ความเหมาะสม : ค่า FIRR = 0.42%
ค่า EIRR = 13.49%

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3 นครพนม

รถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป

กระทรวงคมนาคม มีนโยบายพัฒนาการคมนาคมระบบรางให้เป็นระบบการขนส่งหลัก เพื่อเพิ่มปริมาณการรับ-ส่งสินค้า พร้อมแนวคิดส่งเสริมผู้ประกอบการภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการใช้งานระบบรางอย่างเต็มประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสร้างผลตอบแทนให้ประเทศชาติอย่างคุ้มค่าสูงสุด

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการศึกษาและวางแผนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะต่อไป เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมในจังหวัดสำคัญ ตลอดจนระหว่างประเทศ และโดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านมาก่อน นับตั้งแต่เส้นทางช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ซึ่งถือเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกที่สนับสนุนการขนส่ง

สินค้าชายแดนเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในประเทศ และเป็นแนวเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางระเปียงเศรษฐกิจอีสต์-เวสต์ คอริดอร์ (East- West Corridor) ที่เชื่อมต่อกับช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ และบ้านไผ่-นครพนม ทำให้แผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมตะวันออก-ตะวันตก จากแม่สอด-นครพนม มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ มีความสอดคล้องกับการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเชื่อมโยงระหว่างประเทศและแผนงานพัฒนาระบบราง นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดการจ้างงานและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอีกด้วย จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ



แผนพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป

- เพิ่มเส้นทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง
 - มีระยะทางให้บริการรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 2,419 กิโลเมตร จากเดิมมีระยะทาง 4,507.884 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทาง 6,463 กิโลเมตร
 - เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟพาดผ่านจากเดิม 47 จังหวัด เป็น 61 จังหวัด
 - เป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการเดินทางและขนส่ง พร้อมกับสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟพาดผ่านมาก่อน
-

โครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

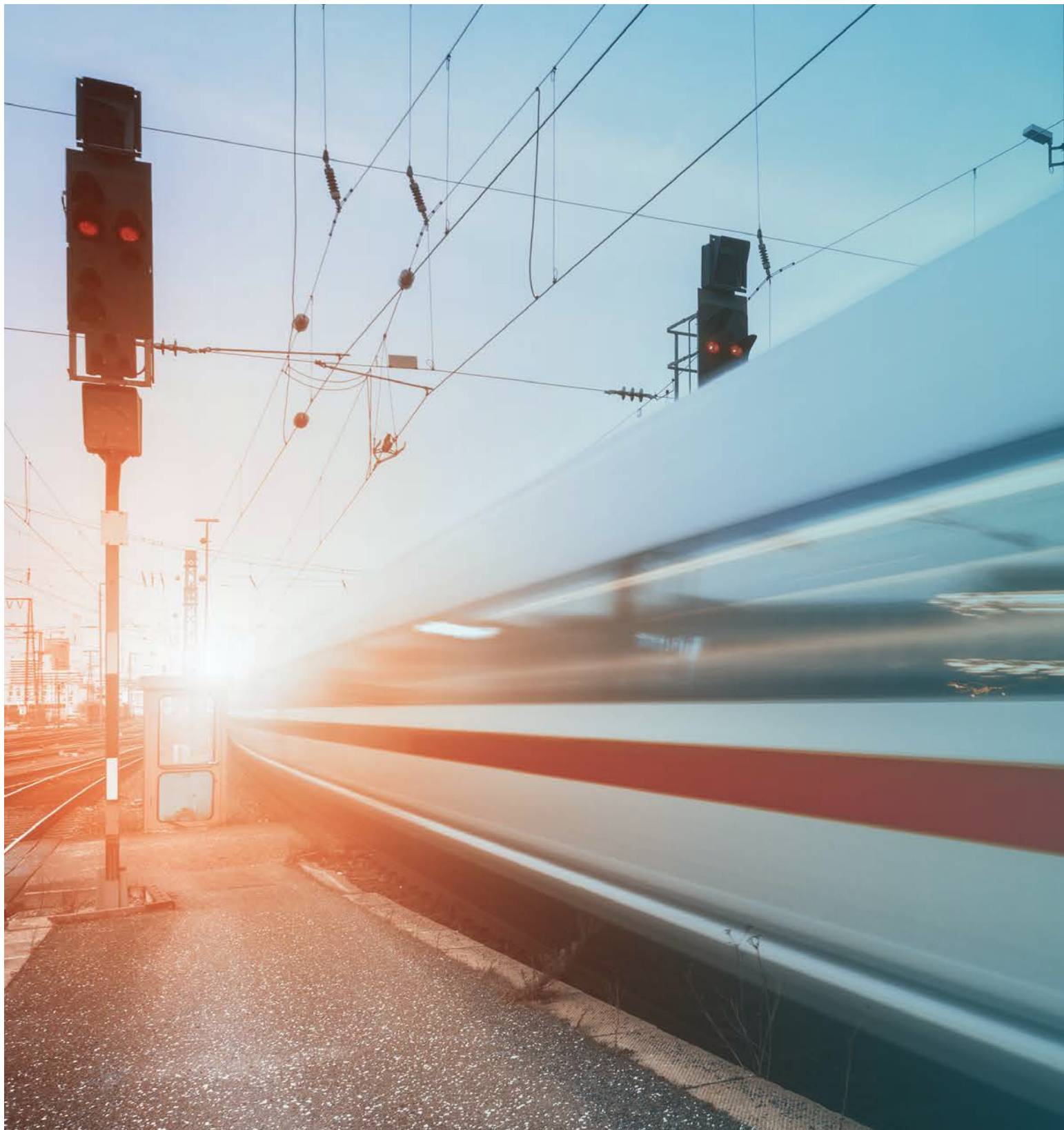
รถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป

ตาก	ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	นครสวรรค์
นครสวรรค์	ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่	ขอนแก่น
ศรีสะเกษ	ช่วงศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด	ร้อยเอ็ด
อุบลราชธานี	ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก	อุบลราชธานี
กาญจนบุรี	ช่วงกาญจนบุรี-บ้านน้ำพุร้อน	กาญจนบุรี
กาญจนบุรี	ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี	พระนครศรีอยุธยา
ศรีราชา	ช่วงศรีราชา-ระยอง	ระยอง
ระยอง	ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด	ตราด
ชุมพร	ช่วงชุมพร-ระนอง	ระนอง
สุราษฎร์ธานี	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก	สุราษฎร์ธานี
สุราษฎร์ธานี	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ท่าขุน	พังงา
พังงา	ช่วงทับปุด-กระบี่	กระบี่









4

รถไฟความเร็วสูง

โครงการรถไฟความเร็วสูงในไทย (Thailand High-speed Rail Project) เป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศในการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูง มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างกลุ่มประเทศแถบลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากไทยถือเป็นศูนย์กลางของอินโดจีน และมีเป้าหมายในการก่อสร้างให้ครอบคลุมทุกภูมิภาค รวม 4 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ โดยมีแผนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว

รถไฟ ความเร็วสูง	แผน ระยะเร่งด่วน	ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
		ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา
		ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก
		ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย
	แผน ระยะกลาง	ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน
		ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่
		ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี
	แผน ระยะยาว	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์



กรุงเทพมหานคร



ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สมุทรปราการ



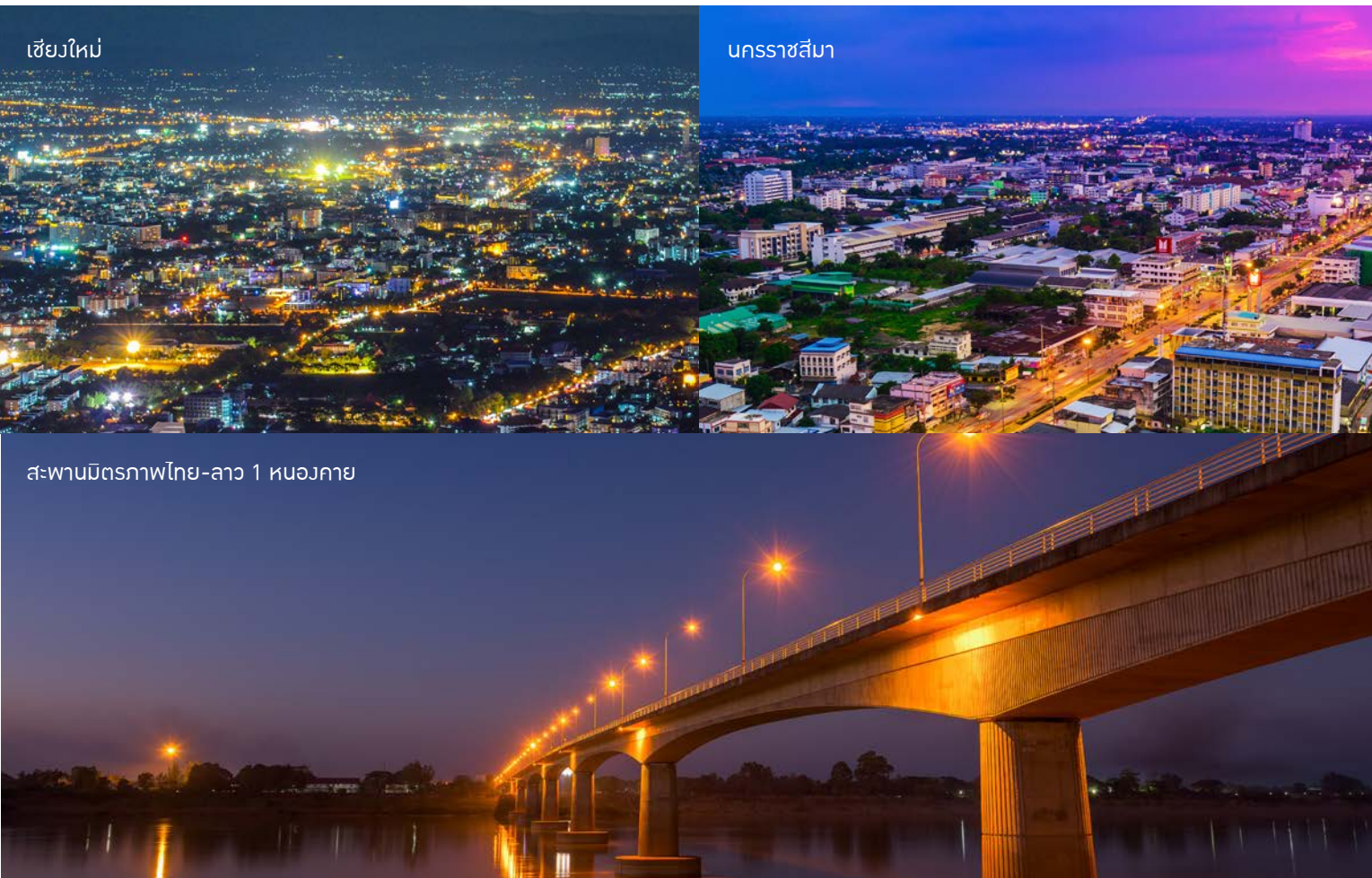
ท่าเรือแหลมฉบัง ชลบุรี

รถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

รถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน เป็นแผนงานที่รัฐบาลมุ่งเน้นดำเนินการอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง เพราะเป็น “เส้นทางยุทธศาสตร์” ที่เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเป็นกลไกการพัฒนาหัวเมืองหลัก

ตามเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งสามารถต่อยอดและพัฒนาให้เป็น “เมืองศูนย์กลาง” ของภูมิภาคได้ในอนาคต ทั้งมีส่วนสนับสนุนให้ไทย เติบโตเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

วัดพระบรมธาตุสวี ชูพws



เชียงใหม่

นครราชสีมา

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1 หอนกาย

รถไฟความเร็วสูง

แผนระยะเร่งด่วน

กรุงเทพฯ	ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	นครราชสีมา
กรุงเทพฯ	ช่วงตอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเทหา รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน แบบไร้รอยต่อ	ระยอง
กรุงเทพฯ	ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	พิษณุโลก
นครราชสีมา	ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย	หนองคาย

รถไฟฟ้าความเร็วสูง

แผนระยะเร่งด่วน

ช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา

นครราชสีมา มีประชากรประมาณ 2.6 ล้านคน มีขนาดจีดีพี 2.65 แสนล้านบาท ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และปัจจุบันนครราชสีมายังเป็นจังหวัดที่กำลังเกิดการลงทุนครั้งใหญ่ ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน โดยเปิดเงินลงทุนเมกะโปรเจก 2 ล้านล้านบาทของรัฐบาล เป็นการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 4.38 แสนล้านบาท โดยให้ความสำคัญกับนครราชสีมาเป็นอันดับต้น ๆ เช่น รถไฟรางคู่ วงเงิน 2.1 หมื่นล้านบาท รถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย 1.7 แสนล้านบาท โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา 8.4 หมื่นล้านบาท โครงการก่อสร้างและขยายถนน 6 หมื่นล้านบาท เป็นต้น ซึ่งทุกโครงการกำลังขับเคลื่อนและจะเป็นตัวแปรสำคัญในการพลิกเศรษฐกิจนครราชสีมา เป็นประตูเศรษฐกิจสู่ 20 จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ช่วง ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะปะ

รถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะปะ หรือโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งจะทำให้การเดินทางและขนส่งระหว่างจังหวัดในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมถึงจังหวัดหรือภูมิภาคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งยังมีการเชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยาน ในเขตกรุงเทพฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติอุตะปะ ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางระหว่างท่าอากาศยานเข้าสู่เขตเมือง เป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน พัฒนาสร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ชุมชน ทั้งภาคบริการและภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

แผนระยะเร่งด่วน

ช่วง กรุงเทพฯ-พิจิตรโลก

รถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-พิจิตรโลก เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยเบื้องต้น ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางในระยะแรกก่อน คือ ช่วงกรุงเทพฯ-พิจิตรโลก เนื่องจากมีผลตอบแทนของโครงการดีกว่าการก่อสร้างพร้อมกันทั้งโครงการไปเชียงใหม่ นอกจากนี้ ยังสามารถพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและสองข้างทางได้ อีกทั้งพิจิตรโลกยังเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของภูมิภาค โดยเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างจังหวัดภาคกลางกับภาคเหนือ ภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จนได้รับการขนานนามว่าเป็น "เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน"

ช่วง นครราชสีมา-หนองคาย

รถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการการพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย เป็นเมกะโปรเจกต์ที่รัฐบาลให้ความสำคัญ เพราะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่งของประเทศครั้งใหญ่ ที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี โดยประโยชน์ที่จะได้รับคือ การเสริมสร้างโครงข่ายการคมนาคมของประเทศ ไปยังภูมิภาคอาเซียน เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน อีกทั้งจะเชื่อมไทย ผ่านลาว ไปจีน โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมยุคใหม่ ที่เรียกว่า Belt and Road Initiative หรือ BRI และในอนาคตอาจต่อยอดการเชื่อมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปทวีปยุโรปด้วยทางรถไฟ

รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

— ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

ระยะทาง	: 253 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน ยกกระดาน และอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ระยะเวลาการเดินทาง	: 1 ชั่วโมง 30 นาที (ออกเดินทางทุก 90 นาที)
ช่วงเวลาให้บริการ	: 06.00-24.00 น.
จำนวนสถานี	: 6 สถานี
ระบบราง	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา
ค่าโดยสาร	: เริ่มต้น 107 บาท สูงสุด 534 บาท
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 5,000 คน/วัน (ปี 2566)
ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ	: ปี 2566
วงเงินลงทุน	: 198,451 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า EIRR = 11.68%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้างงานโยธา

- สัญญา 1-1** ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- สัญญา 2-1** ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- สัญญา 3-1** ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปากอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา
- สัญญา 3-2** งานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา
- สัญญา 3-3** ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ระยะทาง 26.1 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 3-4** ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา
- สัญญา 3-5** ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-1** ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-2** ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-3** ช่วงนวนคร-บ้านโปะ ระยะทาง 23 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-4** ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา
- สัญญา 4-5** ช่วงบ้านโปะ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-6** ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว
- สัญญา 4-7** ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา



รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

— ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเกา

ระยะทาง : 220 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน ยกกระต๊ับ
และใต้ดิน

**ความเร็ว
ในการให้บริการ** : 160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
(ออกเดินทางทุก 90 นาที)

**ระยะเวลา
การเดินทาง** : 1 ชั่วโมง

ช่วงเวลาให้บริการ : 06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี : 15 สถานี
สถานียกกระต๊ับ 13 สถานี
สถานีใต้ดิน 2 สถานี

ระบบราง : Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

สถานะ : ลงนามสัญญาร่วมลงทุน
กับภาคเอกชน
เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562

ค่าโดยสาร : รถไฟ City Line
แรกเข้า 13 บาท
คิดราคา 2 บาทต่อกิโลเมตร
รถไฟความเร็วสูง
แรกเข้า 80 บาท
คิดราคา 1.8 บาทต่อกิโลเมตร

**คาดการณ์ปริมาณ
ผู้โดยสาร** : ปี 2567 (ปีเปิดให้บริการ)
147,200 คน-เที่ยว/วัน
ปี 2617 (50 ปีข้างหน้า)
307,810 คน-เที่ยว/วัน

**ปีที่คาดว่าจะ
เปิดให้บริการ** : ปี 2567

วงเงินลงทุน : 224,544 ล้านบาท

**ผลการศึกษา
ความเหมาะสม** : ค่า EIRR = 14.19%



ท่าเรือแหลมฉบัง ชลบุรี



รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

— ช่วงกรุงเทพ-พิษณุโลก

ระยะทาง : 380 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน ยกกระดาน
และอุโมงค์

**ความเร็ว
ในการให้บริการ** : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
(ออกเดินทางทุก 90 นาที)

**ระยะเวลา
การเดินทาง** : 1 ชั่วโมง 50 นาที

ช่วงเวลาให้บริการ : 06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี : 6 สถานี

ระบบราง : Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างพิจารณา
รูปแบบโครงการ

ค่าโดยสาร : 640-1,700 บาท

**คาดการณ์ปริมาณ
ผู้โดยสาร** : 29,000 คน/วัน (ปี 2568)

**ปีคาดว่าจะ
เปิดให้บริการ** : ปี 2566

วงเงินลงทุน : 212,892 ล้านบาท

**ผลการศึกษา
ความเหมาะสม** : ค่า EIRR = 14.7%



รถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน

— ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

ระยะทาง : 355 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
(ออกเดินทางทุก 90 นาที)

ระยะเวลาการเดินทาง : 2 ชั่วโมง 10 นาที

ช่วงเวลาให้บริการ : 06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี : 5 สถานี

ระบบราง : Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน
ผลการศึกษาความเหมาะสม

ค่าโดยสาร : อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน
ผลการศึกษาความเหมาะสม

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร : 21,160 คน/วัน

ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ : ปี 2569

วงเงินลงทุน : 226,340 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม : ค่า EIRR = 11.68%

รถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะกลาง

รถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน เป็นการดำเนินงานระยะที่ 1 ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายใต้ (กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์) เริ่มต้นโครงการจากสถานีกลางบางซื่อ ไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายใต้ โดยอยู่ระหว่างการเร่งผลักดันของรัฐบาล ในฐานะที่เป็นอีกหนึ่งโครงการเมกะโปรเจกต์ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง และการท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ เชื่อมไปสู่พื้นที่ภาคใต้ นอกจากนี้ 4 จังหวัด 4 สถานี ที่เส้นทางรถไฟพาดผ่าน ยังเป็น 4 เมืองสำคัญ ได้แก่ นครปฐม ที่เป็นเมืองของการศึกษา ราชบุรี เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพชรบุรี เป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน และหัวหิน เป็นเมือง

พักตากอากาศที่เลื่องชื่อ ทั้ง 4 จังหวัด ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกและเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และทั้ง 4 เมืองต่างมีศักยภาพที่พร้อมต่อการขยายตัวเพื่อการรองรับการท่องเที่ยวได้อีกมาก

สำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ เป็นการดำเนินงานระยะที่ 2 ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อเป็นทางเลือกและอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่รวดเร็วสำหรับประชาชนและนักท่องเที่ยวผ่านเมืองสำคัญทางประวัติศาสตร์ นับตั้งแต่พิษณุโลก



กรุงเทพมหานคร

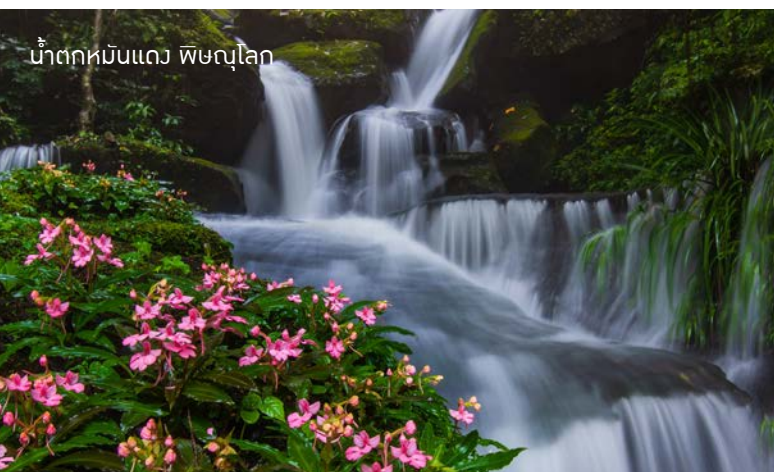
สุโขทัย ศรีสะเกษ ลำปาง ลำพูน จนถึงเชียงใหม่ และที่สำคัญช่วยทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแนวสถานีรถไฟและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่จะดึงดูด

นักลงทุนในพื้นที่โดยรอบ ถือเป็นโครงการส่งเสริมการพัฒนาจังหวัดเล็ก ๆ มิให้เป็นเพียงเมืองทางผ่านอีกต่อไป

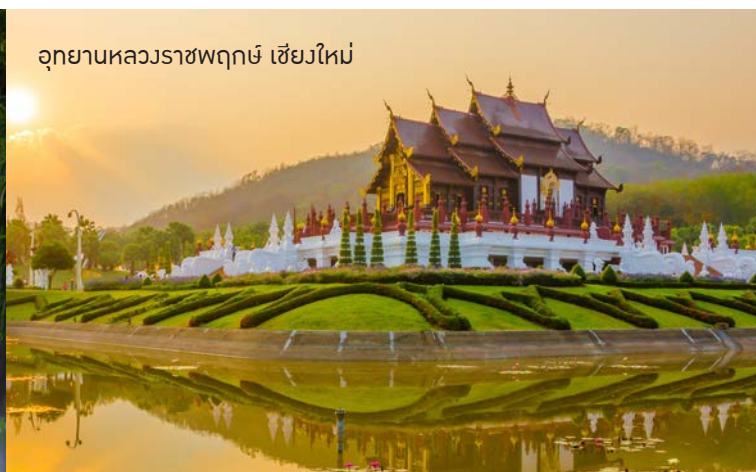
รถไฟความเร็วสูง

แผนระยะกลาง

กรุงเทพฯ	ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์
พิษณุโลก	ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	เชียงใหม่



น้ำตกหมันแดง พิษณุโลก



อุทยานหลวงราชพฤกษ์ เชียงใหม่



หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์



แผนระยะกลาง

— ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

ระยะทาง : 211 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง : ระดับพื้นดิน และยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ : 200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง
(ออกเดินทางทุก 90 นาที)

ระยะเวลาการเดินทาง : 1 ชั่วโมง 17 นาที

ช่วงเวลาให้บริการ : 06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี : 4 สถานี

ระบบราง : Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร

สถานะ : อยู่ระหว่างของบประมาณ
ปี 2564 เพื่อทบทวน
ผลการศึกษาเดิม

ค่าโดยสาร : 385-1,044 บาท

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร : 10,094 คน/วัน (ปี 2570)

ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ : ปี 2570

วงเงินลงทุน : 100,125 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม : ค่า EIRR = 9.76%



แผนระยะกลาง

— ช่วงพีชฌลล-เชียงใหม่

ระยะทวง	:	288 กิโลเมตร	สถานะ	:	อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน ผลการศึทษาความเหมาะสม
รูปแบบโครงสร้ง	:	ระดับพื้นดิน และยกระดับ	ค้โดยสาร์	:	385-1,044 บาท
ความเร็ว ในการให้บริการ	:	200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ออกเดินทางทุก 90 นาที)	คาคการณัปรึมาณ ผู้โดยสาร์	:	อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน ผลการศึทษาความเหมาะสม
ระยะเวลา การเดินทาง	:	55 นาที	ปีท้คาคว่า จะเปิดให้บริการ	:	ปี 2572
ช่วงเวลาให้บริการ	:	06.00-24.00 น.	วงเงินลวกุณ	:	232,411 ล้านบาท
จำนวนสถานี	:	5 สถานี	ผลการศึทษา ความเหมาะสม	:	อยู่ระหว่างทบทวนรายงาน ผลการศึทษาความเหมาะสม
ระบบราร	:	Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร			

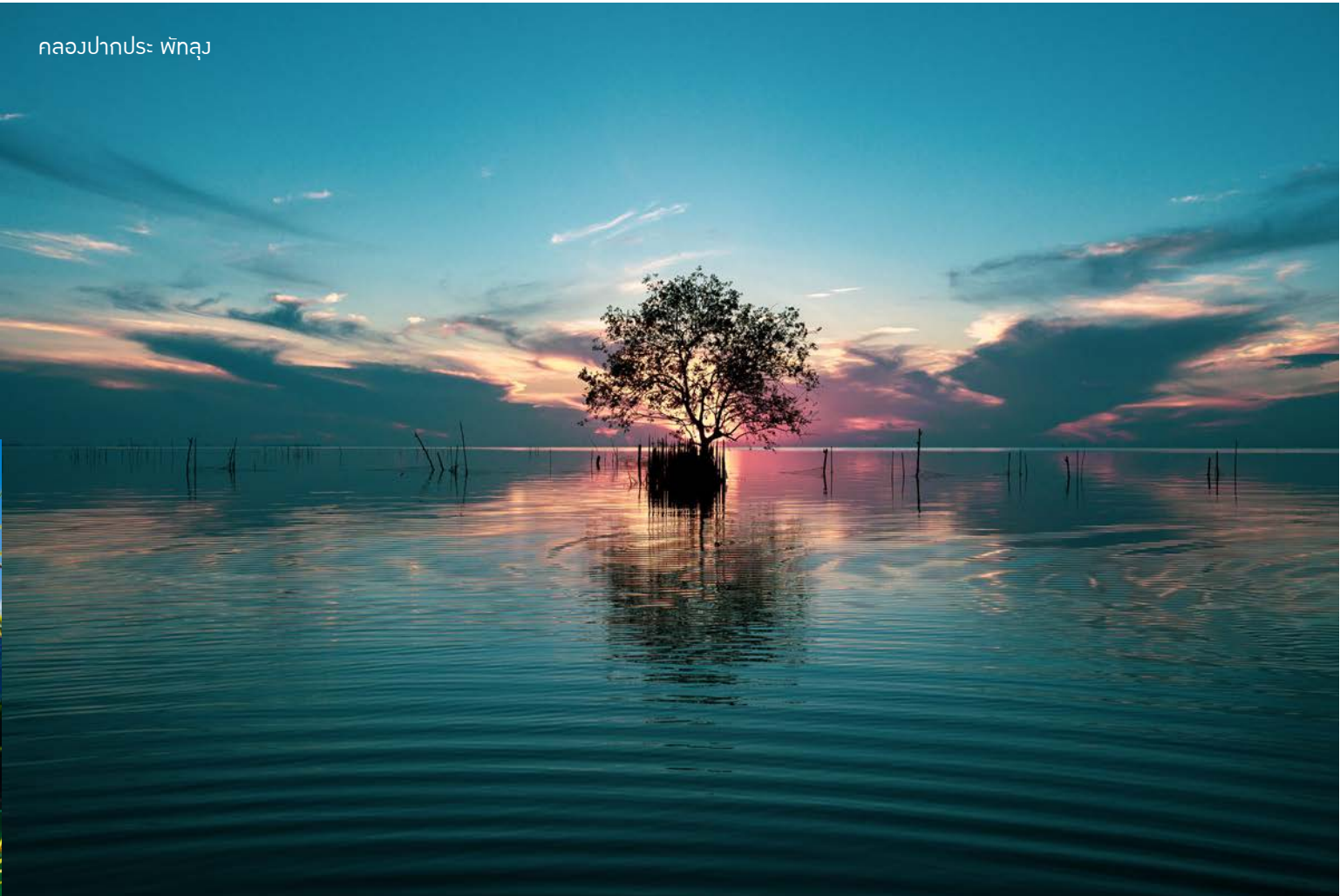
วัดเจลิมพระเกียรติพระจอมเกล้าราชานุสรณ์ ลำปาง



รถไฟความเร็วสูง แผนระยะยาว

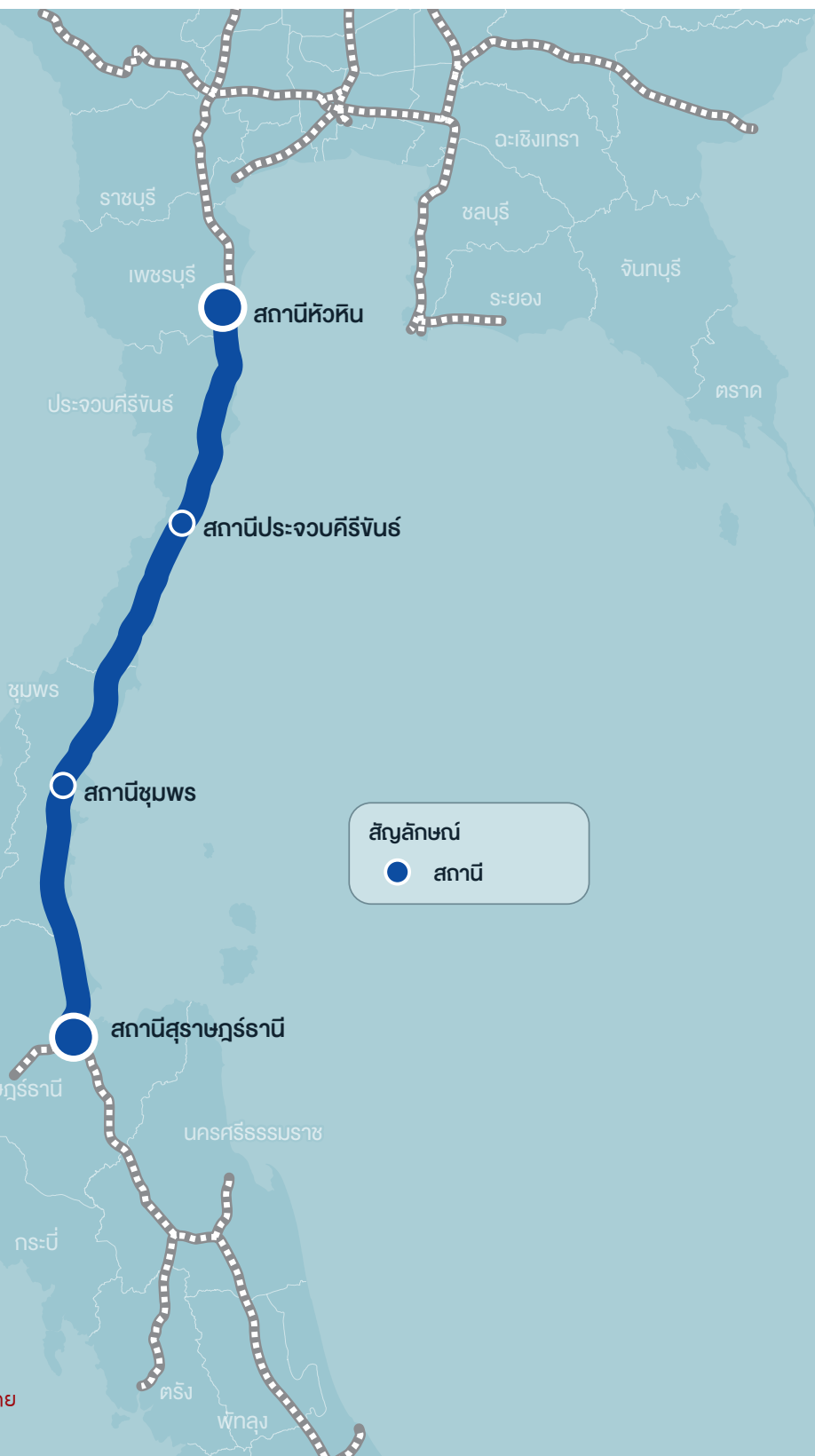
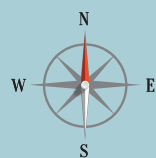
รถไฟความเร็วสูง ระยะยาว ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี และช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เพื่อรองรับการลงทุนควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ตอนบนของไทยหรือถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทยหรือไทยแลนด์ริวีเอร์ (Thailand Riviera หรือ The Royal

Coast) เมืองท่องเที่ยวริมฝั่งทะเลที่มีความหรูหรา มีคุณภาพ และมีความหลากหลายเทียบชั้นริวีเอร์ของฝรั่งเศสและของอิตาลี ถือเป็นโครงการที่เอื้อต่อการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจจากกรุงเทพฯ ไปยังหลายจังหวัดภาคใต้ตลอดแนวเส้นทาง ทั้งยังสามารถออกแบบให้เชื่อมต่อการพัฒนาโครงข่ายรถไฟสายสิงคโปร์—มาเลเซีย ซึ่งจะเป็นการเชื่อมภูมิภาคอาเซียนด้วยระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เดินทางระหว่างกัน อันจะส่งผลดีต่อการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ



รถไฟความเร็วสูง

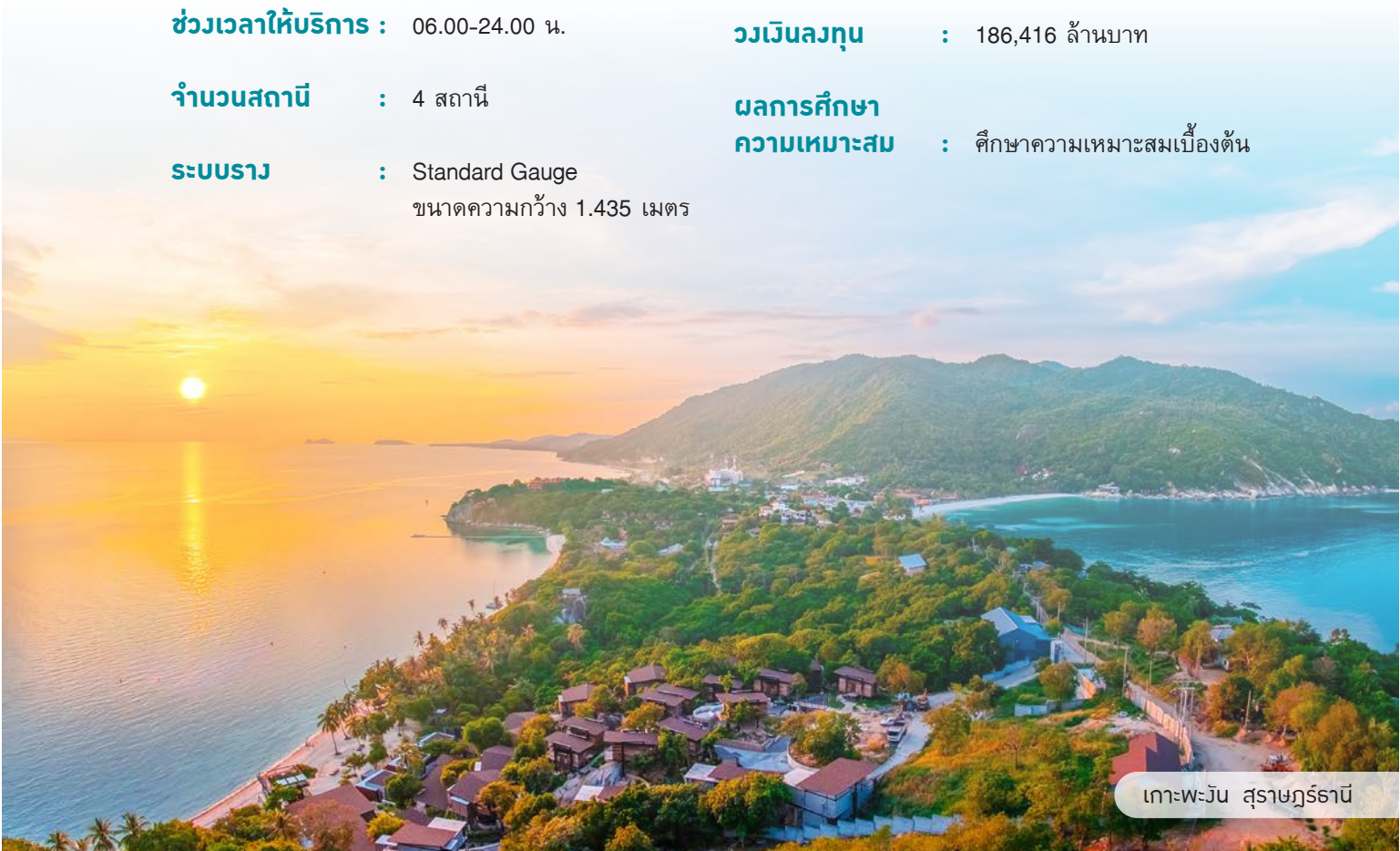
แผนระยะยาว		
ประจวบคีรีขันธ์	ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี
พิษณุโลก	ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	สงขลา



แผนระยะยาว

— รถไฟความเร็วสูง ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี

ระยะทาง	: 424 กิโลเมตร	สถานะ	: อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ	ค่าโดยสาร	: 843 บาท (TBC)
ความเร็วในการให้บริการ	: อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 41,938 คนต่อเที่ยว
ระยะเวลาการเดินทาง	: 2 ชั่วโมง 5 นาที	ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ	: ปี 2570
ช่วงเวลาให้บริการ	: 06.00-24.00 น.	วงเงินลงทุน	: 186,416 ล้านบาท
จำนวนสถานี	: 4 สถานี	ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
ระบบราง	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร		



เกาะพะงัน สุราษฎร์ธานี



แผนระยะยาว

— รถไฟความเร็วสูง ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

ระยะทาง	: 335 กิโลเมตร	สถานะ	: อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน และยกระดับ	ค่าโดยสาร	: 683 บาท (TBC)
ความเร็วในการให้บริการ	: อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 96,775 คนต่อเที่ยว
ระยะเวลาการเดินทาง	: 1 ชั่วโมง 32 นาที	ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ	: ปี 2587
ช่วงเวลาให้บริการ	: 06.00-24.00 น.	วงเงินลงทุน	: 160,601 ล้านบาท
จำนวนสถานี	: 5 สถานี	ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
ระบบราง	: Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร		

อุทยานแห่งชาติหาดขนอม-หมู่เกาะทะเลใต้ นครศรีธรรมราช





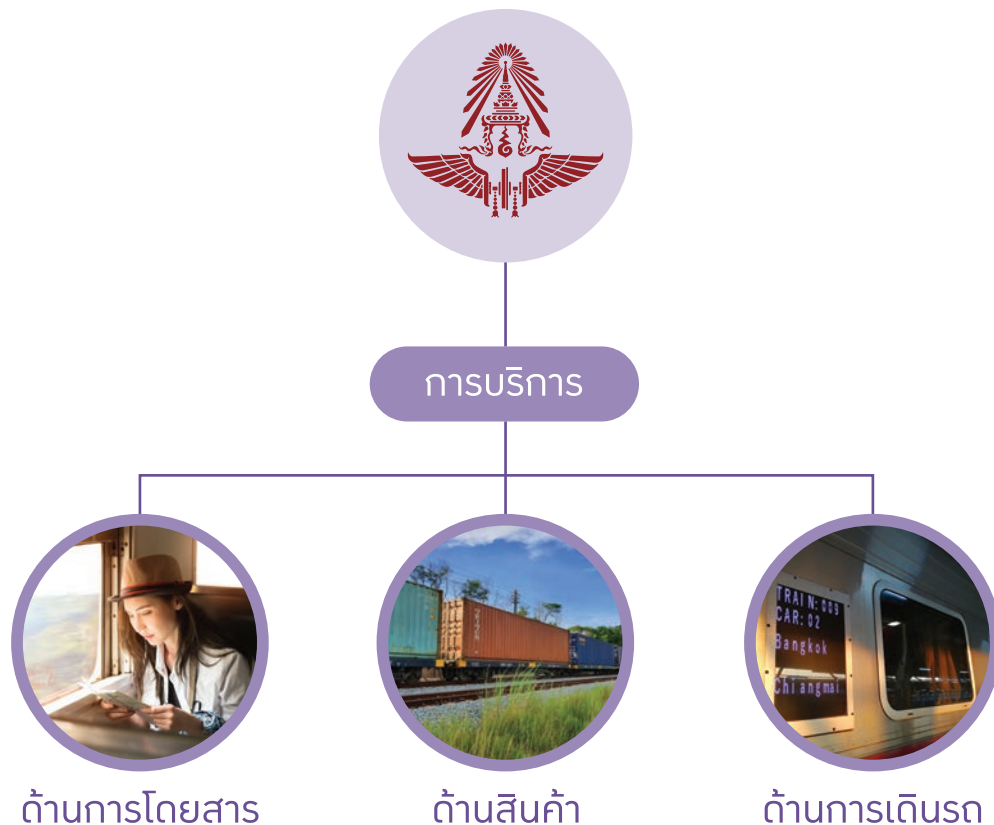


5

การพัฒนาการบริการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความมุ่งมั่นและตั้งใจดำเนินการพัฒนาคุณภาพการให้บริการในทุกมิติ เพื่อยกระดับคุณภาพด้านการเดินทาง การขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ ให้มีความทันสมัย มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพื่อเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางและการขนส่งของประเทศ อีกทั้งเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจ ขยายความเจริญสู่ทุกภูมิภาค เพิ่มโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สร้างอนาคตประเทศไทยอย่างยั่งยืน ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการระบบราง

การบริการ



ด้านการโดยสาร

การรถไฟแห่งประเทศไทย มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึง

การพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

ขบวนรถโดยสาร

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีขบวนรถไฟอย่างหลากหลาย แต่ละขบวนลากจูงด้วยหัวรถจักร ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยทยอยจัดซื้อทดแทนหัวรถจักร

รุ่นเก่า เพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพและตรงเวลามากขึ้น

ขบวนรถโดยสาร



ขบวนรถด่วนพิเศษ Special Express

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น



ขบวนรถด่วน Express

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น แต่มีการให้บริการของขนิรถพ่วงมากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ



ขบวนรถเร็ว Rapid

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล แต่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถด่วน



ขบวนรถธรรมดา Ordinary

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศไทย หยุดทุก ๆ สถานี



ขบวนรถชานเมือง Commuter

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รัศมีไม่เกิน 150 กม. เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน



ขบวนรถท้องถิ่น Local

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัด หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ



ขบวนรถท่องเที่ยว Excursion

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ จะหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น

ขบวนรถสินค้า



ขบวนรถที่จัดให้บริการด้านการขนส่งสินค้า “ประเภทเหมาคัน” ทั้งภายในประเทศและเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ

ชนิดรถโดยสาร

การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้บริการด้วยรถโดยสาร ด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวทั้งระยะใกล้และระยะไกล หรือตู้โดยสารอย่างหลากหลาย รองรับความต้องการ

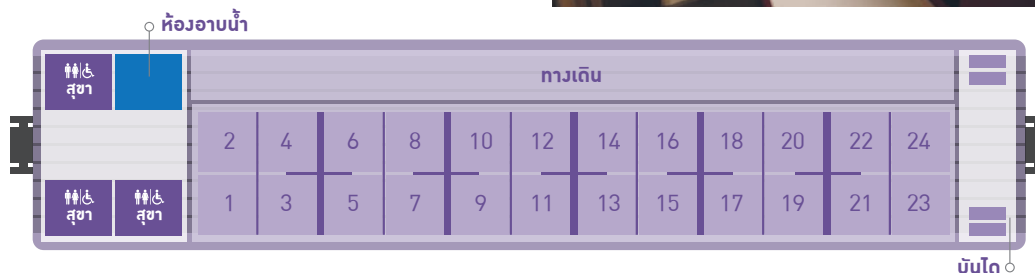
การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ชนิดรถโดยสาร	
รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1	รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2
รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) (รถโดยสารรุ่นใหม่)	รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บนอ.ป.)
	รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บนอ.ป.) (Daewoo)
	รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บนท.ป.) (โตคิว)
รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) (Hyundai)	รถนอนปรับอากาศ ชั้นที่ 2 (บนท.ป.) ชนิด 36 ที่นั่ง
	รถนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บนท.) นอนพัดลม
	รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2 นึ่งปรับอากาศ (บขท.ป.)
ตู้โดยสารพิเศษ	
รถชั้นที่ 2 นึ่งปรับอากาศ (บขท) นึ่งพัดลม	



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) ห้องสามารถ
เปิดเข้าหากันได้ สำหรับผู้ที่
เดินทางเป็นครอบครัว



สิ่งอำนวยความสะดวก

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

เส้นทางการเดินรถ

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



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

2) รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) (Hyundai)

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

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ห้องน้ำ
- ปลั๊กไฟ
- อ่างล้างหน้า
- ระบบปรับอากาศ

เส้นทางรถโดยสาร

- ขบวนรถด่วน 67/68 กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ
- 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



น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม
 สัมภาระ ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

ประตูโถงขบวน

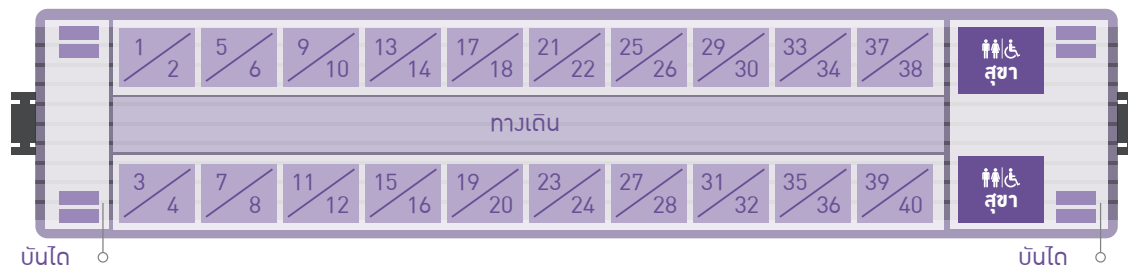


รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (Air-conditioned Second Class Day & Night Coach)

1) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนอ.ป.)

จำนวนที่ : 40 ที่ หรือ 36 ที่ (รองรับผู้พิการ)

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 20 ที่ เตี้ยล่าง 20 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก



จอแอลอีดี



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ระบบปรับอากาศ



ที่เก็บสัมภาระขนาดใหญ่
บริเวณหัวนอน



ปลั๊กไฟ



ห้องน้ำ



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินทาง

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

2) รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บมอ.ป.) (Daewoo)

จำนวนที่ : 40 ที่
 ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 20 ที่ เตี้ยงล่าง 20 ที่
 เตี้ยงนอนขนาดกว้างที่สุด
 ในบรรดาตู้นอนทั้งหมด



เส้นทางรถ

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



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ: ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

สิ่งอำนวยความสะดวก



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ห้องน้ำ



ระบบปรับอากาศ



3) รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บน.ป.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 20 ที่ เตี้ยงล่าง 20 ที่



■ ที่นั่งปกติ ■ ที่นั่งที่มีปลั๊กไฟ

บันได

สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ห้องน้ำ



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ระบบปรับอากาศ

เส้นทางการเดินทาง

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



น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

สัมภาระ ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

4) รถนอนปรับอากาศ ชั้นที่ 2 (บนท.ป.) ชนิด 36 ที่นั่ง

จำนวนที่ : 36 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตี้ยบน 18 ที่ เตี้ยล่าง 18 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก



ไฟส่องสว่างที่หัวนอน



ห้องน้ำ



ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง



ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)



ระบบปรับอากาศ



เส้นทางรถเดินรถ

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



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

5) รถนั่งและนอน ชั้นที่ 2 (บน.) นอนพักลม

จำนวนที่ : 32 ที่
ลักษณะภายในรถ : เตี้ยงบน 16 ที่ เตี้ยงล่าง 16 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง
- ห้องน้ำ
- พัดลม

เส้นทางรถเดินรถ

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

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

สัมภาระ

6) รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2 นั้ปรับอากาศ (บชท.ป.)

จำนวนที่ : 64 ที่นั่ง
ลักษณะภายในรถ : เป็นรถนั้ เบาะสามารถปรับเอนได้



7) รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2 (บชท.ป.) นั้ปรับอากาศ

จำนวนที่ : 30 ที่นั่ง
ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่ และที่นั่งเดี่ยว รองรับผู้โดยสารที่ใช้วีลแชร์



8) รถชั้นที่ 2 (บชท.) นั้พัดลม

จำนวนที่ : 48 ที่นั่ง
ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่



รถโดยสาร ชั้นที่ 3 (บชส.) (Bogie Third Class Carriage)

จำนวนที่ : 76 ที่นั่ง



ไปแบบเหมาๆ กับตู้รถโดยสารพิเศษ

รถบรรทุกจักรยาน

จำนวนที่ : 26 ที่นั่ง
ที่แขวนจักรยาน : 30 คัน
พร้อมติดตั้งประตูขนาดใหญ่
สำหรับนำจักรยาน
ขึ้นสู่ตู้โดยสาร



รถ OTOP Train

จำนวนที่ : 112 ที่นั่ง
ตู้โดยสารพิเศษเพื่อการท่องเที่ยว
แบ่งเป็นส่วนของการาโอเกาะ
มินิบาร์
และส่วนนั่งโดยสาร



รถชุด VIP Train

จำนวนที่ : 30-40 ที่นั่ง
สำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ
เป็นรถชุด จำนวน 3 คัน
ประกอบด้วย รถตู้นอน
รถเสบียง และรถประชุม
และสันทนาการ



ww ดัดแปลงมาจากรถไฟโดยสารปรับอากาศ JR-West
เป็นขบวนรถชุดเพื่อเดินทางประชุม สัมมนาบ่อย และ
การท่องเที่ยว เป็นรถชุด จำนวน 4 คัน ประกอบด้วย รถตู้นอน
รถเสบียงครัวร้อน รถเสบียงครัวเย็น รถประชุมใหญ่



ตู้เสบียงรุ่นใหม่ สวยใส สะอาดตา

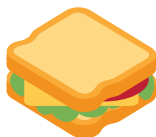
การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุงรถปรับอากาศขายอาหารให้สวยงาม สะอาด และถูกหลักอนามัย



เมนูแนะนำที่ตู้เสบียง



กาแฟสด
และเครื่องดื่ม



แซนด์วิช



อาหารจานหลัก



ขนม



แปรงสีฟัน ยาสีฟัน
โพลีลีนหน้า สบู่



ยาสามัญประจำบ้าน
ยาโรคประจำตัว



ยาอม



กระดาษชำระ



สมุด/ปากกา



หูฟัง



ที่ชาร์จแบตเตอรี่สำรอง
(Power Bank)



ถุงใส่ของแบบพกพา

Check List เตรียมไว้ก่อนขึ้นรถไฟ



ระบบจำหน่ายตั๋ว D-ticket (D-ticket System)

การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่งรูปแบบใหม่ในระบบ D-ticket เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของประชาชน สอดคล้องกับนโยบาย “ไทยแลนด์ 4.0” ของรัฐบาล ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการรถไฟได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านหลายช่องทาง ทั้งที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ ระบบอินเทอร์เน็ต แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ เครื่องจำหน่ายตั๋วบนขบวนรถไฟ หรือผ่านเว็บไซต์ www.railway.co.th โดยสามารถติดต่อซื้อตั๋วและสำรองที่นั่งด้วยระบบ D-ticket ได้ด้วยตนเองล่วงหน้าสูงสุด 30 วัน แต่ผู้โดยสารต้องดำเนินการลงทะเบียนสมัครสมาชิกก่อนใช้งานในระบบ

ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบที่นั่งบนขบวนรถไฟผ่านเว็บไซต์ www.railway.co.th ได้ด้วยตนเอง และสามารถพิมพ์ตั๋วหรือบันทึกตั๋วไว้ในโทรศัพท์ เพื่อนำมาเป็นหลักฐานในการเดินทางด้วยการสแกน QR Code บนขบวนรถไฟ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ ผู้โดยสารสามารถชำระเงินด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต หรือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐได้อีกด้วย สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ เฟซบุ๊ก แฟนเพจ ทีมพรีอาร์ทการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตั๋วโดยสารรูปแบบใหม่ ระบบ D - Tricket

เริ่มใช้ 18 ธันวาคม 2563

ตั๋วโดยสาร (ด้านหน้า)



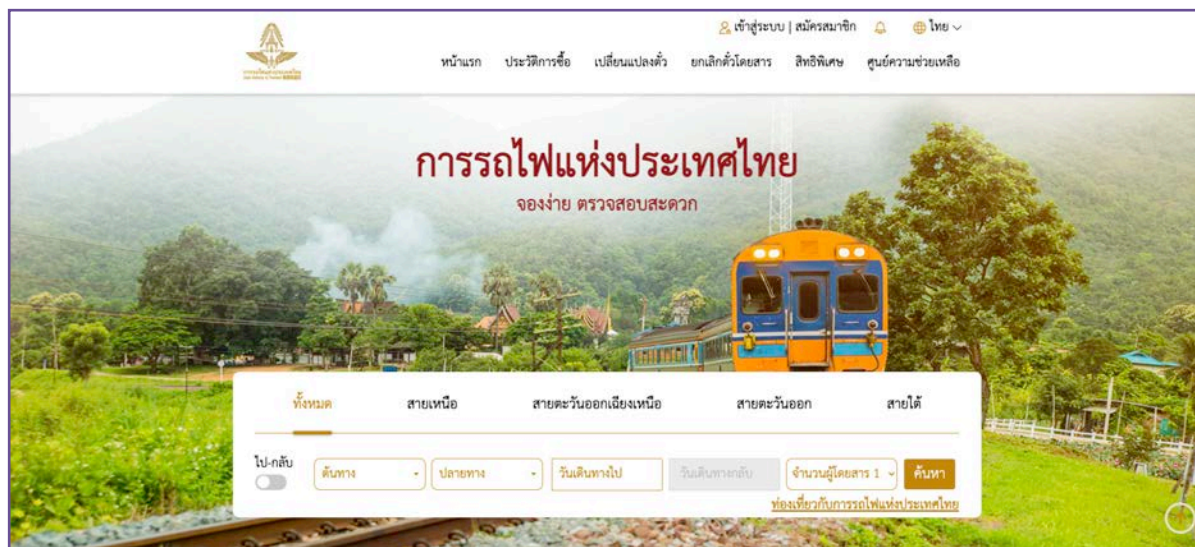
ตั๋วโดยสาร (ด้านหลัง)



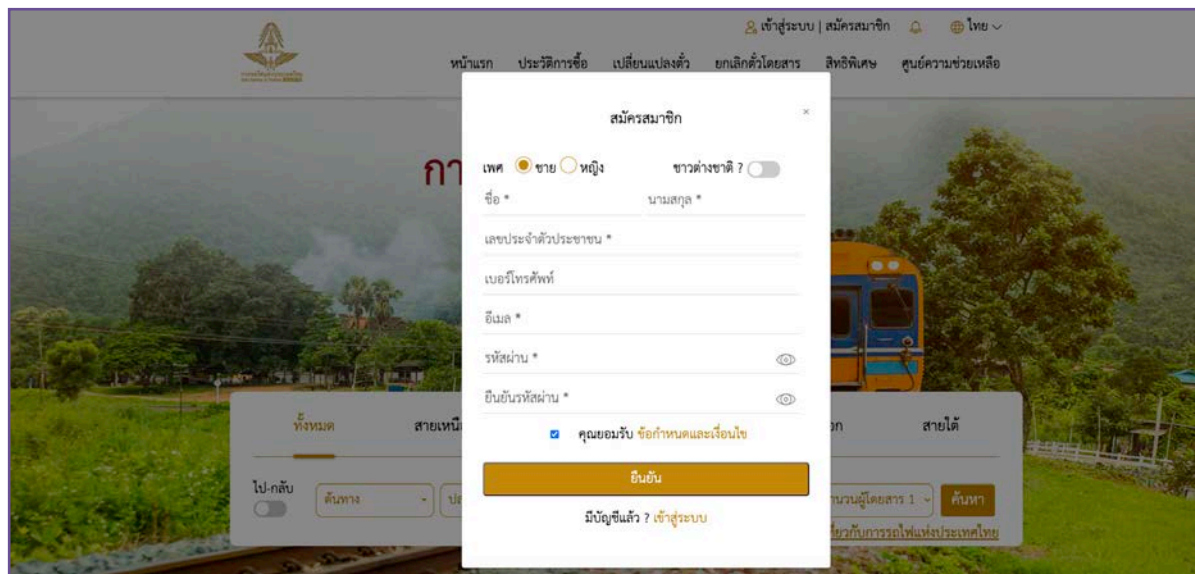
รายละเอียดข้อแนะนำ
การใช้ตั๋วโดยสาร

ขั้นตอนการสมัครสมาชิกและซื้อตั๋วรถไฟ ระบบ D-ticket

1. เข้าเว็บไซต์ : <https://www.dticket.railway.co.th/DTicketPublicWeb/home/Home>



2. สมัครสมาชิกและเข้าสู่ระบบ



3. ค้นหาขบวนรถ โดยเลือกต้นทางและปลายทาง

The screenshot shows the Thai Railway website's search page. At the top, there's a navigation bar with the logo and links for 'หน้าแรก', 'ประวัติการซื้อ', 'เปลี่ยนแปลงตั๋ว', 'ยกเลิกตั๋วโดยสาร', 'สิทธิพิเศษ', and 'ศูนย์ความช่วยเหลือ'. Below this is a large banner with the text 'การรถไฟแห่งประเทศไทย' and 'จองง่าย ตรวจสอบสะดวก'. The main search area has tabs for 'ทั้งหมด', 'สายเหนือ', 'สายตะวันออกเฉียงเหนือ', 'สายตะวันออก', and 'สายใต้'. Under the 'ทั้งหมด' tab, there are input fields for 'ไปกลับ' (toggle), 'กรุงเทพฯ' (origin), 'เชียงใหม่' (destination), '20/02/2564' (departure date), '21/02/2564' (return date), and 'จำนวนผู้โดยสาร 1' (number of passengers). A 'ค้นหา' (Search) button is on the right. Below the input fields, it says 'ต้องเที่ยวกับการรถไฟแห่งประเทศไทย'.

4. เลือกขบวนโดยสารที่สะดวก

The screenshot shows the Thai Railway website's train selection page. At the top, there's a navigation bar with the logo and links for 'หน้าแรก', 'ประวัติการซื้อ', 'เปลี่ยนแปลงตั๋ว', 'ยกเลิกตั๋วโดยสาร', 'สิทธิพิเศษ', and 'ศูนย์ความช่วยเหลือ'. Below this is a large banner with the text 'เลือกขบวนโดยสารเที่ยวไป' and 'กรุงเทพฯ » เชียงใหม่'. A 'เปลี่ยนแปลงการค้นหา' (Change search) button is on the right. The main selection area has two rows of train options. Each row shows the departure time, arrival time, route, and the number of seats available. The first row shows a train departing at 08:30 and arriving at 19:30, with the route 'ด่วนพิเศษดีเซลราง' and 7 seats available. The second row shows a train departing at 19:35 and arriving at 08:40, with the route 'ด่วนพิเศษ' and 13 seats available. Each row has a 'เลือก' (Select) button.

5. ระบุงบข้อมูลโดยสาร



หน้าแรกประวัติการซื้อเปลี่ยนแปลงตัวยกเลิกตัวโดยสารสิทธิพิเศษศูนย์ความช่วยเหลือ

ข้อมูลผู้โดยสาร

 ผู้โดยสารคนที่ 1

คุณเป็นสมาชิกหรือไม่? ☒ ใช่ ☐ ไม่ใช่

☒ ข้อมูลเดียวกับผู้จอง [ล้างข้อมูล](#)

เพศ ☒ ชาย ☐ หญิง

ผู้ใหญ่

ชาวต่างชาติ? ☐

ย้อนกลับ

เลือกที่นั่ง

6. เลือกที่นั่งที่ว่าง



หน้าแรก

ประวัติการซื้อ

เปลี่ยนแปลงตัว

ยกเลิกตัวโดยสาร

สิทธิพิเศษ

ศูนย์ความช่วยเหลือ

เลือกที่นั่งเที่ยวไป

ขบวนที่ 7 ส่วนพิเศษดีเซลราง

กรุงเทพ >> เชียงใหม่

20 กุมภาพันธ์ 2564 | 08:30 - 19:30

คนที่ 2

กข.ป.76 : รถโบกี้ที่นั่ง 2 ปรับอากาศ - ผู้โดยสารทั่วไป - ช่วงโควิด

สถานะ

ว่าง

ชาย

หญิง

พระ

← เชียงใหม่

กรุงเทพ →

1

2

ชั้น ๑

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

ชั้น ๑

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

ทางเดิน

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

ทางเดิน

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

7. กดชำระเงินด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต/บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ



หน้าแรก ประวัติการซื้อ เปลี่ยนแปลงตั๋ว ยกเลิกตั๋วโดยสาร สิทธิพิเศษ ศูนย์ความช่วยเหลือ

รถไฟ รีกจริง | ออกจากระบบ ไทย

ค่าธรรมเนียมการจองที่นั่ง x1 0

ยอดรวม 641 บาท

ค่าธรรมเนียมการจองที่นั่ง x1 0

ยอดรวม 771 บาท

ชำระเงิน

ยอดเงินที่ต้องชำระ 1,412 บาท

บัตรเครดิต / บัตรเดบิต

ย้อนกลับ

ชำระเงิน

8 .กดพิมพ์ตั๋วหรือบันทึกตั๋วไว้ในโทรศัพท์ โดยที่ตั๋วโดยสารจะมี QR-Code

สำหรับให้เจ้าหน้าที่สแกนตรวจสอบยืนยันที่นั่งบนขบวนรถ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตั๋วโดยสารใบเสร็จรับเงิน

รหัสตัว 17211140000301

4B99B6 1001

11/03/63 15:45

นาย รถไฟ รีกจริง

ชาย ผู้ใหญ่ 01-01

ด่วนพิเศษ 99

24 มี.ค. 2563

กรุงเทพ ออก 18:34

เชียงใหม่ ถึง 07:15

ชั้น 1 รถนอนปรับอากาศ (บนอ.ป.24)

คนที่ 2 ที่นั่ง 20 เติ่งล่าง

999.-

D 0001 - 00087

(IMPORTANT NOTICE)

โปรดให้ผู้ถือตั๋วที่นั่งที่

นำที่ก่อนขึ้นขบวนรถออก

THERE ARE ANY MISTAKES,

- POSTPONEMENT OF JOURNEY OR REFUND MUST BE MADE AT LEAST 1 HOUR BEFORE DEPARTURE TIME (EXCEPT PARTY TICKET) BY STATE REGULATION

ศูนย์บริการข้อมูลลูกค้าสัมพันธ์ รายละเอียดการโดยสาร ตาม QR CODE

Call Center. 1690 Scan QR Code for Journey Detail

ศูนย์กลางระบบราง โครงการอนาคตของประเทศ 153

27/2/2564 BE 21:10

ท่องเที่ยวทางรถไฟ

นอกจากการโดยสารรถไฟสู่จุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่าง ๆ ด้วยชนิดของตู้โดยสารที่หลากหลาย การรถไฟแห่งประเทศไทยยังพัฒนาศักยภาพรองรับบริการด้าน “การท่องเที่ยว” ถือเป็นอีกหนึ่งอรรถรสของการพักผ่อน

ด้วยระบบราง โดยมีขบวนรถไฟท่องเที่ยวหลายเส้นทาง ทั้งแบบไปเช้าเย็นกลับ ค้างคืน หรือหมู่คณะ พร้อมสัมผัสบรรยากาศสองข้างทางรถไฟ และสูดกลิ่นอายธรรมชาติตามสถานที่สวยงามในหลายจังหวัด

ไปเช้า-เย็นกลับ

เที่ยวชายทะเลหัวหิน
และสวนสนประดิพัทธ์

เที่ยวนครปฐม พระปฐมเจดีย์
หัวหิน สวนสนประดิพัทธ์
ด้วยขบวนรถไฟพิเศษ 911



เที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์

เที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์
ชมทัศนียภาพเหนือเขื่อน

เที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย

เที่ยวนครปฐม พระปฐมเจดีย์
สะพานข้ามแม่น้ำแคว
ถ้ำกระแซ เส้นทางรถไฟ
สายประวัติศาสตร์
สงครามโลกครั้งที่ 2
ลัดเลาะไปตามหน้าผา
และป่าโปร่ง
พักผ่อนน้ำตกไทรโยคน้อย
เขื่อนสุสานทหารพันธมิตร
ด้วยขบวนรถไฟพิเศษ 909





นั้รตจักรไอน้้า ย้อนรอยวันวาน

นั้รตไฟไอน้้าย้อนอดีต
หมุนเวียนไปตามเส้นทาง
สายประวัติศาสตร์
อยุธยา ฉะเชิงเทรา นครปฐม
ชมวัฒนธรรมท้องถิ่น
จัดเพียงปีละ 5 ครั้ง



เท่ียว ต้มนม ชมฟาร์ม ตามรอยเท้าพ่อ

เยี่ยมชมสวนรุกขชาติหมวกเหล็ก
โรงงานผลิตนม
กิจการฟาร์มโคนม
พร้อมนั้รตฟ่วงชมทิวทัศน์
ของฟาร์มโคนมไทย-เดนมาร์ค
ชมกิจกรรม
ภายในศูนย์กสิกรรมธรรมชาติ
เลือกซื้อผลิตภัณฑ์
จากฟาร์มโคนมไทย-เดนมาร์ค



พักค้างคืน

นั่งรถไฟไปขึ้น

นั่งรถไฟพร้อมจักรยานคู่กาย
สู่หลายจุดหมาย ด้วยรถไฟ
“ไบค์โบกี้” ที่ดัดแปลงสำหรับ
บรรทุกจักรยาน รองรับนักปั่น
ได้มากถึง 30 คน

บ้านพักบึงกะโลขุนตาน

สัมผัสทัศนียภาพสองข้างทาง
รถไฟสายเหนือ
กรุงเทพ-เชียงใหม่
แวะพักสุดกลืนอายธรรมชาติ
เดินชมทิวทัศน์ของยอดดอยขุนตาล

พักร้อนพร้อมสัมมนากับขบวนรถไฟพิเศษ



OTOP Train

เดินทางสู่หลายจุดหมาย ทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันตก ด้วยตู้รถไฟส่วนตัวที่รองรับผู้โดยสารได้ 110 คน (ตู้รถไฟที่ 1 40 คน, ตู้รถไฟที่ 2 70 คน) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งเก้าอี้ที่ปรับพนักได้ โซฟา เคาเตอร์บาร์ สำหรับให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม และห้องคาราโอเกะส่วนตัว



SRT Prestige

ท่องเที่ยวพักผ่อนบนขบวนรถไฟปรับอากาศ ที่เพียบพร้อมด้วยห้องประชุม ห้องอาหาร และห้องนอนสำหรับผู้พัก



VIP Train

จัดกิจกรรมหรือสัมมนาเป็นหมู่คณะ บนตู้รถไฟ VIP ที่ครบครันด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งห้องพักแบบห้องน้ำในตัว ห้องรับรองส่วนตัวที่มีระเบียงยื่นออกไปสู่อากาศธรรมชาติ ห้องประชุมขนาดใหญ่ พร้อมเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ไฮเทค การาโอเกะ จอ LCD ห้องรับประทานอาหาร พื้นที่ประกอบอาหาร บาร์โซฟาที่จะให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม และสามารถเชื่อมชมทิวทัศน์ตลอดการเดินทางด้วยกระจกสองข้างแบบพาโนรามา เหมาะสำหรับผู้ที่ต้องการความหรูหราเป็นส่วนตัว ผสมผสานกับการท่องเที่ยวแบบสบาย ๆ



ด้านสินค้า

การขนส่งโดยรถไฟได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นวิธีการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ใช้พลังงานไม่มาก และยังทำลายสิ่งแวดล้อมน้อย หลายประเทศทั่วโลก จึงสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่พยายามส่งเสริมการพัฒนารถไฟให้เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายและการเพิ่มประสิทธิภาพรถไฟ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้า ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าหลายประเภท ในหลายเส้นทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

บริการด้านการขนส่งสินค้า

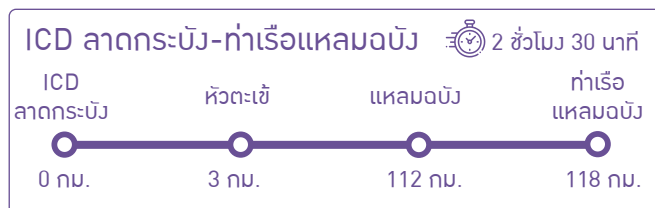
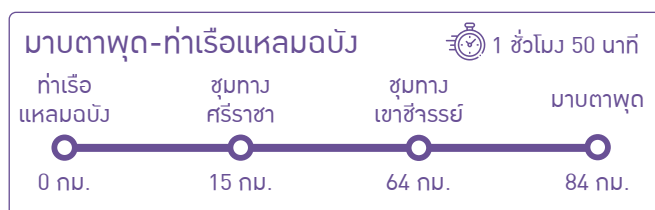
กลุ่มสินค้า คอนเทนเนอร์	กลุ่มสินค้า อุตสาหกรรม	กลุ่มสินค้า กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และราชการ
	กลุ่มสินค้า ซีเมนต์	กลุ่มสินค้า เทกอง
	กลุ่มสินค้า ปิโตรเลียม	กลุ่มสินค้า ทั่วไป
	กลุ่มสินค้า ก๊าซ น้ำมันดิบ น้ำมันใส	กลุ่มสินค้า ราชการ
		แร่เหล็ก สินแร่ เมล็ดพืช ถ่านหิน ฟอสเฟส อลูมินา
		วัสดุ ก่อสร้าง
		ยุทธโปกรณ์ ทางทหาร

เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน

กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์



ขบวนประจำเส้นทาง (Block Train)



ขบวนขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย (Landbridge)



ขบวนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) ระหว่างไทย-สปป.ลาว



กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม



กลุ่มสินค้าซีเมนต์



หินลับ-เซียงรากน้อย
หินลับ-เปรง
หินลับ-หนองซอนกว้าง
หินลับ-ลำชี/ห้วยขยุง/อุบลราชธานี
หินลับ-บึงพระ-ลำพูน
หินลับ-ควนเซียง/นาสาร

กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม



ก๊าซ

บางละมุง-นครสวรรค์
บางละมุง-สำราญ

น้ำมันดิบ

บึงพระ-แม่น้ำ
บึงพระ-แหลมฉบัง
บึงพระ-มาบตาพุด

น้ำมันใส

บ้านปึกแป็ก-ขอนแก่น
บ้านปึกแป็ก-อุบลราชธานี
บ้านปึกแป็ก-นครลำปาง
บ้านปึกแป็ก-พิษณุโลก/เชียงใหม่

พัฒนาศูนย์ขนส่งทางรางทั่วประเทศ

นอกจากการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ทั่วประเทศและยังเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังเดินหน้าพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนาย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) โดยมีแผนการพัฒนาดังนี้



**การขนส่งสินค้า
เพิ่มขึ้น**
จาก 12.17 ล้านตันต่อปี
เป็น 46.89 ล้านตันต่อปี
ในปี 2570

ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

CY/ICD ปัจจุบัน

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

แผนระยะเร่งด่วน

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

แผนระยะกลาง

- 1 บ้านม้า
- 2 สุโขโก-ลก
- 3 นาทา
- 4 โนนสะอาด
- 5 หนองตะไก่อ
- 6 บ้านตะโก
- 7 บุญชี
- 8 หนองแขวง
- 9 บุ่งหวาย
- 10 บางกระทุ่ม
- 11 วังกะพี้
- 12 บางกล้า
- 13 ห้างฉัตร
- 14 สารภี

แผนระยะยาว

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

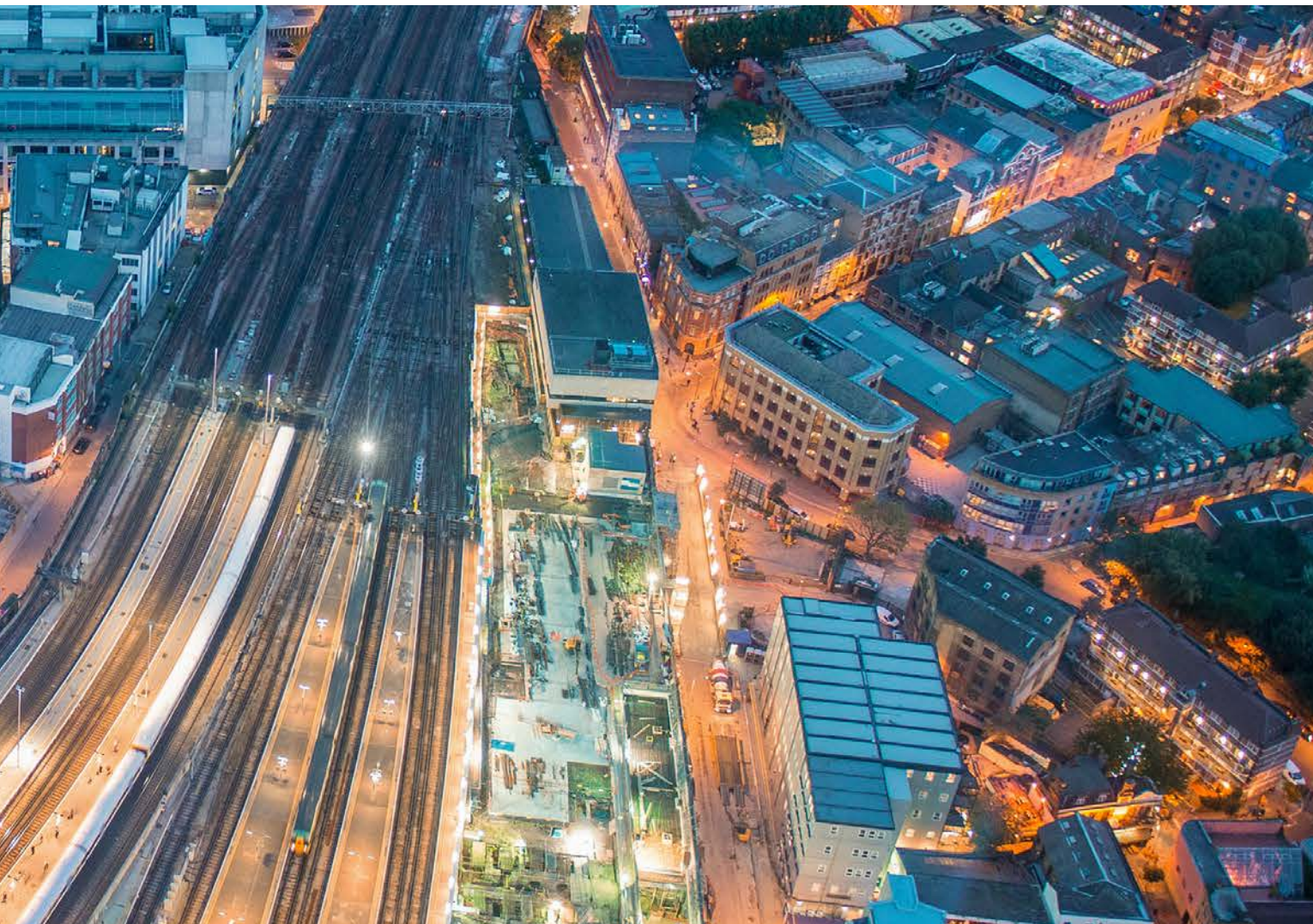




การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมหรือสถานีขนส่งมวลชนระบบต่าง ๆ ย่อมเอื้อต่อการเติบโตของ “เมือง” โดยรอบอย่างไรก็ตาม การพัฒนาเมือง หรือ “พื้นที่” โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนอย่างสมดุลและยั่งยืน จำต้องดำเนินการวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีการนำ “แนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชน” หรือ Transit-Oriented Development (TOD) เป็นหลักเกณฑ์ในการ

พัฒนา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดิน เสริมสร้างความเจริญแก่ท้องถิ่น และรองรับหรือดึงดูดการลงทุนจากทุกภาคส่วน
ทั้งนี้ การพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่บนหลักการของความสมดุลระหว่างความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และสิ่งแวดล้อม ความเหมาะสมและการมีปฏิสัมพันธ์อันดีกับชุมชนและสังคมโดยรอบ เพื่อนำไปสู่การพัฒนา



อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยมีแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง โดยให้ "สถานีรถไฟ" เป็นศูนย์กลาง ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์แบบผสมผสาน (Mix Use) ซึ่งประกอบด้วยที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่สาธารณะ ซึ่งในอนาคต การรถไฟแห่งประเทศไทยมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะ

พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ให้มีความคุ้มค่า สามารถสร้างรายได้และนำมาเสริมประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน พร้อมกับการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟ





ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการจัดตั้ง บริษัทในสังกัด ในนาม "บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนสินทรัพย์ จำกัด" เพื่อวางแผน ผลักดัน และดำเนินการการพัฒนาพื้นที่ บริการรถไฟ ตลอดจนอสังหาริมทรัพย์โดยรอบสถานีรถไฟ รวมทั้งบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน และยังร่วมลงทุน กับภาคเอกชนหลายรูปแบบ เพื่อสร้างมูลค่าจากสินทรัพย์ ในการครอบครองของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เกิด ประโยชน์สูงสุดและยั่งยืน โดยภารกิจแรกคือการดำเนิน "โครงการพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่" ในเขตกรุงเทพฯ โดยเฉพาะ บริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธินหรือสถานีกลางบางซื่อ

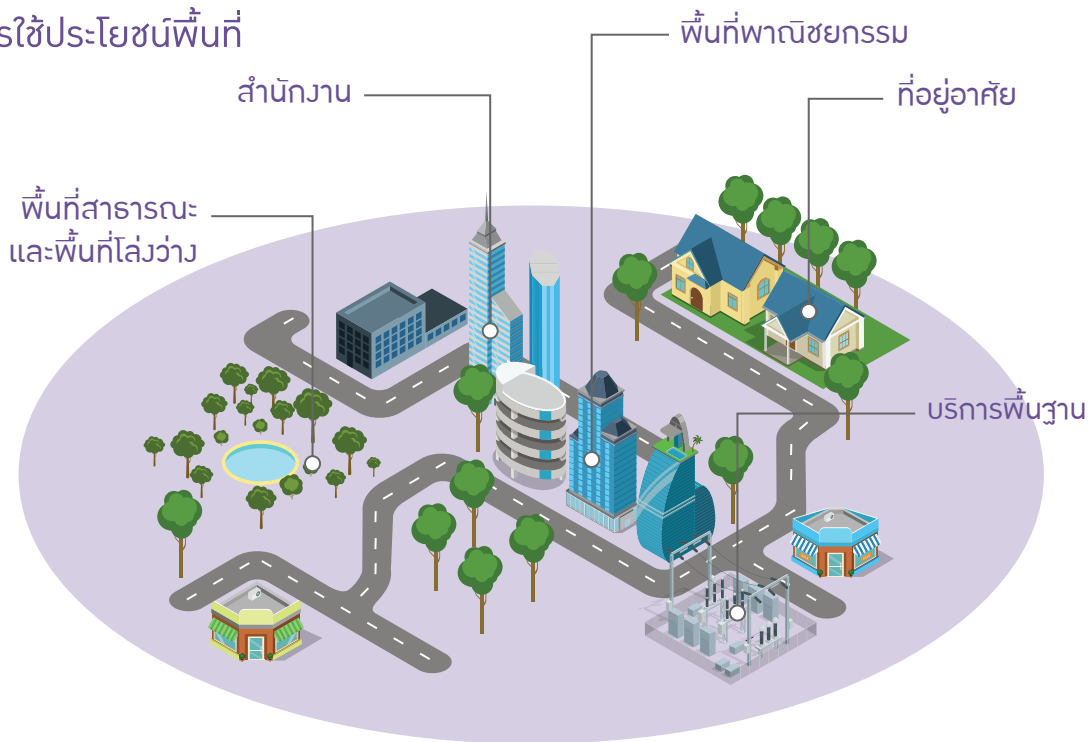
ซึ่งมีแนวอาณาเขตตั้งแต่ถนนเทอดดำริ ถนนกำแพงเพชร 5 ถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีรังสิต ตลอดจนพื้นที่ของ สวนวชิรเบญจทัศ สวนจตุจักร อาคารเอ็นเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ และพื้นที่ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว โดยรัฐบาล และการรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งเป้าให้สถานีกลางบางซื่อ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางรางแห่งใหม่ของไทย และภูมิภาคอาเซียน ตลอดจนเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ ครบวงจร และเป็น Smart City ที่สมบูรณ์แบบที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนตามหลัก TOD

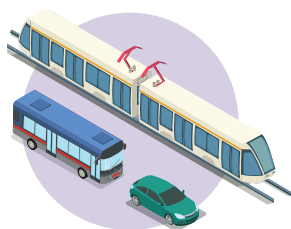
TOD คือ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือระบบขนส่งมวลชน ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมในรูปแบบผสมผสาน ทั้งตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชย์กรรม โดยจัดสรร

การใช้พื้นที่ให้มีทั้งที่อยู่อาศัย ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่งว่าง และพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งบริการพื้นฐานต่าง ๆ และส่งเสริมให้ผู้ที่อยู่ในพื้นที่เดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ทั้งระบบขนส่งมวลชน จักรยาน เดินเท้า

การใช้ประโยชน์พื้นที่



รูปแบบการเดินทางที่มีในพื้นที่



ระบบขนส่งมวลชน



จักรยาน



เดินเท้า

หลักพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนา TOD

Transit พื้นที่อยู่ในรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในรัศมีการเดินเท้า (ประมาณ 400-800 เมตร จากสถานี)

Density พื้นที่ที่อยู่โดยรอบสถานีมีความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงกว่าบริเวณที่อยู่ถัดออกไป

Mix ผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งแนวตั้งและแนวนอน เน้นกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งกลางวันและกลางคืน เพื่อเป็นเมืองที่สมบูรณ์และมีชีวิตชีวา

Compact เชื่อมโยงการอยู่อาศัย การค้า แหล่งงาน พื้นที่สาธารณะ และพื้นที่ส่วนบริการแบบกระชับ

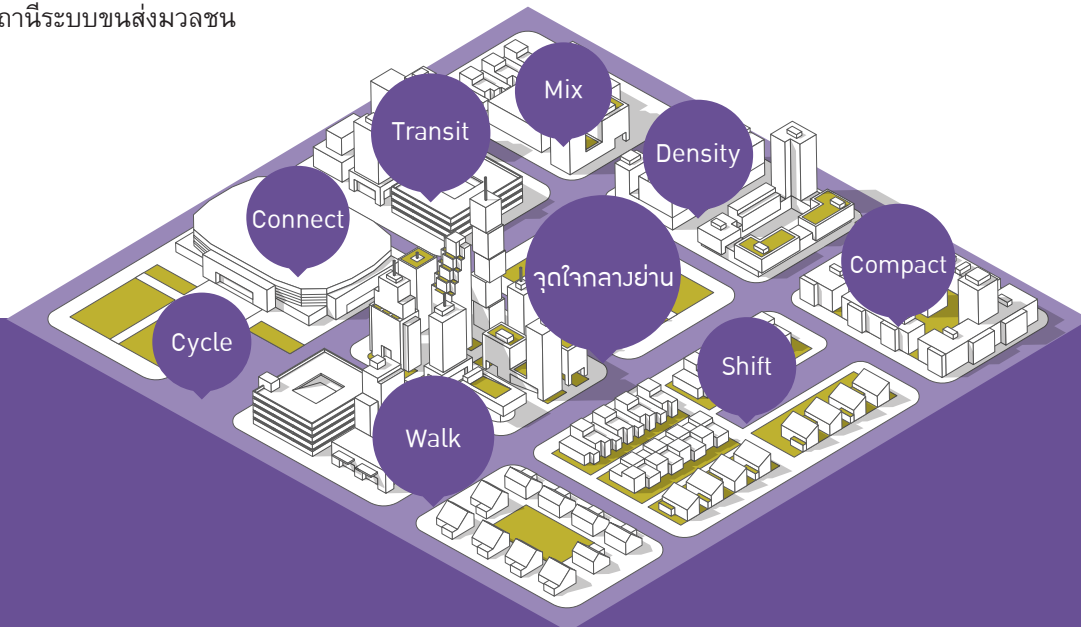
Walk ส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินเท้า

Connect มีโครงข่ายถนนสำหรับการเดินเท้าที่เชื่อมโยงบริเวณพื้นที่โดยรอบและอาคารต่าง ๆ ในพื้นที่กับสถานีระบบขนส่งมวลชน

Cycle ส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการใช้จักรยานในการเดินทางในพื้นที่ ทั้งจัดให้มีทางจักรยาน จุดจอดจักรยาน ไฟฟ้าแสงสว่าง

Shift ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล บริหารจัดการและออกแบบที่จอดรถแบบจำกัด เพื่อการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า

พัฒนาบริเวณจุดใจกลางย่านให้มีความร่มรื่นและให้เป็นพื้นที่พิเศษ โดยปรับปรุงภูมิทัศน์ การออกแบบทางสถาปัตยกรรม เพื่อให้ชุมชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกัน





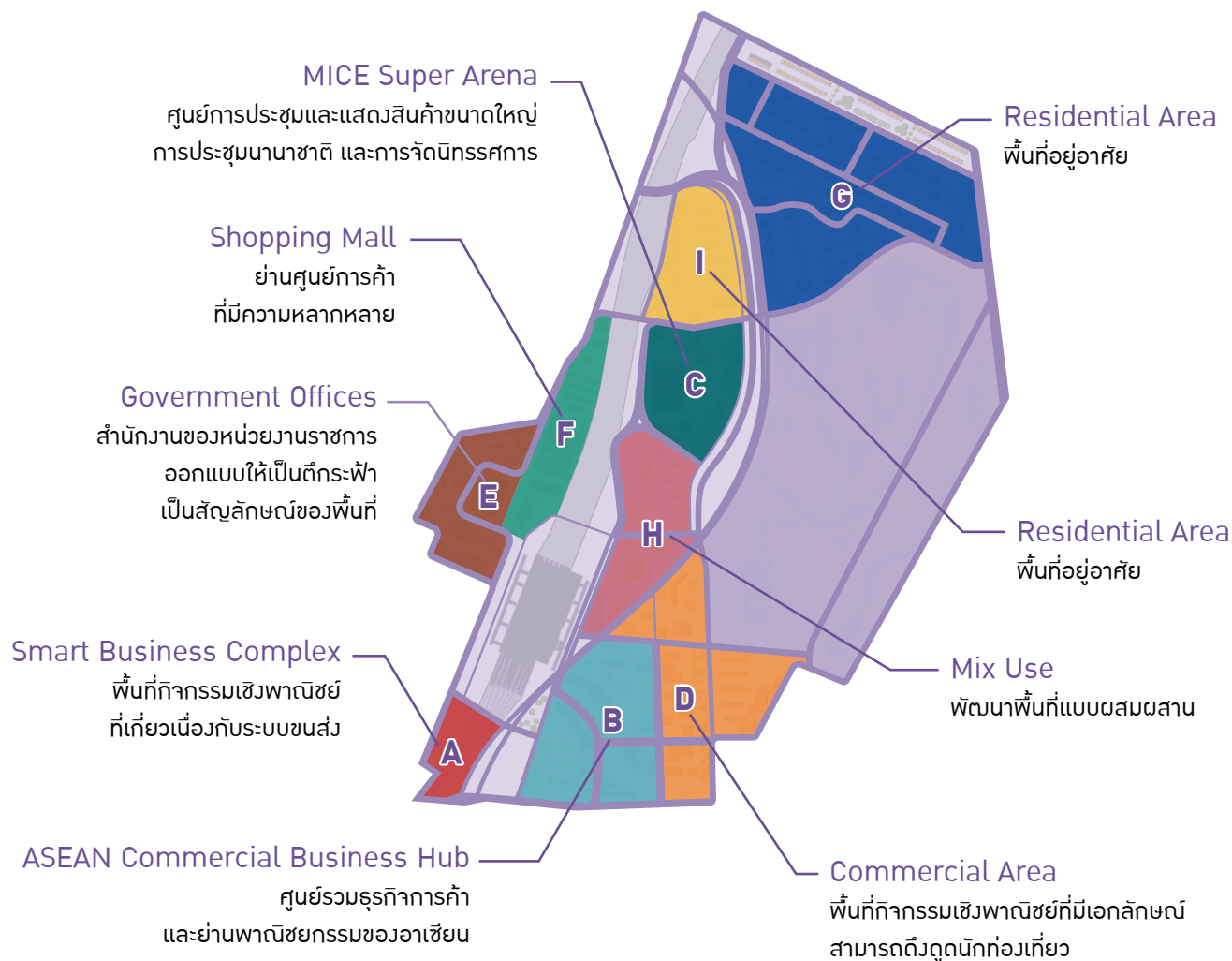
สำหรับสถานีกลางบางซื่อ ถือเป็น “โมเดลแห่งอนาคต” ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบในเชิงพาณิชย์ในเขต “ที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง” เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพและการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย ที่รัฐบาลมุ่งหมายให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนน

สู่ “ระบบราง” โดยมีการเนรมิตสถานีกลางบางซื่อให้เป็น “Complex City” ภายใต้ชื่อโครงการ “ASEAN Linkage & Business Hub” ที่โดดเด่นในฐานะการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่งทางรางที่ใหญ่ที่สุดของไทย และภูมิภาคอาเซียน

การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง

ย่านสถานีกลางบางซื่อ ศูนย์กลางย่านธุรกิจแห่งใหม่ของไทยและอาเซียน

พื้นที่ย่านพหลโยธินหรือบริเวณโดยรอบสถานีกลางบางซื่อ จำนวน 2,325 ไร่ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะพัฒนาตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน แบ่งพื้นที่เป็น 9 โซน ดังนี้



An aerial photograph of a city skyline, likely Bangkok, featuring several prominent skyscrapers and a dense urban landscape. A purple circle is overlaid on the right side of the image, containing Thai text. In the foreground, there are large, modern buildings with curved facades, a highway interchange, and a river. The background shows a vast cityscape with many smaller buildings under a clear sky.

พื้นที่การพัฒนา
497 ไร่

พื้นที่การพัฒนา
277 ไร่



ย่านสถานีแม่น้ำ
พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย

แบ่งพื้นที่ออกเป็นทั้งหมด 5 โซน

- โซน 1 Gateway Commercial Park
พื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่พักอาศัย
- โซน 2 Iconic Marina อาคารสูง
ขนาดใหญ่พิเศษ ท่าเทียบเรือ
- โซน 3 Cultural Promenade
อาคารสำนักงาน พื้นที่เชิงพาณิชย์
- โซน 4 Riverfront Residence
กลุ่มอาคารที่พักอาศัย
- โซน 5 Affordable Community
ที่พักอาศัย

โรงแรมรถไฟหัวหิน ยกระดับการให้บริการ

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



พื้นที่การพัฒนา
72 ไร่

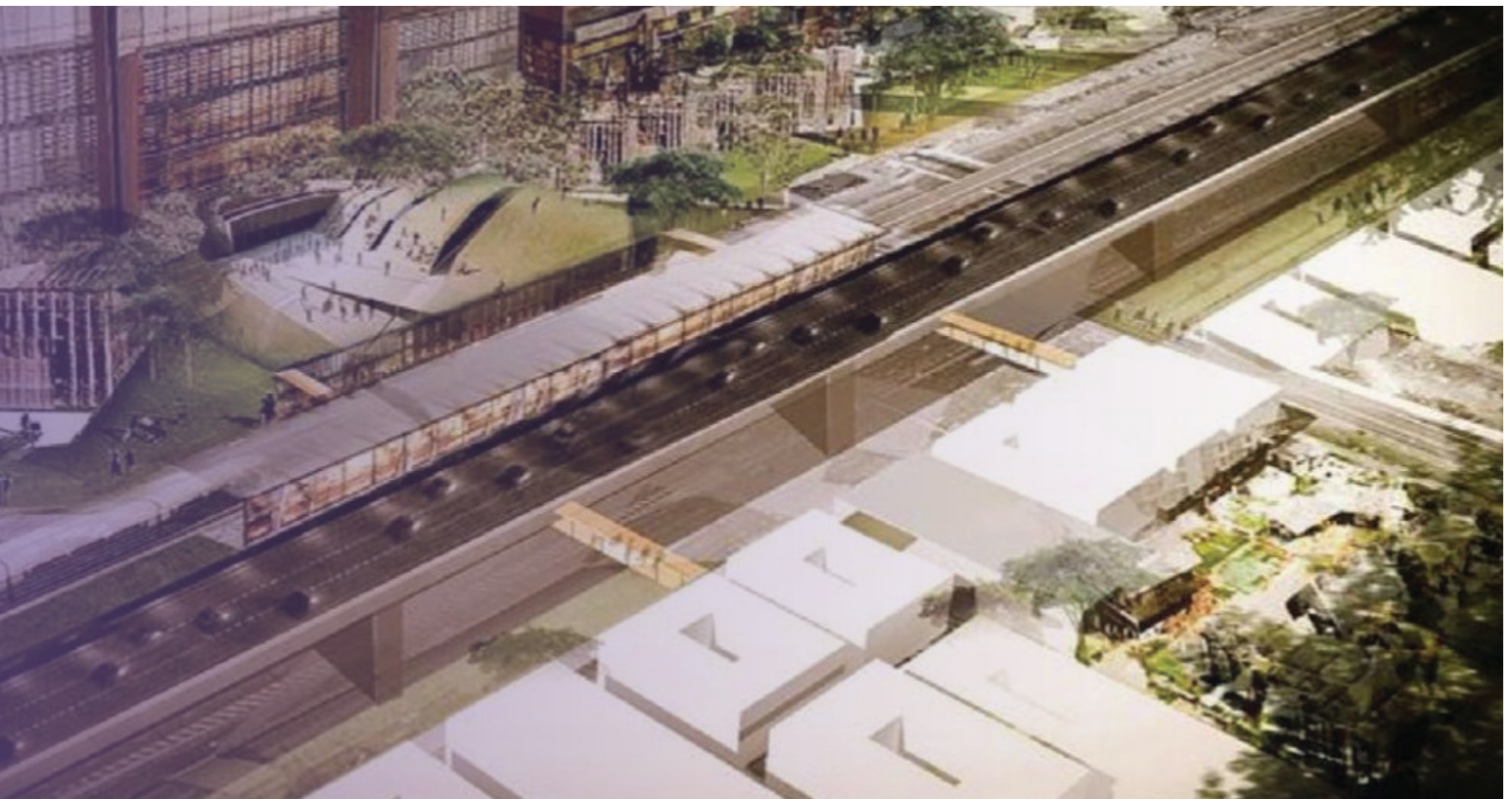
นอกจากนี้ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ยังมีแผนที่จะพัฒนาย่านสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญในทุกภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นย่านสถานีรถไฟฟ้าชุมชนเมืองและย่านสถานีรถไฟฟ้าทางคู่ ให้สามารถพัฒนาเป็นที่พักอาศัย โรงแรม ศูนย์การค้า ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ ตลาด คลังสินค้า ตลอดจนพื้นที่สาธารณะอย่างโรงพยาบาล โรงเรียน ศูนย์สุขภาพ สวนสาธารณะ และสวนสัตว์ ตามแต่ศักยภาพและทำเลที่ตั้งของแต่ละสถานี โดยมีแผนการพัฒนาย่านสถานีรถไฟฟ้าทั่วประเทศตามลำดับของแผนการพัฒนา

การพัฒนาพื้นที่

ย่านสถานีรถไฟฟ้าชุมชนเมือง สายสีแดง	ย่านสถานีรถไฟฟ้าทางคู่	
	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2
7 ย่านสถานี	13 ย่านสถานี	12 ย่านสถานี
พื้นที่การพัฒนา 97 ไร่	พื้นที่การพัฒนา 657 ไร่	พื้นที่การพัฒนา 1,685 ไร่

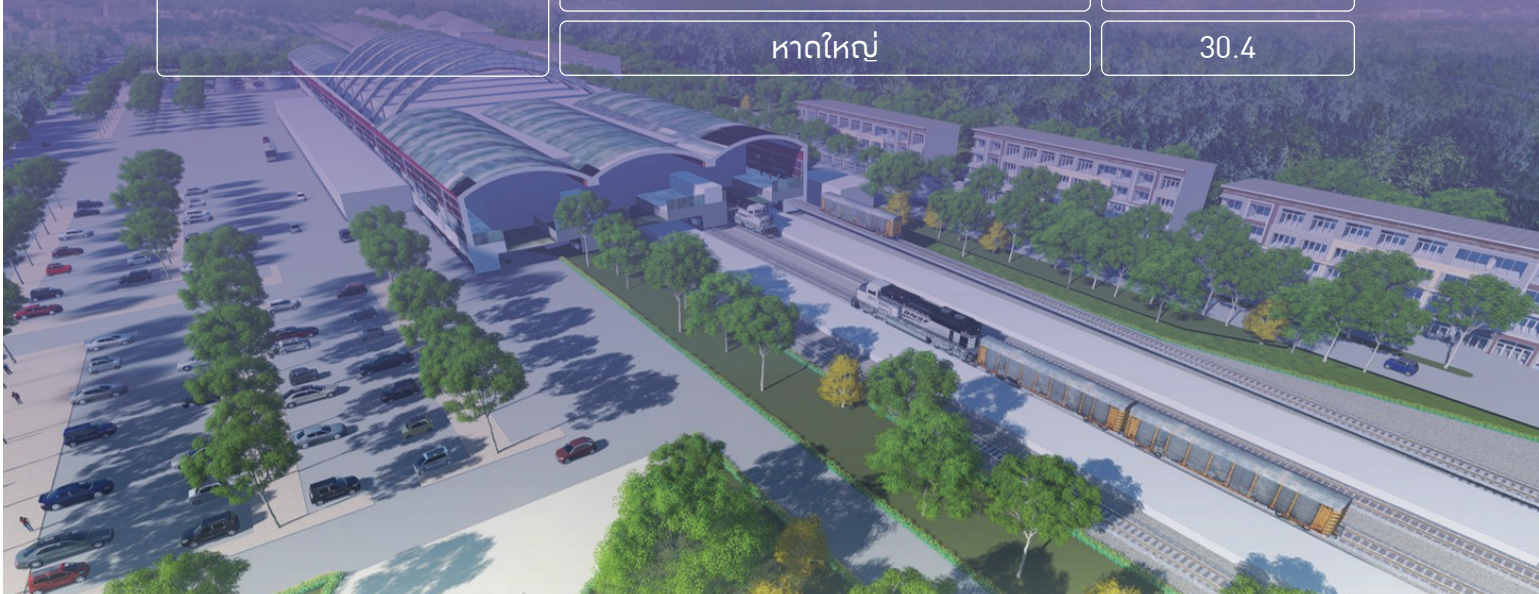
การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟ้าชุมชนเมือง สายสีแดง

การพัฒนาพื้นที่	สถานี	ขนาดพื้นที่ / ไร่
ย่านสถานี รถไฟฟ้าชุมชนเมืองสายสีแดง 7 ย่านสถานี ขนาดพื้นที่การพัฒนา 97 ไร่	ศาลาया	16
	ศาลาธรรมสพน์	7
	พุทธมณฑลสาย 2	7
	หลักสี่	8
	หลักหก	19
	ป้ายหยุดรถคลองรังสิต	19
	เขี้ยวราก	24



การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟทางคู่

การพัฒนาพื้นที่	สถานี	ขนาดพื้นที่ / ไร่
ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 13 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา 657 ไร่	กาญจนบุรี	95.7
	อะเชิงเทรา	25.4
	อรัญประเทศ-คลองลึก	163
	พิษณุโลก	26.4
	อุตรดิตถ์	30.6
	นครลำปาง	24.9
	เชียงใหม่	50.2
	นครราชสีมา	86.7
	บุรีรัมย์	10
	ศรีสะเกษ	10.8
	ขอนแก่น	56.3
	หัวหิน	46.1
	หาดใหญ่	30.4





การพัฒนาพื้นที่	สถานี	ขนาดพื้นที่ / ไร่
ย่านสถานีรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 12 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา 1,685 ไร่	ธนบุรี	147.93
	ศรีราชา	96.21
	นครสวรรค์	297.56
	ทูลกระหม่อม	381.36
	ปากช่อง	47.95
	ชุมทางบัวใหญ่	100
	หนองคาย	200.16
	อุบลราชธานีและทางแยกสายบึงหวาย-โพธิ์มูล	196.97
	ชะอำ	50
	ชุมพร	107.15
	สุราษฎร์ธานี	111.32
	ท่าขุน	860



บริษัทในสังกัด การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการจัดตั้งบริษัทในสังกัด โดยมีวัตถุประสงค์ในการยกระดับคุณภาพการบริการและส่งเสริมการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร ตลอดจนพันธมิตรทางการค้า และที่สำคัญคือ "ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน" รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางระบบราง ในการสร้างรายได้และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศอย่างเต็มประสิทธิภาพ และฟื้นฟูผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย สร้างความคล่องตัว แก้ไขปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงาน และขยายเครือข่ายพันธมิตรทางการค้า ทั้งส่งเสริมการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีความมั่นคงและเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งระบบรางของประเทศ ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อให้ประเทศไทยเติบโตอย่าง "มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน" โดยบริษัทในสังกัด การรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน ประกอบด้วยบริษัท รถไฟฟ้า พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

แผนการดำเนินงาน

ระยะที่ 1 ปีที่ 1-5	ระยะที่ 2 ปีที่ 5-10	ระยะที่ 3 ปีที่ 10 เป็นต้นไป
การรถไฟแห่งประเทศไทย ทำกับดูแลการเดินทางรถควบคุมด้านการจราจรและความปลอดภัย		
ปรับปรุงคุณภาพบริการ และแก้ปัญหาขาดแคลนแรงงาน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่เดินรถ และซ่อมบำรุงทั้งหมด	ขยายบทบาทบริษัทในสังกัด เพื่อมุ่งการสร้างกำไร	ขยายธุรกิจและธุรกิจใหม่ โดยร่วมมือกับ พันธมิตรเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างรายได้เพิ่มแบบยั่งยืน
บริษัทในสังกัด		
ดูแลด้านการขาย การบริการ ธุรกิจโดยสารและสินค้า และเริ่มทำธุรกิจข้างราง เพื่อสร้างรายได้	ร่วมเดินรถเชิงพาณิชย์ เพิ่มรายได้จากธุรกิจข้างราง บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานี และประกอบธุรกิจเสริม เช่น ธุรกิจขนส่งสินค้า แบบ Door to Door	เพิ่มรายได้ จาก Non-core เป็น 20% ภายใน 5 ปี และเพิ่มเป็น 30% ใน 10 ปี และเพิ่มเป็น 15% ในปีที่ 15 ลดค่าใช้จ่าย
ดูแลซ่อมบำรุงและ บริหารจัดการอะไหล่ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการต้นทุน	ซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ขยายการซ่อม และเพิ่มบริการเช่ารถจักร	ในการซ่อมบำรุงรถจักร ล้อเลื่อน และโครงสร้างพื้นฐาน ไม่น้อยกว่า 15-20% จะทำให้ผลการดำเนินงาน ของการรถไฟฯ มี EBITDA เป็นบวกใน 10 ปี
ดูแลการซ่อมบำรุงราง ทาวเวอร์ ระบบอาณัติสัญญาณ และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดค่าใช้จ่าย	ซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน ขยายการซ่อมไปทั่วประเทศ	



บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เป็นบริษัทในสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้รับการก่อตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563 ที่เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท เพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน และร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อสร้างมูลค่าจากสินทรัพย์ที่อยู่ในการครอบครองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ไม่ว่าจะเป็นรายได้จากค่ารับจ้างบริหารสัญญาเช่า รายได้จากการให้เช่าช่วง ร่วมทุน

หรือพัฒนาที่ดิน รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนและการพัฒนาพื้นที่ดินเปล่าแปลงอื่น ๆ และในอนาคต อาจมีรายได้จากการขายกระแสเงินสดในอนาคตให้แก่กองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

เบื้องต้น บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด มีเป้าหมายในการดำเนินโครงการพัฒนาที่ดินเป็นสำคัญ ทั้งที่ **ที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง** ในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งประกอบด้วย ที่ดินบริเวณสถานีกลาง



บางชื่อหรือศูนย์คมนาคมพหลโยธินจำนวน 2,325 ไร่
ที่ดินย่านสถานีมักกะสัน จำนวน 423 ไร่ (ส่วนที่เหลือ
นอกโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน)
และที่ดินย่านสถานีแม่น้ำ จำนวน 277 ไร่

จากนั้นบริษัทจะดำเนินโครงการพัฒนาที่ดิน
ในกรอบของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ไม่ว่า
จะเป็น**ย่านสถานีรถไฟฟ้าชานเมืองและย่านสถานี
รถไฟฟ้า**ทั้งในเขตพื้นที่ภาคเหนือซึ่งประกอบด้วย
ที่ดินย่านสถานีพิษณุโลก จำนวน 31 ไร่ ย่านสถานี

อุตรดิตถ์ จำนวน 30 ไร่ ย่านสถานีนครลำปาง
จำนวน 24 ไร่ ย่านสถานีเชียงใหม่ จำนวน 50 ไร่
ย่านสถานีสกลาสน์ จำนวน 124 ไร่ และย่านสถานี
นครสวรรค์ จำนวน 92 ไร่ เขตพื้นที่ภาคใต้ ที่ดิน
ย่านสถานีหาดใหญ่ จำนวน 30 ไร่ และเขตพื้นที่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ดินย่านสถานีขอนแก่น
จำนวน 108 ไร่



สำหรับ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จัดตั้งโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการบริหารการเดินรถไฟและซ่อมบำรุงระบบขนส่งทางรถไฟชานเมือง สายสีแดง ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal Project-Airport Rail Link : ARL) โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญในการบูรณาการระบบคมนาคม

ขนส่ง (Integrated Transport Systems) โดยเฉพาะโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน แบบไร้รอยต่อ ที่เชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพฯ และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา จัดทำโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ โดยสะดวกและสามารถเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ โดยสมบูรณ์



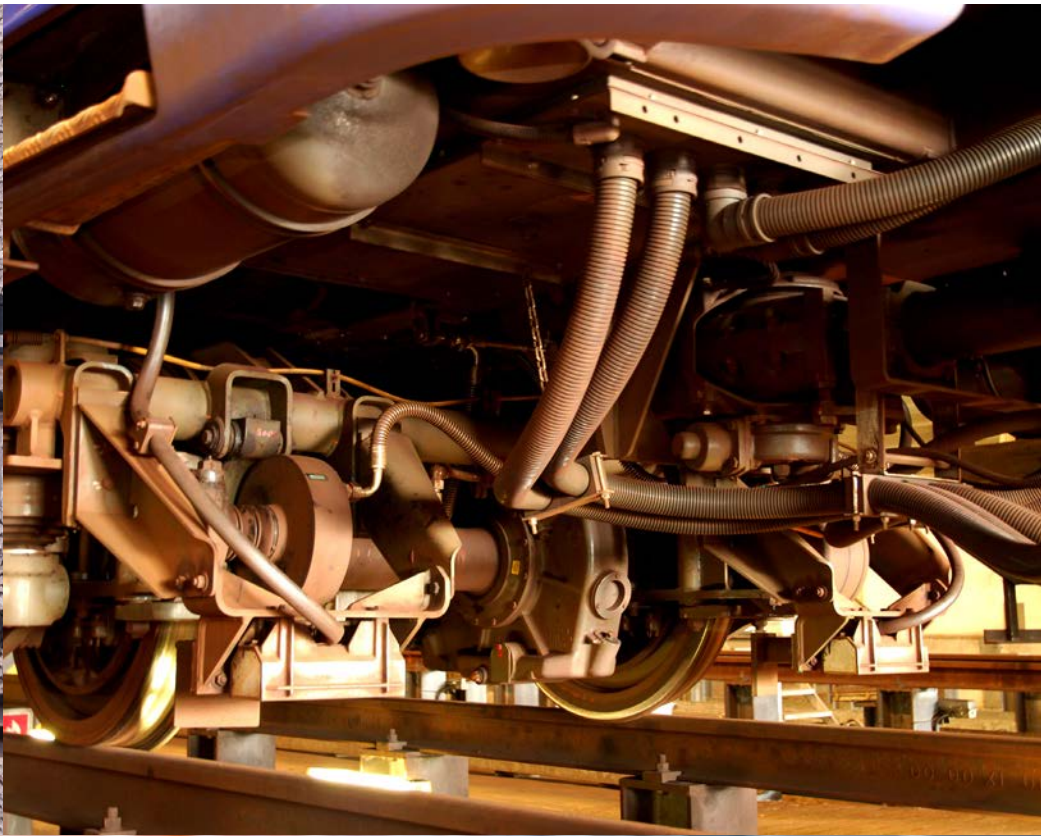
ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งเป้าหมายพรอม
อนาคตตามนโยบายและแผนการดำเนินงานไว้
ทั้งสิ้น 5 ประการ ประกอบด้วย

1. ให้บริการด้วยใจ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ
สร้างความพึงพอใจและความคุ้มค่าแก่ผู้ใช้บริการ
2. สร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานในการเดินรถ
และซ่อมบำรุง
3. พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
4. รับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม
ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขององค์กร

5. อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับ
ระบบขนส่งอื่น ๆ โดยได้ยึดถือแนวยุทธศาสตร์
ดังกล่าวด้วยความมุ่งมั่น เพื่อผลักดันให้การรถไฟ
แห่งประเทศไทยบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์
ก้าวไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กรว่าด้วย
“การมุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการเดินรถ
ไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล”

การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังมีแผนงานในการจัดตั้ง**บริษัท**
ซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ทางและอาณัติสัญญาณโทรคมนาคม)
และ**บริษัทซ่อมบำรุงรางและล้อเลื่อน** ดูแลซ่อมบำรุงและบริหารจัดการ
อะไหล่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการต้นทุน ดูแลซ่อมบำรุงราง
ทางวิ่ง ระบบอาณัติสัญญาณ และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดค่าใช้จ่าย
และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจของกรมการขนส่ง
ทางราง ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทั่วประเทศให้เป็น
มาตรฐานเดียวกัน รวมถึงการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และ
แผนงานการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐาน อีกทั้ง
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางของประเทศให้สามารถ
แข่งขันและเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้
โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับ
เป็นสำคัญและคาดหวังว่าจะช่วยการยกระดับคุณภาพการบริการ
และการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในอนาคต







รถไฟไทย ต้านภัยโควิด-19

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความห่วงใยประชาชน ผู้ใช้บริการรถไฟ ฉะนั้น เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่น ความปลอดภัย และใส่ใจต่อคุณภาพชีวิตประชาชน ผู้ใช้บริการ ตามนโยบายของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงมีการกำหนด มาตรการดูแลผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการแพร่กระจาย ของเชื้อไวรัส COVID-19 ในการเดินทางโดยรถไฟ จำนวน 3 มาตรการ ดังนี้



มาตรการด้านสถานี

- ให้เจ้าหน้าที่สวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อป้องกันการแพร่กระจาย
- เพิ่มความถี่ในการทำความสะอาดพื้นที่ให้บริการ พร้อมใช้น้ำยาฆ่าเชื้อโรคทุกครั้ง เน้นบริเวณที่เป็นจุดสัมผัสในการให้บริการเป็นพิเศษ
- ฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรคทั่วบริเวณที่ให้บริการ ในช่วงเวลาที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง
- จัดให้มีเจลล้างมือวางไว้ให้บริการสำหรับผู้ใช้บริการบริเวณหน้าช่องจำหน่ายตั๋วและบริเวณภายในสถานี



มาตรการด้านขบวนรถ

- จัดให้เจ้าหน้าที่สวมหน้ากากอนามัยป้องกันตลอดเวลาในการปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถ
- ทำความสะอาดภายในรถโดยสาร เน้นรถปรับอากาศ บริเวณที่เป็นจุดสัมผัสในการให้บริการเป็นพิเศษ โดยเพิ่มความถี่ในการดำเนินการมากขึ้น พร้อมใช้น้ำยาฆ่าเชื้อโรคทุกครั้ง
- ฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรคทั่วบริเวณที่ให้บริการในช่วงเวลาที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง
- จัดให้มีเจลสำหรับล้างมือวางไว้ให้บริการสำหรับผู้ใช้บริการในตู้โดยสารปรับอากาศทุกคัน



มาตรการเฝ้าระวังและป้องกันเป็นกรณีพิเศษ

- สถานีรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ ได้แก่ สถานีหนองคาย สถานีด่านพรมแดนบ้านคลองลึก สถานีอรัญประเทศ และสถานีปางเบซาร์ 1-2 ดำเนินการเฝ้าระวังและป้องกันการแพร่ระบาด โดยให้ความร่วมมือกับผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น สาธารณสุขจังหวัด ในการจัดส่งเจ้าหน้าที่ตั้งจุดตรวจคัดกรองผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวอย่างเข้มข้น
- สถานีรถไฟที่มีประชาชนผู้ให้บริการเป็นจำนวนมาก และสถานีที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น สถานีเชียงใหม่ สถานีอุบลราชธานี ดำเนินการเฝ้าระวังและป้องกันการแพร่ระบาด โดยให้ความร่วมมือกับผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่เช่น สาธารณสุขจังหวัด กรมอนามัยในการจัดส่งเจ้าหน้าที่ตั้งจุดตรวจคัดกรองผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวอย่างเข้มข้น โดยมีแผนปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องจนกว่าสถานการณ์จะดีขึ้น

การรถไฟแห่งประเทศไทย ห่วงใยและใส่ใจต่อคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการโดยเน้นย้ำให้พนักงานทำความสะอาดเพิ่มรอบการปฏิบัติงานทั้งสถานีและบนขบวนรถให้มากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณจุดสัมผัสต่าง ๆ และให้พนักงานปฏิบัติงานโดยใช้หน้ากากอนามัยเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคจากการสัมผัสและจากระบบทางเดินหายใจ เพื่อให้ผู้โดยสารปลอดภัยจากเชื้อไวรัสดังกล่าว ทั้งนี้ หากพบผู้โดยสารที่สงสัยว่าป่วยเป็นไข้ ให้ติดต่อเจ้าหน้าที่ประจำสถานีหรือบนขบวนรถ หรือติดต่อสายด่วนกรมควบคุมโรคโทร.1422







๑๐๐ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์กลางระบบราง โครงข่ายอนาคตของประเทศ

ISBN: NONONONONONONONONONO

จำนวนพิมพ์ 300 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2564

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.com

จัดทำโดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Call Center: 1690

www.railway.co.th

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย



ตรวจสอบเวลาเดินทาง
Google Play App Store



ระบบติดตามขบวนรถ (TTS)
TRAIN TRACKING
SYSTEM



SRT
FANPAGE



SRT
YouTube Channel
การรถไฟแห่งประเทศไทย
OFFICIAL



SRT
WEBSITE

Call Center
1690



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Call Center: 1690

www.facebook.com/pr.railway

