



๑๒๗ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟไทย

อุดมสุข





๑๒๗ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟไทย

อุดมสุข



สภาระธานกรรมการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

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

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

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



สารผู้ว่าการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

นายนิรุต มณีพันธ์

127 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงเดินทางพัฒนา รถไฟให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่เชื่อมโยงไปด้วยประสิทธิภาพและสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่ผู้โดยสาร พร้อมเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสู่ทุกภูมิภาค และเติบโตเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

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

ในปีนี้นักการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ผลักดันการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟอีกหลายโครงการ เช่น รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 โครงการรถไฟความเร็วสูงสายนครราชสีมา-หนองคาย และโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย เพื่อเพิ่มเติมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางให้มีความสมบูรณ์ และเป็นหลักของการคมนาคมขนส่งของประเทศอย่างแท้จริง

ในขณะเดียวกัน ยังมุ่งมั่นการยกระดับประสิทธิภาพในการทำงาน หรือ Smart Organization และการพัฒนาในด้าน การให้บริการประชาชน ที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงต่อเวลา ในราคาที่เหมาะสม เพื่อให้เชื่อมโยงครอบคลุมทั้งการเดินทาง และการขนส่งแก่ประชาชนในทุกภูมิภาค เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่ มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย”

สารบัญ

บทที่ 1 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์



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

บทที่ 2 รถไฟชานเมืองสายสีแดง

ระยะที่ 1 (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)	22
• สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)	26
• สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน)	28
ระยะที่ 2	
• ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	30
• ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา	32
• ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง และช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก	34
• ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย	36
รู้จักขบวนรถไฟชานเมืองสายสีแดง	38
ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1	39
ทางเดินลอยฟ้า	40
สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	42
เปิดเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ระยะที่ 3	44



บทที่ 3 รถไฟทางคู่

ก่อสร้างแล้วเสร็จ	46
• ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย	52
• ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	54
• ช่วงนครปฐม-หัวหิน	56
• ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	62
• ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	64
อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	
• ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ	66
• ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	70
• สายเด่นชัย-เชียงใหม่	74
• สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	78
ระยะที่ 2	
• ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	80
• ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	82
• ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	84
• ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	86
• ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	88
• ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	90
• ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	92
เปิดเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป	94



บทที่ 4 รถไฟความเร็วสูง

ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	96
ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย	100
ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา	104
ระยะที่ 2 ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด	108
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก	112
ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่	114
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	116
ระยะที่ 3 ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี	118
ระยะที่ 3 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	120
	122



บทที่ 5 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

การพัฒนาเมืองตามหลัก TOD	124
การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	126
การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีมีกะสัน	128
การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำ	130
การพัฒนาพื้นที่รอบแรมรถไฟหัวหิน	132
	133



บทที่ 6 การให้บริการขบวนรถโดยสาร

รถโดยสารชั้นที่ 1	134
รถโดยสารชั้นที่ 2	136
รถโดยสารชั้นที่ 3	138
ตู้เสบียงรุ่นใหม่	146
ตู้รถโดยสารพิเศษ	150
ท่องเที่ยวทางรถไฟ	151
ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket	156
	166



บทที่ 7 การให้บริการขบวนรถสินค้า

เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน	168
พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ	170
	172



บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

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



1 บทที่ สถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์

ศูนย์กลางระบบรางยุคใหม่
ของประเทศไทย

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีรถไฟที่ยกระดับ
สู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระบบรางของประเทศ
ที่เชื่อมโยงทุกการเดินทางหลายรูปแบบ ทั้งทางราง
ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ด้วยระบบรางที่ครบวงจร
รองรับการเดินทางเข้า-ออกเมืองไว้ด้วยกัน ทั้งยังเป็น
แลนด์มาร์กแห่งใหม่ และเป็นสถานีรถไฟที่มีขนาดใหญ่
ที่สุดในอาเซียน พร้อมอำนวยความสะดวกสบายแก่
ประชาชนทุกการเดินทางอย่างรวดเร็วและปลอดภัย



สัญลักษณ์อันโดดเด่น
นาฬิกาประจำสถานี



พื้นที่ใช้สอยกว้างขวาง
ขนาด **2,475** ไร่



รองรับหลากหลายการเดินทาง
24 ชานชาลา
624,000 คน-เที่ยว/วัน



เชื่อมต่อกับ

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



สถาปัตยกรรมโดดเด่นทันสมัย



Universal Design
เป็นมิตรกับทุกคน





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



10 ถนนกำแพงเพชร
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900



อาคารสถานีโดดเด่นและ
สะดุดตา มองเห็นได้จาก
ทางพิเศษศรีรัช
และอาคารสูงใกล้เคียง





นาฬิกาหน้าปัดสัญลักษณ์ประจำสถานี

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

เทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตอัญเชิญพระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี ติดตั้ง ณ บริเวณผนังกระจก คู่กับนาฬิกาประจำสถานีด้วย

ตัวเรือนนาฬิกา

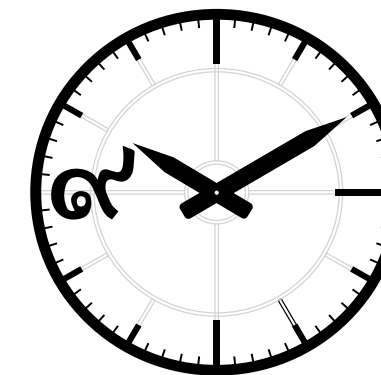
มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง

5.8 เมตร

ติดตั้งที่

ผนังกระจกทางเข้าสถานี

ความสูง **21** เมตร



ติดตั้งเมื่อ

วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2562

ผลิตโดย

บริษัท Electric Time

Company, Inc. สหรัฐอเมริกา

เปิดพื้นที่ใช้สอย โดดเด่นทันสมัย ตอบสนองทุกการเดินทาง

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

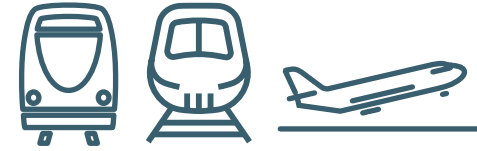


ชั้นใต้ดิน
72,000 ตารางเมตร
จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)

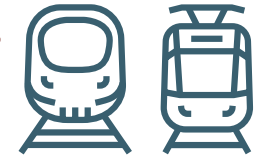


ที่จอดรถยนต์
บุคคลทั่วไป **1,681** คัน
คนพิการ **19** คัน รวม **1,700** คัน

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



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



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

- ← ชั้น 3 ชานชาลารถไฟความเร็วสูง
- ← ชั้น 2 ชานชาลารถไฟทางไกล/รถไฟชานเมือง
- ← ชั้น 1 พื้นที่จำหน่ายตั๋ว
- ← ชั้นใต้ดิน ที่จอดรถ



ชั้น 1
86,000 ตารางเมตร
พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า
ศูนย์อาหาร พื้นที่พักผ่อน ห้องน้ำ



ชั้นลอย
12,000 ตารางเมตร
พื้นที่เชิงพาณิชย์

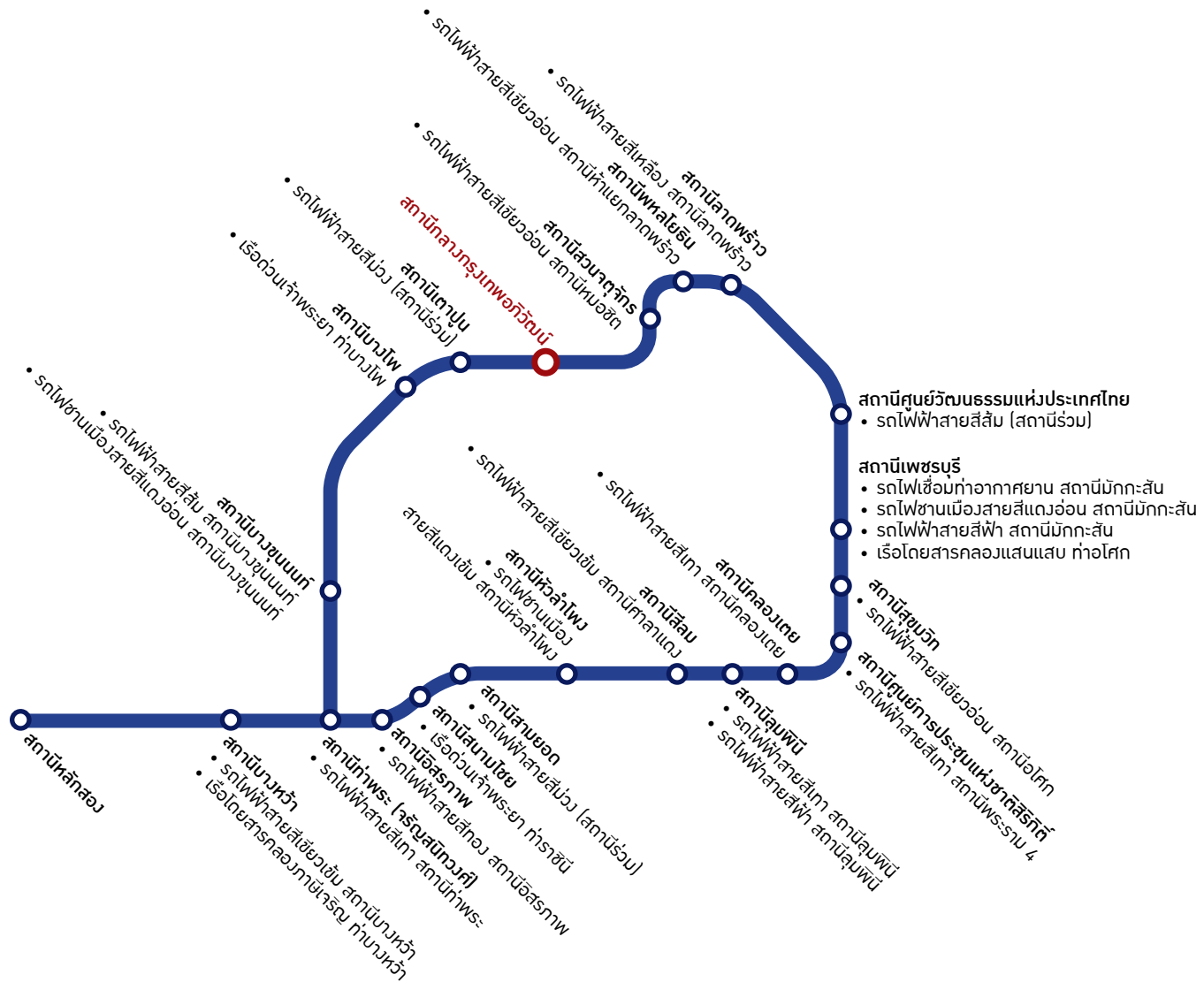
เชื่อมต่อกับไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)



ชั้นใต้ดิน ของสถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์



ห่างประมาณ **300** เมตร
หรือเดินประมาณ **4** นาที



เชื่อมต่อกับรถไฟชานเมืองสายสีแดง



ชั้น 2 ของสถานีกลาง กรุงเทพทวิทัศน์



สายสีแดงเข้ม 2 ชานชาลา



รถไฟชานเมือง
สายสีแดง 4 ชานชาลา



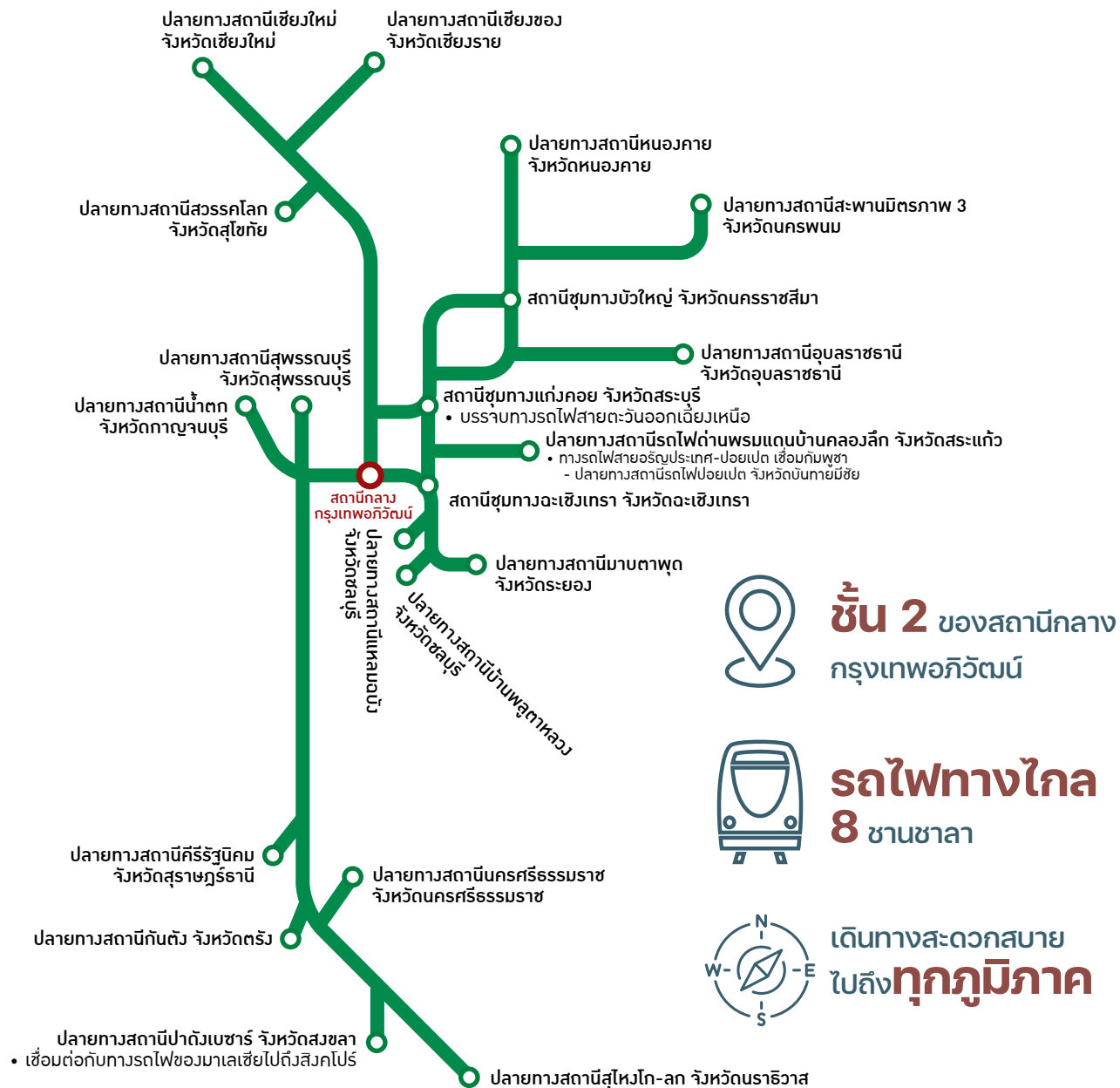
สายสีแดงอ่อน 2 ชานชาลา



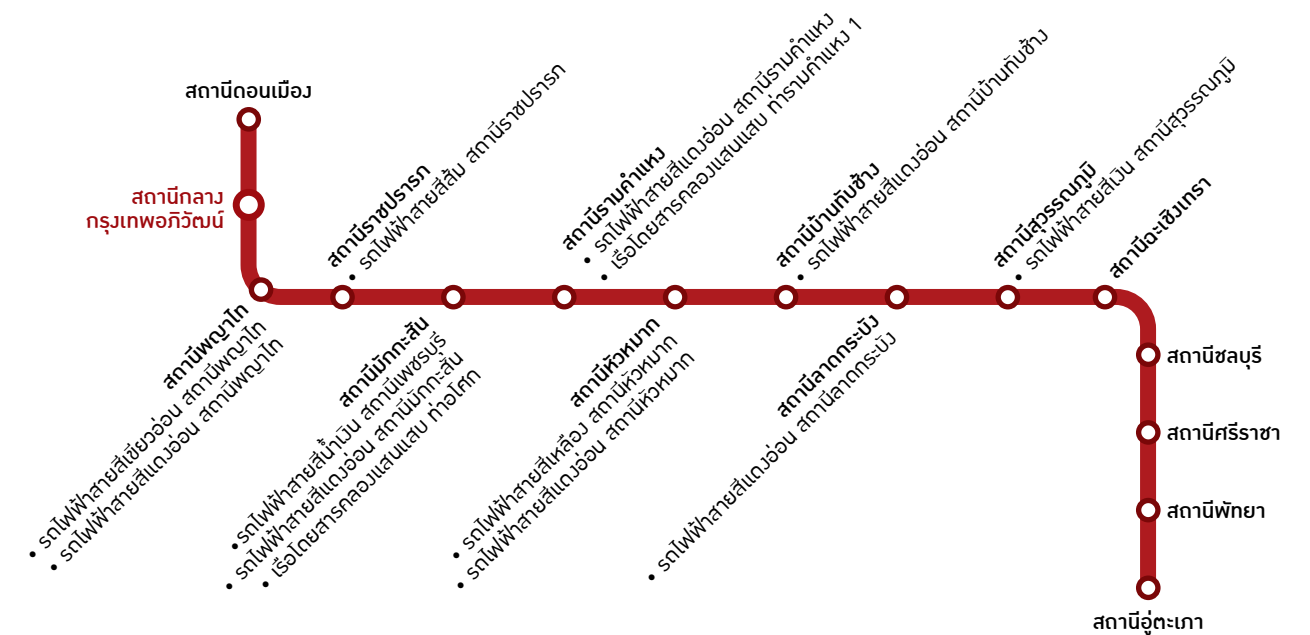
សីលធម៌

∞ จุดเชื่อมต่อการเดินทาง

เชื่อมต่อกับรถไฟทางไกล



เชื่อมต่อกับรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน



เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าความเร็วสูง

รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายเหนือ

(กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)



ชั้น 3 ของสถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์



รถไฟฟ้าความเร็วสูง
10 ชานชาลา



โครงข่ายเชื่อมโยง
กับประเทศในภูมิภาคอาเซียน

รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายใต้

(กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์)



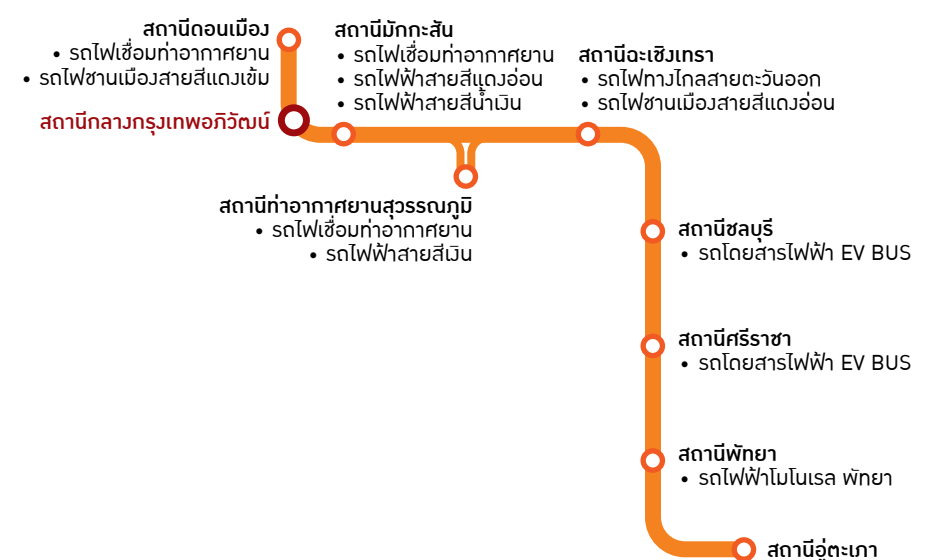
รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ

(กรุงเทพฯ-หนองคาย)



รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออก

(กรุงเทพฯ-ระยอง)



สถาปัตยกรรมสุดล้ำแห่งยุค สะท้อนความงามแห่งเอกลักษณ์ไทย

การออกแบบและก่อสร้างอาคาร นอกจากยึดหลักความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยเป็นสำคัญ ยังคำนึงถึงความสวยงามทางสถาปัตยกรรม และประหยัดพลังงาน สะท้อนการเป็น “ศูนย์กลางการคมนาคมระบบราง” ที่ได้มาตรฐาน สะดวกสบาย ครบครัน ตอบสนองทุกวิถีชีวิตและความต้องการในการเดินทาง



หลังคาทรงโค้ง
รูปทรงร่วมสมัย สื่อถึง
ความเคลื่อนไหวที่ทรงพลัง



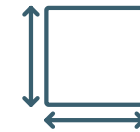
เหล็กและกระจก
เป็นโครงสร้างหลัก



รองรับผู้โดยสาร
ได้ทั้งทางทิศตะวันออก
และตะวันตก

Universal Design เพื่อทุกคนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

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



พื้นอาคาร
ไม่มีระดับ



พื้นทางลาด



ลิฟต์ขึ้น-ลง
ทุกชั้นชานชาลา



ป้ายบอกทาง
เข้าใจง่าย



สัญลักษณ์
ที่เป็นสากล



จุดยึดและจุดจอด
รถวีลแชร์



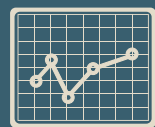
ห้องน้ำ
สำหรับผู้พิการ



บทที่ 2 **รถไฟฟ้าชานเมือง** **สายสีแดง**

ระบบรถไฟฟ้า
เชื่อมกรุงเทพฯ และปริมณฑล
สายแรกของประเทศ

รถไฟฟ้าชานเมือง หรือ Commuter Train เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเช่นเดียวกับรถไฟฟ้าสายอื่นๆ แต่มีแนวเส้นทางและระยะทางระหว่างสถานีที่ยาวกว่า เป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองกับชานเมืองโดยรอบทั้ง 4 ทิศจากกรุงเทพมหานคร ในแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ลดปัญหาการจราจรติดขัด



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



12 เส้นทาง
รวมทั้งสิ้น **286.7** กิโลเมตร



ระบบรถไฟฟ้า
(Electrification)
สายแรกโดย swt.



ระบบอาณัติสัญญาณ
แบบ ETCS Level 1
ป้องกันขบวนรถ
ทุกการเดินทาง

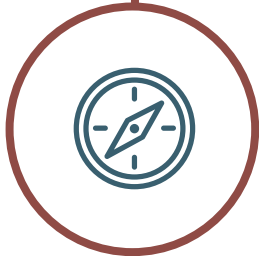
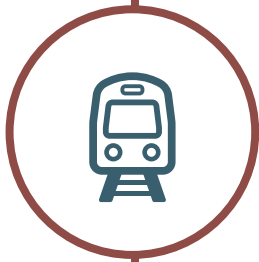


ทางเดินลอยฟ้า
เชื่อมต่อท่าอากาศยาน



สะพานทางรถไฟ
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา





เปิดให้บริการแล้ว

เปิดบริการแล้ว **2** เส้นทาง ระยะทางรวม **41.5** กิโลเมตร

ทิศเหนือ สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)

ทิศตะวันตก สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน)

4 ทิศแห่งการเชื่อมต่อ ในอนาคต

ทิศเหนือ ถึง จ.พระนครศรีอยุธยา

ทิศใต้ ถึง จ.ราชบุรี

ทิศตะวันออก ถึง จ.ฉะเชิงเทรา

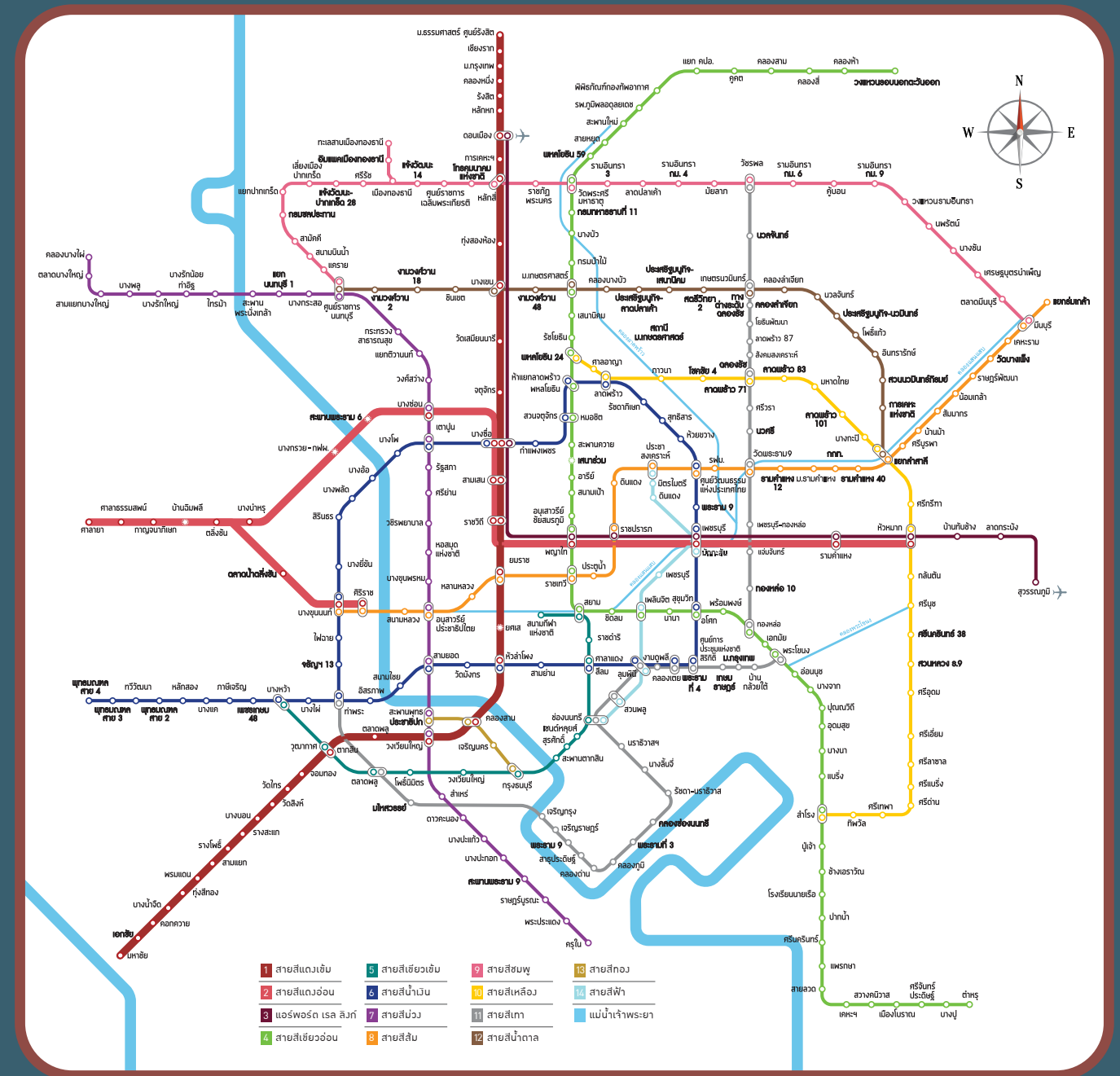
ทิศตะวันตก ถึง จ.นครปฐม

รองรับการเดินทาง สะดวก กันใจ

10-15 นาที/ขบวน

มีทางวิ่งเฉพาะ ทั้ง**ทางยกระดับและระดับดิน**

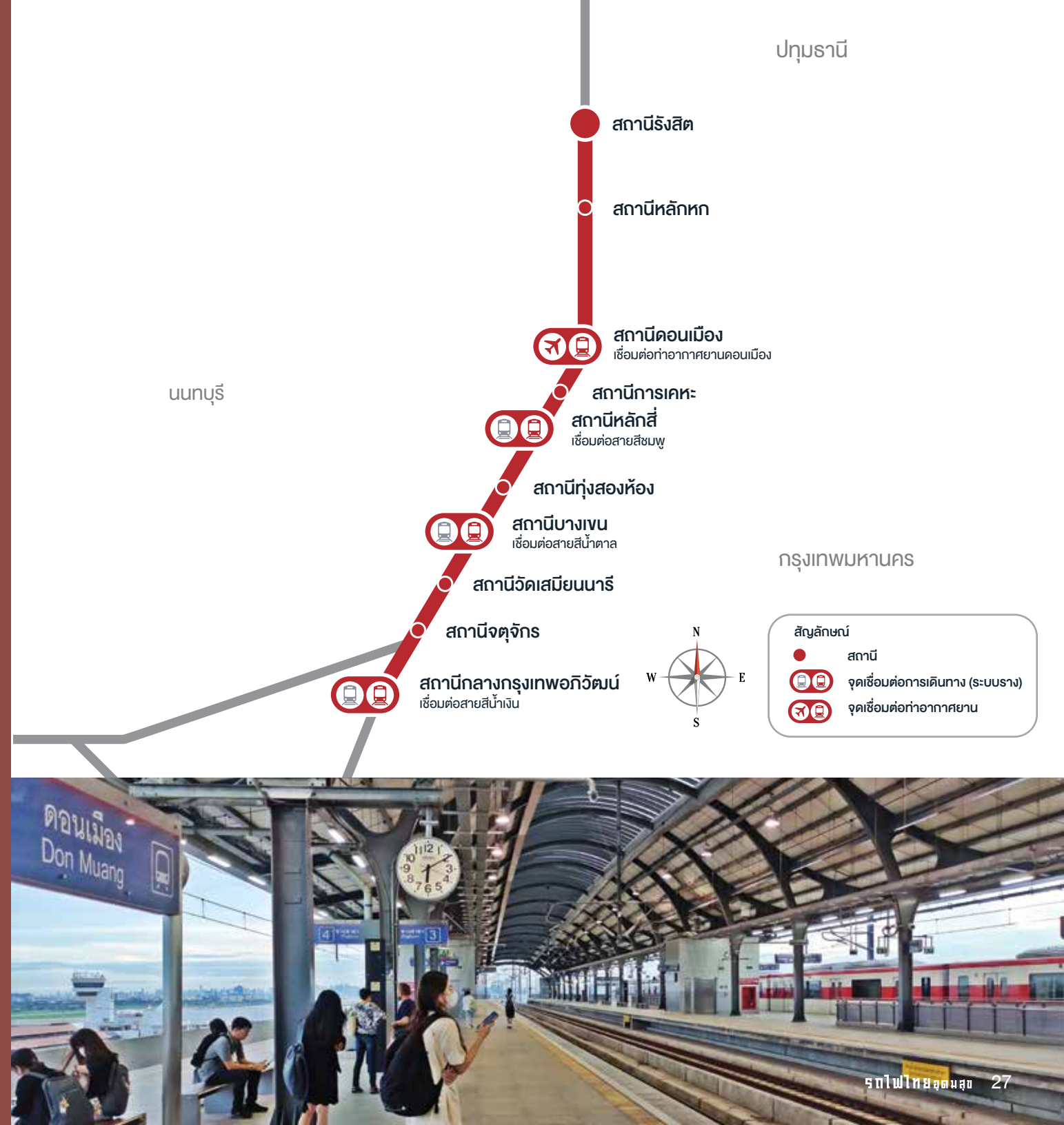
ไร้ปัญหาจุดติด



รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 1 สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)

เป็นรถไฟที่วิ่งในแนวเหนือ-ใต้ จากใจกลางเมือง
ไปยังรังสิต พื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ ช่วยประหยัดเวลา
ในการเดินทาง และลดปัญหาการจราจรติดขัดจากรถยนต์
เข้าสู่ตัวเมือง

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



รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 1 สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์- ตลิ่งชัน)

เป็นรถไฟที่วิ่งในแนวตะวันออก-ตะวันตก จาก
ใจกลางเมืองไปยังตลิ่งชัน พื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก
โดยใช้เวลาเพียง 15 นาทีเท่านั้น



ระยะทาง
15.2 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120 กิโลเมตร/ชั่วโมง**



จำนวนสถานี
3 สถานี
(2 สถานีอนาคต)



จำนวนรถโดยสาร
ขบวนละ **4 ตู้**



ความถี่ในการให้บริการ
20 นาที/ขบวน



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



วงเงินลงทุน
15,034 ล้านบาท



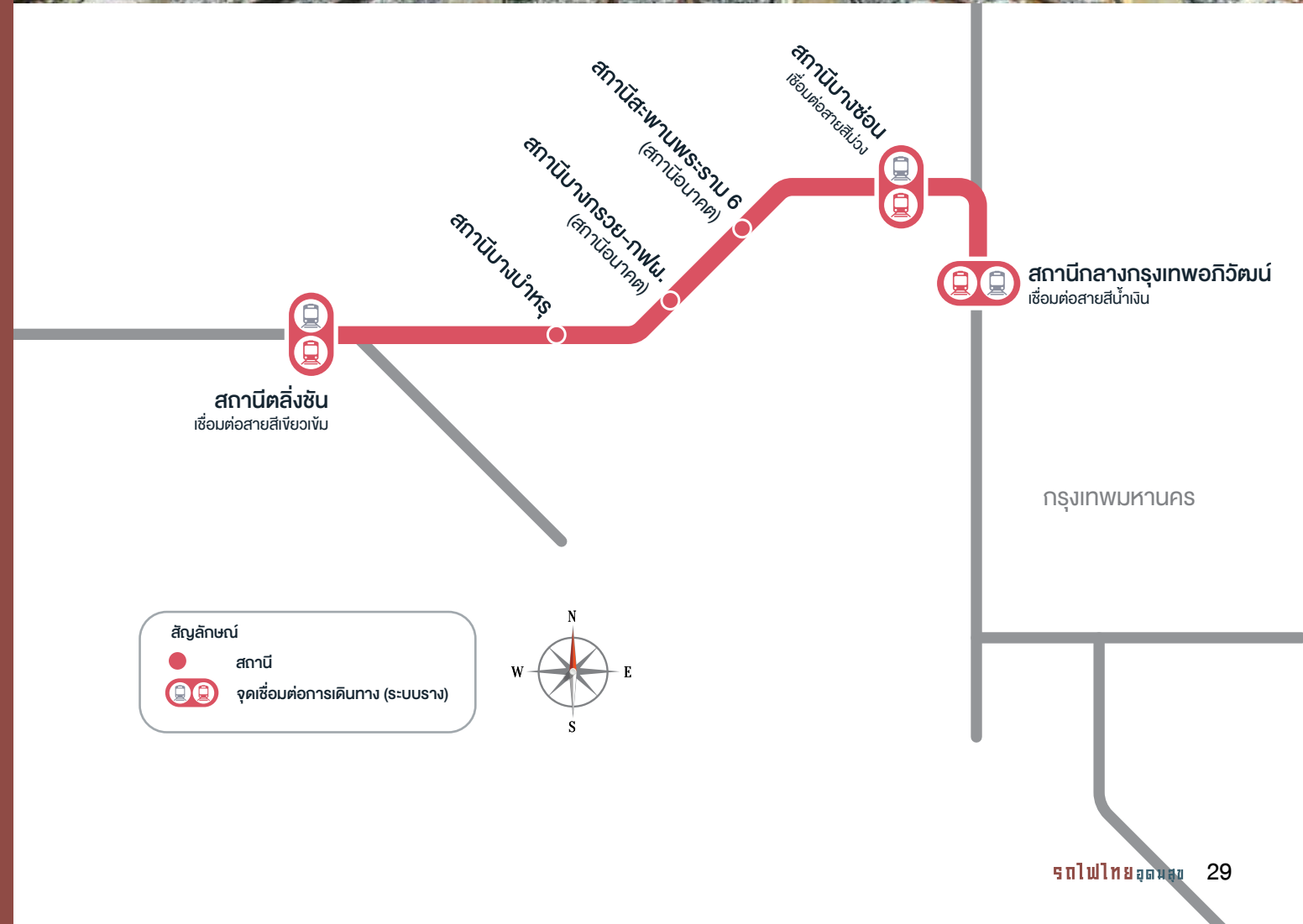
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
18,000 คน-เที่ยว/วัน
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าเมือง ระยะที่ 1)



สถานะ
เปิดให้บริการ ปี 2564



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

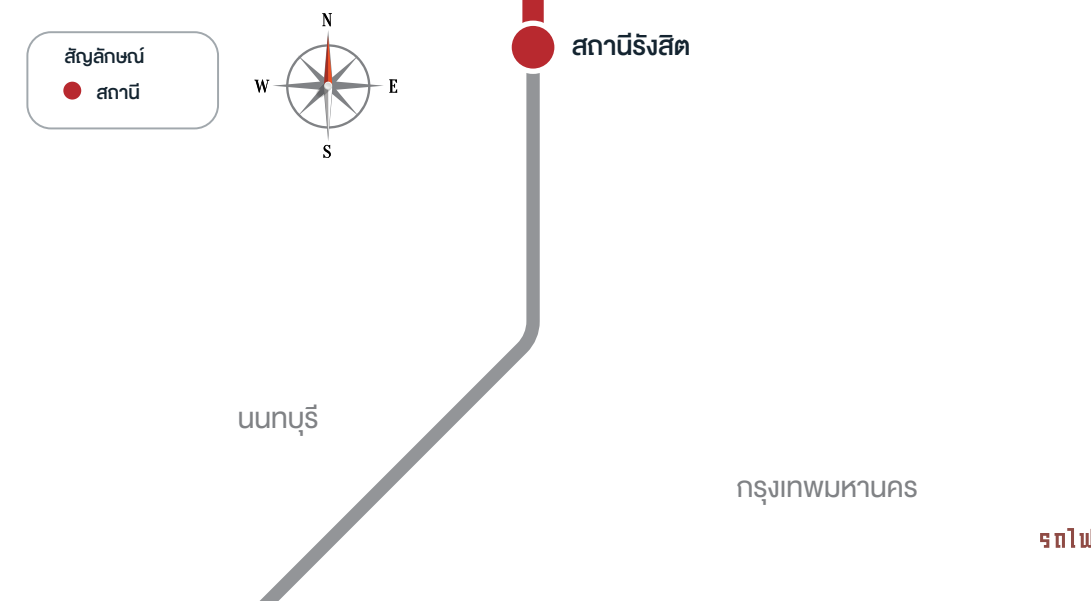


รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงรังสิต- มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)

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



-  ระยะทาง
8.84 กิโลเมตร
-  รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน
-  ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120 กิโลเมตร/ชั่วโมง**
-  จำนวนสถานี
4 สถานี
-  ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**
-  วงเงินลงทุน
6,570 ล้านบาท
-  คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
26,000 คน-เที่ยว/วัน
-  ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2570
-  ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 1.11%**
ค่า **EIRR = 24.61%**



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

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



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



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร/ชั่วโมง



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



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



วงเงินลงทุน
16,847 ล้านบาท



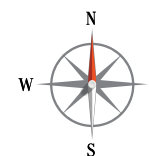
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
19,000 คน-เที่ยว/วัน



ปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2570



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



รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์- หัวลำโพง)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ไปยังสถานีหัวลำโพง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟาสายสีส้ม ลดการเดินทางด้วยรถยนต์ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์- หัวหมาก)

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



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



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ใต้ดิน และยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร/ชั่วโมง



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



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



วงเงินลงทุน
44,157 ล้านบาท



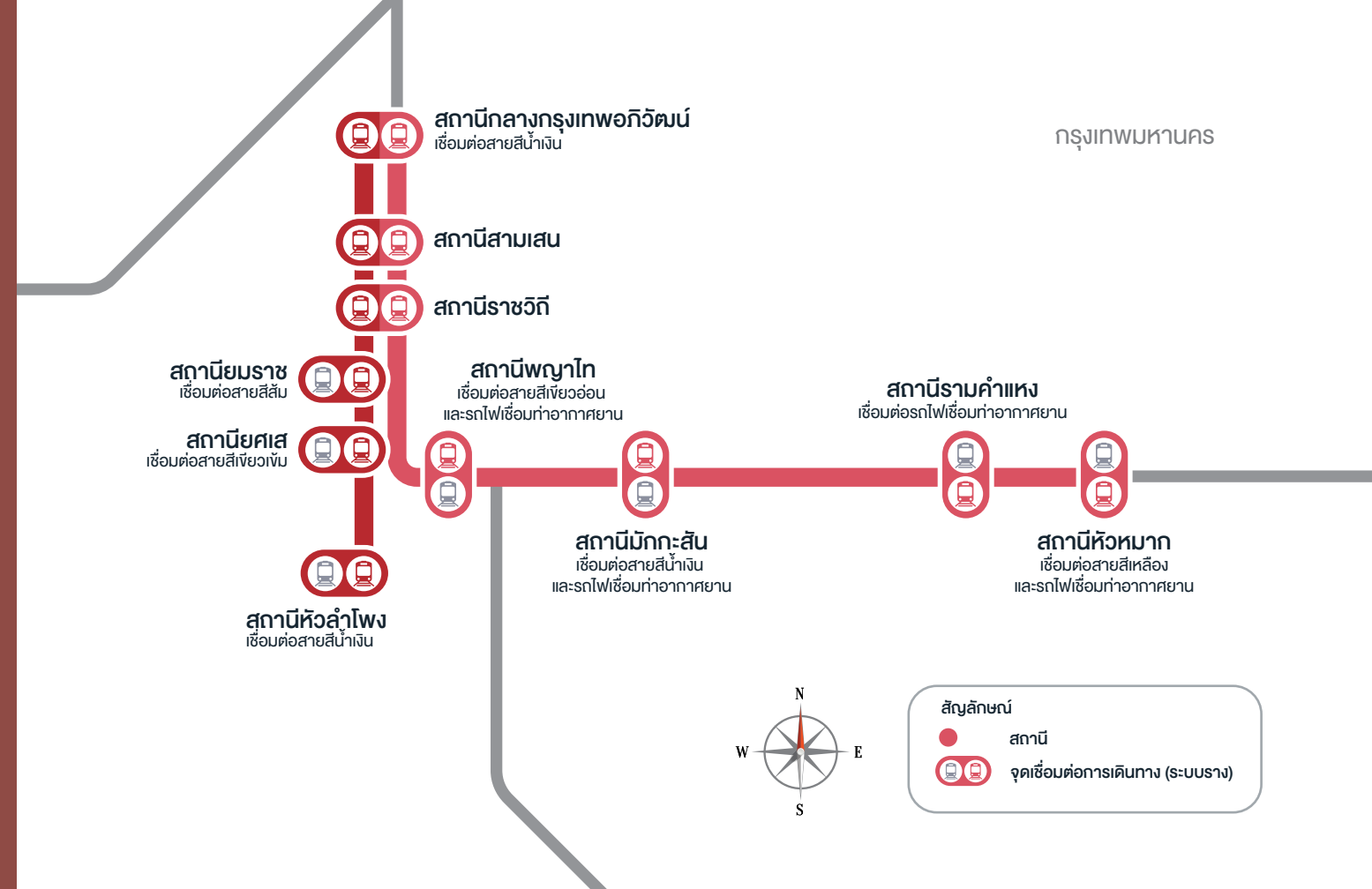
คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-พญาไท-มักกะสัน
51,000 คน-เที่ยว/วัน
ช่วงมักกะสัน-หัวหมาก
17,000 คน-เที่ยว/วัน



ปีทีคาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2570



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



รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงหัวลำโพง- มหาชัย)

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



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



รู้จักขบวนรถไฟ ชานเมืองสายสีแดง เพิ่มประสิทธิภาพ การเดินทาง สู่ใจกลางเมือง

รถไฟชานเมืองสายสีแดง เป็นระบบรถไฟฟ้ามหานคร
มวลงที่นเป็นเส้นทางหลักระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล
ถูกออกแบบให้สามารถทำความเร็วได้สูงสุด 160 กิโลเมตร/
ชั่วโมง เพื่อรองรับการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ



รถธรรมดา 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



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



ระบบอาณัติสัญญาณ
European Train Control System (ETCS) Level 1



ผลิตโดย
บริษัท อิธ่าซี จำกัด



วัสดุขบวนรถ
Aluminum Double Skin



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



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

ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 ระบบป้องกันเหตุ มาตรฐานสากล

รถไฟชานเมืองสายสีแดงมีระบบป้องกันเหตุ
ซึ่งควบคุมความเร็วและการหยุดรถอัตโนมัติ ด้วยระบบ
อาณัติสัญญาณแบบ European Train Control System
(ETCS) Level 1 ซึ่งถือเป็นการใช้ระบบอาณัติสัญญาณ
ชนิดนี้เป็นสายแรกของประเทศไทย



ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1



มีคนขับรถไฟ
เป็นผู้ควบคุมความเร็ว เบรก
และหยุดด้วยตัวเอง



มีระบบสั่งการและควบคุม
จากส่วนกลาง



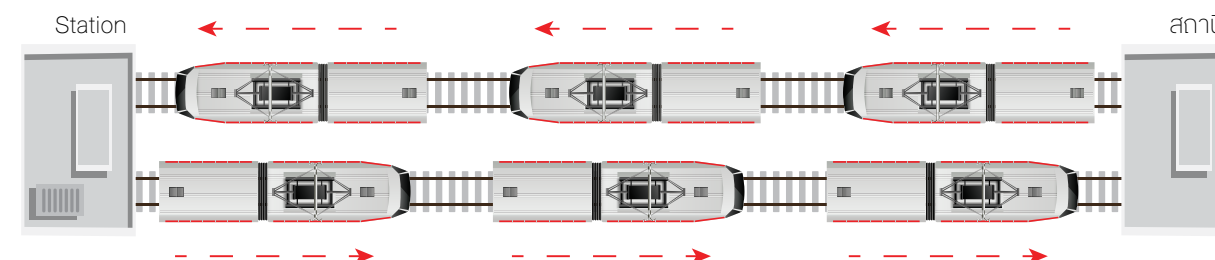
**มีระบบการป้องกัน
ขบวนรถอัตโนมัติ**
(Automatic Train Protection: ATP)
ป้องกันรถไฟชนกัน
เป็นระบบความปลอดภัย



ควบคุมความปลอดภัย
ในการขับของ**คนขับรถไฟ**



มีระบบทำการ**เบรกฉุกเฉิน**
(Emergency Brake)
ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ



๐ทางเดินลอยฟ้า เชื่อมต่อการเดินทาง ระบบรางสู่อากาศ

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



ป้ายบอกทาง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง



กล่องวงจรปิด

ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้



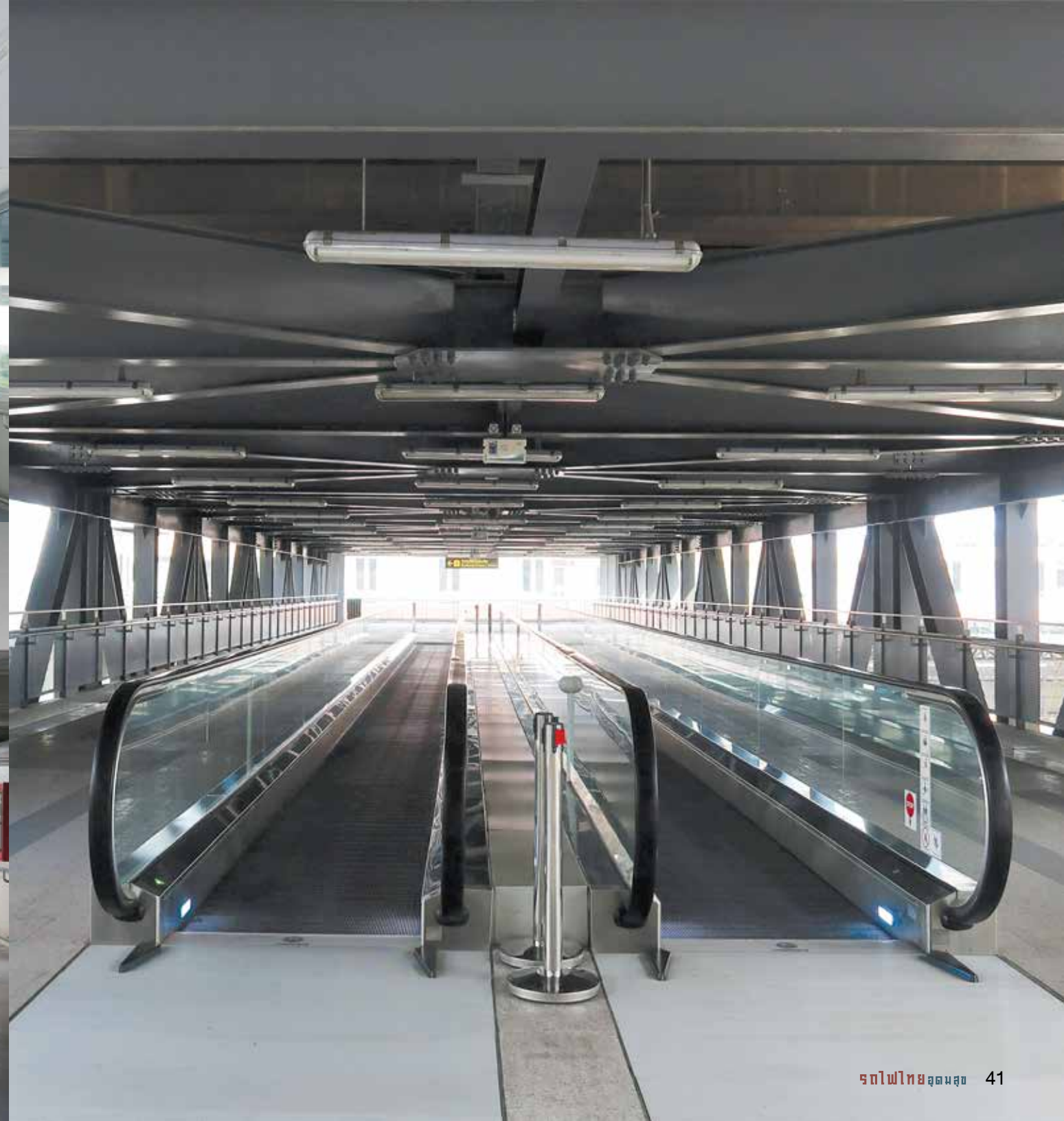
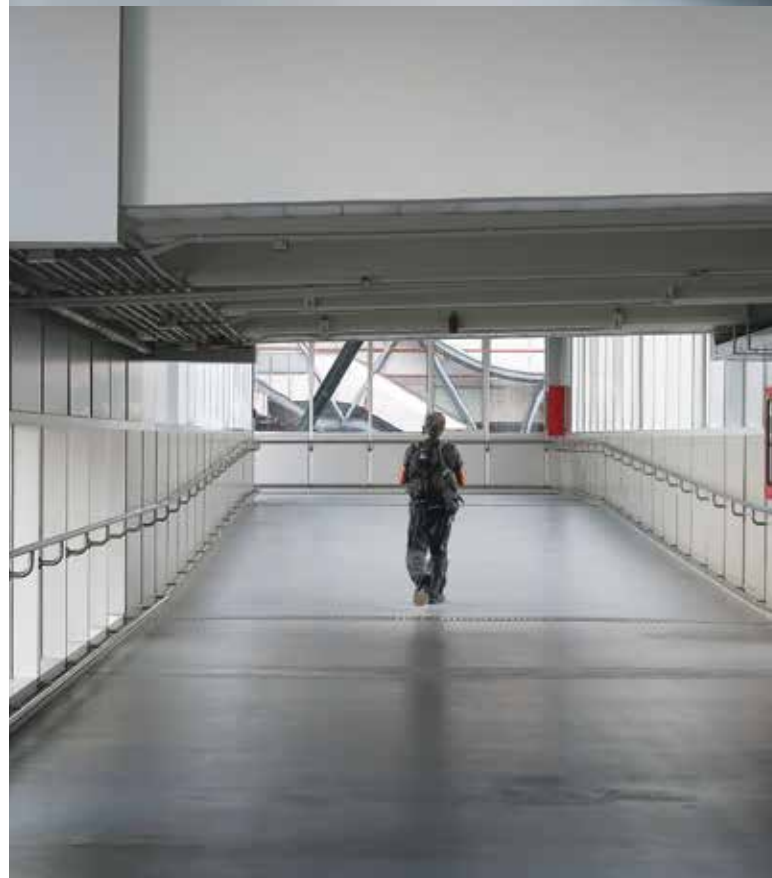
ทางหนีไฟ

ทางลาด



ลิฟต์

บันไดลงระดับพื้นถนน



สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมโยงการเดินทางสองฝั่ง อย่างมีประสิทธิภาพ

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) มีช่วงที่ต้องข้ามผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

โดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับที่มีรูปแบบพิเศษ ขนานไปกับสะพานพระราม 6 ซึ่งเป็นสะพานรถไฟเดิม เพื่อให้การเดินทางของสองฝั่งแม่น้ำเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างไร้รอยต่อ



รองรับความเร็วสูงสุด
160 กิโลเมตร/ชั่วโมง



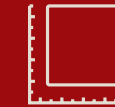
โครงสร้างสะพานชนิด
คอนกรีต**อัดแรงรูปกล่อง**
(Box Girder)



ความยาวสะพาน
ทั้งสิ้น **516** เมตร



ความยาวสะพาน
ช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยา
120 เมตร



ความกว้างของสะพาน
10.7 เมตร



ก่อสร้างแบบ**คานยื่นสมดุล**
(Balanced Cantilever)



เปิดเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ระยะที่ 3 เชื่อมโยงไกลถึง 4 ทิศรอบกรุงเทพฯ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการ
พัฒนารถไฟชานเมืองสายสีแดงระยะที่ **3**
อีก **4** เส้นทาง ระยะทางรวม **153** กิโลเมตร
เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี **2574** เป็นต้นไป

เพื่อการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ชานเมือง
โดยรอบกรุงเทพฯ อย่างแท้จริง
จะมีเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง
รวมทั้งสิ้น **286.7** กิโลเมตร

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



3 บทที่ รถไฟทางคู่

เชื่อมโยงทั่วไทย
สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย
ทั้งคนและสินค้า

เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้เปลี่ยนรถไฟทางเดี่ยวเป็น “รถไฟทางคู่” สู่ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ และเชื่อมโยงไปยังพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางของประชาชนยกระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร ตลอดจนลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการอีกด้วย



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



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



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



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



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



ทางเดี่ยว V S ทางคู่



เป็นทางรถไฟทางเดี่ยวขนาด 1 เมตร

ที่ต้องรอสับหลักบริเวณทางหลัก



มีคุณภาพทางไม่ดี

สามารถรองรับความเร็วในการเดินรถโดยสารได้ 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถสินค้าได้ 29 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบไฟสี

มีประสิทธิภาพในการรองรับขบวนรถไฟได้น้อย



มีจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นจำนวนมาก

ไม่มีความปลอดภัย รถไฟไม่สามารถทำความเร็วได้



ไม่มีรั้วกั้นเขตทางรถไฟ

มีการบุกรุกพื้นที่ เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ



รวดเร็วกว่า โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนานกับทางรถไฟเดิมให้เป็นทางคู่

สามารถเดินรถสวนกันได้โดยไม่ต้องรอหลัก ทำให้เดินทางได้ตรงเวลา



รวดเร็วกว่า โดยการปรับปรุงคุณภาพทาง

ให้สามารถรองรับความเร็วในการเดินรถโดยสารได้ 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถสินค้าได้ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง



รวดเร็วกว่า โดยใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1

มาตรฐานยุโรป เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ



สบายกว่า โดยการปรับปรุงสถานี

เพิ่มความสะดวกสบาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารทุกกลุ่ม ตามหลัก Universal Design



ปลอดภัยกว่า โดยก่อสร้างเป็นทางต่างระดับ

เช่น อุโมงค์ทางลอดหรือสะพานข้ามแยก เพื่อแก้ไขปัญหาดัดบริเวณทางแยก



ปลอดภัยกว่า โดยมีรั้วกั้นตลอดแนว

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง ป้องกันการบุกรุก



คุ้มค่ากว่า โดยการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง (CY)

เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

เปิดให้บริการในระยะที่ 1 แล้ว จำนวน 5 เส้นทาง

1. ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสียเก้-ชุมทางแก่งคอย 106 กิโลเมตร
2. ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น 187 กิโลเมตร
3. ช่วงนครปฐม-หัวหิน 169 กิโลเมตร
4. ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 84 กิโลเมตร
5. ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 167 กิโลเมตร

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

รถไฟทางคู่ระยะที่ 1 อีก 2 เส้นทาง

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2567

1. ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ 132 กิโลเมตร
2. ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ 148 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าคู่สายใหม่ อีก 2 เส้นทาง

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2570-2571

1. สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงทอง 322 กิโลเมตร
2. สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม 355 กิโลเมตร



เตรียมการพัฒนารถไฟทางคู่ระยะที่ 2

7 ເສັ້ນທາງ ຣະຍະທາງຮວມ 1,479 ກິໂລແມັດ

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2570-2572

1. ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย 281 กิโลเมตร
2. ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ 189 กิโลเมตร
3. ช่วงขอนแก่น-หนองคาย 167 กิโลเมตร
4. ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี 308 กิโลเมตร
5. ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี 168 กิโลเมตร
6. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา 321 กิโลเมตร
7. ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กิโลเมตร

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงชุมทาง ฉะเชิงเทรา- ชุมทางคลองสิบเก้า- ชุมทางแก่งคอย

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบัง ไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างสะดวกโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ โดยเริ่มจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ผ่าน จ.นครนายก ไปยังสถานีชุมทางแก่งคอย จ.สระบุรี



ระยะทาง
106 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
7 สถานี



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



สถานะ
ก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2562**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
7.17 ล้านคน/ปี (ปี 2569)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
17.18 ล้านตัน/ปี (ปี 2569)



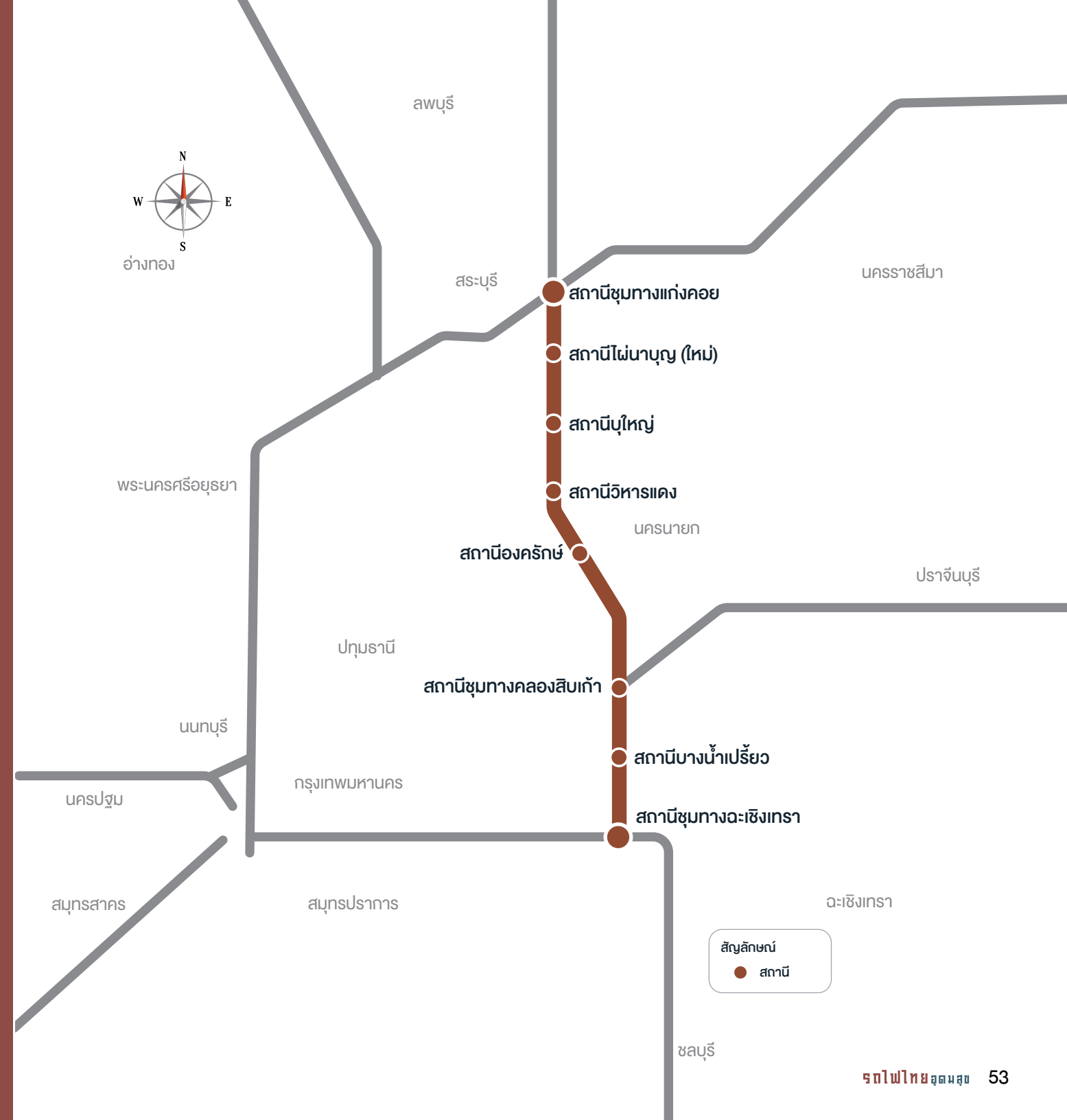
วงเงินลงทุน
10,233 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 6.75%**
ค่า **EIRR = 27.31%**



ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2 สัญญา**
สัญญาที่ 1 ชุมทางฉะเชิงเทรา-
ชุมทางคลองสิบเก้า-วิหารแดง
และบึงใหญ่-ชุมทางแก่งคอย
พร้อมทางเลี้ยวเมือง
สัญญาที่ 2 วิหารแดง-บึงใหญ่ พร้อมอุโมงค์



รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

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



ระยะทาง
169 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
27 สถานี



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
ก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2566**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
128,743 คน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
35,089 ตัน/วัน (ปี 2577)



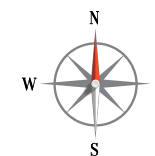
วงเงินลงทุน
15,718 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 16.51%**
ค่า **EIRR = 20.27%**



ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2 สัญญา**
สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล
สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน



กาญจนบุรี

สถานีชุมทางหนองปลาดุก

สถานีคลองบางตาล

สถานีโพรงมะเดื่อ

นนทบุรี

สถานีบ้านโป่ง

สถานีนครปฐม

สถานีคลองตากค

สถานีโพธาราม

สถานีนครปฐม

นครปฐม

กรุงเทพมหานคร

สถานีเจ็ดเสมียน

สมุทรสาคร

สมุทรปราการ

สถานีบ้านกล้วย

สถานีราชบุรี

สถานีบ้านคูบัว

สถานีบ่อตะคร้อ

สถานีปากท่อ

สถานีบางเค็ม

สถานีเขาชัย

สถานีหนองปลาไหล

สถานีบางจาก

สถานีเพชรบุรี

เพชรบุรี

สถานีเขาทอโม

สถานีหนองไม้เหล็ก

สถานีหนองจอก

สถานีหนองศาลา

สถานีชะอำ

สถานีห้วยทรายเหนือ

สถานีห้วยทรายใต้

ประจวบคีรีขันธ์

สถานีหัวหิน

สถานีหนองแก

สัญลักษณ์

● สถานี

สถานีหัวหินแห่งใหม่ ผสมผสานการพัฒนา ร่วมกับการอนุรักษ์

ทางรถไฟช่วงผ่านตัวเมืองหัวหิน ระยะทาง 7 กิโลเมตร การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างปรับปรุงเป็นทางยกระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง ทำให้การจราจรมีความคล่องตัวและปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีหัวหินแห่งใหม่ขึ้น ให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟยกระดับ



ก่อสร้างอาคารสถานีใหม่
สูง **3** ชั้น รวมชั้นใต้ดิน
รองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก



ตั้งอยู่ห่างจากอาคารสถานีเดิม
ประมาณ **20** เมตร
เดินทางได้สะดวก เช่นเดิม



ออกแบบตามหลัก
Universal Design
มีความทันสมัย
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
สำหรับผู้โดยสารทุกสภาพร่างกาย



ออกแบบตามสถาปัตยกรรมวิศกรเรีย
ใช้โทนสีแดงสลับสีครีม
มีความสวยงามตามแบบอาคารเดิม
เป็นแลนด์มาร์ก
การท่องเที่ยวแห่งใหม่



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



สะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกของประเทศไทย

ในการก่อสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางเดิมนี้มีโครงสร้างที่สำคัญคือ สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลองคู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์ซึ่งเป็นสะพานทางเดียวเดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แบบไม่มีเสากลางแม่น้ำ เป็นทางเดียว ความยาวสะพานรวม 340 เมตร ซึ่งนับเป็นสะพานคานขึงแห่งแรกของ

ประเทศไทย เหตุที่ต้องสร้างสะพานในรูปแบบนี้ เนื่องจากมีระเบิดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จมอยู่ในลำน้ำทำให้ไม่สามารถสร้างสะพานแบบเดิมได้ เพราะจะต้องมีการเคลื่อนย้ายระเบิดออกทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงสูงการสร้างสะพานแบบใหม่ สามารถลดความเสี่ยงและไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน



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



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



ประหยัดค่าก่อสร้าง
โดยเป็นรูปแบบสะพานที่ผสมผสานกับสะพานคอนกรีตอัดแรงที่มีต้นทุนต่ำสุดแต่มีข้อจำกัดในการก่อสร้างกับสะพานขึงซึ่งมีต้นทุนสูงสุด



รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงหัวหิน- ประจวบคีรีขันธ์

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงนครปฐม-หัวหิน โดยเริ่มจากสถานีหัวหินไปยังสถานีประจวบคีรีขันธ์ เพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางรถไฟสายหลักไปสู่ภาคใต้



ระยะทาง
84 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
13 สถานี ที่หยุดรถ 1 แห่ง



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
2 แห่ง (สถานีสามร้อยยอด และสถานีทุ่งมะเเฒ่า)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



สถานะ
ก่อสร้าง**แล้วเสร็จ ปี 2566**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
4,210 คน/วัน (ปี 2592)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
75,990 ตัน/วัน (ปี 2592)



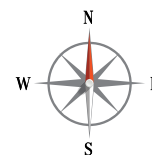
วงเงินลงทุน
5,807 ล้านบาท



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



ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
จำนวน 1 สัญญา
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์



สัญลักษณ์

● สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ

CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)



รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงประจวบคีรีขันธ์- ชุมพร

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ โดยเริ่มจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ ไปยังสถานีชุมพร ซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้



ระยะทาง
167 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
19 สถานี ที่หยุดรถ **7** แห่ง
ป้ายหยุดรถ **1** แห่ง



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
4 แห่ง (สถานีหัวากอ สถานีนาฝักขวง
สถานีมาบอำมฤต และสถานีสะพลี)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
ก่อสร้าง**แล้วเสร็จ** ปี **2566**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
64,900 คน/วัน (ปี 2580)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.06 ล้านตัน/ปี (ปี 2580)



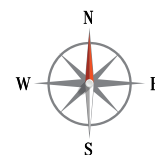
วงเงินลงทุน
12,457 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = 4.89%**
ค่า **EIRR = 23.82%**



ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2** สัญญา
สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย
สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร

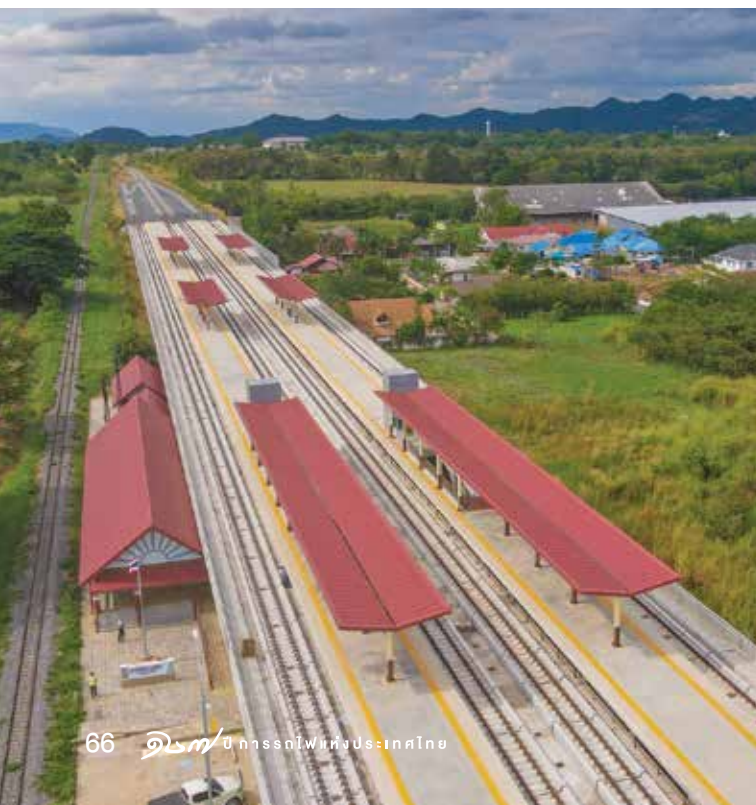


ระนอง



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ช่วงมาบกะเบา- ชุมทางถนนจิระ

เป็นเส้นทางสำคัญที่แยกจากเส้นทางสายเหนือไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มจากสถานีมาบกะเบา จ.สระบุรี ไปยังสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งผ่านภูเขาและพื้นที่แอ่งกระทะให้มีความรวดเร็วคล่องตัวยิ่งขึ้น



ระยะทาง
132 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกกระดาน และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
19 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง (สถานีกุดจิก)



อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ
1 แห่ง (สถานีนครราชสีมา)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



สถานะ
คาดว่าจะ**แล้วเสร็จ ปี 2567**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
78,395 คน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
29,841 ตัน/วัน (ปี 2577)



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 8.33%
ค่า EIRR = 19.40%



ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **3 สัญญา**
สัญญาที่ 1 มาบกะเบา-คลองขนานจิตร
สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ



ทางรถไฟยกระดับสูงที่สุดในประเทศไทย และอุโมงค์รถไฟยาวที่สุดในประเทศไทย

เส้นทางรถไฟช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ
นับว่ามีอุปสรรคในเชิงกายภาพที่ทำให้การเดินทาง
ล่าช้า นั่นคือพื้นที่แอ่งกระทะบริเวณคลองมวกเหล็ก
จ.สระบุรี และเทือกเขาแดงพญาเย็น จ.สระบุรี-
จ.นครราชสีมา ทำให้เส้นทางรถไฟเดิมมีลักษณะ
ลดเลี้ยว มีความลาดชันมาก และใช้ความเร็วได้ต่ำ
การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้แก้ปัญหาทางกายภาพ
ด้วยการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เป็นทางยกระดับ
และอุโมงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง
ให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น



**ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ
ที่สูงที่สุดในประเทศไทย**
ยกระดับข้ามคลองมวกเหล็ก
มีจุดสูงสุด **48-50** เมตรจากพื้นดิน
ระยะทาง **4.8** กิโลเมตร



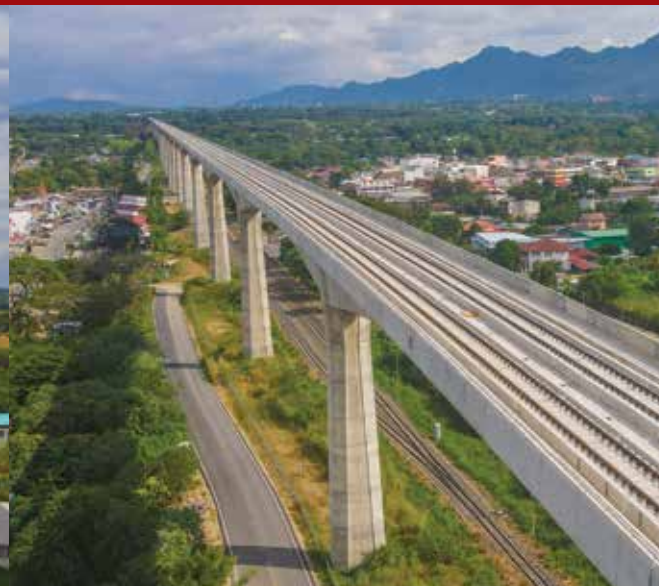
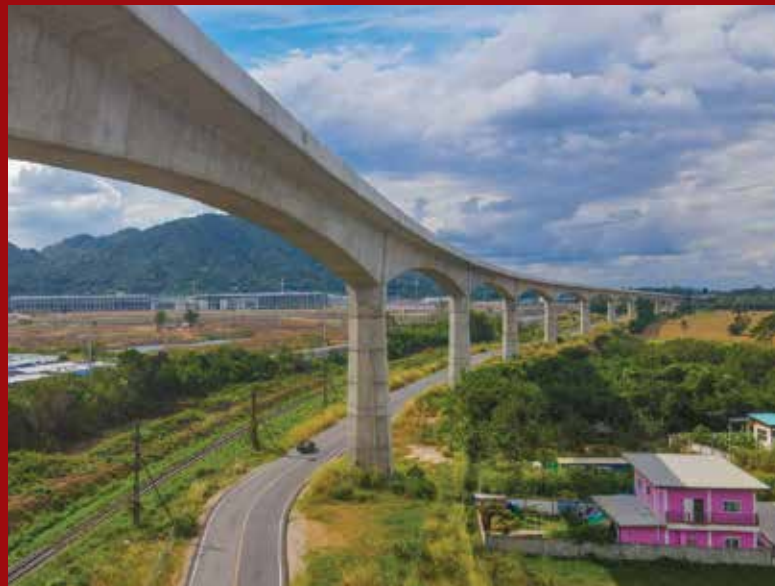
ลดเวลาการเดินทาง โดยตัดเป็น
แนวเส้นทางตรง ทดแทนทางเดิม
ที่อ้อมไปตามขอบแอ่งกระทะ ใช้เวลา
เหลือเพียง **5** นาที จากเดิมที่ใช้เวลา
ประมาณ **30** นาที



**ก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟ
ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย**
บริเวณช่องสถานีมาบะเปา
สถานีผาเสด็จ และสถานีหินลับ
มีความยาวมากที่สุด
ประมาณ **5.42** กิโลเมตร
ลอดใต้เทือกเขาแดงพญาเย็น



**เดินทางและขนส่งได้อย่าง
รวดเร็ว** ด้วยแนวเส้นทางตัดตรง
มีความลาดชันน้อย ช่วยให้การเดินรถ
มีความปลอดภัยและรวดเร็ว
มากยิ่งขึ้น



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ

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



ระยะทาง
148 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
19 สถานี ที่หยุดรถ 5 แห่ง



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง (สถานีเขากอง)



อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ
1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



สถานะ
คาดว่าจะ**แล้วเสร็จ ปี 2567**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
81,130 คน/วัน (ปี 2577)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
60,430 ตัน/วัน (ปี 2577)



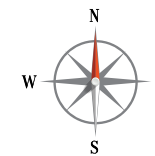
วงเงินลงทุน
18,699 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 5.59%
ค่า EIRR = 20.21%



ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **2 สัญญา**
สัญญาที่ 1 บ้านกลับ-โคกกระทิง
สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ



อุทัยธานี

สัญลักษณ์

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

สถานีปากน้ำโพ
สถานีนครสวรรค์

นครสวรรค์

เพชรบูรณ์

สถานีเขากอง

CY

สถานีเนินมะกอก

สถานีหัวจัว

สถานีหนองโพ

สถานีหัวหวาย

สถานีดงมะกู

สถานีบ้านตากลิ

สถานีโพนทอง

ที่หยุดรถทะเลหว้า

ที่หยุดรถบ้านกกกั่ว

ที่หยุดรถโรงเรียนจินเสน

สถานีจินเสน

ที่หยุดรถไฟใหญ่

ที่หยุดรถหัวแกว

สถานีบ้านหมี่

สถานีหนองทรายขาว

สถานีหนองเต่า

สถานีโคกกระทิง

สถานีท่าแค

สิงห์บุรี

สถานีลพบุรี 2

สถานีลพบุรี

สถานีบ้านป่าหวาย

สถานีบ้านกลับ

สุพรรณบุรี

อ่างทอง

สระบุรี

รถไฟไทยสุดหรู

ทางรถไฟยกระดับ ยาวที่สุดในประเทศไทย

ในช่วงเส้นทางรถไฟที่ผ่านตัวเมืองลพบุรี มีการปรับแนวเส้นทางรถไฟใหม่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบกับพระปรางค์สามยอด และโบราณสถานที่สำคัญของจังหวัด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเลียบเมือง จากสถานีบ้านกล้วยไปถึงสถานีโคกกระทาย เพื่อแก้ไขผลกระทบดังกล่าว



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



ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ
ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย
ระยะทาง **19** กิโลเมตร ซึ่งเป็น
ส่วนหนึ่งของทางรถไฟเลียบเมือง



ก่อสร้างสถานีลพบุรี 2
ซึ่งเป็นสถานียกระดับ ตั้งอยู่
บริเวณทางหลวงหมายเลข
366 เพื่ออำนวยความสะดวก
ให้แก่ประชาชนตามแนวเส้นทาง
เลียบเมืองทดแทนสถานีลพบุรีเดิม



รถไฟทางคู่สายใหม่ สายเด่นชัย- เชียงราย-เชียงของ

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



ระยะทาง
322 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
25 สถานี



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



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
9.816 คน/วัน (ปี 2595)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.23 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



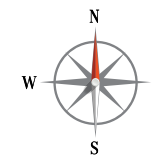
วงเงินลงทุน
72,883.50 ล้านบาท



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

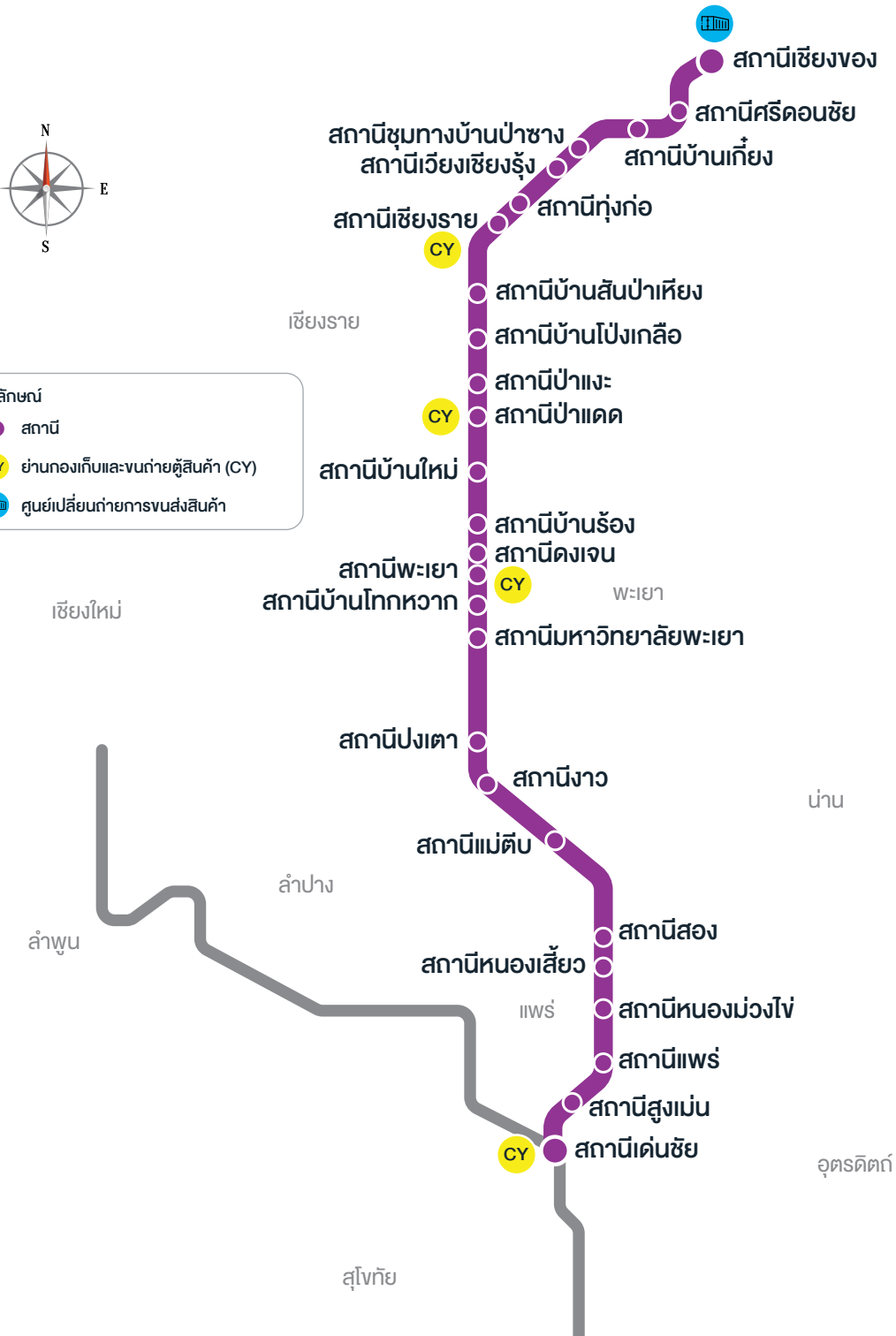


ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น **3 สัญญา**
สัญญาที่ 1 เด่นชัย-งาว
สัญญาที่ 2 งาว-เชียงราย
สัญญาที่ 3 เชียงราย-เชียงของ



สัญลักษณ์

- สถานี
- CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า



ก้าวข้ามอุปสรรคทางกายภาพ ด้วยเทคโนโลยีก่อสร้างอันทันสมัย

พื้นที่จ.แพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย เต็มไปด้วยภูเขา ซึ่งเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตามด้วยเทคโนโลยีการก่อสร้างในปัจจุบัน

ทำให้การเจาะอุโมงค์เพื่อลอดใต้ภูเขาสามารถทำได้ง่ายขึ้น ซึ่งจะทำให้แนวเส้นทางมีความตรงและความลาดชันน้อย มีประสิทธิภาพในการเดินทาง



ก่อสร้างอุโมงค์ 4 แห่ง
ตามแนวเส้นทางโครงการ

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



มีระบบป้องกันแผ่นดินไหวและน้ำท่วม เพื่อความปลอดภัยและความต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้าง



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



รถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่- มุกดาหาร-นครพนม

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



ระยะทาง
355 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
18 สถานี



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



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



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



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
25,185 คน/วัน (ปี 2599)



คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.07 ล้านตัน/ปี (ปี 2599)



วงเงินลงทุน **55,401 ล้านบาท**



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



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



สัญลักษณ์

- สถานี
- (CY) ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคเหนือ ต่อเนื่องจาก
ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยเริ่มจากสถานีปากน้ำโพ
จ.นครสวรรค์ ผ่าน จ.พิจิตร จ.พิษณุโลก จ.สุโขทัย
จ.อุตรดิตถ์ ไปยังสถานีเด่นชัย จ.แพร่ เพิ่มประสิทธิภาพ
การเชื่อมต่อจังหวัดเศรษฐกิจตามแนวเส้นทาง



ระยะทาง
281 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
38 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
3 แห่ง (สถานีบางกระทุ่ม
สถานีวังกะพี้ และสถานีศิลาอาสน์)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
34,000 คน/วัน (ปี 2592)



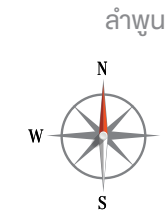
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
7.94 ล้านตัน/ปี (ปี 2592)



วงเงินลงทุน
81,143.23 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = -8.59%**
ค่า **EIRR = 13.38%**



ลำปาง

ตาก

กำแพงเพชร

อุทัยธานี

สถานีเด่นชัย

แพร่

น่าน

สถานีห้วยไร่

สถานีปางต้นผึ้ง

สถานีบ้านด่าน

สถานีศิลาอาสน์ (CY)

สถานีอุตรดิตถ์

(CY)

สถานีวังกะพี้

สถานีตรอน

สถานีท่าสัก

สถานีชุมทางบ้านคารา

สถานีไร่ฮ้อย

สุโขทัย

สถานีพิชัย

สถานีบ้านโคก

สถานีบ้านบุง

สถานีหนองตม

สถานีพรหมพิราม

สถานีแควน้อย

สถานีบ้านตุม

สถานีบ้านเต็งหนาม

สถานีพิษณุโลก

สถานีนั่งพระ

สถานีบ้านใหม่

สถานีแม่เกียบ

สถานีบางกระทุ่ม

(CY)

สถานีท่าพ่อ

พิจิตร

สถานีวังกรด

สถานีพิจิตร

สถานีห้วยเกตุ

สถานีหัวดง

สถานีดงตะขบ

สถานีตะพานหิน

สถานีบางมูลนาก

สถานีหอไกร

สถานีชุมแสง

สถานีวังกร่าง

สถานีทับกฤช

สถานีคลองปลากด

สถานีปากน้ำโพ

สถานีบึงบอระเพ็ด

นครสวรรค์

อุตรดิตถ์

เลย

พิษณุโลก

เพชรบูรณ์

ชัยภูมิ

สัญลักษณ์
● สถานี
● ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

เป็นเส้นทางสำคัญในภาคเหนือ ต่อเนื่องจากช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย โดยเริ่มจากสถานีเด่นชัย จ.แพร่ ผ่าน จ.ลำปาง จ.ลำพูน ไปสิ้นสุดยังสถานีเชียงใหม่ ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยัง จ.เชียงใหม่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาคเหนือ



ระยะทาง
189 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกกระดาน และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
17 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร และสถานีสารภี)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
14,830 คน/วัน (ปี 2597)



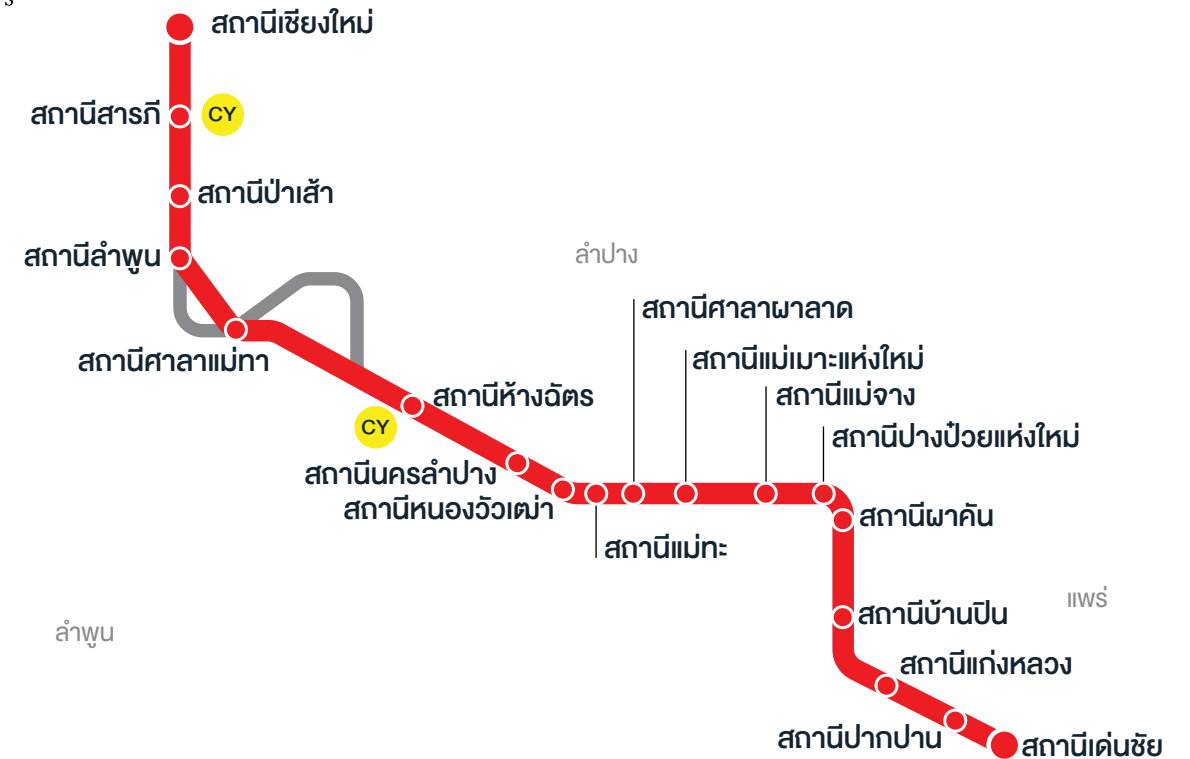
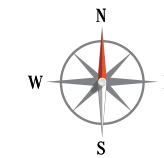
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.61 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)



วงเงินลงทุน
56,837.78 ล้านบาท



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



สัญลักษณ์

● สถานี

● (CY) ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงขอนแก่น- หนองคาย

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อจากช่วงชุมทาง
ถนนจิระ-ขอนแก่น จากสถานีขอนแก่น ผ่าน จ.อุดรธานี
และสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย เพื่อเติมเต็มระบบ
รถไฟทางคู่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า และ
การเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน



ระยะทาง
167 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
15 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
3 แห่ง (สถานีโนนสะอาด
สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว
เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
3,300 คน/วัน (ปี 2566)
หรือ **5,500** คน/วัน (ปี 2594)



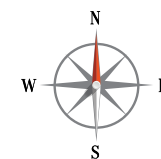
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
4.2 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)



วงเงินลงทุน
29,748.00 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **-3.84%**
ค่า EIRR = **18.57%**



เลย

หนองบัวลำภู

สัญลักษณ์

● สถานี

● CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

สถานีอุดรธานี
อุดรธานี

หนองคาย

สถานีหนองคาย
สถานีนาทา

สถานีนาพุ

สถานีหนองงอนกว้าง

สถานีหนองตะไก้
สถานีห้วยสามพาด

สถานีกุมภวาปี

สถานีห้วยเกิ้ง

สถานีโนนสะอาด

สถานีเขาสวนกว้าง

สถานีห้วยเสียว

สถานีน้ำพอง

ขอนแก่น

สถานีโนนพยอม

กาฬสินธุ์

สถานีสำราญ

สถานีขอนแก่น

มหาสารคาม

ร้อยเอ็ด

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมทางถนนจิระ- อุบลราชธานี

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



ระยะทาง
308 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง ระดับต้น



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
34 สถานี ที่หยุดรถ **1** แห่ง



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
4 แห่ง (ที่หยุดรถบ้านตะโก
สถานีบุฤๅษี สถานีหนองแขวง
และสถานีบึงหวาย)



ระบอบการ
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง 1 เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
33,680 คน/วัน (ปี 2596)



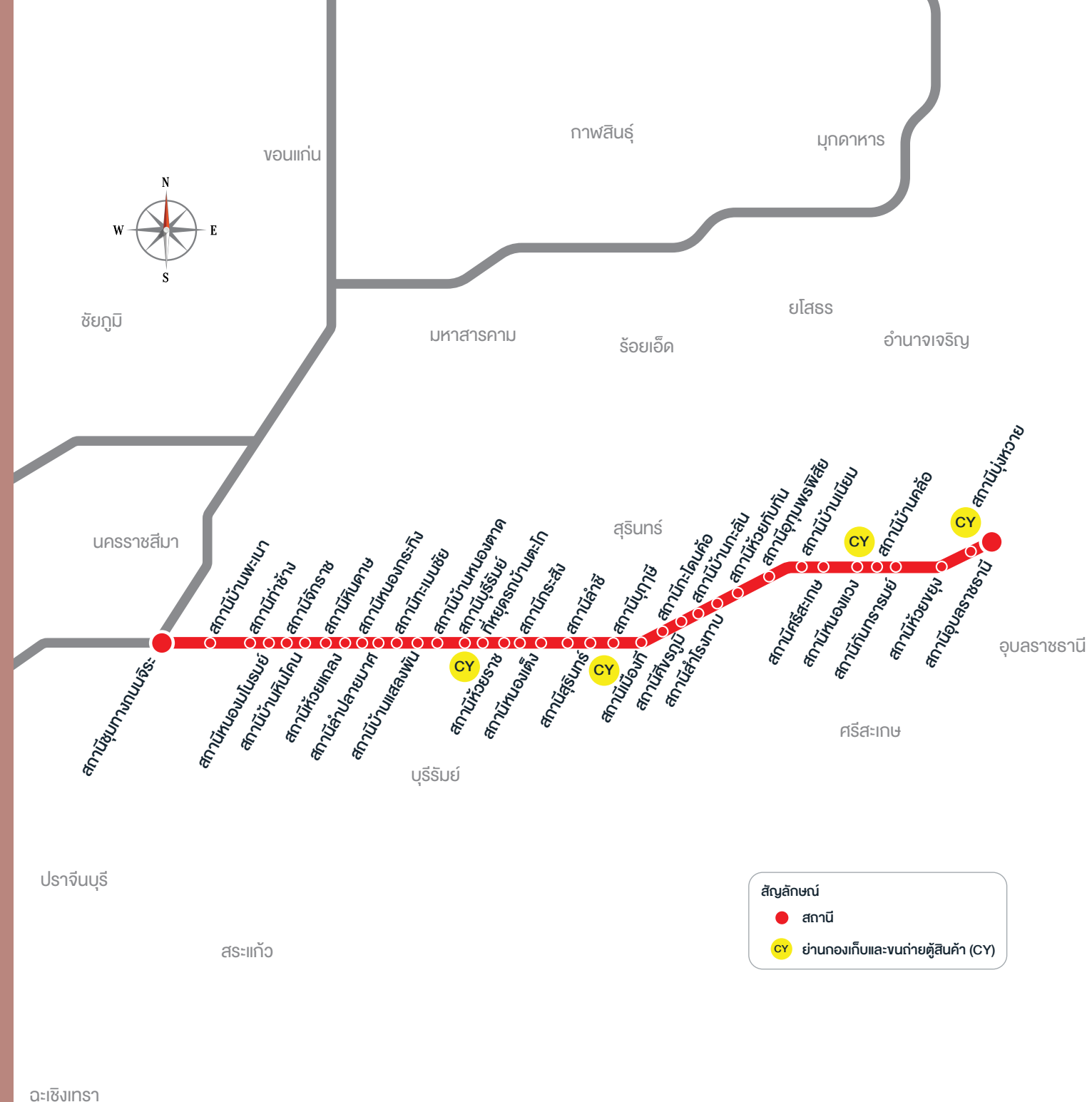
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.56 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)



วงเงินลงทุน
44,095.36 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 7.02%
ค่า EIRR = 18.00%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมพร- สุราษฎร์ธานี

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



ระยะทาง
168 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
21 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง
(สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
8,095 คน/วัน (ปี 2596)



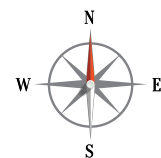
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.09 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)



วงเงินลงทุน
30,342.37 ล้านบาท

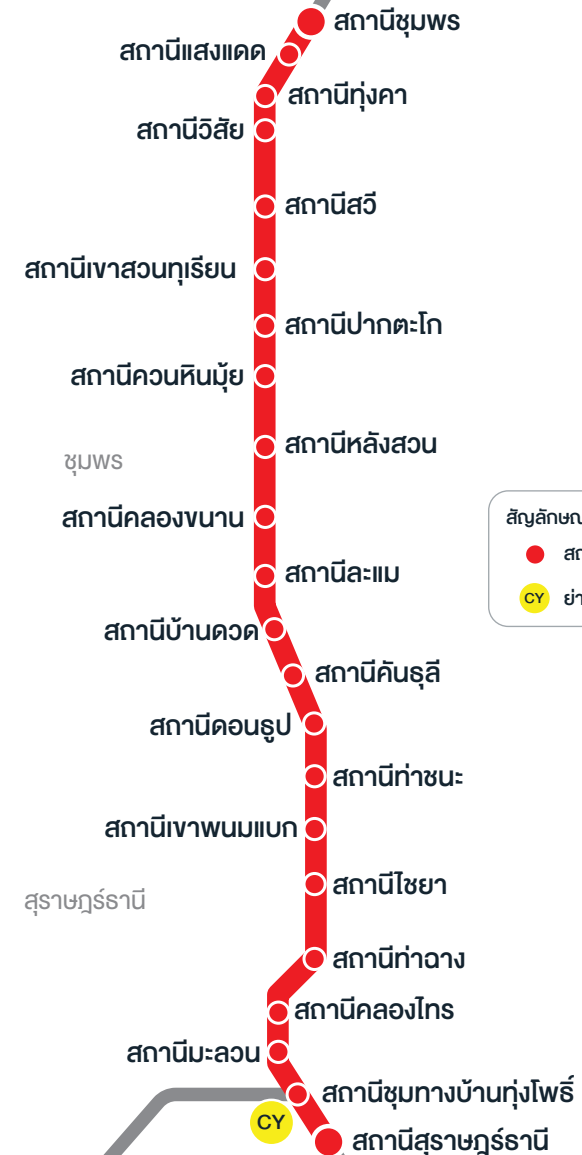


ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = **3.25%**
ค่า EIRR = **19.90%**



ระนอง

พังงา



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงสุราษฎร์ธานี- ชุมทางหาดใหญ่- สงขลา

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงชุมพร-
สุราษฎร์ธานี โดยเริ่มจากสถานีสุราษฎร์ธานี ผ่าน
จ.นครศรีธรรมราช จ.พัทลุง ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่
จ.สงขลา ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกแห่ง
ของภาคใต้ตอนล่าง และฟื้นฟูทางรถไฟเดิมจากสถานี
ชุมทางหาดใหญ่ ไปยังสถานีสงขลา เพื่อให้เป็นเส้นทาง
ในการเดินทางและขนส่งที่สำคัญอีกครั้ง



ระยะทาง
321 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกกระดาน และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
48 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
2 แห่ง
(สถานีชุมทางทุ่งสงและสถานีบางกล่ำ)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
23,380 คน/วัน (ปี 2567)



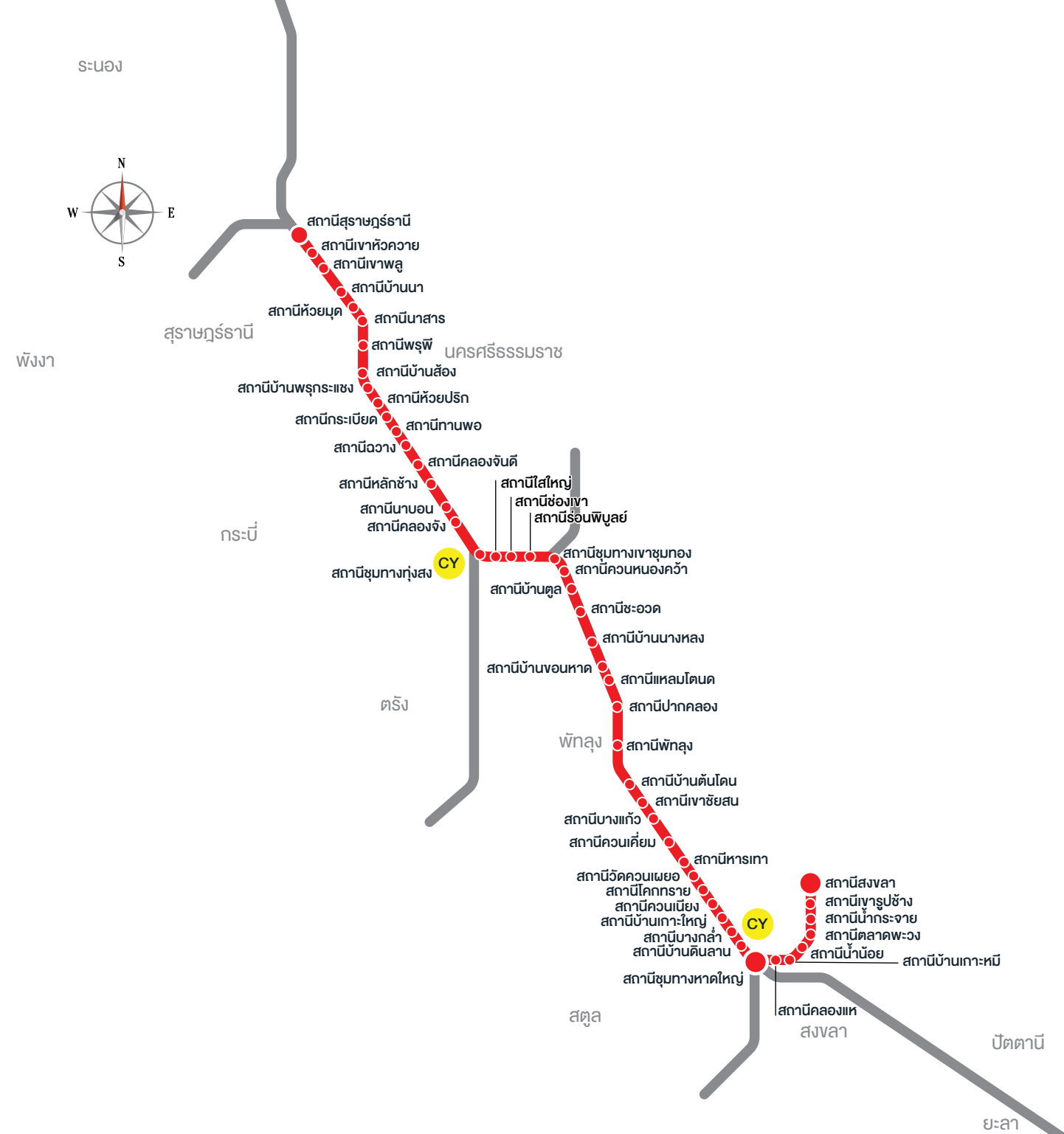
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.50 ล้านตัน/ปี (ปี 2597)



วงเงินลงทุน
61,101.01 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **FIRR = -2.72%**
ค่า **EIRR = 18.07%**



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมทางหาดใหญ่- ปาดังเบซาร์

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



ระยะทาง
45 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



จำนวนสถานี
3 สถานี



ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง
(สถานีปาดังเบซาร์)



ระบบราง
Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
16,605 คน/วัน (ปี 2595)



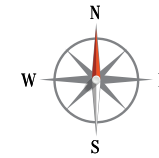
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.36 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)



วงเงินลงทุน
7,772.90 ล้านบาท



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



สตูล

สงขลา

สัญลักษณ์

● สถานี

● CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

CY

สถานีปาดังเบซาร์

สถานีชุมทางหาดใหญ่

สถานีศาลาท่งลุ่ม

สถานีคลองแงะ

เปิดเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป เชื่อมเศรษฐกิจไทย เชื่อมสายใยประเทศเพื่อนบ้าน



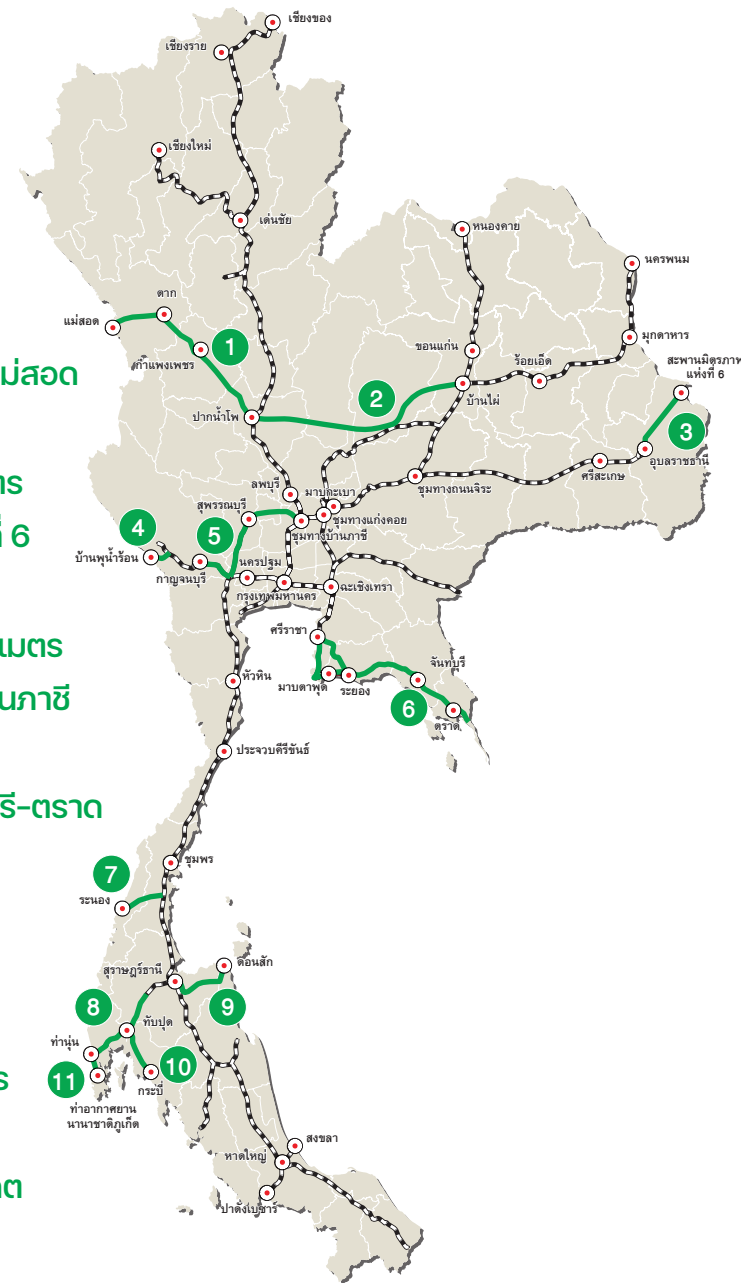
การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนา
รถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะถัดไปอีก 11 เส้นทาง

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



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

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



บทที่ 4 รถไฟความเร็วสูง

ทางเลือกใหม่ของการเดินทาง
ที่สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

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



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



พัฒนารถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2
5 เส้นทาง ระยะทางรวม
1,426 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2581



พัฒนารถไฟความเร็วสูงระยะที่ 3
2 เส้นทาง ระยะทางรวม
759 กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2586



รวมทั้งสิ้น 4 เส้นทาง
9 โครงการ
ระยะทาง 2,656 กิโลเมตร



○ ประโยชน์หลากหลาย จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูง



ด้านการเดินทาง

ยกระดับการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เทียบเท่าการโดยสารเครื่องบิน แต่ขั้นตอนน้อยกว่า และมีสถานีปลายทางที่รองรับความต้องการเดินทางที่หลากหลาย และครอบคลุมพื้นที่มากกว่าเครื่องบิน



ด้านธุรกิจและการท่องเที่ยว

เป็นทางเลือกในการเดินทางที่ตอบสนองความต้องการของนักธุรกิจและนักท่องเที่ยว ดึงดูดการลงทุนและการท่องเที่ยวมายังเมืองที่รถไฟความเร็วสูงพาดผ่าน



ด้านการเชื่อมต่อต่างประเทศ

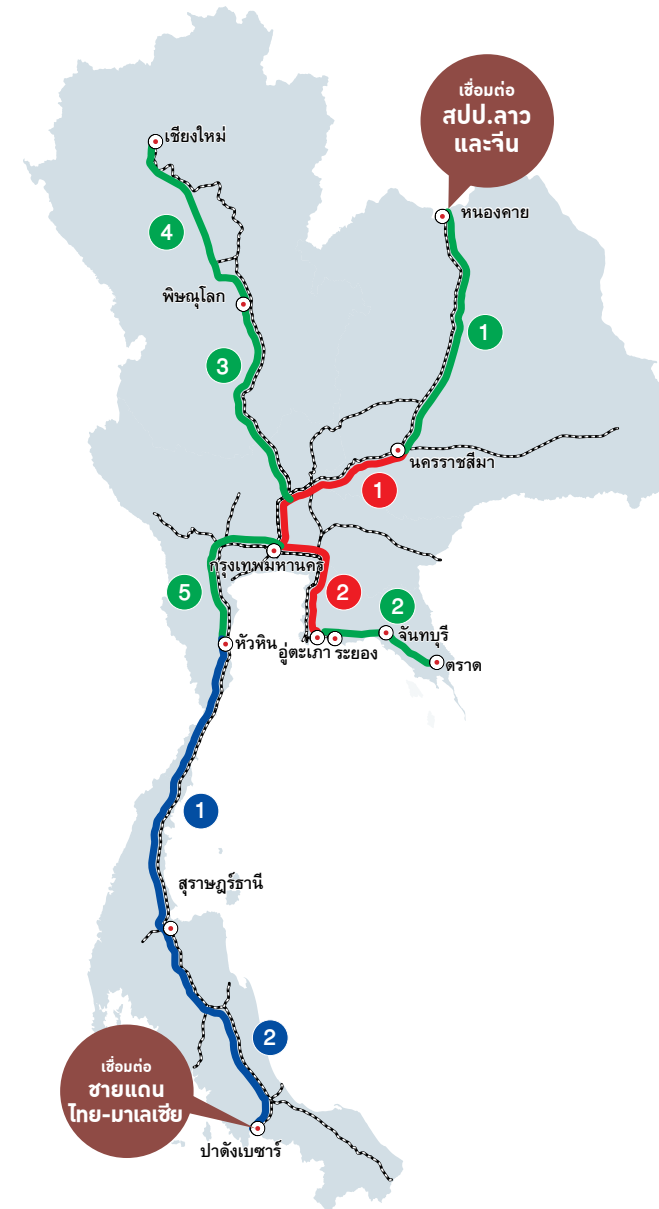
เชื่อมต่อการเดินทางกับ สปป.ลาวและจีน (สายตะวันออกเฉียงเหนือ) เชื่อมต่อกับ มาเลเซีย (สายใต้) เชื่อมต่อ 3 สนามบินหลักของไทย (สายตะวันออก) เปิดประตูการค้า และการท่องเที่ยวสู่สากล



ด้านการพัฒนาเมือง

เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาเมืองตามจังหวัดที่พาดผ่าน ด้วยแนวคิด TOD (Transit-Oriented Development) สร้างโอกาสในการพัฒนาหัวเมืองตามภูมิภาค

○ เปิดแผนการพัฒนา รถไฟความเร็วสูงของไทย



**อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง
ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง**

ระยะทางรวม 471 กิโลเมตร

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2572

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

**เตรียมการพัฒนารถไฟความเร็วสูง
ระยะที่ 2 จำนวน 5 เส้นทาง**

ระยะทางรวม 1,426 กิโลเมตร

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2581

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

**เต็มเต็มโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง
ระยะที่ 3 อีก 2 เส้นทาง**

ระยะทางรวม 759 กิโลเมตร

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2586

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

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



ระยะทาง
251 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกกระดาน และอิมองค์



ความเร็วในการให้บริการสูงสุด
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง 26 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
6 สถานี



Standard Gauge
ขนาดความกว้าง 1.435 เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
ปีที่เปิดให้บริการ
5,000 คน-เที่ยว/วัน



คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2571



ວງເງິນລາຍຮັບ
179,412.21 ລ້ານກີບ

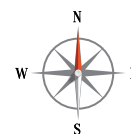


ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 11.68%



ขอบเขตการดำเนินงานโครงการก่อสร้างงานโยธา

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



รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน พัฒนาระบบรางไทย เชื่อมโยงโครงข่ายสู่สากล

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



**ยกระดับคุณภาพชีวิตในด้าน
การเดินทางของประชาชน**
ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว
ประหยัด และปลอดภัยยิ่งขึ้น



**เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง
สู่ภาคอีสาน** และเชื่อมต่อ สปป.ลาว
และจีนได้ในอนาคต



**กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค
และประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน**



ส่งเสริมการท่องเที่ยว
ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
(สปป.ลาว และจีน)



**ส่งเสริมการพัฒนา
เศรษฐกิจในประเทศ**
พัฒนาการท่องเที่ยวและสินค้า
หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์
ของชุมชนให้เติบโตยิ่งขึ้น



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

เป็นเส้นทางต่อเนื่องของช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพื่อเติมเต็มโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก เฉียงเหนือ เริ่มต้นจาก จ.นครราชสีมา ผ่าน จ.ขอนแก่น จ.อุดรธานี ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ไปถึงชายแดนประเทศไทยที่ จ.หนองคาย และสามารถ เชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟของ สปป.ลาวและจีนได้อย่าง ไร้รอยต่อ



ระยะทาง
357 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการสูงสุด
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



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



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
5 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ
เตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ



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



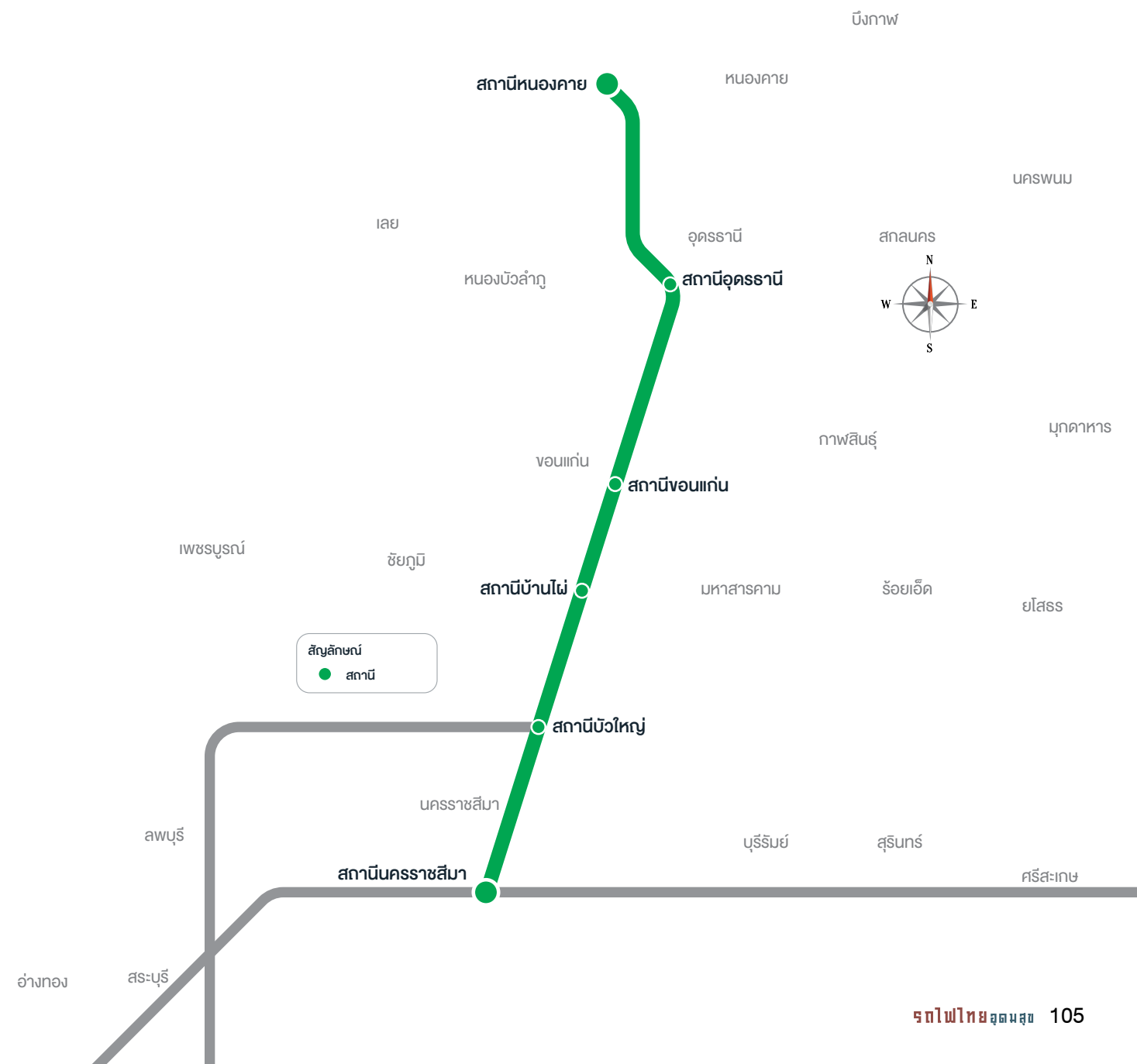
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2574



วงเงินลงทุน
341,351.42 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย
ค่า EIRR = 12.23%



เตรียมพร้อมเชื่อมโยงไทย ก้าวไกลสู่ สปบ.ลาว และจีน

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



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



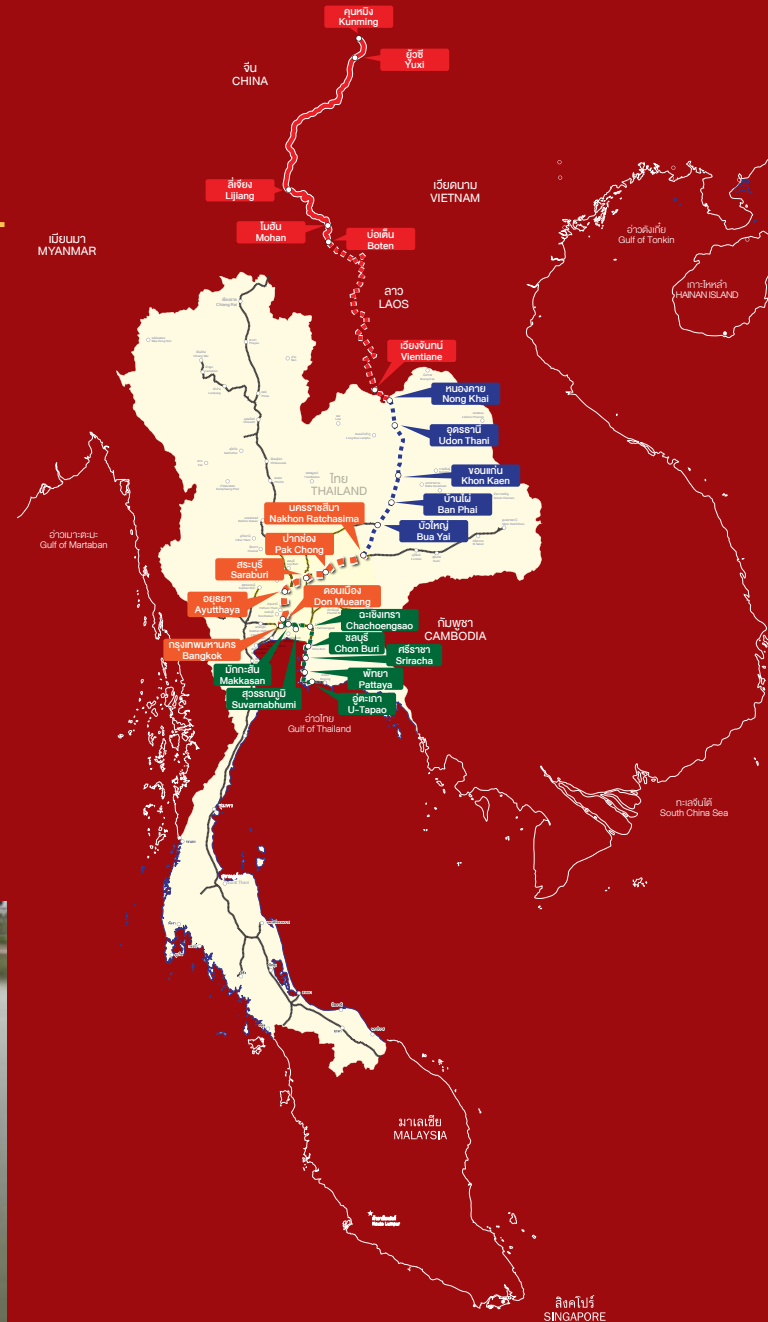
ปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำโขงเดิม เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าทางถนนและรถไฟได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น **และก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่** เพื่อรองรับทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร และทางรถไฟขนาด 1 เมตร



เชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยขยายเส้นทางจากช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ไปยังสถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)



เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยในระยะเร่งด่วนเป็นการพัฒนาสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และระยะยาวจะพัฒนาพื้นที่สถานีนาทา ประมาณ 290 ไร่ เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรางรองรับการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1

ช่วงดอนเมือง- สุวรรณภูมิ-อุตะเกา (รถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน)

เป็นเส้นทางที่รวมโครงการรถไฟความเร็วสูง
สายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) และรถไฟเชื่อม
ท่าอากาศยานเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับการขยายตัวของ
อุตสาหกรรมการบินของไทย โดยมีท่าอากาศยานอุตะเกา
เป็นท่าอากาศยานหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ พร้อมกับ
ขยายการพัฒนาทางเศรษฐกิจไปสู่ภาคตะวันออก



ระยะทาง
220 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกกระดาน และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
15 สถานี
สถานียกกระดาน **13 สถานี**
สถานีใต้ดิน **2 สถานี**



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
**ลงนามสัญญาร่วมลงทุน
กับภาคเอกชน** เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562



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



คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2572



วงเงินลงทุน
224,544 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 14.19%



รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ประตูสู่ EEC เชื่อมโยงไทยสู่เวทีโลก

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



ช่วยลดเวลาในการเดินทางระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ และ EEC ส่งเสริมการกระจายการพัฒนาไปสู่ภาคตะวันออก



เชื่อมโยง 3 สนามบินหลักของประเทศอย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของประเทศไทย



สร้างความเชี่ยวชาญในการพัฒนาระบบราง ทั้งด้านการก่อสร้างและการบริหารจัดการระบบราง



เพิ่มศักยภาพทางด้านดิจิทัลและโทรคมนาคม ที่เป็นพื้นฐานสำคัญในการสร้างเมืองอัจฉริยะ (Smart City)



สร้างเครือข่ายทางธุรกิจ ที่ช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมต่างๆ เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จของประเทศ



สร้างงานและสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงระยอง- จันทบุรี-ตราด

เป็นเส้นทางส่วนต่อขยายของรถไฟความเร็วสูง
เชื่อมสามสนามบิน โดยจะพัฒนาต่อเนื่องไปยัง จ.ระยอง
จ.จันทบุรี และ จ.ตราด ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของ
ภาคตะวันออก และยังมีศักยภาพในการพัฒนาต่อเนื่อง
ไปยังชายแดนไทย-กัมพูชาได้ในอนาคต



ระยะทาง
190 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
64 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
4 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2568
เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์
โครงการแบบ PPP และจัดทำรายงาน EIA



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



ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2578

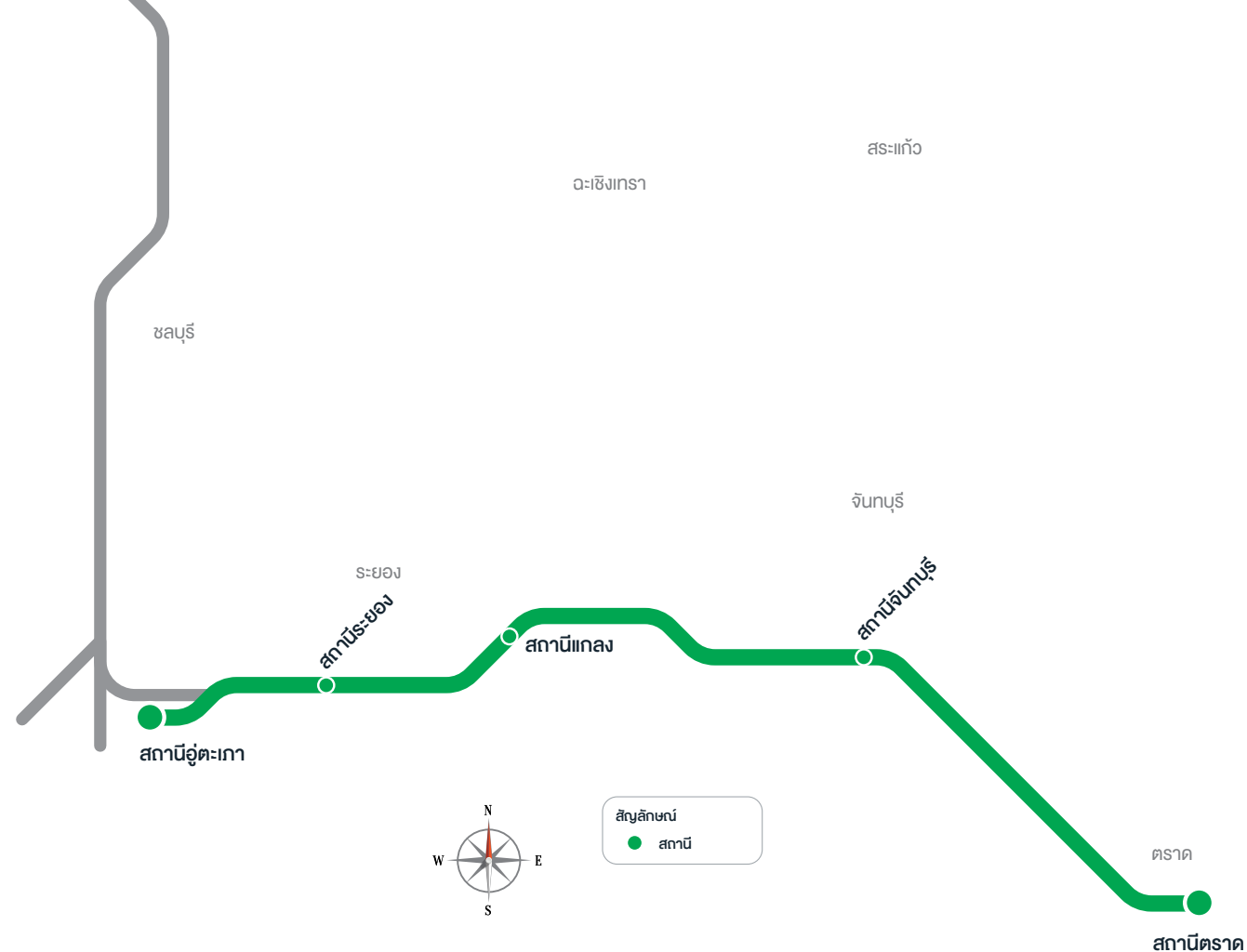


วงเงินลงทุน
101,728 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **EIRR = 5.39%**

สมุทรปราการ



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ- พิษณุโลก

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



ระยะทาง
380 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง **50** นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
7 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร



สถานะ
อยู่ระหว่าง**พิจารณา**รูปแบบโครงการ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
29,000 คน/วัน (ปี 2568)



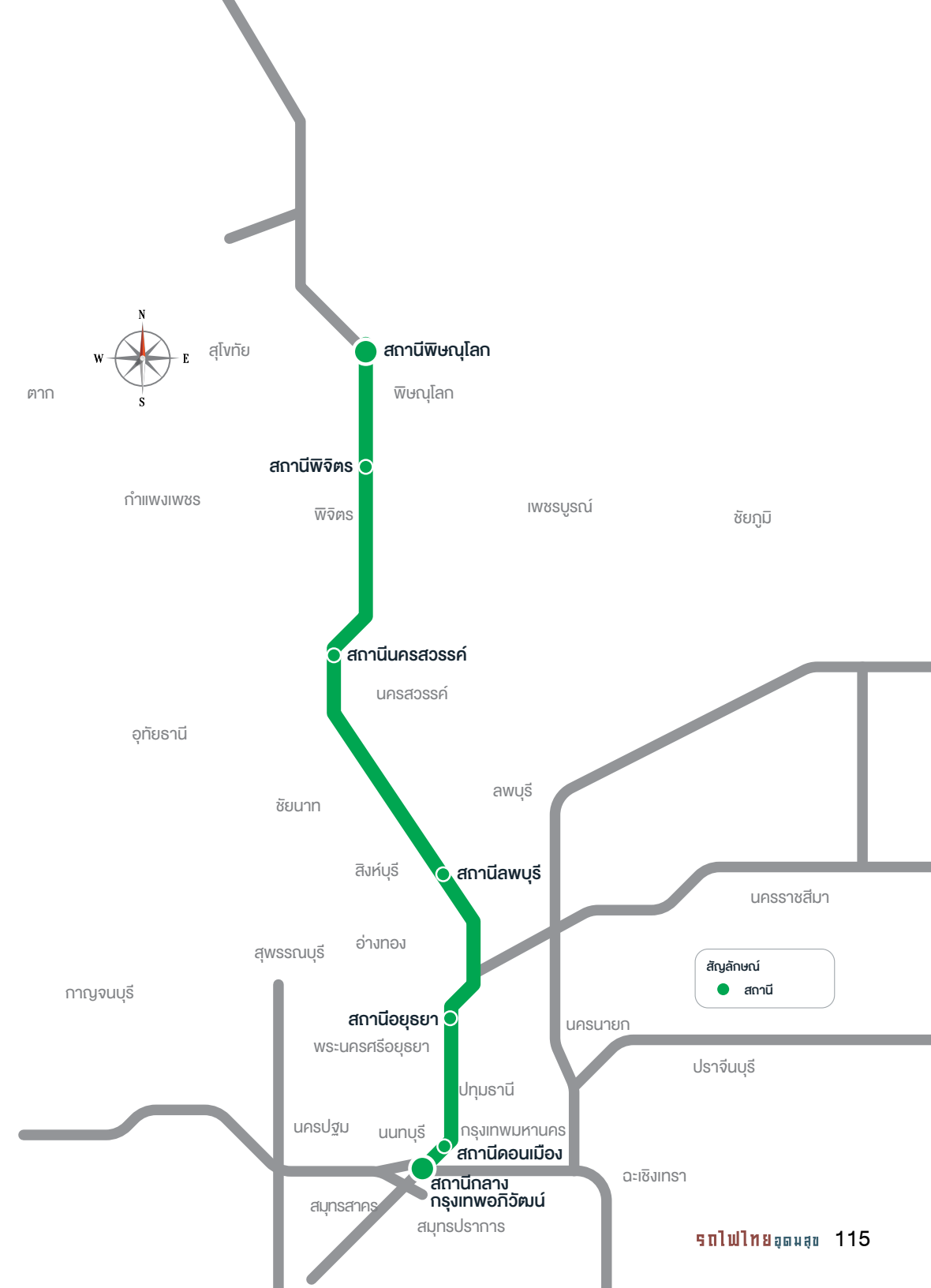
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2576**



วงเงินลงทุน
276,606 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า **EIRR = 14.7%**



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก- เชียงใหม่

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



ระยะทาง
288 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกยกระดับ และอุโมงค์



ความเร็วในการให้บริการ
300 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
55 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
5 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่าง**ทบทวนรายงาน**
ผลการศึกษาความเหมาะสม



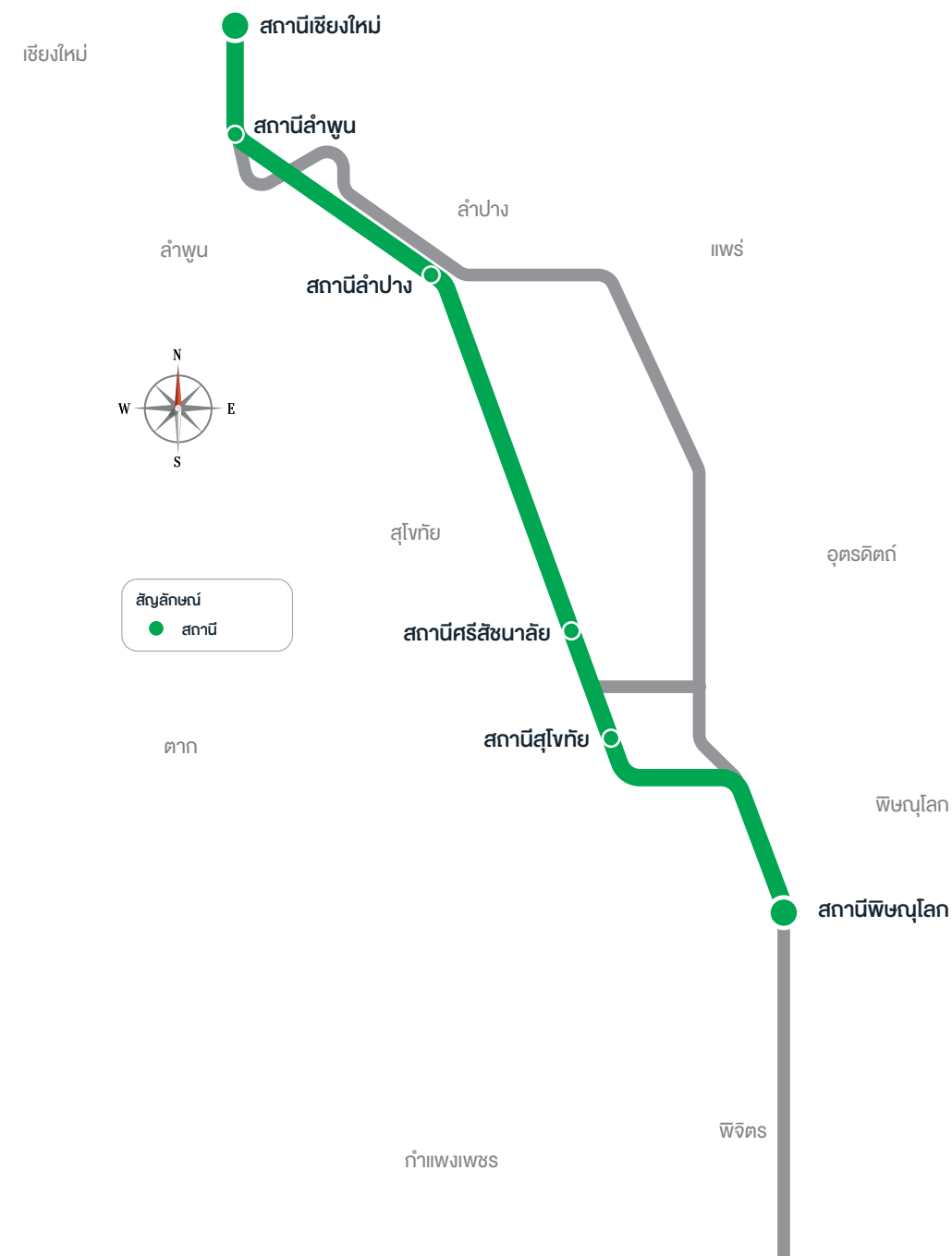
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2581**



วงเงินลงทุน
269,338 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
อยู่ระหว่าง**ทบทวนรายงาน**
ผลการศึกษาความเหมาะสม



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายใต้ในช่วงแรก
ผ่านพื้นที่ จ.นครปฐม จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี มาถึง อ.หัวหิน
จ.ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของ
ภาคกลางตอนล่างและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้



ระยะทาง
211 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
200-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง 17 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
5 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
มีแผนของบประมาณปี 2569
ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
10,094 คน/วัน (ปี 2570)



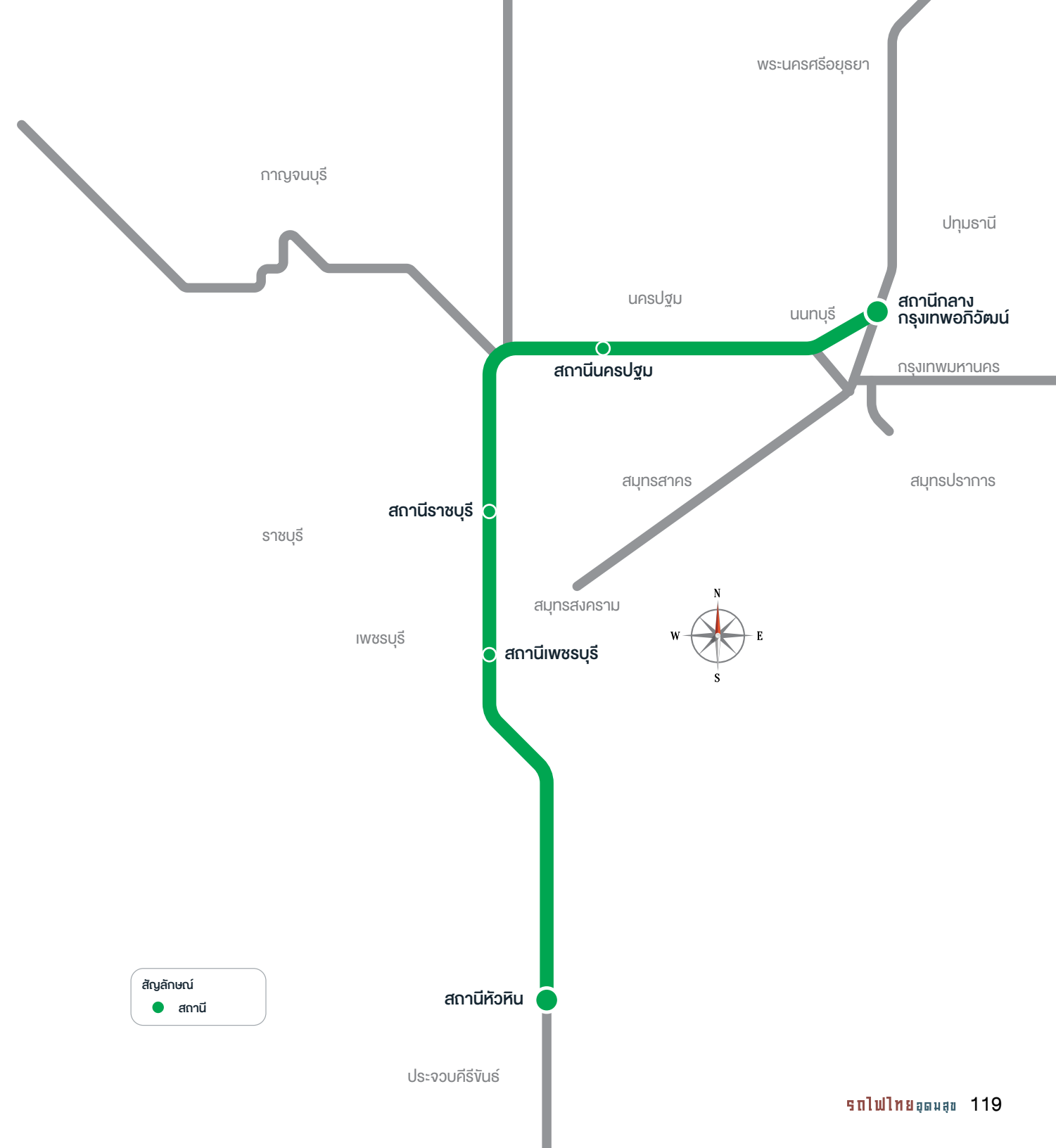
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2579



วงเงินลงทุน
100,125 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 9.76%



สัญลักษณ์
● สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 ช่วงหัวหิน- สุราษฎร์ธานี

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



ระยะทาง
424 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
อยู่ระหว่าง**เตรียมการศึกษา**



ระยะเวลาการเดินทาง
2 ชั่วโมง 5 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
3 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่าง**เตรียมการศึกษา**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
41,938 คน/วัน



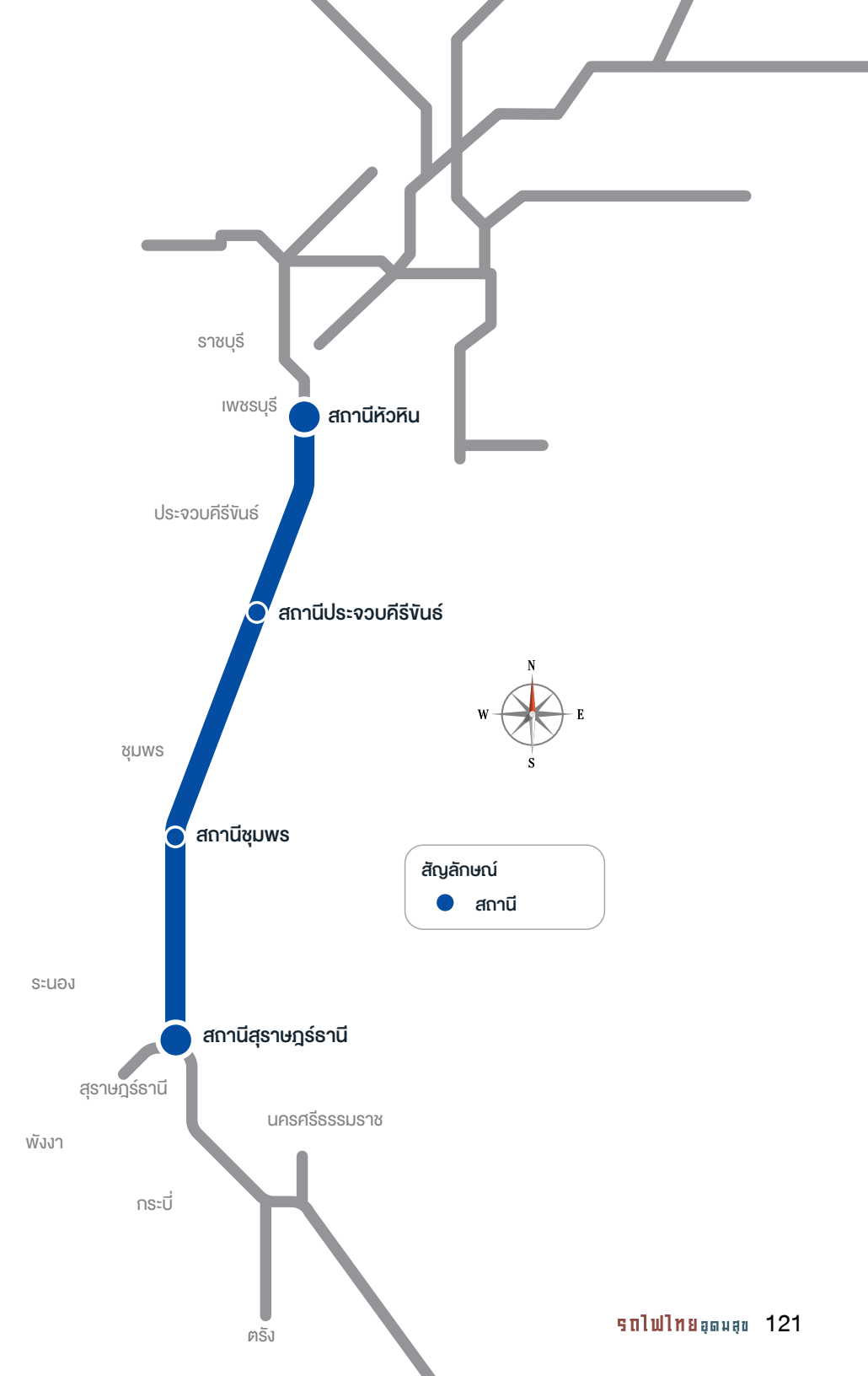
ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2583**



วงเงินลงทุน
186,416 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น



รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3 ช่วงสุราษฎร์ธานี- ปาดังเบซาร์

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



ระยะทาง
335 กิโลเมตร



รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ



ความเร็วในการให้บริการ
อยู่ระหว่าง**เตรียมการศึกษา**



ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง 32 นาที



ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.



จำนวนสถานี
4 สถานี



ระบบราง
Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435 เมตร**



สถานะ
อยู่ระหว่าง**เตรียมการศึกษา**



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
96,775 คน/วัน



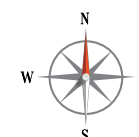
คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี 2586



วงเงินลงทุน
160,601 ล้านบาท



ผลการศึกษาความเหมาะสม
ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น



5 บทที่ การพัฒนาพื้นที่ เชิงพาณิชย์

ส่งเสริมการเดินทาง
สร้างมูลค่า พัฒนาคุณภาพชีวิต

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



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



พัฒนาพื้นที่
ย่านสถานีมักกะสัน
พื้นที่การพัฒนา 330 ไร่



พัฒนาพื้นที่
ย่านสถานีแม่น้ำ
พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่

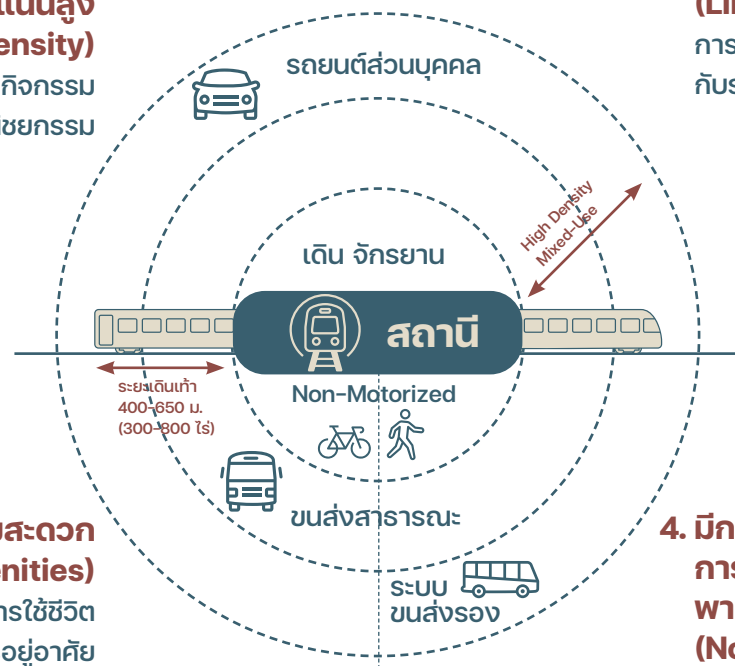


พัฒนาพื้นที่
โรงแรมรถไฟหัวหิน
พื้นที่การพัฒนา 72 ไร่



องค์ประกอบ 4 ด้าน ที่ทำให้การพัฒนาเมืองตามหลัก TOD มีความสมบูรณ์

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



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

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

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

แนวทางการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



**มีความคุ้มค่า
ทางเศรษฐกิจ**



**เหมาะสมกับ
สภาพพื้นที่
และสิ่งแวดล้อม**



**เหมาะสมกับ
ชุมชนและ
สังคมโดยรอบ**



**นำไปสู่การพัฒนา
อย่างมั่นคงและยั่งยืน**

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

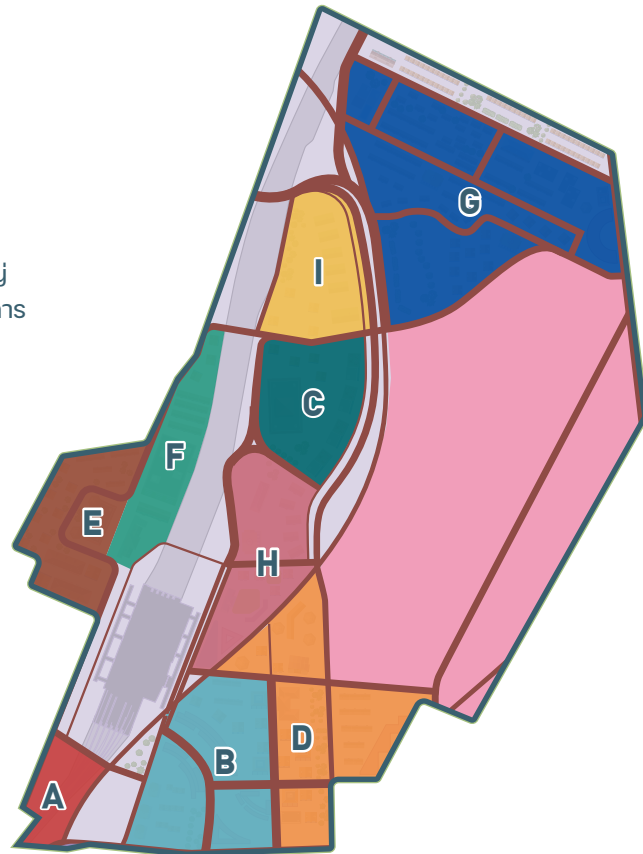


การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง

ย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ศูนย์กลางย่านธุรกิจแห่งใหม่ของไทยและอาเซียน

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

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



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

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



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

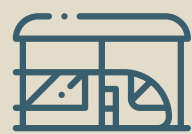


ย่านสถานีมักกะสัน

พัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม
สวนสาธารณะ และพิพิธภัณฑ์

พื้นที่การพัฒนา **330 ไร่**





ย่านสถานีแม่น้ำ

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



โซน 1 Gateway Commercial Park

พื้นที่เชิงพาณิชย์ และที่พักอาศัย

โซน 2 Iconic Marina

อาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ
และท่าเทียบเรือ

โซน 3 Cultural Promenade

อาคารสำนักงาน และพื้นที่เชิงพาณิชย์

โซน 4 Riverfront Residence

กลุ่มอาคารที่พักอาศัย

โซน 5 Affordable Community

ที่พักอาศัย



โรงแรมไฟว์ฮิน

ยกระดับการให้บริการ

พื้นที่การพัฒนา **72 ไร่**



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

6

บริการ การให้บริการ ขบวนรถโดยสาร

มุ่งเน้นตอบสนอง
ทุกความต้องการของประชาชน

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



ขบวนรถโดยสาร



ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล
หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น



ขบวนรถด่วน (Express)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล
หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น
ซึ่งมีการให้บริการของขบวนรถพ่วง
มากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ



ขบวนรถเร็ว (Rapid)

ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล
มีการให้บริการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร
มากกว่าขบวนรถด่วน



ขบวนรถธรรมดา (Ordinary)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการ
แก่ผู้โดยสารที่เดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ
ทั่วประเทศไทย ให้บริการรับ-ส่ง
ผู้โดยสารทุกๆ สถานี



ขบวนรถชานเมือง (Commuter)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร
ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล
ระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน



ขบวนรถท้องถิ่น (Local)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการ
แก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัดในแต่ละภูมิภาค
หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ



ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion)

ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการ
นักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์
และวันหยุดราชการ หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร
เฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น



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

1. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (รถโดยสารรุ่นใหม่)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ: แบ่งเป็นห้องห้องละ 2 ที่ (เตียงบน 12 ที่
เตียงล่าง 12 ที่) ห้องสามารถเปิดเข้าหา
กันได้ สำหรับผู้ที่เดินทางเป็นครอบครัว



สิ่งอำนวยความสะดวก

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

น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

สัมภาระ

2. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (ฮุนได)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ: แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่ (เตียงบน
12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่) ห้องสามารถ
เปิดเข้าหากันได้ สำหรับผู้ที่เดินทาง
เป็นครอบครัว

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ห้องน้ำ
- ปลั๊กไฟ
- อ่างล้างหน้า
- ระบบปรับอากาศ

เส้นทางเดินรถ

- 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



น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

สัมภาระ

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

1. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนก.ป.)

จำนวนที่ : 40 ที่ หรือ 36 ที่ (รองรับผู้พิการ)

ลักษณะภายในรถ: เตี้ยบน 20 ที่ เตี้ยล่าง 20 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก

- จอ LED แบบทัชสกรีน
- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ระบบปรับอากาศ
- ที่เก็บสัมภาระขนาดใหญ่บริเวณห้องน้ำ
- ปลั๊กไฟ
- ห้องน้ำ

เส้นทางการเดินทาง

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



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

2. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนก.ป.) (แถว)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ: เตี้ยบน 20 ที่ เตี้ยล่าง 20 ที่ เตี้ยนอน
ขนาดกว้างที่สุดในบรรดาตู้โดยสารทั้งหมด

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)
- ห้องน้ำ
- ระบบปรับอากาศ

เส้นทางการเดินทาง

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



สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



3. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนก.ป.) (โตคิว)

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

สิ่งอำนวยความสะดวก

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

เส้นทางการเดินรถ

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



สัมภาระ น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร



4. รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนก.ป.) ชนิด 36 ที่นั่ง

จำนวนที่ : 36 ที่
ลักษณะภายในรถ: เตี้ยบน 18 ที่ เตี้ยล่าง 18 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก

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

เส้นทางการเดินรถ

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



สัมภาระ น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

5. รถนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 32 ที่
ลักษณะภายในรถ: เตียงบน 16 ที่ เตียงล่าง 16 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง
- ห้องน้ำ
- พัดลม
- น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
- ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

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

6. รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บชท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 64 ที่
ลักษณะภายในรถ: เป็นรถนั่ง
เบาะสามารถปรับเอนได้



8. รถชั้นที่ 2

(บชท.) นั่งพัดลม

จำนวนที่ : 48 ที่
ลักษณะภายในรถ: แบ่งที่นั่งคู่



7. รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บชท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 30 ที่
ลักษณะภายในรถ: แบ่งที่นั่งคู่และที่นั่งเดี่ยว
รองรับผู้โดยสารที่ใช้รถวีลแชร์





รถโดยสาร ชั้นที่ 3 (Third Class Carriage)

1. รถโดยสาร ชั้นที่ 3

(บชส.) (Bogie Third Class Carriage)

จำนวนที่ : 76 ที่



2. รถดีเซลราง ชั้นที่ 3

(กชบ.) (Diesel Railcar, Third Class)

จำนวนที่ : 76 ที่



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



○ ตู้เสบียงรุ่นใหม่ สวยใส สะอาดตา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุง
รถปรับอากาศขายอาหารให้สวยงาม สะอาด และ
ถูกหลักอนามัย



เมนูแนะนำที่ตู้เสบียง



กาแฟสด
และเครื่องดื่ม
แซนด์วิช



อาหารจานหลัก
ขนม

Checklist สำหรับผู้โดยสารรถไฟ

เตรียมไว้ก่อนขึ้นใจกว่า



แปรงสีฟัน ยาสิฟน
โฟมล้างหน้า สบู่



ยาสามัญประจำบ้าน
ยารักษาโรคประจำตัว



ยาอม



กระดาษชำระ



สมุด/ปากกา



หูฟัง



ที่ชาร์จแบตเตอรี่สำรอง
(Power Bank)



ถุงใส่ของแบบพกพา

○ ไปแบบสบายๆ กับตู้รถโดยสารพิเศษ



รถชุด VIP Train

จำนวนที่นั่ง : 30-40 ที่นั่ง

รองรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ เป็นรถชุด จำนวน
3 คัน ประกอบด้วย รถตู้นอน รถเสบียง และรถประชุม
และสันทนาการ



รถ OTOP Train

จำนวนที่นั่ง : 112 ที่นั่ง

เป็นตู้โดยสารพิเศษเพื่อการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่
จำนวน 2 คัน แบ่งเป็นส่วนของการคาราโอเกะ มินิบาร์ และ
ส่วนนั่งโดยสาร

รถชุดเกียรติยศรถไฟไทย SRT Prestige

ดัดแปลงมาจากรถโดยสารปรับอากาศ JR-West
เป็นขบวนรถโดยสารชุดใหม่เพื่อเดินทางประชุม สัมมนา
และการท่องเที่ยว เป็นรถชุด จำนวน 4 คัน ประกอบด้วย
รถตู้นอน รถเสบียงครีวร้อน รถเสบียงครีวเย็น และ
รถประชุมใหญ่

รถจักรดีเซลไฟฟ้า “อุตราแมน” คุณสมบัติที่ใช้ ตอบโจทย์ทุกการใช้งาน

รถจักรดีเซลไฟฟ้า (Diesel Electric Locomotive) รุ่น CDA5B1 เป็นรถจักรรุ่นใหม่ที่จะนำมาใช้สำหรับลากจูงขบวนรถทั่วประเทศ มีสมรรถนะที่ดีกว่ารถจักรที่ใช้ในปัจจุบันที่ผ่านการใช้งานเป็นเวลานาน เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถและรองรับการเปิดใช้งานเส้นทางรถไฟทางคู่



กำลังเครื่องยนต์สูงสุด
3,263 แรงม้า (2,400 kW)



ลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก
550 ตัน ได้ความเร็วสูงสุด
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก
1,000 ตัน ได้ความเร็วสูงสุด
100 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก
2,100 ตัน ได้ความเร็วสูงสุด
70 กิโลเมตร/ชั่วโมง



ระบบห้ามล้อแบบ **Electronic Air Brake System** ซ่อมบำรุง
รักษาง่ายกว่ารถจักรแบบเก่า
ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย



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

รถไฟฟ้า EV ON TRAIN ขับเคลื่อนด้วยพลังงานสะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

รถไฟฟ้า EV ON TRAIN การคมนาคมมิติใหม่
ที่จะพลิกโฉมการให้บริการรถไฟไทย โดยเปลี่ยนมาใช้
ระบบแบตเตอรี่จ่ายไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ช่วยประหยัด
พลังงาน ลดต้นทุนค่าขนส่ง รวมทั้งลดมลพิษและบรรเทา
ภาวะโลกร้อน ด้วยเทคโนโลยี **Zero Emission** ไม่ก่อให้เกิด PM2.5 ยกระดับการเดินทางและการขนส่งทางราง
สู่ความยั่งยืนทางด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม



ใช้ระบบแบตเตอรี่จ่ายไฟฟ้า
ประหยัดต้นทุนพลังงานมากกว่า
60% ชาร์จเต็มภายใน 1 ชั่วโมง



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



เป็นการคมนาคมขนส่ง
ที่ไร้มลพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ยกระดับการให้บริการด้วย
ระบบไฟฟ้าที่สิ้นเปลืองน้อยลง
สะดวกสบาย และมีประสิทธิภาพดี
ยิ่งขึ้น



ตอบโจทย์การพัฒนา
ในทุกเส้นทางพัฒนาได้รวดเร็ว
ทั้งบนเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน
และรถไฟทางคู่

เผยโฉม “SRT Royal Blossom” ขบวนรถท่องเที่ยวปรับปรุงใหม่จากญี่ปุ่น

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

ขบวนโดยสาร SRT Royal Blossom จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เปิดประสบการณ์การเดินทางใหม่ๆ ให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้เกิดความประทับใจ รวมถึงช่วยสร้างงาน สร้างอาชีพให้กับชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียงทางรถไฟ ให้มีรายได้เพิ่มขึ้น สร้างความเข้มแข็งต่อเศรษฐกิจฐานรากได้อย่างยั่งยืน



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



ตู้โดยสาร 3 แบบ รองรับความต้องการหลากหลาย



Group Car จำนวน 1 คัน

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



Leisure Car จำนวน 1 คัน

เป็นรถเสบียง สำหรับให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม ที่ผู้โดยสารสามารถมาใช้บริการหรือซื้อกลับไปรับประทานที่ตู้โดยสารได้



Passenger Car จำนวน 3 คัน

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

○ ท่องเที่ยวทางรถไฟ

นอกจากการโดยสารรถไฟสู่จุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ ด้วยชนิดของตู้โดยสารที่หลากหลาย การรถไฟแห่งประเทศไทยยังพัฒนาศักยภาพรองรับการให้บริการ ส่งเสริม “การท่องเที่ยว” ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งอรรถรสของการพักผ่อนด้วยระบบราง โดยมีขบวนรถไฟ

ท่องเที่ยวหลายเส้นทางทั้งแบบเข้าไป-เย็นกลับ พักค้างคืน หรือแบบหมู่คณะ พร้อมสัมผัสบรรยากาศสองข้างทางรถไฟ และสูดกลิ่นอายธรรมชาติตามสถานที่สวยงามในหลายจังหวัดตามเส้นทางรถไฟ





○ นักรถจักรไอน้ำ ย้อนอดีตวันวาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำรถจักรไอน้ำ รุ่นแปซิฟิก สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มาให้บริการขบวนพิเศษ นำเที่ยวใน 6 โอกาสพิเศษเป็นประจำทุกปี ประกอบด้วย*

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

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

รถพัดลม ราคา 299 บาท/คน (ไป-กลับ)

* ข้อมูล ณ พ.ศ. 2567

○ เทียบได้ทุกวันหยุด กับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวประจำทุกสุดสัปดาห์

สัมผัสเสน่ห์แห่งวิถีชีวิตท้องถิ่น ด้วยขบวนรถไฟท่องเที่ยว ที่ให้บริการทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ บริการด้วยรถไฟดีเซลราง มีทั้งรถปรับอากาศและรถพัดลม

1. นั่งรถไฟเที่ยวสวนสนประดิพัทธ์

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

รถปรับอากาศ ราคา 240 บาท/คน (ไป-กลับ)

รถพัดลม ราคา 120 บาท/คน (ไป-กลับ)

2. นั่งรถไฟเที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย

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

รถปรับอากาศ ราคา 240 บาท/คน (ไป-กลับ)

รถพัดลม ราคา 120 บาท/คน (ไป-กลับ)

3. นั่งรถไฟเที่ยวศรีราชา พัทยา สวนนกขุน

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

รถปรับอากาศ ราคาตามระยะทาง สูงสุด 170 บาท/คน/เที่ยว





○ คืบชีวิตใหม่ให้รถไฟ KIHA 183 จัดขบวนพิเศษนำเที่ยวประเทศไทย

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

- **จัดโปรแกรมท่องเที่ยวพิเศษกับขบวนรถไฟ KIHA 183 ตลอดทั้งปี** เปิดประสบการณ์ใหม่ เที่ยวไทยผสมกลิ่นอายสไตล์ญี่ปุ่น ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ทั้งแบบเข้าไป-เย็นกลับ และแบบพักค้างคืน
- **แต่ละเดือนจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวหลากหลายสไตล์ สุดเอ็กซ์คลูซีฟ** ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ได้สัมผัสการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟในจังหวัดต่างๆ
- **เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบรางในมิติด้านการท่องเที่ยว** พร้อมบูรณาการความร่วมมือกับพันธมิตรด้านการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนารูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวทางรถไฟเส้นทางใหม่ๆ ตลอดเวลา
- **ช่วยกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น สร้างความยั่งยืนและความเข้มแข็ง** ให้กับเศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตามนโยบายของ **นายนิรุฒ มณีพันธ์** ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- **สามารถติดต่อซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทางได้ไม่เกิน 30 วัน** ได้ที่ **สถานีรถไฟทุกแห่ง** หรือผ่านระบบ **D-Ticket** หรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ **1690** ตลอด **24 ชั่วโมง** หรือเฟซบุ๊กแฟนเพจ **ทีมพิอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย**

ท่องเที่ยวพักผ่อนพร้อมสัมมนา กับขบวนรถไฟพิเศษ



SRT Prestige

ท่องเที่ยวพักผ่อนบนขบวนรถ SRT Prestige หรือรถเกียรตินครไทย ซึ่งเป็นพาหนะโดยสารสำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ ด้วยรูปลักษณ์สุดหรูของตู้โดยสารพิเศษ สีน้ำเงินคาดทองคลาสสิกและวินเทจ ภายในตกแต่งด้วยไม้ หูหระาสุด Exclusive แบ่งสัดส่วนการใช้งานอย่างลงตัว อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้อย่างหลากหลาย แบ่งเป็น 4 ตู้ ได้แก่ รถเสบียงครัวร้อน รถเสบียงครัวเย็น รถตู้นอน และรถประชุมใหญ่

OTOP Train

สามารถเลือกเดินทางสู่จุดหมายปลายทางทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันตก ด้วยตู้รถไฟส่วนตัวที่รองรับผู้โดยสารได้ 110 คน (ตู้รถไฟคันที่ 1 รองรับได้ 40 คน ตู้รถไฟคันที่ 2 รองรับได้ 70 คน) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งเก้าอี้ที่ปรับพนักได้ โซฟา ห้องคาราโอเกะส่วนตัว และเคาน์เตอร์บาร์ สำหรับให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม



VIP Train

จัดกิจกรรมหรือสัมมนาเป็นหมู่คณะ บนตู้รถไฟ VIP ที่ครบครันด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งห้องพักผ่อน ห้องน้ำในตัว ห้องรับรองส่วนตัวที่มีระเบียงยื่นออกไปสู่อากาศธรรมชาติ ห้องประชุมขนาดใหญ่ พร้อมเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ไฮเทค คาราโอเกะ จอ LCD ห้องรับประทานอาหาร พื้นที่ประกอบอาหาร บาร์โซฟาที่จะให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม และสามารถเชื่อมต่อขบวนรถไฟตลอดการเดินทางด้วยกระจกสองข้างแบบพาโนรามา เหมาะสำหรับผู้ที่ต้องการความหรูหรา ความเป็นส่วนตัว ผสมผสานกับการท่องเที่ยวแบบสบายๆ



ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket สะดวกสบาย จองออนไลน์ได้ทุกที่ทุกเวลา

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

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



ขั้นตอนการสมัครสมาชิกและซื้อตั๋วรถไฟ ระบบ D-Ticket

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



2. สมัครสมาชิกและเข้าสู่ระบบ



3. ค้นหาขบวนรถ โดยเลือกต้นทางและปลายทาง



4. เลือกขบวนรถโดยสารที่สะดวก



5. ระบุข้อมูลผู้โดยสาร



6. เลือกที่นั่งที่ว่าง



7. กดชำระเงินด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต



8. กดพิมพ์ตั๋วหรือบันทึกไว้ในโทรศัพท์ โดยที่ตั๋วโดยสารจะมี QR Code สำหรับให้เจ้าหน้าที่สแกนตรวจสอบยืนยันที่นั่งบนขบวนรถ



7 บทที่ การให้บริการ ขบวนรถสินค้า

ประหยัดพลังงาน
ลดต้นทุนโลจิสติกส์
ส่งเสริมเศรษฐกิจ

การขนส่งสินค้าทางรางได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ประหยัดพลังงาน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบรางให้เป็นแกนหลักในการขนส่งของประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายและเพิ่มประสิทธิภาพรถไฟ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าหลายประเภทในหลายเส้นทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

บริการด้านการขนส่งสินค้า

กลุ่มสินค้า
คอนเทนเนอร์

ภายในประเทศ

ระหว่างประเทศ

ไทย-มาเลเซีย

ไทย-สปป.ลาว

กลุ่มสินค้า
อุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้า
ซีเมนต์

กลุ่มสินค้า
ปิโตรเลียม

ก๊าซ

น้ำมันดิบ

น้ำมันใส

กลุ่มสินค้าเทกอง
สินค้าทั่วไป และสินค้าราชการ

กลุ่มสินค้า
เทกอง

เหล็ก

สินแร่

อลูมินา

โปแตช

กลุ่มสินค้า
ทั่วไป

วัสดุ

ก่อสร้าง

กลุ่มสินค้า
ราชการ

ยุทธโปกรณ์
ทางทหาร

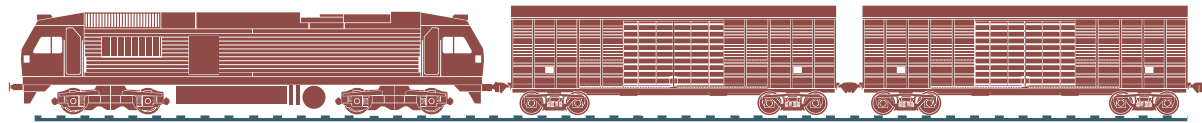
เครื่องบิน

หญ้าพ่อนแห้ง

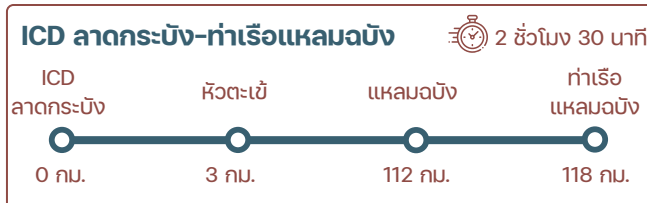
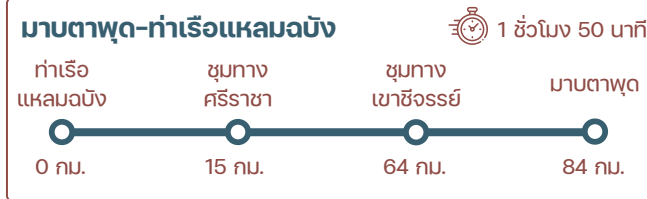


เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน

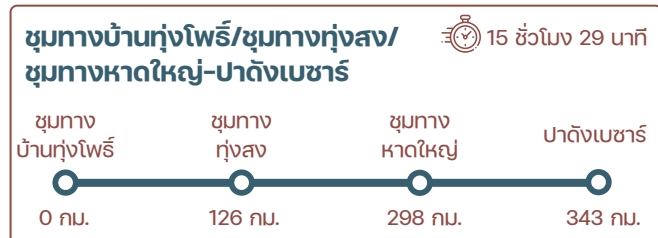
กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์



ขบวนประจำเส้นทาง (Block Train)



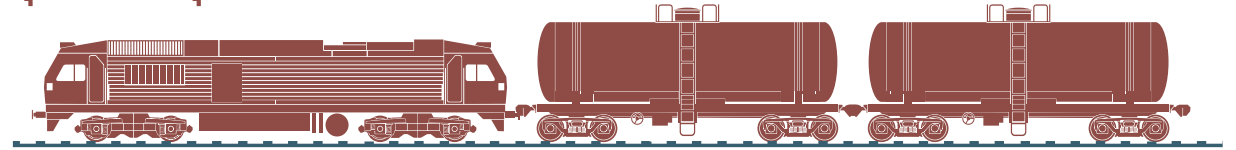
ขบวนขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย (Landbridge)



ขบวนขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว (Transit)



กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม



กลุ่มสินค้าซีเมนต์



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

กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม



ก๊าซ
บางละมุง-นครสวรรค์
บางละมุง-ลำราญ

น้ำมันดิบ
บึงพระ-แม่น้ำ
บึงพระ-แหลมฉบัง
บึงพระ-มาบตาพุด

น้ำมันใส
บ้านปึกเบิก-อุบลราชธานี
บ้านปึกเบิก-พิษณุโลก/เชียงใหม่

พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ

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

ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

CY/ICD ปัจจุบัน

ภาคเหนือ

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

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

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

ภาคใต้

- 20. วัดจันทาราย
- 21. สะพลี
- 22. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
- 23. สุราษฎร์ธานี
- 24. ชุมทางทุ่งสง
- 25. ICD ชุมทางทุ่งสง
- 26. กันตัง
- 27. บางกล่ำ
- 28. ชุมทางหาดใหญ่
- 29. ปาดังเบซาร์
- 30. นาประดู่

ภาคกลาง/ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ/ ภาคตะวันตก

- 31. ย่านพลโยธิน
- 32. ICD ลาดกระบัง
- 33. ชลบุรี
- 34. มาบตาพุด
- 35. สระโกลสินารายณ์
- 36. ท่าเรือร้อย
- 37. ที่หยุดรถไฟท่าม่วง

CY ที่จะปรับปรุงและก่อสร้างใหม่ ในโครงการรถไฟทางคู่

ภาคเหนือ

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

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- 12. กุดจิก
- 13. บ้านกระโดน
- 14. ชุมทางบัวใหญ่
- 15. ท่าพระ
- 16. โนนสะอาด
- 17. หนองตะไก่อ
- 18. นาทา
- 19. บ้านตะโก
- 20. บุญชี

- 21. หนองแขวง
- 22. ปุ่งหวาย
- 23. ภูเหล็ก
- 24. มหาสารคาม
- 25. ร้อยเอ็ด
- 26. โพนทอง
- 27. สะพานมิตรภาพ 2
- 28. สะพานมิตรภาพ 3

ภาคใต้

- 29. สามร้อยยอด
- 30. ทุ่งมะเมี
- 31. หัวกอ
- 32. นาผักขวง
- 33. มาบอำมฤต
- 34. สะพลี
- 35. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
- 36. ชุมทางทุ่งสง
- 37. บางกล่ำ
- 38. ปาดังเบซาร์



การขนส่งสินค้า
เพิ่มขึ้น
จาก 12.17 ล้านตัน/ปี
เป็น 46.89 ล้านตัน/ปี
ในปี 2570



บริการขนส่งพัสดุรายย่อยประเภทหีบห่อ ช่วยลดค่าครองชีพแก่ประชาชน ลดต้นทุน การขนส่งของธุรกิจ SME

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

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



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

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

ซึ่งการปรับปรุงความแข็งแรงของสะพานจะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี



บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

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

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

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



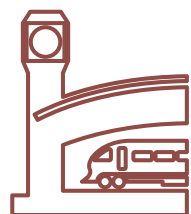
บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

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

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



สรุปภาพรวมการพัฒนา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

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

รถไฟชานเมืองสายสีแดง

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



รถไฟทางคู่

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

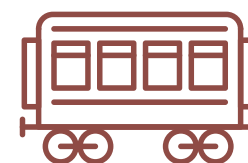


รถไฟความเร็วสูง

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

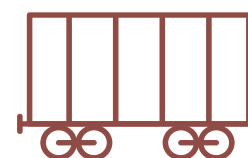
การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

อยู่ระหว่างการพัฒนาพื้นที่แปลงใหญ่ศักยภาพสูง
3,004 ไร่



การให้บริการขบวนรถโดยสาร

เป้าหมายผู้โดยสารรถไฟโดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น
80 ล้านคน/ปี



การให้บริการขบวนรถสินค้า

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



รถไฟไทย

อุ ด ม ส ข

ISBN: 978-616-7754-84-0

จำนวนพิมพ์ 200 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2567

จัดทำโดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Call Center: 1690

www.railway.co.th

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

สร้างสรรค์โดย

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้าน เดอะรีเจ้นท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทรศัพท์ : 0 2375 5422 โทรสาร : 0 2375 5427

www.daoreuk.co.th



ตรวจสอบเวลาเดินรถ
 



ระบบติดตามขบวนรถ (TTS)
TRAIN TRACKING
SYSTEM



SRT
FANPAGE



SRT
YouTube Channel
การรถไฟแห่งประเทศไทย
OFFICIAL



SRT
WEBSITE



Call Center

1690



การรถไฟแห่งประเทศไทย

📍 เลวที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

🌐 www.railway.co.th

☎ Call Center: 1690

📘 www.facebook.com/pr.railway

Fanpage: ทีมพื่อรการรถไฟแห่งประเทศไทย

