การรถไฟแห่งประเทศไทย

128 ปี
รถไฟไทย
คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สารประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

เนื่องในโอกาสวันครบรอบ 128 ปี ของการสถาปนากิจการรถไฟไทย ย่อมเป็นประจักษ์พยานสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรางให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลและแนวทาง ***"คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย"*** ของกระทรวงคมนาคม ที่มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพบริการเพื่อคุณภาพชีวิตของคนไทย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการยกระดับทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของกิจการรถไฟไทยมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ในช่วงปี 2567 จนถึงต้นปี 2568 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและอนุมัติโครงการสำคัญที่จะมีบทบาทในการพัฒนาระบบรางของประเทศหลายโครงการ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา และช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย รวมถึงอนุมัติโครงการจัดหารถโดยสาร 182 คัน และโครงการจัดหารถดีเซลรางปรับอากาศ 184 คัน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน นอกจากนี้ ยังได้มีมติขยายระยะเวลามาตรการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย สำหรับรถไฟชานเมืองสายสีแดง ออกไปอีก 1 ปี จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2568 เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนด้วย

ในนามของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอขอบคุณคณะผู้บริหารและพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ทุกท่าน ที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่นตั้งใจ วิริยอุตสาหะ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ที่ได้ร่วมกันขับเคลื่อนและส่งเสริมให้ระบบรถไฟเป็นการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศ ตลอดจนประชาชนผู้ใช้บริการที่ให้ความไว้วางใจในการบริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และจะมีส่วนร่วมสนับสนุนให้กิจการรถไฟไทยมีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นต่อไป

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

ประธานกรรมการ
รถไฟแห่งประเทศไทย

สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

เมื่อ 128 ปีที่แล้ว กำเนิดเป็นปฐมฤกษ์ของเส้นทางรถไฟสยาม เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงประกาศพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟสยามตั้งแต่กรุงเทพมหานครถึงนครราชสีมา ความว่า

"...การสร้างทางรถไฟเดินไปมาระหว่างหัวเมืองไกลเป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างสำคัญอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยาก ให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ไปมาถึงกันได้สะดวกเร็วพลัน การย้ายของสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย..เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร มีทางตั้งการทำมาหากินกว้างขวางออกไป.. ทั้งเป็นคุณประโยชน์ ในการบังคับบัญชาตรวจตราราชการบำรุงรักษาพระราชอาณาเขตให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขโดยสะดวก..." เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433

และได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดรถไฟสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 เป็นรถไฟสายแรกของสยามประเทศ และเป็นการปูรากฐานในการพัฒนากิจการรถไฟไทย สืบสานพระราชปณิธานของพระมหากษัตริย์เพื่อความเจริญมั่นคงของชาติ และความสุขของปวงชนชาวไทยมาจนถึงปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคม เป็น ***วันสถาปนากิจการรถไฟ***

การรถไฟแห่งประเทศไทย ทุ่มเทพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานทางรางอย่างไม่หยุดนิ่ง ปัจจุบันเรายังคงมุ่งมั่นขับเคลื่อนโครงการสำคัญของประเทศให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง และระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังเดินหน้าโครงการสำคัญอื่นๆ เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย รวมถึงโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา และขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เช่น ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่านุ่น และช่วงชุมทางหาดใหญ่-สุไหงโก-ลก เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถือเป็นการเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ด้วยการเปิดให้บริการขบวนรถและตู้โดยสารโฉมใหม่ เพื่อดึงดูดใจนักท่องเที่ยว กระจายรายได้สู่ชุมชนและท้องถิ่น ขณะเดียวกัน การรถไฟแห่งประเทศไทย

ยังมุ่งมั่นยกระดับประสิทธิภาพองค์กรสู่ Smart Organization และเตรียมความพร้อมของบุคลากรในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สะดวก ปลอดภัย ตรงต่อเวลา เชื่อมโยงครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ในราคาที่เหมาะสม

ผมรู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน และมีภารกิจอันยิ่งใหญ่เพื่อประเทศชาติ และขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกท่าน ที่ร่วมแรงร่วมใจกันเร่งรัดดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความสุขให้กับประชาชน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง ให้เกิดขึ้นและเห็นผลเป็นรูปธรรม ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบการให้บริการในด้านต่าง ๆ เพื่อสร้างเสริมระบบการคมนาคมขนส่งทางรางของไทย ให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

นายวีริศ อัมระปาล

ผู้ว่าการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

STATE RAILWAY OF THAILAND
54
ROYAL
BLOSSOM
SRT
54

คำนำ

หนังสือ ***"128 ปี รถไฟไทย คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย"*** เล่มนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นที่ระลึกในวาระครบ 128 ปีแห่งการสถาปนากิจการรถไฟไทย ในวันที่ 26 มีนาคม 2568 และเป็นบันทึกถึงพัฒนาการของกิจการรถไฟไทยในช่วงปี 2567-2568 ซึ่งเกิดจากความมุ่งมั่นของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการยกระดับรถไฟให้เป็นระบบหลักของการคมนาคมขนส่งของประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

หนังสือเล่มนี้ได้บอกเล่าเรื่องราวเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการของระบบรถไฟ ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยมี ***"สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์"*** ศูนย์กลางการเดินรถไฟที่ทันสมัยและใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน เป็นศูนย์รวมการเดินทางและขนส่งทางราง ทั้งรถไฟชานเมือง รถไฟทางไกล และรถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เชื่อมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ ไปยังทุกภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมต่อพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านไปสู่เส้นทางเศรษฐกิจของภูมิภาค การให้บริการของขบวนรถโดยสารหลากหลายรูปแบบเพื่อการเดินทางและท่องเที่ยวของประชาชน และขบวนรถสินค้าที่รองรับการขนส่งและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ รวมถึงภารกิจของบริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนกิจการรถไฟให้มีความก้าวหน้ามั่นคงไปพร้อมๆ กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ

หวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือ ***"128 ปี รถไฟไทย คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย"*** เล่มนี้จะเป็นประโยชน์ในการสื่อสารภารกิจและพัฒนาการในทุกมิติของกิจการรถไฟไทย และสร้างความมั่นใจในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ***"เพื่อโอกาสประเทศไทย"***

เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ

สารบัญ

บทที่ 1 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ 12

ศูนย์กลางระบบรถไฟ ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

มงคลนามพระราชทาน 14
นาฬิกาหน้าปัดเลข ๙ สัญลักษณ์ประจำสถานี 16
เปิดพื้นที่ใช้สอย ตอบสนองทุกการเดินทาง 18
การเชื่อมต่อระบบรางต่างๆ 20
สถาปัตยกรรมสุดล้ำ สะท้อนความงามร่วมสมัย 26
อารยสถาปัตย์ เพื่อทุกคนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม 27
สถานีอัจฉริยะ 5G แห่งแรกในอาเซียน 28

บทที่ 2 รถไฟชานเมืองสายสีแดง 30

โยงใย 4 ทิศ กรุงเทพฯ-ปริมณฑล

ระยะที่ 1 (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)
- สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) 34
- สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) 36

ระยะที่ 2
- ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 38
- ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา 40
- ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง และช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก 42
- ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย 44

รู้จักขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง 46
ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 47
ทางเดินลอยฟ้า 48
สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 50
เปิดเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ระยะที่ 3 52

บทที่ 3 รถไฟทางคู่ 54

ยกระดับรถไฟพื้นฐานทั่วประเทศ

ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย 60
- ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น 62
- ช่วงนครปฐม-หัวหิน 64
- ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 70
- ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 72

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ 74
- ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ 78
- ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 82
- ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม 86

ระบบอาณัติสัญญาณ ETCS Level 1 88

ระยะที่ 2
- ช่วงขอนแก่น-หนองคาย 90
- ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี 92
- ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย 94
- ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ 96
- ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี 98
- ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา 100
- ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 102

รถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป 104

บทที่ 4 รถไฟความเร็วสูง 106

การเดินทางที่ใกล้กว่าที่เคย

ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา 110
ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย 114
ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา 118
ระยะที่ 2 ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด 122
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก 124
ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ 126
ระยะที่ 2 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน 128
ระยะที่ 3 ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี 130
ระยะที่ 3 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ 132

บทที่ 5 การให้บริการขบวนรถโดยสาร 134

สู่จุดหมายอย่างสะดวก ปลอดภัย และคุ้มค่า

รถโดยสาร ชั้นที่ 1 136
รถโดยสาร ชั้นที่ 2 138
รถโดยสาร ชั้นที่ 3 144
ตู้เสบียงรุ่นใหม่ 146
ตู้รถโดยสารพิเศษ 147
ท่องเที่ยวทางรถไฟ 152
ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket 158

บทที่ 6 การให้บริการขบวนรถสินค้า 160

ขนส่งมั่นใจ ลดต้นทุนโลจิสติกส์

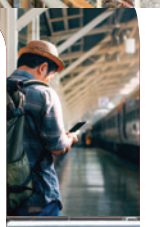
เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน 162
พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ 164

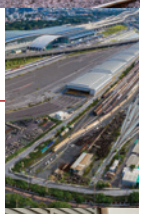
บทที่ 7 บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย 168

เดินหน้าธุรกิจ สร้างโอกาสใหม่ให้ประเทศ

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด 170
- การให้บริการรถไฟชานเมืองสายสีแดงในปัจจุบัน 172

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด 174
- การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง 176
- โครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” 178





สรุปภาพรวมการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รองรับการเดินทางรถไฟทุกระดับ จำนวน **24** ชานชาลา

รองรับผู้โดยสารได้ **624,000** คน-เที่ยว/วัน

พัฒนาพื้นที่ใช้สอยภายในสถานีเต็มศักยภาพ **270,000** ตร.ม.

รถไฟชานเมืองสายสีแดง

เปิดให้บริการแล้ว **41.5** กิโลเมตร

พัฒนาเพิ่มเป็น **312.6** กิโลเมตร

รถไฟทางคู่

เปิดให้บริการแล้ว **713** กิโลเมตร

อยู่ระหว่างก่อสร้าง **957** กิโลเมตร

พัฒนาเพิ่มเป็น **4,548** กิโลเมตร

การให้บริการขบวนรถโดยสาร

เป้าหมายผู้โดยสารรถไฟโดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น **80** ล้านคน/ปี

รถไฟความเร็วสูง

อยู่ระหว่างก่อสร้าง
471 กิโลเมตร

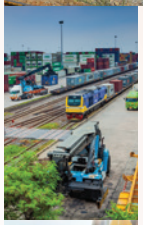
พัฒนาเพิ่มเป็น
2,656 กิโลเมตร

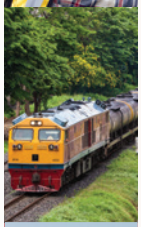
การให้บริการขบวนรถสินค้า

เป้าหมายการขนส่งสินค้าทางราง
โดยรวมเพิ่มขึ้นเป็น **47** ล้านตัน/ ปี

สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง
เพิ่มเป็น **10%**

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP
ลดลงเป็น **11.9%**





การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

อยู่ระหว่างการพัฒนาพื้นที่แปลงใหญ่
ศักยภาพสูง **3,079** ไร่

บทที่ 1
สถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์
ศูนย์กลางระบบรถไฟใหญ่ที่สุดในอาเซียน

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เป็นสถานีรถไฟยกระดับศูนย์กลางระบบรางของประเทศไทยและเป็นสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน ที่เชื่อมต่อระบบรางทุกรูปแบบ ทั้งรถไฟฟ้ามหานคร รถไฟทางไกล รถไฟชานเมืองสายสีแดง รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) และรถไฟความเร็วสูง อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับระบบการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ได้อย่างสะดวก ด้วยพื้นที่ใช้สอยที่กว้างขวางและมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน รองรับผู้โดยสารได้มากกว่า 600,000 คน-เที่ยว/วัน ด้วยสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์และคำนึงถึงผู้ใช้บริการทุกคน **สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์จึงเป็นแลนด์มาร์กใหม่ของประเทศไทย**ที่พร้อมสร้างความประทับใจให้แก่ผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวทุกคน

สัญลักษณ์อันโดดเด่น นาฬิกาประจำสถานี

พื้นที่ใช้สอยกว้างขวาง ขนาด **2,475** ไร่

รองรับหลากหลายการเดินทาง
24 ชานชาลา
624,000 คน-เที่ยว/วัน

เชื่อมต่อ
- รถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)
- รถไฟชานเมืองสายสีแดง
- รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์)
- รถไฟทางไกล
- รถไฟความเร็วสูง

สถาปัตยกรรมโดดเด่นทันสมัย

Universal Design
เป็นมิตรกับทุกคน

มงคลนามพระราชทาน

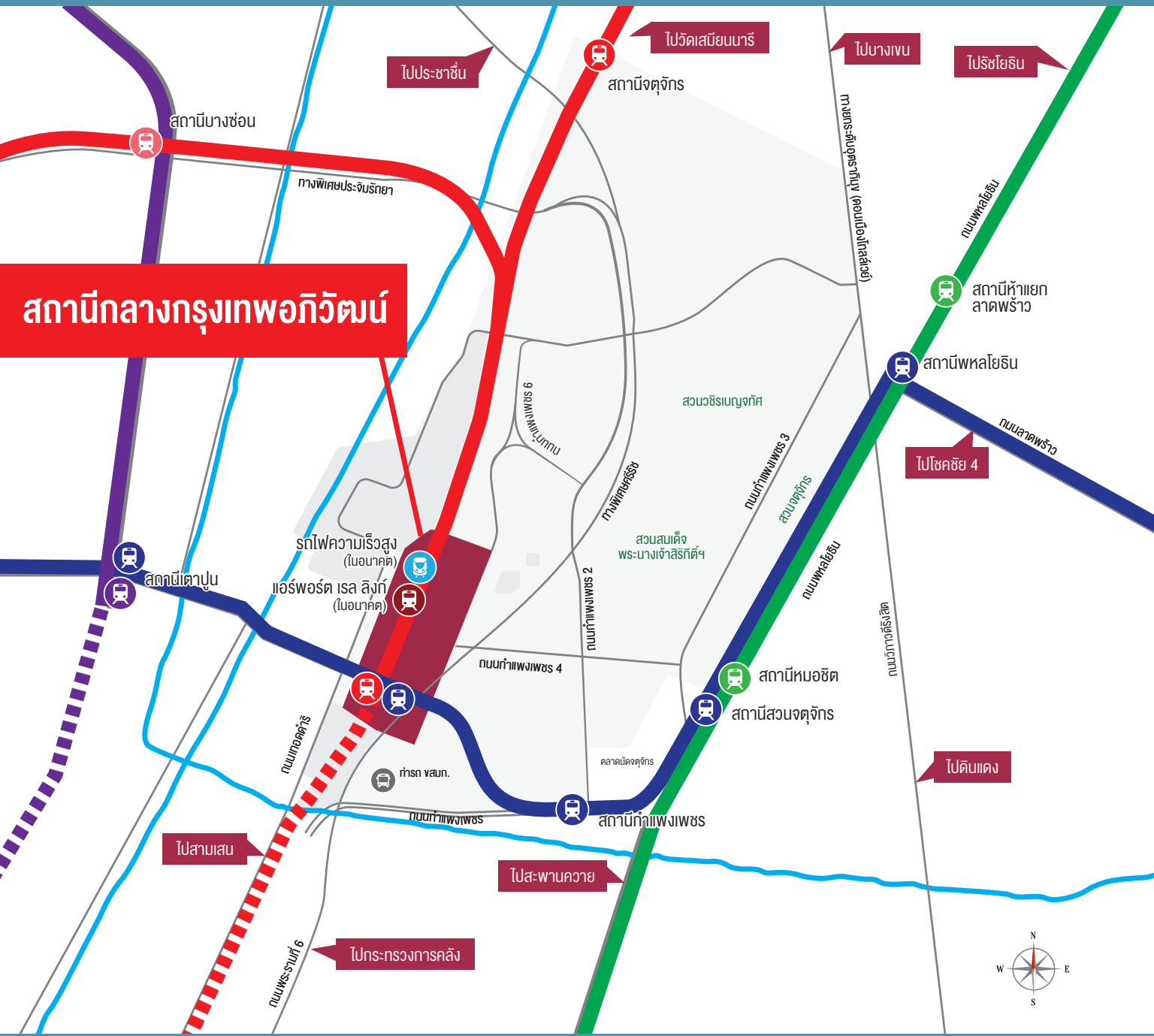
พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม พระราชทานชื่อศูนย์กลางระบบรางของประเทศว่า **“สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” (Krung Thep Aphiwat Central Terminal)** เพื่อเป็นสิริมงคลแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยและปวงชนชาวไทย มีความหมายว่า **ความเจริญรุ่งเรืองแห่งกรุงเทพมหานคร**

ทำเลที่ตั้ง เชื่อมต่อทั่วทุกทิศ

10 ถนนกำแพงเพชร
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900

แลนด์มาร์กและ ศูนย์กลางแห่งใหม่

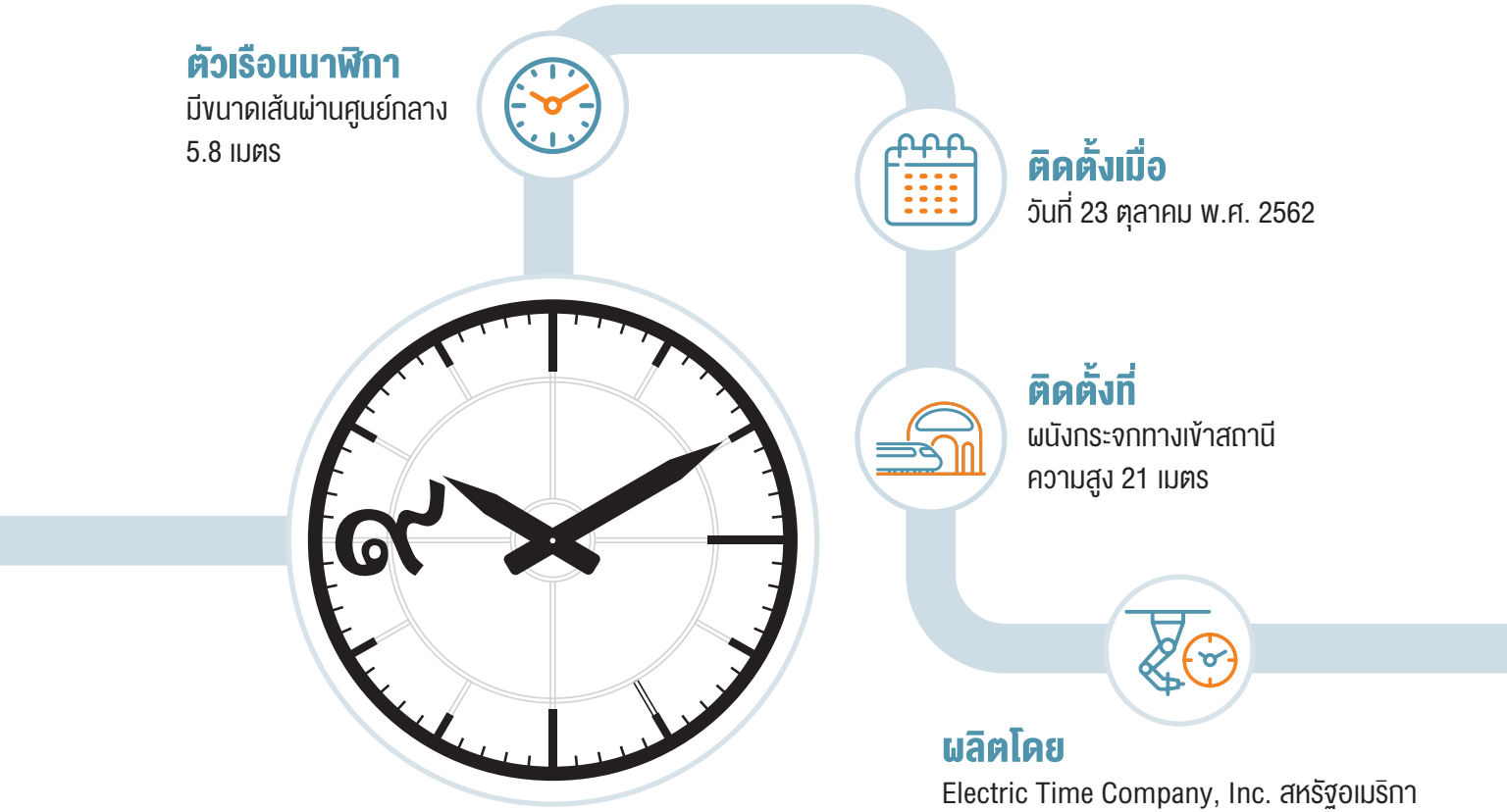
อาคารสถานีโดดเด่นและสะดุดตา
มองเห็นได้จากทางพิเศษศรีรัช
และอาคารสูงใกล้เคียง


สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
ไปประชาชื่น
ไปวัดเสมียนนารี
ไปบางเขน
ไปรัชโยธิน
สถานีจตุจักร
สถานีบางซ่อน
ทางพิเศษประจิมรัถยา
ทางยกระดับอุตรากิมุง (ดอนเมืองโทลล์เวย์)
ถนนพหลโยธิน
สถานีห้าแยก
ลาดพร้าว
สถานีพหลโยธิน
ถนนลาดพร้าว
ไปโชคชัย 4
สวนวชิรเบญจทัศ
ถนนกำแพงเพชร 6
ทางพิเศษศรีรัช
ถนนกำแพงเพชร 3
สวนจตุจักร
สวนสมเด็จ
พระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ
ถนนพหลโยธิน
ถนนกำแพงเพชร 2
ถนนวิภาวดีรังสิต
รถไฟความเร็วสูง
(ในอนาคต)
แอร์พอร์ต เรล ลิงก์
(ในอนาคต)
สถานีเตาปูน
ถนนกำแพงเพชร 4
สถานีหมอชิต
สถานีสวนจตุจักร
ถนนเทอดดำริ
ท่ารถ ขสมก.
ตลาดนัดจตุจักร
ไปดินแดง
ถนนกำแพงเพชร
สถานีกำแพงเพชร
ไปสามเสน
ไปสะพานควาย
ไปกระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ 6
N
W
E
S

ทรงพระเจริญ

นาฬิกาหน้าปัดเลข ๙ สัญลักษณ์ประจำสถานี

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ นำนาฬิกาประจำสถานีซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) มาเป็นสัญลักษณ์ประจำสถานี โดยหน้าปัด มีเลข “๙” เลขไทยเพียงเลขเดียว เพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และเพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดีเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตอัญเชิญพระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี ติดตั้ง ณ บริเวณผนังกระจกคู่กับนาฬิกาประจำสถานีด้วย



ตัวเรือนนาฬิกา
มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง
5.8 เมตร

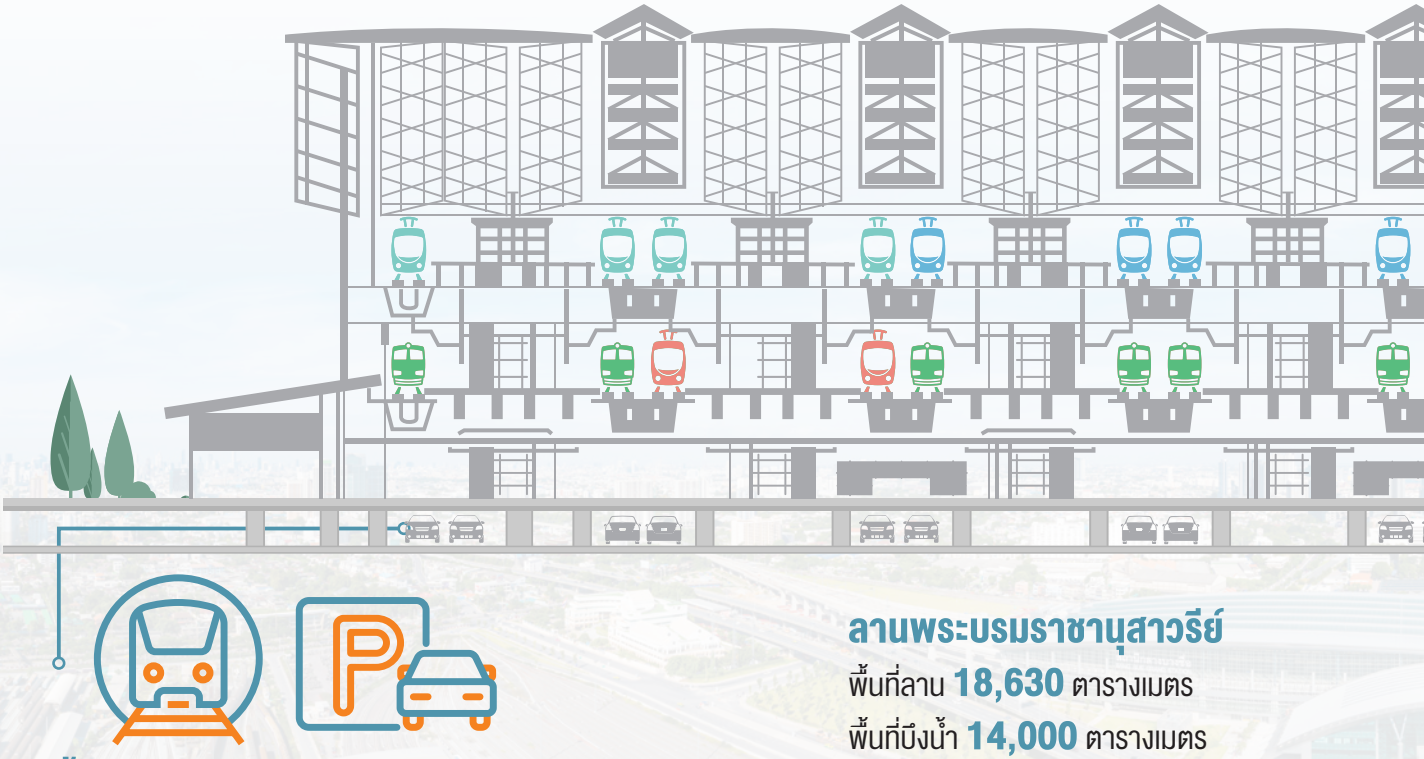
ติดตั้งเมื่อ
วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2562

ติดตั้งที่
ผนังกระจกทางเข้าสถานี
ความสูง 21 เมตร

ผลิตโดย
Electric Time Company, Inc. สหรัฐอเมริกา

เปิดพื้นที่ใช้สอย ตอบสนองทุกการเดินทาง

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



ชั้นใต้ดิน 72,000 ตารางเมตร
จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)
ที่จอดรถยนต์บุคคลทั่วไป **1,681** คัน
ที่จอดรถยนต์คนพิการ **19** คัน รวม **1,700** คัน

ลานพระบรมราชานุสาวรีย์
พื้นที่ลาน **18,630** ตารางเมตร
พื้นที่บึงน้ำ **14,000** ตารางเมตร
ประดิษฐานพระบรมราชานุสาวรีย์
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
(รัชกาลที่ 5)

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

ชั้นลอย

12,000 ตารางเมตร

พื้นที่เชิงพาณิชย์

ชั้น 1

86,000 ตารางเมตร

พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า

ศูนย์อาหาร พื้นที่พักคอย ห้องน้ำ

เชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)

ชั้นใต้ดิน ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

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

เชื่อมต่อรถไฟชานเมืองสายสีแดง

ชั้น 2 ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รถไฟชานเมืองสายสีแดง **4** ชานชาลา
สายสีแดงเข้ม **2** ชานชาลา
สายสีแดงอ่อน **2** ชานชาลา

เชื่อมต่อรถไฟทางไกล

ชั้น 2 ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รถไฟทางไกล **8** ขานชาลา
เดินทางสะดวกสบาย
ไปถึง**ทุกภูมิภาค**

เชื่อมต่อรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน

ชั้น 3 ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน **2** ชานชาลา

เชื่อมโยง

- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

เชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง

ชั้น 3 ของสถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์

รถไฟความเร็วสูง **10** ชานชาลา
โครงข่ายเชื่อมโยง
กับประเทศในภูมิภาคอาเซียน

รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ

(กรุงเทพฯ-หนองคาย)

รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก

(กรุงเทพฯ-ระยอง)

สถาปัตยกรรมสุดล้ำ สะท้อนความงามร่วมสมัย

การออกแบบและก่อสร้างอาคาร นอกจากยึดหลักความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยเป็นสำคัญ ยังคำนึงถึงความสวยงามทางสถาปัตยกรรมและประหยัดพลังงาน สะท้อนการเป็น **“ศูนย์กลางการคมนาคมระบบราง”** ที่ทันสมัย ได้มาตรฐาน สะดวกสบาย ครบครัน ตอบสนองทุกวิถีชีวิตและความต้องการในการเดินทาง

หลังคาทรงโค้ง

รูปทรงร่วมสมัย สื่อถึงความเคลื่อนไหวที่ทรงพลัง

เหล็กและกระจก

เป็นโครงสร้างหลัก

รองรับผู้โดยสาร

ได้ทั้งทางทิศตะวันออกและตะวันตก

อารยสถาปัตย์ เพื่อทุกคนอย่างทั่วถึง และเท่าเทียม

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

- ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ
- สัญลักษณ์ที่เป็นสากล
- จุดยึดและจุดจอดวีลแชร์
- ป้ายบอกทางเข้าใจง่าย
- พื้นอาคารไม่มีระดับ
- พื้นทางลาด
- ลิฟต์ขึ้น-ลงทุกชานชาลา

สถานีอัจฉริยะ 5G แห่งแรกในอาเซียน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำระบบ 5G และเทคโนโลยีดิจิทัลล้ำสมัย รวมถึงโซลูชัน 5G ต่างๆ ที่พัฒนาร่วมกับ บริษัท ทรู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) คณะกรรมการขับเคลื่อน 5G แห่งชาติ คณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการบริหารกองทุนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เพื่อตอบโจทย์ประชาชนผู้ใช้บริการในยุคดิจิทัล ให้สามารถเข้าถึงบริการ 5G ได้อย่างเท่าเทียม และสามารถช่วยเหลือนักเดินทาง ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ให้ได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัยในการใช้บริการมากยิ่งขึ้น รวมทั้งยังเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ทันสมัยในด้านการคมนาคมของประเทศด้วย โดยเทคโนโลยี 5G ที่นำมาใช้ที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ประกอบด้วย

รถเข็นอัจฉริยะ (Smart Wheelchair)

จำนวน 7 คัน มีระบบ Automation ให้บริการช่วยเหลือผู้สูงอายุและผู้ทุพพลภาพ สามารถเคลื่อนที่ส่งไปยังพื้นที่เป้าหมายอัตโนมัติ ควบคุมง่ายด้วยระบบสัมผัสผ่านหน้าจอคอมพิวเตอร์ มีความปลอดภัยด้วยระบบเซ็นเซอร์แจ้งเตือนเมื่อเข้าใกล้สิ่งของต่างๆ และหยุดเมื่อถึงระยะที่ใกล้เกินกำหนด พร้อมปุ่มสัญญาณขอความช่วยเหลือฉุกเฉินได้ทันที

หุ่นยนต์ต้อนรับ SRT Bot

จำนวน 6 ตัว ให้บริการช่วยเหลือผู้โดยสาร ทั้งบริการข้อมูลการเดินทาง นำทางในสถานี แนะนำเส้นทางการท่องเที่ยว ซึ่งสามารถโต้ตอบได้แบบเรียลไทม์ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ พร้อมช่วยสอดส่องดูแลความปลอดภัยภายในสถานี

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับลดค่าบริการจอดรถชั้นใต้ดิน สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เพื่อเป็นการช่วยลดค่าครองชีพแก่ประชาชน รวมถึงส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้อย่างสะดวก ประหยัด รวดเร็ว ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยผู้ใช้บริการรถไฟทางไกล รถไฟชานเมืองสายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สามารถนำตั๋วโดยสารหรือบัตรรถไฟฟ้ามารับบัตรส่วนลด (E-Stamp) เพื่อใช้เป็นส่วนลดค่าจอดรถได้ ซึ่งจะคิดค่าบริการจอดฟรีใน 30 นาทีแรก จากนั้นคิดค่าบริการชั่วโมงที่ 1-2 เริ่มต้นเพียง 15 บาทเท่านั้น สูงสุด 24 ชั่วโมง เหมาจ่าย 150 บาท หากไม่ได้ใช้บริการรถไฟ คิดค่าบริการชั่วโมงที่ 1-2 เริ่มต้น 30 บาท สูงสุด 24 ชั่วโมง เหมาจ่าย 210 บาท และสามารถเช่าที่จอดรายเดือนได้ในราคา 1,000 บาท เท่านั้น

กล้องวงจรปิดอัจฉริยะ (AI Security)

เชื่อมต่อกล้องวงจรปิดไม่น้อยกว่า 120 ตัว จากกล้องวงจรปิดของสถานีทั้งหมด 1,125 ตัว และในอนาคตจะเชื่อมต่อไปยังหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ประชาชนและผู้ใช้บริการ ซึ่งกล้องดังกล่าวจะมีความพิเศษมากกว่ากล้องวงจรปิดเดิมที่ติดตั้งอยู่ในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เช่น สามารถตรวจจับคนเดินล้ำเส้นเหลืองบนชานชาลา วิเคราะห์ผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุ (คนเป็นลม/ชัก) โดยจะส่งสัญญาณไปยังเจ้าหน้าที่แบบเรียลไทม์ และส่งเสียงแจ้งเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ หรือสั่งหยุดรถไฟกรณีเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น

บทที่ 2
รถไฟชานเมือง สายสีแดง
โยงใย 4 ทิศ กรุงเทพฯ-ปริมณฑล

รถไฟชานเมือง หรือ Commuter Train เป็นรูปแบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เน้นการขนส่งผู้โดยสารระหว่างย่านใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมือง มีแนวเส้นทางและระยะห่างระหว่างสถานีมากกว่ารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองสายอื่นๆ โดยดำเนินการก่อสร้างตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองโดยรอบทั้ง 4 ทิศ ในแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยมีศูนย์กลางที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และพร้อมเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกสายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังทุกพื้นที่ได้อย่างไร้รอยต่อ อีกทั้งยังเป็นการปรับปรุงขีดความสามารถในการเดินทางด้วยรถไฟภายในเมือง ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

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 **178.9** กิโลเมตร

12 เส้นทาง
รวมทั้งสิ้น **312.6** กิโลเมตร

ระบบรถไฟไฟฟ้า
(Electrification)
สายแรกโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

ระบบอาณัติสัญญาณ
แบบ ETCS Level **1**
ป้องกันอุบัติเหตุขบวนรถทุกการเดินทาง
เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ

ทางเดินลอยฟ้า
เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง

สะพานข้ามทางรถไฟ
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

รถไฟชานเมืองสายสีแดง เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าทุกสาย เดินทางสะดวกสบาย คลี่คลายปัญหาจราจร

รถไฟชานเมืองสายสีแดง เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ซึ่งดำเนินการบนเขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่

1. **รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม** เป็นเส้นทางตามแนวเหนือ-ใต้ (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย) ผ่านพื้นที่สำคัญ ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต รังสิต ดอนเมือง สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สามเสน สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) วงเวียนใหญ่ บางบอน มหาชัย รวมระยะทาง 79 กิโลเมตร

2. **รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน** เป็นเส้นทางตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (ศาลายา-หัวหมาก) ผ่านพื้นที่สำคัญ ได้แก่ ศาลายา ตลิ่งชัน ศิริราช สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สามเสน พญาไท มักกะสัน หัวหมาก รวมระยะทาง 54.7 กิโลเมตร

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

ดำเนินการ
พัฒนาส่วนต่อขาย ทั้ง 4 ทิศทางในอนาคต
ทิศเหนือ ถึง จ.พระนครศรีอยุธยา
ทิศใต้ ถึง จ.ราชบุรี
ทิศตะวันออก ถึง จ.ฉะเชิงเทรา
ทิศตะวันตก ถึง จ.นครปฐม

รองรับการเดินทางที่สะดวก ทันใจ
ให้บริการทุก **10-15** นาที/ขบวน
มีทางวิ่งเฉพาะ ทั้ง**ทางยกระดับ ใต้ดิน และระดับดิน ไร้ปัญหาจุดตัดกับถนน**

ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
เชียงราก
ม.กรุงเทพ
คลองหนึ่ง
รังสิต
หลักหก
ดอนเมือง
ทะเลสาบเมืองทองธานี
อิมแพคเมืองทองธานี
เลี่ยงเมือง ปากเกร็ด
แจ้งวัฒนะ 14
ศรีรัช
เมืองทองธานี
ศูนย์ราชการ เฉลิมพระเกียรติ
การเคหะฯ
โทรคมนาคม แห่งชาติ
หลักสี่
แยกปากเกร็ด
แจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 28
กรมชลประทาน
สามัคคี
สนามบินน้ำ
แคราย
ทุ่งสองห้อง
คลองบางไผ่
ตลาดบางใหญ่
สามแยกบางใหญ่
บางพลู
บางรักใหญ่
บางรักน้อย
ท่าอิฐ
ไทรม้า
สะพาน พระนั่งเกล้า
แยก นนทบุรี 1
บางกระสอ
ศูนย์ราชการ นนทบุรี
งามวงศ์วาน 2
งามวงศ์วาน 18
ชินเขต
บางเขน
กระทรวง สาธารณสุข
แยกติวานนท์
วงศ์สว่าง
วัดเสมียนนารี
จตุจักร
บางซ่อน
สะพานพระราม 6
เตาปูน
บางซื่อ
บางกรวย-กฟผ.
บางโพ
บางอ้อ
รัฐสภา
สามเสน
บางพลัด
ศรีย่าน
สิรินธร
วชิรพยาบาล
ราชวิถี
ศาลาธรรมสพน์
ศาลายา
กาญจนาภิเษก
บ้านฉิมพลี
ตลิ่งชัน
บางบำหรุ
หอสมุด แห่งชาติ
บางยี่ขัน
ตลาดน้ำตลิ่งชัน
บางขุนพรหม
หลานหลวง
ศิริราช
บางขุนนนท์
สนามหลวง
อนุสาวรีย์ ประชาธิปไตย
ไฟฉาย
จรัญฯ 13
สามยอด
วัดมังกร
สนามไชย
อิสรภาพ
พุทธมณฑล สาย 4
พุทธมณฑล สาย 3
ทวีวัฒนา
หลักสอง
ภาษีเจริญ
บางแค
เพชรเกษม 48
บางหว้า
บางไผ่
ท่าพระ
ประชาธิปก
ตลาดพลู
สะพานพุทธ
คลองสาน
วุฒากาศ
ตากสิน
วงเวียนใหญ่
เจริญนคร
วัดไทร
จอมทอง
ตลาดพลู
โพธิ์นิมิตร
วงเวียนใหญ่ สำเหร่
กรุงธนบุรี
บางบอน
วัดสิงห์
มไหสวรรย์
ดาวคะนอง
รางโพธิ์
รางสะแก
สามแยก
พรมแดน
ทุ่งสีทอง
บางน้ำจืด
คอกควาย
เอกชัย
มหาชัย
บางปะแก้ว
บางปะกอก
สะพานพระราม 9
ราษฎร์บูรณะ
พระประแดง
ครุใน
ม.เกษตรศาสตร์
งามวงศ์วาน 48
เสนานิคม
รัชโยธิน
พหลโยธิน 24
ห้าแยกลาดพร้าว
พหลโยธิน
ลาดพร้าว
รัชดาภิเษก
สวนจตุจักร
หมอชิต
กำแพงเพชร
กรุงเทพ อภิวัฒน์
สะพานควาย
เสนาร่วม
อารีย์
สนามเป้า
อนุสาวรีย์ ชัยสมรภูมิ
ราชปรารภ
พญาไท
ยมราช
ประตูน้ำ
ราชเทวี
ยศเส
สนามกีฬา แห่งชาติ
ราชดำริ
หัวลำโพง
สามย่าน
สยาม
ชิดลม
เพลินจิต
นานา
ศาลาแดง
สีลม
ลุมพินี
สวนพลู
ช่องนนทรี
เซนต์หลุยส์
สุรศักดิ์
สะพานตากสิน
นราธิวาสฯ
นางลิ้นจี่
รัชดา-นราธิวาส
เจริญกรุง
เจริญราษฎร์
พระราม 9
สาธุประดิษฐ์
คลองด่าน
คลองภูมิ
พระรามที่ 3
คลองช่องนนทรี
พระราม 4
คลองเตย
ศูนย์การ ประชุมแห่งชาติ สิริกิติ์
ม.กรุงเทพ
บ้านกล้วยใต้
ทองหล่อ
เอกมัย
พระโขนง
อ่อนนุช
บางจาก
ปุณณวิถี
อุดมสุข
บางนา
แบริ่ง
สำโรง
ทิพวัล
ปู่เจ้า
ช้างเอราวัณ
โรงเรียนนายเรือ
ปากน้ำ
ศรีนครินทร์
แพรกษา
สายลวด
เคหะฯ
สวางคนิวาส
เมืองโบราณ
ศรีจันทร์ ประดิษฐ์
บางปู
ตำหรุ
ศรีเทพา
ศรีด่าน
ศรีอุดม
ศรีเอี่ยม
ศรีลาซาล
ศรีแบริ่ง
ศรีนครินทร์ 38
สวนหลวง ร.9
ศรีนุช
กลันตัน
สุวรรณภูมิ
ลาดกระบัง
บ้านทับช้าง
หัวหมาก
ศรีกรีฑา
แยกลำสาลี
ศรีบูรพา
บ้านม้า
สัมมากร
น้อมเกล้า
ราษฎร์พัฒนา
วัดบางเพ็ง
เคหะราม
มีนบุรี
แยกร่มเกล้า
ตลาดมีนบุรี
เศรษฐบุตรบำเพ็ญ
บางชัน
นพรัตน์
วงแหวนรามอินทรา
คู้บอน
รามอินทรา กม. 9
รามอินทรา กม. 6
วัชรพล
รามอินทรา กม. 4
มัยลาภ
ลาดปลาเค้า
วัดพระศรี มหาธาตุ
กรมทหารราบที่ 11
บางบัว
กรมป่าไม้
คลองบางบัว
ประเสริฐมนูกิจ-เสนานิคม
ประเสริฐมนูกิจ-ลาดปลาเค้า
ศิลปากร 2
ทางต่างระดับ ดอนรัช
เกษตรนวมินทร์
นวลจันทร์
คลองลำเจียก
ประเสริฐมนูกิจ-นวมินทร์
โพธิ์แก้ว
อินทรารักษ์
สวนนวมินทร์ ภิรมย์
การเคหะ แห่งชาติ
ลาดพร้าว 101
บางกะปิ
วัดพระราม9
กกท.
รามคำแหง 12
ม.รามคำแหง
รามคำแหง 40
ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย
พระราม 9
เพชรบุรี
เพชรบุรี-ทองหล่อ
แจ่มจันทร์
รามคำแหง
ทองหล่อ 10
พร้อมพงษ์
อโศก
ศูนย์การ ประชุมแห่งชาติ สิริกิติ์
ลาดพร้าว 83
ลาดพร้าว 71
ศรีวรา
นวศรี
มหาดไทย
โชคชัย 4
ดอนรัช
ศาลอาญา
กาวนา
ห้วยขวาง
สุทธิสาร
ประชา สงเคราะห์
มิตรไมตรี
ดินแดง
รฟม.
ดินแดง
ประชา สงเคราะห์
สามเสน
ราชวิถี
ยศเส
สนามกีฬา แห่งชาติ
ประตูน้ำ
เพชรบุรี
สุขุมวิท
พร้อมพงษ์
อโศก
ม.กรุงเทพ
ลาดพร้าว 71
ลาดพร้าว 83
ลาดพร้าว 87
โยธินพัฒนา
สังคมสงเคราะห์
คลองลำเจียก
ทางต่างระดับ ดอนรัช
เกษตรนวมินทร์
นวลจันทร์
ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย
ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
เชียงราก
ม.กรุงเทพ
คลองหนึ่ง
รังสิต
หลักหก
ดอนเมือง
การเคหะฯ
โทรคมนาคม แห่งชาติ
แจ้งวัฒนะ 14
ศูนย์ราชการ เฉลิมพระเกียรติ
หลักสี่
ราชภัฏ พระนคร
พหลโยธิน 59
สายหยุด
สะพานใหม่
พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ
แยก คปอ.
คูคต
คลองสาม
คลองสี่
คลองห้า
วงแหวนรอบนอกตะวันออก
N
S
E
W
1 สายสีแดงเข้ม
2 สายสีแดงอ่อน
3 แอร์พอร์ต เรล ลิงก์
4 สายสีเขียวอ่อน
5 สายสีเขียวเข้ม
6 สายสีน้ำเงิน
7 สายสีม่วง
8 สายสีส้ม
9 สายสีชมพู
10 สายสีเหลือง
11 สายสีเทา
12 สายสีน้ำตาล
13 สายสีทอง
14 สายสีฟ้า
แม่น้ำเจ้าพระยา
ดาวน์โหลดแผนที่

รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 1 สายธานีรัถยา (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต)

เป็นรถไฟที่วิ่งในแนวเหนือ-ใต้ จากใจกลางเมืองไปยังรังสิต พื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง และลดปัญหาการจราจรติดขัดจากรถยนต์เข้าสู่ตัวเมือง

ระยะทาง
26.3 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
10 สถานี

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = -2.21%
ค่า EIRR = 16.49%

สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2564**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
83,000 คน-เที่ยว/วัน
(จำนวนผู้โดยสารรวมเมื่อเปิดให้บริการรถไฟชานเมือง ระยะที่ 1)

วงเงินลงทุน
90,014 ล้านบาท

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ความถี่ในการให้บริการ
10-15 นาที/ขบวน
สามารถปรับความถี่ได้ถึง
10 นาที/ขบวน
กรณีมีผู้โดยสารมากขึ้น

จำนวนรถโดยสาร
ขบวนละ **6** ตู้

ปทุมธานี
นนทบุรี
กรุงเทพมหานคร
สถานีรังสิต
สถานีหลักหก
สถานีดอนเมือง
เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง
สถานีการเคหะ
สถานีหลักสี่
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพู
สถานีทุ่งสองห้อง
สถานีบางเขน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล
สถานีวัดเสมียนนารี
สถานีจตุจักร
สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สัญลักษณ์
สถานี
จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)
จุดเชื่อมต่อท่าอากาศยาน

รถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 1 สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน)

เป็นรถไฟที่วิ่งในแนวตะวันออก-ตะวันตก จากใจกลางเมือง ไปยังตลิ่งชัน พื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก โดยใช้เวลาเพียง 15 นาทีเท่านั้น

ระยะทาง
15.2 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
3 สถานี
(2 สถานีอนาคต)

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 8.80%
ค่า EIRR = 12.70%

สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2564**

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

วงเงินลงทุน
15,034 ล้านบาท

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ความถี่ในการให้บริการ
20 นาที/ขบวน

จำนวนรถโดยสาร
ขบวนละ **4** ตู้

N
W
E
S
สถานีบางซ่อน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง
สถานีสะพานพระราม 6
(สถานีอนาคต)
สถานีบางกรวย-กฟผ.
(สถานีอนาคต)
สถานีบางบำหรุ
สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สถานีตลิ่งชัน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม
กรุงเทพมหานคร
สัญลักษณ์
สถานี
จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจากระยะที่ 1 ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต เชื่อมต่อจากสถานีรังสิตไปยังสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต จ.ปทุมธานี รองรับการเดินทางของผู้โดยสารบริเวณทิศเหนือของกรุงเทพฯ

ระยะทาง
8.84 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน

ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 1.11%
ค่า EIRR = 24.61%

ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2571**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
26,000 คน-เที่ยว/วัน

วงเงินลงทุน
6,473 ล้านบาท

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

จำนวนสถานี
4 สถานี

N
W
E
S
สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
สถานีเชียงราก
สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพ
สถานีคลองหนึ่ง
ปทุมธานี
สถานีรังสิต
นนทบุรี
กรุงเทพมหานคร
สัญลักษณ์
สถานี

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

เป็นรถไฟตามแนวตะวันออก-ตะวันตก จากพื้นที่ใจกลางเมืองไปยังชานเมืองด้านทิศตะวันตก แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ เส้นทางจากตลิ่งชันสิ้นสุดที่โรงพยาบาลศิริราช และเส้นทางจากตลิ่งชันต่อขยายไปยังศาลายา 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

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

ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2572**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
19,000 คน-เที่ยว/วัน

วงเงินลงทุน
15,176 ล้านบาท

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

N
W
E
S
นนทบุรี
สถานีศาลายา
สถานีศาลาธรรมสพน์
สถานีกาญจนาภิเษก
สถานีบ้านอิมพีเรียล
สถานีตลิ่งชัน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม
สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน
สถานีบางขุนนนท์
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและรถไฟฟ้าสายสีส้ม
สถานีศิริราช
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม
นครปฐม
กรุงเทพมหานคร
สัญลักษณ์
สถานี
จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง)

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

สายสีแดงอ่อน ระยะที่ 2 (ช่วงสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก)

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

ระยะทาง 25.9 กิโลเมตร
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง 6.9 กิโลเมตร
ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวหมาก 19 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ใต้ดิน และยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร/ชั่วโมง

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

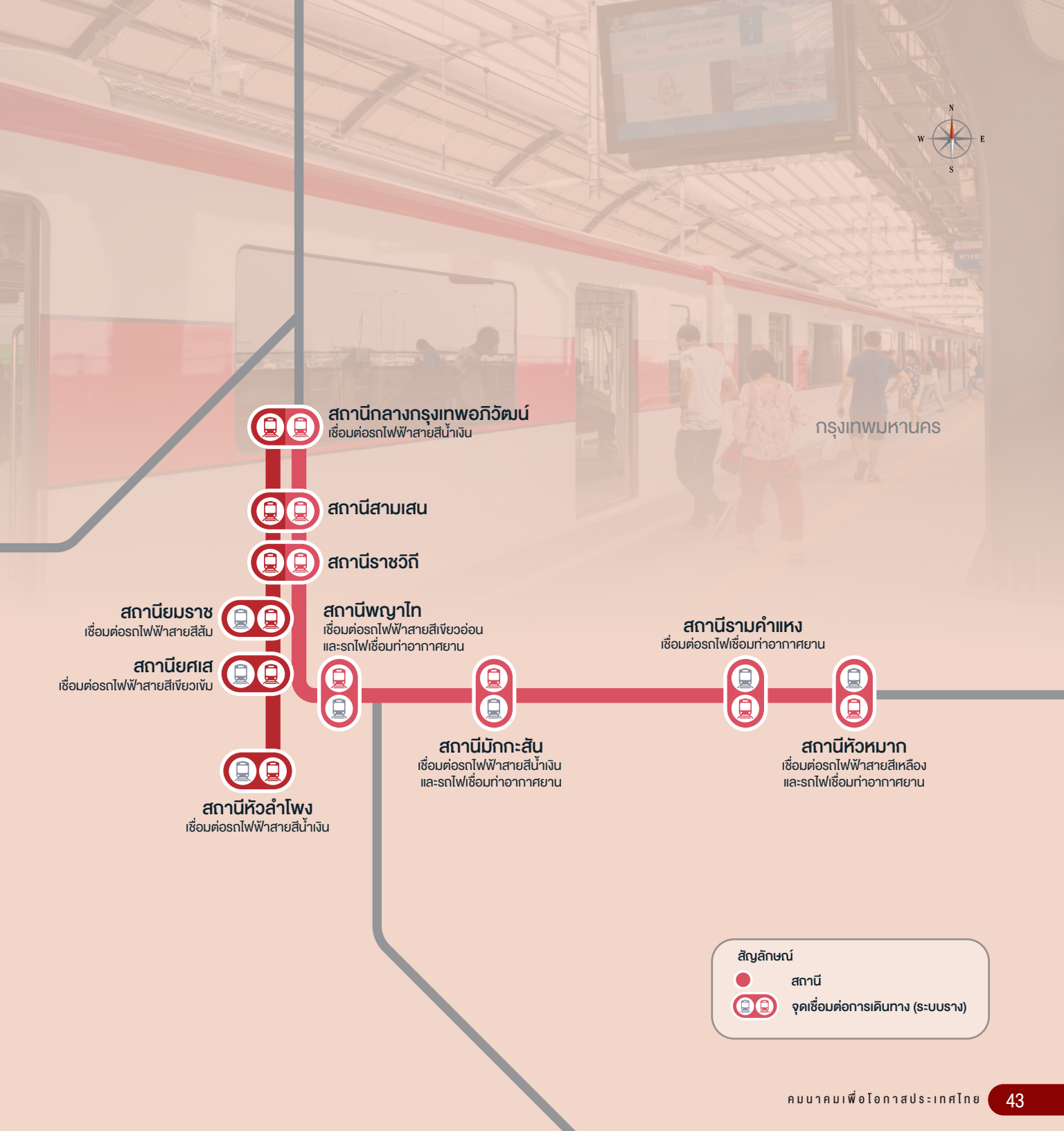
ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

วงเงินลงทุน
44,157 ล้านบาท

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

ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2576**

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 10.66%
ค่า EIRR = 29.91%


N
W
E
S
กรุงเทพมหานคร
สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สถานีสามเสน
สถานีราชวิถี
สถานียมราช
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม
สถานีพญาไท
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน
และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สถานีรามคำแหง
เชื่อมต่อรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สถานียศเส
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม
สถานีมักกะสัน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สถานีหัวหมาก
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สถานีหัวลำโพง
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สัญลักษณ์
สถานี
จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2 (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)

เป็นรถไฟตามแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจากช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-หัวลำโพง เชื่อมต่อจากสถานีหัวลำโพงไปยังสถานีมหาชัย จ.สมุทรสาคร เดินทางสะดวกรวดเร็วจากกรุงเทพฯ ไปยังปริมณฑล

ระยะทาง
37 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา
120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
17 สถานี

ผลการศึกษาความเหมาะสม
อยู่ระหว่างทบทวนผลการศึกษาโครงการ

ปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2575**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
81,000 คน-เที่ยว/วัน

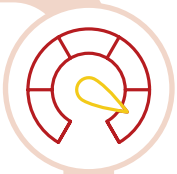
วงเงินลงทุน
56,859 ล้านบาท

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

นนทบุรี
นครปฐม
กรุงเทพมหานคร
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
N
W
E
S
สถานีหัวลำโพง
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
สถานีคลองสาน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีทอง
สถานีวงเวียนใหญ่
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง
สถานีตลาดพลู
สถานีตากสิน
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม
สถานีวัดไทร
สถานีจอมทอง
สถานีบางบอน
สถานีวัดสิงห์
สถานีรางสะแก
สถานีรางโพธิ์
สถานีสามแยก
สถานีพรมแดน
สถานีทุ่งสีทอง
สถานีบางน้ำจืด
สถานีคอกควาย
สถานีบ้านขอม
สถานีมหาชัย
สัญลักษณ์
สถานี
จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบราง)

รู้จักขบวนรถไฟชานเมืองสายสีแดง เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางสู่ใจกลางเมือง

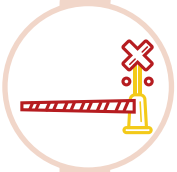
รถไฟชานเมืองสายสีแดง เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เป็นเส้นทางหลักระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล ถูกออกแบบให้สามารถทำความเร็วได้สูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อรองรับการเดินรถที่มีประสิทธิภาพ



ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา **120** กิโลเมตร

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

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



ระบบอาณัติสัญญาณ
European Train Control System (ETCS) Level 1

ผลิตโดย
บริษัท ฮิตาชิ จำกัด

วัสดุขบวนรถ
Aluminum Double Skin

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

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

ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 ระบบป้องกันเหตุ มาตรฐานสากล

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

ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1

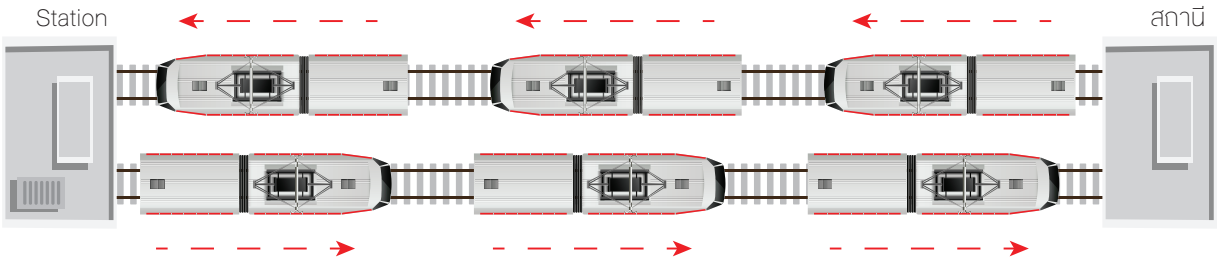
มีคนขับรถไฟ
เป็นผู้ควบคุมความเร็ว เบรก และหยุดด้วยตัวเอง

มีระบบสั่งการและควบคุม **จากส่วนกลาง**

มีระบบการป้องกันขบวนรถอัตโนมัติ
(Automatic Train Protection: ATP)
ป้องกันรถไฟชนกัน เป็นระบบความปลอดภัย

ควบคุมความปลอดภัย ในการขับของ**คนขับรถไฟ**

มีระบบทำการ**เบรกฉุกเฉิน**
(Emergency Brake)
ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ



ทางเดินลอยฟ้า เชื่อมต่อการเดินทาง ระบบรางสู่อากาศ

รถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงสถานีกลางกรุงเทพ อภิวัฒน์-รังสิต เชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ไปยังสถานีดอนเมือง โดยใช้เวลาเพียงแค่ 20 นาที ผู้โดยสารสามารถเดินเข้าสู่ท่าอากาศยานดอนเมืองด้วยทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) ได้อย่างรวดเร็ว พร้อมมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดทางเดินลอยฟ้า

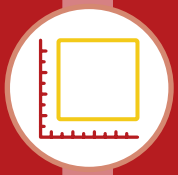
- ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้
- กล้องวงจรปิด
- ป้ายบอกทาง
- ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ทางหนีไฟ ทางลาด ลิฟต์ บันไดลงระดับพื้นถนน

สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมโยงการเดินทางสองฝั่ง อย่างมีประสิทธิภาพ

รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน สายนครวิถี (ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) มีช่วงที่ต้องข้ามผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับที่มีรูปแบบพิเศษ ขนานไปกับสะพานพระราม 6 ซึ่งเป็นสะพานรถไฟเดิม เพื่อให้การเดินทางระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเชื่อมโยงถึงกันอย่างไร้รอยต่อ

ก่อสร้างแบบคานยื่นสมดุล
(Balanced Cantilever)



ความกว้างของสะพาน
10.7 เมตร

ความยาวสะพาน
ช่วงกลางแม่น้ำเจ้าพระยา
120 เมตร

รองรับความเร็วสูงสุด
160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

โครงสร้างสะพานชนิดคอนกรีต
อัดแรงรูปกล่อง (Box Girder)

ความยาวสะพาน
ทั้งสิ้น **516** เมตร

เปิดเส้นทางรถไฟชานเมือง สายสีแดง ระยะที่ 3 เชื่อมโยงไกลทั้ง 4 ทิศ รอบกรุงเทพฯ

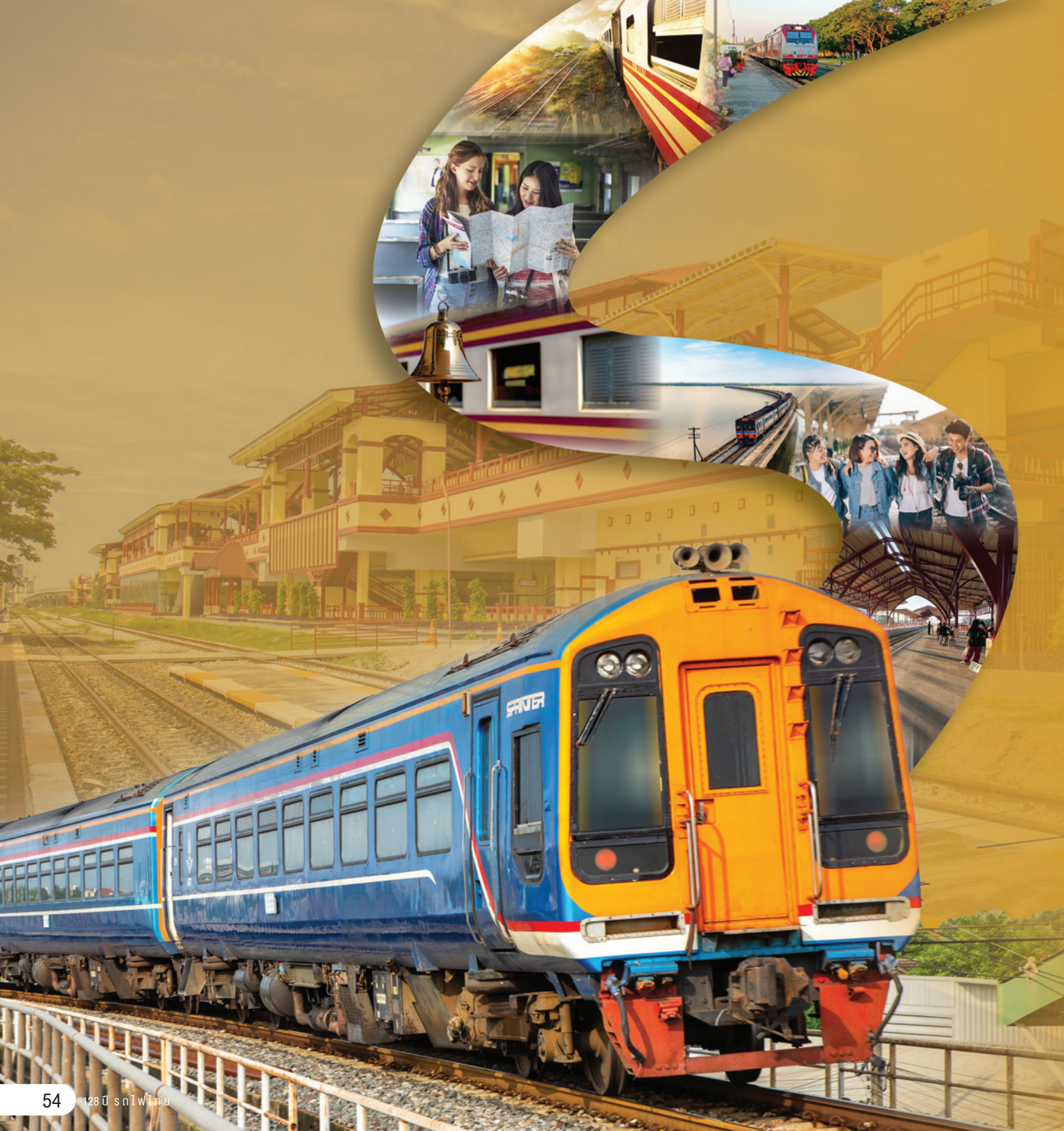
การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนารถไฟชานเมือง สายสีแดง ระยะที่ 3 อีก **4** เส้นทาง ระยะทางรวม **178.9** กิโลเมตร **เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2574** เป็นต้นไป

1. ช่วงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต -บ้านภาชี 50.90 กิโลเมตร
2. ช่วงมหาชัย-ปากท่อ 56 กิโลเมตร
3. ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา 44 กิโลเมตร
4. ช่วงศาลายา-นครปฐม 28 กิโลเมตร

เพื่อการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ชานเมือง โดยรอบกรุงเทพฯ อย่างแท้จริง จะมีเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง รวมทั้งสิ้น **312.6** กิโลเมตร

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

อ่างทอง
สระบุรี
N
W
E
S
สถานีบ้านภาชี
1
พระนครศรีอยุธยา
สถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
ปทุมธานี
นครนายก
สถานีรังสิต
สถานีดอนเมือง
นนทบุรี
สถานีนครปฐม
4
กรุงเทพมหานคร
สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
สถานีศาลายา
สถานีตลิ่งชัน
ฉะเชิงเทรา
นครปฐม
สถานีศิริราช
สถานีบึกกะสัน
3
สถานีหัวหมาก
สถานีฉะเชิงเทรา
สถานีหัวลำโพง
ราชบุรี
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
ชลบุรี
2
สถานีมหาชัย
สถานีปากท่อ
สมุทรสงคราม



บทที่ 3
รถไฟทางคู่
ยกระดับรถไฟพื้นฐานทั่วประเทศ

การพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายรถไฟทางไกลทั่วประเทศ เป็นภารกิจเร่งด่วนและสำคัญยิ่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากถนนมาสู่รถไฟที่มีต้นทุนต่ำกว่า เพื่อให้ระบบรางเป็นแกนหลักในการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเดิมที่เป็นทางเดี่ยว ให้เป็น “รถไฟทางคู่” ซึ่งนอกเหนือจากการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้าแล้ว ยังเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินรถไฟ ด้วยการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟกับถนนให้เป็นทางต่างระดับ พร้อมติดตั้งรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางรถไฟ รวมถึงปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณแบบใหม่ที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ 5 เส้นทาง อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2 เส้นทาง และก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่อีก 2 เส้นทาง และเตรียมการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในระยะที่ 2 อีก 7 เส้นทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงไปสู่พรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน อันจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระบบรางของภูมิภาคอย่างแท้จริง

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

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
ทางคู่เดิม **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **280** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2568**
ทางคู่สายใหม่ **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **677** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **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

เป็นทางรถไฟทางเดี่ยว ขนาด 1 เมตร
ที่ต้องรอสับหลีกบริเวณทางหลีก

สามารถรองรับความเร็วในการเดินรถโดยสาร
ได้เพียง **50** กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถสินค้าได้ **29** กิโลเมตร/ชั่วโมง

ไม่มีรั้วกั้นเขตทางรถไฟ
มีการบุกรุกพื้นที่
เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

มีจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นจำนวนมาก
เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
รถไฟไม่สามารถทำความเร็วได้

ใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบไฟสี
มีประสิทธิภาพในการรองรับ
ขบวนรถไฟได้น้อย

ทางคู่

รวดเร็วกว่า โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนานกับทางรถไฟเดิมให้เป็นทางคู่
สามารถเดินรถสวนกันได้โดยไม่ต้องรอหลีก
ทำให้เดินทางได้ตรงเวลา

ปลอดภัยกว่า โดยมีรั้วกั้นตลอดแนว
เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ
เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง
ป้องกันการบุกรุก

รวดเร็วกว่า โดยใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1
มาตรฐานยุโรป
เพิ่มประสิทธิภาพ
และความปลอดภัย
ในการเดินรถ

รวดเร็วกว่า โดยการปรับปรุงคุณภาพทาง
ให้สามารถรองรับความเร็ว
ในการเดินรถโดยสารได้
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
รถสินค้าได้
60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

คุ้มค่ากว่า โดยการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง (CY)
เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง
เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์
ของประเทศ

สบายกว่า โดยการปรับปรุงสถานี
เพิ่มความสะดวกสบาย
มีสิ่งอำนวยความสะดวก
แก่ผู้โดยสารทุกกลุ่ม
ตามหลัก Universal Design

ปลอดภัยกว่า โดยก่อสร้างเป็นทางต่างระดับ
เช่น อุโมงค์ทางลอดหรือสะพานข้ามแยก
เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดบริเวณทางแยก

รู้จักเส้นทางรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และทางคู่สายใหม่

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ที่เปิดให้บริการแล้ว
จำนวน **5** เส้นทาง
ระยะทางรวม **713** กิโลเมตร

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
จำนวน **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **280** กิโลเมตร

รถไฟทางคู่สายใหม่ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
จำนวน **2** เส้นทาง
ระยะทางรวม **677** กิโลเมตร

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 เตรียมดำเนินการพัฒนา
จำนวน **7** เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,479** กิโลเมตร

ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
189 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
281 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

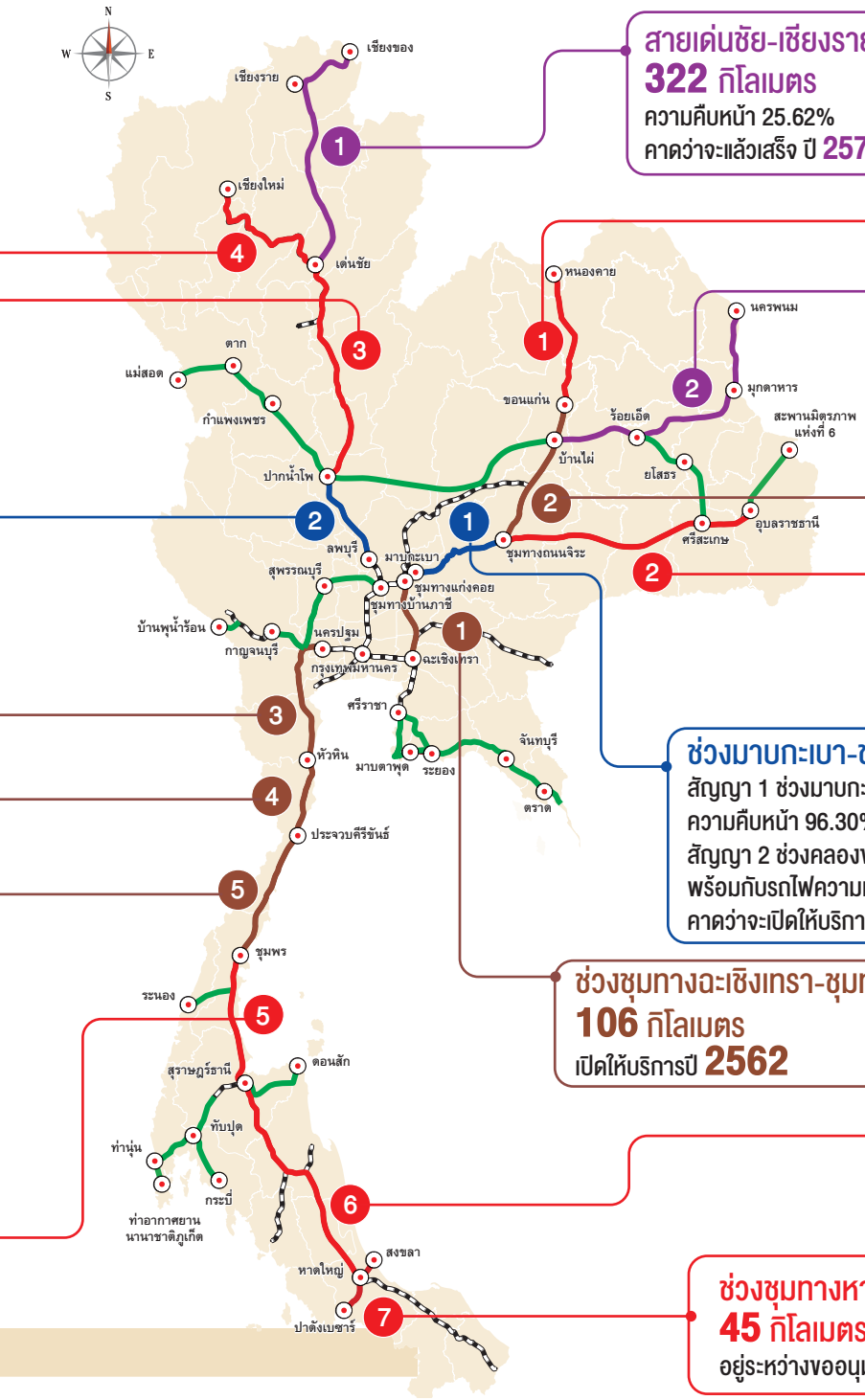
ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
148 กิโลเมตร
ความคืบหน้างานโยธา 100%
เปิดให้บริการปี **2568**

ช่วงนครปฐม-หัวหิน
169 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2567**

ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
84 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2565**

ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
167 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2567**

ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
168 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ



สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
322 กิโลเมตร
ความคืบหน้า 25.62%
คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี **2571**

ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
167 กิโลเมตร
ลงนามในสัญญาก่อสร้างแล้ว
เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567

สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม
355 กิโลเมตร
ความคืบหน้า 11.54%
คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี **2570**

ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
187 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2562**

ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
308 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ **132** กิโลเมตร
สัญญา 1 ช่วงมาบกะเบา-คลองขนานจิตร และสัญญา 3 อุโมงค์รถไฟ
ความคืบหน้า 96.30% เปิดให้บริการปี **2568**
สัญญา 2 ช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ บูรณาการการก่อสร้าง
พร้อมกับรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา)
คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี **2573**

ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย
106 กิโลเมตร
เปิดให้บริการปี **2562**

ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
321 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์
45 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ

รถไฟทางคู่
ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกและท่าเรือแหลมฉบังไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างสะดวก โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ โดยเริ่มจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ผ่าน จ.นครนายก ไปยังสถานีชุมทางแก่งคอย จ.สระบุรี

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-วิหารแดง และบุใหญ่-ชุมทางแก่งคอย พร้อมทางเลี่ยงเมือง
สัญญาที่ 2 วิหารแดง-บุใหญ่ พร้อมอุโมงค์

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 6.75%
ค่า EIRR = 27.31%

วงเงินลงทุน
10,233 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
17.18 ล้านตัน/ปี (ปี 2569)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
7.17 ล้านคน/ปี (ปี 2569)

สถานะ
ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี **2562**

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ระยะทาง
106 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
7 สถานี

ลพบุรี
อ่างทอง
สระบุรี
นครราชสีมา
สถานีชุมทางแก่งคอย
สถานีไผ่นาบุญ (ใหม่)
สถานีบุใหญ่
พระนครศรีอยุธยา
สถานีวิหารแดง
นครนายก
สถานีองครักษ์
ปราจีนบุรี
ปทุมธานี
สถานีชุมทางคลองสิบเก้า
นนทบุรี
สถานีบางน้ำเปรี้ยว
กรุงเทพมหานคร
นครปฐม
สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
ฉะเชิงเทรา
สัญลักษณ์
สถานี
ชลบุรี

รถไฟทางคู่
ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อจากช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ โดยเริ่มจากสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา ไปยังสถานีขอนแก่น ซึ่งเป็นใจกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มประสิทธิภาพของเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 5.90%
ค่า EIRR = 24.55%

วงเงินลงทุน
24,326 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
16,400 ตัน/วัน (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
46,350 คน/วัน (ปี 2577)

สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2562**

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ)

จำนวนสถานี
19 สถานี
ป้ายหยุดรถ **7** แห่ง

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ระยะทาง
187 กิโลเมตร

N
W
E
S
กาฬสินธุ์
ขอนแก่น
สถานีขอนแก่น
CY
สถานีท่าพระ
ป้ายหยุดรถหนองเม็ก
สถานีบ้านแฮด
สถานีบ้านไผ่
มหาสารคาม
สถานีบ้านหัน
ชัยภูมิ
สถานีเมืองพล
สถานีหนองมะเขือ
ป้ายหยุดรถศาลาดิน
สถานีหนองบัวลาย
ป้ายหยุดรถเนินสวัสดิ์
CY
สถานีชุมทางบัวใหญ่
ป้ายหยุดรถห้วยระหัด
สถานีโนนทองหลาง
ป้ายหยุดรถบ้านไร่
สถานีเมืองคง
สถานีบ้านดอนใหญ่
สถานีพลสงคราม
ป้ายหยุดรถเนินถั่วแปบ
สถานีบ้านมะค่า
สถานีบ้านดงพลอง
นครราชสีมา
สถานีโนนสูง
สถานีหนองแมว
บุรีรัมย์
ป้ายหยุดรถบ้านหนองกันงา
สถานีบ้านกระโดน
สถานีบ้านเกาะ
CY
สถานีชุมทางถนนจิระ
สัญลักษณ์
สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
CY
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ **ช่วงนครปฐม-หัวหิน**

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคใต้ โดยเชื่อมต่อจากสถานีนครปฐม ผ่าน จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี ไปยังสถานีหัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของภาคกลางตอนล่างและเป็นประตูไปสู่ภาคใต้

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 นครปฐม-หนองปลาไหล
สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล-หัวหิน

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 16.51%
ค่า EIRR = 20.27%

วงเงินลงทุน
15,718 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
35,089 ตัน/ปี (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
128,743 คน/วัน (ปี 2577)

สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2567**

ระยะทาง
169 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
27 สถานี

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ปทุมธานี
กาญจนบุรี
นนทบุรี
สถานีชุมทางหนองปลาดุก
สถานีคลองบางตาล
สถานีโพรงมะเดื่อ
สถานีบ้านโป่ง
สถานีนครชุมน์
สถานีคลองตาคด
สถานีโพธาราม
สถานีนครปฐม
กรุงเทพมหานคร
นครปฐม
สถานีเจ็ดเสมียน
สถานีบ้านกล้วย
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
ราชบุรี
สถานีราชบุรี
สถานีบ้านคูบัว
สถานีบ่อตะคร้อ
สมุทรสงคราม
สถานีปากท่อ
สถานีบางเค็ม
สถานีเขาย้อย
สถานีหนองปลาไหล
สถานีบางจาก
สถานีเพชรบุรี
สถานีเขาทโมน
เพชรบุรี
สถานีหนองไม้เหลือง
สถานีหนองจอก
สถานีหนองศาลา
สถานีชะอำ
สถานีห้วยทรายเหนือ
สถานีห้วยทรายใต้
สถานีหัวหิน
สถานีหนองแก
ประจวบคีรีขันธ์
สัญลักษณ์
สถานี

สถานีหัวหินแห่งใหม่ ผสมผสานการพัฒนา ร่วมกับการอนุรักษ์

ทางรถไฟช่วงผ่านตัวเมืองหัวหิน ระยะทาง 7 กิโลเมตร การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างปรับปรุงเป็นทางยกระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในเขตเมือง ทำให้การจราจรมีความคล่องตัวและปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงได้ดำเนินการก่อสร้างสถานีหัวหินแห่งใหม่ขึ้น ให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟยกระดับ

ออกแบบตามหลัก
Universal Design
มีความทันสมัย
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
สำหรับผู้โดยสารทุกคน

ออกแบบตามสถาปัตยกรรมวิกตอเรีย
ใช้โทนสีแดงสลับสีครีม
มีความสวยงามตามแบบอาคารเดิม
เป็นแลนด์มาร์ก
การท่องเที่ยวแห่งใหม่

อนุรักษ์อาคารสถานีหัวหินเดิม
อายุ **112** ปี
ซึ่งเป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น
ของสมาคมสถาปนิกสยาม
ในพระบรมราชูปถัมภ์
เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าชมได้ตามเดิม
และ**จะพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์**
ต่อไป

ตั้งอยู่ห่างจากอาคารสถานีเดิม
ประมาณ **20** เมตร
เดินทางได้สะดวกเช่นเดิม

ก่อสร้างอาคารสถานีใหม่
สูง **3** ชั้น รวมชั้นใต้ดิน
รองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก

สะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกของประเทศไทย

ในการก่อสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางเดิมนี้ มีโครงสร้างที่สำคัญคือ สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลองคู่ขนานกับสะพานจุฬาลงกรณ์ซึ่งเป็นสะพานทางเดี่ยวเดิม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานรถไฟแบบคานขึง (Extradosed Railway Bridge) แบบไม่มีเสากลางแม่น้ำ เป็นทางเดี่ยว ความยาวสะพานรวม 340 เมตร ซึ่งนับเป็นสะพานคานขึงแห่งแรกของประเทศไทย เหตุที่ต้องสร้างสะพานในรูปแบบนี้ เนื่องจากมีระเบิดในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 จมอยู่ในลำน้ำ ทำให้ไม่สามารถสร้างสะพานแบบเดิมได้ เพราะจะต้องมีการเคลื่อนย้ายระเบิดออกทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงสูง การสร้างสะพานแบบใหม่ สามารถลดความเสี่ยงและไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน

ลดปัญหาการกีดขวางทางน้ำ

โดยมีความกว้าง
ระหว่างเสา **160** เมตร สูง **16** เมตร
ไม่ต้องก่อสร้างเสากลางแม่น้ำ

ประหยัดค่าก่อสร้าง

โดยเป็นรูปแบบสะพานที่ผสมผสาน
ระหว่างสะพานคอนกรีตอัดแรง
ที่มีต้นทุนต่ำสุดแต่มีข้อจำกัดในการ
ก่อสร้าง กับสะพานขึงซึ่งมีต้นทุนสูงสุด

สวยงามเป็นเอกลักษณ์

ด้วยเสาหลักและสายเคเบิล
ที่ใช้รับน้ำหนักสะพาน
นับเป็น**แลนด์มาร์ก**
และแหล่งท่องเที่ยว
แห่งใหม่ของ จ.ราชบุรี

รถไฟทางคู่
ก่อสร้างแล้วเสร็จ
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

เป็นเส้นทางสำคัญที่ต่อเนื่องจากช่วงนครปฐม-หัวหิน โดยเริ่มจากสถานีหัวหิน ไปยังสถานีประจวบคีรีขันธ์ เพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางรถไฟสายหลักไปสู่ภาคใต้

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
จำนวน 1 สัญญา
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 2.98%
ค่า EIRR = 19.45%

วงเงินลงทุน
5,807 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
75,990 ตัน/วัน (ปี 2592)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
4,210 คน/วัน (ปี 2592)

สถานะ
เปิดให้บริการ ปี **2565**

ระยะทาง
84 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
12 สถานี
ที่หยุดรถ **1** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

เพชรบุรี
สถานีหัวหิน
สถานีหนองแก
สถานีสวนสนประดิพัทธ์
สถานีเขาเต่า
สถานีวังก์พง
สถานีปราณบุรี
ที่หยุดรถห้วยขวาง
ประจวบคีรีขันธ์
สถานีหนองคาง
สถานีสามร้อยยอด
CY
สถานีสามกระทาย
สถานีกุยบุรี
สถานีบ่อนอก
สถานีทุ่งมะเม่า
CY
สถานีคั่นกระได
สถานีประจวบคีรีขันธ์
N
W
E
S
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 (สถานีหว้ากอ สถานีนาผักขวง สถานีมาบอำมฤต และสถานีสะพลี)

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย
สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย-ชุมพร

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 4.89%
ค่า EIRR = 23.82%

วงเงินลงทุน
12,457 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.06 ล้านตัน/ปี (ปี 2580)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
64,900 คน/วัน (ปี 2580)

สถานะ
ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี **2567**

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ประจวบคีรีขันธ์
สถานีประจวบคีรีขันธ์
ที่หยุดรถหนองหิน
สถานีหว้ากอ
CY
สถานีวังด้วน
สถานีห้วยยาง
ที่หยุดรถทุ่งประดู่
สถานีทับสะแก
ที่หยุดรถดอนทราย
สถานีโคกตาหอม
สถานีบ้านกรูด
ที่หยุดรถหนองมงคล
สถานีนาผักขวง
CY
สถานีบางสะพานใหญ่
ป้ายหยุดรถหินกอง
สถานีชะม่วง
สถานีบางสะพานน้อย
สถานีห้วยสัก
ที่หยุดรถบ้านทรายทอง
สถานีเขาไชยราช
สถานีมาบอำมฤต
CY
ที่หยุดรถบ้านทรัพย์สมบูรณ์
ชุมพร
สถานีคลองวังช้าง
สถานีปะทิว
สถานีบ้านคอกม้า
สถานีสะพลี
ที่หยุดรถหนองเนียน
CY
สถานีนาชะอัง
สถานีชุมพร
ระนอง
N
W
E
S
สัญลักษณ์
สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน
ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

เป็นเส้นทางสำคัญที่แยกจากเส้นทางสายเหนือไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มจากสถานีมาบกะเบา จ.สระบุรี ไปยังสถานีชุมทางถนนจิระ จ.นครราชสีมา เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งผ่านภูเขาและพื้นที่แอ่งกระทะ ให้มีความรวดเร็วคล่องตัวยิ่งขึ้น

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 3 สัญญา
สัญญาที่ 1 มาบกะเบา-คลองขนานจิตร
สัญญาที่ 2 คลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 3 อุโมงค์รถไฟ

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 8.33%
ค่า EIRR = 19.40%

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
29,841 ตัน/วัน (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
78,395 คน/วัน (ปี 2577)

สถานะ
อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ
1 แห่ง (สถานีนครราชสีมา)

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง (สถานีกุดจิก)

จำนวนสถานี
19 สถานี

ความเร็วในการให้บริการ
รถธรรมดา
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์

ระยะทาง
132 กิโลเมตร

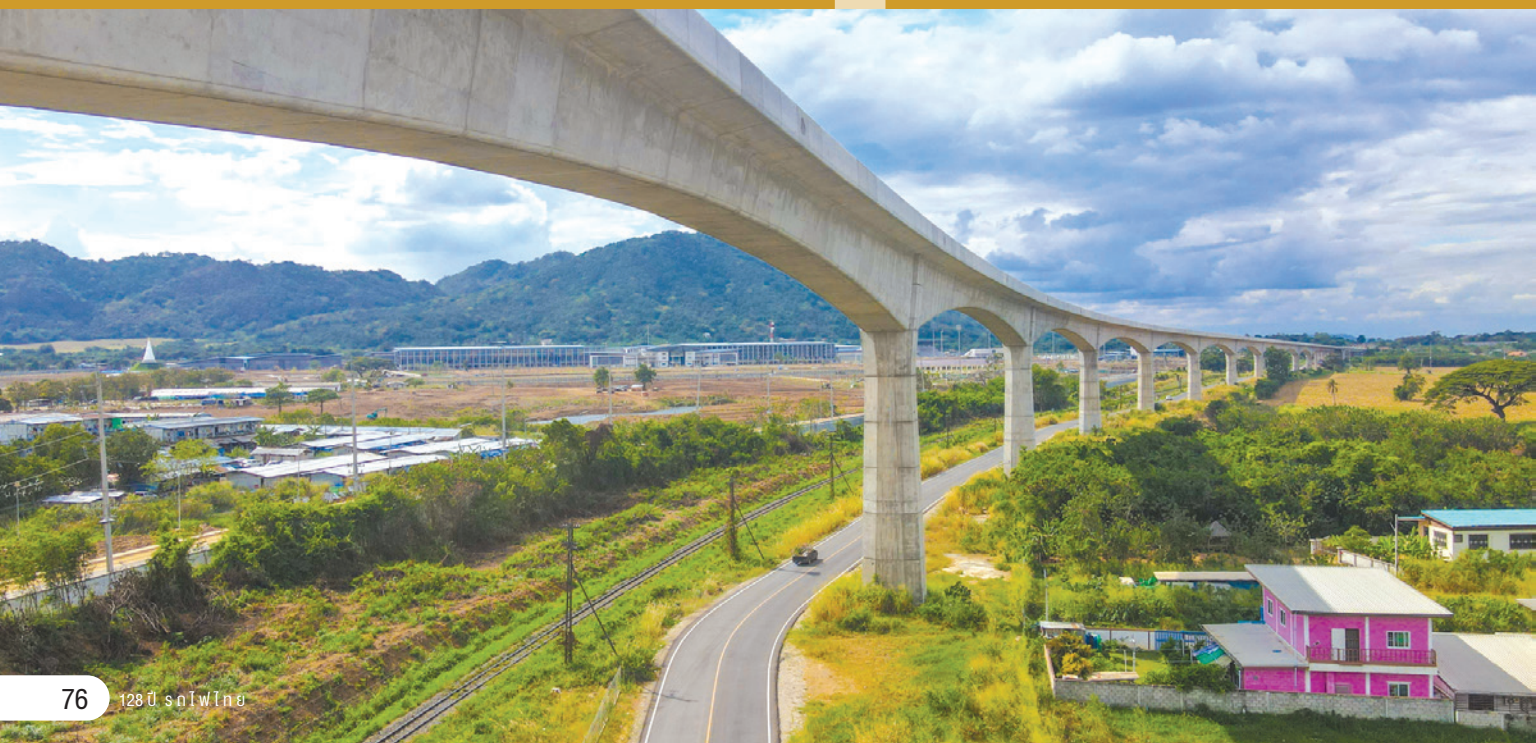
ชัยภูมิ
เพชรบูรณ์
ลพบุรี
สระบุรี
นครราชสีมา
นครนายก
ปราจีนบุรี
N
W
E
S
สถานีคลองขนานจิตร
สถานีลาดบัวขาว
สถานีบ้านใหม่สำโรง
สถานีสีคิ้ว
สถานีภูเขาลาด
สถานีนครราชสีมา
CY
สถานีชุมทางถนนจิระ
สถานีโคกกรวด
สถานีกุดจิก
สถานีสูงเนิน
สถานีโคกสะอาด
สถานีหนองน้ำขุ่น
สถานีคลองไผ่
สถานีบันไดม้า
สถานีมาบกะเบา
สถานีจันทึก
สถานีซับม่วง
สถานีปากช่อง
สถานีปางอโศก
สถานีมวกเหล็ก (ใหม่)
สัญลักษณ์
สถานี
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ

ทางรถไฟยกระดับสูงที่สุดในประเทศไทย และอุโมงค์รถไฟยาวที่สุดในประเทศไทย

เส้นทางรถไฟช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ นับว่ามีอุปสรรคในเชิงกายภาพที่ทำให้การเดินทางล่าช้า นั่นคือพื้นที่แอ่งกระทะบริเวณคลองมวกเหล็ก จ.สระบุรี และเทือกเขาดงพญาเย็น จ.สระบุรี-จ.นครราชสีมา ทำให้เส้นทางรถไฟเดิมมีลักษณะลดเลี้ยว มีความลาดชันมาก และใช้ความเร็วได้ต่ำ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้แก้ปัญหาทางกายภาพด้วยการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เป็นทางยกระดับและอุโมงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับที่สูงที่สุดในประเทศไทย

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



ลดเวลาการเดินทาง

โดยตัดเป็นแนวเส้นทางตรง
ทดแทนทางเดิม
ที่อ้อมไปตามขอบแอ่งกระทะ
ใช้เวลาเหลือเพียง **5** นาที
จากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ
30 นาที

ก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

บริเวณช่วงสถานีมาบกะเบา
สถานีผาเสด็จ และสถานีหินลับ
มีความยาวมากที่สุด
ประมาณ **5.42** กิโลเมตร
ลอดใต้เทือกเขาดงพญาเย็น

เดินทางและขนส่งได้อย่างรวดเร็ว

ด้วยแนวเส้นทางตัดตรง
มีความลาดชันน้อย
ช่วยให้การเดินรถ
มีความปลอดภัย
และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน **ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ**

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

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 บ้านกลับ-โคกกะเทียม
สัญญาที่ 2 ท่าแค-ปากน้ำโพ

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 5.59%
ค่า EIRR = 20.21%

วงเงินลงทุน
18,699 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
60,430 ตัน/วัน (ปี 2577)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
81,130 คน/วัน (ปี 2577)

สถานะ
คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี **2568**

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง (สถานีเขาทอง)

อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ
1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

จำนวนสถานี
19 สถานี ที่หยุดรถ 5 แห่ง

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ระยะทาง
148 กิโลเมตร

สถานีปากน้ำโพ
สถานีนครสวรรค์
สถานีเขาทอง
CY
สถานีเนินมะกอก
สถานีหัวงิ้ว
สถานีหนองโพ
สถานีหัวหวาย
สถานีดงมะกุ
สถานีบ้านตาคลี
สถานีโพนทอง
ที่หยุดรถทะเลหว้า
สถานีช่องแค
ที่หยุดรถบ้านกกกว้าว
ที่หยุดรถโรงเรียนจันเสน
สถานีจันเสน
ที่หยุดรถไผ่ใหญ่
ที่หยุดรถห้วยแก้ว
สถานีบ้านหมี่
สถานีหนองทรายขาว
สถานีหนองเต่า
สถานีโคกกะเทียม
สถานีท่าแค
สถานีลพบุรี 2
สถานีลพบุรี
สถานีบ้านป่าหวาย
สถานีบ้านกลับ
นครสวรรค์
เพชรบูรณ์
อุทัยธานี
ชัยนาท
ลพบุรี
สิงห์บุรี
อ่างทอง
สระบุรี
สัญลักษณ์
สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ

ทางรถไฟยกระดับยาวที่สุดในประเทศไทย

ในช่วงเส้นทางรถไฟที่ผ่านตัวเมืองลพบุรี มีการปรับแนวเส้นทางรถไฟใหม่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบกับพระปรางค์สามยอด และโบราณสถานที่สำคัญของจังหวัด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเลี่ยงเมือง จากสถานีบ้านกลับไปถึงสถานีโคกกะเทียม เพื่อแก้ไขผลกระทบดังกล่าว

เปิดพื้นที่การพัฒนาใหม่
ด้วยทางรถไฟเลี่ยงเมือง
ระยะทาง **29** กิโลเมตร
ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข **366**

ก่อสร้างสถานีลพบุรี 2

ซึ่งเป็นสถานียกระดับ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข **366** เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองทดแทนสถานีลพบุรีเดิม

ก่อสร้างทางรถไฟยกระดับที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

ระยะทาง **19** กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟเลี่ยงเมือง

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 ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
12 สถานี
ป้ายหยุดรถ **13** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

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

สถานะ
ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2564
อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน
คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี **2571**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
9,816 คน/วัน (ปี 2595)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.23 ล้านตัน/ปี (ปี 2595)

วงเงินลงทุน
72,835 ล้านบาท

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

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 3 สัญญา
สัญญาที่ 1 เด่นชัย-งาว
สัญญาที่ 2 งาว-เชียงราย
สัญญาที่ 3 เชียงราย-เชียงของ

CY
สถานีเชียงของ
ป้ายหยุดรถศรีดอนชัย
สถานีชุมทางบ้านป่าซาง
ป้ายหยุดรถบ้านเกี๋ยง
สถานีเวียงเชียงรุ้ง
สถานีเชียงราย
ป้ายหยุดรถทุ่งก่อ
CY
ป้ายหยุดรถบ้านสันป่าเหียง
เชียงราย
ป้ายหยุดรถบ้านโป่งเกลือ
ป้ายหยุดรถป่าแงะ
CY
สถานีป่าแดด
ป้ายหยุดรถบ้านใหม่
ป้ายหยุดรถบ้านร้อง
ป้ายหยุดรถดงเจน
สถานีพะเยา
CY
พะเยา
เชียงใหม่
ป้ายหยุดรถบ้านโทกหวาก
สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา
ป้ายหยุดรถปงเตา
สถานีงาว
น่าน
ป้ายหยุดรถแม่ตีบ
ลำปาง
ลำพูน
สถานีสอง
ป้ายหยุดรถหนองเสี้ยว
แพร่
สถานีแพร่
สถานีสูงเม่น
CY
สถานีเด่นชัย
อุตรดิตถ์
สุโขทัย
สัญลักษณ์
สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
CY
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า
N
W
E
S

ก้าวข้ามอุปสรรคทางกายภาพ ด้วยเทคโนโลยีก่อสร้างอันทันสมัย

พื้นที่ จังหวัดแพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย เต็มไปด้วยภูเขา ซึ่งเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตามด้วยเทคโนโลยีการก่อสร้างในปัจจุบัน ทำให้การเจาะอุโมงค์เพื่อลอดใต้ภูเขาสามารถทำได้อย่างสะดวกมากขึ้น ซึ่งจะทำให้แนวเส้นทางมีความตรงและความลาดชันน้อย มีประสิทธิภาพในการเดินรถ

มีระบบป้องกันแผ่นดินไหว และน้ำท่วม

เพื่อความปลอดภัยและ
ความต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้าง

ก่อสร้างสะพานรถไฟโค้งหล่อสำเร็จแห่งแรกของประเทศไทย

(Backfilled Arch Bridge)
โดยเป็นเทคโนโลยีการก่อสร้าง
จากประเทศสวิตเซอร์แลนด์
ก่อสร้างอยู่ที่บ้านปงป่าหวาย จ.แพร่
ช่วยลดเวลาก่อสร้าง ประหยัดค่าใช้จ่าย
และลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์
จากการลดการใช้ปูนซีเมนต์และเหล็ก

ก่อสร้างอุโมงค์ 4 แห่ง ตามแนวเส้นทางโครงการ

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

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

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ขอบเขตการดำเนินการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 บ้านไผ่-หนองพอก
สัญญาที่ 2 หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 0.42%
ค่า EIRR = 13.49%

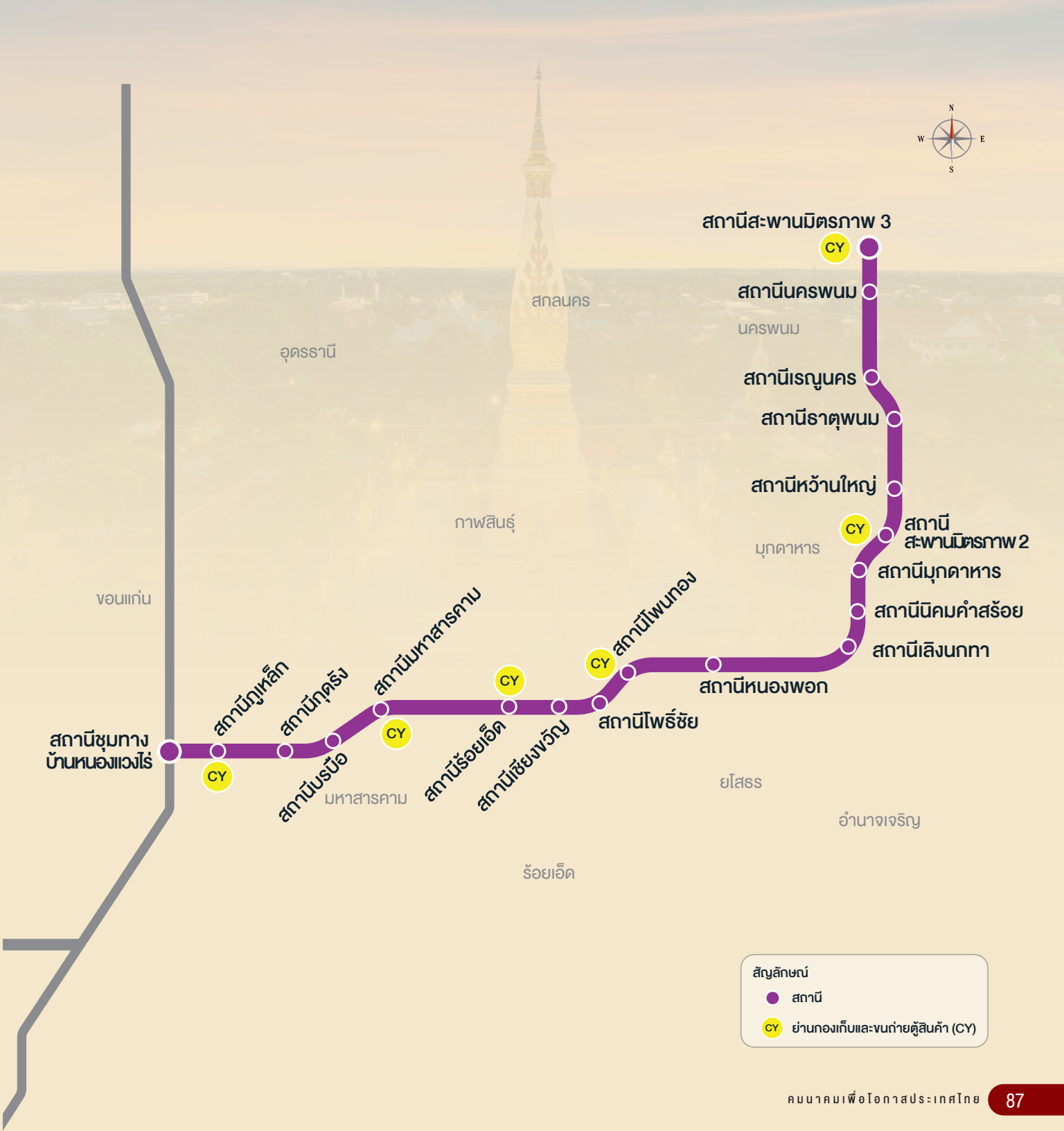
วงเงินลงทุน
55,462 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.07 ล้านตัน/ปี (ปี 2599)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
25,185 คน/วัน (ปี 2599)

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

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


สถานีสะพานมิตรภาพ 3
CY
สถานีนครพนม
สกลนคร
นครพนม
อุดรธานี
สถานีเรณูนคร
สถานีธาตุพนม
สถานีหว้านใหญ่
กาฬสินธุ์
CY
สถานี
สะพานมิตรภาพ 2
มุกดาหาร
สถานีมุกดาหาร
ขอนแก่น
สถานีนิคมคำสร้อย
สถานีเลิงนกทา
สถานีโพนทอง
CY
สถานีหนองพอก
สถานีภูเหล็ก
สถานีกุดรัง
สถานีมหาสารคาม
CY
สถานีโพธิ์ชัย
สถานีชุมทาง
บ้านหนองแวงไร่
CY
สถานีบรบือ
CY
สถานีร้อยเอ็ด
สถานีเชียงขวัญ
ยโสธร
มหาสารคาม
อำนาจเจริญ
ร้อยเอ็ด
สัญลักษณ์
สถานี
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทุกสายมีการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณแบบ European Train Control System หรือ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบควบคุมรถไฟมาตรฐานกลางของยุโรป

ระบบ ETCS Level 1 นั้น เป็นระบบที่ควบคุมความเร็วและการหยุดขบวนรถแบบอัตโนมัติ หากพนักงานขับรถเร็วเกินกำหนด ระบบจะทำการลดความเร็วลงหรือหยุดรถโดยอัตโนมัติ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร อีกทั้งยังมีพนักงานขับรถคอยควบคุมหากระบบรถไฟเกิดขัดข้อง สามารถให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารบนขบวนรถได้อย่างทันท่วงที

มีระบบการป้องกันขบวนอัตโนมัติ (Automatic Train Protection : ATP) ป้องกันรถไฟชนกัน

มีระบบสั่งการและควบคุมจากส่วนกลาง

มีคนขับรถไฟเป็นผู้ควบคุมความเร็ว เบรก และหยุดด้วยตัวเอง

เป็นระบบควบคุม
ความปลอดภัยในการขับ
ของพนักงานขับรถไฟ

มีระบบทำการเบรกฉุกเฉิน
(Emergency Brake)
ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2
ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

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

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = -3.98%
ค่า EIRR = 18.46%

วงเงินลงทุน
28,759 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
4.2 ล้านตัน/ปี (ปี 2596)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
3,300 คน/วัน (ปี 2566)
หรือ **5,500** คน/วัน (ปี 2596)

สถานะ
ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
3 แห่ง (สถานีโนนสะอาด สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา)

ระยะทาง
167 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
15 สถานี

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

บึงกาฬ
N
W
E
S
หนองคาย
สถานีหนองคาย
CY
สถานีนาทา
สถานีนาพู่
เลย
สถานีอุดรธานี
สถานีหนองขอนกว้าง
อุดรธานี
สกลนคร
สถานีหนองตะไก้
CY
สถานีห้วยสามพาด
หนองบัวลำภู
สถานีกุมภวาปี
สถานีห้วยเกิ้ง
CY
สถานีโนนสะอาด
สถานีเขาสวนกวาง
สถานีห้วยเสียว
สถานีน้ำพอง
ขอนแก่น
สถานีโนนพยอม
กาฬสินธุ์
สถานีสำราญ
ชัยภูมิ
สถานีขอนแก่น
ร้อยเอ็ด
มหาสารคาม
สัญลักษณ์
สถานี
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2
ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

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

ระยะทาง
308 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
35 สถานี ที่หยุดรถ **6** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
4 แห่ง (ที่หยุดรถบ้านตะโก สถานีบุฤาษี สถานีหนองแวง และสถานีบุ่งหวาย)

สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
36,690 คน/วัน (ปี 2502)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.22 ล้านตัน/ปี (ปี 2602)

วงเงินลงทุน
42,957 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 6.31%
ค่า EIRR = 15.43%

ขอนแก่น
กาฬสินธุ์
มุกดาหาร
ชัยภูมิ
มหาสารคาม
ร้อยเอ็ด
ยโสธร
อำนาจเจริญ
นครราชสีมา
สุรินทร์
บุรีรัมย์
ศรีสะเกษ
อุบลราชธานี
ปราจีนบุรี
สระแก้ว
ฉะเชิงเทรา
สถานีชุมทางถนนจิระ
สถานีบ้านพะเนา
สถานีหนองมโนรมย์
สถานีท่าช้าง
สถานีบ้านหินโคน
สถานีจักราช
สถานีห้วยแกลง
สถานีหินดาด
สถานีลำปลายมาศ
สถานีหนองกระทิง
สถานีบ้านแสลงพัน
สถานีทะเมนชัย
สถานีบ้านหนองตาด
สถานีบุรีรัมย์
สถานีห้วยราช
ที่หยุดรถบ้านตะโก
สถานีหนองแต้ง
สถานีกระสัง
สถานีสุรินทร์
สถานีสำชี
สถานีบุฤาษี
สถานีเมืองที
สถานีกะโดนค้อ
สถานีศีขรภูมิ
สถานีบ้านกะลัน
สถานีสำโรงทาบ
สถานีห้วยทับทัน
สถานีอุทุมพรพิสัย
สถานีศรีสะเกษ
สถานีบ้านเนียม
สถานีหนองแวง
สถานีกันทรารมย์
สถานีบ้านคล้อ
สถานีห้วยขยุง
สถานีบุ่งหวาย
สถานีอุบลราชธานี
CY
CY
CY
สัญลักษณ์
สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2
ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

เป็นเส้นทางสำคัญไปยังภาคเหนือ ต่อเนื่องจากช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยเริ่มจากสถานีปากน้ำโพ จ.นครสวรรค์ ผ่าน จ.พิจิตร จ.พิษณุโลก จ.สุโขทัย จ.อุตรดิตถ์ ไปยังสถานีเด่นชัย จ.แพร่ เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อจังหวัดเศรษฐกิจตามแนวเส้นทาง

ระยะทาง
287 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
36 สถานี
ที่หยุดรถ **6** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = -8.81%
ค่า EIRR = 12.25%

วงเงินลงทุน
77,831.97 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.16 ล้านตัน/ปี (ปี 2603)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
26,453 คน/วัน (ปี 2603)

สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
3 แห่ง (สถานีบางกระทุ่ม สถานีวังกะพี้ และสถานีศิลาอาสน์)

ลำพูน
แพร่
น่าน
ลำปาง
อุตรดิตถ์
สุโขทัย
พิษณุโลก
เลย
ตาก
กำแพงเพชร
พิจิตร
เพชรบูรณ์
ชัยภูมิ
นครสวรรค์
อุทัยธานี
N
W
E
S
สถานีเด่นชัย
สถานีห้วยไร่
ที่หยุดรถปางต้นผึ้ง
ที่หยุดรถบ้านด่าน
สถานีศิลาอาสน์ CY
สถานีอุตรดิตถ์
สถานีวังกะพี้ CY
สถานีตรอน
สถานีท่าสัก
สถานีชุมทางบ้านดารา
สถานีไร่อ้อย
สถานีพิชัย
สถานีบ้านโคน
สถานีบ้านบุ่ง
สถานีหนองตม
สถานีพรหมพิราม
สถานีแควน้อย
สถานีบ้านตูม
สถานีบ้านเต็งหนาม
สถานีพิษณุโลก
สถานีบึงพระ
สถานีบ้านใหม่
สถานีแม่เทียบ
CY สถานีบางกระทุ่ม
สถานีท่าฬ่อ
สถานีพิจิตร
สถานีวังกรด
สถานีหัวดง
สถานีห้วยเกตุ
สถานีตะพานหิน
สถานีดงตะขบ
สถานีหอไกร
สถานีบางมูลนาก
สถานีวังกร่าง
สถานีชุมแสง
สถานีคลองปลากด
สถานีทับกฤช
สถานีบึงบอระเพ็ด
สถานีปากน้ำโพ
สัญลักษณ์
สถานี
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2
ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่

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

ระยะทาง
189 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
17 สถานี
ป้ายหยุดรถ **1** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = -1.84%
ค่า EIRR = 12.05%

วงเงินลงทุน
63,496.81 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
1.74 ล้านตัน/ปี (ปี 2603)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
16,090 คน/วัน (ปี 2603)

สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
2 แห่ง (สถานีห้างฉัตร และสถานีสารภี)

N
W
E
S
พะเยา
เชียงใหม่
สถานีเชียงใหม่
สถานีสารภี
CY
สถานีป่าเส้า
สถานีลำพูน
ลำปาง
สถานีศาลาแม่ตา
สถานีห้างฉัตร
CY
สถานีหนองวัวเหม้า
สถานีศาลาผาลาด
สถานีแม่เมาะแห่งใหม่
สถานีแม่จาง
สถานีปางป๋วยแห่งใหม่
สถานีนครลำปาง
สถานีแม่ทะ
สถานีผาคัน
ลำพูน
แพร่
สถานีบ้านปิน
ป้ายหยุดรถห้วยแม่ต้า
สถานีแก่งหลวง
สถานีเด่นชัย
สถานีปากปาน
อุตรดิตถ์
สุโขทัย
สัญลักษณ์
สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2
ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

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

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = 1.92%
ค่า EIRR = 14.27%

วงเงินลงทุน
29,009.07 ล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.15 ล้านตัน/ปี (ปี 2602)

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
8,190 คน/วัน (ปี 2602)

สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง (สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)

ระยะทาง
168 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
22 สถานี
ที่หยุดรถ **5** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

N
W
E
S
สถานีชุมพร
สถานีแสงแดด
สถานีทุ่งคา
สถานีวิสัย
สถานีสวี
สถานีเขาสวนทุเรียน
สถานีทุ่งตะโก
สถานีปากตะโก
สถานีควนหินมุ้ย
สถานีหลังสวน
ชุมพร
สถานีคลองขนาน
สถานีละแม
สถานีบ้านดวด
สถานีคันธุลี
สถานีดอนธูป
ระนอง
สถานีท่าชนะ
สถานีเขาพนมแบก
สถานีไชยา
สุราษฎร์ธานี
สถานีท่าฉาง
สถานีคลองไทร
พังงา
สถานีมะลวน
สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
CY
สถานีสุราษฎร์ธานี
สัญลักษณ์
สถานี
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2
ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา

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

ระยะทาง
321 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

จำนวนสถานี
47 สถานี
ป้ายหยุดรถ **18** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
2 แห่ง
(สถานีชุมทางทุ่งสงและสถานีบางกล่ำ)

สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
51,404 คน/วัน (ปี 2603)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
8.91 ล้านตัน/ปี (ปี 2603)

วงเงินลงทุน
64,578 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = -6.09%
ค่า EIRR = 15.97%

ระนอง
สุราษฎร์ธานี
พังงา
นครศรีธรรมราช
กระบี่
ตรัง
พัทลุง
สตูล
สงขลา
ปัตตานี
ยะลา
N
W
E
S
สถานีสุราษฎร์ธานี
สถานีเขาหัวควาย
สถานีเขาพลู
สถานีบ้านนา
สถานีห้วยมุด
สถานีนาสาร
สถานีพรุพี
สถานีบ้านส้อง
สถานีบ้านพรุกระแชง
สถานีห้วยปริก
สถานีกระเบียด
สถานีทานพอ
สถานีฉวาง
สถานีคลองจันดี
สถานีหลักช้าง
สถานีนาบอน
สถานีคลองจิ้ง
สถานีทุ่งสง
CY
สถานีใสใหญ่
สถานีช่องเขา
สถานีร่อนพิบูลย์
สถานีชุมทางเขาชุมทอง
สถานีควนหนองคว้า
สถานีบ้านตูล
สถานีชะอวด
สถานีบ้านนางหลง
สถานีบ้านขอนหาด
สถานีแหลมโตนด
สถานีปากคลอง
สถานีพัทลุง
สถานีบ้านต้นโดน
สถานีเขาชัยสน
สถานีบางแก้ว
สถานีควนเคี่ยม
สถานีหารเทา
ที่หยุดรถวัดควนเผยอ
สถานีโคกทราย
สถานีควนเนียง
สถานีบ้านเกาะใหญ่
สถานีบางกล่ำ
สถานีบ้านดินลาน
CY
สถานีสงขลา
สถานีเขารูปช้าง
สถานีน้ำกระจาย
สถานีตลาดพะวง
สถานีทุ่งใหญ่
สถานีบ้านเกาะหมี
สถานีชุมทางหาดใหญ่
สถานีคลองแห
สัญลักษณ์
สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ
CY
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

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
ป้ายหยุดรถ **3** แห่ง

ระบบราง Meter Gauge
ขนาดความกว้าง **1** เมตร

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
1 แห่ง
(สถานีปาดังเบซาร์)

สถานะ
อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
16,605 คน/วัน (ปี 2601)

คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า
2.36 ล้านตัน/ปี (ปี 2601)

วงเงินลงทุน
7,574.12 ล้านบาท

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า FIRR = -5.58%
ค่า EIRR = 16.96%

N
W
E
S
สถานีชุมทางหาดใหญ่
สถานีศาลาทุ่งลุง
สงขลา
สถานีคลองแงะ
สตูล
CY
สถานีปาดังเบซาร์
สัญลักษณ์
สถานี
CY
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

เปิดเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ระยะถัดไป เชื่อมเศรษฐกิจไทย เชื่อมสายใยประเทศเพื่อนบ้าน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนารถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะถัดไปอีก 11 เส้นทาง

1. **ระยะทางรวม 1,399 กิโลเมตร**
   จะมีเส้นทางรถไฟทางคู่เพิ่มรวมทั้งสิ้น **4,548** กิโลเมตร
   ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น **64** จังหวัด
2. **เชื่อมโยง**การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
3. **ส่งเสริมการเดินทาง**และ**การท่องเที่ยว**ในเมืองหลักและเมืองรอง
4. **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-ท่านุ่น 158 กิโลเมตร
9. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก 78 กิโลเมตร
10. ช่วงทับปุด-กระบี่ 68 กิโลเมตร
11. ช่วงท่านุ่น-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต 18 กิโลเมตร

复兴号
CR300AF-0003

บทที่ 4
รถไฟความเร็วสูง
การเดินทางที่ใกล้กว่าที่เคย

ในหลายประเทศทั่วโลก รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail) ได้รับความนิยมในการเดินทางมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีความปลอดภัยสูง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางสำหรับธุรกิจและการท่องเที่ยวที่ต้องการความรวดเร็ว สะดวกสบาย และตรงเวลา สำหรับประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่เมืองในภูมิภาคต่างๆ และเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างกลุ่มประเทศในอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง 2 สายแรก คือ รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ซึ่งจะเป็นการยกระดับการเดินทางด้วยระบบรางของไทยอย่างแท้จริง

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ **1**
2 เส้นทาง
ระยะทางรวม **471** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2573**

พัฒนารถไฟความเร็วสูง ระยะที่ **2**
5 เส้นทาง
ระยะทางรวม **1,426** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2581**

พัฒนารถไฟความเร็วสูง ระยะที่ **3**
2 เส้นทาง
ระยะทางรวม **759** กิโลเมตร
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี **2586**

รวมทั้งสิ้น **4** เส้นทาง
9 โครงการ
ระยะทาง **2,656** กิโลเมตร

ประโยชน์หลากหลาย จากการพัฒนา รถไฟความเร็วสูง

ด้านการเดินทาง

ยกระดับการเดินทางที่สะดวก
รวดเร็ว ปลอดภัย
เทียบเท่าการโดยสารเครื่องบิน
แต่ขั้นตอนน้อยกว่า
และมีสถานีรายทาง
ที่รองรับความต้องการเดินทาง
ที่หลากหลายและครอบคลุมพื้นที่
มากกว่าเครื่องบิน

ด้านธุรกิจ และการท่องเที่ยว

เป็นทางเลือกในการเดินทาง
ที่ตอบสนองความต้องการ
ของนักธุรกิจและนักท่องเที่ยว
ดึงดูดการลงทุนและการท่องเที่ยว
มายังเมืองที่รถไฟความเร็วสูง
พาดผ่าน

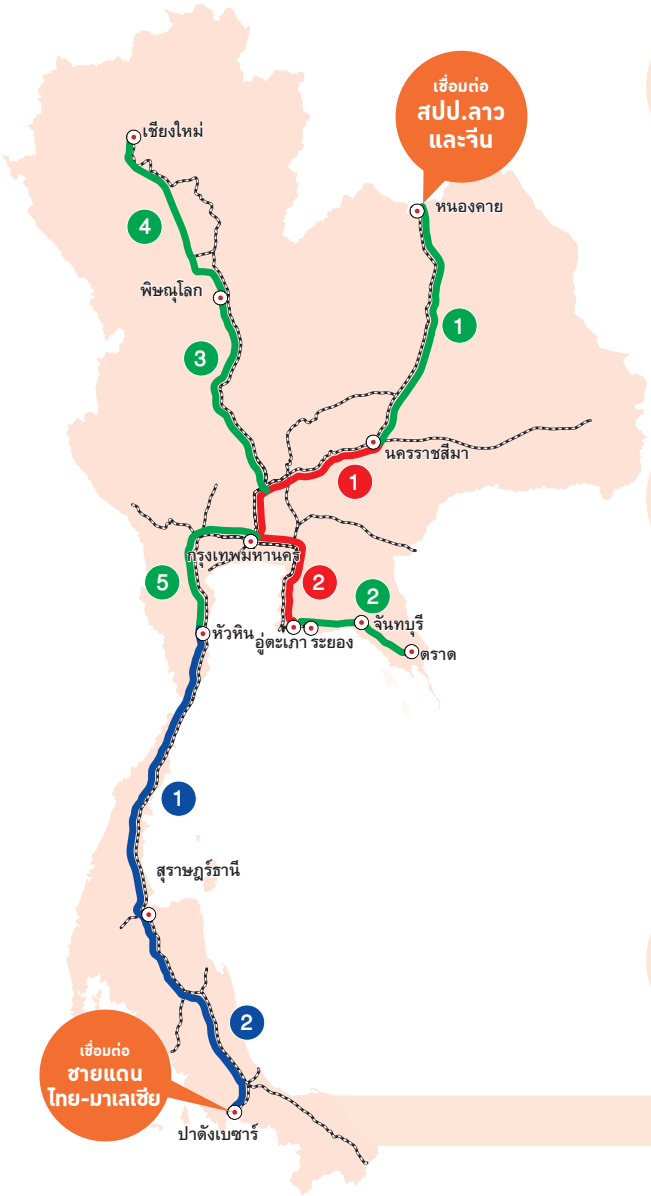
ด้านการเชื่อมต่อต่างประเทศ

เชื่อมต่อการเดินทางกับ สปป.ลาว
และจีน (สายตะวันออกเฉียงเหนือ)
เชื่อมต่อกับมาเลเซีย (สายใต้)
เชื่อมต่อ 3 สนามบินหลักของไทย
(สายตะวันออก) เปิดประตูการค้า
และการท่องเที่ยวสู่สากล

ด้านการพัฒนาเมือง

เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
และการพัฒนาเมืองตามจังหวัด
ที่พาดผ่าน ด้วยแนวคิด TOD
(Transit-Oriented Development)
สร้างโอกาสในการพัฒนาหัวเมือง
ตามภูมิภาค

เปิดแผนการพัฒนา รถไฟความเร็วสูงของไทย



อยู่ระหว่างการก่อสร้าง รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง

ระยะทางรวม 471 กิโลเมตร

คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2573

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

เตรียมการพัฒนา รถไฟความเร็วสูง 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

เติมเต็มโครงข่าย รถไฟความเร็วสูง 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 (รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1)

ระยะทาง
251 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการสูงสุด
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง **26** นาที

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
6 สถานี

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 11.68%

วงเงินลงทุน
179,412.21 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2573**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
ปีที่เปิดให้บริการ
5,000 คน-เที่ยว/วัน

สถานะ
อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้างงานโยธา

สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.50 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ

สัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11.00 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ

สัญญา 3-1 ช่วงชุมทางแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 3-2 งานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 3-3 ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง ระยะทาง 26.10 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร บูรณาการการก่อสร้างร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เริ่มก่อสร้าง มิ.ย. 2568

สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23.00 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กิโลเมตร อยู่ระหว่างศึกษาผลกระทบต่อมรดกโลก เริ่มก่อสร้าง เม.ย. 2568

สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง

N
W
E
S
สถานีนครราชสีมา
สถานีปากช่อง
สถานีสระบุรี
สถานีอยุธยา
สถานีดอนเมือง
สถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์
ลพบุรี
สระบุรี
อ่างทอง
นครราชสีมา
พระนครศรีอยุธยา
นครนายก
ปราจีนบุรี
ปทุมธานี
นนทบุรี
นครปฐม
กรุงเทพมหานคร
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
ฉะเชิงเทรา
ชลบุรี
สัญลักษณ์
สถานี

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน
พัฒนาระบบรางไทย
เชื่อมโยงโครงข่ายสู่สากล

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

กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค
และประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน

เพิ่มทางเลือกในการเดินทางสู่ภาคอีสาน
และเชื่อมต่อ สปป.ลาว และจีนได้ในอนาคต

ยกระดับคุณภาพชีวิตในด้านการเดินทางของประชาชน
ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยยิ่งขึ้น

ส่งเสริมการท่องเที่ยว

ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
(สปป.ลาว และจีน)

ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศ

พัฒนาการท่องเที่ยวและสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้เติบโตยิ่งขึ้น

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2
ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย (รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 2)

เป็นเส้นทางต่อเนื่องของช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพื่อเติมเต็มโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นจาก จ.นครราชสีมา ผ่าน จ.ขอนแก่น จ.อุดรธานี ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ไปถึงชายแดนประเทศไทยที่ จ.หนองคาย และสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟของ สปป.ลาว และจีนได้อย่างไร้รอยต่อ

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 12.23%

วงเงินลงทุน
341,351.42 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2575**

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

สถานะ
ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ
คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ
4 กุมภาพันธ์ 2568
อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

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

ระยะทาง
357 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการสูงสุด
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
5 สถานี

N
W
E
S
บึงกาฬ
สถานีหนองคาย
หนองคาย
นครพนม
เลย
อุดรธานี
สกลนคร
หนองบัวลำภู
สถานีอุดรธานี
กาฬสินธุ์
มุกดาหาร
ขอนแก่น
สถานีขอนแก่น
เพชรบูรณ์
ชัยภูมิ
สถานีบ้านไผ่
มหาสารคาม
ร้อยเอ็ด
ยโสธร
สถานีบัวใหญ่
นครราชสีมา
ลพบุรี
บุรีรัมย์
สุรินทร์
สถานีนครราชสีมา
ศรีสะเกษ
อ่างทอง
สระบุรี
สัญลักษณ์
สถานี

เตรียมพร้อมเชื่อมโยงไทย ก้าวไกลสู่ สปป.ลาว และจีน

คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ได้กำหนดแผนดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างทั้ง 3 ประเทศ ได้อย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศให้เติบโตยิ่งขึ้น

เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์

โดยในระยะเร่งด่วนเป็นการพัฒนาสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และระยะยาวจะพัฒนาพื้นที่สถานีนาทา ประมาณ 290 ไร่ เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางราง รองรับการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

เชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์

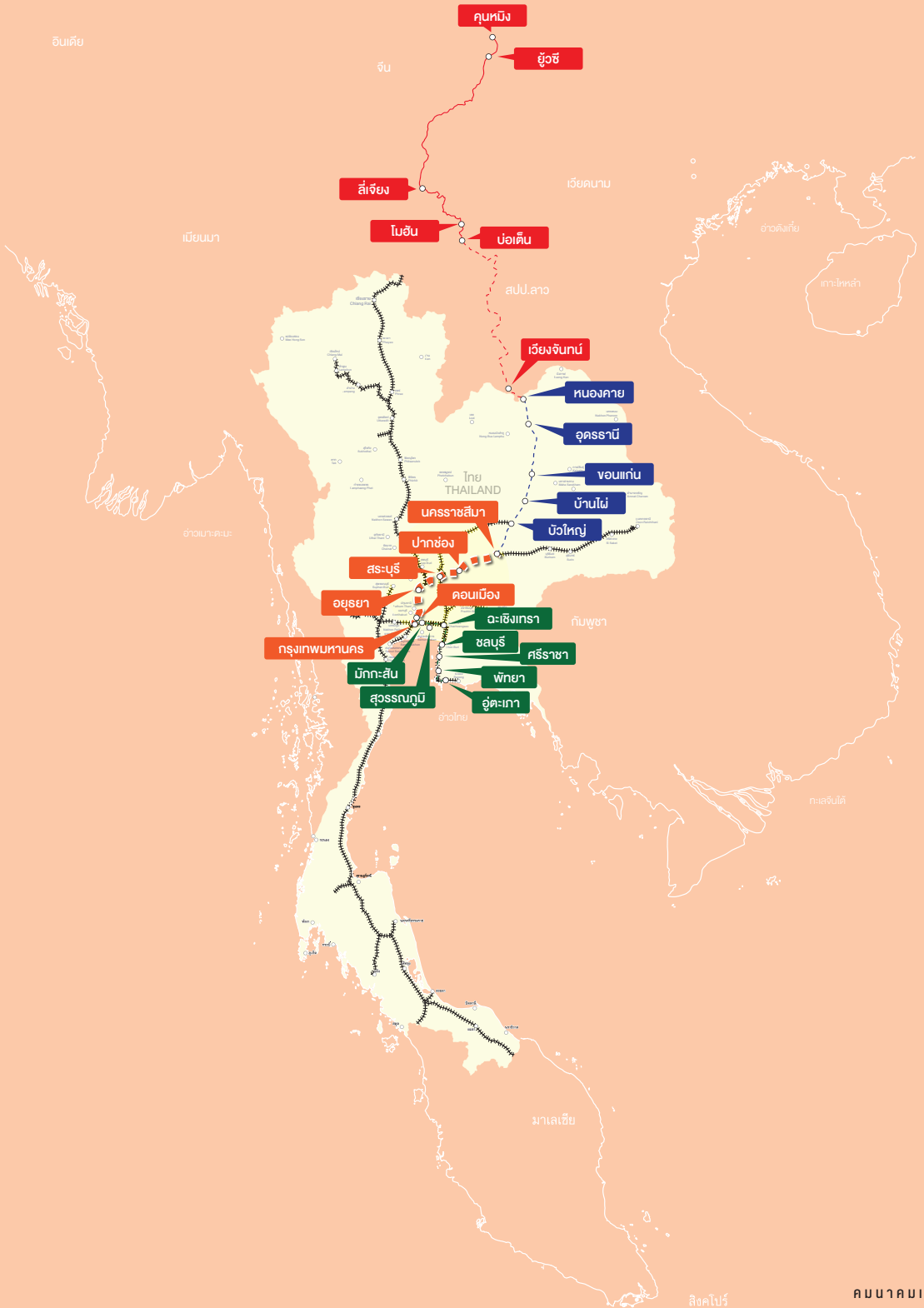
โดยขยายเส้นทางจากช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ไปยังสถานีเวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)

ปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำโขงเดิม

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

เร่งรัดการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

และเร่งรัดการดำเนินการ **ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย** ให้เปิดบริการได้โดยเร็ว รวมถึงเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคายด้วย


คุนหมิง
ยู้วซี
สี่เจียง
โมฮัน
บ่อเต็น
เวียงจันทน์
หนองคาย
อุดรธานี
ขอนแก่น
บ้านไผ่
บัวใหญ่
นครราชสีมา
ปากช่อง
สระบุรี
อยุธยา
ดอนเมือง
ฉะเชิงเทรา
ชลบุรี
ศรีราชา
พัทยา
อู่ตะเภา
กรุงเทพมหานคร
มักกะสัน
สุวรรณภูมิ
จีน
เวียดนาม
เมียนมา
สปป.ลาว
ไทย
THAILAND
กัมพูชา
มาเลเซีย
สิงคโปร์
อินเดีย
อ่าวเบงกอล
อ่าวไทย
ทะเลจีนใต้
อ่าวตังเกี๋ย
เกาะไหหลำ

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา (รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน)

เป็นเส้นทางที่รวมโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยมีท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ พร้อมกับขยายการพัฒนาทางเศรษฐกิจไปสู่ภาคตะวันออก

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = 14.19%

วงเงินลงทุน
224,544.36 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2573**

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

สถานะ
ลงนามสัญญาร่วมลงทุน
กับภาคเอกชน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562
อยู่ระหว่างแก้ปัญหาโครงการและคาดว่า
จะเริ่มก่อสร้างเดือนมิถุนายน 2568

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

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

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

ระยะทาง
220 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
160-250 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง

พระนครศรีอยุธยา
นครนายก
ปทุมธานี
ปราจีนบุรี
นนทบุรี
กรุงเทพมหานคร
ฉะเชิงเทรา
นครปฐม
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
ชลบุรี
สมุทรสงคราม
ระยอง
สถานีดอนเมือง
สถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์
สถานีพญาไท
สถานีราชปรารภ
สถานีมักกะสัน
สถานีหัวหมาก
สถานีลาดกระบัง
สถานีฉะเชิงเทรา
สถานีรามคำแหง
สถานีบ้านทับช้าง
สถานีสุวรรณภูมิ
สถานีชลบุรี
สถานีศรีราชา
สถานีพัทยา
สถานีอู่ตะเภา
สัญลักษณ์
สถานีรถไฟความเร็วสูง
สถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์
สถานีที่รองรับทั้งรถไฟความเร็วสูง และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์
U-TAPAO INTERNATIONAL AIRPORT
PATTAYA

รถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน ประตูสู่ EEC เชื่อมโยงไทยสู่เวทีโลก

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

เพิ่มศักยภาพทางด้านดิจิทัล และโทรคมนาคม

ที่เป็นพื้นฐานสำคัญในการสร้างเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

สร้างความเชี่ยวชาญในการพัฒนาระบบราง

ทั้งด้านการก่อสร้าง และการบริหารจัดการระบบราง

เชื่อมโยง 3 สนามบินหลักของประเทศอย่างไร้รอยต่อ

ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของประเทศไทย

ช่วยลดเวลาในการเดินทางระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ และ EEC

ส่งเสริมการกระจายการพัฒนาไปสู่ภาคตะวันออก

สร้างเครือข่ายทางธุรกิจ

ที่ช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ
ในอุตสาหกรรมต่างๆ
เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จของประเทศ

สร้างงานและสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ

ให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2
ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด

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

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = **5.39%**

วงเงินลงทุน
101,728 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2578**

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

สถานะ
อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2569 เพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์โครงการแบบ PPP และจัดทำรายงาน EIA

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

ระยะทาง
190 กิโลเมตร

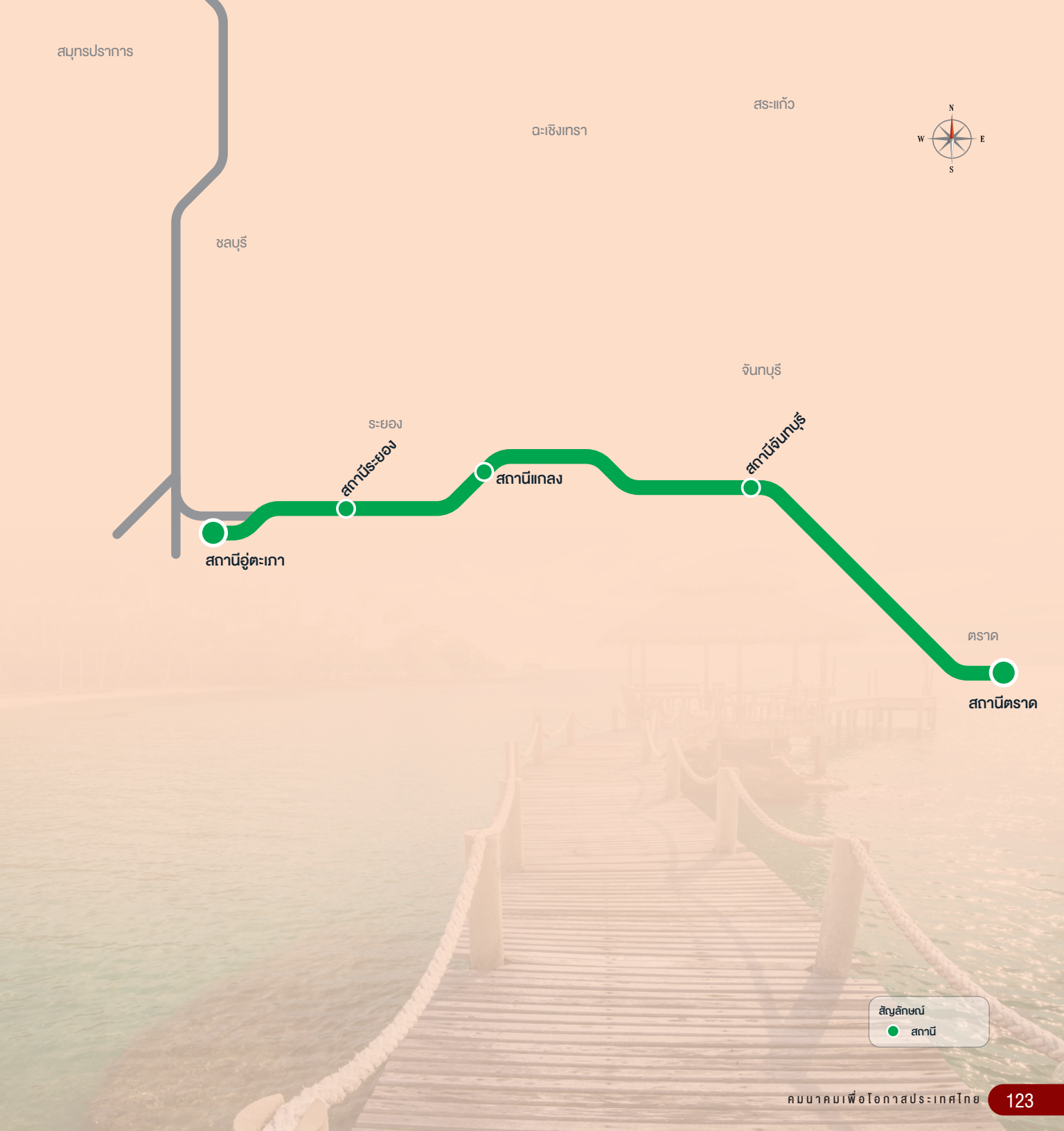
รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
250 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง 64 นาที

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
4 สถานี


สมุทรปราการ
สระแก้ว
ฉะเชิงเทรา
N
W
E
S
ชลบุรี
จันทบุรี
ระยอง
สถานีระยอง
สถานีแกลง
สถานีจันทบุรี
สถานีอู่ตะเภา
ตราด
สถานีตราด
สัญลักษณ์
สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2
ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

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

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = **14.7%**

วงเงินลงทุน
276,606 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2576**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
29,000 คน-เที่ยว/วัน (ปี 2568)

สถานะ
อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบโครงการ

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

ระยะทาง
380 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
300 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง **50** นาที

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
7 สถานี

N
W
E
S
สุโขทัย
ตาก
สถานีพิษณุโลก
พิษณุโลก
สถานีพิจิตร
กำแพงเพชร
พิจิตร
เพชรบูรณ์
ชัยภูมิ
สถานีนครสวรรค์
นครสวรรค์
อุทัยธานี
ชัยนาท
ลพบุรี
สิงห์บุรี
สถานีลพบุรี
นครราชสีมา
สุพรรณบุรี
อ่างทอง
กาญจนบุรี
สถานีอยุธยา
พระนครศรีอยุธยา
นครนายก
ปราจีนบุรี
ปทุมธานี
นครปฐม
นนทบุรี
กรุงเทพมหานคร
สถานีดอนเมือง
ฉะเชิงเทรา
สถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
สัญลักษณ์
สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2
ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

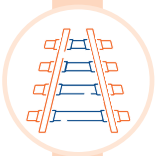
เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก โดยเปิดเส้นทางรถไฟใหม่ผ่าน จ.สุโขทัย จ.ลำปาง จ.ลำพูน และไปสิ้นสุดที่ จ.เชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภาคเหนือ

ผลการศึกษาความเหมาะสม
อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม

วงเงินลงทุน
269,338 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2581**

สถานะ
อยู่ระหว่างทบทวนรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม



ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

ระยะทาง
288 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดิน ยกระดับ และอุโมงค์

ความเร็วในการให้บริการ
300 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง
55 นาที

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
5 สถานี

N
W
E
S
สถานีเชียงใหม่
เชียงใหม่
สถานีลำพูน
ลำปาง
ลำพูน
แพร่
สถานีลำปาง
สุโขทัย
อุตรดิตถ์
สถานีศรีสัชนาลัย
สถานีสุโขทัย
ตาก
พิษณุโลก
สถานีพิษณุโลก
เพชรบูรณ์
สัญลักษณ์
สถานี
พิจิตร
กำแพงเพชร

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2
ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน

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

ผลการศึกษาความเหมาะสม
ค่า EIRR = **9.76%**

วงเงินลงทุน
100,125 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2579**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
10,094 คน/วัน (ปี 2570)

สถานะ
มีแผนของบประมาณปี 2569
ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

ระยะทาง
211 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
250-300 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง **17** นาที

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
5 สถานี

พระนครศรีอยุธยา
N
W
E
S
กาญจนบุรี
ปทุมธานี
นครปฐม
นนทบุรี
สถานีกลาง
กรุงเทพอภิวัฒน์
สถานีนครปฐม
กรุงเทพมหานคร
สมุทรสาคร
สมุทรปราการ
สถานีราชบุรี
ราชบุรี
สมุทรสงคราม
เพชรบุรี
สถานีเพชรบุรี
สถานีหัวหิน
สัญลักษณ์
สถานี
ประจวบคีรีขันธ์

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3
ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี

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

ผลการศึกษาความเหมาะสม
มีการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

วงเงินลงทุน
186,416 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2583**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
41,938 คน/วัน (ปี 2570)

สถานะ
อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

ระยะทาง
424 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
250-300 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง
2 ชั่วโมง **5** นาที

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
3 สถานี

N
W
E
S
ราชบุรี
เพชรบุรี
สถานีหัวหิน
ประจวบคีรีขันธ์
สถานีประจวบคีรีขันธ์
ชุมพร
สถานีชุมพร
ระนอง
สถานีสุราษฎร์ธานี
สุราษฎร์ธานี
นครศรีธรรมราช
พังงา
กระบี่
ตรัง
สัญลักษณ์
สถานี

รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 3
ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

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

ระยะทาง
335 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้าง
ระดับดินและยกระดับ

ความเร็วในการให้บริการ
250-300 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระยะเวลาการเดินทาง
1 ชั่วโมง **32** นาที

ช่วงเวลาให้บริการ
06.00-24.00 น.

จำนวนสถานี
4 สถานี

ผลการศึกษาความเหมาะสม
มีการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

วงเงินลงทุน
160,601 ล้านบาท

คาดว่าจะเปิดให้บริการ
ปี **2586**

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
96,775 คน/วัน

สถานะ
อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา

ระบบราง Standard Gauge
ขนาดความกว้าง **1.435** เมตร

ประจวบคีรีขันธ์
ชุมพร
ระนอง
สถานีสุราษฎร์ธานี
สุราษฎร์ธานี
นครศรีธรรมราช
พังงา
สถานีชุมทางทุ่งสง
กระบี่
สถานีพัทลุง
ตรัง
พัทลุง
สถานีชุมทางหาดใหญ่
สตูล
ปัตตานี
สงขลา
ยะลา
นราธิวาส
สถานีปาดังเบซาร์
N
W
E
S
สัญลักษณ์
สถานี

4223
ร.ฟ.ท.
4223

บทที่ 5
การให้บริการขบวนรถโดยสาร
สู่จุดหมายอย่างสะดวก ปลอดภัย และคุ้มค่า

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีขบวนรถไฟบริการประชาชนที่หลากหลาย ทั้งเส้นทางระยะใกล้และระยะไกล ตามประเภทของขบวนรถ ตลอดจนมีลำดับขั้นของรถโดยสาร แบ่งเป็น 3 ชั้น โดยชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 เป็นรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน สำหรับผู้โดยสารที่มีกำลังซื้อ และชั้นที่ 3 เป็นรถโดยสารเชิงสังคม เพื่อบริการผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานของรัฐได้ โดยปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการพัฒนารถโดยสารชั้นที่ 3 ให้เป็นรถปรับอากาศทั้งหมด เพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

ขบวนรถโดยสาร

ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express)
ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น

ขบวนรถด่วน (Express)
ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น ซึ่งมีการให้บริการของชนิดรถพ่วงมากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ

ขบวนรถเร็ว (Rapid)
ขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล มีการให้บริการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถด่วน

ขบวนรถธรรมดา (Ordinary)
ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศไทย ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารทุกๆ สถานี

ขบวนรถชานเมือง (Commuter)
ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รัศมีไม่เกิน 150 กิโลเมตร เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน

ขบวนรถท้องถิ่น (Local)
ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัดในแต่ละภูมิภาค หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ

ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion)
ขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น

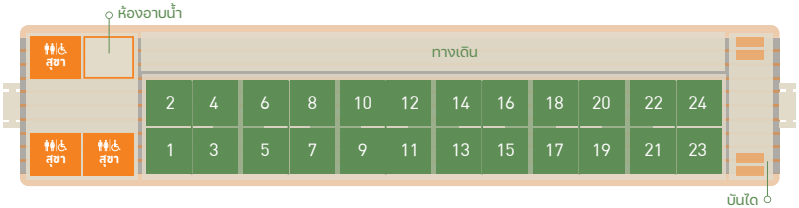
รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1 (Air-conditioned First Class Day & Night Coach)

รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (รถโดยสารรุ่นใหม่)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่
(เตียงบน 12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่)
ห้องสามารถเปิดเข้าหากันได้
สำหรับผู้ที่เดินทางเป็นครอบครัว



สิ่งอำนวยความสะดวก

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

สัมภาระ น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 9/10
  "อุตราวิถี"
  กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 23/24
  "อีสานวัฒนา"
  กรุงเทพ-อุบลราชธานี-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 25/26
  "อีสานมรรคา"
  กรุงเทพ-หนองคาย-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 31/32
  "ทักษิณารัถย์"
  กรุงเทพ-ชุมทางหาดใหญ่-กรุงเทพ

รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 1

(บนอ.ป.) (ฮุนได)

จำนวนที่ : 24 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่
(เตียงบน 12 ที่ เตียงล่าง 12 ที่)
ห้องสามารถเปิดเข้าหากันได้
สำหรับผู้ที่เดินทางเป็นครอบครัว

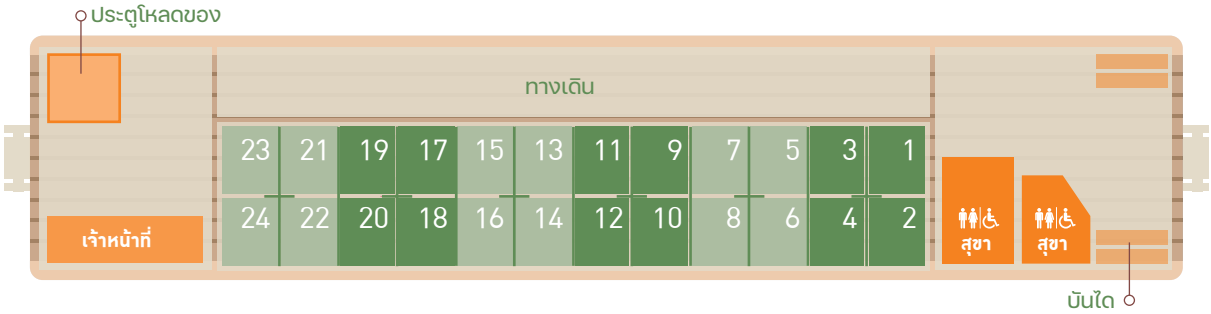
สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ปลั๊กไฟ
- ระบบปรับอากาศ
- ห้องน้ำ
- อ่างล้างหน้า

สัมภาระ น้ำหนักไม่เกิน 50 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพ-สุไหงโก-ลก-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 83/84 กรุงเทพ-ตรัง-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วน 85/86 กรุงเทพ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพ
- ขบวนรถด่วนพิเศษ 13/14 กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ



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

รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.ป.)

จำนวนที่ : 40 ที่ หรือ 36 ที่ (รองรับผู้พิการ)
ลักษณะภายในรถ : เตียงบน 20 ที่ เตียงล่าง 20 ที่

สิ่งอำนวยความสะดวก

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

สัมภาระ น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

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

รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.ป.) (แดงู)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตียงบน 20 ที่ เตียงล่าง 20 ที่
เตียงนอนขนาดกว้างที่สุดในบรรดาตู้นอนทั้งหมด

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ปลั๊กไฟ (บางที่นั่ง)
- ห้องน้ำ
- ระบบปรับอากาศ

สัมภาระ น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

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

รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.ป.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 40 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตียงบน 20 ที่ เตียงล่าง 20 ที่

สิ่งอำนวยความสะดวก

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

สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถด่วนพิเศษ 37/38 “ทักษิณ” กรุงเทพ-สุไหงโก-ลก-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-สุไหงโก-ลก-กรุงเทพ

รถปรับอากาศนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.ป.) ชนิด 36 ที่นั่ง

จำนวนที่ : 36 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตียงบน 18 ที่ เตียงล่าง 18 ที่

สิ่งอำนวยความสะดวก

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

สัมภาระ

น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม

ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

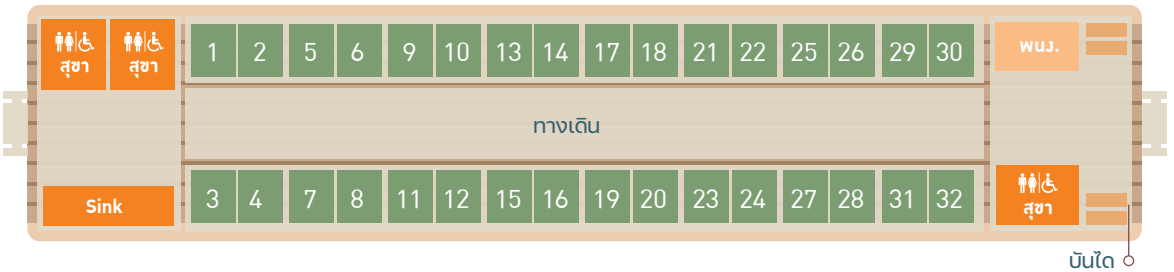
- ขบวนรถด่วน 51/52 กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 107/108 กรุงเทพ-เด่นชัย-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพ-ยะลา-กรุงเทพ

รถนั่งและนอน ชั้นที่ 2

(บนท.) (โตคิว)

จำนวนที่ : 32 ที่

ลักษณะภายในรถ : เตียงบน 16 ที่ เตียงล่าง 16 ที่



สิ่งอำนวยความสะดวก

- ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
- ที่เก็บสัมภาระบริเวณที่นั่ง
- ห้องน้ำ
- พัดลม

สัมภาระ น้ำหนักไม่เกิน 40 กิโลกรัม
ขนาดไม่เกิน 50x50x50 เซนติเมตร

เส้นทางการเดินรถ

- ขบวนรถเร็ว 167/168 กรุงเทพ-กันตัง-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 169/170 กรุงเทพ-ยะลา-กรุงเทพ
- ขบวนรถเร็ว 171/172 กรุงเทพ-สุไหงโก-ลก-กรุงเทพ

รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บชท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 64 ที่

ลักษณะภายในรถ : เป็นรถนั่ง
เบาะสามารถปรับเอนได้

รถชั้นที่ 2

(บชท.) นั่งพัดลม

จำนวนที่ : 48 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่

รถปรับอากาศ ชั้นที่ 2

(บชท.ป.) นั่งปรับอากาศ

จำนวนที่ : 30 ที่

ลักษณะภายในรถ : แบ่งที่นั่งคู่และที่นั่งเดี่ยว
รองรับผู้โดยสารที่ใช้รถวีลแชร์

รถโดยสาร ชั้นที่ 3
(Third Class Carriage)

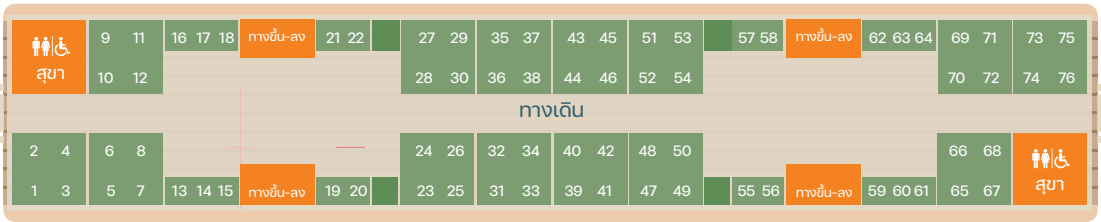
รถโดยสาร ชั้นที่ 3
(บชส.) (Bogie Third Class Carriage)
จำนวนที่ : 76 ที่

รถโดยสาร ชั้นที่ 3 ปรับอากาศ
(บชส.ป.) (Air-Conditioned Third Class Carriage)
จำนวนที่ : 76 ที่

รถดีเซลราง ชั้นที่ 3

(กซข.) (Diesel Railcar, Third Class)

จำนวนที่ : 76 ที่



ตู้เสบียงรุ่นใหม่ สวยใส สะอาดตา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุงรถปรับอากาศขายอาหารให้สวยงาม สะอาด และถูกหลักอนามัย

เมนูแนะนำ ที่ตู้เสบียง

- กาแฟสด และเครื่องดื่ม
- อาหารจานหลัก
- แซนด์วิช
- ขนม

Checklist

สำหรับผู้โดยสารรถไฟ เตรียมไว้ก่อนอุ่นใจกว่า

- แปรงสีฟัน ยาสีฟัน โฟมล้างหน้า สบู่
- ยาสามัญประจำบ้าน ยารักษาโรคประจำตัว
- ยาดม
- กระดาษชำระ
- สมุด/ปากกา
- หูฟัง
- ที่ชาร์จแบตสำรอง (Power Bank)
- ถุงใส่ของแบบพกพา

สอบถามเงื่อนไขและราคาการเช่ารถประชุมและรถนอน สแกนที่นี่

สอบถามเงื่อนไขและราคาการเช่ารถเสบียง สแกนที่นี่

รถ VIP Train ขึ้นเหนือล่องใต้ไปอีสาน กับขบวนรถไฟแห่งความสุข

รถ VIP Train เป็นรถโดยสารที่ดัดแปลงขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ สะดวกสบาย รองรับการจัดกิจกรรม สัมมนา และการท่องเที่ยวได้อย่างเพลิดเพลิน เป็นรถชุด 3 คัน ประกอบไปด้วย

รถเสบียง

เป็นห้องอาหารและห้องครัวเคลื่อนที่ ตกแต่งด้วยเฟอร์นิเจอร์ที่ทันสมัย เคาน์เตอร์บาร์ขนาดใหญ่ รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน

รถประชุมและสันทนาการ

เป็นห้องประชุมเคลื่อนที่ มีโต๊ะประชุมยาว ไมโครโฟนสำหรับประชุม จอทีวีขนาดใหญ่ เครื่องเสียงคาราโอเกะ รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน

รถนอน

เป็นรถนอนส่วนตัวสำหรับพักผ่อน มีห้องนอนขนาดใหญ่สำหรับ VIP 1 ห้อง มีทีวีพร้อมห้องน้ำในตัว และมีห้องนอนสำหรับผู้ติดตามและห้องประชุมย่อย พร้อมทีวีและโซฟาสำหรับกิจกรรม รองรับได้ 6 คน และมีจุดเด่นคือระเบียงที่สามารถออกไปชมวิวภายนอกได้ ปกติจะพ่วงเป็นคันสุดท้ายของขบวน

รถ OTOP Train ครบครันทุกสิ่งอำนวยความสะดวก

สอบถามเงื่อนไขและราคาการเช่าขบวนรถสแกนที่นี่

รถ OTOP Train เป็นรถชุด 2 คัน เพื่อบริการนักท่องเที่ยวได้เดินทางด้วยความสะดวกสบายเป็นพิเศษ โดยสามารถเลือกเส้นทางสู่จุดหมายปลายทางได้ทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันตก ประกอบไปด้วย

ตู้โดยสารคันที่ 1

ภายในประกอบไปด้วยห้องคาราโอเกะส่วนตัว รองรับได้ 4-5 คน มินิบาร์สำหรับบริการเครื่องดื่ม และที่นั่งโดยสารที่สามารถปรับเอนได้ จำนวน 40 ที่นั่ง

ตู้โดยสารคันที่ 2

ภายในประกอบด้วยที่นั่งโดยสารที่สามารถปรับเอนได้ จำนวน 70 ที่นั่ง

สอบถามเงื่อนไขและราคาการเช่ารถประชุมและรถนอน สแกนที่นี่

สอบถามเงื่อนไขและราคาการเช่ารถเสบียงสแกนที่นี่

รถ SRT Prestige
เกียรติยศรถไฟไทย ความสุขเหนือระดับที่คุณสัมผัสได้

SRT Prestige หรือรถชุดเกียรติยศรถไฟไทย ดัดแปลงมาจากรถโดยสาร JR-West จากประเทศญี่ปุ่น เป็นขบวนรถเพื่อเดินทางประชุม สัมมนาย่อย และเพื่อการท่องเที่ยว โดยเป็นรถชุดจำนวน 4 คัน ประกอบไปด้วย

รถเสบียงครัวเย็น

ที่ดัดแปลงเป็นห้องจัดเลี้ยงสไตล์ค็อกเทล มีมินิบาร์ โต๊ะอาหารแบบ 2 ที่นั่ง และ 4 ที่นั่ง รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน

รถนอน VVIP

มีลักษณะเป็นตู้นอนส่วนตัวที่มีความหรูหรา ตกแต่งลวดลายไม้อย่างสวยงาม มีห้องนอนขนาดใหญ่ 1 ห้อง พร้อมทีวีและห้องน้ำในตัว ห้องนอนขนาดกลาง และห้องนอนแบบเตียง 2 ชั้น และมุมโซฟานั่งเล่นบริเวณท้ายขบวน จำนวน 6 ที่นั่ง ใช้ทำกิจกรรมสันทนาการหรือพักผ่อนตามอัธยาศัย

รถเสบียงครัวร้อน

เป็นรถที่ดัดแปลงเป็นห้องอาหารสำหรับรับประทานอาหารเคลื่อนที่ มีห้องครัวสำหรับเตรียมอาหาร มุมเคาน์เตอร์บาร์เล็กๆ โต๊ะอาหารแบบ 2 ที่นั่ง และ 4 ที่นั่ง พร้อมเครื่องเสียงให้บริการ รองรับผู้โดยสารได้ 18 คน

รถประชุม

เป็นห้องประชุมและสันทนาการเคลื่อนที่ มีโต๊ะประชุมยาว ไมโครโฟน จอทีวี เครื่องเสียง รองรับผู้โดยสารได้ 30 คน พร้อมห้องพักผ่อนที่มีโซฟา รองรับได้ 6-8 คน

เผยโฉม “SRT Royal Blossom” ขบวนรถท่องเที่ยวปรับปรุงใหม่จากญี่ปุ่น

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบรถโดยสารชนิดนั่งปรับอากาศ Hamanasu (ฮามานะสุ) จากบริษัท JR Hokkaido ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 10 คัน ซึ่งได้ดำเนินการปรับปรุงตู้โดยสารภายใต้ชื่อ **“SRT Royal Blossom”** เพื่อช่วยเสริมศักยภาพในการเดินทางและการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จครบทั้ง 10 คัน และเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบไปเมื่อกลางปี 2567

ขบวนโดยสาร **SRT Royal Blossom** จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เปิดประสบการณ์การเดินทางใหม่ๆ ให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้เกิดความประทับใจ รวมถึงช่วยสร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียงทางรถไฟ ให้มีรายได้เพิ่มขึ้น สร้างความเข้มแข็งต่อเศรษฐกิจฐานรากได้อย่างยั่งยืน

ภายนอกตู้ SRT Royal Blossom

ถูกแต่งแต้มสีสันภายนอกด้วยสีแดงเชอร์รี่คาดลายสีทอง ซึ่งเป็นสีของกลีบดอกไม้ที่มีความสวยงามและเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของขบวนรถไฟท่องเที่ยวชุดนี้ ด้านหน้าและด้านข้างตัวรถจะมีสัญลักษณ์เป็นโลโก้ “STATE RAILWAY OF THAILAND ROYAL BLOSSOM SINCE 2022” คู่กับดอกราชพฤกษ์ ถูกวางบนหน้าปัดนาฬิกาตัวเลขโรมัน และเข็มนาฬิกาชี้ไปที่ตัวเลข 13 (XIII)

ตู้โดยสาร 3 แบบ
รองรับความต้องการหลากหลาย

สอบถามเงื่อนไข
และราคาการเช่าขบวนรถ
สแกนที่นี่

Group Car จำนวน 1 คัน

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

Leisure Car จำนวน 1 คัน

เป็นรถเสบียง สำหรับให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งผู้โดยสารสามารถมาใช้บริการหรือซื้อกลับไปรับประทานที่ตู้โดยสารได้

Passenger Car จำนวน 3 คัน

เป็นห้องโดยสารแบบรวม มีทั้งหมด 48 ที่นั่ง/คัน โดยที่นั่งมีทั้งแบบหันหน้าเข้าหาหน้าต่างเพื่อชมวิว หรือปรับเบาะหันหน้าเข้าหากันเพื่อทำกิจกรรมในกลุ่มเพื่อนได้ นอกจากนี้ยังมีอีก 8 ที่นั่ง ที่แยกออกมาสำหรับผู้ที่ต้องการความเป็นส่วนตัว

ท่องเที่ยวทางรถไฟ

นอกจากการโดยสารรถไฟสู่จุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ ด้วยชนิดของตู้โดยสารที่หลากหลาย การรถไฟแห่งประเทศไทยยังพัฒนาศักยภาพรองรับการให้บริการ ส่งเสริม “การท่องเที่ยว” ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งอรรถรสของการพักผ่อนด้วยระบบราง โดยมีขบวนรถไฟท่องเที่ยวหลายเส้นทางทั้งแบบเช้าไป-เย็นกลับ พักค้างคืน หรือแบบหมู่คณะ พร้อมสัมผัสบรรยากาศสองข้างทางรถไฟ และสูดกลิ่นอายธรรมชาติตามสถานที่สวยงามในหลายจังหวัดตามเส้นทางรถไฟ

นั่งรถจักรไอน้ำ ย้อนอดีตวันวาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำรถจักรไอน้ำรุ่นแปซิฟิก สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มาให้บริการขบวนพิเศษนำเที่ยวใน 7 โอกาสพิเศษเป็นประจำทุกปี ประกอบด้วย*

1 **วันที่ 4 พฤษภาคม** ของทุกปี
วันฉัตรมงคล
เส้นทาง “กรุงเทพ-นครปฐม”

2 **วันที่ 26 มีนาคม** ของทุกปี
วันสถาปนากิจการรถไฟ
เส้นทาง “กรุงเทพ-อยุธยา”

3 **วันที่ 3 มิถุนายน** ของทุกปี
วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี
เส้นทาง “กรุงเทพ-นครปฐม”

4 **วันที่ 28 กรกฎาคม** ของทุกปี
วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว
เส้นทาง “กรุงเทพ-อยุธยา”

5 **วันที่ 12 สิงหาคม** ของทุกปี
วันแม่แห่งชาติ
เส้นทาง “กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา”

6 **วันที่ 23 ตุลาคม** ของทุกปี
วันปิยมหาราช
เส้นทาง “กรุงเทพ-อยุธยา”

7 **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 329 บาท/คน (ไป-กลับ)
** ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2568*

824
824

SPRINTER
2505
SRT

เที่ยวได้ทุกวันหยุด กับเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวประจำทุกสุดสัปดาห์

สัมผัสเสน่ห์แห่งวิถีชีวิตท้องถิ่น ด้วยขบวนรถไฟท่องเที่ยว ที่ให้บริการทุกวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ บริการด้วยรถไฟดีเซลราง มีทั้งรถปรับอากาศและรถพัดลม

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)

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)

นั่งรถไฟเที่ยวศรีราชา พัทยา สวนนงนุช

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

รถปรับอากาศ ราคาตามระยะทาง สูงสุด 170 บาท/คน/เที่ยว

คืนชีวิตใหม่ให้รถไฟ KIHA 183 จัดขบวนพิเศษนำเที่ยวประเทศไทย

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

จัดโปรแกรมท่องเที่ยวพิเศษกับขบวนรถไฟ KIHA 183 ตลอดทั้งปี

เปิดประสบการณ์ใหม่ เที่ยวไทยผสมกลิ่นอายสไตล์ญี่ปุ่น ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ทั้งแบบเช้าไป-เย็นกลับ และแบบพักค้างคืน

แต่ละเดือนจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวหลากหลายสไตล์สุดเอ็กซ์คลูซีฟ

ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ได้สัมผัสการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟในจังหวัดต่างๆ

เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบราง ในมิติด้านการท่องเที่ยว

พร้อมบูรณาการความร่วมมือกับพันธมิตรด้านการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนารูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวทางรถไฟเส้นทางใหม่ๆ ตลอดเวลา

ช่วยกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น สร้างความยั่งยืนและความเข้มแข็ง

ให้แก่เศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยวภายในประเทศ

สามารถติดต่อซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทางได้ไม่เกิน **30 วัน** ได้ที่**สถานีรถไฟทุกแห่ง** หรือผ่านระบบ **D-Ticket** หรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ **1690** ตลอด **24** ชั่วโมง หรือเฟซบุ๊กแฟนเพจ **ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย**

สอบถามเงื่อนไขและราคาการเช่าขบวนรถสแกนที่นี่

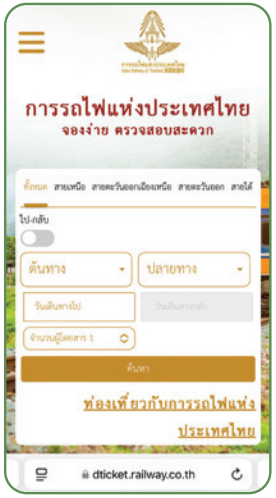
SRT
STATE RAILWAY OF THAILAND
183-208
183-208
5

ระบบจำหน่ายตั๋ว D-Ticket สะดวกสบาย จองออนไลน์ได้ทุกที่ทุกเวลา

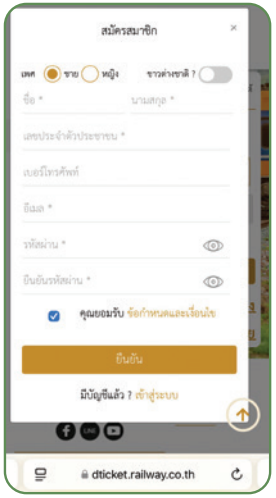
การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่งรูปแบบใหม่ในระบบ D-Ticket เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของประชาชน สอดคล้องกับเทรนด์โลกดิจิทัลในปัจจุบัน ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการรถไฟได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านหลายช่องทาง ทั้งที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ ระบบอินเทอร์เน็ต แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ เครื่องจำหน่ายตั๋วบนขบวนรถไฟ หรือผ่านเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย (www.railway.co.th) โดยสามารถติดต่อซื้อตั๋วและสำรองที่นั่งด้วยระบบ D-Ticket ได้ด้วยตนเอง ล่วงหน้า 90 วัน โดยสามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ เฟซบุ๊กแฟนเพจ : ทีมพีอาร์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

แอปพลิเคชัน D-Ticket

1 เข้าเว็บไซต์ www.dticket.railway.co.th



2 สมัครสมาชิกและเข้าสู่ระบบ



3 ค้นหาขบวนรถ โดยเลือกต้นทางและปลายทาง

เลือกขบวนรถโดยสารที่สะดวก

4

เลือกที่นั่งที่ว่าง

5

ระบุข้อมูลผู้โดยสาร

6

กดชำระเงินด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต/พร้อมเพย์

7

กดพิมพ์ตั๋วหรือบันทึกไว้ในโทรศัพท์

8

โดยที่ตั๋วโดยสารจะมี QR Code สำหรับให้เจ้าหน้าที่สแกนตรวจสอบยืนยันที่นั่งบนขบวนรถ

บทที่ 6
การให้บริการขบวนรถสินค้า
ขนส่งมั่นใจ ลดต้นทุนโลจิสติกส์

การขนส่งสินค้าทางรางได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ประหยัดพลังงาน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นแกนหลักในด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟทางคู่ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภท ในหลายเส้นทาง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมกับพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางกระจายตามแนวเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

บริการด้านการขนส่งสินค้า

กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

- ภายในประเทศ
- ระหว่างประเทศ
  - ไทย-มาเลเซีย
  - ไทย-สปป.ลาว

กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

- กลุ่มสินค้าซีเมนต์
- กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม
  - ก๊าซ
  - น้ำมันดิบ
  - น้ำมันใส

กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าราชการ

- กลุ่มสินค้าเทกอง
  - เหล็ก
  - สินแร่
  - อลูมินา
  - โปแตช
- กลุ่มสินค้าทั่วไป
  - วัสดุก่อสร้าง
- กลุ่มสินค้าราชการ
  - ยุทโธปกรณ์ทางทหาร
  - เครื่องแบบ
  - หญ้าฟ่อนแห้ง

เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน

กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

ขบวนประจำเส้นทาง (Block Train)

มาบตาพุด-ท่าเรือแหลมฉบัง — 1 ชั่วโมง 50 นาที

ท่าเรือแหลมฉบัง	ชุมทางศรีราชา	ชุมทางเขาชีจรรย์	มาบตาพุด
0 กม.	15 กม.	64 กม.	84 กม.

ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง — 2 ชั่วโมง 30 นาที

ICD ลาดกระบัง	หัวตะเข้	แหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง
0 กม.	3 กม.	112 กม.	118 กม.

หนองคาย-ท่าเรือแหลมฉบัง — 16 ชั่วโมง 49 นาที

ท่าเรือแหลมฉบัง	ชุมทางแก่งคอย	ชุมทางบัวใหญ่	ท่าพระ	โนนพยอม	หนองคาย
0 กม.	192 กม.	443 กม.	537 กม.	572 กม.	718 กม.

ชุมทางหาดใหญ่-ท่าเรือแหลมฉบัง — 30 ชั่วโมง 30 นาที

ท่าเรือแหลมฉบัง	ชุมทางฉะเชิงเทรา	ชุมทางบางซื่อ	ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์	ชุมทางทุ่งสง	ชุมทางหาดใหญ่
0 กม.	85 กม.	148 กม.	788 กม.	914 กม.	1,086 กม.

ขบวนขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย (Landbridge)

มาบตาพุด/ชุมทางบางซื่อ-ปาดังเบซาร์ — 42 ชั่วโมง 10 นาที

มาบตาพุด	ชุมทางบางซื่อ	ชุมพร	ชุมทางทุ่งสง	ชุมทางหาดใหญ่	ปาดังเบซาร์
0 กม.	202 กม.	680 กม.	968 กม.	1,140 กม.	1,185 กม.

ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์/ชุมทางทุ่งสง/ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ — 15 ชั่วโมง 29 นาที

ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์	ชุมทางทุ่งสง	ชุมทางหาดใหญ่	ปาดังเบซาร์
0 กม.	126 กม.	298 กม.	343 กม.

ขบวนขนส่งสินค้าผ่านแดน ระหว่างไทย-สปป.ลาว (Transit)

ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่านาแล้ง

ท่าเรือแหลมฉบัง	นาทา	หนองคาย	ท่านาแล้ง
0 กม.	715 กม.	718 กม.	721 กม.

กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้าซีเมนต์

- หินลับ-เชียงรากน้อย
- หินลับ-เปรง
- หินลับ-หนองขอนกว้าง

กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม

ก๊าซ

- บางละมุง-นครสวรรค์
- บางละมุง-สำราญ

น้ำมันดิบ

- บึงพระ-แม่น้ำ
- บึงพระ-แหลมฉบัง
- บึงพระ-มาบตาพุด

น้ำมันใส

- บ้านป๊อกแป๊ก-อุบลราชธานี
- บ้านป๊อกแป๊ก-พิษณุโลก/เชียงใหม่

พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ

นอกจากการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยยังเดินหน้าพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนาย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) โดยมีแผนการพัฒนา ดังนี้

ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

CY/ICD ปัจจุบันและอยู่ระหว่างปรับปรุง

ภาคเหนือ
1. บ้านป่าหวาย
2. พิจิตร
3. บ้านใหม่
4. ศิลาอาสน์
5. ลำพูน

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

ภาคใต้
19. วัดดิ้วราย
20. สามร้อยยอด
21. นาผักชวง
22. สะพลี
23. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
24. สุราษฎร์ธานี
25. ชุมทางทุ่งสง
26. CY/ICD ชุมทางทุ่งสง
27. กันตัง
28. บางกล่ำ
29. ชุมทางหาดใหญ่
30. ปาดังเบซาร์
31. นาประดู่

ภาคกลาง/ภาคตะวันออก/ภาคตะวันตก
32. ย่านพหลโยธิน
33. ICD ลาดกระบัง
34. ชลบุรี
35. มาบตาพุด
36. สระโกสินารายณ์
37. ท่าเรือน้อย
38. ที่หยุดรถท่าม่วง

CY ที่จะก่อสร้างใหม่ในโครงการรถไฟทางคู่

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

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
11. บ้านตะโก
12. บุฤๅษี
13. หนองแวง
14. บุ่งหวาย
15. ภูเหล็ก
16. มหาสารคาม
17. ร้อยเอ็ด
18. โพนทอง
19. สะพานมิตรภาพ 2
20. สะพานมิตรภาพ 3
21. โนนสะอาด

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

บริการขนส่งพัสดุรายย่อยประเภทหีบห่อ ช่วยลดค่าครองชีพแก่ประชาชน ลดต้นทุนการขนส่งของธุรกิจ SME

โดยสินค้าที่จะใช้บริการขนส่งจะต้องบรรจุในหีบห่อที่ปิดมิดชิด แข็งแรง มีขนาด (กว้างxยาวxสูง) ไม่เกิน 2.50x 1.00x0.80 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 ระหว่างจุดรับส่งสินค้าพหลโยธิน (ใกล้สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์) กับสถานีต่างๆ ทั้งสายเหนือ (ปลายทางเชียงใหม่) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ปลายทางหนองคายและอุบลราชธานี) และสายใต้ (ปลายทางสุไหงโก-ลก นครศรีธรรมราช และกันตัง) ทุกวันตั้งแต่ 06.00-20.00 น.

น้ำหนัก : ไม่เกิน 2 กิโลกรัม

ขนาดบรรจุภัณฑ์ : ทุกด้านไม่เกิน 50 เซนติเมตร

อัตราค่าบริการ : ราคาเดียว 30 บาท

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ :

ห้องสัมภาระชุมทางบางซื่อ โทร. 06 6037 8733

ย่าน LD โทร. 06 3684 9080

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

เดิมเส้นทางนี้สามารถรองรับรถจักรและรถพ่วงน้ำหนักกดเพลา15 ตัน/เพลา หรือ U15 หรือไม่เกิน1,500 ตัน/ขบวน ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่งสินค้า จึงได้ดำเนินการปรับปรุงความแข็งแรงของสะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักกดเพลาได้เป็น 20 ตัน/เพลา หรือ U20 หรือไม่เกิน 2,500 ตัน/ขบวนได้ ซึ่งการปรับปรุงความแข็งแรงของสะพานจะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี

บทที่ 7
บริษัทในสังกัดการรถไฟแห่งประเทศไทย
เดินหน้าธุรกิจ สร้างโอกาสใหม่ให้ประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรที่มีหน่วยงานภายในเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีภารกิจที่หลากหลาย นอกเหนือไปจากด้านการพัฒนาและให้บริการด้านคมนาคมขนส่งทางรถไฟซึ่งเป็นธุรกิจหลักด้วย จึงมีการจัดตั้งบริษัทลูกขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการดำเนินงานและการบริหารจัดการตามภารกิจนั้นๆ โดยในปัจจุบัน ได้ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกแล้ว 2 บริษัท ได้แก่

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ทำหน้าที่ให้บริการเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดงทั้ง 2 เส้นทาง

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
ทำหน้าที่บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

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 เอเชีย เอรา วัน จำกัด บริษัทเอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการ และได้มอบหมายภารกิจใหม่ให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดง ทั้งสายนครวิถี (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) โดยเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

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

อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ
เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์
“การมุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล”

รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจขององค์กร

พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพอย่างต่อเนื่อง

ให้บริการด้วยใจ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สร้างความพึงพอใจและความคุ้มค่าแก่ผู้ใช้บริการ

สร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานในการเดินรถและซ่อมบำรุง

1044 สถานีกลาง บางซื่อ

การให้บริการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ในปัจจุบัน

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้มุ่งเน้นเรื่องการเพิ่มศักยภาพของระบบขนส่งทางรางให้มีความทันสมัย สะดวก และปลอดภัย สร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ประชาชน รวมถึงสามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ ซึ่งในปัจจุบันรถไฟชานเมืองสายสีแดงมีการพัฒนาอย่างรอบด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการเดินรถไฟฟ้า ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการเชื่อมต่อ และที่สำคัญที่สุดคือมีความปลอดภัย โดยบริษัทได้ผ่านการรับรองคุณภาพ ISO 9001 : 2015 ด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุง และด้านปฏิบัติการเดินรถไฟฟ้า

ด้านการเชื่อมต่อ ได้พัฒนาการเดินทางด้วยระบบขนส่งรอง หรือ Feeder อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงได้อย่างสะดวก ได้แก่ เส้นทางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตึกแดงวินเทจ ตลาดนัดจตุจักร (ทดลองให้บริการ 3 เดือน) มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก รวมถึงเส้นทางสถานีหลักหก-มหาวิทยาลัยรังสิต และเส้นทางสถานีหลักสี่-ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ก็มีผู้โดยสารใช้บริการจำนวนมากเช่นกัน

อีกโครงการที่ได้ผลตอบรับที่ดีจากผู้ใช้บริการ คือ โครงการ Pet Friendly Train Weekend Service (เฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์) โดยผู้ใช้บริการสามารถนำสัตว์เลี้ยงแสนรักร่วมเดินทางไปท่องโลกกว้างด้วยรถไฟชานเมืองสายสีแดงได้อย่างมีความสุข ตอบโจทย์สำหรับผู้ที่รักสัตว์เลี้ยง

รวมถึงดำเนินโครงการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุดไม่เกิน 20 บาท มาเป็นระยะเวลากว่า 1 ปี ก็ได้รับการตอบรับที่ดีจากประชาชนเป็นอย่างมาก ส่งผลให้รถไฟชานเมืองสายสีแดง สามารถทำสถิติผู้ใช้บริการสูงสุดมากกว่า 60,000 คน-เที่ยว/วัน และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งตลอดระยะเวลากว่า 3 ปี ที่ให้บริการ มีปริมาณผู้ใช้บริการรวม 27 ล้านคน ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืน

PET
FRIENDLY
TRAIN
Weekend
Service
วันเสาร์ - วันอาทิตย์
ฟินจัง
marimokko

สถานีกลาง
จตุจักร
รับ - ส่ง
เสาร์ - อาทิตย์ ฟรี

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นบริษัทในสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้รับการก่อตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563 ที่เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดตั้งบริษัท เพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินและร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ เพื่อสร้างมูลค่าจากสินทรัพย์ที่อยู่ในการครอบครองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ไม่ว่าจะเป็นรายได้จากค่ารับจ้างบริหารสัญญาเช่า รายได้จากการให้เช่าช่วง ร่วมทุน หรือพัฒนาที่ดิน รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนและการพัฒนาพื้นที่ที่ดินเปล่าแปลงอื่นๆ และในอนาคตอาจมีรายได้จากการขายกระแสเงินสดในอนาคตให้แก่กองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

เบื้องต้น บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีเป้าหมายในการดำเนินโครงการพัฒนาที่ดินเป็นสำคัญ โดยมีที่ดินแปลงใหญ่ศักยภาพสูง ในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งประกอบด้วย

ที่ดินย่านสถานีธนบุรี
จำนวน **147** ไร่

ที่ดินย่านสถานีแม่น้ำ
จำนวน **277** ไร่

ที่ดินย่านสถานีมักกะสัน
จำนวน **330** ไร่
(ส่วนที่เหลือนอกโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน)

ที่ดินย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์หรือศูนย์คมนาคมพหลโยธิน
จำนวน **2,325** ไร่

การพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ ศักยภาพสูง

ย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของไทยและอาเซียน
ภายใต้แนวคิด ASEAN Linkage & Business Hub
เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย
อาคารสำนักงาน อาคารหน่วยงานราชการ
ศูนยการประชุมและแสดงสินค้า
แบ่งพื้นที่ออกเป็น 9 โซน พื้นที่การพัฒนา 2,325 ไร่

ย่านสถานีมักกะสัน

พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ
ที่ผสมผสานการใช้ชีวิตที่ดีของคนเมือง
มีทั้งพื้นที่พาณิชยกรรม
ที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน
สวนสาธารณะ และพิพิธภัณฑ์
พื้นที่การพัฒนา 330 ไร่

ย่านสถานีแม่น้ำ

พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย
อาคารสำนักงาน อาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ
และท่าเทียบเรือ แบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 โซน
พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่

ย่านสถานีธนบุรี

พัฒนาร่วมกับคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล
มหาวิทยาลัยมหิดล
ภายใต้แนวคิด Medical District & Green Society
ตอบโจทย์การคมนาคม
และบริการด้านสาธารณสุขของประชาชน
โดยพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย
อาคารบริการทางการแพทย์
พื้นที่การพัฒนา 147 ไร่

โครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” พัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่รอบสถานีรถไฟ ให้เช่าสิทธิ์การอยู่อาศัยระยะยาว ในราคาที่เหมาะสม

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่อยู่อาศัยระยะ 20 ปี (2560-2579) พบว่า จำนวนครัวเรือนในประเทศไทย 21.32 ล้านครัวเรือน มีคนไทยถึง 27.5% หรือ 5.87 ล้านครัวเรือน ที่ยังไม่มีบ้านเป็นของตัวเอง และปัจจุบันบ้านที่มีคุณภาพสูงในทำเลที่ดี มีราคาค่อนข้างแพง และใช้ต้องเงินดาวน์ ทำให้ความฝันที่จะมีบ้านเป็นเรื่องยาก โดยเฉพาะคนที่เพิ่งเริ่มทำงาน (First Jobber) ดังนั้น รัฐบาลจึงทำโครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” สร้างที่อยู่อาศัยทั้งรูปแบบบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียม โดยไม่ต้องมีเงินดาวน์ ผ่อนรายเดือนไม่สูง และมีคุณภาพดี เพื่อให้คนไทยทุกคนเข้าถึงที่อยู่อาศัยได้ มีบ้านของตัวเอง และลดความเหลื่อมล้ำ

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นผู้พัฒนาและบริหารโครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” โดยเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลนางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ที่ให้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน โดยนำที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มาดำเนินโครงการ ซึ่งจะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการดำเนินการจากทั่วประเทศ โดยในการดำเนินการระยะแรก ซึ่งเป็นโครงการนำร่อง ในปี 2568-2569 จะมีพื้นที่โครงการ 4 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่บางซื่อ กม.11 (วิภาวดี) พื้นที่เชียงใหม่ พื้นที่เชียงราก (ปทุมธานี) และพื้นที่ธนบุรี ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยทั้งในรูปแบบบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียม บนทำเลที่มีศักยภาพ สะดวกต่อการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชน

โครงการ “บ้านเพื่อคนไทย” เกิดขึ้นจากวิสัยทัศน์ของรัฐบาลที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของที่อยู่อาศัย ในฐานะปัจจัยพื้นฐานที่เอื้อต่อคุณภาพชีวิตที่ดี โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำ และการสร้างโอกาสในการเข้าถึงที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพ ในราคาที่เหมาะสม โดยการใช้ประโยชน์จากที่ดินรัฐมาสร้างประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายของรัฐบาล ซึ่งเป็นอีกหนึ่งนโยบายสำคัญที่จะช่วยลดภาระค่าครองชีพของประชาชน สนับสนุนการเดินทางที่สะดวกและเข้าถึงง่าย ระหว่างที่พักอาศัยและสถานที่ทำงาน ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณรอบสถานีรถไฟ รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ สร้างชุมชนที่มั่นคงและน่าอยู่อาศัย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ISBN: 978-616-7754-89-5
จำนวนพิมพ์ 200 เล่ม
ปีที่พิมพ์ 2568

บรรณาธิการ
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
รักษาการแทน ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์

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

ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ 1690 Call Center
ศูนย์ประชาสัมพันธ์
การรถไฟแห่งประเทศไทย

สแกน QR Code เดียว
ติดตาม รฟท. ได้ทุกช่องทาง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Call Center: 1690

www.facebook.com/pr.railway

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ 1690 Call Center

ศูนย์ประชาสัมพันธ์
การรถไฟแห่งประเทศไทย

สแกน QR Code เดียว
ติดตาม รฟท. ได้ทุกช่องทาง