

วารสารรถไฟลัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์
ฉบับที่ 6 / 2564

รถไฟทางคู่



บทบรรณาธิการ

รถไฟทางคู่ โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาประเทศ

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า โครงสร้างพื้นฐาน คือ โครงสร้างทางกายภาพที่จำเป็นต่อชุมชนและประชาชน เพื่อการใช้งานและอำนวยความสะดวกต่อสาธารณะ และที่สำคัญโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นบริการที่จำเป็นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามรูปแบบทางเศรษฐกิจที่ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล โดยมีการลงทุนเพื่อการพัฒนาที่เพิ่มขึ้นให้มีโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งระบบรางของประเทศ ด้วยการผลักดันโครงการต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนชาวไทย ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อมเสมอมา

โครงการรถไฟทางคู่ แม้ว่าจะเป็นการปฏิรูประบบรางที่จะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งจะส่งผลดีในหลายด้าน แต่คงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า สิ่งใดก็ตามที่เกิดขึ้นใหม่ หรือสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างใดอย่างหนึ่งนั้นย่อมเป็นที่จับตามองถึงผลสัมฤทธิ์ที่จะตามมาอยู่เสมอ

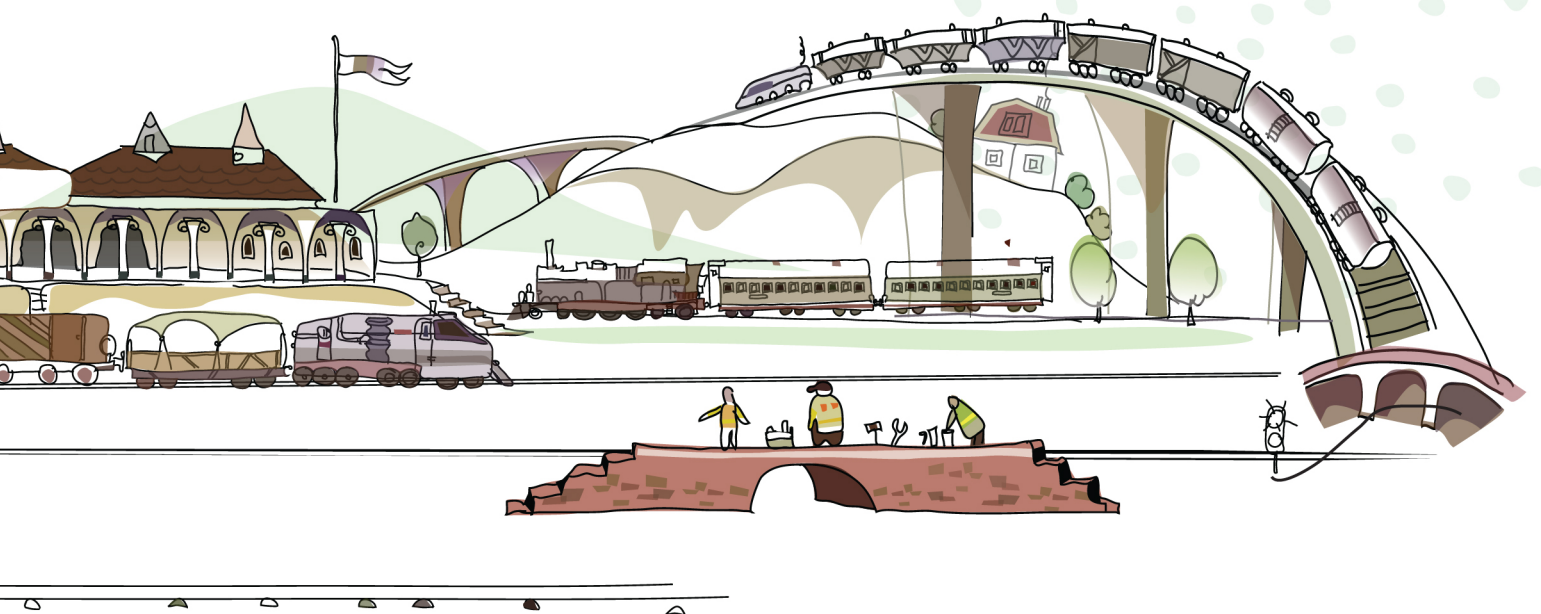
วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับนี้ จึงขอทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการบอกเล่าเรื่องราวการพัฒนา ตลอดจนศักยภาพของรถไฟทางคู่ ทั้งในส่วนที่กำลังดำเนินการอยู่ และส่วนที่เป็นโครงข่ายการพัฒนาที่จะขยายลงไปในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงอาณาเขตของไทยเข้าไว้ด้วยกัน และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคเอเชียได้ในอนาคตอันใกล้

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



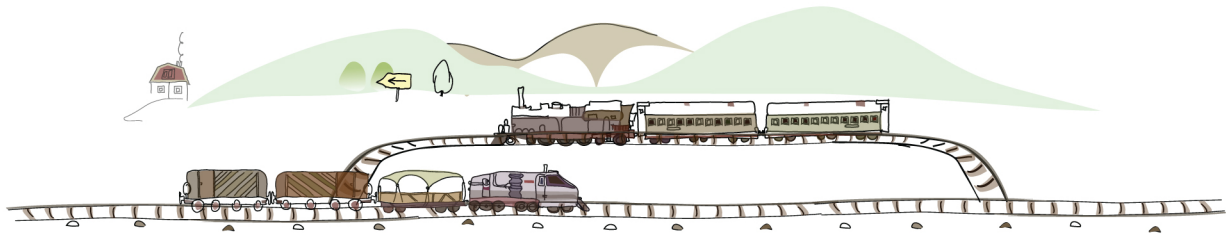
รถไฟทางคู่

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกล เป็นอีกหนึ่งนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินงานอย่างเร่งด่วนเพื่อรองรับนโยบายด้านการขนส่ง เนื่องจากระบบขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ โดยปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถไฟทางเดี่ยวให้เป็นรถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งลดต้นทุนและระยะเวลาในการเดินทางของประชาชน พร้อมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ นับเป็นการขับเคลื่อนประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ตามลำดับความสำคัญของแนวเส้นทาง โดยพิจารณาจากการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน และจะดำเนินการขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่จนครบตามแผนงาน



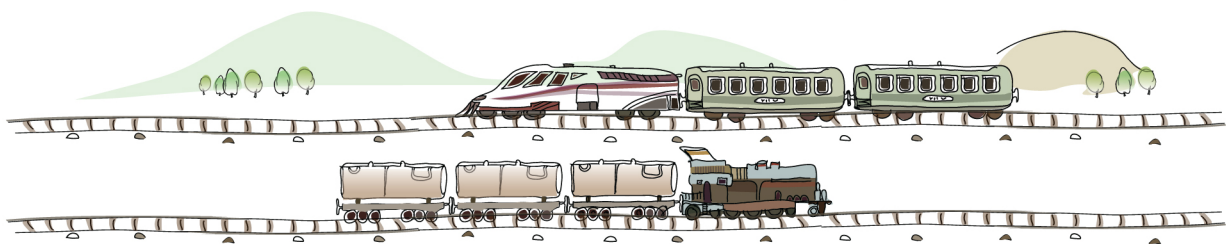
การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ของไทย

ระบบรถไฟทางไกลของไทยที่ให้บริการในปัจจุบันเป็นทางรถไฟขนาดความกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) มีระยะทางรวม 4,044 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยวร้อยละ 91 ที่เหลือเป็นทางคู่ หรือทางสาม หากมีการพัฒนา และเปิดให้บริการระบบรถไฟทางคู่ได้เร็ว และเพิ่มขึ้นมากเท่าไร จะยิ่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการมากขึ้นเท่านั้น



ทางรถไฟทางเดี่ยว

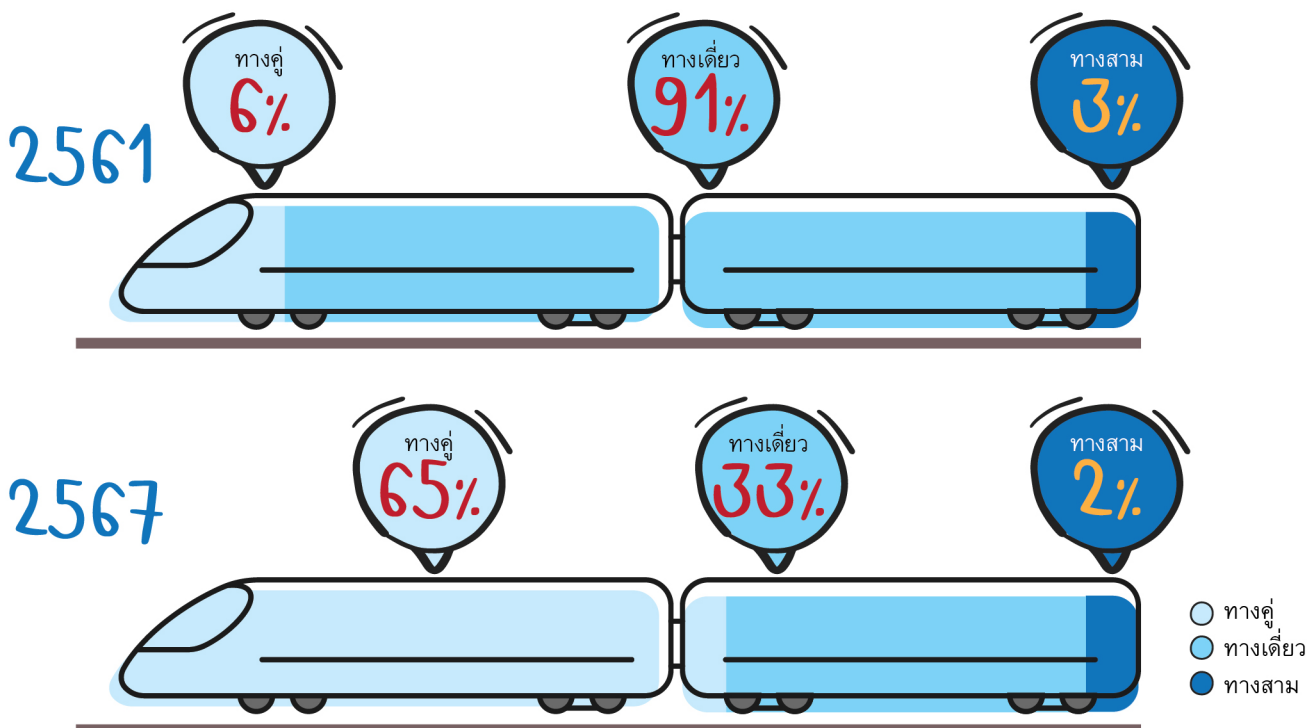
ใช้เดินรถทั้งสองทิศทาง วิ่งสวนกันได้เฉพาะที่สถานีหรือจุดที่กำหนดไว้



ทางรถไฟทางคู่

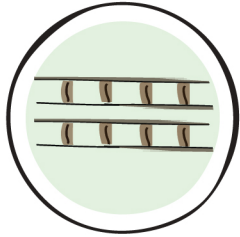
เดินรถได้ทั้งสองทาง สามารถวิ่งสวนกันแข่งกันได้ โดยไม่ต้องรอหลีก

สัดส่วนชนิดทางของโครงข่ายรถไฟทางไกล



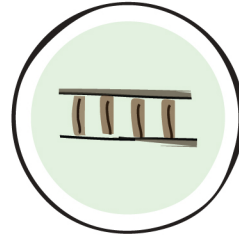
โครงการพัฒนารถไฟทางคู่

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่แต่ละโครงการ ให้มีความทันสมัยมากขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ นอกจากเส้นทางแล้ว ยังมีการพัฒนาระบบต่างๆ ของการให้บริการ



ทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง

เพิ่มความจุทาง 4 เท่า ทำให้เดินรถได้มากขึ้น รถไฟไม่ต้องรอหลัก ทำให้เดินทางได้ตรงเวลา



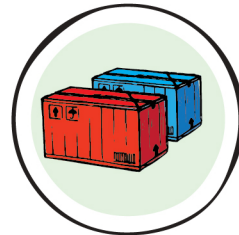
ทางรถไฟสายใหม่

เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟพาดผ่าน ทำให้ประชาชน ได้รับความสะดวกสบาย และความรวดเร็วในการเดินทาง เพิ่มการกระจายรายได้ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค



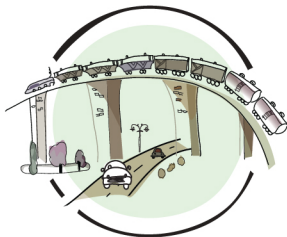
ปรับปรุงสถานี

เพิ่มความสะดวกสบายด้านการเดินทางให้กับ ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และบุคคลทั่วไป ด้วยการ ออกแบบสถานีตามหลักการสถาปัตยกรรม (Universal Design) เพิ่มความสะดวกและรวดเร็ว ในการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบอื่น ๆ



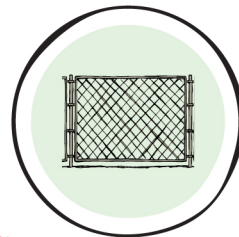
ปรับปรุง / ก่อสร้าง ย่านลานกองสินค้า

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และลดต้นทุนโลจิสติกส์



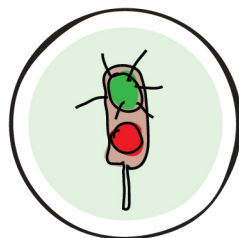
ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ให้เป็นสะพานหรือทางลอด

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ เพิ่มความคล่องตัว การเดินทางบนท้องถนน โดยเฉพาะในเขตเมือง ที่มีการจราจรหนาแน่น



กั้นรั้วตลอดแนวเส้นทาง

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ เพิ่มความชัดเจนของเขตทาง ป้องกันการบุกรุก



ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ

เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถ

ประโยชน์จากรถไฟทางคู่ / The advantages of double-track railway



รถไฟขนส่งผู้โดยสาร



รถไฟขนส่งสินค้า



*หมายเหตุ ความเร็วเฉลี่ย

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

โครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน หรือระยะที่ 1 มีความยาวรวมกัน 993 กิโลเมตร มีการดำเนินงานก่อสร้างครบทุกเส้นทาง ซึ่งตามกำหนดจะสามารถเปิดให้บริการได้ครบภายใน พ.ศ. 2568 โดยโครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จะช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินรถไฟขนส่งสินค้า จากเฉลี่ย 39 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มความเร็วเฉลี่ยจาก 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟในรัศมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ใช้เวลาน้อยลง 1 เท่าตัว นอกจากนี้ ยังช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางมากขึ้น จาก 10 ล้านตัน/ปี เพิ่มขึ้นเป็น 20 ล้านตัน/ปี กระตุ้นให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟเดินทางเพิ่มขึ้นเป็น 35 ล้านคนต่อปี



The double-track railway project: Phase 1 will increase the speed of freight trains from an average 29 km/h to 60 km/h and increased the speed of passenger trains from an average of 50 km/h to 100-120 km/h so travelling by train within a 500 km radius from Bangkok will cut the travel time by 1-fold.



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





- สัญลักษณ์**
- สถานี/ป้ายบนขบวนรถ/ที่หยุดรถ
 - CY ป้ายกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
 - อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

ระยะทาง	: 148 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 21 สถานี ที่หยุดรถ 6 แห่ง
บ้านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
อาคารศูนย์ควบคุม การเดินรถ	: 1 แห่ง (สถานีนครสวรรค์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง

คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 81,130 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 60,430 ตัน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
วงเงินลงทุน	: 18,699 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 5.59% ค่า EIRR = 20.21%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง
แบ่งเป็น 2 สัญญา
สัญญาที่ 1 บ้านกล้วย - โคกกระเทียม
สัญญาที่ 2 ท่าแค - ปากน้ำโพ

ทุ่งทานตะวัน
ลพบุรี



สภานี้บ้านแฮด



สภานี้น้องมะเจื้อ

สภานี้หนองบัวลาย

CY

สถานีไชนทองหลาง

สภานี้เมืองคง

สภานี้บ้านมะค่า

สภาผู้แทนสูง

บ้านดงพลอง

สภานี้หนองแมว

ป้ายหยุดรถบ้านหนองกิ้งก่า

สภานี้บ้านกระโดน

สภานี้บ้านเกาะ

สภานี้ชุมทางถนนจิระ

● สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ

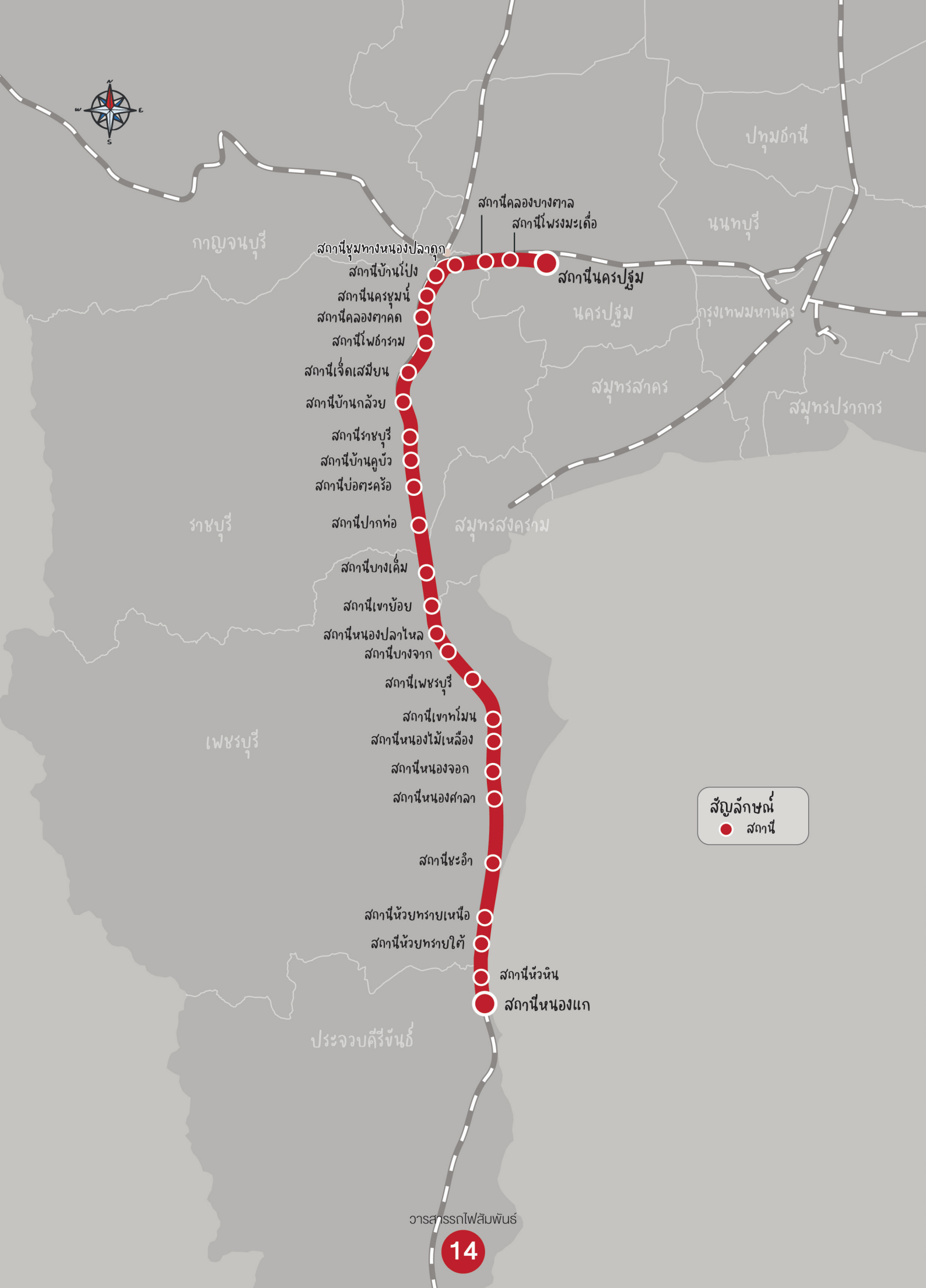
CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

ระยะทาง	: 187 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 19 สถานี
ย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 3 แห่ง (สถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: ก่อสร้างแล้วเสร็จ

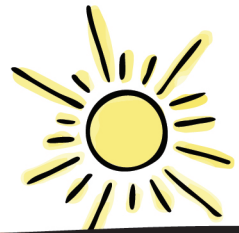
คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 46,350 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 16,400 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2577)
วงเงินลงทุน	: 24,326 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 5.90% ค่า EIRR = 24.55%





สัญลักษณ์
● สถานี

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงนครปฐม-หัวหิน



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

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 128,743 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 35,089 ตัน/วัน (ปี พ.ศ. 2577)
วงเงินลงทุน	: 15,718 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 16.51% ค่า EIRR = 20.27%

ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง

แบ่งเป็น 2 สัญญา

สัญญาที่ 1 นครปฐม - หนองปลาไหล

สัญญาที่ 2 หนองปลาไหล - หัวหิน



หัวหิน
ประจวบคีรีขันธ์



ประจวบคีรีขันธ์

สถานีหัวหิน
สถานีหนองแก
สถานีสวนประติมากรรม
สถานีเขาเต่า
สถานีวังกะพง
สถานีปรามบุรี
ที่นุตรถวิทยวง
สถานีหนองคาง
สถานีสามร้อยยอด
สถานีสามกระชาย
สถานีกุยบุรี
สถานีบ่อนอก
สถานีทุ่งมะเเ
สถานีคันกระโด
สถานีประจวบคีรีขันธ์

สัญลักษณ์

● สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่นุตรถ

● ป้ายกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

ระยะทาง	: 84 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 12 สถานี
ป้ายกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 2 แห่ง (สถานีสามร้อยยอด และสถานีทุ่งมะเเ)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานี	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 4,210 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2592)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 75,990 ตัน/วัน (ปี พ.ศ. 2592)
วงเงินลงทุน	: 5,807 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 2.98% ค่า EIRR = 19.45%
ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง	: แบ่งเป็น 1 สัญญา สัญญาที่ 1 ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

ทั้งสามร้อยยอด
ประจวบคีรีขันธ์



รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน — ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

ระยะทาง	: 167 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 20 สถานี ที่หยุดรถ 7 แห่ง ป้ายหยุดรถ 1 แห่ง
ย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 4 แห่ง (สถานีหัวท้อ สถานี นาผักรวง สถานีมาบอำมฤต และสถานีสระพลี)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานี	: อยู่ระหว่างก่อสร้าง

คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 64,900 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2580)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 2.06 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2580)
วงเงินลงทุน	: 12,457 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 4.89% ค่า EIRR = 23.82%
ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง	: แบ่งเป็น 2 สัญญา สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย - ชุมพร

อ่าวท่ามะขาม
ชุมพร

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางเพิ่มขึ้นจาก 10 ล้านตัน/ปี เป็น 20 ล้านตัน/ปี และกระตุ้นให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟเดินทางเพิ่มขึ้นจาก 35 ล้านคน/ปี เป็น 80 ล้านคน/ปี



The double-track railway project: phase 2 will help promote the freight transport by rail by increasing freight volumes from 10 million tons per year to 20 million tons per year after the completion of the project.



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2		
นครสวรรค์	ช่วงปากน้ำโพ – เด่นชัย	แพร่
แพร่	ช่วงเด่นชัย – เชียงใหม่	เชียงใหม่
ขอนแก่น	ช่วงขอนแก่น – หนองคาย	หนองคาย
นครราชสีมา	ช่วงทางถนนจิระ – อุบลราชธานี	อุบลราชธานี
ชุมพร	ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี
สุราษฎร์ธานี	ช่วงสุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่ – สงขลา	สงขลา
สงขลา	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์	สงขลา



เกาะพะงัน สุราษฎร์ธานี
Koh Phangah, Surat Thani province



วัดพระธาตุช่อแฮ แพร่
Phra That cho Hae, Phrae province



ศาลหลักเมือง ขอนแก่น
City Pillar Shrine, Khon Kaen province



ฟาสาน ปากน้ำโพ นครสวรรค์
Pasah, Pak Nam Pho, Nakhon Sawan province



สัญลักษณ์

● สถานี

● ยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

— ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

ระยะทาง	: 281 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและอุโมงค์
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 39 สถานี
ย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 3 แห่ง (สถานีบางกระทุ่ม สถานีวังกะพี้ และสถานี ศิลาอาสน์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ

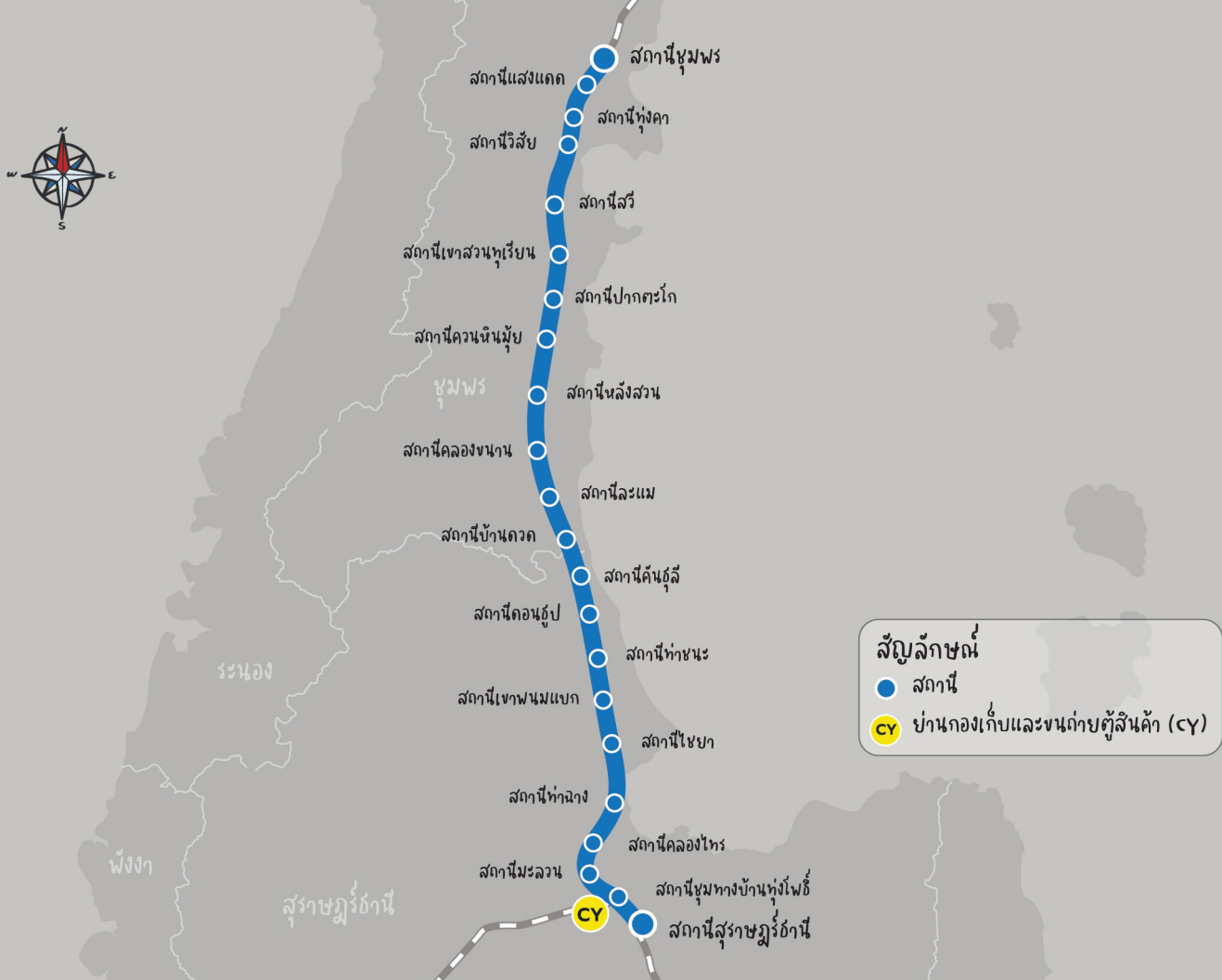
คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 34,000 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2592)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 7.94 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2592)
วงเงินลงทุน	: 62,859.74 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = -8.59% ค่า EIRR = 13.38%





ระยะทาง	: 308 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 35 สถานี
ย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 4 แห่ง (ที่หยุดรถบ้านตะโก สถานีบุญธิยสถานหนองแขวง และสถานีทุ่งหวาย)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ

น้ำตกแสงจันทร์
อุบลราชธานี

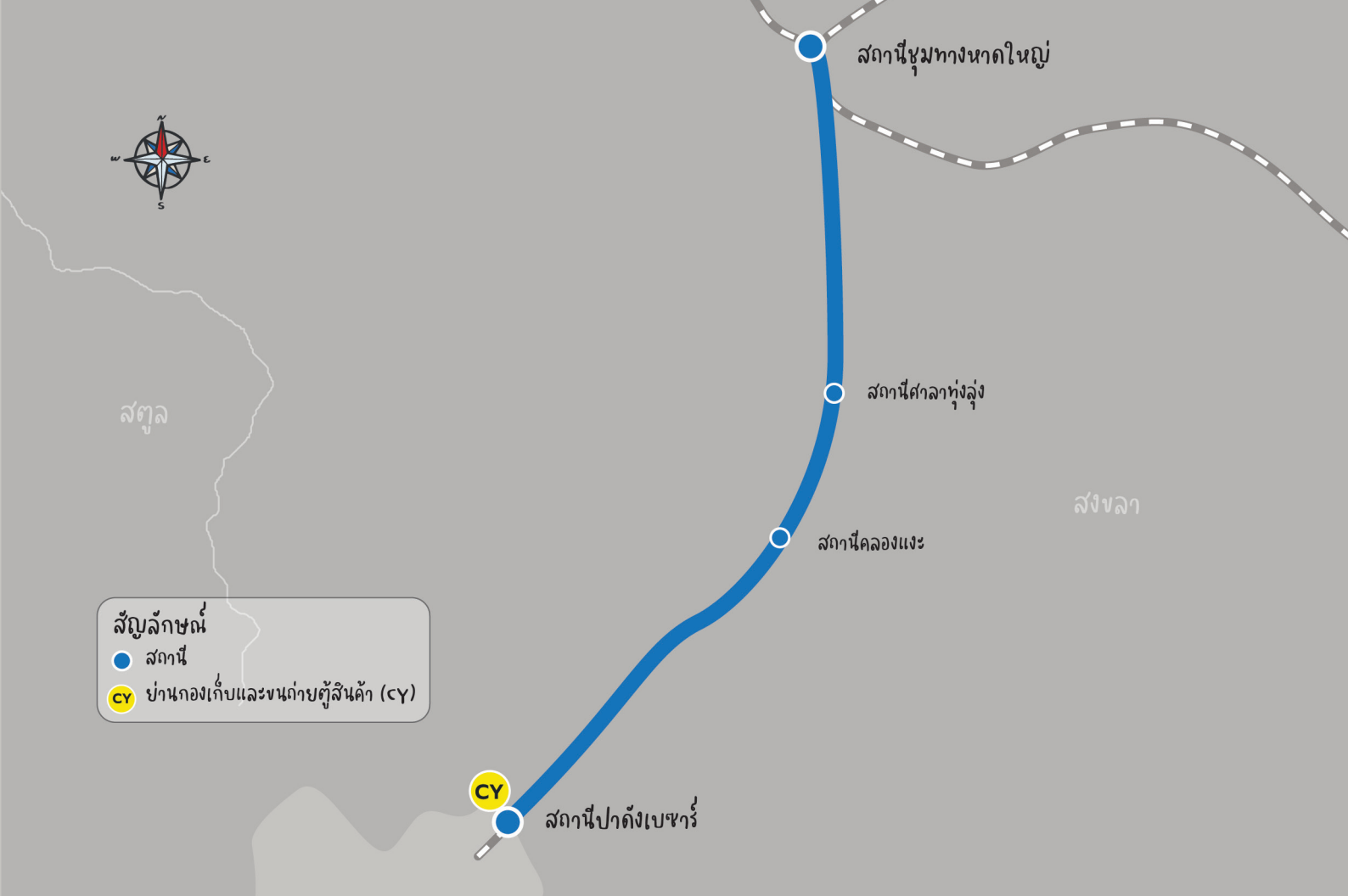


รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

ระยะทาง	: 168 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 22 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานี	: อยู่ระหว่างเสนอ กรม. พิจารณานุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 8,095 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2596)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 2.09 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2596)
วงเงินลงทุน	: 24,294.36 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 3.25% ค่า EIRR = 19.90%



รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ระยะทาง	: 45 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดินและยกระดับ
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 3 สถานี
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 1 แห่ง (สถานีปาดังเบซาร์)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 16,605 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2595)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 2.36 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2595)
วงเงินลงทุน	: 6,661.37 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = -5.29% ค่า EIRR = 18.18%
ขอบเขตการดำเนินโครงการก่อสร้าง	: แบ่งเป็น 1 สัญญา สัญญาที่ 1 ประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย สัญญาที่ 2 บางสะพานน้อย - ชุมพร

มีสปีดกลางดีป๋นูลือสลาม
สงขลา

วารสารรถไฟ

รถไฟทางคู่ สายใหม่

เมื่อโครงการรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ด้านโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเชื่อมโยงเครือข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้าและบริการทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ



New double-track railway line projects will increase the efficiency of rail transport, shorten travel time, reduce fuel consumption and lessen pollution issues that affect the environment.



รถไฟทางคู่ สายใหม่		
แพร่	ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	เชียงราย
ขอนแก่น	ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	นครพนม



ท้องทุ่งนา พะเยา

Paddy Field, Phayao province



ภูชี้ดาว เชียงราย
Phu Chi Dao, Chiang Rai province



พระธาตุก่องข้าวน้อย บัณฑิต
Phra That Kong Khao Noi,
Yasothon province



โบสถ์นักบุญอันนา นครพนม
Saint Anna catholic church,
Nakhon Phanom province



สัญลักษณ์

- สถานี
- บ้านกองเก็บบและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า

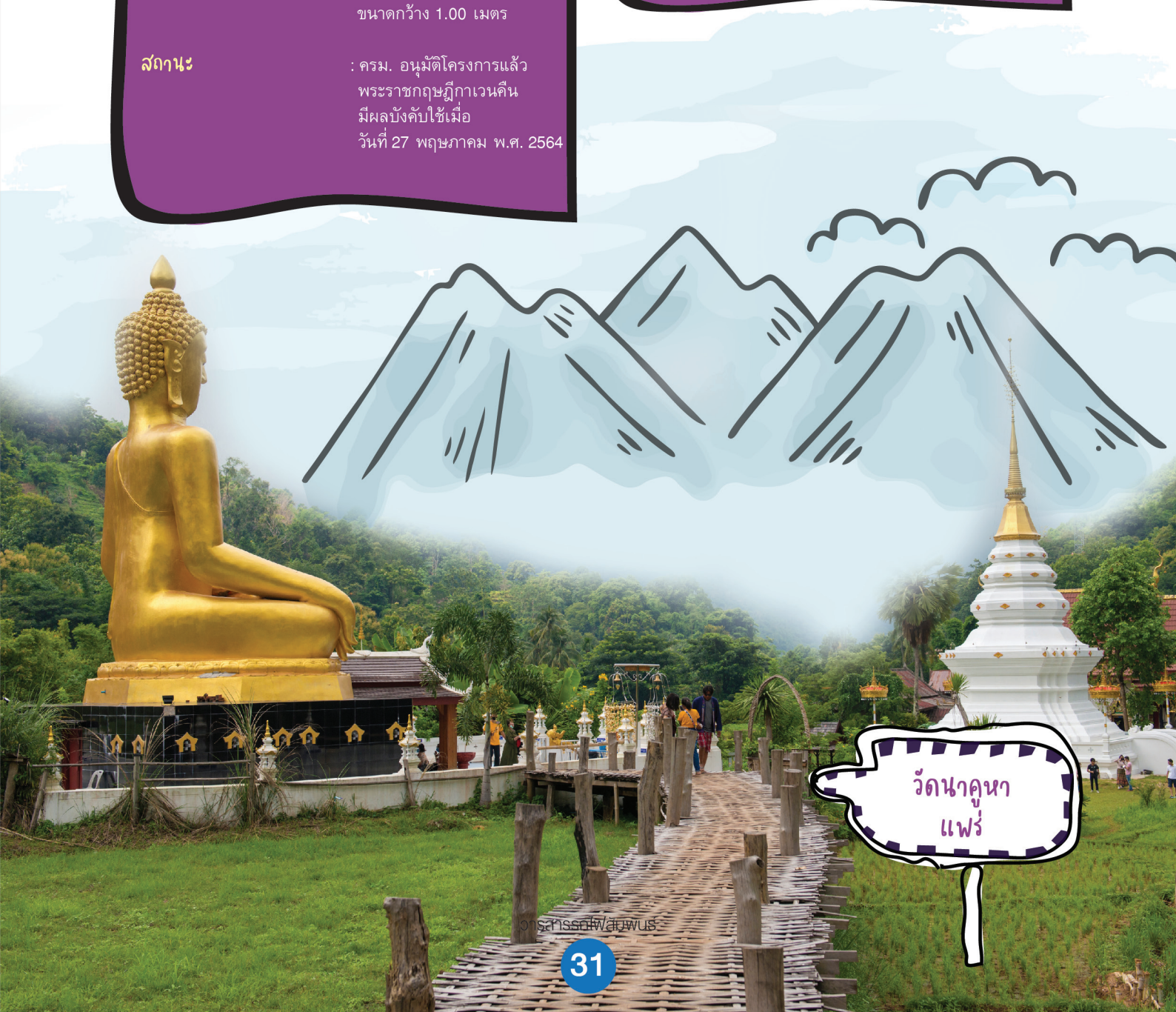
วารสารรถไฟฉบับพิเศษ

รถไฟทางคู่ สายใหม่

— ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

ระยะทาง	: 323 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 13 สถานี 13 ที่หยุดรถ
ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 4 แห่ง (สถานีแพร่ สถานีพะเยา สถานีป่าแดด และสถานีเชียงราย)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: ครม. อนุมัติโครงการแล้ว พระราชกฤษฎีกาเวนคืน มีผลบังคับใช้เมื่อ วันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2564

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร	: 9,816 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2595)
คาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้า	: 8.23 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2595)
วงเงินลงทุน	: 85,345 ล้านบาท
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = -2.02% ค่า EIRR = 12.09%





รถไฟทางคู่ สายใหม่

— ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

ระยะทาง	: 355 กิโลเมตร
รูปแบบโครงสร้าง	: ระดับพื้นดิน
ความเร็วในการให้บริการ	: 100 - 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
จำนวนสถานี	: 30 สถานี
ย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้า (CY)	: 6 แห่ง (สถานีภูเหล็ก สถานี มหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด สถานีโพธิ์ชัย สถานี สะพานมิตรภาพ 2 และสถานี สะพานมิตร 3)
ระบบราง	: Meter Gauge ขนาดกว้าง 1.00 เมตร
สถานะ	: ครม. อนุมัติโครงการแล้ว อยู่ระหว่างออก พระราชกฤษฎีกาเวนคืน

คาดการณ์ปริมาณ ผู้โดยสาร	: 25,185 คน/วัน (ปี พ.ศ. 2599)
คาดการณ์ปริมาณ ขนส่งสินค้า	: 1.07 ล้านตัน/ปี (ปี พ.ศ. 2599)
วงเงินลงทุน	: 66,848.33
ผลการศึกษาความเหมาะสม	: ค่า FIRR = 0.42% ค่า EIRR = 0.42%

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3
นครพนม

รถไฟทางคู่ระยะต่อไป

กระทรวงคมนาคม มีนโยบายพัฒนาการคมนาคมระบบรางให้เป็นระบบขนส่งหลัก เพื่อเพิ่มปริมาณ รับ-ส่งสินค้าพร้อมแนวคิดส่งเสริมผู้ประกอบการภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการใช้งานระบบรางอย่างเต็มประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสร้างผลตอบแทนให้ประเทศชาติอย่างคุ้มค่าสูงสุด

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการศึกษาและวางแผนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะต่อไปเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมในจังหวัดสำคัญ ตลอดจนระหว่างประเทศ และโดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านมาก่อนนับตั้งแต่เส้นทางช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ซึ่งถือเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าชายแดน

เชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในประเทศ และเป็นแนวเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางระยะเบี่ยงเศรษฐกิจ อีสต์-เวสต์ คอริดอร์ (East - West Corridor) ที่เชื่อมกับช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ และบ้านไผ่ - นครพนมทำให้แผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมตะวันออก-ตะวันตก จากแม่สอด-นครพนม มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ มีความสอดคล้องกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจพิเศษการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและแผนงานพัฒนาระบบราง

นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการจ้างงานและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอีกด้วย จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้าผู้โดยสารและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

“ The Ministry of Transport has a policy to develop rail transport system as the main mode of transportation in order to increase freight transport volumes, with the idea of encouraging private sector operators to participate in the rail services and collaborate with the State Railway of Thailand to use the rail system efficiently. ”





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ (ณ กรกฎาคม 2564)

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟ
นายกรณินทร์ กาญจน์นัย	กรรมการรถไฟ
นายอานวย ปริมวงศ์	กรรมการรถไฟ
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟ
นายพิณิจ พัวพันธ์	กรรมการรถไฟ
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร (ณ กรกฎาคม 2564)

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิกธิธวีน	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน
นายพีระเดช หุบุขวิญ	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
นายจร รุ่งฐานิย์	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ เชาวศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศิริพงษ์ พุกฤทธิ์พันธุ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวิ-วิลาส	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ โพธิ์นัมแดง	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวิเชษฐาญ สิริสุวรรณทัศน	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพฑูรย์ สุจิรังกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยาธิ์ เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพลุก

นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย
นายวรพจน์ เกียรติรัตน์
นายประยูร สุขดำเนิน
นายสมยุทธ์ เรือนงาม
นายสุรเดช ธูปะวีโรจน์
นายฐากูร อินทรชม
นายประสิทธิ์ ถาวร
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข
นายไพฑูรย์ มงคลศุภวาร
นางสาวชุติมา จตุรนต์รัตน์
นายบุญเลิศ ดับตวิญญูพงศ์
นพ.องอาจ จริยาสถาพร
นางสาวณทนทกาญจน์ ศรีวิลาศ
นางสาวกานต์ธวี ทองพูล
นางสาวจิตรเลขา เดชเจริญ
นายพลาญงาน ศิริเนตร์
นายนิขพล กู๊ดถึง
นายสมบุญ ฤทธิรัฐพงศ์
(รอการแต่งตั้ง)
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์
นายมนัญ มณีจักร
นายราชพลลภ ชื่นปรีชา
นายปิยะบุตร โตวิจารณ์
นายโอกาส ตีรมาศเสถียร

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลูกค้า
หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
หัวหน้าสำนักงานแพทย์
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
หัวหน้าสำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง
หัวหน้าสำนักงานอาณัติสัญญาณ
หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ผู้บังคับกองตำรวจรถไฟ
ผู้ตรวจการรถไฟ 1
ผู้ตรวจการรถไฟ 2
ผู้ตรวจการรถไฟ 3
ผู้ตรวจการรถไฟ 4

ฝ่ายสมาชิก

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2220 4271

ออกแบบและผลิต

บริษัท คอร์แอนด์ฟิค จำกัด
27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร
แขวงคลองตันใหม่ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
โทรศัพท์ 0 2861 0674
โทรสาร 0 2861 0675

เจ้าของ
บรรณาธิการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอกรักษ์ ศรีอาระยันพงษ์
ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์

กองบรรณาธิการ
ฝ่ายประสานงาน

บริษัท คอร์แอนด์ฟิค จำกัด
นางศุภมาศ ปลื้มกุล
นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์
นายกลวิวัฒน์ ใจธรรม
นายอัมรินทร์ ภมรพล
นายภาสุ ไสยสุวรรณ

ฝ่ายภาพ

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
กองประชาสัมพันธ์

ฝ่ายจัดส่ง

บริษัท คอร์แอนด์ฟิค จำกัด
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
รับ-ส่ง ผปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร
หมวดสื่อสาร: สถานีกรุงเทพ





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถ.รองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook: ทีมพาร์ทการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690

