



RED LINE

THE NEW STANDARD AVAILABLE



วารสาร
รถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์ Volume 1 : 2022

บทบรรณาธิการวารสารรถไฟสัมพันธ์

"คุณชอบการเดินทางไหม"... (ตอบผมแค่นี้ก็พอ) แม้ผมจะไม่ได้ยินคำตอบของคุณ แต่ก็เชื่อว่าทุกคนมีคำตอบและเหตุผลที่หลากหลาย เท่าที่ประสบการณ์และการรับรู้ของแต่ละคนพึงมี บ้างชื่นชอบ เพราะหลงรักระหว่างทาง บ้างคิดต่าง เพราะความแออัดเบียดเสียดของผู้คน เหตุปัจจัยมากมายล้วนทำให้ เราทุกคนคิดไม่เหมือนกัน

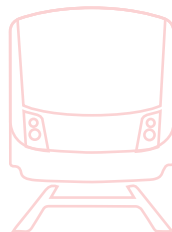
แต่ถึงอย่างไร... "ทุกคนล้วนต้องออกเดินทาง" โดยเลือกเส้นทาง และวิธีการที่เหมาะสมให้กับตนเองมากที่สุด

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งบนเส้นทางของใครหลายคน เราจึงพร้อมรับฟังทุกเสียงของประชาชน และสังคมเสมอมา เพื่อปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางรางให้เป็นที่พึงพอใจและเกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกภาคส่วน เพราะเราเชื่อว่าประโยชน์ที่ประชาชนได้รับนั้นจะส่งผลให้ประเทศไทยเกิดการพัฒนาในทุกมิติอย่างยั่งยืน

วารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้ มีเรื่องราวการพัฒนาอีกขั้นของการขนส่งทางราง คือ สถานีกลางบางซื่อ และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งเรื่องราวความเป็นมา ก่อนจะเป็นสถานีกลางบางซื่อ เส้นทางรถไฟของไทยต้องผ่านอะไรมาบ้าง แล้วหลังจากนี้ย่านสถานีกลางบางซื่อจะเติบโตและเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางไหน เป็นคำตอบที่ใครหลายคนเฝ้าค้นหา และอีกหลายคนก็กำลังจับตามอง สามารถเพิ่มเติมและติดตามข้อมูลต่างๆ ได้ ภายในเล่มเลยครับ

กองบรรณาธิการวารสารรถไฟสัมพันธ์ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า เนื้อหาและเรื่องราวต่างๆ ที่เกิดขึ้น จะทำให้ทุกการเดินทาง อบอุ่น สนุกสนาน และมีความหมายมากยิ่งขึ้นครับ

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



ปฐมบท...

โครงการระบบรถไฟขานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เดิมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับการเร่งรัดให้ดำเนินการในเส้นทางสายเหนือ ช่วงบางซื่อ - รังสิตก่อน รวมทั้งพัฒนาสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีหลัก เพื่อลดจำนวนขบวนรถไฟเข้าสู่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ให้เหลือน้อยที่สุด ต่อมาได้มีการปรับขอบเขตโครงการให้เพิ่มปริมาณความจุของทางและการเดินรถที่มีความเร็วสูง สะดวก ปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาสถานีบางซื่อให้เป็นสถานีกลาง โดยมีเป้าหมายพัฒนาให้ย่านพหลโยธินเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครด้านเหนือ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง และเพื่อเป็นการสานต่อโครงการระบบการขนส่งทางรางตามนโยบายรัฐบาล จึงได้มีการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการ และปรับแบบรายละเอียด เพื่อให้สามารถรองรับต่อการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ใช้บริการในระบบรถไฟทางไกล รถไฟขานเมือง อีกทั้งยังมีขีดความสามารถในการเดินรถขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าในโครงข่ายเดียวกัน เชื่อมโยงการเดินทางของระบบรถไฟและโครงข่ายระบบขนส่งอื่นๆ อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้นเพื่อจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการ ประหยัดค่าเชื้อเพลิงการขนส่ง นับเป็นแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่ง และจราจรอย่างยั่งยืน

ย้อนเวลาไปกว่า 124 ปีที่แล้ว การรถไฟฯ เริ่มก่อตั้งและเดินรถไฟสายแรกของประเทศไทย ในนาม "กรมรถไฟหลวง" ในเส้นทางสายกรุงเทพ - นครราชสีมา โดยเปิดให้บริการครั้งแรก วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ช่วง กรุงเทพ - กรุงเทพฯ (พระนครศรีอยุธยา) ซึ่งในช่วงเริ่มต้นประเทศไทยใช้ขนาดราง 1,435 เมตร เป็นมาตรฐานขนาดรางหลักตามประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

จากการเปิดให้บริการรถไฟสายแรก ก็ปรากฏชื่อ "สถานีบางซื่อ" อยู่บนแผนการเดินทางรถไฟ ซึ่งตั้งอยู่เป็นสถานีที่ 2 ของเส้นทาง ถัดจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในขณะนั้น ซึ่งใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพ (หัวลำโพง) มาถึงสถานีบางซื่อ เพียง 13 นาที ระยะทาง 6.55 กิโลเมตร เท่านั้น ในขณะนั้นมีค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้น 1, 2 และ 3 เป็น 32, 16 และ 8 อัฐตามลำดับ กรมรถไฟหลวง มีรถไฟให้บริการอยู่ทั้งหมด 4 ขบวน ไป/กลับอย่างละ 2 ขบวน ซึ่งตำแหน่งการก่อสร้างสถานีบางซื่ออยู่ใกล้กับคลองเปรมประชากร หลังจากนั้น พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ได้มีพระราชดำริให้ก่อตั้ง บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ขึ้นบริเวณสถานีบางซื่อ เพื่อการขนส่งวัตถุดิบ และผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาด ในปี พ.ศ. 2456

ถ้าคนในช่วงอายุมากกว่า 30 ปี ก็ยังจำพื้นที่โดยรอบสถานีบางซื่อที่มีปล่องโรงงานปูนซีเมนต์อยู่ในบริเวณโดยรอบก่อนจะมีการทุบเพื่อทำสำนักงานใหญ่ของ บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ในปัจจุบัน





จากนั้นในช่วงปี พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้มีพระราชดำริให้ก่อสร้างสะพานพระราม 6 เพื่อเชื่อมทางรถไฟจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เข้ากับรถไฟฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา (สายใต้) ที่มีปลายทางอยู่ที่สถานีธนบุรี เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2469 เพื่อเชื่อมรถไฟ 2 ฝั่งแม่น้ำเข้าหากัน ควบคู่กับการเปลี่ยนขนาดรางรถไฟให้เป็น 1 เมตรเท่ากันทั่วประเทศ ทำให้มีชุมทางรถไฟใหม่เกิดขึ้นคือ สถานีชุมทางตลิ่งชัน และสถานีชุมทางบางซื่อ และในปี พ.ศ. 2473 ได้มีการขยายพื้นที่ย่านสถานีบางซื่อ เพื่อให้รองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยเฉพาะปูนซีเมนต์

หลังจากนั้นธุรกิจรถไฟในประเทศไทย ก็เจริญรุ่งเรืองขึ้นไปอย่างต่อเนื่อง จนในปี พ.ศ. 2481 ไฟสงครามโลกครั้งที่ 2 ปะทุขึ้นในยุโรป และลามเข้ามาถึงเมืองไทยในปี พ.ศ. 2484 หลังจากญี่ปุ่นได้ยกพลขึ้นบกที่ประเทศไทย ซึ่งญี่ปุ่นใช้ระบบรถไฟในการขนส่งกำลังบำรุงและเคลื่อนทัพในไทย จุดศูนย์กลางของการขนส่งใช้พื้นที่ย่านสถานีบางซื่อเป็นจุดส่งกำลังบำรุง และเชื่อมระหว่างสายต่างๆ ทั่วประเทศ แต่ทุกอย่างก็ไม่ได้เรียบง่ายไปทั้งหมด เพราะในสงครามมีการทิ้งระเบิดเพื่อตัดกำลังบำรุงของอีกฝั่ง หนึ่งในเป้าหมายนั้นคือย่านขนส่งสินค้าบางซื่อ และสะพานพระราม 6 (ในการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ เมื่อปี พ.ศ. 2557 ยังมีการขุดพบลูกระเบิดที่ไม่ทำงาน ยาวกว่า 47 นิ้ว ฝังไว้อยู่กลางพื้นที่ก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อด้วย) เมื่อผ่านสงครามไป ระบบขนส่งทางรถไฟ ซึ่งเป็นระบบขนส่งหลักในขณะนั้น ก็ได้รับผลกระทบจากสงครามอย่างมาก มีสะพาน สถานีรถไฟ และทางรถไฟในหลายจุดถูกทำลาย ทัศนียภาพ ต้องมีการฟื้นฟูขนานใหญ่ ใช้งบประมาณมาก และใช้เวลานานในการฟื้นฟูขึ้นมาอีกครั้ง

เข้าสู่ในช่วงหลังสงคราม การเดินทางและการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟกลับมาเฟื่องฟูอีกครั้ง ในขณะนั้น พื้นที่หลักในการรับส่งสินค้าอยู่ที่ด้านตะวันตกของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีปริมาณการขนส่งสินค้าในปริมาณมาก ไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร มีปริมาณมากขึ้น จึงทำให้มีการย้ายพื้นที่รับส่งสินค้าจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) มาอยู่ที่ย่านสินค้าพหลโยธิน ในปี พ.ศ. 2503 ซึ่งบางส่วนถูกพัฒนาเป็นสถานีกลางบางซื่ออย่างที่เรารู้จักอยู่ในปัจจุบัน

“ After World War II, Rail Passenger and Freight Transportation boomed again. At that time the main cargo delivery area was on the west side of Bangkok Station (Hua Lamphong), which had high volumes of cargo, and the area was insufficient to meet the people's demands including the rise of demand for passenger transportation. As a result, the delivery area was relocated to Phaholyothin Yard in 1960. At the present, some parts of Phaholyothin Yard are developed into Bang Sue Grand Station. ”



รู้หรือไม่?

ย่านสินค้าพหลโยธิน มีย่านสินค้าที่มีทางถึง 50 ทาง มีความยาวตลอดย่านถึง 4 กิโลเมตรแยกตามคลังสินค้าต่างๆ เช่น คลังองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) คลังปูน บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด และคลังอื่นๆ มีอุปกรณ์ต่างๆ สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าซึ่งมีที่เดียวในไทย ได้แก่ เนินสับเปลี่ยน (Hump Yard) ใช้ในการปล่อยรถให้ไหลลงรางที่ต้องการ โดยใช้แรงโน้มถ่วง และอุปกรณ์ช่วยลดความเร็ว (Retarder) เป็นตัวชะลอความเร็วของรถเพื่อให้ไหลลงสู่ทางที่ถูกสับรางไว้ ย่านสินค้าพหลโยธิน ถูกจัดว่าเป็นย่านสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน มีพื้นที่รวมทั้งมากกว่า 2,325 ไร่ และในอนาคตรอบสถานีกลางบางซื่อจะถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ใหม่ใจกลางกรุงเทพฯ ตามหลักการ Transit oriented development (TOD) และเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

“ Phaholyothin Yard has 50 rail tracks with a total length of 4 kilometers that are connecting to warehouses in its area and it has cargo handling equipment which is the only place in Thailand. Phaholyothin Yard has been classified as the largest yard in ASEAN with a total area of more than 2,325 rai and in the future the area around Bang Sue Grand Station will be transformed into a new commercial area in the heart of Bangkok. ”

จากที่เราพูดกันมาตั้งแต่ความเป็นมาของพื้นที่โดยรอบพื้นที่บางซื่อ จนถึงการพัฒนาจนเป็นย่านขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียนแล้ว จึงมองเห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ของระบบรางในประเทศไทย ซึ่งก่อนหน้านี้ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทำหน้าที่เป็นสถานีหลักของประเทศไทย แต่การวางรูปแบบขบวนขาลาเป็นแบบสถานีปลายทาง (Terminal Station) ซึ่งเป็นการเข้า-ออก สถานีด้านเดียว ร่วมกับการที่มีพื้นที่โดยรอบจำกัด ทำให้มีปัญหาในการให้บริการ และอาจติดขัดจากการเข้าสถานีได้ด้านเดียว ดังนั้นจึงมีแนวคิดในการย้ายสถานีใหม่มาที่ บริเวณสถานีชุมทางบางซื่อ และย้ายสินค้าพหลโยธินในปัจจุบัน เพื่อเป็นสถานีกลาง เชื่อมโยงทางรถไฟในทุกทิศทาง และไม่เป็นสถานีต้น สามารถเข้า-ออก สถานีได้ทั้ง 2 ด้าน เพื่อมาแก้ไขข้อบกพร่องของสถานีกรุงเทพเดิม โดยจะลดบทบาทของสถานีกรุงเทพลง ให้เป็นต้นทาง-ปลายทาง ของรถไฟขานเมือง และในอนาคตของรถไฟสายสีแดง ซึ่งการพัฒนาสถานีกลางบางซื่อ เป็นการยกระดับมาตรฐานใหม่ของระบบขนส่งทางรถไฟ ในหลายรูปแบบ เพื่อเป็นต้นแบบในการพัฒนารถไฟในอนาคตทั่วประเทศ ได้แก่

1. การออกแบบสถานีรถไฟขานขาลาสูง 1.10 เมตร เพื่าระดับพื้นรถไฟ เพื่อความสะดวกของคนทุกกลุ่มตามมาตรฐาน Universal Design
2. การออกแบบขบวนขาลาเพื่อเป็นขบวนขาลาแบบปิด เพื่อความปลอดภัย อนุญาตให้แค่ผู้โดยสารที่มีตั๋วเท่านั้นสามารถขึ้นขบวนขาลาได้ ซึ่งจะขึ้น ขบวนขาลาได้เมื่อรถไฟพร้อมให้บริการเท่านั้น และแยกผู้โดยสารในแต่ละ ขบวนให้ชัดเจน ป้องกันการขึ้นผิดขบวน และลดการคับคั่งบนขบวนขาลา
3. การเตรียมขบวนก่อนเข้าสถานี เพื่อลดการใช้เวลาบนขบวนขาลาลง ซึ่งมีพื้นที่เตรียมขบวนอยู่ในย่านพหลโยธินใหม่ ทำให้รถจักรใช้เวลาอยู่ใน ขบวนขาลาน้อยลง ไม่พลุกพล่าน และมีเวลาเตรียมขบวนรถไฟได้มากขึ้น
4. การติดตั้งระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือหัว (OCS) เพื่อรองรับการเดินรถไฟ ทางไกลด้วยไฟฟ้า (Electrified) ในอนาคต ซึ่งตามแผนเบื้องต้น จะมีการติดตั้งสายส่งไฟฟ้าในระยะ 200 กิโลเมตร รอบกรุงเทพมหานคร
5. ระบบอาณัติสัญญาณที่ใช้ในโครงการระบบรถไฟขานเมืองสายสีแดง และสถานีกลางบางซื่อ ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ตามมาตรฐาน European Train Control System (ETCS) ซึ่งเป็นมาตรฐานกลางของยุโรป ถูกใช้เป็นสากลในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศในอนาคต



สิ่งที่สร้างความแตกต่าง และเปลี่ยนไปจากรถไฟฟ้าสายอื่นๆ คือ การออกแบบรถไฟฟ้าระบบเปิด รองรับทั้งรถไฟทางไกล และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ให้วิ่งบนทางวิ่งร่วมกัน เพื่อลดการลงทุนทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการลงทุนรถไฟฟ้า โดยในอนาคตสามารถใช้ทางรถไฟเดิม เพื่อยกระดับการให้บริการร่วมกับรถไฟทางไกลได้

เมื่อมีสถานีกกลางบางซื่อที่ได้มาตรฐานแล้ว ก็ต้องมาพร้อมกับโครงข่าย การให้บริการที่สะดวกเช่นกัน ปัจจุบันมีการออกแบบเส้นทางเพื่อให้บริการ ในสถานีกกลางบางซื่อ แบ่งเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้แก่

- บางซื่อ - รังสิต มีระยะทางทั้งหมด 26.3 กิโลเมตร วิ่งบนเขตทางรถไฟเดิมทั้งหมด เป็นทางยกระดับตั้งแต่สถานีกกลางบางซื่อ ไปจนถึงดอนเมือง และหลังจากนั้นจะลงระดับดิน ผ่านสถานีหลักหก (ม.รังสิต) และจะยกระดับอีกครั้งเมื่อเข้าสถานีรังสิต เป็นสถานีปลายทาง ใช้ขบวนรถไฟฟ้าชุด 6 ตู้/ขบวน รับผู้โดยสารได้ 1,710 คน/ขบวน
- บางซื่อ - ตลิ่งชัน มีระยะทาง 15.2 กิโลเมตร วิ่งบนเขตทางรถไฟเดิมเช่นกัน เป็นทางยกระดับตั้งแต่สถานีกกลางบางซื่อ และลงระดับดิน ก่อนเข้าสถานีบางบำหรุ ต่อไปจนถึงสถานีตลิ่งชันเป็นสถานีปลายทาง ใช้ขบวนรถไฟฟ้าชุด 4 ตู้/ขบวน รับผู้โดยสารได้ 1,120 คน/ขบวน

ซึ่งรูปแบบการให้บริการของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เป็นรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train) เน้นการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ระหว่างเมืองสู่ชานเมือง จากเมืองปริมณฑลเข้าสู่พื้นที่ชั้นใน โดยจะมีระยะห่างระหว่างสถานี มากกว่ารถไฟฟ้าในเมือง (Metro) ทั่วไป โดยการสร้างสถานีในจุดหลักของเมืองนั้นๆ มีระยะห่างมากกว่า 2 กิโลเมตร เพื่อกระจายผู้โดยสารเข้าสู่ระบบย่อย และมีความถี่ในการเดินรถต่ำแต่มีขบวนยาวกว่า เพื่อสามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ

บางซื่อ - รังสิต

มีระยะทางทั้งหมด

26

กิโลเมตร

บางซื่อ - ตลิ่งชัน

มีระยะทางทั้งหมด

15

กิโลเมตร

สถานีกลางบางซื่อ



เรามาดูรายละเอียดภายในสถานีกลางบางซื่อกันดีกว่า
แบ่งเป็น 2 อาคารย่อย ได้แก่

อาคารสำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวก (บริเวณโถงหน้าสถานีทั้งหมด)

- ชั้น 1 เป็นโถงพักคอย และจำหน่ายตั๋วโดยสาร และพื้นที่เชิงพาณิชย์ต่างๆ เพื่อให้บริการผู้โดยสารก่อนเข้าไปในพื้นที่ชานชาลา
- ชั้น M1 เป็นพื้นที่พักคอยและศูนย์การค้า/ร้านค้า ภายในสถานี
- ชั้น M2 เป็นพื้นที่สำนักงานและศูนย์ควบคุมสถานีกลางบางซื่อ ได้แก่ รถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าความเร็วสูง และรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน

อาคารชานชาลารถไฟ

- ชั้น 1 เป็นโถงพักคอย และจำหน่ายตั๋วโดยสาร และทางขึ้นชานชาลาแต่ละชานชาลา
- ชั้น 2 เป็นพื้นที่ชานชาลารถไฟขนาดราง 1 เมตรทั้งหมด 12 ชานชาลา แบ่งเป็น
 - รถไฟทางไกล 8 ชานชาลา
 - รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง 4 ชานชาลา
- ชั้น 3 เป็นพื้นที่ชานชาลารถไฟขนาดราง 1.435 เมตร ทั้งหมด 12 ชานชาลา แบ่งเป็น
 - รถไฟความเร็วสูงสายใต้ 4 ชานชาลา
 - รถไฟความเร็วสูงสายเหนือ/อีสาน 6 ชานชาลา
 - รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน/สายตะวันออก 2 ชานชาลา

นอกจากนี้จะมีพื้นที่ใต้อาคาร ในชั้น B/B1 เป็นพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ MRT บางซื่อ ด้านทิศใต้ของสถานี และอีกส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่จอดรถ สำหรับผู้ให้บริการได้มากกว่า 1,700 คัน โดยภายในพื้นที่สถานีกลางบางซื่อได้ออกแบบการรองรับรถให้บริการสาธารณะแบ่งเป็น 2 ส่วนได้แก่

- จุดจอดโดยสารประจำทาง อยู่บริเวณทิศใต้ของสถานีกลางบางซื่อ สามารถรองรับรถได้ 43 คัน
- จุดจอดรถ Taxi อยู่บริเวณทิศเหนือของสถานีกลางบางซื่อ สามารถรองรับรถได้ 243 คัน

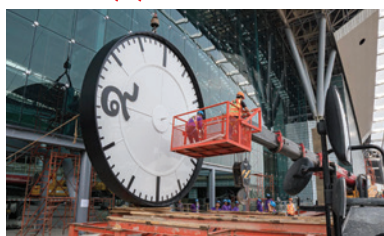
นอกจากนี้ ภายในพื้นที่สถานีกลางบางซื่อยังมีอยู่รถประจำทางของ ขสมก. อยู่ด้านทิศใต้ของสถานีเพื่อรองรับการให้บริการของสถานีกลางบางซื่อในอนาคตอีกด้วย ตัวอาคารสถานีกลางบางซื่อมีพื้นที่ให้บริการรวม 304,000 ตารางเมตร ซึ่งเป็นสถานีที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ถึงวันละ 624,000 คน/เที่ยว/วัน เมื่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงขยายจนครบตามแผน



MASTER CLOCK

อีกจุดสำคัญและเป็นอีก Landmark ของสถานีกลางบางซื่อ คือ นาฬิกาประจำสถานี ซึ่งมีการออกแบบพิเศษโดยมีเลข ๙ ไทย อยู่บนหน้าปัดเพียงตัวเดียว ซึ่งมีการออกแบบเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากษัตริย์คุณของ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ ซึ่งนาฬิกานี้ผลิตโดยบริษัท Electric Time Company, Inc. ประเทศสหรัฐอเมริกา มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 6 เมตร ติดตั้งอยู่บนผนังกระจกสถานีกลางบางซื่อ มีความสูงจากระดับพื้นดินถึงจุดศูนย์กลางนาฬิกา 21 เมตร เป็นระบบนาฬิกามาตรฐานของสถานี (Master Clock) ควบคุมผ่านคอมพิวเตอร์ เพื่อให้นาฬิกาทุกจุดของสถานีและระบบนาฬิกาที่ใช้ในการควบคุมขบวนรถไฟใช้เวลาเดียวกัน โดยนาฬิกาติดตั้งอยู่บริเวณจุดกึ่งกลางของโดมหน้าสถานีกลางบางซื่อ และเป็นตำแหน่งเดียวกับสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อเชื่อมโยงอัตลักษณ์ของจุดศูนย์กลางการเดินทางในอดีตระหว่างสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และสถานีกลางบางซื่อ เข้าด้วยกัน

“ The landmark of Bang Sue Grand Station is the station's clock which has a special design with only 9 Thai number on the clock face in remembrance of King Rama IX. The clock is installed at the center of the dome in the middle of Bang Sue Grand Station which is the same location as Bangkok Station (Hua Lamphong). It is a remembrance and connection of identity of the former travel hub Bangkok Station (Hua Lamphong) and the future hub Bang Sue Grand Station. ”



มารู้จักขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงกันมากขึ้น



ขบวนรถไฟฟ้ายานเมืองสายสีแดง

เป็นรถไฟฟ้ามหานครผลิตโดยบริษัท ฮิตาชิ จำกัด ประเทศญี่ปุ่น

ระบบสายส่งไฟเหนือศีรษะ

ระบบจ่ายไฟฟ้าแบบสายส่งเหนือตัวรถ (OCS)

แรงดันไฟฟ้า 25,000 VAC

ใช้ขนาดความกว้างราง 1 เมตร เท่ากับรถไฟไทย

ความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

รูปแบบการจัดขบวนรถ 2 แบบ ได้แก่

4 ตู้/ขบวน ในเส้นทางสายตลิ่งชัน รับผู้โดยสารได้ 1,120 คน/ขบวน

6 ตู้/ขบวน ในเส้นทางสายรังสิต รับผู้โดยสารได้ 1,710 คน/ขบวน

ซึ่งมีการออกแบบเพื่อรองรับการทำความเร็ว เพื่อจอดบางสถานี

เช่น บางซื่อ-ดอนเมือง-รังสิต แต่ในช่วงแรกนี้ยังไม่มีรถวิ่ง เพราะ

เวลาแตกต่างกันน้อย และระยะสั้น โดยจะเดินรถไฟฟ้าด่วน เมื่อมีการ

ขยายปลายทางไปไกลขึ้น เช่น สถานีธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และสถานีศาลายา

ระบบอาณัติสัญญาณ เป็นแบบ ETCS Level 1 :European Train Central System

(ระบบป้องกันเหตุอันตรายของขบวนรถโดยอัตโนมัติ ตามมาตรฐานยุโรป (ระดับ1))

ซึ่งใช้ระบบร่วมกับรถไฟทางไกลของการรถไฟฯ และเป็นรูปแบบอาณัติสัญญาณเดียวกับ

รถไฟทางคู่ทุกเส้นทางที่กำลังก่อสร้างอยู่ สามารถรองรับความเร็วสูงสุด ประมาณ 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง



รถไฟทางไกล

จากการออกแบบสถานีกลางบางซื่อให้เป็นสถานีหลัก และเป็นจุดเริ่มต้นของรถไฟทางไกลทุกขบวน แต่ในระยะแรกเนื่องด้วยโครงข่ายภายในเมืองยังไม่เสร็จจึงจำเป็นต้องมีรถไฟทางไกลบางส่วนเข้าสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อให้บริการกับผู้โดยสารที่เข้ามาในพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นในได้สะดวกเช่นเดิม

รถไฟฟ้าในเมือง (Metro)

ออกแบบให้มีรถไฟฟ้าสายหลักได้แก่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าวงแหวนรอบกรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมโยงรถไฟฟ้าทุกสายรอบกรุงเทพฯ ในเส้นเดียว

นอกจากนั้นในพื้นที่โดยรอบในระยะ 1 กิโลเมตรจากสถานีกลางบางซื่อ ยังมีรถไฟฟ้าสายหลักอีก 2 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สถานีกำแพงเพชร) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีเตาปูน)

รถไฟความเร็วสูง

ภายในสถานีกลางบางซื่อมีการออกแบบสถานีเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงในอนาคตไว้ถึง 12 ขานขาลาทุกเส้นทาง ได้แก่

รถไฟความเร็วสูงสายอีสาน

- (กรุงเทพ-นครราชสีมา-หนองคาย)
ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างช่วงที่ 1
กรุงเทพ-นครราชสีมา

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

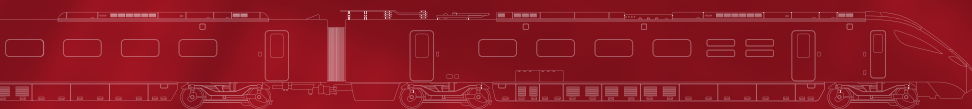
- (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)
ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างช่วงที่ 1
สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา

รถไฟความเร็วสูงสายเหนือ

- (กรุงเทพ-พิษณุโลก-เชียงใหม่)
เป็นโครงการในอนาคต

รถไฟความเร็วสูงสายใต้

- (กรุงเทพ-หัวหิน-สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่)
เป็นโครงการในอนาคต





**แผนการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง
แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงเร่งด่วน มีทั้งหมด 3 โครงการ ดังนี้**

**บางซื่อ-หัวลำโพง-หัวหมาก
(Missing Link)**

1

เส้นทางแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ

1.1 บางซื่อ-หัวลำโพง เป็นช่วงเหนือ-ใต้

ในช่วงนี้มีสถานีทั้งหมด 5 สถานี ได้แก่ สถานีสามเสน ราชวิถี ยมราช ยศเส และหัวลำโพง

ระยะทางจากบางซื่อ ประมาณ 6.9 กิโลเมตร

1.2 บางซื่อ-หัวหมาก เป็นช่วงตะวันออก-ตะวันตก

ในช่วงนี้มีสถานีทั้งหมด 5 สถานี ได้แก่ สถานีราชวิถี พญาไท มักกะสัน รามคำแหง และหัวหมาก

ระยะทางจากบางซื่อ ประมาณ 19 กิโลเมตร ซึ่งในพื้นที่ในช่วงนี้จะมีโครงการซ้อนทับกันถึง 3 โครงการ คือ

- รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง เหนือ-ใต้
- รถไฟฟ้าสายตะวันออกสีแดง ตะวันออก-ตะวันตก

- ส่วนต่อขยาย Airport link ซึ่งปัจจุบันเป็นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

จึงต้องมีทางรถไฟในช่วงนี้ 6 ทาง ขนานกัน รวมถึงบางซื่อ-หัวลำโพง ผ่านวังสวนจิตรลดา ซึ่งเป็นเขตพระราชฐาน ไม่สามารถทำทางยกระดับได้ จึงออกแบบเป็นรูปแบบคลองแห้ง เพื่อลดผลกระทบในเขตเมืองชั้นใน

ธนบุรี (ศิริราช)-ตลิ่งชัน-ศาลายา

2

เส้นทางแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ

2.1 ตลิ่งชัน-ศาลายา ในช่วงนี้มีสถานีทั้งหมด

7 สถานี แบ่งเป็น

- สถานีใหม่ในเส้นทางปัจจุบัน 3 สถานี ได้แก่ สถานีพระราม 6 (สถานียกระดับ) บางกวย-กฟผ. (สถานียกระดับ) และบ้านฉิมพลี (สถานีระดับดิน)
- สถานีในเส้นทางใหม่ 3 สถานี กาญจนนา (สถานีระดับดิน) ศาลาธรรมสพน์ (สถานีระดับดิน) และศาลายา (สถานียกระดับ)

ระยะทางในส่วนเส้นทางใหม่ ประมาณ 13.5 กิโลเมตร ซึ่งในโครงการนี้เป็นการปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟเดิมเพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง โดยเดินรถไฟร่วมกับรถไฟทางไกลสายใต้

2.2 ธนบุรี-ตลิ่งชัน

ในช่วงนี้มีสถานีทั้งหมด 3 สถานี ได้แก่

- สถานีธนบุรี-ศิริราช ซึ่งเป็นสถานีร่วมรถไฟฟ้าสายสีส้ม (สถานีระดับดิน)
- สถานีจรัญสนิทวงศ์ (สถานียกระดับ)
- สถานีตลาดน้ำตลิ่งชัน (สถานีระดับดิน)

ระยะทางรวม ประมาณ 5.8 กิโลเมตร

รังสิต-อรรถศาสตร์ (รังสิต)

3

ในช่วงนี้มีสถานีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่

- สถานีคลองหนึ่ง (สถานีระดับดิน)
- สถานี ม.กรุงเทพ (สถานีระดับดิน)
- สถานีเชียงราก (สถานีระดับดิน)
- สถานีอรรถศาสตร์ (รังสิต) (สถานีระดับดิน)

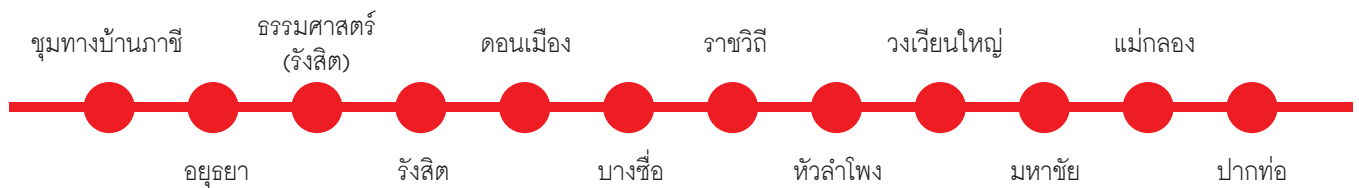
ระยะทางรวม ประมาณ 8.8 กิโลเมตร ซึ่งโครงการส่วนต่อขยายช่วงเร่งด่วนทั้งหมดได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ล่าสุดจะมีการเตรียมจัดทำประมูลเพื่อก่อสร้างในอนาคต



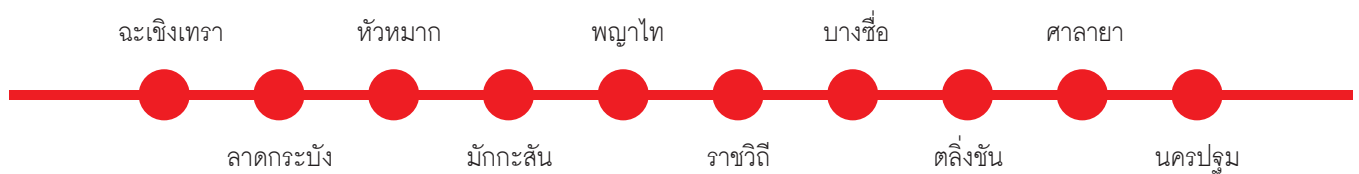
แผนแม่บทโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง

แบ่งเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่

1. เส้นทาง เทนีส-ใต้



2. เส้นทาง ตะวันออก-ตะวันตก



เมื่อดำเนินการตามแผนได้ทั้งหมดจะสามารถเชื่อมโยง
จากทุกปลายทางเข้ามาที่สถานีกลางบางซื่อ
ภายในเวลาเพียง 1 ชั่วโมง (ในปัจจุบัน ต้องใช้เวลา
อย่างน้อย 1 ชั่วโมง 30 นาที - 2 ชั่วโมง)



นอกจากการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงแล้ว อีกส่วนสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบัน คือการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม รอบบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนหลัก หรือ Transit Oriented Development (TOD) โดยรูปแบบการพัฒนา TOD จะสร้างรอบจุดศูนย์กลางคมนาคม เช่น สถานีรถไฟ ท่าเรือ สถานีขนส่ง ซึ่งจะคล้ายกับการพัฒนาเมืองในสมัยก่อน ยุคที่มีสถานีรถไฟเป็นการขนส่งหลัก ทำให้เราเกิดเมืองเป็นกลุ่มก้อน ตามสถานีต่างๆ ตลอดเส้นทางรถไฟ

แต่ในยุคขณะนั้นขาดการวางผังเมืองที่ดี และไม่ได้พัฒนาอย่างเป็นระบบ จึงทำให้ไม่สามารถรองรับการพัฒนาในอนาคตได้ รวมไปถึงในยุคถัดไป เราได้พัฒนาทางถนนเป็นหลัก จึงทำให้เกิดเมืองตามถนนตลอดเส้นทาง และกระจายการเจริญเติบโตของเมืองแบบไร้การควบคุม แต่ในปัจจุบันเรากลับมาพัฒนาระบบรางอีกครั้ง เราจึงต้องมีการวางแผนเพื่อพัฒนาเมืองไปคู่กับสถานีรถไฟ ซึ่งหนึ่งในพื้นที่พัฒนา TOD หลัก และใหญ่ที่สุดในกรุงเทพมหานคร คือพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน รอบสถานีกลางบางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์กลางธุรกิจใหม่ของกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ย่านสถานีกลางบางซื่อ (ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธิน) แบ่งเป็น 6 แปลงหลัก คือ

1. **แปลง A** อยู่บริเวณ ด้านทิศใต้ของสถานีกลางบางซื่อ เป็นแปลงที่อยู่ติดสถานีกลางบางซื่อมากที่สุด มีเนื้อที่ประมาณ 32 ไร่ ภายใต้แนวคิด Smart Business Complex
2. **แปลง B** อยู่บริเวณ ย่านสินค้าพลโยธินเดิม ซึ่งปัจจุบันเป็นจุดจอดพักตู้โดยสารและตู้สินค้า
3. **แปลง C** อยู่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร (หมอชิต) ในปัจจุบันนี้ ซึ่งตามแผนเดิมต้องย้ายออกไปอยู่ที่โครงการ Bangkok Terminal บริเวณด้านบนอาคารซ่อมบำรุง BTS
4. **แปลง D** อยู่บริเวณตลาดศรีสมรัตน์ (ตลาดปลา) ยาวไปจนถึงสถานีกลาง และจากถนนกำแพงเพชร ข้าง DD Mall ยาวมาจนถึงทางด่วน ซึ่งแปลงนี้จะรวมการทำ Skywalk เชื่อมระหว่าง BTS หมอชิต มาจนถึงสถานีกลางบางซื่อด้วย
5. **แปลง กม.11** คือแปลงบ้านพักการรถไฟ กม.11 ที่อยู่หลัง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และศูนย์เอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์
6. **แปลง ดิگแดง** ปัจจุบันเป็นบ้านพักการรถไฟเช่นกัน อยู่ด้านข้างของบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (SCG)



บนพื้นที่รวมกว่า 2,325 ไร่ โดยพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพลโยธินสามารถเชื่อมโยงการเดินทางได้หลายหลายรูปแบบ ได้แก่

• **ทางถนน**

1. ถนนเทอดดำริ อยู่ด้านสถานีชุมทางบางซื่อ
2. ถนนกำแพงเพชร อยู่ด้านใต้ของสถานี
3. ถนนกำแพงเพชร 2 อยู่ด้านตะวันออกของพื้นที่
4. ถนนพลโยธิน ด้านสถานี BTS หมอชิต

นอกจากนั้นในโครงการ มีถนนบริการภายในโครงการใหม่ โดยจะทำถนน 4-6 เลน รอบพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ เชื่อมต่อด้านเทอดดำริ และด้านกำแพงเพชร 2 เข้าด้วยกัน และมีถนนที่ต่อจากถนนกำแพงเพชร ผ่านหน้าสถานีไปออกด้านหลังสถานีขนส่งหมอชิตใหม่ เพื่อจะไปถนนรัชดาและวิภาวดีรังสิตได้อย่างง่ายดาย

รวมถึงในอนาคตจะมีทางยกระดับใหม่บนถนนประดิพัทธ์ เลียบไปรัฐสภาใหม่และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย เพื่อเชื่อมต่อถนนจรัญสนิทวงศ์และถนนเลียบทางรถไฟสายใต้

อีกส่วนที่สำคัญ คือ ถนนเลียบทางรถไฟ แต่เดิมสิ้นสุดบริเวณใต้ทางยกระดับรัชวิภา ซึ่งในโครงการสถานีกลางบางซื่อมีการเชื่อมต่อมาที่ถนน รถไฟ 1 และมาจนถึงหน้าสถานีชุมทางบางซื่อ พร้อมทำทางลอดทางรถไฟสายใต้เพื่อลดจุดตัดทางรถไฟด้วยเช่นกัน



ถนนพลโยธิน
ด้านสถานี BTS หมอชิต



ถนนกำแพงเพชร 2
อยู่ด้านตะวันออกของพื้นที่



ถนนกำแพงเพชร
ด้านใต้ของสถานี



ถนนเทอดดำริ
สถานีชุมทางบางซื่อ

• ด้านทางยกระดับ

ปัจจุบันมีทางด่วนใกล้เคียง โครงการทั้งหมด 3 สายคือ

1. ทางพิเศษ ศรีรัช มีทางขึ้นขาเข้าเมือง และมีทางลงขาเข้าเมือง ด้านตรงข้ามสถานีขนส่งหมอชิตใหม่
 2. ทางพิเศษ ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ มีทางขึ้น-ลง บริเวณตรงข้ามสถานีขนส่งหมอชิตใหม่
 3. ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมือง-โทลล์เวย์) มีทางขึ้น-ลง บริเวณด้านรัชวิภา
- ในอนาคตยังมีโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ เชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-โทลล์เวย์-N2 (ม.เกษตร-วงแหวน)

• ด้านรถไฟ

ที่เราทราบทั่วไป ตอนนี้มีรถไฟ 2 สายหลักที่ผ่านบริเวณสถานีกลางบางซื่อ คือสายสีแดง และสายสีน้ำเงิน และการทำ Skywalk ผ่านที่แปลง D ยาวไปถึง BTS หมอชิต และในอนาคตรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงจะทำส่วนต่อขยาย (Missing link) ผ่านกลางเมืองไปหัวลำโพง และหัวหมากเป็นอย่างน้อย พร้อมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ด้วยเช่นกัน

• ด้านรถประจำทาง

ในพื้นที่มีรถประจำทางผ่านทั้งหมด 44 สาย และในโครงการจะมีการก่อสร้างสถานีรถเมล์ ขสมก. ใหม่ ด้านข้างของที่ดินแปลง A ด้านใต้ของสถานีกลางบางซื่อด้วยเช่นกัน ทำให้พื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธินเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเมืองใหม่ในรูปแบบ TOD



ทางด่วน ดอนเมือง-โทลล์เวย์



ทางพิเศษ ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ



- สายสีแดง
- สายสีน้ำเงิน
- รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน



- สถานีรถประจำทาง 44 สาย



ทางพิเศษ ศรีรัช

SMART CITY

นอกจากนั้น ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ก็ถูกออกแบบตามมาตรฐานเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ซึ่งมียุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ในการศึกษาการพัฒนาพื้นที่สถานีกลางบางซื่อสู่เมืองอัจฉริยะ เพื่อผลักดันให้เป็นเมืองอัจฉริยะต้นแบบ โดยรูปแบบความเป็นอัจฉริยะของโครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ (ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน) มีรูปแบบความเป็นอัจฉริยะ 3 ด้าน ประกอบด้วย

• การคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคมนาคมอัจฉริยะ 6 ข้อ ได้แก่

1. สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นในโครงการฯ และพื้นที่โดยรอบ
2. เชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้สามารถเข้าถึงอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ดึงดูดความสนใจของประชาชนจากโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งที่ดี รองรับการเดินทางธุรกิจ การใช้ชีวิตรวมถึงการพักผ่อนหย่อนใจ
4. การออกแบบโดยตระหนักถึงการให้ประชาชนใช้งานได้อย่างจริง รองรับการใช้งานอย่างยืดหยุ่น สะดวกสบาย เชื่อถือได้ ในราคาที่ประชาชนสามารถเข้าถึง
5. รักษาสภาพแวดล้อมและอนุรักษ์พื้นที่สีเขียว
6. พัฒนาระบบคมนาคมเชิงพาณิชย์อย่างมั่นคงและยั่งยืน

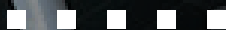
• การบริหารจัดการพลังงานอัจฉริยะ (Smart Energy)

มีข้อเสนอในการก่อตั้งศูนย์บริหารจัดการพลังงานในพื้นที่บางซื่อ (Smart Energy Management Center: SEMC) โดยคำนึงถึงการรักษาสีเขียวและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ได้แก่

1. การใช้พลังงานทดแทนจากพลังงานแสงอาทิตย์ (Solar power) บริเวณพื้นที่หลังคาของอาคาร สำนักงาน
2. การติดตั้งระบบการผลิตกำลังร่วม (Co-generation) หมุนเวียนจากก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ในระบบ District cooling
3. การใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) เข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการพลังงาน เป็นต้น

• การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ (Smart Environment)

มีการเสนอแนวคิดการเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว ขยายพื้นที่เชื่อมกับบริเวณสวนจตุจักร และการกำหนดมาตรการดูแลรักษาสีเขียวในชุมชนแบบบูรณาการอย่างสร้างสรรค์ร่วมกับกรุงเทพมหานคร รวมถึงการเสนอแนวทางการลดมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากการจราจร ได้แก่ กำแพงกันเสียง (Noise barrier) และแผ่นซับเสียง เป็นต้น







10 เรื่องน่ารู้

เกี่ยวกับสถานีกลางบางซื่อ และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง

1. รู้หรือเปล่าว่า รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงใช้ราง 1 เมตร

Did you know that the Red Line Commuter Train uses a meter gauge?

วิ่งให้บริการความเร็วสูงสุด 145 กิโลเมตร/ชั่วโมง

หลายๆ คนคงทราบกันอยู่แล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย ใช้รางรถไฟขนาดราง 1 เมตร หรือเรียกว่า Meter Gauge เป็นมาตรฐาน ซึ่งมีหลายๆ คนมีภาพจำว่า ขนาดราง 1 เมตรทำความเร็วไม่ได้ โดยจะถูกนำไปเทียบกับรถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งเป็น Metro (MRT/BTS) และ Commuter (ARL) ที่เปิดให้บริการอยู่ ซึ่งใช้รางขนาด 1.435 เมตร หรือ European Standard Gauge

แต่ในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง จะมาเปลี่ยนภาพลักษณ์ทั้งหมดไป เพราะในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ใช้รางขนาด 1 เมตร!!! ตามมาตรฐานของการรถไฟ ซึ่งขนาดราง 1 เมตร ในโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ทำความเร็วให้บริการได้สูงสุด 145 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งถ้าเทียบกับรถไฟฟ้าในเมืองแบบ BTS และ MRT ใช้ความเร็วได้สูงสุดแค่ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง เท่านั้น!!!!

การออกแบบให้ใช้ราง 1 เมตร เพราะในอนาคตจะสามารถให้รองรับการพัฒนาพร้อมกับทางรถไฟทางไกลของการรถไฟฯ และขยายระบบรถไฟฟ้าออกไปอย่างน้อย 100 กิโลเมตร รอบกรุงเทพ พร้อมกับการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟในเมือง โดยให้รถไฟทางไกลวิ่งร่วมกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงได้อีกด้วย

2. โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงใช้มาตรฐาน ETCS Level 1 ทั้งระบบ สายแรกของไทย

The Red Line Project uses the ETCS Level 1 for the entire system, the first line in Thailand.

มาตรฐาน คือ ระบบควบคุมจราจรของรถไฟ ว่าข้างหน้ามีอุปสรรคอะไรหรือไม่ มีขบวนข้างหน้า หรือสวนมาหรือไม่ ข้างหน้าปลอดภัยที่จะเดินทางไปต่อหรือไม่

เพราะรถไฟไม่สามารถใช้การเบรกด้วยสายตาเหมือนรถยนต์ได้ หากเบรกจากความเร็วสูง รถต้องใช้ระยะทางไม่น้อยกว่า 700 เมตร ในการเบรกแต่ละครั้ง จึงต้องใช้ระบบมาตรฐานเป็นตาให้แทน!!! ซึ่งปัจจุบันนี้บ้านเราใช้มาตรฐานหลายแบบ ทั้งไฟสี ทางปลา ท่วงทางสะดวก และใช้วิทยุ แต่ทั้งหมดที่เราใช้อยู่เป็นแบบช่องว่างจากสถานีถึงสถานี

แล้วมาตรฐาน ETCS คืออะไร ??? ETCS ย่อมาจาก European Train Control System โดยยุโรปก็ตั้งหน่วยงานกลางขึ้นมา ชื่อ European Rail Traffic Management System (ERTMS) เพื่อแก้ปัญหามาตรฐานกลางของยุโรป เพื่อให้รถไฟทั่วยุโรป สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้อย่างเสรี โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน ลดปัญหาการลงทุนซ้ำซ้อน และความเสี่ยงเรื่องการเชื่อมต่อ มาตรฐานระหว่างประเทศ จึงออกแบบมาตรฐาน มาตรฐาน ETCS ออกมา ปัจจุบันแบ่งเป็น 4 ระดับหลักๆ คือ



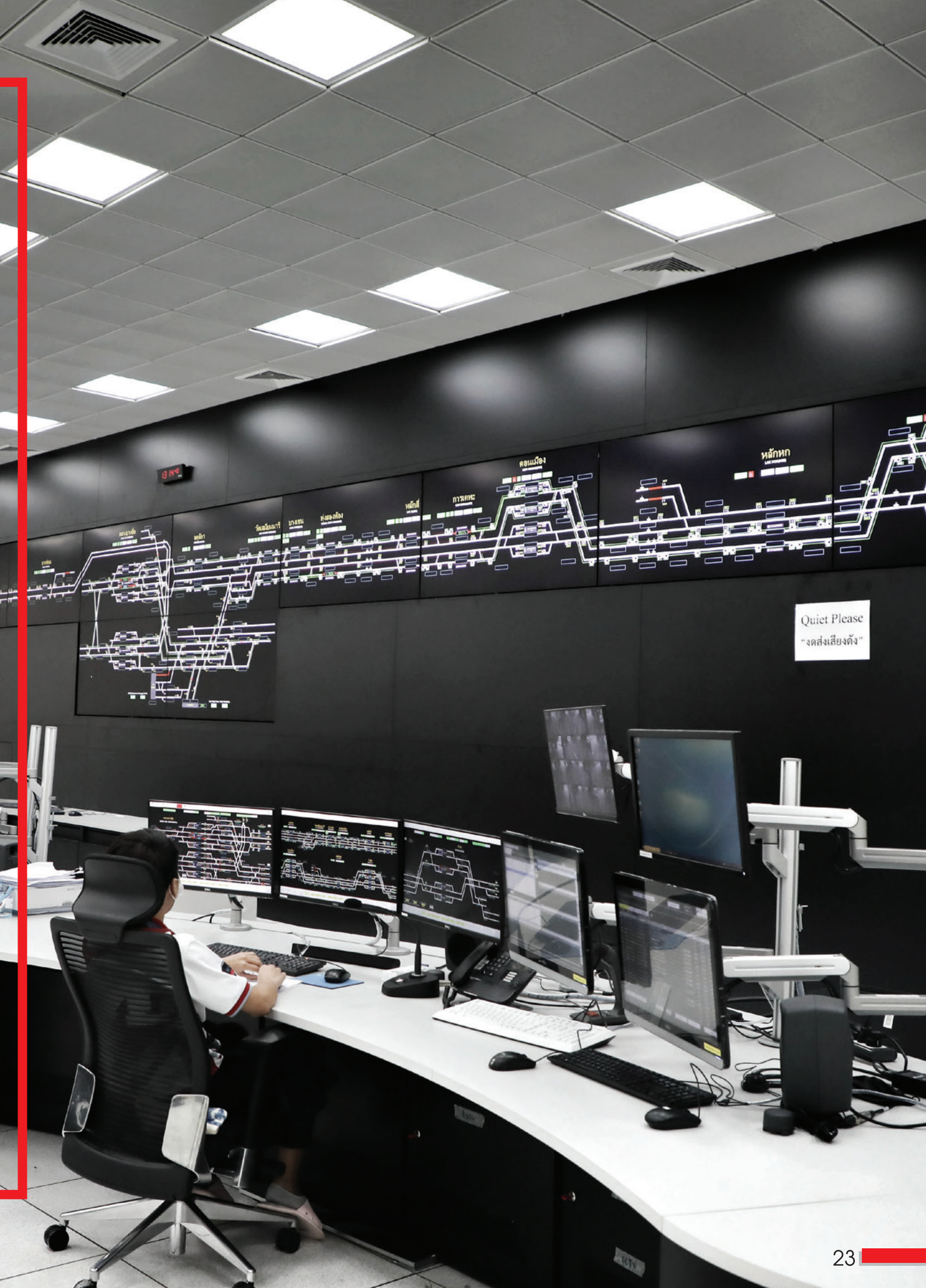
ระบบมาตรฐาน ETCS จะมีอุปกรณ์ 3 ส่วนหลักๆ คือ

- Central Control Level หรือระบบควบคุมส่วนกลาง ซึ่งจะมีระบบ ATS คอยสั่งการและควบคุมระยะไกล ของทั้งทางรถไฟ และ ขบวนรถทั้งหมดที่วิ่งอยู่บนระบบ
- Way side หรือ ระบบฝั่งราง ซึ่งในระบบจะมีระบบย่อย
- Interlock ซึ่งจะเป็นระบบตรวจจับรถไฟในราง ระบบนับล้อ
- ระบบ ETCS Wayside จะเป็นระบบ Eurobalises ซึ่งเป็นก้อนสี่เหลี่ยม ติดอยู่ตามเส้นทาง เป็นตัวบอกตำแหน่งเส้นทาง และรับ สัญญาณจากส่วนกลาง แบบ BTS และระบบเสาสัญญาณสัญญาณไฟสี
- On board Equipment หรือระบบที่ติดอยู่ในรถ ซึ่งจะมีการติดตั้งระบบควบคุมภายในรถ เช่น หน้าจอ HMI สื่อสารกับ คนขับรถไฟ Balises Reader และ Euroradio

โดย ETCS Level 1 ที่ใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง และโครงการทางคู่ เป็นการทำงานแบบรับข้อมูลจาก Eurobalises เพื่อคำนวณระยะเบรก โดยประมวลผลบนคอมพิวเตอร์ประจำรถ European Visual Computer พร้อมทั้งรับข้อมูลการจำกัดความเร็ว เพื่อแสดงผล และควบคุมบนหน้าจอ DMI ภายในรถไฟ

ที่สำคัญคือ จะมีการประมวลผลระยะเบรกที่สั้นที่สุด และแสดงผลระยะทางที่จะถึง Balises ตัวถัดไป ซึ่งถ้า Block ถัดไปไม่ว่าง ระบบจะสั่งให้คนขับลดความเร็วลง และจะมีการแสดงผลร่วมกับเสาสัญญาณไฟสี ซึ่งปัจจุบันนี้ เรามีการติดตั้ง ETCS Level 1 เสร็จแล้ว 3 เส้นทาง คือ

- รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีแดง ทั้งทางวิ่ง (Way side) และขบวนรถ (Onboard) ซึ่งใช้มาตรฐานของบริษัท ทาลิส (ประเทศไทย) จำกัด
- ทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ติดตั้งแค่ฝั่งทางวิ่ง (Wayside) ส่วนขบวนรถมีแค่ติดตั้งบนรถไฟทดสอบ 2 คัน
- ทางคู่สายแก่งคอย-คลอง 19-ฉะเชิงเทรา (สายขบวนสินค้า) ติดตั้งแค่ฝั่งทางวิ่ง (Wayside)



Quiet Please
"งดส่งเสียงดัง"



3. รู้หรือไม่ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ใช้ พwr. (TO)

ควบคุมรถด้วยตัวเอง

Did you know that the Red Line Commuter Train uses the driver to control train operation?

โดยใช้ ETCS L1 ตรวจสอบความปลอดภัย เพื่อรองรับการเดินระบบเปิด ร่วมกับรถไฟทางไกล ต่างจากรถไฟฟ้าสายอื่นที่ขับเคลื่อนด้วยระบบอัตโนมัติ (ATO)

ซึ่งมาตรฐาน ETCS Level 1 จึงจำเป็นต้องใช้คนขับในการควบคุมดูแล การขับ ความเร็ว และ เบรกด้วยตัวเอง โดยมีการสั่งการมาจากห้องควบคุมส่วนกลาง แต่ความปลอดภัยก็ไม่ได้ลดลง เพราะในระบบ ETCS L1 จะมีระบบป้องกันการฝ่าไฟแดง และควบคุมความปลอดภัยของการขับ ของคนขับรถไฟอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งจะควบคุมความเร็วไม่ให้เกินกว่าความเร็วที่ตั้งไว้จากส่วนกลาง ห้ามฝ่าสัญญาณ (ไฟแดง) ซึ่งถ้ามีการฝ่าฝืนระบบจะทำการเบรกฉุกเฉิน (Emergency Brake) เพื่อตัดระบบและเริ่มต้นใหม่ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

คนขับรถไฟต้องดูอะไรบ้าง???

1. ตรวจสอบสถานะ ปัญหา และความบกพร่องต่างๆ ของตัวรถไฟ ถ้ามีการแจ้งเตือนผ่านหน้าจอ
2. หน้าจอ DMI (Driver Machine Interface) หรือ หน้าจอแสดงผล ETCS L1 ในการควบคุมความเร็ว
3. การควบคุมการสื่อสารภายในรถไฟ
4. ดูความผิดปกติทาง CCTV ภายในห้องโดยสาร

ซึ่งภายในใช้หน้าจอสัมผัส (Touch Screen) ในการควบคุมทั้งหมด นอกจากนั้น คนขับรถไฟ ก็ต้องกดอุปกรณ์ยืนยันสติ หรือป้องกันการหลับ (Deadman Switch) ซึ่งจะต้องเหยียบ เป็นจังหวะ เพื่อบอกระบบว่ายังปรกติอยู่ ไม่ได้หลับ หรือหมดสติ ภายในห้องควบคุม



4. รู้หรือไม่ว่า รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เป็นขบวนรถไฟที่ยาวที่สุดในไทย

Did you know that the Red Line Project is the longest electric train in Thailand?

ให้บริการปกติ 6 ตู้โดยสาร รองรับได้มากที่สุดถึง 10 ตู้ ในอนาคต

อย่างที่อธิบายไว้ก่อนหน้านี้ว่า รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ออกแบบให้เป็นรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter) ซึ่งจะวิ่งไปรับผู้โดยสาร ระยะไกลรอบกรุงเทพ ด้วยความเร็วที่มากกว่ารถไฟในเมือง (Metro) แต่กลับกัน รถไฟชานเมืองจะมีความถี่น้อยกว่า รถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งโดยทั่วไป รถไฟชานเมือง (Commuter) จะมีความถี่ประมาณ 8-15 นาที/ขบวน และให้บริการร่วมกับรถไฟทางไกลอื่นๆ เพื่อลด การลงทุน และใช้ทรัพยากรให้เต็มที่ที่สุด

กลับกัน รถไฟฟ้าในเมือง (Metro) จะมีความถี่ประมาณ 2-10 นาที/ขบวน เพื่อที่จะรับผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว ลดคนที่รอให้บริการ ตามสถานีต่างๆ ดังนั้นการที่จะให้รถไฟชานเมืองมีความถี่ที่น้อย แต่รองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากก็จะมีเพิ่มตู้โดยสารให้มาก ซึ่งในหลายๆ ประเทศก็มีตั้งแต่ 3 ตู้ จนถึง 10 ตู้เลยทีเดียว

ตัวอย่างการพัฒนา รถไฟชานเมืองในต่างประเทศ

รถไฟฟ้าชานเมือง Line 1 สายสีน้ำเงิน ของ Seoul มีความยาวทั้งสาย (รวมสายย่อยสายแยก) 200 กิโลเมตร!!!

5. รู้หรือไม่ว่า รถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง เป็นรถไฟ ขนาดราง 1 เมตรที่เร็วที่สุดในไทย

Did you know that the Red Line Project is the fastest
meter gauge train in Thailand?

ใช้ความเร็วสูงสุด (ให้บริการจริง) ถึง 145 กิโลเมตร/ชั่วโมง และออกแบบ
รองรับความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง

หลายๆ คนอาจจะยังไม่รู้ว่า รถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง ทำความเร็ว
สูงสุดที่ให้บริการจริงได้ถึง 145 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในทางระดับดิน!!! ช่วงสถานี
ดอนเมือง-หลักหก นับได้ว่าเป็นรถไฟบนขนาดราง 1 เมตร ที่เร็วที่สุด
ในปัจจุบัน

ไม่ใช่แค่นั้น เส้นทางในโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง
ช่วงนอกเมืองถูกออกแบบมาให้รองรับความเร็วสูงสุดถึง 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง



6. รู้หรือไม่ว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง สายสีแดง เป็นโครงการรถไฟขนาดราง 1 เมตร โครงการแรกๆ ที่ติดตั้งระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือหัว (OCS)

Did you know that the Red Line Project is the first
meter gauge railway project which installs overhead
power distribution system?

เพื่อเป็นต้นแบบในการพัฒนาการเปลี่ยนรถไฟจากดีเซล เป็นไฟฟ้าของไทย!!!

มารู้จักระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือหัวกันก่อน ระบบนี้เรียกว่า Overhead
Catenary System หรือ OCS ซึ่งรูปแบบเดียวกับรถไฟ Airport Link

ข้อดี คือ สามารถทำความเร็วสูงมากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยไม่มี
การสึกหรอแบบ 3rd Rail ของ BTS และ MRT

ในระบบของรถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง ใช้รูปแบบการจ่ายไฟฟ้า
2 X 25 KV AC ซึ่งเป็นการทำสายส่งไฟฟ้าขนาด 25 KV ขนานไปกับสายจ่าย
ลงตัวรถไฟฟ้า เพื่อจ่ายกับระบบ Auto Transformers จ่ายเข้าสายส่ง
เป็นช่วงๆ เพื่อให้สามารถรองรับความเร็วได้สูงสุดถึง 145 กิโลเมตร/ชั่วโมง

7. รู้หรือไม่ว่า ภายในขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีที่เก็บสัมภาระเหนือหัวรองรับการเดินทางระยะทางไกล ออกสู่ชานเมืองในอนาคต

Did you know that there is overhead storage for luggage to support long distance travel inside the Red Line Commuter Train?

จากแผนการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ในระยะยาว เป็นโครงการรองรับการเดินทางไปสู่ชานเมือง รอบกรุงเทพมหานคร ระยะเวลาประมาณ 1 ชั่วโมงจากกรุงเทพ (สถานีกลางบางซื่อ) ซึ่งจะมีเส้นทางขยายออกไปรอบกรุงเทพ 4 ปลายทางคือ

- นครปฐม
- ชุมทางบ้านภาชี (อยุธยา)
- ฉะเชิงเทรา
- มหาชัย

ทั้ง 4 เส้นทางจะใช้เวลาถึงสถานีกลางบางซื่อไม่ถึง 1 ชั่วโมง!!! ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร โดยจะถูกจัดให้เป็นรูปแบบรถไฟฟ้าชานเมือง ซึ่งผู้โดยสารจะเดินทางไกล ใช้เวลาบนรถไฟฟ้าค่อนข้างนาน ดังนั้นภายในตัวรถจึงมีการจัดพื้นที่เก็บสัมภาระเหนือศีรษะไว้ให้บริการ เพื่อลดการวางของกีดขวางทางเดิน เหมือนกับรถไฟฟ้าชานเมืองของญี่ปุ่นในหลายๆ สาย



8. รู้หรือไม่ว่า ขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ใช้ประตูเลื่อนซ่อนในผนังทำให้เราไม่เห็นประตูอยู่ด้านนอกแบบ BTS/MRT และไม่ปิดเสียงดังแบบ Airport Link Did you know that the Red Line Commuter Train uses sliding doors hidden in the wall?

ในขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ใช้เป็นแบบ Sliding Door ควบคุมด้วยมอเตอร์และเฟือง แต่จะแตกต่างจากรถไฟฟ้าในเมืองสายอื่นๆ คือเอาประตูรถไฟฟ้าซ่อนไว้ในผนังตัวรถ ซึ่งสายอื่นๆ (BTS/MRT) จะเอาประตูรถไฟด้านนอก

นับเป็นเอกลักษณ์ของการออกแบบรถไฟฟ้าของญี่ปุ่น และอีกกรณีหนึ่งจะมีส่วนช่วยในการลดแรงต้านลมของตัวประตูถ้าอยู่นอกตัวรถ เพราะขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ใช้ความเร็วสูงกว่ารถไฟฟ้าในเมืองทั่วไป เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง วิ่งได้ที่ความเร็วสูงกว่ารถไฟฟ้าในเมืองสายอื่นๆ





9. รู้หรือไม่ว่า รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีสถานีดอนเมือง

Did you know that the Red Line Project connects Don Mueang Station to Don Mueang Airport, only 16 minutes from Bang Sue Grand Station?

เชื่อมต่อสนามบินดอนเมือง แค่ 16 นาทีจากบางซื่อ!!!

โครงการที่จะผ่านสถานีดอนเมือง มีทั้งหมด 4 ระบบ คือ

1. รถไฟฟ้าทางไกล ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
2. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สายเหนือ (บางซื่อ-รังสิต)
3. รถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)
4. รถไฟความเร็วสูง สายเหนือ-อีสาน

ซึ่งโครงการทั้งหมด จะจ่อร่วมกันที่สถานีดอนเมือง เป็นเหมือนสถานีใหญ่ที่สุดรองจากบางซื่อ เพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารที่สำคัญที่สุดทางเหนือของกรุงเทพ ในช่วงเริ่มต้น เป็นส่วนของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ขนาดราง 1 เมตร) รองรับรถไฟ 2 ระบบคือ

1. รถไฟฟ้าทางไกล ของการรถไฟฯ มีทั้งหมด 4 ขบวนขาลา (ชั้น 3)
2. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีทั้งหมด 4 ขบวนขาลา รองรับรถไฟด่วนและรถไฟธรรมดา (ชั้น 4)

แต่สังเกตไหมว่าสถานีดอนเมืองของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง อยู่ด้านใต้ของสถานีรถไฟเดิม ไม่ตรงกับ Terminal 1 ของสนามบินดอนเมือง **ทำไมเป็นแบบนี้?**

ก่อนอื่นต้องกล่าวถึงแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินดอนเมืองกันก่อน ตอนนี้ สนามบินดอนเมือง มีแผนจะปรับปรุงสนามบินใหม่ทั้งหมด เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน Low Cost ซึ่งดอนเมืองเป็น Hub หลักของไทย โดยดอนเมืองจะมีการก่อสร้างอาคารหลัก ใหม่ 2 อาคารคือ

- อาคารเชื่อมต่อ (Junction Terminal) อยู่บริเวณด้านข้างของอาคารจอดรถของ Terminal 2 และอาคารในประเทศหลังเดิม
- อาคาร Terminal 3 อยู่บริเวณด้านใต้ของอาคาร Junction Terminal สร้างทับอาคารในประเทศหลังเดิม

ซึ่งจุดนี้จะเป็นจุดศูนย์กลางของการเข้าและเชื่อมต่อของสนามบินดอนเมืองจุดใหม่ พร้อมกับออกแบบระบบกระจายผู้โดยสาร (AMP) มารองรับจากจุดนี้ด้วย!!! จึงทำให้การวางตำแหน่งสถานีรถไฟดอนเมือง ขยับลงได้มาอยู่ในจุดที่เราเห็นกันอยู่ในปัจจุบัน

10. รู้หรือไม่ว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดง ออกแบบเป็นชานชาลาสูงเพื่อการรองรับการ

เข้าถึงอย่างเท่าเทียม (Universal Design) ซึ่งเป็นมาตรฐานการออกแบบชานชาลาในโครงการรถไฟฟ้าทางคู่

Did you know that the Red Line Project is designed as a high platform to support equal access (Universal Design)?

ซึ่งการออกแบบเป็นชานชาลาสูงให้เท่ากับระดับพื้นรถไฟ เพื่อการเข้าถึงของคนทุกกลุ่ม สามารถเดินเข้า-ออก รถไฟฟ้าได้ด้วยความรวดเร็ว และสามารถเคลื่อนย้ายสัมภาระต่างๆ ได้อย่างสะดวกสบาย

ล่าสุดการรถไฟแห่งประเทศไทย พึงประกาศมาตรฐานในการออกแบบชานชาลาที่กำลังสร้างอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ และรถไฟสายใหม่ ให้เป็นรูปแบบชานชาลาสูง มีความสูง 1.10 เมตร เท่ากันหมด พร้อมกับจัดหาขบวนรถไฟที่รองรับการให้บริการที่ชานชาลาสูง 1.10 เมตรในอนาคตด้วยเช่นกัน





รถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง 5 สถานี มี 5 สถานที่ ห้ามพลาด!!!

ถ้าได้ขึ้นชื่อว่า ‘ท่องเที่ยว’ ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ใกล้หรือไกล ใช้เวลาสั้นหรือยาว การเดินทางก็ควรต้องสะดวกสบายให้สมกับการพักผ่อน เพราะเรื่องราวระหว่างทางก็สำคัญไม่แพ้กัน แล้วรถไฟฟ้าสีแดงก็เป็นคำตอบสำหรับการเดินทางในครั้งนี้ ด้วย 5 สถานี กับ 5 สถานที่เพื่อการ กิน เที่ยว ช้อป ในวันสบายๆ

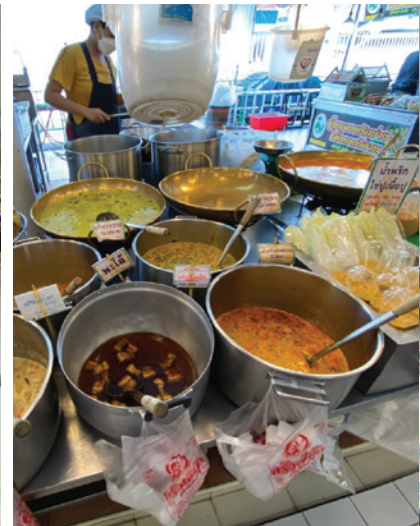


Bang sue Station

สถานีกลางบางซื่อ

สถานีกลางบางซื่อถือเป็นศูนย์กลางการเดินทางที่สะดวกสบาย ได้ชื่อว่าเป็น Transit Hub ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้หลายรูปแบบ ซึ่งในปัจจุบันยังสามารถใช้ประโยชน์ในการเป็นสถานที่อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ต้องการฉีดวัคซีนป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) เมื่อสำรวจบริเวณโดยรอบยังพบว่าสถานีกลางบางซื่อมีจุดเช็คอินสุดว้าว นั่นก็คือ ตลาด อ.ต.ก. หรือ องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร เพราะที่นี่เป็นแหล่งรวมความอร่อย จากทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย ซึ่งจะมารวมกันอยู่แบบไม่ได้ัดหมาย (รีปาว) แล้วรับรองเลยว่า ไม่ว่าจะแวะร้านไหน ก็กรันตีสินค้าคุณภาพ ทั้งของสด ของแห้ง ของคาว ของหวาน ผลไม้ ข้าวราดแกง มันใจว่าทุกแผงของพ่อค้า แม่ค้า จะทำให้โปรแกรมไดเอ็ตสิ้นคลอนอย่างแน่นอน

การเดินทาง : การเดินทางแสนสะดวกสบายและรวดเร็วด้วย MRT จากสถานีกลางบางซื่อไปสถานีกำแพงเพชร แล้วใช้ทางออกที่ 3 ก็เจอตลาด อตท. เลยละ
เวลาเปิด/ปิด : ทุกวัน ตั้งแต่ 06.00 น. - 18.00 น.
สถานที่ใกล้เคียง : ธนาคารทหารไทย (สำนักงานใหญ่)
สถานีขนส่งหมอชิต 2 เจเจมอลล์
และตลาดเตาปูน





Wat Samian Nari Station



สถานีวัดเสมียนนารี

วัดเสมียนนารีก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2400 โดยท่านเสมียนชำ และตกทอดไปสู่รุ่นลูก คือ คุณท้าวภักทธารนุรักษ์ (เพิ่มรัตน์-ทัศนีย์) เพื่อเป็นจุดศูนย์รวมของพุทธศาสนิกชน และเพราะท่านทั้งสองนี้เองที่เป็นคนสร้างวัด ตลอดจน ท่านบูรณวัดนานเท่าช่วงอายุขัย ทำให้เมื่อทั้งสองจากไปแล้ว วัดแห่งนี้จึงถูกขนานนามว่า “วัดเสมียนนารี” เพื่อเป็นเกียรติแก่ท่านทั้งสอง เมื่อปี พ.ศ. 2522

ไม่เพียงแต่ประวัติศาสตร์ที่ยาวนานของวัดเสมียนนารีเท่านั้น เพราะในปัจจุบันวัดแห่งนี้ยังมีความงดงาม ดึงดูดพุทธศาสนิกชน ด้วยเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมที่ทรงคุณค่าของอุโบสถ 2 หลัง คือ อุโบสถหลังเก่า ก่อตั้งมานานกว่า 120 ปี โดยได้โบสถ์มีอุโมงค์ขนาดเล็กให้ลอด และมีความเชื่อว่า หากใครได้ลอดอุโมงค์นี้จะมีความสุขความเจริญ รอดพ้นจากภัยอันตรายทั้งหลาย ส่วนอุโบสถหลังใหม่นั้นสร้างด้วยหินอ่อนทั้งหลัง เป็นลักษณะทรงไทย กว้าง 10 เมตร ยาว 30 เมตร ให้ความรู้สึกสดชื่น ร่มเย็น นอกจากนี้ วัดเสมียนนารียังมีมาตรการป้องกันโควิด-19 ทุกรูปแบบ ทั้งการให้บริการสเปรย์แอลกอฮอล์ตามจุดต่างๆ รวมถึงฉากั้นระหว่างพระสงฆ์กับญาติโยมที่มาทำบุญถวายสังฆทานด้วย

การเดินทาง : สถานีวัดเสมียนนารี ใช้ทางออกที่ 1 ถึง
จุดหมายให้ได้ทำบุญ อิ่มใจกันอย่างง่ายดาย
เวลาเปิด/ปิด : ทุกวัน 07.00 น. - 19.00 น.
สถานที่ใกล้เคียง : ตลาดประชานิเวศน์ บองมาร์เช่ เซ็นทรัลลาดพร้าว
เมเจอร์ รัชโยธิน และตึกข้าง

Tips : ก่อนกลับอย่าลืมแวะร้านกาแฟเสมียนชำ แล้วดื่มด่ำกับเครื่องดื่มหลากหลายเมนูแสนอร่อย เพิ่มความสดชื่นได้อย่างแน่นอน



Bang Khen Station



สถานีบางเขน

หากอยากย้อนวัยกลับไปในยุค 90's แล้วใช้เวลากับเพื่อนๆ เพื่อระลึกถึงวันวานอันแสนสนุก แนะนำให้กดตั๋วเลือกสถานีบางเขน แล้วไปใช้เวลาคุณภาพที่ บ้านบางเขน เพราะที่นี่รวบรวมข้าวของเครื่องใช้ในอดีตไว้อย่างหลากหลาย สินค้าและบรรยากาศต่างๆ ที่เราหลงลืมกันไป เมื่อได้เข้าไปเห็นเรื่องราวในความทรงจำมากมายจะถูกปลุกให้ตื่นขึ้นมาอีกครั้งให้ใจฟูได้เลยทีเดียว

บ้านบางเขน เหมาะสมอย่างยิ่งที่จะเป็นแหล่งแฮงค์เอาท์หรือ Co-Working Space เพราะมีทั้งมุมถ่ายรูปเก๋ๆ กับบรรยากาศร่มรื่นด้วยในคราวเดียว ที่สำคัญ มีอาหารและเครื่องดื่มเตรียมพร้อม รอเสิร์ฟทุกความต้องการ ถือว่าการจ่ายค่าเข้าใช้บริการ 20 บาท แล้วนำคูปองไปใช้แทนเงินสด เพื่อเป็นส่วนลดอาหารและน้ำดื่มได้อีก เรียกว่าคุ้มที่สุด

ไม่เพียงแค่การเดินทางไปเที่ยวเท่านั้น เพราะสถานีบางเขนตั้งอยู่บนถนนกำแพงเพชร 6 ติดกับถนนงามวงศ์วาน ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการมากมาย และยังมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน ที่ตัวสถานีมีการทำทางเชื่อมไปยังหน้าทางเข้ามหาวิทยาลัยฝั่งวิภาวดีรังสิต ถือว่าอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนหลายส่วนเลยละ

การเดินทาง : สถานีรถไฟบางเขน ทางออกที่ 8 แล้วต่อแท็กซี่มุ่งหน้าบ้านบางเขน ใช้เวลาไม่เกิน 10 นาที ค่ารถประมาณ 60 บาทเท่านั้น

เวลาเปิด/ปิด : ทุกวัน 12.00 น. - 22.00 น.

สถานที่ใกล้เคียง : ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ งามวงศ์วาน
ห้างสรรพสินค้าพันธุ์ทิพย์
ศูนย์ราชการนนทบุรี เซ็นทรัลลาดพร้าว
สถาบันโรคทรวงอก
และกรมพลศึกษาทหารบก



Lak Hok Station

สถานีหลักหก

บรรยากาศริมบึงน้ำ ย่านเมืองเอก แถวสถานีหลักหก ทำให้รู้สึกผ่อนคลายได้อย่างไม่น่าเชื่อ เพราะทันทีที่ประตูดรถไฟฟ้าขบวนเมืองสายสีแดงเปิดออก ลมเย็นสบายก็ปะทะเข้าใบหน้าอย่างจัง แล้วหากคิดจะมาเยือนที่นี่ต้องเตรียมพื้นที่ในท้องให้ว่างเพียงพอสำหรับอาหารอร่อย หลายชนิด ตั้งแต่บุฟเฟ่ต์ปิ้งย่างสไตล์เกาหลี หรือก๋วยเตี๋ยวเรือรสเด็ดร้านดัง แล้วยังมีร้านกาแฟสุดเก๋อีกด้วย ถ้าอยากอิม อร่อย และใช้เวลาอย่างเรียบง่าย สงบสุข กดเลือกปลายทางที่สถานีหลักหกได้เลย



สถานีหลักหก มีทางเดินเท้าเชื่อมกับสะพานเอกทักซิมิน (ซอยพหลโยธิน 87) สามารถเชื่อมเข้าหมู่บ้านเมืองเอก ซึ่งเป็นหมู่บ้านดั้งเดิมขนาดใหญ่ย่านรังสิต ซึ่งถือเป็นชุมชนที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน รวมถึงมหาวิทยาลัยรังสิตอีกด้วยแน่นอนว่า สถานีหลักหกจึงช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางมาย่านเมืองเอกอย่างไม่ต้องสงสัย

การเดินทาง : สถานีหลักหก ใช้ทางออกที่ 5 เดินไปตามทาง
สกายวอล์ค ใช้เวลาประมาณ 3 - 5 นาที
แบบชิลล์ๆ ไม่ต้องกลัวทั้งแดด และฝน
เพราะมีหลังคาคุ้มกันให้ตลอดเส้นทาง

เวลาเปิด/ปิด : ทุกวันตามเวลาของแต่ละร้าน

สถานที่ใกล้เคียง : ตลาดสี่มุมเมือง ดรีมเวิลด์ เซียร์รังสิต
แยก คปอ. แยกลำลูกกา และ BTS คูคต



สถานีบางบำหรุ

รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน มีพื้นที่โดดเด่นอย่างช่างชุ่ย ที่สอดแทรกผลงานศิลปะไว้ใน การก่อสร้างของร้านค้าต่างๆ อย่างสร้างสรรค์ สามารถเดินเล่นหาแรงบันดาลใจ ในบรรยากาศสุดชิค พร้อมกับจ้องคิวฟเฟต์ร้านย่างเนย ที่ได้ชื่อว่าเป็นปั๊มป์สุดฮอตในนาทนี เพื่อปาร์ตี้กับเพื่อนฝูงได้

ที่สำคัญทุกวันพฤหัสบดี ถึงวันอาทิตย์ เวลา 15.00 - 21.00 น. ช่างชุ่ยก็เปิดให้พ่อค้า ทั้งมือสมัครเล่นและมืออาชีพ ได้ใช้พื้นที่ขายสินค้ามือสองภายใต้ชื่อ #ตลาดมือสองสุขเปลี่ยนมือ ใครที่ชื่นชอบการหาของมือสองที่เหมือนโชคชะตาบันดาลให้พบกัน คล้ายกับเนื้อคู่ ก็ต้องไปดูให้ได้ แต่ต้องกระชับเพิ่มว่าวันและเวลา จัดตลาดมือสองสุขเปลี่ยนมือ เป็นวันและเวลาชั่วคราวในสถานการณ์ปัจจุบัน อาจมีการเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ สอบถามบริการเพิ่มเติม โทร. 08 1817 2888

สถานีบางบำหรุ ตั้งอยู่ห่างจากถนนสีรินธรประมาณ 200 เมตร และในอนาคตสถานีแห่งนี้จะทำหน้าที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางบำหรุ-บางกะปิ) ซึ่งเป็นการรองรับการเดินทางจากชานเมืองเข้าสู่ตัวเมืองอย่างรวดเร็ว และสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

การเดินทาง : สถานีบางบำหรุ เดินเท้าสูดอากาศยามเย็น 850 เมตร หรือถ้าทนไม่ไหวเรียกมอเตอร์ไซด์ไปเลย 20 บาทเท่านั้น

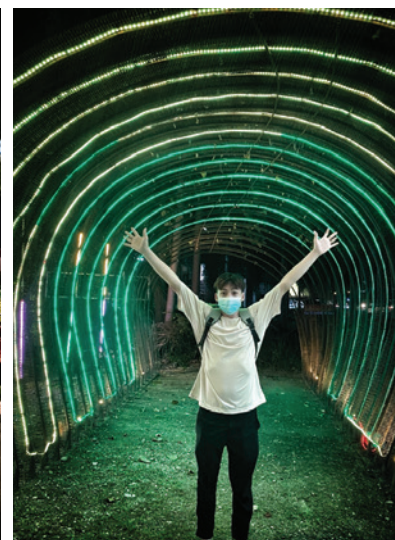
เวลาเปิด/ปิด : ทุกวัน 11.00 น. - 23.00 น.

สถานที่ใกล้เคียง : ศูนย์วิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
แยกซังฮี สะพานกรุงธน
และซอยวัดภคินีนาถวรวิหาร

สถานที่กิน เทียว ซุป และแหล่งเรียนรู้ ศิลปะ วัฒนธรรม ตลอดจนเรื่องราวอิงประวัติศาสตร์ ยังแฝงตัวอยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้า ชานเมืองสายสีแดงอีกมากมาย รอเพียงแค่เราออกไปเปิดรับ ให้เห็นกับตา เรียนรู้ ให้เข้าถึงหัวใจ แล้วนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ แต่อย่าลืมว่า ต้องสวมหน้ากากอนามัย รักษาระยะห่าง และล้างมือบ่อยๆ กันด้วยนะ



Bang Bamru Station





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฟ้า
นายกรณินทร์ กาญจน์นัย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอานวย ปริมวงศ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฟ้า
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นายนิรุฒ มณีพันธุ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร (ณ ตุลาคม 2564)

นายนิรุฒ มณีพันธุ์	ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายเอก สิกธีรวัฒน์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน
นายพีระเดช หนูขวัญ	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
นายจร รุ่งฐานีย์	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศิริพงษ์ พุกทวีพันธุ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวิลาส	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ โพธิ์นันทน	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพฑูรย์ สุจิรังกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานันท์ เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ

(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
นายสมยุทธ์ เรือนงาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุรเดช ฐปะวีโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายฐาตุร อินทรหม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ทาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายไพฑูรย์ มงคลศุภวาร	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสาวชุติมา จตุรนต์ศิริณี	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายวุฒิกร วะยังเงิน	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางสาวมณฑาทิพย์ ศรีวิลาส	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นางสาวกานต์วีร ทองพูล	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า
นางสาวจิตติเรขา เดชเจริญ	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
นายพลายงาม ศรินนทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายทองพงศ์ สุทธิกรณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายวีระชัย ทาวร	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
(รองการแต่งตั้ง)	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
นายมนัญ มณีจักร	ผู้ตรวจการรถไฟ 1
นายราชพลลภ ชื่นปรีชา	ผู้ตรวจการรถไฟ 2
นายปิยะบุตร โตวิจารณ์	ผู้ตรวจการรถไฟ 3
นายโอกาส ติรมาเสถียร	ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าของ	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
บรรณาธิการ	นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์		การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
	ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์		เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
กองบรรณาธิการ	บริษัท คอร์ปอเรชั่น จำกัด		โทรศัพท์ 0 2220 4271
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ ปลื้มกุล		
	นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์		
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว	ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์ปอเรชั่น จำกัด
	กองประชาสัมพันธ์		27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร
	บริษัท คอร์ปอเรชั่น จำกัด		แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว		โทรศัพท์ 08 3823 9116
	รับ-ส่ง ผปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร		
	หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ		
ขอบคุณข้อมูลจาก	คุณจิรวัฒน์ จังหวัด		
	ผู้ก่อตั้ง Facebook Fanpage : โครงสร้างพื้นฐานประเทศไทย		



การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
www.railway.co.th
Facebook : ทีมพิทักษ์การรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center : 1690