



รถไฟความเร็วสูง

ก้าวสำคัญของประเทศไทย ...สู่นาคต



วารสาร
รถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์ Volume 4 : 2022

บทบรรณาธิการ

การมีรถไฟความเร็วสูง นับเป็นสัญลักษณ์ของความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของประเทศไทยนั้น ๆ หากการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในระยะเร่งด่วนของไทยแล้วเสร็จ จะสามารถอำนวยความสะดวก ยกกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน และกระตุ้นพร้อมขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศผ่านการคมนาคมขนส่ง

ด้วยความเร็วในการเดินรถไฟถึง 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำความเร็วได้มากกว่ารถไฟทางคู่ถึงหนึ่งเท่าตัว การเดินทางโดยระบบรางด้วยความเร็วดังกล่าว จะเปลี่ยนแปลงภาพรวมของการดำเนินชีวิตของผู้คนไปอย่างเห็นได้ชัด ผู้คนจะเดินทางทะลุผ่านพรมแดน ไปมาหากันระหว่างจีน-ลาว-ไทย-มาเลเซีย อย่างคล่องตัว ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว หรือเดินทางเพื่อธุรกิจการค้า

รถไฟความเร็วสูง ยังหมายถึงทางเลือกในการเดินทางที่มีความปลอดภัยสูง และเข้าถึงแต่ละพื้นที่ได้สะดวก ค่าขนส่งเวลาได้ หรือสามารถจะเดินทางต่อในระบบคมนาคมอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ ซึ่งในเส้นทางแรกที่จะแล้วเสร็จ อยู่ในโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะเร่งด่วน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งปัจจุบันมีผู้คนเดินทางในแต่ละวันกว่า 20,000 คน นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูงอีก 6 เส้นทางครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศไทย นับเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเป็นกลไกการพัฒนาหัวเมืองหลักตามเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และมีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเติบโตเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

รถไฟ และระบบรางไทย กำลังเจริญรุดหน้าไปอย่างไม่หยุดยั้ง ก้าวสู่อนาคตที่เติบโตของเศรษฐกิจ สังคม ของประเทศ พร้อมกับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นอย่างยั่งยืนของคนไทย โดยรถไฟความเร็วสูงเส้นแรกจะเป็นการเปิดศักราชใหม่ของระบบคมนาคมไทย และเปิดให้บริการประชาชนได้ใช้ไม่ช้า

นายเอกวิธ ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ

HIGH SPEED TRAIN



ตามที่รัฐบาลได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “ระบบคมนาคมขนส่งทางราง” ที่ผ่านมารัฐบาลจึงได้เร่งพัฒนาระบบคมนาคมทางรางอย่างต่อเนื่อง ทั้งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รถไฟฟ้าทางคู่ทั่วประเทศ รวมถึงโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อเชื่อมต่อทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

โครงการรถไฟความเร็วสูงในไทย หรือ Thailand High-speed Rail Project เป็นหนึ่งในโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล โดยมีเป้าหมายในการก่อสร้างให้ครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศ รวม 4 เส้นทาง ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ระยะทางรวม 2,700 กิโลเมตร





เมื่อประเทศไทยจะมีรถไฟความเร็วสูง

โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง เป็นการเดินรถบนทางเฉพาะ มีความปลอดภัยในการเดินทาง ไม่มีจุดติดขัดเสมอระดับทางรถไฟตลอดแนวเส้นทาง ลดเวลาการเดินทาง เกิดการพัฒนาเมืองกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ สร้างอาชีพ เกิดการจ้างงาน ขยายโอกาสของธุรกิจท้องถิ่น เกิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีตามแนวเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยว ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ตรงเวลา เชื่อมเมืองหลักสู่เมืองรอง กระตุ้นเศรษฐกิจเมืองรอง และพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางให้เป็นศูนย์กลางความเจริญของภูมิภาค ทั้งนี้ ยังลดการใช้พลังงาน ลดโลกร้อน ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์

นอกจากนี้ จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าจากพื้นที่เศรษฐกิจแหล่งท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่าง ๆ เพิ่มประสิทธิภาพและการขยายตัวทางการค้ายกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมต่อการค้าการลงทุน รถไฟความเร็วสูงจะมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจ เชื่อมไทยสู่โลก เชื่อมตลาดการค้าในกลุ่มประเทศแถบลุ่มแม่น้ำโขง ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอินโดจีน และอาเซียน สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ พัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง

การเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูง จะเป็นการเดินทางเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ ส่งผลให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้มากขึ้น รวมถึงดึงดูดนักลงทุนจากทั่วโลก สร้างความเชื่อมั่นให้กับประเทศไทยในการมาลงทุนมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

High Speed Rail: HSR

The high-speed rail network is a specific railway track for trains operation. It is safe for trains operation, no level crossing along the route, reduces travel time, develops the area surrounding stations, and promotes the tourism. It also reduces energy consumption, reduces global warming, reduces logistics costs, enhances the country's competitiveness and connects trade markets in the Mekong countries making Thailand to be the center of Indochina and ASEAN.

แผนที่แสดงเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว

สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า
Republic of the Union of Myanmar

สาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาว
Lao People's Democratic Republic



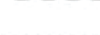
ราชอาณาจักรกัมพูชา
Kingdom of Cambodia

อ่าวไทย
Gulf of Thailand

ทะเลอันดามัน
Andaman Sea

ประเทศมาเลเซีย
Malaysia



-  สายเหนือ
-  สายตะวันออก-เฉียงเหนือ
-  สายตะวันออก
-  สายใต้
-  แนวความคิดตัดไป
-  เส้นทางในต่างประเทศ
-  เส้นอาณาเขตประเทศ

ภาพรวมโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว

โครงการรถไฟความเร็วสูงในไทย มีเป้าหมายการก่อสร้างให้ครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศ ได้แก่ สายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) สายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-หนองคาย) และสายใต้ (กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์) ซึ่งนอกจากจะกำหนดให้ผ่านจังหวัดสำคัญ ๆ แล้ว ยังกำหนดโครงข่ายให้มีความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ในการเดินทางไปมาหาสู่กันในภูมิภาคอาเซียน โดยมีระยะทางรวม 2,700 กิโลเมตร แบ่งเป็น ระยะเร่งด่วน 1,207 กิโลเมตร ระยะกลาง 702 กิโลเมตร และระยะยาว 791 กิโลเมตร

Overview of high-speed rail projects: urgent, medium and long-term phases

The high-speed rail projects in Thailand aim to construct the high-speed rail routes covering every region in the country. There are the Northern Line (Bangkok-Chiang Mai), Eastern Line (Bangkok-Rayong), Northeastern Line, (Bangkok-Nong Khai) and Southern Line (Bangkok-Padang Besar). In addition to being set the alignment passing through important provinces, it also set the network to be linked with neighboring countries for convenience and fast in traveling in the ASEAN region. The total distance is 2,700 kilometers, divided into 1,207 kilometers in the urgent phase, 702 kilometers in the medium phase, and 791 kilometers in the long-term phase.

ระยะเร่งด่วน

กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2 เส้นทาง ได้แก่

กรุงเทพฯ | ————— | นครราชสีมา

ระยะทาง
250
กิโลเมตร

กำหนดเปิดให้บริการ ปี 2569
(รถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน เฟสที่หนึ่ง)



ดอนเมือง | ————— | สุวรรณภูมิ | ————— | อุตะระกา

ระยะทาง
220
กิโลเมตร

กำหนดเปิดให้บริการ ปี 2572
(รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน)

และอีก 2 เส้นทางในระยะเร่งด่วน ได้แก่

นครราชสีมา | ————— | นครราชสีมา

ระยะทาง
357
กิโลเมตร

กำหนดเปิดให้บริการ ปี 2572-2573
(รถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน เฟสที่สอง)

กรุงเทพฯ | ————— | พิษณุโลก

ระยะทาง
380
กิโลเมตร

อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมโครงการ



ระยะกลาง

จำนวน 2 เส้นทาง

209 กิโลเมตร

กรุงเทพฯ —  — หัวหิน

- รูปแบบโครงสร้างทางวิ่งยกระดับและระดับพื้นดิน
- จำนวน 4 สถานี
- ระยะเวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 17 นาที

293 กิโลเมตร

พิษณุโลก —  — เชียงใหม่

- รูปแบบโครงสร้างทางวิ่งยกระดับและระดับพื้นดิน
- จำนวน 5 สถานี
- ระยะเวลาเดินทาง 55 นาที

200 กิโลเมตร

ระยอง —  — ตราด

- (รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน ส่วนต่อขยาย)
- จำนวน 4 สถานี
- ระยะทาง 200 กิโลเมตร

ระยะยาว

จำนวน 1 เส้นทาง

791 กิโลเมตร

หัวหิน —  — ปาดังเบซาร์

- รูปแบบโครงสร้างทางวิ่งยกระดับและระดับพื้นดิน
- จำนวน 7 สถานี
- อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษา



รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) รู้จักกันในนาม “รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เฟสที่หนึ่ง”

รัฐบาลไทยและจีนร่วมลงนามรับรองบันทึกการประชุมคณะกรรมการร่วม เพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 10 ที่กรุงปักกิ่ง เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2559 โดยทั้งสองฝ่ายตกลงกันว่าจะร่วมสร้างทางรถไฟเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ก่อนเป็นอันแรก

ต่อมาคณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย โดยมีช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เป็นระยะที่ 1

รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา จะเป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและอาเซียน เพิ่มทางเลือกการเดินทางสู่ภาคอีสานและเชื่อมต่อกับประเทศลาวและจีนในอนาคต ลดปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักของจังหวัดและชุมชนเมือง เพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งระบบรางของรัฐสู่สากล ส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และยังส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจ พร้อมไปกับการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทางของประชาชน

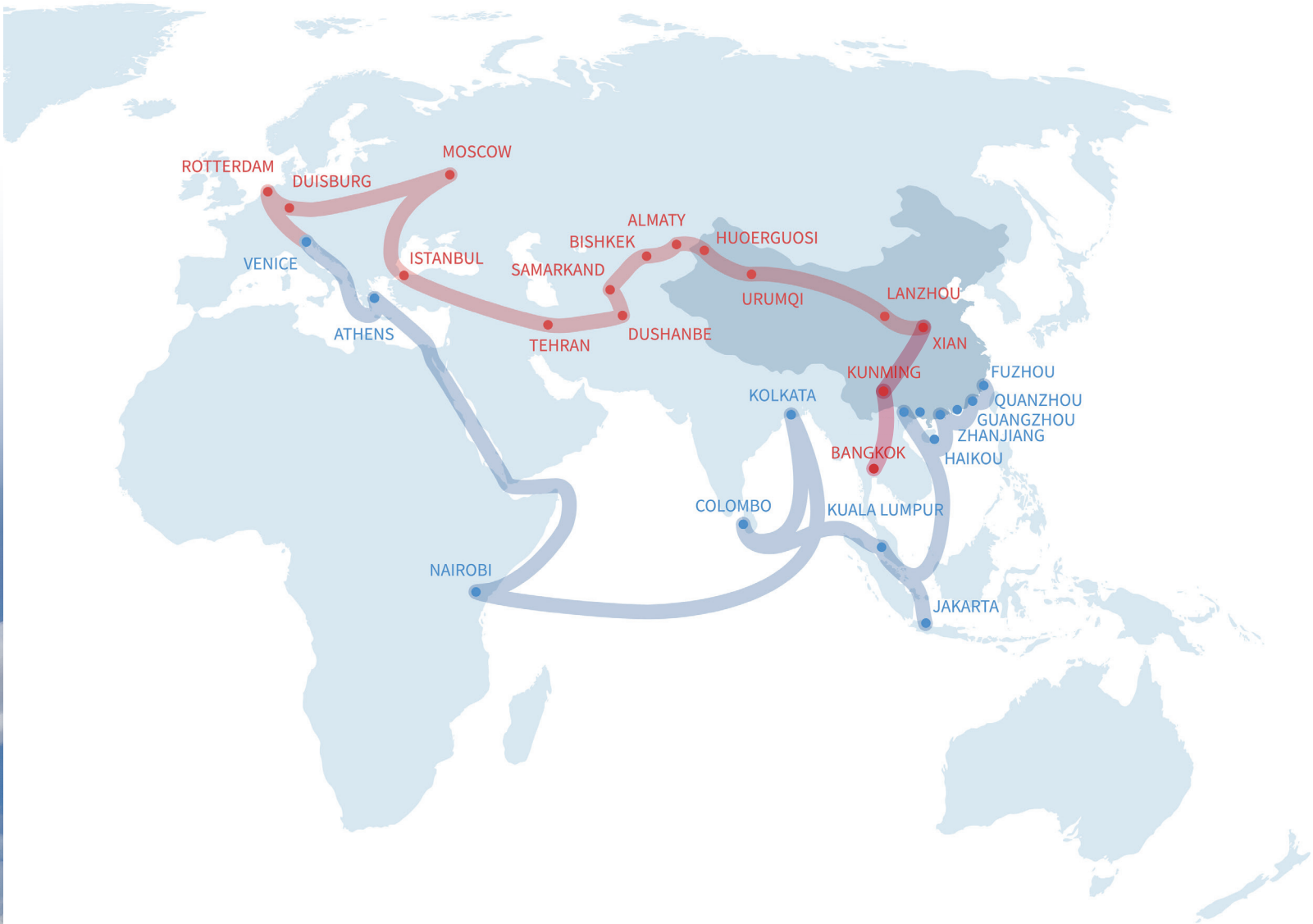
กรุงเทพฯ | —  — | นครราชสีมา

THAILAND

High-speed Railway



รถไฟความเร็วสูง
เพื่อเชื่อมภูมิภาคสู่อาเซียน



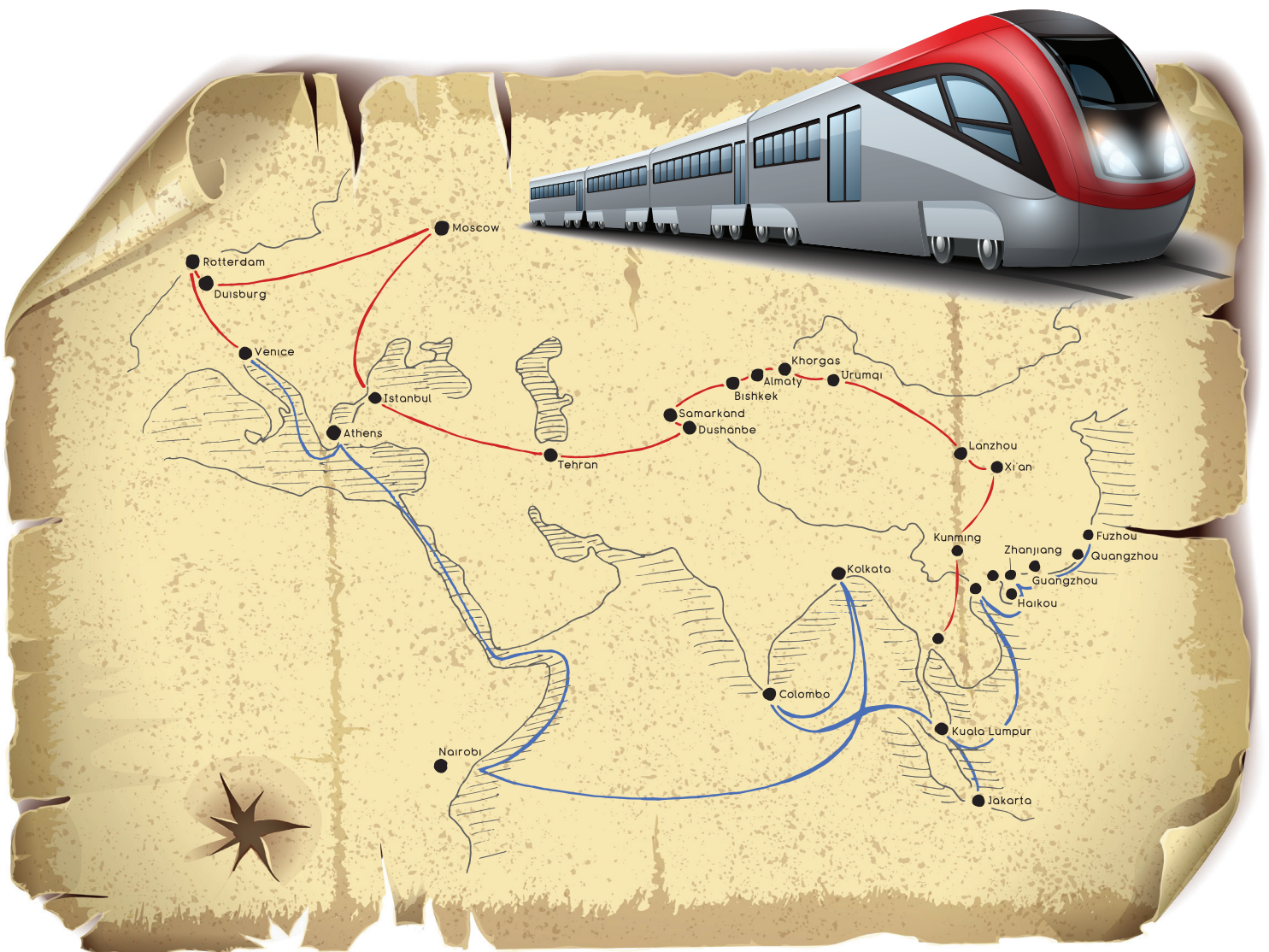
One Belt
One Road

One Belt One Road

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เรียกได้ว่าเป็นจิ๊กซอว์หนึ่งของภาพใหญ่ของภูมิภาค นั่นคือการดำเนินการสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “One Belt One Road - OBOR” ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในการเชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือความพยายามในการที่จะลากเส้นจากจีนตอนใต้ลงไปถึงประเทศมาเลเซีย ผ่านทางลาวและไทย รวมทั้งในอีกเส้นทางคือจากจีนลงมายังท่าเรือแหลมฉบังของไทย เพื่อจะให้เส้นทางเรือในการขนส่งสินค้า ซึ่งในอนาคตอาจมีแผนเชื่อมต่อมายังท่าเรือมาบตาพุดอีกด้วย

The cooperation project between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the People's Republic of China to develop the high-speed rail system to connect the region Bangkok-Nong Khai Section (Phase 1: Bangkok-Nakhon Ratchasima Section) we call and known as “Thai-Chinese high-speed train, first phase”

Thai-Chinese high-speed train is a jigsaw of the region's big picture. That is the implementation to be in line with the “One Belt One Road - OBOR” strategy of the People's Republic of China.



รถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

โครงการเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ใช้เทคโนโลยีออกแบบ ก่อสร้าง และระบบรถไฟของประเทศจีน ใช้งบประมาณลงทุนของรัฐบาลไทย จำนวน 179,412.21 ล้านบาท มีจุดเริ่มต้นจากสถานีกลางบางซื่อ ถึงสถานีปลายทางนครราชสีมา รวม 6 สถานี ระยะทาง 250 กิโลเมตร โดยมีรูปแบบโครงสร้าง ประกอบด้วย ทางยกระดับ 188 กิโลเมตร ทางระดับพื้น 54 กิโลเมตร และอุโมงค์ 8 กิโลเมตร

ในส่วนของทางยกระดับนั้นมิเพื่อใช้ในแนวเส้นทางที่มีข้อจำกัด เช่น บริเวณที่มีชุมชนอยู่ข้างทางอย่างหนาแน่น หรือพื้นที่เป็นดินอ่อน หรือบริเวณที่เป็นลำนํ้า ส่วนอุโมงค์จะใช้ตัดผ่านบริเวณภูเขา เพื่อลดระยะทางให้สั้นลง ซึ่งในเส้นทางนี้จะมีอุโมงค์จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณมวกเหล็ก และลำตะคอง



ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1 สถานี

- ช่วงกลางดง-ปางอโศก
ระยะทาง 4 กิโลเมตร

ก่อสร้างแล้วเสร็จ

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 9 สถานี

- ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก
ระยะทาง 11 กิโลเมตร
- งานอุโมงค์ (มวกเหล็ก-ลำตะคอง)
ระยะทาง 12 กิโลเมตร
- ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง
ระยะทาง 26 กิโลเมตร
- ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว
และช่วงกุดจิก-โคกกรวด
ระยะทาง 37 กิโลเมตร
- ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา
ระยะทาง 12 กิโลเมตร
- ช่วงดอนเมือง-นวนคร
ระยะทาง 22 กิโลเมตร
- ช่วงนวนคร-บ้านโพ
ระยะทาง 23 กิโลเมตร
- ช่วงพระแก้ว-สระบุรี
ระยะทาง 32 กิโลเมตร
- ช่วงสระบุรี-แก่งคอย
ระยะทาง 13 กิโลเมตร

ระหว่างก่อสร้าง

ลงนามสัญญาแล้วเตรียมการก่อสร้าง

- ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรน้อย

เตรียมการก่อสร้าง

อยู่ระหว่างขั้นตอน

การประกวดราคา 3 สถานี

- ช่วงแก่งคอย-กลางดง
ช่วงปางอโศก-บ้านไผ่
ระยะทาง 30 กิโลเมตร
- ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง
ระยะทาง 15 กิโลเมตร
- ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว
ระยะทาง 13 กิโลเมตร

ระหว่างประกวดราคา



รถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย เชื่อมต่อ สปป.ลาว-คุนหมิง

เส้นทางนี้เป็นที่รู้จักในนาม “รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เฟสที่สอง” ซึ่งได้มีการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว โดยเส้นทางนี้จะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมต่อการค้าการลงทุนของไทยกับ สปป.ลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน ตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยตั้งเป้าหมายจะเปิดให้บริการหลังจากรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เปิดบริการแล้วประมาณ 3-4 ปี หรือประมาณปี 2572-2573

รถไฟความเร็วสูง ในระยะเร่งด่วนช่วงนครราชสีมา-หนองคาย มีระยะทาง 357 กิโลเมตร โดยมีรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ และระดับดิน ใช้เวลาเดินทาง 2 ชั่วโมง 10 นาที ผ่าน 6 สถานี ได้แก่ จากสถานีนครราชสีมา สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี จนถึงสถานีหนองคาย

รถไฟไทย-จีน เมื่อเปิดให้บริการแล้ว จะมีหน้าตาเป็นอย่างไร?





Fuxing Hao CR300

(ฟู้ซิง ห่าว)

The total capacity 594 people								
including 96 the first-class seat passengers and 498 the second-class seat passengers								
Number	1	2	3	4	5	6	7	8
Level	first class	second class	second class	second class	second class	second class	second class	first class
Capacity	48	90	90	75	63	90	90	48





Fuxing Hao (ฟู้ซิง หัว)

รถไฟความเร็วสูงรุ่นใหม่ของจีน

ขบวนรถไฟ Fuxing Hao CR400AF/BF ที่วิ่งอยู่ในประเทศจีน เป็นรถไฟความเร็วสูงที่เร็วเป็นอันดับ 2 ของโลก ที่ 400 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รองจากซีรีส์ Shanghai Maglev ที่ความเร็ว 430 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

Fuxing Hao ที่จะนำมาใช้ในเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ถือเป็นขบวนรถรุ่นใหม่ล่าสุดของจีน โดยโมเดลที่ใช้ในโครงการฯ เป็นโมเดลมาตรฐานใหม่ที่ประเทศจีนนำมาใช้เมื่อปี 2562 ซึ่งให้บริการที่ความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

 จำนวน 6 ขบวน	 ตู้โดยสาร 8 ตู้ต่อขบวน	 1 ชั่วโมง 30 นาที จากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีศรีราชา	 ค่าโดยสารเริ่มต้น 105 บาท สูงสุด 535 บาท
 594 ที่นั่ง	 ชั้นหนึ่ง 96 ที่นั่ง ชั้นมาตรฐาน 498 ที่นั่ง	 ออกเดินทางทุก 90 นาที	 คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร 5,310 คนต่อวัน



Fuxing Hao (ฟู้ซิง ห่าว) รถไฟความเร็วสูงที่จะนำมาใช้ในประเทศไทย

สำหรับรถไฟความเร็วสูง ระยะเร่งด่วน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งจะเป็นรถไฟทางคู่ ความเร็วสูงสายแรกที่คนไทยได้ใช้ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะให้บริการด้วยรถไฟความเร็วสูง Fuxing Hao CR300 จำนวน 6 ขบวน จำนวนตู้โดยสาร 8 ตู้ต่อขบวน จำนวนที่นั่ง 594 ที่นั่ง แบ่งเป็นชั้นหนึ่ง 96 ที่นั่ง และชั้นมาตรฐาน 498 ที่นั่ง ระยะเวลาในการเดินทาง จากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีนครราชสีมา 1 ชั่วโมง 30 นาที ออกเดินทางทุก 90 นาที ให้บริการระหว่าง 6.00 - 24.00 น. อัตราค่าโดยสาร เริ่มต้น 105 บาท สูงสุด 535 บาท (นับเป็น 80+1.8 บาทต่อกิโลเมตร)

The high-speed trains for the urgent phase, Bangkok-Nakhon Ratchasima which will be the first high-speed rail route that Thai people using when the construction is completed. It will be operated by Fuxing Hao CR300 high-speed train, 6 trains, 8 carriages per train, 594 seats. It is divided into First Class 96 seats and Standard Class 498 seats. Travel time from Bang Sue Grand Station to Nakhon Ratchasima Station is 1 hour and 30 minutes, departing every 90 minutes. Service time during 6.00 - 24.00 hrs. Fare starts from 105 baht up to 535 baht. (counted as 80+1.8 baht per kilometer).

คำนึงถึงบริบทของสภาพแวดล้อม

การก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในระยะเร่งด่วน จะผ่านบริเวณที่ใกล้เคียงกับโบราณสถาน 2 แห่งด้วยกัน แห่งแรกคือบริเวณหนองเป็ดน้ำ ก่อนถึงจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งได้มีการขุดสำรวจพื้นที่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว พบว่าไม่ได้ส่งผลกระทบต่อหรือพบแนวโบราณสถานแต่อย่างใด จึงสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ตามแผนที่วางไว้ ส่วนแห่งที่ 2 คือ พื้นที่ก่อสร้างสถานีและเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอยู่ห่างจากพื้นที่มรดกโลกนครประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา ประมาณ 1 กิโลเมตร ในเบื้องต้นทางโครงการฯ ได้หารือร่วมกับกรมศิลปากร และยูเนสโกประจำประเทศไทย จึงได้ผลสรุปในการให้มีการจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม หรือ Heritage Impact Assessment - HIA

ทั้งนี้ การจัดทำ HIA ต่างจาก EIA และไม่เคยมีมาก่อนในกฎหมายของประเทศไทย และทางโครงการฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยล่าสุดได้ปรับแบบในหลายส่วน อาทิ ลดระดับสันรางจาก 19 เมตร ลงเหลือ 17 เมตร จำกัดความสูงของอาคารรอบสถานีไม่ให้เกิน 17 เมตร ปรับแบบหลังคาสถานีจากเดิมทรงจั่วเป็นหลังคาแบบกระเบื้องใส ตามหลัก OUV (Outstanding Universal Value) หรือคุณค่าโดดเด่นอันเป็นสากล ปรับขนาดสถานีอยู่ยาวลงอีก จากเดิมสูง 45 เมตร เหลือ 32 เมตร และล่าสุดเหลือไม่เกิน 20 เมตร และจากความสูงอาคาร 3 ชั้น ลดเหลือ 2 ชั้น



สถานีปากช่อง



สถานีนครราชสีมา

สถานีที่มีสถาปัตยกรรมแบบอัตลักษณ์พื้นที่

ในเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนนี้ มีการออกแบบสถานีขึ้นใหม่ โดยออกแบบให้มีสถาปัตยกรรมที่มีอัตลักษณ์พื้นถิ่นของแต่ละพื้นที่ โดยสถานีอยุธยาซึ่งนอกจากจะมีความพิเศษในการจำกัดการก่อสร้างภายใต้การศึกษา HIA แล้ว ยังเป็นต้นแบบในการพัฒนาสถานีอื่น ๆ ในเส้นทาง ไม่ว่าจะเป็นสถานีสระบุรี สถานีปากช่อง หรือสถานีนครราชสีมา

สถานีอยุธยา เป็นสถานีร่วม รองรับทั้งขบวนขบวนรถไฟทางไกล ขบวนขบวนรถไฟขบวนเมืองสายสีแดง และชั้นที่เป็นขบวนรถไฟความเร็วสูง นอกจากนี้ บางสถานีจะมีพื้นที่พาณิชย์กรรมอยู่ภายในอาคารอีกด้วย



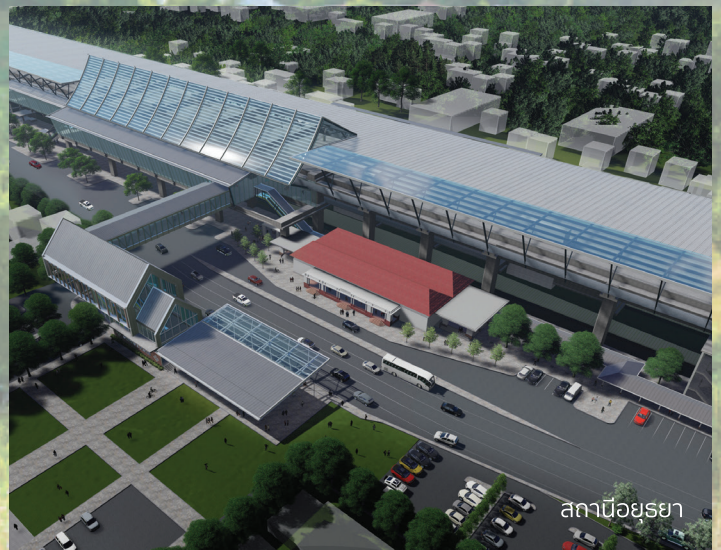
สถานีนครราชสีมา



สถานีปากช่อง



สถานีสระบุรี



สถานีอยุธยา

รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน เส้นเลือด และ Facilities คู่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา เป็นโครงการพัฒนาระบบรางระดับชาติ ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่รัฐบาลเร่งผลักดันเพื่อพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจและการลงทุนหลัก นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด เดิมเดิมระบบรางเสริมศักยภาพ EEC สร้างโอกาสให้ประเทศ เพื่อก้าวไกลในเวทีโลก

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานหลัก เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานหลักของประเทศ คือ

- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก นำความเจริญเติบโตด้านต่าง ๆ เข้าสู่พื้นที่ EEC และประเทศไทย



Railway connecting 3 airports

Links and Facilities to the Eastern Economic Corridor (EEC)

The high-speed rail project connecting 3 airports, Don Mueang - Suvarnabhumi - U-Tapao section, is a national rail system development project according to the 20-year national strategy. The government has accelerated this project to develop the Eastern Economic Corridor (EEC) to be the country's main economic and investment area and to step forward on the world stage.

The high-speed rail project connecting 3 airports will be one of the main infrastructures linking the country's main airports, which are Don Mueang airport, Suvarnabhumi airport, and U-Tapao airport to promote Thailand as the hub of the Asia-Pacific region and to bring growth in various fields to the EEC area and Thailand.



ร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP-Public Private Partnership) ในรูปแบบ Net Cost โดยรัฐบาลจะเป็นผู้ได้ประโยชน์สูงสุด และจ่ายงบประมาณต่ำสุด รัฐจะร่วมลงทุนกับเอกชนเป็นเวลา 50 ปี เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการแล้ว ทรัพย์สินทั้งหมดรวมมูลค่ากว่า 300,000 ล้านบาท จะเป็นของภาครัฐ โครงการนี้ส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการโดยบุคลากรและวิศวกรคนไทย พร้อมทั้งจัดให้มีกระบวนการถ่ายทอดองค์ความรู้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้เข้าร่วมพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

Public Private Partnership (PPP)

The high-speed train connecting 3 airports is a Public Private Partnership (PPP) scheme in the form of Net Cost payment mechanism, whereby the government will be the most beneficiary and pay the lowest budget. The government agency will jointly invest with the private sector for 50 years. After the end of the project period, all assets worth more than 300 billion baht will be owned by the government. This project encourages the management to be operated by Thai personnel and engineers as well as provide a process for knowledge transfer to relevant personnel and encourage the participation in the development of high-speed rail projects in the future.



ใช้โครงสร้างเดิมที่มีอยู่ให้คุ้มค่า

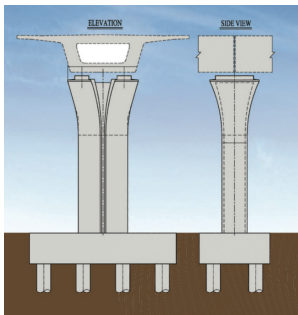
เส้นทางของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินระยะที่ 1 ช่วงระหว่างพญาไท-สุวรรณภูมิ เป็นการใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองหรือรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรล ลิงก์ เดิม ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน จากนั้นจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร หรือที่เรียกว่า Standard Gauge ส่วนต่อขยาย 2 ช่วง จากสถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบังไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมต่อเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินระยะที่ 1 มีระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร

โครงสร้างทางวิ่งมี 3 ประเภท ได้แก่

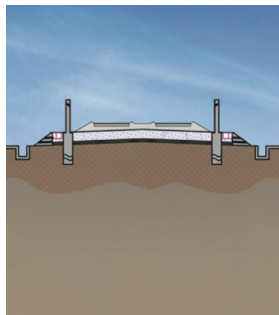
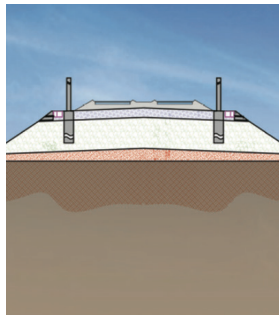
ทางวิ่งยกระดับ

ระยะทางประมาณ 211 กิโลเมตร



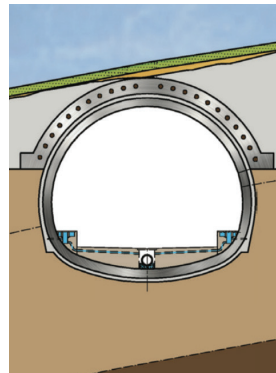
ทางวิ่งระดับดิน

ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร

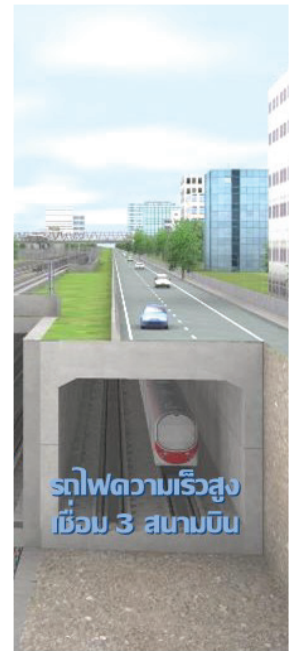


ทางอุโมงค์

ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร



ทางวิ่งใต้ดิน



โครงการนี้มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ประกอบด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูงจำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีกลางบางซื่อ สถานีมีนกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา โดยใช้เวลาเดินทางจากสถานีดอนเมือง-สถานีอู่ตะเภา 1.10-1.50 ชั่วโมง ด้วยอัตราค่าโดยสาร 490 บาท





สถานีดอนเมือง



สถานีสุวรรณภูมิ



สถานีอุตะปะกา



พลพลาสน City Line และ HSR (High Speed Rail)

รูปแบบการเดินทางของรถไฟความเร็วสูงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้ ประกอบด้วย 2 ประเภท คือ

รถไฟธรรมดา (City Line)

ให้บริการตั้งแต่สถานีดอนเมือง ถึงสถานีสุวรรณภูมิ ด้วยความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

รถไฟความเร็วสูง (HSR)

ให้บริการจากสถานีดอนเมือง-สถานีอุตะปะกา โดยช่วงสถานีดอนเมือง-สถานีสุวรรณภูมิ ใช้ความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และช่วงสถานีสุวรรณภูมิ-สถานีอุตะปะกา ใช้ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในการเชื่อมต่อจากรถไฟธรรมดา (City Line) ไปยังรถไฟความเร็วสูงนั้น ต้องลงสถานีที่รถไฟความเร็วสูง (HSR) จอดแล้วจึงเปลี่ยนขบวนรถ ใช้ระยะเวลา รอขบวนรถไฟธรรมดา 13 นาทีต่อขบวน และระยะเวลาารถไฟความเร็วสูง 20 นาที ต่อขบวน โดยรถไฟธรรมดา เปิดให้บริการช่วงเวลา 05.00-24.00 น. ส่วนรถไฟความเร็วสูง เปิดให้บริการช่วงเวลา 06.00-22.00 น.

หากเริ่มต้นการเดินทางจากท่าอากาศยานดอนเมือง ให้ขึ้นรถที่สถานีดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ ผ่านสถานีมักกะสัน แล้วเลี้ยวขวาเข้าสู่ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิที่สถานีสุวรรณภูมิ จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออก เข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา ผ่านแม่น้ำบางปะกง ต่อเนื่องสู่สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา จากนั้นจะลอดอุโมงค์ช่วงเขาชีจรรย์ แล้วเลี้ยวขวาเข้าสู่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะปะกา ที่สถานีอุตะปะกา ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ นับเป็นการเชื่อมโยง การเดินทางระหว่างระบบรางกับทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ

The high-speed train route connecting 3 airports takes 1.10-1.50 hour from Don Mueang Station to U-Tapao Station with a fare of 490 Baht. There are 2 types of services for the high-speed train on this route: the City Line from Don Mueang Station to Suvarnabhumi Station, the maximum speed of the train is 160 kilometers per hour and the high-speed rail (HSR) from Suvarnabhumi Station to U-Tapao Station, the maximum speed of the train is 250 kilometers per hour.



รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน ส่วนต่อขยาย (ระยอง-จันทบุรี-ตราด)

จากการศึกษาวิเคราะห์แนวทางเลือกหลายเส้นทางเพื่อก่อสร้างเส้นทางส่วนต่อขยายของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทั้งในแง่ของวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมได้แก่ เส้นทางจากฝั่งตะวันออกของสนามบินอุตะเถา ผ่านสถานีรถไฟบ้านฉาง เข้าสู่สถานีระยอง จากนั้นมุ่งหน้าสู่อำเภอกาบัง เข้าสู่สถานีแก่ง แล้ววิ่งตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่บางช่วงผ่านอำเภอนายายอาม อำเภอบ้านฉาง เข้าสู่สถานีจันทบุรี จากนั้นเข้าสู่อำเภอสองแคว และสิ้นสุดที่บริเวณสถานีตราด รวมระยะทาง 200 กิโลเมตร ผ่านจำนวน 4 สถานี

สับปะรด ทุเรียน มังคุด ระกำ บันดาลใจ

แนวคิดในการก่อสร้างสถานีในเส้นทางส่วนต่อขยายนี้ มีการส่งเสริมเอกลักษณ์ท้องถิ่น ด้วยการนำรูปทรงผลไม้ที่โดดเด่นในแต่ละพื้นที่มาประยุกต์ ในสถาปัตยกรรม สร้างการจดจำให้กับผู้มาเยือน และสร้างความภูมิใจให้กับประชาชนในท้องถิ่น ตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นสับปะรด ที่มีพื้นที่ปลูกจำนวนมากใน จ.ระยอง ทุเรียน ผลไม้หลักของ จ.จันทบุรี มังคุด พืชเศรษฐกิจสำคัญของ อ.แก่ง หรือระกำ ซึ่งเป็นผลไม้ขึ้นชื่อของ จ.ตราด ที่ตั้งสถานีในเส้นทางนี้ จะสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง ระบบขนส่งมวลชนท้องถิ่น รถยนต์ส่วนบุคคล และการเดินเท้า สะดวกในการเดินทางไปสู่พื้นที่ย่านการค้าหรือชุมชนใกล้เคียง

รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน ทั้งระยะเร่งด่วน และส่วนต่อขยาย เป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม เพิ่มศักยภาพการขับเคลื่อนผลิตภัณฑ์ EEC อย่างต่อเนื่องจากระยะแรกสู่ระยะที่สอง ซึ่งการพัฒนาของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และรถไฟทางคู่เชื่อมแหล่งอุตสาหกรรมและท่าเรือ เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญอื่น ๆ ที่จะรองรับเขต EEC ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์ ทั้งนี้ จะเกิดเขตชุมชนเมืองใหม่ ขยายโอกาสธุรกิจท้องถิ่น ผ่านช่องทางบริการที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ ตั้งแต่การจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น ผลผลิตทางการเกษตร SMEs OTOP ที่สถานีรถไฟ ร้านอาหาร ตลอดจนที่พักอาศัย ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ให้กับท้องถิ่นด้วย



*ภาพจำลองรถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูง... ภาพอนาคตประเทศไทย

ปัญหา อุปสรรค ต่อการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง

ในการดำเนินงานการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงในระยะเร่งด่วนช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา พบว่ามีปัญหาอุปสรรคในเรื่องของการเข้าพื้นที่ บางส่วนอยู่ระหว่างรอพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน (พรฎ.เวนคืนที่ดิน) ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการผ่านที่ประชุมคณะรัฐมนตรี จากนั้นส่งไปยังสำนักพระราชวังและตราออกมาเป็นกฎหมาย ซึ่งเมื่อรวมระยะเวลาเวนคืนแล้ว อาจใช้เวลาในกระบวนการนี้มากกว่า 1 ปีขึ้นไป จึงจะสามารถเข้าไปถึงพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างได้

นอกจากนี้ บริเวณเส้นทางของรถไฟความเร็วสูง ยังต้องใช้พื้นที่ที่เป็นของหน่วยงานราชการ เช่น กรมป่าไม้ กรมชลประทาน ฯลฯ ซึ่งการประสานงานต้องเป็นไปตามระเบียบราชการ ในส่วนของการขอใช้พื้นที่ราชการ เมื่อ พรฎ.เวนคืนที่ดินออกมาแล้ว จะเป็นการช่วยในการขจัดเหตุรั่วรั่วสิน สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ให้กับประชาชนที่อยู่ในพื้นที่บริเวณนั้น ๆ

อย่างไรก็ดี โครงการฯ ยังได้รับการยกเว้นการเข้าใช้บางพื้นที่ อาทิ ล่าสุดได้รับการยกเว้นการเข้าใช้พื้นที่ลุ่มน้ำ 1 A ช่วงผาเสด็จ มวกเหล็ก และลำตะคอง เป็นต้น ทั้งนี้ การก่อสร้างโดยรวมในปัจจุบันนับว่าล่าช้าไปราว 5 ขั้นตอน

The progress of work for the high-speed train development project in the urgent phase, there are some obstacles in terms of entering the area, waiting for the Royal Decree on land expropriation act, and the need of using the area belonging to government agencies such as the Royal Forest Department, the Royal Irrigation Department, and so on, which have to coordinate with the government regulations. When the Royal Decree on land expropriation act come out, it will help with the compensation of the property and assets for the people who live in the area.



ระยะเวลาในการเดินทางของรถไฟความเร็วสูง

เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ รถไฟทางไกล เครื่องบิน เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

กรุงเทพฯ | ————— | เชียงใหม่

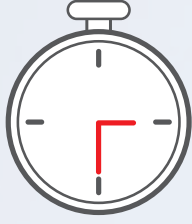


3

ชั่วโมง

รถไฟความเร็วสูง

ความเร็วไม่เกิน 300 กม./ ชั่วโมง



3.30

ชั่วโมง

เครื่องบิน

(รวมเวลาเช็คอิน โหลดสัมภาระ และรอสัมภาระ)



11-14

ชั่วโมง

รถไฟทางไกล



8-9

ชั่วโมง

รถยนต์



ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ของแต่ละระบบขนส่ง

เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ รถไฟทางไกล เครื่องบิน เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่



รถไฟความเร็วสูง

ผู้โดยสาร 100 คน-กิโลเมตร

4

กิโลกรัม

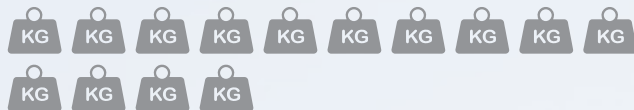


รถยนต์

ผู้โดยสาร 100 คน-กิโลเมตร

14

กิโลกรัม



เครื่องบิน

ผู้โดยสาร 100 คน-กิโลเมตร

17

กิโลกรัม





ข้อเปรียบเทียบความสะดวก ระหว่างรถไฟความเร็วสูงกับเครื่องบิน



รถไฟความเร็วสูง



สถานีอยู่ใจกลางเมือง



ปลอดภัย
เทียบเท่าเครื่องบิน



ประหยัดเวลา
ในการเดินทาง
เชื่อมต่อเส้นทางต่าง ๆ



ค่าโดยสารจูงใจ
ราคาไม่สูง



ตบใจภัย
ผู้ที่ไม่ชอบ
โดยสารเครื่องบิน



เครื่องบิน



สนามบินอยู่นอกเมือง



ปลอดภัย



ใช้ระยะเวลา
ในการเช็คอิน



มีค่าใช้จ่าย
ในการเดินทาง
ไปสนามบิน



บางจังหวัด
ไม่มีสนามบิน
ต้องใช้วิธีเดินทางต่อ
ด้วยรถยนต์หรือรถไฟ



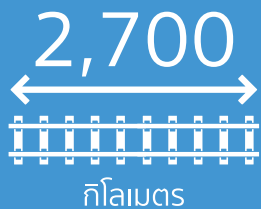
วัตถุประสงค์ที่ต่างกันของรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง

	ความเร็ว	การเดินทาง	การขนส่งสินค้า	เวลาเดินทาง
 รถไฟความเร็วสูง	ความเร็วให้บริการที่ 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง	เชื่อมต่อ ในระดับ ภูมิภาค	เน้นการเดินทาง สำหรับผู้โดยสาร มากกว่า การขนส่งสินค้า	ถึงที่หมายรวดเร็ว และตรงเวลา
 รถไฟทางคู่	ความเร็วให้บริการที่ 100-120 กิโลเมตร/ ชั่วโมง	รองรับ การเดินทาง แบบ Local	รองรับ การขนส่งสินค้า ในจำนวนมาก	รองรับ การเดินทาง ที่ไม่เร่งรีบ



รถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง

เมื่อแล้วเสร็จมีระยะทางรวม



ระยะห่างของแต่ละสถานี



คาดการณ์ผู้โดยสารสูงสุด



รถไฟความเร็วสูงระยะเร่งด่วนจนถึงระยะยาว



คาดการณ์เปิดให้บริการได้ตั้งแต่ปี
2569-2580 เป็นต้นไป

เดินทางไร้รอยต่อ

นอกจากความรวดเร็วแล้ว รถไฟความเร็วสูงยังมีส่วนสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางทั้งทางอากาศและทางราง สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในทุกรูปแบบ การเชื่อมต่อสถานีกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ อาทิ

- เชื่อมต่อสถานีรถไฟขานเมืองสายสีแดง และสายสีน้ำเงิน ที่สถานีกลางบางซื่อ
- เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟทางไกล
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ มีจุดเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา
 - สายตะวันออก มีจุดเริ่มต้นที่สถานีดอนเมือง สถานีกลางบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอุตุตะเกา
- เชื่อมต่อท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติอุตุตะเกา
- เชื่อมต่อรถโดยสารประจำทางได้ทุกสถานีในเมือง อาทิ สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง และสถานีมักกะสัน

Seamless Travel

The high-speed rail plays an important role in connecting with air, rail, and road transportation. It can connect all kinds of transport networks including the Red Line City train, Blue Line train, Long Distance train, bus and connecting to 3 airports as well.







รถไฟความเร็วสูง... ทางเลือกอีกระดับในการดำเนินชีวิต

ระบบรถไฟความเร็วสูง สร้างความสะดวกสบาย เป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน โดยอีกบริบทหนึ่งคือการกระจายคนจากในเมืองไปอยู่นอกเมือง เน้นการใช้ระยะเวลาเดินทางไม่มากนัก และมีราคาเดินทางที่จูงใจ ส่งผลให้คนมีทางเลือกในการไปอาศัยอยู่พื้นที่อื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพฯ ก่อให้เกิดเป็นเมืองใหม่ที่อยู่บริเวณชานเมืองหรือนอกเมืองในอนาคต โดยรถไฟความเร็วสูงจะทำหน้าที่เป็นฟีดเดอร์ (Feeder) ที่ดีจะทำให้ประหยัดเวลาเดินทางได้มาก

ทั้งนี้ กล่าวได้เช่นกันว่า การมีระบบรถไฟความเร็วสูง แสดงถึงความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีของประเทศ โดยในปัจจุบันยังมีเพียงไม่กี่แห่งในโลกที่มีระบบรถไฟความเร็วสูงใช้ ซึ่งในภูมิภาคอาเซียน นอกจากไทยและอินโดนีเซียที่กำลังสร้างเส้นทางจาการ์-บันดุง อยู่แล้ว ยังไม่มีชาติใดที่มีระบบรถไฟความเร็วสูง



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฟ้า
นายกรณินทร์ กาญจน์มัย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอำนาจ ปรีมนวงศ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะฤกษ์กุล	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายระพี ผ่องบุพกิจ	กรรมการรถไฟฟ้า
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นายนิรุฒ มณีพันธุ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร (ณ มิถุนายน 2565)

นายนิรุฒ มณีพันธุ์	ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวดิน	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
นายพีระเดช หนูขวัญ	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนาจการ
นายจร รุ่งธัญ	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศิริพงศ์ พงษ์พันธุ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวิลาล	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ โพธิ์นัมแดง	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชาติ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพฑูรย์ สุจิรังกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยา เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ

(รอกการแต่งตั้ง)

นายวรพจน์ เทียบรัตน์
(รอกการแต่งตั้ง)
นายสมยุทธ์ เรือนงาม
นายสุรเดช รูปะวิโรจน์
นายราฎร อินทรชม
นายประสิทธิ์ ถาวร
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข
นายไพฑูรย์ มงคลศุภวาร
นางสาวชุติมา จตุรนต์ศิริ
นายวุฒิโก วะชิงเงิน
นพ.องอาจ จริยาสถาพร
นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ
นางสาวกานต์วี ทองพูล
นางสาวจิตเรศยา เดชเจริญ
นายพลายงาม ศิรินนทร์
นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์
นายวิระชัย ถาวร
(รอกการแต่งตั้ง)
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์
นายมนัญ มณีจักร
นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา
นายปิยนุตร ไตวิจารณ์
นายไอลาส ตีรมาศเสถียร

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
หัวหน้าสำนักงานแพทย์
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า
หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
ผู้ตรวจการรถไฟ 1
ผู้ตรวจการรถไฟ 2
ผู้ตรวจการรถไฟ 3
ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าของ	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
บรรณาธิการ	นายเอกวิช ศรีอาระยันพงษ์
	ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
กองบรรณาธิการ	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ ปรีมกุล
	นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์
	นายกลีวัฒน์ ไชยธรรม
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	กองประชาสัมพันธ์
	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	รับ-ส่ง ผปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร
	หมวดสื่อสาระ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
	เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
	โทรศัพท์ 0 2220 4271
ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
	27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร
	แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
	โทรศัพท์ 08 3823 9116

ขอขอบคุณ

- คุณสุรเดช รูปะวิโรจน์ วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
- คุณกัณท์ บุญชม รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ
- วิศวกรฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
- คุณรัฐนันท์ เขียวมรดก หัวหน้าแผนกบริหารงานทั่วไป
- ศูนย์บริหารโครงการพิเศษ 2



